



大会

第七十六届会议

正式纪录

第**九十**次全体会议
2022年6月30日星期四上午10时举行
纽约

主席：沙希德先生 (马尔代夫)

上午10时05分开会。

加强全球道路安全问题大会高级别会议

议程项目13 (续)

加强全球道路安全

决议草案 (A/76/L.70)

主席 (以英语发言)：我宣布加强全球道路安全问题大会高级别会议开幕。本次会议是根据2021年7月21日第75/308号决议召开的，并在题为“加强全球道路安全”的议程项目13下举行。

主席致辞

主席 (以英语发言)：首先，我谨为世界各地所有在道路上丧生或严重受伤的人静默片刻。

大会成员静默片刻。

主席 (以英语发言)：关于道路安全的统计数字既令人生畏，又令人不安。每年道路交通事故造成近130万人丧生。在一些国家，道路事故造成年度国内生产总值损失多达3%。道路交通伤害是15岁至29岁儿童和青年死亡的主要原因。这一趋势可以改变。这一趋势也必须改变。今天的加强全球道路安

全问题高级别会议正是朝着这一目标迈出的一步。在“2030年道路安全展望：确保行动和交付十年”这个主题下，我们可以建立政治意愿，并采取具体行动帮助拯救生命。在我们开始审议时，我愿发出五条核心信息。

第一，道路上的任何死亡都是不可接受的。长久以来，我们接受了太多的死亡。我们任由安全运输系统带来的各种重要惠益与我们失之交臂。再也不能这样下去了。道路安全属于普遍健康权的范畴，这是每个人的一项基本权利，无论他们身在何处，也无论其处境如何。安全至上。

第二，《2021-2030年道路安全行动十年全球计划》对于减少死亡人数和促进发展至为关键。该计划要求从根本上改变我们的出行方式。它将对安全运输系统的投资最优化，旨在到2030年将可预防的死亡人数减少一半。建立安全系统的做法认识到，道路运输是一个复杂的系统，各要素相互联系，相辅相成。因此，在决定我们如何组织、设计和建造出行系统时，必须安全至上，把安全置于核心位置。参与建设安全运输系统的所有伙伴和利益攸关方都必须参与制定道路安全战略。

本记录包括中文发言的文本和其他语言发言的译文。更正应只对原文提出。更正应作在印发的记录上，由有关的代表团成员一人署名，送交逐字记录处处长(U-0506) (verbatimrecords@un.org)。更正后的记录将以电子文本方式在联合国正式文件系统(<http://documents.un.org>)上重发。



第三,本次高级别会议可能成为解决全球道路安全问题的一个关键节点。各国政府需要核可《道路安全行动十年全球计划》,并立即就其中所载建议采取行动,包括制定国家和地方减少死亡人数目标,提出详细的行动计划,采用全政府办法,确保可持续的供资,并制定对性别问题有敏感认识的非歧视性政策和做法。最重要的是,《全球计划》的执行至关重要,应当以基于证据的做法为依据。

第四,变革性领导作用和善治至为关键。为了使这一点发挥作用,道路安全必须成为政府最高级别的政治优先事项。各国政府必须主导并推动各国各自的道路安全战略。它们必须建立并维持范围广泛、包容各方的协调机制,以确保所有部委和伙伴充分参与建设安全运输系统。政府是提供法律框架和资金的关键。此外,还需要进行长期、可持续的投资,使运输部门更广泛领域的现有投资产生增值效应。

第五,也是最后一点,每个人都可以发挥作用。安全系统方法要求所有参与者分担道路安全责任,参与制定道路安全政策。我们必须让青年参与进来,因为他们受道路安全事故的影响特别大。我们必须在所有决策过程中采用性别视角,包括确保在制定安全、包容、有保障的出行政策时听取妇女的声音和观点。我们必须考虑残疾人和老年人等弱势群体的意见。从城市规划师到工程师,从学术界到民间社会,每个人都可以发挥重要作用。我们必须确保所有利益攸关方接受其责任,并确保建立支持这些责任的机制。其中包括所有参与设计和维修我们的道路、制造我们的车辆和管理我们安全方案的人。私营部门的作用不可或缺。

今天关于改善全球道路安全的高级别会议为我们提供了一个重要机会和平台,我们可以籍此作出必要的改变,加强政治意愿,扩大投资规模,并吸取经验教训,从而加快执行《2021-2030年道路安全行动十年全球计划》的行动。鉴于我们道路上发生的悲剧性事件的死亡人数在增加,现在是各国政府、社会和社区采取行动的时候了。安全的出行系

统使世界各地每个人拥有更安全、更健康、更美好的未来成为可能。我们应该抓住这个机会。

我现在请联合国秘书长安东尼奥·古特雷斯先生阁下发言。

秘书长(以法语发言):首先,我要感谢各位成员出席今天的会议,以促进道路安全。道路安全是我们世界面临的众多重大挑战之一。我也要赞扬我的道路安全问题特使让·托特先生,并感谢他的领导和不懈努力。

交通事故是一种猖獗的、无声的流行病。今天的会议是改善局势、采取具体行动和努力实现持久变革的重要机会。每年有130万人死于我们的道路上,另有5000万人受重伤。今天,道路事故是全世界5至29岁青年人的主要死因。10个受害者中有9个生活在低收入或中等收入国家。鉴于其中许多死亡是完全可以避免的,这场悲剧就更加令人无法接受。

(以英语发言)

道路事故造成的死亡与基础设施薄弱、城市化无规划、社会保护和保健系统松懈、道路安全知识有限以及国家内部和国家之间持续存在的不平等现象密切相关。同时,不安全的道路已成为发展的一个主要障碍。交通事故可能使整个家庭陷入贫困,因为会使其失去养家糊口的人,或是令其背负与丧失收入和长期医疗有关费用。发展中国家每年因交通事故损失2%至5%的国内生产总值。

更安全的道路促进可持续发展。我们的目标很明确——到2030年将道路交通伤亡人数减少一半,并促进以安全为核心的可持续出行。我指望各位成员引起人们的关注,提高人们的认识,促进各部门和利益攸关方之间的包容性协作与协调。我们若要减少最大的风险,如超速、在酒精或任何精神活性物质或药物的影响下驾驶、不使用安全带、头盔和儿童约束装置、不安全的道路基础设施和车辆、行人安全性差以及交通法规执行不力,就必须紧急采取更具雄心的行动。

我们需要为建设可持续、安全的基础设施投入更多资金，并投资于更清洁的出行系统和更环保的城市规划，特别是在中低收入国家。我们需要采取更全面的办法促进道路安全。这意味着更好地将道路安全纳入教育、卫生和运输、减轻气候变化影响、土地使用规划及灾害应对等方面的国家政策。

我鼓励所有会员国加入各项联合国道路安全公约，落实全社会行动计划，同时采取强有力的预防办法。我敦促所有捐助方通过联合国道路安全基金增加亟需的财政和技术捐助。我们每个人都可以发挥作用，使各地的道路对每个人都更安全。我们携手合作，可以拯救生命，支持发展，引导我们的世界走向更安全的道路，同时不让任何人掉队。

主席（以英语发言）：我感谢秘书长的发言。

如我在6月29日分发的信中所宣布的那样，在继续开会之前，建议本次会议的开幕部分也由世界卫生组织助理总干事兼总干事联合国改革问题特别代表Stewart Simonson先生代表世界卫生组织总干事发言。

我是否可以认为，大会希望决定，在根据第75/308号决议举行的改善全球道路安全问题高级别会议的开幕部分，世界卫生组织助理总干事兼总干事联合国改革问题特别代表Stewart Simonson将代表世界卫生组织总干事发言？

就这样决定（第76/570A号决定）。

主席（以英语发言）：我现在请世界卫生组织助理总干事兼负责联合国改革问题总干事特别代表斯图尔特·西蒙森先生代表世界卫生组织总干事发言。

西蒙森先生（世界卫生组织）（以英语发言）：我荣幸地代表世界卫生组织总干事谭德塞博士发言。

我们每天使用的交通系统为我们打开了世界。但它们太危险，污染太严重，浪费也太多。每年有近130万人死于道路交通事故，也就是说，每天约有

3500人在道路交通事故中丧生。道路交通事故是儿童和青年死亡的主要原因。交通系统日益机动化带来死亡、受伤、温室气体排放、空气污染以及对化石燃料的依赖等风险。行人和骑自行车者往往是社会的最弱势成员，他们与高速车流一起在道路上行进，这大大增加道路交通事故风险。为出行付出的这种代价太高。

把安全摆在我们交通系统的核心位置是一项紧迫的道德要务。谭德塞博士去年启动的《2021-2030年道路安全行动十年全球计划》呼吁采取全面、平衡和可行的办法来改善道路安全，把安全摆在交通、环境、城市规划和发展政策的核心位置。

《计划》倡导安全步行、骑自行车和公共交通。它呼吁采取行动管控速度，并强调道路基础设施设计、车辆安全标准和立法的重要性，这些都是防止伤亡的安全系统框架的关键因素。

卫生部门在防止死亡和长期残疾方面发挥着至关重要的作用。《全球计划》提请注意需要加大事故后的反应力度，包括紧急创伤护理和康复服务。它还呼吁为受害者及其家人作出公正的反应。《计划》确实会推动执行第二个联合国道路安全行动十年。在这方面，到2030年将道路交通伤亡减少50%是一个雄心勃勃但却可以实现的目标。事实上，今后十年每年仅减少7%就会促成总体减少50%以上。决策者必须永远铭记，安全出行从根本上说是一项人权。

今天的全球道路安全问题大会高级别会议重要而及时。我们需要总统、总理、市长和部长们领导这项努力，确保所有部门的协调一致从而保持道路的安全。要改善城市环境和交通系统的设计，以保护和促进健康和福祉，就必须在政策框架的指导下采取综合性的多部门办法，这样才能兼顾人类健康和环境健康。

世界卫生组织鼓励民间社会、学术界和私营部门尽自己的力量来保障道路安全。作为受道路交通事故影响最大的群体，青年应切实参与规划其交通的未来。世界卫生组织鼓励各国领导人借鉴《全球

计划》，据此制定本国安全政策和方案。安全、负担得起、无障碍和可持续的交通系统完全可以实现。今后两天进行的讨论将有助于推动整个政府围绕对未来交通及其与人类健康和地球健康之间关系的共同愿景采取行动。随着我们从2019冠状病毒病疫情中恢复和重建，这一点特别重要。

我要感谢大会主席发挥领导作用，推动圆满完成实质性、前瞻性和注重行动的政治宣言草案（A/76/L.70），并召开本次高级别会议。我还要感谢秘书长及其道路安全问题特使让·托德先生发挥的领导作用和提出的愿景。

最后，我谨表示赞赏大会所有成员对道路安全的奉献和承诺。大会授权世界卫生组织领导联合国系统有关道路安全的努力，世界卫生组织期待与所有会员国合作，以便在地球上每个国家实现道路安全。

主席（以英语发言）：我现在请秘书长道路安全问题特使让·托德先生发言。

托德先生（以英语发言）：召开这有史以来第一次关于全球道路安全问题的大会高级别会议，确实让人感到荣幸。我们设法召开了这次会议，这表明道路安全已被视为一个紧迫的全球问题，需要我们共同努力处理。在2010年开始的第一个道路安全行动十年期间，我们获得了许多关于如何处理这一紧迫的拯救生命问题的经验。但是，即使是今天，道路交通事故仍是世界各地人们死亡和受伤的主要原因，每年造成130多万人死亡和多达5000多万人受伤，其中90%的伤亡发生在发展中国家。只有将所有地方的努力结合在一起，才能解决道路安全这个破坏性日益严重的问题。

