



世界卫生组织

2011-2020 年道路安全
行动十年



拯救 百万 生命



本文件的目的是

多年来，联合国及其成员国认识到道路交通事故是对实现卫生和发展目标提出的一项重大挑战。但是，该问题在过去十年期间才作为世界上最紧迫的国际卫生和发展关注问题之一得到应有的重视。在2009年11月由俄罗斯联邦政府作为东道主召开的第一次道路安全问题全球部长级会议获得巨大成功之后，联合国大会在2010年3月正式宣布2011-2020年为道路安全行动十年。本文件为该行动十年和世卫组织的作用提供了一些关键信息。

致谢

世卫组织希望感谢美国疾病预防控制中心和彭博慈善基金会为编写和出版本文件提供的慷慨财政支持。

主要事实

- 道路交通事故每年夺去近 130 万人的生命，并另外使 2000 万至 5000 万人受伤。
- 道路交通伤害已成为 15-29 岁年龄组人群的首要死亡原因。
- 90% 以上的道路交通死亡和伤害发生在低收入和中等收入国家，但这些国家注册的车辆仅占全世界注册车辆的 48%。
- 全世界在道路上死亡者有近半数(46%)是“弱势道路使用者”：行人、骑自行车和摩托车者。
- 除了引起悲伤和痛苦之外，道路交通事故对受害者、其家人和整个国家造成相当大的经济损失，在多数国家占其国民生产总值的 1-3%。
- 如不采取行动，到 2020 年道路交通事故预计将每年造成约 1900 万人死亡。
- 仅 15% 的国家有涉及 5 项重点高危因素的综合性法律：超速驾驶、酒后驾车以及不使用头盔、安全带和儿童约束装置。

2004 年和 2030 年相对比的十大死亡原因

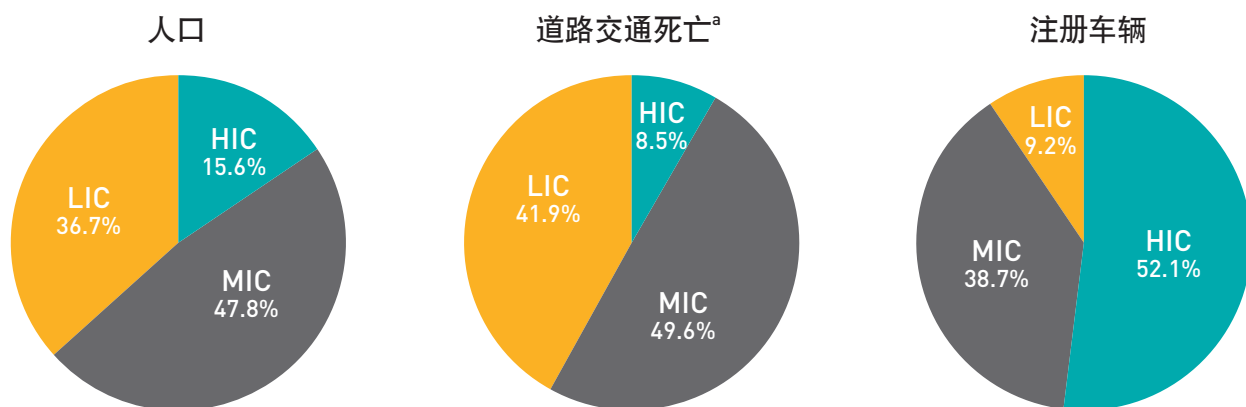
| 2004 年 | | 2030 年 | |
|--------|-------------|--------|-------------|
| 排名 | 疾病或受伤 | 排名 | 疾病或受伤 |
| 1 | 缺血性心脏病 | 1 | 缺血性心脏病 |
| 2 | 脑血管病 | 2 | 脑血管病 |
| 3 | 下呼吸道感染 | 3 | 慢性阻塞性肺病 |
| 4 | 慢性阻塞性肺病 | 4 | 下呼吸道感染 |
| 5 | 腹泻病 | 5 | 道路交通伤害 |
| 6 | 艾滋病毒/艾滋病 | 6 | 气管、支气管、肺部癌症 |
| 7 | 结核病 | 7 | 糖尿病 |
| 8 | 气管、支气管、肺部癌症 | 8 | 高血压性心脏病 |
| 9 | 道路交通伤害 | 9 | 胃癌 |
| 10 | 早产和出生体重过低 | 10 | 艾滋病毒/艾滋病 |

