

Số: 8671/BGTVT-KCHT

Hà Nội, ngày 22 tháng 8 năm 2013

V/v: Triển khai thực hiện Quy chế phối hợp đảm bảo trật tự ATGT tại các điểm giao cắt giữa đường bộ và đường sắt.

Kính gửi:

- UBND các tỉnh, thành phố: Lào Cai, Yên Bái, Phú Thọ, Vĩnh Phúc, Bắc Giang, Thái Nguyên, Lạng Sơn, Quảng Ninh, Hưng Yên, Hải Dương, Hải Phòng, Hà Nội, Hà Nam, Nam Định, Ninh Bình, Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận, Bình Thuận, Bình Dương, TP. Hồ Chí Minh, Lâm Đồng;
- Tổng cục Đường bộ Việt Nam;
- Cục Đường sắt Việt Nam;
- Cục Cảnh sát giao thông đường bộ, đường sắt (C67);
- Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.

Nhằm tăng cường các giải pháp trọng tâm đảm bảo trật tự an toàn giao thông theo Nghị quyết số 88/2011/NQ-CP ngày 24/8/2011 của Chính phủ, Bộ GTVT và UBND các tỉnh, thành phố có đường sắt đi qua đã ký kết Quy chế phối hợp đảm bảo trật tự an toàn giao thông tại các điểm giao cắt giữa đường bộ và đường sắt.

Bộ GTVT gửi kèm theo công văn này bản Quy chế phối hợp đề UBND các tỉnh, thành phố, Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Cục Đường sắt Việt Nam và Tổng công ty Đường sắt Việt Nam chỉ đạo các cơ quan, đơn vị liên quan phối hợp triển khai thực hiện nhằm đảm bảo an toàn giao thông tại các điểm giao cắt giữa đường bộ và đường sắt./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Các Thứ trưởng;
- Vụ ATGT;
- Lưu VT, KCHT (5).

KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG



Nguyễn Hồng Trường

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH BÌNH ĐỊNH**

SAO Y BẢN CHÍNH

Số: 1376/ SY-UBND

Bình Định, ngày 05 tháng 9 năm 2013

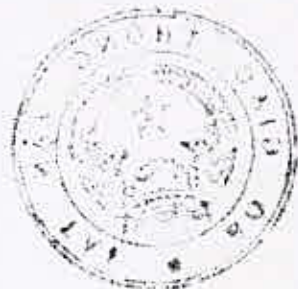
Nơi nhận:

- CT, các PCT UBND tỉnh;
- Sở Giao thông vận tải;
- Công an tỉnh;
- UBND các huyện: HN, PM, PC, VC, TP, TX An Nhơn và TP.Quy Nhơn;
- CVP, PVPCN, K19;
- Lưu: VT (16b)

**TL. CHỦ TỊCH
KT. CHÁNH VĂN PHÒNG
PHÓ VĂN PHÒNG**



Nguyễn Thái Bình



QUY CHẾ PHỐI HỢP

Giữa Bộ Giao thông vận tải với UBND tỉnh Bình Định trong việc đảm bảo trật tự an toàn giao thông tại các điểm giao cắt giữa đường bộ và đường sắt.

Căn cứ Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12 ngày 13 tháng 11 năm 2008 và các văn bản hướng dẫn thực hiện;

Căn cứ Luật Đường sắt số 35/2005/QH11 ngày 14 tháng 6 năm 2005 và các văn bản hướng dẫn thực hiện;

Căn cứ Nghị quyết số 88/NQ-CP ngày 24 tháng 8 năm 2011 của Chính phủ về tăng cường các giải pháp trọng tâm đảm bảo trật tự an toàn giao thông;

Bộ Giao thông vận tải và UBND tỉnh Bình Định thống nhất ban hành Quy chế phối hợp trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông tại các điểm giao cắt cùng mức giữa đường bộ và đường sắt như sau:

CHƯƠNG I

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Mục đích phối hợp

1. Tăng cường mối quan hệ, phát huy thế mạnh và khai thác tốt tiềm năng của mỗi bên, hỗ trợ lẫn nhau, tránh chồng chéo trong việc đảm bảo an toàn giao thông tại các điểm giao cắt giữa đường bộ và đường sắt.

