

**ỦY BAN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH**

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

Số: 1653 /UBND-ĐTMT

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày 16 tháng 4 năm 2012

Về gửi báo cáo về thực trạng vi phạm hành chính và các giải pháp khắc phục trong lĩnh vực giao thông vận tải đường bộ trên địa bàn thành phố

Kính gửi: Ủy ban Pháp luật Quốc hội khóa XIII
số 37 đường Hùng Vương, Ba Đình, Hà Nội

Thực hiện yêu cầu của Ủy ban Pháp luật Quốc hội khóa XIII tại Công văn số 609/UBPL13 ngày 16 tháng 02 năm 2012, Ủy ban nhân dân thành phố đã có Báo cáo về thực trạng vi phạm hành chính và các giải pháp khắc phục trong lĩnh vực giao thông vận tải trên địa bàn thành phố cho Ủy ban Pháp luật Quốc hội khóa XIII tại phiên họp giải trình ngày 22 tháng 3 năm 2012.

Theo ý kiến của Ủy ban Pháp luật Quốc hội khóa XIII tại Công văn số 778/UBPL13 ngày 09 tháng 4 năm 2012 về đơn đốc thực hiện chương trình giám sát của Ủy ban Pháp luật năm 2012, Ủy ban nhân dân thành phố kính gửi Báo cáo về thực trạng vi phạm hành chính và các giải pháp khắc phục trong lĩnh vực giao thông vận tải trên địa bàn thành phố.

Trân trọng./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ;
- Thường trực HĐND.TP;
- TTUB: CT, các PCT;
- Sở Giao thông vận tải;
- Ban An toàn giao thông TP;
- Công an thành phố;
- VPUB: CPVP;
- Phòng THKH, ĐTMT;
- Lưu:VT, (ĐTMT-Th) H. 27

**KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Nguyễn Hữu Tín



**ỦY BAN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH**

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

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày 21 tháng 3 năm 2012

BÁO CÁO

**Thực trạng vi phạm hành chính và các giải pháp
khắc phục trong lĩnh vực giao thông vận tải đường bộ
trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh**

*(Tại phiên họp giải trình với Ủy ban Pháp luật Quốc hội
khóa 13 ngày 22 tháng 3 năm 2012)*

Thực hiện yêu cầu của Ủy ban Pháp luật Quốc hội khóa XIII tại Công văn số 609/UBPL13 ngày 16 tháng 02 năm 2012 kèm theo Kế hoạch số 608/KH-UBPL13 ngày 16 tháng 02 năm 2012 về tổ chức phiên giải trình thực trạng vi phạm hành chính và các giải pháp khắc phục trong lĩnh vực giao thông vận tải đường bộ; Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh kính báo cáo như sau:

I. TÌNH HÌNH CHUNG

Thành phố Hồ Chí Minh là một đô thị lớn, với dân số gần 7,4 triệu người (chưa tính khoảng 30% khách vắng lai, du lịch). Trong những năm qua tốc độ đô thị hóa tăng nhanh. Bên cạnh những thành tựu về tăng trưởng kinh tế, đời sống nhân dân được nâng lên, cũng đã phát sinh thêm nhiều nhân tố tác động trực tiếp đến đời sống xã hội, nhất là vấn đề trật tự đô thị, an toàn giao thông.

Trong năm 2011, số phương tiện giao thông cá nhân vẫn tiếp tục tăng mạnh (tính đến ngày 28 tháng 02 năm 2012, trên địa bàn thành phố 5.599.098 phương tiện giao thông, tăng 13% so với năm 2010, trong đó có 498.926 xe ô tô và 5.100.172 xe mô tô). Hiện nay, mật độ phương tiện lưu thông trên đường trung bình trên 05 triệu phương tiện mỗi ngày, chưa kể hàng ngày có trên 01 triệu xe mô tô, xe gắn máy 02 bánh và hàng chục ngàn xe ô tô của các tỉnh, thành khác lưu thông trên địa bàn thành phố, gây quá tải cho hệ thống hạ tầng giao thông. Tốc độ đăng ký mới phương tiện tại thành phố vẫn ở mức cao, trung bình mỗi ngày có khoảng 1.000 xe mô tô, gắn máy và 100 xe ô tô được đăng ký mới.

