

وزارت بهداشت درمان و آموزش پزشکی
دفتر مدیریت بیماری های غیرواگیر
اداره پیشگیری از حوادث

ارزشیابی دهه اقدام برای ایمنی راه ها

(بررسی نگرش دانشگاه های علوم پزشکی در مورد دهه اقدام برای ایمنی راه ها)

(۲۰۲۰-۲۰۱۱)

تدوین گزارش: معصومه افسری
تحلیل آماری: دکتر پریسا رضا نژاد اصل
با تایید: دکتر افشین استوار
دکتر علیرضا مغیثی
۱۳۹۸

مقدمه

موضوع « دهه اقدام برای ایمنی راه ها^۱ » در نخستین کنفرانس بین المللی ایمنی راه ها که در نوامبر سال ۲۰۱۰ در مسکو برگزار شد مطرح گردید و این دهه به طور رسمی از ۱۱ می ۲۰۱۱ در ۱۱۰ کشور جهان شروع شد. سازمان ملل متحد، سالهای ۲۰۲۰-۲۰۱۱ را به عنوان دهه اقدام برای ایمنی راهها اعلام کرد. شعار دهه ایمنی راه ها، **Time for Action** انتخاب شد. هدف این دهه عبارت است از: نجات میلیونها زندگی با بهبود ایمنی راهها، وسایل نقلیه، رفتار کاربران راهها و خدمات امداد و نجات، معکوس یا متوقف کردن روند رو به رشد مرگ ناشی از حوادث ترافیکی و نجات جان ۵ میلیون نفر.

سازمان بهداشت جهانی در مشارکت با سازمان ملل متحد، دبیر دبیرخانه دهه اقدام برای ایمنی راههاست و در موارد زیر نقش اساسی دارد:

- هدایت تلاش جهانی کشورها
- حمایت طلبی برای ایمنی راهها در سطوح بالای سیاست گذاری
- جمع آوری بهترین تجارب پیشگیری
- به اشتراک گذاشتن اطلاعات با مردم در مورد خطرات و نحوه کاهش آنها
- معطوف کردن توجه به نیاز افزایش بودجه

سازمان بهداشت جهانی ابزاری را برای ارزیابی تأثیر جهانی دهه اقدام برای ایمنی راهها فراهم نموده و گزارش جهانی وضعیت ایمنی راهها را ارائه خواهد کرد.

در سال ۲۰۱۰ از سوی بنیاد خیریه بلومبرگ^۲، بودجه ای برای ایمنی راههای ۱۰ کشور در اختیار سازمان بهداشت جهانی قرار گرفت. این پروژه **RS 10** نام دارد (**Road Safety in 10 Countries**) این ۱۰ کشور عبارتند از: برزیل، کامبوج، چین، مصر، هند، کنیا، مکزیک، روسیه، ترکیه، ویتنام.

پروژه بلومبرگ جهت کاهش عوامل خطر حوادث ترافیکی در این ۱۰ کشور اجرا شد. اقدامات این پروژه عبارتند از: تمرکز بر بهبود قوانین، ظرفیت سازی، آموزش همگانی از طریق کمپین، بازاریابی اجتماعی.

در اکتبر ۱۹۹۷ مجلس سوئد رویکرد صفر^۳ را به عنوان هدف اصلی و یک چارچوب راهبردی برای ایمنی راه ها تصویب کرد و تا کنون کشورهای زیادی آن را پذیرفته اند. براساس این رویکرد ۱۲ هدف جهانی ایمنی راه ها در ۵ محور در سال ۲۰۱۷ تدوین شد و مقرر شد که همه کشورهای جهان تا سال ۲۰۳۰ به آن اهداف دست یابند.

¹ Decade of Action on Road Safety

² Bloomberg Philanthropy

³ Vision Zero

روش اجرا

ابزار:

ابزار مورد استفاده در این بررسی، پرسشنامه ارزشیابی دهه ایمنی راه ها بود که با اقتباس از پرسشنامه ارزشیابی دهه ایمنی راه ها مربوط به دانشگاه جرج واشنگتن (آمریکا) توسط دفتر مدیریت بیماری های غیرواگیر وزارت بهداشت تدوین شد. این یک پرسشنامه سنجش نگرش است که نگرش شرکت کنندگان را در مورد کارآمدی دهه ایمنی راه ها و تاثیر آن بر اقدامات پیشگیری از حوادث ترافیکی در دانشگاه ها می سنجد. این پرسشنامه دارای ۲۴ سوال است. سوالات ۱ تا ۶ (پاسخ بله یا خیر)، جنبه های کارآمدی دهه ایمنی راه ها را می سنجد. سوال ۷ (پاسخ چندگزینه ای)، موانع تحقق اهداف دهه ایمنی راه ها را مورد سنجش قرار می دهد. سوال ۸ (پاسخ چندگزینه ای)، نقاط قوت دهه ایمنی راه ها را مورد سنجش قرار می دهد. در سوالات ۷ و ۸ شرکت کنندگان می توانند برای هر سوال، چند گزینه را انتخاب کند. سوالات ۹ تا ۲۴ (پاسخ صفر تا ۱۰ در مقیاس لیکرت) تاثیر دهه ایمنی راه ها بر عملکرد برنامه های پیشگیری از حوادث ترافیکی را در دانشگاه ها می سنجد.