2. Xác định rõ trách nhiệm của mỗi bên nhằm đảm bảo giao thông được thông suốt, thuận lợi và an toàn tại các điểm giao cắt giữa đường bộ và đường sắt.

3. Xây dựng kế hoạch và lộ trình để xóa bỏ các điểm giao cắt cùng mức theo phân cấp quản lý.

Điều 2. Phạm vi phối hợp

Bộ Giao thông vận tải và UBND tỉnh Bình Định phối hợp chỉ đạo, hướng dẫn thực hiện công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông tại các điểm giao cắt giữa đường bộ và đường sắt, cụ thể như sau:

1. Bảo đảm trật tự an toàn giao thông tại các điểm giao cắt cùng mức giữa đường bộ và đường sắt, bao gồm: các đường ngang có người gác, đường ngang

không có người gác (phòng vệ bằng biển báo, cảnh báo tự động) và các lối đi dân sinh hiện có.

2. Bảo vệ công trình đường sắt và đất trong phạm vi hành lang an toàn đường sắt.

3. Phối hợp rà soát, điều chỉnh quy hoạch các điểm giao cắt giữa đường bộ và đường sắt; xây dựng đường gom, hàng rào cách ly giữa đường sắt và đường bộ nhằm bảo đảm trật tự an toàn giao thông.

Điều 3. Giải thích từ ngữ:

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

1. Đường ngang không có phép (hay còn gọi là lối đi dân sinh) là điểm giao cắt cùng mức giữa đường bộ và đường sắt được hình thành do người dân tự mở nhưng không được cơ quan có thẩm quyền chấp nhận sự tồn tại.

2. Cảnh giới đường ngang là hoạt động tạo ra tín hiệu, thông báo cho người tham gia giao thông nhận biết tàu hoả sắp qua đường ngang hoặc lối đi dân sinh để người tham gia giao thông xử lý kịp thời nhằm đảm bảo an toàn giao thông.

3. Chốt gác là nơi tạo ra tín hiệu vừa mang tính hỗ trợ, vừa mang tính cưỡng chế với hình thức lập chắn tạm giúp người tham gia giao thông nhận biết tàu hoả sắp qua đường ngang hoặc lối đi dân sinh để có biện pháp xử lý kịp thời nhằm đảm bảo an toàn giao thông.

CHƯƠNG II

NỘI DUNG PHỐI HỢP

Điều 4. Nguyên tắc chung

Đường bộ giao cắt cùng mức với đường sắt là nguyên nhân chủ yếu dẫn đến các vụ tai nạn giao thông đường sắt hiện nay. Do đó, Bộ GTVT và UBND tỉnh Bình Định thống nhất ưu tiên mọi nguồn lực để giảm dần số điểm giao cắt cùng mức và hạn chế tối đa việc mở lối đi mới cắt qua đường sắt. Trong thời gian chờ xoá bỏ các điểm giao cắt cùng mức tạm thời giải quyết như sau:

1. Phối hợp rà soát, thống kê các đường ngang, lối đi dân sinh hiện có để cùng thống nhất biện pháp quản lý, vừa đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân, vừa đảm bảo được giao thông thông suốt, thuận lợi, an toàn.

2. Thực hiện đồng bộ các giải pháp để nâng cao chất lượng và mức độ an toàn tại các đường ngang, lối đi dân sinh như: nâng cấp, cải tạo các đường ngang, cử người chốt gác hoặc cảnh giới, cải tạo tầm nhìn, cắm đầy đủ biển báo hiệu, làm gờ giảm tốc, tạo bề mặt lối đi bằng phẳng, êm thuận.

