

SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐIỆN BIÊN

BÁO CÁO THAM LUẬN

Công tác xử lý, nâng cao ATGT trên quốc lộ 6 tháng đầu năm 2024 của Sở Giao thông vận tải Điện Biên

1. Về đặc điểm tình hình

Hiện nay, Sở GTVT Điện Biên đang được Bộ Giao thông vận tải, Cục Đường bộ Việt Nam ủy quyền quản lý, bảo trì 06 tuyến quốc lộ với chiều dài khoảng 600km. Đa số các tuyến đường đi qua khu vực núi cao, vực sâu địa hình bị chia cắt mạnh, thường xuyên bị ảnh hưởng nặng nề của thiên tai, bão lũ; mặt khác, hầu hết các tuyến quốc lộ do Sở được ủy quyền quản lý chưa được đầu tư đồng bộ theo quy hoạch; Trong giai đoạn 2021 - 2023, Sở đã hoàn thành, bàn giao đưa vào sử dụng 02 dự án xây dựng cơ bản nâng cấp, cải tạo QL.12 (đoạn Km102 – Km139+650), QL.279B với tổng chiều dài khoảng 46km, theo quy mô đường cấp IV; tuy nhiên, các tuyến quốc lộ có tiêu chuẩn kỹ thuật cấp đường thấp còn chiếm tỷ trọng cao, trong đó tổng chiều dài đường cấp VI khoảng 409,4km, chiếm khoảng 68,2% tổng chiều dài quốc lộ; các tuyến còn nhiều điểm nguy cơ mất an toàn giao thông, vì thế công tác xử lý, nâng cao an toàn giao thông gặp nhiều khó khăn, đặc biệt trong bối cảnh yêu cầu về đảm bảo trật tự, an toàn giao thông ngày càng cao.

2. Kết quả thực hiện công tác xử lý, nâng cao ATGT trên quốc lộ 6 tháng đầu năm 2024

Sở GTVT Điện Biên xác định công tác xử lý kết cấu hạ tầng giao thông, nâng cao an toàn giao thông là nhiệm vụ chính trị quan trọng, nhằm nâng cao điều kiện an toàn, đảm bảo an toàn giao thông; đặc biệt, trong năm 2024, trên địa bàn tỉnh Điện Biên diễn ra nhiều sự kiện lịch sử quan trọng, các ngày lễ lớn, như các hoạt động trong “Năm Du lịch quốc gia - Điện Biên 2024” và Kỷ niệm 70 năm Chiến thắng Điện Biên Phủ (07/5/1954 - 07/5/2024), nhu cầu vận tải và lưu lượng tham gia giao thông, nhất là giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh sẽ tăng cao, đặt ra nhiều thách thức, đòi hỏi sự tập trung và nỗ lực hơn trong công tác xử lý, đảm bảo an toàn giao thông.

Ngay từ đầu năm, Sở đã tập trung chỉ đạo các phòng, ban và các đơn vị kiểm tra, xử lý những vị trí hư hỏng mặt đường, bạt lè, phát quang hành lang, đặc biệt tại các vị trí đầu cầu, đường cong bán kính nhỏ, khuất tầm nhìn, đảm bảo mặt đường êm thuận, tầm nhìn thông thoáng cho các phương tiện tham gia lưu thông an toàn. Đẩy nhanh tiến độ thi công, đảm bảo chất lượng các dự án sửa chữa bảo trì công trình đường bộ đang triển khai, đặc biệt các công trình sửa chữa trên các QL.12, QL.279 chính trang đoạn đầu đô thị cửa ngõ Thành phố Điện Biên Phủ để chào mừng Kỷ niệm 70 năm Chiến thắng Điện Biên Phủ (7/5/1954 - 7/5/2024), đồng thời bảo đảm an toàn giao thông, tạo thuận lợi cho người và phương tiện qua lại, thu hút khách du lịch, nhà đầu tư đến thăm và làm việc tại tỉnh Điện Biên.

Đồng thời, hoàn thành công tác lựa chọn nhà thầu các công trình khởi công mới năm 2024, tổ chức triển khai thi công xử lý các vị trí, điểm nguy cơ mất an toàn giao

thông, sửa chữa định kỳ theo tiến độ được cấp có thẩm quyền phê duyệt, kịp thời sửa chữa các hư hỏng, khắc phục các vị trí nguy hiểm, đảm bảo an toàn giao thông thông suốt. Hiện nay, Sở đã xây dựng nhu cầu quản lý, bảo trì năm 2025 báo cáo Bộ GTVT, Cục ĐBVN; trong đó rà soát và đề xuất ưu tiên xử lý các điểm nguy cơ mất ATGT, các điểm sửa chữa, tăng cường hệ thống an toàn giao thông, hệ thống báo hiệu đường bộ,...

Trong 6 tháng đầu năm, Sở GTVT Điện Biên đã phối hợp với Ban ATGT, Phòng CSGT, phòng chuyên môn các địa phương tiến hành kiểm tra, khảo sát các tuyến đường bộ kịp thời phát hiện, xử lý các vị trí tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn giao thông và các bất cập trong tổ chức giao thông; đến nay, đã xử lý 28 nội dung liên quan đến các bất cập trong tổ chức giao thông, ATGT trên các tuyến quốc lộ góp phần nâng cao ATGT trên tuyến.

Thực hiện Chỉ thị số 31/CT-TTg ngày 21/12/2023 của Thủ tướng Chính phủ về tăng cường công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông cho lứa tuổi học sinh trong tình hình mới và Kế hoạch số 64/QĐ-BGTVT ngày 22/01/2024 của Bộ trưởng Bộ GTVT, các Công văn số 714/CĐBVN-QLBTKCHTGT ngày 31/01/2024, số 1168/CĐBVN-QLBTKCHTGT ngày 28/02/2024 của Cục Đường bộ Việt Nam, Sở GTVT Điện Biên có văn bản gửi Sở Giáo dục đào tạo, các Chủ đầu tư và UBND các huyện, thị xã, thành phố rà soát các điều kiện an toàn giao thông qua cổng trường học trên địa bàn tỉnh và hướng dẫn một số giải pháp xử lý, cũng như tham khảo các mẫu thiết kế trường học an toàn trong Sổ tay ATGT khu vực trường học. Đồng thời, Sở đã chỉ đạo các phòng, ban và đơn vị tổ chức rà soát, xử lý và báo cáo đề xuất các giải pháp tăng cường an toàn tại các cổng trường học trên đường bộ. Qua rà soát, toàn tỉnh Điện Biên có khoảng 142 trường dọc quốc lộ, trong đó có khoảng 82 trường học cần sửa chữa, tăng cường an toàn giao thông. Đến nay, Sở GTVT đã chỉ đạo, khắc phục ngay trong công tác bảo dưỡng thường xuyên là 12 vị trí trường học. Báo cáo và được Cục ĐBVN chấp thuận cho phép sửa chữa đột xuất, đảm bảo an toàn giao thông 47 vị trí trường học; Đối với những trường hợp còn lại, Sở GTVT đang cập nhật vào kế hoạch sửa chữa định kỳ và sửa chữa đột xuất để nâng cao an toàn giao thông trên tuyến nói chung và khu vực trường học nói riêng.

3. Các khó khăn, vướng mắc và kiến nghị

Bên cạnh những kết quả tích cực đã đạt được như trên vẫn đang còn tồn tại một số khó khăn, vướng mắc như:

Một là, hiện nay, công tác bảo đảm an toàn an toàn giao thông cho người dân được đặc biệt quan tâm. Sở GTVT Điện Biên đã phối hợp với Phòng CSGT công an tỉnh, Công an các địa phương và Chính quyền địa phương thường xuyên khảo sát, kiểm tra các điểm có nguy cơ mất an toàn giao thông, bất cập trong tổ chức giao thông. Tuy nhiên, do nguồn kinh phí còn hạn chế, các vị trí tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn mới được xử lý theo mức độ ưu tiên. Mặt khác, kinh phí Quản lý, BDTX hiện nay còn thấp so với định mức nên việc chủ động triển khai ngay các giải pháp đơn giản (như Sơn gờ giảm tốc, gờ giảm tốc; bổ sung hộ lan, tường chắn;...) để xử lý ngay các bất cập về tổ chức giao thông gặp khó khăn do vượt quá khả năng của công tác BDTX.

Về phương hướng, giải pháp khắc phục: Đề nghị Cục ĐBVN nghiên cứu, xem

xét tính toán bổ sung kinh phí cho công tác quản lý, BDTX phù hợp với định mức đã ban hành; hoặc thống nhất cho phép Sở GTVT tổ chức thực hiện theo hướng bổ sung dự án sửa chữa đột xuất, thẩm quyền quyết định tổ chức thực hiện sửa chữa đột xuất được căn cứ vào giá trị sửa chữa.

Hai là, hiện nay Cục ĐBVN đã ủy quyền cho các Khu QLDB, Sở GTVT phê duyệt các dự án sửa chữa quốc lộ được Cục ĐBVN cho phép chuẩn bị đầu tư sử dụng Ngân sách nhà nước nguồn kinh phí sự nghiệp chi hoạt động kinh tế đường bộ đối với các công trình có tổng mức đầu tư dưới 15 tỷ đồng. Tuy nhiên, theo quy định của nghị định về quản lý dự án, trong quá trình triển khai thi công, nếu có phát sinh

cần điều chỉnh thiết kế bản vẽ thi công (kể cả không làm tăng tổng mức đầu tư xây dựng), thì cần có ý kiến cho phép điều chỉnh dự án của Người quyết định đầu tư trước khi Chủ đầu tư tổ chức thẩm định, phê duyệt các nội dung điều chỉnh.

Về phương hướng, giải pháp khắc phục: Để tăng cường phân cấp, ủy quyền, đơn giản hóa các thủ tục, đẩy nhanh tiến độ triển khai thực hiện dự án, Sở GTVT Điện Biên kính đề nghị Cục Đường bộ Việt Nam xem xét, chấp thuận ủy quyền cho Khu QLDB, Sở GTVT phê duyệt điều chỉnh Báo cáo kinh tế - kỹ thuật các công trình, đảm bảo không vượt tổng mức đầu tư được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI THỪA THIÊN HUẾ

THAM LUẬN

Về công tác kiểm soát tải trọng phương tiện vận tải đường bộ trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế

Công tác kiểm tra tải trọng xe luôn được sự quan tâm, chỉ đạo sát sao của lãnh đạo các cấp, các ngành: Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải, Cục đường bộ Việt Nam, Ủy ban Nhân dân tỉnh, Công an tỉnh, Sở Giao thông vận tải...

Tiếp tục triển khai đồng bộ các nhiệm vụ, giải pháp về công tác kiểm soát tải trọng xe theo Chỉ thị 32/CT-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 25/11/2016; Chỉ thị số 03/CT-BGTVT ngày 12/3/2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc tăng cường thực hiện nhiệm vụ kiểm soát tải trọng xe;

Nghiêm túc triển khai thực hiện Chỉ thị số 10/CT-TTg ngày 19/4/2023 của Thủ tướng Chính phủ về tăng cường công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong tình hình mới. Phối hợp chặt chẽ với Phòng Cảnh sát giao thông, công an các địa phương, các cơ quan chức năng của Cục Đường bộ Việt Nam triển khai kiểm soát tải trọng phương tiện trên địa bàn tỉnh theo Quyết định số 3022/QĐ-UBND ngày 20/12/2023 của UBND tỉnh TT-Huế về ban hành Kế hoạch kiểm soát tải trọng phương tiện vận tải đường bộ trên địa bàn tỉnh năm 2024; Kế hoạch 46/KHPH-SGTVT-CAT ngày 04/01/2024 của Sở GTVT và Công an tỉnh về Phối hợp tuần tra kiểm soát, xử lý xe ô tô vận chuyển hàng hóa vi phạm chở hàng vượt quá trọng tải; Kế hoạch số 1940/KHLN-CATP-TTSGTVT ngày 30/3/2024 của Công an thành phố Huế và Thanh tra Sở Giao thông vận tải về phối hợp tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm chở quá tải trọng đối với các xe chở vật liệu, đất san lấp tại các mỏ phục vụ công trình, dự án trọng điểm trên địa bàn thành phố Huế; Công văn số 127/CATX-GTTT ngày 16/01/2024 của Công an thị xã Hương Trà về việc phối hợp thực hiện kế hoạch kiểm soát tải trọng phương tiện vận tải hàng hóa trên địa bàn thị xã Hương Trà...