داده های مربوط به پرسشنامه های تکمیل شده، در نرم افزار SPSS ثبت گردید و جداول آمار توصیفی آنها تهیه شد.

شرکت کنندگان:

شرکت کنندگان، ۶۳ نفر از کارشناسان پیشگیری از حوادث دانشگاه های علوم پزشکی کشور (۶۳ دانشگاه) (یک نفر از هر دانشگاه) بودند.

تحلیل داده ها:

داده های مربوط به پرسشنامه های تکمیل شده، در نرم افزار SPSS ثبت گردید و جداول آمار توصیفی آنها تهیه شد.

یافته ها

جدول ۱. جنبه های کارآمدی دهه ایمنی راه ها

خیر		بله		جنبه های کارآمدی دهه ایمنی راهها
درصد	فراوانی	درصد	فراوانی	
۴۲.۹	۲۷	۵۴	۳۴	انتشار گزارش حوادث ترافیکی در دهه ایمنی راهها
۴۲.۹	۲۷	۵۵.۶	۳۵	قابل دستیابی بودن اهداف دهه ایمنی راهها
۱۷.۵	۱۱	۸۱	۵۱	مورد نیاز بودن یک دهه دیگر برای ایمنی راهها
۵۵.۶	۳۵	۴۴.۴	۲۸	موفق بودن دهه ایمنی راهها در پیشبرد اهداف برنامه های پیشگیری از حوادث ترافیکی
۴۶	۲۹	۵۲.۴	۳۳	ایجاد آگاهی، انگیزه و زبان مشترک در جامعه توسط دهه ایمنی راهها
۴۴.۴	۲۸	۵۰.۸	۳۲	مطلوب بودن عملکرد دانشگاهها به طور کلی در دهه ایمنی راهها

براساس جدول ۱، بیشترین کارآمدی دهه ایمنی راهها، «مورد نیاز بودن یک دهه دیگر برای ایمنی راه ها» است (۸۱ درصد) و کمترین کارآمدی دهه ایمنی راه ها، «موفق بودن دهه ایمنی راه ها در پیشبرد اهداف برنامه های پیشگیری از حوادث ترافیکی» است (۵۵.۶ درصد).

جدول ۲. موانع برای تحقق اهداف دهه ایمنی راه ها

موانع	فراوانی	درصد
کمبود اعتبارات مالی	۴۲	۶۶.۷
ضعف همکاری های بین بخشی	۴۶	۷۳
فقدان نظام ثبت آمار حوادث ترافیکی	۲۷	۴۲.۹
ناآگاهی همگانی و فقر فرهنگی	۲۸	۴۴.۴
ضعف دانش و مهارت مجریان برنامه	۲۰	۳۱.۷

براساس جدول ۲، بیشترین مانع برای تحقق اهداف دهه ایمنی راه ها، «ضعف همکاری های بین بخشی» است (۷۳ درصد) و کمترین مانع، «ضعف دانش و مهارت مجریان برنامه پیشگیری از حوادث ترافیکی» است (۳۱.۷ درصد).

جدول ۳. نقاط قوت برای تحقق اهداف دهه ایمنی راه ها

نقاط قوت	فراوانی	درصد
تامین اعتبارات مالی	۱۳	۲۰.۶
تقویت همکاری های بین بخشی	۲۰	۳۱.۷
وجود نظام ثبت آمار حوادث ترافیکی	۲۵	۳۹.۷
ارتقای آگاهی همگانی و فرهنگ سازی	۲۵	۳۹.۷
ارتقای دانش و مهارت مجریان برنامه	۲۰	۳۱.۷

براساس جدول ۳، بیشترین نقطه قوت برای تحقق اهداف دهه ایمنی راه ها، «وجود نظام ثبت آمار حوادث ترافیکی» و «ارتقای آگاهی همگانی» است (۳۹.۷ درصد) و کمترین نقطه قوت، «تامین اعتبارات مالی» است (۲۰.۶ درصد).