按世卫组织区域和收入分列的每 10 万 人口道路交通伤害死亡比例^a

| 世卫组织区域 | 高收入 | 中等收入 | 低收入 | 合计 |
|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 非洲 | — | 32.2 | 32.3 | 32.2 |
| 美洲 | 13.4 | 17.3 | — | 15.8 |
| 东南亚 | — | 16.7 | 16.5 | 16.6 |
| 欧洲 | 7.9 | 19.3 | 12.2 | 13.4 |
| 东地中海 | 28.5 | 35.8 | 27.5 | 32.2 |
| 西太平洋 | 7.2 | 16.9 | 15.6 | 15.7 |
| 全球 | 10.3 | 19.5 | 21.5 | 18.8 |

^a 道路交通死亡的定义为 30 天内死亡。
来源：2009 年道路安全全球现状报告

按收入分列的人口、道路交通死亡^a以及注册的机动车辆



^a 定义为 30 天内死亡，数据为模型式数据。HIC = 高收入国家；MIC = 中等收入国家；LIC = 低收入国家

更多的重要事实，请见：

2009 年道路安全全球现状报告

http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/en/index.html

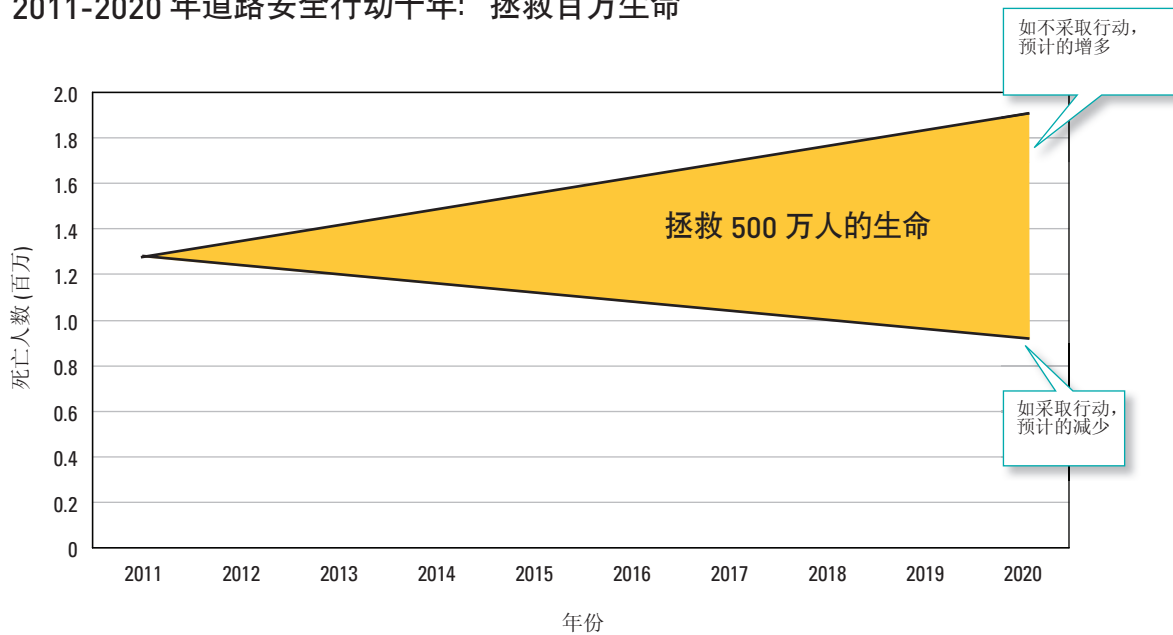
全球卫生观察站：道路安全

http://www.who.int/gho/road_safety/en/index.html

2011-2020 年道路安全行动十年

制定了 2011-2020 年道路安全行动十年全球计划以便指导国家和地方级作出努力。如果全球计划得到成功的实施，“行动十年”就可实现其目标，即稳定并然后降低世界各地预计的道路交通死亡人数水平。如果能实现这一雄心勃勃的目标，该十年期间就可拯救累积总数达 500 万人的生命，避免 5000 万起严重伤害，并节省 5 万亿美元。

