



第六十二届会议

临时议程* 项目 48

全球道路安全危机

加强全球道路安全

秘书长的说明

秘书长谨此转递世界卫生组织同各区域委员会以及联合国道路安全协作机制的其他伙伴机构协商编写的关于加强全球道路安全的报告。

* A/62/150。



世界卫生组织同各区域委员会以及联合国道路安全协作机制的其他伙伴机构协商编写的关于加强全球道路安全的报告

摘要

本报告由世界卫生组织同各区域委员会以及联合国道路安全协作机制的其他伙伴机构协商编写，提供了执行大会题为《加强全球道路安全》的第 60/5 号决议所提建议的最新情况。报告叙述了过去两年国际合作开展的宣传努力帮助在国家和国际一级提高了对道路安全的认识。报告介绍了这一期间开发的一批技术产品，如投入使用，将很可能减缓道路交通死亡和伤残人数的上升趋势。报告最后提出了若干促进采取经证明能在国家一级加强道路安全的有效措施的建议供大会审议。

目录

	段次	页次
一. 导言	1-7	4
二. 联合国道路安全协作机制	8-9	5
三. 联合国道路安全协作机制的产品	10-31	5
A. 提供技术支持	10-12	5
B. 政策	13-16	6
C. 宣传	17-26	7
1. 第一届联合国全球道路安全周	17-23	7
2. 其他宣传活动	24-26	8
D. 区域会议	27	9
E. 数据收集和研究	28-29	10
F. 财政支持	30-31	10
四. 结论和建议	32-40	10

一. 引言

1. 道路交通伤害是主要的公共保健问题，也是在全世界造成伤亡和残疾的主要原因之一。交通事故每年导致近 120 万人死亡，数百万人受伤或残疾。这些事故大多发生在发展中国家的城市地区。道路交通伤害是全球 10 至 24 岁人口的首要死亡原因。

2. 道路交通伤害不仅是一个重大的保健问题，也可能使许多国家的发展出现倒退。对于家庭而言，这种伤害可以造成严重的经济负担。受害家庭通常必须承担医疗和康复的直接费用，并且因受害人无法继续挣钱或应医务人员的要求改换工作而蒙受间接损失。在国家一级，道路交通伤害对保健和康复系统的直接冲击及其造成的间接损失，成为国家经济的沉重负担。在低收入和中等收入国家，道路交通事故每年造成的损失估计在 650 亿到 1 000 亿美元之间——超过每年收到的发展援助总额。

3. 但是，道路交通伤害是可以避免的。应做好预防，针对一些已被确认会导致交通伤害的因素采取行动。这些因素包括行驶速度不妥和超速、不使用安全带和儿童安全设施、酒后驾车、两轮机动车驾驶员不戴头盔、道路基础设施设计不当或保养不良、车辆老化及保养不佳或缺乏安全性能。为消除这些风险因素而采取的监管措施和其他行动，使许多国家的交通事故大幅度降低。提供受伤急救服务也被证明能在降低道路交通事故的负面影响方面发挥重要作用。同样，世界各国的经验表明，成立道路安全主导机构并对全国道路安全形势作出准确评估，是有效解决道路交通伤害问题的重要步骤。

4. 在 2004 年世界卫生日，世界卫生组织（卫生组织）和世界银行联合发表了《预防道路交通伤害世界报告》。报告强调了许多部门可在预防道路交通伤害方面发挥的作用，阐述了预防道路交通伤害的基本概念、道路交通伤害的规模 and 影响、主要的决定因素和风险因素，以及有效的干预战略。因此，报告既是一个宣传工具，也是一份技术文件，其中载有为各国解决道路交通伤害问题提出的六项重要建议。

5. 2004 年 4 月，大会通过了题为《加强全球道路安全》的第 58/289 号决议，承认联合国系统应支持各国努力解决全球道路安全危机。决议邀请卫生组织同各区域委员会密切合作，担任联合国系统道路安全问题的协调机构。决议还强调需要进一步加强国际合作，在考虑到发展中国家需要的情况下处理道路安全问题。

6. 2004 年 5 月，世界卫生大会通过 WHA 57.10 号决议，接受联合国大会关于卫生组织担任道路安全问题协调机构的邀请。这项关于道路安全和卫生问题的决议还呼吁会员国把道路安全作为公共健康问题加以优先重视，并采取步骤执行在减少道路交通伤害事故方面行之有效的措施。

