

## Deklaracja Sztokholmska

### 3. Globalna Konferencja Ministerialna o Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego:

#### osiąganie globalnych celów do 2030 r

Sztokholm, 19–20 lutego 2020 r

My, ministrowie i szefowie delegacji, a także przedstawiciele międzynarodowych, regionalnych i ponadregionalnych organizacji rządowych i pozarządowych oraz sektora prywatnego zebrani w Sztokholmie w Szwecji w dniach 19 i 20 lutego 2020 r. na 3. Światowej Konferencji Ministerialnej w Sprawie Bezpieczeństwa Ruch Drogowego:

*Uznając* przywództwo rządu Szwecji w przygotowaniu i organizacji 3. Światowej Konferencji Ministerialnej w Sprawie Bezpieczeństwa Ruch Drogowego;

*Wyrażając* wdzięczność rządowi Federacji Rosyjskiej za organizację 1. Globalnej Konferencji Ministerialnej w sprawie Bezpieczeństwa Ruch Drogowego w 2009 r., której zwieńczeniem była Deklaracja Moskiewska, oraz rządowi Brazylii za organizację Drugiej Światowa Konferencji Ministerialnej w sprawie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w 2015 r., której zwieńczeniem była „Deklaracja Brasilijska”;

*Uznając* rolę rządów Federacji Rosyjskiej i Sultanatu Omanu w kierowaniu procesem wdrażania rezolucji Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych;

*Uznając* prawo każdej osoby do korzystania z najwyższego możliwego do osiągnięcia poziomu zdrowia;

*Potwierdzając* znaczenie intensyfikacji współpracy międzynarodowej i multilateralizmu na rzecz poprawy jakości zdrowia poprzez realizację zapisów Strategii Zrównoważonego Rozwoju (SDG), ze szczególnym uwzględnieniem osiągnięcia globalnych celów w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego;

*Unwzględniając* rezolucję Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych 70/1 z dnia 25 września 2015 r., „Transformacja naszego świata: Agenda na rzecz zrównoważonego rozwoju do roku 2030” oraz cele SDG, zalecającej włączenie celów bezpieczeństwa ruchu drogowego do pozostałych dziedzin polityki, w szczególności obszarów polityki związanych z celami zrównoważonego rozwoju na rzecz ochrony klimatu, równości płci, zdrowia i dobrego samopoczucia, wysokiej jakości edukacji, wyrównywania szans, a także na rzecz zrównoważonego rozwoju miast i społeczności, infrastruktury oraz odpowiedzialnej konsumpcji i produkcji z korzyścią dla wszystkich;

*Unwzględniając* przyjęcie Deklaracji Strategii Zrównoważonego Rozwoju z dnia 10 października 2019 r. Forum Politycznego Wysokiego Szczebla ONZ uzgodnionej we wrześniu 2019 r., wzywającą do uczynienia dekady [2021–2030 przyp. red.] okresem działań na rzecz integralności Agendy 2030, jako „kontynuację ambitnych i ciągłych działań na rzecz SDG (przyjętych) do 2020<sup>1</sup>”, w tym celu 3.6 zakładającego zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych i wypadków drogowych o połowę;

*Unwzględniając* z zadowoleniem przyjęcie ponadregionalnych, krajowych i regionalnych strategii bezpieczeństwa drogowego, celów i planów działania, takich jak te już przyjęte przez the Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC) i Unię Europejską (UE) zakładających zmniejszenie o połowę liczby ofiar śmiertelnych na drogach i osób poważnie rannych do 2030 r.; oraz uznając znaczenie lokalnych inicjatyw budowy mulit sektorowych partnerstw na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego;

*Zachęcając* do dalszego monitorowania i raportowania postępów realizacji przyjętych celów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwartych w „Planie Dobrowolnych Inicjatyw Ogólnoświatowych na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego”, uzgodnionym przez państwa członkowskie ONZ;

*Unwzględniając* dotychczasowe osiągnięcia Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011–2020, takie jak wzmocnienie Światowej Organizacji Zdrowia jako lidera w dziedzinie poprawy

---

<sup>1</sup> <https://undocs.org/en/A/HLPF/2019/l.1>

bezpieczeństwa ruchu drogowego, działanie Regionalnych Komisji ONZ i współpracy w ramach mechanizmu „Współpraca na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ONZ”, rozpowszechnienie zaangażowania skupionego wokół problemu wdrażania instrumentów prawnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, wzrost zaangażowania społeczeństw obywatelskich, tworzenie i rozpowszechnianie wiedzy na temat zapobiegania wypadkom drogowym, w tym tworzenie globalnych raportów o stanie bezpieczeństwa drogowego WHO, włączenie celów bezpieczeństwa drogowego do celów zrównoważonego rozwoju, ustanowienie Funduszu Bezpieczeństwa Drogowego Narodów Zjednoczonych poprzez wsparcie Sekretarza Generalnego Narodów Zjednoczonych, działanie i zaangażowanie Specjalnego Wysłannika Sekretarza Generalnego ONZ ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w skutecznej mobilizacji trwałego zaangażowania na wysokim szczeblu w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwiększenie zaangażowania Banku Światowego i innych instytucji w bezpieczeństwo ruchu drogowego, intensyfikację inicjatyw rządowych i sektora prywatnego na rzecz bezpieczeństwa drogowego, w tym poprzez darowizny na rzecz Globalnego Funduszu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Globalnego Partnerstwa na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;

