

## 聯合國秘書長道路安全特使訪問東非（5 月 29 日至 6 月 8 日）以支持新的出行舉措

[以下原文源於 2023-05-30](#)

免責聲明：以下轉載文章，所發內容不代表本平台立場。



在本月早些時候訪問西非（塞內加爾和科特迪瓦）後，特使讓·托德將訪問埃塞俄比亞（5 月 29 日至 31 日）、肯尼亞（6 月 1 日至 5 日）和津巴布韋（6 月 6 日至 8 日），與各國部長和官員會面。公共和私營部門以及非政府組織的代表，倡導有效實施《[2021-2030 年道路安全行動十年全球計劃](#)》，該計劃旨在到 2030 年將道路上的受害者人數減少一半。

此次訪問的目的還在於評估聯合國道路安全績效審查（RSPR）[埃塞俄比亞（2020 年）](#)和[津巴布韋（2022 年）](#)之後的進展情況。

這些審查是聯合國歐洲經濟委員會([UNECE](#))和聯合國非洲經濟委員會([UNECA](#))的一項倡議，得到了特使的大力支持，旨在協助各國政府確定最基本的道路安全優先需求，並提出加強道路安全管理能力的建議。

6 月 6 日在內羅畢，特使將與肯尼亞共和國第一夫人 Rachel Ruto 女士閣下以及聯合國人居署執行主任 Maimunah Mohd Sharif 女士一起參加在內羅畢舉行的高級別自行車騎行活動。在內羅畢舉行[第二屆聯合國人居大會](#)之際，與肯尼亞政府、媽媽行善倡議、媽媽自行車運動合作，並得到聯合國道路安全基金的支持。該活動旨在激勵官員們認識到自行車運動是首都的一種適當的出行方式，並讓他們了解自行車手面臨的挑戰和機遇。

特使的這次訪問也將是一次了解[聯合國道路安全基金（UNRSF）](#)在該地區項目成果的機會。由聯合國無國界醫生組織資助的項目“[為非洲道路使用者提供更安全的街道](#)”由聯合國人居署、環境署、聯合國非洲經濟委員會和聯合國兒童基金會牽頭，正在改善埃塞俄比亞、肯尼亞、盧旺達、莫桑比克和幾內亞的行人和

騎自行車者的道路安全。迄今為止，在埃塞俄比亞，為交通當局舉辦了自行車共享培訓，阿瓦薩市長要求地方當局研究無車日和區域。與此同時，在肯尼亞，舉辦了一個《我的世界》研討會——用於城市設計的數字樂高——隨後進行了戰術性城市化干預，以測試弱勢道路使用者開發的設計，並在去年基蘇木舉行的非洲城市峰會上進行了展示。

“大部分道路交通死亡發生在非洲，首當其衝的受害者是年輕人。作為據預測，[到 2050 年，至少有三分之一的新生兒將在非洲出生](#)，利益相關者和政府必須加速採取戰略行動”，特使強調說。

### 道路交通事故主要影響最弱勢群體

道路交通事故是非洲青少年死亡的主要原因。在全球範圍內，非洲約佔道路交通事故受害者人數的 25%，而該大陸的汽車保有量僅佔世界的 2%。撒哈拉以南非洲是受影響最嚴重的地區，[居民死亡率為 27/100,000](#)，是歐洲平均水平 [9/100,000](#) 的三倍。世界平均水平是 [18/100,000](#)。

根據世界銀行的數據，埃塞俄比亞的死亡率為[每 10 萬居民 28 人](#)。汽車乘員是該國最脆弱的道路使用者，佔 [2018 年道路死亡人數的近 52%](#)。行人是該國第二大最脆弱的道路使用者群體，[死亡人數高達 33%](#)，其中城鎮道路交通死亡人數所佔比例最大。公共汽車和商用車（卡車）造成的道路交通死亡人數極高，佔 [2018 年該國致命事故的近 65%](#)。

根據世界銀行的數據，肯尼亞的死亡率為[每 10 萬居民 28 人](#)。2015 年 1 月至 2020 年 1 月，該國每月死亡人數[增加 26%](#)，同期受傷人數[增加 46.5%](#)。[行人佔道路死亡人數的大部分（37%）](#)。[其他弱勢道路使用者是後座乘客和摩托車手 \(boda-boda\)](#)。

