



United Nations
Decade of
Sustainable Transport
2026–2035

《联合国可持续交通十年实施计划（2026-2035）》

联合国经济和社会事务部（UN DESA）可持续发展司

2025年12月

译者：李婉莹，谷琳，李嘉豪

译者单位：国家高端智库可持续交通创新中心

北京交通大学国家交通发展研究院



可持续交通创新中心
Sustainable Transport Innovation Center



北京交通大学
国家交通发展研究院
National Institute of Transportation Development

背 景

2023年，联合国大会宣布首个《联合国可持续交通十年计划》将于2026年启动。

尽管可持续发展目标（SDGs）中未单独设立交通相关专项目标，但可持续交通的内涵已融入多项可持续发展目标之中，且被视为推动诸多目标落地的关键动力。近年来，国际社会对可持续交通的政策共识度持续提升，同时，各方对于交通与基础设施建设、粮食安全、经济增长、贸易往来、全球供应链、健康促进、能源效率及应对气候变化等议题的关联性认知 —— 包括其间的协同效应与利弊权衡 —— 均实现了显著深化。

“联合国可持续交通十年” 将成为重要契机，进一步提升公众对交通在推进可持续发展目标进程中关键作用的认知，汇聚创新解决方案、资源及合作伙伴关系，助力全球可持续交通事业发展。

基于题为“加强各种交通方式间的联动以落实可持续发展目标”的第 A/78/148 号决议，会员国还提请联合国经济及社会事务部与联合国各区域委员会开展合作，并在与会员国协商的基础上，牵头制定《联合国可持续交通十年实施计划（2026-2035）》（以下简称《实施计划》），供联合国系统及所有相关利益相关方参照执行。

《实施计划》将成为引领全球向可持续、包容性、韧性交通系统转型的核心工具。通过促进多方协作、动员各类资源、保障监测工作实效，该计划可凸显可持续交通的关键地位，为实现可持续交通发展目标及推进多项可持续发展目标贡献重要力量。

《实施计划》定位为协调行动、动员资源、监测全球可持续交通发展进展的战略框架。该计划具有全球性、非约束性的属性，可

根据实际情况，为各地区、各国及地方层面制定更具针对性的规划、策略及合作模式预留空间。

在理想情况下，本实施计划可绘制十年内加速实现可持续交通的发展路线图，强化成员国与各利益相关方的协调协作，动员各级可持续交通项目的资源投入，并提升可持续交通实践的认知水平与能力建设成效。实施计划还可以为可持续发展目标讨论中的可持续交通提供全球可见性，并有助于更好地监测和评估实现可持续交通目标的进展及交通对可持续发展目标（SDGs）的贡献。

关于《实施计划》

根据大会题为“加强所有运输方式之间的联系以实现可持续发展目标”的第 78/148 号决议的规定，联合国经济和社会事务部（经社部）与联合国各区域经济委员会在其各自任务范围内合作，并与会员国、联合国专门机构、基金、方案和机构以及其他政府间组织、非政府组织和相关利益攸关方协商，编写了《联合国可持续交通十年实施计划（2026–2035）》。

该实施计划为联合国可持续交通十年提供了共同愿景，并概述了六大优先领域以及所有相关利益攸关方开展变革性行动所需的实施手段。

如需了解更多关于《实施计划》的信息，请访问：

<https://sdgs.un.org/un-decade-sustainable-transport-2026-2035>

目 录

背 景.....	1
关于《实施计划》	3
目 录.....	4
一、联合国可持续交通十年共同愿景	5
二、通过可持续交通释放协同效应，助力实现可持续发展目标及更 远愿景.....	7
三、通过交通推动变革行动的重点领域.....	10
（一）保障人人享有可持续交通	10
（二）推进低碳、零碳、具有韧性与环境友好的交通体系建设	11
（三）提高效率，促进可持续发展连通性与物流	13
（四）塑造以人为本的城市交通与宜居城市	15
（五）确保交通运输安全可靠	16
（六）发挥科技与创新对可持续交通的驱动作用	18
四、如何实现可持续交通	21
（一）构建高效伙伴关系与协作机制	21
（二）完善综合政策制定与治理体系	22
（三）保障更有效且充足的资金支持	22
（四）加强能力建设与经验交流	24
（五）促进数据收集、分析和利用	24
五、可持续交通进展评估	26
六、行动倡议	28

一、联合国可持续交通十年共同愿景

交通是经济活动和日常生活的命脉。它将人们与就业、教育、市场、医疗以及彼此连接起来。交通也是推动货物流动的关键，为商业活动、供应链乃至整个产业提供动力，是长期经济增长与繁荣的重要驱动力。与此同时，可靠交通的缺失——例如在农村地区和特殊处境国家——限制了发展机会，阻碍了经济增长与互联互通。尽管交通如此核心，但在其变得不可及、负担不起、对环境有害或无法满足需求之前，它作为可持续发展关键赋能者的角色常常被忽视。

可持续交通对于推动可持续发展的关键作用，在 2023 年联合国大会题为“加强所有运输方式之间的联系以实现可持续发展目标”的第 A/78/148 号决议中得到了重申。在该决议中，会员国宣布首个联合国可持续交通十年将于 2026 年开始，持续至 2035 年。

联合国可持续交通十年为加强交通系统在经济、社会和环境三个维度上对可持续发展的贡献提供了契机。为实现这一目标，从步行、骑行等主动出行方式，到公路、铁路、公共交通、内陆水道、海运及航空等所有交通模式必须协同合作，以满足乘客、用户及社会的需求，包括妇女和女童、残疾人、老年人、低收入社区、儿童及处境脆弱群体的需求。这意味着要将客运与货运作为一个社会系统而非单纯的技术系统进行规划，其中可持续性、可及性、普遍性、公平性和人权是交通基础设施与服务的核心设计原则。

实现更具可持续性的交通，需要一场根本性的转型，这是交通部门无法独自完成的。交通规划及必要的投资必须与国家发展战略、土地利用与城市规划、气候、环境、能源与健康政策、可持续旅游战略以及许多其他发展举措相协调，以推动系统性、跨部门且包容性的变革。

可持续交通没有放之四海而皆准的解决方案，因为不同背景下的挑战和优先事项差异巨大。

目前，仍有超过十亿人口无法使用全年通行的道路。与此同时，许多高收入国家和快速机动化的城市地区正面临着车辆饱和带来的严重后果，包括交通拥堵、道路交通事故造成的伤亡、不断上升的排放量以及空气和噪音污染。此外，规划不善的基础设施和城市发展正在割裂自然区域，导致清洁水源获取、灾害缓解和授粉等关键生态系统服务功能丧失。尽管面临这些压力，全球仍有超过一半的城

