



大会

第七十六届会议

正式纪录

第**九十一**次全体会议
2022年6月30日星期四下午3时举行
纽约

主席：沙希德先生 (马尔代夫)

因主席缺席，副主席恩东·姆巴先生(赤道几内亚)主持会议。

下午3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

代理主席 (以英语发言)：在我们开始加强全球道路安全问题大会高级别会议的正式部分之前，我想请各位成员观看一段视频。

在大会堂播放了一段视频。

代理主席 (以英语发言)：大会现在听取加强全球道路安全问题大会高级别会议的其余发言者的发言。

在开始之前，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三分钟为限，代表国家集团的发言以五分钟为限。

卡内罗先生 (巴西) (以英语发言)：首先，我谨感谢代表我国的多利益攸关方高级别代表团与会。巴西代表雅伊尔·博索纳罗总统和基础设施部长马

塞洛·桑帕约，欢迎所有旨在促进道路安全和可持续出行的全球努力，并肯定这一主题列于全球十年议程的重要性。为了实现这一目标，我荣幸地介绍我国减少道路交通伤亡的国家计划，该计划围绕六个支柱展开——道路安全管理、安全道路、车辆安全、道路交通安全教育、碰撞后反应和执法。该计划的所有154项行动将采用整体、广泛和全面的办法来实施。安全系统和零愿景的概念也是该计划的基础，该计划与《道路安全行动十年全球计划》和可持续发展目标相一致。

此外也必须强调，该计划是在强有力的社会参与下制定和验证的，参与者包括来自全国各地约50个政府和非政府机构及实体——如卫生部、联邦道路警察、国家道路安全观察站和泛美卫生组织——的100多名专家，其中许多人也参加了我们今天的会议。鉴于我国幅员辽阔，具有区域和地方多样性及许多细微差别，我们认识到今后的巨大挑战。

为了顺利完成这项任务，我们需要承诺、参与和伙伴关系，我可以向大会保证，我们巴西拥有这一切。所有27个州都作出了承诺，还成立了若干工作组。巴西的道路死亡人数自2014年以来一直在减少，到这个十年结束时，我们预计将挽救8.6万人的

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。



生命。我们相信，我们正在走向一个对我国人民而言更光明、更安全的未来。在今后几天，我将欣然向大会提供关于这项计划的更多信息，这项计划的口号是“我们共同挽救生命”。我的同事、健康监测秘书阿纳尔多·梅代罗斯在此出席我们的会议，如果他和我们一起在这个讲台上发言，他会说，挽救生命是卫生部的核心工作，提高民众生活质量也是如此。因此，我们感到高兴的是，巴西为“第二个道路安全行动十年”制定的计划与《全球计划》提出的道路安全模式转变一致。

我们今天处理道路安全的方式发生变化，这在很多方面是卫生部门做出贡献的结果，与综合卫生概念相一致。减少道路交通伤害的行动也促进身体活动、精神健康并提高空气质量，这些是应对非传染性疾病的因素。在这方面，巴西防治非传染性疾病和伤害的计划支持可持续发展目标并制定了道路交通死亡率减半的目标。它还旨在对健康监测数据进行质化，以应对环境和可持续的流动等决定健康的社会因素。

本次会议敦促会员国确保这是一个行动和交付的十年。巴西已经开始这样做——伙伴关系、融合及综合行动在我国成为现实。主要目标是挽救生命，但是不止于此，我们正在寻求人人享有更健康、更平等和更包容的道路交通。我们将实现这个目标。

阿贾尼夫人（尼日利亚）（以英语发言）：我谨表示，我国代表团感谢主席就“2030年道路安全展望：确保行动和交付十年”这一议题召开本次关于全球道路安全的高级别会议。实际上，在跟踪进展情况和可能采取何种选项来更好地保障我们的道路安全方面，疫情和其他自然及人类动态的破坏性影响带来的诸多挑战并未消失。

尼日利亚作为非洲人口最多的国家，拥有估计里程为20.5万公里的道路网和大约1180万登记车辆，一直在应对与道路交通有关的一系列挑战。人口不断增长，现已超过两亿人，加上快速城市化和日益增多的商业和经济活动，常常产生车辆冲突和

堵塞，以及其他与交通运输有关的挑战，对实现便捷出行的最终目标有着不利影响。因此，尼日利亚政府采取统观全局的做法进行客观的干预，以保障道路安全，这促使我们积极参加在莫斯科、巴西利亚和斯德哥尔摩举行的前几次全球部长级道路安全会议。

我国政府在努力执行联合国“道路安全行动十年”以及《全球道路安全框架行动计划》的过程中，按照可持续发展目标，已经着手落实一项包括五个支柱的战略，侧重于道路安全管理、加强道路和出行安全、加强车辆安全、加强道路使用者安全和碰撞后救治。我们致力于这五个支柱，这促使尼日利亚加入六项关于道路交通的联合国公约和协议，并且早在道路安全领导机构这一概念在全世界普及之前，就于1988年成立联邦道路安全委员会这个具有监管和执法能力的强有力牵头机构。通过批准政策和立法支持来加强联邦道路安全委员会这一牵头机构，并将道路安全筹资纳入国家年度预算，是我们为促进道路安全所采取步骤中的一些。我们还在西非道路安全组织和联邦副总统领导的国家道路安全咨询委员会平台下，实现了区域道路安全方面的进展。

围绕这些支柱制订的其他措施包括：定期进行道路安全检查和审计，制订道路交通安全标准化计划以规范公共交通和安全管理，安装限速装置并强制执行各项标准，出台一项安全装载方案，以利于危险货物的陆路安全运输并监管货运和拖运活动。我们还在小学和初中教育中引入道路安全课程，以确保我们将来拥有负责任的道路使用者；设立了一个呼叫中心，以实时协调应急响应和恢复交通的服务；还启动一项急救车服务计划，以便快速进行现场干预并将发生道路交通事故的人员送往医院并在途中稳定伤情。此外，政府同啤酒业集团和尼日利亚健力士酿酒公司开展伙伴合作，开始实施关于酒后驾车的大规模宣传活动和支助方案，并开展泛非道路安全启蒙活动，培训、认证以及在全国部署辅助医务人员和创伤医护专家。

我们感谢世界银行和其他伙伴支持我们的数据收集和道路安全战略。今天,我们从全国各地更好地收集数据。我简述的战略拥有一个有效的指挥控制中心和急救车服务,已经使道路碰撞导致的死亡人数减少。我认为这些措施很快将实现死亡人数减少,后续会议将对此作出说明。

最后,我国代表团谨重申,尼日利亚政府致力于通过国家、区域和全球合作努力和伙伴关系,倡导和优先重视人人享有更安全的道路。

Lehretani先生(毛里塔尼亚)(以阿拉伯语发言):我国高度重视道路安全,视之为发展的支柱之一。因此,毛里塔尼亚总统穆罕默德·乌尔德·谢赫·加祖瓦尼在选举方案中强调了这个问题,人民正是根据该方案选举他来领导我们国家的。它包括一项创建现代化安全基础设施的宏伟计划。

2012年,毛里塔尼亚政府在我国交通战略和战略性减贫框架的激励下,通过了一项国家道路安全战略。2013年,我们成立了一个以总理为首的国家道路安全委员会,负责道路安全利益攸关方之间的协调、以及确保安全和预防道路交通事故,目标是到2023年将交通事故减少25%。我们还成立了一个总体道路安全小组,负责在2010年3月所宣布第一个道路安全行动十年(2011-2020年)以及2020年9月所宣布第二个行动十年(2021-2030年)期间监督这些政策的执行。除其他外,该小组负责监测和确保道路安全系统,确定交通违规行为,并审查道路交通和陆地运输所需的各种文件。

在毛里塔尼亚,如同在整个非洲一样,道路安全状况不佳,同时还有人口大幅增长、气候变化——影响生活方方面面的因素——以及道路上车辆数量持续增加等情况,所有这些都带来挑战,只有通过持续有效的国际协调才能予以应对。我们毛里塔尼亚决心应对道路安全领域的挑战。然而,众所周知,道路安全是大家的关切,国际社会的共同努力是取得切实成果的最佳途径。

最后,我们非常赞赏召开本次加强道路安全问题高级别会议,赞赏大会通过道路安全问题政治宣言(第76/294号决议)以及会员国的建议和提议。我们期待与它们分享我们的专门知识。

侯韦兹先生(沙特阿拉伯)(以阿拉伯语发言):我很高兴代表沙特阿拉伯王国参加本次会议。

我们要指出,道路交通事故是世界面临的主要挑战之一。其主要原因是城市里私人车辆的使用越来越多,特别是在公共交通有限的地方,公共交通本来可以提供减少私人车辆使用和大幅减少道路交通事故的替代方案。如果我们要实现无事故的社会,我们就必须在国际一级共同努力。我们应当一道努力,通过科学和实践研究寻求适当的解决办法,并学习、仿效和推广成功经验,以加强道路安全。要确保道路安全,就要采取一切可能的预防措施,避免对驾驶员、行人和骑自行车者造成伤害的事故。道路安全关乎保护生命、减少伤害以及控制经济成本。每年有130多万人在交通事故中丧生,其中包括儿童和29岁以下的年轻人。

根据其《2030年愿景》,沙特阿拉伯寻求实现到2030年降低交通事故死亡率的目标。迄今为止,我们已将死亡人数减少了三分之二,从2016年的每10万人死亡27人降至2021年的每10万人死亡13.17人,降幅超过50%。我们努力在各个方面实现这一目标,从道路建设和控制交通违规到提高认识和教育。此外,我们一直在发展我们的基础设施并处理道路交通事故黑点,同时扩大自动监测和智能运输系统,以减少交通事故。我们已经从规划阶段进入有效实施阶段。通过这些举措,我们在实地取得成果,大大改善了道路安全,提高了认识,也满足了道路安全的所有需求。其中最重要的是我们的道路安全倡议,其目的是减少事故并改善我们的道路网络,以便各种道路使用者都是安全的。

最后,沙特阿拉伯王国认为,必须共同协作并努力在国际一级加强道路安全;我们支持这方面的研究和建议。我们还应当借鉴世界各国的不同经验,减少交通事故造成的死亡人数。

穆尼奥斯夫人（智利）（以西班牙语发言）：我是负责智利道路安全的政府机构——国家运输安全委员会——的执行秘书。我很荣幸代表我国参加这一盛会，与来自世界各地的道路安全领域负责人聚集一堂。我也很荣幸能够向与会者介绍我们所取得的最新进展、以及我们在努力实现将交通事故死亡和重伤人数减半的宏伟目标方面仍然面临的重大挑战。

智利有一项2021年至2030年的国家交通安全战略，该战略是为响应联合国启动新的行动十年的呼吁而合作制定的。该战略是我们目前运输安全政策的路线图，由各公共和私营实体、民间社会组织代表、交通事故受害者协会以及学术界的出行和道路安全协调中心所制定。该战略纳入安全系统办法，确立一个“零伤亡”愿景，此外还确定到2030年将我国交通事故死亡和严重伤害减少30%的目标。如果我们执行该战略所载的措施，这一目标是完全可以实现的。落实这些措施和倡议不仅需要与各实体的协调合作，而且还需要可以转化为坚实政治领导力的巨大远见和勇气。

