

Stockholmsdeklarationen
Den tredje globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet: Att uppnå globala mål 2030
Stockholm den 19—20 februari 2020

Vi, ministrar och delegationschefer samt företrädare för internationella, regionala och subregionala statliga och icke-statliga organisationer och den privata sektorn, som samlades i Stockholm den 19 och 20 februari 2020 för den tredje globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet:

uttrycker erkänsla för den svenska regeringens ledarskap när det gäller att förbereda och vara värd för denna tredje globala ministerkonferens om trafiksäkerhet;

lovordar Ryska federationens regering för att den var värd för den första globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet som hölls 2009, vilken resulterade i Moskvadeklarationen, och Brasiliens regering som var värd för den andra globala högnivåkonferensen om trafiksäkerhet 2015, vilken resulterade i Brasilia-deklarationen;

lovordar Ryska federationens och sultanatet Omans regeringar för den roll de haft när det gäller att leda processen för antagande av de resolutioner från Förenta nationernas (FN:s) generalförsamling som är relaterade till detta;

erkänner varje individs rätt att åtnjuta högsta möjliga hälsostandard;

understryker återigen vikten av att öka det internationella samarbetet och multilateralismen för att uppnå de hälsorelaterade målen för hållbar utveckling ("SDG"), med särskilt fokus på uppnående av globala delmål för trafiksäkerhet;

välkomnar FN:s generalförsamlings resolution 70/1 av den 25 september 2015 med titeln "Att förändra vår värld: Agenda 2030 för hållbar utveckling" och dess mål för hållbar utveckling som ett ramverk för att integrera trafiksäkerhet inom andra politiska områden, särskilt områden med anknytning till delmålen för hållbar utveckling för klimatåtgärder, jämställdhet, hälsa och välbefinnande, utbildning av god kvalitet, minskad ojämlikhet, hållbara städer och samhällen, infrastruktur och ansvarsfull konsumtion och produktion till ömsesidig nytta för alla;

välkomnar att det vid FN:s politiska högnivåforum för hållbar utveckling den 10 oktober 2019 antogs en politisk deklaration, och även dess åtagande i september 2019 att göra det kommande årtiondet till ett sådant av **åtgärder och resultat**, och det fortsatta åtagandet att upprätthålla Agenda 2030:s integritet, bland annat genom att "säkerställa ambitiösa och kontinuerliga åtgärder för att uppnå de delmål som ingår i tidsplanen i målen för hållbar utveckling för 2020"¹, däribland delmål 3.6 att halvera antalet dödsfall och skador i trafiken;

välkomnar antaganden av subnationella, nationella och regionala trafiksäkerhetsstrategier, delmål och handlingsplaner, såsom de som redan antagits av Centralasiens regionala ekonomiska samarbete ("CAREC") och Europeiska unionen (EU) för att uppnå delmålet att halvera antalet dödsfall och allvarliga skador i trafiken senast 2030, och erkänner betydelsen av regionala initiativ för att kunna mobilisera sektorsövergripande partnerskap för trafiksäkerhet;

välkomnar och uppmuntrar övervakning och rapportering av de framsteg som görs för att uppnå trafiksäkerhetsmålen, till exempel de frivilliga globala delmål för trafiksäkerhet som FN:s medlemsstater har enats om;

välkomnar de mycket viktiga framsteg som hittills gjorts under FN:s decennium för trafiksäkerhet 2011—2020, bland annat förbättrad global samordning genom Världshälsoorganisationen ("WHO"), FN:s regionala kommissioner och FN:s samarbete om trafiksäkerhet, ökad anslutning till och implementering av FN:s rättsliga instrument för trafiksäkerhet, ökat engagemang i det civila samhället, produktion och spridning av informationsresurser angående förebyggande av trafikskador, däribland WHO:s globala lägesrapporter om trafiksäkerhet, införande av delmål för trafiksäkerhet i målen för hållbar utveckling,