市人口未能便捷、可靠地使用公共交通。

交通基础设施、服务及其所能带来的市场联通性也各不相同。许多小岛屿发展中国家、最不发达国家和内陆发展中国家在接入区域及全球市场与服务方面面临结构性挑战。

有效的交通政策必须反映多样化的现实，根据当地需求、挑战和发展阶段量身定制解决方案。世界各国及地方政府每天都在就其交通政策与运营做出决策，这些决策决定了交通系统服务民众需求、支持货运流动的有效程度。他们需要基于具体情境、有实证依据的工具，以做出更智能、更具战略性的决策，从而最大限度地发挥发展目标间的积极协同效应，并尽量减少权衡取舍。社会、环境和政治分析（包括行为科学的见解）与工程、建模和系统管理技术的进步同样重要，对于有效的交通规划、运营和管理至关重要。

二、通过可持续交通释放协同效应，助力实现可持续发展目标及更远愿景

可持续交通是《2030 年可持续发展议程》的基石，也是推动其 17 项可持续发展目标（SDGs）取得进展的催化剂。尽管交通未作为独立的可持续发展目标呈现，但它体现在多个具体目标中，并直接或间接地产生协同效应，推动所有 17 项目标的进展（见图 1）。交通系统决定了人们如何获取机会、货物如何在经济中流通，以及社会如何与环境互动。

可持续交通是长期经济增长和消除贫困的关键赋能因素。它便利了人们获得体面工作和教育、医疗等服务。高效的交通系统支持货物流动，促进区域一体化，推动经济发展，并助力参与全球价值链和贸易。在农村地区，可持续交通通过连接生产者与市场、减少收获后损失及支持粮食安全，强化了农业粮食体系。在受冲突或灾害影响的地区，可持续且具有韧性的交通是人道主义援助的生命线，保障食品、药品和物资的运送，并支持恢复与重建工作。

获取可靠且负担得起的交通有助于减贫和增进繁荣。改善供应链能降低商品进入市场的成本并吸引投资。对国际运输和物流的投资不仅能创造直接就业，还能促进更广泛的经济参与和融入供应链，特别是在发展中国家。

交通系统与社会成果紧密交织。当交通方案的设计旨在赋能妇女和女童、残疾人、老年人、儿童、低收入社区及脆弱群体时，它们就有助于实现《2030 年议程》“不让任何一个人掉队”的承诺。通过参与式规划让社区参与其中，能增强主人翁意识、提高问责制并加强社会凝聚力，同时催生出更能反映本地需求的交通解决方案。增加步行、骑行和公共交通，并与其他解决方案相结合，不仅能提升安全性、经济性和公共健康水平（包括减少空气污染和非传染性疾病等益处），还能通过降低温室气体排放产生环境协同效益。

可持续交通在推动气候行动、促进环境目标实现以及构建在地球边界内运行的交通系统方面，蕴藏着巨大机遇。目前，交通是温室气体排放、空气与噪音污染以及生态系统退化的重要贡献者。随着出行和货运需求的持续增长，尤其是在城市和发展中地区，向可持续解决方案转型的紧迫性日益凸显。



图 1 可持续交通与可持续发展目标

可持续交通为减少排放、建设韧性基础设施和保护生态系统提供了一条路径。交通也紧密联系着促进可持续消费与生产的努力，包括通过废弃物和逆向物流等对循环经济至关重要的环节。鼓励行为转变——如转向更可持续的出行方式、推广远程办公和减少非必要运输——有助于最大限度地减少低效的交通需求。

可持续交通推动经济、社会和环境各维度进展的能力，与其在这些相同领域易受干扰的脆弱性并存。其他可持续发展目标（SDGs）的进展与否，直接影响交通系统的韧性与可持续性。气候相关干扰会破坏基础设施、打乱供应链、中断服务并危及生命。极端高温会使沥青变形、铁轨膨胀，而强降雨则引发洪涝、损毁道路、桥梁和铁路线。强风、海平面上升、沿海洪水以及飓风和沙尘暴等极端天气事件也构成日益增长的风险，增加了维护成本和运营延误。

除了气候影响，包括经济危机、突发公共卫生事件和武装冲突在内的其他冲击也会给交通系统带来压力并造成中断。这些事件不仅暴露了有形基础设施和设备方面的脆弱性，也暴露了运营和劳动力能力上的不足。这些连锁风险突显了交通系统不仅需要可持续，还必须具备韧性和适应能力。

这十年为按照更广泛的经济、社会和环境目标改造交通系统提供了一个独特的机遇。今天作出的决策和投资将塑造未来数十年乃至 2030 年之后的客运和货运交通系统。基础设施的抉择可能锁定不可持续和低效的发展路径，也可能为可持续性与韧性奠定基础。长期规划、研究、情景建模和前瞻性思考至关重要，以确保交通系统打破不可持续的历史趋势，并不断发展以满足快速变化的世界之需求。

可持续交通不仅是移动的手段，更是推动所有维度可持续发展的催化剂。

三、通过交通推动变革行动的重点领域

对交通系统进行根本性、变革性的调整，能够推动经济、社会和环境各维度的可持续发展。本实施计划提出了六个相互关联的重点方向。在联合国可持续交通十年期间，若能在这些方向上采取更协调、更快速的行列，并辅以优先排序和更强的政治意愿，将极有可能加速可持续发展目标（SDGs）的进展，并为2030年之后的可持续性作出贡献。所有重点方向均涵盖客运与货运，尽管某些方向可能对其中一方有所侧重。

（一）保障人人享有可持续交通

《2030年议程》承诺“不让任何一个人掉队”，这要求建立包容的交通系统，无论收入、性别、年龄、能力或地理位置如何，都能将经济体、社区和个人与工作岗位、学校、医疗保健、市场以及其他服务和机会连接起来。目前仍有超过十亿人口无法使用全年通行的道路，基础物理联通性依然是获取机会和增强韧性的主要障碍，尤其是在偏远和农村地区。由于成本高昂、基础设施薄弱、客流量潜力通常较低以及资金有限，这些地区的公共交通往往十分稀缺。

此外，城乡地区的交通服务经常未能充分考虑妇女和女童、残疾人、老年人、低收入社区、儿童及脆弱群体的特定需求、日常活动模式和安全问题。

提升现有公共交通系统的经济性、安全性、可达性、班次频率和可靠性至关重要，同时在必要时进行战略性扩展，以满足未满足或不断增长的需求。对步行和骑行基础设施的投资往往能带来快速、简单且成本效益高的回报，其成本超支和时间延误的风险相对较低。建设服务所有人的交通系统，需要采用参与式规划方法，回应妇女和女童的需求，融入通用设计理念，并解决人身安全风险，特别是公共交通上的骚扰以及出行“第一和最后一公里”的安全隐患。