在实现“零伤亡”愿景以及确保我们再也不必哀悼交通事故的生命损失方面，在我们仍在应对许多挑战之时，加夫列尔·博里奇·丰特总统的新政府已将上述战略作为其道路安全领域的路线图。正如计划所述，政府坚定致力于道路安全。

在此期间，我们希望通过在若干领域采取行动来应对挑战，包括利用技术来实施超速自动监测；加强我目前领导的国家运输安全委员会，为其提供更多工具和资金来实现战略中概述的目标；加强执行我国最近颁布的关于防止分心驾驶的禁止聊天法；增强消费者权能，在消费者购买车辆以及其他防护设备时提供更多安全信息工具来帮他们作决定，并提高这些设备的标准；以及制定供资计划，改善学校周边的基础设施并推广交通限制区。

我们知道，要实现这一切，我们需要所有部门的支持，与私营部门和民间社会组织进行协调是实现目标和应对挑战的关键。因此，我们高度重视任

何致力于加强道路安全的联盟。我们梦想建立一个对我国所有居民来说都更安全的国家。作为一个社会，我们不希望经历更多失去亲人的痛苦，因为完全可以避免的事故而导致家庭破碎，梦想破灭，项目无法完成。道路安全是实现更加可持续的出行的第一步，有了道路安全，我们就能继续不懈地前进，为所有人建设一个更公平、更包容、更安全的国家。

阿德拉伊夫人（苏里南）（以英语发言）：我荣幸地代表苏里南国在本次道路安全问题高级别会议上发言。我是苏里南道路安全局局长，该局隶属司法和警察部，是优化道路安全状况和总体协调道路安全相关活动的协调中心，独立开展工作，并与负责道路安全促进行动和措施的其他所有行为体共同开展工作。它发挥的作用还包括协调几个信息系统，以收集可靠数据和交通统计数据，以及维护一个能够识别最危险道路状况并及时采取措施确保安全的预警监测系统。

苏里南致力于实现道路安全行动十年的目标和可持续发展目标，加强道路安全是我国政府的政策重点之一。虽然所有道路使用者都应该享有行路安全并尽自己的一份力量，但苏里南政府将竭尽全力加强道路安全。我们采取了几项行动来预防和控制与交通有关的事故、发病率和死亡率。然而，情况不够理想，我们每年都看到许多产生致命后果的交通事故。因此，我们重视本次高级别会议，并在会上分享道路安全方面的经验和专门知识。

我国的道路安全政策和行动基于我国2018至2021年的战略计划，我们打算根据《2021-2030年第二个道路安全行动十年全球计划》对该计划进行升级。我们使用了泛美卫生组织/世界卫生组织的著名模式——该模式基于五个支柱，即道路安全管理、加强车辆安全、加强道路使用者安全、碰撞后应对和加强驾驶环境安全——来制定我国的战略计划和相关行动计划，努力加强道路、出行和车辆安全，同时还推出长期道路安全知识和教育，特别关注儿童和青少年，确保他们从小就具有道路安全意识。

我们支持《政治宣言》（第76/294号决议），并期待与各国加强道路安全合作。最后，我们谨感谢本组织召开本次宝贵的高级别会议，并相信会议将取得成果。

代理主席（以英语发言）：我现在请欧洲联盟代表以观察员身份发言。

斯科格先生（欧洲联盟）（以英语发言）：我感谢大会主席主办本次非常重要的道路安全问题高级别会议，并给我机会在会上发言。我代表欧洲联盟（欧盟）及其成员国发言。候选国北马其顿和阿尔巴尼亚，以及摩尔多瓦共和国、格鲁吉亚、摩纳哥、圣马力诺和土耳其赞同这一发言。

全球各地仍有许多人因道路交通事故而夭折。这些数字是不可接受的，这显然是一个全球现象，也影响到道路相对安全的国家。欧盟欣见世界各国政府认识到采取行动的必要性，并通过第74/299号决议一致宣布2021-2030年为第二个道路安全行动十年，明确目标是在此期间将道路伤亡人数至少减少50%。

欧盟一直大力倡导大会关于道路安全的决议和最近的《2021-2030年第二个道路安全行动十年全球计划》。我们现在必须利用这一势头，推动真正的道路安全国际承诺和执行工作。我们强烈欢迎《全球计划》呼吁各国政府和伙伴实施安全系统综合办法。在欧盟，我们在第二个十年欧盟《道路安全政策框架》中全面采用安全系统。这种整体办法建立在合作、善治和共同责任的基础上。它涉及道路安全的所有重要领域，即加强车辆安全、加强道路安全、加强驾驶安全、保护弱势道路使用者和加强碰撞后护理。我们正在与27个成员国一起努力工作，确保该计划在整个欧洲得到充分实施。

欧盟也认真对待其更广泛的责任。我们认为，今天国际社会应重点支持发展中国家，这些国家道路安全状况差，除了使民众付出惨重代价，还造成巨大的经济负担。欧洲联盟与其他国际伙伴一道，继续发挥全球作用，为全世界特别是非洲的道路安全

倡议提供资金。欧盟为成为联合国道路安全基金的早期资助者之一而感到自豪，并高兴地宣布，我们找到了更多的多年期资金来支持这一重要基金。今年，我们将捐助近100万欧元，一些欧盟成员国也在向该基金捐款。欧盟还大大增加了对于非洲道路安全活动的支持。在“欧盟全球门户”战略下，我们将投资于撒哈拉以南非洲战略贸易走廊的基础设施，为所有运输模式创建可持续、智能和安全的网络。我们正在支持非洲运输政策方案，该方案非常注重道路安全。我们将通过研究和创新项目“欧洲地平线”帮助非洲实施安全系统办法，并已从欧盟新的发展和国际合作预算中获得资金，用于更多的道路安全举措。

最后但同样重要的是，欧盟欢迎今天通过道路安全问题政治宣言（第76/294号决议）（见A/76/PV.90）。我们也认为，如果要实现第二个行动十年的目标和指标，我们就必须继续努力。欧盟准备在履行政治宣言中的承诺方面发挥自己的作用。欧盟与我们的伙伴可以一起建立更好的伙伴关系，特别是与非政府组织和地方举措一起行动，我们必须共同发挥杠杆作用并提供协助，特别是在全球南方。在这方面，大会可以指望欧盟。

保罗斯卡斯先生（立陶宛）（以英语发言）：我荣幸地代表欧洲联盟及其27个成员国以及阿尔巴尼亚、安道尔、澳大利亚、加拿大、哥伦比亚、格鲁吉亚、危地马拉、日本、摩纳哥、新西兰、北马其顿、大韩民国、摩尔多瓦共和国、圣马力诺、乌克兰、联合王国和美国发言。

我们正在参加大会关于加强全球道路安全问题的高级别会议，以重申我们致力于在2030年之前继续就《2030年可持续发展议程》中所有与道路安全问题相关的具体目标采取行动。我们谴责俄罗斯联邦对乌克兰的无理、无端和非法的侵略战争，这公然违反国际法，包括《联合国宪章》。自俄罗斯对乌克兰发动侵略战争的第一天起，乌克兰国内的道路基础设施和道路安全就遭到了严重破坏。根据乌克兰政府的评估，自2月24日以来，超过23000公里的

道路基础设施和300座桥梁遭受摧毁或损坏。破坏的规模继续与日俱增。根据大会3月2日第ES-11/1号决议和3月24日第ES-11/2号决议,我们敦促俄罗斯联邦停止军事侵略,立即、完全和无条件地从乌克兰撤出在其国际公认边界,包括领水内的所有部队。我们也谴责白俄罗斯当局参与侵略乌克兰。

我们全力支持并声援乌克兰及其人民,谴责俄罗斯部队在乌克兰狂乱地炮击和使用爆炸性武器,破坏或摧毁关键民用基础设施,包括道路、桥梁、燃料仓库以及运送基本服务所必需的车辆。我们还坚决谴责俄罗斯摧毁民用车辆和人道主义车队,这违反国际人道法,造成了杀戮、伤亡和财产破坏。我们感到震惊的是,俄罗斯部队一再阻止平民前往俄罗斯控制和受冲突影响地区以外的安全地点。我们同样对关于俄罗斯士兵在俄罗斯控制地区造成致命交通事故的报道感到关切。必须对所有应对此类事故负责者追究责任。

我们要强调,我们深感关切的是,俄罗斯对乌克兰的军事侵略已经对道路安全产生极其负面的影响,破坏乌克兰实现《2030年可持续发展议程》所载道路安全相关具体目标的努力,并有可能在不久的将来减缓其他领域的进展。我们仍然致力于共同努力促进全球道路安全,作为我们实现可持续发展目标共同努力的一个重要因素。

海拉尔先生(摩洛哥)(以法语发言): 本次主题为“2030年道路安全展望:确保行动和交付十年”的高级别会议旨在缩小差距,应对挑战,并评估在实现《2030年可持续发展议程》所载道路安全相关具体目标方面取得的进展。

根据世界卫生组织(世卫组织),交通事故是世界上伤亡的主要原因之一。事实上,每年有近130万人死于道路交通事故,数百万人伤残。虽然统计数据让我们能够评估全球和国家层面的道路不安全程度,但这些冰冷的数字从未揭示一个个家庭的痛苦、破碎的命运和生活。这些事故不仅是人间悲剧的一个原因,而且也给我们的卫生保健服务和国民经济带来沉重负担。

2005年,摩洛哥通过了第一项国家道路安全战略,将道路安全作为国家优先事项,该战略涵盖2004-2013的十年,使我们能够控制我国的道路交通事故数量,改变以前每年交通事故上升的趋势。此外,2006年,我国成立了一个由我国政府首脑担任主席的部际道路安全委员会,并颁布一项于2010年10月1日生效的法律,通过一套公路守则。我们对第一项战略的评估促使我们通过让所有利益攸关方参与的做法,制定一项2017年至2026年期间的新战略,目标是到2026年将道路交通事故死亡人数减半。此外,2020年1月,我们成立了国家道路安全局,目的是更有效地应对摩洛哥的道路安全问题。作为一个政府工具,该机构确保公共和私营部门以及民间社会的相关行为体之间在执行国家政策和实现安全运输系统方面的有效协调。摩洛哥的道路安全是一项公共政策,也是一项正在进行的真正工作,让我们能够确立丰富的宝贵经验、专门知识以及符合国际标准的职业。在这方面,我国今年将道路安全教育纳入小学课程。

还应当注意到民间社会以及包括世界银行和世界卫生组织在内的国际机构通过其发表的道路安全报告所发挥的关键作用。鉴于我们坚信民间社会在这一领域的重要作用,2015年,我们与全球非政府组织促进道路安全联盟共同组织了第四次全球非政府组织会议。2018年,摩洛哥与世界银行、世卫组织、国际汽车联合会以及若干国际和区域组织合作,组织了首届非洲道路安全论坛,其部长级宣言最终促成非洲道路安全观察站的设立。

摩洛哥支持今天上午通过的政治宣言(第76/294号决议)(见A/76/PV.90),承诺加紧努力执行政治宣言并采取这方面所建议的行动。政治宣言的执行将有效促进加强全世界的道路安全。我们希望,高级别会议将是一个机会,来确定有效减少全世界道路交通伤亡情况的前进道路。现在应当采取进一步行动,通过每个人的承诺以及政府当局的动员和决心,保护道路使用者并使我们的道路更加安全。

