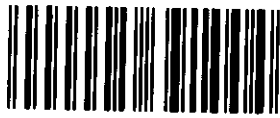


כיצד מאורגנות

ממשלות, לספל בבטיחות בדרכים

הוכן ע"י אלן כץ, ועליית אלגרישי



000005391004



הטכניון מכון טכנולוגי לישראל

69/100 / 68/105

פרויקט מס' 68/105

69/100 " "

## תכן הענינים

### עמוד

### דו"ח מס' 1

1	מטרת המחקר.....	1
1	שטת העבודה.....	1.2
2	ארה"ב - ארגון המחלקה לבטיחות בדרכים בממשלה הפדרלית, ותכנית הפעולה שלה.....	2
2	סטנדרטים של חוקי בטיחות, וסדר עדיפויות שלהם.....	2.1
4	דרך ביצוע הסטנדרטים וקואורדינציה בין משרדי הממשלה השונים העוסקים בבטיחות.....	2.2
5	מסקנות בקשר לארגון הבטיחות בארה"ב.....	2.3

### דו"ח מס' 2

6	כיצד מאורגנות ממשלות לספל בבטיחות בדרכים: ניתוח החשובות, לשאלונים שנשלחו ונתקבלו מהמדינות השונות.....	3
8	מדינות בהן קיים ארגון בטיחות ממשלתי, ומרכזי.....	3.1
8	אנגליה.....	3.1.1
10	נורבגיה.....	3.1.2
11	אוסטרליה.....	3.1.3
12	דרום אפריקה.....	3.1.4
13	ניו-זילנד.....	3.1.5
14	שבדיה.....	3.1.6
17	קנדה.....	3.1.7
18	מדינות בהן אין ארגון ממשלתי מרכזי המטפל בשאלת הבטיחות בדרכים.....	3.2

עמוד

18	.....	דנמרק	3.2.1
19	.....	איטליה	3.2.2
19	.....	אוסטריה	3.2.3
20	.....	גרמניה	3.2.4
20	.....	תורכיה	3.2.5
21	.....	צרפת	3.2.6
22	.....	נספח	4
25	.....	ביבליוגרפיה	

כיצד מאורגנות ממשלות לטפל בבטיחות בדרכים

דו"ח מס' 1

1. מטרת המחקר

המטרה היא ללמוד כיצד הממשלות במדינות השונות מארגנות את דרך פעולתן לטפול בבעית הבטיחות בדרכים. זה כולל למוד המבנה הארגוני של מחלקות לבטיחות בדרכים במשרדי התחבורה השונים, חוקים אשר מאפשרים לממשלות לפעול בקשר למניעת תאונות, וכך אופן פעולתם ותקפותם של חוקים אלה.

1.2 שטת העבודה

עבודתנו תחלק לשני חלקים:

- (1) סקירה על ארגון המחלקה לבטיחות בדרכים בממשלה הפדרלית של ארה"ב. (הסקירה נעשתה על סמך חומר המצוי בספרית המרכז).
- (2) אסוף אינפורמציה, באמצעות תשובות לשאלונים ששלחנו, מהמדינות הבאות:

ארה"ב	דרום-אפריקה	תורכיה
אנגליה	ניו-זילנד	שבדיה
קנדה	איטליה	אוסטרליה
נורבגיה	אוסטריה	צרפת
דנמרק	גרמניה	

מיפן הולנד ספרד ופורטוגל לא נתקבלו תשובות.

חפוש אחר חומר מתאים בספריה העלה שיש אינפורמציה טובה ומספיקה בכל הנוגע למה שמתרחש בארה"ב בלבד. אינפורמציה זו מסוכמת בקצרה להלן.

2. ארה"ב - ארגון המחלקה לבטיחות בדרכים בממשלה הפדרלית, ותכנית הפעולה שלה.

2.1 סטנדרטים של חוקי בטיחות, וסדר עדיפויות שלהם.

עד שנת 1966 בעית הבטיחות בדרכים היתה נחונה בידיהן העצמאיות של כל אחת מ-50 המדינות של ארה"ב. לממשלה הפדרלית היתה סמכות מוגבלת, בעיקר בנוגע לתכנון כבישים בין המדינות. (זאת דרך המחלקה לכבישים צבוריים במשרד המסחר). לאור המצב המחמיר והולך של הבטיחות בדרכים, והגברת קצב התנועה בכבישים הוציאה הממשלה הפדרלית חוקי בטיחות, ויצרה את המחלקה לתעבורה מסמכותה יהיה לכפות את חוקי הבטיחות הפדרליים על כל אחת ממדינות ארה"ב. הקונגרס של ארה"ב העביר שני חוקי יסוד אשר נתנו בידי המחלקה החדשה כוח לפעול בשטח הבטיחות בדרכים:

- 1) The National Motor Vehicle and Traffic Safety Act
- 2) The Highway Safety Act of 1966

החוק הראשון עוסק בעיקר בסטנדרטים של בטיחות בתעשית ייצור המכוניות בארה"ב; כרגע מופעל החוק לגבי ייצור מכוניות חדשות, אם כי חושבים להרחיב את תחולת החוק גם לגבי מכוניות משומשות. לגבי מדינת ישראל הבעיה של בטיחות במכוניות חדשות אינה קיימת, אך כדאי לבחון את החוק לגבי מכוניות משומשות.

בתוקף חוק הבטיחות ניתנה סמכות חדשה לממשלה הפדרלית וכן למדינות השונות בארה"ב בקשר לבטיחות בדרכים. נאמר להן במפורש מה עליהן לעשות וכיצד לפעול בקשר לבצוע החוק:

"חוק בטיחות" משנת 1966 נותן סמכויות בידי שר התחבורה להוציא לפועל את הסטנדרטים הכלולים בחוק הבטיחות בדרכים. כל מושל אחראי לגבי תכניות בטיחות נרחבות, בתחום מדינתו וכן הוא אחראי על בצוע תכניות בטיחות גם ברשויות המקומיות.

"חוק הבטיחות" מעניק סמכויות למדינות השונות להשתמש, בנוסף לתקציב הבטיחות שלהן גם בכספים שהוקצבו ע"י הממשלה הפדרלית כסיוע לבצוע הסטנדרטים לבטיחות. כ"כ מאפשר החוק להטיל קנסות על מדינות שאינן ממלאות את הסטנדרטים כפי שנקבעו ע"י שר התחבורה.

"חוק בטיחות" מציע לארגן מחדש את דרכי הפיקוח והעברת הסמכויות מהממשלה הפדרלית למדינות והרשויות המקומיות בכל הנוגע לבטיחות בדרכים. המדינות השונות תקבלנה הוראות כלליות, אך אופן הבצוע נשאר לשקול דעתן.