关键内容包括：

（1）扩大客运与货运的多式联运网络，覆盖“第一和最后一公里”的连接，并加强城乡联通性及获取基本服务的能力。

（2）促进推动综合性、协调性的城市规划，以支持紧凑、混合功能、互联互通的城市发展。

（3）投资建设安全、经济、无障碍的步行、骑行及高品质公共交通基础设施，并优先考虑低收入和服务不足的社区，特别是在发展中国家。

（4）鼓励共享车辆的使用，如公共自行车共享和汽车共享计划，以优化设备和空间利用率，并增加可负担的交通选择。

（5）设计通用无障碍的交通系统，特别关注妇女和女童、残疾人、老年人、低收入家庭、儿童及脆弱群体的需求。

（6）应用性别敏感和包容性的规划方法，应对各种形式的骚扰，提升交通使用者与从业人员的人身安全。

（7）将实时数据、科学依据和实证融入适应性的交通规划、运营与管理中，以在地方、国家和区域层面提升服务质量，并更好地回应用户与社区的需求。

（8）确保低碳和零碳交通解决方案的采用，能够维护并提升交通可及性，同时兼顾低收入群体、农村地区及脆弱人群的经济承受能力和联通需求。

（9）通过改善工作条件、提供培训、保障工人安全与职业发展、应用国际公认的安全规程、确保女性劳动力融入、并维护运输工人的劳动权益，来确保体面工作，建立公正包容的物流劳动力队伍。

（二）推进低碳、零碳、具有韧性与环境友好的交通体系建设

交通部门是全球温室气体排放的主要贡献者，占全球能源相关二氧化碳排放量的近四分之一。该部门也是空气和水污染、噪音污染、栖息地丧失与破碎化、生态系统破坏以及其他形式环境退化（包括由城市无序扩张带来的影响）日益严重的源头。与此同时，交通系统易受气候相关干扰的影响，可能对货运和人员流动造成严重冲击。要实现包括《联合国气候变化框架公约》下的减排目标和《昆明-蒙特利尔全球生物多样性框架》目标在内的全球气候、韧性与生物多样性目标，必须大幅减少交通运输排放，并在交通基础设施的规划、建设和运营中采取对生物多样性、栖息地和生态系统敏感的方法。

推进国际海事组织制定的海运脱碳议程，将需要大力开展能力建设和技术援助。同样，实现航空业在国际民航组织长期理想目标下的脱碳承诺，也需要国际合作、投资和政策支持，以确保航空运输部门到 2050 年能够实现净零碳排放。实现路径包括更新高效机队、提升航路和空中交通管制基础设施的效率，以及增加可持续航空燃料的生产和使用。对于所有交通方式而言，都需要与能源部门密切合作，以确保可负担的替代燃料的可持续供应。

将韧性融入交通规划、基础设施和运营中，能够提升交通系统的长期可靠性、安全性与公平性，并促进社区和国家的长期经济发展。建设具有韧性的交通系统，意味着设计、运营和维护能够承受、适应并从突发冲击和长期压力中恢复的基础设施。这需要采取整体性方法，不仅考虑基础设施和运营，还要考虑在压力下维持和恢复交通服务所需的机构能力、劳动力技能和应急预案。就长期规划而言，情景建模、气候预测、风险评估、预警系统和跨部门协调等工具对于制定适应性决策至关重要。

减少交通相关温室气体排放和生态系统影响、增强韧性（包括气候适应）的政策，必须根据区域和国家背景以及具体的交通模式进行定制。推广低碳或零排放及高能效的交通方式也必须确保公正性——保障各收入水平人群的可负担性和可获得性，使其能够获取环境友好型技术，并将交通工人及其他生计可能受影响的人群纳入规划和决策过程。

同样，交通政策应考虑技术及基础设施在本地、国家和全球范围内的全生命周期排放成本、环境影响及经济成本。融入循环经济原则和基于自然的解决方案，对于最大限度地减少环境损害、促进自然资源的高效利用以及提供天然的韧性来源至关重要。

关键内容包括：

（1）将可持续交通系统性地纳入国家气候与生物多样性战略，包括《联合国气候变化框架公约》下的国家自主贡献和国家适应计划、《生物多样性公约》下的国家生物多样性战略与行动计划，以及对生态系统敏感的基础设施规划。

（2）投资于低碳或零排放、高能效且空间足迹更小的交通系统（包括所有电动化交通模式），并与能源部门密切合作，扩大可再生能源使用，升级配套基础设施和电网。应通过创新的商业模式和融资机制确保这些技术的可负担性和可及性。

（3）推广交通技术的全生命周期可持续性，包括对车辆、电池及基础设施进行负责任、低碳或零碳的原料采购、生产，以及报废管理或循环利用。

（4）采用多式联运系统性的韧性建设方法，确保对基础设施运营、维护和适应的全面规划与持续资金支持，并将基础设施、运营、制度框架和数据管理融为一体，以预测、抵御干扰并从中恢复。

（5）应用基于自然的韧性解决方案进行气候适应，例如海岸缓冲区、透水路面和可蓄洪公园，以降低物理风险，同时提供环境和社会协同效益。

（6）在交通基础设施发展的规划、设计、建设和运营阶段，推广整合生物多样性保护的策略，包括建设野生动物廊道、安全的动物通道，以及为生计、土壤保护和韧性而在路边种植本土植物。

（7）推进循环经济解决方案，以减少环境影响、提高资源效率并保护生态系统。

（8）通过社会对话支持公正转型，并让所有交通模式的运输工人积极参与规划过程，同时提供有针对性的培训、再技能和技能提升机会。

（9）为交通运营商配备应对自然灾害、突发公共卫生事件、网络攻击及其他冲击所需的技能、工具和规程，以增强韧性并确保运营连续性。

（三）提高效率，促进可持续发展连通性与物流

提升交通系统效率并投资于智能解决方案，能够降低经济与环境成本、缓解拥堵、提升整体系统性能，从而支持经济增长与繁荣、贸易发展及气候行动。可持续、高效且具有韧性的货运与物流系统可降低商品成本、改善供应链绩效并扩大全球和区域市场的准入机会。

交通互联互通对于内陆发展中国家和小岛屿发展中国家尤为重要，这些国家通常面临高运输成本、长运输时间和不可靠的服务。对这些国家而言，交通互联互通不仅是进入市场和获取基本商品的关键，也是接收紧急援助和救灾物资的命脉。通过一体化的多式联运系统加强互联互通，还能提升对自然灾害、气候变化、冲突、公共卫生危机及其他外部冲击所造成干扰的抵御能力。