Tập trung tổ chức kiểm tra, xử lý nghiêm theo quy định của pháp luật đối với các hành vi vi phạm về tải trọng phương tiện, kích thước thùng xe tại đầu nguồn hàng, các nơi xếp dỡ hàng hóa lên ô tô để ngăn chặn kịp thời, triệt để các xe ô tô chở hàng quá tải trọng.

Để triển khai thực hiện các văn bản chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân tỉnh về tăng cường công tác kiểm soát tải trọng phương tiện đồng bộ và đồng loạt trong cả nước những năm qua. Hằng năm, Thanh tra Sở GTVT đã chủ động tham mưu Sở GTVT, UBND tỉnh ban hành các Kế hoạch kiểm soát tải trọng phương tiện vận tải đường bộ trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế (Quyết định số 3022/QĐ-UBND ngày 20/12/2023 của UBND tỉnh TT-Huế về ban hành Kế hoạch kiểm soát tải trọng phương tiện vận tải đường bộ trên địa bàn tỉnh năm 2024).

Đi đôi với công tác kiểm tra, xử lý, Thanh tra Sở đã đẩy mạnh công tác tuyên truyền, vận động các chủ phương tiện, các đơn vị cảng, bến, kho hàng chấp hành việc kiểm soát tải trọng từ gốc tức là tại nơi xuất phát (Thanh tra Sở đã ban hành công văn số 20/CV-TTr ngày 29/02/2024 về việc tăng cường thực hiện công tác kiểm soát tải trọng xe; yêu cầu các đơn vị, nhà máy, doanh nghiệp khai thác mỏ vật liệu, xếp dỡ hàng

hóa ký cam kết). Thực hiện các Quyết định và Kế hoạch kiểm soát tải trọng phương tiện vận tải đường bộ hàng năm của UBND tỉnh, lực lượng liên ngành Sở Giao thông vận tải (Thanh tra Sở GTVT, Trạm KTTTX lưu động) và Công an tỉnh (Phòng CSGT, Đội CSGT – TT Công an các huyện, thị xã, thành phố Huế...) đã xây dựng kế hoạch phối hợp kiểm tra xe chở hàng quá khổ, quá tải tham gia giao thông trên đường bộ nhằm nâng cao hiệu quả công tác kiểm soát tải trọng. Đồng thời, gắn trách nhiệm của người đứng đầu cơ quan, đơn vị, địa phương nếu để xảy ra tình trạng phương tiện chở quá tải tham gia giao thông trên địa bàn. (Kế hoạch số 46/KHPH-SGTVT-CAT ngày 04/01/2024 về phối hợp tuần tra kiểm soát, xử lý xe ô tô vận chuyển hàng hóa vi phạm chở hàng vượt quá tải trọng; Kế hoạch số 1940/KHLN-CATP-TTSGTVT ngày 30/03/2024 kế hoạch phối hợp tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm đối với phương tiện vi phạm chở tải trọng đối với các xe chở vật liệu, đất san lấp tại các mỏ, phục vụ công trình, dự án trọng điểm trên địa bàn thành phố Huế; Công văn số 127/CATX-GTTT ngày 16/-1/2024 của Công an thị xã Hương Trà về việc phối hợp thực hiện kế hoạch kiểm soát tải trọng phương tiện vận tải hàng hóa trên địa bàn thị xã Hương Trà)

Tính từ đầu năm 2024 đến nay, qua công tác đã chủ động phối hợp, kiểm tra xử lý xe quá tải nhằm bảo vệ công trình giao thông, công trình kỹ thuật hạ tầng đô thị trên địa bàn tỉnh, Trạm KTTTX thuộc Thanh tra Sở giao thông vận tải đã phối hợp với các đơn vị của Công an tỉnh:

*** Số liệu từ ngày 15/12/2023 đến hết ngày 14/06/2024:**

- **Kiểm tra: 1.035 phương tiện**
- **Lập biên bản: 74 phương tiện**
- **Số giấy phép lái xe bị tước: 47 trường hợp**
- **Ước tính số tiền xử phạt: 1.433.500.000 đồng (Một tỷ, bốn trăm ba mươi ba triệu, năm trăm ngàn đồng chẵn).**

So sánh với thời điểm năm 2023 và những năm trước đây, thì tình trạng xe vi phạm chở hàng quá tải trọng cầu, đường bộ và quá tải thiết kế trên địa bàn tỉnh có chiều hướng giảm; ý thức chấp hành của người điều khiển phương tiện, chủ phương tiện, chủ hàng hóa khi tham gia giao thông được tốt hơn; làm giảm tình trạng tai nạn giao thông, hạn chế hư hỏng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đạt mục tiêu đề ra.

Tuy kết quả triển khai có nhiều thuận lợi, cán bộ, thanh tra viên của Thanh tra Sở đã có nhiều nỗ lực và nâng cao ý thức, tinh thần trách nhiệm, song tình trạng xe quá tải vẫn còn tồn tại và một số khó khăn, vướng mắc trong hoạt động đó là:

1. Thứ nhất: Khó khăn, vướng mắc lớn nhất của Trạm Kiểm tra tải trọng xe lưu động là mô hình tổ chức và biên chế. Sau thời gian hơn 10 năm hoạt động, đã có 04 người xin thôi việc do điều kiện làm việc khó khăn, các chế độ chưa đảm bảo, chưa có quy định cụ thể cơ cấu tổ chức (nhân viên hợp đồng), chế độ chính sách, quy chế hoạt động chung cho mô hình Trạm KTTTX lưu động, phù hợp với tính chất hoạt động, số lượng nhân viên còn lại chỉ vừa đủ hoạt động.

2. Thứ hai: Các hợp đồng lao động này đến nay được xác định là hợp đồng lao động chuyên môn, nghiệp vụ trong tổ chức hành chính như vậy là chưa đúng với quy định tại Nghị định 111/22022/NĐ-CP ngày 30/12/2022 của Chính phủ về hợp đồng đối

với một số loại công việc trong cơ quan hành chính và đơn vị sự nghiệp công lập. Sở Giao thông vận tải phải thường xuyên báo cáo, giải trình với các cơ quan quản lý về biên chế, tài chính tổ chức này do hình thức hợp đồng với lực lượng này chưa phù hợp với quy định của pháp luật.

3. Thứ ba: Kinh phí cấp chi cho hoạt động kiểm soát tải trọng phương tiện rất thấp, các điều kiện về cơ sở vật chất, phương tiện hoạt động, điều kiện làm việc rất khó khăn, chế độ chính sách thấp hoặc không có, không thống nhất.

4. Thứ 4: Vị trí lắp đặt Trạm cân yêu cầu phải đúng tiêu chuẩn kỹ thuật như: mặt bằng bệ đặt cân, chiều rộng mặt đường, ít có đường tránh, hệ thống điện ... Nếu không đáp ứng được theo tiêu chuẩn quy định thì toàn bộ hệ thống thiết bị cân sẽ hoạt động không đồng bộ, dễ bị trục trặc, hư hỏng. Riêng đối với Trạm cân lưu động phải luôn cơ động để tạo yếu tố bất ngờ, nhưng điều kiện cơ sở vật chất để phục vụ sinh hoạt cho cán bộ, thanh tra viên thì rất hạn chế như: thiếu nơi nghỉ ngơi, sinh hoạt, không có chỗ vệ sinh, không có chỗ trú nắng, mưa...);

Từ những khó khăn, vướng mắc thực tế nêu trên, để tiếp tục nâng cao hiệu quả công tác kiểm soát tải trọng phương tiện trên cả nước nói chung và trên địa bàn tỉnh nói riêng, Thanh tra Sở Giao thông vận tải kiến nghị một số nội dung sau:

Tăng cường công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông được đẩy mạnh, trong đó xác định rõ đối tượng, địa bàn cần tập trung tuyên truyền; tổ chức cho các đơn vị kinh doanh vận tải, chủ cảng, bến ký lại cam kết và thực hiện đúng nội dung cam kết đã ký về việc không xếp hàng hóa lên ô tô vượt quá trọng tải được phép chở nhằm nâng cao nhận thức và ý thức trách nhiệm của người tham gia giao thông.

Làm tốt công tác tuyên truyền đến các đối tượng, từ nơi bốc xếp, vận chuyển đến người điều khiển phương tiện; phân loại cụ thể các đối tượng (nơi sản xuất, nơi bốc xếp, nơi trung chuyển) để tuyên truyền, theo dõi thực hiện.

Cần có sự quan tâm chỉ đạo quyết liệt của các cấp lãnh đạo, tiếp tục có sự phối hợp có hiệu quả của ngành Công an và ngành Giao thông vận tải nhằm duy trì hoạt động của Trạm KTTTX ổn định, lâu dài.

Xây dựng, ký quy chế phối hợp giữa lực lượng Thanh tra Sở GTVT – Cảnh sát giao thông để xử lý đồng bộ từ phát hiện vi phạm trên đường đến việc xử lý đầu mối bốc xếp vi phạm./.

SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI GIA LAI

BÁO CÁO THAM LUẬN

“Nâng cao chất lượng công tác Bảo dưỡng thường xuyên đường bộ” đối với 04 tuyến Quốc lộ do Sở GTVT Gia Lai được ủy quyền quản lý

1. Khái quát chung:

Sở GTVT Gia Lai được giao quản lý 04 tuyến Quốc lộ với tổng chiều dài 371Km cụ thể: Quốc lộ 25 có chiều dài 112Km; Quốc lộ 14C có chiều dài 90,8Km; Quốc lộ 19D có chiều dài 45,5Km; Đường Trường Sơn Đông có chiều dài 123Km (các đoạn: Km320 – Km411, Km440 – Km475).

2. Kết quả đạt được trong công tác quản lý bảo dưỡng thường xuyên hệ thống quốc lộ:

Trong những năm qua, xu hướng đô thị hóa gia tăng, lưu lượng vận tải trên các tuyến đường nhất là các tuyến quốc lộ ngày càng lớn cả về số lượng xe chạy và tải trọng xe, cùng với đó là thời tiết bất ổn, mưa bão xuất hiện với tần suất ngày càng nhiều làm cho nhiều tuyến đường nhanh bị hư hỏng, xuống cấp. Để đảm bảo an toàn giao thông trên các tuyến, thời gian qua Lãnh đạo Sở GTVT thường xuyên quán triệt cho các cán bộ, công chức trực tiếp quản lý KCHT giao thông thấy rõ tình hình, qua đó đã có nhiều biện pháp chấn chỉnh công tác quản lý, bảo trì, đặc biệt quan tâm là công tác quản lý BDTX.

Nhìn chung, trong thời gian qua công tác quản lý, bảo trì các tuyến đường của Sở đã đạt được những kết quả nhất định, hạn chế sự xuống cấp của các tuyến đường quản lý; hệ thống quốc lộ, đường tỉnh được khai thác trong điều kiện khá an toàn, thông suốt phục vụ phát triển kinh tế - xã hội và đi lại của nhân dân; nguồn vốn bố trí thực hiện công tác bảo trì đã được tăng lên, nhờ đó việc BDTX các tuyến quốc lộ hàng năm đã được đẩy mạnh, cơ bản khắc phục được những hạn chế trong kết cấu hạ tầng ở các tuyến đường; Đơn vị trúng thầu công tác BDTX là 02 đơn vị truyền thống có bề dày kinh nghiệm trong công tác quản lý, bảo trì và cũng là đơn vị đã thực hiện tốt công tác này trong nhiều năm trước nên công việc quản lý, bảo dưỡng thường xuyên trên các tuyến được thực hiện ổn định, liên tục, nề nếp, chất lượng ngay từ đầu.

