

## **Phần I**

# **NHỮNG VĂN BẢN PHÁP LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ**

# 1. NỘI DUNG VĂN BẢN LUẬT

## LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

### Chương I - Những quy định chung

QUỐC HỘI

Luật số: 23/2008/QH12

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày 13 tháng 11 năm 2008

## LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

*Căn cứ Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam năm 1992 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Nghị quyết số 51/2001/QH10;*

*Quốc hội ban hành Luật giao thông đường bộ.*

### Chương I - Những quy định chung

#### **Điều 1. Phạm vi điều chỉnh**

Luật này quy định về quy tắc giao thông đường bộ; kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; phương tiện và người tham gia giao thông đường bộ; vận tải đường bộ và quản lý nhà nước về giao thông đường bộ.

#### **Điều 2. Đối tượng áp dụng**

Luật này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân liên quan đến giao thông đường bộ trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

#### **Điều 3. Giải thích từ ngữ**

Trong Luật này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. *Đường bộ* gồm đường, cầu đường bộ, hầm đường bộ, bến phà đường bộ.

2. *Công trình đường bộ* gồm đường bộ, nơi dừng xe, đỗ xe trên đường bộ, đèn tín hiệu, biển báo hiệu, vạch kẻ đường, cọc tiêu, rào chắn, đảo giao thông, dải phân cách, cột cây số, tường,

kè, hệ thống thoát nước, trạm kiểm tra tải trọng xe, trạm thu phí và các công trình, thiết bị phụ trợ đường bộ khác.

3. *Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ* gồm công trình đường bộ, bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ và các công trình phụ trợ khác trên đường bộ phục vụ giao thông và hành lang an toàn đường bộ.

4. *Đất của đường bộ* là phần đất trên đó công trình đường bộ được xây dựng và phần đất dọc hai bên đường bộ để quản lý, bảo trì, bảo vệ công trình đường bộ.

5. *Hành lang an toàn đường bộ* là dải đất dọc hai bên đất của đường bộ, tính từ mép ngoài đất của đường bộ ra hai bên để bảo đảm an toàn giao thông đường bộ.

6. *Phần đường xe chạy* là phần của đường bộ được sử dụng cho phương tiện giao thông qua lại.

7. *Làn đường* là một phần của phần đường xe chạy được chia theo chiều

dọc của đường, có bề rộng đủ cho xe chạy an toàn.

8. *Khổ giới hạn của đường bộ* là khoảng trống có kích thước giới hạn về chiều cao, chiều rộng của đường, cầu, bến phà, hầm đường bộ để các xe kể cả hàng hóa xếp trên xe đi qua được an toàn.

9. *Đường phố* là đường đô thị, gồm lòng đường và hè phố.

10. *Dải phân cách* là bộ phận của đường để phân chia mặt đường thành hai chiều xe chạy riêng biệt hoặc để phân chia phần đường của xe cơ giới và xe thô sơ. Dải phân cách gồm loại cố định và loại di động.

11. *Nơi đường giao nhau cùng mức* (sau đây gọi là nơi đường giao nhau) là nơi hai hay nhiều đường bộ gặp nhau trên cùng một mặt phẳng, gồm cả mặt bằng hình thành vị trí giao nhau đó.

12. *Đường cao tốc* là đường dành cho xe cơ giới, có dải phân cách chia đường cho xe chạy hai chiều riêng biệt; không giao nhau cùng mức với một hoặc các đường khác; được bố trí đầy đủ trang thiết bị phục vụ, bảo đảm giao thông liên tục, an toàn, rút ngắn thời gian hành trình và chỉ cho xe ra, vào ở những điểm nhất định.

13. *Đường chính* là đường bảo đảm giao thông chủ yếu trong khu vực.

14. *Đường nhánh* là đường nối vào đường chính.

15. *Đường ưu tiên* là đường mà trên đó phương tiện tham gia giao thông đường bộ được các phương tiện giao thông đến từ hướng khác nhường đường khi qua nơi đường giao nhau, được cắm biển báo hiệu đường ưu tiên.

16. *Đường gom* là đường để gom hệ thống đường giao thông nội bộ của

các khu đô thị, công nghiệp, kinh tế, dân cư, thương mại - dịch vụ và các đường khác vào đường chính hoặc vào đường nhánh trước khi đầu nối vào đường chính.

17. *Phương tiện giao thông đường bộ* gồm phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, phương tiện giao thông thô sơ đường bộ.

18. *Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ* (sau đây gọi là xe cơ giới) gồm xe ô tô; máy kéo; rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi xe ô tô, máy kéo; xe mô tô hai bánh; xe mô tô ba bánh; xe gắn máy (kể cả xe máy điện) và các loại xe tương tự.

19. *Phương tiện giao thông thô sơ đường bộ* (sau đây gọi là xe thô sơ) gồm xe đạp (kể cả xe đạp máy), xe xích lô, xe lăn dùng cho người khuyết tật, xe súc vật kéo và các loại xe tương tự.

20. *Xe máy chuyên dùng* gồm xe máy thi công, xe máy nông nghiệp, lâm nghiệp và các loại xe đặc chủng khác sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh có tham gia giao thông đường bộ.

21. *Phương tiện tham gia giao thông đường bộ* gồm phương tiện giao thông đường bộ và xe máy chuyên dùng.

22. *Người tham gia giao thông* gồm người điều khiển, người sử dụng phương tiện tham gia giao thông đường bộ; người điều khiển, dẫn dắt súc vật; người đi bộ trên đường bộ.

23. *Người điều khiển phương tiện* gồm người điều khiển xe cơ giới, xe thô sơ, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ.

24. *Người lái xe* là người điều khiển xe cơ giới.

25. *Người điều khiển giao thông* là cảnh sát giao thông; người được giao

nhiệm vụ hướng dẫn giao thông tại nơi thi công, nơi ùn tắc giao thông, ở bến phà, tại cầu đường bộ đi chung với đường sắt.

26. *Hành khách* là người được chở trên phương tiện vận tải hành khách đường bộ, có trả tiền.

27. *Hành lý* là vật phẩm mà hành khách mang theo trên cùng phương tiện hoặc gửi theo phương tiện khác.

28. *Hàng hóa* là máy móc, thiết bị, nguyên vật liệu, nhiên liệu, hàng tiêu dùng, động vật sống và các động sản khác được vận chuyển bằng phương tiện giao thông đường bộ.

29. *Hàng nguy hiểm* là hàng hóa có chứa các chất nguy hiểm khi chở trên đường có khả năng gây nguy hại tới tính mạng, sức khỏe con người, môi trường, an toàn và an ninh quốc gia.

30. *Vận tải đường bộ* là hoạt động sử dụng phương tiện giao thông đường bộ để vận chuyển người, hàng hóa trên đường bộ.

31. *Người vận tải* là tổ chức, cá nhân sử dụng phương tiện giao thông đường bộ để thực hiện hoạt động vận tải đường bộ.

32. *Cơ quan quản lý đường bộ* là cơ quan thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành thuộc Bộ Giao thông vận tải; cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương (sau đây gọi chung là cấp tỉnh), Ủy ban nhân dân huyện, quận, thị xã, thành phố thuộc tỉnh (sau đây gọi chung là cấp huyện); Ủy ban nhân dân xã, phường, thị trấn (sau đây gọi chung là cấp xã).

#### **Điều 4. Nguyên tắc hoạt động giao thông đường bộ**

1. Hoạt động giao thông đường bộ phải bảo đảm thông suốt, trật tự, an toàn, hiệu quả; góp phần phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh và bảo vệ môi trường.

2. Phát triển giao thông đường bộ theo quy hoạch, từng bước hiện đại và đồng bộ; gắn kết phương thức vận tải đường bộ với các phương thức vận tải khác.

3. Quản lý hoạt động giao thông đường bộ được thực hiện thống nhất trên cơ sở phân công, phân cấp trách nhiệm, quyền hạn cụ thể, đồng thời có sự phối hợp chặt chẽ giữa các bộ, ngành và chính quyền địa phương các cấp.

4. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ là trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, cá nhân.

5. Người tham gia giao thông phải có ý thức tự giác, nghiêm chỉnh chấp hành quy tắc giao thông, giữ gìn an toàn cho mình và cho người khác. Chủ phương tiện và người điều khiển phương tiện phải chịu trách nhiệm trước pháp luật về việc bảo đảm an toàn của phương tiện tham gia giao thông đường bộ.

6. Mọi hành vi vi phạm pháp luật giao thông đường bộ phải được phát hiện, ngăn chặn kịp thời, xử lý nghiêm minh, đúng pháp luật.

#### **Điều 5. Chính sách phát triển giao thông đường bộ**

1. Nhà nước tập trung các nguồn lực phát triển giao thông đường bộ, ưu tiên đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở vùng kinh tế trọng điểm, các thành phố, miền núi, vùng sâu, vùng xa, biên giới, hải đảo, vùng dân tộc thiểu số; có chính sách huy động các nguồn lực để quản lý, bảo trì đường bộ.

2. Nhà nước có chính sách ưu tiên phát triển vận tải hành khách công cộng;

hạn chế sử dụng phương tiện giao thông cá nhân ở các thành phố.

3. Nhà nước khuyến khích, tạo điều kiện cho tổ chức, cá nhân Việt Nam và nước ngoài đầu tư, kinh doanh khai thác kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và hoạt động vận tải đường bộ; nghiên cứu, ứng dụng khoa học, công nghệ tiên tiến và đào tạo nguồn nhân lực trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

### **Điều 6. Quy hoạch giao thông vận tải đường bộ**

1. Quy hoạch giao thông vận tải đường bộ là quy hoạch lĩnh vực chuyên ngành, gồm quy hoạch kết cấu hạ tầng, quy hoạch phương tiện giao thông và vận tải đường bộ.

2. Quy hoạch giao thông vận tải đường bộ được lập trên cơ sở chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh và hội nhập quốc tế, đồng bộ với quy hoạch ngành, lĩnh vực; gắn kết chặt chẽ với quy hoạch các chuyên ngành giao thông vận tải khác.

3. Quy hoạch giao thông vận tải đường bộ được lập cho ít nhất 10 năm và định hướng phát triển cho ít nhất 10 năm tiếp theo; được điều chỉnh phù hợp với tình hình phát triển kinh tế - xã hội trong từng giai đoạn. Việc điều chỉnh quy hoạch phải bảo đảm tính kế thừa của các quy hoạch đã được phê duyệt.

Quy hoạch giao thông vận tải đường bộ sau khi được phê duyệt phải được công bố để cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan biết, thực hiện và tham gia giám sát.

4. Quy hoạch giao thông vận tải đường bộ phải xác định rõ mục tiêu, quan điểm, tính chất và quy mô phát triển; nhu cầu sử dụng đất, nhu cầu vốn, nguồn vốn, nguồn nhân lực; xác định danh mục các dự án, dự án ưu tiên; đánh

giá tác động của quy hoạch; xác định cơ chế, chính sách và giải pháp thực hiện quy hoạch.

5. Bộ Giao thông vận tải lập quy hoạch giao thông vận tải đường bộ trong phạm vi cả nước, liên vùng, vùng; quy hoạch quốc lộ, đường cao tốc trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt sau khi có ý kiến của các bộ, cơ quan ngang bộ và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có liên quan.

6. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức lập, trình Hội đồng nhân dân cùng cấp quyết định quy hoạch giao thông vận tải đường bộ do địa phương quản lý, trước khi trình Hội đồng nhân dân cùng cấp quyết định phải có ý kiến của Bộ Giao thông vận tải.

Đối với quy hoạch giao thông vận tải đường bộ của thành phố trực thuộc trung ương loại đô thị đặc biệt thì Ủy ban nhân dân thành phố lập, trình Hội đồng nhân dân cùng cấp thông qua và phải có ý kiến của Bộ Giao thông vận tải, Bộ Xây dựng trước khi trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

7. Quy hoạch các công trình kỹ thuật hạ tầng khác phải phù hợp, đồng bộ với quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

8. Nhà nước bảo đảm vốn ngân sách nhà nước và có chính sách huy động các nguồn vốn khác cho công tác lập quy hoạch giao thông vận tải đường bộ.

### **Điều 7. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về giao thông đường bộ**

1. Cơ quan thông tin, tuyên truyền có trách nhiệm tổ chức tuyên truyền, phổ biến pháp luật về giao thông đường bộ thường xuyên, rộng rãi đến toàn dân.

2. Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm tổ chức tuyên truyền, phổ

biển, giáo dục pháp luật về giao thông đường bộ tại địa phương, có hình thức tuyên truyền, phổ biến phù hợp đến đồng bào các dân tộc thiểu số.

3. Cơ quan quản lý nhà nước về giáo dục và đào tạo có trách nhiệm đưa pháp luật về giao thông đường bộ vào chương trình giảng dạy trong nhà trường và các cơ sở giáo dục khác phù hợp với từng ngành học, cấp học.

4. Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức thành viên của Mặt trận có trách nhiệm phối hợp với cơ quan hữu quan và chính quyền địa phương tuyên truyền, vận động nhân dân thực hiện pháp luật về giao thông đường bộ.

5. Cơ quan, tổ chức có trách nhiệm tổ chức tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về giao thông đường bộ cho cán bộ, chiến sĩ, công chức, viên chức, người lao động khác thuộc thẩm quyền quản lý.

Thành viên trong gia đình có trách nhiệm tuyên truyền, giáo dục, nhắc nhở thành viên khác chấp hành pháp luật về giao thông đường bộ.

### **Điều 8. Các hành vi bị nghiêm cấm**

1. Phá hoại đường, cầu, hầm, bến phà đường bộ, đèn tín hiệu, cọc tiêu, biển báo hiệu, gương cầu, dải phân cách, hệ thống thoát nước và các công trình, thiết bị khác thuộc kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

2. Đào, khoan, xẻ đường trái phép; đặt, để chướng ngại vật trái phép trên đường; đặt, rải vật nhọn, đổ chất gây trơn trên đường; để trái phép vật liệu, phế thải, thải rác ra đường; mở đường, đầu nối trái phép vào đường chính; lấn, chiếm hoặc sử dụng trái phép đất của đường bộ, hành lang an toàn đường bộ; tự ý tháo mở nắp cống, tháo dỡ, di

chuyển trái phép hoặc làm sai lệch công trình đường bộ.

3. Sử dụng lòng đường, lề đường, hè phố trái phép.

4. Đưa xe cơ giới, xe máy chuyên dùng không bảo đảm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường tham gia giao thông đường bộ.

5. Thay đổi tổng thành, linh kiện, phụ kiện xe cơ giới để tạm thời đạt tiêu chuẩn kỹ thuật của xe khi đi kiểm định.

6. Đua xe, cổ vũ đua xe, tổ chức đua xe trái phép, lạng lách, đánh võng.

7. Điều khiển phương tiện giao thông đường bộ mà trong cơ thể có chất ma túy.

8. Điều khiển xe ô tô, máy kéo, xe máy chuyên dùng trên đường mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn.

Điều khiển xe mô tô, xe gắn máy mà trong máu có nồng độ cồn vượt quá 50 miligam/100 mililít máu hoặc 0,25 miligam/1 lít khí thở.

9. Điều khiển xe cơ giới không có giấy phép lái xe theo quy định.

Điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ không có chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ, bằng hoặc chứng chỉ điều khiển xe máy chuyên dùng.

10. Giao xe cơ giới, xe máy chuyên dùng cho người không đủ điều kiện để điều khiển xe tham gia giao thông đường bộ.

11. Điều khiển xe cơ giới chạy quá tốc độ quy định, giành đường, vượt ẩu.

12. Bấm còi, rú ga liên tục; bấm còi trong thời gian từ 22 giờ đến 5 giờ, bấm còi hơi, sử dụng đèn chiếu xa trong đô thị và khu đông dân cư, trừ các xe

được quyền ưu tiên đang đi làm nhiệm vụ theo quy định của Luật này.

13. Lắp đặt, sử dụng còi, đèn không đúng thiết kế của nhà sản xuất đối với từng loại xe cơ giới; sử dụng thiết bị âm thanh gây mất trật tự an toàn giao thông, trật tự công cộng.

14. Vận chuyển hàng cấm lưu thông, vận chuyển trái phép hoặc không thực hiện đầy đủ các quy định về vận chuyển hàng nguy hiểm, động vật hoang dã.

15. Đe dọa, xúc phạm, tranh giành, lôi kéo hành khách; bắt ép hành khách sử dụng dịch vụ ngoài ý muốn; chuyển tải, xuống khách hoặc các hành vi khác nhằm trốn tránh phát hiện xe chở quá tải, quá số người quy định.

16. Kinh doanh vận tải bằng xe ô tô khi không đáp ứng đủ điều kiện kinh doanh theo quy định.

17. Bỏ trốn sau khi gây tai nạn để trốn tránh trách nhiệm.

18. Khi có điều kiện mà cố ý không cứu giúp người bị tai nạn giao thông.

19. Xâm phạm tính mạng, sức khỏe, tài sản của người bị nạn và người gây tai nạn.

20. Lợi dụng việc xảy ra tai nạn giao thông để hành hung, đe dọa, xúi giục, gây sức ép, làm mất trật tự, cản trở việc xử lý tai nạn giao thông.

21. Lợi dụng chức vụ, quyền hạn, nghề nghiệp của bản thân hoặc người khác để vi phạm pháp luật về giao thông đường bộ.

22. Sản xuất, sử dụng trái phép hoặc mua, bán biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng.

23. Hành vi vi phạm quy tắc giao thông đường bộ, hành vi khác gây nguy hiểm cho người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ.

## **Chương II - Quy tắc giao thông đường bộ**

### **Điều 9. Quy tắc chung**

1. Người tham gia giao thông phải đi bên phải theo chiều đi của mình, đi đúng làn đường, phần đường quy định và phải chấp hành hệ thống báo hiệu đường bộ.

2. Xe ô tô có trang bị dây an toàn thì người lái xe và người ngồi hàng ghế phía trước trong xe ô tô phải thắt dây an toàn.

### **Điều 10. Hệ thống báo hiệu đường bộ**

1. Hệ thống báo hiệu đường bộ gồm hiệu lệnh của người điều khiển giao thông; tín hiệu đèn giao thông, biển báo

hiệu, vạch kẻ đường, cọc tiêu hoặc tường bảo vệ, rào chắn.

2. Hiệu lệnh của người điều khiển giao thông quy định như sau:

a) Tay giơ thẳng đứng để báo hiệu cho người tham gia giao thông ở các hướng dừng lại;

b) Hai tay hoặc một tay dang ngang để báo hiệu cho người tham gia giao thông ở phía trước và ở phía sau người điều khiển giao thông phải dừng lại; người tham gia giao thông ở phía bên phải và bên trái của người điều khiển giao thông được đi;

c) Tay phải giơ về phía trước để báo hiệu cho người tham gia giao thông

ở phía sau và bên phải người điều khiển giao thông phải dừng lại; người tham gia giao thông ở phía trước người điều khiển giao thông được rẽ phải; người tham gia giao thông ở phía bên trái người điều khiển giao thông được đi tất cả các hướng; người đi bộ qua đường phải đi sau lưng người điều khiển giao thông.

3. Tín hiệu đèn giao thông có ba màu, quy định như sau:

- a) Tín hiệu xanh là được đi;
- b) Tín hiệu đỏ là cấm đi;

c) Tín hiệu vàng là phải dừng lại trước vạch dừng, trừ trường hợp đã đi quá vạch dừng thì được đi tiếp; trong trường hợp tín hiệu vàng nhấp nháy là được đi nhưng phải giảm tốc độ, chú ý quan sát, nhường đường cho người đi bộ qua đường.

4. Biển báo hiệu đường bộ gồm năm nhóm, quy định như sau:

a) Biển báo cấm để biểu thị các điều cấm;

b) Biển báo nguy hiểm để cảnh báo các tình huống nguy hiểm có thể xảy ra;

c) Biển hiệu lệnh để báo các hiệu lệnh phải thi hành;

d) Biển chỉ dẫn để chỉ dẫn hướng đi hoặc các điều cần biết;

đ) Biển phụ để thuyết minh bổ sung các loại biển báo cấm, biển báo nguy hiểm, biển hiệu lệnh và biển chỉ dẫn.

5. Vạch kẻ đường là vạch chỉ sự phân chia làn đường, vị trí hoặc hướng đi, vị trí dừng lại.

6. Cọc tiêu hoặc tường bảo vệ được đặt ở mép các đoạn đường nguy hiểm để hướng dẫn cho người tham gia

giao thông biết phạm vi an toàn của nền đường và hướng đi của đường.

7. Rào chắn được đặt ở nơi đường bị thắt hẹp, đầu cầu, đầu cống, đầu đoạn đường cấm, đường cụt không cho xe, người qua lại hoặc đặt ở những nơi cần điều khiển, kiểm soát sự đi lại.

8. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể về báo hiệu đường bộ.

### **Điều 11. Chấp hành báo hiệu đường bộ**

1. Người tham gia giao thông phải chấp hành hiệu lệnh và chỉ dẫn của hệ thống báo hiệu đường bộ.

2. Khi có người điều khiển giao thông thì người tham gia giao thông phải chấp hành hiệu lệnh của người điều khiển giao thông.

3. Tại nơi có biển báo hiệu cố định lại có báo hiệu tạm thời thì người tham gia giao thông phải chấp hành hiệu lệnh của báo hiệu tạm thời.

4. Tại nơi có vạch kẻ đường dành cho người đi bộ, người điều khiển phương tiện phải quan sát, giảm tốc độ và nhường đường cho người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật qua đường.

Những nơi không có vạch kẻ đường cho người đi bộ, người điều khiển phương tiện phải quan sát, nếu thấy người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật đang qua đường thì phải giảm tốc độ, nhường đường cho người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật qua đường bảo đảm an toàn.

### **Điều 12. Tốc độ xe và khoảng cách giữa các xe**

1. Người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng phải tuân thủ quy định về tốc độ xe chạy trên đường và phải giữ một khoảng cách an toàn đối với xe chạy liền trước xe của mình; ở nơi có



biển báo "Cự ly tối thiểu giữa hai xe" phải giữ khoảng cách không nhỏ hơn số ghi trên biển báo.

2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tốc độ xe và việc đặt biển báo tốc độ; tổ chức thực hiện đặt biển báo tốc độ trên các tuyến quốc lộ.

3. Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức thực hiện việc đặt biển báo tốc độ trên các tuyến đường do địa phương quản lý.

### **Điều 13. Sử dụng làn đường**

1. Trên đường có nhiều làn đường cho xe đi cùng chiều được phân biệt bằng vạch kẻ phân làn đường, người điều khiển phương tiện phải cho xe đi trong một làn đường và chỉ được chuyển làn đường ở những nơi cho phép; khi chuyển làn đường phải có tín hiệu báo trước và phải bảo đảm an toàn.

2. Trên đường một chiều có vạch kẻ phân làn đường, xe thô sơ phải đi trên làn đường bên phải trong cùng, xe cơ giới, xe máy chuyên dùng đi trên làn đường bên trái.

3. Phương tiện tham gia giao thông đường bộ di chuyển với tốc độ thấp hơn phải đi về bên phải.

### **Điều 14. Vượt xe**

1. Xe xin vượt phải có báo hiệu bằng đèn hoặc còi; trong đô thị và khu đông dân cư từ 22 giờ đến 5 giờ chỉ được báo hiệu xin vượt bằng đèn.

2. Xe xin vượt chỉ được vượt khi không có chướng ngại vật phía trước, không có xe chạy ngược chiều trong đoạn đường định vượt, xe chạy trước không có tín hiệu vượt xe khác và đã tránh về bên phải.

3. Khi có xe xin vượt, nếu đủ điều kiện an toàn, người điều khiển phương tiện phía trước phải giảm tốc độ, di sát về

bên phải của phần đường xe chạy cho đến khi xe sau đã vượt qua, không được gây trở ngại đối với xe xin vượt.

4. Khi vượt, các xe phải vượt về bên trái, trừ các trường hợp sau đây thì được phép vượt bên phải:

a) Khi xe phía trước có tín hiệu rẽ trái hoặc đang rẽ trái;

b) Khi xe điện đang chạy giữa đường;

c) Khi xe chuyên dùng đang làm việc trên đường mà không thể vượt bên trái được.

5. Không được vượt xe khi có một trong các trường hợp sau đây:

a) Không bảo đảm các điều kiện quy định tại khoản 2 Điều này;

b) Trên cầu hẹp có một làn xe;

c) Đường vòng, đầu dốc và các vị trí có tầm nhìn hạn chế;

d) Nơi đường giao nhau, đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt;

đ) Khi điều kiện thời tiết hoặc đường không bảo đảm an toàn cho việc vượt;

e) Xe được quyền ưu tiên đang phát tín hiệu ưu tiên đi làm nhiệm vụ.

### **Điều 15. Chuyển hướng xe**

1. Khi muốn chuyển hướng, người điều khiển phương tiện phải giảm tốc độ và có tín hiệu báo hướng rẽ.

2. Trong khi chuyển hướng, người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng phải nhường quyền đi trước cho người đi bộ, người đi xe đạp đang đi trên phần đường dành riêng cho họ, nhường đường cho các xe đi ngược chiều và chỉ cho xe chuyển hướng khi quan sát thấy không gây trở ngại hoặc nguy hiểm cho người và phương tiện khác.

3. Trong khu dân cư, người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng chỉ được quay đầu xe ở nơi đường giao nhau và nơi có biển báo cho phép quay đầu xe.

4. Không được quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường, trên cầu, đầu cầu, gầm cầu vượt, ngầm, trong hầm đường bộ, đường cao tốc, tại nơi đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt, đường hẹp, đường dốc, đoạn đường cong tầm nhìn bị che khuất.

#### **Điều 16. Lùi xe**

1. Khi lùi xe, người điều khiển phải quan sát phía sau, có tín hiệu cần thiết và chỉ khi nào thấy không nguy hiểm mới được lùi.

2. Không được lùi xe ở khu vực cấm dừng, trên phần đường dành cho người đi bộ qua đường, nơi đường bộ giao nhau, đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt, nơi tầm nhìn bị che khuất, trong hầm đường bộ, đường cao tốc.

#### **Điều 17. Tránh xe đi ngược chiều**

1. Trên đường không phân chia thành hai chiều xe chạy riêng biệt, hai xe đi ngược chiều tránh nhau, người điều khiển phải giảm tốc độ và cho xe đi về bên phải theo chiều xe chạy của mình.

2. Các trường hợp nhường đường khi tránh nhau quy định như sau:

a) Nơi đường hẹp chỉ đủ cho một xe chạy và có chỗ tránh xe thì xe nào ở gần chỗ tránh hơn phải vào vị trí tránh, nhường đường cho xe kia đi;

b) Xe xuống dốc phải nhường đường cho xe đang lên dốc;

c) Xe nào có chướng ngại vật phía trước phải nhường đường cho xe không có chướng ngại vật đi trước.

3. Xe cơ giới đi ngược chiều gặp nhau không được dùng đèn chiếu xa.

#### **Điều 18. Dừng xe, đỗ xe trên đường bộ**

1. Dừng xe là trạng thái đứng yên tạm thời của phương tiện giao thông trong một khoảng thời gian cần thiết đủ để cho người lên, xuống phương tiện, xếp dỡ hàng hóa hoặc thực hiện công việc khác.

2. Đỗ xe là trạng thái đứng yên của phương tiện giao thông không giới hạn thời gian.

3. Người điều khiển phương tiện khi dừng xe, đỗ xe trên đường bộ phải thực hiện quy định sau đây:

a) Có tín hiệu báo cho người điều khiển phương tiện khác biết;

b) Cho xe dừng, đỗ ở nơi có lề đường rộng hoặc khu đất ở bên ngoài phần đường xe chạy; trường hợp lề đường hẹp hoặc không có lề đường thì phải cho xe dừng, đỗ sát mép đường phía bên phải theo chiều đi của mình;

c) Trường hợp trên đường đã xây dựng nơi dừng xe, đỗ xe hoặc quy định các điểm dừng xe, đỗ xe thì phải dừng, đỗ xe tại các vị trí đó;

d) Sau khi đỗ xe, chỉ được rời khỏi xe khi đã thực hiện các biện pháp an toàn; nếu xe đỗ chiếm một phần đường xe chạy phải đặt ngay biển báo hiệu nguy hiểm ở phía trước và phía sau xe để người điều khiển phương tiện khác biết;

đ) Không mở cửa xe, để cửa xe mở hoặc bước xuống xe khi chưa bảo đảm điều kiện an toàn;

e) Khi dừng xe, không được tắt máy và không được rời khỏi vị trí lái;

g) Xe đỗ trên đoạn đường dốc phải được chèn bánh.

4. Người điều khiển phương tiện không được dừng xe, đỗ xe tại các vị trí sau đây:

- a) Bên trái đường một chiều;
- b) Trên các đoạn đường cong và gần đầu dốc tầm nhìn bị che khuất;
- c) Trên cầu, gầm cầu vượt;
- d) Song song với một xe khác đang dừng, đỗ;
- đ) Trên phần đường dành cho người đi bộ qua đường;
- e) Nơi đường giao nhau và trong phạm vi 5 mét tính từ mép đường giao nhau;
- g) Nơi dừng của xe buýt;
- h) Trước công và trong phạm vi 5 mét hai bên cổng trụ sở cơ quan, tổ chức;
- i) Tại nơi phần đường có bề rộng chỉ đủ cho một làn xe;
- k) Trong phạm vi an toàn của đường sắt;
- l) Che khuất biển báo hiệu đường bộ.

#### **Điều 19. Dừng xe, đỗ xe trên đường phố**

Người điều khiển phương tiện khi dừng xe, đỗ xe trên đường phố phải tuân theo quy định tại Điều 18 của Luật này và các quy định sau đây:

1. Phải cho xe dừng, đỗ sát theo lề đường, hè phố phía bên phải theo chiều đi của mình; bánh xe gần nhất không được cách xa lề đường, hè phố quá 0,25 mét và không gây cản trở, nguy hiểm cho giao thông. Trường hợp đường phố hẹp, phải dừng xe, đỗ xe ở vị trí cách xe ô tô đang đỗ bên kia đường tối thiểu 20 mét.

2. Không được dừng xe, đỗ xe trên đường xe điện, trên miệng cống thoát nước, miệng hầm của đường điện thoại, điện cao thế, chỗ dành riêng cho xe chữa cháy lấy nước. Không được để phương tiện giao thông ở lòng đường, hè phố trái quy định.

#### **Điều 20. Xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ**

1. Hàng hóa xếp trên xe phải gọn gàng, chằng buộc chắc chắn, không để rơi vãi dọc đường, không kéo lê hàng hóa trên mặt đường và không cản trở việc điều khiển xe.

2. Khi xếp hàng hóa vượt phía trước và phía sau xe thì ban ngày phải có cờ báo hiệu màu đỏ, ban đêm hoặc khi trời tối phải có đèn đỏ báo hiệu.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể việc xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ.

#### **Điều 21. Trường hợp chở người trên xe ô tô chở hàng**

1. Chỉ được chở người trên xe ô tô chở hàng trong các trường hợp sau đây:

a) Chở người đi làm nhiệm vụ phòng, chống thiên tai hoặc thực hiện nhiệm vụ khẩn cấp; chở cán bộ, chiến sĩ của lực lượng vũ trang nhân dân đi làm nhiệm vụ; chở người bị nạn đi cấp cứu;

b) Chở công nhân duy tu, bảo dưỡng đường bộ; chở người đi thực hành lái xe trên xe tập lái; chở người điều hành theo đoàn;

c) Giải tỏa người ra khỏi khu vực nguy hiểm hoặc trong trường hợp khẩn cấp khác theo quy định của pháp luật.

2. Xe ô tô chở người trong các trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này phải có thùng cố định, bảo đảm an toàn khi tham gia giao thông.

#### **Điều 22. Quyền ưu tiên của một số loại xe**

1. Những xe sau đây được quyền ưu tiên đi trước xe khác khi qua đường giao nhau từ bất kỳ hướng nào tới theo thứ tự:

a) Xe chữa cháy đi làm nhiệm vụ;

b) Xe quân sự, xe công an đi làm nhiệm vụ khẩn cấp, đoàn xe có xe cảnh sát dẫn đường;

c) Xe cứu thương đang thực hiện nhiệm vụ cấp cứu;

d) Xe hộ đê, xe đi làm nhiệm vụ khắc phục sự cố thiên tai, dịch bệnh hoặc

xe đi làm nhiệm vụ trong tình trạng khẩn cấp theo quy định của pháp luật;

đ) Đoàn xe tang.

2. Xe quy định tại các điểm a, b, c và d khoản 1 Điều này khi đi làm nhiệm vụ phải có tín hiệu còi, cờ, đèn theo quy định; không bị hạn chế tốc độ; được phép đi vào đường ngược chiều, các đường khác có thể đi được, kể cả khi có tín hiệu đèn đỏ và chỉ phải tuân theo chỉ dẫn của người điều khiển giao thông.

Chính phủ quy định cụ thể tín hiệu của xe được quyền ưu tiên.

3. Khi có tín hiệu của xe được quyền ưu tiên, người tham gia giao thông phải nhanh chóng giảm tốc độ, tránh hoặc dừng lại sát lề đường bên phải để nhường đường. Không được gây cản trở xe được quyền ưu tiên.

### **Điều 23. Qua phà, qua cầu phao**

1. Khi đến bến phà, cầu phao, các xe phải xếp hàng trật tự, đứng nơi quy định, không làm cản trở giao thông.

2. Khi xuống phà, đang ở trên phà và khi lên bến, mọi người phải xuống xe, trừ người điều khiển xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, người bệnh, người già yếu và người khuyết tật.

3. Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng phải xuống phà trước, xe thô sơ, người đi bộ xuống phà sau; khi lên bến, người đi bộ lên trước, các phương tiện giao thông lên sau theo hướng dẫn của người điều khiển giao thông.

4. Thứ tự ưu tiên qua phà, qua cầu phao quy định như sau:

a) Các xe được quyền ưu tiên quy định tại khoản 1 Điều 22 của Luật này;

b) Xe chở thư báo;

c) Xe chở thực phẩm tươi sống;

d) Xe chở khách công cộng.

Trong trường hợp các xe cùng loại ưu tiên đến bến phà, cầu phao thì xe nào đến trước được qua trước.

### **Điều 24. Nhường đường tại nơi đường giao nhau**

Khi đến gần đường giao nhau, người điều khiển phương tiện phải cho xe giảm tốc độ và nhường đường theo quy định sau đây:

1. Tại nơi đường giao nhau không có báo hiệu đi theo vòng xuyên, phải nhường đường cho xe đi đến từ bên phải;

2. Tại nơi đường giao nhau có báo hiệu đi theo vòng xuyên, phải nhường đường cho xe đi bên trái;

3. Tại nơi đường giao nhau giữa đường không ưu tiên và đường ưu tiên hoặc giữa đường nhánh và đường chính thì xe đi từ đường không ưu tiên hoặc đường nhánh phải nhường đường cho xe đi trên đường ưu tiên hoặc đường chính từ bất kỳ hướng nào tới.

### **Điều 25. Đi trên đoạn đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt, cầu đường bộ đi chung với đường sắt**

1. Trên đoạn đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt, cầu đường bộ đi chung với đường sắt, phương tiện giao thông đường sắt được quyền ưu tiên đi trước.

2. Tại nơi đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt có đèn tín hiệu, rào chắn và chuông báo hiệu, khi đèn tín hiệu màu đỏ đã bật sáng, có tiếng chuông báo hiệu, rào chắn đang dịch chuyển hoặc đã đóng, người tham gia giao thông đường bộ phải dừng lại phía phần đường của mình và cách rào chắn một khoảng cách an toàn; khi đèn tín hiệu đã tắt, rào chắn mở hết, tiếng chuông báo hiệu ngừng mới được đi qua.

3. Tại nơi đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt chỉ có đèn tín

hiệu hoặc chuông báo hiệu, khi đèn tín hiệu màu đỏ đã bật sáng hoặc có tiếng chuông báo hiệu, người tham gia giao thông đường bộ phải dừng ngay lại và giữ khoảng cách tối thiểu 5 mét tính từ ray gần nhất; khi đèn tín hiệu đã tắt hoặc tiếng chuông báo hiệu ngừng mới được đi qua.

4. Tại nơi đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt không có đèn tín hiệu, rào chắn và chuông báo hiệu, người tham gia giao thông đường bộ phải quan sát cả hai phía, khi thấy chắc chắn không có phương tiện đường sắt đang đi tới mới được đi qua, nếu thấy có phương tiện đường sắt đang đi tới thì phải dừng lại và giữ khoảng cách tối thiểu 5 mét tính từ ray gần nhất và chỉ khi phương tiện đường sắt đã đi qua mới được đi.

5. Khi phương tiện tham gia giao thông đường bộ bị hư hỏng tại nơi đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt hoặc trong phạm vi an toàn đường sắt thì người điều khiển phương tiện phải bằng mọi cách nhanh nhất đặt báo hiệu trên đường sắt cách tối thiểu 500 mét về hai phía để báo cho người điều khiển phương tiện đường sắt và tìm cách báo cho người quản lý đường sắt, nhà ga nơi gần nhất, đồng thời phải bằng mọi biện pháp nhanh chóng đưa phương tiện ra khỏi phạm vi an toàn đường sắt.

6. Những người có mặt tại nơi phương tiện tham gia giao thông đường bộ bị hư hỏng trên đoạn đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt có trách nhiệm giúp đỡ người điều khiển phương tiện đưa phương tiện ra khỏi phạm vi an toàn đường sắt.

#### **Điều 26. Giao thông trên đường cao tốc**

1. Người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng trên đường cao tốc ngoài việc tuân thủ các quy tắc giao thông quy định tại Luật này còn phải thực hiện các quy định sau đây:

a) Khi vào đường cao tốc phải có tín hiệu xin vào và phải nhường đường cho xe đang chạy trên đường, khi thấy an toàn mới cho xe nhập vào dòng xe ở làn đường sát mép ngoài, nếu có làn đường tăng tốc thì phải cho xe chạy trên làn đường đó trước khi vào làn đường của đường cao tốc;

b) Khi ra khỏi đường cao tốc phải thực hiện chuyển dần sang làn đường phía bên phải, nếu có làn đường giảm tốc thì phải cho xe chạy trên làn đường đó trước khi rời khỏi đường cao tốc;

c) Không được cho xe chạy ở làn dừng xe khẩn cấp và phần lề đường;

d) Không được cho xe chạy quá tốc độ tối đa và dưới tốc độ tối thiểu ghi trên biển báo hiệu, sơn kẻ trên mặt đường.

2. Người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng phải cho xe chạy cách nhau một khoảng cách an toàn ghi trên biển báo hiệu.

3. Chỉ được dừng xe, đỗ xe ở nơi quy định; trường hợp buộc phải dừng xe, đỗ xe không đúng nơi quy định thì người lái xe phải đưa xe ra khỏi phần đường xe chạy, nếu không thể được thì phải báo hiệu để người lái xe khác biết.

4. Người đi bộ, xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô và máy kéo; xe máy chuyên dùng có tốc độ thiết kế nhỏ hơn 70 km/h không được đi vào đường cao tốc, trừ người, phương tiện, thiết bị phục vụ việc quản lý, bảo trì đường cao tốc.

#### **Điều 27. Giao thông trong hầm đường bộ**

Người điều khiển phương tiện trong hầm đường bộ ngoài việc tuân thủ các quy tắc giao thông quy định tại Luật này còn phải thực hiện các quy định sau đây:

1. Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng phải bật đèn; xe thô sơ phải bật đèn hoặc có vật phát sáng báo hiệu;

2. Chỉ được dừng xe, đỗ xe ở nơi quy định.

### **Điều 28. Tải trọng và khổ giới hạn của đường bộ**

1. Người điều khiển phương tiện phải tuân thủ các quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ và chịu sự kiểm tra của cơ quan có thẩm quyền.

2. Trường hợp đặc biệt, xe quá tải trọng, quá khổ giới hạn của đường bộ, xe bánh xích gây hư hại mặt đường có thể được lưu hành trên đường nhưng phải được cơ quan quản lý đường bộ có thẩm quyền cấp giấy phép và phải thực hiện các biện pháp bắt buộc để bảo vệ đường bộ, bảo đảm an toàn giao thông.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ và công bố về tải trọng, khổ giới hạn của quốc lộ; quy định việc cấp giấy phép lưu hành cho xe quá tải trọng, quá khổ giới hạn của đường bộ, xe bánh xích gây hư hại mặt đường.

4. Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh công bố về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ do địa phương quản lý.

### **Điều 29. Xe kéo xe và xe kéo rơ moóc**

1. Một xe ô tô chỉ được kéo theo một xe ô tô hoặc xe máy chuyên dùng khác khi xe này không tự chạy được và phải bảo đảm các quy định sau đây:

a) Xe được kéo phải có người điều khiển và hệ thống lái của xe đó phải còn hiệu lực;

b) Việc nối xe kéo với xe được kéo phải bảo đảm chắc chắn, an toàn; trường hợp hệ thống hãm của xe được kéo không còn hiệu lực thì xe kéo nhau phải nối bằng thanh nối cứng;

c) Phía trước của xe kéo và phía sau của xe được kéo phải có biển báo hiệu.

2. Xe kéo rơ moóc phải có tổng trọng lượng lớn hơn tổng trọng lượng của

rơ moóc hoặc phải có hệ thống hãm có hiệu lực cho rơ moóc.

3. Không được thực hiện các hành vi sau đây:

a) Xe kéo rơ moóc, xe kéo sơ mi rơ moóc kéo thêm rơ moóc hoặc xe khác;

b) Chở người trên xe được kéo;

c) Kéo theo xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô.

### **Điều 30. Người điều khiển, người ngồi trên xe mô tô, xe gắn máy**

1. Người điều khiển xe mô tô hai bánh, xe gắn máy chỉ được chở một người, trừ những trường hợp sau thì được chở tối đa hai người:

a) Chở người bệnh đi cấp cứu;

b) Áp giải người có hành vi vi phạm pháp luật;

c) Trẻ em dưới 14 tuổi.

2. Người điều khiển, người ngồi trên xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy phải đội mũ bảo hiểm có cài quai đúng quy cách.

3. Người điều khiển xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy không được thực hiện các hành vi sau đây:

a) Đi xe dàn hàng ngang;

b) Đi xe vào phần đường dành cho người đi bộ và phương tiện khác;

c) Sử dụng ô, điện thoại di động, thiết bị âm thanh, trừ thiết bị trợ thính;

d) Sử dụng xe để kéo, đẩy xe khác, vật khác, mang, vác và chở vật cồng kềnh;

đ) Buông cả hai tay hoặc đi xe bằng một bánh đối với xe hai bánh, bằng hai bánh đối với xe ba bánh;

e) Hành vi khác gây mất trật tự, an toàn giao thông.

4. Người ngồi trên xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy khi tham gia giao thông không được thực hiện các hành vi sau đây:

a) Mang, vác vật cồng kềnh;

b) Sử dụng ô;

c) Bám, kéo hoặc đẩy các phương tiện khác;

d) Đứng trên yên, giá đèo hàng hoặc ngồi trên tay lái;

đ) Hành vi khác gây mất trật tự, an toàn giao thông.

**Điều 31. Người điều khiển, người ngồi trên xe đạp, người điều khiển xe thô sơ khác**

1. Người điều khiển xe đạp chỉ được chở một người, trừ trường hợp chở thêm một trẻ em dưới 7 tuổi thì được chở tối đa hai người.

Người điều khiển xe đạp phải thực hiện quy định tại khoản 3 Điều 30 của Luật này; người ngồi trên xe đạp khi tham gia giao thông phải thực hiện quy định tại khoản 4 Điều 30 của Luật này.

2. Người điều khiển, người ngồi trên xe đạp máy phải đội mũ bảo hiểm có cài quai đúng quy cách.

3. Người điều khiển xe thô sơ khác phải cho xe đi hàng một, nơi có phần đường dành cho xe thô sơ thì phải đi đúng phần đường quy định; khi đi ban đêm phải có báo hiệu ở phía trước và phía sau xe. Người điều khiển xe súc vật kéo phải có biện pháp bảo đảm vệ sinh trên đường.

4. Hàng hóa xếp trên xe thô sơ phải bảo đảm an toàn, không gây cản trở giao thông và che khuất tầm nhìn của người điều khiển.

**Điều 32. Người đi bộ**

1. Người đi bộ phải đi trên hè phố, lề đường; trường hợp đường không có hè phố, lề đường thì người đi bộ phải đi sát mép đường.

2. Người đi bộ chỉ được qua đường ở những nơi có đèn tín hiệu, có vạch kẻ đường hoặc có cầu vượt, hầm dành cho người đi bộ và phải tuân thủ tín hiệu chỉ dẫn.

3. Trường hợp không có đèn tín hiệu, không có vạch kẻ đường, cầu vượt, hầm dành cho người đi bộ thì người đi bộ

phải quan sát các xe đang đi tới, chỉ qua đường khi bảo đảm an toàn và chịu trách nhiệm bảo đảm an toàn khi qua đường.

4. Người đi bộ không được vượt qua dải phân cách, không đu bám vào phương tiện giao thông đang chạy; khi mang vác vật cồng kềnh phải bảo đảm an toàn và không gây trở ngại cho người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ.

5. Trẻ em dưới 7 tuổi khi đi qua đường đô thị, đường thường xuyên có xe cơ giới qua lại phải có người lớn dắt; mọi người có trách nhiệm giúp đỡ trẻ em dưới 7 tuổi khi đi qua đường.

**Điều 33. Người khuyết tật, người già yếu tham gia giao thông**

1. Người khuyết tật sử dụng xe lăn không có động cơ được đi trên hè phố và nơi có vạch kẻ đường dành cho người đi bộ.

2. Người khiếm thị khi đi trên đường bộ phải có người dắt hoặc có công cụ để báo hiệu cho người khác nhận biết đó là người khiếm thị.

3. Mọi người có trách nhiệm giúp đỡ người khuyết tật, người già yếu khi đi qua đường.

**Điều 34. Người dẫn dắt súc vật đi trên đường bộ**

1. Người dẫn dắt súc vật đi trên đường bộ phải cho súc vật đi sát mép đường và bảo đảm vệ sinh trên đường; trường hợp cần cho súc vật đi ngang qua đường thì phải quan sát và chỉ được đi qua đường khi có đủ điều kiện an toàn.

2. Không được dẫn dắt súc vật đi vào phần đường dành cho xe cơ giới.

**Điều 35. Các hoạt động khác trên đường bộ**

1. Tổ chức hoạt động văn hóa, thể thao, diễu hành, lễ hội trên đường bộ thực hiện theo quy định sau đây:

a) Cơ quan, tổ chức có nhu cầu sử dụng đường bộ để tiến hành hoạt động văn hóa, thể thao, diễu hành, lễ hội phải

được cơ quan quản lý đường bộ có thẩm quyền thống nhất bằng văn bản về phương án bảo đảm giao thông trước khi xin phép tổ chức các hoạt động trên theo quy định của pháp luật;

b) Trường hợp cần hạn chế giao thông hoặc cấm đường thì cơ quan quản lý đường bộ phải ra thông báo phương án phân luồng giao thông; cơ quan, tổ chức có nhu cầu sử dụng đường bộ quy định tại điểm a khoản 1 Điều này phải thực hiện việc đăng tải thông báo trên các phương tiện thông tin đại chúng và thực hiện các biện pháp bảo đảm trật tự, an toàn cho người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ;

c) Ủy ban nhân dân nơi tổ chức hoạt động văn hóa, thể thao, diễu hành, lễ hội có trách nhiệm chỉ đạo cơ quan chức năng của địa phương tổ chức việc phân luồng, bảo đảm giao thông tại khu vực diễn ra hoạt động văn hóa, thể thao, diễu hành, lễ hội.

2. Không được thực hiện các hành vi sau đây:

a) Hẹp chợ, mua, bán hàng hóa trên đường bộ;

b) Tụ tập đông người trái phép trên đường bộ;

c) Thả rông súc vật trên đường bộ;

d) Phơi thóc, lúa, rơm rạ, nông sản hoặc đồ vật khác trên đường bộ;

đ) Đặt biển quảng cáo trên đất của đường bộ;

e) Lắp đặt biển hiệu, biển quảng cáo hoặc thiết bị khác làm giảm sự chú ý, gây nhầm lẫn nội dung biển báo hiệu hoặc gây cản trở người tham gia giao thông;

g) Che khuất biển báo hiệu, đèn tín hiệu giao thông;

h) Sử dụng bàn trượt, pa-tanh, các thiết bị tương tự trên phần đường xe chạy;

i) Hành vi khác gây cản trở giao thông.