Về đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông, mặc dù đã cố gắng tập trung nhưng trong năm 2011 cũng chỉ đầu tư và cải tạo được 1,34 triệu m² đường (tăng thêm được 56 km); xây dựng được 10 cây cầu mới; nâng tỷ lệ mật độ đường giao thông lên 1,8 km/km², tỷ lệ đất giao thông đạt 6,1% so với đất đô thị, tăng 0,3% so với năm 2010. Do vậy không thể đáp ứng được yêu cầu phát triển kinh tế và sự gia tăng về dân số cũng như phương tiện cá nhân.

Tai nạn giao thông đường bộ trên địa bàn thành phố được kéo giảm nhiều năm liền (2008-2011), nhưng số vụ tai nạn giao thông và thiệt hại vẫn còn ở mức cao. Có nhiều nguyên nhân, nhưng tỷ lệ vi phạm chủ yếu xuất phát từ ý thức tự giác chấp hành pháp luật giao thông còn kém.

Trong năm 2011, trên địa bàn thành phố đã xảy ra 971 vụ tai nạn giao thông đường bộ, làm chết 831 người và bị thương 459 người. So với năm 2010, giảm 100 vụ (-9,34%), giảm 54 người chết (-6,10%) và giảm 10 người bị thương do tai nạn giao thông đường bộ (-2,13%).

Trong 02 tháng đầu năm 2012, trên địa bàn thành phố đã xảy ra 88 vụ tai nạn giao thông đường bộ, làm chết 78 người và bị thương 44 người. So với cùng kỳ năm 2011, giảm 81 vụ (-47,93%); giảm 69 người chết (-46,94%); và giảm 49 người bị thương do tai nạn giao thông (-52,69%).

II. THỰC TRẠNG VI PHẠM HÀNH CHÍNH TRONG LĨNH VỰC GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ

1. Hành vi vi phạm:

1.1. Hành vi vi phạm phổ biến của người tham gia giao thông đường bộ: tránh, vượt không đúng quy định (chiếm khoảng 35% tổng số vi phạm); lưu thông không đúng phần đường (chiếm khoảng 16,6% tổng số vi phạm); đậu, dừng không đúng quy định (chiếm khoảng 8,4% tổng số vi phạm); đổi hướng sai quy định (chiếm khoảng 6,3% tổng số vi phạm); lưu thông ngược chiều, vượt đèn đỏ (chiếm khoảng 1,8% tổng số vi phạm)... Hầu hết các vi phạm này đều là lỗi chủ quan từ ý thức của người tham gia giao thông.

1.2. Trong năm 2011, số vụ vi phạm về kết cấu hạ tầng giao thông vận tải (lưu thông quá tải cầu, đường bộ) chiếm tỷ lệ 7,76% so với tổng số vụ vi phạm giao thông được xử lý; vi phạm dừng, đỗ phương tiện không đúng quy định; lưu thông vào đường cấm, khu vực cấm; chờ hàng hóa vượt quá thiết kế xe chiếm tỷ lệ 70,38% ; vi phạm về hoạt động vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải (bến “cóc”, xe “dù”) chiếm tỷ lệ 6,41%; vi phạm về lĩnh vực thi công công trình chiếm tỷ lệ 5,36% , v.v...

2. Kết quả xử lý vi phạm từ ngày 01 tháng 01 năm 2011 đến ngày 29 tháng 02 năm 2012:

2.1. Công an thành phố:

- Đã kiểm tra, xử phạt trên **1,9 triệu trường hợp (269 tỷ đồng)**, so với cùng kỳ tăng **23.000 trường hợp**. Tạm giữ **79.000 phương tiện**, tước giấy phép lái xe trên **53.000 trường hợp**.

- Đã thực hiện phạt **62.620 vụ** qua hình ảnh (phạt nóng: **46.903 trường hợp**, phạt nguội: **15.717 trường hợp**), trong đó đã có **50.249 trường hợp** đến nộp phạt. Đã gửi **83.112 thông báo vi phạm** về nơi cư trú, học tập của người vi phạm để phối hợp kiểm điểm, nhắc nhở.

- Đã xác định **55 tuyến đường** thường xuyên xảy ra tình trạng tụ tập, chạy xe gây rối trật tự công cộng. Công an thành phố phát hiện, giải tán **78 tốp tụ tập**, chạy xe gây mất trật tự trên đường, tạm giữ **700 xe mô tô** của các đối tượng có liên quan; kiểm tra hành chính về đêm, lập biên bản **15.078 trường hợp** vi phạm về trật tự an toàn giao thông, tạm giữ **5.676 xe mô tô**; so với cùng kỳ trước đó giảm **214 tốp**, các lỗi vi phạm như lạng lách đánh võng, dàn hàng ngang, lưu thông thành đoàn đã kéo giảm so với trước (**44 vụ lạng lách**, **65 vụ tụ tập**, **448 vụ lưu thông thành đoàn**, **65 vụ dàn hàng ngang**, **133 vụ pô nổ to**).