7. 2005年10月，大会通过了第60/5号决议，进一步呼吁会员国加大对预防道路交通事故伤害的关注力度。大会在决议中邀请各区域委员会和卫生组织共同举办第一届联合国全球道路安全周（2007年4月23日至29日），并邀请会员国把每年11月的第三个星期日作为世界道路交通事故受害者纪念日。

二. 联合国道路安全协作机制

8. 根据大会分配的协调任务，卫生组织三年来同各区域委员会密切配合，协助成立了一个由联合国和其他国际道路安全组织组成的小组——现称为“联合国道路安全协作机制”。截至2007年6月，小组成员包括联合国系统的八个机构，即卫生组织、世界银行、联合国五个区域委员会和联合国儿童基金会（儿童基金会）。另外，从事道路安全工作、具有广泛技能和经验的29个国际机构也派出代表参加。来自运输、卫生和安全部门的参加组织（政府、非政府组织、捐助方、研究机构和私营部门）所代表的部门之多和范围之广，证明这一协作努力已经得到广泛支持。

9. 协作机制每半年召开一次会议，到目前为止已召开六次会议。每年的会议尽可能在日内瓦卫生组织总部和一个区域委员会的所在地轮流召开。协作机制参与方协商一致制订的目标是，促进联合国系统各机构和其他国际伙伴机构的国际合作（包括在区域一级的），执行大会第58/289号决议和《预防道路交通伤害世界报告》中的建议，从而支持国家方案。还为此确定了实现这项目标的若干具体目标，其中包括评估各国的道路安全状况和解决道路安全问题的现有设施、加强对道路安全有效干预措施的指导和支持、为解决道路安全问题提供能力建设、倡导和鼓励对道路安全提出要求、加强全球和区域道路安全协调、以及改善联合国车队的安全以保证所有道路使用者的安全。为此已成立了若干个工作组，以落实这些具体目标。

三. 联合国道路安全协作机制的产品

A. 提供技术支持

10. 协作机制合作伙伴编写了题为“如何做”的系列手册，指导各国执行《预防道路交通伤害世界报告》中提出的建议。这些手册既切实可行又便于读者使用，以循序渐进的方式对执行具体的干预工作提供了指导。手册由四个伙伴（世界卫生组织、全球道路安全伙伴关系、国际汽车联合会汽车与社会基金和世界银行）合作编写，但是也广泛采纳了协作机制其他成员的专门知识。两本手册已经编写完毕，一本为佩戴头盔方案；另一本为减少酒后驾驶方案。协作机制正在编写其它专题的手册，如控制车速不当或超速；使用安全带和儿童安全设施；成立道路安全主导机构；收集道路交通伤害数据的方式；以及安全道路基础设施准则等。

11. 协作机制伙伴在编写了使用头盔与酒后驾驶的最佳做法指南之后，开始在全球发布与实施这些做法。例如：在柬埔寨、老挝民主共和国、泰国和越南举办了头盔使用研讨会，研讨会由各国政府与全球道路安全伙伴关系、亚洲预防伤害基金会、国际残疾协会、世界卫生组织和其它伙伴合作组织，由全球道路安全倡议出资举办。研讨会的参与者有来自各个部门的利益攸关者，会议的目的是请与会者制定使用头盔国家行动计划。发布会和研讨会的工作之一是进行项目国家的情景研究。研究内容包括：收集有关头盔使用率的数据与信息，评估知识、市场和标准，并提出一系列供审议的适当行动。手册已经译为当地语文并在当地出版。在全球道路安全倡议的支持下，全球道路安全伙伴关系正在组织培训，以提高地方警察的执法能力；同时也在筹备公众教育活动，以期促进公众对于使用头盔和酒后驾驶的认识。

12. 为了实现协作机制提高联合国和其他参与组织车队安全的目标，已经采取了许多措施。例如：车队论坛的车队安全培训计划即将推出，目的是鼓励援助和发展机构将人员道路安全作为优先工作，并且实施政策与战略，减少组织内部人员的道路交通事故。此外，其它合作伙伴与大型多国公司合作，研究如何推出减少道路交通事故战略，并寻求衡量与比较各组织进展的方式。希望此类项目能够成为车队安全最佳做法指导的一部分。

B. 政策

13. 2007年5月，世界卫生大会通过了第一项关于紧急治疗系统的决议。在WHA 60.22号决议中，世界卫生大会请各国政府注意加强院前护理和创伤急救系统（包括大规模灾难伤亡事件管理），并列举了政府可以采取的多项措施。此外，世界卫生大会要求世界卫生组织加强对各国的支持力度。决议将成为加强创伤急救系统的基础。