### **Điều 36. Sử dụng đường phố và các hoạt động khác trên đường phố**

1. Lòng đường và hè phố chỉ được sử dụng cho mục đích giao thông.

2. Các hoạt động khác trên đường phố phải thực hiện theo quy định tại khoản 1 Điều 35 của Luật này, trường hợp đặc biệt, việc sử dụng tạm thời một phần lòng đường, hè phố vào mục đích khác do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định nhưng không được làm ảnh hưởng đến trật tự, an toàn giao thông.

3. Không được thực hiện các hành vi sau đây:

a) Các hành vi quy định tại khoản 2 Điều 35 của Luật này;

b) Đổ rác hoặc phế thải không đúng nơi quy định;

c) Xây, đặt bục, bệ trái phép trên đường.

### **Điều 37. Tổ chức giao thông và điều khiển giao thông**

1. Tổ chức giao thông gồm các nội dung sau đây:

a) Phân làn, phân luồng, phân tuyến và quy định thời gian đi lại cho người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ;

b) Quy định các đoạn đường cấm đi, đường đi một chiều, nơi cấm dừng, cấm đỗ, cấm quay đầu xe; lắp đặt báo hiệu đường bộ;

c) Thông báo khi có sự thay đổi về việc phân luồng, phân tuyến, thời gian đi lại tạm thời hoặc lâu dài; thực hiện các biện pháp ứng cứu khi có sự cố xảy ra và các biện pháp khác về đi lại trên đường bộ để bảo đảm giao thông thông suốt, an toàn.

2. Trách nhiệm tổ chức giao thông quy định như sau:

a) Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm tổ chức giao thông trên hệ thống quốc lộ;

b) Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chịu trách nhiệm tổ chức giao thông



trên các hệ thống đường bộ thuộc phạm vi quản lý.

3. Trách nhiệm điều khiển giao thông của cảnh sát giao thông như sau:

a) Chỉ huy, điều khiển giao thông trên đường; hướng dẫn, bắt buộc người tham gia giao thông chấp hành quy tắc giao thông;

b) Khi có tình huống gây ách tắc giao thông hoặc có yêu cầu cần thiết khác về bảo đảm an ninh, trật tự được tạm thời đình chỉ đi lại ở một số đoạn đường nhất định, phân lại luồng, phân lại tuyến và nơi tạm dừng xe, đỗ xe.

### **Điều 38. Trách nhiệm của cá nhân, cơ quan, tổ chức khi xảy ra tai nạn giao thông.**

1. Người điều khiển phương tiện và những người liên quan trực tiếp đến vụ tai nạn có trách nhiệm sau đây:

a) Dừng ngay phương tiện; giữ nguyên hiện trường; cấp cứu người bị nạn và phải có mặt khi cơ quan có thẩm quyền yêu cầu;

b) Ở lại nơi xảy ra tai nạn cho đến khi người của cơ quan công an đến, trừ trường hợp người điều khiển phương tiện cũng bị thương phải đưa đi cấp cứu hoặc phải đưa người bị nạn đi cấp cứu hoặc vì lý do bị đe dọa đến tính mạng, nhưng phải đến trình báo ngay với cơ quan công an nơi gần nhất;

c) Cung cấp thông tin xác thực về vụ tai nạn cho cơ quan có thẩm quyền.

2. Những người có mặt tại nơi xảy ra vụ tai nạn có trách nhiệm sau đây:

a) Bảo vệ hiện trường;

b) Giúp đỡ, cứu chữa kịp thời người bị nạn;

c) Báo tin ngay cho cơ quan công an, y tế hoặc Ủy ban nhân dân nơi gần nhất;

d) Bảo vệ tài sản của người bị nạn;

đ) Cung cấp thông tin xác thực về vụ tai nạn theo yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền.

3. Người điều khiển phương tiện khác khi đi qua nơi xảy ra vụ tai nạn có trách nhiệm chờ người bị nạn đi cấp cứu. Các xe được quyền ưu tiên, xe chở người được hưởng quyền ưu đãi, miễn trừ ngoại giao, lãnh sự không bắt buộc thực hiện quy định tại khoản này.

4. Cơ quan công an khi nhận được tin về vụ tai nạn có trách nhiệm cử người tới ngay hiện trường để điều tra vụ tai nạn, phối hợp với cơ quan quản lý đường bộ và Ủy ban nhân dân địa phương bảo đảm giao thông thông suốt, an toàn.

5. Ủy ban nhân dân cấp xã nơi xảy ra tai nạn có trách nhiệm kịp thời thông báo cho cơ quan công an, y tế đến để xử lý, giải quyết vụ tai nạn; tổ chức cứu chữa, giúp đỡ người bị nạn, bảo vệ hiện trường, bảo vệ tài sản của người bị nạn; trường hợp có người chết mà không rõ tung tích, không có thân nhân hoặc thân nhân không có khả năng chôn cất thì sau khi cơ quan nhà nước có thẩm quyền đã hoàn tất các công việc theo quy định của pháp luật và đồng ý cho chôn cất, Ủy ban nhân dân cấp xã có trách nhiệm tổ chức chôn cất.

Trường hợp vụ tai nạn vượt quá khả năng giải quyết, Ủy ban nhân dân cấp xã phải kịp thời báo cáo Ủy ban nhân dân cấp trên.

6. Bộ Công an có trách nhiệm thống kê, tổng hợp, xây dựng cơ sở dữ liệu thông tin về tai nạn giao thông đường bộ, cung cấp cho cơ quan, tổ chức, cá nhân theo quy định của pháp luật.

### Chương III - Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

#### Điều 39. Phân loại đường bộ

1. Mạng lưới đường bộ được chia thành sáu hệ thống, gồm quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường đô thị và đường chuyên dùng, quy định như sau:

a) Quốc lộ là đường nối liền Thủ đô Hà Nội với trung tâm hành chính cấp tỉnh; đường nối liền trung tâm hành chính cấp tỉnh từ ba địa phương trở lên; đường nối liền từ cảng biển quốc tế, cảng hàng không quốc tế đến các cửa khẩu quốc tế, cửa khẩu chính trên đường bộ; đường có vị trí đặc biệt quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của vùng, khu vực;

b) Đường tỉnh là đường nối trung tâm hành chính của tỉnh với trung tâm hành chính của huyện hoặc trung tâm hành chính của tỉnh lân cận; đường có vị trí quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh;

c) Đường huyện là đường nối trung tâm hành chính của huyện với trung tâm hành chính của xã, cụm xã hoặc trung tâm hành chính của huyện lân cận; đường có vị trí quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của huyện;

d) Đường xã là đường nối trung tâm hành chính của xã với các thôn, làng, ấp, bản và đơn vị tương đương hoặc đường nối với các xã lân cận; đường có vị trí quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của xã;

đ) Đường đô thị là đường trong phạm vi địa giới hành chính nội thành, nội thị;

e) Đường chuyên dùng là đường chuyên phục vụ cho việc vận chuyển, đi lại của một hoặc một số cơ quan, tổ chức, cá nhân.

2. Thẩm quyền phân loại và điều chỉnh các hệ thống đường bộ quy định như sau:

a) Hệ thống quốc lộ do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định;

b) Hệ thống đường tỉnh, đường đô thị do Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định sau khi thỏa thuận với Bộ Giao thông vận tải (đối với đường tỉnh) và thỏa thuận với Bộ Giao thông vận tải và Bộ Xây dựng (đối với đường đô thị);

c) Hệ thống đường huyện, đường xã do Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp huyện quyết định sau khi được Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh đồng ý;

d) Hệ thống đường chuyên dùng do cơ quan, tổ chức, cá nhân có đường chuyên dùng quyết định sau khi có ý kiến chấp thuận bằng văn bản của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đối với đường chuyên dùng đầu nối vào quốc lộ; ý kiến chấp thuận bằng văn bản của Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh đối với đường chuyên dùng đầu nối vào đường tỉnh, đường đô thị, đường huyện; ý kiến chấp thuận bằng văn bản của Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp huyện đối với đường chuyên dùng đầu nối vào đường xã.

#### Điều 40. Đặt tên, số hiệu đường bộ

1. Đường bộ được đặt tên hoặc số hiệu như sau:

a) Tên đường được đặt tên danh nhân, người có công hoặc tên di tích, sự kiện lịch sử, văn hóa, tên địa danh hoặc tên theo tập quán; số hiệu đường được đặt theo số tự nhiên kèm theo chữ cái nếu cần thiết; trường hợp đường đô thị trùng với quốc lộ thì sử dụng cả tên đường đô thị và tên, số hiệu quốc lộ;

b) Tên, số hiệu đường bộ tham gia vào mạng lưới đường bộ trong khu vực, đường bộ quốc tế thực hiện theo thỏa thuận giữa Việt Nam với các quốc gia có liên quan. Đường bộ kết nối vào mạng lưới đường bộ trong khu vực, đường bộ quốc tế thì sử dụng cả tên, số hiệu đường

trong nước và tên, số hiệu đường trong khu vực, đường bộ quốc tế.

2. Việc đặt tên, số hiệu đường bộ do cơ quan có thẩm quyền phân loại đường bộ quyết định; riêng đường đô thị, đường tỉnh, việc đặt tên do Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quyết định trên cơ sở đề nghị của Ủy ban nhân dân cùng cấp.

3. Chính phủ quy định cụ thể việc đặt tên, số hiệu đường bộ.

#### **Điều 41. Tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ**

1. Đường bộ được chia theo cấp kỹ thuật gồm đường cao tốc và các cấp kỹ thuật khác.

2. Đường bộ xây dựng mới phải bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật của từng cấp đường; các tuyến đường bộ đang khai thác chưa vào cấp phải được cải tạo, nâng cấp để đạt tiêu chuẩn kỹ thuật của cấp đường phù hợp; đối với đường chuyên dùng còn phải áp dụng cả tiêu chuẩn riêng theo quy định của pháp luật.

3. Trách nhiệm của các bộ quy định như sau:

a) Bộ Giao thông vận tải xây dựng, hướng dẫn thực hiện tiêu chuẩn kỹ thuật các cấp đường;

b) Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia các cấp đường.

4. Trường hợp áp dụng tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ của nước ngoài thì phải được chấp thuận của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền.

#### **Điều 42. Quỹ đất dành cho kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ**

1. Quỹ đất dành cho kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ được xác định tại quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh xác định và quản lý quỹ đất dành cho dự án xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo quy hoạch đã được phê duyệt.

2. Tỷ lệ quỹ đất giao thông đô thị so với đất xây dựng đô thị phải bảo đảm từ 16% đến 26%. Chính phủ quy định cụ thể tỷ lệ quỹ đất phù hợp với loại đô thị.

#### **Điều 43. Phạm vi đất dành cho đường bộ**

1. Phạm vi đất dành cho đường bộ gồm đất của đường bộ và đất hành lang an toàn đường bộ.

2. Trong phạm vi đất dành cho đường bộ, không được xây dựng các công trình khác, trừ một số công trình thiết yếu không thể bố trí ngoài phạm vi đó nhưng phải được cơ quan có thẩm quyền cho phép, gồm công trình phục vụ quốc phòng, an ninh, công trình phục vụ quản lý, khai thác đường bộ, công trình viễn thông, điện lực, đường ống cấp, thoát nước, xăng, dầu, khí.

3. Trong phạm vi đất hành lang an toàn đường bộ, ngoài việc thực hiện quy định tại khoản 2 Điều này, được tạm thời sử dụng vào mục đích nông nghiệp, quảng cáo nhưng không được làm ảnh hưởng đến an toàn công trình, an toàn giao thông đường bộ. Việc đặt biển quảng cáo trên đất hành lang an toàn đường bộ phải được cơ quan quản lý đường bộ có thẩm quyền đồng ý bằng văn bản.

4. Người đang sử dụng đất được pháp luật thừa nhận mà đất đó nằm trong hành lang an toàn đường bộ thì được tiếp tục sử dụng đất theo đúng mục đích đã được xác định và không được gây cản trở cho việc bảo vệ an toàn công trình đường bộ.

Trường hợp việc sử dụng đất gây ảnh hưởng đến việc bảo vệ an toàn công trình đường bộ thì chủ công trình và người sử dụng đất phải có biện pháp khắc phục, nếu không khắc phục được thì Nhà nước thu hồi đất và bồi thường theo quy định của pháp luật.

5. Chính phủ quy định cụ thể phạm vi đất dành cho đường bộ, việc sử dụng,

khai thác đất hành lang an toàn đường bộ và việc xây dựng các công trình thiết yếu trong phạm vi đất dành cho đường bộ.

**Điều 44. Bảo đảm yêu cầu kỹ thuật và an toàn giao thông của công trình đường bộ**

1. Công trình đường bộ xây dựng mới, nâng cấp và cải tạo phải bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật và điều kiện an toàn giao thông cho người, phương tiện tham gia giao thông đường bộ, trong đó có người đi bộ và người khuyết tật. Đường đô thị xây dựng phải có hè phố, phân đường, cầu vượt, hầm và tổ chức giao thông cho người đi bộ, người khuyết tật đi lại an toàn, thuận tiện.

2. Công trình đường bộ phải được thẩm định về an toàn giao thông từ khi lập dự án, thiết kế, thi công, trước và trong quá trình khai thác. Người quyết định đầu tư, chủ đầu tư có trách nhiệm tiếp thu kết quả thẩm định an toàn giao thông để phê duyệt bổ sung vào dự án.

3. Khu đô thị, khu công nghiệp, khu kinh tế, khu dân cư, khu thương mại - dịch vụ và công trình khác phải có hệ thống đường gom được xây dựng ngoài hành lang an toàn đường bộ; bảo đảm khoảng cách với quốc lộ theo quy định của Chính phủ.

4. Việc đấu nối được quy định như sau:

a) Trường hợp có đường nhánh thì đường gom phải nối vào đường nhánh;

b) Trường hợp đường nhánh, đường gom nối trực tiếp vào đường chính thì điểm đấu nối phải được cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền về đường bộ cho phép từ khi lập dự án và thiết kế;

c) Việc đấu nối các đường từ khu đô thị, khu công nghiệp, khu kinh tế, khu dân cư, khu thương mại - dịch vụ và công trình khác vào đường bộ theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

5. Bên cạnh tuyến quốc lộ đi qua khu dân cư phải có đường gom để phục vụ yêu cầu dân sinh.

**Điều 45. Công trình báo hiệu đường bộ**

1. Công trình báo hiệu đường bộ bao gồm:

a) Đèn tín hiệu giao thông;

b) Biển báo hiệu;

c) Cọc tiêu, rào chắn hoặc tường bảo vệ;

d) Vạch kẻ đường;

đ) Cột cây số;

e) Công trình báo hiệu khác.

2. Đường bộ trước khi đưa vào khai thác phải được lắp đặt đầy đủ công trình báo hiệu đường bộ theo thiết kế được phê duyệt.

3. Không được gắn vào công trình báo hiệu đường bộ các nội dung không liên quan tới ý nghĩa, mục đích của công trình báo hiệu đường bộ.

**Điều 46. Đầu tư xây dựng, khai thác kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ**

1. Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ là việc đầu tư xây dựng mới, nâng cấp, cải tạo kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

2. Việc đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ phải phù hợp với quy hoạch giao thông vận tải đường bộ đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt; tuân thủ trình tự quản lý đầu tư xây dựng và các quy định khác của pháp luật; bảo đảm cấp kỹ thuật đường bộ, cảnh quan, bảo vệ môi trường.

3. Tổ chức, cá nhân Việt Nam và nước ngoài được đầu tư xây dựng, kinh doanh khai thác kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo quy định của pháp luật.

4. Ủy ban nhân dân cấp có thẩm quyền chủ trì tổ chức giải phóng mặt bằng theo đúng quyết định thu hồi đất của cơ quan nhà nước có thẩm quyền và

tạo điều kiện thuận lợi cho tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng, kinh doanh khai thác kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

5. Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ sau khi xây dựng, nâng cấp, cải tạo phải được cơ quan có thẩm quyền nghiệm thu, quyết định đưa vào khai thác theo quy định.

#### **Điều 47.Thi công công trình trên đường bộ đang khai thác**

1. Thi công công trình trên đường bộ đang khai thác chỉ được tiến hành khi có giấy phép của cơ quan nhà nước có thẩm quyền, thực hiện theo đúng nội dung của giấy phép và quy định của pháp luật về xây dựng.

2. Trong quá trình thi công, đơn vị thi công phải bố trí báo hiệu, rào chắn tạm thời tại nơi thi công và thực hiện các biện pháp bảo đảm giao thông thông suốt, an toàn.

3. Thi công công trình trên đường đô thị phải tuân thủ quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này và các quy định sau đây:

a) Chỉ được đào đường để sửa chữa công trình hoặc xây dựng mới hầm kỹ thuật dọc theo đường hoặc ngang qua đường nhưng phải có kế hoạch hàng năm thống nhất trước với cơ quan quản lý đường bộ, trừ trường hợp có sự cố đột xuất;

b) Phải có phương án thi công và thời gian thi công thích hợp với đặc điểm từng đường phố để không gây ùn tắc giao thông;

c) Khi thi công xong phải hoàn trả phần đường theo nguyên trạng; đối với công trình ngầm phải lập hồ sơ hoàn công và chuyển cho cơ quan quản lý đường bộ.

4. Đơn vị thi công không thực hiện các biện pháp bảo đảm giao thông thông suốt, an toàn theo quy định, để xảy ra tai nạn giao thông, ùn tắc giao thông, ô

niêm môi trường nghiêm trọng thì phải chịu trách nhiệm theo quy định của pháp luật.

#### **Điều 48.Quản lý, bảo trì đường bộ**

1. Bảo trì đường bộ là thực hiện các công việc bảo dưỡng và sửa chữa đường bộ nhằm duy trì tiêu chuẩn kỹ thuật của đường đang khai thác.

2. Đường bộ đưa vào khai thác phải được quản lý, bảo trì với các nội dung sau đây:

a) Theo dõi tình trạng công trình đường bộ; tổ chức giao thông; kiểm tra, thanh tra việc bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;

b) Bảo dưỡng thường xuyên, sửa chữa định kỳ và sửa chữa đột xuất.

3. Trách nhiệm tổ chức quản lý, bảo trì đường bộ quy định như sau:

a) Hệ thống quốc lộ do Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm;

b) Hệ thống đường tỉnh, đường đô thị do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chịu trách nhiệm. Việc quản lý, bảo trì hệ thống đường huyện, đường xã do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định;

c) Đường chuyên dùng, đường không do Nhà nước quản lý khai thác, đường được đầu tư xây dựng không bằng nguồn vốn từ ngân sách nhà nước do chủ đầu tư tổ chức quản lý, bảo trì theo quy định.

4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc quản lý, bảo trì đường bộ.

#### **Điều 49.Nguồn tài chính cho quản lý, bảo trì đường bộ**

1. Nguồn tài chính để quản lý, bảo trì hệ thống quốc lộ và đường địa phương được bảo đảm từ quỹ bảo trì đường bộ.

Nguồn tài chính để quản lý, bảo trì đường chuyên dùng, đường không do Nhà nước quản lý khai thác, đường được đầu tư xây dựng không bằng nguồn vốn từ ngân sách nhà nước do tổ chức, cá nhân quản lý khai thác chịu trách nhiệm.

2. Quỹ bảo trì đường bộ được hình thành từ các nguồn sau đây:

a) Ngân sách nhà nước phân bổ hàng năm;

b) Các nguồn thu liên quan đến sử dụng đường bộ và các nguồn thu khác theo quy định của pháp luật.

3. Chính phủ quy định cụ thể việc lập, quản lý và sử dụng quỹ bảo trì đường bộ ở trung ương và địa phương.

### **Điều 50. Xây dựng đoạn đường giao nhau cùng mức giữa đường bộ với đường sắt**

Việc xây dựng đoạn đường giao nhau cùng mức giữa đường bộ với đường sắt phải được cơ quan nhà nước có thẩm quyền cho phép; có thiết kế bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật và điều kiện an toàn giao thông được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

### **Điều 51. Bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ, trạm kiểm tra tải trọng xe, trạm thu phí đường bộ**

1. Trong đô thị, khi xây dựng trụ sở cơ quan, trường học, bệnh viện, trung tâm thương mại - dịch vụ, văn hóa và khu dân cư phải xây dựng đủ nơi đỗ xe phù hợp với quy mô của công trình.

2. Bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ phải xây dựng theo quy hoạch đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt, bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật.

3. Trạm thu phí là nơi thực hiện việc thu phí phương tiện tham gia giao thông đường bộ, được xây dựng theo quy hoạch hoặc dự án đầu tư được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt. Hoạt động của trạm thu phí phải bảo đảm giao thông thông suốt, an toàn.

4. Trạm kiểm tra tải trọng xe là nơi cơ quan quản lý đường bộ thực hiện việc thu thập, phân tích, đánh giá tác động của tải trọng xe, khổ giới hạn xe đến an toàn đường bộ; kiểm tra, xử lý vi phạm đối với xe quá khổ giới hạn, quá tải trọng

cho phép của đường bộ và xe bánh xích lưu hành trên đường bộ, được xây dựng theo quy hoạch do Bộ Giao thông vận tải lập, trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

Trường hợp cần thiết, để bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định thành lập trạm kiểm tra tải trọng xe tạm thời.

5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quy chuẩn kỹ thuật bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ, trạm thu phí, trạm kiểm tra tải trọng xe; quy định về tổ chức, hoạt động của trạm thu phí, trạm kiểm tra tải trọng xe.

### **Điều 52. Bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ**

1. Bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ gồm hoạt động bảo đảm an toàn và tuổi thọ của công trình đường bộ, biện pháp phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý hành vi xâm phạm kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ gồm đất của đường bộ, hành lang an toàn đường bộ, phần trên không, phần dưới mặt đất, phần dưới mặt nước có liên quan đến an toàn công trình và an toàn giao thông đường bộ.

2. Tổ chức, cá nhân được phép xây dựng, cải tạo, mở rộng, bảo trì công trình và tiến hành hoạt động khác trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ phải thực hiện theo quy định của pháp luật.

3. Đơn vị quản lý công trình đường bộ có trách nhiệm bảo đảm an toàn kỹ thuật của công trình, liên đới chịu trách nhiệm đối với tai nạn giao thông xảy ra do chất lượng quản lý, bảo trì công trình; trường hợp phát hiện công trình bị hư hỏng hoặc có nguy cơ gây mất an toàn giao thông thì phải xử lý, sửa chữa kịp thời, có biện pháp phòng, chống

và khắc phục kịp thời hậu quả do thiên tai gây ra đối với công trình đường bộ.

4. Trách nhiệm bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ quy định như sau:

a) Bộ Giao thông vận tải tổ chức và hướng dẫn thực hiện việc bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; kiểm tra, thanh tra việc thực hiện các quy định của pháp luật về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;

b) Bộ Công an chỉ đạo, hướng dẫn lực lượng công an kiểm tra, xử lý vi phạm pháp luật về bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo thẩm quyền;

c) Ủy ban nhân dân các cấp tổ chức bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trong phạm vi địa phương; bảo vệ hành lang an toàn giao thông đường bộ theo quy định của pháp luật;

d) Bộ, cơ quan ngang bộ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;

đ) Chính phủ quy định việc phối hợp giữa các bộ, cơ quan ngang bộ, Ủy ban nhân dân về bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

5. Người nào phát hiện công trình đường bộ bị hư hỏng hoặc bị xâm hại, hành lang an toàn đường bộ bị lấn chiếm phải kịp thời báo cho Ủy ban nhân dân, cơ quan quản lý đường bộ hoặc cơ quan công an nơi gần nhất để xử lý; trường hợp cần thiết có biện pháp báo hiệu ngay cho người tham gia giao thông biết. Khi nhận được tin báo, cơ quan có trách nhiệm phải nhanh chóng thực hiện các biện pháp khắc phục để bảo đảm giao thông thông suốt, an toàn.

## **Chương IV - Phương tiện tham gia giao thông đường bộ**

### **Điều 53. Điều kiện tham gia giao thông của xe cơ giới**

1. Xe ô tô đúng kiểu loại được phép tham gia giao thông phải bảo đảm các quy định về chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường sau đây:

a) Có đủ hệ thống hãm có hiệu lực;

b) Có hệ thống chuyển hướng có hiệu lực;

c) Tay lái của xe ô tô ở bên trái của xe; trường hợp xe ô tô của người nước ngoài đăng ký tại nước ngoài có tay lái ở bên phải tham gia giao thông tại Việt Nam thực hiện theo quy định của Chính phủ;

d) Có đủ đèn chiếu sáng gần và xa, đèn soi biển số, đèn báo hãm, đèn tín hiệu;

đ) Có bánh lốp đúng kích cỡ và đúng tiêu chuẩn kỹ thuật của từng loại xe;

e) Có đủ gương chiếu hậu và các trang bị, thiết bị khác bảo đảm tầm nhìn cho người điều khiển;

g) Kính chắn gió, kính cửa là loại kính an toàn;

h) Có còi với âm lượng đúng quy chuẩn kỹ thuật;

i) Có đủ bộ phận giảm thanh, giảm khối và các trang bị, thiết bị khác bảo đảm khí thải, tiếng ồn theo quy chuẩn môi trường;

k) Các kết cấu phải đủ độ bền và bảo đảm tính năng vận hành ổn định.

2. Xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy đúng kiểu loại được phép tham gia giao thông phải bảo đảm các quy định về chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường quy định tại các điểm a, b, d, đ, e, h, i và k khoản 1 Điều này.

3. Xe cơ giới phải đăng ký và gắn biển số do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp.

4. Chính phủ quy định niên hạn sử dụng đối với xe cơ giới.

5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới được phép tham gia giao thông, trừ xe cơ giới của quân đội, công an sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh.

#### **Điều 54. Cấp, thu hồi đăng ký và biển số xe cơ giới**

1. Xe cơ giới có nguồn gốc hợp pháp, bảo đảm tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định của Luật này được cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp đăng ký và biển số.

2. Bộ trưởng Bộ Công an quy định và tổ chức cấp, thu hồi đăng ký, biển số các loại xe cơ giới; Bộ trưởng Bộ Quốc phòng quy định và tổ chức cấp, thu hồi đăng ký, biển số các loại xe cơ giới của quân đội sử dụng vào mục đích quốc phòng.

#### **Điều 55. Bảo đảm quy định về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới tham gia giao thông đường bộ**

1. Việc sản xuất, lắp ráp, cải tạo, sửa chữa, bảo dưỡng và nhập khẩu xe cơ giới tham gia giao thông đường bộ phải tuân theo quy định về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường. Không được cải tạo các xe ô tô khác thành xe ô tô chở khách.

2. Chủ phương tiện không được tự thay đổi kết cấu, tổng thành, hệ thống của xe không đúng với thiết kế của nhà chế tạo hoặc thiết kế cải tạo đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt.

3. Xe ô tô và rơ moóc, sơ mi rơ moóc được kéo bởi xe ô tô tham gia giao thông đường bộ phải được kiểm tra định

kỳ về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường (sau đây gọi là kiểm định).

4. Người đứng đầu cơ sở đăng kiểm và người trực tiếp thực hiện việc kiểm định phải chịu trách nhiệm về việc xác nhận kết quả kiểm định.

5. Chủ phương tiện, người lái xe ô tô chịu trách nhiệm duy trì tình trạng an toàn kỹ thuật của phương tiện theo tiêu chuẩn quy định khi tham gia giao thông đường bộ giữa hai kỳ kiểm định.

6. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định điều kiện, tiêu chuẩn và cấp giấy phép cho cơ sở đăng kiểm xe cơ giới; quy định và tổ chức thực hiện kiểm định xe cơ giới. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định và tổ chức kiểm định xe cơ giới của quân đội, công an sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh.

#### **Điều 56. Điều kiện tham gia giao thông của xe thô sơ**

1. Khi tham gia giao thông, xe thô sơ phải bảo đảm điều kiện an toàn giao thông đường bộ.

2. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định cụ thể điều kiện, phạm vi hoạt động của xe thô sơ tại địa phương mình.

#### **Điều 57. Điều kiện tham gia giao thông của xe máy chuyên dùng**

1. Bảo đảm các quy định về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường sau đây:

- a) Có đủ hệ thống hãm có hiệu lực;
- b) Có hệ thống chuyển hướng có hiệu lực;
- c) Có đèn chiếu sáng;
- d) Bảo đảm tầm nhìn cho người điều khiển;
- đ) Các bộ phận chuyên dùng phải lắp đặt đúng vị trí, chắc chắn, bảo đảm an toàn khi di chuyển;
- e) Bảo đảm khí thải, tiếng ồn theo quy chuẩn môi trường.

2. Có đăng ký và gắn biển số do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp.



3. Hoạt động trong phạm vi quy định, bảo đảm an toàn cho người, phương tiện và công trình đường bộ khi di chuyển.

4. Việc sản xuất, lắp ráp, cải tạo, sửa chữa và nhập khẩu xe máy chuyên dùng phải tuân theo quy định về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.

5. Chủ phương tiện và người điều khiển xe máy chuyên dùng chịu trách nhiệm duy trì tình trạng an toàn kỹ thuật và kiểm định theo quy định đối với xe

máy chuyên dùng khi tham gia giao thông đường bộ.

6. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, cấp, thu hồi đăng ký, biển số; quy định danh mục xe máy chuyên dùng phải kiểm định và tổ chức việc kiểm định; Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định và tổ chức việc cấp, thu hồi đăng ký, biển số và kiểm định xe máy chuyên dùng của quân đội, công an sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh.

## **Chương V - Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ**

### **Điều 58. Điều kiện của người lái xe tham gia giao thông**

1. Người lái xe tham gia giao thông phải đủ độ tuổi, sức khỏe quy định tại Điều 60 của Luật này và có giấy phép lái xe phù hợp với loại xe được phép điều khiển do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp.

Người tập lái xe ô tô khi tham gia giao thông phải thực hành trên xe tập lái và có giáo viên bảo trợ tay lái.

2. Người lái xe khi điều khiển phương tiện phải mang theo các giấy tờ sau:

- a) Đăng ký xe;
- b) Giấy phép lái xe đối với người điều khiển xe cơ giới quy định tại Điều 59 của Luật này;
- c) Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới quy định tại Điều 55 của Luật này;
- d) Giấy chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

### **Điều 59. Giấy phép lái xe**

1. Căn cứ vào kiểu loại, công suất động cơ, tải trọng và công dụng của xe cơ giới, giấy phép lái xe được phân thành

giấy phép lái xe không thời hạn và giấy phép lái xe có thời hạn.

2. Giấy phép lái xe không thời hạn bao gồm các hạng sau đây:

a) Hạng A1 cấp cho người lái xe mô tô hai bánh có dung tích xi-lanh từ 50 cm<sup>3</sup> đến dưới 175 cm<sup>3</sup>;

b) Hạng A2 cấp cho người lái xe mô tô hai bánh có dung tích xi-lanh từ 175 cm<sup>3</sup> trở lên và các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng A1;

c) Hạng A3 cấp cho người lái xe mô tô ba bánh, các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng A1 và các xe tương tự.

3. Người khuyết tật điều khiển xe mô tô ba bánh dùng cho người khuyết tật được cấp giấy phép lái xe hạng A1.

4. Giấy phép lái xe có thời hạn gồm các hạng sau đây:

a) Hạng A4 cấp cho người lái máy kéo có trọng tải đến 1.000 kg;

b) Hạng B1 cấp cho người không hành nghề lái xe điều khiển xe ô tô chở người đến 9 chỗ ngồi; xe ô tô tải, máy kéo có trọng tải dưới 3.500 kg;

c) Hạng B2 cấp cho người hành nghề lái xe điều khiển xe ô tô chở người

đến 9 chỗ ngồi; xe ô tô tải, máy kéo có trọng tải dưới 3.500 kg;

d) Hạng C cấp cho người lái xe ô tô tải, máy kéo có trọng tải từ 3.500 kg trở lên và các loại xe quy định cho các giấy phép lái xe hạng B1, B2;

đ) Hạng D cấp cho người lái xe ô tô chở người từ 10 đến 30 chỗ ngồi và các loại xe quy định cho các giấy phép lái xe hạng B1, B2, C;

e) Hạng E cấp cho người lái xe ô tô chở người trên 30 chỗ ngồi và các loại xe quy định cho các giấy phép lái xe hạng B1, B2, C, D;

g) Giấy phép lái xe hạng FB2, FD, FE cấp cho người lái xe đã có giấy phép lái xe hạng B2, D, E để lái các loại xe quy định cho các giấy phép lái xe hạng này khi kéo rơ moóc hoặc xe ô tô chở khách nối toa; hạng FC cấp cho người lái xe đã có giấy phép lái xe hạng C để lái các loại xe quy định cho hạng C khi kéo rơ moóc, đầu kéo kéo sơ mi rơ moóc.

5. Giấy phép lái xe có giá trị sử dụng trong phạm vi lãnh thổ Việt Nam và lãnh thổ của nước hoặc vùng lãnh thổ mà Việt Nam ký cam kết công nhận giấy phép lái xe của nhau.

#### **Điều 60. Tuổi, sức khỏe của người lái xe**

1. Độ tuổi của người lái xe quy định như sau:

a) Người đủ 16 tuổi trở lên được lái xe gắn máy có dung tích xi-lanh dưới 50 cm<sup>3</sup>;

b) Người đủ 18 tuổi trở lên được lái xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh có dung tích xi-lanh từ 50 cm<sup>3</sup> trở lên và các loại xe có kết cấu tương tự; xe ô tô tải, máy kéo có trọng tải dưới 3.500 kg; xe ô tô chở người đến 9 chỗ ngồi;

c) Người đủ 21 tuổi trở lên được lái xe ô tô tải, máy kéo có trọng tải từ

3.500 kg trở lên; lái xe hạng B2 kéo rơ moóc (FB2);

d) Người đủ 24 tuổi trở lên được lái xe ô tô chở người từ 10 đến 30 chỗ ngồi; lái xe hạng C kéo rơ moóc, sơ mi rơ moóc (FC);

đ) Người đủ 27 tuổi trở lên được lái xe ô tô chở người trên 30 chỗ ngồi; lái xe hạng D kéo rơ moóc (FD);

e) Tuổi tối đa của người lái xe ô tô chở người trên 30 chỗ ngồi là 50 tuổi đối với nữ và 55 tuổi đối với nam.

2. Người lái xe phải có sức khỏe phù hợp với loại xe, công dụng của xe. Bộ trưởng Bộ Y tế chủ trì, phối hợp với Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tiêu chuẩn sức khỏe của người lái xe, việc khám sức khỏe định kỳ đối với người lái xe ô tô và quy định về cơ sở y tế khám sức khỏe của người lái xe.

#### **Điều 61. Đào tạo lái xe, sát hạch để cấp giấy phép lái xe**

1. Cơ sở đào tạo lái xe là loại hình cơ sở dạy nghề, phải có đủ điều kiện về lớp học, sân tập lái, xe tập lái, đội ngũ giáo viên, giáo trình, giáo án và phải được giấy cấp phép theo quy định.

2. Cơ sở đào tạo lái xe phải thực hiện đúng nội dung và chương trình quy định cho từng loại, hạng giấy phép lái xe.

3. Người có nhu cầu được cấp giấy phép lái xe hạng A1, A2, A3, A4, B1 phải được đào tạo. Người có nhu cầu được cấp giấy phép lái xe hạng B2, C, D, E và các giấy phép lái xe hạng F phải được đào tạo tập trung tại cơ sở đào tạo.

4. Việc đào tạo để nâng hạng giấy phép lái xe thực hiện cho những trường hợp sau đây:

a) Nâng hạng giấy phép lái xe từ hạng B1 lên hạng B2;

b) Nâng hạng giấy phép lái xe từ hạng B2 lên hạng C hoặc lên hạng D;

c) Nâng hạng giấy phép lái xe từ hạng C lên hạng D hoặc lên hạng E;

d) Nâng hạng giấy phép lái xe từ hạng D lên hạng E;

đ) Nâng hạng giấy phép lái xe từ các hạng B2, C, D, E lên các hạng giấy phép lái các xe tương ứng có kéo rơ moóc, sơ mi rơ moóc.

5. Người có nhu cầu được đào tạo nâng hạng giấy phép lái xe theo quy định tại khoản 4 Điều này còn phải có đủ thời gian và số ki-lô-mét lái xe an toàn quy định cho từng hạng giấy phép lái xe; người có nhu cầu được đào tạo nâng hạng giấy phép lái xe lên hạng D, E tối thiểu phải có trình độ văn hóa trung học cơ sở.

6. Việc đào tạo lái xe ô tô chở người từ 10 chỗ ngồi trở lên và lái xe kéo rơ moóc chỉ được thực hiện bằng hình thức đào tạo nâng hạng với các điều kiện quy định tại khoản 4 và khoản 5 Điều này.

7. Việc sát hạch để cấp giấy phép lái xe ô tô phải thực hiện tại các trung tâm sát hạch lái xe. Các trung tâm sát hạch lái xe phải được xây dựng theo quy hoạch, có đủ cơ sở vật chất - kỹ thuật đáp ứng yêu cầu sát hạch lái xe theo quy định.

8. Người sát hạch lái xe phải có thẻ sát hạch viên theo quy định và phải chịu trách nhiệm về kết quả sát hạch của mình.

9. Người đã qua đào tạo và đạt kết quả kỳ sát hạch được cấp giấy phép lái xe đúng hạng đã trúng tuyển.

Trường hợp giấy phép lái xe có thời hạn, trước khi hết thời hạn sử dụng người lái xe phải khám sức khỏe và làm các thủ tục theo quy định để được đổi giấy phép lái xe.

10. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định điều kiện, tiêu chuẩn và cấp giấy phép cho cơ sở đào tạo; quy định hình thức, nội dung, chương trình đào tạo; sát hạch và cấp, đổi, thu hồi giấy phép lái xe; Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định về cơ sở đào tạo, tổ chức đào tạo, sát hạch và cấp, đổi, thu hồi giấy phép lái xe cho lực lượng quân đội, công an làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh.

### **Điều 62. Điều kiện của người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông**

1. Người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông phải đủ độ tuổi, sức khỏe phù hợp với ngành nghề lao động và có chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ, bằng hoặc chứng chỉ điều khiển xe máy chuyên dùng do cơ sở đào tạo người điều khiển xe máy chuyên dùng cấp.

2. Người điều khiển xe máy chuyên dùng khi tham gia giao thông phải mang theo các giấy tờ sau đây:

a) Đăng ký xe;

b) Chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ, bằng hoặc chứng chỉ điều khiển xe máy chuyên dùng;

c) Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe máy chuyên dùng quy định tại Điều 57 của Luật này.

### **Điều 63. Điều kiện của người điều khiển xe thô sơ tham gia giao thông**

1. Có sức khỏe bảo đảm điều khiển xe an toàn.

2. Hiểu biết quy tắc giao thông đường bộ.

## **Chương VI - Vận tải đường bộ**

### **I. HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ**

#### **Điều 64. Hoạt động vận tải đường bộ**

1. Hoạt động vận tải đường bộ gồm hoạt động vận tải không kinh doanh và hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ. Kinh doanh vận tải đường bộ là ngành nghề kinh doanh có điều kiện theo quy định của pháp luật.

2. Kinh doanh vận tải đường bộ gồm kinh doanh vận tải hành khách, kinh doanh vận tải hàng hóa.

3. Hoạt động vận tải đường bộ phải phù hợp với quy hoạch giao thông vận tải đường bộ và mạng lưới tuyến vận tải.

#### **Điều 65. Thời gian làm việc của người lái xe ô tô**

1. Thời gian làm việc của người lái xe ô tô không được quá 10 giờ trong một ngày và không được lái xe liên tục quá 4 giờ.

2. Người vận tải và người lái xe ô tô chịu trách nhiệm thực hiện quy định tại khoản 1 Điều này.

#### **Điều 66. Kinh doanh vận tải bằng xe ô tô**

1. Kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô bao gồm:

a) Kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định có xác định bến đi, bến đến với lịch trình, hành trình nhất định;

b) Kinh doanh vận tải hành khách bằng xe buýt theo tuyến cố định có các điểm dừng đón, trả khách và xe chạy theo biểu đồ vận hành với cự ly, phạm vi hoạt động nhất định;

c) Kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi có lịch trình và hành trình theo yêu cầu của hành khách; cước tính theo đồng hồ tính tiền;

d) Kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng không theo tuyến cố định được thực hiện theo hợp đồng vận tải;

đ) Kinh doanh vận tải khách du lịch theo tuyến, chương trình và địa điểm du lịch.

2. Kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô bao gồm:

a) Kinh doanh vận tải hàng hóa thông thường;

b) Kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe taxi tải;

c) Kinh doanh vận tải hàng hóa siêu trường, siêu trọng;

d) Kinh doanh vận tải hàng nguy hiểm.

3. Chính phủ quy định cụ thể về kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.

#### **Điều 67. Điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô**

1. Doanh nghiệp, hợp tác xã, hộ kinh doanh hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô phải có đủ các điều kiện sau đây:

a) Đăng ký kinh doanh vận tải bằng xe ô tô theo quy định của pháp luật;

b) Bảo đảm số lượng, chất lượng và niên hạn sử dụng của phương tiện phù hợp với hình thức kinh doanh; phương tiện kinh doanh vận tải phải gắn thiết bị giám sát hành trình của xe theo quy định của Chính phủ;

c) Bảo đảm số lượng lái xe, nhân viên phục vụ trên xe phù hợp với phương án kinh doanh và phải có hợp đồng lao

động bằng văn bản; nhân viên phục vụ trên xe phải được tập huấn nghiệp vụ kinh doanh vận tải, an toàn giao thông; không được sử dụng người lái xe đang trong thời kỳ bị cấm hành nghề theo quy định của pháp luật;

d) Người trực tiếp điều hành hoạt động vận tải của doanh nghiệp, hợp tác xã phải có trình độ chuyên môn về vận tải;

đ) Có nơi đỗ xe phù hợp với quy mô của doanh nghiệp, hợp tác xã, hộ kinh doanh, bảo đảm yêu cầu về trật tự, an toàn, phòng, chống cháy nổ và vệ sinh môi trường.

2. Chỉ các doanh nghiệp, hợp tác xã mới được kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định, kinh doanh vận tải hành khách bằng xe buýt, bằng xe taxi và phải có đủ các điều kiện sau đây:

a) Các điều kiện quy định tại khoản 1 Điều này;

b) Có bộ phận quản lý các điều kiện về an toàn giao thông;

c) Đăng ký tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ vận tải hành khách với cơ quan có thẩm quyền và phải niêm yết công khai.

3. Chỉ các doanh nghiệp, hợp tác xã mới được kinh doanh vận tải hàng hóa bằng công-ten-nơ và phải có đủ các điều kiện quy định tại khoản 1, điểm b khoản 2 Điều này.

4. Chính phủ quy định cụ thể điều kiện và việc cấp giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.

#### **Điều 68. Vận tải hành khách bằng xe ô tô**

1. Người vận tải, người lái xe khách phải chấp hành các quy định sau đây:

a) Đón, trả hành khách đúng nơi quy định;

b) Không chở hành khách trên mui, trong khoang chở hành lý hoặc để hành khách đu, bám bên ngoài xe;

c) Không chở hàng nguy hiểm, hàng có mùi hôi thối hoặc động vật, hàng hóa khác có ảnh hưởng đến sức khỏe của hành khách;

d) Không chở hành khách, hành lý, hàng hóa vượt quá trọng tải, số người theo quy định;

e) Không để hàng hóa trong khoang chở hành khách; có biện pháp giữ gìn vệ sinh trong xe.

2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức và quản lý hoạt động vận tải hành khách bằng xe ô tô.

#### **Điều 69. Quyền và nghĩa vụ của người kinh doanh vận tải hành khách**

1. Người kinh doanh vận tải hành khách có các quyền sau đây:

a) Thu cước, phí vận tải;

b) Từ chối vận chuyển trước khi phương tiện rời bến xe, rời vị trí đón, trả hành khách theo hợp đồng vận chuyển những người đã có vé hoặc người trong danh sách hợp đồng có hành vi gây rối trật tự công cộng, gây cản trở công việc của người kinh doanh vận tải, ảnh hưởng đến sức khỏe, tài sản của người khác, gian lận vé hoặc hành khách đang bị dịch bệnh nguy hiểm.

2. Người kinh doanh vận tải hành khách có các nghĩa vụ sau đây:

a) Thực hiện đầy đủ các cam kết về chất lượng vận tải, hợp đồng vận tải;

b) Mua bảo hiểm cho hành khách; phí bảo hiểm được tính vào giá vé hành khách;

c) Giao vé, chứng từ thu cước, phí vận tải cho hành khách;

d) Bồi thường thiệt hại do người làm công, người đại diện gây ra trong khi thực hiện công việc được người kinh doanh vận tải giao;

đ) Chịu trách nhiệm về hậu quả mà người làm công, người đại diện gây ra do thực hiện yêu cầu của người kinh doanh vận tải trái quy định của Luật này.

3. Bộ trưởng Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về vé và chứng từ thu cước, phí vận tải hành khách.

#### **Điều 70. Trách nhiệm của người lái xe và nhân viên phục vụ trên xe ô tô vận tải hành khách**

1. Kiểm tra các điều kiện bảo đảm an toàn của xe trước khi khởi hành.

2. Có thái độ văn minh, lịch sự, hướng dẫn hành khách ngồi đúng nơi quy định.

3. Kiểm tra việc sắp xếp, chằng buộc hành lý, hàng hóa bảo đảm an toàn.

4. Có biện pháp bảo vệ tính mạng, sức khỏe, tài sản của hành khách đi xe, giữ gìn trật tự, vệ sinh trong xe.

5. Đóng cửa lên xuống của xe trước và trong khi xe chạy.

#### **Điều 71. Quyền và nghĩa vụ của hành khách**

1. Hành khách có các quyền sau đây:

a) Được vận chuyển theo đúng hợp đồng vận tải, cam kết của người kinh doanh vận tải về chất lượng vận tải;

b) Được miễn cước hành lý với trọng lượng không quá 20 kg và với kích thước phù hợp với thiết kế của xe;

c) Được từ chối chuyển đi trước khi phương tiện khởi hành và được trả lại tiền vé theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

2. Hành khách có các nghĩa vụ sau đây:

a) Mua vé và trả cước, phí vận tải hành lý mang theo quá mức quy định;

b) Có mặt tại nơi xuất phát đúng thời gian đã thỏa thuận; chấp hành quy định về vận chuyển; thực hiện đúng hướng dẫn của lái xe, nhân viên phục vụ trên xe về các quy định bảo đảm trật tự, an toàn giao thông;

c) Không mang theo hành lý, hàng hóa mà pháp luật cấm lưu thông.

#### **Điều 72. Vận tải hàng hóa bằng xe ô tô**

1. Việc vận chuyển hàng hóa bằng xe ô tô phải chấp hành các quy định sau đây:

a) Hàng vận chuyển trên xe phải được xếp đặt gọn gàng và chằng buộc chắc chắn;

b) Khi vận chuyển hàng rời phải che đậy, không để rơi vãi.

2. Không được thực hiện các hành vi sau đây:

a) Chở hàng vượt quá trọng tải thiết kế và quá kích thước giới hạn cho phép của xe;

b) Chở người trong thùng xe, trừ trường hợp quy định tại khoản 1 Điều 21 của Luật này.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức và quản lý hoạt động vận tải hàng hóa bằng xe ô tô.

#### **Điều 73. Quyền và nghĩa vụ của người kinh doanh vận tải hàng hóa**

1. Người kinh doanh vận tải hàng hóa có các quyền sau đây:

a) Yêu cầu người thuê vận tải cung cấp thông tin cần thiết về hàng hóa để ghi vào giấy vận chuyển và có quyền kiểm tra tính xác thực của thông tin đó;

b) Yêu cầu người thuê vận tải thanh toán đủ cước, phí vận tải và chi phí phát sinh; yêu cầu người thuê vận tải bồi thường thiệt hại do vi phạm thỏa thuận trong hợp đồng;

c) Từ chối vận chuyển nếu người thuê vận tải không giao hàng hóa theo thỏa thuận trong hợp đồng;

d) Yêu cầu giám định hàng hóa khi cần thiết.

2. Người kinh doanh vận tải hàng hóa có các nghĩa vụ sau đây:

a) Cung cấp phương tiện đúng loại, thời gian, địa điểm và giao hàng hóa cho người nhận hàng theo thỏa thuận trong hợp đồng;

b) Hướng dẫn xếp, dỡ hàng hóa trên phương tiện;

c) Bồi thường thiệt hại cho người thuê vận tải do mất mát, hư hỏng hàng hóa xảy ra trong quá trình vận tải từ lúc nhận hàng đến lúc giao hàng, trừ trường hợp miễn bồi thường thiệt hại theo quy định của pháp luật;

d) Bồi thường thiệt hại do người làm công, người đại diện gây ra trong khi thực hiện công việc được người kinh doanh vận tải giao;

đ) Chịu trách nhiệm về hậu quả mà người làm công, người đại diện gây ra do thực hiện yêu cầu của người kinh doanh vận tải trái quy định của Luật này.