Sở GTVT thường xuyên chỉ đạo sát sao công tác thực hiện, phân công công chức phòng chuyên môn thực hiện theo dõi, tuần kiểm trên tuyến; hàng tháng tổ chức kiểm tra đánh giá và nghiệm thu kết quả BDTX theo tiêu chí chất lượng thực hiện quy định tại Thông tư số 48/2019/TT-BGTVT ngày 17/12/2019 của Bộ GTVT. Qua đó chất lượng duy tu, bảo dưỡng ngày càng được nâng cao, đảm bảo giao thông thông suốt, êm thuận và an toàn, góp phần hạn chế thấp nhất về tai nạn giao thông trên các tuyến Quốc lộ do Sở được ủy quyền quản lý. Cụ thể một số kết quả nổi bật đạt được trong những năm qua như:

- Đã hoàn thiện bê tông hóa, nhựa hóa 90,8/90,8Km quốc lộ 14C, đảm bảo việc lưu thông thông suốt trên toàn tuyến;
- Kịp thời xử lý sửa chữa đột xuất 02 công trình cầu trên đường Trường Sơn Đông (cầu Đak Pờ Tó Km378+165; cầu Km442+495);

- Bằng nguồn vốn bảo dưỡng thường xuyên, trong năm qua đã chỉ đạo các nhà thầu bảo trì bổ sung 59 biển báo hiệu các loại, 79 cọc tiêu; sơn dặm hơn 2.440m² tim đường, dặm vá hơn 2.000 m² ổ gà, qua đó đảm bảo việc lưu thông thông suốt và góp phần giải quyết được 39 vị trí nguy cơ mất an toàn giao thông, 93 điểm bất cập giao thông nâng cao ATGT trên các tuyến đường;

- Trong năm qua, không để xảy ra ách tắc giao thông trên bất cứ tuyến quốc lộ nào kể cả vào mùa mưa bão;

- Kịp thời giải quyết các kiến nghị cử tri, đến nay các kiến nghị của người dân liên quan đến tuyến, càng ngày được giảm dần.

3. Tồn tại, hạn chế: Mạng lưới hạ tầng giao thông đường bộ do Sở GTVT quản lý đã cơ bản đáp ứng được nhu cầu đi lại của nhân dân, nhiều đoạn đường đã được xử lý kịp thời các hư hỏng, xuống cấp. Tuy nhiên trong quá trình thực hiện công tác bảo trì còn gặp khó khăn, bất cập cụ thể như sau:

- Công tác kiểm tra, tuần kiểm của công chức Sở GTVT chưa được sâu sát, chưa kịp thời phát hiện các vi phạm hành lang đường bộ.

- Việc bố trí cán bộ trực tiếp thực hiện công tác tuần kiểm các quốc lộ quản lý theo quy định hiện hành còn hạn chế, bất cập, chưa chuyên nghiệp do hiện nay Sở GTVT chưa có Ban bảo trì vì vậy công tác tuần kiểm chủ yếu là các công chức phòng chuyên môn kiêm nhiệm. Vì thế, việc thực hiện công tác tuần kiểm vẫn chưa thường xuyên, do còn phải thực hiện công tác về quản lý nhà nước trên địa bàn tỉnh.

- Nguồn vốn cho công tác bảo trì hiện nay chưa đáp ứng được với nhu cầu thực tế cần bảo trì trên các tuyến Quốc lộ (Hiện chỉ mới đáp ứng được khoảng 40-45% so với nhu cầu). Vẫn còn một số đoạn tuyến có thời gian khai thác lâu, vượt quá thời gian cần sửa chữa bảo trì theo quy định tại Thông tư 37/2018/TT-BGTVT.

- Về định mức ban hành kèm theo Thông tư số 44/2021/TT-BGTVT ngày 31/12/2021 còn một số bất cập đề nghị chỉnh sửa, như: các định mức sửa chữa mặt đường BDD.21410 đến BDD.21420 và BDD.21610 đến BDD.21640 chưa tính nhiên liệu để nấu nhựa; định mức cát cở BDD.20400 sử dụng máy cát cở chạy bằng điện điều chỉnh nhiên liệu chạy bằng xăng... Các nội dung này Sở có báo cáo Cục ĐBVN tại 1576 /SGTVT-QLKCHTGT ngày 30/6/2023.

- Thông tư 39/2020/TT-BGTVT ngày 31/12/2020 của Bộ GTVT hướng dẫn phương pháp xây dựng phương án giá, quản lý giá dịch vụ sự nghiệp công quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và dịch vụ vận hành khai thác bên phà đường bộ trên hệ thống quốc lộ sử dụng nguồn kinh phí chi thường xuyên của ngân sách trung ương khi thực hiện phương thức đặt hàng; chưa có Thông tư nói rõ việc xây dựng giá dịch vụ công để thực hiện đấu thầu. Chưa có quy định rõ ràng về khung thời gian thực hiện đấu thầu công tác QL, BDTX (hiện đang áp dụng là 3 năm).

4. Giải pháp nâng cao chất lượng công tác bảo dưỡng thường xuyên trong thời gian tới:

- *Tiếp tục tăng cường công tác tuần kiểm:* hàng tuần các công chức được phân công công tác tuần kiểm phải bố trí thời gian dành ít nhất 02 ngày để kiểm tra, giám sát, đôn đốc công tác bảo dưỡng thường xuyên các tuyến được giao quản lý (*thực*

hiện công tác tuần kiểm đường bộ theo quy định tại Thông tư số 04/2019/TT-BGTVT ngày 23/01/2019 của Bộ GTVT). Thực hiện kiểm tra hoạt động tuần đường của các đơn vị quản lý, kiểm tra công tác nội nghiệp, việc ghi chép nhật ký tuần đường, nhằm sớm phát hiện các hư hỏng, tồn tại, bắt cập trên tuyến báo lãnh đạo phòng để tham mưu cho lãnh đạo Sở chỉ đạo giải quyết.

- Hàng tháng lãnh đạo và công chức Phòng chuyên môn kết hợp cùng đơn vị quản lý kiểm tra nghiệm thu công tác bảo dưỡng thường xuyên theo quy định. Hàng Quý lãnh đạo và công chức Phòng chuyên môn, cùng đơn vị quản lý kiểm tra nghiệm thu, thanh toán công tác bảo dưỡng thường xuyên theo quý trên cơ sở kết quả nghiệm thu của các tháng. Các đơn vị quản lý BDTX thực hiện không đảm bảo chất lượng sẽ bị trừ điểm và khấu trừ vào thanh toán. Ngoài ra, nếu các đơn vị để xảy ra việc thực hiện không đảm bảo yêu cầu về tiến độ, chất lượng Phòng chuyên môn sẽ tham mưu cho lãnh đạo Sở có văn bản nhắc nhở, cảnh báo nếu tiếp tục tái phạm sẽ cắt hợp đồng và báo cáo cấp thẩm quyền xem xét không cho tham gia các dự án do Sở GTVT làm Chủ đầu tư.

- Hiện nay, Sở GTVT đã trình UBND tỉnh đề án thành lập Ban bảo trì trực thuộc Sở, qua đó thời gian đến công tác quản lý, bảo dưỡng thường xuyên sẽ được quản lý sâu sát hơn, chuyên nghiệp hơn, sẽ giải quyết được những tồn tại hạn chế như đã nêu ở trên.

5. Về kiến nghị đề xuất:

Đối với công tác triển khai các dự án, công trình xử lý điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông, đề nghị Cục ĐBVN kiến nghị Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung các quy định cho phép triển khai khẩn cấp các công trình này (*ngay sau khi đã xác định được điểm đen, điểm tiềm ẩn*), giống như quy trình khắc phục hậu quả thiên tai đảm bảo giao thông bước 1 (*chỉ định thực hiện ngay, để rút ngắn thời gian xử lý sớm đưa công trình vào khai thác, đảm bảo an toàn giao thông*).

Hiện tại Sở GTVT Gia Lai có 04 công trình bổ sung kế hoạch bảo trì năm 2024 ((1) Sửa chữa hư hỏng nền, mặt đường và hệ thống ATGT đoạn Km179+150-Km180+810, Quốc lộ 25, TMDT 11,3 tỷ đồng; (2) Sửa chữa đột xuất đảm bảo an toàn giao thông cầu Sông Bờ Km122+342, Quốc lộ 25, TMDT 23,5 tỷ đồng; (3) Sửa chữa hư hỏng nền, mặt đường, rãnh thoát nước và hệ thống ATGT đoạn Km448+150 - Km451, Đường Trường Sơn Đông, TMDT 8 tỷ đồng; (4) Sửa chữa đột xuất, đảm bảo an toàn giao thông trên tuyến đường Trường Sơn Đông đoạn qua các vị trí trường học trên địa bàn tỉnh Gia Lai, TMDT 2 tỷ đồng) chưa được bố trí Kế hoạch vốn. Để sớm triển khai thi công các công trình sửa chữa hư hỏng, đảm bảo giao thông trên tuyến, kính đề nghị Bộ GTVT, Cục Đường bộ Việt Nam sớm phê duyệt điều chỉnh, bổ sung kế hoạch chi năm 2024 đối với 04 công trình nêu trên (*đặc biệt quan tâm sớm đối với công trình Sửa chữa đột xuất đảm bảo an toàn giao thông cầu Sông Bờ Km122+342*), để sớm tổ chức lựa chọn nhà thầu triển khai thi công.

SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI BẾN TRE**BÁO CÁO THAM LUẬN****Về việc nâng cao chất lượng công tác Sửa chữa định kỳ đường bộ****I. Khái quát chung:****1). Phạm vi quản lý:**

Sở GTVT Bến Tre được Cục Đường bộ Việt Nam ủy quyền quản lý 04 đoạn tuyến quốc lộ với tổng chiều dài 280,629 km, bao gồm:

Quốc lộ	Tổng chiều dài (Km)	Trong đó					Ghi chú
		Bàn giao XDCB, BOT, phà, ...(km)	Chiều dài quản lý (km)	Cầu L>300m (cầu/md)	Cầu L<300m (cầu/md)	Cầu L<25m (cầu/md)	
QL.57	96,931	-	96,236	2/940,80	31/3.006,31	-	Trùng QL.60 0,695km
QL.57B	86,228	0,980	85,248	-	18/1.883,12		Phà Tân Phú
QL.57C	65,987	1,900	62,764	-	15/1.354,96	4/69,40	Trùng QL.60 1,323km
QL.60 (bao gồm đường dẫn vào cầu Cổ Chiên)	31,483	2,900	28,583	1/1.277,2	8/1.284,94	-	Km23+100 đến Km26+000 bàn giao Cty TNHH BOT cầu Rạch Miễu quản lý
Tổng:	280,629	5,780	272,831	3/2.218,00	72/7.529,33	4/69,40	

2). Một số giải pháp nâng cao chất lượng công tác sửa chữa định kỳ:**a. Triển khai các văn bản quy phạm pháp luật và văn bản chỉ đạo liên quan đến công tác sửa chữa định kỳ (SCĐK):**

Ngoài việc triển khai thực hiện các Luật, Nghị định, Thông tư, Tiêu chuẩn,... Sở GTVT luôn quán triệt đến các Phòng, Ban, đơn vị trực thuộc thường xuyên cập nhật, triển khai các chỉ đạo của Bộ GTVT, Cục ĐBVN liên quan đến công tác SCĐK, như:

- Nghị quyết số 06-NQ/ĐU ngày 10/11/2022 của Đảng ủy Cục ĐBVN về tăng cường các giải pháp để đảm bảo chất lượng công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

- Quyết định số 1657/QĐ-CĐBVN ngày 15/12/2022 của Cục ĐBVN về việc ban hành Kế hoạch thực hiện Nghị quyết số 06-NQ/ĐU ngày 10/11/2022 của Đảng ủy Cục ĐBVN về tăng cường các giải pháp để đảm bảo chất lượng công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

- Công văn số 2326/CĐBVN-QLBTKCHTGT ngày 29/12/2022 của Cục ĐBVN về việc tăng cường hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý dự án sửa chữa công trình đường quốc lộ, cao tốc sử dụng vốn ngân sách trung ương.