המשרד הלאומי לבטיחות בדרכים קבל סמכויות לפתח סטנדרטים לבטיחות ולדאוג לחלוקת קרנות למדינות השונות כדי שתוכלנה לבצע את הסטנדרטים. הקבוצה הראשונה של סטנדרטים פורסמה ביוני 1967, באוקטובר 1968 הוציאה הממשלה רשימה חדשה מורחבת של 15 סטנדרטים מסודרים לפי סדר עדיפויות; להלן הרשימה:

1. Driver Licensing	Priority No. 1	Standard 4.4.5
2. Traffic Records	Priority No. 2	Standard 4.4.10
3. Alcohol in Relation to Highway Safety	Priority No. 3	Standard 4.4.8
4. Emergency Medical Services	Priority No. 4	Standard 4.4.11
5. Motor Vehicle Registration	Priority No. 5	Standard 4.4.2
6. Police Traffic Services	Priority No. 6	Standard 4.4.15
7. Identification and Surveillance of Accident	Priority No. 7	Standard 4.4.9
8. Pedestrian Safety	Priority No. 8	Standard 4.4.14
9. Motor Vehicle Inspection	Priority No. 9	Standard 4.4.1
10. Driver Education	Priority No.10	Standard 4.4.1
11. Traffic Control Devices	Priority No.11	Standard 14.4.4
12. Debris Hazard Control and Cleanup	Priority No.12	Standard 4.4.13
13. Highway Design Construction & Maintenance	Priority No.13	Standard 4.4.16
14. Traffic Courts	Priority No.14	Standard 4.4.12
15. Codes and Laws	Priority No.15	Standard 4.4.7

Dr. Haddon, Head of the Bureau, said:

"The priorities set forth are designed to place balanced emphasis between program areas anticipated to produce relatively near-term payoffs; those of a longer-range nature which, however, call for the development and operation of needed basic data and information generating system; and those for which funding is available, in whole or in part, from other federal program sources."

## 2.2 דרך בצוע הסטנדרטים וקואורדינציה בין משרדי הממשלה השונים שעוסקים בבטיחות.

### הממשלה הפדרלית

כפי שהוזכר למעלה המחלקה החדשה לתחבורה בממשלה הפדרלית קבלה יפוי כוח וסמכויות ע"י שני חוקי הבטיחות הנ"ל. משרד התחבורה קבל תחת סמכותו גם את המשרד לבניית כבישים בין-מדיניים, שהיה קודם תחת רשות משרד המסחר, וע"י כך הפך להיות אחראי גם על תכנון ובניית הכבישים הבין-מדיניים.

קיימת הבעיה כיצד מתקיים התאום בין משרד התחבורה בקשר לבצוע חוקי הבטיחות הנ"ל לבין שאר משרדי הממשלה (משרד הבריאות, משרד השכון ופתוח ערים ועוד).

ב-1968 נקבעה דרך של קואורדינציה בין משרד התחבורה הפדרלי לבין המחלקה לבנייה ופיתוח ערים. שני המשרדים הממשלתיים חתמו על הסכם, בו התחייבו לעזור אחד לשני ולתאם במשותף את פעולותיהם בכל הנוגע לתחבורה עירונית בארה"ב. שני המשרדים הסכימו להנהיג שיטות פורמליות והמשכיות על מנת לפתח ולהוציא לפועל תכניות בתחומים של: התחבורה העירונית, תכנון סביבתי, פרויקטים של תחבורה עירונית, תמיכה במחקרים בנושאים אלו, נסוץ של תכניות, הקצבת קרנות משותפים ללימודים טכניים, וקרנות למחקר ולימוד בנושאי התחבורה העירונית.

### ממשלות המדינות השונות

בזמן הכנת חוקי הבטיחות הפדרליים הזמינה ממשלת ארה"ב מחקרים שעוסקים בבעית אופן התאום בין משרד התחבורה לבין כל מדינה בארה"ב, וכך בתוך כל מדינה ומדינה בארה"ב, ביחס לבצוע חוקי הבטיחות. נעשה מחקר של קואורדינציה ותאום בין-משרדי בקשר לחוקי בטיחות ערב הכנת החוקים החדשים, כעת לאחר שהחוקים נכנסו לתוקפם הזמין משרד התחבורה החדש מחקרים נוספים הנמצאים כעת בשלב עבוד הנתונים.

2.3 מסקנות בקשר לארגון הבטיחות בארה"ב

א. תכניות הנצוע וסדר עדיפויות

15 הסטנדרטים של בטיחות בדרכים שהוציאה ממשלת ארה"ב מהוים מצע לתכנית פעולה ואפשר ללמוד מהן ולישם חלק מהם גם במדינת ישראל. נצטרך להעריך מחדש את סדר העדיפויות של הסטנדרטים הנ"ל על מנת להתאימם למציאות הקיימת בארץ.

ברור שמשימות כמו:

Traffic Control Devices - התקנים לפקוח על התחבורה  
Highway Design, Construction and Maintenance. - תכנון, בניה ואחזקה של כבישים

הן בעלות חשיבות מדהגה ראשונה לגבינו; ודחיפות הספול בהן בארץ, עולה על זו שבארה"ב; בעוד שאלכוהול; רשיון נהיגה; ו- Traffic Records הם בעלי חשיבות משנית בלבד.

ב. חוק וארגון הממשלה

הסמכויות הנרחבות שקבל משרד התחבורה בארה"ב מאפשרות לו:

1. להסדיר את עיניני הבטיחות בתעשית יצור המכוניות.
2. לפקח על סטנדרטים של בנית כבישים בינ-מדיניים.
3. להפיץ תכניות בטיחות אשר יחייבו את המדינות ואח הרשויות המקומיות.

הסמכויות הרחבות שיש למשרד התחבורה בארה"ב בכל הנוגע לבטיחות בדרכים עשויות להתאים למשרד התחבורה בישראל.

חוקי הבטיחות הנ"ל נתנו בידי משרד התחבורה האמריקאי לא רק כוח פעולה כי אם גם תקציבים להפעלת מחקרים ויצירת צוות טכני שמתפקידו ליעץ ולהדריך לגבי בצוע החוקים והתכניות המתאימות.



3. כיצד מאורגנות ממשלות לטפל בבטיחות בדרכים:  
ניחוח התשובות, לשאלונים שנשלחו ונתקבלו מהמדינות השונות.

דו"ח מס' 2, יולי 1969

כמונו כן גם הממשלות במדינות המפותחות - באמריקה, אירופה, דרום-אפריקה, אוסטרליה וקנדה עומדות בפני השאלה באיזה אופן עליהן לארגן את דרך פעולתן לשם שפור מצב הבטיחות בכבישים.

לרשות כל ממשלה עומד תקציב מוגבל למלחמה בתאונות. הבעיה היא בידי איזו רשות מרוכז התקציב, ומהו הגוף האחראי מצד הממשלה לטפל בבטיחות בדרכים, ועל אלו תכניות מוציאים את הכספים המיועדים למלחמה בתאונות.

חומר ספרותי בשאלות אלו, אין הרבה, וזה מוכיח שבעית הארגון הממשלתי למלחמה בתאונות דרכים עדיין נמצאת בראשית צעדיה ובשלבי התארגנות, במרבית הארצות.

כדי לברר את הבעיה המורכבת הזאת הוחלט לפנות ישירות לכמה מהממשלות כדי לקבל אינפורמציה מהימנה. נשלח שאלון ובו נוסחו בקצרה שאלות ברורות בנושא הארגון הממשלתי, והתאום בין מחלקות ממשלתיות לטיפול בתאונות בדרכים.

נשלחו שאלונים ל-23 משרדי תחבורה וארגוני בטיחות, ב-18 מדינות ונתקבלו תשובות מ-16 ארגונים ב-14 מדינות.

הן מנחוח החומר שהתקבל והן מהחומר המצוי בספריתנו נמצא שניתן לחלק את שאלת הארגון לשלשה סוגים:

1. ממשלות שהתארגנו בשנים האחרונות ויש להן חוקים מיוחדים, ומשרד מיוחד המטפל בבטיחות בדרכים, ואשר לרשות אותו משרד ממשלתי בעל סמכויות, יש הן התקציב והן הכוח להוציא לפועל תכניות בטיחות נרחבות. (ראה דו"ח על ארגון הבטיחות בארה"ב).