Điều 5. Đảm bảo an toàn tại các đường ngang có người gác

1. Chịu trách nhiệm chính là Tổng công ty Đường sắt Việt Nam (trực tiếp là Công ty quản lý đường sắt và Công ty thông tin tín hiệu đường sắt sở tại):

- Thực hiện theo quy định tại Thông tư số 33/2012/TT-BGTVT ngày 15/8/2012 của Bộ Giao thông vận tải quy định về đường ngang;

- Chủ trì trong công tác kiểm tra, lập kế hoạch và thực hiện quản lý, bảo trì, sửa chữa đường ngang;

- Đối với các đường ngang trong đô thị: Chủ trì xây dựng và thực hiện phương án kết nối hai hệ thống tín hiệu đường sắt và đường bộ; nghiên cứu phương án vận tải hàng hóa (nhận, trả hàng hóa tại các ga ở khu vực ngoại thành) nhằm hạn chế tàu hàng vào các ga khu vực nội thành, giảm thiểu thời gian đóng gác chắn, góp phần giảm ùn tắc giao thông trong khu vực nội thành.

- Chủ động phối hợp với địa phương trong việc giải tỏa tầm nhìn cho cả hai phía đường bộ và đường sắt.

2. Trách nhiệm của chính quyền địa phương (trực tiếp là Sở GTVT, UBND các quận/huyện):

- Cắm đầy đủ biển báo hiệu đường bộ, xây dựng gờ giảm tốc trên phần đường bộ do địa phương quản lý;

- Cử các lực lượng chức năng tham gia hỗ trợ đề điều tiết và hướng dẫn giao thông khi cần thiết;

- Chủ trì trong việc giải tỏa tầm nhìn cho cả hai phía đường bộ và đường sắt;

- Đối với các đường ngang trong đô thị: Phối hợp với Công ty thông tin tín hiệu đường sắt sở tại xây dựng và thực hiện phương án kết nối hai hệ thống tín hiệu đường sắt và đường bộ;

3. Trách nhiệm của Tổng cục đường bộ Việt Nam (trực tiếp là các Khu quản lý đường bộ):

- Cử các lực lượng chức năng tham gia hỗ trợ đề điều tiết và hướng dẫn giao thông khi cần thiết;

- Cắm đầy đủ biển báo hiệu đường bộ, xây dựng gờ giảm tốc trên phần đường bộ do cơ quan quản lý đường bộ quản lý;

- Phối hợp trong việc giải tỏa tầm nhìn cho cả hai phía đường bộ và đường sắt;

Điều 6. Đảm bảo an toàn tại các đường ngang không có người gác

1. Trách nhiệm của Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam (trực tiếp là Công ty quản lý đường sắt và Công ty thông tin tín hiệu đường sắt sở tại):

- Thực hiện theo quy định tại Thông tư số 33/2012/TT-BGTVT ngày 15/8/2012 của Bộ Giao thông vận tải quy định về đường ngang;

- Đối với những đường ngang có tình hình trật tự an toàn giao thông diễn biến phức tạp: chủ động hoặc trên cơ sở đề nghị của địa phương tổ chức cảnh giới hoặc chốt gác đảm bảo trật tự an toàn giao thông;

- Phối hợp với địa phương trong việc giải toả đảm bảo tầm nhìn cho cả hai phía đường sắt và đường bộ;

- Phối hợp với địa phương và cơ quan quản lý đường bộ trong việc cấm đầy đủ biển báo hiệu theo đúng tiêu kỹ thuật đường ngang cho phép;

- Đối với các đường ngang trong đô thị: Chủ trì xây dựng và thực hiện phương án kết nối hai hệ thống tín hiệu đường sắt và đường bộ; nghiên cứu phương án vận tải hàng hóa (nhận, trả hàng hóa tại các ga ở khu vực ngoại thành) nhằm hạn chế tàu hàng vào các ga khu vực nội thành góp phần giảm ùn tắc giao thông trong khu vực nội thành.

- Chủ trì trong công tác kiểm tra, lập kế hoạch và thực hiện quản lý bảo trì, sửa chữa đường ngang.