3. Chính phủ quy định giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải hàng hóa.

#### **Điều 74. Quyền và nghĩa vụ của người thuê vận tải hàng hóa**

1. Người thuê vận tải hàng hóa có các quyền sau đây:

a) Từ chối xếp hàng hóa lên phương tiện mà phương tiện đó không đúng thỏa thuận trong hợp đồng;

b) Yêu cầu người kinh doanh vận tải giao hàng đúng thời gian, địa điểm đã thỏa thuận trong hợp đồng;

c) Yêu cầu người kinh doanh vận tải bồi thường thiệt hại theo quy định của pháp luật.

2. Người thuê vận tải hàng hóa có các nghĩa vụ sau đây:

a) Chuẩn bị đầy đủ giấy tờ hợp pháp về hàng hóa trước khi giao hàng hóa cho người kinh doanh vận tải; đóng gói hàng hóa đúng quy cách, ghi ký hiệu, mã hiệu hàng hóa đầy đủ, rõ ràng; giao hàng hóa cho người kinh doanh vận tải đúng thời gian, địa điểm và nội dung khác ghi trong giấy gửi hàng;

b) Thanh toán đủ cước, phí vận tải và chi phí phát sinh cho người kinh doanh vận tải hàng hóa;

c) Cử người áp tải hàng hóa trong quá trình vận tải đối với loại hàng hóa bắt buộc phải có người áp tải.

#### **Điều 75. Quyền và nghĩa vụ của người nhận hàng**

1. Người nhận hàng có các quyền sau đây:

a) Nhận và kiểm tra hàng hóa nhận được theo giấy vận chuyển hoặc chứng từ tương đương khác;

b) Yêu cầu người kinh doanh vận tải thanh toán chi phí phát sinh do giao hàng chậm;

c) Yêu cầu hoặc thông báo cho người thuê vận tải để yêu cầu người kinh doanh vận tải bồi thường thiệt hại do mất mát, hư hỏng hàng hóa;

d) Yêu cầu giám định hàng hóa khi cần thiết.

2. Người nhận hàng có các nghĩa vụ sau đây:

a) Nhận hàng hóa đúng thời gian, địa điểm đã thỏa thuận; xuất trình giấy

vận chuyển và giấy tờ tùy thân cho người kinh doanh vận tải trước khi nhận hàng hóa;

b) Thanh toán chi phí phát sinh do nhận hàng chậm.

### **Điều 76. Vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng**

1. Hàng siêu trường, siêu trọng là hàng có kích thước hoặc trọng lượng vượt quá giới hạn quy định nhưng không thể tháo rời ra được.

2. Việc vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng phải sử dụng xe vận tải phù hợp với loại hàng và phải có giấy phép sử dụng đường bộ do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp.

3. Xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng phải chạy với tốc độ quy định trong giấy phép và phải có báo hiệu kích thước của hàng, trường hợp cần thiết phải bố trí người chỉ dẫn giao thông để bảo đảm an toàn giao thông.

4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể về vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng.

### **Điều 77. Vận chuyển động vật sống**

1. Tùy theo loại động vật sống, người kinh doanh vận tải yêu cầu người thuê vận tải bố trí người áp tải để chăm sóc trong quá trình vận tải.

2. Người thuê vận tải chịu trách nhiệm về việc xếp, dỡ động vật sống theo hướng dẫn của người kinh doanh vận tải; trường hợp người thuê vận tải không thực hiện được thì phải trả cước, phí xếp, dỡ cho người kinh doanh vận tải.

3. Việc vận chuyển động vật sống trên đường phải tuân theo quy định của pháp luật về vệ sinh, phòng dịch và bảo vệ môi trường.

### **Điều 78. Vận chuyển hàng nguy hiểm**

1. Xe vận chuyển hàng nguy hiểm phải có giấy phép do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp.

2. Xe vận chuyển hàng nguy hiểm không được dừng, đỗ ở nơi đông người, những nơi dễ xảy ra nguy hiểm.

3. Chính phủ quy định Danh mục hàng nguy hiểm, vận chuyển hàng nguy hiểm và thẩm quyền cấp giấy phép vận chuyển hàng nguy hiểm.

### **Điều 79. Hoạt động vận tải đường bộ trong đô thị**

1. Xe buýt phải chạy đúng tuyến, đúng lịch trình và dừng, đỗ đúng nơi quy định.

2. Người lái xe taxi khách, xe taxi tải đón, trả hành khách, hàng hóa theo thỏa thuận giữa hành khách, chủ hàng và người lái xe nhưng phải chấp hành các quy định về bảo đảm an toàn giao thông.

3. Xe chờ hàng phải hoạt động theo đúng tuyến, phạm vi và thời gian quy định đối với từng loại xe.

4. Xe vệ sinh môi trường, xe ô tô chở phế thải, vật liệu rời phải được che phủ kín không để rơi, vãi trên đường phố; trường hợp để rơi, vãi thì người vận tải phải chịu trách nhiệm thu dọn ngay.

5. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định cụ thể về hoạt động vận tải đường bộ trong đô thị và tỷ lệ phương tiện vận tải hành khách đáp ứng nhu cầu đi lại của người khuyết tật.

### **Điều 80. Vận chuyển hành khách, hàng hóa bằng xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh và các loại xe tương tự**

1. Việc sử dụng xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh và các loại xe tương tự để vận



chuyên hành khách, hàng hóa phải theo đúng quy định về trật tự, an toàn giao thông.

2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc thực hiện khoản 1 Điều này.

3. Căn cứ quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định cụ thể việc tổ chức thực hiện tại địa phương.

#### **Điều 81. Vận tải đa phương thức**

1. Vận tải đa phương thức quy định trong Luật này là việc vận chuyển hàng hóa từ địa điểm nhận hàng đến địa điểm trả hàng cho người nhận hàng bằng ít nhất hai phương thức vận tải, trong đó có phương thức vận tải bằng đường bộ trên cơ sở một hợp đồng vận tải đa phương thức.

2. Chính phủ quy định cụ thể về vận tải đa phương thức.

## **II. DỊCH VỤ HỖ TRỢ VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ**

#### **Điều 82. Dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ**

1. Dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ gồm dịch vụ tại bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ, đại lý vận tải, đại lý bán vé, dịch vụ thu gom hàng, dịch vụ chuyển tải, dịch vụ kho hàng, dịch vụ cứu hộ vận tải đường bộ.

2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể về dịch vụ hỗ trợ vận

tải đường bộ.

#### **Điều 83. Tổ chức hoạt động của bến xe ô tô, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ**

1. Hoạt động của bến xe ô tô khách, bến xe ô tô hàng, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ phải bảo đảm trật tự, an toàn, vệ sinh môi trường, phòng, chống cháy nổ và chịu sự quản lý của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền ở địa phương.

2. Doanh nghiệp, hợp tác xã khai thác bến xe ô tô khách có quyền, nghĩa vụ sắp xếp nơi bán vé hoặc tổ chức bán vé cho hành khách theo hợp đồng với người kinh doanh vận tải; sắp xếp xe ô tô có đủ điều kiện kinh doanh vận tải vào bến đón, trả khách đúng tuyến.

3. Doanh nghiệp, hợp tác xã khai thác bến xe ô tô hàng có quyền, nghĩa vụ sắp xếp xe ô tô vào bến xếp dỡ hàng hóa, dịch vụ kho bãi, ký gửi, đóng gói, bảo quản hàng hóa.

4. Doanh nghiệp, hợp tác xã khai thác bãi đỗ xe có quyền, nghĩa vụ tổ chức dịch vụ trông giữ phương tiện.

5. Doanh nghiệp, hợp tác xã khai thác trạm dừng nghỉ có quyền, nghĩa vụ tổ chức dịch vụ phục vụ người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ; thực hiện công việc theo hợp đồng ủy thác với người vận tải.

6. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh căn cứ vào loại bến xe ô tô để quy định giá dịch vụ xe ra, vào bến xe ô tô

## **Chương VII - Quản lý nhà nước về giao thông đường bộ**

#### **Điều 84. Nội dung quản lý nhà nước về giao thông đường bộ**

1. Xây dựng quy hoạch, kế hoạch và chính sách phát triển giao thông đường bộ; xây dựng và chỉ đạo thực hiện

chương trình quốc gia về an toàn giao thông đường bộ.

2. Ban hành và tổ chức thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật về giao

thông đường bộ; quy chuẩn, tiêu chuẩn về giao thông đường bộ.

3. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về giao thông đường bộ.

4. Tổ chức quản lý, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

5. Đăng ký, cấp, thu hồi biển số phương tiện giao thông đường bộ; cấp, thu hồi giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện giao thông đường bộ.

6. Quản lý đào tạo, sát hạch lái xe; cấp, đổi, thu hồi giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ

7. Quản lý hoạt động vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải; tổ chức cứu nạn giao thông đường bộ.

8. Tổ chức nghiên cứu, ứng dụng khoa học và công nghệ về giao thông đường bộ; đào tạo cán bộ và công nhân kỹ thuật giao thông đường bộ.

9. Kiểm tra, thanh tra, giải quyết khiếu nại, tố cáo; xử lý vi phạm pháp luật về giao thông đường bộ.

10. Hợp tác quốc tế về giao thông đường bộ.

### **Điều 85. Trách nhiệm quản lý nhà nước về giao thông đường bộ**

1. Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về giao thông đường bộ.

2. Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về giao thông đường bộ.

3. Bộ Công an thực hiện các nhiệm vụ quản lý nhà nước về giao thông đường bộ theo quy định của Luật này và các quy định khác của pháp luật có liên quan; thực hiện các biện pháp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông; phối hợp với Bộ Giao

thông vận tải bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Bộ Công an, Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm phối hợp trong việc cung cấp số liệu đăng ký phương tiện giao thông đường bộ, dữ liệu về tai nạn giao thông và cấp, đổi, thu hồi giấy phép lái xe.

4. Bộ Quốc phòng thực hiện các nhiệm vụ quản lý nhà nước về giao thông đường bộ theo quy định của Luật này và các quy định khác của pháp luật có liên quan.

5. Bộ, cơ quan ngang bộ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải thực hiện quản lý nhà nước về giao thông đường bộ.

6. Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình tổ chức thực hiện quản lý nhà nước về giao thông đường bộ theo quy định của Luật này và các quy định khác của pháp luật có liên quan trong phạm vi địa phương.

### **Điều 86. Thanh tra đường bộ**

1. Thanh tra đường bộ thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành về giao thông đường bộ.

2. Thanh tra đường bộ có các nhiệm vụ và quyền hạn sau đây:

a) Thanh tra, phát hiện, ngăn chặn và xử phạt vi phạm hành chính trong việc chấp hành các quy định của pháp luật về bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật của công trình đường bộ; trường hợp cấp thiết, đề kịp thời ngăn chặn hậu quả có thể xảy ra đối với công trình đường bộ, được phép dùng phương tiện giao thông và yêu cầu người điều khiển phương tiện thực hiện các biện pháp để bảo vệ công trình theo

quy định của pháp luật và phải chịu trách nhiệm về quyết định đó;

b) Thanh tra, phát hiện, ngăn chặn và xử phạt vi phạm hành chính trong việc chấp hành các quy định về hoạt động vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải tại các điểm dừng xe, đỗ xe trên đường bộ, bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ, trạm kiểm tra tải trọng xe, trạm thu phí và tại cơ sở kinh doanh vận tải đường bộ;

c) Thanh tra, phát hiện, ngăn chặn và xử phạt vi phạm hành chính trong việc đào tạo, sát hạch, cấp, đổi, thu hồi giấy phép lái xe cơ giới đường bộ, hoạt động kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới. Việc thanh tra đào tạo, sát hạch, cấp, đổi, thu hồi giấy phép lái xe của lực lượng quân đội, công an do Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định;

d) Thực hiện nhiệm vụ và quyền hạn khác theo quy định của pháp luật về thanh tra.

3. Tổ chức và hoạt động của Thanh tra đường bộ thực hiện theo quy định của Luật này và pháp luật về thanh tra.

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể nhiệm vụ, quyền hạn của Thanh tra đường bộ.

### **Điều 87. Tuần tra, kiểm soát của cảnh sát giao thông đường bộ**

1. Cảnh sát giao thông đường bộ thực hiện việc tuần tra, kiểm soát để kiểm soát người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ; xử lý vi phạm pháp luật về giao thông đường bộ đối với người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ và chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định của mình; phối hợp với cơ quan quản lý đường bộ phát hiện, ngăn chặn hành vi vi phạm quy định bảo vệ công trình đường bộ và hành lang an toàn đường bộ.

2. Bộ trưởng Bộ Công an quy định cụ thể nhiệm vụ, quyền hạn, hình thức, nội dung tuần tra, kiểm soát của cảnh sát giao thông đường bộ.

3. Chính phủ quy định việc huy động các lực lượng cảnh sát khác và công an xã phối hợp với cảnh sát giao thông đường bộ tham gia tuần tra, kiểm soát trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong trường hợp cần thiết.

## **Chương VIII - Điều khoản thi hành**

### **Điều 88. Hiệu lực thi hành**

1. Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 7 năm 2009.

2. Luật này thay thế Luật giao thông đường bộ ngày 29 tháng 6 năm 2001.

### **Điều 89. Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành**

Chính phủ và cơ quan có thẩm quyền quy định chi tiết và hướng dẫn thi

hành các điều, khoản được giao trong Luật; hướng dẫn những nội dung cần thiết khác của Luật này để đáp ứng yêu cầu quản lý nhà nước.

*Luật này đã được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XII, kỳ họp thứ 4 thông qua ngày 13 tháng 11 năm 2008.*

<http://www.luatgiaothongduongbo.net>

## 2. MỘT SỐ THÔNG TƯ, NGHỊ ĐỊNH VỀ GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ NĂM 2011

### Thông tư liên tịch số 02/2011/TTLT-BCA-BGTVT

BỘ CÔNG AN - BỘ GIAO  
THÔNG VẬN TẢI

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 02/2011/TTLT-BCA-BGTVT

Hà Nội, ngày 15 tháng 04 năm 2011

#### THÔNG TƯ LIÊN TỊCH

**Quy định việc tổ chức học và kiểm tra lại Luật Giao thông đường bộ đối với người bị tước quyền sử dụng**

**Giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ**

Căn cứ Nghị định số 51/2008/NĐ-CP ngày 22/4/2008 quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ Nghị định số 77/2009/NĐ-CP ngày 15/9/2009 quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Công an;

Căn cứ Nghị định số 34/2010/NĐ-CP ngày 02/4/2010 quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ;

Bộ Công an và Bộ Giao thông vận tải thống nhất quy định việc tổ chức học và kiểm tra lại Luật Giao thông đường bộ đối với người bị tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ như sau:

#### **Điều 1. Phạm vi điều chỉnh**

Thông tư này quy định việc học và kiểm tra lại Luật Giao thông đường bộ đối với người điều khiển phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông có hành vi vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và bị tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ có thời hạn 60 ngày (sau đây viết gọn là người vi phạm).

#### **Điều 2. Đối tượng áp dụng**

Thông tư này áp dụng đối với:

1. Người vi phạm;

2. Công an các đơn vị, địa phương; cơ quan, đơn vị thuộc Bộ Giao thông vận tải.

3. Cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan trong việc tổ chức học và kiểm tra lại Luật Giao thông đường bộ cho người vi phạm.

#### **Điều 3. Cơ quan có thẩm quyền tổ chức học và kiểm tra lại Luật Giao thông đường bộ**

1. Phòng Cảnh sát giao thông, Phòng Cảnh sát giao thông đường bộ - đường sắt Công an tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương (sau đây viết gọn là Phòng Cảnh sát giao thông).

2. Công an huyện, quận, thị xã, thành phố thuộc tỉnh (sau đây viết gọn là Công an cấp huyện).

#### **Điều 4. Nội dung, hình thức, thời gian học**

##### 1. Nội dung học

a) Những quy định của Luật Giao thông đường bộ;

b) Biển báo hiệu đường bộ;

c) Tình huống giao thông trên sa hình.

##### 2. Hình thức học

Người vi phạm phải dự học tập trung tại địa điểm do cơ quan có thẩm quyền tổ chức học và kiểm tra lại Luật Giao thông đường bộ quy định (sau đây viết gọn là cơ quan tổ chức học và kiểm tra); được hướng dẫn, nghiên cứu tài liệu.

##### 3. Thời gian học

a) Đối với người điều khiển xe mô tô, các loại xe tương tự mô tô (sau đây viết gọn là xe mô tô), máy kéo có trọng tải đến 1.000kg, xe máy chuyên dùng thì thời gian học là 04 giờ (một buổi);

b) Đối với người điều khiển xe ô tô, các loại xe tương tự ô tô (sau đây viết gọn là xe ô tô), máy kéo có trọng tải trên 1.000kg thì thời gian học là 08 giờ (một ngày).

#### **Điều 5. Câu hỏi, phương pháp và thời gian kiểm tra**

##### 1. Câu hỏi kiểm tra

a) Câu hỏi để người vi phạm làm bài kiểm tra do Cục Cảnh sát giao thông đường bộ - đường sắt biên soạn lại (trên cơ sở bộ câu hỏi dùng để học và sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ do Tổng cục Đường bộ Việt Nam biên soạn và quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ). Cục Cảnh sát giao thông đường bộ -

đường sắt cung cấp bộ câu hỏi này cho các cơ quan tổ chức học và kiểm tra;

b) Cơ quan tổ chức học và kiểm tra chọn trong số các câu hỏi do Cục Cảnh sát giao thông đường bộ - đường sắt biên soạn để làm thành đề kiểm tra. Trong mỗi đề kiểm tra phải có ít nhất 01 câu hỏi về Luật Giao thông đường bộ liên quan đến hành vi vi phạm của người vi phạm;

c) Đề kiểm tra áp dụng đối với người vi phạm điều khiển xe mô tô, máy kéo có trọng tải đến 1.000kg, xe máy chuyên dùng, gồm 10 câu hỏi (05 câu hỏi về Luật Giao thông đường bộ, 03 câu hỏi về biển báo, 02 câu hỏi về sa hình);

d) Đề kiểm tra áp dụng đối với người vi phạm điều khiển xe ô tô, máy kéo có trọng tải trên 1.000kg, gồm 20 câu hỏi (10 câu hỏi về Luật Giao thông đường bộ, 06 câu hỏi về biển báo, 04 câu hỏi về sa hình).

##### 2. Phương pháp kiểm tra

a) Kiểm tra trắc nghiệm trên giấy hoặc trên máy vi tính: thủ trưởng cơ quan tổ chức học và kiểm tra quyết định việc kiểm tra trắc nghiệm trên giấy hoặc trên máy vi tính. Đối với người vi phạm là người nước ngoài, khi đến học và kiểm tra phải có người phiên dịch;

b) Kiểm tra vấn đáp: phương pháp này áp dụng đối với người vi phạm là người dân tộc thiểu số. Người được giao nhiệm vụ tiến hành kiểm tra phải đọc từng câu hỏi trong đề kiểm tra để người dự kiểm tra trả lời.

##### 3. Thời gian kiểm tra

a) Đối với người vi phạm điều khiển xe mô tô, máy kéo có trọng tải đến 1.000kg, xe máy chuyên dùng thì thời gian kiểm tra là 10 phút vào cuối buổi học. Kết quả trả lời so với đáp án mà đúng từ 08 câu hỏi trở lên thì đạt yêu cầu;

b) Đối với người vi phạm điều khiển xe ô tô, máy kéo có trọng tải trên 1.000kg thì thời gian kiểm tra là 20 phút vào cuối ngày học. Kết quả trả lời so với đáp án mà đúng từ 16 câu hỏi trở lên thì đạt yêu cầu.

4. Kết quả học và kiểm tra của người vi phạm phải được lập thành biên bản.

#### **Điều 6. Quyền hạn và nghĩa vụ của người vi phạm**

1. Nhận được quyết định xử phạt vi phạm hành chính (sau đây viết gọn là quyết định xử phạt) phải đăng ký nơi học và kiểm tra lại Luật Giao thông đường bộ tại Phòng Cảnh sát giao thông hoặc Công an cấp huyện nơi hành vi vi phạm bị phát hiện hoặc nơi người vi phạm cư trú. Khi đến đăng ký học và kiểm tra phải mang theo quyết định xử phạt đến để đăng ký.

2. Dự học và kiểm tra tại nơi đã đăng ký theo chương trình, thời gian do cơ quan tổ chức học và kiểm tra sắp xếp. Khi đến dự học và kiểm tra phải mang theo Giấy chứng minh nhân dân hoặc giấy tờ tùy thân khác có ảnh để đối chiếu. Trường hợp không thể đến học và kiểm tra đúng lịch học thì phải có lý do chính đáng (có xác nhận của chính quyền địa phương, cơ quan công tác...) và phải báo cho cơ quan đã đăng ký học và kiểm tra biết trước khi học ít nhất một ngày; đồng thời, phải đăng ký lại thời gian học và kiểm tra.

3. Được cấp giấy chứng nhận kết quả học và kiểm tra lại Luật Giao thông đường bộ khi kết quả kiểm tra đạt yêu cầu; nếu kết quả kiểm tra không đạt yêu cầu thì phải dự kiểm tra lại (không phải học lại) cho đến khi đạt yêu cầu.

Trường hợp người vi phạm đã nhận giấy chứng nhận kết quả học và kiểm tra lại Luật Giao thông đường bộ,

nhưng làm thất lạc, hư hỏng, rách nát không còn giá trị sử dụng thì phải làm đơn đề nghị cơ quan đã tổ chức học và kiểm tra cấp lại.

4. Xuất trình giấy chứng nhận kết quả học và kiểm tra lại Luật Giao thông đường bộ khi làm thủ tục nhận lại Giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ.

#### **Điều 7. Trách nhiệm của cơ quan, người có thẩm quyền ra quyết định xử phạt tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ**

1. Hướng dẫn người vi phạm đăng ký học và kiểm tra theo quy định của Thông tư này.

2. Tiếp nhận giấy chứng nhận kết quả học và kiểm tra lại Luật Giao thông đường bộ; trả Giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cho người vi phạm khi đã hết thời hạn tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ theo quy định của pháp luật.

#### **Điều 8. Trách nhiệm của cơ quan tổ chức học và kiểm tra**

1. Phân công cán bộ tiếp nhận thông tin đăng ký học và kiểm tra của người vi phạm, vào sổ thống kê theo dõi, xếp lịch học và kiểm tra cho người vi phạm. Ghi địa điểm, thời gian học và kiểm tra vào mặt sau của quyết định xử phạt cho người vi phạm biết.

2. Lập biên bản học và kiểm tra lại Luật Giao thông đường bộ (mẫu số 01 ban hành kèm theo Thông tư này).

3. Lập sổ thống kê theo dõi việc tổ chức học và kiểm tra lại Luật Giao thông đường bộ (mẫu số 02 ban hành kèm theo Thông tư này).

4. Tổ chức việc học và kiểm tra ít nhất một tuần một lần khi có người đăng ký. Kết quả kiểm tra phải được thông báo cho người vi phạm ngay sau khi kiểm tra xong. Trường hợp người vi phạm đã dự kiểm tra nhưng không đạt yêu cầu thì phải sắp xếp lịch kiểm tra lại vào tuần tiếp theo và thông báo cho người vi phạm biết.

5. Cấp giấy chứng nhận kết quả học và kiểm tra lại Luật Giao thông đường bộ cho người vi phạm đã kiểm tra đạt yêu cầu ngay trong ngày (mẫu số 03 ban hành kèm theo Thông tư này).

6. In, quản lý, sử dụng các mẫu ban hành kèm theo Thông tư này.

#### **Điều 9. Kinh phí cho việc tổ chức học và kiểm tra**

Kinh phí cho việc tổ chức học và kiểm tra thực hiện theo hướng dẫn của Bộ Tài chính; khi chưa có hướng dẫn của Bộ Tài chính thì kinh phí cho việc tổ chức học và kiểm tra được sử dụng từ nguồn kinh phí bảo đảm trật tự, an toàn giao thông hàng năm của địa phương.

#### **Điều 10. Hiệu lực thi hành**

Thông tư này có hiệu lực thi hành từ ngày 02/6/2011 và thay thế Thông tư liên tịch số 04/2008/TTLT-BCA-BGTVT ngày 31/7/2008 của Bộ Công an và Bộ Giao thông vận tải quy định việc học và kiểm tra lại Luật Giao thông đường bộ đối với người bị tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**  
**BỘ TRƯỞNG**  
(Đã ký)  
**Hồ Nghĩa Dũng**

kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ.

#### **Điều 11. Trách nhiệm thi hành**

1. Trách nhiệm của cơ quan Công an

a) Tổng cục Cảnh sát quản lý hành chính về trật tự, an toàn xã hội chịu trách nhiệm chỉ đạo, kiểm tra, hướng dẫn các đơn vị trong lực lượng Công an nhân dân thực hiện Thông tư này;

b) Tổng cục trưởng các Tổng cục, Thủ trưởng các đơn vị trực thuộc Bộ Công an, Giám đốc Công an cấp tỉnh, Giám đốc Sở Cảnh sát phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ của mình có trách nhiệm tổ chức thực hiện Thông tư này.

2. Trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị thuộc ngành Giao thông vận tải

a) Tổng cục trưởng Tổng cục Đường bộ Việt Nam có trách nhiệm chỉ đạo, kiểm tra, hướng dẫn các đơn vị thuộc quyền quản lý thực hiện Thông tư này;

b) Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị thuộc Bộ Giao thông vận tải, Giám đốc Sở Giao thông vận tải trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ của mình có trách nhiệm tổ chức thực hiện Thông tư này.

3. Trong quá trình thực hiện, nếu có vướng mắc nảy sinh cần báo cáo Bộ Công an (qua Tổng cục Cảnh sát quản lý hành chính về trật tự, an toàn xã hội), Bộ Giao thông vận tải (qua Tổng cục Đường bộ Việt Nam) để có hướng dẫn kịp thời./.

**BỘ CÔNG AN**  
**BỘ TRƯỞNG**  
(Đã ký)  
**Lê Hồng Anh**

<http://www.luatgiaothongduongbo.net>

# Thông tư số 03/2011/TT-BGTVT

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Số: 03/2011/TT-BGTVT

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày 22 tháng 02 năm 2011

## THÔNG TƯ

**Sửa đổi, bổ sung Thông tư số 07/2010/TT-BGTVT ngày 11/02/2010 của Bộ GTVT "Quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ; lưu hành xe quá tải trọng, xe quá khổ giới hạn, xe bánh xích trên đường bộ; vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; giới hạn xếp hàng hoá trên phương tiện giao thông đường bộ khi tham gia giao thông trên đường bộ"**

Căn cứ Luật Giao thông đường bộ ngày 13 tháng 11 năm 2008;

Căn cứ Nghị định số 51/2008/NĐ-CP ngày 22 tháng 4 năm 2008 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung Thông tư số 07/2010/TT-BGTVT ngày 11/02/2010 của Bộ Giao thông vận tải (gọi tắt là Thông tư 07/2010/TT-BGTVT) "quy định về tải trọng khổ giới hạn của đường bộ; công bố tải trọng, khổ giới hạn của quốc lộ; lưu hành xe quá tải trọng, xe quá khổ giới hạn, xe bánh xích trên đường bộ; vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng và giới hạn xếp hàng hoá trên phương tiện giao thông đường bộ khi tham gia giao thông trên đường bộ" như sau:

**Điều 1. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư 07/2010/TT-BGTVT:**

**1. Điểm b khoản 2 Điều 16 được sửa đổi, bổ sung như sau:**

"b) Đối với tổ hợp xe đầu kéo với sơ mi rơ móc:

- Có tổng số trục bằng ba, tổng trọng lượng của xe  $\leq 26$  tấn;
- Có tổng số trục bằng bốn, tổng trọng lượng của xe  $\leq 34$  tấn;
- Có tổng số trục bằng năm, tổng trọng lượng của xe  $\leq 44$  tấn;
- Có tổng số trục bằng sáu hoặc lớn hơn, tổng trọng lượng của xe  $\leq 48$  tấn. "

**2. Khoản 3 Điều 17 được sửa đổi, bổ sung như sau:**

"3. Xe chuyên dùng và xe chở container: Chiều cao xếp hàng hoá tính từ điểm cao nhất của mặt đường xe chạy trở lên không quá 4,35 mét;"

**3. Điểm b khoản 3 Điều 23 được sửa đổi, bổ sung như sau:**

"b) Tổng trọng lượng của xe nhỏ hơn trọng lượng xe tối đa được phép lưu hành trên đường bộ, nhưng có tải trọng trục xe vượt quá 1,15 lần tải trọng trục xe tối đa được phép lưu hành trên đường bộ quy định tại khoản 1 Điều 16 của Thông tư 07/2010/TT-BGTVT."

**Điều 2. Hiệu lực thi hành và tổ chức thực hiện**

1. Thông tư này có hiệu lực thi hành sau 45 ngày kể từ ngày ký ban hành. Bãi bỏ điểm b khoản 2 điều 16, khoản 3 Điều 17 và điểm b khoản 3 điều 23 của Thông tư



số 07/2010/TT-BGTVT ngày 11/02/2010 của Bộ trưởng Bộ GTVT về "Quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ; công bố tải trọng, khổ giới hạn của quốc lộ; lưu hành xe quá tải trọng, xe quá khổ giới hạn, xe bánh xích trên đường bộ; vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng và giới hạn xếp hàng hoá trên phương tiện giao thông đường bộ khi tham gia giao thông trên đường bộ".

2. Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, Vụ trưởng các Vụ, Tổng cục trưởng Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Giám đốc Sở Giao thông vận tải các tỉnh, Thủ trưởng các cơ quan, tổ chức và cá nhân liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này.

3. Trong quá trình thực hiện, nếu có vướng mắc, đề nghị các cơ quan, tổ chức và cá nhân phản ánh kịp thời về Bộ Giao thông vận tải để nghiên cứu hướng dẫn bổ sung./.

**BỘ TRƯỞNG**

*(Đã ký)*

**Hồ Nghĩa Dũng**

<http://www.luatgiaothongduongbo.net>

## **Nghị định số 33/2011/NĐ-CP**

**CHÍNH PHỦ**

-----

Số: 33/2011/NĐ-CP

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

-----

*Hà Nội, ngày 16 tháng 05 năm 2011*

### **NGHỊ ĐỊNH**

**Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 34/2010/NĐ-CP ngày 02 tháng 4 năm 2010 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ**

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;

Căn cứ Luật Giao thông đường bộ ngày 13 tháng 11 năm 2008;

Căn cứ Pháp lệnh Xử lý vi phạm hành chính ngày 02 tháng 7 năm 2002 và Pháp lệnh sửa đổi, bổ sung một số điều của Pháp lệnh Xử lý vi phạm hành chính ngày 02 tháng 4 năm 2008 (sau đây gọi chung là Pháp lệnh Xử lý vi phạm hành chính);

Xét đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải,

### **NGHỊ ĐỊNH:**

**Điều 1. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 34/2010/NĐ-CP ngày 02 tháng 4 năm 2010 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ với nội dung sau đây:**

1. Sửa đổi, bổ sung điểm a, điểm b khoản 2 Điều 19 như sau:

“a) Điều khiển xe không có đủ đèn chiếu sáng, đèn soi biển số, đèn báo hãm, đèn tín hiệu, cần gạt nước, gương chiếu hậu, dụng cụ thoát hiểm, thiết bị chữa cháy, đồng hồ báo áp lực hơi, đồng hồ báo tốc độ của xe hoặc có những thiết bị đó nhưng không có tác dụng, không đúng tiêu chuẩn thiết kế (nếu có quy định phải có những thiết bị đó) hoặc lắp thêm đèn chiếu sáng về phía sau xe.

b) Điều khiển xe không có còi.”

2. Bổ sung điểm d khoản 4 Điều 19 như sau:

“d) Điều khiển xe lắp đặt, sử dụng còi vượt quá âm lượng theo quy định”.

3. Sửa đổi, bổ sung điểm d khoản 3 Điều 36 như sau:

“d) Chở hàng vượt quá khổ giới hạn của cầu, đường nhưng không có Giấy phép lưu hành hoặc chở hàng vượt khổ giới hạn của cầu, đường ghi trong Giấy phép lưu hành”.

4. Sửa đổi, bổ sung khoản 3, khoản 4 Điều 57 như sau:

“3. Đối với người điều khiển phương tiện thực hiện hành vi vi phạm quy định tại điểm a khoản 8 Điều 24 Nghị định này, trong trường hợp điều khiển xe ô tô đầu kéo sơ mi rơ moóc không có Giấy phép lái xe hạng FC bị xử phạt kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2011.

4. Đối với người điều khiển phương tiện thực hiện hành vi vi phạm quy định tại điểm g khoản 1 Điều 8, điểm h khoản 2 Điều 10 Nghị định này, trong trường hợp đặt báo hiệu nguy hiểm không đúng quy định bị xử phạt kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2013.”

5. Bổ sung khoản 7 Điều 57 như sau:

“7. Về việc xử phạt đối với người điều khiển phương tiện thực hiện hành vi vi phạm quy định tại điểm a khoản 6 Điều 26, điểm d khoản 3 Điều 27 Nghị định này được thực hiện từ ngày 01 tháng 7 năm 2013.”

## **Điều 2. Hiệu lực và trách nhiệm thi hành**

1. Nghị định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 30 tháng 6 năm 2011.

2. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chịu trách nhiệm thi hành Nghị định này./.

**TM. CHÍNH PHỦ  
THỦ TƯỚNG**

*(Đã ký)*

**Nguyễn Tấn Dũng**

<http://www.luatgiaothongduongbo.net>

# Thông tư số 06/2011/TT-BGTVT

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Số: 06/2011/TT-BGTVT

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày 07 tháng 03 năm 2011

## THÔNG TƯ

### **Quy định về bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cho người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ**

Căn cứ Luật Giao thông đường bộ ngày 13 tháng 11 năm 2008;

Căn cứ Nghị định số 51/2008/NĐ-CP ngày 22/4/2008 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải,

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cho người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ như sau:

#### **Chương I - QUY ĐỊNH CHUNG**

##### **Điều 1. Phạm vi điều chỉnh**

Thông tư này quy định về bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cho người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ trên lãnh thổ Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

##### **Điều 2. Đối tượng áp dụng**

1. Thông tư này áp dụng đối với cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan đến bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cho người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ.

2. Thông tư này không áp dụng đối với người điều khiển xe máy chuyên dùng của Bộ Quốc phòng và Bộ Công an

sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh.

##### **Điều 3. Giải thích từ ngữ**

Trong Thông tư này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. *Xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ* bao gồm xe máy thi công, xe máy nông nghiệp, lâm nghiệp di chuyển trên đường bộ.

2. *Chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ* (sau đây gọi tắt là Chứng chỉ) là giấy chứng nhận cấp cho người có đủ điều kiện theo quy định tại Thông tư này để điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ.

#### **Chương II - BỒI DƯỠNG KIẾN THỨC PHÁP LUẬT VỀ GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ**

##### **Điều 4. Điều kiện và hồ sơ dự học bồi dưỡng**

1. Điều kiện dự học:

a) Là công dân Việt Nam, người nước ngoài cư trú hợp pháp tại Việt Nam.

b) Đủ 18 tuổi trở lên.

2. Hồ sơ dự học (01 bộ), bao gồm:

a) Đơn đề nghị dự học bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ theo mẫu quy định tại Phụ lục 1 của Thông tư này (bản chính);

b) Giấy chứng minh nhân dân hoặc Hộ chiếu (bản photocopy);

c) 03 ảnh màu kích thước 2x3cm chụp không quá 06 tháng, kiểu chứng minh nhân dân.

3. Người học nộp hồ sơ tại cơ sở được phép bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ.

#### **Điều 5. Cơ sở bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ**

1. Cơ sở đào tạo lái xe ô tô.

2. Cơ sở đào tạo người điều khiển xe máy chuyên dùng có đủ các điều kiện sau đây:

a) Phòng học luật giao thông đường bộ có đủ tài liệu giảng dạy, sa hình và hệ thống biển báo hiệu giao thông đường bộ theo quy định;

b) Giáo viên giảng dạy phải có trình độ trung cấp trở lên, có Chứng chỉ sư phạm và giấy phép lái xe ô tô.

#### **Điều 6. Chương trình bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ**

TT	Nội dung chương trình	Số giờ
1	Luật Giao thông đường bộ	12
2	Điều lệ báo hiệu đường bộ Việt Nam	8
3	Quy định về xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.	4
4	Quy định về cấp đăng ký, biển số; kiểm định xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ	3
5	Ôn tập và kiểm tra	5
Tổng cộng số giờ:		32

#### **Điều 7. Trách nhiệm của cơ sở bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ**

1. Tuyển sinh và bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ theo chương trình quy định tại Thông tư này.

2. Báo cáo mở lớp bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ với Sở Giao thông vận tải theo mẫu quy định tại Phụ lục 2 của Thông tư này.

3. Tổ chức kiểm tra, cấp Chứng chỉ cho người học đạt yêu cầu và lập biên bản kết quả kiểm tra bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ theo mẫu quy định tại Phụ lục 3 của Thông tư này.

4. Quản lý hồ sơ

a) Lập Sổ quản lý cấp Chứng chỉ theo mẫu quy định tại Phụ lục 4 của Thông tư này;

b) Lưu trữ hồ sơ và các tài liệu có liên quan đến công tác đào tạo và cấp Chứng chỉ.

5. Báo cáo công tác bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ và cấp Chứng chỉ với Sở Giao thông vận tải theo nội dung sau:

a) Kết quả bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ và cấp Chứng chỉ theo mẫu quy định tại Phụ lục 5 của Thông tư này;

b) Việc sử dụng phôi Chứng chỉ theo mẫu quy định tại Phụ lục 6 của Thông tư này;

c) Thu và sử dụng học phí theo quy định của Bộ Tài chính.

### **Chương III - CẤP, ĐỔI VÀ THU HỒI CHỨNG CHỈ**

#### **Điều 8. Chứng chỉ và sử dụng Chứng chỉ**

1. Mẫu Chứng chỉ theo quy định tại Phụ lục 7 của Thông tư này.

2. Chứng chỉ có giá trị không thời hạn và được sử dụng trong phạm vi cả nước.

3. Người điều khiển xe máy chuyên dùng khi tham gia giao thông đường bộ, phải có đủ các loại giấy tờ sau đây:

a) Đăng ký xe;

b) Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường;

c) Bằng hoặc Chứng chỉ nghề điều khiển xe máy chuyên dùng do cơ sở đào tạo nghề cấp;

d) Chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ hoặc Giấy phép lái xe ô tô.

#### **Điều 9. Cấp mới Chứng chỉ**

Sau 05 ngày làm việc, kể từ ngày đạt kết quả kiểm tra, thủ trưởng cơ sở đào tạo tổ chức bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cấp Chứng chỉ cho người học.

#### **Điều 10. Đổi, cấp lại Chứng chỉ**

1. Người có Chứng chỉ bị hỏng, bị mất có tên trong hồ sơ lưu trữ tại nơi cấp Chứng chỉ sẽ được cấp lại theo số hiệu Chứng chỉ đã cấp.

2. Hồ sơ đề nghị đổi, cấp lại (01 bộ), bao gồm:

a) Đơn đề nghị đổi, cấp lại Chứng chỉ theo mẫu quy định tại Phụ lục 8 của Thông tư này (bản chính);

b) Giấy chứng minh nhân dân hoặc hộ chiếu (bản photocopy);

c) 03 ảnh màu kích thước 2x3cm chụp không quá 06 tháng, kiểu Giấy chứng minh nhân dân.

3. Nơi nộp Hồ sơ đổi, cấp lại Chứng chỉ:

a) Nơi cấp Chứng chỉ lần đầu;

b) Trường hợp cơ sở đào tạo đã cấp Chứng chỉ không còn hoạt động, thì nộp tại Sở Giao thông vận tải nơi quản lý cơ sở cấp Chứng chỉ.

4. Thời gian đổi cấp lại Chứng chỉ:

Sau 03 ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ hợp lệ, Thủ trưởng cơ sở đào tạo hoặc Giám đốc Sở Giao thông vận tải đổi, cấp lại Chứng chỉ.

#### **Điều 11. Thu hồi Chứng chỉ**

1. Người có Chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ bị thu hồi khi có hành vi gian dối, giả mạo giấy tờ theo quy định tại Thông tư này.

2. Cơ sở đào tạo quy định tại Điều 5 của Thông tư này và Sở Giao thông vận tải thực hiện việc thu hồi Chứng chỉ.

## **Chương IV - TRÁCH NHIỆM CỦA CƠ QUAN QUẢN LÝ**

### **Điều 12. Tổng Cục Đường bộ Việt Nam**

1. Tổ chức thực hiện Thông tư này.

2. Ban hành tài liệu bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cho người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ.

3. In, phát hành và thống nhất quản lý việc sử dụng phôi Chứng chỉ trong phạm vi cả nước.

4. Thanh tra, kiểm tra, tổng hợp công tác bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ trong phạm vi cả nước báo cáo Bộ Giao thông vận tải.

### **Điều 13. Sở Giao thông vận tải**

1. Tổ chức thực hiện Thông tư này trong phạm vi địa phương.

2. Cấp và quản lý việc sử dụng phôi Chứng chỉ theo quy định.

3. Lưu trữ tài liệu có liên quan đến công tác quản lý bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cho người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ.

4. Tổ chức thanh tra, kiểm tra, tổng hợp công tác bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ trong phạm vi địa phương.

5. Báo cáo Tổng cục Đường bộ Việt Nam về nhu cầu phôi Chứng chỉ theo mẫu quy định tại Phụ lục 9 của Thông tư này. Tháng 01 hàng năm, báo cáo Tổng cục Đường bộ Việt Nam công tác bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cho người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ theo mẫu quy định tại Phụ lục 10 của Thông tư này.

### **Điều 14. Hiệu lực thi hành**

1. Thông tư này có hiệu lực thi hành sau 45 ngày, kể từ ngày ký và thay thế Thông tư số 09/2009/TT-BGTVT ngày 24/6/2009 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chế bồi dưỡng kiến thức pháp luật giao thông đường bộ cho người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ.

2. Chứng chỉ cấp trước ngày Thông tư này có hiệu lực, được tiếp tục sử dụng.

### **Điều 15. Trách nhiệm thi hành**

Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, Vụ trưởng các Vụ, Tổng cục trưởng Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Giám đốc các Sở Giao thông vận tải, Thủ trưởng cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này./.

**BỘ TRƯỞNG**

*(Đã ký)*

**Hồ Nghĩa Dũng**

<http://www.luatgiaothongduongbo.net>

## **Phần II**

# **CÁC LOẠI BIÊN BÁO GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ**

# 1. Biển báo cấm đường bộ Việt Nam

**N**hóm biển báo cấm gồm có 39 kiểu được đánh số thứ tự từ biển số 101 đến biển số 139 nhằm báo điều cấm hoặc hạn chế mà người sử dụng đường bộ phải tuyệt đối tuân theo.



Số hiệu biển báo: 101  
Tên biển báo: Đường cấm  
Chi tiết báo hiệu: Đường cấm tất cả các loại phương tiện (cơ giới và thô sơ) đi lại cả hai hướng, trừ các xe được ưu tiên theo luật lệ nhà nước quy định.

kể cả mô tô 3 bánh có thùng xe rẽ trái, trừ mô tô hai bánh, xe gắn máy và các xe được ưu tiên theo luật lệ nhà nước.



Số hiệu biển báo: 104  
Tên biển báo: Cấm mô tô  
Chi tiết báo hiệu: Đường cấm tất cả các loại mô tô đi qua, trừ các xe mô tô được ưu tiên theo luật lệ nhà nước quy định.



Số hiệu biển báo: 102  
Tên biển báo: Cấm đi ngược chiều  
Chi tiết báo hiệu: Đường cấm tất cả các loại xe (cơ giới và thô sơ) đi vào theo chiều đặt biển, trừ các xe được ưu tiên theo luật lệ nhà nước quy định.



Số hiệu biển báo: 105  
Tên biển báo: Cấm ô tô và mô tô  
Chi tiết báo hiệu: Đường cấm tất cả các loại xe cơ giới và mô tô đi qua trừ xe gắn máy và các xe ưu tiên theo luật lệ nhà nước quy định.



Số hiệu biển báo: 103a  
Tên biển báo: Cấm ô tô  
Chi tiết báo hiệu: Đường cấm tất cả các loại xe cơ giới kể cả mô tô 3 bánh có thùng đi qua, trừ mô tô hai bánh, xe gắn máy và các xe được ưu tiên theo luật lệ nhà nước quy định.



Số hiệu biển báo: 106  
Tên biển báo: Cấm ô tô tải  
Chi tiết báo hiệu: Để báo đường cấm tất cả các loại ô tô tải có trọng lượng lớn nhất cho phép (bao gồm trọng lượng xe và hàng) trên 3,5Tấn đi qua trừ các xe được ưu tiên theo luật lệ nhà nước quy định.



Số hiệu biển báo: 103b  
Tên biển báo: Cấm ô tô rẽ phải  
Chi tiết báo hiệu: Đường cấm tất cả các loại xe cơ giới kể cả mô tô 3 bánh có thùng xe rẽ phải, trừ mô tô hai bánh, xe gắn máy và các xe được ưu tiên theo luật lệ nhà nước.



Số hiệu biển báo: 107  
Tên biển báo: Cấm ô tô khách và ô tô tải  
Chi tiết báo hiệu: Để báo đường cấm ô tô chở hành khách và các loại ô tô tải có trọng lượng lớn nhất cho phép trên 3,5Tấn kể cả các loại máy kéo và xe máy thi công chuyên dùng đi qua trừ các xe được ưu tiên theo luật lệ nhà nước quy định.



Số hiệu biển báo: 103c  
Tên biển báo: Cấm ô tô rẽ trái  
Chi tiết báo hiệu: Đường cấm tất cả các loại xe cơ giới





Số hiệu biển báo: 108

Tên biển báo: Cấm ô tô kéo moóc

Chi tiết báo hiệu: Đường cấm tất cả các loại xe cơ giới kéo theo rơ-moóc kể cả mô tô, máy kéo, ô tô khách kéo theo rơ-moóc đi qua, trừ loại ô tô sơ mi rơ-moóc và các loại xe được ưu tiên (có kéo theo rơ-moóc) theo luật lệ nhà nước quy định.



Số hiệu biển báo: 109

Tên biển báo: Cấm máy kéo

Chi tiết báo hiệu: Để báo đường cấm tất cả các loại máy kéo, kể cả máy kéo bánh hơi và bánh xích đi qua.



Số hiệu biển báo: 110a

Tên biển báo: Cấm đi xe đạp

Chi tiết báo hiệu: Để báo đường cấm xe đạp đi qua.



Số hiệu biển báo: 110b

Tên biển báo: Cấm xe đạp thồ

Chi tiết báo hiệu: Để báo đường cấm xe đạp thồ đi qua. Biển này không cấm người dắt loại xe này.



Số hiệu biển báo: 111a

Tên biển báo: Cấm xe gắn máy

Chi tiết báo hiệu: Để báo đường cấm xe gắn máy đi qua. Biển không có giá trị đối với xe đạp.



Số hiệu biển báo: 111b

Tên biển báo: Cấm xe ba bánh loại có động cơ (xe lam)

Chi tiết báo hiệu: Để báo đường cấm xe ba bánh loại có động cơ như xe lam, xích lô máy, xe lôi máy v.v...



Số hiệu biển báo: 111c

Tên biển báo: Cấm xe ba bánh loại có động cơ (xe lôi máy)

Chi tiết báo hiệu: Để báo đường cấm xe ba bánh loại có động cơ như xe lam, xích lô máy, xe lôi máy v.v...



Số hiệu biển báo: 111d

Tên biển báo: Cấm xe ba bánh loại không có động cơ

Chi tiết báo hiệu: Để báo đường cấm xe ba bánh loại không có động cơ như xích lô, xe lôi, xe đạp v.v...



Số hiệu biển báo: 112

Tên biển báo: Cấm người đi bộ

Chi tiết báo hiệu: Để báo đường cấm đi bộ qua lại.



Số hiệu biển báo: 113

Tên biển báo: Cấm xe người kéo, đẩy

Chi tiết báo hiệu: Để báo đường cấm xe người kéo, đẩy đi qua. Biển không có giá trị cấm những xe nôi của trẻ em và phương tiện chuyên dùng để đi lại của người tàn tật.