高效的交通网络依托于高质量、可持续且具有韧性的基础设施、管理良好的运营、简化的边境手续以及数字技术，能够降低运输成本、改善市场准入，并有助于减贫和减少不平等。当可持续交通走廊得到良好规划时，其效益还能延伸至贸易和过境节点之外，从而加强城乡联系并缩小空间不平等。

依赖清洁车辆、低碳或零排放运输模式、绿色技术、信息通信技术以及优化的联运和多式联运物流的可持续货运系统与交通走廊，能够减少排放和污染，同时促进经济增长与繁荣、创造就业机会并发展循环经济。

传感器、通信网络和数据分析等技术是“智能”交通系统的核心，能够实现实时交通管理、改善服务协调并构建更具响应能力的基础设施，尤其是在城市环

境和物流领域。这些系统能提高能源效率、支持电气化、提升经济生产力、减少延误，并在货运和物流等领域营造更安全可靠的工作环境。通过数字化、实时追踪和改进货物处理来实现物流系统现代化，能显著减少供应链中的低效环节和排放。同时，加强物流治理和基础设施（包括通过交通走廊管理机制）对于确保货物跨境顺畅流动、最大限度减少延误并增强全球竞争力、促进贸易和创造就业至关重要。

关键内容包括：

（1）开发并升级联运与多式联运走廊，以促进区域及区域间一体化并便利贸易，特别是加强内陆发展中国家的过境通道和航空联系，改善小岛屿发展中国家的海运和航空连接。

（2）通过转向更高能效、低碳或零排放的货运方式、协调货物管理、数字物流平台及其他数字解决方案、更清洁的技术以及改进货运处理与操作，优化物流和基础设施利用，以减少低效环节和排放，并促进贸易与经济增长。

（3）规划和投资于连接不同运输方式并促进高效多式联运的枢纽站场和转运设施。

（4）简化海关与边境手续，并改善“第一和最后一公里”的连接，特别是农村地区与市场、生产基地和经济中心的连接。

（5）进一步提升港口、机场及空中交通管理系统的性能，以减少延误和行政负担，并提高包括人道主义援助在内的供应链效率与货物流动。

（6）基于联合国针对运输部门的各项法律协定，确保建立稳健透明的监管框架，使货运和客运活动能在高度确定性的环境下开展。

（7）加强物流治理和基础设施，以统一运输标准、增强互操作性，并消除跨境货运业务的障碍。

（8）扩大数字工具在交通规划和货运管理中的应用，包括基础设施资产管理、货物实时追踪、路线优化、物流协调平台及电子单证。

（9）促进行为转变，转向步行、骑行等低碳或零排放出行选择，打破汽车保有量与财富的关联，并增加公共交通和主动出行的使用。

专栏 1：支持特殊处境国家的可持续交通

可持续交通对于特殊处境国家——如最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家——尤为重要。联合国可持续交通十年旨在加强在这些国家的专门行动纲领框架下开展的努力，例如《2022-2031 十年期最不发达国家多哈行动纲领》、《2024-2034 年内陆发展中国家阿瓦扎行动纲领》以及《安提瓜和巴布达小岛屿发展中国家议程》。

（四）塑造以人为本的城市交通与宜居城市

预计到 2050 年，全球将有近 70 亿人口居住在城市，城市区域的设计与连接方式将对经济、社会和环境可持续性产生深远影响。如今，许多城市区域的规划以私人车辆为中心，导致了一系列挑战，包括交通拥堵、空气污染、道路安全隐患、城市空间割裂、社会排斥以及生态系统退化。这种以私人车辆为核心的模式往往难以满足日益增长的货运和客运需求，凸显了向更包容、高效和可持续的城市规划转型的紧迫性。

为推进可持续交通，城市应当通过城市规划优先考虑人与货物的流动方式，使其能够支持人们获取美好生活所需的工作、商品和服务，并特别关注历史上服务不足的社区。推动步行、骑行和高质量公共交通成为核心出行方式，有助于遏制城市无序扩张、减少对私家车的依赖、提升道路安全并降低排放和污染。城市交通投资的效益远不止于节约出行时间，更能为企业和劳动者拓展市场准入机会。

以人为本的规划认识到不同社会群体的出行行为存在差异，并致力于解决现有交通系统中存在的社会、经济和空间不平等问题。包容且参与式的规划流程（考虑人生各阶段不断变化的需求）以及包容性的治理结构，对于推动这些变革至关重要。

在许多城市，从摩托车出租车到小型巴士等多种形式的非正式交通服务填补了正规网络有限造成的服务缺口。这些本地化的解决方案常在服务不足的地区提供必要的出行选择，并维系着相关从业者的生计。然而，若管理不善，这些系统也可能加剧交通拥堵、污染、事故以及安全和治安等问题。若通过包容性和前瞻性的规划，将非正式服务纳入城市交通战略、投资计划 and 数据收集体系，它们可以成为公共交通的补充，提升服务质量和安全性，弥合“第一和最后一公里”

的衔接缺口，并有助于构建更具韧性、更加公平的交通生态系统。

关键内容包括：

（1）将人与货物的可持续交通融入城市规划进程，并确保交通网络与土地利用规划及保障性住房、基本公共服务和公共空间的区域规划相协调。

（2）优先发展安全、可靠、经济、班次频繁的公共交通选择，服务于多样化的城市社区，包括非正规住区。

（3）通过步行道、自行车道、无障碍接驳服务和共享出行选择，改善经济且安全的“第一和最后一公里”连接。

（4）将包容性和参与式的城市交通规划制度化，使其反映多样化的出行行为及人生各阶段的需求，助力解决交通系统中的社会与空间不平等问题。

（5）利用技术推动智能城市交通解决方案，如实时数据、智能交通管理、共享出行方案和一体化票务系统。

（6）应用气候适应型、零碳和低碳城市设计原则，包括利用基于自然的解决方案。

（7）承认非正规交通服务提供者及从业者的作用，并将其纳入正式的交通规划进程考虑范围。

（五）确保交通运输安全可靠

安全与保障是可持续交通系统的基石，然而这两方面在所有交通模式和用户群体中仍是重大挑战。每年有超过一百万人在道路交通事故中丧生，另有 2000 万至 5000 万人受伤，且常常伴随持久的身体、情感或经济后果。这些影响在中低收入国家尤为严重，这些国家基础设施不完善且不足、车辆不安全、执法力度有限、安全出行选择匮乏，都加剧了风险。许多低收入国家进口不符合道路安全标准的二手车辆，使情况进一步恶化。弱势道路使用者，如行人、骑行者和摩托车骑行者、儿童、残疾人及老年人面临的风险最高。道路交通伤害是全球 5 至 29 岁儿童和青壮年的首要死因，这暴露了交通设计、运营、车辆制造及管理系统性的缺陷。