2011-2020 年道路安全行动十年：拯救百万生命



全球计划

2011-2020 年道路安全行动十年

第 1 支柱: 道路安全管理

本支柱侧重于加强机构能力的必要性以便推进国家道路安全工作。其中包括的活动有：使联合国的主要道路安全公约付诸实践；在国家内部建立一个道路安全领导机构，由一系列部门的合作伙伴参与；制定一项全国道路安全战略；以及为相关活动确定现实和长期的指标并为实施活动提供充裕的资金。它还要求发展数据系统以监测和评价各项活动。

第 2 支柱: 增强道路和机动安全

这一支柱强调需要为增进所有道路使用者，尤其是最易受伤害者(如行人以及骑自行车和摩托车者)的利益，提高道路网络的安全性。活动包括在考虑到安全的情况下改进道路的计划、设计、建设和运营；确保对道路定期进行安全评估；以及鼓励有关主管部门在应对道路使用者的交通需求时考虑所有形式的交通和所有类型的安全基础设施。

第 3 支柱: 车辆安全

这一支柱涉及需要改进车辆安全，具体措施为鼓励协调相关的全球标准和机制以加快采用对安全性有影响的新技术。其中包括的活动有：实施新车评估规划，使消费者注意到车辆的安全性能，并力图确保所有新的机动车辆具有最低程度的安全特征，例如安全带。涵盖的其它活动包括促进更广泛地使用经证实有效的防撞技术，例如电子稳定控制系统和防抱死制动系统。还鼓励车队管理人员购置、运营和维持为驾乘人员提供高水平防护的车辆。

联合国道路安全协作机制 (UNRSC) 和世界各地的利益攸关方制定了 2011-2020 年道路安全行动十年全球计划。为了实现其目标，全球计划把活动分成下文所述的五大类或“五大支柱”。制定了指标以衡量每一领域内的进展。

第 4 支柱： 增强道路使用者安全

这一支柱侧重于制定改进道路使用者行为的综合规划。活动包括鼓励制定和采用样板道路安全法规并维持或加强执行道路安全法规和标准。作出这些努力的同时应开展公众宣传教育活动，提高座椅安全带和头盔佩戴率，并减少酒后驾车、超速驾驶以及其它风险因素。它还要求开展活动减少与工作有关的道路交通伤害并促进建立新驾驶员分级驾驶执照制度。

第 5 支柱： 碰撞后应对

这一支柱促进改善卫生及其它系统，以便向车祸受害者提供适当的急救和较长期康复服务。活动涉及发展到达医院之前的救护系统，包括采用全国统一的急救电话号码；向道路交通事故的受伤者以及死者家属提供早期康复服务和支持；建立为此类行动提供资金的保险计划；以及鼓励彻底调查车祸并采取适当的法律应对措施。