Số hiệu biển báo: 114

Tên biển báo: Cấm xe xúc vật kéo

Chi tiết báo hiệu: Để báo đường cấm súc vật vận tải hàng hóa hoặc hành khách dù kéo xe hay chở trên lưng đi qua.



Số hiệu biển báo: 115

Tên biển báo: Hạn chế trọng lượng xe

Chi tiết báo hiệu: Để báo đường cấm các loại xe (cơ giới và thô sơ) kể cả các xe được ưu tiên theo luật lệ của nhà nước quy định, có trọng lượng toàn bộ (cả xe và hàng) vượt quá trị số ghi trên biển đi qua.



Số hiệu biển báo: 116

Tên biển báo: Hạn chế trọng lượng trên trục xe

Chi tiết báo hiệu: Để báo đường cấm các loại xe (cơ giới và thô sơ)

kể cả các xe được ưu tiên theo luật lệ của nhà nước quy định, có trọng lượng toàn bộ (cả xe và hàng) phân bổ trên một trục bất kỳ của xe vượt quá trị số ghi trên biển đi qua.



Số hiệu biển báo: 117  
Tên biển báo: Hạn chế chiều cao

Chi tiết báo hiệu: Cấm các xe (cơ giới và thô sơ) kể cả các xe được ưu tiên theo luật lệ nhà nước quy định có chiều cao (tính đến điểm cao nhất kể cả xe và hàng hóa) vượt quá trị số ghi trên biển không được đi qua.



Số hiệu biển báo: 118  
Tên biển báo: Hạn chế chiều ngang

Chi tiết báo hiệu: Cấm các xe (cơ giới và thô sơ) kể cả các xe được ưu tiên theo luật lệ nhà nước quy định có chiều ngang (kể cả xe và hàng hóa) vượt quá trị số ghi trên biển không được đi qua.



Số hiệu biển báo: 119  
Tên biển báo: Hạn chế chiều dài ô tô

Chi tiết báo hiệu: Để báo đường cấm các loại xe (cơ giới và thô sơ) kể cả các xe được ưu tiên theo luật lệ nhà nước quy định, có độ dài toàn bộ kể cả xe và hàng lớn hơn trị số ghi trên biển đi qua.



Số hiệu biển báo: 120  
Tên biển báo: Hạn chế chiều dài ô tô kéo móc

Chi tiết báo hiệu: Đường cấm các loại xe (cơ giới và thô sơ) kéo theo móc kể cả ô tô sơ-mi rơ-móc và các loại xe được ưu tiên kéo móc theo luật lệ nhà nước quy định, có độ dài toàn bộ kể cả xe, móc và hàng lớn hơn trị số ghi trên biển đi qua.



Số hiệu biển báo: 121  
Tên biển báo: Cự ly tối thiểu giữa hai xe

Chi tiết báo hiệu: Để báo xe ô tô phải đi cách nhau một khoảng tối thiểu. Số ghi trên biển cho biết khoảng cách tối thiểu tính bằng mét. Biển có hiệu lực cấm các xe ô tô không được đi cách nhau kể cả các xe được ưu tiên theo luật lệ nhà nước quy định một cự ly nhỏ hơn trị số ghi trên biển báo.



Số hiệu biển báo: 122  
Tên biển báo: Dừng lại  
Chi tiết báo hiệu: Biển có hiệu lực buộc các xe cơ giới

và thô sơ kể cả các xe được ưu tiên theo luật lệ Nhà nước quy định dừng lại trước biển hoặc trước vạch ngang đường và chỉ được phép đi khi thấy các tín hiệu (do người điều khiển giao thông hoặc đèn, còi) cho phép đi.



Số hiệu biển báo: 123a  
Tên biển báo: Cấm rẽ trái  
Chi tiết báo hiệu: Cấm rẽ trái (theo hướng mũi tên

chỉ) ở những chỗ đường giao nhau. Biển có hiệu lực cấm các loại xe (cơ giới và thô sơ) trừ các xe được ưu tiên theo luật lệ Nhà nước quy định được rẽ trái.



Số hiệu biển báo: 123b  
Tên biển báo: Cấm rẽ phải  
Chi tiết báo hiệu: Để báo cấm rẽ phải (theo hướng

mũi tên chỉ) ở những chỗ đường giao nhau. Biển có hiệu lực cấm các loại xe (cơ giới và thô sơ) trừ các xe được ưu tiên theo luật lệ Nhà nước quy định được rẽ phải.



Số hiệu biển báo: 124a  
Tên biển báo: Cấm quay xe  
Chi tiết báo hiệu: Cấm các loại xe (cơ giới và thô sơ)

quay đầu theo kiểu chữ U, trừ các xe được ưu tiên theo luật lệ Nhà nước quy định.



Số hiệu biển báo: 124b  
Tên biển báo: Cấm ô tô quay đầu xe  
Chi tiết báo hiệu: Cấm xe

ô tô và xe mô tô 3 bánh (cicle car) quay đầu theo kiểu chữ U, trừ các xe được ưu tiên theo luật lệ Nhà nước quy định.



Số hiệu biển báo: 125  
Tên biển báo: Cấm vượt  
Chi tiết báo hiệu: Cấm các loại xe cơ giới vượt nhau kể cả các xe được ưu tiên theo luật lệ Nhà nước quy định. Được phép vượt xe mô tô 2 bánh, xe gắn máy.



Số hiệu biển báo: 126  
Tên biển báo: Cấm ô tô tải vượt  
Chi tiết báo hiệu: Cấm tất cả các loại ô tô tải có trọng lượng lớn nhất cho phép (bao gồm trọng lượng xe và hàng) trên 3.5 tấn kể cả các xe được ưu tiên theo luật lệ Nhà nước quy định vượt nhau. Được phép vượt xe mô tô 2 bánh, xe gắn máy.



Số hiệu biển báo: 127  
Tên biển báo: Tốc độ tối đa cho phép  
Chi tiết báo hiệu: Cấm tất cả các loại xe cơ giới chạy với tốc độ tối đa vượt quá trị số ghi trên biển, trừ các xe được ưu tiên theo luật lệ Nhà nước quy định.



Số hiệu biển báo: 128  
Tên biển báo: Cấm bóp còi  
Chi tiết báo hiệu: Cấm các loại xe cơ giới sử dụng còi.



Số hiệu biển báo: 129  
Tên biển báo: Kiểm tra  
Chi tiết báo hiệu: Để báo nơi đặt trạm kiểm tra, các loại phương tiện vận tải qua đó phải dừng lại để làm thủ tục kiểm tra, kiểm soát theo luật lệ nhà nước quy định.



Số hiệu biển báo: 130  
Tên biển báo: Cấm dừng xe và đỗ xe  
Chi tiết báo hiệu: Để báo

nơi cấm dừng xe và đỗ xe. Biển có hiệu lực cấm tất cả các loại xe cơ giới dừng và đỗ lại ở phía đường có đặt biển, trừ các xe được ưu tiên theo luật lệ Nhà nước quy định.



Số hiệu biển báo: 131  
Tên biển báo: Cấm đỗ xe  
Chi tiết báo hiệu: Để báo nơi cấm đỗ xe. Biển có hiệu lực cấm tất cả các loại xe cơ giới đỗ lại ở phía đường có đặt biển, trừ các xe được ưu tiên theo luật lệ Nhà nước quy định.



Số hiệu biển báo: 132  
Tên biển báo: Nhường đường cho xe cơ giới đi ngược chiều qua đường hẹp  
Chi tiết báo hiệu: Để báo các loại xe (cơ giới và thô sơ) kể cả các xe được ưu tiên theo luật lệ nhà nước quy định đi theo chiều nhìn thấy biển phải nhường đường cho các loại xe cơ giới đi theo hướng ngược lại khi đi qua các đoạn đường và cầu hẹp.



Số hiệu biển báo: 133  
Tên biển báo: Hết cấm vượt  
Chi tiết báo hiệu: Biển báo các xe cơ giới được phép vượt nhau nhưng phải theo đúng luật đi đường bộ quy định về điều kiện cho phép vượt nhau.



Số hiệu biển báo: 134  
Tên biển báo: Hết hạn chế tốc độ tối đa  
Chi tiết báo hiệu: Biển báo hết đoạn đường hạn chế tốc độ tối đa. Kể từ biển này, các xe được phép chạy với tốc độ tối đa đã quy định trong Luật Giao thông đường bộ.



Số hiệu biển báo: 135  
Tên biển báo: Hết tất cả các lệnh cấm  
Chi tiết báo hiệu: Biển báo hiệu đoạn đường hết tất cả các lệnh cấm.



Số hiệu biển báo: 136  
 Tên biển báo: Cấm đi thẳng  
 Chi tiết báo hiệu: Biểu thị ở phía trước cấm tất cả các loại xe đi thẳng.



Tên biển báo: Cấm đi thẳng và rẽ trái  
 Chi tiết báo hiệu: Biểu thị ở ngã tư, ngã năm đường phía trước cấm tất cả các loại xe đi thẳng và rẽ trái.



Số hiệu biển báo: 137  
 Tên biển báo: Cấm rẽ trái và rẽ phải  
 Chi tiết báo hiệu: Biểu thị ở ngã đường phía trước cấm tất cả các loại xe rẽ trái và rẽ phải.



Số hiệu biển báo: 139  
 Tên biển báo: Cấm đi thẳng và rẽ phải  
 Chi tiết báo hiệu: Biểu thị ở ngã tư, ngã năm đường phía trước cấm tất cả các loại xe đi thẳng và rẽ phải.

Số hiệu biển báo: 138

<http://www.luatgiaothongduongbo.net>

## 2. Biển hiệu lệnh đường bộ Việt Nam

Nhóm biển hiệu lệnh gồm có 9 kiểu được đánh số thứ tự từ biển số 301 đến biển số 309 nhằm báo cho người sử dụng đường biết hiệu lệnh phải thi hành.



Số hiệu biển báo: 301a  
 Tên biển báo: Hướng đi phải theo

Chi tiết báo hiệu: Đề báo cho các loại xe (thô sơ và cơ giới) chỉ được đi thẳng.

Chi tiết báo hiệu: Đề báo cho các loại xe (thô sơ và cơ giới) chỉ được rẽ phải.



Số hiệu biển báo: 301b  
 Tên biển báo: Hướng đi phải theo

Chi tiết báo hiệu: Đề báo cho các loại xe (thô sơ và cơ giới) chỉ được đi về hướng phải.



Số hiệu biển báo: 301e  
 Tên biển báo: Hướng đi phải theo

Chi tiết báo hiệu: Đề báo cho các loại xe (thô sơ và cơ giới) chỉ được rẽ trái.



Số hiệu biển báo: 301c  
 Tên biển báo: Hướng đi phải theo

Chi tiết báo hiệu: Đề báo cho các loại xe (thô sơ và cơ giới) chỉ được đi về hướng trái.



Số hiệu biển báo: 301f  
 Tên biển báo: Hướng đi phải theo

Chi tiết báo hiệu: Đề báo cho các loại xe (thô sơ và cơ giới) chỉ được đi thẳng và rẽ phải.



Số hiệu biển báo: 301d  
 Tên biển báo: Hướng đi phải theo



Số hiệu biển báo: 301h  
 Tên biển báo: Hướng đi phải theo

Chi tiết báo hiệu: Đề báo cho các loại xe (thô sơ và cơ giới) chỉ được đi thẳng và rẽ trái.



Số hiệu biển báo: 301i

Tên biển báo: Hướng đi phải theo

Chi tiết báo hiệu: Đề báo cho các loại xe (thô sơ và cơ giới) chỉ được rẽ trái và rẽ phải.



Số hiệu biển báo: 302a

Tên biển báo: Hướng phải đi vòng chướng ngại vật

Chi tiết báo hiệu: Báo các loại xe (cơ giới và thô sơ) hướng đi để qua một chướng ngại vật. Biển được đặt trước chướng ngại vật và tùy theo hướng đi vòng sang phải hay sang trái mà lựa chọn theo kiểu biển cho phù hợp. Biển có hiệu lực bắt buộc các loại xe phải đi vòng chướng ngại vật theo hướng mũi tên chỉ.



Số hiệu biển báo: 302b

Tên biển báo: Hướng phải đi vòng chướng ngại vật

Chi tiết báo hiệu: Báo các loại xe (cơ giới và thô sơ) hướng đi để qua một chướng ngại vật. Biển được đặt trước chướng ngại vật và tùy theo hướng đi vòng sang phải hay sang trái mà lựa chọn theo kiểu biển cho phù hợp. Biển có hiệu lực bắt buộc các loại xe phải đi vòng chướng ngại vật theo hướng mũi tên chỉ.



Số hiệu biển báo: 303

Tên biển báo: Nơi giao nhau chạy theo vòng xuyên

Chi tiết báo hiệu: Báo cho các loại xe (cơ giới và thô sơ) phải chạy vòng theo đảo an toàn ở các ngã ba, ngã tư. Biển có hiệu lực bắt buộc các loại xe muốn chuyển hướng phải chạy vòng theo, đảo an toàn theo hướng mũi tên chỉ.



Số hiệu biển báo: 304

Tên biển báo: Đường dành cho xe thô sơ

Chi tiết báo hiệu: Báo đường dành cho xe thô sơ (kể cả xe của người tàn tật) và người đi bộ. Biển có hiệu lực bắt buộc các loại xe thô sơ (kể cả xe của người tàn tật) và người đi bộ phải dùng đường dành riêng này để đi. Cấm các xe cơ giới kể cả xe gắn máy, các xe được ưu tiên theo luật lệ Nhà nước quy định vào đường đã đặt biển này, trừ trường hợp đi cắt ngang qua nhưng phải đảm bảo tuyệt đối an toàn cho xe thô sơ và người đi bộ.



Số hiệu biển báo: 305

Tên biển báo: Đường dành cho người đi bộ

Chi tiết báo hiệu: Báo đường dành cho người đi bộ. Các loại xe cơ giới và thô sơ kể cả các xe được ưu tiên theo luật lệ Nhà nước quy định không được phép đi vào đường đã đặt biển này, trừ trường hợp đi cắt ngang qua nhưng phải đảm bảo tuyệt đối an toàn cho người đi bộ.



Số hiệu biển báo: 306

Tên biển báo: Tốc độ tối thiểu cho phép

Chi tiết báo hiệu: Báo tốc độ tối thiểu cho phép các xe cơ giới chạy. Biển có hiệu lực cấm các loại xe cơ giới chạy với tốc độ nhỏ hơn trị số ghi trên biển. Các loại xe do sự chế tạo có tốc độ tối đa không đạt tốc độ tối thiểu đã ghi không được phép đi vào đường này. Trị số ghi trên biển chỉ tốc độ tối thiểu cho phép tính bằng km/h.



Số hiệu biển báo: 307

Tên biển báo: Hết hạn chế tốc độ tối thiểu

Chi tiết báo hiệu: Báo hết đoạn đường hạn chế tốc độ tối thiểu. Biển có giá trị báo cho người lái xe biết hiệu lực của biển số 306 hết tác dụng, kể từ biển này các loại xe được phép chạy chậm hơn trị

số ghi trên biển nhưng không được gây cản trở các xe khác.



Số hiệu biển báo: 308a

Tên biển báo: Tuyến đường cầu vượt cắt qua

Chi tiết báo hiệu: Biểu thị tại cầu vượt, xe có thể đi thẳng hoặc theo chỉ dẫn trên hình vẽ để rẽ trái. Biển đặt tại vị trí thích hợp ngay trước khi vào đường rẽ trái hoặc qua cầu vượt.



Số hiệu biển báo: 308b

Tên biển báo: Tuyến đường cầu vượt cắt qua

Chi tiết báo hiệu: Biểu thị tại cầu vượt, xe có thể đi thẳng hoặc theo chỉ dẫn trên hình vẽ để rẽ phải. Biển đặt tại vị trí thích hợp ngay trước khi vào đường rẽ phải hoặc qua cầu vượt.



Số hiệu biển báo: 309

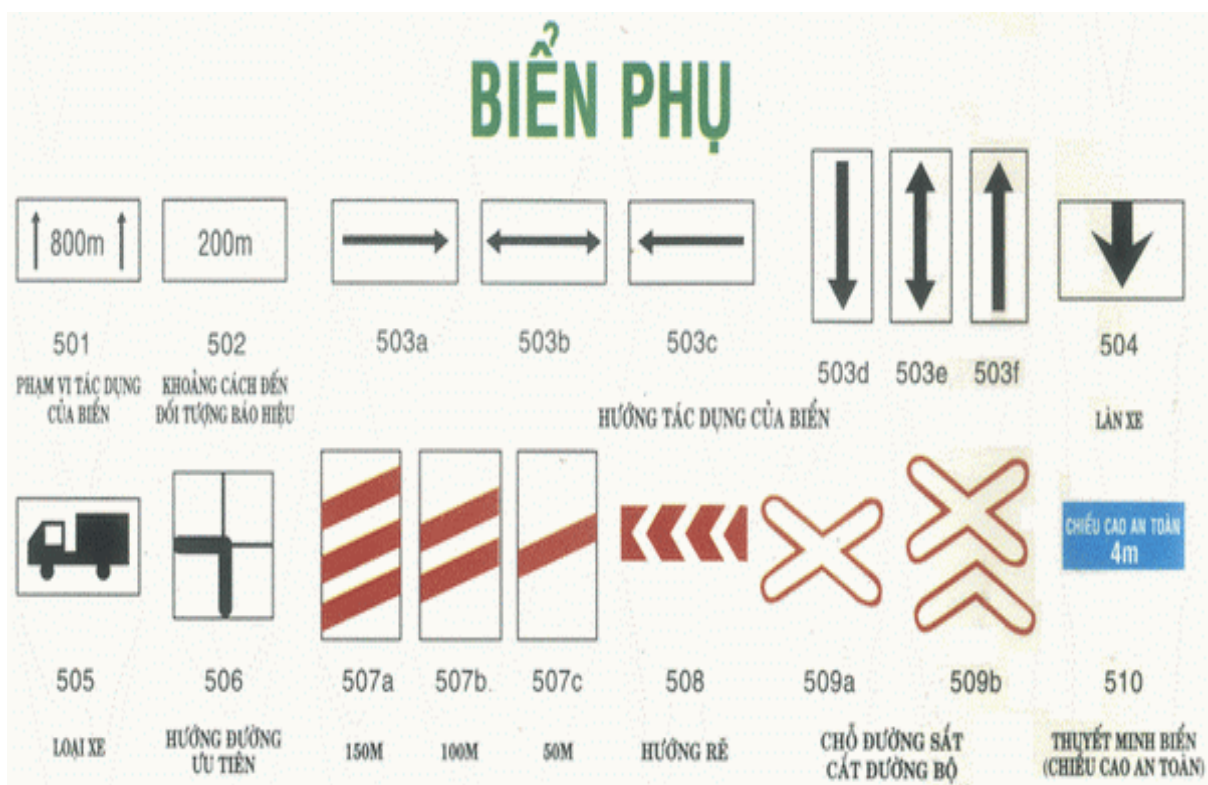
Tên biển báo: Ấn còi

Chi tiết báo hiệu: Biểu thị xe cộ đi đến chỗ cấm biển đó thì phải ấn còi.

<http://www.luatgiaothongduongbo.net>

### 3. Biển phụ đường bộ Việt Nam

Nhóm biển phụ gồm có 9 kiểu được đánh số thứ tự từ biển số 501 đến biển số 509, được đặt kết hợp với các biển báo nguy hiểm, báo cấm, biển hiệu lệnh và biển chỉ dẫn nhằm thuyết minh bổ xung để hiểu rõ các biển đó hoặc được sử dụng độc lập.



<http://www.luatgiaothongduongbo.net>

## 4. Biển báo nguy hiểm đường bộ Việt Nam

**B** iển báo nguy hiểm gồm 46 kiểu được đánh số thứ tự từ biển số 201 đến biển số 246 nhằm báo cho người sử dụng đường bộ biết trước tính chất của sự nguy hiểm trên đường để có biện pháp phòng ngừa, xử trí.



Số hiệu biển báo: 201a

Tên biển báo: Chỗ ngoặt nguy hiểm vòng bên trái

Chi tiết báo hiệu: Báo trước sắp đến một chỗ ngoặt nguy hiểm vòng bên trái.



Số hiệu biển báo: 201b

Tên biển báo: Chỗ ngoặt nguy hiểm vòng bên phải

Chi tiết báo hiệu: Báo trước sắp đến một chỗ ngoặt nguy hiểm vòng bên phải.



Số hiệu biển báo: 202

Tên biển báo: Nhiều chỗ ngoặt nguy hiểm liên tiếp

Chi tiết báo hiệu: Dùng để báo nguy hiểm cho người lái xe giảm tốc độ, biển được đặt ở ngoài vị trí tiếp đầu (hay tiếp cuối) của đường ngoặt liên tục có tốc độ xe chạy cho phép (thiết kế) nhỏ hơn 60km/h, đoạn có ba hoặc trên ba đoạn cong ngược chiều nhau có bán kính đường cong nằm nhỏ hơn giá trị tối thiểu quy định của cấp đường, còn đoạn thẳng chêm giữa các đoạn cong thì bằng hoặc nhỏ hơn chiều dài có giá trị bé nhất của đường cong chuyển tiếp hay đoạn vượt nổi siêu cao.



Số hiệu biển báo: 203a

Tên biển báo: Đường bị hẹp cả hai bên

Chi tiết báo hiệu: Báo trước sắp đến một đoạn đường bị hẹp đột ngột cả hai bên.



Số hiệu biển báo: 203b

Tên biển báo: Đường bị hẹp

về phía trái

Chi tiết báo hiệu: Báo trước sắp đến một đoạn đường bị hẹp đột ngột về phía trái.



Số hiệu biển báo: 203c

Tên biển báo: Đường bị hẹp về phía phải

Chi tiết báo hiệu: Báo trước sắp đến một đoạn đường bị hẹp đột ngột về phía phải.



Số hiệu biển báo: 204

Tên biển báo: Đường hai chiều

Chi tiết báo hiệu: Để báo trước sắp đến đoạn đường vì lý do sửa chữa hoặc có trở ngại ở một phía đường mà phải giải quyết đi lại của phương tiện phía đường còn lại hoặc để báo trước đoạn đường đôi tạm thời hay thường xuyên các chiều xe đi và về phải đi chung.



Số hiệu biển báo: 205a

Tên biển báo: Đường giao nhau

Chi tiết báo hiệu: Báo trước sắp đến nơi giao nhau của các tuyến đường cùng cấp (không có đường nào ưu tiên).



Số hiệu biển báo: 205b

Tên biển báo: Đường giao nhau

Chi tiết báo hiệu: Báo trước sắp đến nơi giao nhau của các tuyến đường cùng cấp (không có đường nào ưu tiên).



Số hiệu biển báo: 205c

Tên biển báo: Đường giao nhau

Chi tiết báo hiệu: Báo trước sắp đến nơi giao nhau của các tuyến đường cùng cấp (không có đường nào ưu tiên).



Số hiệu biển báo: 205d

Tên biển báo: Đường giao nhau

Chi tiết báo hiệu: Báo trước sắp đến nơi giao nhau của các tuyến đường cùng cấp (không có đường nào ưu tiên).



Số hiệu biển báo: 205e

Tên biển báo: Đường giao nhau

Chi tiết báo hiệu: Báo trước sắp đến nơi giao nhau của các tuyến đường cùng cấp (không có đường nào ưu tiên).



Số hiệu biển báo: 206

Tên biển báo: Giao nhau chạy theo vòng xuyên

Chi tiết báo hiệu: Báo trước nơi giao nhau có bố trí đảo an toàn ở giữa điểm giao, các loại xe qua điểm giao vòng trái, phải đi vòng xuyên qua đảo an toàn.



Số hiệu biển báo: 207a

Tên biển báo: Giao nhau với đường không ưu tiên

Chi tiết báo hiệu: Đặt trên đường ưu tiên, để báo trước sắp đến nơi giao nhau với đường không ưu tiên.



Số hiệu biển báo: 207b

Tên biển báo: Giao nhau với đường không ưu tiên

Chi tiết báo hiệu: Đặt trên đường ưu tiên, để báo trước sắp đến nơi giao nhau với đường không ưu tiên.



Số hiệu biển báo: 207c

Tên biển báo: Giao nhau với đường không ưu tiên.

Chi tiết báo hiệu: Đặt trên đường ưu tiên, để báo trước sắp đến nơi giao nhau với đường không ưu tiên.



Số hiệu biển báo: 208

Tên biển báo: Giao nhau với đường ưu tiên

Chi tiết báo hiệu: Đặt trên đường không ưu tiên, để báo trước sắp đến nơi giao nhau với đường ưu tiên.



Số hiệu biển báo: 209

Tên biển báo: Giao nhau có tín hiệu đèn

Chi tiết báo hiệu: Để báo trước nơi giao nhau có sự điều khiển giao thông bằng tín hiệu đèn (hệ thống 3 đèn bật theo chiều đứng) và trong trường hợp thiết bị tín hiệu đèn không được nhìn thấy rõ ràng và kịp thời.



Số hiệu biển báo: 210

Tên biển báo: Giao nhau với đường sắt có rào chắn

Chi tiết báo hiệu: Báo trước sắp đến chỗ giao nhau giữa đường bộ và đường sắt có rào chắn kín hay chắn nửa kín bố trí theo trật tự xen kẽ ở mỗi bên đường sắt và có nhân viên ngành đường sắt điều khiển giao thông.



Số hiệu biển báo: 211

Tên biển báo: Giao nhau với đường sắt không có rào chắn

Chi tiết báo hiệu: Báo trước sắp đến chỗ giao nhau giữa đường bộ và đường sắt không có rào chắn, không có người điều khiển giao thông.



Số hiệu biển báo: 212

Tên biển báo: Cầu hẹp

Chi tiết báo hiệu: Báo trước sắp đến cầu hẹp là loại cầu có chiều rộng lòng cầu (phần xe chạy) nhỏ hơn hoặc



bằng 4.50 m (1 làn đường). Khi qua các cầu này các xe phải nhường nhau và chờ ở hai đầu cầu.



Số hiệu biển báo: 213

Tên biển báo: Cầu tạm

Chi tiết báo hiệu: Để báo trước sắp đến cầu tạm là loại cầu được làm để sử dụng tạm thời cho xe cộ qua lại.



Số hiệu biển báo: 214

Tên biển báo: Cầu xoay-cầu cút

Chi tiết báo hiệu: Để báo trước sắp đến cầu xoay, cầu cút là những loại cầu trong từng thời gian có cắt giao thông đường bộ để cho tàu thuyền qua lại. Các phương tiện đi trên đường bộ phải chờ đợi.



Số hiệu biển báo: 215a

Tên biển báo: Kè, vực sâu phía trước

Chi tiết báo hiệu: Để báo trước sắp tới những chỗ có kè, vực sâu, hoặc bờ sông áp sát đường ở phía trước, cần đề phòng tình huống nguy hiểm vượt kè, tụt xuống vực sâu (thường có ở những chỗ ngoặt nguy hiểm).



Số hiệu biển báo: 215b

Tên biển báo: Kè, vực sâu phía trước

Chi tiết báo hiệu: Để báo trước sắp tới những chỗ có kè, vực sâu, hoặc bờ sông áp sát đường ở phía trước, cần đề phòng tình huống nguy hiểm vượt kè, tụt xuống vực sâu (thường có ở những chỗ ngoặt nguy hiểm).



Số hiệu biển báo: 216

Tên biển báo: Đường ngầm

Chi tiết báo hiệu: Để báo trước những chỗ có đường ngầm (đường tràn). Đường ngầm là những đoạn đường vượt qua sông, suối, khe cạn mà nước có

thể chảy tràn qua thường xuyên hoặc khi có lũ.



Số hiệu biển báo: 217

Tên biển báo: Bến phà

Chi tiết báo hiệu: Để báo trước sắp đến bến phà. Người sử dụng đường phải tuân theo nội quy bến phà.



Số hiệu biển báo: 218

Tên biển báo: Cửa chui

Chi tiết báo hiệu: Để báo trước sắp đến những đường có cổng, kiểu cổng tò vò chắn ngang như cổng đường hầm, cổng thành, cầu vượt đường bộ dạng cầu vòm v.v...



Số hiệu biển báo: 219

Tên biển báo: Đốc xuống nguy hiểm

Chi tiết báo hiệu: Báo trước sắp tới chỗ dốc nguy hiểm. Người lái các phương tiện phải chọn phương thức chạy xe cho phù hợp để xe xuống dốc một cách thuận lợi, an toàn



Số hiệu biển báo: 220

Tên biển báo: Đốc lên nguy hiểm

Chi tiết báo hiệu: Báo trước sắp tới chỗ dốc nguy hiểm. Người lái các phương tiện phải chọn phương thức chạy xe cho phù hợp để xe lên dốc một cách thuận lợi, an toàn



Số hiệu biển báo: 221a

Tên biển báo: Đường không bằng phẳng

Chi tiết báo hiệu: Để báo trước sắp tới đoạn đường có mặt đường không bằng phẳng, lồi lõm, sóng trâu v.v... xe chạy với tốc độ cao sẽ bị nguy hiểm.



Số hiệu biển báo: 221b

Tên biển báo: Đường không

bằng phẳng

Chi tiết báo hiệu: Báo hiệu đoạn "đường có sóng mấp mô nhân tạo (humps)" để hạn chế tốc độ xe chạy (biển được cấm kèm theo biển số 227 "Hạn chế tốc độ tối đa"), bắt buộc lái xe phải chạy với tốc độ chậm trước khi qua những điểm cần kiểm soát, kiểm tra...



Số hiệu biển báo: 222

Tên biển báo: Đường trơn

Chi tiết báo hiệu: Để báo trước sắp tới đoạn đường có thể xảy ra trơn trượt đặc biệt là khi thời tiết xấu, mưa phùn cần tránh hãm phanh, tăng ga, sang số đột ngột hoặc xe chạy với tốc độ cao sẽ bị nguy hiểm. Khi gặp biển này tốc độ xe chạy phải giảm kịp thời và thận trọng.



Số hiệu biển báo: 223

Tên biển báo: Vách núi nguy hiểm

Chi tiết báo hiệu: Biển báo nguy hiểm đường đi sát vách núi. Dùng để báo nguy hiểm cho lái xe lái cẩn thận.



Số hiệu biển báo: 224

Tên biển báo: Đường người đi bộ cắt ngang

Chi tiết báo hiệu: Báo trước sắp đến phần đường ngang dành cho người đi bộ sang qua đường. Gặp biển này các loại xe cộ phải nhường ưu tiên cho người đi bộ và chỉ được chạy xe nếu như không gây nguy hiểm cho người đi bộ.



Số hiệu biển báo: 225

Tên biển báo: Trẻ em

Chi tiết báo hiệu: Báo trước là gần đến đoạn đường thường có trẻ em đi ngang qua hoặc tụ tập trên đường như gần vườn trẻ, trường học, câu lạc bộ.



Số hiệu biển báo: 226

Tên biển báo: Đường người đi xe đạp cắt ngang

Chi tiết báo hiệu: Báo trước là gần đến chỗ thường có người đi xe đạp từ những đường nhỏ cắt ngang qua hoặc từ đường dành cho xe đạp đổ nhập vào đường ô tô.



Số hiệu biển báo: 227

Tên biển báo: Công trường

Chi tiết báo hiệu: Để báo trước gần tới đoạn đường đang tiến hành sửa chữa có người và máy móc đang làm việc trên mặt đường. Khi gặp biển báo này tốc độ xe chạy phải giảm cho thích hợp, không gây nguy hiểm cho người và máy móc trên đoạn đường đó.



Số hiệu biển báo: 228

Tên biển báo: Đá lở

Chi tiết báo hiệu: Để báo trước gần tới một đoạn đường có hiện tượng đất đá từ trên ta luy sụt lở bất ngờ gây nguy hiểm cho xe cộ và người đi đường, đặc biệt là ở những đoạn đường miền núi. Gặp biển này, người lái xe phải chú ý đặc biệt khi thời tiết xấu hạn chế tầm nhìn và khi dừng hay đỗ xe sau những trận mưa lớn.



Số hiệu biển báo: 229

Tên biển báo: Giải máy bay lên xuống

Chi tiết báo hiệu: Để báo trước gần tới đoạn đường ở vùng sát đường băng sân bay và cắt ngang qua hướng máy bay lên xuống ở độ cao không lớn.



Số hiệu biển báo: 230

Tên biển báo: Gia súc

Chi tiết báo hiệu: Để báo trước gần tới đoạn đường thường có gia súc thả rông hoặc lùa qua ngang đường nguy hiểm, đường ở vùng đồng cỏ của

nông trường chăn nuôi, vùng thảo nguyên. Người lái xe có trách nhiệm dừng lại bảo đảm cho gia súc có thể qua đường không bị nguy hiểm.



Số hiệu biển báo: 231

Tên biển báo: Thú rừng vượt qua đường

Chi tiết báo hiệu: Để báo trước gần tới đoạn đường thường có thú rừng qua đường như đường đi qua khu vực rừng cây hay khu cắm sấn bản.



Số hiệu biển báo: 232

Tên biển báo: Gió ngang

Chi tiết báo hiệu: Để báo trước gần tới đoạn đường thường có gió ngang thổi mạnh nguy hiểm. Người lái xe cần phải điều chỉnh tốc độ xe chạy cho thích hợp, đề phòng tình huống gió thổi lật xe.



Số hiệu biển báo: 233

Tên biển báo: Nguy hiểm khác

Chi tiết báo hiệu: Để báo trên đường có những nguy hiểm khác.



Số hiệu biển báo: 234

Tên biển báo: Giao nhau với đường hai chiều

Chi tiết báo hiệu: Trên đường một chiều, biển này để báo trước sắp đến chỗ giao nhau với đường hai chiều



Số hiệu biển báo: 235

Tên biển báo: Đường đôi

Chi tiết báo hiệu: Để báo trước sắp đến đoạn đường đôi (chiều đi và chiều về phân biệt rõ ràng bằng giải phân cách cứng)



Số hiệu biển báo: 236

Tên biển báo: Hết đường đôi

Chi tiết báo hiệu: Để báo trước sắp kết thúc đoạn đường đôi (đoạn đường hết giải phân cách). Đường đôi chỉ được chia bằng vạch sơn không phải đặt biển này.



Số hiệu biển báo: 237

Tên biển báo: Cầu vồng

Chi tiết báo hiệu: Dùng để nhắc nhở lái xe cho cẩn thận. Biển đặt ở nơi thích hợp trên đoạn đường sắp sửa đến chiếc cầu có độ vồng rất lớn ảnh hưởng tới tầm nhìn.



Số hiệu biển báo: 238

Tên biển báo: Đường cao tốc phía trước

Chi tiết báo hiệu: Biển này nhằm để báo cho các phương tiện đi trên đường biết có "Đường cao tốc phía trước".



Số hiệu biển báo: 239

Tên biển báo: Đường cáp điện ở phía trên

Chi tiết báo hiệu: Biển này để cảnh báo nơi có đường dây điện cắt ngang phía trên tuyến đường, thường kèm theo biển phụ 509 "Chiều cao an toàn" ở phía dưới.



Số hiệu biển báo: 240

Tên biển báo: Đường hầm

Chi tiết báo hiệu: Dùng để nhắc lái xe chú ý đi chậm lại, biển đặt ở nơi thích hợp mà đường sắp sửa đi vào đường hầm chạy hai chiều, mà chiều sáng lại không tốt.



Số hiệu biển báo: 241

Tên biển báo: Thôn bản

Chi tiết báo hiệu: Dùng để nhắc lái xe lái cẩn thận. Biển được đặt ở nơi đường sắp đi qua khu dân cư, thị tứ mà lái xe lại không có đủ tầm nhìn, hoặc bị hạn chế tầm nhìn.



Số hiệu biển báo: 242a

Tên biển báo: Chỗ đường sắt cắt đường bộ

Chi tiết báo hiệu: Tại chỗ giao nhau đường sắt chỉ có một đường cắt ngang đường bộ.



Số hiệu biển báo: 242b

Tên biển báo: Chỗ đường sắt cắt đường bộ

Chi tiết báo hiệu: Tại chỗ giao nhau đường sắt có từ hai đường cắt ngang đường bộ.



Số hiệu biển báo: 243

Tên biển báo: Đường sắt giao cắt với đường bộ không vuông góc

Chi tiết báo hiệu: Biểu thị sắp đi qua đoạn đường có đường sắt cắt qua, nếu ở nơi giao cắt với đường bộ không có người gác mà trên mặt đường có biển báo “gân vạch tín hiệu của đường sắt giao nhau cùng mức” thì phải đặt thêm kí hiệu đường sắt giao cắt với đường bộ không vuông góc ở phía dưới biển báo “giao cắt với đường bộ của đường sắt không có người gác”. Kí hiệu đường sắt giao cắt với đường bộ không vuông góc có ba loại. Loại thứ nhất đặt ở nơi cách nơi giao nhau với đường sắt 50 mét. Loại thứ hai và ba đặt cách nơi giao cắt đường sắt 100 mét và 150 mét.



Số hiệu biển báo: 244

Tên biển báo: Đoạn đường hay xảy ra tai nạn

Chi tiết báo hiệu: Dùng để báo nguy hiểm lái xe chú ý đoạn đường phía trước thường xảy ra tai nạn để lái xe cần đặc

biệt chú ý. Biển được đặt ở vị trí thích hợp nơi sắp vào đoạn đường thường xảy ra tai nạn.



Số hiệu biển báo: 245

Tên biển báo: Đi chậm

Chi tiết báo hiệu: Dùng để nhắc lái xe giảm tốc độ đi chậm. Biển đặt ở vị trí thích đáng trước khi đến đoạn đường yêu cầu đi chậm.



Số hiệu biển báo: 246a

Tên biển báo: Chú ý chướng ngại vật

Chi tiết báo hiệu: Dùng để báo trước cho lái xe biết phía trước có chướng ngại vật, xe cần giảm tốc độ theo chỉ dẫn trên biển báo. Biển này đặt ở vị trí thích hợp trước khi đến đoạn đường có chướng ngại vật.

Số hiệu biển báo: 246b



Tên biển báo: Chú ý chướng ngại vật

Chi tiết báo hiệu: Dùng để báo trước cho lái xe biết phía trước có chướng ngại vật, xe cần giảm tốc độ theo chỉ dẫn trên biển báo. Biển này đặt ở vị trí thích hợp trước khi đến đoạn đường có chướng ngại vật.

Số hiệu biển báo: 246c



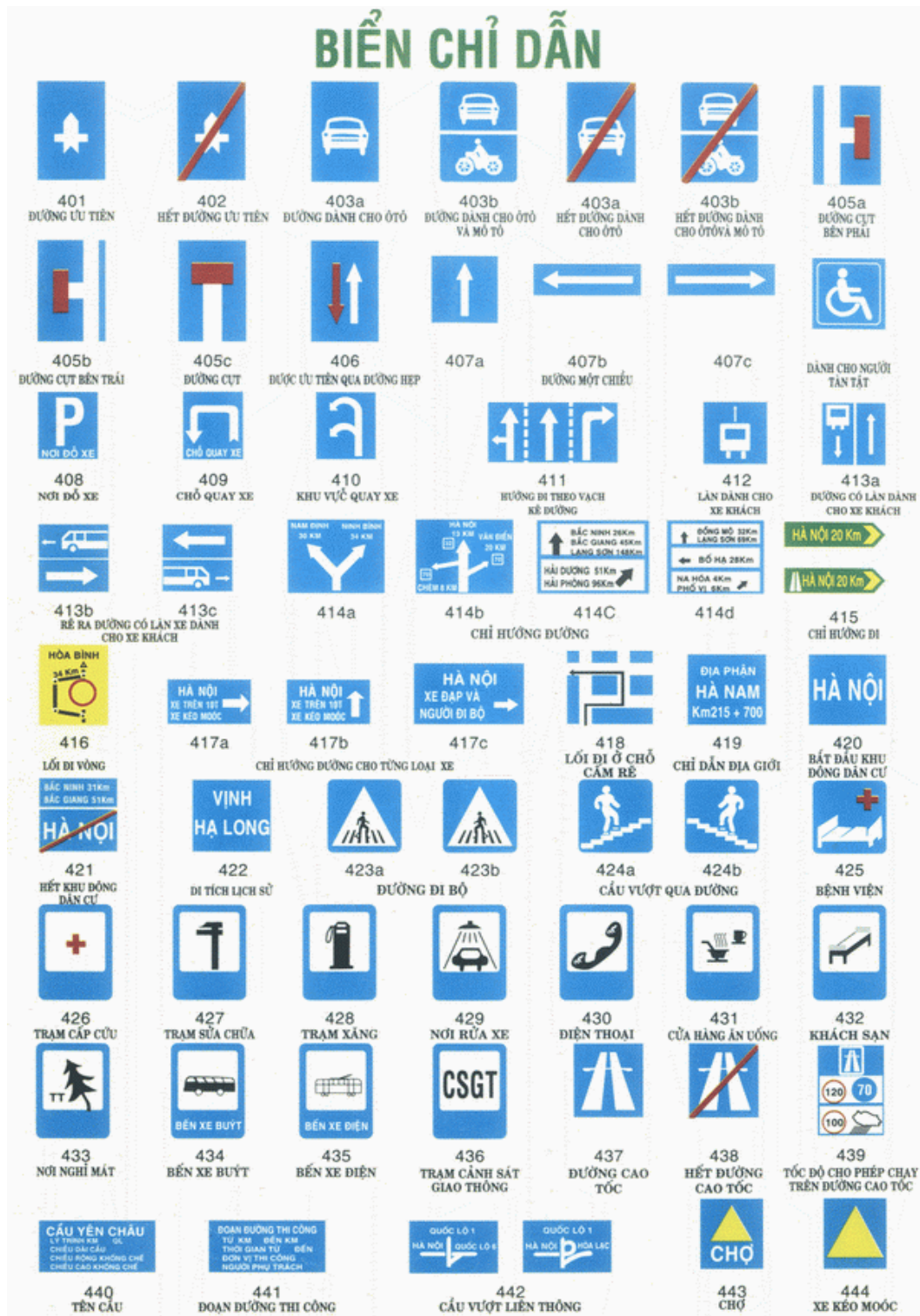
Tên biển báo: Chú ý chướng ngại vật

Chi tiết báo hiệu: Dùng để báo trước cho lái xe biết phía trước có chướng ngại vật, xe cần giảm tốc độ theo chỉ dẫn trên biển báo. Biển này đặt ở vị trí thích hợp trước khi đến đoạn đường có chướng ngại vật.

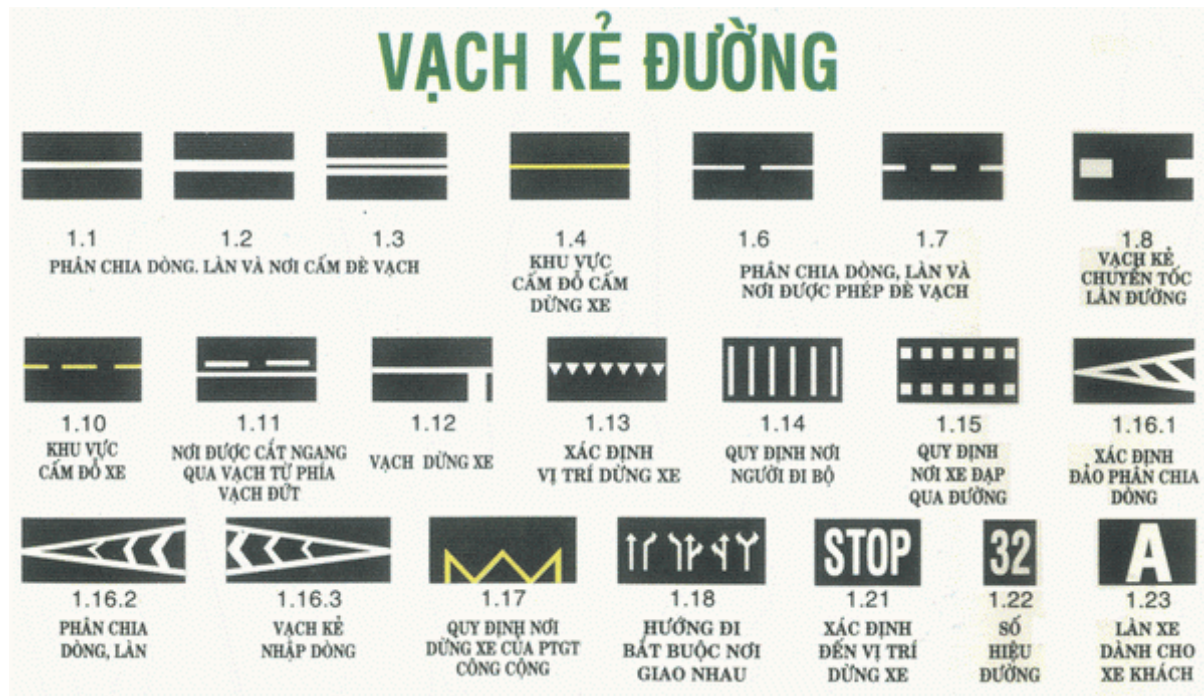
<http://www.luatgiaothongduongbo.net>

## 5. Biển chỉ dẫn đường bộ Việt Nam

Nhóm biển chỉ dẫn gồm có 48 kiểu được đánh số thứ tự từ biển số 401 đến biển số 448 để báo cho người sử dụng đường biết những định hướng cần thiết hoặc những điều có ích khác trong hành trình



## 6. Vạch kẻ đường bộ Việt Nam



<http://www.luatgiaothongduongbo.net>

## **Phần III**

# **THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ**

# 1. Thực trạng và giải pháp an toàn giao thông đường bộ ở Ninh Thuận

## a. Những văn bản chỉ đạo của Tỉnh về an toàn giao thông đường bộ.

ỦY BAN NHÂN DÂN  
TỈNH NINH THUẬN

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 25/2011/QĐ-UBND

Ninh Thuận, ngày 24 tháng 6 năm 2011

### QUYẾT ĐỊNH

CÔNG BỐ BỔ SUNG QUY ĐỊNH THỦ TỤC HÀNH CHÍNH VỀ CẤP GIẤY PHÉP VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA NGUY HIỂM LÀ CÁC CHẤT ÔXY HÓA, CÁC HỢP CHẤT ÔXÍT HỮU CƠ VÀ CÁC CHẤT ĂN MÒN BẰNG PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG CƠ GIỚI ĐƯỜNG BỘ TẠI SỞ KHOA HỌC VÀ CÔNG NGHỆ TỈNH NINH THUẬN

#### ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH NINH THUẬN

*Căn cứ Luật Tổ chức Hội đồng nhân dân và Ủy ban nhân dân ngày 26 tháng 11 năm 2003;*

*Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật của Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân ngày 03 tháng 12 năm 2004;*

*Căn cứ Nghị định số 63/2010/NĐ-CP ngày 08 tháng 6 năm 2010 của Chính phủ quy định về kiểm soát thủ tục hành chính;*

*Căn cứ Nghị quyết số 67/NQ-CP ngày 24 tháng 12 năm 2010 của Chính phủ về việc đơn giản hoá thủ tục hành chính thuộc phạm vi chức năng quản lý của Bộ Khoa học và Công nghệ;*

*Căn cứ Quyết định số 250/QĐ-UBND ngày 28 tháng 8 năm 2009 của Ủy ban nhân dân tỉnh Ninh Thuận về việc công bố bộ thủ tục hành chính thuộc thẩm quyền giải quyết của Sở Khoa học và Công nghệ tỉnh Ninh Thuận;*

*Theo đề nghị của Giám đốc Sở Khoa học và Công nghệ tại Tờ trình số 319/TTr-SKHCCN ngày 25 tháng 5 năm 2011,*

#### QUYẾT ĐỊNH:

**Điều 1.** Công bố bổ sung kèm theo Quyết định này là Quy định thủ tục hành chính về cấp giấy phép vận chuyển hàng hóa nguy hiểm là các chất ôxy hóa, các hợp



chất ôxít hữu cơ và các chất ăn mòn bằng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ tại Sở Khoa học và Công nghệ.

**Điều 2.** Sở Khoa học và Công nghệ có trách nhiệm công bố, công khai và tổ chức thực hiện cấp giấy phép vận chuyển hàng hóa nguy hiểm là các chất ôxy hóa, các hợp chất ôxít hữu cơ và các chất ăn mòn bằng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ theo đúng quy định ban hành kèm theo Quyết định này.