جدول ۴. تاثیر دهه ایمنی راه ها بر عملکرد برنامه های پیشگیری از حوادث ترافیکی (به تفکیک عملکرد)

عملکرد	میانگین	انحراف استاندارد
تقویت همکاری های بین بخشی	۵.۲۴	۲.۵۱
ارتقای آگاهی همگانی	۵.۳۵	۲.۲۶
توانمند سازی پرسنل مجری برنامه	۵.۷۳	۲.۲۸
جذب اعتبارات	۳.۴۵	۲.۳۰
کاهش مرگ های حوادث ترافیکی	۴.۸۷	۲.۳۴
بهبود وضعیت راه ها	۴.۸۹	۲.۳۴
بهبود ساخت خودروها	۲.۴۱	۲.۳۲
بهبود رفتار کاربران راه ها	۴.۷۲	۲.۳۲
بهبود امداد رسانی به مصدومین در صحنه حادثه	۶.۳	۲.۴۸
ارتقای درمان مصدومین در بیمارستان ها	۶.۲۴	۲.۴۵
ارتقای نظام ثبت آمار حوادث ترافیکی	۵.۵۳	۲.۷۵
بهبود اجرای قانون کمر بند ایمنی	۶.۸۹	۲.۲۴
بهبود اجرای قانون کلاه ایمنی	۴.۷۳	۲.۷۹
بهبود اجرای قانون سرعت مجاز	۵.۵۴	۲.۳۴
بهبود اجرای قانون رانندگی تحت مصرف مواد و الکل	۴.۷۳	۲.۸۵
بهبود اجرای قانون استفاده از موبایل حین رانندگی	۴.۸۳	۲.۵۶

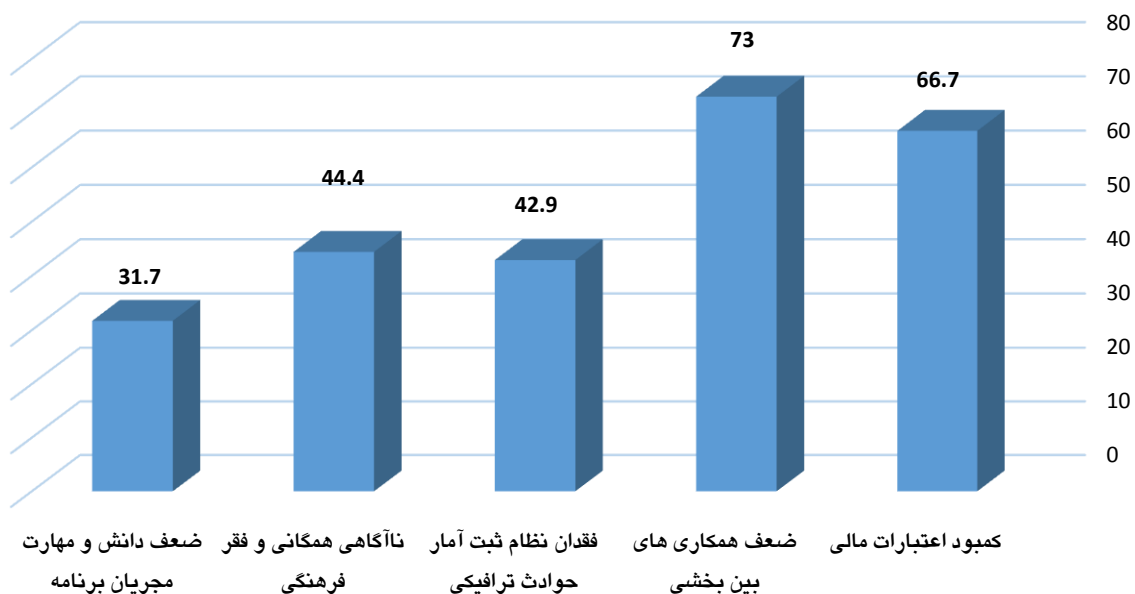
بر اساس جدول ۴، بیشترین تاثیر دهه ایمنی راه ها بر عملکرد برنامه های پیشگیری از حوادث ترافیکی مربوط به «بهبود اجرای قانون کمر بند ایمنی» است (میانگین ۶.۸۹) و کمترین تاثیر آن مربوط به «بهبود ساخت خودروها» است (میانگین ۲.۴۱).

جدول ۵. تاثیر دهه ایمنی راه ها بر عملکرد برنامه های پیشگیری از حوادث ترافیکی (به تفکیک دانشگاه)