2.2. Thanh tra giao thông vận tải:

Đã phát hiện xử lý 33.611 trường hợp vi phạm hành chính về giao thông đường bộ, với tổng số tiền đã xử phạt là hơn 62,5 tỷ đồng; đồng thời xử phạt bổ sung tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe có thời hạn 16.641 trường hợp vi phạm (tức 30 ngày: 14.229 trường hợp; tức 60 ngày: 2.508 trường hợp); đình chỉ thi công cho đến khi khắc phục xong hậu quả vi phạm đối với 02 trường hợp do quá trình thi công công trình trên đường bộ không bảo đảm các quy định về an toàn giao thông, vệ sinh môi trường và mỹ quan đô thị.

3. Kết quả xử lý vi phạm trật tự lòng đường, vỉa hè:

- Thanh tra Sở Giao thông vận tải đã phối hợp với các cơ quan chức năng và địa phương tiến hành kiểm tra, xử lý tổng cộng 9.518 trường hợp vi phạm hành chính về lòng lề đường, vỉa hè, tổng số tiền xử phạt là hơn 8,5 tỷ đồng.

- Thanh tra xây dựng các quận, huyện cũng đã phối hợp thực hiện kiểm tra xử lý vi phạm trật tự lòng đường, vỉa hè với tổng số tiền xử phạt các trường hợp vi phạm hơn 947,7 triệu đồng.

III. NHẬN XÉT, ĐÁNH GIÁ

1. Mặt làm được

- Công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự an toàn giao thông được các sở - ngành, đoàn thể các cấp, các địa phương, các cơ quan thông tin đại chúng của thành phố và của Trung ương đóng trên địa bàn thành phố đẩy mạnh bằng nhiều hình thức, với nhiều nội dung thiết thực và đã có sự chuyển biến tích cực; cuộc vận động xây dựng “Văn hóa giao thông” bước đầu đã được quần chúng nhân dân quan tâm, đồng thuận; trật tự giao thông được gìn giữ khá tốt, nhất là trên các đường phố khu vực trung tâm thành phố;

- Mặc dù trên thực tế vẫn còn không ít người tham gia giao thông vi phạm quy tắc giao thông đường bộ, nhưng nhờ vào sự phối hợp của các lực lượng chức năng thực hiện kế hoạch tuần tra, kiểm soát và xử lý nghiêm các hành vi vi phạm giao thông nên trong thời gian gần đây tình hình trật tự an toàn giao thông có tín hiệu khởi sắc hơn, trong đó có cả hình thức xử lý kết hợp tuyên truyền, giáo dục; tại các giao lộ, người tham gia giao thông chấp hành tín đèn giao thông tốt hơn trước, hầu hết đã tự giác dừng đúng vạch sơn quy định; tình trạng lưu thông lấn tuyến, lưu thông không đúng phần đường, chạy xe 02 bánh trên vỉa hè đã giảm...

- Công tác rà soát, bổ sung, điều chỉnh các phương án phân luồng, tổ chức giao thông được thực hiện khoa học hơn, hiệu quả hơn; việc lắp đặt bổ sung, nâng cấp hệ thống biển báo giao thông, hệ thống đèn tín hiệu giao thông... giúp cải thiện tình hình ùn tắc giao thông và hạn chế hành vi vi phạm khách quan của người tham gia giao thông; việc lắp đặt dải phân cách tách dòng xe ô tô và xe 2 bánh tại một số tuyến đường có lưu lượng giao thông cao đã phát huy được hiệu quả: tránh việc phương tiện đi không đúng phần đường, làn đường và giảm tai nạn giao thông đáng kể.