货运交通也面临着日益增长的安全与保障挑战，包括货物盗窃、海盗行为，以及车辆维护不良和驾驶员疲劳相关风险。这些问题可能扰乱供应链、增加成本并削弱经济韧性，在执法薄弱和基础设施有限的地区尤其如此。

更多人群，特别是妇女和女童，在使用公共交通或在公共场所通行时面临人身安全威胁。骚扰、暴力和不安全的环境会严重限制出行，阻碍其获得教育、就业和服务的机会，并加剧社会排斥。这些风险在交通规划和数据系统中往往未被充分报告和有效应对。

一个安全可靠的交通系统必须保障人员和货物的物理安全与安保。例如，“安全系统”方法为提升道路安全、减少道路交通伤亡提供了基础，其核心理念是承认人为错误不可避免，但重伤和死亡并非必然。通过改善事故后救护、建设更安全的基础设施（包括专用步行和骑行道、分隔高速对向车流、改进交叉口和路侧设计）、提升车辆安全性、实施适当的速度管理、建立负责任行为的激励机制以及统一驾驶证管理等政策，可以预防可避免的伤害。推动规划者、运营者和使用者共同承担责任，能强化积极成果。将出行从摩托车等高风险模式转向公共交通，并在安全系统设计保护下推广步行和骑行，可以提升安全、减少排放、促进健康并推动经济发展。

同样重要的是培育一种安全文化，确保所有人无论性别、年龄或能力，都能自由安全地出行，并确保货物能够可靠安全地运输。这需要在“不让任何一个人掉队”的全球承诺指导下，进行注重性别差异的规划，以确保交通系统在物理和社会层面都是安全、便利和友善的，尤其对于最弱势群体。同时，货运系统必须得到政策和实践的支持，以增强其整体安全性、韧性和可靠性。

关键内容包括：

（1）在交通规划、基础设施设计、建设、维护、车辆设计和监管框架中应用“安全系统”方法，同时提升货运运营的安全性。

（2）重新设计道路并扩建安全的步行和骑行基础设施，通过交通稳静化、安全过街设施、速度管理、安全学校区域以及安全的人行道和自行车道等措施，优先保障行人、骑行者和其它弱势道路使用者的安全。

（3）将投资导向安全导向型系统和高质量公共交通，而非扩建不安全或以汽车为中心的道路；同时改善货运走廊和物流枢纽，以提升安全与效率。

（4）推广新车的必要安全要求，制定二手车进出口的最低质量标准指南，并通过针对客运和货运车辆的定期检验制度，确保车辆持续符合道路行驶安全标准。

(5) 改进按性别、年龄、残疾状况和货运模式分类的事故、安保及行为变化数据的收集与分析，以更好地识别风险模式并指导基于证据的行动。

(6) 扩大对驾驶员的技能培训和认证，提高对道路安全需求的认识，并完善交通法规、速度限制以及驾驶和休息时间规定的立法与执法，以应对职业驾驶员疲劳问题。

(7) 改善公共交通及非正规交通内部及周边的安全与安保，包括改善照明、激活公共空间、增加公共交通女性驾驶员数量，以及采用注重性别差异的车站设计。

(8) 建立明确的骚扰事件报告与应对规程，并提供员工培训，以营造尊重和包容的环境。

(9) 在现有国际法律框架内协调道路交通法规，标准化道路标志/信号和路面标线，以提升安全性。

(10) 通过协调的政策、安全的设施以及跨运输模式的国际合作，应对包括海盗行为和货物盗窃在内的货运安保风险。

专栏2：推动十年规划与现有道路安全改善工作协同并进

联合国可持续交通十年期间的活动，将建立在《2011-2020 年联合国道路安全行动十年》已开展工作基础之上，并将致力于对当前 2021-2030 年道路安全行动十年的各项努力形成补充，并利用其《全球道路安全绩效目标》。作为可持续交通的重要组成部分，道路安全以及《2021-2030 年道路安全行动十年全球计划》，对于充分发挥可持续交通对可持续发展的潜力至关重要。

(六) 发挥科技与创新对可持续交通的驱动作用

科学、技术与创新的快速发展正在重塑交通系统的规划、运营和体验。通过推动交通部门更贴近知识前沿，并着重生成数据与分析以指导投资和规划，有望实现巨大的潜在收益。从人工智能和智能出行平台，到互联互通的基础设施、替代燃料以及低碳或零排放车辆，科技与创新为提高所有交通模式（包括客运和货运）的安全性、效率、运输需求管理、可及性与可持续性提供了强大工具。当这些创新以负责任和包容的方式部署，并以最新证据为基础时，就能加速实现全球、

国家和地方发展目标，同时支持气候行动、生物多样性恢复、韧性建设和经济增长。

同样重要的是，在更广泛的研究、工程和系统设计方法上进行投资，将科技创新与基于证据的决策以及可持续交通系统的整体设计相结合，可以产生可观的回报。

诸如 eTIR（《TIR 公约》电子化程序）和 e-CMR（《CMR 公约》规定的电子货运单证和程序）等数字工具，以及海事单一窗口（用于船舶通关、货物、船员和乘客信息的数字门户）的强制实施，已经简化了物流、提高了透明度并减少了跨境货运的文书工作。**由人工智能驱动的智能交通系统、智能票务和出行即服务平台，正在使公共交通更加高效、集成和用户友好。**用于优化交通流和出行规划的实时数据工具与数字系统，正在提升整个系统的响应能力，尤其是在城市环境中。与此同时，电动公交车、两轮和三轮车、自动驾驶接驳车与出租车，以及低碳或零排放的“最后一英里”配送车辆等创新，正在扩展可持续出行选择。轻型航空器和无人机也取得了进展，可为运送药品和人道主义援助以及监测基础设施提供有效且低成本的解决方案。

要进一步扩大交通领域的积极创新，需要增加对相关研究、数据、分析和证据的投资，涵盖社会科学、自然科学和工程学领域，同时还需要解决持续存在的能力差距问题，这些差距限制了许多国家有效生成、获取和应用知识的能力。加强这一研究和知识基础，对于指导关于技术应用、交通系统规划与评估、维护、建设以及监测与评估的战略决策至关重要。

坚实且符合具体国情的证据基础有助于优化交通投资、降低风险并避免不可持续的债务累积。科技与创新在交通领域的效益分配不均也需要采取行动。许多发展中国家在采用和推广这些技术时面临结构性障碍，包括数字基础设施和数字素养有限、资金不足以及制度和能力存在差距。围绕数据使用、隐私和算法偏见的伦理问题也仍未解决，在治理框架薄弱的地区尤为如此。分散的法律和技术标准阻碍了跨境互操作性，而薄弱的治理可能增加网络安全风险并加剧数字排斥。要在交通领域实现可持续和包容的数字化转型，需要有意识的治理、强有力的机构和政策来弥合数字鸿沟。确保新技术能够被广泛获取并响应多样化的需求，并有助于改善货运和客运系统，将是让科技与创新惠及每个人的关键。

