إعلان ستوكهولم

المؤتمر الوزاري العالمي الثالث المعني بالسلامة على الطرق: تحقيق الأهداف العالمية 2030

ستوكهولم، 19-20 فبراير 2020

لقد اجتمعنا نحن الوزراء ورؤساء الوفود وممثلو المنظمات الحكومية وغير الحكومية الدولية والإقليمية ودون الإقليمية والقطاع الخاص في ستوكهولم بالسويد في يومي 19 و 20 من شهر فبراير لعام 2020 لعقد المؤتمر الوزاري العالمي الثالث المعني بالسلامة على الطرق؛

ننوّه بقيادة حكومة دولة السويد على إعداد واستضافة هذا المؤتمر الوزاري العالمي الثالث المعني بالسلامة على الطرق؛

نشيد بجهود حكومة الاتحاد الروسي لاستضافة المؤتمر الوزاري العالمي الأول المعني بالسلامة على الطرق عام 2009، والذي تُوِّج بإعلان موسكو، وكذلك نشيد بحكومة البرازيل لاستضافة المؤتمر العالمي الثاني رفيع المستوى المعني بالسلامة على الطرق عام 2015 الذي تكلل بإعلان برازيليا؛

نُعرب عن تقديرنا لدور حكومة كل من الاتحاد الروسي وسلطنة عمان في قيادة عملية اعتماد قرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة ذات الصلة؛

ندرك حق كل فرد في التمتع بأعلى مستوى من الصحة يمكن تحقيقه؛

نؤكد مجددًا على أهمية تكثيف التعاون الدولي وتعددية الأطراف في تحقيق أهداف التنمية المستدامة المتعلقة بالصحة، مع التركيز بشكل خاص على تحقيق الأهداف العالمية للسلامة على الطرق؛

نرحب بقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 1/70 بتاريخ 25 سبتمبر 2015 تحت عنوان "تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام 2030" وأهداف التنمية المستدامة (SDGs) كإطار عمل لدمج السلامة على الطرق في مجالات السياسات الأخرى، لا سيّما مجالات السياسات ذات الصلة بأهداف التنمية المستدامة للعمل المناخي والمساواة بين الجنسين والصحة والرفاهية وجودة التعليم والحد من أوجه اللامساواة والمدن والمجتمعات المستدامة والبنية التحتية، والإنتاج والاستهلاك المعقول لتحقيق منافع متبادلة للجميع؛

نرحب باعتماد الإعلان السياسي للمنتدى السياسي رفيع المستوى للأمم المتحدة المعني بالتنمية المستدامة في 10 أكتوبر 2019، وتعهده في سبتمبر 2019 بجعل العِقد القادم عِقدًا يتمحور حول **العمل والإنجاز**، والالتزام المستمر بالحفاظ على نزاهة جدول أعمال 2030، بما في ذلك من خلال "ضمان العمل الطموح والمتواصل بشأن أهداف التنمية المستدامة مع وضع إطار زمني لعام 2020"[i]، بما في ذلك الهدف 3.6 الذي يتمثل في خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن التصادمات المرورية على الطرق إلى النصف؛

نرحب باعتماد الاستراتيجيات والأهداف وخطط العمل والوطنية ودون الوطنية والإقليمية للسلامة على الطرق مثل تلك التي اعتمدها بالفعل برنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى (CAREC) والاتحاد الأوروبي (EU) لتحقيق هدف خفض عدد الوفيات والإصابات على الطرق إلى النصف بحلول عام 2030؛ والاعتراف بأهمية المبادرات الإقليمية لحشد شراكات متعددة القطاعات للسلامة على الطرق؛

نرحب ونشجع على الرصد والإبلاغ عن التقدم المحرز نحو تحقيق أهداف السلامة على الطرق، مثل الأهداف الطوعية العالمية للأداء بشأن السلامة على الطرق التي وافقت عليها الدول الأعضاء في الأمم المتحدة؛