2. ממשלות הנמצאות בתהליך של התארגנות - יש להן רשות המטפלת בשאלת הבטיחות בדרכים אך עדיין אין להן תקציב מספיק וסמכויות נרחבות לפעול בהיקף כלל ארצי. לעתים קרובות נראה מרכזים שכל סמכויותיהם ביעוץ ותכנון תכניות בלבד, ללא יכולת ביצוע, הביצוע הוא לפי שקול דעתן של הרשויות המקומיות אשר בידי כל אחת עומד תקציב משלה למלחמה בתאונות בתחום שיפוטה.

3. ממשלות בהן אין ארגון מרכזי המטפל בבטיחות בדרכים, אלא קיים פיצול בין משרדי ממשלה. כל משרד מטפל בנושאי הבטיחות הקשורים באופן ישיר לעבודת משרדו. מדי פעם בפעם מארגנת הממשלה מבצעי בטיחות בדרכים. אין גיבוש של תכניות ואין תקציב מיוחד ונפרד למלחמה בתאונות דרכים.

תוך כדי ניתוח השאלונים התברר שיש קושי בחלוקה לשלשה סוגים אלה כיון שרק ארה"ב עומדת בדרגה הראשונה שבין 2 ל-3 הגבול דק מאד בכמה מדינות. על כן נקבעו בדו"ח מס' 2 שתי קטגוריות בלבד: א. מדינות בהן קיים ארגון ממשלתי מרכזי המטפל באספקטים השונים של הבטיחות בדרכים באותה מדינה. וב. מדינות בהן אין ארגון ממשלתי מרכזי המטפל בשאלת הבטיחות בדרכים ומניעת תאונות.

3.1 מדינות בהן קיים ארגון בטיחות ממשלתי ומרכזי.

3.1.1 אנגליה

מהחשובות לשאלון אנו למדים שהמניסטריון לתחבורה הוא הגוף האחראי, והמתאם בין גופים אחרים בקשר לכל הבעיות והאספקטים של הבטיחות בדרכים. אין לממשלה הבריטית חוק בסיסי, אלא תקנות המטפלות במלחמה בתאונות ובעזרתן היא פועלת בשטחים הבאים:

1. בחינת כלי רכב.
2. בדיקת רשיונות של נהגים.
3. רשום סטטיסטיקות של תאונות, נפח ועומס תחבורה.
4. דיווח ורישום תאונות ועבירות תנועה.
5. סטנדרטים לבנית כלי רכב.

אין סידור של תאום קבוע בין המיניסטריון לתחבורה ושאר הגופים הממשלתיים העוסקים בבטיחות בדרכים, אלא דנים ומתיעצים בכל בעיה שמתעוררת לגופו של ענין עם המוסד המחאים. מאידך יש למשרד התחבורה סמכויות לתאום פעולות הבטיחות בדרכים בין הממשלה לבין הרשויות המקומיות.

בעית מיעוט התאום בין המחלקות השונות בממשלה הבריטית שעוסקות בעינינים הקשורים בבטיחות כמו: בנית כבישים, תכנון סביבתי, אכיפת החוק חנוך והסברה, מטרידה מאד את האנגלים והם שואפים לשפר את המצב הנוכחי. עדיין אין תכנית ברורה ומאמץ כללי משותף ויסודי במלחמה בתאונות, ויש צורך, כך הם כותבים, בארגון טוב יותר כדי להבטיח שהמתקפה על הבטיחות בדרכים תהיה יותר ססטמטית מתואמת ומעמיקה ובעלת ידע רב יותר בנושא הנ"ל.

הממשלה הבריטית הקימה לאחרונה מחלקה חדשה בתוך משרד התחבורה כדי לרכז את המאמצים לטפול בבטיחות בדרכים.

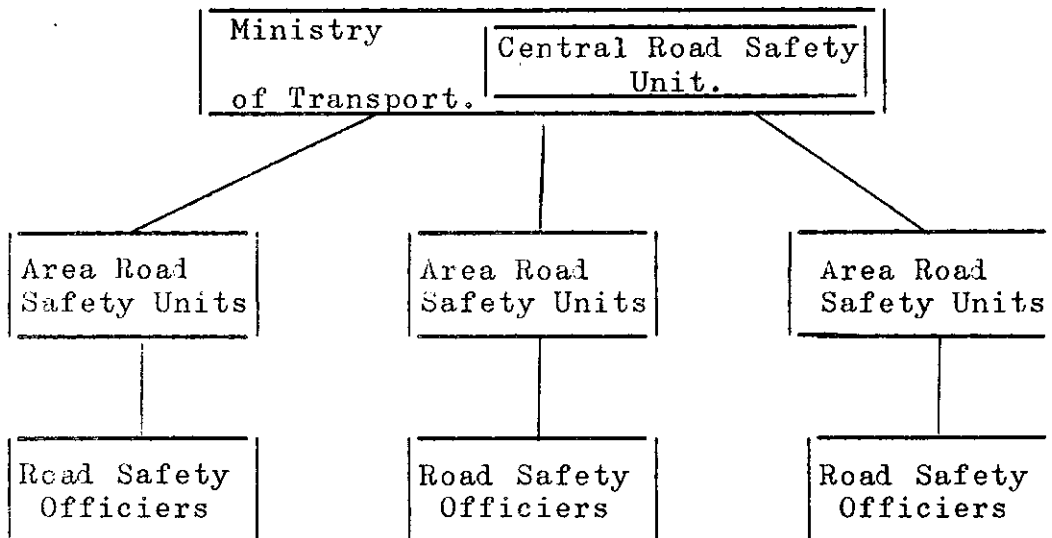
המחלקה נקראת: Central Road Safety Unit within the Ministry of Transport.

המטרה היא שמחלקה זו תהיה מורכבת מצוות אנשים מומחים אשר יפתחו תכניות וידאגו להפעלת תכניות בטיחות בקנה מדה לאומי. כמו כן צריכים אנשי המחלקה להדריך ולכוון את הרשויות המקומיות. הם יתנו יעוץ ושיקול דעת, וכך יפיצו מידע חדיש בקשר לנושאים של הבטיחות בדרכים. מחלקה זו תשמש גם בתפקיד של איזון חוזר, דרכה בעיות מקומיות תועברנה לידיעת הממשלה, לשם מחקר ומציאת פתרונות לבעיות ספציפיות שמתעוררות במלחמתן בתאונות.

הממשלה הבריטית מנסה כעת לתאם את דרך הפעולה בעתיד, בין כל הגופים הממשלתיים שבתוקף תפקידם נוגעים בשאלת הבטיחות בדרכים, בעיקר עם משרד החנוך וההסברה.

כיום יש גישה חדשה באנגליה לספול במלחמה בתאונות והיא שהביאה להקמת גופים מקומיים שיעסקו בבטיחות בדרכים על בסיס איזורי ויעבדו בשיתוף פעולה עם הרשויות המקומיות. גופים אלה יקבלו יעוץ והדרכה מהמחלקה הלאומית לבטיחות ויעבירו את הידע שלהם ודרך הפעולה לרשויות המקומיות. מלבד זאת ממליץ משרד התחבורה לכל רשות מקומית להעסיק קציני בטיחות, אשר יעסקו בעיקר בחנוך והסברה וכך יתכננו פעילויות מקומיות הקשורות בבטיחות. עד היום הוקמו לנסיון חמשה מרכזית איזוריים לבטיחות בדרכים, כדאי לבדוק את מידת הצלחתם כעבור תקופה מסוימת של פעילות.