*Uznając* płynące wnioski z Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011–2020, takich jak potrzeba promowania zintegrowanego podejścia do bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak wdrożenie strategii „Vision Zero”, jak dążenie do długoterminowych i zrównoważonych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa oraz wzmocnienie wewnątrz państwowych relacji - współpraca sektorowa, w tym współpraca z organizacjami pozarządowymi i społeczeństwem obywatelskim, a także przedsiębiorstwami i przemysłem, które przyczyniają się i wpływają na rozwój społeczny i gospodarczy krajów;

*Przyjmując z zadowoleniem* poczynione postępy, ale jednocześnie mając na względzie, że wszystkie kraje wciąż stoją przed poważnymi wyzwaniami lokalnymi i regionalnymi, że istnieje również wiele sprawdzonych środków, które należy zintensyfikować wszędzie;

*Rozpoznając* potrzebę współpracy w celu wymiany doświadczeń w zakresie przyjmowania i egzekwowania przepisów dotyczących zagrożeń behawioralnych, takich jak przekroczenie prędkości, prowadzenie pod wpływem alkoholu oraz niestosowanie pasów bezpieczeństwa, przewożenia dzieci bez fotelików, nieużywanie kasków motocyklowych oraz wdrażania programów w celu ograniczenia wspomnianych zagrożeń, co ma przelożyć się na wzrost setek tysięcy uratowanych istnień ludzkich rocznie, ponieważ wiele Państw Członkowskich nie podjęło jeszcze tematu;

*Wyrażając* wielką troskę, że ponad 1,35 miliona ludzi rocznie ginie w wypadkach drogowych, że ponad 90% tych ofiar odnotowano w krajach o niskim i średnim dochodzie, że wypadki drogowe są główną przyczyną śmierci dzieci i młodych dorosłych w wieku 5– 29 lat oraz [*wyrażając wielką troskę – przyp. red.*] wobec prognoz łącznej liczby 500 milionów ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych w ruchu drogowym na całym świecie w latach 2020–2030, jako epidemii i kryzysu, którym można zapobiegać, a przeciwdziałanie którym będzie wymagało większego zaangażowania politycznego, przywództwa i większych działań na wszystkich szczeblach w następnej dekadzie;

*Uznając* znaczący wpływ wypadków drogowych wśród dzieci i młodzieży, a także podkreślając znaczenie uwzględnienia ich potrzeb oraz potrzeb innych szczególnie narażonych grup społecznych, w tym seniorów i osób niepełnosprawnych;

*Zwracając* uwagę na szkodliwy wpływ wypadków drogowych, związanych z nimi zgonów i utraty zdrowia ciężko rannych na długoterminowy wzrost gospodarczy kraju, na nierówny postęp w regionach i poziom dochodów oraz wyrażając zaniepokojenie faktem, że żaden kraj o niskich dochodach nie zmniejszył liczby ofiar wypadków drogowych w latach 2013–2016, co wyraźnie podkreśla związek między rozwojem a bezpieczeństwem na drodze;

*Uznając* możliwość zapobieżenia przeważającej liczbie wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym i udziałem osób ciężko rannych, które stanowią poważne obciążenie dla rozwoju systemów zdrowia publicznego, co przekłada się na szerokie konsekwencje społeczne i gospodarcze, które - jeśli nie zostaną rozwiązane - wpłyną na postęp w osiągnięciu celów zrównoważonego rozwoju;

*Uznając* wyraźne zbieżność wyzwań związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego i strategią zrównoważonego rozwoju zarówno na obszarach miejskich, jak i wiejskich, oraz zwracając uwagę w szczególności na rosnące zagrożenie bezpieczeństwa dla niechronionych uczestników ruchu drogowego w miastach;

*Podkreślając* znaczenie, opartego na dowodach, skutecznego kształtowania centralnej polityki, opartej na analizie twardych danych, w tym na szczeblu regionalnym, w szczególności liczby ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych;

*Uznając*, że zaawansowane technologie bezpieczeństwa pojazdów należą do najskuteczniejszych ze wszystkich samochodowych urządzeń bezpieczeństwa;