全球计划
全球计划的全文，请参见：

http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/index.html

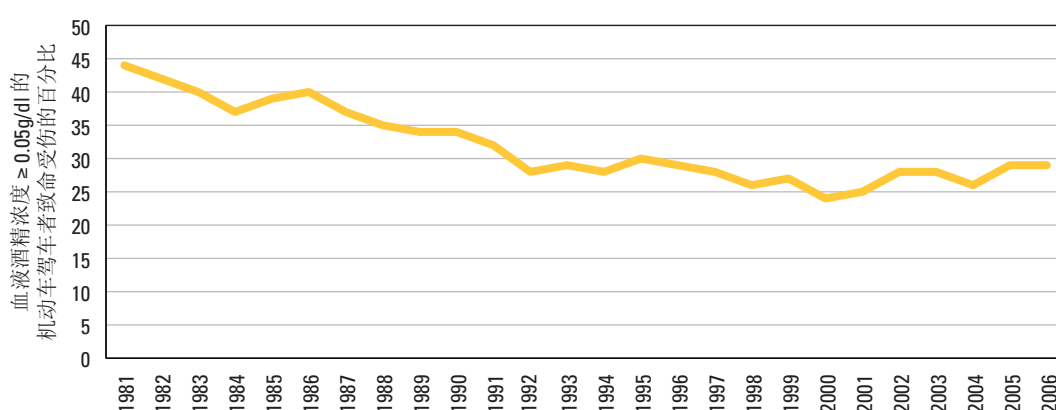
实施 2011-2020 年道路安全行动 十年全球计划

存在强有力的证据说明应如何预防道路交通死亡和伤害。根据若干国家的成功经验，全球计划以有效措施的最佳证据作为基础。以下
为一些例子。

澳大利亚： 通过随机的呼吸测试减少酒后驾车

酒后驾车会加大车祸的风险以及造成死亡或严重受伤的可能性。酒后驾车法律的颁发和执法可使道路死亡人数减少约 20%。随机的呼吸测试是在整个澳大利亚采用的主要酒后驾车执法工具。警察可在任何时候截住一名司机并进行呼吸测试，无论其驾车行为如何。利用明显可见的“酒精测试车”进行测试，并同时开展媒体宣传运动支持执法。对随机呼吸测试进行的评价显示在长期内减少了与饮酒相关的车祸。