¹ <https://undoc.org/en/A/HLPF/2019/1.1>

inrättande av FN:s trafiksäkerhetsfond genom stöd av FN:s generalsekreterare, utnämningen av FN:s generalsekreterares särskilda sändebud för trafiksäkerhet och dess ansträngningar för att effektivt mobilisera ett varaktigt åtagande på hög nivå för trafiksäkerhet, Världsbankens och andra multilaterala utvecklingsbankers ("MDB") ökade engagemang för trafiksäkerhet, ökat fokus och resurser för trafiksäkerheten från flera regeringar och den privata sektorn, bland annat genom donationer till den globala trafiksäkerhetsfaciliteten ("GRSF") och det globala partnerskapet för trafiksäkerhet ("GRSP");

bekräftar de lärdomar som dragits av FN:s decennium för trafiksäkerhet 2011–2020, såsom behovet av att främja en integrerad strategi för trafiksäkerhet som till exempel en strategi för säkra system och en nollvision, att sträva efter långsiktiga och hållbara säkerhetslösningar och stärka det nationella sektorsövergripande samarbetet, bland annat genom att engagera icke-statliga organisationer och det civila samhället såväl som företag och industrier som bidrar till och kan påverka länders sociala och ekonomiska utveckling;

lovordar de framsteg som gjorts men vill ändå betona att **alla länder** fortfarande står inför stora utmaningar och att det, även om det finns specifika regionala och lokala utmaningar, också finns många beprövade åtgärder vars användande måste intensifieras överallt;

vidkänner och arbetar tillsammans för att utbyta erfarenheter avseende antagande och tillämpning av lagstiftning gällande risker som följer av vissa beteenden som fortkörning och rattfylleri, underlåtenhet att använda säkerhetsbälten, fasthållningsanordningar för barn och motorcykelhjälmar samt implementering av beprövade åtgärder för att minska sådana risker, vilka skulle kunna rädda hundratusentals liv varje år, men fortfarande inte har implementerats i de flesta länder;

uttrycker stor oro över att trafikolyckor dödar mer än 1,35 miljoner människor varje år med över 90 procent av dessa dödsoffer i låg- och medelinkomstländer, att dessa kollisioner är den främsta dödsorsaken för barn och unga vuxna i åldrarna 5–29 år, och att antalet dödsfall och skador i trafiken över hela världen mellan 2020 och 2030 beräknats komma att uppgå till 500 miljoner vilket är en epidemi som kan förebyggas och en kris som om den ska kunna undvikas kommer att kräva större politiskt engagemang, ledarskap och större insatser på alla nivåer under det kommande årtiondet;

vidkänner de betydande effekter trafikolyckor har på barn och ungdomar och betonar vikten av att ta hänsyn till deras såväl som andra utsatta befolkningsgruppers behov däribland äldre och personer med funktionshinder;

uppmärksammar de skadliga effekter som trafikolyckor och relaterade dödsfall och skador har på den långsiktiga nationella ekonomiska tillväxten, skillnaderna och ojämlikheten i framsteg mellan olika regioner och inkomstnivåer och uttrycker oro över det faktum att inga låginkomstländer har minskat antalet dödsoffer i trafiken mellan 2013 och 2016 vilket tydligt visar att det finns ett samband mellan utveckling och trafiksäkerhet;

erkänner att den överväldigande majoriteten av dödsfall och skador i trafiken kan förebyggas och att de är ett stort utvecklings- och folkhälsoproblem som har breda sociala och ekonomiska konsekvenser som, om de inte åtgärdas, kommer att påverka utvecklingen mot att uppnå målen för hållbar utveckling;

erkänner de tydliga och olikartade utmaningar som finns för trafiksäkerhet och hållbarhet i både stads- och landsbygdsområden och noterar särskilt det ökande säkerhetsshotet för oskyddade trafikanter i städer;

betonar att det är av central betydelse för effektivt, evidensbaserat beslutsfattande att samla in data av god kvalitet, även på regional nivå, särskilt avseende dödsfall och allvarliga skador;

erkänner att avancerad fordonssäkerhetsteknik ("VST") är bland de mest effektiva av alla säkerhetsanordningar för motorfordon;