דיאגרמה של התכנית המוצעת:



3.1.2 נורבגיה

בנורבגיה קיימת מחלקה ממלתית שמטפלת בבטיחות בדרכים - המועצה הלאומית לבטיחות בתוך משרד התחבורה.

Vegdirektoratet Vegtrafikkavedlingen

היא נוסדה ב-1956 ע"י ממשלת נורבגיה ומיניסטריון ההסברה. בינואר 1966 מנתה ממשלת נורבגיה ועדה מיוחדת שתחקור את בעיית הבטיחות בדרכים מאספקטים שונים. ועדה זו בשיתוף עם חברות ביטוח וארגוני תחבורה, הזמינה נציגים מהרשויות המקומיות, מארגונים ציבוריים, ומחברות פרטיות כדי שישתתפו במחלקה החדשה. ע"כ הרחיבו את הבסיס של מחלקת הבטיחות וכיום היא רק חציה ממלתית וחציה ציבורית, כשחברים זה לצד זה נציגים מגופים פרטיים ומהממשלה.

ב-1968 כלל הגוף הזה 460 חברים - 300 נציגים מהמחוזות השונים. לצד המחלקה קיימת מועצה מצומצמת בת 29 חברים, ממשרד המשפטים, משרד החנוך, משרד העבודה, משרד התחבורה ורשויות מקומיות. בוועדה המצומצמת חברים אנשים מומחים, אשר מתמחים בנושאים ספציפיים ומכינים תכניות פעולה, בעיקר בשטח החנוך וההסברה.

ב-1965 הוציאה ממשלת נורבגיה את חוק הבטיחות שנותן למועצה הלאומית חוקף לפעול גם בשטחים ספציפיים כמו:

1. בחינת כלי רכב.
2. בדיקת רשיון נהגות.
3. רישום סטטיסטיקות של תאונות דרכים.

התאום בין מחלקת הבטיחות לבין שאר משרדי הממשלה מבוצע ע"י התעצמות לגופו של ענין. לעומת זאת יש הסדר של תאום קבוע בין המחלקה לבטיחות לבין הרשויות המקומיות.

תקציב המועצה הלאומית לבטיחות בדרכים ממומן הן ע"י משרד התחבורה והן ע"י תרומות שנתיות המתקבלות מחברות ביטוח ומחברות פרטיות אחרות.

### 3.1.3. אוסטרליה

אוסטרליה מתחלקת למספר מדינות אשר לכל אחת מהן סמכויות פיקוח עצמאיות בשטחים שונים, ביניהם: רישום כלי רכב, רישום נהגים ומתן רשיונות נהיגה. לכל מדינה גם כוח משטרה משלה. למרות העצמאות היחסית שיש לכל מדינה, קיים גוף מרכזי מטעם הממשלה הפדרלית והידוע כמועצת התחבורה האוסטרלית:

(Australian Transport Advisory Council)

הפונקציה העיקרית של מועצה זו היא ליצור את הקשר ברמה מניסטרלית, בין המדינות, בכל הבעיות שמתעוררות בקשר לתחבורה ואדמיניסטרציה הקשורה בתעבורה. יושב ראש המועצה הוא שר התחבורה וחברים בה כל המניסטרים לתחבורה של המדינות החברות בחבר העמים האוסטרלי.

לפני מספר שנים היה שוני גדול בין המדינות בכל הנוגע לחוקי תעבורה, פרוצדורות לקבלת רשיון נהגות, וסטנדרטים של מכוניות. כדי להפחית את הגיון הזה הרכיבה המועצה הפדרלית המרכזית לתחבורה כמה ועדות משנה בהן חברים נציגים מכל מדינה ומדינה:

1) ועדה לקביעת תקנות אחידות לתעבורה - מתפקידה היה להציע חוקי תעבורה אחידים לכל המדינות. כיום יש חוק תעבורה לאומי המונהג בכל רחבי אוסטרליה.

- (2) ועדה לשיפור הנהג - הועדה הכינה דו"ח על הנוהל, והפרוצדורות המתאימות ביותר לתנאי אוסטרליה, כדי להבטיח שיוכנסו שיטות משופרות לקבלת רשיון נהיגה, וכך שיטות יעילות יותר לפיקוח והרתעה בכבישים. כיום הנהיגו בכל רחבי אוסטרליה את שיטת הניקוד לעבירות תנועה.
- (3) ועדה לקביעת סטנדרטים לייצור מכוניות נותנת הצעות לאחידות הסטנדרטים הגבוי ייצור כלי רכב חדשים והן לגבי מכוניות המורכבות באוסטרליה.
- (4) ועדה מיעצת לתכנון אביזרי בטיחות בכלי רכב - הצעה לסטנדרטים אחידים, בתכנון כלי רכב מהבחינה הבטיחותית.

ליד ועדת התחבורה הפדרלית המרכזית קיימת רשות מרכזית שמטפלת בבטיחות בדרכים: **The Australian Road Safety Council**  
גוף זה מתאם בכל הקשור לבעיות הבטיחות בדרכים, בדרג כלל לאומי, וחברים בו נציגים מכל מדינה ומדינה.  
בנוסף לגוף המרכזי הזה, יש לכל מדינה ארגון בטיחות בנפרד שתפקידו ליזום ולבצע תכניות בטיחות בדרג של המדינה וכך להביא לידיעת הציבור את הפעולות והאמצעים הנקוטים על ידיו במטרה להפחית את מספר התאונות בדרכים.  
לכל ארגון בטיחות יש משרד מרכזי בעיר הבירה של המדינה ומספר סניפים ברחבי המדינה. מידי שנה מוציא כל ארגון בטיחות דו"ח שנתי על פעולותיו.

התקציב של המועצה לבטיחות בדרג המדיני מורכב בעיקרו מתקציב המתקבל מהמדינה עצמה וחלק קטן בלבד ניתן ע"י הממשלה הפדרלית.  
לדוגמה: סה"כ התקציב בניו סאוז וולס לבטיחות בדרכים בשנת 1967/8 היה \$ 229.000, מתוכו \$ 200.000 מכוסה מתקציב מדינת ניו סאוז וולס, ורק \$ 29.000 מכוסה ע"י הממשלה הפדרלית.  
המועצה הלאומית לבטיחות במדינת ניו סאוז וולס אחראית ישירות לשר התחבורה (לכל מדינה יש משרד תחבורה בנפרד), מלבד זאת הוא גוף עצמאי בעל צוות עובדים משלו ופעילות עצמאית.

#### 3.1.4 דרום אפריקה

המועצה הדרום אפריקאית לבטיחות בדרכים היא גוף חוקי שנוסד ב-1960 ואחראית בפני שר התחבורה: **The South African Road Safety Council**  
סמכויותיה הן לפקח על התעבורה בדרכים ועל אכיפת החוק.

ב-1964 מינה שר התחבורה ועדת חקירה לטפול בבטיחות בדרכים, וזו הציעה שחיה אחידות מלאה הן בתוכן והן בביצוע של כל החוקים והתקנות המטפלים בתעבורה, בנית כבישים, סימוך ושילוט, בנית כלי רכב והוצאת רשיונות נהגות.

