|  |  |
| --- | --- |
| CỤC ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM**KHU QUẢN LÝ ĐƯỜNG BỘ II**Số: /BC-KQLĐBII | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM****Độc lập – Tự do – Hạnh phúc***Hà Tĩnh, ngày tháng 4**năm 2024* |

BÁO CÁO

***Việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông từ năm 2009 đến hết năm 2023 trên địa bàn tỉnh Hà Tĩnh***

Kính gửi: Đoàn Giám sát số 11.

 Thực hiệnQuyết định số 50/QĐ-ĐĐBQH ngày 05/03/2024 của Đoàn đại
biểu Quốc hội tỉnh về thành lập Đoàn giám sát chuyên đề số 11 và Kế hoạch giám sát chuyên đề số 51/KH-ĐGS ngày 05/3/2024 của Đoàn Giám sát số 11 “*Việc việc thực hiện chính sách pháp luật về bảo đảm trật tự an toàn giao thông từ năm 2009
đến hết năm 2023 trên địa trên địa bàn tỉnh Hà Tĩnh* ”; Khu Quản lý đường bộ II (Khu QLĐB II) báo cáo kết quả thực hiện như sau:

**Phần I: Khái quát chung:**

**1. Sơ lược về quá trình thành lập, cơ cấu tổ chức của Khu Quản lý đường bộ II từ năm 2009 đến 2023.**

1.1. Giai đoạn từ năm 2009 đến 2013:

- Năm 01/2009 - 12/2013:

+ Ngày 26/12/2009, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 107/2009/QĐ-TTg quy định chức năng, nhiệm vụ và cơ cấu tổ chức của Tổng cục Đường bộ Việt Nam, theo đó, Khu Quản lý đường bộ IV (Khu QLĐB IV) tiếp tục là tổ chức sự nghiệp trực thuộc Tổng cục Đường bộ Việt Nam, thực hiện chức năng quản lý, bảo trì, khai thác hệ thống công trình đường bộ và thực thi một số nhiệm vụ quản lý nhà nước về giao thông vận tải đường bộ trên địa bàn các tỉnh, thành phố từ Thanh Hóa đến hết Thừa Thiên Huế.

+ Cơ cấu tổ chức: gồm 8 phòng tham mưu giúp việc Tổng giám đốc Khu; 02 đơn vị sự nghiệp trực thuộc Khu QLĐB IV.

1.2. Giai đoạn từ 2014 đến 2022:

- Ngày 21/10/2013, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 60/2013 quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Tổng cục Đường bộ Việt Nam thay thế Quyết định số 107/2009/QĐ-TTg ngày 26/8/2009, trong đó hình thành tổ chức Cục Quản lý đường bộ II trên cơ sở chuyển đổi tổ chức của Khu Quản lý đường bộ IV và Thành lập thêm 06 Chi cục Quản lý đường bộ trực thuộc đóng trên địa bàn 6 tỉnh từ Thanh Hóa - Thừa Thiên Huế.

- Cục Quản lý đường bộ II là tổ chức trực thuộc Tổng cục Đường bộ Việt Nam thực hiện chức năng quản lý nhà nước về giao thông vận tải đường bộ và quản lý, bảo trì, khai thác hệ thống quốc lộ trên khu vực các tỉnh từ Thanh Hóa đến hết Thừa Thiên Huế [[1]](#footnote-1).

- Cơ cấu tổ chức: gồm 06 phòng tham mưu giúp việc Cục trưởng; 06 Chi cục Quản lý đường bộ đóng trên địa bàn từ Thanh Hóa đến Thừa Thiên Huế là cơ quan hành chính trực thuộc Cục QLĐB II thực hiện chức năng quản lý nhà nước đường bộ cấp cơ sở; 01 đơn vị sự nghiệp trực thuộc Cục QLĐB II.

1.4. Giai đoạn từ tháng 9/2022 đến nay:

Tiếp tục thực hiện Nghị quyết số 18-NQ/TW, Nghị quyết số 19-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Hội nghị lần thứ sáu BCHTW Đảng khóa XII; ngày 24/8/2022, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Nghị định số 56/2022/NĐ-CP quy định chức năng nhiệm vụ của Bộ Giao thông vận tải, theo đó Tổng cục Đường bộ Việt Nam được chuyển đổi thành Cục Đường bộ Việt Nam; các Cục Quản lý đường bộ được chuyển đổi thành các Khu Quản lý đường bộ. Ngày 28/9/2022, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Quyết định số 1246/QĐ-BGTVT quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Khu Quản lý đường bộ II trực thuộc Cục Đường bộ Việt Nam.

- Khu Quản lý đường bộ II là tổ chức trực thuộc Cục Đường bộ Việt Nam, thực hiện chức năng tham mưu, giúp Cục trưởng Cục Đường bộ Việt Nam quản lý nhà nước về giao thông đường bộ trong khu vực quản lý; trực tiếp quản lý, bảo trì, khai thác, sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông các tuyến quốc lộ và đường khác được giao trong khu vực quản lý, gồm các tỉnh: Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên Huế theo Quyết định số 1246/QĐ-BGTVT ngày 28/9/2022 của Bộ trưởng Bộ GTVT [[2]](#footnote-2).

- Cơ cấu tổ chức của gồm: 04 Phòng là tổ chức tham mưu giúp việc Giám đốc Khu, 05 Văn phòng QLĐB II.1, II.2, II.3, II.4 và II.5 (được tổ chức lại từ các Chi cục Quản lý đường bộ) là tổ chức hành chính (tương đương phòng), giúp Giám đốc Khu tổ chức quản lý về giao thông đường bộ trong khu vực quản lý; 01 đơn vị sự nghiệp trực thuộc Khu.