澳大利亚随机呼吸测试对预防饮酒相关车祸的效果

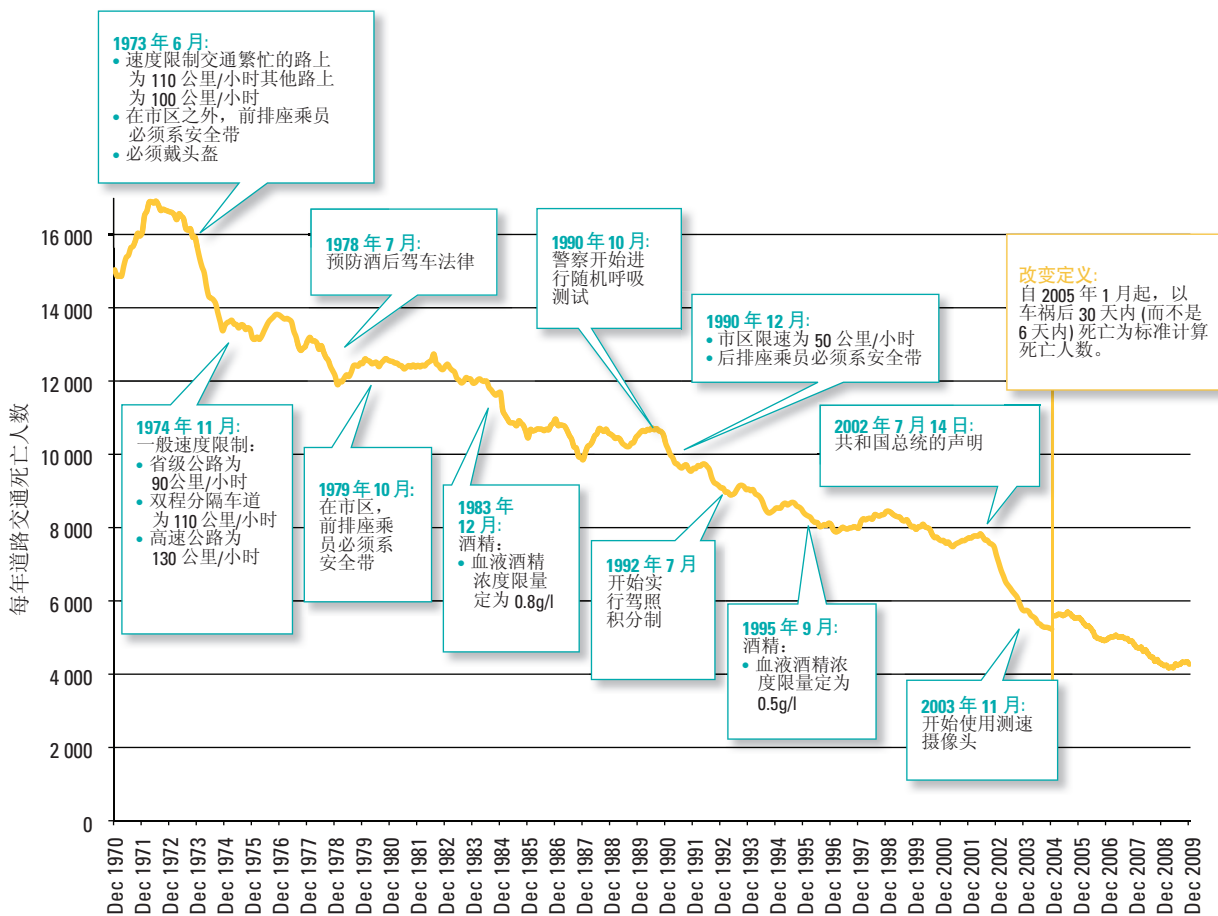


来源：基础设施、交通、地区发展和地方政府部，2009 年

法国： 数十年的进展图

自1970年代初以来，法国在减少全国道路死亡人数方面大踏步前进。这是众多因素的结果，包括采用和执行关于超速驾驶、安全带和酒后驾车的法规。自2002年以来，包括政府最高层的明确承诺、尤其通过使用测速摄像头的更严格执法以及解释交通规则和风险的媒体宣传运动在内的一系列因素加快了每年死亡人数减少的速度。从1970年代初至2009年，死亡人数从每年16,000以上减少到每年略多于4,000。

1970-2009 年法国大都市每年道路交通死亡人数演变情况



经法国国立跨部委公路安全观察署 (ONISR) 授权复制本图

加纳： 建立全国性救护车服务机构

在 2000 年代初之前，加纳的应急外伤救治服务是非正式的并极为有限。在道路车祸中受伤的多数人由其亲属送往提供有限急救的卫生设施。在 2001 年，针对应急外伤救治的工作获得了政治上的支持。在 2004 年，政府建立了全国性的救护车服务机构以及专门的急救热线。在不到四年的时间内：

- 国家救护车系统处理的病例数从 2004 年的 205 例增加到 2008 年的 8250 例；
- 救护车的平均反应时间从 2006 年的 17 分钟缩短到 2008 年的 13 分钟；
- 现场所用的平均时间从 2006 年的 19 分钟减少到 2008 年的 14 分钟。



© AN Zakariah/GAS

马来西亚： 修正道路基础设施以提高安全性



© K Rajam/WPRO

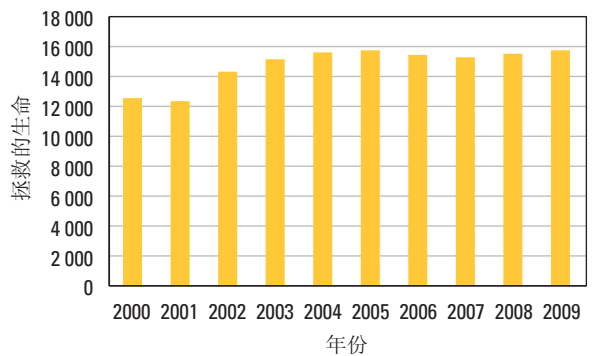
不同类型车辆分道行驶，例如二轮和三轮车辆与四轮或更多车轮的车辆分道行驶，已证实是减少道路交通事故的有效干预措施。摩托车专用道是做到这一点的一种手段。这些专用道专供摩托车、小型摩托车和自行车等车辆使用，在若干亚洲城市中越来越常见，已证实可通过为所有道路使用者创建更安全的出行环境，显著减少撞车和造成的伤害。例如，对具有摩托车专用道的马来西亚联邦二号高速公路进行的评价显示，车祸在专用道建成之后减少了 39%。

美国： 通过“系上或罚款”运动提高安全带使用率

使用安全带可使从车中被甩出去和遭受严重或致命伤害的风险减少 40%-65%。

“系上或罚款”是该国开展过的最成功安全带执法运动。该次运动的基石是全国性的“系上或罚款”5月动员行动，全国各地的执法机构在此期间联合采取行动。它们的努力得到国家和地方媒体宣传运动的支持。从 2000 年到 2009 年，安全带拯救了 140,000 多万美国人的生命。