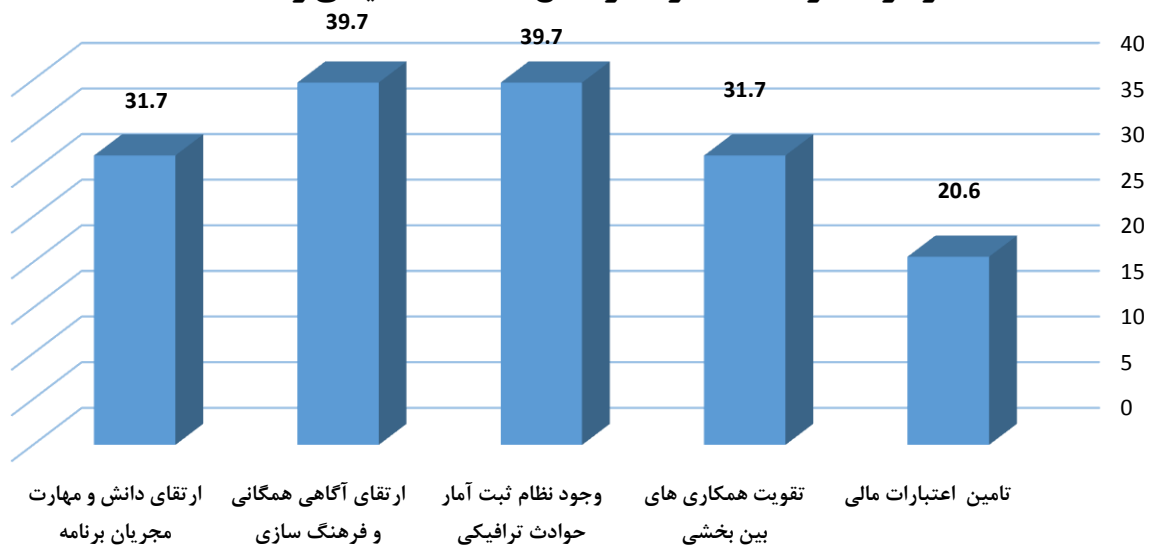
میانگین	دانشگاه	میانگین	دانشگاه	میانگین	دانشگاه
۳.۵۵	زنجان	۴.۷۵	شاهرود	۶.۲۵	کرمان
۳.۴۵	فسا	۴.۷	ارومیه	۶.۱	اسفراین
۳.۴۵	نیشابور	۴.۶	چهار محال و بختیاری	۶.۱	جیرفت
۳.۳	ایلام	۴.۵۵	بم	۶	گراش
۳.۳	شوشتر	۴.۵	سیرجان	۵.۹	ایران
۳	خمین	۴.۴	کرمانشاه	۵.۷۵	قم
۲.۹	شهید بهشتی	۴.۳۵	لرستان	۵.۷	خلخال
۲.۸۵	خراسان شمالی	۴.۲۵	گیلان	۵.۵۵	قزوین
۲.۷۵	تهران	۴.۱	دزفول	۵.۵۵	مازندران
۲.۶۵	تبریز	۴.۰۵	بوشهر	۵.۵	بابل
۲.۶۵	سبزوار	۴.۰۵	ساوه	۵.۴	گلستان
۲.۵۵	همدان	۴.۰۵	کهگیلویه و بویراحمد	۵.۲	سمنان
۲	گناباد	۴	اردبیل	۵.۱	خوی
۱.۶	کاشان	۴	تربت حیدریه	۵.۰۵	زابل
۱.۵۵	کردستان	۴	مشهد	۵.۰۵	لارستان
۱.۴۵	جهرم	۳.۹۵	مراغه	۴.۹	مرکزی
۱.۲۵	البرز	۳.۹	آبادان	۴.۹	تربت جام
۱.۲	بهبهان	۳.۸۵	یزد	۴.۹	هرمزگان
۱	ایرانشهر	۳.۸	سراب	۴.۵	خراسان جنوبی
۴.۰۵	میانگین کل	۳.۷	رفسنجان	۴.۸	اهواز
		۳.۶	شیراز	۴.۸	اصفهان
		۳.۵۵	اسدآباد	۴.۸	سیستان و بلوچستان

براساس جدول ۵، بیشترین تاثیر دهه ایمنی راه ها بر عملکردهای پیشگیری از حوادث ترافیکی مربوط است به دانشگاه «کرمان» است (میانگین ۶.۲۵) و کمترین تاثیر آن مربوط است به دانشگاه «ایرانشهر» است (میانگین ۱).

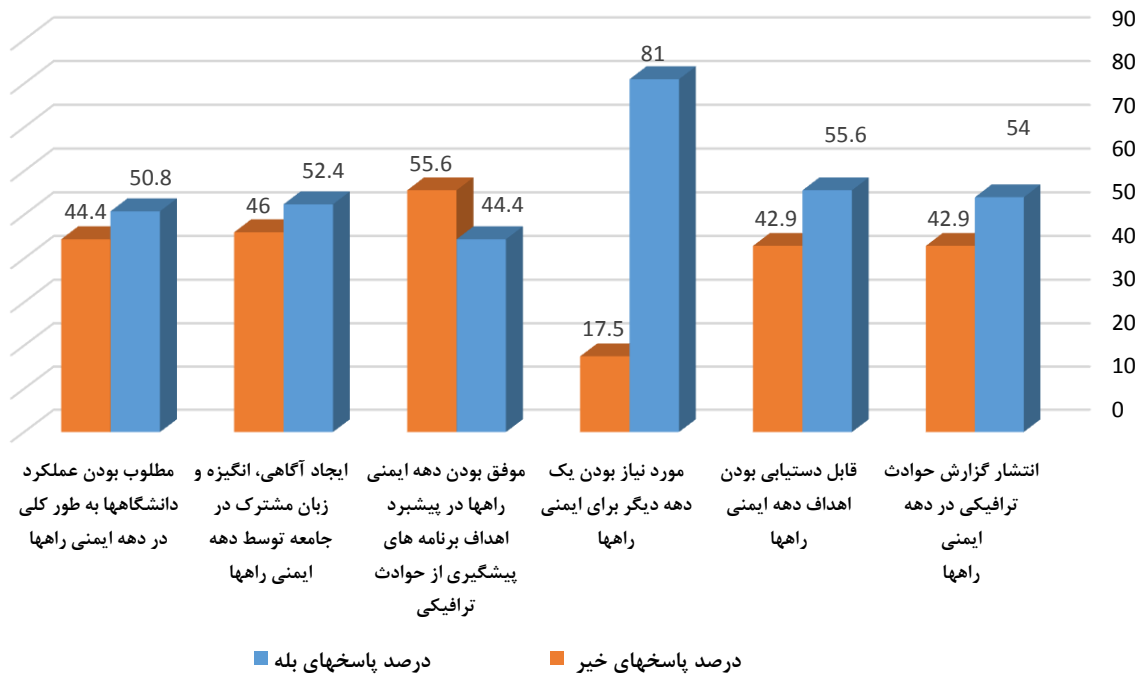
نمودار ۱. درصد موانع تحقق اهداف دهه ایمنی راه ها