14. 2006年6月，全球道路安全委员会在伦敦发布了题为“使道路安全：可持续发展的新重点”的报告。该委员会是2005年由国际汽车联合会汽车与社会基金成立的，由北大西洋公约组织前秘书长罗伯特爵士担任主席。报告以《预防道路交通伤害世界报告》为基础，倡导对建议的实施给与更多支持。报告将道路安全看作一个发展问题，目的是使该问题进入政策制定者的视野。报告的具体目标是提高和保持10年期内道路安全工作的资金，增加道路基础设施项目中道路安全的专项拨款。报告还建议近期在联合国主持下召开一次道路安全问题部长会议，会议之后由各国组织一系列政策讨论。

15. 欧洲经济委员会的道路交通安全工作队一直在修订道路交通综合决议。为了提高道路安全，在决议中道路交通安全工作队就法律无约束力的问题向政府提出建议，还提供了比《维也纳道路交通公约》以及补充公约的欧洲协定更具体的细节规定。在此背景下，道路交通安全工作队通过了新的条款，包括酒后驾驶；提高自行车、摩托车和轻便摩托车安全；提高安全带使用；行人安全和夜间

驾驶等内容。有关以下方面的条款还在继续调整：驾驶执照、通讯、道路安全宣传、日行灯、速度、手机、儿童安全、急救包内容、与机动车种类和驾驶教学相关的特殊规则等。世界车辆法规协调论坛也通过了欧洲经委会和全球的许多新的法律条款的内容，以提高全世界机动车和摩托车的安全。

16. 亚洲公路网政府间协议于 2005 年开始生效，协议的各缔约方都承诺充分考虑道路安全问题。2006 年，《关于改善亚洲及太平洋道路安全的部长宣言》发表，宣言的目标包括拯救 60 万人的生命；在 2007 年至 2015 年期间在亚洲及太平洋地区预防 60 万人的严重交通伤害。2007 年 5 月，亚洲及太平洋经济社会委员会（亚太经社会）通过了第 63/9 号决议，鼓励成员国和相关成员继续执行上一年部长宣言提出的建议。

C. 宣传

1. 第一届联合国全球道路安全周

17. 大会第 60/5 号决议请各区域委员会和世界卫生组织共同举办第一届联合国全球道路安全周，作为全球、区域和国家活动的平台，提高人们对道路安全问题的认识，并在日内瓦召开第二次全球道路安全利益有关者论坛。

18. 2007 年 4 月 23 日至 29 日举办了第一届联合国全球道路安全周。安全周的重点是青年道路使用者，旨在提高对道路交通伤害的社会影响的认识，强调儿童和青年面临的风险，并促使针对头盔、安全带、酒后驾车、超速行驶和能见度等主要因素采取行动。

19. 为安全周编制和印发了许多技术性文件。题为“青年与道路安全”的世卫组织报告提供新数据介绍了 25 岁以下人口中道路安全问题的严重程度，并强调了减少该群体道路交通伤害的具体可实施的措施。在区域一级，也有大量文件强调了与不同区域有关的道路安全问题的各个方面，其中包括联合国欧洲经济委员会发布的题为“欧洲经济委员会国家的国家道路安全运动框架”的文件。红十字会与红新月会国际联合会与全球道路安全伙伴关系合作，在安全周期间，发行了一份题为“道路安全实用准则：国家红十字会和红新月会工具包”的新出版物。

20. 作为安全周的一项重要全球性活动，世界道路安全青年大会于 4 月 23 日至 24 日在日内瓦联合国总部举行。100 个国家的 400 多名青年参加了会议。青年借此次大会提供机会分享经验，并创建了全球青年道路安全倡导者网络。青年代表们制定通过了《道路安全青年宣言》，并同意商定了大会后续行动十点执行计划。世界青年大会闭幕时，他们把《宣言》提交给了大会主席哈亚·拉希德·阿勒哈利法。青年大会还宣布了以道路安全为主题的短片竞赛和青年散文竞赛的结果，前者由非政府组织激光欧洲和国际道路安全组织协调举办，后者由儿童基金