نرحب بالإنجازات الرئيسية التي تحققت حتى الآن في عِقد العمل من أجل السلامة على الطرق (Decade of Action for Road Safety 2011-2020)، بما في ذلك تعزيز التنسيق العالمي من خلال منظمة الصحة العالمية واللجان الإقليمية التابعة للأمم المتحدة وتعاون الأمم المتحدة في مجال السلامة على الطرق، وزيادة الاستجابة إلى الصكوك القانونية للأمم المتحدة المتعلقة بالسلامة على الطرق وتنفيذها، ومشاركة أوسع للمجتمع المدني، وإنتاج ونشر الموارد المعلوماتية عن الحيلولة دون وقوع الإصابات الناجمة عن التصادمات المرورية على الطرق، بما في ذلك التقارير العالمية لمنظمة الصحة العالمية عن حالة السلامة على الطرق، وتضمين أهداف السلامة على الطرق في أهداف التنمية المستدامة، وإنشاء صندوق الأمم المتحدة للسلامة على الطرق بدعم من الأمين العام للأمم المتحدة، وتعيين المبعوث الخاص للأمين العام للأمم المتحدة للسلامة على الطرق وجهوده في حشد الالتزام المستدام رفيع المستوى بالسلامة على الطرق على نحو فعال، فضلًا عن زيادة التزام المصرف الدولي وغيره من المصارف الإنمائية المتعددة الأطراف بالسلامة على الطرق وزيادة التركيز والموارد من أجل السلامة على الطرق من جانب العديد من الحكومات والقطاع الخاص بما في ذلك من خلال تقديم التبرعات إلى المرفق العالمي للسلامة على الطرق والشراكة العالمية للسلامة على الطرق؛

نقدّر الدروس المستفادة من عِقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020 مثل الحاجة إلى تشجيع اتباع نهج متكامل للسلامة على الطرق كنهج النظام الآمن والرؤية الصفرية (Vision Zero) والسعي لإيجاد حلول السلامة المستدامة وطويلة الأمد وتعزيز التعاون الوطني بين القطاعات بما في ذلك المشاركة مع المنظمات غير الحكومية والمجتمع المدني إضافةً إلى قطاع الأعمال والصناعات مما يساهم في التنمية الاجتماعية والاقتصادية للدول، ويؤثر عليها؛

نثني على التقدم الذي تم إحرازه ولكن نؤكد على أن **جميع الدول** لا تزال تواجه تحديات كبيرة، وفي حين توجد تحديات إقليمية ومحلية محددة، توجد أيضًا العديد من التدابير المُثبتة التي يلزم تكثيفها في كل مكان؛

ندرك ونعمل معًا لتبادل الخبرات بشأن تبني وإنفاذ التشريعات المتعلقة بالمخاطر السلوكية مثل السرعة الزائدة، والقيادة تحت تأثير الكحول، وعدم استخدام أحزمة الأمان ومقاعد السلامة الخاصة بالأطفال وخوذ الدراجات النارية، وعدم تنفيذ التدابير المُثبتة للتخفيف من هذه المخاطر، والتي يمكن أن تنقذ مئات الآلاف من الأرواح سنويًا، ولكن لم يتم معالجتها في معظم الدول حتى الآن؛

نعرب عن القلق البالغ من حقيقة أن التصادمات المرورية على الطرق تؤدي إلى مصرع أكثر من 1.35 مليون شخص سنويًا حيث تحدث أكثر من 90% من هذه الإصابات في الدول ذات الدخل المنخفض والمتوسط، وأن التصادمات المرورية هذه هي السبب الرئيسي لوفاة الأطفال والشباب ممن تتراوح أعمارهم ما بين 5 و 29 عامًا، وأن عدد الوفيات والإصابات المتوقعة التي تصل إلى 500 مليون حالة حول العالم بسبب التصادمات المرورية على الطرق بين عاميّ 2020 و 2030 تشكل وباءً وأزمة يمكن تفاديها، وسيتطلب تجنبها مزيدًا من الالتزام السياسي وروح القيادة واتخاذ إجراءات أكثر شدة على كافة الأصعدة في العِقد التالي؛

ندرك الأثر الكبير للتصادمات المرورية على الطرق على الأطفال والشباب ونشدد على أهمية مراعاة احتياجاتهم واحتياجات الفئات السكانية الضعيفة بما في ذلك كبار السن وذوي الإعاقة؛