**Điều 3.** Quyết định này có hiệu lực thi hành sau 10 (mười) ngày kể từ ngày ký. Chánh Văn phòng Ủy ban nhân dân tỉnh, Giám đốc các sở, ban ngành thuộc tỉnh, thủ trưởng các cơ quan, đơn vị có liên quan; Chủ tịch Ủy ban nhân dân các huyện, thành phố chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN**  
**KT. CHỦ TỊCH**  
**PHÓ CHỦ TỊCH**

(Đã ký)

**Đỗ Hữu Nghị**

<http://thuvienphapluat.vn>

## **QUY ĐỊNH**

### **CẤP GIẤY PHÉP VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA NGUY HIỂM LÀ CÁC CHẤT ÔXY HÓA, CÁC HỢP CHẤT ÔXÍT HỮU CƠ VÀ CÁC CHẤT ĂN MÒN BẰNG PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG CƠ GIỚI ĐƯỜNG BỘ TẠI SỞ KHOA HỌC VÀ CÔNG NGHỆ**

*(Ban hành kèm theo Quyết định số 25/2011/QĐ-UBND ngày 24 tháng 6 năm 2011 của Ủy ban nhân dân tỉnh Ninh Thuận)*

#### **I. Thủ tục cấp giấy phép vận chuyển hàng hoá nguy hiểm là các chất ôxy hoá, các hợp chất ôxít hữu cơ và các chất ăn mòn bằng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ**

##### **1. Cơ sở pháp lý:**

- Căn cứ Luật Chất lượng sản phẩm, hàng hoá ngày 21 tháng 11 năm 2007;

- Căn cứ Nghị định số 104/2009/NĐ-CP ngày 09 tháng 11 năm 2009 của Chính phủ quy định danh mục hàng nguy hiểm và vận chuyển hàng

nguy hiểm bằng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ;

- Thông tư số 25/2010/TT-BKHHCN ngày 29 tháng 12 năm 2010 của Bộ Khoa học và Công nghệ hướng dẫn thủ tục cấp giấy phép vận chuyển hàng hoá nguy hiểm là các chất ôxy hoá, các hợp chất ôxít hữu cơ và các chất ăn mòn

bằng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ.

2. Đối tượng áp dụng: áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân trong nước và ngoài nước (gọi tắt là doanh nghiệp) liên quan đến việc vận chuyển hàng nguy hiểm bao gồm: các chất ôxy hoá, các hợp chất ôxít hữu cơ (loại 5) và các chất ăn mòn (loại 8) bằng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ trên lãnh thổ Việt Nam. Phụ lục I của Nghị định số 104/2009/NĐ-CP.

3. Thẩm quyền giải quyết: Giám đốc Sở Khoa học và Công nghệ.

4. Hồ sơ: 01 bộ, gồm có:

4.1. Đơn đề nghị cấp giấy phép vận chuyển hàng nguy hiểm theo mẫu quy định tại Phụ lục I Quyết định này;

4.2. Bản sao hợp lệ giấy đăng ký kinh doanh;

4.3. Danh sách phương tiện vận chuyển, người điều khiển phương tiện, người áp tải theo mẫu quy định tại Phụ lục II Quyết định này;

4.4. Danh mục lịch trình vận chuyển, loại hàng nguy hiểm vận chuyển, tổng trọng lượng hàng nguy hiểm cần vận chuyển theo mẫu quy định tại Phụ lục III Quyết định này;

4.5. Bản cam kết của doanh nghiệp theo mẫu quy định tại Phụ lục IV Quyết định này;

4.6. Lệnh điều động vận chuyển (đối với giấy phép cho vận chuyển nhiều chuyến hàng, nhiều loại hàng nguy hiểm) theo mẫu quy định tại Phụ lục V Quyết định này;

4.7. Bản cam kết của người vận tải (trong trường hợp doanh nghiệp thuê phương tiện vận chuyển của doanh nghiệp khác);

4.8. Phiếu an toàn hoá chất do nhà sản xuất hoặc nhập khẩu thiết lập, được in bằng tiếng Việt và có đầy đủ các thông tin theo phụ lục VI Quyết định này;

4.9. Các tài liệu liên quan đến yêu cầu của người điều khiển phương tiện, người áp tải:

- Bản sao hợp lệ thẻ an toàn lao động của người điều khiển phương tiện, người áp tải được cấp theo quy định hiện hành của Nhà nước kèm theo chứng chỉ chứng nhận đã được huấn luyện an toàn hoá chất do Bộ Công Thương cấp.

- Bản sao hợp lệ giấy phép lái xe của người điều khiển phương tiện phù hợp với phương tiện vận chuyển (có công chứng);

4.10. Bản sao hợp lệ giấy đăng ký phương tiện vận chuyển kèm theo giấy chứng nhận kiểm định phương tiện vận chuyển còn thời hạn hiệu lực do Cục Đăng kiểm Việt Nam (Bộ Giao thông vận tải) cấp. Trường hợp doanh nghiệp có hàng nguy hiểm cần vận chuyển phải thuê phương tiện vận chuyển, doanh nghiệp phải nộp kèm theo bản sao hợp lệ hợp đồng thuê vận chuyển trong đó nêu chi tiết các thông tin về phương tiện vận chuyển (loại phương tiện, biển kiểm soát, trọng tải);

4.11. Bản sao hợp lệ giấy chứng nhận kiểm định bao bì, thùng chứa hàng nguy hiểm cần vận chuyển còn thời hạn hiệu lực (đối với các dụng cụ chứa chuyên dụng). Trường hợp sử dụng các dụng cụ chứa khác, doanh nghiệp phải nộp kèm theo hồ sơ bản sao hợp lệ các tài liệu sau:

- Tiêu chuẩn áp dụng đối với dụng cụ chứa hàng nguy hiểm do doanh nghiệp công bố.

- Phiếu kết quả thử nghiệm phù hợp với tiêu chuẩn công bố áp dụng của

dụng cụ chứa hàng nguy hiểm do tổ chức thử nghiệm đã đăng ký lĩnh vực hoạt động thử nghiệm theo quy định tại Thông tư số 08/2009/TT-BKHHCN ngày 08 tháng 4 năm 2009 của Bộ Khoa học và Công nghệ hướng dẫn về yêu cầu, trình tự, thủ tục đăng ký hoạt động đánh giá sự phù hợp cấp.

5. Trình tự và thời gian giải quyết: 07 ngày làm việc kể từ ngày nhận đủ hồ sơ hợp lệ.

- Doanh nghiệp nộp hồ sơ tại Bộ phận tiếp nhận và trả kết quả của Chi cục Tiêu chuẩn Đo lường chất lượng để kiểm tra, xử lý: 01 ngày;

- Chuyển hồ sơ cho phòng Quản lý Tiêu chuẩn - chất lượng và Thông báo - hỏi đáp về tiêu chuẩn, đo lường, chất

lượng và hàng rào kỹ thuật trong thương mại (gọi tắt là phòng Quản lý Tiêu chuẩn - chất lượng và TBT) thẩm xét hồ sơ và lập giấy phép vận chuyển hàng nguy hiểm theo Phụ lục VII Quyết định này: 04 ngày;

- Trình lãnh đạo Sở Khoa học và Công nghệ quyết định: 01 ngày;

- Giao Bộ phận tiếp nhận và trả kết quả vào sổ lưu danh sách giấy phép vận chuyển hàng nguy hiểm để theo dõi, quản lý đồng thời thông báo và trả giấy phép vận chuyển hàng nguy hiểm cho doanh nghiệp: 01 ngày.

6. Lệ phí: theo quy định của pháp luật.

<http://thuvienphapluat.vn>

## **b. Một số hoạt động về an toàn giao thông đường bộ**

### **Hưởng ứng "Thập kỷ hành động vì An toàn giao thông đường bộ"**

**Đ**ể tổ chức hưởng ứng "Thập kỷ hành động vì An toàn giao thông đường bộ" theo chỉ đạo của Chính phủ và Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia, ngày 25/4/2011 Ủy ban nhân dân tỉnh Ninh Thuận ban hành công văn số 1598/UBND-NC yêu cầu các Sở, ngành, cơ quan, đơn vị, UBND các huyện, thành phố triển khai thực hiện một số nội dung sau:

Thu thập, gửi các tài liệu liên quan, in ấn áp phích, tờ rơi, làm băng rôn,... để phục vụ công tác tuyên truyền trên địa bàn; tổ chức lễ phát động và điều hành hưởng ứng trên địa bàn huyện, thành phố vào ngày 11/5/2011; Các Sở, ngành, các cơ quan báo chí tập trung tuyên truyền mạnh mẽ về mục đích, ý nghĩa và nội dung "Thập kỷ hành động vì An toàn giao thông đường bộ" và chiến lược bảo đảm trật tự an toàn giao thông quốc gia đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030; giáo dục, vận động cán bộ, công nhân, viên chức trong cơ quan, đơn vị, địa phương và doanh nghiệp tích cực hưởng ứng thực hiện tốt nội dung này./.

**NT. Nhàn**

<http://www.ninhthuan.gov>

## **Thứ trưởng Lê Mạnh Hùng làm việc với Lãnh đạo UBND tỉnh Ninh Thuận**

**N**gày 01/8/2011, tại Trụ sở Bộ GTVT, Thứ trưởng Lê Mạnh Hùng có buổi làm việc với Lãnh đạo UBND tỉnh Ninh Thuận. Tham dự cuộc họp về phía tỉnh Ninh Thuận có ông Nguyễn Đức Thanh - Chủ tịch UBND Tỉnh, ông Trần Xuân Hoà - Phó Chủ tịch cùng Giám đốc Sở GTVT, Sở KHĐT. Về phía Bộ GTVT có Lãnh đạo và chuyên viên các cơ quan tham mưu của Bộ, Tổng cục Đường bộ VN.

Sau khi nghe UBND tỉnh Ninh Thuận trình bày một số nội dung về công tác GTVT trên địa bàn Tỉnh và một số đề xuất kiến nghị, cùng ý kiến tham gia của các đại biểu dự họp, Thứ trưởng Lê Mạnh Hùng thống nhất kết luận như sau:

1. Về chủ trương đầu tư tuyến đường ven biển: Hiện nay chủ trương đầu tư tuyến đường ven biển đã được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận. Để có cơ sở sớm triển khai dự án, đề nghị UBND Tỉnh sớm có văn bản báo cáo Thủ tướng Chính phủ và gửi các Bộ ngành chức năng ưu tiên bố trí nguồn vốn cho Dự án,

2. Về kiến nghị sớm khởi công lại các gói thầu QL 27:

Quốc lộ 27 đoạn qua Ninh Thuận từ Km 206+500 – Km 272+800 đang triển khai thi công thì tạm dừng, dẫn tiến độ theo tinh thần NQ11 của Chính phủ. Bộ GTVT và UBND tỉnh Ninh Thuận cùng chia sẻ khó khăn với Chính phủ trong việc chống lạm phát phải tạm dừng dự án. Tuy nhiên nhằm đảm bảo việc lưu thông trên tuyến, Bộ GTVT sẽ cùng UBND Tỉnh báo cáo TTCP ưu tiên vốn cấp bách trong thời gian tới để dự án sớm được khởi động trở lại.

Đối với việc đảm bảo giao thông trên tuyến Bộ GTVT sẽ chỉ đạo các cơ quan của Bộ phối hợp với Tỉnh thường

xuyên làm công tác đảm bảo giao thông. Yêu cầu Tổng Cục ĐBVN, Khu QLDDDB 7, Ban QLDA2 tiếp tục thực hiện theo nội dung văn bản số 2701/BGTVT-QLXD ngày 11/5/2011 của Bộ GTVT, có phương án thiết kế đảm bảo giao thông như thi công lớp cấp phối đá dăm và tưới nhựa để giữ được kết cấu mặt đường trong mùa mưa, hạn chế xe có tải trọng lớn lưu thông trên tuyến... và báo cáo kết quả về Bộ GTVT.

3. Về hỗ trợ ứng vốn cho công tác GPMB + khu tái định cư phục vụ dự án QL27:

Theo đề nghị của UBND tỉnh Ninh Thuận, do Ninh Thuận là địa phương hiện nay điều kiện kinh tế còn nhiều khó khăn, Bộ GTVT sẽ chỉ đạo Chủ đầu tư làm việc với địa phương và có báo cáo với Bộ để xem xét việc tạm ứng vốn xây dựng khu tái định cư, để đảm bảo tiến độ dự án. Đồng thời đề nghị UBND Tỉnh báo cáo TTCP xin hỗ trợ phần kinh phí xây dựng khu TĐC để hoàn trả dự án số tiền tạm ứng. Bộ GTVT sẽ có văn bản đề nghị TTCP ủng hộ với đề nghị của Tỉnh.

4. Về Dự án nâng cấp mở rộng QL1A đoạn Cam Ranh (Khánh Hòa) đến thị xã Phan Rang - Tháp Chàm (Ninh Thuận):

Bộ GTVT sẽ giao Vụ KHĐT, Cục Quản lý và Xây dựng CLCTGT phối hợp với Sở GTVT Ninh Thuận (Chủ đầu tư) để chỉ đạo Ban QLDA và các đơn vị tư vấn rà soát, cập nhật để hoàn chỉnh báo cáo giữa kỳ Dự án nâng cấp mở rộng QL1A đoạn Cam Ranh (Khánh Hòa) đến thị xã Phan Rang – Tháp Chàm (Ninh Thuận). Chủ đầu tư khẩn trương hoàn chỉnh báo cáo giữa kỳ để trình Bộ GTVT thẩm định và thông qua.

TH

<http://www1.mt.gov.vn>

## Chủ tịch UBND Tỉnh Nguyễn Đức Thanh kiểm tra tiến độ các công trình quốc lộ đang thi công trên địa bàn tỉnh

**N**gày 11/10/2011, Chủ tịch UBND tỉnh Nguyễn Đức Thanh cùng với các ngành liên quan đã tổ chức đi kiểm tra thực tế về tiến độ 03 công trình xây dựng cải tạo nâng cấp quốc lộ, (đoạn đi qua địa phận tỉnh Ninh Thuận) gồm: Quốc lộ 27, Quốc lộ 27B, Tuyến tránh Quốc lộ 1A (các dự án này do Bộ Giao thông vận tải làm chủ quản đầu tư, Cục đường bộ Việt Nam làm chủ đầu tư và triển khai thi công bắt đầu từ năm 2007).



Tại công trình, đồng chí đã nghe các chủ đầu tư báo cáo tình hình thực hiện thi công, diễn biến thời tiết không thuận lợi trong thời gian qua, chính sách cắt giảm đầu tư của Chính phủ, những khó khăn vướng mắc của đơn vị thi công; những ý kiến phản ánh của nhân dân địa phương về ô nhiễm môi trường, tình hình an toàn giao thông trong khu vực.

Phát biểu chỉ đạo tại những nơi đến kiểm tra, đồng chí Chủ tịch UBND tỉnh yêu cầu các chủ đầu tư, các nhà thầu đã có nhiều cố gắng trong quá trình thực hiện nhiệm vụ. Tuy nhiên, do thời tiết không thuận lợi, thực hiện chính sách cắt giảm đầu tư để tìm chế lạm phát, công tác giải phóng mặt bằng còn nhiều vướng mắc, khó khăn, ... Vì vậy, các địa phương, các ngành cần chia sẻ khó khăn và chủ động phối hợp, hỗ trợ nhiều hơn nữa trong thời gian tới. Để đảm bảo an toàn giao thông, sớm hoàn thành và đưa công trình vào sử dụng, phát huy hiệu quả, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế-xã hội, đảm bảo an sinh xã hội trên địa bàn, yêu cầu các chủ đầu tư, các nhà thầu phải tập trung mọi nguồn lực, nghiên cứu và thực hiện các giải pháp kỹ thuật để tổ chức thi công hoàn thành công trình, đảm bảo thời gian và chất lượng; trong thời gian tiếp tục thi công, các nhà thầu phải đảm bảo an toàn giao thông cho người, phương tiện lưu thông trên tuyến đường. Về công tác giải phóng mặt bằng còn vướng một số trường hợp, Chủ tịch UBND tỉnh đã giao nhiệm vụ cho Sở Tài nguyên và Môi trường, Trung tâm phát triển quỹ đất, UBND các huyện (thành phố) Ninh Sơn, Ninh Phước, Phan Rang Tháp Chàm khẩn trương giải quyết dứt điểm để sớm giao mặt bằng cho chủ đầu tư./.

**Đỗ Khoa Danh**

<http://www.ninhthuan.gov.vn>

## **Ninh Thuận: Hội nghị triển khai công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông 6 tháng cuối năm 2011**

**N**gày 26-7, đồng chí Trần Xuân Hòa, Phó Chủ tịch Thường trực UBND tỉnh đã chủ trì hội nghị triển khai công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông 6 tháng cuối năm 2011.

Trong 6 tháng đầu năm, công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật về TTATGT được thực hiện thường xuyên và các đợt cao điểm bằng nhiều hình thức, trên các phương tiện truyền thông đại chúng, hình ảnh trực quang, tọa đàm, tuyên truyền trực tiếp trong các trường học, khu dân cư... đặc biệt là đợt phát động “Thập kỷ hành động vì an toàn giao thông đường bộ 2011-2012” của Liên Hợp Quốc, vì vậy đã nâng cao nhận thức của nhân dân về chấp hành các quy định về TTATGT. Ngành chức năng đã tổ chức 3.842 ca tuần tra, kiểm soát với gần 11.000 lượt cán bộ, chiến sĩ tham gia; phát hiện lập biên bản 16.438 trường hợp vi phạm, quyết định xử phạt hành chính 17.895 trường hợp, với số tiền trên 7,2 tỷ đồng. Thanh tra Giao thông tổ chức 35 cuộc thanh tra, kiểm tra về bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông, tiêu chuẩn phương tiện, thiết bị giao thông... lập biên bản, xử lý vi phạm 1.122 trường hợp, với số tiền gần 660 triệu đồng.

Hội nghị đã đề ra nhiệm vụ trọng tâm bảo đảm trật tự an toàn giao thông 6 tháng cuối năm: Tiếp tục đẩy mạnh công tác tuyên truyền, giáo dục, nâng cao nhận thức của nhân dân về các quy định pháp luật TTATGT, chú trọng đến “Văn hóa giao thông” gắn với hưởng ứng “Thập kỷ hành động vì an toàn giao thông đường bộ”...

Phát biểu chỉ đạo tại hội nghị, đồng chí Phó Chủ tịch thường trực UBND tỉnh yêu cầu các cấp, các ngành chức năng triển khai đồng bộ các giải pháp phòng ngừa để đảm bảo trật tự an toàn giao thông, hạn chế tai nạn xảy ra. Tăng cường phổ cập kiến thức pháp luật về an toàn giao thông cho nhân dân, nhất là vùng nông thôn, miền núi, trong đối tượng thanh niên, học sinh...

Nhân dịp này, UBND tỉnh đã trao Bằng khen cho 1 tập thể và 3 cá nhân đã tích cực tham gia công tác cứu hộ vụ tai nạn giao thông ngày 30-5-2011 trên địa bàn huyện Thuận Nam.

**Báo Ninh Thuận**  
<http://www1.mt.gov.vn>

# **Phê duyệt dự án Hỗ trợ kỹ thuật Cải thiện An toàn giao thông và thích ứng với biến đổi khí hậu trên Quốc lộ 1 đoạn Ninh Thuận - Bình Thuận**

**B**ộ Giao thông vận tải vừa ban hành Quyết định số 2583/QĐ-BGTVT Phê duyệt dự án Hỗ trợ kỹ thuật Cải thiện An toàn giao thông và thích ứng với biến đổi khí hậu trên Quốc lộ 1 đoạn Ninh Thuận – Bình Thuận. Dự kiến dự án sẽ được thực hiện trong 12 tháng (Cuối năm 2011 – 2012) với tổng vốn đầu tư: 1.670.000 USD. Trong đó, Ngân hàng Phát triển Châu Á (ADB) viện trợ không hoàn lại 1.500.000 USD), chủ dự án là Ban Quản lý dự án An toàn giao thông.

Mục tiêu của dự án Hỗ trợ kỹ thuật là sẽ cung cấp phương pháp tiếp cận có hệ thống để xác định những vị trí nguy hiểm tiềm ẩn về tai nạn giao thông, các cung đường thường xuyên chịu ảnh hưởng của lũ lụt và đưa ra các giải pháp kỹ thuật, hướng dẫn thiết kế nhằm khắc phục, phân tích đề xuất các tiêu dự án theo thứ tự ưu tiên, làm cơ sở để triển khai thực hiện.

Dự án đầu tư bao gồm các nội dung chính: Thay thế, nâng cấp và mở rộng một số cầu hẹp gây mất an toàn; cải thiện an toàn và năng lực giao thông tại một số nút giao; cải tạo điểm đen bằng cách mở rộng làn xe và tăng tầm nhìn cho lái xe; các biện pháp bảo vệ mái dốc tại các vị trí sụt trượt; nâng cao hoặc làm mới đường và cầu tại các đoạn ngập lụt; mở thêm làn xe cho xe máy, xe đạp, người đi bộ ở những nơi có mật độ giao thông cao hay xảy ra tai nạn; làm cầu cho người đi bộ, biển báo hiệu, đèn điều khiển giao thông, sơn kẻ đường nhằm tăng cường an toàn giao thông và cải tạo đường, cầu dọc quốc lộ 1A tại các vị trí hay xảy ra ngập lụt.

Nguyễn Phương  
<http://www.binhthuan.gov.vn>

## **c. Các giải pháp an toàn giao thông**

### **Ninh Thuận đẩy mạnh các biện pháp phòng ngừa tai nạn giao thông**

ND - Theo Ban An toàn giao thông (ATGT) tỉnh Ninh Thuận, từ đầu năm đến nay, trên địa bàn tỉnh xảy ra 50 vụ tai nạn giao thông (TNGT) đường bộ và đường sắt, làm chết 55 người, bị thương 58 người, thiệt hại tài sản hơn 361 triệu đồng. So với cùng kỳ năm trước, tăng một vụ, số người chết tăng hai và số bị thương tăng năm người.

Đáng chú ý là có một số vụ TNGT xảy ra với mức độ nghiêm trọng, để lại hậu quả nặng nề.

Điển hình là vụ TNGT xảy ra hồi 21 giờ 45 phút ngày 1-2, tại km 1568+350 quốc lộ 1A, thuộc địa bàn xã Phước Nam, huyện Thuận Nam. Xe ô-tô mang biển kiểm soát (BKS) 53S-3521 do anh Bùi Triều, sinh năm 1979, ở tỉnh

Quảng Ngãi điều khiển (chở trên xe 33 hành khách) chạy từ TP Hồ Chí Minh đến Ninh Thuận, do vượt sai quy định, đã đâm vào xe ô-tô BKS 79D - 3117, do anh Nguyễn Đức Dũng, sinh năm 1976, ở huyện Diên Khánh, tỉnh Khánh Hòa điều khiển, chạy chiều ngược lại. Hậu quả, anh Triệu và chị Nguyễn Thị Đức, sinh năm 1953, cùng ở Quảng Ngãi chết tại chỗ, ba người khác bị thương nặng.

Một vụ TNGT khác xảy ra lúc 5 giờ 15 phút ngày 27-5 tại km1587+400 quốc lộ 1A, thuộc địa bàn thôn Lạc Sơn 2, xã Cà Ná, huyện Thuận Nam. Anh Phan Đình Thành, sinh năm 1980, ở huyện Đồng Phú, tỉnh Bình Phước điều khiển xe ô-tô BKS 53S - 4424, chở 41 giáo viên Trường THPT Trần Quốc Đại, tỉnh Tây Ninh đi tham quan biển Ninh Chữ (Ninh Thuận). Do chạy quá tốc độ và tránh vượt sai quy định, khi đến đoạn đường trên, Thành phát hiện một chiếc xe tải đang chạy chiều ngược lại, liền vội đánh tay lái để tránh. Do trời mưa, nền đường trơn trượt, ô-tô bị lật, làm ba người chết, 15 người bị thương. Ba nạn nhân xấu số là hai vợ chồng thầy giáo Trần Tuấn Anh và con gái mới 10 tháng tuổi ở xã An Thạnh, huyện Bèn Cầu, tỉnh Tây Ninh...

Theo Phó Giám đốc Sở Giao thông vận tải Ninh Thuận Trương Bình Hanh, tình hình TNGT trên địa bàn tỉnh đang có chiều hướng gia tăng và ngày càng nghiêm trọng. Nguyên nhân chính là do các phương tiện giao thông tránh, vượt, chuyển hướng sai quy định; đi không đúng phần đường; điều khiển phương tiện giao thông sau khi uống rượu, bia say và vi phạm tốc độ.

Trước thực trạng trên, tỉnh Ninh Thuận đang đẩy mạnh các biện pháp nhằm phòng ngừa hiệu quả các vụ TNGT có thể xảy ra. Phó Chủ tịch UBND tỉnh Ninh Thuận kiêm Phó Ban ATGT tỉnh Trần Xuân Hòa, cho biết: Tỉnh đã chỉ đạo

các cơ quan, đơn vị chức năng phối hợp với các địa phương đẩy mạnh tuyên truyền phổ biến, giáo dục Luật Giao thông đường bộ năm 2008 và Nghị định 34/2010/NĐ-CP ngày 2-4-2010 của Chính phủ về quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ; chỉ đạo các lực lượng chức năng tăng cường tuần tra, kiểm tra, kiểm soát trên các tuyến đường, khu vực trọng điểm, kết hợp xử lý vi phạm với công tác tuyên truyền giáo dục. Cùng với đó, yêu cầu các nhà đầu tư, nhà thầu xây lắp trên các tuyến đường đang thi công trên địa bàn tỉnh tuân thủ việc lắp đặt biển báo, cọc tiêu, sơn gờ giảm tốc, hệ thống chiếu sáng ban đêm... Đối với các huyện Ninh Phước, Thuận Nam, Thuận Bắc và TP Phan Rang - Tháp Chàm, Ban ATGT tỉnh còn yêu cầu chính quyền địa phương, các ngành, cơ quan, đơn vị chức năng tập trung triển khai các biện pháp bảo đảm trật tự ATGT trên đường sắt. Yêu cầu Công ty quản lý đường sắt Thuận Hải chủ trì phối hợp với UBND các huyện, thành phố, các ngành chức năng đẩy nhanh tiến độ thực hiện giai đoạn 2 của Quyết định 1856/2007/QĐ-TTg, trọng tâm là giải tỏa các vi phạm hành lang ATGT đường sắt, xây dựng các hạng mục công trình bảo đảm ATGT đường sắt...

Trên địa bàn Ninh Thuận vẫn còn khá nhiều "điểm đen" thường dẫn đến TNGT chưa khắc phục được. Một phần do địa phương thiếu kinh phí, một phần do các nhà thầu thi công các công trình đường, cầu, cống trên các tuyến quốc lộ 1A, 27 không bảo đảm tiến độ thi công. Giải phóng nhanh những "điểm đen" này cũng là một trong những biện pháp cấp bách mà Ninh Thuận cần phải chú trọng nhằm phòng ngừa, hạn chế các vụ TNGT có thể xảy ra, nhất là trong thời điểm mùa mưa bão sắp tới.

<http://www.nhandan.com.vn>



## Ninh Phước đẩy mạnh các giải pháp đảm bảo an toàn giao thông

**T**rong thời gian qua, công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông (ATGT) được huyện Ninh Phước quan tâm và triển khai đồng bộ nhiều giải pháp, đã mang lại những kết quả nhất định.

Bên cạnh việc triển khai kịp thời các kế hoạch, văn bản chỉ đạo về tăng cường công tác đảm bảo ATGT, công tác tuyên truyền, giáo dục nâng cao ý thức nhân dân về chấp hành Luật Giao thông Đường bộ được thực hiện đồng bộ. Ban ATGT huyện phối hợp với các ban, ngành, đoàn thể và các xã, thị trấn tổ chức tuyên truyền cho quần chúng nhân dân về công tác đảm bảo ATGT, trong đó tập trung phổ biến về Luật Giao thông Đường bộ và Nghị định số 34/2010/NĐ-CP của Chính phủ về xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ... Đặc biệt, trong các trường học, ngoài việc tuyên truyền hướng dẫn về nội dung ATGT, các quy tắc, một số biển báo thông thường khi tham gia giao thông, các trường học còn tổ chức nhiều buổi ngoại khóa và cuộc thi tìm hiểu ATGT đường bộ để các em học sinh nâng cao nhận thức. Không chỉ bản thân chấp hành tốt trật tự ATGT, mà còn là những tuyên truyền viên tích cực giữ gìn và bảo vệ trật tự ATGT ở trường học và các khu dân cư.

Song song với hoạt động tuyên truyền, giáo dục, lực lượng Công an huyện đã phối hợp với các ngành chức năng tăng cường tuần tra kiểm soát giao thông trên những tuyến đường trọng điểm, xây dựng các phương án chống đua xe trái phép ở khu vực đông dân cư; xử lý nghiêm đối với các trường hợp vi phạm. Trong 6 tháng đầu năm, Công an huyện Ninh Phước đã phát hiện và xử lý 494 trường hợp vi phạm quy định về đảm bảo trật tự ATGT (trong đó 224 trường hợp không đội mũ bảo hiểm khi ngồi trên xe mô tô, xe gắn máy; 227 trường hợp không có giấy phép lái xe khi tham gia giao thông), tạm giữ 329 phương tiện các loại... thu nộp ngân sách nhà nước trên 234 triệu đồng.

Nhờ những giải pháp quyết liệt nên công tác đảm bảo trật tự ATGT trên địa bàn huyện đã mang lại hiệu quả tích cực. Trong 6 tháng đầu năm toàn huyện không xảy ra vụ TNGT nghiêm trọng nào, chỉ xảy ra 41 vụ va chạm giao thông làm bị thương 70 người, thiệt hại về tài sản 60 triệu đồng; nguyên nhân chủ yếu là do: tránh vượt sai, uống rượu bia quá nồng độ, không đi đúng phần đường, chuyển hướng không an toàn...

Trung tá Nguyễn Sinh, Tổ trưởng Tổ Cảnh sát giao thông-Công an huyện Ninh Phước cho biết thêm: “Để đảm bảo trật tự ATGT trên địa bàn, Công an huyện Ninh Phước tiếp tục tăng cường phối hợp với lực lượng công an xã tuần tra kiểm soát, xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm; quán triệt trong cán bộ và quần chúng nhân dân về việc thực hiện nghiêm Luật Giao thông Đường bộ; xử lý nghiêm các trường hợp phơi nông sản trên đường gây mất mỹ quan, cản trở giao thông, dễ xảy ra tai nạn giao thông”.

<http://www.baoninhthuan.com.vn>

## Tháng An toàn giao thông: Qua hai tuần thực hiện

**S**au 2 tuần ra quân thực hiện Tháng An toàn giao thông (ATGT), trật tự ATGT trên địa bàn tỉnh đã có những bước chuyển biến rõ rệt.

Ban ATGT tỉnh phối hợp với các sở, ban, ngành, đoàn thể địa phương tỉnh và các cơ quan thông tin đại chúng đẩy mạnh công tác tuyên truyền các quy định về trật tự ATGT. Tập trung đẩy mạnh tuyên truyền “Đã uống rượu bia, không tham gia giao thông”. Phối hợp với ngành Giáo dục và Đào tạo tổ chức các lớp tuyên truyền, phổ biến Luật Giao thông Đường bộ, văn hóa giao thông trong trường học. Tỉnh đoàn đã huy động hàng trăm đoàn viên, thanh niên (ĐV-TN) xung kích tình nguyện tham gia hướng dẫn, trực chốt giao thông, tuyên truyền đảm bảo trật tự ATGT; ký cam kết ĐV-TN trong khối cơ quan nhà nước, lực lượng vũ trang không tham gia giao thông khi đã uống rượu bia. Phối hợp với Sở Giao thông vận tải mở các lớp học bằng lái xe A1 cho thanh niên vùng sâu, vùng xa, vùng đồng bào dân tộc thiểu số. Được sự hỗ trợ của Trung ương Hội, Hội Nông dân tỉnh triển khai đội mũ bảo hiểm an toàn cho nông dân trên địa bàn tỉnh...

Các lực lượng chức năng tăng cường tuần tra, kiểm soát, phát hiện và lập biên bản vi phạm trật tự ATGT 1.153 trường hợp; xử phạt vi phạm hành chính 1.102 trường hợp, với số tiền gần 480



*Lực lượng Cảnh sát giao thông tuần tra kiểm soát, đảm bảo trật tự ATGT trên các tuyến đường. Ảnh: Ngũ Anh Tuấn*

triệu đồng. Đồng chí Đặng Văn Thành, Trưởng phòng Cảnh sát Giao thông-Công an tỉnh cho biết: “Trong 2 tuần ra quân hưởng ứng Tháng ATGT, lực lượng Cảnh sát Giao thông đã lập biên bản, gửi 46 thông báo người vi phạm pháp luật về trật tự ATGT về cơ quan, đơn vị, trường học, nơi cư trú”.

Bên cạnh đó, tỉnh đã tổ chức các đoàn kiểm tra liên ngành về trật tự ATGT trên các tuyến đường, địa bàn trọng điểm, đôn đốc các chủ đầu tư và nhà thầu đảm nhiệm thi công các công

trình trong phạm vi đất dành cho đường bộ phải đảm bảo ATGT theo quy định. Các cơ quan quản lý đường bộ phát quang tán cây xanh che khuất tầm nhìn của người tham gia giao thông trên các tuyến đường; khắc phục, duy tu, sửa chữa kịp thời những công trình giao thông hư hỏng thuộc phạm vi quản lý. Lực lượng công an phường, thị trấn được tăng cường cùng lực lượng công an giao thông, cơ động tình đã tổ chức tuần tra, xử phạt nghiêm các trường hợp lấn chiếm, dừng đỗ xe vi phạm hành lang đường bộ, nội thị.

Đồng chí Trương Bình Hanh, Phó Giám đốc Sở Giao thông vận tải, Chánh văn phòng Ban ATGT tỉnh cho biết: “Trong thời gian đến, Ban ATGT tiếp tục tham mưu cho Chủ tịch UBND tỉnh chỉ đạo đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ

biến sâu rộng các quy định của pháp luật về ATGT đến mọi người, mọi nhà, mọi tầng lớp nhân dân hiểu và tự giác chấp hành. Đặc biệt, chú trọng tuyên truyền đi đôi với việc xử lý nghiêm đối với người điều khiển phương tiện vi phạm tốc độ, tránh vượt sai quy định, lấn chiếm lòng, lề đường, sử dụng rượu bia khi tham gia giao thông, người ngồi trên xe mô tô, xe máy không đội mũ bảo hiểm đi trên các tuyến đường. Chỉ đạo các lực lượng chức năng thường xuyên tổ chức tuần tra kiểm soát, phát hiện kịp thời và xử lý nghiêm các hành vi vi phạm pháp luật, coi đây là biện pháp quan trọng để hỗ trợ công tác tuyên truyền, giáo dục, nâng cao ý thức chấp hành pháp luật đối với người tham gia giao thông”.

**Xuân Bính**

<http://www.baoninhthuan.com.vn>

## Tuổi trẻ học đường với an toàn giao thông

Hưởng ứng Tháng An toàn giao thông (ATGT) năm 2011, ngày 1-10, Ban ATGT TP. Phan Rang – Tháp Chàm phối hợp với Phòng Giáo dục và Đào tạo thành phố tổ chức Hội thi “Tuổi trẻ học đường với ATGT đường bộ” dành cho học sinh THCS. Hội thi đã thực sự trở thành ngày hội kiến thức, văn hóa ATGT của học sinh trên địa bàn thành phố.

8 giờ sáng, sân trường THCS Lê Hồng Phong ngập tràn tiếng reo hò, cổ vũ của gần 400 học sinh đến từ 8 trường THCS trên địa bàn thành phố. Gần 100 thí sinh tham gia đua tài cũng sẵn sàng bước lên sân khấu với vẻ mặt đầy tự tin. Những thí sinh đến với hội thi là những học sinh xuất sắc nhất được trang bị kiến thức, rèn luyện kỹ năng, bài học về Luật Giao thông đường bộ. Chính vì vậy, ngay trong 2 phần thi đầu tiên: Lý



*Các em học sinh cổ vũ chào mừng Hội thi ATGT*

thuyết và biển báo, cả 8 đội đều thể hiện rất tốt sự thông minh, vốn kiến thức chắc chắn về ATGT. Với những câu trả lời chính xác, đầy đủ thông tin về Luật Giao thông đường bộ, những nhận biết rõ ràng về các biển báo giao thông... các em đã thể hiện là những tuyên truyền viên tích cực, xuất sắc. Em Lý Thái Ngọc, học sinh lớp 97, Trường THCS Nguyễn Văn Trỗi chia sẻ: “Đây là lần đầu tiên em

được tham gia Hội thi tìm hiểu ATGT và thấy rất ý nghĩa. Chúng em đến đây không chỉ để thể hiện kiến thức, tài năng của mình mà còn là để học hỏi thêm những thông tin, bài học bổ ích... để tham gia giao thông an toàn hơn”.



Tiểu phẩm: “Chuyện không của riêng ai” của Trường THCS Nguyễn Văn Trỗi

Hấp dẫn, thiết thực và được mong chờ nhất là phần thi tiểu phẩm. Mỗi đội thi mang đến một tình huống, một thông điệp khác nhau nhưng tất cả cùng hướng đến một mục đích kêu gọi toàn xã hội chấp hành tốt các quy định pháp luật về trật tự ATGT. Với cách diễn xuất hết sức tự nhiên, không kém phần chuyên nghiệp, các tiểu phẩm được đầu tư dàn dựng hết sức công phu, sống động, đề cập đến mọi mặt trong cuộc sống. Tiêu biểu như tiểu phẩm: “Cái giá phải trả” của đội Trường THCS Lê Đình Chinh tạo nên những chi tiết kịch tính, vừa hài hước nhưng đồng thời cũng mang đến cho người xem những giây phút xúc động về bài học đắt giá phải trả cho thái độ coi thường luật lệ giao thông. “Đi bộ” tiểu phẩm của Trường THCS Lê Văn Tám không chỉ chuyển tải những bài học về ý thức chấp hành luật giao thông mà còn xây dựng những chi tiết hết sức nhân văn để giáo dục đạo đức cho học sinh như: giúp đỡ người già sang đường, nói chuyện lễ phép với người lớn... Trong khi đó, học sinh Trường THCS Võ Thị Sáu với tiểu phẩm “Đừng để quá muộn màng” lại muốn nhấn mạnh ý nghĩa của

việc giáo dục, tuyên truyền kiến thức ATGT trong trường học; nhắc nhở phụ huynh, gia đình cần nêu gương cho con cái trong việc chấp hành pháp luật về ATGT...

Xen kẽ với các phần thi chính trên sân khấu, Ban tổ chức còn có những câu hỏi dành cho các cổ động viên. Sau mỗi câu hỏi được xướng lên là hàng trăm cánh tay và những tiếng hò reo vang lên hưởng ứng. Ông Nguyễn Văn Ban, Trưởng Phòng Tư pháp Tp. Phan Rang – Tháp Chàm, Trưởng Ban giám khảo cuộc thi nhận xét: “Qua những gì các em thể hiện cho thấy Hội thi thật sự là một sân chơi bổ ích, là cơ hội cho các em được trang bị thêm kiến thức pháp luật về giao thông. Mong muốn những kiến thức hôm nay sẽ được các em vận dụng để chấp hành tốt các quy định về giao thông khi tham gia giao thông.”



Ban tổ chức trao giải cho các đội thi

Kết thúc hội thi, Ban tổ chức trao giải nhất cho trường THCS Nguyễn Văn Trỗi, giải nhì cho trường THCS Lê Đình Chinh và giải 3 thuộc về trường THCS Lê Phong Phong. Tuy nhiên, ý nghĩa, sức lan tỏa của hội thi không chỉ dừng lại ở những giải thưởng mà là hành trang, là những kiến thức để các em học sinh luôn mang bên mình và trở thành người tham gia giao thông gương mẫu, là tuyên truyền viên tích cực trong cộng đồng để cùng chung tay bảo đảm TTATGT.

Văn Miên- Bích Thủy

<http://www.baoninhthuan.com.vn>

## Từ ngày 15/9/2007 người đi xe mô tô, xe gắn máy trên các quốc lộ bắt buộc phải đội mũ bảo hiểm

**T**heo Nghị quyết 32/2007/NQ-CP của Chính phủ ngày 29/6/2007 về một số giải pháp cấp bách nhằm giảm thiểu tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông, Chủ tịch UBND tỉnh đã có công văn chỉ đạo



Từ ngày 15/9/2007, tất cả mọi người khi tham gia giao thông đều phải đội mũ bảo hiểm trên các tuyến đường quốc lộ. Ngày 15/12/2007 tất cả mọi người khi tham gia giao thông đều phải đội mũ bảo hiểm trên tất cả các tuyến đường. Lực lượng cảnh sát giao thông, thanh tra giao thông tăng cường công tác tuần tra, kiểm soát trên các tuyến giao thông, kiên quyết xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm theo quy định của pháp luật.

Thu Phương - VP.UBND Tỉnh  
<http://www.ninhthuan.gov.vn>

## **2. Thực trạng và giải pháp an toàn giao thông đường bộ của Việt Nam**

### **a. Những văn bản về an toàn giao thông**

Công văn số 07-CV/TW ngày 25-5-2011 của Ban Chấp hành Trung ương về việc tổng kết Chỉ thị số 22-CT/TW :

### **Tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác đảm bảo trật tự, an toàn giao thông**

**T**ạp chí Xây dựng Đảng chuyển đến bạn đọc Công văn số 07-CV/TW ngày 25-5-2011 của Ban Chấp hành Trung ương về việc tổng kết Chỉ thị số 22-CT/TW về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông.

Ngày 24-2-2003, Ban Bí thư Trung ương Đảng (khoá IX) đã ban hành Chỉ thị số 22-CT/TW về “Tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông”; 8 năm qua, các cấp uỷ đảng, chính quyền, mặt trận Tổ quốc, các đoàn thể từ Trung ương đến địa phương đã có nhiều chủ trương, biện pháp, kế hoạch tổ chức triển khai thực hiện Chỉ thị 22-CT/TW của Ban Bí thư.

Công tác giữ gìn trật tự an toàn giao thông đã đạt được nhiều kết quả trên các mặt, tình hình tai nạn giao thông bước đầu được kiềm chế, trật tự an toàn giao thông có những chuyển biến tích cực.

Tuy nhiên, việc lãnh đạo, chỉ đạo và triển khai thực thi Chỉ thị 22-CT/TW của Ban Bí thư ở một số đơn vị, địa phương chưa mạnh mẽ, thường xuyên; chưa huy động được sức mạnh tổng hợp của các cấp, các ngành vào

công tác đảm bảo an toàn giao thông; nhiều địa phương, đơn vị còn khoán trắng cho lực lượng cảnh sát giao thông và ngành giao thông thực hiện; một số nơi chỉ mới triển khai quán triệt chỉ thị, chưa tích cực chỉ đạo triển khai thực hiện... Cho nên, tình hình trật tự, an toàn giao thông còn diễn biến phức tạp, số vụ tai nạn giao thông xảy ra còn nhiều, gây thiệt hại nghiêm trọng về người và tài sản, ảnh hưởng xấu đến trật tự, an toàn xã hội. Ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông còn hạn chế, vấn đề tai nạn giao thông đang là những bức xúc của toàn xã hội.

Để tăng cường sự lãnh đạo của các cấp uỷ đảng đối với công tác đảm bảo trật tự, an toàn giao thông, làm giảm tai nạn giao thông trong những năm tới, huy động được sức mạnh tổng hợp của các cấp, các ngành, các đơn vị, địa phương trong việc thực hiện nhiệm vụ này, Ban Bí thư yêu cầu các tỉnh uỷ, thành uỷ, các ban đảng, ban cán sự đảng, đảng đoàn, đảng uỷ trực thuộc Trung ương căn cứ vào chức năng, nhiệm vụ của đơn vị mình tổ chức tổng kết 8 năm thực hiện Chỉ thị 22-CT/TW của Ban Bí thư (khoá IX), với các nội dung sau đây:

#### **1. Về mục đích, yêu cầu:**

Đánh giá đúng thực trạng kết quả

việc thực hiện Chỉ thị 22-CT/TW của Ban Bí thư (khoá IX), các mặt được, chưa được, những hạn chế, thiếu sót; nguyên nhân, rút ra các bài học kinh nghiệm và đề ra những chủ trương, giải pháp tăng cường công tác đảm bảo trật tự, an toàn giao thông trong, tình hình mới.

## **2- Về nội dung tổng kết:**

Tập trung đánh giá kết quả tình hình thực hiện 5 chủ trương, giải pháp cơ bản, lâu dài và các biện pháp cấp bách về đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đã nêu trong Chỉ thị, cụ thể là:

- Công tác tuyên truyền học tập chỉ thị, giáo dục phổ biến pháp luật về trật tự, an toàn giao thông cho cán bộ, đảng viên và nhân dân, tổ chức cuộc vận động “Toàn dân giữ gìn trật tự, an toàn giao thông”.

- Tình hình, kết quả xây dựng, hoàn thiện các văn bản pháp luật về đảm bảo trật tự, an toàn giao thông.

- Tình hình xây dựng, hoàn thiện chiến lược, quy hoạch, kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, chiến lược, chính sách phát triển phương tiện giao thông vận tải.

- Công tác kiểm tra, xử lý vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông.

- Công tác chấn chỉnh, nâng cao chất lượng đào tạo và sát hạch cấp giấy phép lái xe, kiểm định an toàn kỹ thuật phương tiện giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy, xử lý cán bộ, công chức có hành vi tiêu cực trong công tác kiểm định và sát hạch cấp giấy phép điều khiển phương tiện giao thông.

## **3- Về phương pháp tiến hành:**

- Các tỉnh uỷ, thành uỷ chỉ đạo các đơn vị liên quan của địa phương giúp

tỉnh uỷ, thành uỷ đánh giá tình hình thực hiện Chỉ thị ở địa phương trong 8 năm qua, đề ra các giải pháp làm giảm tai nạn giao thông trong những năm tới phù hợp với từng địa phương, đơn vị và tổ chức hội nghị tổng kết ở cấp tỉnh, tiến hành tổng kết từ cơ sở trở lên.

- Các ban đảng, ban cán sự đảng, đảng đoàn, đảng uỷ trực thuộc Trung ương căn cứ vào chức năng, nhiệm vụ đã nêu trong Chỉ thị 22-CT/TW của Ban Bí thư (khoá IX) có các hình thức tổng kết phù hợp đảm bảo yêu cầu đề ra.

## **4- Tổ chức thực hiện:**

- Giao Đảng uỷ Công an Trung ương chủ trì, có kế hoạch hướng dẫn các địa phương, đơn vị tổ chức việc tổng kết thực hiện chỉ thị này. Phối hợp với Văn phòng Trung ương Đảng và các ban, ngành chức năng tổ chức khảo sát, kiểm tra tình hình thực hiện Chỉ thị 22-CT/TW ở một số tỉnh, thành phố trọng điểm. Tổng hợp tình hình, xây dựng báo cáo tổng kết và dự thảo văn bản chỉ đạo mới của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác đảm bảo trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới.

- Các tỉnh uỷ, thành uỷ, các ban đảng, ban cán sự đảng, đảng đoàn, đảng uỷ trực thuộc Trung ương có trách nhiệm tổ chức tổng kết việc thực hiện Chỉ thị ở các bộ, ngành, địa phương, **gửi báo cáo tổng kết về Bộ Công an và Văn phòng Trung ương Đảng trước ngày 30-8-2011** để tổng hợp báo cáo Ban Bí thư.

**T/M BAN BÍ THƯ**

*(Đã ký)*

**Trương Tấn Sang**

<http://www.xaydungdang.org.vn>

# Một số ý kiến về “Báo cáo chiến lược bảo đảm TTATGT đường bộ QG đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030” của Việt Nam và đề xuất dự kiến kế hoạch hành động của Bộ Công an

**T**ham luận của Bộ Công an tại Hội nghị quốc tế báo cáo Chiến lược bảo đảm trật tự ATGT đường bộ quốc gia đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030.

I. Đánh giá, đề xuất bổ sung, điều chỉnh đối với Báo cáo:

1. Nhất trí và thống nhất cao đối với toàn bộ “Báo cáo chiến lược bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ quốc gia đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030” của Việt Nam. Đây là cố gắng rất lớn của Ban chỉ đạo và Ban soạn thảo chiến lược, có sự tham gia toàn diện của các Bộ, ngành có liên quan và các chuyên gia an toàn giao thông quốc tế. Báo cáo chiến lược đã bảo đảm được yêu cầu khách quan, toàn diện, khoa học và thực tiễn được trình bày tại các phần cụ thể về hiện trạng an toàn giao thông đường bộ, chiến lược an toàn giao thông đường bộ đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 và các giải pháp thực hiện chiến lược, trong đó các vấn đề về quan điểm phát triển, mục tiêu phát triển, chiến lược phát triển và các giải pháp thực hiện chiến lược là nội dung cơ bản của báo cáo.