**2. Công tác quản lý các tuyến Quốc lộ:**

Khu QLĐB II được giao quản lý 15 tuyến Quốc lộ, Cầu Cửa Hội nối 02 tỉnh Nghệ An và Hà Tĩnh dài 3.036,26Km và đoạn cao tốc Cam Lộ - La Sơn thuộc cao tốc Bắc - Nam trong giai đoạn phân kỳ đầu tư dài 105,2Km trên địa bàn các tỉnh từ Thanh Hóa đến Thừa Thiên Huế với tổng chiều dài 3.141,46Km. Hiện đang trực tiếp quản lý, bảo trì: 2.799,3Km; bàn giao cho Ban QLDA để đầu tư XDCB: 59,08Km (gồm QL.7, QL.8, đường Nghi Sơn-HCM); Bàn giao cho Nhà đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT: 283,09Km.

Qua địa bàn tỉnh Hà Tĩnh, Khu QLĐB II quản lý 04 tuyến Quốc lộ với tổng chiều dài 407,07Km, cụ thể: Quốc lộ 1 từ Km467+00 - Km595+00 (bao gồm các tuyến tránh) dài 195,22Km; đường Hồ Chí Minh từ Km765+900 - Km846+850 dài 80,95Km; Quốc lộ 8 từ Km0+00 - Km85+300 dài 85,1Km (chưa bao gồm đoạn cải tuyến mới đang thực hiện Dự án XDCB) và Quốc lộ 12C từ Km0+00 - Km53+800 dài 45,8Km. Trong đó, bàn giao cho Ban QLDA để đầu tư XDCB: 27,91Km (Nâng cấp, mở rộng QL.8); Bàn giao cho Nhà đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT: 39,18Km.

Mặc dù lực lượng công chức ít, khối lượng công việc ngày càng tăng,... Các chính sách, pháp luật nhà nước về bảo đảm TTATGT trong thời gian qua đã kịp thời được triển khai thực hiện, đi vào trong cuộc sống của người dân, được hoàn thiện và phù hợp theo xu hướng phát triển của xã hội, thuận lợi trong công tác quản lý nhà nước, tạo chuyển biến tốt trong nhận thức của người dân, dần hình thành thói quen, nét đẹp trong văn hóa giao thông trên địa bàn tỉnh. Tuy nhiên, vẫn còn một số trường hợp tổ chức/cá nhân chưa nghiêm chỉnh chấp hành pháp luật về giao thông đường bộ, vi phạm về quản lý hành lang an toàn đường bộ; một số tồn tại về hành lang giao thông cần nguồn kinh phí lớn để khắc phục, trong khi chính quyền địa phương đã cấp đất ở, đất kinh doanh, cho thuê … dọc hai bên các tuyến quốc lộ cho các tổ chức, cá nhân nên tình trạng vi phạm san lấp mặt bằng trong phạm vi đất của đường bộ, HLAT đường bộ; tự ý đấu nối vào quốc lộ thường xuyên xẩy ra, đây cũng là một trong những nguyên nhân làm tăng xung đột với phương tiện tham gia giao thông trên quốc lộ, tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn giao thông, tai nạn giao thông.

Tuy nhiên, thực hiện chỉ đạo của Bộ Giao thông vận tải, Cục Đường bộ Việt Nam (trước đây là Tổng cục ĐBVN) và được sự quan tâm, phối hợp của các cấp, ban ngành liên quan của tỉnh Hà Tĩnh nên việc triển khai thực hiện đạt nhiều kết quả đáng ghi nhận, hoàn thành tốt các mục tiêu, nhiệm vụ đề ra trong thời gian qua, nhất là về công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông (TTATGT), góp phần ổn định đời sống, phát triển kinh tế - xã hội, an ninh quốc phòng trên địa bàn tỉnh.

**Phần II: Tình hình, kết quả thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ (từ 01/7/2009 đến hết ngày 31/12/2023)**

**1. Ưu điểm**

- Từ năm 2009 đến 2023 Khu Quản lý đường bộ II *(Giai đoạn từ năm 2009 đến tháng 12/2013 là Khu QLĐB IV; từ tháng 01/2014 đến tháng 9/2022 là Cục QLĐB II; từ tháng 9/2022 đến nay là Khu QLĐB II)* luôn phối hợp tốt với Ban ATGT tỉnh, Sở Giao GTVT cùng với các cơ quan, ban ngành và chính quyền địa phương các cấp tổ chức thực hiện đúng các chính sách pháp luật về đảm bảo trật tự an toàn giao thông. Thực hiện tốt công tác quản lý, chỉ đạo điều hành, phối hợp và tổ chức thực hiện bảo đảm TTAT giao thông; thực hiện tốt công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục chính sách, pháp luật về bảo đảm TTAT giao thông; thanh tra, kiểm tra nhằm phát hiện và xử lý kịp thời các hành vi vi phạm về trật tự ATGT; bảo đảm an toàn giao thông thông suốt.

- Trong thời gian qua, công tác bảo đảm TTATGT đường bộ đã đạt được nhiều kết quả nổi bật, hệ thống GTVT trên địa bàn ngày càng được phát triển, nhiều tuyến đường trọng điểm trên địa bàn được đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp như tuyến QL.1, QL.8, đường bộ cao tốc Bắc-Nam đoạn qua đia bàn tỉnh, ... theo đó, mạng lưới giao thông được kết nối thông suốt, tạo điều kiện để thúc đẩy phát triển kinh tế, đảm bảo an ninh quốc phòng trên địa bàn.