2. Mặt chưa làm được:

- Trật tự đô thị có chuyển biến nhưng việc duy trì kết quả đạt được sau đó còn nhiều hạn chế, việc tái diễn trở lại khá phổ biến ở nhiều địa phương; tình trạng lấn chiếm lòng đường, vỉa hè để đậu xe, buôn bán kinh doanh không đúng quy định vẫn còn diễn ra ở nhiều nơi, trên nhiều tuyến đường... kết quả giải quyết chưa đạt được như mong muốn;

- Công tác tuyên truyền về trật tự an toàn giao thông nhìn chung còn mang tính hình thức, phong trào, chưa được thực hiện thường xuyên và có chất lượng; chưa có nhiều phương thức tuyên truyền trực quan sinh động gây ấn tượng mạnh để qua đó nâng cao nhận thức và ý thức tự giác chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông;

- Mặc dù công tác kiểm tra, xử phạt vi phạm pháp luật về trật tự giao thông đã được chú trọng tăng cường, nhưng nhiều nơi, nhiều lúc thực hiện còn chưa nghiêm; tình trạng thanh thiếu niên điều khiển xe mô tô, xe gắn máy gây mất trật tự trên đường vẫn còn xảy ra (năm 2011 còn xảy ra 77 vụ), các quy định pháp luật chế tài còn thiếu sức răn đe;

- Kinh phí phục vụ công tác phát triển và duy tu kết cấu hạ tầng giao thông của thành phố hàng năm còn hạn chế; diện tích tăng thêm của hệ thống hạ tầng giao thông còn quá thấp so với yêu cầu; công tác quản lý và khai thác hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông vẫn còn một số bất cập.

3. Khó khăn và nguyên nhân tồn tại

- Lực lượng chức năng kiểm tra, xử phạt tình trạng lấn chiếm lòng đường, vỉa hè còn thiếu kiên quyết và hiệu quả chưa cao. Trong đó có nhiều khó khăn khác nhau, nhưng nguyên nhân chủ yếu như: (1) Vỉa hè bị chiếm dụng làm nơi để xe của khách mua hàng do tập quán kinh doanh buôn bán của người dân đô thị ở nước ta gắn liền với văn hóa kinh doanh mặt tiền đường, trong khi thành phố chưa bố trí được khu vực đậu xe gắn máy cho người dân; (2) Vỉa hè bị lấn chiếm do các căn nhà mặt tiền đường kinh doanh hàng hóa bày bán từ trong nhà tràn ra vỉa hè; (3) Vỉa hè bị chiếm dụng do những người dân nghèo buôn bán hàng rong. Trong đó, có một số người dân nghèo từ trong các hẻm khu vực xung quanh ra chiếm dụng để buôn bán, số còn lại là người dân ở các nơi khác đến chiếm dụng buôn bán nhỏ - chủ yếu là bán thức ăn, uống; (4) Lòng đường bị chiếm dụng phổ biến là do những người lao động nghèo ở địa phương và phần lớn là người dân nhập cư nghèo không có việc làm ổn định ở các tỉnh khác đến kiếm sống ở thành phố, phương tiện sử dụng chủ yếu là xe đẩy tay, xe đạp, xe gắn máy để buôn bán hàng rong trên vỉa hè và dưới lòng đường. Trong khi đó, hệ thống bãi đậu xe phát triển không kịp để đáp ứng nhu cầu đậu xe. Diện tích đường tăng thêm năm 2011 chỉ khoảng 0,3% trong khi số phương tiện giao thông cá nhân tăng 13% (636.419 xe) so với năm 2010.

- Tình trạng thanh thiếu niên điều khiển xe mô tô, gắn máy lạng lách, đánh võng... gây mất trật tự công cộng về đêm vẫn còn phức tạp. Việc phối hợp thực hiện các giải pháp về phòng chống đua xe trái phép giữa các đơn vị chức năng

chưa phát huy được hiệu quả như mong muốn; các quy định chế tài hiện hành đối với các hành vi này chưa tạo được sự răn đe nghiêm khắc nhằm giáo dục đối với các trường hợp vi phạm này nên đến nay tình trạng trên vẫn chưa được triệt phá hoàn toàn;

- Ý thức tự giác chấp hành pháp luật của một bộ phận không nhỏ người khi tham gia giao thông chưa cao, nhất là những nơi không có mặt của lực lượng chức năng, là nguyên nhân dẫn đến vi phạm hành chính về trật tự an toàn giao thông, cũng từ đó nhiều trường hợp đã dẫn đến tai nạn giao thông hoặc ùn tắc giao thông. Trong đó, vẫn còn một bộ phận nhỏ những người khi gặp sự cố đã có những hành xử chưa được văn minh nơi công cộng, chưa phù hợp với nếp sống văn hóa giao thông và văn minh đô thị.