布恩罗斯特罗·马谢乌夫人（墨西哥）（以西班牙语发言）：墨西哥感谢大会主席举行本次会议。我们也感谢安东尼奥·古特雷斯秘书长、世界卫生组织以及道路安全问题特使的发言（见A/76/PV.90）。

正如已提及的那样，虽然在道路安全领域已取得进展，但是我们在实现第二个道路安全行动十年的各项目标与承诺方面仍面临重大挑战。我们的努力必须聚焦重点，旨在把全世界道路交通事故所致的伤亡人数减少一半，为所有人提供安全、负担得起、便捷并且可持续的交通系统，并且改进道路安全，特别是扩大公共交通和特别关注处境脆弱者、包括妇女、儿童、残疾人以及老人的需求。

道路交通事故每年导致本可防止的近130万人死亡，约50万人受伤，因而成为全世界儿童和青年的主要死因。每10起道路交通事故中有九起发生在中低收入国家，四分之一是步行者或者骑自行车的人。这些数字令人震惊，需要所有相关行为体、特别是私营部门行为体加大承诺与协调，也需要民间社会根据各国政府采取的行动和方案参与其中。

我国致力于应对这些挑战，实现《2030年可持续发展议程》中概述的各项目标。为此，墨西哥与各级当局以及专家和民间社会组织协调，核准在我国《宪法》中纳入流动和道路安全这项人权，由此导致我们于5月份颁行一部新的关于流动和道路安全的一般法，除其它外，该法保障公共道路使用者流动和安全出行的权利，同时顾及流动层级和无障碍出入的标准。在这方面，我谨感谢一直积极参与该重要问题的两位立法人员和民间社会的两名代表今天在此与会。这部新的法律处在道路安全问题的前沿，在保障安全流动的同时把步行者、骑自行车者以及公共交通作为优先。它提供了防止在驾驶车辆时使用酒精或任何其它毒品、精神药物或麻醉品的措施，确立了我国全境标准化的车辆限速。

为把交通事故所致的死伤人数减少一半，墨西哥政府推出了全国性的方案和战略，包括有关预防事故的培训和提高认识活动，侧重点是最脆弱的道

路使用者。我们还认为，至关重要的是，要顾及道路安全与身心健康、可持续发展、教育、性别平等和妇女赋权、城市可持续性、环境以及气候变化之间的关联，顾及决定道路安全的更广泛的社会因素以及多项可持续发展目标与其统筹结合、不可分割的目标之间的彼此依存。这种全面的做法反映我们在本次会议一开始通过的政治宣言（见76/294）上，为倡导健康与福祉、减少不平等、保护环境并且造福所有人的未来的流动性提出了愿景。

大会主席可以指望墨西哥给予大力支持，促进《道路安全行动十年全球计划》的执行，实现到2030年把道路交通死亡人数削减至少一半的目标，落实政治宣言的规定以及实现《2030年可持续发展议程》所有与道路安全有关的目标。

乌加雷利先生（秘鲁）（以西班牙语发言）：我们感谢举办本次重要活动，讨论全球道路安全这个如此重要的议题。

秘鲁一直在努力强化我国内部的体制安排，以实现道路安全行动十年的目标，即：在2021年至2030年间把全世界道路交通事故所致伤亡人数削减至少一半。为此，我国政府一直在制订全国道路安全政策，旨在通过一项减少交通事故的战略来提高民众生活质量，优化对道路交通事故受害者的保健服务，减少交通事故高度集中路段的比例，以及把可持续的安全交通作为优先事项。我们还计划成立一个道路交通安全局，作为负责牵头我们道路安全管理和制订、监测并且评估全国道路安全战略与干预措施的技术管理机构。我们还认识到在政策制订过程中纳入一系列利益攸关方的重要性，因此成立了一系列工作组，负责道路安全的政府机构籍此与交通工会、私营公司、民间社会以及高等院校互动，协调勾勒和制定未来交通安全局的范畴。

今天的会议在政治上具有特别的重要意义，是在一个漫长的进程中迈出的又一步。因此，我们赞扬在该问题上展现出领导魄力，举行2009年、2015年以及2020年的高级别全球性大会。此外，我们肯定并且感谢各代表团的工作以及主席办公室主任

Nagaraj Kakanur大使协调我们今天上午通过的政治宣言（第76/294号决议）文本的宝贵工作。秘鲁重申，我们致力于继续合作和协调，以实现第二个道路安全行动十年的各项目标。

张军先生（中国）：中方对联大首次举办全球道路安全高级别会议表示热烈祝贺，这对实现2030年议程涉及道路安全的具体目标具有重要意义。

道路安全是实现可持续发展的重要方面。受疫情等因素冲击，世界经济复苏艰难，各国多年发展成果得而复失。发展中国家面临的投资匮乏、资金短缺等挑战更为突出，特别是在道路交通基础设施领域，迫切需要国际社会给予大力支持。

2021年9月，中国国家主席习近平提出全球发展倡议，致力于推动落实2030年议程和可持续发展目标，推动国际社会对发展问题再聚焦、再出发，得到100多个国家和联合国等国际组织的积极响应和支持。该倡议将发展筹资、数字时代互联互通、工业化产业化合作作为重点领域，将有力推动各方在交通基础设施等领域开展务实合作，促进道路安全和可持续发展。

今年6月24日，习近平主席主持全球发展高层对话会，同金砖国家、有关新兴市场和发展中国家领导人一道，共商全球发展大计，达成广泛共识，也为进一步落实全球发展倡议注入强劲政治动力。习近平主席呼吁各方共创普惠平衡、协调包容、合作共赢、共同繁荣的发展格局，并宣布中方落实倡议的一系列重大举措，包括创设“全球发展和南南合作基金”、加大对中国—联合国和平与发展基金的投入、成立全球发展促进中心等。中方期待同各方一道携手努力，加快落实对话会成果，全力打造示范项目，积极争取早期收获，为落实2030年议程、团结合作应对挑战、构建全球发展共同体作出更大贡献。

道路安全与所有人的生活息息相关。实施第二个道路安全行动十年计划任重道远，需要我们开展合作，加大投入，尤其不让发展中国家掉队。

中国是道路交通大国，将继续把保障人民生命安全放在首位，立足本国国情，着力推进道路治理能力现代化，并愿与各国以及利益攸关方加强交流合作，为第二个道路安全行动十年计划有效实施作出贡献。

里兹克女士（埃及）（以阿拉伯语发言）：埃及欢迎召开本次关于加强全球道路安全的重要会议，会议重申了国际社会对落实可持续发展目标3具体目标6的承诺，该目标旨在减少全球道路交通事故伤亡人数。可悲的是，此类事故每年导致近130万人死亡，对社会造成深刻影响，加重受害者家庭的社会经济负担。我们今天的会议之所以重要，是因为它恰逢国际社会正在讨论如何改善可持续发展目标的执行情况，特别是有鉴于冠状病毒病大流行和其他国际问题带来的挑战，这些问题需要作出协调一致努力，以确保全面和可持续的复苏。

埃及继续根据其《2030年愿景》政策，促进为公民提供所有基本服务。在这方面，我们实施了一个发展道路的国家项目，作为我们发展整个基础设施和公共设施努力的一部分，特别是考虑到我们不断扩大的新的城市和工业社区。我们认识到，交通运输系统和道路是社会经济发展的支柱。该项目包括提高我们道路的质量和覆盖面，现在已经使埃及在2021年全球道路质量指数中排名第28位，与2014年相比提高了90位。埃及政府还把使用新的现代技术，如再生沥青来提高道路的效率作为优先事项。我们发展了安全和可持续的公共交通、实施了智能交通系统，提高了安全率、努力减少和监测道路事故率、实施道路安全立法、颁布了关于违反交通规则的立法，并提倡安全意识标准，例如使用安全带和儿童汽车座椅，保护所有道路使用者的安全。

埃及欢迎今天通过的《加强全球道路安全问题政治宣言》（第76/294号决议）（见A/76/PV.90），特别是其中关于必须确保国际合作和促进与道路安全有关的供应链，包括医疗物资的重要内容。此外，《宣言》还阐述了交流这方面最佳做法、技术、技术支持和成功的执行机制的重要性。埃及

于2021年11月主办了第四届智能交通、物流和交通博览会和论坛，目的是交流交通运输部门的专门知识。我们要向大会保证，埃及随时准备继续支持这方面所有的国际努力。

乌普雷蒂夫人（尼泊尔）（以英语发言）：首先，我谨感谢主席组织本次重要活动，讨论全球道路安全这一息息相关的问题。全世界每年有100多万人在道路交通事故中丧生，生命损失和高昂的治疗费用给受害者及其家人带来沉重的社会和经济负担。这些事故直接影响国民经济，而冠状病毒病大流行令情况进一步恶化，转移了关注重点。全世界道路交通事故数量居高不下除了造成巨大的人类痛苦之外，或许还会使我们无法实现到2030年将道路交通事故死亡人数减半的可持续发展目标。

尼泊尔极易发生道路交通事故，正在认真努力改善道路安全，解决这一问题。《宪法》纳入了一项更安全的运输政策，同时我们还制定了车辆和交通管理法和规则，并正在研究一项新的道路安全法案和新的国家道路安全行动计划。我们优先重视多方利益攸关方的参与，特别是青年人、私营部门和民间社会的参与。道路安全显然不仅仅是运输方面的挑战。这是一项发展挑战，对人民健康、人力资本和经济增长有着直接影响。在这方面，我愿强调以下几点。

第一，有效实施《第二个道路安全行动十年全球计划》对于实现可持续发展目标3.6至关重要，为此，与相关道路安全行为体合作至关重要。第二，采取政府整体参与的办法，对于道路安全管理以及确保加强车辆安全、增强道路使用者安全以及事故后的有力应对至关重要。同样，安全的交通系统与可持续发展目标中关于可持续城市和社区以及气候行动的目标紧密相关。因此，我们的努力必须朝着这个方向努力。第三，与私营部门的伙伴关系在道路安全融资解决方案、使用强制性保险计划以及为道路安全的硬件和软件基础设施建立信贷机制方面同样重要。第四，发展伙伴和捐助方应增加亟需的财

政和技术支持，包括对联合国道路安全基金的支持，以填补脆弱国家的财政缺口。

最后，要使世界各地的每个人都享有更安全的道路，需要强有力的伙伴关系、政治承诺和集体行动。尼泊尔致力于尽一切努力实现《2030年可持续发展议程》中与道路安全有关的目标。

特斯法马利亚姆女士（厄立特里亚）（以英语发言）：我国代表团欢迎加强全球道路安全问题高级别会议通过政治宣言（第76/294号决议），并要感谢大会主席办公室以及科特迪瓦和俄罗斯联邦代表团——它们在这一进程中所做的重要努力是必须提及的。

