

聯合國秘書長道路安全特使訪問拉丁美洲（8 月 21 日至 9 月 1 日），呼籲動員起來以實現更安全的旅行

[以下原文源於 2023-08-21](#)

免責聲明：以下轉載文章，所發內容不代表本平台立場。



特使讓·托德將訪問宏都拉斯（8 月 21 日至 22 日）、薩爾瓦多（8 月 23 日至 24 日）、巴西（8 月 26 日至 29 日）和巴拉圭（8 月 30 日至 31 日），會見部長和公眾和代表私營部門和非政府組織，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。

道路交通事故是拉丁美洲青少年死亡的主要原因。[在全球範圍內，拉丁美洲和加勒比海 \(LAC\) 國家報告每 10 萬人口中有 17 人死於道路交通事故，幾乎是歐洲平均水平 9/100,000 的兩倍。](#)

特使的訪問也將是一次了解[聯合國道路安全基金 \(UNRSF\)](#) 在該地區的項目進展情況的機會，該項目旨在促進非機動出行，以及使用公共交通來幫助減少道路交通事故，該地區交通擁堵、環境惡化。

「道路交通事故是拉丁美洲兒童的主要殺手之一。這是不可接受的。我們需要建造以兒童和青少年為中心的城市，以確保他們所有人都能獲得安全和可持續的出行」，特使強調。

道路交通事故是一個公共衛生問題...

根據世界銀行的數據，薩爾瓦多的道路死亡率為[每 10 萬居民 22.2 人](#)。行人佔[道路死亡人數的近 50%](#)。國家當局強調了一些進展，由於加強了反興奮劑檢

查站的監管和控制司機的速度以及執行駕駛法規，2021 年交通事故減少了 6%。該國的主要風險因素是不遵守規則、駕駛員分心、不保持距離、穿越車道和醉酒駕駛。

2022 年，[道路交通事故成為宏都拉斯暴力死亡的第二大原因](#)，僅次於謀殺案。根據世界銀行的數據，宏都拉斯的死亡率為[每 10 萬居民 16.7 人](#)。該國報告稱，2022 年，交通事故傷害死亡的主要受害者是駕駛和行人（分別為 49% 和 28%）。85% 的受害者是男性，其中 [18 歲至 30 歲的男性佔所有死亡人數的 30%](#)。59% 的道路交通事故死亡發生在週五至週日，近 40% 的事故發生在夜間（晚上 7:00 至晚上 11:00）。

在巴西，死亡率為[每 10 萬居民 19.7 人](#)。機動兩輪和三輪車的騎士在該國道路上面臨的風險最大。近年來，巴西城市的[交通事故減少](#)，透過媒體宣傳和加強執法，一些城市的酒駕現象也減少。這些趨勢令人鼓舞，但還需要做更多工作來提高道路安全意識，並在國家和地方層面動員更多投資和行動。

根據世界銀行的數據，巴拉圭的死亡率為[每 10 萬居民 22.7 人](#)。與世界上許多國家一樣，道路交通事故是 5 至 29 歲青少年死亡的主要原因，而[道路交通事故造成的傷害在過去 5 年增加](#)。據[國家交通和道路安全局（ANTSV）](#)稱，2023 年第一季巴拉圭道路上有 248 人死亡、1,531 人受傷。71% 的受害者屬於 18-29 歲年齡段，是國家的正向力量。致命事故的首要原因是與車輛碰撞，其次是摩托車碰撞、自行車碰撞，然後是行人碰撞。

.....以及經濟和發展問題

除了人類悲劇之外，道路交通事故也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巴拉圭 GDP 的 7.5%、宏都拉斯 5.5%、巴西 6.6% 和薩爾瓦多 7.4%。重新思考流動性和投資道路安全的另一個原因。

特使強調：「鑑於其經濟成本，道路交通事故正在危及整個永續發展議程。這意味著各國無法獲得數億美元來投資醫院和公共衛生系統等基礎設施（永續發展目標 3）；學校和大學（SDG 4）；水和衛生設施（SDG 6）；能源（SDG 7）或住房（SDG 11）；更不用說創造就業機會（SDG 8）、環境保護（SDG 15）和氣候行動（SDG 13）」。

解決整個系統問題並重新思考移動性

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。隨著拉丁美洲和加勒比地區城市人口的快速增長，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。道路安全資料的管理也是更好地設計出行政策的關

鍵。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。

聯合國道路安全基金正在投資一個名為「[促進巴拉圭道路安全和永續交通](#)」的項目，該項目於 2021 年啟動，旨在促進非機動出行以及使用公共交通來幫助減少道路交通事故、交通擁堵和環境退化。該計畫由國家道路安全機構（[Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial \(antsv\)](#)）和聯合國兒童基金會牽頭，也將有助於減少青少年受傷人數。

UNRSF 還資助實施了一個題為「[加強巴西帕拉州道路交通執法](#)」的項目，該項目由拉丁美洲和加勒比經濟委員會 (ECLAC) 管理，並在帕拉州交通部的支持下實施。該計畫使帕拉州能夠擴大對交通人員的培訓，從而加強對道路的執法行動和乾預措施。該計畫使每月交通執法檢查數量從 1,200 次增加到 2020 年的 2,136 次。也將呼氣測醉器測試的使用量從 360 次增加到 2020 年的 837 次。該計畫有助於降低帕拉州的交通死亡率從 17.03 到 15.64/100,000 人。

編輯須知

聯合國為解決全球道路安全問題投入了大量資金。繼「2011-2020 道路安全行動十年」之後，聯合國大會於 2020 年 8 月通過了一項關於「改善道路安全」的決議，重申了將全球交通死亡和受傷人數減半以及提供道路安全的承諾。到 2030 年為所有人提供安全、負擔得起、無障礙和可持續的交通系統。2021 年 10 月，世界衛生組織和聯合國各區域委員會與聯合國道路安全協作組織的合作夥伴和其他利益攸關方合作，制定了《[全球計畫 2021-2030 年道路安全行動十年](#)》，作為支持實施 2021-2030 年道路安全行動十年及其目標的指導文件。

2022 年 7 月，道路安全界在紐約召開了聯合國大會首次改善全球道路安全高級別會議，一致通過了題為「改善全球道路安全高級別會議政治宣言」的文本。全球道路安全」。

為了激勵跨部門行動並提高道路安全的知名度，聯合國秘書長潘基文於 2015 年任命讓·托德為[道路安全特使](#)。2017 年和 2021 年，新任聯合國秘書長安東尼奧古特雷斯再次確認了他的這一職位。2018 年，特使與 14 個聯合國組織一起發起了聯合國道路安全基金 (UNRSF)。身為聯合國特使，托德先生除此之外，還致力於動員持續的政治承諾，將道路安全作為優先事項；倡導並提高對聯合國道路安全法律文件的認識；分享該領域既定的良好做法；努力透過公共、私營和非政府部門之間的戰略夥伴關係籌集足夠的資金。