2. Trách nhiệm của chính quyền địa phương (trực tiếp là Sở GTVT, UBND các quận/huyện):

- Chủ trì trong việc cấm đầy đủ biển báo hiệu đường bộ và xây dựng gờ giảm tốc trên phần đường bộ do địa phương quản lý;

- Chủ trì trong việc tổ chức giải toả tầm nhìn cho cả hai phía đường bộ, đường sắt;

- Đối với các đường ngang trong đô thị: chủ động phối hợp với Công ty thông tin tín hiệu đường sắt sở tại xây dựng và thực hiện phương án kết nối hai hệ thống tín hiệu đường sắt và đường bộ;

- Phối hợp với Tổng công ty Đường sắt Việt Nam tại các đường ngang mà tình hình trật tự an toàn giao thông diễn biến phức tạp;

3. Trách nhiệm của Tổng cục Đường bộ Việt Nam (trực tiếp là các Khu quản lý đường bộ):

- Chủ trì trong việc cấm đầy đủ biển báo hiệu đường bộ và xây dựng gờ giảm tốc trên phần đường bộ do cơ quan quản lý đường bộ quản lý;

- Phối hợp trong việc tổ chức giải toả tầm nhìn cho cả hai phía đường bộ, đường sắt;

Điều 7. Đảm bảo an toàn tại các lối đi dân sinh:

1. Đối với lối đi dân sinh của một hộ dân:

a) Hạn chế giao thông: Chỉ cho phép người, xe đạp, xe máy qua lại.

b) Trách nhiệm của chủ hộ:

- Có trách nhiệm đảm bảo an toàn giao thông đường bộ, đường sắt;

- Chấp hành sự sắp xếp lối đi mới khi cơ quan có thẩm quyền tổ chức lại giao thông qua đường sắt; không được đền bù, hỗ trợ khi phải giải toả lối đi.

c) Trách nhiệm của chính quyền địa phương (trực tiếp là UBND cấp xã/phường):

- Chủ trì, phối hợp với Công ty Quản lý đường sắt yêu cầu Chủ hộ thực hiện các nội dung đã nêu tại điểm b, khoản 1 Điều này;

- Chủ trì, phối hợp với Công ty Quản lý đường sắt sở tại và cơ quan quản lý đường bộ để thực hiện các biện pháp cưỡng chế cấm xe ô tô và phương tiện cơ giới qua lại (cắm cọc tiêu, chôn cọc ray, xây hàng rào...).

d) Trách nhiệm của Công ty Quản lý đường sắt sở tại:

- Cắm biển báo hiệu "Chú ý tàu hoả";

- Phối hợp với địa phương và cơ quan quản lý đường bộ để thực hiện các biện pháp cưỡng chế cấm xe ô tô và phương tiện cơ giới qua lại.

2. Đối với lối đi dân sinh là lối đi công cộng:

2.1. Nếu lối đi có bề rộng nhỏ hơn 3 mét:

a) Hạn chế giao thông: Cấm các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ qua lại, trừ xe máy.

b) Trách nhiệm của địa phương (trực tiếp là UBND cấp xã/phường):

- Có trách nhiệm đảm bảo an toàn giao thông đường bộ, đường sắt;

- Tổ chức cảnh giới hoặc chốt gác khi có nguy cơ mất an toàn giao thông;

- Chịu trách nhiệm đầu tư kinh phí để cải tạo, duy tu, bảo dưỡng lối đi tạm thời qua đường sắt;

- Chấp hành sự sắp xếp lối đi mới khi cơ quan có thẩm quyền tổ chức lại giao thông qua đường sắt. Không được đền bù, hỗ trợ khi phải giải toả lối đi.

c) Trách nhiệm của Công ty quản lý đường sắt sở tại:

- Cắm biển báo hiệu "Chú ý tàu hoả";

- Dùng biện pháp thu hẹp lối đi để cấm các loại phương tiện giao thông cơ giới đường bộ (trừ xe máy) qua lại: cắm cọc tiêu, chôn cọc ray, xây hàng rào...;

- Hướng dẫn kỹ thuật cho địa phương về xây dựng, cải tạo, duy tu, bảo dưỡng và tổ chức giao thông qua lối đi;

- Hướng dẫn nghiệp vụ về an toàn giao thông đường sắt cho người được địa phương cử ra làm nhiệm vụ cảnh giới hoặc chốt gác, lắp đặt điện thoại đường sắt, cung cấp giờ tàu, cờ, đèn tín hiệu.