בהקשר להצעה הנ"ל מונה גוף מיעץ שכלל נציגים מכל המחוזות, וחפידו העיקרי לתאם, ולדאוג שיוצאו לפועל החוקים והתקנות בבטיחות בדרכים. לעזרת גוף זה הקימו ועדות מקומיות במחוזות השונים כדי שידאגו מקרוב ויהיו אחראיות לאכיפת החוק, ושמירה על הבטיחות בדרכים. חברים בהן נציגים מהרשויות המקומיות, ממשרד התחבורה, המשטרה, ומשרד המשפטים. מלבד התפקידים שצוינו לעיל אחראית המועצה לבטיחות, לעודד לתמוך ולתכנן מחקרים שעוזרים בשטח הבטיחות בדרכים. כמו מחקר על המשתמשים בכביש על כלי רכב, הנדסת תעבורה, חנוך לבטיחות וכו'.

המועצה צריכה לדאוג להפצת אינפורמציה בנושאי הבטיחות בדרכים לאוכלוסייה וליזום מבצעים לאומיים.

עיקר תפקידה של המועצה הוא שתוף פעולה הדוק עם השלטון המרכזי כדי ליעץ לממשלה בכל הנוגע לשיפור מצב הבטיחות בדרכים. (הן ע"י הוספה, תיקון ושינוי התקנות הקיימות, והן ע"י המלצה לביצוע מחקרים ומבצעים).

תקציב המועצה לבטיחות בדרכים מכוסה בעיקרו ע"י קרנות ותרומות שנתיות, בנוסף לעזרה ממשלתית.

### 3.1.5 ניו-זילנד

בניו זילנד הוקמה מחלקה שהינה אחראית עבור התאום של כל האספקטים של הבטיחות בדרכים:  
The Road Transport Division of the  
New-Zoaland Ministry of Transport.

קיים חוק בסיסי שיצא ב-1962 ושנותן תוקף למשרד התחבורה לפעול בשטח הבטיחות בדרכים.

למחלקת התעבורה סמכויות לפקח על ביצוע תקנות ספציפיות כמו:

1. בחינות עונתיות של כלי רכב.
2. תקנות וסטנדרטים לבנית כלי רכב.
3. רשיון נהגות.



4. סטטיסטיקות על תאונות דרכים.

5. דוחות ורישום נהגים.

קיים תאום ושיתוף פעולה בין משרד התחבורה לבין שאר משרדי הממשלה: משטרה, בריאות, משרד העבודה (האחראי על בנית הכבישים), בכל הנוגע לבטיחות בדרכים. ליד משרד התחבורה יש ועדה מיעצת בשטח הבטיחות בדרכים.

מלבד הגוף הממשלתי קיים גם גוף ציבורי עצמאי הנקרא:

"המועצה לבטיחות בדרכים" - Road Safety Council

גוף זה כולל מומחים בשטח הבטיחות, וחברים בו נציגים מהמשטרה, ממשד העבודה, וממשד הבריאות וכן נציגים מהרשויות המקומיות. עיקר תפקידה של המועצה במתן יעוץ והדרכה למשרד התחבורה בשטח הבטיחות בדרכים.

חוק התעבורה משנת 1962, מתיר לרשויות המקומיות להוציא חוקי עזר מקומיים שיטפלו בבעיות תעבורה מקומיות.

אין תכנית אחידה ומאורגנת למלחמה בתאונות, אלא כל שנה מארגן משרד התחבורה מבצעי בטיחות עונתיים. הכוונה שיהיו קצרים וקולעים למטרה, ויהיו מכוונים לריכוז כל המאמצים בתקופת המבצע לטפול בבעית בטיחות בוערת. בשנה החולפת היו מבצעים כאלה שתקפו את בעית האלכוהוליזם, הולכי רגל, נהיגה זהירה בתקופת החגים, התאמת כלי רכב לנהיגה בחורף וכו'.

### 3.1.6 ש ב ד י ה

בשבדיה קיימת רשות ממשלתית מרכזית המוסמכת לטפל בבטיחות בדרכים ולחפש פתרונות למניעת תאונות. היא נקראת: National Road Safety Board המועצה הלאומית לבטיחות נמצאת תחת סמכות המיניסטרוך לקומוניקציה. בנובמבר 1967 יצא חוק שבאמצעותו ניתנו סמכויות פעולה נרחבות למועצה זו בתחומי הבטיחות בדרכים. החוק מורכב מהוראות כיצד יש פעול בנושאים שונים של הבטיחות בדרכים.

בראש המועצה עומד מנהל כללי, ולצידו שני חברי פרלמנט, נציג מהקונפדרציה למסחר ונציג מפרדציית הערים. ליד המועצה העליונה קיימות שתי ועדות: (1) ועדה מיעצת המורכבת מנציגי משרד התחבורה ארגוני כלי רכב, ארגוני

עבודה שווקים ועוד. ו-2) ועדה מתכננת המורכבת מנציגי המשרדים השונים האחראים לכבישים, משטרה, עבודה, חנוך שירותי בריאות, מחקר וכד'.

המנהל הכללי אחראי על 5 מחלקות: 1) מחלקת התעבורה והאינפורמציה 2) מחלקת כלי רכב. 3) המחלקה להוצאת רשיון נהגות. 4) מחלקה ארגונית. 5) משרד יחסי ציבור ופרסום.

להלן מפורטים תפקידי המחלקות השונות:

1) המחלקה לתעבורה ואינפורמציה נותנת הוראות והכוונות לפתרון בעיות המתעוררות בקשר לפיקוח על התעבורה. כמו כן היא מוציאה תקנות בקשר לשילוט בכבישים, סימון כבישים, תאורה ושאר חקנים לבקרת התעבורה, ופיקוח הכבישים. המחלקה גם דואגת לאינפורמציה בנושא הבטיחות בדרכים ולשיתוף פעולה עם ארגונים מוסדות אחרים במטרה לשפר את הבטיחות. תפקידי המחלקה מתבצעים באמצעות צוותות עבודה אשר כל אחד מהם פועל בשטח אחר (שילוט, תאורה, סימני כביש, וכד').

2) תפקיד מחלקת כלי הרכב הוא להוציא הנחיות בקשר לבטיחות כלי רכב חדשים הוראות לגבי סוגי רכב ורישומם וכן בדיקות רכב עונתיות, בדיקות צמיגים, בדיקות רכב משומש ורכב פגום. מלבד זאת מתכננת המחלקה אופנים שונים לבדיקות רכב ומוציאה הוראות בטיחות לסוכני מכירה וקניה של כלי רכב.

3) המחלקה להוצאת רשיונות נהגות מכוונת גם את פעולות בתי הספר לנהיגה, מוציאה רשיונות לפתיחת בתי ספר לנהיגה ועורכת את בחינות הנהגות. כמו כן קיימים צוותות עבודה במחלקה שחפידם לפתח תכניות חנוך לנהגים, ולנתח סוגי תאונות.