- Công tác quản lý, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ qua địa bàn tỉnh Hà Tĩnh được Cục ĐBVN, trực tiếp là Khu QLĐB II quan tâm chỉ đạo, thực hiện có hiệu quả, ưu tiên bố trí nguồn vốn hàng năm cho công tác quản lý bảo trì, đặc biệt là các tuyến quốc lộ huyết mạch; thường xuyên chỉ đạo tăng cường công tác QL,BDTX nên các tuyến đường luôn đảm bảo an toàn, thông suốt, êm thuận, tình trạng vi phạm hành lang an toàn đường bộ từng bước được ngăn chặn, các trường hợp vi phạm đã được kiểm tra, xử lý kịp thời. Chính quyền một số địa phương đã quyết liệt chỉ đạo xử lý nhiều trường hợp vi phạm công trình đường bộ.

*1.1. Kết quả ban hành, tham mưu và tổ chức thực hiện văn bản QPPL quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường bộ về bảo đảm TTATGT đường bộ.*

Khu QLĐB II đã triển khai thực hiện kịp thời các chỉ đạo của Bộ GTVT, Cục ĐBVN và thường xuyên phối hợp với các cơ quan, ban ngành của tỉnh Hà Tĩnh (Ban ATGT tỉnh, Phòng CSGT – Công an tỉnh, Sở GTVT và các địa phương có tuyến quốc lộ đia qua) tổ chức thực hiện tốt các văn bản quy phạm pháp luật về bảo đảm TTAT giao thông đường bộ*.*

*1.2. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về bảo đảm TTATGT đường bộ.*

 Hàng năm theo Kế hoạch, Khu QLĐB II phối hợp với Ban ATGT tỉnh Hà Tĩnh tiến hành Biên tập tài liệu tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự an toàn giao thông đường bộ trên phạm vi toàn tỉnh với nhiều hình thức như:

- Cấp phát tài liệu tuyền truyền phổ biến pháp luật về trật tự an toàn giao thông; pháp luật về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và nhiệm vụ lập lại trật tự hành lang an toàn đường bộ đến UBND các huyện, thành phố, thị xã *(tài liệu được biên tập đầy đủ các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành và được đóng thành quyển để cấp phát).*

- Biên tập ngắn gọn, cốt lõi những nội dung cần thiết nhất các quy định của pháp luật về trật tự an toàn giao thông và pháp luật về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; các hành vi xâm phạm công trình đường bộ, lấn chiếm đất của đường bộ, hành lang an toàn đường bộ và hình thức xử lý vi phạm được thu âm vào USB; sao lưu cấp phát cho Ủy ban nhân dân cấp huyện để huyện sao lưu cấp phát tiếp đến Ủy ban nhân dân cấp xã nhằm mục đích chuyển tải các nội dung tuyên truyền được đọc và thu vào USB được tuyên, truyền, phổ biến trên hệ thống loa truyền thanh cấp xã, đến thôn, đội, khối, xóm, làng, bản, tổ dân cư sinh sống hai bên các đoạn tuyến đường quốc lộ; tuyên truyền, phổ biến nhiều đợt, nhiều lần vào các điểm thời gian thích hợp trong ngày.

*1.3. Tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật về TTATGT đường bộ; xử lý “điểm đen, điểm tiềm ẩn” tai nạn giao thông đường bộ; khắc phục ùn tắc giao thông đường bộ; tổ chức cứu nạn, cứu hộ giao thông đường bộ.*

- Từ 2009 đến nay: Khu QLĐB II (trước đây là Khu QLĐB IV, Cục QLĐB II) luôn phối hợp tốt với Ban ATGT tỉnh cũng như các cơ quan, ban ngành, chính quyền địa phương các cấp trong công tác phát hiện, ngăn chặn các hành vi vi phạm; công tác điều tra, giải quyết tai nạn giao thông; công tác phân luồng khắc phục ùn tắc giao thông; công tác tổ chức cứu nạn, cứu hộ kịp thời khi có sự cố về tai nạn giao thông, sự cố về cầu, đường hoặc thiên tai, bão lũ … nhằm bảo đảm ATGT thông suốt trên các tuyến quốc lộ được giao quản lý. Thường xuyên phối hợp kiểm tra xử lý các bất cập về tổ chức giao thông trên hệ thống quốc lộ. Kịp thời khắc phục, sửa chữa, bổ sung vạch sơn, biển báo, điều chỉnh các vị trí mở dải phân cách … phương án xử lý các điểm đen, điểm tiềm ẩn TNGT để đề xuất xử lý hoặc kiến nghị giải pháp xử lý như: lắp đặt đèn tín hiệu điều khiển giao thông, đèn cảnh báo, tiêu phản quang, biển hạn chế tốc độ, hạn chế tốc độ xe tải, xe khách,...

- Việc xử lý các điểm đen, điểm tiềm ẩn TNGT đường bộ: Khu QLĐB II thường xuyên chỉ đạo các đơn vị quản lý kiểm tra, rà soát các vị trí điểm đen, điểm tiềm ẩn nguy cơ TNGT trên các tuyến quản lý để kịp thời khắc phục các bất cập bằng nguồn kinh phí bảo dưỡng thường xuyên, ngoài ra phối hợp với chính quyền địa phương kịp thời xử lý các đề xuất bất cập về tổ chức giao thông trên các tuyến quản lý.

Trong năm 2023, đã phối hợp với Sở GTVT và các cơ quan, địa phương, đơn vị có liên quan gồm: Văn phòng Ban ATGT tỉnh; Công an tỉnh; UBND các huyện, thị xã, thành phố; Công an các huyện, thị xã và các đơn vị quản lý tuyến đường bộ tổ chức kiểm tra, rà soát, đề xuất các giải pháp xử lý các điểm có nguy cơ xẩy ra tai nạn giao thông trên hệ thống đường bộ trên địa bàn toàn tỉnh (Biên bản kiểm tra hiện trường ngày 17/8/2023). Qua kết quả kiểm tra, đề xuất của các địa phương có tuyến quốc lộ đi qua, có 24 vị trí trên các tuyến quốc lộ do Khu Quản lý đường bộ II quản lý, trong đó 21/24 vị trí là các nút giao giữa quốc lộ với đường ngang, đường nhánh chưa thực hiện đấu nối vào quốc lộ theo quy định của pháp luật; một số vị trí là nút giao do lịch sử để lại, một số vị trí được địa phương đầu tư xây dựng mới hoặc cải tạo, nâng cấp, mở rộng đường ngang hiện hữu,....