安全带拯救的生命 (美国, 2000-2009 年)



图表来源: <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/>

越南： 通过执法提高头盔佩戴率

研究表明，正确佩戴摩托车头盔可使死亡风险减少 40%，并使头部严重受伤的风险减少 70%。在 2007 年，越南政府通过一项法律，规定所有摩托车驾车者和乘员必须佩戴头盔。全国各地警察严格的执法使头盔佩戴率成倍上升，在驾车者和乘员中各达到 90% 以上。在政府作出决定之后不到一年，警方加强了执法工作，不戴头盔的罚款额显著上升，而医院报告的头部受伤风险与前一年相比降低了 16%。警方报告显示，在颁发头盔法律之后的一年内拯救了 1500 多人的生命并预防了 2500 多起严重受伤。摩托车占越南所有注册车辆的 95%，因此关于使用头盔的政策很可能对这些积极的道路安全效益作出了显著的贡献。



© WHO/M. Peden

世卫组织对 2011-2020 年道路安全行动十年的贡献

世卫组织将支持实施 2011-2020 年道路安全行动十年全球计划。以下介绍世卫组织计划在未来数年参与活动的一些方面。

协调全球努力

世卫组织与联合国各地区委员会合作，是整个联合国系统的道路安全协调机构。在这方面，世卫组织作为联合国道路安全协作机制(UNRSC)(由 60 个国家政府、联合国机构、非政府组织、基金会和私营公司组成的网络)的秘书处。在“行动十年”中，联合国道路安全协作机制将致力于指导全球作出努力，继续其自 2004 年以来在最高政治层面倡导道路安全的工作，汇集和传播有关预防的良好做法，与公众分享关于风险和如何减轻风险的信息，并提请注意增加资金供应的必要性。联合国道路安全协作机制将协调和计划“行动十年”的重要里程碑活动。

通过全球现状报告监测进展情况

联合国道路安全协作机制将负责评价“行动十年”的整体影响，而世卫组织将通过其现状报告提供这方面的工具之一。2009 年出版的《道路安全全球现状报告》是对道路安全情况的第一次全球综合评估。报告包括来自 178 个会员国的数据，仍然在为决策者、从业人员和媒体提供参照，并在许多国家起到促进变革的所用。这些现状报告收集的信息涉及死亡人数和比率、国家战略和指标的情况、关于若干主要风险的法规和执法情况以及车祸后救治的现状。定于 2012 年发表的下一份《道路安全全球现状报告》将作为监测与“行动十年”相关活动的基线。随后将每两年发表一份报告。

支持各国的道路安全规划

在 2010 年，世卫组织及其它五个联盟伙伴获得了彭博慈善基金会提供的资金，用于在 10 个国家推进道路安全。该行动被称为 10 国道路安全项目(RS10)，对巴西、柬埔寨、中国、埃及、印度、肯尼亚、墨西哥、俄罗斯联邦、土耳其和越南等国政府提供支持。在所有国家中，RS10 项目侧重于选定的道路交通事故重点风险。例如，肯尼亚的侧重点是头盔和超速驾驶；在墨西哥是安全带和酒后驾车；在俄罗斯联邦是安全带和超速驾驶。作出的努力注重于加强立法和执法以及通过社会营销运动开展大众教育。世卫组织还在马拉维和莫桑比克等其它国家支持改进学校周边安全的道路安全工作。在“行动十年”期间，世卫组织将继续支持这些和其它国家道路安全行动，从而导致可持久的政府规划。



帮助改进急救服务

对“行动十年”的另一项重要贡献将是世卫组织作为 RS10 项目一部分对改进印度和肯尼亚急救服务的试点项目提供的支持。此外，世卫组织正在与若干合作伙伴一起开展工作，创建伤员救治全球联盟。参与这一新生网络的合作伙伴对世卫组织及其它各方在近几年许多指导手册的出版工作中发挥了作用。