- Công tác tuyên truyền nhìn chung vẫn chưa phát huy hết hiệu quả như mong muốn; nội dung tuyên truyền chưa đến được từng người dân, nhất là đối với các đối tượng thanh niên khu vực địa bàn dân cư thường xuyên tham gia giao thông và là đối tượng của độ tuổi có tỉ lệ gây ra tai nạn giao thông cao hơn so với các độ tuổi khác. Mặt khác, một bộ phận không nhỏ người dân còn chưa quan tâm, chú ý tìm hiểu các quy định của pháp luật về trật tự an toàn giao thông, số lượng người dân được trực tiếp tuyên truyền vẫn còn quá ít so với dân số của thành phố Hồ Chí Minh, thường tập trung vào số cán bộ, công chức, viên chức nhà nước và các đoàn viên, hội viên của các tổ chức chính trị - xã hội... Thêm vào đó là việc mỗi ngày có hàng triệu người từ các tỉnh, thành khác tham gia giao thông trên địa bàn thành phố cũng cần phải được tuyên truyền, nhất là hình thức tuyên truyền, cảnh báo trực quan; các hình thức để chuyển tải nội dung tuyên truyền còn theo lối mòn, chưa được đầu tư đúng mức nên hiệu quả chưa cao; chưa tập trung được đối tượng nhất thiết phải được tuyên truyền (thanh niên địa bàn dân cư và các đối tượng thường vi phạm Luật giao thông đường bộ);

- Công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm trật tự an toàn giao thông chưa được thường xuyên do địa bàn quá rộng trong khi lực lượng chức năng còn khá mỏng nên có lúc, có nơi để trống địa bàn, chỉ tập trung tại một số tuyến trọng điểm, giao thông chính;

- Hiện nay thành phố có 3.897 con đường với tổng chiều dài 3.767km, có hơn 1.600 giao lộ, nhưng chỉ gần 600 giao lộ có hệ thống đèn tín hiệu giao thông; số lượng camera quan sát giao thông trên địa bàn thành phố quá ít; đối với một số tuyến đường có phân 2 hoặc 3 làn xe, do lượng xe 2 bánh quá đông và do một phần lòng đường thường bị chiếm dụng để đậu xe trái phép hoặc buôn bán hàng rong nên hầu như xe gắn máy luôn phải đi trên cả làn xe dành cho ô tô... đó là những hạn chế của cơ sở hạ tầng manh mún lịch sử và cũng là lý do khách quan góp phần vào làm cho người tham gia giao thông vi phạm quy định quy định.

- Thành phố Hồ Chí Minh là nơi quy tụ rất nhiều lao động thuộc nhiều tầng lớp khác nhau: công nhân, lao động tự do - nhập cư, trí thức, học sinh, sinh viên. Nhìn chung, trình độ dân trí ở thành phố Hồ Chí Minh là tương đối cao so với nhiều địa phương trong cả nước, nhưng xét ở từng tầng lớp thì trình độ dân trí cũng có những chênh lệch nhất định. Chính vì thế, khi sống và làm việc cũng như khi tham gia giao thông đã xảy ra nhiều tồn tại như: buôn bán hàng rong, kinh

doanh, đậu xe, lấn chiếm lòng lề đường, không đội mũ bảo hiểm khi tham gia giao thông, chạy xe ngược chiều, vượt đèn đỏ, bộ hành qua đường không đúng quy định, đặc biệt là tình trạng sử dụng rượu bia trước khi lái xe ... Những điều này đã làm cho tình hình trật tự an toàn giao thông thành phố thêm phức tạp.

- Tình trạng sản xuất, kinh doanh, mua bán mũ bảo hiểm không đảm bảo chất lượng tràn lan khắp mọi nơi trên địa bàn thành phố nhưng công tác quản lý, xử lý còn chưa hiệu quả.

- Công tác kiểm tra, xử lý, xử phạt vi phạm chưa thật sự kiên quyết và chưa đảm bảo tính răn đe thường xuyên, liên tục. Do địa bàn thành phố Hồ Chí Minh khá rộng, trong khi biên chế của lực lượng cảnh sát giao thông đường bộ còn thiếu nhiều nên công tác trực chốt, tuần tra, điều hòa hướng dẫn giao thông ở các giao lộ và xử lý các vi phạm về trật tự an toàn giao thông không thể thực hiện liên tục trên diện rộng, nhất là vào các giờ cao điểm và vào thời gian thường xuyên xảy ra nhiều tai nạn giao thông trong ngày (từ 19 giờ 00 đến đến 01 giờ 00 sáng hôm sau - thời gian xảy ra tai nạn giao thông cao nhất trong ngày).