在未来两天参加小组讨论和活动时，我们必须牢记主题，即：确保这是一个采取行动和取得成果的十年。确实需要采取行动和取得成果。世界正团结起来，共同应对无形的、无处不在的交通事故威胁。近年来，用于道路安全的资金有所增加，这令人鼓舞，但还不够。我们现在还有更多的伙伴，包括通

过《2021-2030年道路安全行动十年全球计划》、联合国道路安全公约、联合国道路安全基金、世界银行全球道路安全融资机制、全球道路安全状况报告和许多其他机制结成的伙伴。但是，我们需要作出更多的努力。

我在十多年前参与道路安全事务之前，曾有过漫长的赛车职业生涯。赛车方面的成功很容易衡量——谁赢了，谁的工作就完成了：谁没有赢，他们的工作就没有完成工作。不幸的是，衡量道路安全方面的成功就不那么简单了。知道我们救了谁的命并不那么容易。这甚至可能包括今天在这里的我们中的一些人。确定的是，我们都认识在车祸中丧生的人。我们需要抱有这样的信念，即：通过朝着我们的目标稳步作出努力，我们将看到可怕的道路交通伤亡人数下降。

即使我们在某些国家取得了进展，发达世界的情况与发展中世界相比，两者之间仍有不可接受的差距。过去45年来，欧洲车辆增加了三倍，但受害者减少了五倍。然而，在发展中世界，车辆数量和受害者人数都在增长。例如，非洲车辆仅占全球车辆的2%，却是世界上道路交通事故死亡率最高的。解决方法有的很简单，例如降低车速、戴头盔或系安全带。有的则较为复杂。例如，把繁忙的道路修建在远离学校的地方可显著减少死亡。但是，为使这样的解决办法行之有效，我们需要及早参与城市和道路规划阶段的工作。这要求大家都参与。因此，目前，在将于2030年结束的第二个道路安全行动十年期间，我们正在尽力而为，把我们争取实现道路安全目标的努力与寻求实现可持续发展目标的努力结合起来。这样，我们还可以实现有关气候变化、性别、城市、教育、儿童健康和人权的许多全球目标。

历史已经证明，如果世界以这种方式共同努力，我们就能实现看似不可能实现的目标。

仅在一个半世纪前，全球出生时平均预期寿命约为32岁。今天，主要由于医学进步，预期寿命已达到73岁——增加了50%以上。我们的目标是减少50%的交通事故死亡人数。留给我们实现这一目标

的时间不多,但我们已经有许多解决方案。通过共同努力,在我们所有的交通模式中采用系统性办法,我们可以实现这一目标。

大会可以指望我致力于共同实现我们的目标。我祝愿各位成员在纽约这里的两天活动中一切顺利。

主席 (以英语发言): 我们已经听取了高级别会议开幕式最后一位发言者的发言。我谨感谢秘书长今天上午抽空参加我们的会议。由于其他安排,秘书长现在就要离开。

大会现在开始审议题为“加强全球道路安全问题高级别会议政治宣言”的决议草案A/76/L.70。

在这方面,我请秘书处代表发言。

诺曼-沙莱女士 (大会和会议管理部) (以英语发言): 本次口头说明是根据大会议事规则第153条作出的。本说明也将分发给会员国。

根据决议草案A/76/L.70第18段的规定,大会将

“决定于2026年在纽约召开一次加强全球道路安全问题高级别会议……应至迟在大会第八十届会议期间决定审查的范围和方式……”。

该决议草案的通过不会对方案预算产生任何预算影响。一旦就高级别会议的形式、范围和方式作出决定,秘书长将评估所涉预算问题,并根据大会议事规则第153条向大会作出说明。此外,按照惯例,高级别会议的日期将与大会和会议管理部协商确定。

我刚才宣读的说明可在《联合国日刊》上通过本次会议的电子发言稿链接查阅。

主席 (以英语发言): 大会现在将就决议草案A/76/L.70作出决定。我是否可以认为大会决定通过决议草案A/76/L.70?

决议草案A/76/L.70获得通过(第76/294号决议)。

主席 (以英语发言): 在进行表决后的解释投票发言之前,我谨提醒各代表团,解释投票发言以10分钟为限,各代表团应在其座位上发言。

我现在请俄罗斯联邦代表发言。

丘马科夫先生 (俄罗斯联邦) (以俄语发言): 主席先生,我感谢你亲自参与努力确保通过加强全球道路安全问题政治宣言(第76/294号决议)。我们也感谢贵办公室主任高志远大使以及世界卫生组织驻纽约联合国办事处为编写这份积极的文件作出出色的贡献。

俄罗斯支持这项政治宣言,并欢迎大会通过该宣言。其案文强调对实施第二个道路安全行动十年(2021-2030年)至关重要的若干原则,包括健康权、社会各阶层都参与的全系统、跨部门道路安全做法、规划的重要性以及具体目标的制定。该文件载有重要任务,包括在2026年对第二个行动十年的执行情况进行中期审查、以及加强世界卫生组织的专门工作。

与此同时,我们感到遗憾的是,大会未能通过在大会议主席授权下,经过六个月的公开进程后编写的一项更全面的案文。因此,该文件未能充分反映一些重要议题,包括宣传和教育、对弱势道路使用者的关注、速度限制、筹资、先进技术、研究、标准化、公共交通的作用、对道路交通事故受害者的援助、私营部门的贡献、联合国道路安全伙伴关系、冠状病毒病疫情的后果等等。

任何希望这样做的人都可以通过查阅联合国网站来核实这些缺陷,网站上有5月24日通过默许程序提交的文件的原始版本。存在这些缺陷的责任在于一些国家,它们出于与会议主题无关的政治动机荒谬地阻止通过该案文,违反了惯例,也不尊重其他国家所做的工作。结果是道路安全遭到破坏,特别是在发展中国家。我们谴责这一破坏性和毫无意义的行动,这一行动不会受到忽视。然而,我们欢迎政治宣言的通过,这标志着在这个问题上取得重大进展。

主席（以英语发言）：我们已经听取了表决后解释投票的最后一位发言者的发言。

我借此机会再次衷心感谢所有会员国建设性地参与并支持这一进程，使之能够按照第75/308号决议的规定，就一项简明和注重行动的政治宣言达成一致。我也要感谢科特迪瓦常驻联合国副代表格博利耶·德西雷·维尔弗朗·伊波先生阁下以及俄罗斯联邦常驻联合国副代表德米特里·丘马科夫先生阁下所做的工作。我还要感谢我的办公室主任高志远大使，他干练地主持第二阶段的政府间谈判，并成功地完成关于最后政治宣言的工作。

在我们按照全会部分的发言者名单开始发言之前，我谨提醒各代表团，根据第75/308号决议的规定，单个代表团的发言以3分钟为限，代表国家组的发言以5分钟为限。

我现在请卢森堡副首相兼交通和公共工程大臣弗朗索瓦·鲍什先生阁下发言。

鲍什先生（卢森堡）（以英语发言）：主席先生，首先，请允许我感谢你召开本次大会加强全球道路安全问题高级别会议，并感谢你作出努力，让我们能够在今天上午以协商一致方式通过政治宣言（第76/294号决议）。尽管我们今天面临着其他种种危机，包括气候变化、贫困、饥饿、全球疫情等卫生危机、以及地缘政治危机和战争，但有一个危机人们往往会忘记，那就是道路安全危机。

每一天，人们都在我们的道路上死去。他们犯了什么罪？什么都没有。他们只是想从一个地方前往另一个地方。在一些国家，道路安全事故是最常见的死亡原因，尤其是在青年当中。这是一种灾难。这是不可接受的。全世界绝大多数道路死亡发生在所谓低收入和中等收入国家。七十年代中期，我们欧洲也有过类似情况，当时道路死亡人数急剧增加。每个国家的问题都大同小异。大多数死亡事故是人们高速驾驶或酒后驾驶造成的。超速行驶是道路死亡的主要原因，现在仍然如此。尽管我们全力建设

更安全的道路，尽管在车辆安全方面有了很多创新，超速仍然是道路安全的主要问题。

我们在想到当前道路基础设施的时候，主要将它视作汽车的基础设施。但事实上，道路应该是多式联运走廊，对各种交通方式而言都应该是安全的，包括行人、骑自行车的人和开摩托车的人。在城市地区尤其如此，城市的基础设施使用者最为脆弱。我们必须减慢城市地区的交通速度。我们必须把我们的城市还给人们，还给行人、骑自行车的人和所有其他慢行的道路使用者。

我们需要重组我们城市的公共空间。我们必须为人们创造城市。必须让人们意识到公共空间是属于每个人的。道路安全方面最令人警惕的新趋势之一是分心。手机、平板电脑、导航设备——这些东西都可能导致司机注意力不集中。开车时发消息和酒后驾驶一样危险。如果我们要减少道路死亡人数，就需要一个全面的行动计划和强烈的政治意愿。

为了实现联合国为道路安全行动十年确定的目标，卢森堡制定了道路安全行动计划。这两项计划分别覆盖2014-2018年和2019-2023年，共包括57项减少道路死亡的具体措施。这既包括预防和教育措施，也包括执法措施。通过这些方案，我们得以在过去10年将道路死亡人数减少了近50%。卢森堡现在每年每百万居民中有38人在道路上死亡，这也是欧洲的平均水平。

我们仍有许多事情要做，今后也有许多工作要做。因此我们的主要目标是实现零愿景，即零死亡和零受伤。这一目标需要时间、政治毅力、当然还有资金。因此，当我第一次听说设立联合国道路安全基金的计划时，我非常清楚，卢森堡需要参与该基金。加强道路安全的所有必要措施——从培训和测试，到驾驶员教育和提高道路安全意识，以及高效执法和改善基础设施——都是有价格的。为了帮助各国制定自己的道路安全方案，对抗我们道路上的日常灾害，这个新基金至关重要。因此，我要感谢所有参与实现这一目标的人，并希望它将在今后几年拯救许多生命。

主席 (以英语发言)：我现在请马来西亚交通部长魏家祥先生阁下发言。

魏家祥先生 (马来西亚) (以英语发言)：我要简单谈谈马来西亚加强道路安全的努力。

根据我们在2021-2030年联合国第二个道路安全行动十年和2030年可持续发展目标下的承诺，马来西亚政府正与区域各州政府、行业伙伴、非政府机构和其他道路安全伙伴合作，努力确保道路安全成为我们日常生活规范的一部分，并将它作为每个人日常出行的重中之重。

在马来西亚，摩托车驾驶员的死亡人数占每年道路撞车事故死亡总数的一半以上——准确数字是64%。因此，解决使用摩托车的安全问题对于实现到2030年将道路死亡率降低50%的目标至关重要。摩托车使用者人数众多，摩托车数量几乎与道路上其他机动车辆相等，这对我们制定有效的摩托车驾驶员安全政策构成巨大挑战。

我们认真关注瑞典运输管理局学术专家小组在其高级别报告中提出的九项建议，特别是与提升车辆安全以及在车辆制造和基础设施设计中普及更安全的技术有关的建议。在这方面，我们正在认真考虑通过创造对汽车安全技术的需求和维持生产供应链，来促进采用这些技术。我们看到，东南亚国家联盟（东盟）新车评估方案对汽车制造商产生了非常积极的影响，该方案旨在使马来西亚的道路上逐渐有更多更安全的车辆。我们还在努力使所有新型号摩托车强制安装防抱死制动系统，这一系统首先会在未来两年安装在发动机气缸容量为150及以上的摩托车上。