Ngay sau khi kiểm tra hiện trường, Khu QLĐB II đã chỉ đạo thực hiện bổ sung biển báo, sơn phân làn, gờ giảm tốc, đinh phản quang,... bằng kinh phí BDTX, hoàn thành ngày 31/8/2023 mà đoàn kiểm tra đã thống nhất. Những vị trí phức tạp, cần kinh phí lớn sẽ tiếp tục theo dõi, thu thập hồ sơ các vụ tai nạn giao thông và các yếu tố liên quan khác để lập Hồ sơ xử lý điểm đen, điểm tiềm ẩn TNGT, báo cáo Cục ĐBVN cho phép đầu tư xử lý theo quy định tại Thông tư số 26/2012/TT-BGTVT ngày 20/7/2012 của Bộ GTVT quy định về việc xác định và xử lý vị trí nguy hiểm trên đường bộ đang khai thác, đồng thời xây dựng kế hoạch bảo trì những năm tiếp theo.

Thời gian tới, Khu QLĐB II sẽ tiếp tục phối hợp với các Cơ quan, ban ngành liên quan trên địa bàn tỉnh Hà Tĩnh để tiếp tục xử lý các điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông và các bất hợp lý trong tổ chức giao thông trên quốc lộ thuộc phạm vi quản lý qua địa bàn tỉnh Hà Tĩnh (nếu có) nhằm tăng cường đảm bảo an toàn giao thông.

*1.4. Phối hợp với các ban, ngành, địa phương về công tác đảm bảo TTATGT.*

- Phối hợp thực hiện tốt Quy chế phối hợp số 137/QC-LN ngày 25/01/2011 Quy chế phối hợp giữa Tổng cục ĐBVN và Tổng cục Cảnh sát QLHC về TTATXH; Quy chế phối hợp Liên ngành số 5425/QC-LN ngày 24/9/2015 phối hợp giữa Tổng cục ĐBVN (nay là Cục ĐBVN) và Tổng cục Cảnh sát trong công tác đảm bảo TTATGT và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

- Khi các Quy chế phối hợp Liên ngành phối hợp giữa Tổng cục ĐBVN và Tổng cục Cảnh sát trong công tác đảm bảo TTATGT và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ kết thúc, Khu QLĐB II luôn chủ động phối hợp với Sở GTVT, Thanh tra Sở GTVT và lực lượng Cảnh sát thuộc Công an tỉnh Hà Tĩnh trong quá trình thực hiện nhiệm vụ đảm bảo trật tự ATGT.

*1.5. Bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ, hành lang ATGT đường bộ.*

- Trong thời gian qua Khu QLĐB II đã kịp thời chỉ đạo các đơn vị quản lý duy trì công tác duy tu, bảo dưỡng, thường xuyên kiểm tra, khắc phục các hư hỏng nên các tuyến đường; ngoài ra, hàng năm báo cáo, đề xuất Cục ĐBVN trình Bộ GTVT phê duyệt các dự án sửa chữa định kỳ có hư hỏng lớn trên các tuyến đường được giao quản lý, qua đó đảm bảo an toàn thông suốt, êm thuận.

- Công tác quản lý hành lang ATGT: Khu QLĐB II thường xuyên chỉ đạo Văn phòng QLĐB II.3, đơn vị quản lý tuyến đường phối kết hợp với chính quyền địa phương giải quyết các trường hợp xây dựng trái phép, lấn chiếm và tái lấn chiếm hành lang ATGT đường bộ. Ngoài ra, phối hợp với chính quyền địa phương để xử lý các tổ chức cá nhân vi phạm về thi công công trình trong phạm vi đất dành cho đường bộ không có giấy phép thi công, không thực hiện đúng các nội dung quy định trong giấy phép, tự ý san lấp mặt bằng trong phạm vi hành lang ATGT, vi phạm quy định về thi công công trình trên đường bộ vừa thi công vừa khai thác,... đồng thời gửi văn bản thông báo đến chính quyền các địa phương có vi phạm để tổ chức xử lý, giải toả các trường hợp vi phạm.

Tuy nhiên, tình trạng vi phạm hành lang ATGT vẫn còn diễn ra, chính quyền địa phương một số nơi chưa quyết liệt trong công tác tuyên truyền, chỉ đạo, xử lý vi phạm. Hiện nay, tình trạng vi phạm hành lang chủ yếu diễn ra đối với các hộ dân đã được cấp đất thổ cư chồng lấn trong phạm vi hành lang ATGT, nên việc xử lý triệt để còn khó khăn, trong khi kinh phí để đền bù, giải toả hành lang còn hạn chế.