关键内容包括：

- （1）发展符合更广泛可持续发展目标的国家和区域科技与创新生态系统，包括社会包容、韧性建设、气候行动、支持能源转型以及遵循循环经济原则。
- （2）加强能力建设和技术合作，以支持发展中国家在政策和决策中应用科技创新及科学发现，包括提供培训、开放源码工具和最佳实践交流。
- （3）扩大交通研究投资规模，包括在系统分析、多式联运方法、行为科学，以及交通与气候变化、城市化、债务和快速技术进步之间关联性等方面的研究。
- （4）利用实时数据和智能出行工具，扩展智能交通系统和数字货运平台，以提升安全性、性能表现和跨境互操作性。
- （5）增加对交通投资进行实时影响评估的应用，以持续评估成果、实现适应性管理，并确保投资产生最大效益。
- （6）推进服务设计、定价和物流领域的数字创新，以提高经济性、可及性和响应能力，特别是针对边缘化群体。
- （7）改革采购和投资实践，在交通基础设施和服务中优先考虑质量、创新、互操作性和长期公共价值。
- （8）通过气候建模、压力测试、情景规划和预警系统，加强风险评估和规划工具，为韧性基础设施设计和运营提供依据。增加针对新兴技术和数字技术的劳动力培训项目，以确保智能交通系统的有效实施和维护。
- （9）鼓励发展试点和示范项目，以建设本地能力、展示创新的商业案例、促进机构学习、推广新技术，并加速可持续交通解决方案的规模化应用。
- （10）确保新出现的车辆技术政策得到共同制定并在全球范围内协调与监管，以提高其可负担性、在不同市场的适用性以及公平部署。

四、如何实现可持续交通

充分发挥可持续交通的潜力，需要对基础设施和运营进行持续的重大投资，同时显著提升技术能力和基于证据的决策水平，并努力将交通相关的决策和治理与其他发展领域相融合。这还需要把握技术机遇、扩大研究投资并推进数据的生成与应用。同样关键的是，这将依赖于强有力的伙伴关系、多方利益攸关方协作以及有效的国际发展合作。在六大重点领域采取变革行动，也需加强体制框架、创造有利条件，并弥补基础设施融资和技术获取方面的差距。

（一）构建高效伙伴关系与协作机制

交通系统的变革需要加强客运与货运体系中各交通参与方及模式之间，以及交通与其他部门之间包容而深入的参与协作。各级政府、交通专业人士、民间社会、私营部门、联合国系统、双边捐助方、多边开发银行、区域机构、慈善和行业组织、劳工组织、青年代表、学术机构等各方都具备独特能力，对推进可持续交通至关重要。伙伴关系能够促进知识、专业技术、技术和金融资源的交流，汇聚交通部门内外不同利益攸关方的力量，以实现共同的发展目标。

国际合作——包括“南北合作”、“南南合作”和“三角合作”——在为客运和货运系统提供技术援助，以及制定符合具体国情的交通解决方案方面发挥着关键作用。区域和区域间合作能够加强基础设施联通、改善物流并支持协调一致的政策框架。联合国五个区域经济委员会特别有能力将全球可持续交通的愿景转化为适合区域特点的行动和能力建设方案。

在操作层面，跨交通模式的协作可以改善人员和货物的交通可及性、系统效率和韧性，而公私伙伴关系则能释放交通基础设施和服务所需的投资。为维持协作，共享的制度框架、长期协调机制和包容的参与平台对于确保问责、连续性和影响力至关重要。

关键内容包括：

（1）加强南北、南南和三角合作，以促进技术援助、知识交流、技术转让和符合具体国情的解决方案，从而提升客运和货运系统的可持续性。

（2）利用全球和区域协调机制及同行学习网络分享有效方法，同时探索新的协调与战略对接机制。

（3）鼓励共享平台和参与式流程，确保政府、民间社会、私营部门、国际

组织和学术界之间进行包容且协调一致的协作。

（4）促进公私伙伴关系，以吸引资金并加速发展可持续交通基础设施、技术和服务。

（二）完善综合政策制定与治理体系

必须转变规划与治理模式，从碎片化、以基础设施为主导的方式，转向更公平、更具韧性、基于证据且符合长期可持续性目标的综合系统。实现这一目标需要政策协调一致、健全的法律与制度框架，以及跨部门和各级政府层级的协调，以确保客运和货运系统都能为更广泛的可持续发展和气候行动目标作出贡献。加强多级治理和纵向协调至关重要，它能确保交通系统服务于从社区到区域乃至全球各个层面的具体需求和发展目标，因为有效的交通系统往往跨越行政边界。

关键内容包括：

（1）深化跨部门、跨模式和多方利益攸关方的协作，包括利用联合国现有框架，加强交通与贸易、卫生、教育、城市规划、土地利用及能源等关键部门的联系。

（2）促进跨部门的政策协调性，使国家交通战略与国家可持续发展战略、国家自主贡献以及长期生物多样性恢复和气候行动计划保持一致，并将出行和物流需求纳入国家韧性和应急战略。

（3）改革制度框架，以增强透明度、信息可及性、公众对决策的参与度、部门间协调能力及执行能力。

（4）制定国家可持续交通战略，提供明确的政策方向，同时允许地方进行调整和实施，并助力加强国际和区域交通网络。

（5）加强多级治理，以促进可持续交通的协调政策与规划，使国家战略与地方实施保持一致。

（6）探索在各级政府层级设立或加强专门的可持续交通机构，以制定、协调和实施综合交通与出行计划。

（7）将系统性思维、韧性和公平性融入教育、培训和持续职业发展中。

（三）保障更有效且充足的资金支持

当前交通融资水平与实现可持续交通系统所需资金之间仍存在巨大缺口。在许多地区，投资缺口高达数万亿美元，而因经济生产力损失、交通拥堵、空气

污染、道路死亡事故和交通基础设施损坏所导致的无所作为成本，每年可相当于国内生产总值的几个百分点。大规模增加符合可持续发展目标（SDGs）的、有针对性的智能投资于可持续交通，有望避免这些损失，并产生长期的经济、社会和环境效益。更公平、更透明的交通定价也能减轻纳税人负担，填补投资缺口，并让市场力量支持向可持续交通转型。

创新的交通融资解决方案，如土地溢价回收、碳收费、优化道路收费和拥堵定价等，已在帮助筹集投资资金并推动向更可持续交通的转型。扩大此类机制的应用，可确保使用者公平地为其受益的系统做出贡献，缓解公共预算压力，并加速客运和货运系统的转型。