نسترعي الانتباه إلى التأثير المدمر للتصادمات المرورية وما يترتب عليها من إصابات ووفيات على النمو الاقتصادي الوطني طويل الأجل وتفاوت التقدم المُحرز في مناطق مختلفة وتفاوت مستويات الدخل، ونعرب عن القلق إزاء حقيقة عدم قيام الدول ذات الدخل المنخفض بخفض عدد الوفيات الناجمة عن التصادمات المرورية على الطرق بين عاميّ 2013 و 2016 مما يسلط الضوء بوضوح على ارتباط التنمية بالسلامة على الطرق؛

نقرّه بأن الأغلبية الساحقة من حالات الوفيات والإصابات الناجمة عن التصادمات المرورية يمكن تفاديها وأنها تظل مشكلة كبيرة تواجه التنمية والصحة العامة ولها عواقب اجتماعية واقتصادية واسعة النطاق، والتي ستؤثر على التقدم نحو تحقيق أهداف التنمية المستدامة إذا لم تتم معالجتها؛

ندرك التحديات البارزة والمتفاوتة التي تواجه السلامة على الطرق والاستدامة في المناطق الحضرية والريفية على حد سواء، ونشير تحديدًا إلى تزايد مخاطر السلامة التي تهدد مستخدمي الطرق الأكثر عرضة للإصابة في المدن؛

نشدد على مركزية وضع السياسات الفعالة والقائمة على الأدلة لجمع بيانات عالية الجودة بما في ذلك على الصعيد الإقليمي، لا سيّما فيما يتعلق بحالات الوفاة والإصابات الخطيرة؛

ندرك أن تقنيات السلامة المتقدمة الخاصة بالمركبات هي من بين أكثر الأجهزة فعالية في سلامة السيارات كافة؛

ندرك **مسؤوليتنا المشتركة** بين مصممي الأنظمة ومستخدمي الطرق في التحرك نحو عالم خالٍ من الإصابات الخطيرة والوفيات الناجمة عن التصادمات المرورية على الطرق وأن التطرق للسلامة على الطرق يستلزم تضافر جهود العديد من أصحاب المصلحة في القطاعين العام والخاص والأوساط الأكاديمية والمنظمات المهنية والمنظمات غير الحكومية ووسائل الإعلام؛

نقر بأن **هدف التنمية المستدامة 3.6 لن يتحقق بحلول عام 2020** وأنه لا يمكن إحراز هذا التقدم الكبير إلا من خلال روح قيادة وطنية وتعاون عالمي أقوى مع تنفيذ استراتيجيات قائمة على الأدلة ومشاركة جميع الجهات الفاعلة ذات الصلة بما في ذلك القطاع الخاص، إلى جانب اعتماد نهج ابتكارية إضافية.

نعيد التأكيد على التزامنا القوي بتحقيق الأهداف العالمية بحلول العام 2030 والتشديد على مسؤوليتنا المشتركة، فإننا نعقد العزم بموجب ذلك على ما يلي؛

1. *إعادة التأكيد على* التزامنا بالإنجاز الكامل لجدول الأعمال 2030، مع الإقرار بالتآزر بين مجالات سياسات أهداف التنمية المستدامة علاوة على الحاجة إلى العمل بطريقة متكاملة من أجل تحقيق منافع متبادلة؛

2. *التعامل* مع العلاقة بين السلامة على الطرق والصحة العقلية والبدنية والتنمية والتعليم والعدل والمساواة بين الجنسين والمدن المستدامة والبيئة والتغير المناخي علاوة على المحددات الاجتماعية للسلامة والعلاقة المتبادلة بين أهداف التنمية المستدامة المختلفة، مع الإشارة إلى أن أهداف التنمية المستدامة والأهداف تكون متكاملة وغير قابلة للتجزئة؛