*1.6. Thực hiện nhiệm vụ trong công tác quản lý đoạn tuyến được đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT trong giai đoạn kinh doanh, khai thác:*

- Dự án mở rộng quốc lộ 1 đoạn Nam Bến Thủy - tránh TP Hà Tĩnh do Công ty Cổ phần Tập đoàn Cienco4 làm chủ đầu tư với tổng mức đầu tư 3.140 tỷ đồng, hoàn thành đưa vào khai thác sử dụng từ năm 2014, quá trình triển khai thực hiện theo quy định tại Hợp đồng số 2177/GTVT-KHĐT ngày 15/5/2003 và Phụ lục điều chỉnh Hợp đồng số 4343/BGTVT-KHĐT ngày 06/6/2008; Phụ lục Hợp đồng 2 số 13279/HĐ.BOT-BGTVT ngày 06/12/2013, Phụ lục Hợp đồng 3 số 13/HĐ.BOT-BGTVT ngày 30/10/2016, Phụ lục Hợp đồng 4 số 02/HĐ.BOT-BGTVT ngày 17/02/2017, Phụ lục Hợp đồng 5 số 05/PLHĐ-2177/GTVT-KHĐT ngày 24/4/2017, Phụ lục Hợp đồng 6 số 06/PLHĐ-2177/GTVT-KHĐT ngày 25/7/2018 giữa Bộ Giao thông vận tải (Cơ quan Nhà nước có thẩm quyền) và Tổng công ty XDCT Giao thông 4 (Nhà đầu tư, nay là Công ty Cổ phần Tập đoàn CIENCO 4), Chi nhánh BOT tuyến tránh thành phố Vinh (Doanh nghiệp dự án).

- Thực hiện chức năng, nhiệm vụ của Cơ quan nhà nước có thẩm quyền tại Quyết định của Tổng cục ĐBVN (nay là Cục ĐBVN): số 445/QĐ-TCĐBVN ngày 25/02/2016, số 4357/QĐ-TCĐBVN ngày 28/12/2016, số 784/QĐ-TCĐBVN ngày 02/4/2019: Hướng dẫn và theo dõi, kiểm tra, giám sát Nhà đầu tư, Doanh nghiệp dự án trong công tác bảo trì đường bộ; quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; tuần kiểm đường bộ và một số nhiệm vụ khác; đối với kiểm tra định kỳ, đột xuất công tác tổ chức thu phí, các biện pháp chống thất thu,... bắt đầu thực hiện từ ngày 28/12/2016 theo Quyết định số 4357/QĐ-TCĐBVN.

+ Từ ngày 15/02/2016 đến tháng 9/2022: Cục QLĐB II (nay là Khu QLĐB II) thực hiện nhiệm vụ được giao, thường xuyên kiểm tra, hướng dẫn, có Văn bản đôn đốc, nhắc nhở Nhà đầu tư/Doanh nghiệp dự án nghiêm túc thực hiện công tác bảo trì đường bộ, quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

+ Từ tháng 10/2022 đến nay: Trước tình trạng hư hỏng, xuống cấp của nền, mặt đường, nhiều vị trí hư hỏng kết cấu, bong tróc, nứt lưới, nứt rạn mai rùa và thường xuyên xuất hiện nhiều vị trí bị trồi lún, hằn lún vệt bánh xe,... đặc biệt sau mỗi đợt mưa, lũ*;* một số cầu trên tuyến xuất hiện hư hỏng kết cấu chịu lực (dầm chủ, dầm ngang, mố, trụ,...), hư hỏng mặt cầu, khe co giãn,...; một số đoạn do quá trình đô thị hóa gây nên đọng nước nền, mặt đường do Dự án chưa bố trí rãnh dọc; hệ thống ATGT chưa đồng bộ, đầy đủ,... nên tiềm ẩn nguy cơ mất ATGT cao, ảnh hưởng nghiêm trọng đến khả năng khai thác của công trình, gây bức xúc trong nhân dân và dư luận xã hội, làm ảnh hưởng tới uy tín, hình ảnh của ngành giao thông đường bộ. Khu QLĐB II, Văn phòng QLĐB II.3 đã 04 lần chủ trì hoặc phối hợp kiểm tra hiện trường với đại diện các Cơ quan, ban ngành, chính quyền địa phương có đoạn tuyến đi qua của tỉnh Hà Tĩnh *(ngày 27/7/2023, ngày 20/9/2023, ngày 04/01/2024, ngày 04/3/2024 gồm Ban ATGT tỉnh Hà Tĩnh, Sở GTVT Hà Tĩnh, Phòng CSGT – Công an tỉnh Hà Tĩnh, UBND huyện/thị xã có tuyến đường đi qua cùng với Nhà đầu tư/DNDA)*; đồng thời gửi trên 30 Công văn cho Nhà đầu tư/Doanh nghiệp Dự án đề nghị khắc phục các tồn tại trên tuyến nhằm đảm bảo mặt đường êm thuận, an toàn giao thông, duy trì tuổi thọ khai thác công trình.

- Hiện tại, Nhà đầu tư/Doanh nghiệp đang triển khai Dự án trung tu đường Lần 2, Khu QLĐB II đang đề nghị Nhà đầu tư thi công hoàn thành trước ngày 30/4/2024 theo đúng cam kết.

**2. Hạn chế, bất cập**

- Trong công tác quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đất của đường bộ, HLAT đường bộ còn gặp rất nhiều khó khăn khi chính quyền địa phương đã cấp đất ở, đất kinh doanh, cho thuê … dọc hai bên các tuyến quốc lộ cho các tổ chức, cá nhân nên tình trạng vi phạm san lấp mặt bằng trong phạm vi đất của đường bộ, HLAT đường bộ, đặc biệt san lấp rãnh dọc, thượng, hạ lưu cầu, cống làm thu hẹp, mất khả năng thoát lũ khi mưa lớn, gâp ngập cục bộ đoạn tuyến, khu vực; tự ý tháo dỡ hộ lan tôn sóng, công trình phòng hộ,....; tình trạng tổ chức/cá nhân tự ý đấu nối vào quốc lộ, tháo dỡ, điều chỉnh điểm mở giải phân cách giữa, tháo dỡ lưới chống chói trên giải phân cách giữa;..... Việc ngăn chặn và xử lý vi phạm cũng gặp rất nhiều khó khăn vì chính quyền địa phương chưa xây dựng được hệ thống đường gom để đáp ứng nhu cầu đi lại cho người dân khi họ xây nhà ở, kinh doanh… trên đất đã được cấp.