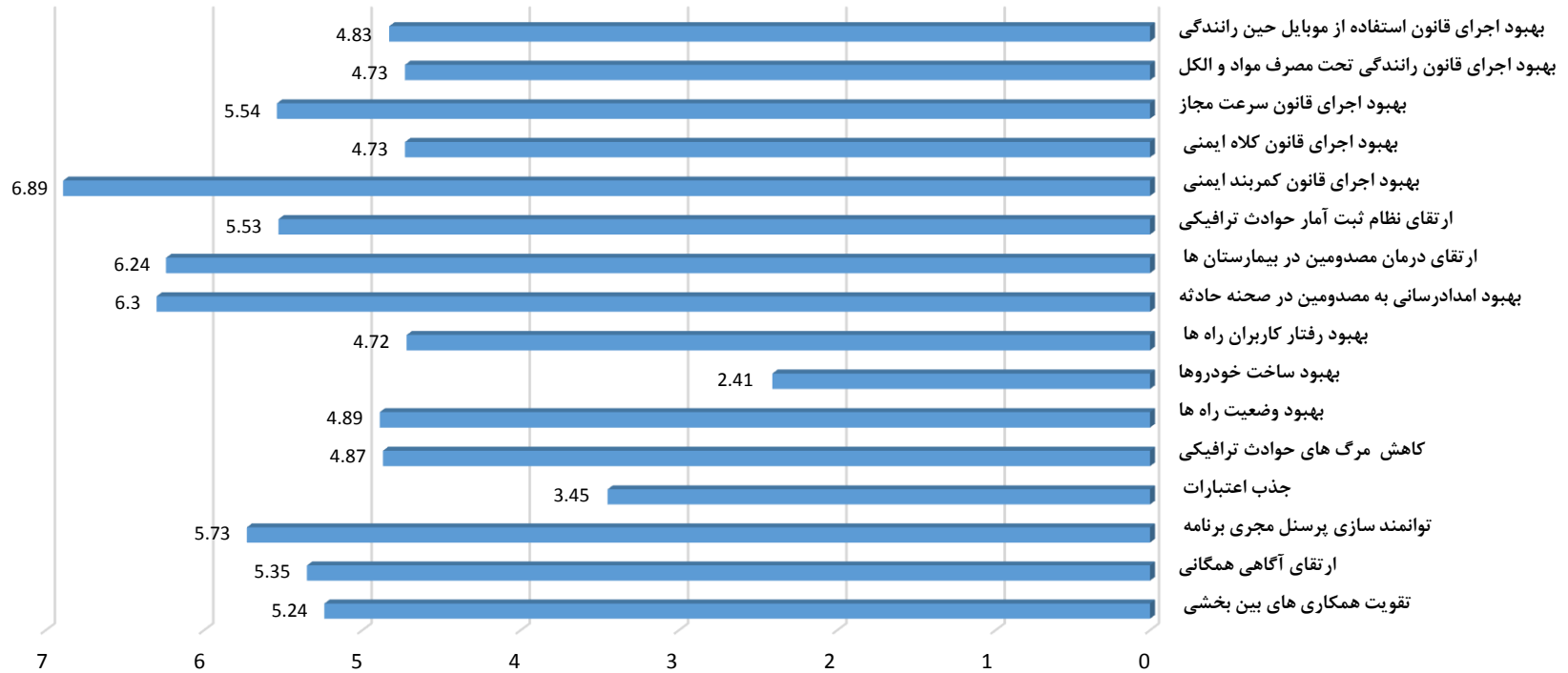
نمودار ۲. درصد نقاط قوت در تحقق اهداف دهه ایمنی راه ها