erkänner att det finns ett **delat ansvar** mellan systemdesigners och trafikanter för utvecklingen mot en värld utan dödsfall och allvarliga skador i trafiken och att hantering av trafiksäkerhet kräver flerpartssamarbete mellan den offentliga och den privata sektorn, den akademiska världen, yrkesorganisationer, icke-statliga organisationer och media; och

vidkänner att **delmål 3.6 i målen för hållbar utveckling inte kommer att uppfyllas till 2020** och att betydande framsteg endast kan göras genom starkare nationellt ledarskap, globalt samarbete, genomförande av evidensbaserade strategier och samarbete med alla relevanta aktörer, däribland den privata sektorn, samt ytterligare innovativa tillvägagångssätt.

Med upprepaning av vårt starka engagemang för att uppnå de globala målen senast 2030 och med betoning av vårt gemensamma ansvar beslutar vi härmed att:

1. *På nytt bekräfta* vårt åtagande att fullt ut genomföra Agenda 2030, att erkänna de synergieffekter som finns mellan olika politiska områden för målen för hållbar utveckling samt behovet av att arbeta på ett integrerat sätt för att uppnå ömsesidiga fördelar.
2. *Adressera* sambanden mellan trafiksäkerhet, psykisk och fysisk hälsa, utveckling, utbildning, jämlikhet, jämställdhet, hållbara städer, miljö- och klimatförändringar samt sociala faktorer för säkerhet och ömsesidigt beroende mellan de olika målen för hållbar utveckling, och erinra oss om att målen och delmålen för hållbar utveckling är sammanlänkade och inte går att separera.
3. *Uppmana* medlemsstaterna att bidra till att minska antalet dödsolyckor i trafiken med minst 50 procent från 2020 till 2030 i linje med den utfästelse som gjordes av FN:s politiska högnivåforum för hållbar utveckling om att upprätthålla åtgärder för de trafiksäkerhetsrelaterade delmålen, däribland 3.6 efter 2020, och att fastställa delmål för att minska dödsfall och allvarliga skador, i linje med detta åtagande, för alla grupper av trafikanter och särskilt för oskyddade trafikanter såsom fotgängare, cyklister och motorcyklister samt kollektivtrafikanvändare.
4. *Uppmana* medlemsstaterna och det internationella samfundet att prioritera den oacceptabla börda som trafikskador utgör för barn och ungdomar genom att öka det politiska engagemanget och se till att den globala strategin för kvinnors, barns och ungdomars hälsa innehåller nödvändiga åtgärder för trafiksäkerhet.
5. *Säkerställa* politiskt engagemang och ansvar på högsta nivå och få till stånd regionala, nationella och subnationella strategier och handlingsplaner för trafiksäkerhet samt insatser från olika statliga organ och sektorsövergripande partnerskap för att uppnå den omfattning av insatser som krävs på regional, nationell och subnationell nivå för att uppnå delmålen för hållbar utveckling, och att dessa strategier och insatser är offentliga för insyn.
6. *Uppmuntra* de medlemsstater som ännu inte har gjort det att överväga att ansluta sig som parter till FN:s rättsliga instrument för trafiksäkerhet samt att tillämpa, implementera och främja dess bestämmelser eller säkerhetsregler, och se till att lagstiftning och standarder för vägutformning och vägbyggnation samt fordon och väganvändning är förenliga med principerna för säkra system, och att de verkställs.
7. *Inkludera* trafiksäkerhet och tillämpning av en strategi för säkra system i markanvändning, gatuutformning, planering och styrning av transportsystem, särskilt för oskyddade trafikanter och i stadsområden, genom att stärka den institutionella kapaciteten när det gäller trafiksäkerhetslagstiftning och brottsbekämpning, fordonssäkerhet, infrastrukturförbättringar, kollektivtrafik, efterföljande vård vid trafikolyckor och data.
8. *Påskynda* övergången till säkrare, renare, mer energieffektiva och ekonomiskt överkomliga transportsätt och främja högre nivåer av fysisk aktivitet såsom att gå och cykla samt integrera dessa transportsätt med användning av kollektivtrafik för att uppnå hållbarhet.
9. *Uppmuntra och stimulera* utveckling, tillämpning och användning av befintlig och framtida teknik och andra innovationer för att förbättra tillgänglighet och alla aspekter av trafiksäkerhet: från förebyggande av olyckor till räddningstjänstinsatser och traumavård, med särskilt fokus på det säkerhetsbehov som de mest oskyddade trafikanterna har, bland andra fotgängare, cyklister, motorcyklister och kollektivtrafikanvändare.