- Các cá nhân, tổ chức mua đất, thuê đất bám dọc theo mặt đường hầu hết đều có nhu cầu kinh doanh, buôn bán hoặc cho thuê kinh doanh, buôn bán nên việc lấn chiếm vỉa hè, đất của đường bộ, HLAT đường bộ để tập kết hàng hóa, vật liệu là rất phổ biến; các hành vi vi phạm về việc treo đặt biển hiệu, biển quảng cáo tràn lan dẫn đến người điều khiển phương tiện tham gia giao thông trên đường bị nhiễu, rất khó nhận dạng với các loại biển báo hiệu đường bộ được lắp đặt cảnh báo trên đường; gây ảnh hưởng đến an toàn giao thông. Mặc dù hàng năm, Khu QLĐB II, Văn phòng QLĐB II.3 đã phối hợp với chính quyền địa phương các cấp, đơn vị quản lý đường ra quân xử lý rất nhiều đợt nhưng do ý thức của người dân chưa cao; vì lợi ích của các cá nhân, tổ chức vi phạm nên dẫn đến việc tái vi phạm diễn ra rất nhanh.

- Khu QLĐB II (trước đây là Khu QLĐB IV, Cục QLĐB II) luôn chủ động, tích cực phối hợp với các Cơ quan, ban ngành của tỉnh và Chính quyền địa phương có tuyến Quốc lộ đi qua trên địa bàn tỉnh Hà Tĩnh về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đất của đường bộ, HLAT đường bộ. Tuy nhiên, việc triển khai quy định của pháp luật về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ chưa triệt để, chưa đồng bộ; đặc biệt là công tác quản lý hành lang đường bộ, đấu nối vào quốc lộ thuộc trách nhiệm của chính quyền địa phương *(UBND cấp tỉnh, UBND cấp huyện, UBND cấp xã)* theo Điều 40, Điều 41, Điều 42 Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ (được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 117/2021/NĐ-CP ngày 22/12/2021 của Chính phủ), trong đó có nội dung thuộc trách nhiệm của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh “Tổ chức thực hiện việc đấu nối vào quốc lộ đúng quy định; bãi bỏ các quyết định đấu nối không đúng quy định và chịu trách nhiệm về các thiệt hại liên quan đến việc quyết định đấu nối không đúng quy định; Chỉ đạo và kiểm tra đối với Ủy ban nhân dân cấp huyện, Sở Giao thông vận tải thực hiện các biện pháp phòng ngừa, ngăn chặn, xử lý vi phạm, giải tỏa vi phạm hành lang an toàn đường bộ trong phạm vi địa phương”.

- Nhận thức và ý thức của một bộ phận người tham gia giao thông còn hạn chế nên gặp khó khăn trong xử lý.

- Về xử lý vi phạm hành lang ATGT: Xử lý vi phạm chưa triệt để, chưa được nhiều do các hộ dân đã được cấp đất thổ cư chồng lấn trong phạm vi hành lang ATGT.

**3. Nguyên nhân:**

- Một số địa phương, đơn vị chưa thực sự quyết liệt vào cuộc trong việc triển khai các giải pháp nhằm bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ; chưa quan tâm đúng mức trong việc quy hoạch, xây dựng, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Các địa phương thường xây dựng các khu dân cư, khu đô thị, khu công nghiệp, thương mại, cấp đất cho người dân,... đấu nối trực tiếp vào quốc lộ mà không xây dựng hệ thống đường gom, thoát nước làm hạn chế khả năng thông hành của quốc lộ, mất an toàn giao thông, gây ngập úng làm hư hỏng công trình đường bộ.

- Chưa thực hiện xóa bỏ đường ngang bất hợp pháp, đường ngang do lịch sử để lại (không nằm trong quy hoạch các điểm đấu nối vào quốc lộ được UBND tỉnh phê duyệt); một số vị trí đấu nối vào quốc lộ đã có trong quy hoạch nhưng chưa thực hiện việc chấp thuận thiết kế kỹ thuật và tổ chức giao thông theo quy định; quá trình xây dựng nông thôn mới đã nâng cấp, mở rộng các đường ngang dân sinh do lịch sử để lại đấu nối trực tiếp vào quốc lộ,.... làm tăng xung đột, tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn giao thông.

- Các đường ngang, đường dân sinh bất hợp pháp như nêu trên do chính quyền địa phương quản lý; đấu nối trực tiếp vào quốc lộ nhưng chưa tuân thủ quy định của pháp luật hiện hành *(chưa được chấp thuận kỹ thuật; không có hệ thống báo hiệu hoặc có nhưng không đầy đủ, chưa đúng quy định; mặt đường hư hỏng, xuống cấp phạm vi tiếp giáp với quốc lộ; khuất tầm nhìn; chưa bố trí làn chuyển tốc,...)* là một trong những nguyên nhân gia tăng các vụ tai nạn giao thông;

- Một số hệ thống điện (đèn tín hiệu, điện chiếu sáng, đèn cảnh báo) trên các tuyến quốc lộ được đầu tư bằng ngân sách của địa phương bị hư hỏng thường được khắc phục chậm, chưa kịp thời; hệ thống điện đầu tư bằng nguồn vốn Trung ương, sau khi hoàn thành bàn giao cho địa phương quản lý, chi trả tiền điện phục vụ ATGT và nhu cầu dân sinh, tuy nhiên một số địa phương (các xã có tuyến quốc lộ đi qua) chưa bố trí kinh phí đầy đủ để thường xuyên vận hành 24/24h đối với đèn tín hiệu, cảnh báo và vận hành điện chiếu sáng vào ban đêm. Đây là một trong những nguy cơ tiềm ẩn tai nạn giao thông.