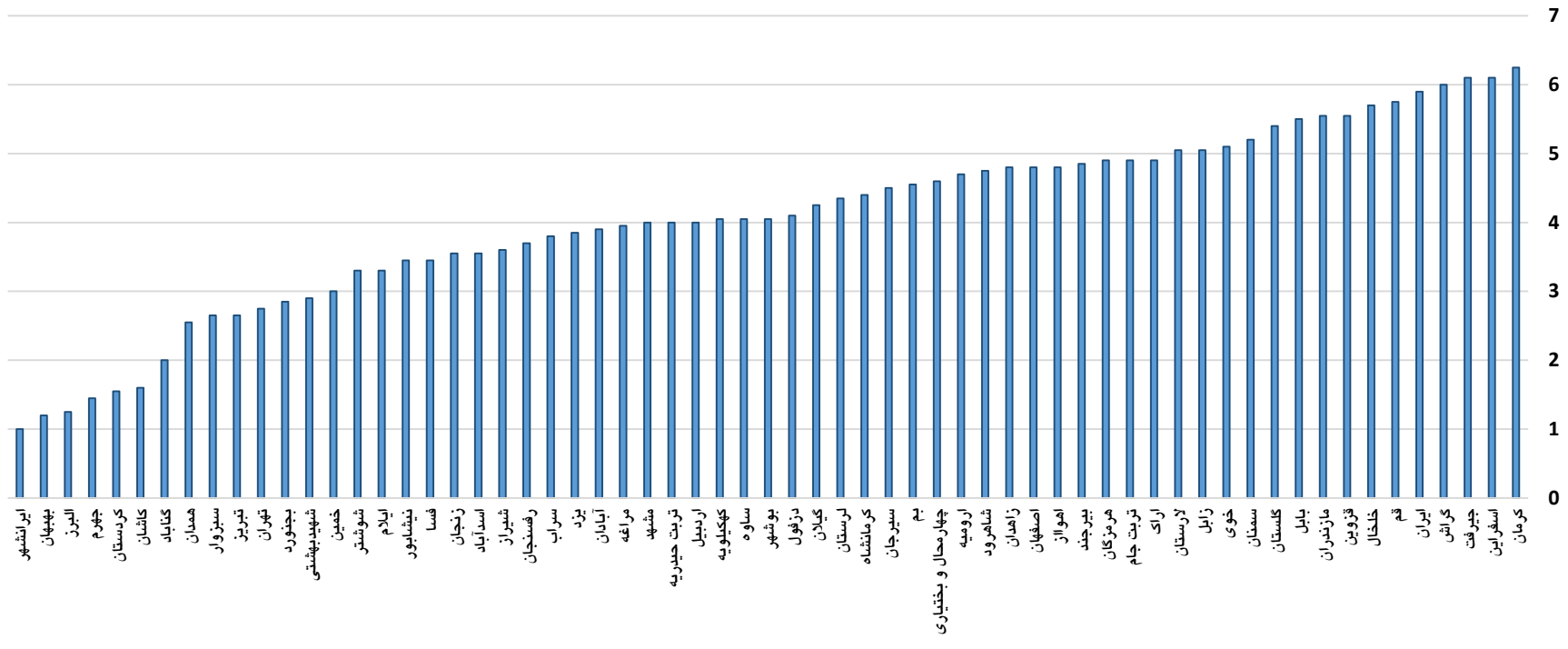
نمودار ۳. درصد جنبه های کارآمدی دهه ایمنی راهها



**نمودار ۴. میانگین تأثیر دهه ایمنی راه ها بر عملکرد برنامه های پیشگیری از حوادث ترافیکی
(به تفکیک عملکرد)**



نمودار ۵. میانگین تاثیر دهه ایمنی راه ها بر عملکرد برنامه های پیشگیری از حوادث ترافیکی
(به تفکیک دانشگاه)



نتایج

نتایج به دست آمده از پاسخ های شرکت کنندگان به پرسشنامه ارزشیابی دهه برای ایمنی راه ها (نگرش کارشناسان دانشگاه ها در مورد دهه ایمنی راه ها) حاکی از آن است که:

- بیشترین کارآمدی دهه ایمنی راه ها، «مورد نیاز بودن یک دهه دیگر برای ایمنی راه ها» است (۸۱ درصد) و کمترین کارآمدی دهه ایمنی راه ها، «موفق بودن دهه ایمنی راه ها در پیشبرد اهداف برنامه های پیشگیری از حوادث ترافیکی» است (۵۵.۶ درصد).
- بیشترین مانع برای تحقق اهداف دهه ایمنی راه ها، «ضعف همکاری های بین بخشی» است (۷۳ درصد) و کمترین مانع، «ضعف دانش و مهارت مجریان برنامه پیشگیری از حوادث ترافیکی» است (۳۱.۷ درصد).
- بیشترین نقطه قوت برای تحقق اهداف دهه ایمنی راه ها، «وجود نظام ثبت آمار حوادث ترافیکی» و «ارتقای آگاهی همگانی» است (۳۹.۷ درصد) و کمترین نقطه قوت، «تامین اعتبارات مالی» است (۲۰.۶ درصد).
- بیشترین تاثیر دهه ایمنی راه ها بر عملکرد برنامه های پیشگیری از حوادث ترافیکی مربوط به «بهبود اجرای قانون کمربند ایمنی» است (میانگین ۶.۸۹) و کمترین تاثیر آن مربوط به «بهبود ساخت خودروها» است (میانگین ۲.۴۱).
- بیشترین تاثیر دهه ایمنی راه ها بر عملکردهای پیشگیری از حوادث ترافیکی مربوط است به دانشگاه «کرمان» است (میانگین ۶.۲۵) و کمترین تاثیر آن مربوط است به دانشگاه «ایران شهر» است (میانگین ۱).