- Công văn số 66/CĐBVN-QLBTKCHTGT ngày 05/01/2023 của Cục ĐBVN về việc nâng cao năng lực của Ban QLDA thuộc Cục, Ban QLDA thuộc Sở GTVT và công tác lựa chọn tư vấn khảo sát, lập dự án sửa chữa công trình đường bộ.

- Công văn số 1512/CĐBVN-QLBTKCHTGT ngày 14/3/2023 của Cục ĐBVN về việc tăng cường công tác quản lý, kiểm tra, giám sát trong triển khai, thực hiện các dự án sửa chữa quốc lộ.

- Công văn số 2494/CĐBVN-QLBTKCHTGT ngày 21/4/2023 của Cục ĐBVN về việc tăng cường quản lý thực hiện hợp đồng và lựa chọn nhà thầu trong các dự án sửa chữa, bảo trì đường quốc lộ.

- Công văn số 3168/CĐBVN-QLBTKCHTGT ngày 22/5/2023 của Cục ĐBVN về việc tăng cường quản lý, nâng cao chất lượng thực hiện và công khai minh bạch đối với công tác bảo hành trong các dự án sửa chữa, bảo trì đường quốc lộ.

- Công văn số 3703/CĐBVN-CCĐT ngày 05/6/2024 của Cục ĐBVN về kế hoạch LCNT các dự án sửa chữa thuộc kế hoạch bảo trì hệ thống quốc lộ (hướng dẫn chỉ định thầu theo quy định của Luật đấu thầu).

- Công văn số 4142/CĐBVN-QLBTKCHTGT ngày 24/6/2024 của Cục ĐBVN về việc tăng cường quản lý chất lượng công tác khảo sát, thiết kế các công trình bảo trì đường bộ.

- Công văn số 4538/CĐBVN-CCĐT ngày 09/7/2024 của Cục ĐBVN về việc triển khai, thực hiện Chỉ thị số 04-CT/BCSD ngày 18/6/2024 của Ban Cán sự đảng Bộ GTVT.

b. Triển khai nhiệm vụ cụ thể

Để các công trình sửa chữa định kỳ đường bộ đạt chất lượng, hiệu quả kinh tế - kỹ thuật, an toàn trong quá trình khai thác sử dụng, Sở Giao thông vận tải thường xuyên triển khai đến các Phòng, Ban, đơn vị trực thuộc để phối hợp, tổ chức thực hiện dự án theo đúng quy định hiện hành; giao cho Ban Quản lý, bảo trì công trình đường bộ (Ban QLBT) làm đại diện chủ đầu tư, chịu trách nhiệm chính trong công tác quản lý chất lượng các công trình SCDK. Cụ thể:

- Về công tác khảo sát, lập dự án/báo cáo KTKT:

+ Căn cứ vào hồ sơ hoàn công xây dựng, lịch sử khai thác, bảo trì và hiện trạng hư hỏng để làm cơ sở lập, thẩm định, phê duyệt nhiệm vụ khảo sát đảm bảo đầy đủ số liệu khảo sát (địa hình, địa chất, thủy văn, mỏ vật liệu, bãi đổ thải, cự ly vận chuyển,... theo đúng quy định) để phục vụ cho công tác lập báo cáo kinh tế kỹ thuật.

+ Trong quá trình triển khai của nhà thầu tư vấn khảo sát thường xuyên bố trí cán bộ giám sát chặt chẽ công tác khảo sát, kiểm soát chất lượng hồ sơ khảo sát, đảm bảo số liệu khảo sát chính xác.

+ Về hồ sơ thiết kế: Ngoài các yêu cầu theo quy định, trong quá trình lập hồ sơ báo cáo kinh tế - kỹ thuật, các phòng chuyên môn thường xuyên kiểm tra hiện trường,

phối hợp chặt chẽ với đơn vị tư vấn để thống nhất cơ bản về giải pháp thiết kế, đồng thời hồ sơ được kiểm tra, soát xét trước khi trình cơ quan thẩm quyền thẩm định, phê duyệt.

- *Công tác tư vấn giám sát trong quá trình thi công:*

Phần lớn các công trình sửa chữa định kỳ do Sở Giao thông vận tải Bến Tre làm chủ đầu tư đều giao cho Ban QLBT công trình đường bộ - đơn vị trực thuộc Sở thực hiện công tác giám sát,

Khẳng định công tác giám sát là khâu rất quan trọng trong việc đảm bảo chất lượng công trình, Sở GTVT luôn quán triệt đến cán bộ giám sát luôn luôn đề cao trách nhiệm, sâu sát hiện trường; thường xuyên kiểm tra giám sát, nghiệm thu chặt chẽ các hạng mục công trình, biện pháp thi công, hệ thống quản lý chất lượng của nhà thầu, kế hoạch tổ chức thí nghiệm chất lượng,... Đồng thời, giao Phòng Quản lý chất lượng công trình giao thông của Sở GTVT thường xuyên phối hợp kiểm tra, nghiệm thu hạng mục công trình trước khi chuyển bước thi công, đặc biệt khi công tác kiểm tra trước nghiệm thu đưa vào sử dụng, góp phần đảm bảo chất lượng công trình.

- *Công tác lựa chọn nhà thầu và quản lý thực hiện hợp đồng:*

+ Sở GTVT chỉ đạo các cán bộ tham gia dự án, các Phòng, Ban, đơn vị trực thuộc có liên quan dự án thực hiện, chấp hành nghiêm các quy định của pháp luật về đấu thầu; thường xuyên nghiên cứu, tham gia các lớp tập huấn các quy định của pháp luật về đấu thầu; Thực hiện chỉ đạo của Bộ GTVT, Cục ĐBVN, Sở GTVT đã triển khai tổ chức đấu thầu qua mạng 100% các dự án SCĐK.

+ Thường xuyên tổ chức kiểm tra, đôn đốc, giám sát việc huy động nhân sự, xe máy, thiết bị, hệ thống quản lý chất lượng, biện pháp thi công, tiến độ theo hợp đồng đã ký kết.

+ Sở Giao thông vận tải đã thành lập Hội đồng nghiệm thu các dự án SCĐK, SCĐX, trong đó Giám đốc Sở làm Chủ tịch hội đồng, Trưởng các Phòng, Ban, đơn vị trực thuộc là thành viên Hội đồng; Giao phòng quản lý chất lượng công trình giao thông kiểm tra điều kiện nghiệm thu trước khi tổ chức nghiệm thu đưa vào sử dụng.

+ Thường xuyên theo dõi chất lượng công trình trong thời gian bảo hành, nếu có phát sinh hư hỏng xử lý kịp thời.

3. Đánh giá chung kết quả thực hiện công tác SCĐK:

Được sự quan tâm, chỉ đạo, lãnh đạo của Bộ Giao thông vận tải, Cục Đường bộ Việt Nam, UBND tỉnh, cùng sự hỗ trợ kịp thời của các cơ quan, đơn vị chức năng có liên quan tạo điều kiện thuận lợi giúp Sở thực hiện hoàn thành tốt nhiệm vụ được giao. Hệ thống hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh thường xuyên được duy tu, bảo dưỡng đảm bảo an toàn giao thông thông suốt. Các công trình sửa chữa định kỳ, sửa chữa đột xuất được tổ chức đảm bảo tiến độ, đạt yêu cầu kỹ thuật, chất lượng.

4. Những hạn chế, nguyên nhân:

- Mặc dù hàng năm được cho phép đầu tư thực hiện công tác SCĐK, nhưng nguồn vốn còn hạn chế nên các tuyến quốc lộ vẫn còn nhiều đoạn đã khai thác quá niên hạn mà chưa được trung tu, đại tu. Cùng với đó mật độ, lưu lượng phương tiện giao thông,

phương tiện có trọng tải lớn lưu thông trên các tuyến tăng nhanh làm cho mặt đường hư hỏng ngày càng nhiều, làm tăng thêm kinh phí khi thực hiện dự án SCĐK.

5. Đề xuất, kiến nghị:

Trong thời gian qua, các dự án sửa chữa đường bộ từ nguồn vốn sự nghiệp kinh tế đều áp dụng chung các quy định (Luật, Nghị định,...) với các dự án đầu tư xây dựng cơ bản trong công tác lập, thẩm định, phê duyệt; thi công, nghiệm thu; quyết toán dự án hoàn thành. Tuy nhiên, sau khi Luật Đấu thầu số 22/2023/QH15 có hiệu lực, thì việc chỉ định thầu chỉ được áp dụng đối với dự án đầu tư theo Luật Đầu tư công, do đó trong năm 2024, việc triển khai các công trình sửa chữa định kỳ rất chậm (chủ yếu trong công tác lựa chọn nhà thầu các gói thầu tư vấn), ảnh hưởng đến công tác giải ngân cũng như tính chất đảm bảo giao thông của dự án, đặc biệt là các công trình sửa chữa đột xuất.

Kiến nghị: Cục ĐBVN kiến nghị các cấp có thẩm quyền cho phép các dự án sử dụng vốn ngân sách nhà nước nguồn kinh phí sự nghiệp chi hoạt động kinh tế đường bộ, hình thức chỉ định thầu được áp dụng như các dự án đầu tư theo Luật Đầu tư công.

KHU QUẢN LÝ ĐƯỜNG BỘ I

BÁO CÁO THAM LUẬN VỀ CÔNG TÁC KHẮC PHỤC HẬU QUẢ THIÊN TAI, BẢO ĐẢM GIAO THÔNG BƯỚC 1

1. Nhiệm vụ công tác khắc phục hậu quả thiên tai

Hiện nay, Khu QLDB I được Cục ĐBVN giao quản lý 18 tuyến quốc lộ và cao tốc trên địa bàn 25 tỉnh, thành phố phía bắc, với tổng chiều dài quản lý trực tiếp 1.800,25km (trong đó có 53.554md cầu), quản lý nhà nước các dự án BOT, VIDIFI, VEC và các quốc lộ ủy quyền của 25 tỉnh, thành phố gồm: Hà Nội, Hà Nam, Ninh Bình, Nam Định, Thái Bình, Hưng Yên, Hải Dương, Hải Phòng, Quảng Ninh, Bắc Ninh, Bắc Giang, Lạng Sơn, Cao Bằng, Bắc Kạn, Thái Nguyên, Vĩnh Phúc, Phú Thọ, Tuyên Quang, Hà Giang, Yên Bái, Lào Cai, Lai Châu, Điện Biên, Sơn La, Hòa Bình và quản lý các kho vật tư dự phòng của Bộ GTVT.

Các tuyến đường quốc lộ và cao tốc khu vực phía bắc chủ yếu đi qua địa hình đồi núi, sông suối hiểm trở, có nhiều công trình thủy điện lớn, nhỏ và chịu ảnh hưởng của khu vực thời tiết, diễn biến phức tạp và bất thường, khi mưa to thường xuyên xảy ra lũ lụt gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến hạ tầng giao thông đường bộ. Những năm gần đây, do biến đổi khí hậu, tình hình thời tiết diễn biến phức tạp, khó lường đã ảnh hưởng lớn đến công tác đảm bảo giao thông. Trong nửa đầu năm 2024, trên các tỉnh miền núi phía bắc, mưa bão đến sớm hơn các năm trước, đã xảy ra ngập lụt, sạt lở đất đá và sạt lở nền mặt đường gây ra ách tắc giao thông, nước lũ dâng cao làm cuốn trôi cầu treo dân sinh, chia cắt các thôn bản,... đặc biệt trên địa bàn các tỉnh Hà Giang và Cao Bằng đã bị thiệt hại nặng nề.