能力建设

通过 RS10 项目及其它国家道路安全行动，世卫组织将支持世卫组织工作人员及其伙伴在制定、实施和评价道路安全规划方面的能力建设。作为这种更广泛能力建设工作的一部分，将训练医生更准确地填写死亡证明，训练记者更充分地报道道路交通事故，并训练非政府组织的工作人员加强与媒体的合作。道路安全也是 TEACH-VIP 和 MENTOR-VIP (世卫组织领导的两项能力建设活动) 的一个重要组成部分。

支持非政府组织

在最近几年，世卫组织越来越重视非政府组织的价值，尤其是在宣传倡导领域内。此类团体对加强政治意愿和使公众产生对更安全道路的要求是至关重要的。在整个“行动十年”期间，世卫组织将支持此类团体以战略性的方法开展倡导工作。世卫组织还将支持建立更加正式的非政府组织全球网络以支持实施全球计划。

世卫组织“行动十年”全球和区域归口单位

与世卫组织总部和区域办事处的“行动十年”归口单位联系，请访问：

http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/focal/who_regional_offices/en/index.html

你可为支持 2011-2020 年 道路安全行动十年做什么？

2011-2020 年道路安全行动十年是每个人的“行动十年”。我们都希望确保“行动十年”的理想成为现实。以下是一些主意，说明你可为支持“行动十年”做什么。

决策者:

- 按照全球计划发布国家或地方的计划；
- 发布新的法规或改进现有法规的执行情况；
- 确保支持国家计划的资金。

非政府组织:

- 创建提高认识的工具；
- 组织引人注目的公开活动；
- 施加压力创建或修订法规。

私营公司:

- 制定车队安全政策；
- 在本公司运作的社区中支持开展活动；
- 为道路安全基金提供财政捐助。

青少年:

- 作为道路安全“大使”；
- 参加青少年集会；
- 确保学校周边的道路安全。

受害者和存活者:

- 宣传关于道路车祸后果的故事；
- 在每年一度的世界道路交通事故受害者纪念日主办活动；
- 支持非政府组织。

媒体:

- 致力于报道关于道路安全的新闻和专题；
- 负责地报道道路交通事故，并利用关于车祸的报道作为处理预防问题的机会；
- 作为社会营销和大众媒体宣传运动的渠道。

所有人注意的标志：道路安全“标签”



道路安全“标签”是新的全球道路安全标志，也是道路安全行动十年的重要视觉资料。它将把“行动十年”背景下作出的各方努力联合起来。标签的促销网站鼓励庆祝“行动十年”启动仪式的人群“佩戴，相信，行动”，即佩戴道路安全标签并在“行动十年”相关活动的宣传材料上显示该标签，考虑道路交通事故的影响以及预防的可能性，并采取行动确保道路上更高层次的安全性。要购买标签作为可佩戴或装饰性物件，要求把艺术作品用于印刷材料或者对新建立的道路安全基金提供财政资助，请访问：

<http://www.decadeofaction.org>



道路交通死亡和伤害对发展和大众健康造成的巨大挑战正在获得越来越高程度的重视。我呼吁各成员国、国际机构、民间社会组织、企业和社区领袖确保使道路安全行动十年导致真正的改进。

潘基文先生
联合国秘书长



道路安全行动十年创建了必要的政治平台以加强一些明确的措施。证据告诉我们，这些措施具有效果并可拯救成百万人的生命。

陈冯富珍博士
世界卫生组织总干事



那些可真正发挥作用的人现在必须站出来应对这一挑战并致力于道路安全行动十年。

戴斯蒙德·图图
最尊贵的开普敦荣誉大主教



通过在道路安全行动十年期间使道路安全成为一项优先重点，我们有潜力拯救数百万人的生命并预防数百万起伤害和残疾的发生。

杨紫琼女士
演员兼道路安全宣传运动全球大使



太多的人在世界各地的道路上死亡或受伤。据世界卫生组织预计，到2030年，道路交通伤害将成为第五大死亡原因。时机已到，必须致力于行动。道路安全行动十年有潜力拯救成百万人的生命。

迈克尔·彭博先生
纽约市长



**2011-2020 年道路安全
行动十年**

www.who.int/roadsafety/decade_of_action