会发起。得以举办，欧洲联盟委员会、国际汽车联合会汽车与社会基金以及荷兰、挪威和意大利政府提供了为世界青年大会财政捐助。

21. 青年大会在青年中间形成的势头迅速促成了一些切实成果。最明显的一点，它促使建立了国际青年网络，参与者有意努力解决本国的道路安全问题，并正在以电讯方式交流意见和经验。许多青年代表在回国后都立即采取措施执行《宣言》。例如，加拿大的代表设立了国家青年委员会，以便日后开展道路安全方面的工作；赞比亚代表把《宣言》提交给所有相关部门（卫生部、社区发展部和交通部）并被委派开展多项后续行动；在阿尔及利亚，国家报纸刊登了《宣言》；在伯利兹，教育部同意把道路安全问题纳入小学和中学课程。

22. 全球道路安全论坛在日内瓦举办了第二次全球道路安全利益有关者论坛。论坛汇集了联合国代表、各部部长、国家交通、卫生、执法和对外关系部门的代表、非政府组织的利益攸关方及私营部门。参与者表示支持联合国道路安全协作机制、委员会关于全球道路安全的报告、世界银行全球道路安全基金以及联合国主持的全球道路安全问题部长级会议。

23. 在第一届联合国全球道路安全周期间，世界各地举办了上百次国家和区域性活动，其中包括：欧洲联盟委员会在布鲁塞尔举办的第一个欧洲道路安全日，30多个国家的400名青年参加了活动；“使道路安全”运动在伦敦组织的争取更安全道路集合运动；在日本京都举办的“以亚洲市长政策对话促进无害环境的可持续城市交通”；亚洲预防伤害基金会在越南举办的佩带头盔运动；地方伙伴为土耳其的学校编制了道路安全教育方案；中国道路安全问题多部门论坛；全球道路安全伙伴关系在加纳和纳米比亚发行酒后驾车问题良好做法手册；国际残疾协会在柬埔寨组织的颁布新道路交通法的活动；澳大利亚开展的“星期五无死亡”运动；以及在阿布扎比通过的《道路安全问题部长宣言》。

2. 其他宣传活动

24. “使道路安全”运动是一项全球性宣传战略，它旨在提高对道路安全问题的认识，同时强调必须把道路安全作为一个发展问题来看待。根据报告《使道路安全：可持续发展的新优先事项》的建议，该运动强调了道路死亡事故造成的经济和生命损失，并主张必须增加该领域的投资。全世界的许多名人和领袖都郑重签名，参加了这项运动，其中包括：支助这项运动的大不列颠及北爱尔兰联合王国前首相托尼·布莱尔，以及大主教德斯蒙德·图图，他在非洲在南非发起使道路安全运动期间，呼吁政治领袖和八国集团针对道路安全问题采取行动。

25. 大会第60/5号决议请会员国和国际社会确认每年11月第三个星期日为世界道路交通事故受害者纪念日。在过去几年里，全球越来越多的国家在当天举办活动，有宗教间仪式，有植树纪念，也有利用媒体更多地报道和关注道路交通事故受害者及其家庭。美利坚合众国等国，已开始研究在国家一级正式承认世界道路

交通事故受害者纪念日的可能性。为援助各国规划纪念日活动，欧洲道路交通事故受害者联合会与世卫组织编制了一份题为“世界道路交通事故受害者纪念日：组办人指南”的指导说明。此外，国际道路旅行安全协会和世卫组织还编写了一份文件，其中载有受道路交通事故影响者的证明书。《数字背后的面容：道路交通事故受害者及其家人的声音》是一个强有力的宣传工具，它通过具体事例说明了人类在引用的每份道路交通事故统计资料背后所承受的痛苦。

26. 参加国际道路安全工作的非政府组织的数量、与其他伙伴在协作机制内合作的程度都有所增加。在国际道路安全工作中，这些组织代表了受害者的观点。此外，它们还在研究和采取各种技术措施。例如，国际残疾协会对柬埔寨乘机车者带头盔的情况进行了评估，并积极开展宣传工作，使柬埔寨颁布了关于佩戴头盔的新立法；亚洲预防伤害基金会在越南开展了一项积极的头盔分发方案。

D. 区域会议

27. 在过去两年里，协作机制伙伴协助举行了多次道路安全问题区域会议，其中包括：

(a) 亚洲及太平洋经济社会委员会在大韩民国釜山举办的运输问题部长会议。亚太地区部长通过了《改善亚洲及太平洋道路安全状况部长宣言》；

(b) 非洲经济委员会与世卫组织在阿克拉联合组办的非洲道路安全会议。此次会议的目标包括：促使制定国家行动计划，规划《预防道路交通伤害世界报告》各项建议的执行工作并讨论如何调动资源。此外，还举办了运输和卫生部长部级圆桌会议，通过了《阿克拉宣言》。各国部长在《宣言》中承诺携手努力，共同遏制非洲道路交通伤亡事件不断增长的趋势；