Báo cáo chỉ cần bổ sung điều chỉnh một số vấn đề cụ thể nữa là Bộ giao thông vận tải có thể sớm trình thủ tướng chính phủ dự thảo quyết định phê duyệt chiến lược bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ quốc gia đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030.

2. Đề nghị Ban chỉ đạo, Ban soạn thảo chiến lược bổ sung, điều chỉnh một số điểm đối với báo cáo như sau:

2.1. Về mục tiêu phát triển:

- Về giảm số người chết do tai nạn giao thông, Báo cáo đặt ra chỉ tiêu tổng quát đến năm 2020 chỉ còn 8 người/ 100.000 dân và đến năm 2030 chỉ còn 6 – 4 người/ 100.000 dân là phù hợp với mục tiêu của Chính phủ Việt Nam đề ra trong Đề án bảo đảm trật tự an toàn giao thông đến năm 2010 (mỗi năm giảm 5% số người chết). Tuy nhiên trong thực tế 5 năm qua, tỷ lệ này không bao giờ đạt được và ở Việt Nam có nghịch lý là đường càng tốt, tai nạn càng nhiều..., vì vậy đề nghị điều chỉnh lại mục tiêu này; Nhật Bản phấn đấu 30 năm nay nhưng số người chết do tai nạn giao thông cũng chỉ dừng ở mức trên, dưới 7000 người mỗi năm (từ năm 2007 đến nay).

- Về mục tiêu cụ thể đã đề cập toàn diện đối với các lĩnh vực liên quan đến an toàn giao thông; đề nghị bổ sung thêm đến năm 2020 phải quản lý được 100% người lái xe được cấp giấy phép lái xe. Muốn làm được việc này đòi hỏi phải có hệ thống cơ sở dữ liệu và được kết nối chặt chẽ giữa cơ quan cấp giấy phép lái xe, cảnh sát giao thông, thanh tra giao thông và cơ quan quản lý bảo hiểm. Đối với lĩnh vực quản lý bảo hiểm cũng chưa được đề cập, đề nghị bổ sung vì vai trò của cơ quan bảo hiểm



rất quan trọng, các nước phát triển có nhiều kinh nghiệm về lĩnh vực này, cần được thực hiện ngay ở Việt Nam sẽ góp phần bảo đảm trật tự an toàn giao thông, kiểm chế, giảm tổn thất đối với tai nạn giao thông.

## 2.2. Về chiến lược phát triển:

- Về kết cấu hạ tầng giao thông có nhiều điểm còn đề ra chung chung, sử dụng nhiều từ tăng cường, đẩy mạnh... đề nghị cần đưa ra những yêu cầu cụ thể. Đối với an toàn đường cao tốc, yêu cầu ứng dụng hệ thống giao thông thông minh (ITS) trong việc khai thác là hoàn toàn đúng và phù hợp với hiện tại và tương lai. Đối với các đường quốc lộ, được nâng cấp, cải tạo hoặc xây dựng mới cũng phải có hệ thống giám sát phục vụ việc xử lý vi phạm trật tự an toàn giao thông và phải bảo đảm nguồn kinh phí duy trì phát triển hệ thống giám sát.

- Về phương tiện giao thông: cần bổ sung áp dụng biện pháp gia hạn đăng ký xe để quản lý xe chặt chẽ phục vụ mục tiêu quản lý được 100% xe đã đăng ký như nhiều nước đã làm và trong điều kiện cụ thể, cần thiết áp dụng biện pháp hạn chế đăng ký phương tiện cá nhân, hạn chế phương tiện hoạt động để góp phần chống ùn tắc giao thông.

- Về người điều khiển phương tiện giao thông: đến năm 2020 phải quản lý được 100% lái xe được cấp giấy phép lái xe.

II. Dự kiến dự thảo Kế hoạch hành động của Bộ công an thực hiện chiến lược:

1. Giai đoạn tới 2015 Bộ Công an đã và đang thực hiện 7 dự án và Đề án phục vụ chiến lược phát triển đối với

cảnh sát giao thông đường bộ, trong đó có 5 dự án và Đề án trong nước và 2 dự án vay vốn ODA.

1.1. 5 dự án, Đề án trong nước bao gồm:

- Dự án “Tổ chức hệ thống kiểm soát giao thông đường bộ, xây dựng trạm cảnh sát giao thông trên các quốc lộ trọng điểm, trạm cảnh sát giao thông cửa ô các thành phố trực thuộc trung ương”. Theo đó đang xây dựng khu nhà trung tâm thông tin chỉ huy tại 112 Lê Duẩn, Hà Nội, dự kiến khoảng 1 năm nữa sẽ hoàn thành. Xây dựng 97 trạm cảnh sát giao thông trên các quốc lộ trọng điểm, đã và đang xây dựng 29 trạm cảnh sát giao thông, trong đó 10 trạm cảnh sát giao thông đã và chuẩn bị đưa vào sử dụng.

- Đề án “Tăng cường và hiện đại hóa công tác tuần tra kiểm soát xử lý vi phạm trật tự an toàn giao thông”, trong đó có 3 dự án thành phần gồm:

+ Dự án số 1 “Xây dựng hệ thống giám sát, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông” đã cơ bản hoàn thành báo cáo nghiên cứu khả thi do Tư vấn lập, chuẩn bị báo cáo Bộ Công an phê duyệt.

+ Dự án 2 “Hiện đại hóa các trung tâm thông tin chỉ huy cảnh sát giao thông đường bộ”, Tư vấn đang lập báo cáo nghiên cứu khả thi, sẽ hoàn thành trong vài tháng tới.

+ Dự án số 3 “Tổ chức công tác tuần tra kiểm soát xử lý vi phạm trật tự an toàn giao thông thí điểm theo phương thức hiện đại trên tuyến quốc lộ 5 (Hà Nội – Hải Phòng). Đang trong quá trình khảo sát chuẩn bị cho lập báo cáo nghiên cứu khả thi.

- Dự án “Xây dựng trường trung cấp cảnh sát giao thông”. Bộ Công an đã phê duyệt dự án; đã có quyết định thành lập trường và tổ chức hoạt động, đang xây dựng cơ sở vật chất của trường.

- Dự án “Xây dựng trung tâm huấn luyện nghiệp vụ, đào tạo, sát hạch lái xe của Bộ Công an”, đang trong quá trình nghiên cứu, khảo sát lập quy hoạch xây dựng.

- Dự án “Trang bị xe ô tô, mô tô đặc chủng phục vụ công tác dẫn đoàn của lực lượng cảnh sát giao thông đường bộ”. Bộ Công an đã phê duyệt dự án, đang tiến hành các bước tiếp theo.

1.2.2 dự án vay vốn ODA bao gồm:

- Các hợp phần của dự án An toàn giao thông Việt Nam (VRSP), vốn vay Ngân hàng thế giới (WB), do Ủy ban an toàn giao thông quốc gia làm chủ đầu tư, Cục cảnh sát giao thông đường bộ - đường sắt tham gia, phối hợp; trong đó hợp phần B7 “Tổ chức cưỡng chế thi hành luật giao thông trên tuyến quốc lộ thí điểm”, chủ yếu là mua sắm thiết bị camera giám sát, lắp đặt trên 2 đoạn quốc lộ 1 (Hà Nội – Vinh và Thành phố Hồ Chí Minh – Cần Thơ). Đã hoàn thành việc chấm hồ sơ mời thầu, đang tiến hành các bước tiếp theo. Hợp phần C.1.1 “Thiết kế hệ thống cơ sở dữ liệu tai nạn giao thông đường bộ Việt Nam”, Tư vấn đã hoàn thiện thiết kế chi tiết và chỉ dẫn kỹ thuật cơ sở dữ liệu tai nạn giao thông”.

- Dự án vốn vay JICA “Tăng cường an toàn giao thông đường bộ trên các quốc lộ phía Bắc Việt Nam”, Tư

vấn đã hoàn thành Kế hoạch hành động hợp phần Cưỡng chế và điều chỉnh danh mục phương tiện, thiết bị trang bị cho cảnh sát giao thông để làm cơ sở cho việc thực hiện các bước tiếp theo, trước mắt là phê duyệt Kế hoạch đấu thầu.

Nhìn chung các dự án, đề án thực hiện tương đối thuận lợi do có sự quan tâm của Chính phủ, các Bộ ngành liên quan và các đối tác. Tuy nhiên, nhìn chung còn chậm, chưa đúng tiến độ đề ra bởi nhiều nguyên nhân, cần tiếp tục được rút kinh nghiệm, khắc phục.

- Cùng với việc đẩy mạnh thực hiện các dự án, Đề án trong thời gian qua và các năm tiếp theo, Bộ Công an tập trung chỉ đạo tăng cường thể chế trong hoạt động của cảnh sát giao thông theo hướng ban hành các văn bản qui phạm pháp luật đảm bảo đúng pháp luật của Nhà nước, cải cách thủ tục hành chính, phục vụ nhân dân ngày càng tốt hơn, góp phần bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, giảm tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông, xây dựng lực lượng cảnh sát giao thông văn hóa trong ứng xử, trong sạch, vững mạnh, hiệu quả trong công tác, được nhân dân tin yêu, ủng hộ.

## 2. Các giai đoạn sau năm 2015:

- Căn cứ vào chương trình, kế hoạch của Ủy ban an toàn giao thông quốc gia, Bộ Công an sẽ có kế hoạch cụ thể thực hiện bảo đảm đúng lộ trình đề ra, và để hoàn thành được kế hoạch cần có sự quan tâm nhiều hơn của Chính phủ Việt Nam, sự giúp đỡ của các nước, các tổ chức quốc tế thì lực lượng cảnh sát giao thông mới hoàn thành tốt hơn nhiệm vụ được giao.

<http://www1.mt.gov.vn>

## **b. Một số hoạt động về an toàn giao thông**

### **Hội nghị quốc tế báo cáo Chiến lược ATGT đường bộ quốc gia đến năm 2020**

**N**gày 15/4, tại khách sạn La Thành, Hà Nội, Bộ GTVT đã tổ chức Hội nghị quốc tế về báo cáo "Chiến lược bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ quốc gia đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 của Việt Nam". Bộ trưởng, Chủ tịch Ủy ban ATGT quốc gia Hồ Nghĩa Dũng đã tới dự và phát biểu khai mạc. Tham dự Hội nghị còn có Thứ trưởng Lê Mạnh Hùng, lãnh đạo các Vụ, Tổng cục, Cục, Viện trực thuộc Bộ GTVT, đại diện Ủy ban ATGT quốc gia, Ban ATGT các tỉnh, đại diện Bộ Công an, Bộ Y tế, Bộ Giáo dục - Đào tạo, đại diện các tổ chức quốc tế WHO, JICA, UNESCAP...

Hội nghị lần này nhằm lấy ý kiến đóng góp của các đại biểu cho bản báo cáo cuối kỳ về chiến lược đảm bảo trật tự ATGT, học hỏi thêm các kinh nghiệm của các chuyên gia quốc tế về xây dựng chiến lược đảm bảo trật tự ATGT cũng như đánh giá trao đổi kinh nghiệm của các địa phương trong việc xây dựng kế hoạch về đảm bảo trật tự ATGT đường bộ tại các tỉnh thành phố.

Phát biểu khai mạc Hội nghị, Bộ trưởng - Chủ tịch Ủy ban ATGT quốc gia Hồ Nghĩa Dũng mong muốn Hội nghị sẽ nhận được nhiều ý kiến đóng góp từ các chuyên gia đối với bản báo cáo chiến lược bảo đảm trật tự ATGT đường bộ quốc gia (toàn văn bài phát biểu của Bộ trưởng Hồ Nghĩa Dũng xem tại <http://mt.gov.vn/Default.aspx?tabid=26&catid=204&articleid=9068> ).

Thay mặt ban soạn thảo, Tiến sỹ Lý Huy Tuấn Viện trưởng Viện chiến lược và phát triển GTVT đã trình bày những nét chính của bản chiến lược ATGT đường bộ. Theo đó chiến lược sẽ được thực hiện theo hai giai đoạn từ 2011 đến 2015 và từ 2016 đến 2020 tập trung vào các vấn đề Kết cấu hạ tầng giao thông, tổ chức giao thông, phương tiện giao thông, người điều khiển phương tiện, cưỡng chế thi hành luật, giáo dục và tuyên truyền về ATGT, cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế tai nạn giao thông đường bộ, Ứng dụng giao thông thông minh nhằm đạt được mục tiêu giảm số người chết do tai nạn giao thông đường bộ trên 100.000 dân từ 13 người năm 2009 xuống còn 8 người năm 2020 và 4- 6 người năm 2030.

Phát biểu tại Hội nghị các chuyên gia của các tổ chức quốc tế đã chia sẻ các kinh nghiệm thực hiện thành công công tác ATGT của các nước khác và bày tỏ sự ủng hộ với các quan điểm đưa ra trong bản chiến lược, đồng thời tỏ ý sẵn sàng giúp đỡ Việt Nam hơn nữa trong công tác ATGT.

<http://www1.mt.gov.vn>

## Hội nghị triển khai công tác bảo đảm trật tự ATGT năm 2012

Sáng 28/11, tại Trung tâm Hội nghị quốc gia, Mỹ Đình, Hà Nội, hơn 300 đại biểu trung ương và địa phương đã dự Hội nghị triển khai công tác bảo đảm trật tự ATGT năm 2012. Các đồng chí Nguyễn Xuân Phúc, Ủy viên Bộ Chính trị, Phó Thủ tướng Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban ATGTQG; Trung tướng Trần Đại Quang, Ủy viên Bộ Chính trị, Bộ trưởng Bộ Công an; Đinh La Thăng, Ủy viên Trung ương Đảng, Bộ trưởng Bộ GTVT, Phó Chủ tịch Thường trực UBATGTQG; Trung tướng Phạm Quý Ngọ, Ủy viên Trung ương Đảng, Thứ trưởng Bộ Công an, Phó Chủ tịch UBATGTQG; và Nguyễn Hoàng Hiệp, Phó Chủ tịch chuyên trách UBATGTQG đã đến dự và tham gia Đoàn Chủ tịch Hội nghị.

Dự Hội nghị về phía các cơ quan trung ương có Phó Chủ nhiệm VPCP Văn Trọng Lý, Phó Trưởng Ban Tuyên giáo trung ương Nguyễn Thế Kỷ; các Thứ trưởng Bộ GTVT Lê Mạnh Hùng, Phạm Quý Tiêu, Nguyễn Ngọc Đông; các Thứ trưởng Bộ Tài chính Nguyễn Thị Minh, Bộ Giáo dục và Đào tạo Trần Quang Quý, Bộ Thông tin và Truyền thông Nguyễn Thành Hưng; Phó Chủ tịch Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam Hà Thị Liên, Bí thư Trung ương Đoàn TNCS Hồ Chí Minh Phan Văn Mãi...; Lãnh đạo cấp Vụ, Cục của Văn phòng Chính phủ, Bộ GTVT, Bộ Công an, Bộ Giáo dục đào tạo, Bộ Quốc phòng, Bộ Tư pháp, Đài tiếng nói Việt Nam, Đài Truyền hình Việt Nam...

Về phía đại biểu các địa phương có Lãnh đạo UBND 60 tỉnh, thành phố và Lãnh đạo Sở GTVT, Công an và Ban



*Bộ trưởng Bộ GTVT Đinh La Thăng đã đọc Báo cáo tại Hội nghị*

ATGT từ 63 tỉnh, thành phố trong cả nước. (Ba tỉnh Bình Thuận, Đak Nông và Hưng Yên không có Lãnh đạo UBND tham gia Hội nghị).

Tham dự Hội nghị còn có đại diện các tổ chức phi chính phủ, các hiệp hội liên quan đến công tác ATGT, Tổng công ty Vận tải Hà Nội, Trung tâm Nghiên cứu, Bảo tồn và Phát huy văn hóa dân tộc, Tập đoàn Hải Châu, các tổ chức quốc tế như Tổ chức Y tế Thế giới (WHO), Quỹ Phòng chống thương vong Châu Á (AIPF)... và đông đảo phóng viên báo chí trong và ngoài ngành GTVT ở trung ương và địa phương.

Phát biểu khai mạc Hội nghị, Phó Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc ghi nhận những cố gắng của các bộ, ngành và 31 địa phương có số người chết vì TNGT giảm trong thời gian qua, nhấn mạnh sự cần thiết huy động cả hệ thống chính trị vào công cuộc bảo đảm TTATGT. Đối với Chính phủ, đây được coi như nhiệm vụ hàng đầu và Hội nghị này sẽ là dịp để tổng kết công tác trật tự ATGT năm 2011 và bàn các biện pháp

triển khai công tác trật tự ATGT năm 2012 với mục tiêu là kéo giảm tối thiểu 5% - 10% số vụ TNGT, số người chết và bị thương.

Phó Chủ nhiệm VPCP Văn Trọng Lý đã công bố Quyết định số 57/2011/QĐ-TTg ngày 18/10/2011 về việc kiện toàn UBATGTQG và Ban ATGT tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương và Quyết định 2062/QĐ-TTg ngày 16/11/2011 về các thành viên của UBATGTQG.

Thay mặt Lãnh đạo UBATGTQG, Bộ trưởng Đinh La Thăng đã đọc Báo cáo về công tác bảo đảm TTATGT 10 tháng đầu năm 2011 và thực hiện Nghị quyết 16/2008/NQ-CP. Bộ trưởng Đinh La Thăng đã khái quát tình hình trật tự ATGT và ùn tắc giao thông 10 tháng đầu năm 2011 và trong Tháng ATGT năm 2011 trên các mặt đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải, hàng không. Báo cáo nhấn mạnh: trong thời gian qua, các hoạt động bảo đảm TTATGT ngày càng được Đảng, Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo quyết liệt thông qua các giải pháp đã được nêu trong các Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP, số 16/2008/NQ-CP, số 88/2011/NQ-CP, cũng như Văn bản số 1702/TTg-KTN ngày 24/9/2011. Ban Bí thư Trung ương Đảng đã có chủ trương tổng kết 8 năm thực hiện Chỉ thị 22-CT/TƯ ngày 24/2/2003 về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm TTATGT.

Những giải pháp đó đã mang lại hiệu quả trong việc kéo giảm số vụ TNGT ít nghiêm trọng, kiểm chế và giảm được 3 chỉ số trong tháng ATGT. Công tác tuyên truyền ngày càng được đẩy mạnh, hưởng ứng Thập kỷ hành động vì ATGT đường bộ toàn cầu 2011-2020. Công tác cưỡng chế thi hành pháp luật được tổ chức theo từng chuyên đề đã mang lại hiệu quả.

Đánh giá 3 năm việc thực hiện Nghị quyết số 16/2008/NQ-CP, Bộ trưởng Đinh La Thăng đã nêu ra những việc đã thực hiện được và cả những mặt tồn tại của công tác này. Bộ trưởng cũng đưa ra Dự thảo Kế hoạch hành động “Năm An toàn giao thông 2012” để lấy ý kiến đóng góp, trước khi trình Phó Thủ tướng, Chủ tịch UBATGTQG ban hành và nêu 6 kiến nghị lên Thủ tướng Chính phủ.

Phần cuối giờ sáng và buổi chiều là phát biểu của Ủy viên Bộ Chính trị, Bộ trưởng Bộ CA Trung tướng Trần Đại Quang, Chủ tịch UBND thành phố Hà Nội Nguyễn Thế Thảo, Phó Chủ tịch UBND Tỉnh Bà Rịa - Vũng tàu, Phó Chủ tịch UBND thành phố HCM, Chủ tịch UBND Thành phố Hải Phòng, Thứ trưởng Bộ Tài chính Nguyễn Thị Minh, Giám đốc Công an Hà nội Dương Đức Nhanh; Ủy viên Trung ương Đảng, Thứ trưởng Bộ Công an, Trung tướng Phạm Quý Ngọ, Bí thư đoàn TNCS HCM Phạm văn Mãi, Giáo sư Hoàng Chương từ Trung tâm Nghiên cứu Bảo tồn văn hóa dân tộc, và Tổng giám đốc Tập đoàn Hải Châu. Các đại biểu đều ủng hộ những biện pháp mạnh mẽ mà Báo cáo của Bộ trưởng Đinh La Thăng đã đề cập.

Phát biểu kết luận, Phó Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc đã nêu các giải pháp cần quyết liệt triển khai trong thời gian tới.

Sau gần một ngày làm việc hiệu quả, Hội nghị triển khai công tác bảo đảm trật tự ATGT năm 2012 đã thành công tốt đẹp. Những cam kết mới của Chính phủ, Bộ, Ban, ngành TW và các tỉnh, thành phố trong cả nước bước vào triển khai Năm ATGT – 2012 được đưa ra với những quyết tâm, những biện pháp cụ thể, bắt đầu từ Hội nghị ngày hôm nay.

(Nguồn: Vụ ATGT)

<http://sogvtv.haiduong.gov.vn>

# Tình hình trật tự ATGT đường bộ năm 2010, những nguyên nhân và một số kiến nghị

**B**áo cáo tham luận của Tổng cục đường bộ Việt Nam tại Hội nghị quốc tế báo cáo Chiến lược bảo đảm trật tự ATGT đường bộ quốc gia đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030

1. Tình hình trật tự ATGT đường bộ năm 2010:

- Tình hình trật tự ATGT đường bộ năm 2010 đã có nhiều chuyển biến tích cực nhưng vẫn còn diễn biến phức tạp và chưa bền vững. Theo thống kê, trong năm 2010 cả nước xảy ra 13.713 vụ TNGT đường bộ (tính từ TNGT ít nghiêm trọng trở lên), làm chết 11.060 người, bị thương 10.306 người, so cùng kỳ năm 2009 tăng 1.915 vụ (tăng 16,23%), giảm 31 người chết (giảm 0,28%), tăng 2.652 người bị thương (tăng 34,65%); tai nạn đặc biệt nghiêm trọng xảy ra 126 vụ, chết 389 người, bị thương 311 người, so với năm 2009 giảm 17 vụ, giảm 53 người chết, giảm 156 người bị thương, trong đó, có 21 vụ do xe khách gây ra, làm chết 68 người, bị thương 162 người. Có 39 địa phương giảm số người chết, 23 địa phương tăng số người chết, 01 địa phương số người chết không tăng không giảm.

- Số vụ TNGT trên hệ thống quốc lộ chiếm 57% tổng số vụ TNGT đường bộ, số người chết chiếm 44%, số người bị thương chiếm 68%.

- TNGT đường bộ tại các khu vực đô thị lớn bước đầu được kiểm chế tuy nhiên đây là khu vực có số vụ tai nạn, số người chết hoặc số người bị thương lớn hơn so với các khu vực khác. Tình trạng ùn tắc giao thông tại các thành phố lớn vẫn thường xuyên xảy ra. Tại một số địa

phương, khu vực miền núi, Tây Nguyên, đồng bằng sông Cửu Long, TNGT có xu hướng gia tăng, cụ thể trong năm 2010: tỉnh Gia Lai: xảy ra 208 vụ làm chết 226 người bị thương 180 người tăng 13 vụ và 12 người chết so với năm 2009; tỉnh Kiên Giang xảy ra 156 vụ chết 150 người, bị thương 136 tăng 9 vụ, 26 người chết, 29 người bị thương so với năm 2009 v.v...

- Trên một số quốc lộ TNGT năm 2010 đã gia tăng, cụ thể: tuyến N2 đã xảy ra 30 vụ làm chết 7 người và 47 người bị thương tăng 25 vụ, 5 người chết và 42 người bị thương so với năm 2009; QL70 xảy ra 243 vụ, chết 31 người và 208 người bị thương tăng 25 vụ, giảm 11 người chết và 4 người bị thương so với năm 2009; riêng đối với QL1 xảy ra 2.278 vụ, chết 909 người bị thương 2.352 người giảm 185 vụ (7,5%), giảm 124 người chết (12%) và giảm 316 người bị thương (11,8%) so với năm 2009 v.v... Tỷ lệ TNGT đường bộ trên 10.000 đầu phương tiện cơ giới đường bộ trong năm 2010 là 4,17 vụ, 3,37 người chết (mục tiêu đề ra là 4,5) và 3,14 người bị thương giảm so với mục tiêu đề ra. Theo phân tích về tình hình TNGT trong năm 2010 đối tượng ô tô chiếm 22,99%; mô tô chiếm 72,89% còn lại là đối tượng khác. Tuy nhiên so sánh thấy rằng nếu tính trên đầu phương tiện thì tỷ lệ số ô tô gây tai nạn cao gấp 10 lần mô tô và thiệt hại thường nghiêm trọng hơn.

2. Phân tích nguyên nhân gây TNGT đường bộ:

2.1. Nguyên nhân chung:

Theo kết quả phân tích nguyên nhân gây TNGT của 13.713 vụ năm 2010:

- Do người điều khiển phương tiện: chiếm 70,3% số vụ, trong đó:

+ Đi sai phần đường: chiếm 18,1% số vụ;

+ Tránh vượt sai quy định: chiếm 16,4% số vụ;

+ Vi phạm tốc độ: chiếm 19,1% số vụ;

+ Chuyển hướng không quan sát: chiếm 16,8% số vụ.

- Do phương tiện không đảm bảo an toàn kỹ thuật: chiếm 11,5% số vụ;

- Do cơ sở hạ tầng và các nguyên nhân khác: chiếm 18,2% số vụ.

Qua số liệu thống kê năm 2010, đối với các vụ TNGT đặc biệt nghiêm trọng do vi phạm chạy quá tốc độ, tránh vượt sai qui định, tranh giành khách chiếm 80% trong tổng số vụ nghiêm trọng. Vì vậy, công tác tuyên truyền phổ biến cưỡng chế thi hành theo pháp luật để làm chuyển biến ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông là hết sức quan trọng.

Hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ tuy đã được Đảng và Chính phủ ưu tiên đầu tư nhưng chưa đáp ứng được so với tốc độ gia tăng phương tiện giao thông.

Ngoài ra tình hình biến đổi khí hậu hết sức phức tạp: tình hình bão lũ, triều cường cũng góp phần ảnh hưởng đến ATGT.

## 2.2. Nguyên nhân khác:

- Một số chính quyền địa phương nhất là ở cơ sở chưa quan tâm đúng mức đến công tác đảm bảo ATGT.

- Các vụ vi phạm HLATGTĐB chưa được kịp thời phát hiện và xử lý đúng mức.

- Công tác tuần tra kiểm soát xử lý vi phạm của CSGT, thanh tra giao thông còn hạn chế và mỏng lực lượng, cơ sở vật chất chưa được đồng bộ đầy đủ.

- Ở các vùng nông thôn, công tác tuyên truyền giáo dục luật giao thông đường bộ còn yếu. Số vụ và số người chết do TNGT liên quan đến thanh thiếu niên, học sinh sinh viên chiếm tỷ trọng còn lớn.

- Tình trạng giao thông hỗn hợp trên đường bộ vẫn là phổ biến gây xung đột lớn, ảnh hưởng đến ATGT.

- Công tác quản lý HLATGTĐB của các địa phương chưa được quan tâm đúng mức.

3. Một số kiến nghị để giảm thiểu TNGT đường bộ:

Nhằm giảm thiểu TNGT đường bộ và triển khai thực hiện kế hoạch “Thập kỷ hành động vì an toàn giao thông đường bộ” gắn với việc thực hiện “Chiến lược an toàn giao thông đường bộ đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030”, trong đó cần nêu rõ công việc cụ thể và mục tiêu cần đạt được trong từng năm; phấn đấu giảm TNGT cả 3 tiêu chí, trong đó phấn đấu đến năm 2020 giảm số người chết do TNGT đường bộ xuống còn 8 người trên 100.000 dân.

Để đạt được mục tiêu trên, Tổng cục ĐBVN có các kiến nghị cụ thể đối với từng nguyên nhân như sau:

3.1. Về xây dựng và tuyên truyền phổ biến giáo dục hệ thống văn bản qui phạm pháp luật về ATGT:

- Tiếp tục xây dựng hoàn chỉnh hệ thống pháp lệnh về GTĐB gồm Luật GTĐB và các văn bản qui phạm pháp luật liên quan đến Luật GTĐB.

- Việc tuyên truyền phổ biến giáo dục pháp luật về GTĐB phải làm thường

xuyên, liên tục ở mọi lúc mọi nơi, trong trường học với nhiều hình thức đa dạng, phong phú, dễ hiểu, dễ đi vào cuộc sống để giáo dục mọi người nghiêm chỉnh chấp hành luật lệ ATGT và việc chấp hành luật lệ ATGT trở thành một hành động bản năng tự giác của mọi người, đi vào cuộc sống thường ngày của người dân.

- Tăng cường các hình thức: Tổ chức hội nghị tập huấn đào tạo báo cáo viên tuyên truyền, phối hợp phương tiện thông tin đại chúng tăng thời lượng chương trình ATGT. Các Ban ATGT, Sở GTVT, Khu QLDB cần thường xuyên tổ chức phát động các cuộc thi tìm hiểu Luật GTĐB, thi lái xe an toàn. Phối hợp chặt chẽ với các tổ chức quần chúng như công đoàn, đoàn thanh niên, mặt trận tổ quốc, hội cựu chiến binh, hội nông dân, hội phụ nữ... trong việc tổ chức tuyên truyền cấp phát các băng đĩa, tài liệu, tờ rơi, băng rôn, xây dựng các phóng sự, phim tuyên truyền, tin, bài... để phổ biến ý thức pháp luật đến từng người dân. Tăng cường các hình thức tuyên truyền dễ hiểu, dễ đi vào cuộc sống.

Ví dụ trong năm 2010: Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã thực hiện: In phát tờ rơi tuyên truyền: 7.036.434 tờ; in sách tuyên truyền về luật GTĐB: 247.159 cuốn; dựng pano, băng rôn, áp phích: 23.089 chiếc; phát đĩa tuyên truyền về ATGT: 8.049 đĩa. Phối hợp với các địa phương họp với nhân dân tuyên truyền về pháp luật ATGTĐB: 4.865.000 lượt người.

- Tăng dần các chế tài và mức phạt để củng cố thi hành pháp luật về ATGT làm chuyển biến ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông.

- Xây dựng các thiết chế về văn hóa giao thông để mọi người đều biết và tự giác thực hiện.

3.2. Về phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ:

Mạng lưới đường bộ nước ta hiện có tổng chiều dài trên 279.927 km; trong đó bao gồm: 16.758 km quốc lộ, 25.449 km đường tỉnh, 51.721 km đường huyện, 17.025 km đường đô thị, 7.837 km đường chuyên dùng và trên 161.136 km đường xã. Do hệ thống đường bộ được xây dựng qua nhiều thời kỳ lịch sử nên có tiêu chuẩn và qui mô khác nhau, đặc biệt các đường miền núi có qui mô rất thấp; số lượng cầu yếu, tải trọng thấp, chưa đồng bộ với cấp đường còn nhiều; nhiều tuyến đường giao thông miền núi chưa đi lại được quanh năm. Để phát triển kinh tế-xã hội của đất nước, cùng với sự phát triển của kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, phương tiện giao thông cơ giới đường bộ ngày càng gia tăng cả về số lượng và chủng loại, nhất là các xe tải trọng lớn; trong năm 2010, toàn quốc đăng ký mới 183.648 ô tô, 2.959.300 mô tô, nâng tổng số phương tiện đã đăng ký lên 1.694.575 ô tô, 31.155.154 mô tô. Phân tích số liệu đếm xe cho thấy mật độ phương tiện lưu thông lớn, gia tăng nhanh.

Mặc dù trong những năm qua Đảng và Chính phủ rất ưu tiên vốn cho phát triển hạ tầng trong đó có hạ tầng giao thông. Nhiều công trình giao thông quan trọng đã hoàn thành và một số công trình khác được ưu tiên đầu tư. Diện mạo kết cấu hạ tầng giao thông được cải thiện một bước đáng kể. Nhưng chưa đáp ứng được sự gia tăng nhanh của phương tiện giao thông. Vì vậy, nên tiếp tục có sự ưu tiên đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông bằng tất cả các nguồn lực có thể trong đó chú ý ưu tiên xã hội hóa việc phát triển hạ tầng giao thông (như các hình thức PPP, BOT, BT v.v...).

Để thực hiện chiến lược đảm bảo trật tự ATGT đường bộ đến năm 2020 và



tầm nhìn 2030 thì vấn đề cốt lõi phải ưu tiên xây dựng được một hệ thống giao thông đường bộ hiện đại đáp ứng cơ bản nhu cầu vận tải và phù hợp với qui hoạch phát triển GTVT đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

3.3. Về quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông:

- Chỉ đạo các đơn vị quản lý đường bộ tăng cường công tác quản lý bảo trì, bố trí trực gác đảm bảo giao thông thông suốt đáp ứng nhu cầu đi lại của nhân dân trong các dịp nghỉ lễ tết, không để xảy ra ùn tắc giao thông lớn; phối hợp với chính quyền địa phương và các cơ quan chức năng thực hiện tốt công tác phân luồng giao thông phục vụ các lễ hội...

- Đề nghị Chính phủ phê duyệt “Quỹ bảo trì đường bộ” để đáp ứng một phần cơ bản chi phí cho công tác lý quản lý và bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Ưu tiên vốn đầu tư cho công tác bảo dưỡng thường xuyên, xử lý cầu yếu; phối kết hợp chặt chẽ với Cục CSQLHC về TTXH, chính quyền các địa phương trong việc tuần tra, kiểm tra HLATĐB, cấp phép đầu nối đường ngang; tăng cường công tác kiểm tra để xoá các vị trí xe dù, bến cóc, xử lý điểm đen mất ATGT trên đường bộ v.v...

3.4. Về quản lý phương tiện người lái:

- Hoàn chỉnh cơ sở dữ liệu về việc cấp GPLX, truyền số liệu qua mạng về cấp, đổi GPLX của các địa phương trên toàn quốc. Thực hiện tốt việc cấp đổi GPLX mới, quy chuẩn hóa công tác sát hạch lái xe theo phương pháp sát hạch điện tử kể cả lý thuyết và thực hành. Trong hệ thống thiết bị chấm điểm tự động có gắn camera, máy ảnh chụp tự động để đảm bảo minh bạch trong kết quả sát hạch.

- Tăng cường tuần tra kiểm soát tình hình giao thông và các hành vi của lái xe đặc biệt là nồng độ cồn của lái xe trong quá trình tham gia giao thông.

3.5. Về quản lý hành lang giao thông:

- Tăng cường chỉ đạo các đơn vị quản lý đường bộ phối hợp chặt chẽ với chính quyền địa phương, thanh tra giao thông tăng cường kiểm tra trên các tuyến quốc lộ phát hiện xử lý nghiêm tình trạng lấn chiếm hành lang ATGT đường bộ, đầu nối trái phép vào quốc lộ... Tiến hành kiểm tra đôn đốc việc thực hiện Quyết định 1856/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ tổng kết GD1, đẩy nhanh việc thực hiện GD2 và triển khai GD3 của Quyết định này.

- Để đảm bảo HLATĐB các công trình được đầu tư mới giai đoạn 2011 - 2020 và các năm sau, đặc biệt trên các đường cao tốc phải xây dựng hệ thống rào chắn cách ly hẳn với khu vực bên ngoài. Việc tổ chức giao thông ở các khu vực lân cận hai bên đường phải thông qua hệ thống đường gom đầu nối với quốc lộ ở vị trí thích hợp.

3.6. Một số kiến nghị khác:

- Đề nghị Bộ GTVT sớm phê duyệt qui hoạch trung tâm tìm kiếm cứu hộ trên hệ thống quốc lộ và thực hiện đầu tư thiết bị, cơ sở vật chất cho các trung tâm đó.

- Đề nghị Bộ GTVT sớm phê duyệt qui hoạch, quy chuẩn hóa trạm dừng nghỉ để thực hiện trên toàn quốc, trước mắt là trên hệ thống đường cao tốc và quốc lộ.

- Đề nghị Bộ GTVT, Ủy ban ATGT Quốc gia xây dựng cơ sở dữ liệu về TNGT đường bộ và kết nối mạng cho phép các đơn vị có liên quan khai thác dữ liệu để cung cấp số liệu để phân tích các

nguyên nhân gây TNGT từ đó có các biện pháp phù hợp nhằm giảm thiểu TNGT đường bộ.

- Khi duyệt các dự án đầu tư mới hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông cần đồng bộ với hệ thống kiểm soát ATGT và tăng cường áp dụng hệ thống giao thông thông minh (ITS) trên các hệ thống đường cao tốc.

- Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đồng bộ theo hướng tiến tới xóa dần tình trạng giao thông hỗn hợp. Đề nghị Chính phủ và Bộ GTVT sớm ban hành qui định hướng dẫn đối với các công trình đường bộ xây dựng mới hoặc nâng cấp cải tạo, tổ chức giao thông theo hướng bố trí làn dành riêng cho phương tiện xe gắn máy, xe thô

sơ và người đi bộ, tránh xung đột trong tổ chức giao thông.

- Tăng cường vận tải hành khách công cộng, giảm phương tiện giao thông cá nhân, đặc biệt là khu vực các thành phố lớn như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh. Hiện nay Hà Nội mới đáp ứng 8%, Tp. Hồ Chí Minh là 7% nhu cầu.

- Có lộ trình hợp lý xóa dần hệ thống trạm thu phí nhà nước trên đường bộ, chỉ thu phí giao thông qua Quỹ bảo trì đường bộ. Các trạm thu phí cho dự án đầu tư theo hình thức BOT, PPP... áp dụng hình thức thu phí tự động không dùng để tránh ùn tắc giao thông trên đường, giảm tai nạn và đảm bảo hoạt động dễ dàng cho mọi phương tiện.

<http://www1.mt.gov.vn>

## **Chiến lược bảo đảm TT ATGT đường bộ: Đầu tư hiệu quả kết cấu hạ tầng giao thông**

**T**ại Hội nghị quốc tế về báo cáo "Chiến lược bảo đảm trật tự ATGT đường bộ quốc gia đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 của Việt Nam" cuối tuần qua, TS. Lý Huy Tuấn, Viện trưởng Viện chiến lược và phát triển GTVT cho biết, chiến lược này sẽ được thực hiện theo hai giai đoạn từ 2011 - 2015 và từ 2016 - 2020.

TS. Lý Huy Tuấn cũng cho biết, nội dung chính của chiến lược là tập trung vào các vấn đề kết cấu hạ tầng giao thông, tổ chức giao thông, phương tiện giao thông, người điều khiển phương tiện, cưỡng chế thi hành luật, giáo dục và tuyên truyền về ATGT, cứu hộ, cứu nạn và cấp cứu y tế tai nạn giao thông (TNGT) đường bộ. Phần đầu giảm số người chết do tai nạn giao thông đường bộ trên 100.000 dân từ 13

người năm 2009 xuống còn 8 người năm 2020 và 4 - 6 người năm 2030.

Bộ trưởng Bộ GTVT Hồ Nghĩa Dũng chia sẻ: Cùng với TNGT, tình trạng ùn tắc giao thông kéo dài xảy ra ngày càng nhiều và trên hầu hết các đô thị lớn của Việt Nam. Nhận thức đầy đủ tính nghiêm trọng của vấn đề, từ nhiều năm qua, Chính phủ Việt Nam đã coi đây là một vấn đề mang tính xã hội cấp bách, cần sự vào cuộc tổng lực của cả hệ thống chính trị - xã hội. Tuy nhiên, những yếu kém về cơ sở hạ tầng, yếu kém của công tác quản lý của các cơ quan bảo đảm giao thông, ý thức chấp hành pháp luật giao thông của một bộ phận người dân chưa tốt đã làm hạn chế những nỗ lực trong "cuộc chiến" đẩy lùi TNGT.

Bộ trưởng cũng khẳng định: TNGT và ùn tắc giao thông là thách thức có tính chất toàn cầu. Việc mỗi năm trên toàn thế giới có gần 1,3 triệu người tử vong vì TNGT, bình quân hơn 3000 trường hợp tử vong mỗi ngày, 20 đến 50 triệu người bị thương tích không tử vong do TNGT là một thực tế đau xót, đòi hỏi cộng đồng thế giới gióng lên một hồi chuông cho vấn đề đang có xu hướng trở thành thảm họa toàn cầu này. Và như vậy, việc tổ chức Hội nghị quốc tế về "Chiến lược bảo đảm trật tự ATGT đường bộ quốc gia đến năm 2020 và tầm nhìn năm 2030 của Việt Nam" là một trong những hoạt động thiết thực nhất để hưởng ứng Nghị quyết của Đại hội đồng Liên hiệp quốc về "Thập kỷ hành động vì ATGT đường bộ toàn cầu từ năm 2011 đến 2020".

Đại diện Jica cho rằng, Việt Nam gặp khó khăn trong việc đảm bảo ATGT do thiếu kinh phí và nguồn nhân lực, thiếu kinh nghiệm, kiến thức triển khai... Do đó, đề chiến lược bảo đảm trật tự ATGT có hiệu quả cao, cần xây dựng chiến lược thu hút hiệu quả nguồn

tài trợ từ các nhà tài trợ nước ngoài, đồng thời nâng cao năng lực cũng như sự phối hợp giữa các cơ quan quản lý hơn nữa. Chính quyền Trung ương phải tăng cường hỗ trợ địa phương phát triển nhân lực về ATGT...

Bà Trần Thị Ngọc Lan, Cục Quản lý môi trường y tế lại nhấn mạnh công tác sơ cấp cứu ban đầu đóng vai trò quan trọng trong việc giảm thiểu những tổn thất. Điều tra tại một số tỉnh, thành (giai đoạn 1999 trở lại đây) cho thấy chỉ có 30% nạn nhân TNGT được sơ cấp cứu tại hiện trường. Trong đó, chỉ có 10% trường hợp được sơ cấp cứu bởi các nhân viên y tế. Trên 50% số trường hợp bị thương tích giao thông đường bộ được đưa đến các cơ sở y tế bằng xe máy mà không có sự hỗ trợ của nhân viên y tế nào. Khả năng đáp ứng cấp cứu tại nhiều cơ sở y tế còn chưa đạt tiêu chuẩn để đảm bảo chăm sóc chấn thương thiết yếu theo hướng dẫn của WHO.

(Đăng Kết theo Baomoi.com)  
<http://www1.mt.gov.vn>

## **Việt Nam quyết tâm giảm TNGT đường bộ trong 10 năm tới**

**Đ**ó là mục tiêu đề ra và quyết tâm thực hiện của Việt Nam trong “Thập kỷ hành động vì an toàn giao thông đường bộ toàn cầu 2011 - 2020” của Liên Hợp Quốc do Bộ Giao thông Vận tải tổ chức được phát động sáng nay (11/5).

Liên Hợp Quốc cho biết tình hình tai nạn giao thông (TNGT) trên thế giới diễn ra ngày càng nghiêm trọng, trong

đó thương vong do TNGT đường bộ là một vấn đề lớn.

Chính vì vậy, ngày 2/3/2010, Đại hội đồng Liên Hợp Quốc đã thông qua Nghị quyết số A/64/255 công bố chương trình “Thập kỷ hành động vì an toàn giao thông đường bộ toàn cầu năm 2011 - 2020” và xác định ngày 11/5/2011 là ngày phát động trên toàn cầu.

TNGT ở Việt Nam là tình trạng chung của các nước đang phát triển, tuy ở mức trung bình nhưng có nguy cơ bùng phát

Tại Việt Nam, TNGT đường bộ khiến 11.500 chết/năm, có khoảng 13 người chết/100.000 dân.

Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải Hồ Nghĩa Dũng cho biết: “Tình trạng TNGT là một trong những nguyên nhân hàng đầu gây tử vong và thương tật. TNGT ở nước ta nằm trong tình trạng chung của các nước đang phát triển, tuy ở mức trung bình nhưng có nguy cơ bùng phát. Trong thập kỷ an toàn giao thông đường bộ toàn cầu, Việt Nam sẽ quyết tâm giảm số người chết vì TNGT xuống còn 8 người/100.000 dân.”

Các yếu tố nguy cơ gây TNGT như: không đội mũ bảo hiểm hoặc đội mũ kém chất lượng, uống rượu bia và lái xe, chạy quá tốc độ, cùng với đó là sự bùng nổ của các phương tiện cơ giới đường bộ và tốc độ đô thị hóa cao, kết cấu hạ tầng giao thông bất cập.

Tại Lễ phát động, Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải khẳng định: “TNGT là thách thức mang tính toàn cầu. Chính phủ Việt Nam đánh giá cao sáng kiến của Liên Hợp Quốc về việc phát động “Thập kỷ hành động vì an toàn giao thông đường bộ toàn cầu năm 2011 - 2020”.

Lễ phát động hôm nay tại Việt Nam là sự thể hiện hành động khởi đầu, thể hiện quyết tâm của Chính phủ và nhân dân Việt Nam trong việc hưởng ứng sự kiện mang ý nghĩa quốc tế cao đẹp của Liên Hợp Quốc vì mục tiêu

thập kỷ là giảm TNGT đường bộ, duy trì sự ổn định và phát triển bền vững trên toàn thế giới”.

Phó Thủ tướng cũng gửi thông điệp và phát động các tổ chức chính trị - xã hội, đồng bào và chiến sỹ cả nước hưởng ứng tích cực bằng những hành động thiết thực để phòng tránh TNGT, thực hiện tốt các quy định của pháp luật về trật tự ATGT đường bộ vì mục tiêu thập kỷ của toàn cầu là giảm thiểu số vụ tai nạn, số người chết và bị thương; hướng đến một cộng đồng an toàn, thân thiện và không tai nạn.

Theo báo cáo cáo hiện trạng an toàn đường bộ toàn cầu năm 2009 của Tổ chức Y tế Thế giới (WHO) cho 178 quốc gia chiếm 98% dân số toàn cầu, hàng năm có khoảng 1,3 triệu người chết và 50 triệu người bị thương do TNGT đường bộ, gây thiệt hại về tiền của lên tới 500 triệu USD.

Cũng theo WHO, có tới 90% số người chết là ở các nước có thu nhập thấp và trung bình. Các nước này có số phương tiện chiếm 48% tổng số phương tiện đăng ký trên toàn thế giới.

Về vấn đề an toàn giao thông, Hiệp hội An toàn Đường bộ Toàn cầu cho biết: số người chết và bị thương vì tai nạn giao thông (TNGT) sẽ tăng 65% trong vòng 20 tới và chủ yếu xảy ra ở các nước đang phát triển. TNGT sẽ là nguyên nhân thứ 3 dẫn đến gánh nặng bệnh tật và thương tích toàn cầu vào năm 2020 nếu không có cam kết mới để phòng tránh tai nạn.

**Quỳnh Anh**  
<http://dantri.com.vn>

## c. Các giải pháp an toàn giao thông

### Thực hiện các giải pháp trọng tâm đảm bảo an toàn giao thông



*Lực lượng CSGT hướng dẫn, phân luồng giao thông.*

Hôm nay, 24-9, Thủ tướng Chính phủ có ý kiến chỉ đạo các bộ, ngành, địa phương triển khai thực hiện quyết liệt, đồng bộ các giải pháp trọng tâm bảo đảm trật tự an toàn giao thông.

Trước hết, Thủ tướng Chính phủ yêu cầu đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến và hướng dẫn thực hiện pháp luật về trật tự an toàn giao thông. Hình thức tuyên truyền đa dạng, tránh nêu nội dung chung chung.

Bên cạnh đó, Thủ tướng Chính phủ yêu cầu huy động lực lượng tổng hợp ở các ngành, địa phương tập trung đợt cao điểm thực hiện các giải pháp.

Cụ thể, đẩy mạnh các hoạt động nhằm ngăn chặn, xử phạt nghiêm khắc người điều khiển phương tiện ô tô sử dụng rượu, bia và người điều khiển xe mô tô, xe gắn máy sử dụng rượu, bia quá nồng độ quy định; xử phạt mức cao nhất đối với người không chấp hành yêu cầu kiểm tra nồng độ cồn trong hơi thở.

Tăng cường kiểm tra và xử lý các đơn vị kinh doanh vận tải hành khách bằng ô tô, phương tiện thủy, tàu hỏa vi phạm điều kiện kinh doanh theo quy định của pháp luật; xử phạt với mức cao nhất lái xe vi phạm các quy định về tốc độ lưu thông, tránh, vượt trái quy định, lưu thông sai làn đường, đón trả khách

không đúng nơi quy định, chở quá số người cho phép, điều khiển xe quá thời hạn quy định.