在过去十年中，道路事故一直是一个严重的公众健康问题，特别是在中低收入国家。在我们非洲区域，日益严重的道路安全危机是一个重大的发展问题。尽管非洲是世界上机动化程度最低的区域，但它的道路交通死亡率最高。如果我们深入了解我国厄立特里亚的情况，大量的道路事故——考虑到人口规模，这个数字是很高的——给身亡者的家庭造成了重大的社会经济后果。事实上，道路安全与减贫之间存在着直接联系。因此，必须在各级加强道路安全，这对我们至关重要。厄立特里亚政府意识到，必须尽早制定政策和行动计划。1992年，也就是我国独立仅一年后，我们对这种令人震惊的局势感到关切，成立了一个委员会，努力减少日益增加的道路交通事故。

厄立特里亚道路交通安全协会于2008年6月成立，取代了该委员会。它包括政府和非政府战略伙伴。它的主要任务是通过开展各种与道路交通安全战略有关的活动，提高公众认识，让他们了解相关情况，使道路使用者能和谐相处。加入该协会是自愿的，但预计所有卡车、公共汽车和出租车司机都将成为积极的成员。自成立以来，该协会一直在开展与安全和可持续道路运输系统有关的活动，最终目标是实现道路事故零死亡。已经发起并成功实施了许多项目，开展了许多活动，其中大多数涉及学生。2010年，我们在首都阿斯马拉发起了针对所有

学生——从学龄前儿童到中学生——的教育运动。一些中学成立了安全交通俱乐部，继续进行安全教育。最终目标是将交通安全教育纳入学校课程。

政府继续完善法规，确保法规得到执行，提高公众认识，并改进运输系统的设计和运作。严格执行车辆标准和交通法规。例如，大多数事故发生在骑行者和行人也在使用道路的时候，主要是由于驾驶员的疏忽，而夜间是一天中最危险的时间。因此，政府已强制要求骑行者使用反光材料，以确保可见度，减少与交通有关的风险。在厄立特里亚等山区发生的交通事故主要是由于盲目转弯和可见度低。道路交通安全协会与其伙伴合作，安装了镜子，帮助提高可见度。隶属于交通和通信部的陆路运输管理局是负责道路安全的主要机构，经费来自国家预算。在厄立特里亚，自行车特别受欢迎，既是一种交通工具，也是一种象征，因此，骑行者一直是各种道路安全宣传活动的重要目标群体。

数据显示，2020年和2021年的伤亡人数大幅下降，但这要归功于2019冠状病毒病大流行后采取的限制措施。增设自行车道、严禁骑车戴耳机、规定自行车必须装反光镜等措施，减少了受伤情形，降低了死亡率，对道路安全产生了积极影响。社会对道路交通事故各种原因的了解也至关重要。目前正在实施各种侧重于提高公众认识的举措，以期加深道路使用者对相关知识的理解，从而改变其行为。提高青年的认识仍然是关键，因为他们是道路事故的主要受害者。厄立特里亚警察部队继续在学校开展宣传运动，以提高认识，使青年成为变革的推动者。

虽然过去四年来车祸造成的死亡人数有所减少，但厄立特里亚仍有许多工作要做。我们坚信，每年道路事故造成的死亡大多数是可以预防的。我们都需要进行认真的投资，以便我们能够在全球范围内使道路事故数量和伤亡人数的上升势头发生改变。

易卜拉欣莫夫先生（乌兹别克斯坦）（以英语发言）：首先，我谨赞扬主席召开本次全球道路安全高

级别会议。考虑到道路安全至今仍是一个严重的问题，这次会议确实重要而适时。

如其他发言者已提到的那样，道路交通事故造成数百万人死亡，是所有年龄组，特别是青年死亡和受伤的主要原因。除了造成人类痛苦外，撞车对国民经济也有严重影响，在一些国家造成的损失高达每年国内生产总值的3%。因此，我们需要紧急采取更大规模的行动，加强全球合作，以有效执行有据可依的战略和创新性办法。

乌兹别克斯坦政府高度重视道路安全问题，已将其提升到国家政策的最高层面。今年2月，乌兹别克斯坦总统沙夫卡特·米尔济约耶夫举行内阁特别会议，专门讨论道路安全问题。4月，我们通过了一项总统令，出台了旨在可靠地确保民众安全和大幅减少道路交通死亡人数的措施。根据这份注重行动和成果的文件，设立了一个由总理领导的特别工作队，采用全面、多部门的办法来解决道路安全问题。

此外，我们还发起了一项全国性的道路安全和行人安全方案，主要规定了以下措施。第一，要求制定完全符合国际标准的新的交通规则；第二，对驾驶员培训、再培训和测试制度进行修订；第三，要求改善道路基础设施、自行车道、步行道和人行道；第四，实现交通管理数字化；第五，在采取以科学为依据的道路安全方法的同时，建立一个研究中心，以增加在该领域所做努力的成效。总之，我们的优先事项与“道路安全行动十年”、《全球道路安全行动框架计划》和《2030年可持续发展议程》的目标完全一致。

我们坚信，国际多利益攸关方协作是在国家和全球两级实现道路安全相关目标的重要先决条件。在这方面，我们希望，今天通过的《政治宣言》（第76/294号决议）（见A/76/PV.90）将成为实现我们到2030年将道路交通伤亡人数至少减少50%这一远大目标的重要指导性文件。

拉古塔哈里先生（印度）（以英语发言）：我感谢主席召开本次重要的高级别会议。

正如《2030年可持续发展议程》、特别是目标3和目标11所反映的那样，道路安全问题不仅与公共卫生，而且与经济和社会发展，都有直接的关联性。令人深感担忧的是，道路事故、受伤和死亡人数近年来有所增加，而更令人不安的是，穷人和弱势者受到的影响格外严重。因此，全面处理道路安全问题至关重要。

作为一个发展中国家，印度的经济增长也取决于基础设施的快速扩展。印度拥有世界第二大公路网，公路总长589万公里。汽车销售和公路货运快速增长，要求更强大的公路网络。尽管发生了疫情，实施了关闭，但2021年国家高速公路建设仍达到了过去五年来的最高水平。印度还面临着与发达国家不同的挑战，这在很大程度上是由于高度异质的交通组合。因此，我们强烈意识到处理道路安全问题和减少交通事故不良后果的重要性。印度仍然致力于到2030年将道路事故死亡人数减少50%，这是2020年2月在斯德哥尔摩举行的第三届全球道路安全问题部长级会议商定的目标。

为此，印度政府积极参与旨在加强道路安全的努力，为此制定了一项多层面战略，其基础是四个“E”——education（教育）、engineering（工程）、enforcement（执法）和emergency care（急救）。这包括更好和更安全的道路工程、更有效的立法、强化常规安全标准、驾驶员培训、改善创伤护理和提高公众认识。我们正在设立一个专门机构来监督道路安全相关问题。查处不安全道路行为也是一个优先事项。我们最近颁布了机动车辆法，此举有助于改善总体道路安全生态系统。在这一努力中，政府还与相关民间社会组织密切合作。我们向开展道路安全宣传和方案的非政府组织提供财政援助。我们鼓励关于道路安全的研究活动，做法包括确定优先领域、为这些领域的研究提供充足的资金以及在学术机构中设立英才中心。在世界银行援助下，印度政府正在努力建立一个综合道路事故数据库，以便提供一种系统解决办法，这种办法将促成对道路事故进行捕捉和地理标记，分析由此收

集的数据，并允许同时与多个用户联系，从而加强印度的道路安全。

印度政府努力鼓励企业投资道路部门，并实行商业友好型战略，使盈利能力与有效的项目执行保持平衡。我们还与私营部门合作，提高社会对道路安全的认识和觉悟，增强社会对道路安全的责任感。我们坚信，国际合作对于协助发展中国家切实应对道路安全问题至关重要。因此，提供充足的财政资源、技术援助、能力建设、分享最佳做法和宣传至关重要。我们深信，本次高级别会议的审议和《政治宣言》（第76/294号决议）的通过将进一步加快改善全球道路安全的努力，包括通过能力建设支持发展中国家，为它们的努力提供财政和技术支持。

马萨里先生（意大利）（以英语发言）：意大利欢迎就一个对我们社区的安全和福祉极为重要的问题召开本次高级别会议。我们感谢大会主席、秘书长和世界卫生组织助理总干事斯图尔特·西蒙森致开幕词（见A/76/PV.90）。我们还感谢道路安全问题特使让·托德所作的发言以及他热情、执着和不懈开展的工作。我们赞同欧洲联盟的发言和立陶宛的发言，同时愿以本国名义补充以下意见。

道路交通事故造成的大量死伤是一个重大公共卫生问题。有人正确地说，道路事故宛如无声流行病。这一类比很恰当，如果我们考虑到以下情况，则尤其如此：道路交通伤害像病毒一样打击我们社会中最弱势者，是全球儿童和青年死亡的主要原因。为阻止这一病毒，我们需要消除减缓我们实现全球道路安全目标的步伐的障碍。这些障碍是基础设施差、立法框架不足、投资和资助缺乏、安全设施和保护设备低效以及道路使用者风险意识淡薄等因素的致命组合。我们欢迎通过《政治宣言》（第76/294号决议），其中所列关键行动可带来巨大变化，如果会员国以必要的紧迫感予以执行的话。这些行动是要求实现《全球道路安全框架行动计划》目标和到2030年圆满完成第二个道路安全行动十年的最后呼吁。

我们各国政府对处理道路安全问题负有首要责任。意大利决心承担起这项任务。今年早些时候,我们启动了新的国家道路安全计划,该计划完全符合联合国认可的安全系统方针,可确保更安全的多模式交通和积极移动,目标是到2030年将道路死亡人数减少50%。我们确定了44项战略行动,以加强我们的立法框架、加大对交通违规行为的控制和打击力度、改善城市和农村地区基础设施以及增加宣传运动和提高认识活动。我们将密切监测所有这些行动,以确保它们得到切实执行。我们还愿意与其他会员国分享我们的经验和最佳做法,以促进能力建设 and 国际合作。

谈到国际合作,我们要赞扬世界卫生组织为低收入国家减少道路交通事故造成的伤亡提供技术支持。如果我们考虑到以下情况,那么这一点就特别受欢迎和有必要:道路安全对公共卫生、消除贫穷和社会经济发展有着直接影响,显然与实现可持续发展目标的总体努力相互交织。

最后但同样重要的一点是,我们不要忘记,这场战斗需要所有相关各方——政府、国际组织、私营部门和民间社会——的参与。只有采取全国一起努力的办法,我们才能最终弥合差距,使我们的道路变得如我们所希望的那样安全。

基斯利茨亚先生(乌克兰)(以英语发言):乌克兰赞同立陶宛代表以一个国家集团名义就俄罗斯侵略造成的乌克兰道路安全状况所作的发言。我谨以我国代表的身份感谢主席召开本次高级别会议,并感谢他在筹备工作的最后阶段努力修复俄罗斯作为共同协调方出席给这一进程造成的损害。

乌克兰一贯支持道路安全领域的国际和国家努力,并高度重视履行我国对《2030年可持续发展议程》下所有道路安全相关目标的承诺。这些目标是乌克兰政府于2020年10月21日通过的2024年前加强道路安全战略的基础。直到2月24日,我们雄心勃勃的目标,尤其是将道路交通事故伤亡减少30%和加强道路安全管理的目标,一直落实得比较顺利。入侵乌克兰的俄罗斯军队破坏了这一进展,他们利