(c) 拉丁美洲和加勒比经济委员会、哥斯达黎加国家道路安全理事会、国际汽车联合会汽车与社会基金、泛美卫生组织、美洲开发银行、世界银行和全球道路安全论坛赞助了 2006 年 9 月在圣何塞举办的第一届拉丁美洲和加勒比道路安全利益有关者论坛。区域各地的参加者规划了旨在促进美洲道路安全状况的行动，并通过了《圣何塞宣言》。《宣言》呼吁设立一个区域委员会，以帮助区域各国携手解决道路安全问题。

(d) 东地中海地区举办了多次道路安全问题区域会议。2006 年 12 月，在开罗为东地中海地区的卫生部预防伤害协调中心开办了一个区域训练班。西亚经济社会委员会与世卫组织东地中海区域办事处联合举办了一次会议，旨在增强区域各地的能力，包括预防道路交通伤害的能力。

E. 数据收集和研究

28. 作为一系列良好做法指南（见下文关于技术支持的内容）的一部分，协作机制内的一个工作组已开始编制关于道路交通伤害数据收集工作的良好做法指南。该指南的重点在于如何优化利用不完全数据，途经包括指导读者进行调查和快速分析，同时旨在将一套长期监督系统投入使用。指南还向读者提供一个最小的数据集，并介绍与从世界各地收集的各类资料有关的良好做法。最后，指南演示了各种数据的使用方法。

29. 随着越来越多的国家采取措施改善道路安全状况，我们愈发有必要开发一个全球性工具，以衡量在国家一级执行《预防道路交通伤害世界报告》各项建议时取得的进展，并使各国能够随时评估国内及与其他国家有关的道路安全状况。此类评估工作的一个组成部分就是进行观测调查，各国可以借此快速收集到关于民众佩戴头盔和系安全带的比率及酒后驾车状况的宝贵资料。为此，协作机制内的一组成员开发了该工具的第一部分，界定了就头盔佩戴率进行简单观测调查的方法。

F. 财政支持

30. 世界银行的全球道路安全基金设立于 2006 年，旨在支持全球、区域和国家一级为减少中低收入国家道路交通伤亡数目而做出的努力。该基金的任务包括旨在增强目标国家的道路安全战略和体制能力的各种活动。目前，基金正在管理各项赠款。它有两个资金流：一个用于全球道路安全倡议，另一个用于支持各种国家方案。在国家一级，基金已从独立活动开始，并通过补充新的或现有的以道路安全为目标的多边开发银行项目，开展筹资活动。迄今为止，国际汽车联合会汽车与社会基金及瑞典和荷兰政府都向该基金提供了捐款。

31. 瑞典政府、美国政府、世界银行全球道路安全基金及斯堪尼亚集团都向协作机制提供了财政支持。迄今为止的基金赠款包含了向协作机制成员提供的资金，其中包括：世卫组织预防伤害和暴力部、全球道路安全伙伴关系及全球道路安全论坛。全球道路安全倡议继续向目标国家提供支持，以执行各种良好做法手册。

四. 结论和建议

32. 道路交通伤害依然是一个重要的公共健康和发展问题。许多国家，特别是中低收入国家中的趋势表明，这个问题在今后几十年内可能会明显恶化。尽管对问题的认识有所提高，但迫切需要更多精力和资源来解决这个问题。

33. 三年来，国际、区域和国家各级在改善道路安全方面取得了很大进展。国际一级的协调有所加强，促进了各部门之间交流想法，并协助了协调行动。为向实施有效干预措施的国家提供技术支持开发了一些产品。许多国家政府继续加紧数

据收集工作和预防工作，并加强对受影响者的服务；联合国系统的一些机构已经开始采取措施，在本组织内改进道路安全政策；私营部门也加强了这方面的行动。与受害者组织和其他从事道路安全工作的非政府组织的协作也得到了加强。这些组织与其他伙伴合作制作了一些产品，通过描绘道路交通事故中人的层面，填补了一个重要空白。此外，道路安全工作专用资金分配程序的统一方面取得了一些进展，全球道路安全基金的设立便是一个范例。