3. *دعوة* الدول الأعضاء إلى المساهمة في تقليل الوفيات الناتجة عن التصادمات المرورية على الطرق بنسبة لا تقل عن 50% في الفترة من عام 2020 إلى عام 2030 بما يتوافق مع المنتدى السياسي رفيع المستوى للأمم المتحدة المعني بالتعهد بالتنمية المستدامة لمواصلة العمل على تحقيق أهداف التنمية المستدامة ذات الصلة بسلامة الطرق، بما في ذلك الهدف 3.6 بعد عام 2020، ووضع أهداف لتقليل الوفيات والإصابات الخطيرة بما يتماشى مع هذا الالتزام، لجميع فئات مستخدمي الطرق لا سيّما مستخدمي الطرق الأكثر عرضة للإصابة مثل المشاة وراكبي الدراجات وراكبي الدراجات النارية ومستخدمي وسائل النقل العام؛

4. *دعوة* الدول الأعضاء والمجتمع الدولي للتعامل مع العبء غير المقبول للإصابات الناجمة عن التصادمات المرورية على الطرق التي تلحق بالأطفال والشباب باعتبارها الأولوية، مع زيادة الالتزام السياسي من خلال ضمان أن الاستراتيجية العالمية لصحة النساء والأطفال والمراهقين تتخذ التدابير اللازمة للسلامة على الطرق؛

5. *التأكد من* أن الالتزام السياسي والمسؤولية السياسية على أعلى مستوى ووضع استراتيجيات وخطط عمل إقليمية ووطنية ودون وطنية للسلامة على الطرق، مع قبول الإسهامات من وكالات حكومية مختلفة إلى جانب الشراكات متعددة القطاعات لتحقيق الجهود المطلوبة على المستويات الإقليمية والوطنية ودون الوطنية من أجل تحقيق أهداف التنمية المستدامة، وضمان أن هذه الاستراتيجيات والجهود واضحة وعامة؛

6. *تشجيع* الدول الأعضاء على أن تصبح أطرافًا متعاقدة في الصكوك القانونية للأمم المتحدة المعنية بالسلامة على الطرق، إن لم تكن كذلك بالفعل، بالإضافة إلى تطبيق أحكامها أو لوائحها المتعلقة بالسلامة وتنفيذها وتعزيزها، والتأكد من أن تشريعات ومعايير تصميم الطرق والإنشاء والمركبات واستخدام الطرق تتماشى مع مبادئ النظام الأمن ويتم تطبيقها؛

7. *تضمين* نهج السلامة على الطرق والنظام الأمن باعتباره جزءًا لا يتجزأ من استخدام الأراضي وتصميم الشوارع وتخطيط نظام النقل وإدارته، لا سيّما لمستخدمي الطرق الأكثر عرضة للإصابة وفي المناطق الحضرية، وذلك من خلال تعزيز القدرة المؤسساتية فيما يتعلق بقوانين السلامة على الطرق وإنفاذ القانون، وسلامة المركبات وتحسينات البنية التحتية والنقل العام والرعاية التي تلي التصادمات المرورية والبيانات؛

8. *تسريع* التحول نحو وسائل نقل أكثر أمانًا ونظافة وأكثر توفيرًا للطاقة وميسورة التكلفة وتعزيز مستويات أعلى من النشاط البدني مثل المشي وقيادة الدراجات بالإضافة إلى إدماج هذه الوسائل مع استخدام النقل العام لتحقيق الاستدامة؛

9. *تشجيع وتحفيز* تطوير التقنيات الحالية والمستقبلية وغيرها من الابتكارات، وتطبيقها ونشرها من أجل تحسين إمكانية الوصول وجميع أوجه السلامة على الطرق بدءًا من الوقاية من التصادم المروري ووصولًا إلى الاستجابة لحالات الطوارئ ورعاية الصدمات، مع إيلاء اهتمام خاص لاحتياجات السلامة لمستخدمي الطرق الأكثر عرضة للإصابة مثل المشاة وراكبي الدراجات وسائقي الدراجات النارية ومستخدمي وسائل النقل العام؛

10. *ضمان* وصول المصابين في الوقت المناسب إلى خدمات رعاية صحية طارئة وطويلة الأجل عالية الجودة وإدراك أن الاستجابة الفعالة بعد وقوع التصادم تشمل أيضًا الدعم النفسي والاجتماعي والقانوني للضحايا والناجين والأسر؛