Xác định công tác phòng chống bão lũ, đảm bảo giao thông và tìm kiếm cứu nạn trong mọi tình huống trên các tuyến đường là nhiệm vụ chính trị, trọng tâm và xuyên suốt. Vì vậy, Khu QLDB I đã chủ động xây dựng phương án, chuẩn bị lực lượng, phương tiện, vật tư để sẵn sàng triển khai khi có tình huống mưa bão xảy ra với phương châm 4 tại chỗ bao gồm "(i) Chỉ huy tại chỗ; (ii) Lực lượng tại chỗ; (iii) Phương tiện, vật tư tại chỗ và (iv) Hậu cần tại chỗ", phương châm 3 sẵn sàng bao gồm "(i) Phòng ngừa chủ động; (ii) Ứng phó kịp thời; (iii) Khắc phục khẩn trương và hiệu quả". Chỉ đạo các Văn phòng QLDB trực thuộc và các đơn vị BDTX thực hiện tốt công tác chuẩn bị trước mùa mưa bão như: Kiểm tra các vị trí xung yếu thường xuyên bị ngập sâu hoặc các điểm có nguy cơ sạt lở cao để có những biện pháp khắc phục hoặc cảnh báo để người và phương tiện tham gia giao thông chú ý; kiểm tra các công trình ngầm tràn, các kè công, các hạng mục của công trình cầu, đặc biệt là các cầu lớn; kiểm tra các vật tư dự phòng.

Từ đầu năm 2024 đến nay Khu QLDB I đã xuất cho 3 Sở GTVT 8.300 rọ thép bọc nhựa PVC từ nguồn dự phòng của Bộ GTVT tại các kho do Khu QLDB I quản lý để khắc phục hậu quả thiên tai, đảm bảo giao thông trên hệ thống quốc lộ (trong đó: Sở GTVT Lào Cai 3.000 rọ thép, Sở GTVT Cao Bằng 2.800 rọ thép và Sở GTVT Hà Giang 2.500 rọ thép).

2. Về Phân công trách nhiệm cụ thể:

2.1. Đối với lãnh đạo Khu:

- Luôn luôn bám sát và triển khai thực hiện các chỉ đạo Chính phủ, Bộ GTVT, Cục ĐBVN về phòng chống thiên tai và tìm kiếm cứu nạn.

- Tổng hợp các phương án phòng chống thiên tai, tìm kiếm cứu nạn và phân luồng ĐBGT của tất cả các tỉnh phía bắc. Căn cứ tình hình dự báo và thường xuyên điều chỉnh phương án phòng chống để phù hợp với thực tế, xác định các vị trí trọng điểm tiềm ẩn nguy cơ sạt lở, ngập lụt để có biện pháp xử lý và có phương án ứng phó khi sự cố xảy ra.

- Chỉ đạo các Văn phòng QLDB và các nhà thầu tiến hành kiểm tra tình trạng kỹ thuật công trình cầu đường và sửa chữa ngay các hư hỏng công trình khi thiên tai xảy ra.

2.2. Đối với các Văn Phòng QLDB:

- Các Văn phòng chủ trì phối hợp với các Sở GTVT trên địa bàn quản lý của mình và các đơn vị BDTX xây dựng phương án phòng chống thiên tai và tìm kiếm cứu nạn, phân luồng ĐBGT trước mùa mưa bão trên các tuyến; Trực tiếp tham gia và chỉ đạo các Nhà thầu thực hiện khắc phục bão lũ, ĐBGT. Phối hợp Ban PCTT&TKCN của địa phương, lực lượng CSGT phân luồng, bảo đảm giao thông khi xảy ra sự cố.

- Chủ động thị sát, đánh giá, lập bản đồ các khu vực tiềm ẩn có nguy cơ sạt lở và ngập úng nhằm xác định các vị trí trọng điểm tiềm tàng sự cố để theo dõi và có biện pháp xử lý khắc phục khi tình huống xảy ra.

- Yêu cầu các Nhà thầu xây dựng và cập nhật hoàn thiện phương án PCTT-TKCN chi tiết; tổ chức lực lượng, phương tiện, vật tư ứng trực để khắc phục khi tình huống xảy ra; chuẩn bị sẵn sàng đầy đủ lực lượng, máy móc, thiết bị thi công, các trang thiết bị phục vụ phân luồng, báo hiệu, thông tin liên lạc...

- Phân công lực lượng tuần kiểm, tuần đường, phối hợp với các Sở GTVT, CSGT địa phương thực hiện phân luồng, đảm bảo giao thông trong mùa lũ bão.

- Yêu cầu các Chủ đầu tư, Ban QLDA phải có phương án PCTT&TKCN, bảo đảm giao thông khi thiên tai xảy ra tại khu vực dự án.

2.3. Trách nhiệm của Tư vấn thiết kế, Tư vấn giám sát:

Tư vấn thiết kế, Tư vấn giám sát có mặt ngay tại hiện trường khi thiên tai, bão lụt xảy ra, phối hợp cùng nhà thầu thi công bố trí sẵn sàng lực lượng cán bộ kỹ thuật, có kinh nghiệm và trách nhiệm cao tham gia công tác PCTT&TKCN để đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ thiết kế và giám sát bảo đảm giao thông bước 1, bảo đảm giao thông ngoài hiện trường để thông xe được an toàn, êm thuận; đẩy nhanh tiến độ để Khu thẩm định hồ sơ trình Cục ĐBVN phê duyệt.

2.4. Trách nhiệm của Nhà thầu BDTX:

Nhà thầu BDTX phối hợp với Văn phòng QLDB và các địa phương để thống nhất phương án phân luồng ĐBGT cũng như điều động lực lượng, phương tiện để tìm kiếm cứu nạn trên địa bàn; sẵn sàng huy động lực lượng cán bộ kỹ thuật, phương tiện, máy móc thiết bị để bảo đảm giao thông bước 1, đẩy nhanh tiến độ thi công ngoài hiện trường.

3. Thuận lợi:

Ngày 28/6/2024, Bộ GTVT đã ban hành Thông tư số 25/2024/TT-BGTVT: “Sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 50/2015/TT-BGTVT ngày 23/9/2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT tải hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và Thông tư số 03/2019/TT-BGTVT ngày 11/01/2019 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về công tác phòng, chống và khắc phục hậu quả thiên tai trong lĩnh vực đường bộ” có hiệu lực kể từ ngày 15/8/2024 nên công tác khắc phục hậu quả thiên tai, bảo đảm giao thông bước 1 sẽ thuận lợi hơn so với quy định trước.

4. Một số đề xuất, kiến nghị:

- Trên cơ sở hướng dẫn tại Văn bản số 3667/BXD-KTXD ngày 24/6/2024 của Bộ Xây dựng về việc định mức công tác đào hót đất, đá sứt lở trong công tác khắc phục hậu quả thiên tai, đảm bảo giao thông trên hệ thống đường bộ kính đề nghị Cục ĐBVN chỉ đạo đơn vị tư vấn lập định mức rà soát, tổng hợp bổ sung theo nội dung văn bản nêu trên báo cáo Cục ĐBVN để có cơ sở trình Bộ GTVT sớm ban hành định mức phù hợp với điều kiện thực tế.

- Cho phép xây dựng thêm 02 nhà kho vật tư dự phòng tại Km34+160 QL.70, tỉnh Yên Bái và Km218+200 QL.2, tỉnh Hà Giang để đảm bảo cấp xuất vật tư dự phòng và ứng cứu kịp thời cho các vị trí xung yếu.

- Cho phép mua bổ sung rọ thép, bổ sung hệ thống phòng cháy chữa cháy tại các kho và sửa chữa các kho đã xuống cấp trong năm 2025.

KHU QUẢN LÝ ĐƯỜNG BỘ II

BÁO CÁO THAM LUẬN

Công tác tiếp nhận, bàn giao đưa vào khai thác các đoạn tuyến cao tốc.

1. Công tác tiếp nhận, bàn giao đưa vào khai thác các đoạn tuyến cao tốc

Dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông qua địa bàn Khu QLDB II có 10 dự án thành phần với tổng chiều dài hơn 551,01km, giai đoạn 2017 - 2020 có 05 dự án thành phần (Mai Sơn – QL45, QL45 – Nghi Sơn, Nghi Sơn – Diễn Châu, Diễn Châu – Bãi Vọt (dự án BOT), Cam Lộ - La Sơn) với tổng chiều dài hơn 291,85km, giai đoạn 2021 - 2025 có 05 dự án thành phần, với tổng chiều dài hơn 259,16km.

Xác định dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020 là dự án trọng điểm quốc gia, Khu QLDB II đã chủ động thành lập Ban Chỉ đạo tiếp nhận bàn giao của từng dự án cao tốc thành phần để chỉ đạo điều hành, xử lý các khó khăn vướng mắc trong quá trình thực hiện. Đồng thời phối hợp với các cơ quan, ban ngành liên quan như các Ban QLDA (Chủ đầu tư), Cục CSGT C08, Ban ATGT, Công an tỉnh, huyện có tuyến cao tốc đi qua tổ chức kiểm tra, kịp thời phát hiện các tồn tại, báo cáo về tổ chức giao thông để kiến nghị các Chủ đầu tư khắc phục, đảm bảo cho các phương tiện lưu thông trên tuyến được an toàn.

Đến thời điểm hiện nay, Khu QLDB II đã tiếp nhận tài sản 04 dự án thành phần, cụ thể: Mai Sơn – Quốc lộ 45 (đoạn từ Bắc hầm Tam Điệp - Quốc lộ 45, Quốc lộ 45 – Nghi Sơn, Nghi Sơn – Diễn Châu từ ngày 20/6/2024 và Cam Lộ - La Sơn từ ngày 09/6/2024; riêng dự án thành phần đoạn Diễn Châu - Bãi Vọt là dự án BOT, do Doanh nghiệp dự án là Công ty Cổ phần Đầu tư Phúc Thành Hưng quản lý bảo trì đã thông xe, khai thác tạm toàn dự án từ ngày 30/6/2024.

2. Một số khó khăn vướng mắc

2.1. Về công tác quản lý bảo trì, khai thác

Sau khi các dự án cao tốc thành phần đoạn tuyến Mai Sơn - Diễn Châu thông xe, đưa vào khai thác tạm, các Ban QLDA đã hợp đồng với một số đơn vị như VEC OM, Công ty CP ĐTXD CTGT 238 thực hiện công tác quản lý, vận hành, bảo trì, khai thác. Tuy nhiên, do vướng mắc về kinh phí nên việc thực hiện của các đơn vị bảo trì gián đoạn, tiềm ẩn nguy cơ mất ATGT:

- Các nút giao lên xuống cao tốc không có người trực gác dẫn đến hiện tượng một số người dân điều khiển xe máy, xe tải >10T đi vào cao tốc; hệ thống hàng rào bảo vệ một số vị trí bị tháo dỡ trái phép, người dân sinh sống dọc hai tuyến cao tốc tái lấn chiếm hành lang đã được GPMB làm nơi chăn thả gia súc, gia cầm, trồng cây, ...

- Công tác vận hành, khai thác hệ thống điện chiếu sáng của dự án (tại các hầm đường bộ, nút giao liên thông, cầu dẫn, ...), thời gian đầu có thực hiện nhưng về sau

do không có kinh phí vận hành nên hệ thống chiếu sáng trên cầu, nút giao không được điện lực cấp điện, không hoạt động, đã xảy ra hiện tượng dây điện giữa các cột điện đã bị một số đối tượng cắt, lấy cắp. Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Công điện số 36/CĐ-TTg ngày 11/4/2024 về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông phục vụ nhu cầu đi lại của Nhân dân dịp nghỉ lễ 30/4-01/5 và cao điểm du lịch hè 2024, các Ban QLDA đã bố trí các trạm dừng nghỉ tạm trên tuyến. Tuy nhiên, việc đầu tư xây dựng các trạm dừng nghỉ tạm (trừ dự án Mai Sơn – Diễn Châu) chưa bảo đảm Quy chuẩn về trạm dừng nghỉ và các Quy chuẩn kỹ thuật liên quan, chưa được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt thiết kế, chấp thuận xây dựng; các tuyến đường nhánh ra, vào trạm dừng nghỉ tạm kết nối với đường cao tốc, hệ thống biển báo hiệu cảnh báo, chỉ dẫn hai đầu trạm chưa hoàn chỉnh, tiềm ẩn nguy cơ tai nạn giao thông khi khai thác cao tốc chính thức, do xe tải $\geq 10T$ sẽ được phép lưu thông, lưu lượng xe ra vào các điểm dừng nghỉ tạm sẽ tăng đột biến đặc biệt là các xe đầu kéo, somi romoóc,...