- Các trang thiết bị, công cụ hỗ trợ chưa được trang bị kịp thời, đầy đủ, đồng bộ, hiện đại để đáp ứng được yêu cầu công tác trong từng thời điểm nhất định do quy trình, thủ tục còn nhiều bất cập. Vì thực tế việc phát huy hiệu quả của các thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ rất có tác dụng trong việc tăng năng lực cưỡng chế xử phạt của lực lượng chức năng và nâng ý thức tự giác chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông.

IV. CÁC GIẢI PHÁP KHẮC PHỤC

1. Hoàn thiện hệ thống văn bản về trật tự an toàn giao thông:

- Triển khai Kế hoạch thực hiện Quyết định số 25/2011/QĐ-UBND ngày 14 tháng 5 năm 2011 của Ủy ban nhân dân thành phố về Chương trình giảm ùn tắc giao thông giai đoạn 2011-2015 (thực hiện Chương trình hành động số 12-CTrHĐ/TU ngày 16 tháng 03 năm 2011 của Thành ủy thành phố Hồ Chí Minh và Nghị quyết Đại hội Đảng bộ thành phố lần thứ IX về Chương trình giảm ùn tắc giao thông giai đoạn 2011 - 2015, tầm nhìn đến năm 2020);

- Tổng kết, đánh giá và điều chỉnh nội dung Quyết định số 74/2008/QĐ-UBND ngày 23 tháng 10 năm 2008 của Ủy ban nhân dân thành phố về ban hành quy định về quản lý và sử dụng lòng đường, vỉa hè trên địa bàn thành phố;

- Nghiên cứu, đề xuất Chính phủ sửa đổi bổ sung Nghị định số 34/2010/NĐ-CP ngày 02 tháng 4 năm 2010 của Chính phủ về Quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ;

- Quy hoạch các khu đô thị phải bảo đảm quỹ đất dành cho giao thông theo Luật giao thông đường bộ; Xây dựng các khu chung cư cao tầng, cao ốc văn phòng, các cơ sở dịch vụ phải bảo đảm diện tích bãi đậu xe tương thích. Tiếp tục thực hiện kế hoạch di dời các cảng biển, trường đại học, cao đẳng, dạy nghề ra khỏi khu vực trung tâm thành phố.

- Về tổ chức quản lý, sử dụng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ. Theo phân cấp quản lý của thành phố hiện nay, Sở Giao thông vận tải quản lý hệ thống cầu đường, chiếu sáng, cây xanh, cấp thoát nước theo phân cấp. Ủy ban nhân dân các quận - huyện được phân cấp quản lý toàn bộ phần vỉa hè, lề đường trên địa bàn thành phố và một số tuyến đường nội quận.

Tuy nhiên, theo Nghị định số 13/2008/NĐ-CP ngày 04 tháng 02 năm 2008 của Chính Phủ quy định tổ chức các cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương thì Sở Xây dựng được giao là cơ quan tham mưu thực hiện chức năng quản lý nhà nước về kết cấu hạ tầng đô thị; cấp nước, thoát nước, chiếu sáng, công viên cây xanh...

Nhằm đảm bảo phù hợp với nhiệm vụ quản lý, phù hợp với điều kiện đặc thù của thành phố Hồ Chí Minh, tạo điều kiện cho thành phố hoàn thành nhiệm vụ chính trị và kinh tế - xã hội được giao, Thành phố đã kiến nghị và đã được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận tiếp tục giao "Sở Giao thông Công chính là cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân thành phố, có chức năng tham mưu, giúp Ủy ban nhân dân thành phố thực hiện chức năng quản lý nhà nước về các lĩnh vực: giao thông (cầu, đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt đô thị); vận tải; kết cấu hạ tầng khác có liên quan đến giao thông vận tải (cấp thoát nước, công viên cây xanh, chiếu sáng công cộng và bãi đỗ xe đô thị, kè bảo vệ bờ trên các tuyến đường thủy nội địa, tuyến hàng hải); an toàn giao thông trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh và thực hiện một số nhiệm vụ, quyền hạn khác theo sự ủy quyền của Ủy ban nhân dân thành phố và theo quy định của pháp luật" (hiện Bộ Nội vụ đang phối hợp với các bộ ngành để điều chỉnh lại Nghị định này).