10. *Säkerställa* snabb tillgång till akuta och långsiktiga hälso- och sjukvårdstjänster av hög kvalitet för de skadade och vidkänna att effektiva insatser efter en trafikolycka även omfattar psykiskt, socialt och juridiskt stöd till offer, överlevande och familjer.
11. *Fokusera* på förbättrad hastighetsreglering, bland annat genom förstärkt brottsbekämpning för att förhindra fortkörning, och införa en maximal väghastighet på 30 km/tim i områden där oskyddade trafikanter och fordon ofta samsas under planerade former, utom när det finns tungt vägande bevis för att högre hastigheter är säkra, med observerande av att insatser för att minska hastigheter i allmänhet kommer att ha en positiv inverkan på luftkvalitet och klimatförändringar och vara avgörande för att minska dödsfall och skador i trafiken.
12. *Säkerställa* att alla fordon som tillverkas och säljs på alla marknader når upp till lämpliga säkerhetsnivåer senast 2030 och att det finns incitament för användning av fordon med förbättrad säkerhetsprestanda, när så är möjligt.
13. *Säkerställa* att en integrerad trafiksäkerhetsstrategi och standarder som sätter miniminivåer för säkerhetsprestanda för alla trafikanter är ett centralt krav vid förbättring av och investering i väginfrastruktur.
14. *Uppmana* företag och industrier av alla storlekar och i alla sektorer att bidra till att uppnå de trafiksäkerhetsrelaterade målen för hållbar utveckling genom att implementera principer för säkra system för hela värdekedjan, inbegripet interna rutiner under hela upphandlings-, produktions- och distributionsprocessen, och att inkludera rapportering av säkerhetsprestanda i sina hållbarhetsrapporter.
15. *Uppmana* offentliga organisationer på alla nivåer att införskaffa säkra och hållbara transporttjänster och fordon och uppmontra den privata sektorn att följa detta exempel, bland annat genom att köpa in säkra och hållbara fordonsflottor.
16. *Uppmontra* ökade investeringar i trafiksäkerhet med tanke på den höga avkastning som projekt och program för förebyggande av trafikskador ger och att det är nödvändigt med ökade åtgärder för att uppfylla de trafiksäkerhetsrelaterade målen för hållbar utveckling.
17. *Betona* vikten av att övervaka och rapportera de framsteg som görs för att uppnå våra gemensamma mål och, när så är lämpligt, de frivilliga globala delmålen för trafiksäkerhet som medlemsstaterna enats om, och uppmana WHO att fortsätta att samla in, offentliggöra och sprida data genom dess serie av globala lägesrapporter om trafiksäkerhet med, när så är lämpligt, utnyttjande av befintliga insatser, däribland insatser av regionala trafiksäkerhetsobservatorier för att harmonisera och göra trafiksäkerhetsdata tillgängliga och jämförbara.
18. *Uppmana* WHO att göra en inventering av beprövade strategier och initiativ från ett stort urval av medlemsländer vilka framgångsrikt har minskat antalet dödsolyckor i dessa medlemsländer. En rapport bör vara färdigställd för offentliggörande 2024.

Vi begär att det ska hållas ett första högnivåmöte i FN:s generalförsamling om trafiksäkerhet på stats- och regeringschefs nivå för att mobilisera adekvat nationellt ledarskap och stärka internationellt och sektorsövergripande samarbete inom alla de områden som omfattas av denna deklaration, för att åstadkomma en minskning på 50 procent av skador och dödsfall under det kommande årtiondet på vår väg mot nollvisionen 2050, och

vi uppmanar FN:s generalförsamling att stödja innehållet i denna deklaration.