Tạm giữ phương tiện do người chưa đủ tuổi điều khiển; tịch thu phương tiện tham gia đua xe trái phép theo quy định của Nghị định 34/2010/NĐ-CP ngày 2/4/2010 của Chính phủ, trong trường hợp chưa đủ răn đe, UBND thành phố Hà Nội, UBND thành phố Hồ Chí Minh và UBND tỉnh Bà Rịa- Vũng Tàu đề xuất mức phạt cao hơn, báo cáo Thủ tướng Chính phủ trong tháng 10/2011.

Xử lý nghiêm đối với người điều khiển, người ngồi trên xe không đội mũ bảo hiểm khi tham gia giao thông bằng xe mô tô hoặc xe gắn máy.

Rà soát thực hiện ngay các giải pháp bảo đảm an toàn giao thông tại các điểm giao cắt đường bộ với đường sắt và tại các bến khách ngang sông; kiên quyết đình chỉ hoạt động các bến khách ngang sông không đủ điều kiện an toàn.

Thủ tướng Chính phủ yêu cầu TP.Hà Nội và TP.Hồ Chí Minh thực hiện quyết liệt các giải pháp nhằm hạn chế ùn tắc giao thông. Trước hết, tổ chức phân làn lưu thông hợp lý cho từng loại phương tiện trên tất cả các tuyến phố.

Nghiêm cấm sử dụng đường phố, vỉa hè làm điểm đỗ hoặc làm nơi kinh doanh điểm đỗ ô tô, giữ mô tô, xe gắn máy trái phép. Đình chỉ, thu hồi giấy phép kinh doanh điểm đỗ ô tô, giữ mô tô, xe gắn máy đã được cấp phép nhưng gây cản trở giao thông. Rà soát hệ thống biển báo, đèn tín hiệu giao thông để điều chỉnh, dỡ bỏ hoặc bổ sung cho

hợp lý nhằm đảm bảo khai thác tối ưu khả năng thông xe qua của hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông hiện có.

Các bộ, ngành liên quan, địa phương chuẩn bị kế hoạch hành động "Năm An toàn giao thông - 2012" với các hoạt động cụ thể, tổ chức lễ ra quân trong tháng 1/2012.

Bộ Giao thông vận tải hoàn thành các điều kiện kỹ thuật để cấp, đổi Giấy phép lái xe theo mẫu mới, bằng vật liệu mới đã công bố nhằm tăng cường quản lý lái xe và khắc phục tình trạng làm Giấy phép lái xe giả, tăng cường kiểm tra các cơ sở đào tạo, sát hạch cấp Giấy phép lái xe, cương quyết đình chỉ hoạt động của các cơ sở vi phạm và thực hiện ngay trong tháng 10/2011 đối với các cơ sở tại TP.Hồ Chí Minh, Hà Nội và Hải Phòng.

Bộ Công an chủ trì, phối hợp với Bộ Y tế ban hành Thông tư liên tịch liên quan đến việc cưỡng chế kiểm tra nồng độ cồn trong máu đối với người điều khiển phương tiện cơ giới đường bộ. Thủ tướng Chính phủ cũng yêu cầu tăng cường các biện pháp xử phạt vi phạm hành chính thông qua hình ảnh.

Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với Bộ Công an ban hành mức thu lệ phí trước bạ, các loại lệ phí cần thiết theo pháp luật khi mua bán ô tô, mô tô, xe gắn máy nhằm tăng cường công tác quản lý hành chính và tiến tới góp phần hạn chế phương tiện cá nhân, đồng thời, có biện pháp nâng cao chất lượng, số lượng phương tiện công cộng phục vụ nhân dân.

**Theo Chinhphu**

<http://www.baoninhthuan.com.vn>

# Thực trạng đường bộ và giải pháp kiềm chế TNGT đường bộ

## Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

**M**ạng lưới đường bộ quốc gia hiện có tổng chiều dài khoảng 280.000km, trong đó có gần 16.800km quốc lộ, trên 25.000km đường tỉnh, xấp xỉ 51.800km đường huyện, hơn 17.000km đường đô thị, trên 7.800km đường chuyên dùng và quãng 161.000km đường xã. Do hệ thống đường bộ được xây dựng qua nhiều thời kỳ nên có tiêu chuẩn và quy mô khác nhau; số lượng cầu yếu, cầu tải trọng thấp, chưa đồng bộ với cấp đường khá lớn; nhiều tuyến đường giao thông miền núi chưa đi lại được quanh năm. Kinh tế ngày càng phát triển, phương tiện giao thông cơ giới đường bộ ngày càng gia tăng cả về số lượng và chủng loại, nhất là các xe tải trọng lớn. Trong năm 2010, toàn quốc đăng ký mới 183.648 ô-tô, 2.959.300 mô-tô, nâng tổng số phương tiện đã đăng ký lên 1.694.575 ô-tô, 31.155.154 mô-tô. Số lượng phương tiện lưu thông gia tăng nhanh như vậy khiến mật độ lưu thông khá lớn.

Mặc dù trong những năm đổi mới, Đảng và Chính phủ rất ưu tiên vốn cho phát triển hạ tầng, trong đó có hạ tầng giao thông (Nhiều công trình giao thông quan trọng đã hoàn thành và một số công trình khác được ưu tiên đầu tư; diện mạo kết cấu hạ tầng giao thông được cải thiện một bước đáng kể), nhưng trên thực tế chưa đáp ứng được sự gia tăng nhanh của các loại phương tiện giao thông. Để thực hiện chiến lược đảm bảo trật tự ATGT đường bộ đến năm 2020 và tầm nhìn 2030 thì vấn đề cốt lõi phải ưu tiên xây dựng được một hệ thống giao thông đường bộ hiện đại đáp ứng cơ bản nhu

cầu vận tải và phù hợp với quy hoạch phát triển GTVT đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

## Thực trạng ATGT đường bộ năm 2010

Tình hình trật tự ATGT đường bộ năm 2010 có nhiều chuyển biến tích cực nhưng vẫn diễn biến phức tạp và chưa thật bền vững. Theo thống kê, trong năm 2010 cả nước xảy ra 13.713 vụ TNGT đường bộ (tính từ TNGT ít nghiêm trọng trở lên), làm chết 11.060 người, bị thương 10.306 người, so cùng kỳ năm 2009 tăng tăng 16,23% về số vụ, giảm giảm 0,28% số người chết, tăng 34,65% số người bị thương. Tai nạn đặc biệt nghiêm trọng xảy ra 126 vụ, chết 389 người, bị thương 311 người, trong đó có 21 vụ do xe khách gây ra, làm chết 68 người, bị thương 162 người. Có 39 địa phương giảm số người chết, 23 địa phương tăng số người chết.

Cũng theo thống kê, số vụ TNGT trên hệ thống quốc lộ chiếm 57% tổng số vụ TNGT đường bộ, số người chết chiếm 44%, số người bị thương chiếm 68%.

TNGT đường bộ tại các đô thị lớn bước đầu được kiềm chế, tuy nhiên đây lại là khu vực có số vụ tai nạn, số người chết và số người bị thương lớn hơn so với các khu vực khác. Tình trạng ùn tắc giao thông tại các thành phố lớn vẫn thường xuyên xảy ra. Tại một số địa phương, khu vực miền núi, Tây Nguyên, đồng bằng sông Cửu Long, TNGT có xu hướng gia tăng.

Trên một số tuyến quốc lộ, TNGT năm 2010 gia tăng, cụ thể: QL70 xảy ra

243 vụ, chết 31 người và 208 người bị thương, tăng 25 vụ, giảm 11 người chết và 4 người bị thương so với năm 2009. Riêng đối với QL1 xảy ra 2.278 vụ, chết 909 người, bị thương 2.352 người, giảm 7,5% số vụ, giảm 12% số người chết và hạn chế 11,8% số người bị thương so với năm trước... Tỷ lệ TNGT đường bộ trên 10.000 đầu phương tiện cơ giới đường bộ trong năm 2010 là 4,17 vụ, 3,37 người chết (mục tiêu đề ra là 4,5) và 3,14 người bị thương.

Theo phân tích về tình hình TNGT trong năm 2010, đối tượng ô-tô chiếm 22,99%, mô-tô chiếm 72,89%, còn lại là đối tượng khác. Tuy nhiên, so sánh thấy rằng, nếu tính trên đầu phương tiện thì tỷ lệ số ô-tô gây tai nạn cao gấp 10 lần mô-tô và thiệt hại gây ra thường nghiêm trọng hơn.

Sau khi phân tích, tìm hiểu nguyên nhân, cho thấy các vụ TNGT đặc biệt nghiêm trọng trong năm 2010 xảy ra là do vi phạm chạy quá tốc độ, tránh vượt sai quy định, tranh giành khách chiếm 80% tổng số vụ nghiêm trọng. Vì vậy, công tác tuyên truyền phổ biến, cưỡng chế thi hành theo pháp luật để làm chuyển biến ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông là hết sức quan trọng.

Hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ tuy đã được quan tâm đầu tư nhưng chưa tương xứng với tốc độ gia tăng phương tiện giao thông. Ngoài ra, tình hình biến đổi khí hậu hết sức phức tạp cũng góp phần ảnh hưởng đến ATGT. “Góp phần” vào tình trạng trên là sự thờ ơ của một số chính quyền địa phương cơ sở đối với công tác đảm bảo ATGT; tiếp đó các vụ vi phạm hành lang ATGT đường bộ chưa được kịp thời phát

hiện và xử lý đúng mức. Công tác tuần tra kiểm soát xử lý vi phạm của CSGT, thanh tra giao thông còn hạn chế do lực lượng mỏng và cơ sở vật chất chưa được trang bị đồng bộ đầy đủ. Bên cạnh đó, ở các vùng nông thôn, công tác tuyên truyền giáo dục Luật Giao thông đường bộ còn chưa được quan tâm đúng mức...

Nhằm giảm thiểu TNGT đường bộ và triển khai thực hiện “Thập kỷ hành động vì ATGT đường bộ 2011-2020” gắn với việc thực hiện “Chiến lược ATGT đường bộ đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030”, trong đó phần đầu giảm TNGT cả 3 tiêu chí, trong đó phần đầu đến năm 2020 giảm số người chết do TNGT đường bộ xuống còn 08/100.000 dân.

Tiếp tục xây dựng để hoàn chỉnh hệ thống pháp lệnh về GTĐB; tuyên truyền phổ biến giáo dục pháp luật về GTĐB thường xuyên, liên tục ở mọi lúc mọi nơi, trong trường học với nhiều hình thức đa dạng, phong phú, dễ hiểu, dễ đi vào cuộc sống để giáo dục mọi người nghiêm chỉnh chấp hành luật lệ ATGT và việc chấp hành luật lệ ATGT trở thành một hành động tự giác của mọi người; phối hợp chặt chẽ với các tổ chức quần chúng trong việc tổ chức tuyên truyền để phổ biến ý thức pháp luật đến từng người dân. Xây dựng các thiết chế về văn hóa giao thông để mọi người đều biết và tự giác thực hiện.

Giảm tối đa thương vong bằng nhiều giải pháp là quyết tâm của Chính phủ, Bộ GTVT và các tổ chức xã hội được thể hiện tại Hội nghị bàn về “Chiến lược bảo đảm trật tự ATGT đường bộ quốc gia đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 của Việt Nam”.

<http://www.vinamarine.gov.vn>



## Cần giải pháp đồng bộ, mạnh mẽ hơn để hạn chế tai nạn giao thông

**T**rước tình trạng tai nạn giao thông liên tiếp xảy ra ngay trong Tháng an toàn giao thông, nhiều ý kiến cho rằng cần có nhiều hơn những phương thức và giải pháp đồng bộ, mạnh mẽ hơn để hạn chế tai nạn giao thông.

Tháng 9 hàng năm được lựa chọn là Tháng an toàn giao thông, nhằm tạo thói quen ứng xử có văn hóa, đúng pháp luật và ý thức tự giác về trật tự an toàn giao thông theo chuẩn mực đạo đức văn minh của người điều khiển các phương tiện giao thông.

Tuy nhiên, trong nửa đầu tháng 9, tai nạn giao thông vẫn liên tiếp xảy ra, trong đó có nhiều vụ tai nạn đặc biệt thảm khốc, thương tâm.

Trong một cuộc họp với Ủy ban An toàn giao thông quốc gia mới đây, Thứ trưởng Bộ Công an Phạm Quý Ngọ cho biết, trong 13 ngày đầu tiên của tháng cao điểm đã có 394 vụ tai nạn giao thông xảy ra làm thiệt mạng 343 người, bị thương 283 người, so với 13 ngày trước đó tăng 19 vụ, 34 người chết.

Trong bối cảnh tốc độ phát triển kết cấu hạ tầng giao thông tăng thấp, nhưng 8 tháng khối lượng vận tải hàng hóa tăng 11,1%, số lượng hành khách tăng 13,6%, số lượng ô tô tăng 11,6%, mô tô và xe gắn máy tăng 10,7%, có ý kiến cho rằng sự nỗ lực của các ngành trong việc hạn chế tai nạn giao thông là đáng ghi nhận.

Nhưng một thực tế đáng bàn là tuy các văn bản được các cơ quan ban hành, các giải pháp, các biện pháp và nhiều cuộc ra quân rầm rộ triển khai nhưng tai nạn giao thông vẫn xảy ra và xảy ra với chiều hướng không giảm, ngay cả trong Tháng an toàn giao thông.

Lý giải về điều này, có ý kiến cho rằng vẫn còn hình thức trong việc triển khai Tháng an toàn giao thông, nhiều địa phương còn coi đây là hoạt động phong trào của một số đơn vị.

Trong nhiều nguyên nhân dẫn tới việc kiềm chế tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông chưa đạt kết quả như mong muốn, có nguyên nhân từ ý thức của chính quyền các địa phương.

Báo cáo mới đây của Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia cho thấy, ngay việc kiện toàn Ban An toàn giao thông tại các địa phương hiện cũng chưa thực sự được quan tâm. Hiện vẫn còn 8 địa phương chưa kiện toàn Ban An toàn giao thông cấp tỉnh, đó là Bình Định, Đồng Tháp, Gia Lai, Kiên Giang, Ninh Thuận, Quảng Trị, Vĩnh Long và Yên Bái

Số còn lại mặc dù đã kiện toàn Ban An toàn giao thông cấp tỉnh nhưng vẫn còn nhiều nơi chưa quán triệt hết trách nhiệm trong lĩnh vực này và chỉ thành lập cơ quan chuyên trách một cách hình thức với 1-2 công chức chuyên trách

## **Tổ chức hội nghị an toàn giao thông toàn quốc**

Trong cuộc họp mới đây của Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia dưới sự chủ trì của Phó Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc, đại diện nhiều bộ ngành cũng đưa ra kiến nghị cần có những phương thức và giải pháp đồng bộ, mạnh mẽ hơn trong việc hạn chế tai nạn giao thông.

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Đinh La Thăng đề nghị cần mở rộng thí điểm xử phạt vi phạm luật giao thông với mức xử phạt cao và ở phạm vi rộng hơn thay vì chỉ dừng lại ở Thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh như hiện nay. Đồng thời, dùng số tiền phạt để đầu tư, giải quyết dứt điểm các "điểm đen" giao thông.

Ngoài ra, có phân luồng bắt buộc đối với một số phương tiện để giảm tải cho các tuyến đường đang quá tải như đường 1 và đường 5, đặc biệt cấm triệt để việc dùng lòng đường, vỉa hè làm các bãi đỗ xe.

Thứ trưởng Bộ Công an Phạm Quý Ngọ cho biết tới đây Bộ sẽ tiếp tục rà soát lại toàn bộ lực lượng cảnh sát giao thông, nâng cao hơn tinh thần trách nhiệm của đội ngũ cảnh sát giao thông trong việc thi hành nhiệm vụ.

Thứ trưởng Bộ Nội vụ Văn Tấn Thu đồng tình cũng sẽ ủng hộ trong việc tăng cường thêm biên chế kiện toàn bộ máy của Ban An toàn giao thông các tỉnh.

Nhiều ý kiến cũng đề xuất sửa đổi và bổ sung một số quy định tại Nghị định 11/2010/NĐ-CP ngày 24/2/2010 của Chính phủ về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và Nghị định 34/2010/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

Tới đây, một hội nghị về an toàn giao thông toàn quốc cũng sẽ được tổ chức nhằm đưa ra những giải pháp để kiềm chế việc gia tăng tai nạn giao thông.

<http://baodientu.chinhphu.vn>

## **Cần giải pháp đồng bộ, quyết liệt, liên tục để bảo đảm an toàn giao thông**

Năm nào cũng vậy, đến thời điểm này, các cấp, các ngành liên tục ra quân hưởng ứng Tháng An toàn giao thông, triển khai hàng loạt các biện pháp nhằm tăng cường trật tự an toàn giao thông, hạn chế tai nạn và ùn tắc giao thông. Tháng An toàn giao thông năm nay được triển khai trong bối cảnh khá phức tạp.

Nhiều vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng liên tục xảy ra trên các tuyến giao thông trọng điểm, gây thiệt hại lớn về người và tài sản. Có ngày, số người chết vì tai nạn giao thông lên tới gần 40 người. Tại các đô thị lớn như: Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh, mặc dù các ngành chức năng đã nhiều nỗ lực, nhưng bức tranh giao thông vẫn nổi lên với hình ảnh về sự đi lại lộn xộn của các phương tiện giao thông, ùn tắc giao

thông diễn ra thường xuyên, gây bức xúc trong dư luận.

Nguyên nhân của tình trạng nêu trên có nhiều: Do kết cấu hạ tầng chưa đáp ứng được yêu cầu, trong khi đó, số lượng phương tiện giao thông cá nhân tăng nhanh, nhất là số lượng xe máy, xe ô-tô. Công tác quản lý giao thông vận tải còn nhiều bất cập, yếu kém. Ý thức chấp hành của nhiều người tham gia giao thông còn hạn chế, thậm chí có trường hợp người vi phạm luật lệ giao thông còn chống lại người thi hành công vụ...

Các ngành chức năng, chính quyền các cấp, kể cả những người tham gia giao thông đều nhận thức được những bất cập trên. Chính phủ đã ban hành Nghị quyết 13/NQ-CP về một số giải pháp cấp bách kiểm chế tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông, Nghị định 34/2010/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ; các lực lượng chức năng thường xuyên tổ chức các cuộc ra quân triển khai, nhưng kết quả chưa được như mong muốn, nguyên nhân là do các giải pháp thực hiện chưa quyết liệt, đồng bộ, thường chú trọng vào triển khai các biện pháp "chống", chứ chưa đẩy mạnh thực hiện các biện pháp "xây". Các đợt ra quân của các lực lượng chức năng chỉ làm mạnh trong thời gian đầu, không được duy trì thường xuyên, liên tục. Trong khi các dự án đầu tư xây dựng các công trình hạ tầng giao thông luôn trong tình trạng chậm tiến độ. Chẳng hạn như các dự án

cải tạo, mở rộng quốc lộ 32 (đoạn Cầu Diễn- Nhôn), đường Cát Linh-Thái Hà-Láng, Văn Cao-Hồ Tây... ở Hà Nội, được triển khai nhằm tăng cường năng lực giao thông, giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông, nhưng kéo dài nhiều năm không hoàn thành, trở thành những cung đường "đau khổ" gây ùn tắc giao thông triền miên.

Để khắc phục triệt để tình trạng nêu trên, tăng cường trật tự an toàn giao thông, hạn chế tai nạn và ùn tắc giao thông, cần triển khai đồng bộ và quyết liệt các giải pháp như: tuyên truyền sâu rộng các quy định của Luật Giao thông đường bộ, các tiêu chí văn hóa giao thông, các hành vi thể hiện văn hóa giao thông; mở đợt cao điểm và thường xuyên tuần tra kiểm soát và xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm luật giao thông. Đồng thời với các biện pháp này, các cơ quan quản lý nhà nước cần nghiên cứu, xây dựng các giải pháp nhằm từng bước hạn chế phương tiện giao thông cá nhân, tập trung xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông hiện đại, hệ thống các phương tiện giao thông vận tải công cộng sức chở lớn...

Người dân mong chờ các giải pháp này không chỉ được làm mạnh trong thời điểm Tháng An toàn giao thông, mà cần được thực hiện thường xuyên, liên tục, có như vậy công tác bảo đảm an toàn giao thông với mục tiêu giảm tai nạn và ùn tắc giao thông mới đạt hiệu quả bền vững.

(Theo Nhandan)

<http://www1.mt.gov.vn>

## Giáo dục văn hóa giao thông cho học sinh phổ thông

**Đ**iện thoại di động cũng được sử dụng phổ biến đến mức tràn lan trong nhà trường. Cũng trong khoảng thời gian này, số vụ học sinh đánh nhau là 177 vụ. Nhiều vụ đã được học sinh dùng điện thoại di động quay lại và đưa thông tin, hình ảnh lên mạng Internet. Hậu quả là ảnh hưởng đến chất lượng học tập của một bộ phận học sinh, nhất là học sinh THPT. Chính vì vậy, từ tháng 3-2011, Sở Giáo dục và Đào tạo đã thực hiện thí điểm chương trình 'Các biện pháp bảo đảm trật tự an toàn giao thông và quản lý sử dụng điện thoại di động đúng mục đích trong và ngoài nhà trường' tại năm trường THPT: Việt Đức, Trần Phú, Kim Liên, Quang Trung và Phan Đình Phùng, nhằm lập lại trật tự giao thông, chống ùn tắc giao thông khu vực cổng trường; quản lý sử dụng điện thoại di động của học sinh.

Trong quá trình triển khai, nhà trường và các lực lượng chức năng phối hợp tổ chức tuyên truyền, nhằm nâng cao nhận thức cho các em, để các em tự giác chấp hành. Ngành giáo dục phối hợp lực lượng cảnh sát giao thông tăng cường kiểm tra, xử lý, trong đó có hình thức quay băng hình để nhận diện học sinh đi xe máy. Ngoài những biện pháp nêu trên, mỗi trường lại có thêm những hình thức khác để thực hiện. Trường THPT Kim Liên đã tổ chức khu vực quản lý, trông xe cho những học sinh đủ điều kiện sử dụng xe máy, tổ chức cho học sinh đủ 18 tuổi chưa có bằng lái xe đăng ký dự thi để được cấp bằng; Trường THPT Việt Đức chủ động chụp ảnh học sinh đi xe máy đăng lên bảng tin, thông báo trong giờ sinh hoạt lớp và kết hợp với cha mẹ học sinh có biện pháp xử lý... Việc thực hiện mô hình thí điểm có sự vào cuộc của công an và chính quyền địa phương. Đến nay, chương trình đã đạt chuyển biến bước đầu. Học sinh các trường THPT Việt Đức, Trần Phú và Quang Trung không sử dụng xe máy khi chưa đủ điều kiện và dùng điện thoại di động sai quy định. Ở hai trường còn lại, tình trạng trên cũng giảm rõ rệt. Đây là cơ sở để năm học 2011 - 2012, ngành giáo dục Thủ đô sẽ tiếp tục triển khai thí điểm giai đoạn hai, áp dụng tại các trường THPT còn lại thuộc bốn quận nội thành cũ.

Thành công bước đầu của chương trình cho thấy việc nâng cao văn hóa giao thông học đường cho học sinh hoàn toàn có thể làm được khi có sự vào cuộc quyết liệt của nhà trường, các lực lượng công an, đoàn thanh niên..., nhất là các bậc phụ huynh. Bản thân các bậc cha mẹ học sinh cũng phải nâng cao ý thức, xem xét lại việc giao xe máy cho con em, mua điện thoại cho con em có thật sự cần thiết hay không. Trong thời gian tới, ngành giáo dục Thủ đô tiếp tục có những hoạt động nâng cao văn hóa học đường, trong đó có việc đưa chương trình 'Giáo dục nếp sống thanh lịch, văn minh cho học sinh thành phố Hà Nội' vào giờ học ngoại khóa. Những hoạt động này góp phần bồi đắp, hoàn thiện nhân cách cho thế hệ trẻ của Thủ đô văn minh, thanh lịch.

Trần Tiềm

<http://www.baomoi.com.vn>

# Giáo dục ATGT đường bộ cho học sinh, sinh viên - Thực trạng và giải pháp

**B**áo cáo tham luận của Vụ Công tác học sinh, sinh viên - Bộ Giáo dục và Đào tạo tại Hội nghị quốc tế báo cáo Chiến lược bảo đảm trật tự ATGT đường bộ quốc gia đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030

Trong đời sống xã hội, pháp luật giữ một vai trò đặc biệt quan trọng, pháp luật là phương tiện không thể thiếu để bảo đảm cho sự tồn tại, phát triển của xã hội. Việc giáo dục ý thức trách nhiệm đối với bản thân, gia đình, xã hội, thế giới tự nhiên hay ý thức chấp hành pháp luật là điều vô cùng quan trọng, mang tính chất sống còn đến sự tồn tại và phát triển của xã hội. Giáo dục ý thức chấp hành pháp luật về an toàn giao thông chính là một phần của việc giáo dục ý thức trách nhiệm đối với bản thân, gia đình và xã hội của mỗi người.

Việc hình thành ý thức chấp hành pháp luật nói chung và ý thức chấp hành pháp luật an toàn giao thông nói riêng đối với mỗi người đều bắt đầu từ những nhận thức ban đầu do quan sát, tiếp xúc, cùng với sự giáo dục dần dần hình thành. Mục tiêu của giáo dục ATGT cho HSSV nhằm đạt được 2 yêu cầu cơ bản là có được các hiểu biết cơ bản để phòng, tránh tai nạn và có ý thức chấp hành pháp luật khi tham gia giao thông.

## I. THỰC TRẠNG CÔNG TÁC GIÁO DỤC ATGT TRONG NHÀ TRƯỜNG

Giáo dục ATGT trong các nhà trường được thực hiện từ đầu thập kỷ 90. Qua quá trình hơn 10 năm triển khai thực hiện, đến nay đã có hệ thống cơ sở pháp

lý và tài liệu cho các cấp học được biên soạn, sửa đổi và triển khai trong toàn quốc.

### 1. Văn bản chỉ đạo

Thực hiện Luật Giao thông đường bộ, Chỉ thị của Ban Bí thư và các Nghị quyết của Chính phủ, Bộ Giáo dục và Đào tạo đã triển khai:

- Ban hành Chỉ thị số 13/GD-ĐT ngày 28/7/1995 về thực hiện Nghị định 36/CP của Chính phủ và Chỉ thị 317/TTg của Thủ tướng Chính phủ về bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ và trật tự an toàn giao thông đô thị.

- Ban hành Chỉ thị số 52/2007/CT-BGDĐT ngày 31/8/2007 về tăng cường công tác giáo dục an toàn giao thông trong các cơ sở giáo dục và đào tạo.

- Ký kế hoạch liên tịch số 9337/KHLT/BGDĐT-BCA- BGTVT - TWĐTN-ĐTHVN ngày 4/9/2007 giữa Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Công an, TW Đoàn TNCS Hồ Chí Minh và Đài Truyền hình Việt Nam về tăng cường công tác tuyên truyền, giáo dục, xử lý các vi phạm pháp luật về trật tự an toàn giao thông trong học sinh, sinh viên.

- Phát động cuộc vận động: “Học sinh, sinh viên gương mẫu thực hiện và vận động gia đình chấp hành nghiêm túc luật giao thông” trong toàn ngành giáo dục từ năm học 2007-2008;

- Ban hành Quy chế học sinh, sinh viên các trường đào tạo tại Quyết định số 42/2007/QĐ-BGDĐT ngày 13/8/2007, trong đó quy định: đưa xe hoặc cở vũ đưa xe trái phép là một trong những hành vi

học sinh, sinh viên không được làm và học sinh, sinh viên vi phạm quy định về trật tự an toàn giao thông bị xử lý từ khiển trách đến buộc thôi học.

- Ban hành Quy chế đánh giá kết quả rèn luyện của học sinh, sinh viên trong các trường đại học, cao đẳng và trung cấp chuyên nghiệp tại Quyết định số 60/2007/QĐ-BGDĐT ngày 16/10/2007, trong đó có nội dung đánh giá về kết quả chấp hành các chủ trương của Đảng, pháp luật của Nhà nước, thành tích trong công tác xã hội và giữ gìn an ninh chính trị, trật tự an toàn xã hội;

- Ban hành Đề cương tuyên truyền, phổ biến Luật giao thông đường bộ cho HSSV theo chủ đề năm 2009 (QĐ 3442/QĐ-BGDĐT ngày 12/5/2009);

- Văn bản hướng dẫn đầu các năm học và trong các đợt cao điểm về bảo đảm an toàn giao thông như thi tuyển sinh, Tết Nguyên đán, ...; Chỉ đạo tuyên truyền, phổ biến và hướng dẫn thực hiện các tiêu chí Văn hóa giao thông đối với từng cấp học; chỉ đạo đưa công tác giáo dục ATGT lồng lồng ghép trong triển khai thực hiện phong trào thi đua “Xây dựng trường học thân thiện, học sinh tích cực”.

## **2. Chương trình, tài liệu**

Hiện nay, tài liệu giảng dạy ATGT đã được biên soạn và tổ chức giảng dạy cho các bậc học từ mầm non đến đại học

### **a). Đối với trường mầm non**

Chủ điểm an toàn giao thông là một trong 9 chủ điểm trong chương trình giáo dục mầm non.

### **Thời lượng thực hiện**

Thời lượng thực hiện nội dung an toàn giao thông trong trường mầm non khoảng 1/9 tổng thời gian năm học (3-4

tuần), ngoài ra còn lồng ghép trong môn học khác.

Sách và tài liệu do Bộ Giáo dục và

Đào tạo biên soạn:

- Giáo dục ATGT cho trẻ mầm non.

- Bé học luật giao thông.

- Chuyện, thơ, trò chơi, bài hát về ATGT.

- Cha mẹ cần biết.

- Chuyện “Vì sao Thỏ cụt đuôi”.

- Bé đi đường.

- Lô tô về phương tiện giao thông.

- Bé làm quen với giao thông.

- Bộ tranh về luật giao thông

b) Đối với học sinh tiểu học

Lớp 1: 3 tiết trong môn Tự nhiên – Xã hội và Đạo đức và 6 bài học về ATGT trong Tài liệu Giáo dục ATGT cho học sinh Lớp 1.

Lớp 2: Thời lượng: 2 tiết trong môn Tự nhiên – Xã hội và 6 bài học về ATGT trong Tài liệu Giáo dục ATGT cho học sinh Lớp 2.

Lớp 3: 1 tiết trong môn Tự nhiên – Xã hội và 6 bài học về ATGT trong Tài liệu Giáo dục ATGT cho học sinh Lớp 3.

Lớp 4: 1 tiết ở chủ đề Con người và sức khỏe trong môn Khoa học; 2 tiết trong môn Đạo đức và 6 bài học về ATGT trong Tài liệu Giáo dục ATGT cho học sinh Lớp 4.

Lớp 5: 1 tiết ở chủ đề Con người và sức khỏe trong môn Khoa học và 5 bài học về ATGT trong Tài liệu Giáo dục ATGT cho học sinh Lớp 5.

Ngoài các tài liệu trên, hiện nay Quỹ TOYOTA Việt Nam đang phối hợp

với Bộ Giáo dục và Đào tạo triển khai giáo dục ATGT cho học sinh lớp 1 bằng các nhân vật hoạt hình Rùa và Thỏ và Công ty TOYOTA Việt Nam triển khai thí điểm Sách ATGT cho nụ cười trẻ thơ do Honda tài trợ với 12 bài học bằng hình ảnh cho học sinh lớp 3 và triển khai tại 4 tỉnh/tp: Hà Nội, Vĩnh Phúc, Hải Dương, TP.HCM.

Tài liệu, thiết bị hiện hành:

- Sách giáo khoa.
- Tài liệu giáo dục an toàn giao thông cho học sinh từ lớp 1 đến lớp 5.
- Bộ tranh an toàn giao thông.
- Sa bàn nút giao thông, mô hình tín hiệu giao thông.
- Sách/tranh/đĩa do Quỹ Toyota tài trợ.
- Tranh/sách do Honda tài trợ.
- Đĩa hình tiết dạy mẫu về ATGT.

c) Đối với học sinh trung học cơ sở và trung học phổ thông

- Đối với các trường trung học cơ sở: Dạy 4 tiết chính khoá về trật tự ATGT trong môn Giáo dục công dân gồm 2 tiết ở lớp 6, 1 tiết ở lớp 7 và 1 tiết ở lớp 8.

+ Đối với các trường trung học phổ thông: Dạy lồng ghép nội dung giáo dục TTATGT vào các bài học về pháp luật.

Tài liệu, thiết bị:

- Sách giáo khoa môn giáo dục công dân.
- Giáo dục pháp luật về trật tự an toàn giao thông (biên soạn lại năm 2007).
- Bộ tranh biển báo giao thông.

- Bộ đĩa hình về tiết dạy mẫu an toàn giao thông.

d) Đối với HSSV các trường đại học, cao đẳng, trung cấp chuyên nghiệp

Nội dung: Thời lượng: phổ biến trong “Tuần sinh hoạt công dân – HSSV đầu khóa”: 4 tiết.

Tài liệu, thiết bị:

- Tài liệu giáo dục an toàn giao thông cho sinh viên, học sinh các trường đại học, cao đẳng và trung học chuyên nghiệp.

- Bộ tranh biển báo giao thông.

- Đĩa tuyên truyền Luật GT

Ngày 15/4/2010, Bộ Giáo dục và Đào tạo ban hành quyết định số 1467/QĐ-BGDĐT về danh mục thiết bị, tài liệu, học liệu hỗ trợ công tác phổ biến giáo dục pháp luật trong trường mầm non, tiểu học, THCS và THPT, trong đó các danh mục thiết bị tối thiểu các nhà trường cần mua sắm là:

- Mầm non: mũ bảo hiểm, tranh ảnh về quy trình đội mũ bảo hiểm, tranh ảnh về một số biển báo thông thường, lô tô giao thông, đồ mi nô phương tiện giao thông; sách “Bé làm quen với giao thông”, sách “Giáo dục ATGT cho trẻ mẫu giáo”, băng đĩa về bài hát về luật giao thông.

- Tiểu học: Bộ tranh biển báo giao thông, sa bàn giao thông, bộ dụng cụ biển báo giao thông đường bộ, bộ đèn tín hiệu giao thông đường bộ.

- THCS và THPT: Tài liệu Quy định về trật tự ATGT và băng đĩa hình về ATGT.

**3. Tổ chức các hoạt động và hỗ trợ tài liệu, trang thiết bị giảng dạy trong các nhà trường**

- Phối hợp với Quỹ TOYOTA Việt Nam triển khai chương trình “Cùng em học ATGT” trong trường tiểu học. Đến nay chương trình đã thực hiện được hơn 5 năm và đã cung cấp cho 63 tỉnh/thành phố đĩa hình, tài liệu ATGT, chỉnh sửa hoàn thiện sách học ATGT Rùa và Thỏ, tập huấn giáo viên và tổ chức các cuộc thi cho học sinh.

- Phối hợp với công ty Honda Việt Nam triển khai thí điểm chương trình “Giáo dục ATGT cho nụ cười trẻ thơ” tại Vĩnh Phúc, Hà Nội, Hải Dương, TP.HCM với bộ tranh 12 bài học cho học sinh lớp 3.

- Phối hợp với Quỹ phòng chống thương vong châu Á xây dựng tài liệu tuyên truyền đội mũ bảo hiểm cho học sinh tiểu học dưới hình thức truyện tranh và cấp phát 15.000 quyển cho 1 số trường tiểu học; triển khai Dự án mũ bảo hiểm cho học sinh tại 1 số trường tiểu học, trong 10 năm qua đã trao tặng khoảng 300.000 mũ bảo hiểm cho học sinh; xây dựng tài liệu tuyên truyền đi bộ an toàn; triển khai dự án Giáo dục ATGT tại 1 số tỉnh, thành phố và triển khai xây dựng giáo trình điện tử giáo dục ATGT cho học sinh tiểu học đang thí điểm tại Đồng Nai.

- Biên soạn tài liệu và tập huấn cho sinh viên một số trường đại học sư phạm về phương pháp giáo dục an toàn giao thông cho học sinh.

- Phối hợp với một số công ty tổ chức các Hội thi tìm hiểu Luật giao thông đường bộ cho học sinh các cấp học từ mầm non đến đại học.

- Phối hợp với Trung ương Đoàn TNCS Hồ Chí Minh chỉ đạo triển khai chương trình “HSSV tình nguyện” tham gia bảo đảm trật tự ATGT, đặc biệt là

trong dịp thi tốt nghiệp và thi tuyển sinh vào đại học, cao đẳng; tổ chức cho thanh thiếu niên đăng ký không vi phạm luật lệ giao thông và vận động đoàn viên, thanh niên không cở vũ và đua xe trái phép, tích cực đấu tranh chống các hiện tượng này. Trong các nhà trường đã thành lập “Đội cờ đỏ”, “Thanh niên tình nguyện”, “Thanh niên xung kích”, ... tham gia giữ gìn trật tự ATGT trong các giờ tan học và giờ đến trường; Các trường đã đưa chủ đề ATGT vào nội dung sinh hoạt lớp, chi đoàn, đội thiếu niên, câu lạc bộ, ... với các hình thức phong phú và đi vào nề nếp, định kỳ thường xuyên.

- Trong phạm vi Dự án an toàn giao thông đường bộ, vốn vay Ngân hàng Thế giới, đã tổ chức tập huấn cho giáo viên của các trường thuộc tuyến thí điểm của dự án; đã hoàn thành việc biên soạn tài liệu cho các cấp học và đang triển khai mua sắm thiết bị giảng dạy và in ấn tài liệu để cấp phát cho các nhà trường. Dự án ATGT đường bộ vốn vay JICA đang tiến hành biên soạn tài liệu hướng dẫn tổ chức các hoạt động ngoại khóa cho học sinh trong trường THCS và THPT.

## **II. ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ ĐẠT ĐƯỢC, BÀI HỌC KINH NGHIỆM, TỒN TẠI, KHÓ KHĂN.**

### **1. Đánh giá kết quả đạt được**

Trong hơn 10 năm và đặc biệt là từ sau khi triển khai thực hiện Nghị quyết 32 của Chính phủ, công tác giáo dục an toàn giao thông trong nhà trường đã có chuyển biến rõ rệt.

a) Trong các nhà trường: các cấp ủy, chính quyền, các tổ chức đoàn thể trong trường và cán bộ, giáo viên, HSSV đã có chuyển biến tốt trong nhận thức đúng về công tác này. Nhiều trường đã



có sự chỉ đạo sát sao, quyết liệt của cấp ủy, lãnh đạo nhà trường trong công tác này và nhiều phụ huynh HS cũng đã nhận thức và có trách nhiệm trong việc giáo dục, quản lý HS đối với việc sử dụng phương tiện khi tham gia giao thông.

b) Ý thức chấp hành các quy định về ATGT trong HSSV đã có những chuyển biến. Học sinh chưa đủ điều kiện sử dụng mô tô, xe gắn máy đến trường đã giảm đáng kể. Ở các thành phố, thị xã lớn, nhiều HSSV đã sử dụng phương tiện giao thông công cộng để đến trường, tích cực trong việc tham gia tình nguyện giữ gìn trật tự ATGT khu vực cổng trường và trên địa bàn nơi trường đóng.

c) Các chủ đề về ATGT đã được HSSV chủ động đưa vào các hoạt động phong trào của lớp, chi đoàn. Hoạt động tuyên truyền an toàn giao thông trong buổi lễ chào cờ đã được nhiều trường duy trì.

d) Đã tác động một phần đến ý thức chấp hành nghiêm túc quy tắc giao thông của phụ huynh HS và cộng đồng.

## **2. Tồn tại, khó khăn, nguyên nhân của việc tồn tại**

a) Tồn tại

- Ý thức chấp hành các quy định về ATGT của HSSV có chuyển biến nhưng tính tự giác chưa cao và chưa bền vững. Vẫn còn một bộ phận HSSV chưa tự giác chấp hành quy tắc giao thông.

- Một số trường còn chưa thật quan tâm đúng mức trong công tác này, việc kiểm tra còn chưa được thường xuyên, chưa có sự phối hợp chặt chẽ với các cấp, các ngành trong địa bàn.

- Việc phối hợp với phụ huynh học sinh trong công tác này chưa được quan

tâm thường xuyên, nhiều nơi còn mang tính hình thức; việc chấp hành quy định về đội mũ bảo hiểm cho trẻ em chưa cao.

b) Khó khăn, nguyên nhân của tồn tại

- Thời lượng giảng dạy trật tự an toàn giao thông trong chương trình chính khóa còn hạn hẹp do quỹ thời gian giảng dạy có hạn. Giáo viên dạy an toàn giao thông đều là giáo viên kiêm nhiệm.

- Hành vi vi phạm của HSSV chủ yếu diễn ra ngoài nhà trường, nhà trường không thể kiểm tra, giám sát được.

- Đối với các khu vực đô thị, nhiều trường học nằm trong các khu dân cư, đường ngõ nhỏ hẹp, không có sân hoặc khu vực dành cho phụ huynh đưa đón học sinh, khó tổ chức được giao thông để tránh ùn tắc. Đối với các khu vực ngoài đô thị, nhiều trường học nằm cạnh các tuyến quốc lộ, các điểm nút giao thông nên rất khó khăn trong việc bảo đảm trật tự an toàn giao thông, nhất là vào giờ học sinh đến trường và tan học: đoạn quốc lộ 1A từ Thanh trì (Hà Nội) đến Vinh (Nghệ An) có gần 800 trường học các cấp trong vòng bán kính 2km dọc tuyến đường, trong đó nhiều cổng trường mở trực diện ra quốc lộ. Tai nạn giao thông luôn tiềm ẩn đối với học sinh thuộc các trường cạnh các tuyến quốc lộ này.

- Môi trường gia đình, xã hội ảnh hưởng đến hiệu quả của công tác giáo dục tuyên truyền trong nhà trường. Nhiều phụ huynh chưa thật sự hợp tác với nhà trường trong công tác này.

- Phương tiện giao thông công cộng như xe buýt chưa thuận tiện cho HSSV sử dụng. Ở các thành phố lớn, luôn trong tình trạng quá tải khi đi xe buýt ở các khu vực tập trung nhiều trường và an toàn trên xe buýt chưa thật

sự đảm bảo đã không thu hút được HSSV sử dụng phương tiện này.

- Các trường chuyên nghiệp phần lớn tập trung ở các khu đô thị lớn, mật độ dân cư cao, giao thông phức tạp. Trong những năm gần đây, quy mô đào tạo của các trường đều tăng, khoảng 80% HSSV các trường chuyên nghiệp phải ở ngoại trú làm tăng mật độ tham gia giao thông. Yêu cầu công việc công tác HSSV trong các trường chuyên nghiệp ngày càng cao, khối lượng công việc nhiều, trong khi số lượng biên chế cán bộ phụ trách công tác HSSV hạn chế, do đó khó khăn trong việc bố trí cán bộ chuyên trách trong công tác này.

### **III. PHƯƠNG HƯỚNG, NHIỆM VỤ CƠ BẢN CỦA CÔNG TÁC GIÁO DỤC ATGT TRONG TRƯỜNG HỌC ĐẾN NĂM 2020 VÀ TẦM NHÌN ĐẾN 2030**

Với hơn 20 triệu học sinh, sinh viên, việc giảm nguy cơ tai nạn cũng như xây dựng được thế hệ có kỹ năng, ý thức tốt khi tham gia giao thông là một trong những yêu cầu cơ bản và quan trọng của công tác bảo đảm an toàn giao thông. Từ sự chuyển biến về nhận thức của học sinh, sinh viên trong việc chấp hành pháp luật về trật tự an toàn giao thông để điều chỉnh hành vi khi tham gia giao thông và tác động đến gia đình, cộng đồng, tạo sự chuyển biến chung của toàn xã hội trong việc chấp hành pháp luật về trật tự an toàn giao thông. Đây cũng là một trong những nội dung để thực hiện mục tiêu của giáo dục là: “đào tạo con người Việt Nam phát triển toàn diện, có đạo đức, tri thức, sức khỏe, thẩm mỹ và nghề nghiệp ...”.

#### **1. Mục tiêu chung:**

Cung cấp cho học sinh các kiến thức, kỹ năng bảo đảm an toàn khi tham gia giao

thông để biết cách ứng phó với các tình huống khi tham gia giao thông; hình thành thế hệ trẻ có “văn hóa” khi tham gia giao thông, xây dựng xã hội văn minh và bảo đảm thực hiện mục tiêu chung của Chiến lược bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ quốc gia.

#### **2. Mục tiêu cụ thể:**

##### **a) Đối với các trường mầm non**

Giúp cho trẻ có hiểu biết ban đầu về các hoạt động giao thông gần gũi, nhận biết được một số hành vi tham gia giao thông đúng hoặc chưa đúng và bước đầu hình thành ý thức về cần bảo đảm an toàn khi đi đường phù hợp với đặc điểm lứa tuổi.

##### **b) Đối với học sinh tiểu học**

Giáo dục để học sinh tiểu học có những hiểu biết cần thiết nhất phù hợp với từng độ tuổi để có thể vận dụng trong đời sống để bảo đảm an toàn khi tham gia giao thông; định hình được kỹ năng cơ bản để bảo đảm an toàn, có ý thức chấp hành quy định của Luật và có thái độ đúng đắn với những hành vi đúng và chưa đúng của bản thân và mọi người xung quanh.

##### **c) Đối với học sinh THCS**

Nắm được các quy tắc giao thông đường bộ phù hợp với đặc điểm tham gia giao thông của lứa tuổi; biết xử lý đúng đắn các tình huống đi đường thông thường; hiểu được tầm quan trọng của bảo đảm an toàn giao thông đối với bản thân và gia đình cũng như cộng đồng, có thái độ đúng đắn đối với các hành vi đúng và chưa đúng và có ý thức tôn trọng pháp luật khi tham gia giao thông.

##### **c) Đối với học sinh THPT**

Củng cố kiến thức ở các cấp học dưới và phát triển phù hợp với yêu cầu

của cấp học. Học sinh hiểu được nguyên nhân của TNGT và biết cách phòng tránh tai nạn; hiểu được trách nhiệm công dân của bản thân, tôn trọng mọi người và quy định của pháp luật; thể hiện được hành vi văn hóa khi tham gia giao thông.

d) Đối với HSSV các trường đại học cao đẳng và trung cấp chuyên nghiệp

Củng cố kiến thức về Luật giao thông ở cấp học dưới và có kỹ năng điều khiển mô tô, xe máy an toàn; hiểu biết cụ thể về những tổn thất do TNGT và ùn tắc giao thông gây ra để xác định trách nhiệm công dân, chủ động, tích cực tham gia các hoạt động xã hội bảo đảm an toàn giao thông góp phần cùng xây dựng xã hội an toàn, văn minh.

### **3. Giải pháp thực hiện:**

#### **a) Giai đoạn 2011-2015**

- Kiện toàn Ban an toàn giao thông từ cấp Bộ đến các sở và các nhà trường.

- Ban hành các văn bản pháp quy và các cơ chế, chính sách về công tác giáo dục an toàn giao thông trong trường học tạo cơ sở pháp lý và điều kiện cho các cấp quản lý và các nhà trường trong việc tổ chức thực hiện.

- Phát triển tài liệu giáo dục an toàn giao thông đã được Dự án an toàn giao thông đường bộ vốn vay Ngân hàng Thế giới biên soạn trên toàn quốc.

- Phát triển bộ tài liệu Giáo dục an toàn giao thông ngoại khóa trong trường THCS và THPT do Dự án an toàn giao thông đường bộ tại các tỉnh phía Bắc Việt Nam (vốn vay Jica) biên soạn trên toàn quốc.

- Biên soạn, triển khai tài liệu Giáo dục ATGT cho sinh viên các trường sư phạm ngành Giáo dục công dân và Giáo dục chính trị để trang bị kiến thức và phương pháp giảng dạy ATGT sau khi tốt nghiệp.

- Xây dựng các đĩa/phần mềm giáo dục ATGT cho các cấp học; thiết kế, cung cấp trang thiết bị giảng dạy ATGT cho các nhà trường.

- Tổ chức tập huấn cho giáo viên.

- Tổ chức các chiến dịch tuyên truyền.

- Lồng ghép trong các môn học và các phong trào của ngành.

- Xây dựng bộ công cụ đánh giá kiến thức về ATGT của học sinh theo từng độ tuổi.

#### **b) Giai đoạn 2016-2020**

- Đánh giá các chương trình, nội dung trong giai đoạn 2011-2015, sửa đổi, bổ sung và tiếp tục triển khai trong các nhà trường.

- Xây dựng chuyên đề trên Website của Bộ Giáo dục và Đào tạo về ATGT để chia sẻ thông tin.