11. *التركيز* على إدارة السرعة بما في ذلك تعزيز إنفاذ القانون للحيلولة دون زيادة السرعة وفرض أقصى سرعة للسفر على الطريق تبلغ 30 كم في الساعة في المناطق التي تجمع بين مستخدمي الطرق الأكثر عرضة للإصابة والمركبات بطريقة مكررة ومخططة، إلا في حالة وجود دليل قوي على مأمونية السرعات العالية، مع الإشارة إلى أن الجهود الرامية إلى خفض السرعة سيكون لها أثرًا مفيدًا على نوعية الهواء والتغير المناخي إضافةً إلى أهميتها الحيوية في تقليل حالات الوفيات والإصابات الناجمة عن التصادمات المرورية على الطرق؛

12. *التأكد من* أن جميع المركبات التي يتم إنتاجها وبيعها لكل سوق بحلول عام 2030 مجهزة بمستويات أداء السلامة المناسبة وأنه يتم تقديم حوافز لاستخدام المركبات ذات أداء السلامة المعزز كلما أمكن؛

13. *التأكد* من أن النهج المتكامل للسلامة على الطرق والحد الأدنى من معايير أداء السلامة لجميع مستخدمي الطرق هو مطلب أساسي لتحسينات البنية التحتية للطرق واستثماراتها؛

14. *دعوة* المؤسسات التجارية والقطاعات والصناعات من جميع الأحجام للمساهمة في بلوغ أهداف التنمية المستدامة المتعلقة بالسلامة على الطرق من خلال تطبيق مبادئ النظام الآمن على مجموعة القيم الكاملة الخاصة بها بما في ذلك الممارسات الداخلية خلال عملية الشراء والإنتاج والتوزيع، وتضمين الإبلاغ عن أداء السلامة في تقارير الاستدامة الخاصة بها؛

15. *دعوة* المؤسسات العامة على جميع المستويات لشراء خدمات النقل والمركبات الآمنة والمستدامة وتشجيع القطاع الخاص على أن يحذو حذوها، بما في ذلك شراء أساطيل المركبات الآمنة والمستدامة؛

16. *تشجيع* زيادة الاستثمار في سلامة الطرق مع إدراك ارتفاع معدلات عائدات برامج ومشاريع الوقاية من الإصابات الناجمة عن التصادمات المرورية، وضرورة زيادة الأنشطة لتلبية أهداف التنمية المستدامة ذات الصلة بالسلامة على الطرق؛

17. *نؤكد على* أهمية رصد التقدم المحرز تجاه تحقيق أهدافنا المشتركة وحسب الاقتضاء الأهداف العالمية الطوعية لأداء السلامة على الطرق التي اتفقت عليها الدول الأعضاء، والإبلاغ عنها، ودعوة منظمة الصحة العالمية لمواصلة جمع البيانات ونشرها من خلال سلسلة من التقارير العالمية عن حالة السلامة على الطرق، والاستفادة حسب الاقتضاء من الجهود الحالية بما في ذلك جهود مراصد سلامة الطرق الإقليمية وإتاحة بيانات سلامة الطرق وجعلها قابلة للمقارنة؛

18. *دعوة* منظمة الصحة العالمية لإعداد قائمة بالاستراتيجيات والمبادرات التي أثبتت جدواها من مجموعة كبيرة من الدول الأعضاء التي نجحت في تقليل الوفيات في الدول الأعضاء. ينبغي أن يتم تجهيز تقرير للنشر في عام 2024.

ونحن ندعو إلى عقد أول اجتماع رفيع المستوى للجمعية العامة للأمم المتحدة بشأن السلامة على الطرق على مستوى رؤساء الدول والحكومات لتعبئة القيادة الوطنية الكافية وتعزيز التعاون الدولي ومتعدد القطاعات في جميع المجالات التي يشملها هذا الإعلان لتقليل الوفيات والإصابات بنسبة 50% خلال العقد القادم في طريقنا نحو تحقيق الرؤية الصفرية (Vision Zero) بحلول عام 2050؛

ونحن ندعو الجمعية العامة للأمم المتحدة إلى تأييد مضمون هذا الإعلان.

[i] https://undocs.org/en/A/HLPF/2019/l.1