34. 世界卫生大会呼吁会员国更加重视紧急创伤护理服务。这是一个重要步骤，将使住院前和住院护理得到改善。

35. 短期协作活动包括继续拟订其余的良好做法指南；为在中低收入国家实施道路安全项目提供技术支持；以及不断推动全球和区域的道路安全宣传。为继续进行行业已发展的工作合作，设想协作成员将继续定期举行会议；在休会期间，卫生组织将继续通过定期与参与者接触以及通过协作网站来促进交流。还设想各工作组将在休会期间相互保持定期联系。

36. 尽管在联合国系统内外集体解决道路安全问题方面已取得进展，上述的各项行动只是初步步骤，许多工作尚待完成。在道路安全已经确实列入政治议程的国家，应努力保持已取得的势头。在道路安全受到忽视的国家，国际社会需要探讨如何鼓励减少交通伤害，让国家政府意识到有必要把道路安全纳入全国运输和健康政策。最后，虽然在许多国际环境中取得很大进展，提高了道路安全问题的认识，但此问题仍未列入大多数发展组织和贷款机构的议程。

37. 在区域一级，协作伙伴已经成功采取行动，为区域领导人讨论各国开展道路安全问题合作的最佳方式提供机会。尽管如此，目前没有部长级交流道路安全信息和战略的全球平台。一些机构呼吁在联合国的主持下召开一次道路安全问题部长级会议，审查国际道路安全的进展，包括《预防道路交通伤害世界报告》以及大会关于道路安全的各项决议所载建议的执行情况。

38. 为道路安全提供的资金数额仍与问题的严重性相脱节。必须继续加紧努力，为道路安全项目争取更多的财政支持。特别是对于发展中国家来说，改善道路安全的道路基础设施干预措施仍是巨大的挑战，安全干预措施的极高社会回报说明投资不足。世界银行全球道路安全基金是调动这种迫切需要的支持的一个重要工具。

39. 正如《预防道路交通伤害世界报告》的建议所述，始终需要一个机制来衡量各国在执行已知减少道路交通伤害的干预措施方面取得的进展。

40. 因此建议大会：

- (a) 重申承诺解决全球道路安全危机；

(b) 重申卫生组织应继续发挥联合国系统内道路安全协调机构的作用，并同各区域委员会进行密切协作，鼓励会员国支持道路安全工作，增强会员国获得财政、政治和技术支持的能力；

(c) 呼吁会员国制定道路安全方案和行动计划，指出这些方案应被视为政府能够获利的投资。方案应从广泛的角度来看道路安全伤害预防工作，特别重视弱势道路使用者的安全需要，包括改善公共交通以及扩大行人和骑自行车的人的空间；

(d) 鼓励会员国继续把《预防道路交通伤害世界报告》作为道路安全工作的框架，执行其中的建议，包括成立一个道路安全主导机构，以及制定减少道路交通伤害的全国行动计划；

(e) 鼓励会员国特别重视风险因素，比如未系安全带和未使用儿童安全设施，未戴头盔，酒后驾车，车速不妥和超速，并通过和执行立法建立适当的基础设施，开展必要的提高认识活动，以及采取妥当的方法以检测和评估现有的干预措施；

(f) 鼓励所有尚未这样做的会员国加入《道路交通公约》和《道路路标和信号公约》，作为改善道路安全的关键战略在本国实施这两项公约；

(g) 支持联合国系统各组织和机构制定和使用可以用于道路安全倡议执行进展情况的工具；

(h) 鼓励会员国继续加强关于预防公路交通伤害的部门间对话，并支持在联合国的主持下召开道路安全问题部长级会议的努力，以审查国际道路安全的进展情况，包括《预防道路交通伤害世界报告》和大会关于道路安全的各项决议所载建议的执行情况；

(i) 呼吁会员国继续在国际和国家两级提高对道路安全问题的认识，办法是举办宣传活动，加大现有工作的力度以反映问题的严重性，特别是鼓励各国举行世界道路交通事故受害者纪念日活动，以及请卫生组织与各区域委员会协作举办联合国第二个全球道路安全；

(j) 呼吁发展机构乃至整个国际社会将道路安全视为国际发展议程的组成部分；

(k) 鼓励有大型车队的联合国系统机构和其他国际组织采取措施处理本组织内的车辆安全问题；

(l) 承认世界银行全球道路安全基金作为增加中低收入国家处理道路安全问题所需资源的手段的重要性；

- (m) 鼓励会员国加强努力，改善本国的紧急创伤护理和康复服务；
 - (n) 请秘书长向大会第六十四届会议提出报告。
-