#### **c) Giai đoạn 2020-2030**

Trên cơ sở đánh giá kết quả giai đoạn trước và nhận thức của học sinh, xác định trọng tâm của các hoạt động và đảm bảo tính ổn định và khoa học của các phương pháp và nội dung giảng dạy được xác định, bảo đảm đạt được mục tiêu của Chiến lược bảo đảm an toàn giao thông đường bộ quốc gia./.

<http://www1.mt.gov.vn>

# Văn hóa đội mũ bảo hiểm khi tham gia giao thông

P. V

**M**ặc dù quy định từ 15/9/2007 người tham gia giao thông bằng mô-tô, xe máy phải đội mũ bảo hiểm (MBH), được cụ thể hóa tại Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP về một số giải pháp cấp bách nhằm kiểm chế tai nạn giao thông (TNGT) và ùn tắc giao thông, tuy nhiên sau hơn 3 năm thực hiện số người tham gia giao thông vi phạm quy định trên là không nhỏ.

MBH là vật dụng nhằm mục đích bảo vệ phần đầu của người đội khi bị va đập. Nhưng, theo nghĩa rộng hơn, MBH còn chỉ đến những loại mũ sắt, mũ cối trong quân đội, các loại mũ bảo vệ người chơi thể thao hay các loại mũ bảo hộ lao động.

Theo truyền thống, MBH không được làm bằng kim loại mà bằng nhựa tổng hợp như ABS, HDPE, nhưng những thập niên gần đây chất liệu này được thay thế bằng sợi carbon vì độ bền cao và nhẹ hơn nhựa. Sự thúc đẩy mạnh mẽ quy định bắt buộc đội MBH khi điều khiển mô-tô, xe máy đã từng là đề tài tranh luận nóng bỏng của nhiều người và những nhà khoa học trong thập niên 90. Đến nay, đa số các quốc gia trên thế giới đã áp dụng luật này.

Những hôm trời mưa, nhiều người điều khiển xe máy trên các tuyến đường tuy có đội MBH trùm lên áo mưa, nhưng do mũ chật nên nhiều người chỉ đội mũ mà không cài dây. Cách đội MBH như vậy chẳng những không có tác dụng bảo vệ, hạn chế thương vong vì mũ đã văng khỏi đầu trước khi chủ phương tiện ngã xuống đường. Đội mũ như vậy cũng là để đối phó với lực lượng CSGT làm nhiệm vụ kiểm tra, xử lý các vi phạm về trật tự ATGT. Tuy nhiên, hơn hết là ý thức của người tham gia giao thông còn quá kém khi họ không tự nhận thức việc phải tự bảo vệ mình trước khi bị nhắc nhở hay bị xử phạt hành chính.

Kết quả nghiên cứu của Tổ chức Y tế thế giới (WHO) đã khẳng định, nguy

cơ tử vong giảm tới 42%, nguy cơ chấn thương vùng đầu giảm tới 69% nhờ sử dụng MBH khi tham gia giao thông. Các nghiên cứu này đều cho thấy, MBH là liệu vắc xin hữu hiệu bảo vệ, phòng tránh các chấn thương trong những vụ tai nạn cho người tham gia giao thông.

Bên cạnh đó, Nghị định 34 về xử phạt hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ đã quy định mức phạt đối với hành vi điều khiển phương tiện mô-tô, xe gắn máy chở trẻ trên 6 tuổi không đội MBH đã có hiệu lực thi hành từ 20/5/2010. Tuy nhiên, trên thực tế, nhiều trường hợp người tham gia giao thông không tuân thủ nghiêm quy định này. Tình trạng học sinh tiểu học và mẫu giáo được phụ huynh đưa đi học bằng mô-tô, xe gắn máy không đội MBH vẫn diễn ra ở nhiều nơi; vẫn còn tình trạng học sinh trung học phổ thông tự điều khiển xe gắn máy đến trường, vi phạm Luật Giao thông đường bộ.

Theo thống kê của ngành Y tế, trung bình mỗi năm có hơn 1.900 trường hợp trẻ em tử vong vì TNGT, chiếm 24-26% tổng số trẻ tử vong do tai nạn thương tích. Số trẻ tử vong do TNGT chỉ đứng sau nguyên nhân bị đuối nước. Tỷ lệ trẻ dưới 14 tuổi bị chấn thương sọ não chiếm 13,4%, gần một nửa trong số này do không đội MBH. Theo thống kê của Bộ GTVT, hiện khoảng 80% học sinh từ mẫu giáo trở lên ở các thành phố được đưa đón đi học bằng xe máy, việc đội MBH được xem là cách hiệu quả nhất để phòng tránh chấn thương sọ não và tử

vong khi xảy ra tai nạn. Thực tế, vẫn còn nhiều bậc phụ huynh chưa ý thức được vai trò quan trọng của MBH nên thực hiện chưa nghiêm túc. Một số trường hợp mang theo MBH nhưng chỉ để đối phó với sự kiểm tra của lực lượng chức năng.

Việc đội MBH cũng tạo cho trẻ ý thức biết tuân thủ luật giao thông ngay từ nhỏ. Muốn làm được điều này, vấn đề tiên quyết là các bậc phụ huynh phải luôn làm gương cho trẻ trong việc nâng cao ý thức tự giác, chấp hành nghiêm chỉnh pháp luật về ATGT. Bên cạnh đó, cần kiên trì thực hiện các hình thức tuyên truyền về ATGT cho người dân, đặc biệt là đối tượng học sinh trong nhà trường để các em ý thức được sự cần thiết và tự giác đội MBH khi tham gia giao thông. Mặt khác, cũng cần tăng cường kiểm tra chất lượng MBH trên thị trường, xử phạt nghiêm những cơ sở kinh doanh, sản

xuất MBH không đạt chất lượng, cảnh báo cho người dân biết, góp phần nâng cao hiệu quả đội MBH khi tham gia giao thông.

Kinh tế mở cửa và phát triển, số lượng phương tiện giao thông ngày càng nhiều với mật độ đông đúc hơn, do vậy TNGT luôn thường trực đe dọa mạng sống mọi lúc, mọi nơi, vì thế việc đội MBH khi đi xe máy, mô-tô để bảo vệ mình là cần thiết, nhưng không phải ai cũng hiểu và thay đổi được thói quen. Mọi người phải chung tay xây dựng thói quen đội MBH khi tham gia giao thông, sao cho thói quen này trở thành tự giác, nét đẹp văn hóa của người Hà Nội nói riêng và người Việt Nam nói chung trong xã hội hiện đại.

(Tổng hợp)

<http://www.vinamarine.gov.vn>

## Điện thoại di động làm gia tăng tai nạn giao thông

**H**ôm 7/7, Hiệp hội an toàn xa lộ (GHSA) của Mỹ đã đưa ra bản báo cáo nói rằng, điện thoại di động chính là một trong những nguyên nhân trực tiếp gây gia tăng tai nạn giao thông ở nước này.

Hiệp hội an toàn xa lộ đã nghiên cứu 350 tài liệu khoa học liên quan tới lĩnh vực an toàn trên đường cao tốc được xuất bản từ năm 2000 - 2010.

Họ phát hiện ra rằng điện thoại di động chiếm 15-25% nguyên nhân trong tổng số các vụ tai nạn đã xảy ra.

Báo cáo của Hiệp hội an toàn xa lộ cũng cho biết, không có bằng chứng nào cho thấy những hệ thống rảnh tay giúp làm giảm nguy cơ do thiết bị di động gây ra.

Điều đó đồng nghĩa với việc sử dụng điện thoại di động qua dây tai nghe vẫn làm cho tài xế bị mất tập trung và có khả năng bị tai nạn như bình thường.

Ngoài ra, Hiệp hội an toàn xa lộ còn chỉ ra rằng việc nhắn tin gây nhiều yếu tố rủi ro hơn so với nghe hoặc gọi điện thoại. Bởi khi nhắn tin, người dùng còn bị phân tâm vào việc nhìn màn hình của thiết bị.

Giám đốc Barbara Harsha của Hiệp hội an toàn xa lộ nói rằng, dù nhiều nghiên cứu đã cho thấy tác động tiêu cực của điện thoại di động tới người điều khiển phương tiện, song giới khoa học vẫn còn nhiều điều phải làm để tìm ra phương thức hiệu quả trong việc giúp các lái xe có thể sử dụng "chú dế" của họ một cách hợp lý và giảm thiểu các rủi ro./.

<http://www.congan.com.vn>

## Không sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông

Uống rượu, bia là thói quen của nhiều người. Tuy nhiên, lạm dụng rượu, bia lại vô cùng nguy hiểm, không chỉ gây tổn hại cho sức khỏe mà sử dụng rượu bia khi điều khiển phương tiện cơ giới tham gia giao thông còn tiềm ẩn nguy cơ gây tai nạn, có thể cướp đi tính mạng hoặc để lại thương tật suốt đời.

### ***Báo động từ những con số***

Theo Tổ chức Y tế Thế giới (WHO), tại các nước có thu nhập cao, có đến 20% số trường hợp chết do tai nạn giao thông (TNGT) đường bộ là do sử dụng rượu bia khi điều khiển các phương tiện cơ giới tham gia giao thông. Ở các nước có thu nhập thấp, tỷ lệ này là từ 33% đến 69%. Kết quả khảo sát tại Bệnh viện Việt Đức và Xanh Pôn cho thấy: 62% số nạn nhân bị TNGT đường bộ có nồng độ cồn cao trong máu (cao nhất 458 mg/100 ml máu, gấp chín lần cho phép). Cũng theo thống kê của Ủy ban Các vấn đề xã hội của QH, tại Việt Nam có tới 12 nghìn người chết/năm và 32 người chết/ngày vì TNGT, trong đó hơn 10% do sử dụng rượu, bia gây nên.

Hằng năm, trên thế giới chi phí cho va chạm giao thông đường bộ là 518 tỷ USD. Thiệt hại do va chạm giao thông chiếm 1 đến 5% tổng sản phẩm quốc nội ở các nước thu nhập cao (Mỹ: TNGT liên quan rượu bia 51,1 tỷ USD, Nam Phi là 14 triệu USD). Ở Việt Nam, theo báo cáo giám sát tai nạn thương tích tại bệnh viện năm 2006, trung bình viện phí cho một tai nạn thương tích bao gồm cả TNGT tại bệnh viện là gần 1,1 triệu đồng/người, có trường hợp viện phí lên tới 25 đến 30 triệu đồng.

Những con số nêu trên cho thấy việc sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông gây thiệt hại rất lớn về con người,



tiêu tốn không ít tiền của trong việc xử lý hậu quả.

### ***Những nguyên nhân chủ yếu***

Có thể chia những lái xe say rượu, bia ra làm hai nhóm: Nhóm thứ nhất là nhóm những người nghiện rượu, bia. Nhóm này tập trung nhiều ở các lái xe đường dài hoặc những người làm nghề xe ôm. Họ thường xuyên uống rượu, bia trong các bữa ăn kể cả ăn trưa "không có chén rượu (bia) thì nhạt miệng mất ngon". Nhóm thứ hai cũng là nhóm chiếm tỷ trọng lớn nhất, là người lao động, cán bộ, công chức nhà nước, trong đó không ít người hiểu được tính nghiêm trọng của việc lái xe khi say rượu, bia, nhưng khi vào cuộc thì khó lòng khước từ vì trăm nghìn lý do khác nhau.

Nguyên nhân dẫn đến TNGT do sử dụng rượu, bia đó là người điều khiển phương tiện không làm chủ được bản thân: đi xe lạng lách, đánh võng, chạy tốc độ cao, tránh vượt sai quy định, đi sai làn đường, khả năng phán đoán tình huống kém hơn so với lúc bình thường. Bởi vậy TNGT do rượu, bia gây ra thường rất nghiêm trọng.

***Các biện pháp hạn chế Hạn chế TNGT do rượu, bia là một bài toán khó cần có sự phối hợp đồng bộ các biện pháp:***

Thứ nhất là ý thức của người tham gia giao thông. Đây là một trong những yếu tố quan trọng nhất. Mỗi người tham gia giao thông cần hiểu rõ được tính nguy hiểm của việc điều khiển phương tiện giao thông trong khi nồng độ cồn trong máu vượt quá mức cho phép. Cương quyết từ chối uống rượu bia nếu sau đó phải lái xe. Chỉ điều khiển phương tiện khi đã đủ tỉnh táo và bảo đảm sức khỏe. Đối với những người ngồi trên xe có trách nhiệm nhắc nhở cũng như phản đối những người điều khiển phương tiện đã sử dụng rượu, bia.

Thứ hai là tăng cường các biện pháp cưỡng chế: Tăng lực lượng cảnh sát giao thông và thường xuyên kiểm tra nồng độ cồn, tập trung ở những nơi có thể xảy ra nhiều TNGT. Trang bị thiết bị đo nồng độ cồn bảo đảm đạt tiêu chuẩn. Tăng chế tài xử phạt vi phạm hành chính. Có thể tham khảo kinh nghiệm ở một số nước phát triển như tước giấy phép lái xe vĩnh viễn đối với những trường hợp gây TNGT khi nồng độ cồn trong máu hoặc trong hơi thở vượt quá mức cho phép. Trong khi ý thức của người dân còn hạn chế thì việc tăng cường các biện pháp cưỡng chế là một trong những yếu tố quan trọng góp phần giảm thiểu TNGT do rượu, bia.

Thứ ba là tăng cường giáo dục người tham gia giao thông. Tuyên truyền rộng rãi các quy định về nồng độ rượu, bia khi điều khiển phương tiện cơ giới tham gia giao thông (quy định về nồng độ cồn đối với người điều khiển xe mô-tô, xe gắn máy là 50mg/100ml hoặc 0,25mg/1 lít khí thở và bằng 0 đối với người điều khiển xe ô-tô, máy kéo, xe máy chuyên dùng). Phối hợp chặt chẽ giữa Bộ Y tế và Bộ Giáo dục - Đào tạo tăng cường tuyên truyền làm thay đổi nhận thức, hành vi cho người dân. Đặc biệt ở các huyện miền núi, miền biển

thường có tỷ lệ người trẻ nghiện rượu, bia cao cần có sự phối hợp giữa chính quyền, dòng họ và gia đình hạn chế sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông. Đưa tiêu chí "Nói không với rượu bia khi điều khiển các phương tiện giao thông" vào một trong những tiêu chí xây dựng gia đình văn hóa, tổ chức đơn vị tiên tiến...

Thứ tư là sử dụng các biện pháp phối hợp giữa các bộ, ban, ngành: Bộ Công an và Bộ Y tế cần phối hợp xây dựng thông tư liên tịch quy định chung về quy trình kiểm tra nồng độ cồn trong máu và hơi thở. Bộ Tài chính nghiên cứu tăng thuế đối với các loại đồ uống có cồn. Trích một phần thu được từ khoản thu từ thuế này để phục vụ công tác tuyên truyền phòng, chống rượu, bia. Các địa phương phối hợp các đơn vị liên quan cần sớm ban hành quy định cấm bán rượu bia tại các điểm bến xe, trạm dừng nghỉ, các điểm vui chơi cho trẻ em. Nghiên cứu quy định những cơ sở sản xuất rượu, bia và các nhà hàng sử dụng, tiêu thụ rượu, bia phải khuyến cáo trên các chai rượu, bia, nơi uống bia dòng chữ "Uống rượu, bia có thể gây tai nạn giao thông". Huy động mọi nguồn lực, các công ty bảo hiểm, các tổ chức xã hội, các đoàn thể quần chúng đóng góp và tham gia các cuộc vận động phòng, chống sử dụng rượu, bia khi điều khiển phương tiện cơ giới tham gia giao thông.

Hạn chế tai nạn giao thông do sử dụng rượu, bia là vấn đề của toàn xã hội. Mỗi cá nhân, gia đình, địa phương và các cơ quan chức năng cần phải phối hợp chặt chẽ giáo dục quản lý và xử lý nghiêm khắc đối với các trường hợp vi phạm. Nhưng trên hết, ý thức người tham gia giao thông là yếu tố quan trọng hàng đầu, góp phần giảm tai nạn giao thông do sử dụng rượu, bia gây ra.

<http://www.nhandan.com.vn>

## Điều khiển xe máy an toàn: Yếu tố giúp ngăn chặn tai nạn

**X**e máy đã được sử dụng trong nhiều thập kỷ và do đó có nhiều người đam mê điều khiển phương tiện này.

Tai nạn xe gắn máy xảy ra thường do các lái xe thiếu các kỹ năng điều khiển phương tiện. Ủy ban ATGT Đường bộ Mỹ cho rằng có khoảng 4 triệu xe gắn máy có đăng ký trên các con đường của Mỹ. Có thể có nhiều người không có giấy phép vẫn nhảy lên một chiếc xe máy như là một phương tiện giao thông thuận lợi do có một số ưu điểm như tiết kiệm nhiên liệu, chiếm ít không gian hơn so với xe ô tô, có thể đỗ xe dễ dàng trong một môi trường đô thị chật chội.

Số liệu thống kê NHTSA cho thấy số người sử dụng xe máy tử vong chiếm khoảng 5% các ca tử vong do tai nạn giao thông. Tám mươi phần trăm tai nạn xe gắn máy thương nặng hoặc tử vong, so với khoảng 20% của các loại phương tiện khác. Đó là do xe máy thiếu các biện pháp bảo vệ tối thiểu. Điều này nhấn mạnh sự cần thiết phải vận hành xe máy đúng cách và an toàn.

Đi xe một cách an toàn đầu tiên liên quan đến việc sử dụng một chiếc xe phù hợp về kích cỡ và công suất với độ tuổi và sức khỏe của người lái. Xe lớn quá có thể sẽ nặng và khó điều khiển với người có vóc dáng nhỏ bé. Ngoài ra, người đi nên chọn xe phù hợp với lối sống của họ. Ví dụ, một chiếc xe công suất nhỏ, tốc độ thấp sẽ không an toàn trên đường cao tốc.

Người điều khiển phương tiện cũng nên tham gia vào một khóa học lái xe an toàn. Khóa học này sẽ cung cấp những khuyên vô giá về kỹ thuật lái xe an toàn, các biện pháp phòng vệ và lời khuyên cụ thể khác với xe máy.

Người điều khiển cũng nên trang bị các đồ bảo vệ như mũ bảo hiểm quần áo bảo vệ và trang thiết bị cần thiết để giảm thiểu tổn thương nếu một tai nạn xảy ra như kính, giày, quần dài, áo jacket. Những thứ này sẽ giúp giảm nhẹ chấn thương khi tai nạn xảy ra.

Dưới đây là một số lời khuyên an toàn khác dành cho người đi xe máy.

- \* Không dừng đỗ sau các xe tải lớn.
- \* Đi đúng làn đường, không vượt phải các xe ô tô khác
- \* Sử dụng các thiết bị cảnh báo tại nút giao thông.
- \* Sử dụng tín hiệu bất cứ khi nào thích hợp.
- \* Tránh lái xe trong thời tiết khắc nghiệt.
- \* Giả sử xe máy là vô hình đối với các lái xe khác, vị trí của mình để được nhìn thấy.
- \* Duy trì một khoảng cách an toàn giữa các xe.
- \* Sử dụng đèn pha trong các giờ ban đêm và ban ngày.
- \* Xem mặt đường để dự đoán các mối nguy hiểm tiềm năng.

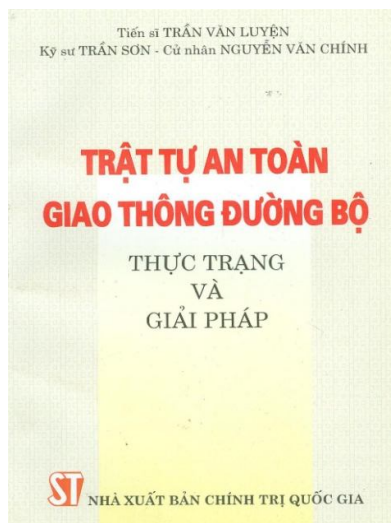
<http://www1.mt.gov.vn>



GIỚI THIỆU SÁCH:

## TRẬT TỰ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP

**H**iện nay, an toàn giao thông là một vấn đề lớn, được cả xã hội quan tâm, gắn liền với khẩu ngữ “An toàn giao thông là hạnh phúc của mỗi nhà”. Hệ thống giao thông vận tải bao gồm đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường không là mạch máu của đất nước. Hoạt động giao thông đường bộ có vai trò quan trọng, liên quan trực tiếp đến an ninh, trật tự an toàn xã hội cũng như sự phát triển kinh tế - xã hội - văn hóa của mỗi quốc gia dân tộc, đẩy mạnh giao lưu, hội nhập với các nước trong khu vực và trên thế giới. Để đánh giá mức độ phát triển của mỗi đất nước thì sự phát triển của hoạt động giao thông đường bộ là một trong những tiêu chí cần xem xét.



Xuất phát từ tầm quan trọng trên, Thư viện tỉnh Ninh Thuận xin trân trọng giới thiệu đến bạn đọc quyển sách “Trật tự an toàn giao thông đường bộ - Thực trạng và giải pháp” của các tác giả Trần Văn Luyện, Trần Sơn, Nguyễn Văn Chính do Nhà xuất bản Chính trị Quốc gia phát hành năm 2003, dài 273 trang, phản ánh về tình hình giao thông đường bộ của Việt Nam. Nội dung tài liệu được chia thành 4 chương:

**Chương I: Nhận thức chung về trật tự an toàn giao thông.** Chương này sẽ giúp bạn đọc nhận thức rõ vị trí, vai trò của giao thông đường bộ trong sự nghiệp phát triển kinh tế - xã hội, Đảng và Nhà nước đã xây dựng các văn bản quy phạm pháp luật nhằm quản lý, điều hành an toàn và hiệu quả hệ thống giao thông nói chung và giao thông đường bộ nói riêng.

**Chương II: Tình hình trật tự an toàn giao thông đường bộ nước ta hiện nay.** Thực trạng trật tự an toàn giao thông đường bộ nước ta hiện nay còn diễn biến phức tạp, tác động xấu đến tình hình phát triển chung của đất nước và quá trình hợp tác giao lưu kinh tế - xã hội - văn hóa quốc tế: các tuyến đường chưa đạt chuẩn kỹ thuật, phương tiện giao thông cơ giới đường bộ còn hỗn hợp, người điều khiển phương tiện cơ giới đường bộ đã được học tập luật lệ giao thông, sát hạch, cấp giấy lái xe còn rất hạn chế. Tình hình chấp hành pháp luật trật tự an toàn giao thông chưa được nghiêm túc và triệt để. Tổ chức giao thông đã có những chuyển biến rõ rệt; ý thức chấp hành luật giao thông đường bộ được nâng lên, trật tự lòng đường, vỉa hè thông thoáng hơn, hạn chế ùn tắc giao thông; công tác quản lý của Nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ được tăng cường, trang bị các phương tiện kỹ thuật thuận lợi cho sự chỉ huy thống nhất và nhanh chóng ở các đô thị. Công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật đã được quan tâm, đa dạng hóa với nhiều hình thức, nội dung phong phú, thiết thực. Công tác tuần tra kiểm soát, xử lý vi phạm có tác dụng răn đe, phòng ngừa tội phạm. Tuy nhiên tai nạn giao thông vẫn diễn ra nghiêm trọng là do nhận thức và tự ý thức chấp hành của người tham gia giao thông chưa cao.

Những phương tiện giao thông cũ nát, không đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật ảnh hưởng nghiêm trọng đến môi trường sinh thái, cảnh quan cũng như sức khỏe của con người.

**Chương III: Nguyên nhân gây mất trật tự an toàn giao thông đường bộ ở nước ta hiện nay.** Tình hình trật tự an toàn giao thông đường bộ có diễn biến phức tạp. Tai nạn giao thông ngày càng có xu hướng gia tăng với nhiều nguyên nhân khác nhau: người tham gia giao thông chưa chấp hành nghiêm chỉnh luật lệ giao thông hiện hành và tình trạng vi phạm hành lang an toàn giao thông diễn ra dày đặc; tốc độ tăng nhanh của phương tiện cơ giới đường bộ; nhiều phương tiện không đảm bảo chất lượng; cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ chưa đáp ứng được nhu cầu giao thông, các điều kiện phòng ngừa tai nạn chưa cao; môi trường tự nhiên, xã hội; công tác quản lý Nhà nước về bảo đảm trật tự an toàn giao thông còn bị buông lỏng; hoạt động tuần tra kiểm soát và xử lý vi phạm về trật tự an toàn giao thông còn nhiều vướng mắc và bất cập; công tác điều tra, xử lý tai nạn giao thông còn hạn chế; hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về trật tự an toàn giao thông chưa hoàn thiện, công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật cho người tham gia giao thông còn hạn chế.

**Chương IV: Những giải pháp bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ.** Xu thế của hoạt động giao thông vận tải đường bộ trên thế giới sẽ phát triển một cách nhanh chóng đi kèm với xu thế phát triển cao của khoa học và công nghệ về đường bộ, phương tiện cơ giới giao thông đường bộ, tổ chức chỉ huy giao thông, hạn chế tai nạn giao thông. Toàn cầu hóa kinh tế là một xu thế khách quan, thúc đẩy mối quan hệ giao bang giữa các nước. Giao thông đường bộ là cầu nối, ảnh hưởng trực tiếp đến sự phát triển kinh – xã hội của mỗi người dân, hợp tác thế giới. Trước thực trạng và thách thức trên, các giải pháp được đưa ra như sau: hoàn chỉnh hệ thống văn bản pháp luật về bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ; tiếp tục đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục, hướng dẫn pháp luật về trật tự an toàn giao thông; nâng cao hiệu quả an toàn của kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; nâng cao chất lượng an toàn phương tiện giao thông đường bộ; tăng cường quản lý chất lượng đào tạo người điều khiển phương tiện giao thông cơ giới đường bộ; tăng cường tổ chức và quản lý giao thông đường đô thị; nâng cao hiệu quả công tác tuần tra kiểm soát và xử lý vi phạm trong lĩnh vực trật tự an toàn giao thông đường bộ; nâng cao hiệu quả công tác điều tra, xử lý tai nạn giao thông đường bộ; giảm thiệt hại do tai nạn giao thông gây ra; xây dựng hệ thống thống kê phân tích tai nạn giao thông khoa học và chính xác; xây dựng cơ chế bồi dưỡng, khuyến khích các lực lượng trực tiếp tham gia công tác bảo vệ trật tự an toàn giao thông; xây dựng chương trình an toàn giao thông quốc gia.

Hoạt động giao thông đường bộ có sự gắn bó mật thiết trong đời sống xã hội của mỗi người dân. Đảm bảo trật tự an toàn giao thông, thuận tiện nhu cầu đi lại cần có sự hợp tác một cách tích cực từ tính tự giác và ý thức chấp hành của người tham gia giao thông cũng như tinh thần trách nhiệm cao của cơ quan chức năng. Hiện nay, Thư viện tỉnh có 03 bản sách “Trật tự an toàn giao thông đường bộ - Thực trạng và giải pháp” tại kho Đọc tổng hợp và kho Mượn. Thư viện tỉnh Ninh Thuận xin trân trọng giới thiệu đến đông đảo bạn đọc gần xa và hân hạnh được phục vụ quý độc giả đến thư viện.

Nguyễn Thị Thùy Hương

## ***THƯ MỤC GIỚI THIỆU SÁCH***

1. BÙI, NGỌC TOÀN. Định giá xây dựng công trình giao thông / Bùi Ngọc Toàn chủ biên; Phan Thị Hiền, Nguyễn Thị Hậu. - Hà Nội : Giao thông vận tải, 2009. - 240tr. ; 27cm.

Tóm tắt: Các chuyên đề về quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình theo quy định hiện hành. Tổng quan về công tác định giá xây dựng. Các phương pháp xác định, định giá, đánh giá công trình xây dựng. Lựa chọn nhà thầu và quản lý hợp đồng trong hoạt động xây dựng. Thanh toán và quyết toán vốn đầu tư xây dựng công trình

Kho Đọc: DVL.002672

Kho Mượn: M.021203-021204

Chỉ số phân loại: 354.76/ Đ312G

2. GULIEP, IA. F.. Các chỉ tiêu cơ bản của ngành giao thông vận tải / Ia. F. Guliep, P. K. Lebedinxki; Thân Văn Thanh dịch .... [và những người khác]. - Hà Nội : Giao thông vận tải, 1985. - 331tr. ; 19cm.

Dịch nguyên bản tiếng Nga

Tóm tắt: Những khái niệm chung về vận tải đường sắt, đường biển, đường sông, vận tải ô tô, vận tải hàng không và phân bổ vận chuyển hàng hóa theo tuyến và giữa các ngành vận tải. Sơ lược tình hình vận tải của các nước thuộc Hội đồng tương trợ kinh tế.

Kho Đọc: DVL.005982

Chỉ số phân loại: 354.76/ C101C

3. NGUYỄN, KHẢI. Thiết kế đường đô thị / Nguyễn Khải. - Hà Nội : Đại học và Trung học chuyên nghiệp, 1982. - 2tập ; 21cm.

T.1. - Hà Nội : Đại học và Trung học chuyên nghiệp, 1982. - 283tr. : hình vẽ ; 21cm.

Tóm tắt: Nguyên tắc và phương pháp quy hoạch lưới đường đô thị, thiết kế mặt cắt ngang và tuyến đường đô thị

Kho Đọc: DVL.009977

Chỉ số phân loại: 625.7/ TH308K

4. NGUYỄN, KHẢI. Thiết kế đường đô thị / Nguyễn Khải. - Hà Nội : Đại học và Trung học chuyên nghiệp, 1982. - 2tập ; 21cm.

T.2. - Hà Nội : Đại học và Trung học chuyên nghiệp, 1986. - 363tr. : hình vẽ ; 21cm.

Tóm tắt: Các phương pháp thiết kế đường đô thị: nút giao thông, quảng trường đô thị, thiết kế áo đường, quy hoạch chiều đứng, thoát nước mưa trên đường phố, các loại đường đặc biệt trong đô thị, các công trình phục vụ giao thông, thiết kế cải tạo đường đô thị và khảo sát thiết kế đường đô thị.

Kho Đọc: DVL.009862

Chỉ số phân loại: 625.7/ TH308K

5. NGUYỄN, THẾ PHÙNG. Thiết kế hầm giao thông / Nguyễn Thế Phùng. - Hà Nội : Xây dựng, 2008. - 383tr. ; 27cm.

Tóm tắt: Những kiến thức cơ bản nhất trong thiết kế hầm giao thông, như thiết kế hầm đường sắt và hầm đường ô tô; một số nguyên tắc thiết kế hệ thống xe điện ngầm.

Kho Đọc: DVL.002497

Kho Mượn: M.019850-019851

Chỉ số phân loại: 624.1/ TH308K

6/ NGUYỄN, TRƯỜNG. Tìm hiểu Luật Giao thông đường bộ : Nghị quyết 36 CP ngày 29/5/1995 của Chính phủ. Chỉ thị 317/TTG ngày 26/5/1995 của Thủ tướng Chính phủ. Điều lệ trật tự an toàn giao thông / Nguyễn Trường. - Hà Nội : Giao thông vận tải, 1995. - 176tr. ; 19cm.

Tóm tắt: Nghị định số 36/CP ngày 29/5/1995 của Chính phủ về bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ và trật tự an toàn giao thông đô thị. Chỉ thị số 317/TTg ngày 26/5/1995 của Thủ tướng Chính phủ về tăng cường công tác quản lý trật tự an toàn giao thông đường bộ và trật tự an toàn giao thông đô thị. Điều lệ trật tự an toàn giao thông, ý nghĩa hiệu lệnh của người chỉ huy giao thông... và 200 câu hỏi và đồ hình trong các kỳ thi lấy bằng ô tô, mô tô

Kho Đọc: DVN.005864

Chỉ số phân loại: 343.09/ T310H

7. TRẦN, HỒNG VIỆT. Pháp luật về giao thông đường bộ / Trần Hồng Việt biên soạn. - Hà Nội : Pháp lý, 1992. - 157tr. ; 19cm.

Tóm tắt: Những quy định mới nhất của Nhà nước về Giao thông đường bộ năm 1990.

Kho Đọc: DVN.002782

Chỉ số phân loại: 343.09/ PH109L

8. TRẦN, SƠN. Hỏi - đáp về pháp luật xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ : Theo tinh thần Nghị định số 34/2010/NĐ-CP ngày 02 - 4 - 2010 của Chính phủ / Trần Sơn, Hoàng Xuân Quý. - Hà Nội : Chính trị Quốc gia, 2010. - 135tr. ; 19cm. - (Tủ sách pháp luật phổ thông)

Tóm tắt: Giải đáp những thắc mắc liên quan đến việc xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

Kho Đọc: DVN.015637

Kho Mượn: M.026115-026116

Chỉ số phân loại: 343.59709/ H428Đ

9. TRẦN, SƠN. Tìm hiểu pháp luật về giao thông đường bộ / Trần Sơn, Hoàng Xuân Quý. - Hà Nội : Chính trị Quốc gia, 2010. - 306tr. ; 21cm. - (Tủ sách pháp luật phổ thông)

Tóm tắt: Trình bày dưới dạng hỏi đáp các vấn đề chung của pháp luật giao thông đường bộ; về các quy tắc giao thông đường bộ; quy định của pháp luật có liên quan đến trật tự, an toàn giao thông đường bộ...

Kho Đọc: DVN.015631

Kho Mượn: M.026103-26104

Kho Luân chuyển: LC.014660-014661

Chỉ số phân loại: 343.59709/ T310H

10. TRẦN, VIỆT. Để tránh tai nạn giao thông đường bộ / Trần Việt. - Tp. Hồ Chí Minh : Nxb. Trẻ, 1995. - 138tr. ; 19cm.

Tóm tắt: Điều lệ trật tự an toàn giao thông vận tải đường bộ, biện pháp phòng ngừa tai nạn giao thông.

Kho Đọc: DVN.003996

Chỉ số phân loại: 388.3/ Đ250T

11. TRẦN, VĂN LUYỆN. Trật tự an toàn giao thông đường bộ : Thực trạng và giải pháp / Trần Văn Luyện, Trần Sơn, Nguyễn Văn Chính. - Hà Nội : Chính trị Quốc gia, 2003. - 273tr. ; 19cm.

Tóm tắt: Về trật tự an toàn giao thông đường bộ; tình hình trật tự an toàn giao thông đường bộ nước ta hiện nay; nguyên nhân gây mất trật tự an toàn giao thông đường bộ; những giải pháp bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ.

Kho Đọc: DVN.008289

Chỉ số phân loại: 343.59709/ TR124T

12. TUẤN - ANH. Cẩm nang của người lái xe : Luật lệ và lái xe. Một số điều nên biết khi đến Hoa Kỳ / Tuấn Anh, Trần Trọng Hải. - Tp. Hồ Chí Minh : Nxb. Tp. Hồ Chí Minh, 1991. - 121tr. ; 19cm.

Đầu trang nhan đề: Văn hóa và đời sống

Tóm tắt: Đây là tài liệu chính thức của chính phủ Hoa Kỳ về những

luật lệ và quy định áp dụng tại bang California mà người lái xe cần phải biết

Kho Đọc: DVN.006928

Chỉ số phân loại: 343.09/ C120N

13. XILIANOV, V. V.. Lý thuyết dòng xe trong thiết kế đường và tổ chức giao thông / V. V. Xilianov; Đỗ Bá Chương, Nguyễn Hòa Hoa dịch; Dương Học Hải hiệu đính. - Hà Nội : Khoa học và Kỹ thuật, 1985. - 367tr. ; 19cm.

Tóm tắt: Áp dụng thực tế các quan điểm cơ bản của lý thuyết dòng xe khi thiết kế đường và tổ chức giao thông. Mô hình, mô phỏng trên máy tính điện tử là vấn đề hữu hiệu nhất để nghiên cứu các quy luật chuyển động các dòng xe

Kho Đọc: DVN.001522,  
DVN.004474

Chỉ số phân loại: 625.7028/ L600T

14. ĐÊMIDÓP, V. E.. Năm loại phương tiện vận tải / V. E. Đêmidốp; Đinh Chính Đạo dịch; Đặng Văn Đồng hiệu đính. - Hà Nội : Khoa học Kỹ thuật, 1982. - 207tr. ; 19cm.

Dịch từ nguyên bản tiếng Nga

Tóm tắt: Những thành tựu của cuộc cách mạng khoa học - kỹ thuật trong lĩnh vực giao thông vận tải như sau: đường ray xe lửa, ô tô, đường ống, tàu lướt sóng và mặt đất - bầu trời.

Kho Đọc: DVN.003705

Chỉ số phân loại: 388/ PH561T

15. ĐỖ, TRỌNG VĂN. An toàn giao thông lớp 3 / Đỗ Trọng Văn, Bạch Thị Bình, Phạm Minh Phương. - Tái bản lần thứ 2. - Hà Nội : Giáo dục, 2004. - 23tr. ; 24cm.

Đầu trang nhan đề: Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia. Bộ Giáo dục và Đào tạo

Tóm tắt: Giúp các em học sinh biết cách đi đường theo đúng luật quy định.

Kho Thiếu nhi Mượn:  
TNM.008695

Chỉ số phân loại: 372.8/ A105T

16. ĐỖ, VĂN QUẾ. Tổ chức thi công trong xây dựng giao thông / Đỗ Văn Quế. - Hà Nội : Xây dựng, 2008. - 181tr. ; 27cm.

Tóm tắt: Những kiến thức cơ bản về thiết kế tổ chức thi công, tổ chức và điều hành sản xuất trong phạm vi một đơn vị xây dựng giao thông.

Kho Đọc: DVL.002528

Kho Lru động: LC.011419-11420

Kho Mượn: M.020126-020127

Chỉ số phân loại: 354.6/ T450C

17. Bé học luật giao thông : Dành cho tuổi mẫu giáo và nhi đồng. - Tp. Hồ Chí Minh : Nxb. Trẻ, 2009. - 16tr. ; 19cm.

Tóm tắt: Nội dung tài liệu dành cho tuổi mẫu giáo và nhi đồng về việc học luật giao thông.

Kho Thiếu nhi Đọc: TND.007946

Kho Lru : TNLC.004553-4554

Kho Thiếu nhi Mượn:  
TNM.007497-007498

Chỉ số phân loại: 372.8/ B200H

18. Chỉ dẫn giao thông - du lịch Hà Nội và các vùng phụ cận / Nguyễn Nguyên, Minh Tâm biên soạn. - Hà Nội : Giao thông vận tải, 2010. - 124tr. ; 20cm.

Tóm tắt: Những thông tin về các hướng tuyến du lịch ở Hà Nội, các vùng phụ cận với những chỉ dẫn giao thông riêng và một số hình ảnh về các điểm đến thăm quan, vui chơi, giải trí, nghỉ ngơi mua sắm, ẩm thực...

Kho Đọc: DVN.015628

Kho Mượn: M.026092-26093

Kho Luân chuyển: LC.014654-014655

Chỉ số phân loại: 915.9731/  
CH300D

19. Giáo trình Luật lệ giao thông đường bộ. - Hà Nội : Giao thông vận tải, 1998. - 132tr. ; 19cm.

Đầu trang nhan đề : Bộ Giao thông vận tải. Cục Đường bộ Việt Nam.

Tóm tắt: Giới thiệu luật lệ giao thông như khái niệm, qui định chung, phương tiện tham gia giao thông, người tham gia giao thông, các quy tắc giao thông, các hệ thống biển báo hiệu và việc điều khiển xe trên sa hình. Cách xử lý các tình huống giao thông đường bộ Việt Nam.

Kho Đọc: DVN.006543

Chỉ số phân loại: 343.59709/ GI-108T

20. Giao thông vận tải = Transportation. - Hà Nội : Văn hóa Thông tin, 2009. - 12tr. ; 12cm. - (My big word book)

Tóm tắt: Tìm hiểu về giao thông vận tải: mô tô (xe máy), xe ô tô đưa, máy bay, mô tô thuyền, tàu hỏa, ô tô con, máy ủi, xe cứu hỏa, xe cứu thương và xe công ten nơ.

Kho Thiếu nhi Đọc: TND.008275, TND.008837

Kho Lưu động: TNLC.005127-005128, TNLC.005734-5735

Kho Thiếu nhi Mượn: TNM.008077-008078, TNM.009527-009528

Chỉ số phân loại: 372.35/ GI-108T

21. Hỏi - đáp về xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ / Phùng Văn Ngân chủ biên; Trần Phương Đạt, Nguyễn Trường Giang. - Hà Nội : Lao động - Xã hội, 2004. - 255tr. ; 19cm.

Tóm tắt: Những câu hỏi - đáp về Pháp lệnh xử lý vi phạm hành chính năm 2002 và về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

Kho Đọc: DVN.009185

Chỉ số phân loại: 343.09/ H428Đ

22. Hỏi đáp về Luật Giao thông đường bộ. - Hà Nội : Quân đội nhân dân, 2008. - 166tr. ; 21cm.

Tóm tắt: Trình bày dưới dạng hỏi đáp về Luật Giao thông đường bộ và các Nghị định hướng dẫn qui định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

Kho Đọc: DVN.014341

Kho Mượn: M.022808-022809

Chỉ số phân loại: 343.59709/ H428Đ

23. Luật Giao thông đường bộ và các quy định mới về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ : Đã sửa đổi, bổ sung theo Nghị định 33/2011/NĐ - CP. - Hà Nội : Lao động, 2011. - 195tr. ; 21cm.

Tóm tắt: Những quy định pháp luật về giao thông đường bộ. Quy tắc giao thông đường bộ. Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Phương tiện tham gia, người điều khiển phương tiện giao thông. Vận tải đường bộ. Quản lý nhà nước về giao thông đường bộ....

Kho Đọc: DVN.015759

Kho Mượn: M.026520-026521

Chỉ số phân loại: 343.597094/ L504G

24. Luật giao thông đường bộ hệ thống biển báo đường bộ Việt Nam / Quốc Cường hệ thống hóa. - Tp. Hồ Chí Minh : Hồng Đức, 2011. - 95tr. ; 19cm.

Tóm tắt: Giới thiệu toàn văn qui định pháp luật về giao thông đường bộ. Quy tắc giao thông đường bộ. Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Phương tiện tham gia, người điều khiển phương tiện giao thông. Vận tải đường bộ. Quản lý Nhà nước về giao thông đường bộ.

Kho Đọc: DVN.015762

Kho Mượn: M.026526-026527

Chỉ số phân loại: 343.597094/ L504G

25. Luật Giao thông đường bộ. - Hà Nội : Tư pháp, 2009. - 82tr. ; 19cm.

Tóm tắt: Trình bày toàn văn nội dung Luật Giao thông đường bộ được Quốc hội thông qua năm 2001, bao gồm 89 điều, với các mục: qui định chung, qui tắc giao thông đường bộ, kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ,...

Kho Đọc: DVN.014605

Kho Mượn: M.023424-023425

Chỉ số phân loại: 343.59709/  
L504G

26. Những quy định mới về pháp luật giao thông đường bộ. - Hà Nội : Chính trị Quốc gia, 1996. - 262tr. ; 21cm.

Tóm tắt: Những văn bản pháp luật hiện hành và mới nhất về trật tự an toàn giao thông đường bộ và trật tự an toàn giao thông đô thị

Kho Đọc: DVN.010186

Chỉ số phân loại: 343.59709/  
NH556QU

27. Tài liệu học tập Luật lệ giao thông đường bộ Việt Nam. - Tái bản. - Hà Nội : Giao thông vận tải, 1995. - 166tr. ; 19cm.

Đầu trang nhan đề : Cục Cảnh sát Giao thông - Trật tự

Tóm tắt: Nội dung tài liệu dành cho học sinh các trường đào tạo lái xe và cán bộ nghiên cứu giảng dạy.

Kho Đọc: DVN.004809

Chỉ số phân loại: 343.59709/  
T103L

28. Tài liệu học tập luật lệ giao thông đường bộ Việt Nam : Dùng để học thi lấy giấy phép lái xe. - Hà Nội : Giao thông vận tải, 1998. - 2 tập ; 19cm.

Đầu trang nhan đề: Sở Giao thông Công chánh Tp. Hồ Chí Minh

T.2. - Hà Nội : Giao thông vận tải, 1998. - 222tr. : hình vẽ ; 19cm.

Tóm tắt: Hệ thống những văn bản pháp quy và tài liệu chính thống về lĩnh

vực giao thông đường bộ: Nghị định 36/CP ngày 29/05/1995; Nghị định 49/CP ngày 26/7/1995 của Chính phủ; điều lệ trật tự an toàn giao thông; hệ thống báo hiệu đường bộ và 250 câu hỏi đáp về luật lệ giao thông đường bộ Việt Nam.

Kho Đọc: DVN.007346

Chỉ số phân loại: 343.09/ T103L

29. Tài liệu học tập luật lệ giao thông đường bộ Việt Nam : Dùng để học thi lấy giấy phép lái xe. - Hà Nội : Giao thông vận tải, 1998. - 2 tập ; 19cm.

Đầu trang nhan đề: Sở Giao thông Công chánh Tp. Hồ Chí Minh

T.1. - Hà Nội : Giao thông vận tải, 1998. - 21tr. : hình vẽ ; 19cm.

Tóm tắt: Gồm 60 câu hỏi và trả lời về luật lệ giao thông đường bộ Việt Nam

Kho Đọc: DVN.007348

Chỉ số phân loại: 343.09/ T103L

30. Tập bản đồ giao thông đường bộ Việt Nam. - Hà Nội : Bản đồ, 2009. - 121tr. : bản đồ ; 27cm.

Tóm tắt: Giới thiệu tập bản đồ giao thông đường bộ Việt Nam, mạng lưới quốc lộ Việt Nam (bao gồm từ điểm xuất phát đến điểm cuối và tổng chiều dài).

Kho Đọc: DVL.002796

Kho Mượn: M.023012-023013

Chỉ số phân loại: 912/ T123B

31. Điều lệ biển báo đường bộ. - Hà Nội : Giao thông vận tải, 1985. - 190tr. ; 21cm.

Đầu trang nhan đề: Bộ Giao thông vận tải

Tóm tắt: Những quy định chung về các loại biển báo; các kiểu chữ và hình vẽ của giao thông đường bộ.

Kho Đọc: DVN.010064

Chỉ số phân loại: 388.3/ Đ309L

## **BAN BIÊN TẬP**

Hiện tại, vốn tài liệu địa phương trong kho tài liệu địa chí của Thư viện tỉnh Ninh Thuận chưa thật đầy đủ. Nhằm đáp ứng một cách đầy đủ nhất đến bạn đọc các thông tin trên tất cả các lĩnh vực về quê hương Ninh Thuận, Thư viện tỉnh Ninh Thuận rất mong các cơ quan, ban ngành, đoàn thể, địa phương, các tổ chức tập thể, cá nhân và bạn đọc trong và ngoài tỉnh cùng góp phần bổ sung các tư liệu về Ninh Thuận trên tất cả mọi lĩnh vực, kể cả trước và sau năm 1975, các ấn phẩm viết về địa phương Ninh Thuận hoặc xuất bản tại Ninh Thuận.

Địa chỉ liên hệ và gửi tài liệu: Phòng Nghiệp vụ, Thư viện tỉnh Ninh Thuận, số 01 Hùng Vương, Thành phố Phan Rang - Tháp Chàm. Điện thoại: 068.3833467.

Các chi tiết liên quan đến việc cung cấp tài liệu đến Thư viện tỉnh Ninh Thuận, có thể điện thoại, hoặc trực tiếp gặp gỡ, trao đổi với cán bộ phòng Nghiệp vụ và tạo điều kiện cho cán bộ Thư viện Tỉnh được tiếp cận với tủ sách, tài liệu của bạn.

Rất mong được sự đóng góp của quý cơ quan, ban ngành và bạn đọc.





TRẦN SƠN - HOÀNG XUÂN QUÝ

## TÌM HIỂU PHÁP LUẬT

# VỀ GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ



NHÀ XUẤT BẢN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA



Hỏi đáp về

# LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ



NHÀ XUẤT BẢN QUÂN ĐỘI NHÂN DÂN

TẬP BẢN ĐỒ

## GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

# Việt Nam



Cầu Trường Tiền (Huế)



NHÀ XUẤT BẢN BẢN ĐỒ  
CARTOGRAPHIC PUBLISHING HOUSE



# LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

**VÀ CÁC QUY ĐỊNH MỚI VỀ XỬ PHẠT VI PHẠM HÀNH CHÍNH  
TRONG LĨNH VỰC GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ**

NGHỊ ĐỊNH SỐ 33/2011/NĐ-CP NGÀY 16-05-2011 Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 34/2010/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ



CHỖ QUAY XE



NHÀ XUẤT BẢN LAO ĐỘNG