2. Công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật về giao thông đường bộ

- Ủy ban Mặt trận Tổ quốc Việt Nam thành phố và các tổ chức đoàn thể thành viên cùng các sở - ngành, quận - huyện thường xuyên tăng cường công tác tuyên truyền về trật tự an toàn giao thông hơn nữa; Ban Tuyên giáo Thành ủy là đơn vị chủ trì định hướng, hỗ trợ cho các đơn vị liên quan phối hợp chặt chẽ với các cơ quan báo chí thành phố và Trung ương đóng trên địa bàn thành phố tiếp tục duy trì, tăng số lượng chuyên trang, chuyên mục về trật tự an toàn giao thông trên tất cả các loại hình báo chí; đa dạng hóa hình thức tuyên truyền để nâng cao ý thức chấp hành pháp luật giao thông, văn hóa giao thông. Khen thưởng kịp thời các đơn vị làm tốt và phê bình kịp thời đối với những đơn vị làm chưa tốt.

- Các đơn vị chức năng có kế hoạch tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự an toàn giao thông đến từng công chức, viên chức, công nhân, nhân dân lao động, sinh viên, học sinh; đi sâu vào từng khu dân cư, hộ gia đình. Đa dạng hóa các hình thức tuyên truyền, nghiên cứu sử dụng thí điểm các hình thức tuyên truyền mới, ứng dụng khoa học kỹ thuật tiên tiến và công nghệ thông tin để tạo sự hấp dẫn thu hút sự tập trung chú ý của các đối tượng được tuyên truyền. Nội dung tuyên truyền cần ngắn gọn, thiết thực, dễ hiểu, dễ nhớ để mang lại hiệu quả cao để góp phần nâng cao nhận thức và ý thức tự giác làm thay đổi hành vi của người tham gia giao thông.

3. Tăng cường công tác thực thi nhiệm vụ tuần tra, kiểm tra, thanh tra và xử lý các hành vi vi hành chính về giao thông đường bộ:

- Lực lượng Cảnh sát giao thông đường bộ thành phố tiếp tục triển khai các kế hoạch cao điểm, kế hoạch xử lý theo chuyên đề có trọng tâm, trọng điểm với việc tập trung xử lý các lỗi vi phạm thường là nguyên nhân dẫn đến tai nạn giao thông được xác định như: lưu thông không đúng phân đường; chạy quá tốc độ quy định; lưu thông đường cấm, giờ cấm; tránh vượt sai quy định; không nhường quyền ưu tiên; đổi hướng sai quy định; bộ hành qua đường không đúng nơi quy định và các vi phạm thường gây ra tai nạn và gây nhiều dư luận trong xã hội của các đối tượng như xe tải ben, container, xe buýt, taxi, xe thô sơ 3-4 bánh...

- Thường xuyên được điều chỉnh và bố trí các phương án tập trung đấu tranh ngăn ngừa vi phạm dẫn tai nạn giao thông tại các điểm đen về tai nạn giao thông đã xác định; bố trí tăng cường lực lượng tuần tra, kiểm soát trên các tuyến đường trọng điểm và tập trung vào các giờ tai nạn giao thông thường xảy ra (từ 19 giờ đến 01 giờ sáng).

- Từng bước trang bị đầy đủ các phương tiện hỗ trợ lực lượng chức năng thực hiện công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông cụ thể như: máy đo tốc độ, cân tải trọng di động, máy đo nồng độ cồn...

4. Tổ chức lực lượng chức năng; phân định thẩm quyền xử phạt của các lực lượng thanh tra, kiểm tra xử phạt vi phạm.

Về kiểm tra, xử phạt trong lĩnh vực giao thông đường bộ. Ngoài lực lượng Cảnh sát Giao thông và Thanh tra giao thông vận tải, còn có lực lượng Thanh tra Xây dựng theo Nghị định số 23/2009/NĐ-CP ngày 27 tháng 02 năm 2009 của Chính phủ về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hoạt động xây dựng chuyên ngành và phạm vi quản lý nhà nước tương ứng.

Theo quy định hiện hành, Thanh tra Giao thông vận tải không có thẩm quyền xử phạt các vi phạm hành chính trong lĩnh vực hoạt động xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đô thị. Do đó, thành phố phải thành lập Tổ kiểm tra liên ngành giữa Thanh tra Xây dựng và Thanh tra giao thông vận tải (Quyết định số 5912/QĐ-UBND ngày 28 tháng 12 năm 2010) để giải quyết bất cập này.