2.2. Lối đi có bề rộng lớn hơn hoặc bằng 3 mét:

a) Hạn chế giao thông: chỉ cho phép xe ô tô dưới 9 chỗ ngồi, xe tải có trọng tải dưới 2,5 tấn qua lại.

b) Trách nhiệm của địa phương (trực tiếp là UBND cấp quận/huyện):

- Có trách nhiệm đảm bảo an toàn giao thông đường bộ, đường sắt;

- Tổ chức cảnh giới hoặc chốt gác khi có nguy cơ mất an toàn giao thông;

- Chịu trách nhiệm đầu tư kinh phí để cải tạo, duy tu, bảo dưỡng lối đi tạm thời qua đường sắt;

- Chấp hành sự sắp xếp lối đi mới khi cơ quan có thẩm quyền tổ chức lại giao thông qua đường sắt. Không được đền bù, hỗ trợ khi phải giải toả lối đi.

c) Trách nhiệm của Công ty Quản lý đường sắt sở tại:

- Cấm biển báo hiệu "Chú ý tàu hoả" và biển cấm đối với các loại phương tiện cơ giới không được phép qua lại;

- Dùng biện pháp thu hẹp lối đi để hạn chế phương tiện qua lại (cắm cọc tiêu, chôn cọc ray, xây hàng rào...);

- Hướng dẫn kỹ thuật cho địa phương về xây dựng, cải tạo, duy tu, bảo dưỡng và tổ chức giao thông qua lối đi;

- Hướng dẫn nghiệp vụ về an toàn giao thông đường sắt cho người được địa phương cử ra làm nhiệm vụ cảnh giới hoặc chốt gác, lắp đặt điện thoại đường sắt, cung cấp giờ tàu, còi, đèn tín hiệu.

Điều 8. Biện pháp giảm dần các lối đi dân sinh bằng giải pháp xây dựng đường gom và hàng rào bảo vệ:

1. Điều kiện xây dựng:

- Nơi có nhiều lối đi dân sinh cần phải được xoá bỏ;

- Nơi có nhiều đường ngang cần phải làm đường gom để tổ chức lại giao thông qua đường sắt;

- Nơi không đủ điều kiện thành lập đường ngang, phải làm đường gom để nối vào đường ngang hợp pháp.

2. Đối với các đường gom và hàng rào bảo vệ do Tổng công ty ĐSVN đầu tư xây dựng, chính quyền địa phương có trách nhiệm:

- Phối hợp triển khai dự án;

- Chủ trì thực hiện công tác giải phóng mặt bằng;

- Phối hợp với Tổng công ty Đường sắt trong quá trình thi công;

- Thực hiện công tác quản lý, bảo trì và bảo vệ công trình sau khi được bàn giao đưa vào sử dụng để đảm bảo an toàn giao thông đường bộ, đường sắt.

3. Đối với các đường gom và hàng rào bảo vệ do địa phương đầu tư xây dựng:

a) Trách nhiệm của chính quyền địa phương:

- Chủ trì, phối hợp với Tổng công ty Đường sắt Việt Nam lập dự án và triển khai thực hiện dự án;

- Tổ chức quản lý, bảo trì và bảo vệ công trình để đảm bảo an toàn giao thông đường bộ, đường sắt.

b) Trách nhiệm của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam:

- Phối hợp, hướng dẫn, tạo điều kiện cấp phép để triển khai thực hiện dự án;
- Phối hợp trong quá trình quản lý, khai thác để đảm bảo an toàn giao thông đường bộ, đường sắt.

4. Trách nhiệm của Tổng cục Đường bộ Việt Nam:

- Tạo điều kiện đầu nối đường gom vào đường bộ, đảm bảo giao thông thuận tiện, an toàn.

CHƯƠNG III TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Bộ Giao thông vận tải và UBND tỉnh Bình Định chỉ đạo các cơ quan chức năng thực hiện Quy chế.

2. Các cơ quan đơn vị theo chức năng, nhiệm vụ được giao tổ chức thực hiện các nội dung đã nêu trong bản Quy chế phối hợp này.

3. Giao Tổng công ty Đường sắt Việt Nam là cơ quan đầu mối theo dõi tình hình thực hiện, định kỳ báo cáo Bộ GTVT và UBND tỉnh Bình Định để phối hợp chỉ đạo.

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG



Trương Tấn Viên

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH
CHỦ TỊCH



Lê Hữu Lộc