2016年以来，我们一直在参与国际道路评估方案，目前我们正在马来西亚道路评估方案下实施一项更加注重摩托车安全的方案，包括强调在我们新建道路上留出摩托车专用车道。此外，我们的马来西亚道路安全研究所也正在与东盟地区的许多相关组织建立密切的伙伴关系，以便整个联盟围绕使道路运输更加安全的共同目标团结起来。这些伙伴

关系可以带来更广泛的合作、道路安全改善项目的实施以及专门技能、知识和经验的交流，以便所有相关国家拥有更安全的道路。

所有这些努力都已在《2022-2030年马来西亚道路安全计划》中制度化，该计划由交通部制定，并得到所有相关利益攸关方的支持。该计划是根据联合国第74/299号决议的建议制定的，该决议宣布2021-2030年为第二个道路安全行动十年。此外，如可持续发展目标3.6和11.2所述，该计划还采纳了与道路安全有关的具体目标，主要目的是到2030年将道路交通事故造成的死亡人数减少至少50%。该计划包括10个优先领域，它们被确定为最重要的领域，以便大幅降低马来西亚道路上的死亡和重伤风险。尤其是，两个优先领域，即加强摩托车骑行安全和加强车辆安全，将包括关键战略和行动项目，以加强马来西亚驾驶员和摩托车的安全。

最后，我们高兴地注意到，大会今天通过了《加强全球道路安全问题高级别会议政治宣言》（第76/294号决议），重申了我们对道路安全国际合作的集体承诺。让我们共同努力实现最终的安全目标，以便在国家和全球层面上改善我们的生活。

主席 (以英语发言)：我现在请阿根廷交通部长亚历克西斯·格雷拉先生阁下发言。

格雷拉先生 (阿根廷) (以西班牙语发言)：我谨感谢秘书长安东尼奥·古特雷斯先生和大会主席阿卜杜拉·沙希德部长召开对保障公民安全和生命至关重要的本次高级别会议。

我们阿根廷人在道路安全方面做出了出色的工作。最新统计数据显示，道路事故造成的死亡人数仍然比疫情前的数字低25%。之所以能够做到这一点，是因为我们一直在通过我国国家机构与世界卫生组织、泛美卫生组织和阿根廷各非政府组织一起努力，合作执行具体的国家监督、提高认识和支持政策，例如发起宣传运动以及通过在全国24个省同时开展19项控制行动来防止酒后驾车。

目前的统计数据显示,酒后驾驶案件的数量减少了一半,这个例子表明,一项旨在提高认识的公共政策持续执行一段时间可以取得什么样的成果。在这方面,我们监测超速行驶,开展行动防止路肩行驶,结合部长的其他政治职权来杜绝地下飙车,推动强制摩托车手使用头盔,并监测汽车和长途公共交通工具上安全带的使用情况以及儿童座椅装置等。

我们与地方司法机构合作教育民众,确保所有科目的教师都有义务将道路安全纳入其课程设置。儿童从小获得知识,能够熟练推广良好做法,我们也通过他们来影响其他家庭成员。为了教育成年人,培养一种不那么野蛮、更加包容他人的、更好的行车风气,我们在国家驾照中纳入了具有性别平等视角的模块。因此,获得驾照的过程包括了有助于消除陈规定型观念、确保妇女和各阶层民众在使用道路网方面享有相同权利和机会的内容。自实施以来,已有逾19万人完成了培训,并已在全国23个省会城市推出一项方案,让低收入妇女和养家糊口的妇女得以获得第一份驾照。

在悲痛时获得支持是许多刚刚经历道路事故的家庭的迫切需要,国家可以提供资源,帮助他们减轻痛苦。因此,我国建立了一个联邦网络,通过一条专门的帮助热线——149——来帮助道路事故受害者及其亲属。一旦紧急情况过去,该服务免费向人们提供支持和咨询,包括提供心理和法律援助、社会服务咨询、医疗援助以及康复、重新安置和住宿及经济支持等资源。与过去10年的数字相比,我们正在推行的政策已经使我们得以平均每天防止5例死亡,这意味着仍然与亲人在一起的人数每年增加了1825人。

还有许多工作要做,每一个道路受害者都让我们深感痛苦。因此,我们仍在努力进一步提高我国的标准。我们已经在与省级当局一道实施一个联邦评分系统,确保全国各地的公民在法律面前受到平等对待,而且不仅通过经济手段来解决他们的违法行为。在这方面,每张驾照从20分开始,司机每犯一

次法,不论在国内何处,都将被扣分。有了这一系统,处理违法行为不再仅仅是收取罚款,还将使国家政府能够依靠更好的统计数据来了解我国每个地方管辖区内遵守法规的情况。

我们目前正在推动一项零酒精法,国会已在讨论这项法律,目的是不再容忍在血液内含有任何酒精的情况下在全国各地驾驶车辆。阿根廷的几个地区已经成功实施了这项法律,统计数字表明,道路事故伤亡人数因此而减少。报告显示,死于道路事故的人中有四分之一体内含有酒精,我国是本地区容忍度最高的国家这一事实驱使阿根廷司机猜测他们饮多少酒而不犯规,这最终危及到他们自己和同胞的生命。

我们还在推动一项法律,设置道路杀人和道路伤害这两个刑事犯罪类别,对犯下最严重案件者,例如在地下飙车中致人死亡者判处8至25年监禁,并终身取消驾驶资格。我们希望加重刑罚,提高那些将自己和他人的生命置于险境的鲁莽司机的意识。

所有这些行动都是我国总统提出的明确愿景的一部分,该愿景使阿根廷与到2030年将道路事故伤亡人数减半的全球目标保持一致。这是我国通过国家道路安全局作出的国家承诺,我们有义务履行这一承诺,因为这样做意味着保护我国公民的生命。

主席(以英语发言):我现在请牙买加运输和矿业部长奥德利·肖先生阁下发言。

肖先生(牙买加)(以英语发言):牙买加很高兴参加关于加强全球道路安全的大会高级别会议,以期应对道路碰撞事故和死亡的灾难。我们欢迎本机构的真诚努力。

全球道路交通碰撞事故每年造成近130万例本可预防的死亡,导致约5000万人受伤,是全世界儿童和青年的头号杀手。牙买加未能幸免于道路碰撞事故造成的破坏性影响,我国的死亡率自2012年以来稳步上升。从2012年到2019年,死亡人数平均增加了10%。2021年,487人在我国道路网上丧生,与

2020年433人死亡相比上涨了12%。尽管发展中国家的机动车数量少于发达国家,但死亡人数却占全球较大比例,这种情况得到了人们的普遍接受。这对发展中国家的社会经济影响是毁灭性的。

2021年10月,牙买加总理安德鲁·霍尔尼斯阁下作为2021-2030年第二个道路安全行动十年启动仪式上的主旨发言人,宣布采用安全系统办法——这仍然是第二个行动十年的核心——从而发出了一个明确信号,即牙买加致力于实现到2030年将道路死亡人数减半的联合国目标。我们申明,我们致力于第二个“行动十年”,以便确定优先次序并制定政策,作为制定国家和地方计划和目标的蓝图。

据联合国估计,今后十年道路事故将造成1300万人死亡,5亿人受伤,这将阻碍可持续发展,特别是在低收入和中等收入国家。为了帮助扭转道路交通事故伤亡的趋势,将需要多边机构、发达国家和发展中国家、公私伙伴关系以及非政府组织之间进行合作,特别是如果我们要实现将道路交通伤亡减少50%的目标。联合国道路安全基金的工作对支持这一努力至关重要。该基金利用财政和技术合作,为改善道路基础设施、运输管理、公共宣传以及事故后护理的战略性道路安全干预措施提供资金。

牙买加对全球道路安全问题高级别会议及其第一次认捐活动将取得的成果感到乐观。我们欢迎有机会建立伙伴关系,以期实现减少全球道路死亡人数的共同目标。我们知道,只要我们共同努力,我们就可以实现道路交通事故零死亡的愿景。

主席 (以英语发言): 我现在请柬埔寨公共工程与运输大臣孙占托先生阁下发言。

孙先生 (柬埔寨) (以英语发言): 交通事故是柬埔寨导致死亡的一个主要原因。柬埔寨每天平均有5人在公路上丧生,10人受伤。根据联合国开发计划署的一项研究,柬埔寨每年因交通事故损失约2.5%至3%的国内生产总值。

柬埔寨王国政府设立了国家道路安全委员会,由副首相兼内政大臣担任主席,公共工程和运输大

臣担任常设副主席,国家警察局长担任副主席。常设副主席负责制定道路安全政策,国家警察局长则负责执行。此外,还成立了由各省省长主持的小组委员会,在省一级执行道路安全政策。国家道路安全委员会每月举行会议,审查道路事故统计数据,并制定消除这些事故的行动计划。柬埔寨王国政府遵守全球道路安全准则和条例,以便预防和减少道路事故。

根据2010年至2020年期间我们的道路交通事故和受害者信息系统的年度报告,道路交通事故的主要原因包括超速、危险超车、不尊重道路通行权和酒后驾驶。有缺陷的道路设计和车辆技术故障也是原因之一。我们非常努力地加强执行道路交通法和我国的道路安全国家政策以及“2011-2020年行动十年”,我高兴地报告,这使近5000人的生命得到挽救,这是一个积极的趋势,尽管仍然没有达到我们挽救约7400人生命的目标。

在斯德哥尔摩举行的第三次全球道路安全问题部长级会议上发表了宣言,此外,世界卫生组织和联合国各区域委员会于2021年10月28日发起了《2021-2030年道路安全行动十年全球计划》,在此之后,柬埔寨制定了自己的“2021-2030年行动十年”,目标是将道路事故减少50%。我们最近推出了一个新的移动应用程序,这个程序使我们的交通官员能够在违规点实时从驾驶执照中扣除积分。在我国公路上引入摄像头拍摄超速和鲁莽驾驶情况,进一步提高了人们对交通违规行为将不会得到容忍的认识。

我国首相发表了一项声明,提醒我国公民“今天和明天,我们将不会发生交通事故”。减少道路事故是所有利益攸关方的责任。政府无法单独完成这项工作。我们需要公共和私营部门、非政府组织和媒体与政府携手合作,向道路使用者宣传交通法。在这方面,国家道路安全委员会一直在与柬埔寨各个商会合作,以便其成员对雇员进行道路交通法教育。委员会还采纳并调整了其他国家在道路安全方面的最佳做法。

虽然道路事故使我们损失了平均2.5%至3%的国内生产总值,使道路安全成为一个重大的公共卫生问题,但由于预算限制,尚未为解决这一问题充分分配资金。在这方面,我敦促所有发展伙伴为所有会员国切实执行道路安全方案捐资。

我们确实赞赏本次会议的主题和概念,以及三次小组讨论。我国代表团期待着从本次会议中学习减少道路事故的各种机制和技术支持。

主席(以英语发言):我现在请马尔代夫交通和民航部长艾沙特·纳胡拉女士阁下发言。

纳胡拉女士(马尔代夫)(以英语发言):主席先生,请允许我感谢你召开本次关于改善全球道路安全问题的高级别会议,作为第二个道路安全行动十年(2021-2030年)的一部分。我还要祝贺会员国和所有利益攸关方成功通过了一项注重行动的政治宣言(第76/294号决议)。我相信,我们有能力创造进一步的政治意愿,使我们的道路更加安全。马尔代夫欢迎确立到2030年将道路交通伤亡人数减少至少50%的目标。我们对会员国在这方面作出的承诺感到非常鼓舞。