نتیجه گیری نهایی

- یک دهه دیگر تحت عنوان دهه ایمنی راه ها برای تحقق اهداف پیشگیری از حوادث ترافیکی مورد نیاز است.
- دهه ایمنی راه ها در پیشبرد اهداف پیشگیری از حوادث ترافیکی موفق نبوده است.
- بیشترین مانع در تحقق اهداف ایمنی راه ها، ضعف همکاری های بین بخشی است.
- مهمترین نقطه قوت در تحقق اهداف دهه ایمنی راه ها، «وجود نظام ثبت آمار حوادث ترافیکی» و «ارتقای آگاهی همگانی» است.
- بیشترین تاثیر دهه ایمنی راه ها بر عملکرد برنامه های پیشگیری از حوادث ترافیکی مربوط به «بهبود اجرای قانون کمربند ایمنی» است.

- بیشترین تاثیر دهه ایمنی راه ها بر عملکردهای پیشگیری از حوادث ترافیکی مربوط است به دانشگاه «کرمان» است.

محورهای دهه ایمنی راه ها شامل موارد زیر هستند:

- محور ۱: مدیریت ایمنی راه ها
- محور ۲: سهولت تردد
- محور ۳: ایمنی وسایل نقلیه
- محور ۴: ایمنی کاربران
- محور ۵: اقدامات پس از تصادف

اهداف دهه ایمنی راه ها برای دهه دوم (۲۰۳۰-۲۰۲۱) عبارتند از:

- محور ۱: مدیریت ایمنی راه ها
- هدف ۱: برنامه عملیاتی ملی تفصیلی و چند بخشی با مشارکت سازمان ها با اهداف زمان بندی شده برای ایمنی راه ها تدوین شود.
- هدف ۲: همه کشورها یک یا دو قانون اصلی از سند سازمان ملل متحد در مورد ایمنی راه ها را اجرا نمایند.
- محور ۲: سهولت تردد
- هدف ۳: همه راه های تازه تأسیس، از استانداردهای فنی ایمنی راه ها برای تمام کاربران راه ها برخوردار باشند.
- هدف ۴: بیش از ۷۵ درصد تردها در جاده های با استانداردهای فنی ایمنی راه ها برای همه کاربران راه ها انجام شود.
- محور ۳: ایمنی وسایل نقلیه
- هدف ۵: ۱۰۰ درصد وسایل نقلیه از استانداردهای بالای ایمنی برخوردار باشند، استانداردهایی مانند: قوانین توصیه شده سازمان ملل متحد، قوانین فنی جهانی، الزامات اجرایی ملی (در راستای قوانین جهانی).
- محور ۴: ایمنی کاربران

- **هدف ۶:** نسبت وسایل نقلیه ای که قبل از اجرای محدودیت سرعت تردد می کردند به وسایل نقلیه ای که بعد از اجرای این قانون تردد می کنند، ۵۰ درصد کاهش یابد.
- **هدف ۷:** افزایش ۱۰۰ درصدی نسبت موتور سیکلت سوارانی که از کلاه ایمنی استفاده می کنند.
- **هدف ۸:** افزایش ۱۰۰ درصدی نسبت کاربران وسایل نقلیه که از کمربند ایمنی و صندلی مخصوص کودک در خودرو استفاده می کنند.
- **هدف ۹:** تعداد مصدومین حوادث ترافیکی که از الکل استفاده کرده اند از مصدومین که از مواد روان گردان استفاده کرده اند، تفکیک شود.
- **هدف ۱۰:** همه کشورها قوانین محدودیت یا ممنوعیت استفاده از تلفن همراه حین رانندگی را اجرا کنند.
- **هدف ۱۱:** همه کشورها قوانین مدت زمان رانندگی و استراحت را برای رانندگان حرفه ای اجرا کنند.
- **محور ۵: اقدامات پی از تصادف**
- **هدف ۱۲:** فاصله زمانی تصادف تا رسیدن آمبولانس کوتاه شود.

پرسشنامه ارزشیابی دهه اقدام برای ایمنی راه ها

نام دانشگاه:

تاریخ تکمیل پرسشنامه:

نام تکمیل کننده پرسشنامه:

سیمت تکمیل پرسشنامه:

این پرسشنامه مربوط به ارزشیابی برنامه پیشگیری از حوادث ترافیکی و کاهش مرگ های ناشی از آن با رویکرد دهه اقدام برای ایمنی راه ها، (طی دهه اخیر، سال های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۸) در مناطق تحت پوشش دانشگاه شما است.