用乌克兰的道路发动进攻,向试图逃离冲突地区的民用车辆开火,并用重炮、地雷和导弹摧毁道路基础设施。

我之前提到的联合声明描述了破坏的规模。我要提醒大会注意一些细节。自2月24日以来,超过23000公里的道路和300座桥梁被摧毁或损坏,这些数字每天都在增加。此外,俄罗斯尤其将乌克兰民用基础设施和道路作为攻击目标,导致供应链中断,进一步加剧了全球粮食危机。乌克兰加入了《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)的协商一致意见,同时,我们也认为该宣言没有充分反映全球道路安全的现状。一个联合国会员国蓄意大规模破坏另一个会员国的道路基础设施,占领军杀害和平平民,这种影响并不局限于受侵略影响的国家的边界。我们感到遗憾的是,该政治宣言没有提及这一严重影响全球道路安全的重大因素,这严重损害了宣言的可信度和现实意义。

我谨提醒大会,认为协商一致即全体一致是错误的。协商一致意见意味着一项决定得以获得批准的最低共同标准,因此不能反映实地的全部现实。我们不应该被这种误解所左右。最低共同标准只会让我们当中的一部分成员称心,不会使我们实现全球道路安全的必要突破和更高标准。在这方面,虽然记录表决通过的决定也只会让一部分会员国满意,但它们包含了激励我们前进的更有力信息。因此我们认为,处理俄罗斯对乌克兰战争对道路安全造成的相关影响应该是联合国、联合国大会、经济及社会理事会、秘书长及其道路安全问题特使的工作重点。

萨赫拉维先生(阿尔及利亚)(以阿拉伯语发言):首先,我谨表示,阿尔及利亚代表团感谢主席为筹备本次高级别会议所作的不懈努力,会议最终以今天通过一项政治宣言(第76/294号决议)而告终,该宣言强调了我们对于道路安全的共同愿景以及执行《全球道路安全框架行动计划》的最佳方式。

今天会议的主题与可持续发展整体框架密切相关,因为就每年的人员损失而言,道路事故对社

会的影响相当于全球国内生产总值的3%至5%。像所有其他国家一样,阿尔及利亚也未能摆脱这个问题的影响。统计数据显示,2021年我国有2643人死于道路事故,11479人受伤,其中93%的事故是人为的。这一可怕的现实使道路安全成为我们发展的当务之急,特别是在我们努力从2019冠状病毒病大流行中恢复、并考虑到需要加快执行《全球计划》以便到2030年将伤亡率减半的时候。阿尔及利亚当局认识到道路安全的重要性以及安全道路在实现可持续发展方面的作用,因此采取各种措施解决这一问题,综合施策,让所有利益攸关方共同努力,使阿尔及利亚能够为实现《全球计划》的目标作出贡献。在这方面,我谨借此机会向大会介绍阿尔及利亚所采取办法的一些基本要素。

首先是加强我们机构的努力。2019年,我们对负责道路安全的机构实行现代化改革,为参与加强道路保护和安全的各个部门设立了一个由总理监督的咨询委员会,其任务是制定我们关于道路安全和预防的国家战略和政策,并协调所有相关行为体。同年,我们还成立了由内政部长监督的国家道路安全委员会,负责切实执行国家道路安全和预防政策。

第二,我们采取了一项全面的办法。2019年,我们通过了基于全球计划的国家跨部门战略。它立足于道路安全的五大支柱,即加强法律框架、改善公共交通、确保道路和车辆安全、加强沟通和提高认识以及改善对伤员的医疗护理。

第三,我们已将道路安全纳入学校课程,因为我们认识到,必须让年轻一代意识到道路安全的重要性和遵守交通法规的重要性。为此,阿尔及利亚政府与相关部门和民间社会组织合作,即将发布一项关于道路问题教育的行政令,我们打算将它纳入我们的课程。

第四,我们正在提高对道路安全的认识,继续努力提高我国公民对减少道路事故重要性的认识,因为我们的威慑手段是有限的。为此,我们正在利用一切可能的机会与所有利益攸关方特别是民间社

会组织合作,以强调交通环境在社会中的重要作用以及严格遵守交通法规的必要性,从而减少交通事故的数量。

第五也是最后一点,我们正在改善我国的交通基础设施,扩大我们的道路网并进行现代化改革,在全国发展公共交通,特别是我们的铁路网、有轨电车和地铁。政府正在努力确保从经常预算中为这些项目供资。

道路安全至关重要,影响到所有国家,特别是发展中国家实现《2030年可持续发展议程》目标的能力。为了实现可持续发展目标的具体目标3.6,我们必须利用一切可用资源确保《全球计划》取得成功,避免过去的失败。不应该让任何人掉队。

巴赫尔·阿卢卢姆先生(伊拉克)(以阿拉伯语发言):首先,我国代表团谨对主席在筹备和召开本次及时会议方面发挥的领导作用表示赞赏。伊拉克承认,道路是支持全面发展进程的基础设施的最重要支柱之一。加强道路安全和可持续交通运输可以确保经济和商业活动的抵御能力和效率,包括满足公民需求和促进公民出行,同时确保全球供应链、包括医疗用品供应链的运作,并为出行提供便利,从2019冠状病毒病疫情中可持续、有韧性和包容地恢复。

伊拉克重视《2021-2030年第二个道路安全行动十年全球计划》,认为这是一个极好的来源,有可能为国家计划提供旨在到2030年将道路交通死亡人数至少减半的各种选项和战略。我们认为,为了实现这一目标,需要在地方上通过私营部门、以及在国际上通过联合国发展系统来建立强有力的伙伴关系,分享最佳做法和有效执行机制,包括提供长期持续供资和相关技术支持,以促进加快实现与道路安全有关的所有可持续发展目标。因此,执行今天通过的《政治宣言》(第76/294号决议)第13段,将是实现到2030年死亡人数减半这一目标的一个重要因素。

最后, 伊拉克期待按照《政治宣言》第18段的规定, 于2026年在纽约召开下一次加强全球道路安全问题高级别会议, 对《宣言》执行情况进行全面中期审查, 找出差距和解决办法, 努力加快推进到2030年实现与道路安全有关的可持续发展目标。

查特努奇先生(斯洛伐克)(以英语发言): 首先, 我谨感谢主席召开本次重要的道路安全问题高级别会议, 这是一次绝佳机会, 可以讨论采取步骤落实可持续发展目标具体目标3.6和11.2的具体建议, 也是一次评估关于加强全球道路安全的第74/299号决议的执行进展的机会。

斯洛伐克是联合国道路安全基金的九个主要公共捐助国之一, 我们认为该基金对于拯救生命至关重要, 特别是在中低收入国家。我高兴地申明, 我们坚定不移地支持该基金, 该基金为改善国家道路安全系统提供专门知识, 帮助防止伤亡, 并为社会经济发展作出贡献。我谨代表斯洛伐克赞扬宣布2021-2030年为第二个道路安全行动十年, 其目标是将交通事故造成的伤亡人数减少50%。交通事故每年导致数百万人丧生, 数百万家庭遭受痛苦。现在是采取行动的时候了。为了实现这一目标, 我们必须调动政治支持和资金。我们认为, 今天的活动是为行动提供正确动力的一次良机。限速、新技术、法律框架和公共运动等措施有可能防止死亡和重伤, 特别是对行人和所有其他弱势道路使用者, 包括儿童、老人和残疾人而言。

在国家一级, 斯洛伐克的道路安全政策遵循我国2021至2030年国家道路安全战略。其目标是到2030年将伤亡人数减半, 以期到2050年实现零伤亡。各国政府应不遗余力地与世界银行全球道路安全基金、联合国各区域委员会、世界卫生组织和联合国发展系统等行为体合作, 通过供资、能力建设、通信、技术援助和宣传, 充分应对全球道路安全危机。我也要强调总部设在日内瓦的内陆运输委员会道路交通安全工作队、《路标和信号公约》、联合国道路安全协作机制和全球道路交通安全论坛的重要性。

为所有人创造一个更安全的道路环境是有可能的, 并且可以在本十年内实现的。可预测的长期投资、改善运输基础设施和持续宣传是关键, 我可以向大会保证, 斯洛伐克将全力支持这一努力。

索乌先生(塞内加尔)(以法语发言): 首先, 我谨感谢主席组织本次道路安全问题高级别会议。

据世界卫生组织统计, 自汽车发明以来, 世界上已有5000多万人死于道路事故。这超过了第一次世界大战或一些最严重流行病中的死亡人数。90%以上的道路死亡发生在中低收入国家, 尽管它们仅占全球注册车辆的48%。据估计, 到2030年, 道路交通碰撞事故每年将导致240万人死亡, 使之成为全世界第五大死亡原因。因此, 迫切需要采取全球行动, 大幅减少道路死亡人数。这使今天的会议具有现实意义和重要性, 它应该成为交流经验和最佳做法的平台, 以期实现基于《斯德哥尔摩宣言》的《2021-2030年第二个道路安全行动十年全球计划》的目标。

塞内加尔致力于采取有力行动消除不安全的道路, 其社会、经济和生态代价有损发展中国家的发展。过去三年中, 平均每年发生4 000多起交通事故, 其中2019年有745人死亡, 即每天近两人死亡, 道路事故对我国来说是一个真正的祸害。快速城市化、日益机动化和人口年轻意味着这一问题将会恶化, 这主要是对最弱势的道路使用者而言。

为扭转这种趋势, 塞内加尔在2021-2030年第二个道路安全行动十年和《2030年可持续发展议程》的框架内, 通过我们的交通现代化方案——这是我们“新兴塞内加尔”计划的一个主要组成部分, 加大了道路安全领域的工作力度。这就是为什么麦基·萨勒总统决定宣布2020年为塞内加尔道路安全年, 并决定加紧改革和新的结构性项目, 以期到2030年把道路交通事故所致的死亡与重伤人数减少一半。

为此, 塞内加尔根据《2021-2030年第二个道路安全行动十年全球计划》的建议, 采取一系列

有力措施,包括推出新的前沿性的公共交通方式,如区域性快速列车、快速中转巴士以及设立全国道路安全局,这是一个自主的协调和管理实体,其主要任务是主导并确保连贯一致地执行全国道路安全政策。此外,我们修订了高速公路法,以推出体现新价值观的重大创新:对使用非污染性能源的车辆实行奖励;加大对司机的刑事和民事追责;执照以分值计算;加紧司机培训方面的规则,增加领取执照的限制性条件;赋予专业司机特殊地位;以及领取执照时强制要求驾校培训。

此外,塞内加尔意识到保护儿童等弱势者和确保信息读写能力的重要性,将采取有力措施,在从幼儿园到中学的各级推行道路安全教育,以此为10万名儿童提供培训。我们还将通过与世卫组织和摩洛哥共同组办的一个区域性数据会议,加强对道路交通事故数据的管理,并且发展我们的事故后紧急服务。

道路事故是可以防止的。最近几十年来,多个国家、主要是发达国家已成功地大幅减少其道路死亡人数。因此,我郑重地呼吁所有这些国家承诺支持全球道路安全伙伴关系,它在加强立法、改进数据收集以及制订地方和全国性道路安全战略与方案方面为发展中国家提供了宝贵的支持。