流动性在我们生活的各个方面都发挥着至关重要的作用。安全高效的道路运输系统对我们的日常生活至关重要,因为它们会让获取粮食、教育、就业和医疗保健服务变得更便捷。每年约有130万人在道路交通事故中丧生,另有多达5000万人受到非致命伤害。根据世界卫生组织的数据,90%以上的交通相关死亡事故发生在中低收入国家,比如马尔代夫。如此一边倒的统计数字清楚地表明,尽管道路安全是一个公共卫生问题,但它也会造成社会经济影响。道路交通伤害给个人、其家庭和国家造成相当大的经济损失。大多数国家因此损失3%的国内生产总值。

马尔代夫关切地注意到,道路交通伤害是儿童和青年的主要杀手。即使在马尔代夫也是如此。不幸的是,倒下的受害者大多在18到30岁之间。通常情况下,事故是鲁莽驾驶的结果。考虑到这些事

实,马尔代夫坚决支持在行人和道路交通并存的街道上实行每小时30公里的速度限制。速度限制对提高道路安全性至关重要,也鼓励人们选择使用可持续的交通,有助于减少导致气候变化的有害车辆排放。

气候变化是本世纪的决定性威胁。它继续对马尔代夫这样的小岛屿发展中国家构成重大风险。它对我们的生存和生存能力构成最严重威胁,包括让我们丧失领土。我们需要做出努力,鼓励建设安全宜居的城市社区,社区的设计应促进零碳流动,包括倡导步行和骑自行车。

道路安全在促进获得就业和教育、减少贫困和不平等以及减轻气候变化的影响等方面发挥着越来越重要的作用。它与实现若干可持续发展目标有着间接的联系。马尔代夫支持《2021-2030年道路安全行动十年全球计划》,并敦促会员国制定国家计划和目标。

加强道路安全是一项共同的责任。减少道路交通事故需要几个部门以协调一致、相互协作的方式采取行动。应发挥领导作用,明确划分各机构的责任,并进行问责,这一点至关重要。我们还必须让私营部门、民间社会和学术界参与进来。在我们推动制定积极的措施和行动计划时,我们必须面对严峻的现实。一个国家的政治不应阻碍能够使社区变得更安全的政策。一个小小的行动就能给一个人的一生带来持久的影响。放弃鲁莽的习惯可以挽救生命。现在是我们卷起袖子开始工作的时候了。

马尔代夫将坚定地与其他会员国一道,带头落实各项举措,使我们的道路变得更安全,并确保世界各地每个人享有繁荣、平等机会和经济上的成功。

主席(以英语发言):我现在请布基纳法索交通、城市疏导和道路安全部部长Mahamoudou Zampaligre先生阁下发言。

Zampaligre先生(布基纳法索)(以法语发言):首先,我谨对联合国让布基纳法索参加本次高级别会议表示赞赏和感谢。这为我们提供了一个

立足本国和其他国家的经验,就全球道路安全问题和联合国在这方面的作用交流看法的机会,值得欢迎。

主席先生,请允许我向你表示热烈的问候,并祝贺你出色地主持我们的工作。愿你的智慧和丰富的经验为我们的努力提供启发和指引,使我们能够实现为自己设定的目标。就我而言,我谨向你保证,我国代表团将全力支持并密切配合这一努力。

本次高级别会议是在2019冠状病毒病大流行的后果带来不确定性、国际经济形势严峻以及国际和平与安全面临的威胁日益严重的背景下举行的。世界面临的各种挑战要求我们大家行动起来,展现更大的勇气,付出更多努力,更具创造性,更加团结。除了这些众所周知的挑战之外,还有一个同样严重的威胁。它危及人的生命,阻碍可持续发展,这当然就是道路安全。

在2021-2030年第二个道路安全行动十年开始之际,道路事故每年仍在全世界造成约130万人死亡,5000多万人重伤。90%的道路交通死亡事故发生在中低收入国家,其中55%以上的死者是易受伤害的道路使用者,包括行人、骑自行车的人和摩托车手。

在布基纳法索,2019年至2021年期间,道路事故数量从20578起上升到25118起,平均每年增长15.13%。受伤人数从13653人上升到15340人,死亡人数从978人上升到1272人,分别平均每年增加5.62%和0.9%。交通事故的社会经济后果是巨大的。具体而言,经济代价约为国内生产总值的3%,这与我们得到的官方发展援助相当。因此,道路安全已成为各国和联合国的一个重大关切。在这方面,我谨赞扬联合国系统做出诸多努力,支持各国采取措施应对以下挑战:将道路安全提升至国家优先事项的地位;鼓励各国政府制定和实施加强道路安全的政策;基于科学证据确立标准,制定技术指南;动员私营部门、学术界和民间社会的利益攸关方为加强道路安全而切实开展工作;鼓励会员国

定期审查并报告其已采取的道路安全举措及取得的进展。

没有必要强调应对这些挑战的紧迫性,因为在一定程度上,实现可持续发展目标取决于此。事实上,一个安全、高效并满足所有公民需求的道路网络有助于促进公平获得教育、医疗保健和食物。它还有助于连接一个国家的所有地区,从而促进城市、郊区和农村地区之间建立经济、社会和环境联系。

就布基纳法索而言,我们重申愿意继续保持与联合国系统一直存在的富有成效的合作,特别是改善道路安全方面的合作。我希望,今天的交流能使我们加强这种伙伴关系,并在区域和国际层面探索其他类型的合作。无论如何,我国今天来到这里,是为了从更直接面临这一问题的其他国家的经验中汲取灵感,并分享我们对实施道路安全倡议的看法。

因此,我们意识到迫切需要采取紧急和适当的解决办法。在这方面,布基纳法索政府自2009年以来制定了一项国家道路安全政策,该政策围绕着四项战略方针,即对道路安全实施机构管理、对道路使用者开展培训并提高认识、改善车辆的技术状况以及加强道路基础设施的安全。尽管我们致力于通过执行国家道路安全政策来改善道路安全,但我们一直面临各种困难,包括缺乏可持续的道路安全融资机制、道路交通事故数据管理不善、未能执行监管文本以及缺乏定期的道路安全检查和处罚措施。

为了应对这些挑战,布基纳法索需要合作伙伴提供支持,帮助资助道路安全活动,并建设国家道路安全办公室的技术能力。此外,布基纳法索政府打算继续作出已经开始的改革努力,并不遗余力地每天改进处理这一问题的方法,以履行其安全承诺,造福人民。

最后,我要再次对精心组织本次会议表示深切的感谢和我国代表团衷心的感谢。

主席(以英语发言):我现在请瑞典基础设施大臣托马斯·耶纳鲁特先生阁下发言。

耶纳鲁特先生（瑞典）（以英语发言）：每年有130万人死于道路交通事故。道路交通伤害是全球年轻人最常见的死亡原因。这是不可接受的。我们必须给我们的道路安全目标注入紧迫感。过去，道路安全与其他政策领域相分离，几乎被视为一个独立的过程。但现在我们认识到，如果我们将道路安全视为整个大局的一部分、实现可持续发展目标的一部分，也是为所有人建设一个更安全、更可持续的社会的一种方式，就可以取得更大成就。

瑞典有幸于2020年在斯德哥尔摩主办第三届全球道路安全部长级会议，当时，我的希望是《斯德哥尔摩宣言》能为我们提供一个机会，表明我们坚定致力于加强道路安全，并分享我们的经验，从而共同努力实现全球可持续发展目标和《2030年可持续发展议程》，尤其是在气候和性别平等方面。

在一个日益两极化的世界中，各国之间的差异往往成为关注的焦点，而不是共同的挑战，我们需要更多的多边合作场所——而不是更少。正如我们今天在纽约这里所做的那样，世界各国需要团结一致，应对我们的共同挑战，因为道路安全挑战是全球性问题，必须开展国际合作。现在是行动的时候了。在当前情况下就一项政治宣言达成共识，这表明我们所有人的坚定政治承诺。主席先生，我特别要感谢你发挥领导作用，使这一切成为可能。

现在是时候了，我们应该在2021-2030年道路安全行动的第二个十年形成共识，让道路交通死亡现象成为历史。现在是时候了，我们应该兑现承诺，为我们自己和子孙后代建设更安全、更可持续、更便捷的交通系统。自1997年采用“零死亡远景”以来，瑞典已经走过了漫长的道路。我国道路交通死亡人数大幅减少，我认为我国的成功源于三种方法。

首先，我们在设计运输系统时考虑到了人为错误。在一个安全的运输系统中，即使出了差错也可以不导致人员死亡或严重受伤。第二，关于利益攸关方的参与，我们在设计运输系统时，与私营部门、学术界和民间社会开展了密切合作。道路安全是一项共同责任，必须考虑到若干方面。第三，我们乐于采

纳技术并进行创新。我们的汽车制造商与其他各方密切合作，采用创新的解决方案，以期生产出更安全、更可持续的汽车。

副主席法蒂玛女士（孟加拉国）代行主席职务。

我记得，20到30年前，我们认为绿色转型是不可能的。但是现在，我们看到交通运输行业在绿色转型领域处于领先地位，并创造了新的就业机会。对道路安全问题必须采取对变革的同样态度。通过共同努力，我们可以在2030年之前实现道路交通死亡人数减少50%，我本人和瑞典将全力以赴，争取实现这一目标。我们将拯救生命，给后代带来希望。现在是采取行动的时候了。

代理主席（以英语发言）：我现在请多米尼加共和国公共工程和通信部长德利涅·阿森西翁·布尔戈斯先生阁下发言。

阿森西翁·布尔戈斯先生（多米尼加共和国）（以西班牙语发言）：近几十年来的情况表明，有效和全面的道路安全战略能够减少道路交通事故中的伤亡人数。全世界绝大多数道路事故发生在低收入和中等收入国家，对最贫困人口的影响尤为严重。这种事故是15至29岁年轻人死亡的主要原因，这意味着他们面临更大的风险。

多米尼加共和国人口约1050万，其中80%生活在城市地区，20%生活在农村地区，国土面积仅48000多平方公里，国内生产总值刚刚超过800亿美元。然而，就道路交通事故数量及其造成的死亡人数而言，多米尼加共和国是世界上排名最高的国家之一。在多米尼加共和国，每年每10万居民中约有34.6人死于道路交通事故。这意味着每年有3500多人死于道路交通事故，超过我国死于冠状病毒疾病的人数。因此，多米尼加共和国政府采纳了第74/299号决议中所载的目标，即在2021-2030年十年间将道路交通事故数量减半。为了实现这一目标，我们已经确定了导致道路事故的主要原因。

2021年，国际道路评估方案被应用于多米尼加共和国的三条主要交通运输干线，对这些干线的安

全等级进行星级评定。这三条主要道路干线获得了一星和二星评级，表明沿线发生交通事故的可能性很高。因此，我们正致力于政府确定的三个关键支柱：第一，法律框架；第二，加强我们的道路和交通运输基础设施；第三，改善教育。

关于第一个支柱，具体而言，在法律方面，多米尼加共和国国家过境和陆路运输研究所一直在制定一系列广泛的方案，其核心是包容性、加强学校中的驾驶员教育以及旨在减少涉及摩托车的事故数量的其他举措。摩托车占多米尼加共和国所有车辆的50%。在道路基础设施方面，我们正在制定一项改善道路状况的全面方案，并建设新的道路基础设施，包括一些旁路，以防止重型车辆驶过我们的城市中心，同时我们也在加强区域间的联系。我们还推出了由我所在的部领导的非常成功的道路援助方案，该方案确保向多米尼加共和国主要道路走廊的使用者提供援助。

我国政府采取的所有这些行动和投资都是为了在第74/299号决议规定的时限内减少道路交通事故造成的死亡人数。因此，多米尼加共和国政府正在努力履行将伤亡人数减少50%的承诺，并摆脱我们令人遗憾的现状。