Thực tế hiện nay, các dự án cao tốc từ khi hoàn thành thông xe khai thác tạm đến khi bàn giao chính thức cho cơ quan quản lý, bảo trì, khai thác phải trải qua một giai đoạn chuyển tiếp (có dự án kéo dài hơn 01 năm). Dự án chỉ được tiếp nhận chính thức sau khi đã bàn giao tài sản cho Cục ĐBVN, Khu QLDB quản lý và đã lựa chọn được nhà thầu bảo trì cao tốc. Trong khoảng thời gian chuyển tiếp đó, theo quy định: Ban QLDA, nhà thầu thi công phải thực hiện công tác bảo trì khai thác, nhưng Dự án không có kinh phí để thực hiện.

2.2. Về công tác khắc phục các tồn tại trước khi tiếp nhận

- Khi các dự án cao tốc thông xe khai thác tạm, về cơ bản các hạng mục chính của dự án đã hoàn thành, tuy nhiên vẫn còn một số hạng mục phụ trợ dở dang tiếp tục thi công như lề đường BTXM, trồng cỏ mái taluy, hệ thống ITS, thanh thải, tháo dỡ hệ thống máy móc thiết bị, trạm trộn ... nhưng do hệ thống hộ lan, hàng rào bảo vệ cao tốc đã đóng nên nhà thầu thi công rất khó khăn để tiếp cận công trình, đã xảy ra tình trạng tháo rào bảo vệ, hộ lan, một số loại xe cấm đi vào đường cao tốc vẫn hoạt động. Ngoài ra, việc tuân thủ các biện pháp đảm bảo ATGT khi thi công trên đường đang khai thác của một số nhà thầu thi công chưa thực hiện đúng phương án tổ chức giao thông khai thác tạm đã được cấp thẩm quyền phê duyệt, như không có người trực gác đảm bảo giao thông hai đầu phạm vi thi công, thiếu biển báo, rào chắn, ... tiềm ẩn nguy cơ xảy ra tai nạn giao thông.

- Sau khi dự án được thông xe, khai thác tạm, các đơn vị thi công rút phần lớn máy móc thiết bị nhân lực khỏi dự án, chỉ bố trí một ít nhân sự để hoàn thiện các hạng mục còn dở dang; một số kiến nghị của Cục CSGT, đoàn kiểm tra liên ngành về công tác ATGT chưa được Chủ đầu tư, nhà thầu chủ động xử lý kịp thời, triệt để, nên đến thời điểm tiếp nhận bàn giao tài sản, dự án vẫn còn tồn tại, đến nay vẫn chưa khắc phục xong.

2.3. Về công tác tiếp nhận tài sản, tiếp nhận bàn giao đưa vào khai thác:

- Công tác hoàn thiện các thủ tục pháp lý, bàn giao hồ sơ, kiểm đếm tài sản phục vụ quản lý bảo trì khai thác của các Ban QLDA và nhà thầu thi công thực hiện chậm, có dự án kéo dài hơn 01 năm mới hoàn thành.

- Hồ sơ phục vụ công tác quản lý bảo trì khai thác hiện tại có hai quy định là Thông tư 37/2018/TT-BGTVT và Nghị định 06/2021/NĐ-CP, tuy nhiên danh mục hồ sơ lại khác nhau (Theo Phụ lục IX, NĐ 06 có ít danh mục hơn), nên hồ sơ bàn giao cho Khu QLDB chưa có sự thống nhất giữa các dự án.

- Về công tác bàn giao một số tài sản KCHTGT của cao tốc cho địa phương, cũng chưa có sự đồng nhất giữa các dự án, có dự án thì tài sản bàn giao cho Cục ĐBVN, Khu QLDB sau đó mới bàn giao cho địa phương, có dự án thì Ban QLDA trực tiếp bàn giao cho địa phương.

- Giải pháp thiết kế một số hạng mục của các dự án hoặc của các gói thầu trong cùng 1 dự án khác nhau đặc biệt là hệ thống ATGT như vượt nối giữa hộ lan 2 sóng về hộ lan 1 sóng, vượt nối giữa hộ lan tôn sóng với lan can cầu, rào chắn tại điểm mở giải phân cách khẩn cấp, điện chiếu sáng tại các nút giao, ... gây khó khăn cho công tác kiểm tra, tiếp nhận.

- Cống thoát nước ngang đường có khẩu độ 1.5m đặt sâu, có chiều dài hơn 30m (phụ thuộc vào chiều cao nền đắp) hầu hết bị bồi lấp sau mùa mưa, rất khó khăn cho công tác bảo trì như kiểm tra, nạo vét khơi thông do khẩu độ cống nhỏ, dài, đặt sâu.

- Thực hiện chỉ đạo của Bộ GTVT, Cục ĐBVN về tiếp nhận tài sản, Khu QLDB đã phối hợp với các Ban QLDA thực hiện. Tuy nhiên, một số Ban QLDA, nhà thầu thi công sau khi bàn giao tài sản đã chây ì, chưa phối hợp chặt chẽ trong công tác khắc phục các tồn tại để bàn giao dự án đưa vào khai thác.

3. Đề xuất, kiến nghị:

- Bổ sung kinh phí quản lý bảo trì cao tốc từ khi hoàn thành thông xe khai thác tạm đến khi bàn giao chính thức cho cơ quan quản lý đường bộ trong tổng mức đầu tư của các dự án cao tốc, để các Ban QLDA có kinh phí thuê đơn vị thực hiện bảo trì, chi trả tiền điện chiếu sáng dự án, vận hành khai thác hầm.

- Có sự chỉ đạo thống nhất về hồ sơ phục vụ công tác quản lý bảo trì khai thác, cũng như công tác bàn giao tài sản cho địa phương, theo hướng các Ban QLDA trực tiếp bàn giao tài sản cho địa phương.

- Thống nhất về giải pháp thiết kế một số hạng mục phụ trợ đặc biệt là hệ thống ATGT (như vượt nối giữa hộ lan 2 sóng về hộ lan 1 sóng, vượt nối giữa hộ lan tôn sóng với lan can cầu, rào chắn tại điểm mở giải phân cách khẩn cấp, ...).

- Trong hợp đồng giữa các Ban QLDA với nhà thầu thi công phải quy định rõ trách nhiệm của nhà thầu thi công về thời gian bảo hành công trình (theo khoản 3 Điều 28 Nghị định 06/2021/NĐ-CP), có thể tính từ thời điểm bàn giao dự án cho Cục ĐBVN, Khu QLDB để nhà thầu thi công phải tích cực, chủ động, phối hợp chặt chẽ khắc phục, sửa chữa kịp thời các tồn tại của dự án.

KHU QUẢN LÝ ĐƯỜNG BỘ III

BÁO CÁO THAM LUẬN

CÔNG TÁC QUẢN LÝ HÀNH LANG AN TOÀN ĐƯỜNG BỘ

6 THÁNG ĐẦU NĂM 2024

Trong thời gian qua, thực hiện chức năng của cơ quan quản lý một số tuyến quốc lộ tại khu vực Miền trung - Tây nguyên, Khu Quản lý đường bộ III (Khu QLĐBIII) thường xuyên chỉ đạo các Văn phòng QLĐB trực thuộc vượt qua nhiều khó khăn để thực hiện nhiệm vụ quản lý, bảo vệ hành lang an toàn đường bộ (HLATĐB) và đã đạt được nhiều kết quả tích cực: Duy trì hoạt động kiểm tra, phát hiện và lập hồ sơ chuyên chính quyền địa phương xử lý các vi phạm về quản lý, bảo vệ HLATĐB (gọi tắt là vi phạm); phối hợp với chính quyền địa phương tổ chức các đợt ra quân giải tỏa, ngăn chặn, tháo dỡ các vi phạm trong đất của đường bộ theo kế hoạch của chính quyền địa phương; công tác phối hợp có sự chỉ đạo từ UBND tỉnh và Ban An toàn giao thông các tỉnh trong khu vực đến UBND cấp huyện, xã ở các địa phương, tạo đồng thuận và sức mạnh phối hợp giữa chính quyền địa phương với cơ quan quản lý đường bộ. Đồng thời đã ban hành kế hoạch kiểm tra năm 2024 và tổ chức các đợt kiểm tra về công tác quản lý, bảo vệ HLATĐB trên các tuyến quốc lộ quản lý.

Nội dung báo cáo về công tác quản lý, bảo vệ HLATĐB trên các tuyến quốc lộ quản lý trong 6 tháng đầu năm 2024 như sau:

I. Về triển khai thực hiện.

Triển khai thực hiện các quy định của Pháp luật về quản lý, bảo vệ KCHT GTĐB, chỉ đạo của Cục ĐBVN tại công văn 3224/CĐBVN-QLBTKCHTGT về tăng cường công tác quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, Khu đã có các văn bản số 280/KQLĐBIII-TTAT ngày 01/3/2024 về việc tăng cường công tác quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trên các tuyến quốc lộ quản lý; số 1248/KQLĐBIII-TTAT 23/5/2024 về thực hiện công tác quản lý hành lang đường bộ, đầu nối vào quốc lộ trên các tuyến quốc lộ quản lý để chỉ đạo các Văn phòng Quản lý đường bộ (Văn phòng QLĐB), các đơn vị quản lý bảo dưỡng thường xuyên đường bộ (QL, BDTX) triển khai thực hiện và phối hợp với chính quyền địa phương xử lý các vi phạm. Theo đó tập trung các giải pháp như sau:

- Trên cơ sở đánh giá các ưu điểm, tồn tại về công tác quản lý, bảo vệ HLATĐB trong năm 2023. Các Văn phòng QLĐB và các đơn vị QL, BDTX phát huy các ưu điểm, thành tích đạt được; rút ra các bài học kinh nghiệm để triển khai các giải pháp phù hợp với điều kiện, đặc thù tại địa bàn quản lý, nâng cao hiệu quả quản lý, bảo vệ HLATĐB trên các quốc lộ đơn vị được giao quản lý;

- Nâng cao trách nhiệm của từng cán bộ, công chức, các phòng tham mưu, Văn phòng QLĐB và các đơn vị QL, BDTX để nâng cao hiệu quả công tác quản lý, bảo vệ HLATĐB trên các tuyến quốc lộ. Chấn chỉnh, kiểm điểm, làm rõ trách nhiệm của đơn vị và các cá nhân liên quan khi không phát hiện kịp thời các vi phạm hoặc phát hiện vi phạm nhưng không chủ động kiến nghị ngăn chặn kịp thời; thiếu kiểm

tra, đôn đốc để có nhiều tồn tại về công tác quản lý, bảo vệ HLATĐB trên đoạn tuyến được giao quản lý;

- Tăng cường kiểm tra, giám sát các đơn vị thực hiện nghiêm công tác tuần kiểm, tuần đường theo Thông tư số 04/2019/TT- BGTVT để kịp thời phát hiện các vi phạm, hư hỏng công trình đường bộ. Trừ điểm nghiệm thu các đơn vị QL, BDTX không kịp thời phát hiện các vi phạm và có biện pháp ngăn chặn kịp thời;

- Các Văn phòng QLĐB đã chủ động phối hợp với chính quyền địa phương trong quá trình phát hiện, xử lý, ngăn chặn các vi phạm. Phối hợp lập hồ sơ xác định vi phạm chuyển chính quyền địa phương xử lý; theo dõi, đôn đốc và phối hợp chính quyền địa phương xử lý vi phạm, đề xuất biện pháp ngăn chặn để vi phạm không tiếp tục phát sinh;

- Đối với các trường hợp vi phạm đầu nối trái phép, vi phạm nghiêm trọng trong đất của đường bộ (có nguy cơ hoặc đã gây mất ATGT, gây hư hỏng công trình đường bộ, gây bức xúc cho cử tri tại địa phương ...), Văn phòng QLĐB trực tiếp làm việc với chính quyền địa phương đề nghị tổ chức ngăn chặn; đồng thời cử cán bộ, công thức tham gia và chỉ đạo đơn vị QL, BDTX bố trí nhân sự, vật tư, thiết bị phục vụ công tác ngăn chặn;

- Theo định kỳ hàng quý, các Văn phòng QLĐB tổng hợp báo cáo đề nghị Khu QLĐB III phối hợp chính quyền địa phương chỉ đạo xử lý các trường hợp vi phạm có nguy cơ cao gây mất an toàn giao thông, ảnh hưởng trực tiếp đến kết cấu của công trình đường bộ; vi phạm tồn tại, phát sinh sau khi đã nhiều lần kiến nghị chính quyền địa phương xử lý nhưng vẫn còn tồn tại; vi phạm gây xói lở, ngập úng khi có mưa bão ảnh hưởng đến sinh hoạt của khu dân cư lân cận và kiến nghị chỉ đạo các địa phương chậm xử lý các vi phạm, để tồn tại trong thời gian dài.