- Lực lượng làm công tác bảo đảm việc chấp hành pháp luật về giao thông đường bộ còn thiếu về số lượng, hạn chế về chất lượng; chế độ, chính sách cho đội ngũ cán bộ thực thi nhiệm vụ chưa được quan tâm thỏa đáng.

- Đồng thời cùng với sự phát triển của nền kinh tế là sự tăng mạnh về số lượng phương tiện tham gia giao thông và nhu cầu đi lại của người dân. Đặc biệt là tại các khu đô thị lớn, mật độ dân số quá cao ở khu vực trung tâm, tỷ lệ đất dành cho giao thông chưa đảm bảo trong khi các loại hình vận tải công cộng còn hạn chế, dịch vụ hỗ trợ hoạt động vận tải còn thiếu gây khó khăn trong việc tổ chức giao thông dẫn đến ùn tắc giao thông.

- Lưu lượng phương tiện cá nhân ngày càng lớn trong khi ý thức của người dân còn hạn chế cùng với các thói quen, tập quán, cách nghĩ, cách làm lạc hậu bảo thủ còn tồn tại nhiều như thói quen đi lại tùy tiện; thói quen buôn bán nhỏ bám mặt đường, chiếm dụng lòng đường, vỉa hè; nhiều người vi phạm không chấp hành các quyết định xử phạt của cơ quan chức năng.

- Hệ thống đường bộ được nâng cấp cải tạo chủ yếu là từ hệ thống đường cũ, do kinh phí đầu tư còn hạn hẹp, chỉ tập trung chính vào việc xây dựng các công trình đường bộ để phục vụ giao thông; chưa đền bù, thu hồi đủ phần đất của đường bộ (đất bảo vệ, bảo trì đường bộ), phần đất hành lang an toàn đường bộ hầu như chưa đền bù, hỗ trợ.

- Nguồn vốn ngân sách nhà nước chi đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng còn hạn hẹp trong khi nhu cầu phát triển kết cấu hạ tầng trong là rất lớn, đặc biệt nguồn vốn chi cho công tác bảo trì đường bộ chưa đáp ứng được nhu cầu thực tế (mới đạt 40 - 50% nhu cầu). Việc tham gia xã hội hóa đầu tư xây dựng đường bộ chủ yếu ở các tuyến đường lớn, trọng điểm vì vậy các tuyến đường mức độ ưu tiên thấp hơn chưa được xây dựng, nâng cấp, cải tạo. Mặt khác, việc mở rộng, nâng cấp, cải tạo đường bộ liên quan đến công tác giải phóng mặt bằng, tái định cư,... cần đến nguồn lực và sự đồng thuận lớn của các tổ chức, cá nhân.

- Hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan cũng liên tục được sửa đổi, bổ sung dẫn đến việc thiếu đồng bộ, chồng chéo, gây sự lúng túng cho các cơ quan quản lý nhà nước, doanh nghiệp và người dân trong việc áp dụng, thực thi các cơ chế, chính sách.

- Kinh phí phục vụ công tác giải tỏa, đền bù trong phạm vi hành lang ATGT còn hạn chế nên việc thực hiện Kế hoạch lập lại trật tự hành lang an toàn đường bộ giai đoạn 2014-2020 theo lộ trình Quyết định số 994/QĐ-TTg ngày 29/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ chưa đảm bảo tiến độ, yêu cầu dẫn đến việc xử lý vi phạm hành lang ATGT còn nhiều khó khăn.

**4. Kiến nghị:**

Để tăng cường công tác an toàn giao thông, hạn chế tai nạn giao thông và triển khai quản lý hành lang đường bộ theo đúng quy định pháp luật cũng như thực hiện tốt Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới; Chỉ thị số 10/CT-TTg ngày 19/4/2023 của Thủ tướng Chính phủ về tăng cường công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong tình hình mới và Chỉ thị số 31/CT-TTg ngày 21/12/2023 của Thủ tướng Chính phủ về tăng cường công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông cho lứa tuổi học sinh trong tình hình mới; Khu QLĐB II đề xuất, kiến nghị một số nội dung sau:

- Tăng cường công tác kiểm tra, thanh tra, xử lý nghiêm các hành vi gây mất an toàn giao thông, đặc biệt là hành vi điều khiển phương tiện khi có nồng độ cồn vượt quá mức cho phép, hành vi vận chuyển quá tải trọng cho phép ảnh hưởng đến an toàn, bền vững kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

- Đề nghị Đoàn giám sát số 11 có ý kiến với UBND tỉnh Hà Tĩnh chỉ đạo các địa phương thực hiện một số nội dung sau để đảm bảo ATGT:

+ Quản lý việc sử dụng đất trong và ngoài hành lang an toàn đường bộ theo quy định của pháp luật; xử lý kịp thời các trường hợp lấn, chiếm, sử dụng trái phép đất hành lang an toàn đường bộ theo quy định tại Khoản 3, Điều 41 Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ.

+ Hoàn chỉnh hệ thống báo hiệu đường bộ, có giải pháp thực hiện ngay trên các tuyến đường nhánh đấu nối vào quốc lộ chưa đúng quy định pháp luật (đường ngang dân sinh do lịch sử để lại, đường ngang đã có quy hoạch nhưng chưa thực hiện đấu nối vào quốc lộ đảm bảo quy định, yêu cầu kỹ thuật,...); trước mắt thực hiện bổ sung Biển báo R.122 kèm biển phụ “Dừng lại quan sát”; biển W.208, vạch dừng xe 7.1 trước khi ra Quốc lộ; bổ sung vạch sơn gờ giảm tốc,... theo QCVN 41:2019/BGTVT.