关键内容包括：

- （1）扩大国内和国际公共资金及私人投资，特别是对道路、铁路、海运、航空和公共交通等资本密集型交通模式的投资。
- （2）通过增加基于证据的项目设计和可融资项目，增强投资者对交通部门的信心。
- （3）为发展中国家动员包括优惠融资、气候融资、公私伙伴关系以及多边国际机构支持在内的融资机制。
- （4）加强对可持续交通项目的全面成本效益评估，不仅要考虑财务回报，还要考量更广泛的经济、社会和环境的影响，如创造就业、道路安全、减排、生物多样性净收益、公共卫生和公平性。
- （5）通过使使用者收费与交通服务的真实成本相匹配，并提高关于不同交通模式全部成本和补贴的透明度，以促进更公平的定价，为基于证据的决策提供信息。
- （6）制定激励机制和分类体系，将资金引导至能促进经济增长的包容性、低碳或零排放、高能效和气候适应型交通系统。
- （7）以对社会负责任的方式，扩大创新融资机制的使用，如混合融资、绿色债券、气候导向资金和优惠工具，以扩大可持续交通的资源。
- （8）利用公私伙伴关系和慈善捐款，调动额外资源并扩大可持续交通投资的覆盖范围。
- （9）确保资金能惠及中小城市和农村地区，并将公共交通视为优先投资的

公共产品。

（四）加强能力建设与经验交流

交通系统的转型需要在个人、机构和知识体系层面具备广泛的能力和技能。实现可持续成果依赖于强有力的领导力和战略决策、专业技术、有效的公众参与以及机构能力，包括在客运和货运系统的政策、规划、运营、维护和评估等全过程中，协调各级政府及整个交通部门的能力。可持续且具有韧性的系统离不开风险分析与风险管理能力。随着技术的快速变革，可持续交通还需要数字素养、前瞻能力以及开发和运用新兴技术的技能。为支持实现可持续交通及更广泛的可持续发展目标的综合方法，系统性思维、跨部门协作和部际协调的能力至关重要。特别是，需要弥合发达国家与发展中国家之间在技术、科技和制度能力方面的差距，以推动联合国可持续交通十年期间的进展。

关键内容包括：

（1）培训官员和从业人员，提升其设计、规划、融资、采购和管理可持续交通系统的能力与领导技能，包括准备可融资项目以及运用复杂的金融工具。

（2）为机构、专业人士和工作人员提供在交通规划、运营和决策中设计、采用和应用新兴及数字技术所需的技能。

（3）设计课程和培训项目，将系统性思维和可持续交通所需的跨学科知识（包括经济学、气候科学、行为科学、公共卫生和社会包容）融入交通规划与决策。

（4）特别是在发展中国家，扩大对实用工具、知识平台、电子学习计划、结构化经验交流、良好实践分享和专家咨询服务的获取，以支持国家和地方当局实施、监测并持续改进可持续交通战略。

（5）加强机构能力，以跨部门和跨政府层级进行协调、开展风险分析、应对危机并进行长期战略规划（包括运用战略前瞻），从而确保货运和客运系统具备韧性、适应性和面向未来的能力。

（五）促进数据收集、分析和利用

可靠的数据、基于证据的决策和共享的知识对于改善交通系统、按需求和实际提供交通服务、监测进展以及推广已验证的解决方案至关重要。然而，许多国家、地方和区域政府及交通相关方仍然缺乏有效收集、共享和应用信息所需的能

力、工具和数据系统。加强可靠和开放的数据与知识生态系统，将有助于做出更明智的决策、改进规划和实施，并支持可持续交通的长期进展。区域和全球兼容的实时数据能够提高效率、增强联通性，并促进更综合和更具适应性的交通系统。

关键内容包括：

（1）投资于各级政府生成、管理和使用高质量交通数据用于规划、运营和评估的能力。

（2）推进开放数据政策和数据共享框架，在确保隐私、安全和公共利益的同时，提高按年龄、性别、收入和地理等维度分类的数据可用性。

（3）鼓励利用多样化的数据来源，包括家庭及其他调查、公众科学、遥感与全球导航卫星系统、车队登记信息以及基础设施审计数据，以支持全面且基于证据的决策。

（4）支持创新，包括应用人工智能和新兴数字技术，以提升交通系统效率、前瞻性和响应能力。

（5）扩大并利用现有的关于开放数据获取与知识平台、同行交流网络以及适合区域特点的数据资源的合作，以帮助决策者实施、调整并宣传可持续交通战略。

（6）促进使用更好的城市层面可持续交通监测与指标，并支持城市间的经验交流。

五、可持续交通进展评估

交通系统的转型需要定期的监测与评估，以确保政策、投资和行动持续有效、反应灵敏，并能适应不断变化的优先事项。联合国可持续交通十年为加强基于证据的监测和协作学习提供了独特机遇。这十年可以作为一个平台，用以评估进展、召集各国政府和利益相关方展示成就、交流良好实践、确定应对共同挑战的实用方案，并培育区域、区域间和国际合作。这些在全球、区域和地方层面举行的会议能够促进经验交流与能力建设，突显创新成果，并为实施工作积聚动力。

尽管没有专门针对交通的单一可持续发展目标，但交通体现在多个具体目标中，并被公认为是实现诸多目标的重要赋能因素。十年期间的进展评估可以建立在专栏 3 所列现有可持续发展目标指标的基础上，这些指标衡量与交通相关的成果，如公共交通和全天候道路的可达性、道路安全及货运量。然而，这些指标并未完全涵盖可持续交通的多维可持续性影响，也未完全反映实现可持续交通所需的行动。许多国家、城市以及金融和学术机构已经在使用补充性指标（有些在区域层面进行了汇总），以反映可持续交通的各个方面，包括安全性、可达性、公平性、韧性和环境影响。

专栏 3：当前明确涉及可持续交通的可持续发展目标（SDG）指标

- （1）指标 3.6.1：道路交通伤害死亡率
- （2）指标 9.1.1：生活在距全年通行道路 2 公里范围内的农村人口比例
- （3）指标 9.1.2：按运输方式划分的客运和货运量
- （4）指标 11.2.1：按性别、年龄和残疾状况分列的，能够便捷使用公共交通的人口比例
- （5）指标 16.1.4：认为天黑后在其居住区附近独自步行安全的人口比例

联合国可持续交通十年可以促进关于开发和使用补充性指标的全球和区域对话，同时支持各方努力解决不同区域和国家之间可能存在的数据缺口问题，例如，在步行和骑行、非正规交通服务、安全、安保、交通韧性、环境影响、融资以及货运和物流方面的数据缺口。此外，改进数据分类（包括按性别、年龄、收入、残疾状况和地理位置分类）也至关重要，以确保交通政策和投资具有包容性