津巴布韋是世界上死亡率最高的國家之一，[每 10 萬居民就有 41 人死亡](#)。2016 年交通事故死亡人數中，平均有 25% 是由無證或不合格的駕駛員造成的。94% 的道路碰撞事故和死亡和受傷是由於人為失誤造成的，而不是由於車輛缺陷 (5%) 或道路環境 (1%)。

### 解決整個系統並重新思考移動性

酒後駕駛、超速、困倦、疏忽、不使用安全帶和頭盔、疏忽和不遵守交通法規是非洲道路交通事故的主要原因。車隊和公共交通的老化、假牌照、處罰不執行以及技術檢查不夠嚴肅也是道路交通事故的主要原因。

解決國家一級道路安全問題的核心解決方案屬於安全系統方法，該方法考慮改進管理、更安全的道路、車輛和道路使用者，以及更好的碰撞後響應。隨著非洲城市人口快速增長，城市交通基礎設施服務對於改善流動性和增加機會至關重要。道路安全數據的管理也是更好地設計出行政策的關鍵。

需要實施的解決方案包括需要加強對傷者的醫療服務、遵守《[非洲道路安全憲章](#)》、《[聯合國道路安全基本公約](#)》以及需要加強公眾意識宣傳活動。

還有必要保護最脆弱的道路使用者，即行人和騎自行車的人，他們往往也是最貧窮和最年輕的人。[非洲騎自行車者和行人死亡比例最高，佔道路死亡總數的44%](#)。步行仍然是埃塞俄比亞的主要交通方式，包括亞的斯亞貝巴，步行佔所有出行的54%。但與許多非洲國家一樣，許多街道缺乏連續的人行道和安全的騎行設施。我們剛剛結束主題為#RethinkMobility 的[聯合國全球道路安全週](#)，[現在是非洲抓住機會投資於所有人的安全和可持續交通解決方案的時候了。](#)

除了人類悲劇之外，道路交通事故還使各國陷入貧困的惡性循環。根據世界銀行的數據，道路交通事故造成的損失佔[埃塞俄比亞年國內生產總值的8.8%](#)、[肯尼亞的9.1%](#)和[津巴布韋的13.3%](#)。重新思考流動性和投資道路安全的另一個原因。

[津巴布韋的](#)上一次 RSPR 確定了四項優先乾預措施：(a) 加強道路安全管理；(b) 提高國家道路安全牽頭機構的能力；(c) 道路事故數據庫，改進統計指標和分類數據，以及 (d) 事故後護理響應和協調系統（建立牽頭協調機構）。最後，關於 2021-2030 年的前進方向，建議制定一項十年國家道路安全戰略和行動計劃，以改善津巴布韋的道路安全。特使的訪問將是評估這些領域進展的機會。

[埃塞俄比亞 RSPR](#) 的一項建議是，政府應優先考慮解決該國道路安全機構能力不足的問題，包括為道路安全提供更多可持續融資。它還建議加強道路交通立法和其他相關法規，例如駕駛執照指令。建立事故數據管理系統對於在該國引入循證干預措施也至關重要。

## 埃塞俄比亞的新交通舉措

埃塞俄比亞政府已承諾採取更公平的方法來滿足所有公民的出行需求。2020 年 6 月，交通運輸部在聯合國環境署、聯合國人居署、聯合國無國界醫生組織和 ITDP 的支持下啟動了《2020-2029 年非機動交通戰略》，這是一項旨在促進步行和自行車作為主要交通方式的國家政策。埃塞俄比亞社區在政府支持下也發起了名為“Menged Le Sew”的開放街道運動，意思是“人民的街道”。這是一項每月一次的倡議，旨在通過關注健康積極生活、可持續流動性、社會凝聚力和

安全街道的重要性，解決快速城市化帶來的一些後果。無車日在改變公民和政策制定者的思維方式方面發揮著重要作用。

### 車隊的陳舊需要特別關注

二手車佔埃塞俄比亞車隊的 85% 以上，其中許多不具備基本的安全功能。根據津巴布韋共和國警察局（ZRP）和中央車輛登記處（CVR）的數據，2011 年至 2019 年間，進口二手公共和私人車輛數量從 80 萬輛增加到 150 萬輛

聯合國道路安全基金正在投資一個在非洲進口更安全、環保車輛的項目。 該倡議與政府部門、私營部門和民間社會合作，支持非洲二手車進出口監管，特別是車輛法規和技術檢查或防抱死制動系統。2021 年，該項目為歐盟委員會於 2023 年通過的改善廢物運輸法規的提案做出了貢獻。