II. Về phối hợp với chính quyền địa phương.

- Trên cơ sở quy định trách nhiệm của các cơ quan về công tác quản lý, bảo vệ KCHT GTĐB (Luật Giao thông đường bộ; các Điều 40, 41 và 42 Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ và các văn bản quy phạm pháp luật liên quan; các quyết định của UBND các tỉnh ban hành Quy chế phối hợp trong công tác quản lý, bảo vệ KCHT GTĐB tại các địa phương ...), Khu QLĐB III đã chỉ đạo các Văn phòng QLĐB thường xuyên phối hợp và đề nghị chính quyền địa phương chủ trì, chỉ đạo công tác quản lý, bảo vệ HLATĐB, bao gồm: công tác tuyên truyền, vận động tuân thủ thực hiện các quy định của pháp luật; xử phạt VPHC đối với các hành vi vi phạm và tổ chức các đợt ra quân ngăn chặn, giải tỏa các vi phạm.

- Các Văn phòng QLĐB đã chủ động kiểm tra và đề xuất kế hoạch phối hợp đề chính quyền địa phương chủ trì tổ chức ngăn chặn, giải tỏa các vi phạm về HLATĐB, đầu nối trái phép và các công trình, biển hiệu trong phần đất của đường bộ. Tập trung xử lý các vi phạm ảnh hưởng đến an toàn giao thông, gây hư hỏng công trình đường bộ hoặc gây bức xúc cho cử tri tại địa phương.

- Trong 6 tháng đầu năm 2024, trên cơ sở báo cáo của các Văn phòng QLĐB và kết quả kiểm tra trên các tuyến quản lý, Khu QLĐB III đã có 26 văn bản gửi Ủy ban nhân dân tỉnh, Ban An toàn giao thông 10 tỉnh, thành phố trong Khu vực Miền Trung – Tây Nguyên đề nghị chỉ đạo Ủy ban nhân dân các huyện, các Ban Quản lý

dự án tại các địa phương và các cơ quan liên quan xử lý các vi phạm về HLATĐB, đấu nối trái phép trên các quốc lộ qua địa bàn các tỉnh, thành phố.

- Lãnh đạo Khu QLĐB III đã trực tiếp làm việc với các Ban An toàn giao thông, Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố, đoàn đại biểu quốc hội ở một số địa phương trong địa bàn để phối hợp thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về giao thông đường bộ, quản lý HLATĐB và xử lý các vị trí bất cập gây mất an toàn giao thông theo kiến nghị của Ban An toàn giao thông, Cảnh sát giao thông và kiến nghị của cử tri tại địa phương.

- Trong quá trình thực hiện công tác kiểm tra, phối hợp với chính quyền địa phương ngăn chặn các vi phạm, Khu QLĐB III và các Văn phòng QLĐB đều mời Báo Giao thông, Tạp chí Giao thông, Đài truyền hình địa phương tham gia để đưa tin bài tuyên truyền chủ trương của Chính phủ, của Bộ GTVT về giao thông đường bộ.

III, Kết quả thực hiện

- Trong 6 tháng đầu năm 2024, Văn phòng QLĐB phối hợp với chính quyền địa phương lập kế hoạch và tổ chức các đợt kiểm tra, phát hiện, xử lý các vi phạm về quản lý, bảo vệ KCHT GTĐB trên các tuyến quốc lộ quản lý; đồng thời tham gia ngăn chặn, giải tỏa các vi phạm trong đất của đường bộ gây mất an toàn giao thông, an toàn công trình đường bộ. Cụ thể:

+ Đã kiểm tra, phát hiện và lập hồ sơ chuyển chính quyền địa phương 210 trường hợp vi phạm về quản lý, bảo vệ HLATĐB; chính quyền địa phương đã ban hành quyết định xử phạt VPHC 12 trường hợp/27,5 triệu đồng; tuyên truyền tự khắc phục 02 trường hợp.

+ Đã tổ chức 08 đợt ra quân ngăn chặn vi phạm và giải tỏa thông thoáng lòng, lề đường và các vi phạm HLATĐB. Kết quả: đã tổ chức ngăn chặn 18 vị trí vi phạm; tháo dỡ 365 trường hợp biển hiệu, biển quảng cáo các loại vi phạm; giải tỏa 392 trường hợp ô dù, mái che vi phạm lấn chiếm lòng, lề đường và các các vi phạm khác ảnh hưởng đến an toàn giao thông.

IV. Đánh giá chung, khó khăn, vướng mắc và kiến nghị

1. Đánh giá chung

Trong 6 tháng đầu năm 2024, Khu QLĐB III đã tích cực triển khai các chỉ đạo của Bộ Giao thông vận tải, Cục Đường bộ Việt Nam về công tác quản lý, bảo vệ HLATĐB trên các tuyến quốc lộ quản lý đạt được kết quả.

2. Những khó khăn, vướng mắc

- Hiện nay, tình hình phát triển cơ sở hạ tầng dọc các tuyến quốc lộ đang triển khai để đáp ứng nhu cầu phát triển của các địa phương; các trường hợp cấp đất trong HLATĐB tồn tại trong các năm trước và đền bù giải phóng mặt bằng của các dự án nâng cấp, cải tạo các quốc lộ còn để lại nhiều trường hợp gặp khó khăn khi xử lý; công tác tuyên truyền, vận động thực hiện các quy định về quản lý, bảo vệ HLATĐB chưa thường xuyên, liên tục ... là những thách thức trong công tác quản lý, bảo vệ HLATĐB trên các tuyến quốc lộ quản lý.

- UBND các tỉnh, Ban An toàn giao thông các tỉnh đã có nhiều văn bản chỉ đạo UBND các huyện xử lý các vi phạm về quản lý, bảo vệ HLATĐB theo đề nghị của Khu QLĐB III. Tuy nhiên, còn nhiều vụ vi phạm đã chuyển hồ sơ cho các địa phương chưa được xử lý; hoặc xử lý không kịp thời để vi phạm tiếp tục phát sinh; trong 6 tháng đầu năm 2024 còn 196 vi phạm chưa được xử lý.

- Một số địa phương triển khai dự án trong HLATĐB nhưng làm thủ tục để được cấp phép thi công theo quy định; vi phạm các quy định về quản lý, bảo vệ HLATĐB.

- Một số dự án xây dựng của tổ chức, cá nhân san lấp mặt bằng tại khu vực thượng, hạ lưu các cầu, cống làm hạn chế khả năng thoát nước tại khu vực, gây ngập lụt khi có mưa to làm ảnh hưởng đến khu dân cư.

3. Kiến nghị

- UBND tỉnh, Ban An toàn giao thông các tỉnh, thành phố tăng cường chỉ đạo các lực lượng chức năng của địa phương và chính quyền cơ sở cấp huyện, xã xử lý vi phạm về bảo vệ HLATĐB và trật tự ATGT trên địa bàn quản lý.

- UBND tỉnh chỉ đạo các UBND các cấp, các chủ đầu tư khi triển khai các dự án xây dựng có gây ảnh hưởng đến KCHT GTĐB phải xin cấp phép theo quy định; có đánh giá tác động của dự án đến an toàn công trình đường bộ, an toàn giao thông đường bộ và khả năng thoát nước tại khu vực dân cư.

V. Nhiệm vụ trong 6 tháng cuối năm 2024

- Tiếp tục triển khai, thực hiện công tác kiểm tra việc chấp hành quy định của pháp luật về quản lý, khai thác, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; kiểm tra việc chấp hành các quy định của pháp luật về thi công, bảo trì công trình trên đường bộ đang khai thác trong phạm vi quản lý. Thực hiện nghiêm các quy định về đạo đức công vụ trong quá trình thực thi nhiệm vụ.

- Phối hợp chính quyền địa phương kiểm tra xử lý các vi phạm về bảo vệ KCHT GTĐB theo chỉ đạo của UBND các tỉnh.

- Tổng hợp, đề nghị UBND tỉnh, Ban ATGT các tỉnh tiếp tục chỉ đạo xử lý các vi phạm về quản lý, bảo vệ HLATĐB phát sinh trong 6 tháng đầu năm 2024.

KHU QUẢN LÝ ĐƯỜNG BỘ IV

BÁO CÁO THAM LUẬN CÔNG TÁC QUẢN LÝ, SỬ DỤNG TÀI SẢN CÔNG

I. Cơ sở pháp lý về Quản lý, sử dụng tài sản công.

Hệ thống chính sách, pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công ngày càng được Nhà nước hoàn thiện. Pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công đã xác lập rõ đối tượng được giao quản lý, sử dụng đối với mỗi loại tài sản công gắn với quyền và nghĩa vụ của tập thể và cá nhân, người đứng đầu cơ quan, tổ chức, đơn vị trong quản lý, sử dụng tài sản. Cơ quan quản lý nhà nước đã xây dựng được hệ thống tiêu chuẩn, định mức sử dụng tài sản công đồng bộ gắn với trách nhiệm kiểm tra việc tuân thủ tiêu chuẩn, định mức trong toàn bộ quá trình quản lý, sử dụng tài sản công; đồng thời nâng cao tính công khai trong việc quản lý, sử dụng tài sản công; xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu phần mềm quản lý tài sản công để từng bước nắm chắc, biết rõ hiện trạng và tình hình biến động của tài sản công.

II. Thực trạng công tác quản lý, sử dụng tài sản công tại các cơ quan, đơn vị thuộc Cục ĐBVN trong thời gian qua

1. Ưu điểm

- Việc thực hiện Luật Quản lý, sử dụng tài sản công và các văn bản hướng dẫn Luật; việc phân cấp thẩm quyền quyết định từ việc khâu mua sắm, đến xử lý tài sản (xác lập quyền sở hữu toàn dân, điều chuyển, bán, thanh lý...) đảm bảo tính tập trung, thống nhất; phù hợp với trình độ, năng lực quản lý của các cấp, các ngành. Quyền hạn và trách nhiệm của các cấp, các ngành trong việc mua sắm, xử lý tài sản công, được phân định rõ ràng, dễ áp dụng, góp phần sử dụng tài sản công hiệu quả, trách lãng phí. Các cơ quan, tổ chức, đơn vị đã chấp hành đúng các quy định về tiêu chuẩn định mức, về trình tự, thủ tục mua sắm và xử lý tài sản công. Kinh phí mua sắm tài sản phổ biến tại cơ quan, đơn vị được bố trí trong định mức chi thường xuyên; do đó các cơ quan, đơn vị đã được chủ động trong việc mua sắm. Việc mua sắm tập trung tài sản đã được các cơ quan, đơn vị nghiêm túc thực hiện theo danh mục do Bộ GTVT ban hành. Các cơ quan, đơn vị đã thực hiện ban hành Quy chế quản lý, sử dụng tài sản công; góp phần vào quản lý, sử dụng tài sản chặt chẽ, minh bạch tránh thất thoát.