塔赫特·拉万希先生(伊朗伊斯兰共和国)(以英语发言):每年,数十万人死于世上的道路,另有数百万人受重伤。过去二十年来,伊朗道路交通事故的死亡人数减少了近39%,做法是通过规划和道路安全工程方面的努力、执法、营救和医疗服务、一般和特定教育以及开发道路基础设施。在此背景下,我们在全中国道路安全第一个行动十年期间采取了重要步骤。

这些步骤包括:首先,把交通安全管理纳入我们的全国道路安全委员会,同时通过扩大委员会内部的多部门合作,实现提高效率;其次,增强委员会作为全国道路安全主导机构的能力和作用,并批准与联合国道路安全基金在这方面的一项协议;第三,制订一项加强道路安全的行动计划,以便使

多个机构的行动计划协调一致;第四,建立一个事故数据库,以便相关组织能够有序和及时地记录和分享所有道路交通事故的信息,用于进一步分析和报告;第五,编写道路交通事故现场调查指南,目的是统一调查过程,实现报告的标准化;第六,采取初始步骤,设立一个具有对所有重大交通事故进行深入专业调查的独立权威的全国交通安全理事会;以及最后,与世界卫生组织合作,在三个省份的三条主要道路沿线实施一个车速管理项目,以管理车辆的平均速度,这是加大事故强度、导致伤情更加严重的一个因素。

2021-2030年第二个道路安全行动十年的目标是,到2030年把道路交通事故所致的死亡和重伤削减至少一半,如果没有全方位和可持续的资金,该目标是无法实现的,特别是对发展中国家来说。用于道路安全的可持续的资金应涵盖道路安全管理的所有重点领域,并采取一种技术和职能性做法。在这方面,单边胁迫性措施和非法单边制裁以及对这个问题的任何政治化可使我们更难以达到我们在该领域设定的技术和专业目标。

最后,发达国家有义务为发展中国家提供车辆制造技术、医务救急和营救能力以及道路工程与安全管理,以便使它们能够加强道路安全,从而拯救更多的生命。

拉德卜先生(突尼斯)(以阿拉伯语发言):首先,我谨真诚感谢和赞赏主席努力确保本次高级别会议取得成功,并能够就政治宣言(第76/294号决议)达成共识。

道路交通事故仍是世界各地导致死伤和残疾的一个主要原因。这些事故还导致人间悲剧,造成广泛的社会和经济后果,特别是对中低收入国家来说。它们造成的损失可高达国内生产总值的5%,阻碍国家的发展。突尼斯特别重视该问题,正在努力减少它在各方面的影响。过去五年中,我们取得了令人鼓舞的结果,导致事故数量减少27%,死亡率降低25%,受伤比例降低33%。由于车辆日益增多和城市中心扩大,我们将继续这些努力,进一步投入

于各种公共交通系统和替代私人交通的方式。我们还在努力开展郊区和城区的规划项目,同时编制和实施许多重要计划以维护和开发道路网络。此外,突尼斯将继续努力实现《2030年可持续发展议程》中有关道路安全的目标,落实《2021-2030年第二个道路安全行动十年全球计划》的建议。

我国道路安全观测机构的分析表明,人为因素对大量可避免的事故负有责任。在这方面,作为我国防止道路事故战略的一部分,我们开发了一个道路监测系统,以鼓励积极的交通行为方式。在这方面,我们一直通过教育机构、媒体和民间社会组织提高公众认识。此外,我们还在道路上设立了持续监察和管制机制,以防止危险驾驶、强制使用安全设备、完善了道路法例,并酌情修订了道路使用者的高速公路行为守则。

道路安全仍然是我们的优先事项,而且与发展密切相关。预防道路事故需要在公共交通、卫生、城市化以及城市规划等许多重要的发展领域不断作出协调一致的持续努力。因此,解决这一问题不可能脱离可持续发展努力,将需要在促进能力建设、支持技术转让以及确保交流最佳做法方面进行规划、投入资源和开展国际团结与合作。因此,应把道路安全纳入有助于实现可持续发展目标的举措和方案。因此,我们希望看到联合国系统、捐助国以及国际金融机构在这方面发挥更大的作用,并且希望大会继续处理这一问题。

马布洪霍先生(南非)(以英语发言):我们要感谢主席召开本次重要会议,除其他外,其成果应帮助会员国设想道路安全的整体办法,以继续改进道路和车辆的设计,加强相关法律和执法,并为伤者提供及时的救生紧急护理。

自2017年以来,南非道路事故死亡人数下降了10.8%。尽管如此,我们感到关切的是,2021年道路交通事故造成了12000多人丧生。这不仅威胁到我们实现可持续发展目标的具体目标3.6,而且仅在2021年就使我国损失了120多亿美元,更不用说给

交通事故罹难者的家人、朋友和亲人造成的巨大社会损失了。

为应对这一问题,我国政府制定了《2016年-2030年国家道路安全战略》,表明我们致力于改善我国的社会经济状况,消除道路交通事故的影响。该战略涵盖道路使用者教育和培训、道路交通规则执行、安全基础设施、现代技术的使用以及道路安全管理等关键领域。根据《2021-2030年第二个道路安全行动十年全球计划》,南非的一项关键干预措施是降低城市地区,特别是学校和居民区周围的限速。政府认识到,如果不强制执行,限速将无法产生预期结果,因此编制了一份手册,该手册还采取了更加务实的办法来设定乡村道路的速度限制,并将成为南非道路交通标识手册系列的一部分。

全球变暖对道路基础设施的影响已得到充分记录和深入了解,因此减少车辆排放的问题继续在南非得到关注。南非于2010年开始征收机动车二氧化碳排放费,以减轻机动车对环境造成的危害,目的是影响南非车辆的组成结构,最终使之变得更加节能和环保。

最后,我们认识到,若要取得预期成果,即到2030年将死亡和重伤人数至少减少一半,我们就需要根据自身情况,致力采用众所周知的道路安全做法。

奥迪达先生(乌干达)(以英语发言):首先,我要感谢主席及其团队推动谈判工作,导致在今天通过了《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)(见A/76/PV.90)。

乌干达欢迎举行本次重要会议,并且承认道路安全仍然是一个紧迫的发展优先事项,因为它对公共卫生和社会公平构成额外挑战。2012年,大会宣布了第一个“道路安全行动十年”。许多国家仍未将道路死亡人数减少到最初设想的水平,乌干达与大多数中低收入国家一样,是这方面受影响最严重的国家之一。随着新的行动十年的推进,我们希望能从过去未能实现2030年可持续发展议程目

标3.6和11.2的失败中吸取教训。在这方面,必须重申我们的承诺,分享已取得的进展,以确保通过执行《2021-2030年第二个道路安全行动十年全球计划》取得成果,其目标是将道路交通伤亡人数减少50%。乌干达政府根据“道路安全行动十年”、《乌干达2040年愿景》以及其他国家和国际承诺,通过一系列国家发展计划,在弥补加强国家道路安全方面的差距方面取得了一些进展。以下里程碑值得注意。

第一,通过修建人行道和立交桥以及加强警察执法和道路安全运动和方案等干预措施,行人道路交通受伤人数总体上有所减少。第二,世界卫生组织的一项试点干预方案将全国道路交通伤害住院死亡人数减少了一半,此后我们加强了乌干达各地保健设施的紧急护理工作。第三,议会于2018年5月启动了道路安全立法行动计划。第四,2021年12月,内阁批准了工程和运输部新的国家运输和物流政策,该政策加强了我们现有的非机动车运输政策、国家道路安全政策以及我们1998年的交通和道路安全法。最后,目前正在最后敲定一项国家道路安全行动计划。

然而,尽管取得了这些进展,乌干达的道路和交通事故发生率仍然很高。2020年至2021年,全国报告的道路事故数量增长了42%,车祸死亡人数增长了14%。此外,今天,道路交通伤害是乌干达致死致残死亡的第十大原因,我国的大多数道路交通事故是由于鲁莽驾驶。由于大多数撞车事故发生在首都坎帕拉,坎帕拉市议会管理局启动了《2021-2030年的道路安全战略》,旨在加强道路安全相关政策。其目标包括改善城市的道路安全性能、道路基础设施、车祸以及伤害数据管理,以及城市的事故后应对措施的敏感性和优先级。所有这些行动都得到了民间社会和私营部门参与的支持。

在这方面,要实现《2021-2030年第二个道路安全行动十年全球计划》和《2030年可持续发展议程》拟定的目标,在城市、国家和国际各级更紧密地开展合作与协作就仍然至关重要。我们今天通过

的《政治宣言》将大大有助于确保我们会员国继续走在正确轨道上,实现我们为加强全球道路安全而制定的目标。

最后,乌干达呼吁全球团结一致,以期提供更多财政资源,加强道路安全系统,加大对综合运输基础设施发展的投资力度,从而改善全球道路安全,促进我国和本区域的经济增长。

萨巴格先生(阿拉伯叙利亚共和国)(以阿拉伯语发言):首先,阿拉伯叙利亚共和国代表团感谢主席召开本次加强全球道路安全问题高级别会议。我们还感谢推动政治宣言(第76/294号决议)谈判的各方,特别是担任协调方的俄罗斯联邦和科特迪瓦代表团,以及大会主席办公室和世界卫生组织驻纽约办事处——他们都帮助起草了宣言。

阿拉伯叙利亚共和国强调,实现《2030年可持续发展议程》中与道路安全有关的目标意义重大。在莫斯科、巴西利亚和斯德哥尔摩举行的前几次部长级会议上通过的宣言都着重强调了道路安全与其他发展问题之间的联系。我国代表团同往年一样,参加了今天上午通过的政治宣言的谈判。宣言旨在推动落实2021-2030年第二个道路安全行动十年计划,实现可持续发展目标的具体目标3.6,即在这十年中将交通事故造成的伤亡人数至少减少50%。鉴于政治宣言在区域和国家两级的重要性,我国代表团加入了就该宣言达成的共识。然而,我们原本希望,宣言会考虑到我国代表团和许多会员国的关切,即必须结束单边强制措施,因为这些措施在各个领域,特别是对它们所针对的发展中国家修复其与道路安全有关的基础设施的能力造成消极影响。

叙利亚位于连接欧洲大陆和阿拉伯区域的国际通道的十字路口,地理位置十分重要,然而,十多年来对我国发动的恐怖主义战争对包括国际公路网在内的基础设施和服务设施造成了严重影响。恐怖组织和分离派民兵仍然控制着主要国际公路的部分路段。这使我们在维护道路安全方面面临更大困难,也意味着叙利亚国收复和修复这些道路并将其重新投入使用的努力需要得到支持。为此,我们要求

停止对叙利亚人民实施的单边强制措施, 停止将发展工作政治化, 因为这么做侵犯发展权, 也危及道路安全。

我国坚定支持旨在确保全世界道路安全的一切努力。我们加入了联合国关于公路运输和路标的各项协议。我们强调, 应鼓励对道路安全以及旨在减少道路事故伤亡人数的预防性方案和项目进行投资, 所有这些都将给公众健康和经济带来积极影响。

最后, 阿拉伯叙利亚共和国强调, 应当与会员国的公共机构合作, 实施联合国道路安全基金管理的項目, 为改善道路安全提供资金, 并满足能力建设和技术支持需求。在这方面, 我国期待国际捐助方给予支持, 提供现代技术以及促进道路安全的机制和设备。这首先需要捐助方在向叙利亚提供援助方面拿出真正的政治意愿, 使我们能够履行我们就道路安全问题作出的国际承诺, 确保我国政府的计划取得成功, 以期改善现有的各种数据。