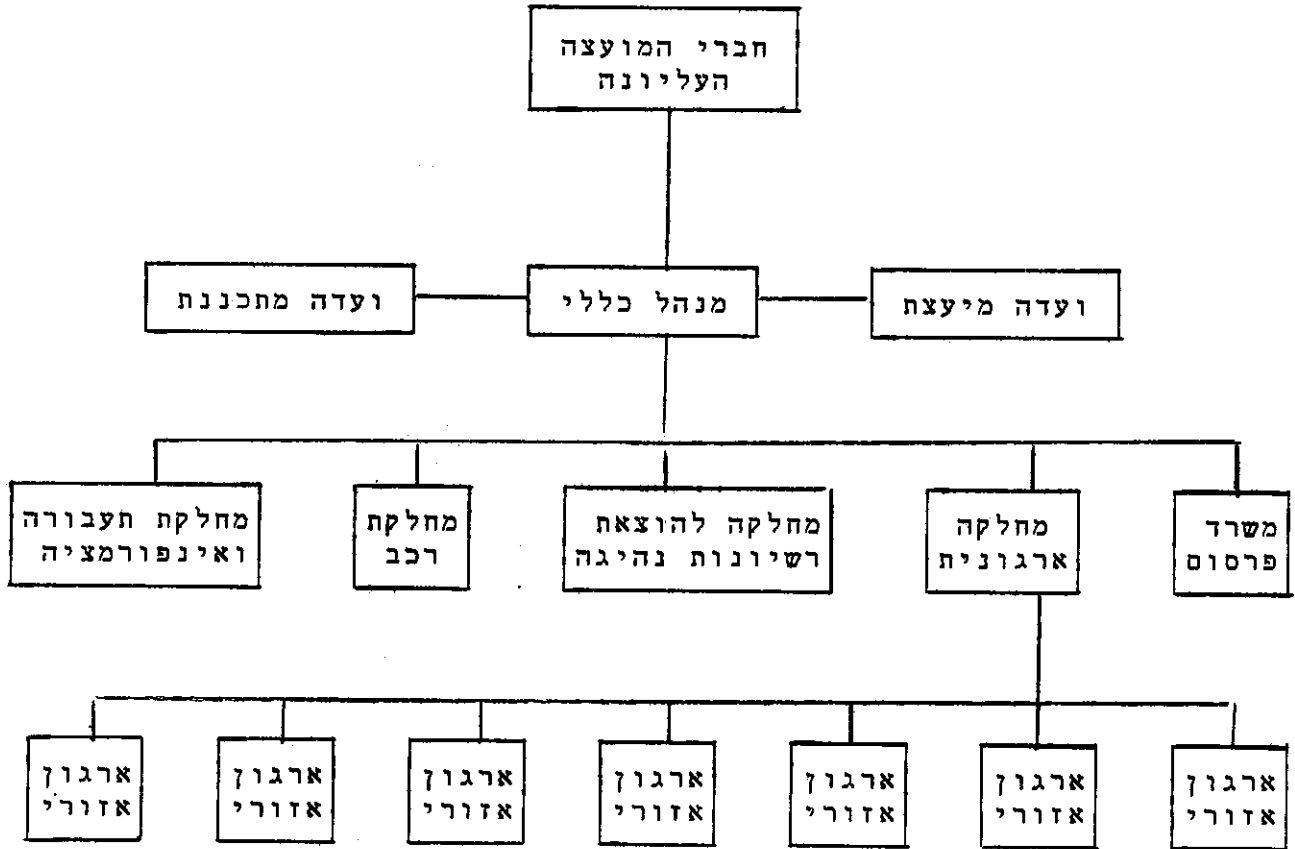
4) מחלקת האדמיניסטרציה בודקת ועוקבת אחר ביצוע חוקי התעבורה, מתכננת תכניות עבודה הקשורות בבטיחות ומניעת תאונות, וכך מגישה הצעות לחוקים חדשים שמטרתם הגברת הבטיחות.

מחלקה זו דואגת לצד הארגוני, הכלכלי והחנוכי של פעולות המועצה הלאומית לבטיחות בדרכים.

היא מטפלת גם בצד הארגוני של המועצות האזוריות לבטיחות בדרכים. בשבדיה קיימות 7 מועצות אזוריות, המטפלות בבעיות הבטיחות בדרכים ומניעת תאונות בתחום שיפוטן. הרשויות המקומיות פונות למועצה לבטיחות כל אחת שבאזוריה היא.

התקציב לבטיחות בשנת 1968 הגיע ל-120 מיליון דולר. עיקר הסכום הוצא על חכניות חנוך לנהגים, בנית כבישים והחלפת רכב נוסעים ציבורי.

מבנה המועצה הלאומית לבטיחות בדרכים בשנת 1968



ק נ ד ה 3.1.7

בקנדה הוקמה לאחרונה מחלקה חדשה בתוך משרד התחבורה, שצריכה לטפל בבטיחות בדרכים: Road and Motor Vehicle Traffic Safety Office Within the Department of Transport.

המחלקה נוסדה באוקטובר 1967 ע"י הממשלה הקנדית וקבלה סמכויות בתוקף חוק הבטיחות, לטפל בבטיחות בכבישים, ובבטיחות כלי רכב. כמו כן עוסקת המחלקה בסטנדרטים של בטיחות למכוניות חדשות ולחלקי חלוף, במחקר בחנוך והסברה בשטח הבטיחות בדרכים.

הכוונה להרחיב ולפתח את המחלקה החדשה כדי שתמלא תפקידים נוספים כמו יעוץ והדרכה לרשויות המקומיות, אשר לכל אחת יש כיום הסדרי תעבורה ותקנות עצמאיות בקשר לרשיון נהגות ורישום מכוניות.

המחלקה החדשה לבטיחות עדיין נמצאת בשלבי התארגנות, ראש המחלקה מונה ע"י שר התחבורה והוא יהיה אחראי לתאום בין הממשלה לבין כל שאר הגופים העוסקים באספקטים של הבטיחות בדרכים, ובבטיחות כלי רכב. ראש המחלקה יצטרך לחקור בדבר הצורך להוציא סטנדרטים חדשים אחידים לבניית כלי רכב חדשים.

מחלקת הבטיחות בדרכים תקים לפי התכנית גוף מיעץ שיכלול נציגים מהפרובינציות, מהתעשייה, מארגוני בטיחות שונים ומשאר הגורמים המעוניינים לטפל בבטיחות בדרכים.

רצוי להתקשר מחדש, כעבור שנה בערך, עם משרד התחבורה הקנדי כדי לקבל פרטים וחות דעת על הארגון החדש ודרך פעולתו.

3.2 מדינות בהן אין ארגון ממשלתי מרכזי המטפל בשאלת הבטיחות בדרכים.

3.2.1 ד נ מ ר ק

מהתשובות לשאלון מתברר שאין בדנמרק רשות ממשלתית מרכזית שמטפלת בבטיחות בדרכים, וגם אין חוק בטיחות בסיסי. לעומת זאת יש חקנות המסדירות את הפעולות השונות, ההכרחיות בתחום הבטיחות:

1. בחינה ורישום של כל המכוניות במדינה.
2. בחינות עונתיות של כלי רכב מסחריים.
3. פיקוח על רשיון נהגות.
4. רישום סטטיסטיקות של תאונות עם נפגעים.
5. רישום ודיווח על עבירות תנועה.

התאום העיקרי בקשר לביצוע החקנות נחון בין משרד התחבורה ומשרד המשפטים, והם גם האחראים לתאום בין הממשלה לבין הרשויות המקומיות. הממשלה הדנית עומדת להוציא חוק חדש שיחייב שימוש בחגורות בטחון, וכן חוקים האוסרים שימוש בסמים ובאלכוהול לנהגים.