*Uznając* konieczność współdzielenia odpowiedzialności pomiędzy projektantami systemu dróg i użytkownikami dróg za sposób uwolnienia Świata od wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym i wypadków z udziałem ofiar ciężko rannych oraz że podjęcie tematu bezpieczeństwa na drodze wymaga współpracy wielu partnerów sektora publicznego i prywatnego, środowiska akademickiego, organizacji zawodowych, organizacji pozarządowych i mediów;

*Przyjmując*, że założenia celu 3.6 Strategii Zrównoważonego Rozwoju (SDG) nie zostaną osiągnięte do 2020 roku, i że znaczący postęp można osiągnąć jedynie poprzez silniejsze przywództwo rządowe, współpracę międzynarodową, wdrożenie strategii opartych na dobrych praktykach, a także poprzez kooperację wszystkich zaangażowanych podmiotów, w tym sektora prywatnego, wykorzystując innowacyjne podejście.

**Ponownie potwierdzając nasze zdecydowane zaangażowanie w realizację globalnych celów do 2030 roku, podkreślając nasze wspólną odpowiedzialność, niniejszym postanawiamy:**

1. *Potwierdzić* nasze zaangażowanie w pełne wdrożenie „Agendy 2030”, uznając synergii między obszarami polityki zrównoważonego rozwoju a potrzebą zintegrowanej pracy na rzecz obopólnych korzyści;
2. *Uznać* związek (równość) między bezpieczeństwem ruchu drogowego, zdrowiem psychicznym i fizycznym, rozwojem, edukacją, równością płci, zrównoważonym rozwojem miast, środowiskiem i zmianami klimatu, a także społecznymi wzorcami bezpieczeństwa, współzależnością i różnorodnością celów zrównoważonego rozwoju; cele te zintegrowane i niepodzielne;
3. *Wezwać* państwa członkowskie do działań na rzecz zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych o co najmniej 50% w latach 2020–2030 w oparciu o zalecenia Forum Politycznego Wysokiego Szczebla ONZ ds. Zrównoważonego Rozwoju, które zobowiązało się do kontynuacji działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w relacji do celów SDG, w tym celu 3.6 po 2020 roku, co - w powiązaniu z tymi celami – ma doprowadzić do redukcji liczby ofiar śmiertelnych i poważnie rannych wśród wszystkich uczestników w ruchu, a w szczególności niechronionych uczestników ruchu drogowego, takich jak piesi, rowerzyści i motocykliści oraz użytkownicy transportu publicznego;
4. *Wezwać* państwa członkowskie i społeczność międzynarodową do priorytetowego potraktowania niedopuszczalnego poziomu obrażeń ciężkich w ruchu drogowym wśród dzieci i młodzieży poprzez zwiększenie zaangażowania politycznego, w oparciu o zapisy Globalnej Strategii Zdrowia Kobiet, Dzieci i Młodzieży, która zawiera zalecenia działania w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
5. *Zobowiązać* do politycznego zaangażowania na najwyższym szczeblu odpowiedzialności oraz do ustanowienia regionalnych, krajowych i ponadnarodowych strategii i planów działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz finansowego zaangażowania agencji rządowych różnego szczebla, jak również partnerstw wielosektorowych mającego na celu zapewnienie wymaganego poziomu zaangażowania na szczeblu regionalnym, krajowym i ponadnarodowym, aby osiągnąć założenia SDG, ale również, aby założenia tych strategii były przejrzyste i jawne;
6. *Zachęcać* państwa członkowskie, które jeszcze tego nie uczyniły, do przyjęcia instrumentów prawnych ONZ dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także stosowania, wdrażania i promowania ich

przepisów lub przepisów bezpieczeństwa, a także do zapewnienia, że ustawodawstwo i normy dotyczące projektowania i budowy dróg, pojazdy i użytkowanie dróg są zgodne z zasadami bezpiecznego systemu i są egzekwowane;

7. *Wezwać* do uwzględnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, jako integralnej części systemu bezpieczeństwa w zakresie użytkowania gruntów, projektowania ulic, planowania i zarządzania systemem transportowym, szczególnie w przypadku szczególnie zagrożonych użytkowników dróg i obszarów miejskich, poprzez wzmocnienie zdolności instytucjonalnych w zakresie przepisów bezpieczeństwa drogowego i egzekwowania prawa, bezpieczeństwo pojazdów, ulepszenia infrastruktury, transport publiczny, opieka powypadkowa i dane;

8. *Zintensyfikować* działania zwierzające w kierunku bezpieczniejszych, czystszych, bardziej energooszczędnych i niskokosztowych środków transportu oraz działania polegające na promocji aktywnego stylu życia, wzrostu aktywności fizycznej, takiej jak spacer i jazda na rowerze, które należy włączyć do systemu transportu publicznego w celu osiągnięcia zrównoważonego rozwoju;