+ Thực hiện đấu nối, quản lý hành lang đường bộ tuân thủ quy định pháp luật hiện hành, tiến tới xây dựng đường gom, xóa bỏ các vị trí đường nhánh, đường dân sinh do lịch sử để lại không thuộc quy hoạch các điểm đấu nối vào quốc lộ đã được UBND tỉnh Hà Tĩnh phê duyệt, tuân thủ quy định tại Điều 1 Nghị định số 117/2021/NĐ-CP ngày 22/12/2021 của Chính phủ (sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ), cụ thể: Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tại Khoản 2 Điều 1 “Đường từ nhà ở chỉ được đấu nối vào quốc lộ thông qua đường nhánh, đường gom. Khi hình thành hoặc mở rộng địa giới hành chính của đô thị, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh phải sử dụng hệ thống đường địa phương hiện có hoặc xây dựng đường gom dọc theo quốc lộ nhằm giảm thiểu tối đa việc đấu nối trực tiếp vào quốc lộ” và Khoản 4, Điều 1 “Tổ chức thực hiện việc đấu nối vào quốc lộ đúng quy định; bãi bỏ các quyết định đấu nối không đúng quy định và chịu trách nhiệm về các thiệt hại liên quan đến việc quyết định đấu nối không đúng quy định”.

+ Phát quang, giải tỏa cây cối, tường rào, nhà cửa,.. để đảm bảo tầm nhìn tại các nhánh rẽ từ đường ngang ra quốc lộ;

+ Tăng cường giải tỏa hành lang biển quảng cáo, pano áp phích; các hộ dân dựng lều quán lấn chiếm lòng lề đường; che khuất hệ thống biển báo làm mất khả năng phát huy tác dụng.

+ Quá trình cấp đất, quy hoạch các khu công nghiệp, kinh tế, dân cư,... phải thực hiện xây dựng đường nhánh, đường gom (không cấp đất cho nhà dân đấu nối trực tiếp vào quốc lộ) và trong hành lang thoát lũ, thoát nước của thượng, hạ lưu các cầu, cống trên tuyến.

+ Đối với hệ thống điện (đèn tín hiệu, điện chiếu sáng, đèn cảnh báo) trên các tuyến quốc lộ được đầu tư bằng ngân sách của địa phương: Khắc phục ngay các hư hỏng, hoạt động chập chờn, không ổn định của hệ thống điện; định kỳ kiểm tra, có kế hoạch thay thế linh kiện, thiết bị của hệ thống theo tuổi thọ thiết kế nhằm đảm bảo duy trì hoạt động bình thường, đảm bảo ATGT trên các tuyến quốc lộ.

+ Đối với hệ thống điện đầu tư bằng nguồn vốn Trung ương theo đề nghị của địa phương và các bên liên quan, sau khi hoàn thành bàn giao lại cho địa phương quản lý, chi trả kinh phí chiếu sáng: Đề nghị các địa phương bố trí kinh phí để thường xuyên vận hành 24/24h đối với đèn tín hiệu, cảnh báo và vận hành điện chiếu sáng vào ban đêm; trường hợp phải cắt điện luân phiên để tiết kiệm điện, xem xét ưu tiên thắp sáng cho hệ thống điện nhằm giảm thiểu nguy cơ tai nạn giao thông trên tuyến, đặc biệt về ban đêm.

 - Sớm ban hành Luật Đường bộ (thay thế Luật giao thông đường bộ năm 2008) để phù hợp với tình hình thực tiễn hiện nay.

- Tiếp tục báo cáo Quốc hội, cân đối bố trí kinh phí để thực hiện giải tỏa hành lang ATGT đường bộ theo lộ trình đã được Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 994/QĐ-TTg ngày 29/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ.

Trên đây là kết quả, tình hình thực hiện chính sách, pháp luật về đảm bảo trật tự, an toàn giao thông từ năm 2009 đến năm 2023, Khu QLĐB II báo cáo Đoàn Giám sát số 11 biết, tổng hợp./.

|  |  |
| --- | --- |
| *Nơi nhận:*- Như trên;- Đoàn ĐBQH tỉnh Hà Tĩnh (báo cáo);- Giám đốc (báo cáo);- Ban ATGT tỉnh Hà Tĩnh;- Sở GTVT tỉnh Hà Tĩnh;- Văn phòng QLĐB II.3;- Lưu: VT, QLBTKCHTGT. | **KT. GIÁM ĐỐC****PHÓ GIÁM ĐỐC****Nguyễn Đức Dũng** |

1. Quyết định số 2174/QĐ-TCĐBVN ngày 10/12/2013; Quyết định số 132/QĐ-TCĐBVN ngày 15/01/2014; Quyết định số 2208/QĐ-TCĐBVN ngày 24/9/2014 của Tổng Cục trưởng Tổng cục Đường bộ Việt Nam quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn, cơ cấu tổ chức của Cục Quản lý đường bộ II thuộc Tổng cục Đường bộ Việt Nam; Quyết định số 4038/QĐ-BGTVT ngày 09/12/2013 của Bộ Giao thông vận tải về việc thành lập các Chi cục Quản lý đường bộ thuộc Cục Quản lý đường bộ I, II, III và IV – Tổng cục Đường bộ Việt Nam; Quyết định số 259/QĐ-TCĐBVN ngày 11/02/2014 của Tổng cục trưởng Tổng cục Đường bộ Việt Nam quy định phạm vi quản lý, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của các Chi cục Quản lý đường bộ thuộc Cục Quản lý đường bộ II. [↑](#footnote-ref-1)
2. Quyết định số 1246/QĐ-BGTVT ngày 28/9/2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Khu Quản lý đường bộ II trực thuộc Cục Đường bộ Việt Nam. [↑](#footnote-ref-2)