和公平性，并能回应所有使用者的需求。

评估进展的关键内容包括：

（1）推动年度全球和区域会议的召开，以展示进展、分享创新成果，并促进会员国、地方和区域政府、发展伙伴及其他利益相关方之间的经验交流。

（2）提供包容性的开放获取数据与知识共享平台，使各方能够获取数据、案例研究、适合区域特点的解决方案以及用于实施、监测和评估的实用工具。

（3）鼓励开发和使用全球监测方法，包括应用于可持续发展目标的指标及补充性指标，以支持自愿进展跟踪、为决策提供信息并指导方向调整。

（4）在联合国区域经济委员会的支持下，制定反映不同能力、优先事项和背景的补充性、适合区域特点的监测机制。

（5）建设国家统计系统和数据观察站的能力，并鼓励各级政府及多个利益相关方群体之间的数据共享实践。

（6）设立一个特设高级别咨询委员会，以提供战略指导、专家见解和独立观点，支持进展评估，并为整个十年期间的未来优先事项和调整提供参考。

（7）探讨定期发布综合性报告的可能性，以概述十年期间的全球和区域进展，分享良好实践，并强调加强合作以及推动交通系统与可持续发展相协调的机遇。

（8）于 2030 年组织中期评估，以审视进展、重振政治势头，并使联合国可持续交通十年的后半期与全球及区域新出现的机遇和挑战相适应。

六、行动倡议

联合国可持续交通十年呼吁所有行动方共同努力，通过加强交通模式、部门和治理层级之间的协调，以及与交通部门以外的利益相关方开展协作、推动转型。这不是常规性的工作——这是一项有时限的全球性使命，旨在将交通系统转变为可持续发展的引擎，促进社会包容、经济增长、气候行动、环境管理和韧性建设。

通过将政策、投资和创新与十年的重点方向相结合，并借助自愿承诺、旗舰倡议和多边合作等方式的参与，可以加速持久变革，并为可持续交通奠定基础。

一个富有成效的十年将取决于每个利益相关方群体采取有针对性的步骤，设定明确的交付成果，建立问责机制，并将其融入正在开展的工作计划。

行动和行动方包括但不限于以下内容：

(1) 政府必须发挥领导作用，将可持续交通纳入国家发展战略、规划框架、国家自主贡献、适应计划和韧性基础设施建设等。可衡量的目标、年度报告、立法和执法能够塑造投资方向，并推动在安全、可及性、脱碳、韧性和可持续发展方面取得进展。

(2) 多边开发银行应通过将更高的可持续性和韧性标准纳入其投资组合，并以独特且更灵活的模式为可持续交通项目扩大资金规模来支持这些努力。可持续交通项目通常资本密集，回报分散且周期长。它们还可以通过动员私人资本、能力建设、机构加强和技术专长来支持开发可融资项目。它们还具备召集力，能够催化变革性投资。

(3) 双边捐助方可以通过将可持续交通纳入援助战略、气候融资和基础设施支持计划来提供支持。它们可以提供有针对性的技术援助和能力建设，同时支持那些旨在增强互联互通、协调标准并促进货运和客运系统间知识交流的区域和跨境倡议。

(4) 私营部门将是实现十年目标的关键贡献者。交通解决方案供应商、运营商和交通服务提供商可以推动创新、扩大新技术的应用，并投资和部署加速向可持续、韧性、零碳和低碳、安全、可及的交通系统转型的解决方案。需求侧的私营部门公司，如货主和零售商，必须通过企业政策和采购（包括可持续发展报告）发出明确信号，并帮助引导公共政策以满足各自行业未来的交通需求。公私伙伴关系对于加速基础设施交付和服务创新至关重要。

（5）学术界和研究机构在生成数据和知识、塑造循证政策、培养未来专业人才以及推动跨学科创新以促进可持续交通方面发挥着至关重要的作用。在不同社会经济和区域背景下的研究可以确定具有成本效益且可推广的解决方案，而融入系统思维、前瞻性、韧性规划和新兴技术则有助于可持续性。支持发展中国家扩大研究能力将至关重要，与产业的伙伴关系应为这些努力提供支持。

（6）民间社会和地方社区贡献着不可或缺的视角，确保问责制、包容性以及地方需求和现实的响应能力。积极参与交通规划过程、开展公众意识建设、推动行为改变倡议以及收集公民生成的数据，都是有效的参与方式。青年组织可以与同龄人和社区互动，倡导将交通作为通往可持续发展的途径，同时共同设计解决方案，以激励在这十年期间形成长期的代际承诺。

（7）慈善组织在投资于促进公平、安全和可持续性的社区交通倡议方面具有优势，特别是针对服务不足的人群。它们还可以通过资助研究、试点项目和数字工具来推动创新，以促进可持续交通，同时通过运动、联盟和平台领导倡导和公众参与工作，以提高意识并动员行动。

（8）联合国系统和国际组织必须继续促进全球和区域合作、开展研究、提供分析、收集数据、提供技术支持和能力建设、召集利益相关方、支持标准制定和法律协定、提供同行学习机会，并确保将可持续交通纳入多边进程以及发展和人道主义议程的主流。联合国各区域经济委员会通过其政府间工作、分析和能力建设，以及在交通和物流领域管理国际和区域公约与法律协定，在将全球可持续交通重点领域转化为适合区域的具体优先事项和行动框架方面发挥关键作用。

（9）个人可以通过日常选择产生有意义的影响，例如，步行、骑行、使用共享或公共交通而非私家车，并在可能时支持零碳和低碳出行选择。采用数字工具进行路线优化、参与汽车共享、自行车共享和碳抵消计划、倡导更安全、更包容的交通系统，都有助于将需求转向可持续交通。消费者的偏好、公民参与以及对新出行习惯的开放性，共同推动文化变革，并鼓励政府和企业加速向可持续交通系统转型。

在联合国可持续交通十年期间，通过协调政策、动员投资、提升能力以及跨部门和治理层级推广创新，这种集体努力可以共同释放出迈向共同愿景所需的变

革。通过所有行动方之间的自愿承诺、旗舰和催化性倡议、变革性伙伴关系以及强化的多边合作，此刻正是加速实现有意义变革、建设能够提升人民生活和保护地球的交通系统的关键时刻。

这十年标志着一场代际变革的开端，它将重新定义未来数十年交通系统如何服务人类、社区、经济和地球。从选定的出行模式，到出台的政策举措，再到投资优先级的选择，每一项决策都对可持续交通发展全局具有关键意义。

现在，是时候让这些决策为可持续交通和更美好的世界发挥作用了！

时间正在流逝，行动始于今日！