洛拉-桑托斯夫人 (菲律宾) (以英语发言): 菲律宾重申致力于落实《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) 和《2021-2030年第二个道路安全行动十年全球计划》。

人员和货物流动的新模式必须遵循一个简单的原则——谁的轮子少, 谁就必须占用更多道路。为此, 菲律宾的交通运输系统将有利于非机动车移动和集体运输系统。我们的目标是建立一个把所有道路使用者——特别是行动不便者、儿童和其他弱势群体——的需求和安全均考虑在内的通用交通生态系统。为推进这一目标, 菲律宾一直在实施其2017至2022年道路安全行动计划。这是一项基于零道路交通死亡愿景的全面、包容性政策, 其中期目标是到2022年将道路事故死亡率至少降低20%。该计划把道路安全管理、增强道路和出行安全性、提高车辆安全性、安全的道路使用者以及撞车后应急工作这五个传统支柱下的战略作为重点, 还包括各种具体方案, 其中涉及私人多用途车辆现代化、机动车

辆检查以及重新启动我国的车辆标准和条例协调委员会等问题。

2019冠状病毒病(COVID-19)大流行凸显了投资多式联运系统的必要性, 因为为减缓COVID-19的蔓延而不得不实施的限制促使人们转而采用自行交通模式。因此, 我们需要使非机动车变得更加安全, 特别是在基础设施优先考虑机动车的主要干道上。我国的交通运输政策在其总体框架内优先重视自行交通, 具体做法是, 发展能够有效而安全地利用非机动车的设施。菲律宾政府在全国各地共修建了563公里的自行车道, 并持续监测这些自行车道的实际状况, 以确保它们得到良好的维护。政府还计划在主要的火车站周围修建5公里长、进出车站的高架人行道, 方便行人通行和进出, 加强其安全。

最后, 菲律宾呼吁协调道路数据的定义和收集, 使我们能够更好地理解有助于减少道路相关死亡人数的政策, 更好地分享和交流道路安全方面的知识和最佳做法。我国的运输政策将运输部指定为运输数据库的存放处, 这将有助于更有效地收集和管理运输数据, 从而有效地制定尽量减少与道路有关的事故和死亡人数的政策。

卡尔蒂女士 (美利坚合众国) (以英语发言): 美国谨表示感谢所有为缔结这项政治宣言(第76/294号决议)而作出不懈努力的参加者, 包括大会主席办公室, 其指导至关重要, 帮助我们达成了共识。

美国高兴地同其他国家一道提请注意全球道路安全并支持第二个2021-2030年道路安全行动十年。我们祝贺大会将这一全球挑战确定为可持续发展的一个至关重要的因素。我们必须认识到我们目前面临的困难情势, 因为这些会议是在我们的一个会员国遭到另一个会员国攻击、其道路和运输基础设施惨遭破坏之时举行的。我们呼吁俄罗斯停止其无理和残暴的战争, 立即撤出乌克兰。

全球道路安全仍然是一项紧迫的公共卫生挑战。在世界范围内, 每年约有135万人死于道路交通事故, 还有数百万人受伤。像许多国家一样, 美国近期也面临道路交通死亡人数不断增加的问题。拜登总统已把需要改善基础设施确定为一个主要优先事项。去年秋季, 政府通过了一项两党基础设施法案。道路安全和气候是该法律的重要内容。今年1月, 皮特·布蒂吉格运输部长启动了《美国运输部国家道路安全战略》。这一旨在大幅减少道路交通伤亡的全面“安全系统”办法把相互补充的保护层编织在一起。

在国际上, 美国积极参加联合国世界车辆法规协调论坛和全球道路交通安全论坛以及国际运输论坛。我们支持世界道路协会努力分享数据、研究、政策、基于科学的法规和其它专门知识。我们继续协助建设全球能力, 以便在全球进行至关重要的监视, 分析道路交通数据, 评估和整合道路交通伤害监视系统, 并利用数据推动决策以及传播调查结果和最佳做法。

就在本周, 布蒂吉格部长发起了“势头(Momentum)”倡议, 这一倡议使我们的国际伙伴有机会获得一套不断增加的资源和技术援助。道路安全是这项倡议的一个重点。美国政府还为最近旨在改善道路安全的国际协作感到自豪, 这一协作把疾病控制和预防中心以及其他伙伴聚集在一起。这一协作部分侧重于学校区域内和周围行人-车辆交通安全。我们还协作建立了一个基于医院的道路交通伤害监视系统。

关于摆在我们面前的政治宣言(第76/294号决议), 我们再次对提及一些法律文书、协议和法规的做法表示关切。提及的许多情况是根据一个区域性的联合国分组织的数据纳入的, 只有为数很少的会员国是该分组织的缔约方。这种提法传达一个错误的印象, 即存在联合国批准的特定类型的标准和法规。美国坚持认为, 各国政府最有资格决定道路安全标准和法规。

最后, 道路安全是可持续发展的最基本考虑因素之一。通过各种手段, 包括增加替代性交通模式, 使道路变得对所有使用者都是安全的, 这必须仍然是我们所有工作的重中之重。

阿尔塔·佩鲁加奇女士(厄瓜多尔)(以西班牙语发言): 我国代表团感谢召开本次高级别会议, 指导各国开展行动、采取措施和作出承诺, 以便在应对道路安全挑战方面取得进展。

正如大会主席和秘书长提醒我们的那样(见A/76/PV.90), 在全球范围内, 道路交通事故每年造成近130万本可预防的死亡和估计5000万人受伤, 成为全球儿童和青年死亡主要原因。在拉丁美洲, 交通事故造成死亡是第二大死亡原因, 行人、骑自行车者和骑摩托车者是主要受害者。这突出表明需要把道路安全作为优先事项, 在有关青少年和弱势群体卫生议程中尤其如此。

厄瓜多尔全面处理道路安全问题。《城市道路安全手册》寻求加强《第二个2021-2030年道路安全行动十年全球计划》的实施, 这是联合国会员国应该做的事情。我国正在作出必要努力, 以减少道路事故造成的伤亡。同样, 我们也在努力推动使用安全、用得起、可企及和可持续的交通运输系统。厄瓜多尔正以这一方式为实现可持续发展目标3和11作出贡献。同样, 我们在建立主要道路安全机构和实施道路安全方案方面取得了进展。

我要强调, 为应对到2030年将交通事故造成的伤亡减少至少50%的挑战, 厄瓜多尔制定了国家安全交通战略和国家可持续城市交通政策。我们还继续开展全国道路安全宣传运动, 其名称为“在你的生活中, 你想把握什么样的方向盘, 这取决于你”。由于机构间和部门间努力, 已经采取行动减少交通事故和实现可持续交通, 但还需要加强国际和区域合作。我们支持联合国各专门机构, 包括人居署, 协作推动全球努力实现安全和可持续交通。这一领域的国际努力应促进把性别平等视角纳入运输和道路安全规划。

最后,厄瓜多尔感到遗憾的是,世界各地的冲突正在造成道路安全状况恶化。因此,我们还敦促停止敌对行动,包括使用爆炸物和轰炸至关重要民用运输基础设施的行为。

裴钟仁先生(大韩民国)(以英语发言):我代表大韩民国欢迎本次全球道路安全问题高级别会议,并认为这将是朝着实现到2030年把道路交通事故造成的死亡和重伤减少至少50%这一目标迈出的重要一步。

我们同大家一道欢迎通过简明扼要和注重行动的《政治宣言》(第76/294号决议),并表示真诚感谢大会主席为取得这一成就发挥了指导性领导作用。此外,我们高兴地看到,根据关于会议举行方式的决议(第75/308号决议),道路安全相关各方,包括非政府组织和学术界,广泛参加本次会议。我们期待继续与他们所有人合作。

我要借此机会介绍韩国应对道路安全挑战的政策。过去五年来,韩国将交通事故死亡人数减少了32%,并正在开展跨领域努力,以便将这个数降至每10万居民5人以下。我现在和大家谈谈三个重点领域。

第一,我们优先关注面向行人、老人和其他弱势群体的交通安全系统,交通事故死亡者有许多属于这些群体。我们在住宅区和购物中心划定了更多方便行人的道路,限速20公里/小时,并强制要求在人行横道前停一下车。我们还划定了更多“银区”,即面向老年人的特别保护区,并加强了安全设施。

第二,我国政府正在加强摩托车和个人代步车,例如电动滑板车和电动平衡车的安全措施,这些车辆在事故中造成的死亡率很高。例如,我们引进了识别摩托车牌照的先进设备,并强制要求验证驾照,要求个人代步车使用者戴好安全帽。

第三,韩国大力投资于智能道路安全管理,例如智能交通系统,该系统已安装在全国100%的高速公路和47%的国道上。因此,我们得以将死亡人数减少30%以上,并大大缩短了发现和应对交通事

故所需的时间。我们还通过帮助发展中国家建立智能交通系统,为它们作出了贡献。最近,我们通过人工智能和物联网等新技术扩大了智能交通系统服务,还推出了智能人行横道系统,为接近人行横道的司机和行人提供自动安全信息。

韩国政府重申需要通过多方利益攸关方合作进一步加强全球道路安全,将不遗余力地根据《2030年可持续发展议程》实现道路安全目标。

塞奥菲利夫人(希腊)(以英语发言):希腊赞同欧洲联盟(欧盟)代表以观察员身份所作发言,我们要以本国的名义补充以下意见。

尽管希腊过去十年交通事故死亡人数大幅下降了54%,但我国仍在道路安全问题上艰难地努力。因此,我们非常重视这个问题,并把它作为政府的优先事项。交通和基础设施部一直在制定一项国家道路安全战略计划,它符合相关的欧洲战略以及《2021-2030年第二个道路安全行动十年全球计划》,该计划旨在到2030年将伤亡人数减少50%。我们想要通过这项国家战略计划达成的目标是使用一套干预措施和行动,利用新技术和有用的工具,大幅减少事故数量。我们设想建立一个国家基金和道路安全观察站,为行动提供资金并监测其有效性。该雄心勃勃的计划为此十年采用了“安全系统”方法,包括采取行动加强基础设施安全、加强车辆安全、让所有道路使用者更安全地使用道路网。

希腊还参与了欧盟道路安全交流项目,该项目的目标是通过支持在加强道路安全方面有巨大潜力的成员国,缩小欧盟成员国之间的道路安全差距。希腊还在为负责整合道路安全关键绩效指标的“欧洲基线”项目做出贡献。此外,《道路交通法》中的新规定涵盖了如何正确使用被称为个人轻型电动车的小型代步车。我们正在起草一个新的框架,对违反《交通法》的行为实施严厉处罚,专门用于保护弱势的道路使用者,如骑车的人,并加强替代交通方式的安全。

我们相信,实施上述重大举措将为欧洲实现到2030年将道路事故造成死亡和重伤数量减少50%的目标作出重大贡献。然而,要采取整体的方法,就要求个人负责任地行动。在路上负责是我们的公民义务。我们的驾驶教育必须更新,我们的责任感必须增强。人们普遍认为,不限制车辆交通的所有负面影响,我们就无法实现可持续发展。因此,需要作出政治承诺,支持采取一系列举措,以便向财政能力较弱的国家供资。