代理主席（以英语发言）：我现在请肯尼亚负责运输、基础设施、住房和公共工程事务的内阁秘书詹姆斯·马查里亚先生阁下发言。

马查里亚先生（肯尼亚）（以英语发言）：道路交通伤害是肯尼亚的主要死亡原因之一。2021年，道路交通事故在肯尼亚道路上造成4579人死亡，即在我们举行本次高级别会议的两天的时间里，将有25名肯尼亚人死于可预防的道路事故，还有数十人将遭受具有长期影响的改变人生的伤害。每一条生命都很重要，我希望有一天我们不再需要讨论和解决这个问题。

肯尼亚道路网络的扩大促进了经济活动，改变了许多肯尼亚人的生活。然而，交通量增加也导致道路事故和事件的数量增加。肯尼亚政府致力于促

进道路安全，我们正在为此实施多项举措。这些举措符合联合国2021-2030年道路安全行动十年，其目标是在2021年至2030年期间将道路事故、死亡和重伤的数量减少50%。改善道路安全的一个关键支柱是确保我们拥有关于道路事故和事件的及时可靠数据。在这方面，我们建立了一个强大的信息系统，整合道路运输数据，以支持制定循证政策，并促进强有力的监测和执法。

道路施工、设计和维修在道路安全中发挥着重要作用。肯尼亚的所有道路都要接受设计、施工和施工后安全审计。拟议的道路维修工程也要经过道路安全评估，以确保它们包含道路安全措施。该过程包括确定黑点和危险路段，并实施适当的纠正行动和措施。这些行动和措施包括建造减速设施和人行桥，以及安装适当的道路设施。

加强道路安全需要强有力的领导和协作。我谨感谢联合国道路安全基金与肯尼亚政府合作，改善肯尼亚城镇的步行和自行车基础设施。我们欢迎其他机构有望与我们合作加强肯尼亚道路安全。

最后，请允许我重申，肯尼亚政府致力于与国际社会合作，加强道路安全。我期待本次会议取得积极成果。

代理主席（以英语发言）：我现在请莫桑比克内政部长阿塞妮亚·费利西达德·费利克斯·马辛格女士阁下发言。

马辛格女士（莫桑比克）（以葡萄牙语发言；英文口译由代表团提供）：我非常荣幸地代表莫桑比克政府参加本次大会高级别会议，讨论一个在评估2021-2030年道路安全行动十年中特别重要的问题。

道路安全是一个紧迫的优先事项，因为它与人民的经济发展和社会福祉密切相关。然而，道路交通的增加带来了社会目前不得不应对的一些问题，包括道路事故造成的人员死亡和基础设施破坏，以及环境退化和损害促进可持续发展的努力。我们要赞扬联合国指定了道路安全行动十年——第一个是

2011-2020年,第二个是2021-2030年——并确定了到2030年将道路交通事故造成的死亡和重伤人数减半的目标。这些措施大大有助于提高社会对安全道路环境重要性的认识。

莫桑比克的道路安全状况令人担忧。仅在2015年至2021年期间,我国就记录了约11000起道路事故,造成了大量伤亡,其中大多数是儿童。鉴于这一情况,莫桑比克一直在执行2020年2月在斯德哥尔摩举行的第三次全球道路安全问题部长级会议的建议,实施了以下结构性改革。

我们建立了国家道路运输研究所,这是一个负责协调和执行与道路安全相关倡议和议程的国家机构。我们还设立了道路安全技术和科学委员会,这是一个向政府提供咨询和建议的实体,目的是寻找办法解决我国的道路安全问题。我们制定并通过了《国家道路安全战略》,该战略是道路安全倡议的指导文书,同时,在该文件的启发下,我们正在制定一项国家道路安全计划。我们在莫桑比克公路上实施了“用户付费”方案,为养护和修理公路基础设施筹措资金,确保道路的可持续性。我们还强制要求对车辆、汽车和拖车进行定期检查。我们还建立了紧急医疗服务,提供入院前护理,包括事故后运送。

这些行动取得的成果激励我们继续采取这些措施。我们的合作伙伴接受了这些建议,特别是在制定道路安全和预防标准方面。最后,我谨重申,莫桑比克致力于执行有利于道路安全的决定和措施,以促进可持续发展。我们还要重申,我们致力于并且愿意就这一问题与其他会员国交流和分享经验。

代理主席 (以英语发言): 我现在请马拉维交通和公共工程部长雅各布·哈拉先生阁下发言。

哈拉先生 (马拉维) (以英语发言): 请允许我表示,我国代表团感谢召开本次会议。

道路交通伤亡事故是马拉维的一个重大公共卫生危机。2011年至2020年期间,马拉维登记的交通死亡人数为10265人,重伤人数为8326人,而人口拥

车比例为1:50。因此,为进一步实现《2021-2030年道路安全行动十年全球计划》的目标,马拉维采取了以下措施来执行该计划。

首先,我们正在制定一项多部门国家道路安全战略,该战略以“全球行动十年”为基础,将于今年年底完成。第二,我们正在就酒后驾驶、超速驾驶以及使用安全带等问题进行基线研究。第三,我们计划至迟在2024年加入1968年《联合国道路交通公约》。第四,马拉维正在努力确保所有进口车辆,无论旧车还是新车,都符合高质量的安全标准。第五,我们致力确保大多数摩托车驾驶者使用标准得到认可的头盔。第六,我们正在努力从设计阶段起,在各个层面上确保新建和现有道路的道路基础设施安全。第七,我们正在改善主要路网沿线的事故后应急服务。最后,我们正在为道路安全干预措施提供稳定的资金。

因此,马拉维共和国政府重申,我们决心实现《2021-2030年道路安全行动十年全球计划》各项目标,并承诺采取以下措施。第一,我们将在2030年前实施我国的国家道路安全战略。我们将制定和执行国家目标,到2030年将道路事故造成的死亡和重伤人数减少至少50%。我们将制定并采取循证干预措施,解决道路安全方面的关键风险因素。我们将实施以证据为基础的道路安全意识和培训方案,以便向各种类别的道路使用者灌输安全文化。最后,我们将确保所有车辆都符合最低保险要求,为道路交通事故的受害者提供适当支持。

我们或许面临各种挑战,但马拉维仍致力于将道路安全问题纳入主流,这是马拉维《2063年愿景》的一部分。马拉维同意,现在是采取行动的时候了。伤亡人数令人无法忍受,使国际社会有动力改变行动的方式。马拉维比以往任何时候都更加致力于实现“行动十年”的目标。

代理主席 (以英语发言): 我现在请巴拉圭副部长兼国家交通和道路安全局执行主任玛丽亚·德尔卡门·冈萨雷斯·德尔波罗女士阁下发言。

冈萨雷斯·德尔波罗女士（巴拉圭）（以西班牙语发言）：我们代表巴拉圭向大会、会员国代表、民间社会成员以及所有与会人员致意。我们欢迎有此机会思考全球道路安全问题。

鉴于我的经验，首先是作为我国“道路事故家庭、朋友和受害者协会”的一名创始成员，此外，我的女儿16岁时在一次道路事故中丧生，我认识到，我们必须把我们各自监测部门汇编的统计数字具象化到人。因此，今天，作为一名具有足够情感权威的政府代表，我站在大会面前，呼吁所有人无论在哪里，都尽一切可能保护我们道路上年轻人的生命。

巴拉圭国家通过最近成立的国家交通和道路安全局，正在与其他机构合作，通过各项改善建议处理道路安全问题，我们呼吁有关部门与所有利益攸关方密切合作，带头进行能够拯救生命的变革。在这方面，我们正在协调关于安全道路、安全和无障碍公共交通工具、强制性事故保险以及道路使用者培训教育的各项倡议，关于强制性事故保险的报告现已提交我国议会。我们意识到交通事故给社会带来的负担，我们认识到道路安全是一个紧迫的公共卫生和发展优先事项。

巴拉圭欢迎制定《2021-2030年道路安全行动十年全球计划》和今天通过的政治宣言（第76/294号决议）。此外，根据《全球计划》，巴拉圭的2030年国家道路安全计划的编制工作已进入最后阶段，我们正在努力完成这项工作。我们相信，我们可以依靠各成员的合作，以此有效实现我们各国社会的实质性改善。因此，巴拉圭感谢为我国各项倡议提供支持的国际组织的合作，感谢把这场捍卫生命之战作为鼓舞人心的重要旗舰项目的人民和领导人。

最后，我们呼吁各成员发挥集体领导作用，加强预防道路事故和照顾事故受害者的努力。我重申我国政府的坚定意愿，即继续寻求各种办法，减轻所有地区道路事故的可怕后果，降低我国儿童和青年的死亡率。

代理主席（以英语发言）：我现在请亚美尼亚共和国领土管理和基础设施部副部长Kristine Ghalechyan女士阁下发言。

Ghalechyan女士（亚美尼亚）（以英语发言）：今天关于全球道路安全问题的大会高级别会议是一个及时的机会，可借此评估我们在履行《2021-2030年道路安全行动十年全球计划》下的集体承诺方面取得的进展和面临的挑战。道路碰撞已成为一种无声的大流行病，在全球造成数百万人死亡，对年轻一代的伤害尤其严重，已成为儿童和青年死亡的常见原因。在这方面，亚美尼亚的统计数字也令人担忧，因为我国每年有300多人在道路上死亡。每一次碰撞或事故的背后都是一个生命损失和生命被永久改变的故事。

亚美尼亚的道路安全系统充满挑战，包括以下方面：改善基础设施；碰撞后护理系统；碰撞数据管理系统；道路安全法和执法；车辆安全；为弱势道路使用者有效规划和管理交通系统；加强机构能力；道路使用者的不安全行为，特别是不了解交通安全规则；超速行驶；以及酒后驾驶。对这些问题以及道路事故数量的急剧增加需要立即采取行动。为响应公众的要求，确保道路安全已成为亚美尼亚政府的一个重要优先事项。

亚美尼亚目前正在坚持实现联合国确定的“零死亡远景”最终目标，即到2050年实现道路零死亡和零重伤，以及实现到2030年道路死亡人数减半的中期目标。这些目标是我国道路安全政策的核心，该政策包括今后20年将采取的全面战略和具体措施。

尽管我们作出了许多努力并取得了许多成就，包括采用测速摄像机、强制保险、对道路建设、道路标记、安全因素和道路安全审计等方面的规章制度进行改革，但亚美尼亚要在减少道路碰撞死亡率方面赶上世界上表现最好的国家，仍有很长的路要走。我们作为国家一级的决策者，应从许多表现良好的国家的成功经验中获得指导和激励。这些经验还应激励整个道路安全部门遵循联合国的宏伟议程，以

新的活力和决心处理下一个十年至关重要的道路安全工作。

我们仍然需要在国家一级实施和改进安全系统,以确保安全的车辆、安全的基础设施、安全的道路使用和更好的碰撞后护理,这些都是安全系统办法中长期确立的重要因素。亚美尼亚为改善道路安全而采取的措施仍然存在许多差距,影响到综合实施《2021-2030年道路安全行动十年全球计划》五大支柱。我们的经验告诉我们,为了使安全系统办法发挥作用,所有行为体都需要协调发挥作用。负责实现全国和地方道路安全目标的公共当局,包括交通和基础设施、环境、教育、警察、公共卫生、司法和旅游等方面的公共当局,需要在各级密切合作。此外,有效的执行需要所有利益攸关方,包括非政府组织、学校、研究人员和许多其他方面的积极和有意义的参与。