נבחרה ועדה חצי ממשלתית שתפקידה להציע ולתכנן פעולות חדשות למלחמה בתאונות דרכים וכן הוקם מוסד חדש שיחקור אספקטים שונים בבטיחות בדרכים:

Road Safety Research Institute

לשאלה האם ממשלת דניה מפעילה תכניות בטיחות שונות, נתקבלה תשובה שהם פועלים בשטחים ספורים בלבד והם:

1. תכניות למחקר בקשר לבטיחות הולכי רגל.
2. איתור נקודות תורפה.
3. תקנים אחידים לפיקוח על התחבורה.
4. בניה ואחזקה של כבישים.

### 3.2.2 א י ט ל י ה

מהתשובות מתברר שבאיטליה אין סמכות מרכזית ממשלתית שמטפלת בבטיחות בדרכים. מטפלים באספקטים שונים של הבטיחות בדרכים במשרדים הממשלתיים השונים, כל משרד מטפל בחלק שקשור בו. (משרד התחבורה, ועבודות ציבוריות, משרד המשפטים, המשטרה וכד'').

התקנות שנותנות סמכויות בידי הממשלה לטפל בתאונות ובבטיחות בדרכים, כלולות בחוק התעבורה משנת 1959.

התקנות מגדירות דרכי פעולה של הממשלה בשטחים כגון:

1. בחינת כלי רכב.
2. בחינות נהגים.
3. רישום נהגים.

וכן קובעות דרכי תאום ושיתוף פעולה בין משרדי הממשלה לבין הרשויות המקומיות ודרכי טיפול בבעיות של הבטיחות בדרכים.

### 3.2.3 א ו ס ט ר י ה

הממשלה האוסטרית מטפלת באספקטים השונים של הבטיחות בדרכים אך הסמכויות מפוצלות לפי אופי הפעולות והביצוע בין שני משרדים: משרד התחבורה ומשרד המשטרה.

התקנות המקנות סמכויות לממשלה לפעול בשטח הבטיחות בדרכים מוגדרות בחוק התעבורה הכללי משנת 1960 - ב-1967 יצא חוק נוסף:

"Motor Vehicle Traffic Law" שמוסיף על החוק הקודם ומגדיר עוד תקנות בענין הבטיחות בדרכים.

הממשלה הפדרלית מטפלת בנושא הנ"ל ללא תכנית או תאום מוגדרים מראש עם הרשויות המקומיות וללא תקציב מיוחד למימוש תכניות בטיחות.

משרד המסחר והתעשייה מארגן מידי פעם בפעם מבצעים זמניים לחדשים הקרובים, המטפלים בבעיות בוערות. לאחרונה היה מבצע בטיחות הולכי רגל. לפני התחלת הלימודים מארגנים מבצע בטיחות בדרך לבית הספר. כל מבצע בטיחות כזה מתבצע בשיתוף פעולה עם מוסדות וגופים הקשורים בבעיות התחבורה והבטיחות בדרכים. הממשלה תומכת ועוזרת במימון מחקרים בתחום הבטיחות בדרכים אותם מבצע המוסד: "Kuratorium fur Verkehrssicherheit".

#### 3.2.4 ג ר מ נ י ה

בגרמניה אין ארגון גג ממשלתי שמטפל בשאלות הבטיחות בדרכים. בגרמניה מפוצל הטיפול לפי האספקטים השונים של המלחמה בתאונות בין משרדי הממשלה השונים. כל משרד ממשלתי מטפל בעיניני בטיחות הקשורים בביצוע עבודות של משרדו.

הפיצול קיים לאורך כל הדרך - לכל מדינה ומדינה בתחום הממשלה הפדרלית של גרמניה תקנות עצמאיות ותכניות פעולה נפרדות בשטח הבטיחות בדרכים. בחוק התעבורה הפדרלי: *Strassenverkehrs Zulassungs Ordnung* יש תקנות כלליות שמטפלות גם בענינים הקשורים בבטיחות בדרכים. קיימות תכניות פעולה כלל ארציות שמטרתן לשפר את הבטיחות בדרכים אך הן זמניות ומתוכננות כמבצעים.

הממשלה תומכת במחקרים שמטפלים באספקטים שונים של תאונות דרכים ובטיחות. המחקרים מבוצעים ע"י מוסדות מחקר שונים שמקבלים תקציבים מיוחדים מהממשלה למימון המחקרים.

#### 3.2.5 ת ו ר כ י ה

בתורכיה לא קיימת רשות ממשלתית מוסמכת ומרכזית שמטפלת בבטיחות בדרכים, שאלות הבטיחות נידונות בוועדה המרכזית לתעבורה:

"Central Traffic Committee"

לוועדה זו תפקיד מיעץ בלבד, ואינה אחראית בפני משרד ממשלתי מסוים אלא נותנת עזרתה לכל משרד שפונה אליה.

במסגרת חוק התעבורה והכבישים שיצא ב-1953, הוציאה הממשלה התורכית תקנות מחייבות בנושאי הבטיחות ביניהם:

1. בחינת כלי רכב
2. רשיון נהגות
3. סטטיסטיקות של תאונות
4. דיווח ורישום של נהגים, תאונות, ועבירות

אין בחוק התעבורה חקנה המסדירה את התאום בין משרדי הממשלה בכל הנוגע לבטיחות בדרכים. לעומת זאת קיימת הועדה הבין משרדית שהוזכרה לעיל ואשר היא דנה בבעיות הבטיחות.

תכניות הבטיחות העיקריות עליהן מוציאים סכומים ניכרים הם:

1. תקנים אחידים לבקרת התעבורה 5.5 מיליון לירות תורכיות
2. חנוך הנהג וחנוך הולך הרגל 200.000 לירות תורכיות
3. תכנון בניה ואחזקת כבישים 1.889 מיליון לירות תורכיות

### 3.2.6 צ ר פ ת

מהחומר שהתקבל מסתבר שבצרפת לא קיים ארגון ממשלתי מרכזי שאחראי על תכנון וביצוע של פעולות למניעת תאונות, כמו כן גם לא קיים חוק בטיחות ספציפי שנותן סמכויות לממשלה לפעול בשטח הבטיחות בדרכים. לעומת זאת ישנן תקנות שלפיהן נוהגים בנושאים כמו:

1. בחינות לרשיון נהגות
2. רישום סטטיסטיקות של תאונות דרכים
3. תכנית לימודים בנושאים של חוקי הדרך והתנועה לבתי ספר יסודיים.

דרכי הטיפול בבעיות בווערות של תאונות דרכים נקבעים בוועדה בין משרדית. אין תאום קבוע בין הממשלה והרשויות המקומיות בכל הנוגע למלחמה בתאונות אלא משרד הפנים אחראי לתאם את דרכי הפעולה עם המחוזות השונים. לממשלה הצרפתית אין תכניות בטיחות קבועות בנושאים של רישום דוחות תנועה ונהגים, שרוחי חרום רפואים במקרה של תאונה, בטיחות הולכי רגל, פיקוח ובדיקה של מכוניות. כיום עובדים בממשלה הצרפתית על חוקי דרך חדשים ועל תקנות חדשות להגבלת מהירות הנסיעה.

משרד העבודה והתחבורה הקים את המוסד הלאומי לבטיחות O.N.S.R. L'Organisme National De Securite Routiere.