阮芳茶夫人(越南)(以英语发言):我们由衷感谢大会主席召开本次极其重要的会议。

道路事故想必给受害者家庭带来了无法估量的痛苦、悲伤和经济困难。这个造成创伤的问题还占用了其他紧迫的健康和发展挑战的宝贵资源。因此,我们完全支持宣布2021-2030年为第二个道路安全行动十年的决定,也支持它将道路交通伤亡减少至少50%的目标。在这方面,我们要强调以下几点。

第一,联合国关于道路安全的法律文书为各国建立国内法律框架和法规提供了基础。然而,由于大多数文书是几十年前制定的,它们应当在全球、区域和国家各级得到加强和整合,以应对当前和新出现的挑战。第二,由于90%的道路事故发生在中低收入国家,应进一步投资于交通基础设施和能力,以确保世界上这些地区的全球道路安全。在这方面,我们看到,目前各种交通运输互联互通倡议,如东南亚国家联盟互联互通总体规划和全球发展倡议,能够促进这一进程。第三,我们应该通过关于遵守交通规则、使用安全带、戴安全帽和避免酒驾毒驾的教育和提高认识活动,发展安全文化。最后但同样重要的是,通过应用、部署现有和新技术来改善无障碍环境和道路安全的所有其他方面非常重要。因此,发达国家和国际金融机构在转让技术、分享经验和最佳做法以及向发展中国家提供财政支持以实施2021-2030年道路安全行动十年方面可发挥关键作用。

我们越南则通过了《2021-2030年国家道路安全战略》,并展望2045年。该战略旨在将每年因道

路事故而伤亡的人数减少5%至10%,发展安全、现代的环境友好型交通基础设施和交通方式,并在我国公民中培养安全交通的文化。在这些努力中,越南随时准备与国际伙伴加强合作,为实现《2021-2030年道路安全行动十年》的全球目标做出贡献。

我们谨借此机会,感谢世界卫生组织、儿基会和其他伙伴在提高对我国主要道路安全风险因素的认识以及促进采取行动消除这些因素方面提供支持。

科巴先生(印度尼西亚)(以英语发言):我感谢大会主席召开本次全球道路安全问题高级别会议。

道路安全是我们所有人都关心的问题。证据太多了,我们不能不认真关注道路事故带来的不必要的悲剧。仅在印度尼西亚,2019年的事故数量就超过了11.6万起,造成约1760万美元的物质损失和2.5万多人死亡,这比艾滋病毒、营养不良和疟疾造成的死亡人数加起来还要多。然而,我们可以采取务实和具体的行动来帮助防止这些悲剧。在这方面,请允许我分享一些观点。

第一,确保利益攸关方之间的协同作用可以加强道路安全。道路安全的主要推动者之一是私营部门,印度尼西亚的政策考虑到了私营部门的作用,这体现在《2013年道路安全问题总统条例》和最近颁布的《2022年国家道路安全普及计划总统条例》中。这些法规和政策促使主要行为体加强协作,从而在可承受的价格范围内提高了生态安全标准,增加了道路安全管理投资和融资,并建设了更安全的道路。

我要说的第二点涉及发展道路安全文化。教育 and 提高认识对此至关重要,政府必须与民间社会和教育机构合作。自2010年以来,道路安全意识已被纳入印度尼西亚各级国民教育体系。作为国家普及计划的一部分,政府正在全国教育系统中开发关于道路安全议题的具体课程。

我要说的最后一点是，必须让青年参与进来，因为他们是道路的主要使用者。由于互联网和社交媒体，当今的青年是超级互联的一代。由交通部发起的“印度尼西亚青年安全战士”是一个由青年领导的平台。他们正在与大学、私营部门和非政府组织合作，让更多青年参与进来。

印度尼西亚坚决支持为更好地加强道路安全而开展的工作和国际合作。因此，我们期待按照《政治宣言》（第76/294号决议）的规定，在2026年召开道路安全问题后续会议。

萨科维茨先生（波兰）（以英语发言）：波兰赞同欧洲联盟和立陶宛代表所作的发言。我还想以本国代表身份发表一些看法。

今天的会议是一次重要机会，可借以重振政治势头，实现《全球道路安全行动十年》提出的目标，并审查迄今取得的进展。同最近几个月的许多讨论会一样，今天的辩论会因俄罗斯对乌克兰的侵略而受到破坏。这场无端发起的战争正在摧毁我们邻国的民用基础设施，破坏道路、桥梁、火车站、机场和购物中心。它还造成平民伤亡，并对乌克兰的道路造成严重破坏，许多人被迫痛苦地离开家园。这对乌克兰人的安全造成了严重影响，并使我们所有人偏离了实现可持续发展的道路。

确保人民和运输系统的安全对每个国家都至关重要。不幸的是，考虑到这一点，道路交通伤亡是一个严峻的全球现实。我们欢迎今天发言的许多国家加强承诺。

加强道路安全也是波兰的一个优先事项。我们在《2021-2030年国家道路安全方案》中通过的目标是到2030年将道路死亡和重伤人数减半。由于道路基础设施的现代化和波兰最近实行的监管改革，2021年的道路死亡人数与2018年相比减少了20%以上，重伤人数减少了近30%，道路事故总数减少了28%。波兰的立法改革包括加强行人保护。这方面的改善是显而易见的，涉及行人和骑自行车者的事故数量已经有所减少。其他监管改革包括禁止在过

马路时使用移动设备，规定车辆在公路和高速公路上保持最小距离的义务，在建筑区统一限速，以及增加对交通违规行为的罚款。我们也通过各类教育和宣传运动促进道路安全。

我要说的最后一点是关于现代交通技术，这些技术有可能大大提高交通系统的效率，加强道路安全和整体出行舒适度。它们的应用也有助于减少运输部门对自然环境的负面影响。波兰目前正在开发智能交通系统，引入所谓的国家接入点。国家道路和高速公路总局——波兰管理国家道路和高速公路的实体——实施这些系统，可以实时收集和分析停车服务、道路安全和交通信息方面的数据。该系统覆盖的网络将逐步扩大。

最后，我们随时准备分享我国在加强道路安全方面的国家经验，并为这方面的国际努力做出贡献。

格拉·塔马约夫人（古巴）（以西班牙语发言）：我们谨感谢大会主席及其办公室努力筹备本次高级别会议并准备今天通过的《政治宣言》（第76/294号决议）（见A/76/PV.90），该《宣言》对于2021-2030年第二个道路安全行动十年非常重要。我们也要感谢科特迪瓦和俄罗斯联邦常驻代表促进《政治宣言》草案的谈判。该《宣言》是应对基本道路安全挑战的路线图。然而，其有效实施将需要各国政府作出承诺并承担责任。

今天，道路事故夺去的生命比许多疾病还多。为了减少其负面影响，加强国际合作也至关重要。最近发起的全球发展倡议也可以成为实现本次高级别会议目标的工具，该倡议的一个重点领域是合作发展交通基础设施。

在古巴，政府和地方当局都有努力改善本国道路安全的明确意愿。《道路安全法》，对道路安全政策有影响的各部通过的补充规定，以及包括250多项符合可持续发展目标和第二个道路安全行动十年的行动的《2030年国家道路安全战略计划》，构成了支撑政府各级在这一领域努力的框架。此外，为

了提升民众的交通风气，并培训道路使用者负责任地行事，优先制定了一项传播战略，其中涉及道路教育和驾驶学校，以培训新司机，并为职业司机提供重新认定资格培训。

正如我们通过的政治宣言所指出的那样，道路安全是一个紧迫的公共健康和发展优先事项。有鉴于此，我们不能不提到美国对古巴实施的经济、贸易和金融封锁所造成的限制，这也影响到道路安全。能否获得资金以进入国际市场和获取被动的道路安全保护手段等方面，是导致交通事故以及为事故发生埋下隐患的风险因素。

最后，我们重申致力于道路安全，并欢迎将于2026年举行的关于这一议题的高级别会议，这将使我们能够审查在实现与这一问题相关的可持续发展目标方面取得的进展情况。

西蒙诺维奇先生（克罗地亚）（以英语发言）：正如我们今天听到的那样，每年有135万人死于交通事故，5000多万人受重伤。这些交通事故大多涉及年轻人，90%以上发生在发展中国家。

联合国道路安全基金力求通过建立全面的国家道路安全方案，到2030年将道路事故死亡率和重伤率降低50%。这将是一项巨大的人道主义成就，会产生非常积极的社会和经济影响，克罗地亚对此表示坚决支持。因此，克罗地亚共和国将在2023年向联合国道路安全基金捐助20万欧元。为联合国道路安全基金的活动捐款是我们展示国际团结，特别是与发展中国家团结的机会。克罗地亚也直接受益于联合国道路安全基金的活动，《全球道路安全行动计划框架》所载的这些活动的指导方针体现在我们的2021-2030年国家道路安全计划中，该计划是加强我们道路安全的战略文件。

最后，我们认为，本次高级别会议和通过的政治宣言（第76/294号决议）将有助于创造积极势头。我们期待克罗地亚共和国内政部和联合国道路安全基金之间继续开展良好合作。

代理主席（以英语发言）：在请行使答辩权的发言者发言之前，我提醒各位成员，第一次行使答辩权的发言以十分钟为限，第二次以五分钟为限，各代表团应在自己的座位上发言。

我现在请俄罗斯联邦代表发言。

康斯坦丁诺波夫斯基先生（俄罗斯联邦）（以俄语发言）：一些代表团把为国际携手努力而召开的本次会议用作将一切政治化和进行破坏的舞台，对此我们并不感到惊讶。我们不会被拖入对在乌克兰开展的特别军事行动的实质和原因的讨论。这不是今天议程上的项目，我们已经对此作了多次详细解释。然而，我们认为，我们必须对立陶宛代表以包括乌克兰、美国和波兰在内的国家集团的名义所作的发言表示明确反对。

我们要指出，当民用基础设施被蓄意用于军事目的时，就可能遭到破坏。我们还要指出，乌克兰军方出于军事目的，经常炸毁桥梁并在道路上布设地雷。此外，对于2014年以来针对顿巴斯民用基础设施和民众的火炮和迫击炮袭击或使用多管火箭炮一事只字未提。也没有提到道路、个人和公共车辆以及公共交通站遭受的破坏，没有提到卢甘斯克和顿涅茨克的受害者，更不用说基辅多年以来对顿巴斯实施的交通封锁。

但这并不令人惊讶。令人惊讶的是，使南斯拉夫、阿富汗、伊拉克、叙利亚、利比亚——我还可以继续列举下去——遭受炮击和其他侵略性军事行动的国家认为有权在这个大会堂发出声音。他们应该先看看自身的历史记录。我们认为，通过将今天所讨论的国际携手努力的问题政治化来分散大会的注意力是极不具建设性的，因此我们不想继续参与其中。

代理主席（以英语发言）：我们已经听取了本次会议最后一位发言者的发言。大会将于明天即2022年7月1日下午4时30分在本大会堂继续举行高级别会议全体会议部分，继续听取发言。

下午6时散会。