为了应对目前的挑战,亚美尼亚已启动许多改革,设想建立一个道路安全管理系统和现代体制框架,这将整合和协调道路安全五大支柱方面的活动,并希望最终建立一个公共关系框架并改善道路安全。我们的政策方针确定了教育和提高认识方面的战略指标和目标,这些指标和目标得到了强有力和持续的遵守和执行制度的支持,而这些制度在确保道路使用者有能力和愿意安全使用道路和车辆方面发挥着重要作用。这项工作的主要目标是减少道路事故造成的伤亡人数,这将通过有效执行和筹资、确保政治和社会认可、创新、成本效益和在相关重点领域采取行动来实现。

根据联合国道路安全战略的五大支柱,我国国家战略中的目标将涉及以下方面:建立一个拥有高效工具和法规的新的道路安全管理系统;鼓励部署和使用采用现代技术的车辆安全装置;确保提高对碰撞后紧急情况的响应能力;提高道路网的内在安全性和保护质量,尤其是对最弱势使用者而言;以及制定综合方案,改进道路使用者的行为并增加其知识。

通过一个题为"重新规划亚美尼亚的道路安全:连接数据、人员和政策,加强道路安全"的国家项目,亚美尼亚政府与联合国开发计划署驻亚美尼亚办事处和儿童基金会一道,正在提供创新的解决方案,以应对我国一些最紧迫的道路安全挑战。该项目由联合国道路安全基金供资,将侧重于利用数据和行为科学,在亚美尼亚推行循证和以实验为依据的道路安全政策。重要的是,该项目将开发一种分析工具,以查明亚美尼亚道路网中的黑点,并不断深入了解道路事故的原因。

道路安全的性别层面问题正在得到更多关注。亚美尼亚坚定致力于尽可能高效地在这一领域取得进展。在这方面,目前正与儿童基金会一起规划一项考虑到行为和促进性别平等的干预措施,利用儿童基金会在对家庭进行道路安全培训方面的广泛知识和经验,特别注重确保儿童安全。这项干预措施将针对事故高发地区,由儿童基金会通过其家长教育中心网络,在社会动员和社区教育的基础上实施,以帮助减少道路事故造成的儿童伤亡人数。

代理主席(以英语发言):我现在请摩尔多瓦共和国内政部秘书长塞尔盖·迪亚科努先生阁下发言。

迪亚科努先生(摩尔多瓦共和国)(以英语发言):我非常荣幸地代表摩尔多瓦共和国政府出席大会本次全体会议。我要感谢联合国指导本次全球道路安全高级别会议的筹备和组织工作。

在第一个2011-2020年道路安全行动十年期间,摩尔多瓦共和国表现出对实现其目标坚定不移的承诺。摩尔多瓦的道路死亡人数减少了46%,道路伤害减少了39%,而这是在我国机动化迅速增长的时候实现的。2013年之前,摩尔多瓦的道路安全指标是欧洲最令人担忧的。平均每10万辆机动车中有100多人死亡,855人重伤。由于采用安全系统办法,并严格执行安全交通规则,这种情况发生了很大变化。2012年约16%的道路交通事故是致命的,但在2021年,即使人均拥有更多车辆,死亡率也降至约9%,为10年来最低水平。

在新的行动十年中,摩尔多瓦对道路安全的支持没有减弱。我们将尽最大努力实现联合国会员国商定的减少道路伤亡的全球新目标。我们正在使现有的国家框架与《2021-2030年道路安全行动十年全球计划》的价值观和原则保持一致,包括引入战略协调和机构监测措施,以实现其宏伟目标。我们已经开始与联合国欧洲经济委员会进行讨论,以期在摩尔多瓦共和国启动道路安全绩效审查。这将扩大我们干预措施的范围,并创造更多机会来帮助实现我们的共同目标。

我高兴地宣布,就在两周前,摩尔多瓦政府批准了一揽子新的立法修正案。其中,对系统性违反交通规则的车夫的处罚力度大大增加。我们希望减少道路碰撞,使司机更加自律,从而提高所有道路使用者的安全。然而,我们知道,我们要想实现我们的长期目标,这还不够。摩尔多瓦仍然受到道路伤亡的严重影响,我们欢迎我们的国际伙伴提供援助,执行所有必要的改进措施。

摩尔多瓦现在面临另一场危机,有重大挑战影响着道路安全。自乌克兰战争开始以来,我们热烈欢迎50多万名难民进入了摩尔多瓦共和国领土。我国的人均难民收容人数比其他任何欧洲国家都多。难民危机给我们所有的资源,包括与道路安全管理相关的资源都带来了巨大压力。我们的道路无法承受难民涌入造成的交通流量。我们的警察和家庭支助服务在努力保护脆弱的流离失所妇女和儿童方面已不胜负荷。摩尔多瓦将尽一切可能履行其道路安全义务。与此同时,我们指望国际援助来有效处理难民危机带来的多重后果。

我们都可以发挥作用,大大降低道路死亡人数和受伤的严重程度。新的《道路安全行动十年全球计划》呼吁各国政府扩大关注范围。我们必须在土地使用和多式联运问题上树立新思维,使我们的道路对行人和儿童更加友好,使我们的城市更加以人为本。侧重于人而不是汽车,将有助于我们实现许多重要的可持续发展目标,例如减少排放,让我们的社会对所有人都更加包容、无障碍和安全。

我强调必须让所有利益攸关方参与实现道路安全。摩尔多瓦大大得益于世界卫生组织、国际汽联基金会、世界银行、东部可持续安全交通运输联盟以及Fire Aid等国际组织和非政府组织的活动,所有这些组织多年来与我们合作,帮助我们改善道路安全状况。

如果一个发展中国家能够取得切实成果,那么任何其他国家都可以。我们敦促各国政府尽快通过全面和现实的道路安全计划。各国应该停止抱怨缺乏资源和资金,并开始投资于所有道路使用者,特别是年轻人的安全。更安全的道路基础设施、更好的安全教育和明智的执法可以拯救生命,如果未来的工程师、管道工、教师、护士或警察得以免于车祸,就可以确保有关国家的社会更幸福、经济更强大、发展更有活力。我们希望,稳步履行根据《全球计划》所作的承诺将带来切实进展,并解决当前的问题和新出现的挑战。

最后,我要重申,摩尔多瓦共和国致力于在我们发展伙伴的宝贵支持下,实现道路安全行动十年的目标。

代理主席 (以英语发言): 我现在请萨尔瓦多交通部副部长萨乌尔·安东尼奥·卡斯特拉尔·孔特雷拉斯先生阁下发言。

卡斯特拉尔·孔特雷拉斯先生 (萨尔瓦多) (以西班牙语发言): 我代表萨尔瓦多政府,感谢大会主席就加强全球道路安全问题组织本次高级别会议,这是一个至关重要的问题,特别是考虑到根据今天提到的世界卫生组织的数据,在我发言的这段时间里,就会有八起道路死亡事故,其中90%都发生在中低收入国家。

萨尔瓦多重申致力于加快实施《道路安全行动十年全球计划》,以实现到2030年将道路事故造成的死亡和重伤人数减半的目标,并根据《2030年可持续发展议程》努力为所有人建设安全、可负担、无障碍和可持续的交通系统。我们还重申,必须实现

“零死亡愿景”，即到2050年实现道路事故零死亡或重伤。

在这方面，我高兴地强调，在本届政府的三年任期内，由于我们的国家道路安全计划和国家道路安全观察站的贡献，道路事故减少了14%以上，国家道路安全观察站在本地区有独特的形式，并已成为设计和审查我们道路安全公共政策的一个关键组成部分，这些政策旨在使这一问题成为一个受到全国关注的问题。

我还要强调有助于我国取得成就的某些措施，例如增加路边检查的次数，就预防事故和遵守交通信号开展长期对话，对违法行为处以更高的罚款，以及持续倡导礼让的行车风气。例如，由于采取了这些措施，6月20日和21日，我们在全国范围内实现了交通事故零死亡。鉴于我国平均每天有四人死于交通事故，我们希望这一成就将成为常态。

萨尔瓦多认识到全面解决这一公共健康问题的重要性，这一问题也具有社会和经济影响。在这方面，我要强调，在过去三年里，我们向道路事故中丧生或受伤的受害者家属提供了近700万美元的援助，我们还制定了一项全面的康复方案，以帮助减轻这些受害者遭受的影响。我们还支持在2021年第六届联合国全球道路安全周上发起的“慢街道，利生活”倡议，我们随后在圣萨尔瓦多大都市区创建了一个“30区”倡议。因此，我们去年建立了第一个“30区”，并将在有医疗中心和学校的地区建立更多的“30区”，以便将车速限制在30公里/小时，从而保护最脆弱的道路使用者。

萨尔瓦多还在制定一项计划，使其公共交通现代化，并为民众提供良好的服务，这将根据可持续发展目标，解决交通、污染和效率低下等问题。我们还感到非常自豪的是，我们将于2024年主办第五届国际儿童道路安全论坛，我们热情邀请各位成员出席这一重要活动。

最后，萨尔瓦多呼吁加强道路安全方面的国际合作，加强对技术和数据转让、能力建设和推广良

好做法等的支持，以帮助到2030年实现行动十年的目标和到2050年实现“零死亡愿景”倡议的目标。如果我们携手合作，就可以在世界范围内实现这些目标。

代理主席（以英语发言）：我现在请巴林内政部副大臣谢赫·纳赛尔·本·阿卜杜拉赫曼·阿勒哈利法先生阁下发言。

阿勒哈利法先生（巴林）（以阿拉伯语发言）：今天，我很高兴在大会堂参加本次加强全球道路安全问题高级别会议。我谨强调，巴林王国致力于通过联合国加强与全世界其他国家的合作，以促进道路安全。

巴林王国热切支持所有旨在加强道路安全、发展道路交通系统和提高道路使用者意识，确保他们遵守相关规则和条例的努力。道路意识和文化是可持续发展的重要基础，因为它们的作用之一是提供保护人民经济能力的手段，人民的经济能力可能会受到道路事故的负面影响。因此，自1914年巴林引进第一辆机动车后我国存在道路交通伊始，巴林王国就决心通过我国主管当局制定战略计划和方案，全年传播道路意识和文化。我们也受益于所有向各类道路使用者传播和促进道路文化的论坛，这些论坛对加强道路安全产生了重要影响。

巴林王国的各项计划和战略积极反映在传播道路意识和文化，以期实现世界各国通过的可持续发展目标的努力中。在这方面，必须指出，世界卫生组织和联合国开发计划署认为，到2030年，道路事故将成为第七大死亡原因，除非采取可持续的措施，包括通过到2020年将道路事故死亡人数减半的目标。这一综合战略使2008至2021年间道路交通伤亡人数减少了60%。巴林王国继续执行这一战略，以加强道路安全，并为理解自身道路责任的社会奠定基础。

最后，我们祝本次会议取得圆满成功，并希望它实现预期目标和目的。

代理主席（以英语发言）：我现在请泰国内政部副部长Nadhavit Snidvongs先生阁下发言。

Snidvongs先生（泰国）（以英语发言）：首先，泰国谨感谢大会主席召开首次加强全球道路安全问题联合国高级别会议，并感谢他发挥领导作用，促使今天通过《政治宣言》（第76/294号决议）。

全球道路安全可以为可持续发展和实现可持续发展目标做出重要贡献。可持续发展目标的具体目标3.6寻求将全球道路交通事故伤亡人数减半，而具体目标11.2寻求为所有人提供安全、可负担、无障碍和可持续的交通。