עיקר תפקידו של מוסד זה במחקרים לטוח קצר ולטוח ארוך בשאלות של הבטיחות בדרכים אך אין לו כל כוח ביצועי. הממשלה הצרפתית מממנת את O.N.S.R. על מנת שיחקרו את הנושאים המעניינים אותה.



- 1) Status Report - Insurance Institute for Highway Safety  
No. 66 Oct. 11, 1968  
No. 64 Sep. 11, 1968  
No. 77 April 25, 1969
- 2) A Fact Gathering Guide to Assist States in Developing a Highway Safety Program.  
Automotive Safeth Foundation  
Washington D.C., 20036.
- 3) "Traffic Safety"  
Highway Safety Analysis  
October 1968
- 4) "Traffic Safety"  
November 1968
- 5) "Automotive News"  
March 3, 1969  
"How Sweden Attacks the Problem of Safety" by Robert M. Lienert.
- 6) "Robot"  
Journal of the South-African Road Safety Council No. 38 June-July 1968.
- 7) "Safety News"  
June 1969  
"Role of Local Authorities in Road Safety, Ministry's Organisation".
- 8) "A Summary of a Research Study of Organization Procedures and Intergovernmental Relationship for Nebraska's Highways, Roads and Streets", by Ernst and Ermst 1967 Inv. 1140.
- 9) Safety Council in Action  
New-Jersey State  
Inv. 1169

- 10) N.Y. University, The Inst., for Traffic Safety"Management A Study of Coordination in behalf of the President's Committee for Traffic Safety,"1964 A. Inv. 1067.
- 11) The Norwegian Committee on Traffic Safety Research Program for Traffic Safety Research 1967-1971.  
Inv. A. 1294
- 12) The Action Program - November 1965  
Status of Selected Activities  
U.S.A.
- 13) Highway Safety Program Stanlarls, Feb. 1969 U.S. Department of Transportation, National Highway Safety Bureau Washington, D.C.
- 14) Road Safety Act, 1967  
London - H.M.S.O.
- 15) Road Traffic Act, 1962  
London - H.M.S.O.
- 16) The Motor Traffic Act, 1909 As Amended and Regulations, 30th June, 1967.
- 17) The President's Committee for Traffic Safety"Report to the President." The Action Program Status of Selected Activities  
Nov. 1965  
Invo. A. 819.
- 18) Highway Safety Action Program  
2nd. ed. 1966 Inv. A. 747.
- 19) Traffic Safety National Safety Congress Transactions Vol. 24  
1963 by Fannin. Paul.  
Inv. A. 628.
- 20) L'Organisme National De Securite Routiere O.N.S.E.R., France,  
1966.

GOVERNMENT ORGANIZATION FOR TRAFFIC SAFETY

- 1) IS THERE A CENTRALIZED GOVERNMENT AUTHORITY IN YOUR COUNTRY WHICH IS RESPONSIBLE FOR COORDINATION OF ALL ASPECTS OF THE ROAD SAFETY PROBLEM? Yes  No

a) Name of Authority \_\_\_\_\_

b) Responsible to Ministry of \_\_\_\_\_  
(Transportation, Public Works, etc.)

- 2) IS THERE A BASIC LAW WHICH ENPOWERS THE NATIONAL GOVERNMENT TO ACT IN THE FIELD OF ROAD SAFETY? Yes  No

a) Name of law \_\_\_\_\_

b) Date of law \_\_\_\_\_

( Please send us a copy of the law )

- 3) ARE THERE REGULATIONS IN FORCE WHICH ENPOWER THE GOVERNMENT TO ACT IN SPECIFIC FIELDS OF ROAD SAFETY? Yes  No

a) Vehicle Testing \_\_\_\_\_

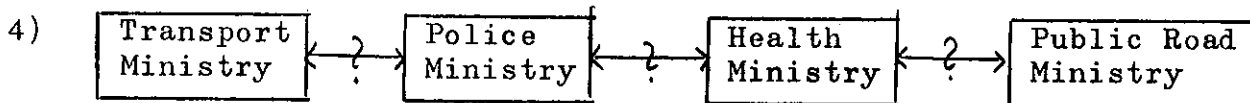
b) Driver Licensing \_\_\_\_\_

c) Accident Statistics (road traffic accidents) \_\_\_\_\_

d) Driver Records (Personal, accidents, offences) \_\_\_\_\_

e) Other \_\_\_\_\_

( Please send copy of relevant regulations )

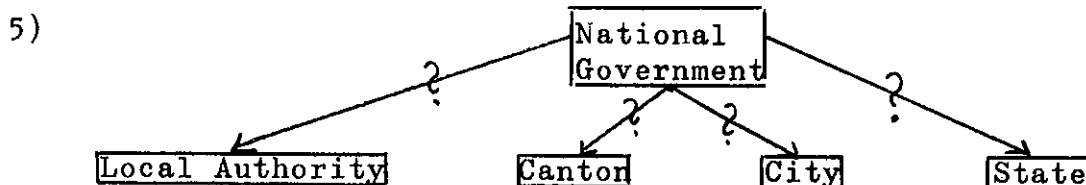


IS THERE A LAW ( OR REGULATION ) WHICH GIVES THE RESPONSIBLE AUTHORITY POWER TO COORDINATE SAFETY ACTIVITY BETWEEN GOVERNMENT MINISTRIES? Yes  No

IF NOT, HOW IS SUCH COORDINATION ACCOMPLISHED?

a) Interministerial Committee \_\_\_\_\_

b) Other \_\_\_\_\_  
(Please send a copy of the relevant law or regulation)



IS THERE A LAW (OR REGULATION) WHICH GIVES THE RESPONSIBLE AUTHORITY POWER TO COORDINATE SAFETY ACTIVITY BETWEEN THE NATIONAL GOVERNMENT AND THE LOCAL AUTHORITIES? Yes  No

IF NOT, HOW IS SUCH COORDINATION ACCOMPLISHED?

a) Interstate committee \_\_\_\_\_

b) Other \_\_\_\_\_  
( Please send a copy of the relevant law or regulation)

PROGRAMS FOR IMPROVING TRAFFIC SAFETY

1) WHAT SPECIAL SAFETY PROGRAMS IS YOUR GOVERNMENT PRESENTLY OPERATING THAT YOU CAN RECOMMEND TO US?

a) \_\_\_\_\_

b) \_\_\_\_\_

c) \_\_\_\_\_

( Any printed material which you can send on these programs will be appreciated).

2) DOES YOUR GOVERNMENT HAVE SAFETY PROGRAMS IN THE FOLLOWING AREAS?

	Yes	No
a) Driver Licensing _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Driver Traffic Records _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Alcohol in relation to highway safety _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Emergency medical services _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Motor Vehicle Registration _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Police traffic service _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Identification and surveillance of Accident Location _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Pedestrian safety _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) Motor vehicle inspection _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) Driver Education _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) Unified Traffic Control devices (signs, road - marking, etc.) _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) Highway design, construction and maintenance _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
m) Traffic courts _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
n) Accident Records _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(any printed material which you can send on these programs, will be appreciated).

3) CAN YOU LIST THE SAFETY PROGRAMS WHICH YOU OPERATE IN ORDER OF THEIR RELATIVE IMPORTANCE. If possible indicate the cost (budget) for each program.

Priority:	<u>Yearly budget</u>
a) _____	_____
b) _____	_____
c) _____	_____
d) _____	_____