9. *Wspierać* i zachęcać do opracowywania, stosowania i wdrażania istniejących i przyszłych technologii i innych innowacji w celu poprawy dostępności do wszystkich dziedzin bezpieczeństwa ruchu drogowego, od zapobiegania wypadkom po opiekę powypadkową wraz opieką psychologiczną, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb niechronionych uczestników ruchu drogowego, jak piesi, rowerzyści, motocykliści i użytkownicy transportu publicznego;

10. *Zobowiązać* do zapewnienia szybkiego dojazdu zespołów ratunkowych do poszkodowanych, do zapewnienia długoterminowej opieki zdrowotnej ciężko rannym ofiarom wypadków oraz zobowiązać do uznania, że do skutecznej opieki powypadkowej należy zaliczyć również wsparcie psychologiczne, pomoc prawną, pomoc socjalną oraz wsparcie dla ofiar wypadków oraz ich rodzin;

11. *Położyć* nacisk na system kontroli prędkości, włączając w to wzmocnienie kontroli w celu wyegzekwowania obowiązujących limitów prędkości, ale również stworzenie stref niskich prędkości do maksymalnego limitu 30 km/h w obszarach, gdzie szczególnie narażeni użytkownicy dróg i pojazdy mieszają się w częsty i zaplanowany sposób, z wyjątkiem przypadków, w których istnieją mocne dowody, że wyższe prędkości będą bezpieczne; należy zauważyć, że ogólne wysiłki na rzecz ograniczenia prędkości będą miały korzystny wpływ zarówno na zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych oraz obniżenie liczby osób ciężko rannych, jak i na wzrost jakości powietrza;

12. *Zobowiązać*, aby do 2030 roku wszystkie pojazdy produkowane i sprzedawane na wszystkich rynkach były wyposażone w systemy bezpieczeństwa; będziemy zachęcać do używania pojazdów wyposażonych w systemy bezpieczeństwa o jak najwyższym standardzie bezpieczeństwa, jaki będzie możliwy;

13. *Zapewnić*, że zintegrowane podejście do bezpieczeństwa na drodze oraz określenie minimalnych norm bezpieczeństwa są kluczowym wymogiem w zakresie poprawy infrastruktury drogowej i inwestycji;

14. *Wezwać* przedsiębiorców wszystkich branż i wielkości do wdrożenia strategii zrównoważonego rozwoju oraz do działań na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez wprowadzenie regulacji wewnętrznych w całym procesie zamówień, produkcji i dystrybucji, oraz do monitorowania ich stosowania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w swoich raportach dotyczących zrównoważonego rozwoju;

15. *Wezwać* organizacje publiczne wszystkich szczebli do zamawiania bezpiecznych i zrównoważonych usług transportowych, budowania bezpiecznych flot pojazdów w celu zachęcenia sektora prywatnego do pójścia za tym przykładem;

16. *Zachęcić* do intensyfikacji działań prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, mając na względzie wysoki wskaźnik oddziaływania programów zapobiegania wypadkom drogowym w celu wypełnienia zaleceń SDG w ruchu drogowym;

17. *Wezwać* Światową Organizację Zdrowia do dalszego gromadzenia, rozpowszechniania danych poprzez publikację cyklicznych raportów światowych o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego, wykorzystując odpowiednio istniejące zasoby, w tym regionalne obserwatoria bezpieczeństwa ruchu drogowego, w celu zharmonizowania i zapewnienia dostępności i porównywalności danych dotyczących bezpieczeństwa drogowego, podkreślając znaczenie monitorowania postępów i gromadzenia danych w zakresie realizacji wspólnych celów oraz, w stosownych przypadkach, dobrowolnych ogólnych celów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego uzgodnionych przez państwa członkowskie, postanawiamy;

18. *Wezwać* Światową Organizację Zdrowia do przygotowania wykazu sprawdzonych strategii i inicjatyw [katalogu dobrych praktyk – przyp. red.] z tych państw członkowskich, które skutecznie zmniejszyły liczbę ofiar śmiertelnych w krajach członkowskich. Raport należy przygotować do publikacji w 2024 r.

Wzywamy „Pierwsze Posiedzenie Wysokiego Szczebla Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych” w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, jakie odbędzie się na poziomie szefów państw i rządów, aby zmobilizować władze centralne państw członkowskich do przyspieszenia międzynarodowej, wielosektorowej współpracy we wszystkich obszarach objętych niniejszą Deklaracją na rzecz realizacji celu zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych i osób ciężko rannych o 50% w ciągu najbliższej dekady na drodze ku realizacji głównego celu, jakim jest osiągnięcie „Wizji Zero” [Vision Zero – przyp. red.] do 2050 r. ; oraz

*Zachęcamy Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych do poparcia treści niniejszej deklaracji.*