加强道路安全是泰国的国家优先事项之一，目标是根据为第二个道路安全行动十年设定的全球目标，在2030年前将道路交通伤亡人数至少减少50%。为了实现这一目标，我国道路安全政策整合了安全系统办法和可持续发展目标，将其作为实施框架。政府还与私营部门和民间社会密切合作，以实现这一共同目标。从2020年至今，泰国每10万人中因道路事故死亡的人数从27.2人下降到了22.8人。在这两年时间里拯救了5000多条生命。

泰国将很快启动2022-2027年第五个《国家道路安全总计划》，主要目标是到2027年将每10万人中因道路事故死亡的人数降至12人。《总计划》将阐明安全系统办法的核心要素，同时侧重于关键问题，如减少摩托车碰撞事故、限速控制、通过实施有效监测的地方机制来执行政策、提高执法能力、严格执行车辆和运输安全标准以及加强碰撞后护理。此外，它重视数据收集和分析以及技术和创新的使用，以防止和减少道路交通碰撞事故。

泰国还坚信，当地社区必须成为道路安全的驱动力，因为我国的统计数据显示，周末小长假60%以上的道路交通伤亡事件发生在当地道路上，而不是高速公路上。因此，我们必须从基层做起。政府在地方行政一级建立了道路安全行动中心，作为政府机构、私营部门和伙伴组织的协作机制。

泰国与其他国家和伙伴一道，致力于努力到2030年实现全球道路安全目标，这对实现其他所有可持续发展目标，包括消除贫困、健康和可持续城市，以及最终促进人类安全至关重要。

代理主席（以英语发言）：我现在请安哥拉内政部长何塞·巴莫吉纳·扎乌先生阁下发言。

巴莫吉纳·扎乌先生（安哥拉）（以法语发言）：首先，请允许我代表安哥拉政府和我国代表团感谢大会主席组织本次重要的高级别会议，使我们能够分享我国在全球道路安全方面的微薄进展和国家经验。

众所周知，正如概念说明中提到的那样，根据国际统计数字，道路事故每年在世界各地导致数百万人伤亡，从而夺走儿童、妇女和青年的生命。这些严峻可怕的统计数字本来完全可以避免，或者至少可以减半。不幸的是，在许多国家，道路运输系统仍然是人们日常生活中最危险的环境之一。

安哥拉共和国政府及其总统坚持这一事业，尽一切努力创造必要条件改善我国全境的道路安全，从而帮助减少道路事故造成的死亡人数。2013年，我们成立了国家公共交通委员会，这是一个拥有行政权力的咨询机构，根据我国《2019-2022年事故预防国家战略》采取行动。我们当前处于这一道路安全重要政策框架的最后阶段，不过，经济和金融下行带来了许多制约因素，而2019冠状病毒病疫情则加剧了这种状况，并随后对许多其他项目的实施产生了消极影响。尽管如此，我们还是实现了以下目标。

我们批准了若干文件来补充公路法，其中包括《国家公路计划》，这是一项重要文书，使我们能够绘制我国整个公路网的地图。我们建设了配备先进技术的新基础设施，以改进驾驶考试考生评估机制，还逐步建立了强制性车辆技术检查中心。我们还对交通警察进行了道路安全和事故预防方面的培训和再培训。关于预防和管理事故以及公路犯罪，在首都和某些省级城镇建立了综合公共安全中心，

以加强已经建立的路边检查机制,包括安装视频监视系统。

最后,安哥拉共和国政府重申,我们致力于在全国各地不断改善和加强道路安全以及安全的公共交通系统,以期实现可持续发展目标中关于加强道路安全的具体目标11.2,以及非洲联盟《2063年议程》中关于在整个非洲大陆建设世界级基础设施的目标10。

代理主席 (以英语发言): 我现在请西班牙交通局局长佩雷·纳瓦罗·奥利维拉先生发言。

纳瓦罗·奥利维拉先生 (西班牙) (以西班牙语发言): 作为西班牙代表,我们欢迎大会促进道路安全的这一举措。

在西班牙,我们根据联合国在本十年结束前将道路死亡和重伤人数减半的目标,通过了一项以2030年为时间框架的国家道路安全战略。我们还要强调,我们的国民议会中有一个道路安全委员会,帮助我们让所有政党与这项战略保持一致,确保道路安全成为一项国家政策。我们还有一个国家道路安全观察站,负责收集数据和制定指标。没有数据,就没有道路安全政策。我们无法改进我们没有量化数据的东西。因此,一旦采取措施,就必须能够对其进行评估和监测。

这项战略的基础是这样一项原则,即为了换取人的生命,我们不愿在道路交通措施方面讨价还价。在道路管理方面,道路安全必须优先于任何其他考虑。该战略把道路安全与可持续出行联系起来。我们知道,如果车辆流动畅通,我们可以确保道路安全,但如果流动性失灵,道路安全肯定无法得到保证。安全出行意味着优先考虑乘坐火车进行中长途旅行,并选择公共交通工具在我们的城市中出行。

该战略规定,执行交通规则是减少道路事故及其悲惨后果的最有效方法。部署交通警察、使用新的监测控制技术以及处理处罚,这些是我们道路安全政策基本和根本要素。该战略还重点将速度作为一个风险因素。我们批准了我们城市中所有单车道

道路每小时30公里的速度限制,因为这是唯一可以保证城市中不同交通方式和方法安全共存的速度。

该战略优先保护弱势道路使用者,因为自2019年以来,所有道路事故受害者中有53%属于这一类,也就是说,一半以上的道路事故受害者是行人、骑自行车者或骑摩托车者。对于行人,我们正在优先采取减缓交通的措施,在我们的城市中实行每小时30公里的速度限制。对于骑自行车的人,我们正在优先建设单独的自行车道。对于骑摩托车者,我们正在优先为公路上驾驶摩托车的人提供安全驾驶课程和安全气囊夹克。战略还坚定致力于推广联网车辆,使这些车辆能够与道路基础设施和其他车辆进行通信,从而避免可能发生的任何致命事故,即使是在出现人为错误的情况下。

关于道路教育,该战略旨在确保青年人离开教育系统时接受过道路安全价值观的培训,首先是作为安全的行人和骑自行车者。该战略将受害者放在我们道路安全政策的中心,使他们能够发声和可以被看到,扩大他们的故事,并确保他们接受适当的碰撞后护理。在西班牙,我们有专门处理违反道路安全行为的检察官,他在刑事案件中保护和捍卫受害者。

最后,我们认为,已经取得具体成果的国家有道义义务与其他国家分享其知识和经验。我们正在西班牙这样做,包括与我们拉丁美洲和马格里布的朋友合作。我们知道我们在哪里,我们知道我们想去哪里,我们知道如何去那里。因此,我们仍然相信,我们能够实现联合国为本十年确定的目标。

代理主席 (以英语发言): 我现在请俄罗斯联邦外交部国际组织司司长彼得·伊利切夫先生发言。

伊利切夫先生 (俄罗斯联邦) (以俄语发言): 俄罗斯欢迎召开大会关于改善全球道路安全问题的首次高级别会议。我们欣见我国提出的召开本次会议的倡议得到了一致支持。我们希望它将为执行第二个“道路安全行动十年”(2021-2030年)产生新的动力,将国际合作提高到新的水平。

我们认为, 预防道路事故是实现可持续发展的一个重要因素, 也是《2030年可持续发展议程》的一个组成部分。减少道路上的死亡和事故数量应该仍然是我们无可争议的优先事项。系统的跨部门方法是促进有效解决这一问题的关键。在这种方法中, 人是建设道路安全的中心环节。这些原则是《2021-2030年第二个道路安全行动十年全球计划》的基础, 我们对此表示支持。我们今天通过的政治宣言(第76/294号决议)为执行《全球计划》制定了明确的指导方针。

世界卫生组织应与联合国各区域委员会和秘书长道路安全问题特使合作, 在向各国提供援助方面发挥主导作用。为了防止道路交通事故, 我们需要制定全面条例、实现道路网络现代化并改善基础设施、引进智能交通系统以及培养安全和遵守交通规则的文化。这些措施的成功取决于各级可持续供资。联合国道路安全基金已成为向具体项目(特别是在中低收入国家)提供资源支持的独特机制。俄罗斯是该基金的最大捐助国, 自2018年以来已向其拨款400万美元。

我国是率先主张将这一问题列入联合国议程的国家之一。2009年, 我们在莫斯科主办了首届全球道路安全问题部长级会议。对我们来说, 这是国际和国家一级的优先事项。我们的工作基于《2018-2024年俄罗斯道路安全战略》, 以及一个具有目标指标的专门联邦项目。过去十年来, 我国的道路事故数量减少了三分之一以上, 事故造成的死亡人数减少了一半。俄罗斯联邦内务部第一副部长、警察部队上将亚历山大·戈罗沃伊在今天会议上发表的视频讲话中详细介绍了我们的工作, 该视频可在俄罗斯联邦常驻联合国代表团的网站上查看。

最后, 我要再次强调, 减少道路受伤事故和拯救生命是我国的当务之急之一。我们希望, 在2026年对行动十年执行情况进行中期审查期间, 大会将能够在没有任何政治化的情况下记录这一领域的积极事态发展。令人遗憾的是, 在筹备今天的会议期间, 情况并非如此。就俄罗斯而言, 它将继续建设性

地工作, 包括通过起草一份大会决议草案。我们随时准备与其他国家合作, 并呼吁所有国家也这样做。

代理主席 (以英语发言): 我现在请土耳其内政部一级总监、交通局副局长、警察总长Zeki Bal先生发言。

Bal先生 (土耳其) (以英语发言): 交通现象在许多方面都处于我们生活的中心, 不幸的是, 它被几个国际组织定义为一个全球公共卫生问题。据信, 交通事故每年平均造成130万例本可预防的死亡和约5000万例受伤。在2011年至2020年期间, 在我国总统雷杰普·塔伊普·埃尔多安的领导下, 将交通伤亡人数减少50%的目标作为一项政府政策获得通过, 因此向我国和全世界作出了强有力的承诺。为此, 根据总理令, 实施了《2011-2020年道路交通安全战略和行动计划》, 并通过内政部2017年文件《交通安全执行政策》开展了许多多层面和注重成果的研究。

在第一个道路安全行动十年期间, 尽管车辆数量增加了约60%, 司机人数增加了45%, 人口增长了13%, 但交通事故造成的死亡人数减少了56%, 从每10万人中有13.4人死亡减少到5.8人。因此, 土耳其共和国取得了非常重要的成功, 实现了在2011年至2020年期间将交通事故造成的死亡人数减少50%的目标。根据第74/299号决议, 并根据将人置于交通生态系统中心的安全系统方法和“零伤亡”愿景的原则, 我们于2021年根据总统令发布了《2021-2030年道路交通安全战略》和《2021-2023年道路交通安全行动计划》, 以期到2030年将交通死亡人数减半, 到2050年实现零死亡。

为此目的, 根据总统令建立了一个强有力的结构。为了确保部际协调并以多部门、多学科和多利益攸关方的方式开展研究, 我们设立了道路交通安全战略协调委员会, 由内政部部长担任主席。此外, 我们设立了道路交通安全战略监测和执行委员会, 由内政部副部长担任主席, 以监测各项活动和研究。我们隶属于该委员会, 设立了专家组, 包括有关利益攸关方组织的专家参加的专家组, 内容涉及优先

领域；交通安全管理；道路基础设施和环境；车辆；教育和培训；交通执法；以及事故后应对等。

正如我国内政部部长Süleyman Soylu先生在2021年12月3日向大会发表的视频讲话中强调的那样，根据我们在交通安全领域取得的成就，并回顾了我们以往取得的成功，我们坚信，我们将实现2030年和2050年各自的目标，我们在联合国框架下开展的全球和区域合作与交流也将为此做出贡献。