لطفاً به سوالات زیر پاسخ دهید:

۱- آیا در طول دهه ایمنی راه ها (طی سال های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۸) از سوی دانشگاه شما گزارشی در زمینه حوادث ترافیکی منتشر شده است؟

بله خیر

۲- به نظر شما اهداف دهه ایمنی راه ها قابل دستیابی است؟

بله خیر

۳- به نظر شما جهت اقدام برای ایمنی راه ها، یک دهه دیگر (طی سال های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۹) مورد نیاز است؟

بله خیر

۴- به نظر شما دهه ایمنی راه ها در پیشبرد اهداف برنامه های پیشگیری از حوادث ترافیکی و کاهش مرگ های ناشی از آن موفق بوده است؟

بله خیر

۵- به نظر شما دهه اقدام برای ایمنی راه ها آگاهی، انگیزه و زبان مشترک را در جامعه ایجاد کرده است؟

بله خیر

۶- آیا به طور کلی عملکرد دانشگاه شما در دهه اقدام برای ایمنی راه ها مطلوب بوده است؟

بله خیر

۷- به نظر شما بزرگترین مانع در تحقق اهداف دهه ایمنی راه ها چیست؟

(در صورت لزوم می توانید برای این سوال، بیشتر از یک پاسخ را علامت بزنید)

- فقدان یا کمبود اعتبارات مالی
- فقر فرهنگی و ناآگاهی همگانی
- ضعف همکاری های بین بخشی
- ضعف دانش و مهارت مجریان برنامه
- فقدان یا ضعف نظام ثبت آمار حوادث ترافیکی

۸- به نظر شما بزرگترین نقطه قوت که موجب تحقق اهداف دهه ایمنی راه ها شده است، چیست؟

(در صورت لزوم می توانید برای این سوال، بیشتر از یک پاسخ را علامت بزنید)

- تامین اعتبارات مالی
- نگرش و آگاهی همگانی
- همکاری های بین بخشی
- دانش و مهارت مجریان برنامه
- وجود نظام ثبت آمار حوادث ترافیکی

لطفاً به ادامه سوالات در صفحه بعد پاسخ دهید.

لطفاً میزان موافقت یا مخالفت خود را در مورد هر سوال با علامت زدن برای یک عدد در مقیاس صفر تا ۱۰ مشخص کنید.
عدد صفر یعنی کاملاً مخالفم، عدد ۵ یعنی نظری ندارم، عدد ۱۰ یعنی کاملاً موافقم.

۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱	ص فر	سؤالات
											۹- دهه ایمنی راه ها موجب تقویت همکاری های بین بخشی با سازمان های مرتبط شده است.
											۱۰- دهه ایمنی راه ها موجب ارتقای آگاهی مردم و فرهنگ سازی شده است.
											۱۱- دهه ایمنی راه ها موجب ارتقای آگاهی و توانمند سازی پرسنل مجری برنامه پیشگیری از حوادث ترافیکی و کاهش مرگ های ناشی از آن شده است.
											۱۲- دهه ایمنی راه ها موجب جذب اعتبارات بیشتر برای برنامه پیشگیری از حوادث ترافیکی و کاهش مرگ های ناشی از آن شده است.
											۱۳- دهه ایمنی راه ها موجب کاهش مرگ های ناشی از حوادث ترافیکی شده است.
											۱۴- دهه ایمنی راه ها موجب ارتقا و بهبود وضعیت راه ها شده است.
											۱۵- دهه ایمنی راه ها موجب ارتقا و بهبود ساخت خودروها شده است.
											۱۶- دهه ایمنی راه ها موجب ارتقا و بهبود رفتار کاربران راه ها (رانندگان و سرنشینان وسایل نقلیه و عابران پیاده) شده است.
											۱۷- دهه ایمنی راه ها موجب ارتقا و بهبود امدادسانی به مصدومین در صحنه حادثه شده است.
											۱۸- دهه ایمنی راه ها موجب ارتقای درمان مصدومین در بیمارستان ها (سرپایی و بستری) شده است.
											۱۹- دهه ایمنی راه ها موجب ارتقا و بهبود نظام ثبت آمار مصدومین و مرگ های ناشی از حوادث ترافیکی شده است.
											۲۰- دهه ایمنی راه ها موجب ارتقا و بهبود اجرای قانون بستن کمربند ایمنی خودرو شده است.
											۲۱- دهه ایمنی راه ها موجب ارتقا و بهبود اجرای قانون استفاده از کلاه ایمنی موتور سیکلت شده است.
											۲۲- دهه ایمنی راه ها موجب ارتقا و بهبود اجرای قانون رعایت سرعت مجاز شده است.
											۲۳- دهه ایمنی راه ها موجب ارتقا و بهبود اجرای قانون منع رانندگی تحت

											تأثیر مصرف مواد و الکل شده است.
											۲۴- دهه ایمنی راه ها موجب ارتقا و بهبود اجرای قانون منع استفاده از موبایل حین رانندگی شده است.