- Việc triển khai áp dụng công nghệ thông tin vào quản lý tài sản công, từ đó tài sản được theo dõi tập trung, thống nhất; giúp cho công tác quản lý được chặt chẽ, công tác điều hành được sát với nhu cầu thực tế và kịp thời.

2. Hạn chế và tồn tại

2.1. Hạn chế

- Việc thực hiện thủ tục đề nghị cấp giấy chứng nhận quyền sử dụng nhà, đất hoặc chuyển đổi tên chủ sở hữu đứng tên các cơ sở nhà đất là Hạt QLĐB trước đây của Công ty nhà nước quản lý đường bộ sau khi đã chuyển sang Công ty cổ phần hóa chưa được các Khu thực hiện..do không có kinh phí để thực hiện;

- Việc sắp xếp, xem xét điều chuyển các nhà Hạng không có nhu cầu sử dụng về cho địa phương quản lý, sử dụng còn khó khăn, vướng mắc; Cục ĐBVN đã báo cáo Bộ GTVT; do thiếu hồ sơ pháp lý về giao đất của một số cơ sở nhà đất trước đây do Công ty nhà nước đường bộ quản lý không đầy đủ; *tên chủ sở hữu trên giấy chứng nhận QSDĐ do các công ty nhà nước đứng tên chưa được chuyển đổi tên sang các Khu QLDB đứng tên cho đúng quy định*. Chính phủ đã ban hành Nghị định 44/2024/NĐ-CP ngày 24/4/2024 về quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHT GTĐB có hiệu lực từ 10/6/2024 sẽ tháo gỡ bớt khó khăn, vướng mắc... về điều chuyển các nhà Hạng cho địa phương quản lý, sử dụng;

- Ý thức, trách nhiệm của một số cán bộ, công chức được giao nhiệm vụ trong việc quản lý, sử dụng tài sản công, còn chưa cao; chưa nhận thức đầy đủ về tầm quan trọng của việc theo dõi, quản lý tài sản công; dẫn đến việc kê khai biến động về tài sản chưa đầy đủ nội dung, chưa kịp thời sự biến động về tài sản công.

2.2. Tồn tại

- Việc phối hợp bàn giao tài sản công giữa cơ quan được giao là chủ đầu tư và đơn vị sử dụng tài sản chưa thực sự tốt; còn một vài cơ quan, đơn vị đã đưa tài sản vào sử dụng, nhưng chưa được bàn giao về hồ sơ và giá trị để theo dõi trên sổ sách kế toán dẫn đến đơn vị quản lý, sử dụng tài sản phải áp dụng nguyên giá tạm tính để hạch toán ghi sổ nên giá trị tài sản chưa chính xác;

- Việc chuyển đổi tên chủ sở hữu xe ô tô trên giấy đăng ký xe do thay đổi cơ cấu tổ chức qua các thời kỳ (từ Khu QLDB qua Cục QLDB và từ Cục QLDB thành Khu QLDB...) *chưa được các đơn vị quan tâm thực hiện dẫn đến vướng mắc khi thanh lý xe ô tô, đơn vị trúng thầu đấu giá không làm thủ tục sang tên đăng ký xe được...*

II. Một số nhiệm vụ, giải pháp nhằm tăng cường công tác quản lý, sử dụng tài sản công tại các cơ quan, đơn vị thuộc Cục ĐBVN trong thời gian tới

Nhằm tăng cường công tác quản lý, sử dụng tài sản công được chặt chẽ và sử dụng đảm bảo có hiệu quả trong thời gian tới, Khu QLDB IV xin đề xuất một số nhiệm vụ giải pháp về quản lý, sử dụng tài sản công như sau:

1. Tiếp tục đẩy mạnh tuyên truyền, phổ biến Luật Quản lý, sử dụng tài sản công và các văn bản hướng dẫn Luật; nhằm nâng cao nhận thức tới cán bộ, công chức, viên chức và người lao động; triển khai kịp thời các quy định của Trung ương về lĩnh vực quản lý, sử dụng tài sản công. Rà soát các văn bản quy phạm pháp luật do cấp có thẩm quyền ban hành liên quan đến quản lý, sử dụng tài sản công và các quy định về phân cấp quản lý tài sản công tại đơn vị mình về các nội dung: (i) phân cấp quản lý tài sản công thuộc thẩm quyền của Bộ GTVT theo các Nghị định của Chính phủ¹; (ii) phân cấp về thẩm quyền ban hành tiêu chuẩn, định mức sử dụng tài sản công chuyên dùng (diện tích công trình sự nghiệp thuộc cơ sở cơ quan hành chính, đơn vị sự nghiệp công lập, xe ô tô chuyên dùng, máy móc, thiết bị chuyên dùng thuộc phạm vi quản lý) theo quy định²; (iii) phân cấp thẩm quyền quyết định xác lập sở hữu toàn dân về tài sản và phân cấp thẩm quyền phê duyệt phương án xử lý tài sản được xác lập quyền sở hữu toàn dân theo quy định tại Nghị định số 29/2018/NĐ-CP ngày 05/3/2018 của Chính phủ... báo cáo, đề xuất

Bộ theo hướng đảm bảo phù hợp với quy định của pháp luật và tình hình thực tế, tăng cường tính chủ động cho cơ sở, giảm bớt thủ tục hành chính gắn với trách nhiệm tự kiểm tra, kiểm soát đảm bảo thực hiện theo quy định pháp luật.

2. Xây dựng, sửa đổi, bổ sung hoặc ban hành mới Quy chế quản lý, sử dụng tài sản công của đơn vị. Tổ chức quản lý, sử dụng, xử lý tài sản công được giao đúng quy định của pháp luật, công khai, minh bạch. Thực hiện nghiêm túc việc đăng tải thông tin đấu thầu, đấu giá, niêm yết giá khi thực hiện mua sắm, thuê tài sản, sử dụng tài sản công vào mục đích cho thuê, liên doanh, liên kết, bán, chuyển nhượng tài sản công, cho thuê quyền khai thác, chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông theo quy định của pháp luật.

3. Trong xử lý tài sản công, chấp hành nghiêm quy định về việc lựa chọn tổ chức đấu giá tài sản, xác định giá khởi điểm tài sản đấu giá, thực hiện nghiêm túc, đầy đủ quyền và nghĩa vụ của người có tài sản đấu giá theo quy định tại Điều 47 Luật Đấu giá tài sản, đặc biệt là giám sát quá trình tổ chức thực hiện việc đấu giá. Thực hiện thu, nộp tiền bán, chuyển nhượng, thanh lý, cho thuê tài sản đầy đủ, kịp thời, đúng pháp luật. Đối với việc xác định giá trị tài sản thanh lý, trong quá trình thẩm định giá cần so sánh với mức giá của các tài sản tương tự đã được giao dịch trên thị trường.

4. Đối với việc quản lý, xử lý tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ:

- Các tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ được giao phải được bảo trì theo quy định. Việc bảo trì tài sản bảo đảm tuân theo trình tự, quy trình, kế hoạch và tiêu chuẩn, định mức nhằm duy trì tình trạng kỹ thuật của tài sản, bảo đảm hoạt động bình thường và an toàn khi sử dụng, khai thác tài sản.

- Các đơn vị được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ phải kiểm tra rà soát, phân loại, xác định giá trị tài sản hiện có để hoàn thành dứt điểm việc giao, quản lý, sử dụng và khai thác tài sản, tổ chức hạch toán kế toán tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo quy định.

- Các Khu QLDB có trách nhiệm tổ chức hạch toán tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ủy quyền cho các Sở GTVT quản lý trên địa bàn. Phối hợp với các Sở GTVT, các Nhà đầu tư, Doanh nghiệp dự án BOT trong công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông trên tuyến đường do Sở GTVT, Nhà đầu tư, Doanh nghiệp dự án BOT quản lý, bảo trì.

5. Đối với việc sắp xếp lại, xử lý tài sản nhà, đất, xe ô tô:

- Triển khai thực hiện nghiêm túc, có kết quả các quy định về sắp xếp lại, xử lý tài sản công (nhà, đất, xe ô tô...) để bố trí sử dụng, xử lý tài sản dư thừa theo đúng tiêu chuẩn, định mức và quy định của pháp luật. Người đứng đầu cơ quan, đơn vị chịu hoàn toàn trách nhiệm trước pháp luật trong việc quản lý, sử dụng tài sản công theo đúng tiêu chuẩn, định mức, đặc biệt là nhà đất, ô tô và các máy móc, thiết bị, tránh hư hỏng, thất thoát, lãng phí, đảm bảo tiết kiệm và hiệu quả.

- Rà soát lại và đẩy nhanh việc kê khai, lập phương án xử lý đối với nhà, đất phải sắp xếp lại mà chưa thực hiện của các đơn vị (Nghị định số 167/2017/NĐ-CP, Nghị định số 67/2021/NĐ-CP) để trình cấp có thẩm quyền phê duyệt theo quy định.

- Tổ chức thực hiện xử lý theo đúng phương án được cấp có thẩm quyền phê duyệt và quy định của pháp luật, trong đó lưu ý một số nội dung: Xử lý dứt điểm tình trạng sử dụng chưa đúng quy định (cho thuê, cho mượn, bố trí nhà ở, đất ở, sử dụng sai mục đích...);

- Rà soát việc thực hiện phương án sắp xếp lại, xử lý nhà, đất thuộc phạm vi quản lý đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt theo chức năng đại diện chủ sở hữu tài sản công và chức năng quản lý nhà nước theo lĩnh vực, địa bàn, đặc biệt là việc tuân thủ quy định của các pháp luật về đầu tư, đất đai, doanh nghiệp, quản lý, sử dụng vốn nhà nước đầu tư vào sản xuất, kinh doanh tại doanh nghiệp, xây dựng, nhà ở,... sau khi phương án chuyển mục đích sử dụng đất, bán, chuyển nhượng, thu hồi nhà, đất, chuyển giao nhà, đất về địa phương quản lý, xử lý được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

6. Triển khai thực hiện nghiêm túc, có kết quả các quy định về quản lý, sử dụng tài sản của các dự án sử dụng vốn nhà nước, tài sản được hình thành thông qua việc triển khai thực hiện nhiệm vụ khoa học và công nghệ sử dụng vốn nhà nước, tài sản được xác lập quyền sở hữu toàn dân... theo quy định tại các Nghị định số 29/2018/NĐ-CP, Nghị định số 70/2018/NĐ-CP.

7. Thực hiện nghiêm quy định về đấu thầu khi tổ chức mua sắm tài sản. Thực hiện rà soát danh mục mua sắm tập trung của Bộ GTVT để đề xuất ban hành mới, sửa đổi, bổ sung, bảo đảm căn cứ pháp lý theo quy định của Luật Đấu thầu, Nghị định số 63/2014/NĐ-CP ngày 26/6/2014, Nghị định số 151/2017/NĐ-CP ngày 26/12/2017 của Chính phủ, tránh việc ban hành danh mục mua sắm tập trung nhưng không thực hiện mua sắm tập trung làm ảnh hưởng tới việc trang bị tài sản của các cơ quan, tổ chức, đơn vị và vi phạm quy định về mua sắm tài sản công.

8. Thực hiện nghiêm quy định về cập nhật, chỉnh lý thông tin trong Cơ sở dữ liệu quốc gia về tài sản công (tài sản nhà nước và tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ) theo đúng nội dung và thời hạn theo quy định của pháp luật. Tổng hợp gửi Cục ĐBVN để báo cáo Bộ GTVT kịp thời các khó khăn vướng mắc, đề xuất sửa đổi trong quá trình khai thác Cơ sở dữ liệu quốc gia về tài sản công để việc sử dụng được hiệu quả.

9. Tăng cường công tác kiểm tra, thanh tra, giám sát việc sắp xếp lại, xử lý tài sản công, việc tuân thủ quy định của pháp luật trong việc mua sắm tập trung. Ngăn chặn kịp thời, xử lý nghiêm theo quy định của pháp luật liên quan đối với các tổ chức, cá nhân thuộc thẩm quyền quản lý có hành vi vi phạm trong quản lý, sử dụng tài sản công./.