我谨向在交通事故中丧生者的亲属表示敬意和慰问。我祝愿各位成员工作圆满成功，同时回顾我们在整个交通安全运动中反复强调的格言：“我们大家都走在通往交通安全的道路上”。

代理主席（以英语发言）：我现在请卡塔尔内政部国家交通安全委员会秘书穆罕默德·阿卜杜拉·马勒基先生发言。

马勒基先生（卡塔尔）（以阿拉伯语发言）：今天，我们举行大会本次高级别会议，讨论《2030年可持续发展议程》所载的我们各国和各国人民在改善道路安全领域面临的最重要挑战。我们还举行会议，以便利利益攸关方能够进行讨论，以期取得进一步的积极成果，并促进关于投资于道路安全的互动对话，分享我们的经验教训，以便消除在实施第二个2021-2030年道路安全行动十年方面仍然存在的差距。

正如成员们所知，道路安全是所有国家的集体责任，因为它被视为各国发展和进步的关键支柱之一。

为此，卡塔尔国参加本次高级别会议，讨论影响各国和各国人民的重要共同问题和我们在道路事故问题上面临的挑战。道路事故是各国社会和经济发展面临的重大威胁，因为它们每年影响数百万受害者，造成人员死亡和永久残疾。道路事故还给全世界很多家庭造成痛苦，特别是在发展中国家，由于缺少为用户提供安全保障所必需的充足的安全标准，这些国家的道路基础设施很差。

卡塔尔国非常重视改善道路安全问题，在中东和发展中国家中拥有这方面的独特经验。道路安全和挽救民众生命是我国社会经济政策的一个优先事项。因此，我们设立了一个开创性的国家道路安全委员会，负责制定一般道路安全政策并提出解决办法和建议，以便从工程、技术和人员方面提高全国各地的道路安全水平。自设立以来，该委员会为提高道路安全水平和落实已经在该方面产生积极成果的各项措施发挥积极作用。

作为联合国道路安全基金咨询委员会中来自西亚经济社会委员会（西亚经社会）的阿拉伯区域国家的代表，卡塔尔国谨提请大会注意阿拉伯区域的道路安全状况和它面临的挑战。统计数据显示，本区域的死亡率很高，需要我们提供必要支助，以应对这些挑战并减少其危险，尤其是在中低收入国家。这些国家缺乏道路安全，需要得到援助，才能实现联合国第二个“道路安全行动十年”（2021-2030年）设定的目标。还需要帮助这些国家实现可持续发展目标并建设可持续发展的能力，以制订和执行循证的政策、战略和行动计划，从而以高效率 and 卓有成效的方式改善道路安全。

关于卡塔尔的道路安全经验，我谨强调以下几点。

第一，我们根据《2030年可持续发展议程》所载的联合国第一个“道路安全行动十年”（2011-2020年）的目标，制订了国家道路安全十年战略。所有相关部门都努力执行这项战略，这帮助将死亡率从2013年的每10万人中13人死亡降至2021年的每10万人中不到5人死亡。这些是非常积极的成果，超出我们的预期，使卡塔尔成为全世界道路安全领域排名最高的国家之一。

第二，我们还采纳了一项道路安全教育框架和课程，在从幼儿园到大学前的各级学校、全国所有教育机构中讲授，目的是在社会各阶层传授和传播道路文化。

2015年11月,卡塔尔国主办了第二十四届国际交通医学学会世界大会,探讨道路事故受害者的医疗保健服务问题。大会取得成果并提出建议,极大地促进了我国的医疗保健事业发展,体现为我们道路事故造成的死亡人数减少。我国还于2018年11月主办了第一届国际交通安全会议,会议提供了在全球一级就当前和未来道路安全状况的所有相关问题举行对话和讨论的机会。它还为有关人士提供了空间,表达他们在机构和个人层面为道路安全问题寻求解决方案的看法,并商讨如何最好地将设想转化为实地战略,并在实现道路安全方面从中受益。

根据我国2013-2022年国家道路安全战略,卡塔尔国在落实《2011-2020年道路安全行动十年全球计划》过程中取得的最重要成就之一是将道路事故死亡人数降至每10万人中49人死亡。应答紧急求救电话的平均时间降至5秒钟以下,救护车和急救服务到达事故现场的平均响应时间降至8分钟以下,有助于挽救一些受害者的生命,因此降低了死亡率。

第三,我们还改善、发展和扩展了我们的道路网,以确保达到道路安全的最高标准,我们修建了近300公里的人行道和自行车道,导致道路事故数量减少。

第四,我们还努力提高我国公众的认识水平,在2010年至2020年间启动了一系列提高认识方案,改善了驾驶者、乘客和行人等道路使用者的行为,从而降低了道路事故发生率。我国政府还采纳了联合国关于道路安全的所有相关决议和可持续发展目标。

关于我们当前和未来的计划,卡塔尔国决心实施若干计划和方案,以提高我国的道路安全水平。其中最重要的计划之一是启动2023-2030年全国道路安全战略,它将与联合国《2021-2030年道路安全行动十年全球计划》保持一致。我们将努力实现其目标,以便到2030年使道路事故伤亡人数至少减少50%。

卡塔尔国、黎巴嫩和突尼斯这三个阿拉伯国家正在落实西亚经社会的另一项计划,该计划旨在加

强循证干预,以便通过提高证据收集、处理和分析的成效,来提高阿拉伯区域的道路安全水平。这将为在区域各国建立阿拉伯综合道路安全观察站铺平道路。

我们还打算在2023年3月举行第二届国际交通安全会议,目的是加强世界各国在道路安全领域的合作,为该领域专家和专业人员提供机会,交流积极经验和专长,尤其是在那些在改善道路安全和减少道路事故方面取得重大进展的国家的经验。

基于其改善道路安全的经验,卡塔尔国提议并且建议:所有国家开展合作并一道努力,以实现第二个“道路安全行动十年”(2021-2030年)的目标,因为道路安全对于实现可持续发展目标很重要;设立一个秘书处来协调民间社会组织和区域及国家机构的工作,以加强其作用并使其能够在努力改善道路安全方面发挥积极作用;组建一个由联合国主持的道路安全领域专家和专业人员技术小组,以便为穷国提供技术支助,并帮助它们提高道路安全水平;以及建立一个交流信息和经验的有效机制,以加强和改善各国的道路安全。

代理主席(以英语发言):我现在请罗马尼亚总理办公厅国务顾问米赫内亚·德鲁梅亚先生发言。

德鲁梅亚先生(罗马尼亚)(以英语发言):罗马尼亚赞同欧洲联盟(欧盟)将做的发言。我谨代表罗马尼亚总理以我国代表身份发表几点意见。

今天的会议涉及在道路安全领域执行国际、区域和国家标准。作为一个重视确保所有道路使用者安全通行的欧盟成员国,罗马尼亚与欧洲一道努力,力争实现在2020-2030年期间使道路事故死亡和重伤人数减半的目标。在这方面,我很高兴地通知大会,我国政府最近通过了2022-2030年国家道路安全战略及其后续行动计划。该战略补充了罗马尼亚在数字化、城市出行、能源和气候变化领域的其他公共政策。该战略也是非常及时的,因为乌克兰战争导致罗马尼亚的公路人员和货物过境大幅增加。

罗马尼亚政府的优先事项是通过减少事故数量和减轻其后果来加强道路安全,因此,我们采取了全面的做法,实施了旨在改善基础设施、车辆技术状况、人的行为和事故后干预的行动和措施。为此,我国政府非常重视预防教育。在传统媒体和社交媒体平台的帮助下,通过让青年参与学校的道路教育课程,分发传单以及进行街头宣传活动,包括在民间社会的支持下,在全国各地组织了针对特定群体的道路教育活动和其他预防活动。

我们从冠状病毒病大流行中吸取教训,投资采取了大量措施,以确保专业类别司机的停车位更安全、更有保障。特别是,我们努力减轻对他们安全构成的危险,并提供有利于提高职业司机驾驶质量的条件,这是一项对道路安全有直接影响的措施。

从数字角度来看,罗马尼亚运输和基础设施部积极在道路安全领域使用新的先进技术解决方案,以期实施2+1交替交通系统,维护面向所有道路使用者的可读基础设施,并由道路管理者通过有关正确和适当使用相关基础设施的信息和信息标志来进行维护。同样,自动化交通管理系统日益广泛的使用将有助于对交通进行视频监控,以便紧急救援人员以及清除积雪或恢复道路实用性所必需的人员能够更快地进行干预,并能够对道路交通进行定性和定量分析以及自动车牌识别等。

最后,请允许我指出道路安全对我国的财政影响。可悲的是,道路事故造成的经济和社会损失所带来的财政影响估计约为罗马尼亚国内生产总值的1.5%。在这方面,国家道路安全战略包括提高行政能力和增加机构间合作的规定,以确保有能力使用预计资金并保证优先项目的有效进行。

由于时间限制,我们将以书面形式提交本发言的较长版本。

代理主席(以英语发言):我现在请阿拉伯联合酋长国能源和基础设施部陆运司长Saif Saeed Ghobash先生发言。

Ghobash先生(阿拉伯联合酋长国)(以阿拉伯语发言):今天,我很高兴也很荣幸来到这里参加本次全球道路安全问题大会高级别会议。

道路是我们日常生活中必不可少的一部分。我们每天都在使用它们,因此我们都必须发挥作用,让道路变得更安全。近几十年来的情况表明,即使道路交通不断增加,有效和全面的道路安全战略也可以减少道路死亡人数。我们正在经历交通出行史上最动荡的时代。因此,我们所有人的目标是建立一个可持续的交通网络,为子孙后代保证一个安全的未来。

阿拉伯联合酋长国启动了国家智能交通战略,其愿景是到2030年成为智能多式交通领域的世界领先国家之一。道路的安全和可持续性是我们国家战略的主要目标之一。我们制定了一个目标,到2030年将每年因道路事故造成的死亡人数从440人减少到零,从而将道路事故死亡人数减少100%。我们还致力于加快普及安全、可持续和低成本交通运输,这将使我们的系统能够克服世界各地交通运输系统固有的社会不平等问题。

我们的战略还侧重于采用零排放车辆,以便推动我国到2050年实现净零排放的宏伟目标。过去15年来,阿拉伯联合酋长国在清洁能源方面投资了400亿美元,按照我们领导人的说法,这表明我国充分致力于抓住一切机会,巩固其在中东和北非地区应对气候变化方面的领导地位,从而帮助推动发展和增长,创造新的就业机会,同时促进我国经济和实现国家实现零排放。

值得指出的是,自动驾驶车辆有助于实现交通系统的安全和可持续性。此外,自动化可以通过减少人为错误造成的潜在风险来帮助减少碰撞、防止伤害和拯救生命。汽车技术的发展还将提高社会公平水平,减少空气污染和交通拥堵,并增加公共交通的使用。在这方面,阿拉伯联合酋长国的国家智能交通战略力求确保到2030年我国25%的行程实现自动化。

道路交通系统是人们使用的最危险的环境之一。因此,除了必须提高基础设施的效率以提高安全性之外,还迫切需要提高人们的意识,因为今天的谨慎和小心可以确保他们明天的生存。

我谨感谢联合国与所有会员国以及专家发言者和小组成员共同努力,就道路安全这一根本问题进行讨论和交流大量想法。我们重申,阿拉伯联合酋

长国致力于同今天在座的所有国家合作,以确保更美好、更安全的明天。

代理主席 (以英语发言): 我们已经听取了今天上午最后一位发言者的发言。大会将于下午3时在本大会堂继续高级别会议的全体会议部分,届时我们将继续听取其余的发言。

下午1时散会。