Thành phố cũng đã có kiến nghị Chính phủ sửa đổi lại Nghị định số 23/2009/NĐ-CP và cũng đã được Thủ tướng Chính phủ đồng ý và giao Bộ Xây dựng điều chỉnh lại cho phù hợp.

V. KẾT QUẢ ÁP DỤNG THÍ ĐIỂM THEO MỤC 7, CHƯƠNG III, NGHỊ ĐỊNH 34/2010/NĐ-CP NGÀY 02 THÁNG 4 NĂM 2010 CỦA CHÍNH PHỦ TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

1. Về nâng cao ý thức chấp hành Luật Giao thông đường bộ của người tham gia giao thông

Kể từ khi Nghị định số 34/2010/NĐ-CP của Chính phủ có hiệu lực thi hành (20 tháng 5 năm 2010), qua thời gian thực hiện áp dụng thí điểm trên địa bàn, thành phố Hồ Chí Minh nhận thấy ý thức của người tham gia giao thông

trong việc chấp hành Luật Giao thông đường bộ có dấu hiệu chuyển biến tích cực trong hành vi, nhận thức như: người điều khiển phương tiện thận trọng hơn; trật tự hơn, nhất là trong khu vực nội thành, cụ thể như sau:

- Chạy xe trên vỉa hè giảm đáng kể;
- Xe taxi dừng, đỗ đón, trả khách trật tự hơn;
- Hầu hết các loại xe đi đúng phần đường, làn đường, nhất là đối với xe ô tô, xe tải chạy trong nội thành;
- Hầu hết người điều khiển các loại phương tiện có tập trung hơn, tích cực chấp hành tín hiệu đèn giao thông, nhất là dừng xe tại các giao lộ có đèn tín hiệu giao thông. Cụ thể trên tuyến Xa lộ Hà Nội (đoạn từ cầu vượt Suối Tiên đến ngã tư RMK), tuyến Quốc lộ 1A tình hình chấp hành luật giao thông đã nghiêm túc hơn, các trường hợp tránh vượt sai quy định, lưu thông không đúng phần đường (lấn tuyến) đã giảm nhiều so với trước.

Đạt được kết quả nêu trên là do công tác tuyên truyền được các cơ quan chức năng thực hiện tương đối khá hiệu quả; thông tin tuyên truyền trên phương tiện thông tin đại chúng được tập trung hơn và do các lực lượng chức năng tăng cường ra quân tuần tra, kiểm soát trên diện rộng và tại nhiều tuyến, nhiều chốt.

Mặc dù bước đầu đã đạt được kết quả như trên nhưng thực tế vẫn chưa như mong muốn, vẫn còn một bộ phận không nhỏ người dân có ý thức chấp hành pháp luật về giao thông chưa cao nên công tác tuyên truyền và tăng cường tuần tra, kiểm soát, xử lý nghiêm cần phải được tiếp tục duy trì thường xuyên và hiệu quả hơn.

2. Về trật tự an toàn giao thông

- Công tác kiểm tra, tuần tra, kiểm soát về đảm bảo trật tự an toàn giao thông được duy trì thường xuyên và kịp thời khắc phục những bất cập về hạ tầng giao thông nhằm hạn chế đến mức thấp nhất xảy ra tai nạn giao thông cho người tham gia giao thông.

- Mặc dù trên thực tế vẫn còn không ít người tham gia giao thông vi phạm quy tắc giao thông đường bộ, nhưng nhờ vào sự phối hợp của các lực lượng chức năng thực hiện kế hoạch tuần tra, kiểm soát và xử lý nghiêm nên trong thời gian gần đây tình hình trật tự an toàn giao thông có tín hiệu khởi sắc hơn; tại các giao lộ, người tham gia giao thông chấp hành tín hiệu đèn giao thông tốt hơn trước đây, đã tự giác dừng đúng vạch; tình trạng lưu thông lấn tuyến, lưu thông không đúng phần đường, chạy xe gán máy trên vỉa hè đã giảm.

- Nhìn chung, trong thời gian triển khai thực hiện Nghị định số 34/2010/NĐ-CP của Chính phủ, các lực lượng chức năng đã nêu cao tinh thần trách nhiệm trong công tác, xử lý nghiêm minh, triệt để, không bỏ qua lỗi vi phạm, chấp hành nghiêm quy trình công tác.

4. Những khó khăn vướng mắc trong quá trình thực hiện:

- Đối với hành vi “*chiếm dụng đường phố để kinh doanh dịch vụ ăn uống; bày bán hàng hóa; kinh doanh buôn bán vật liệu xây dựng; sản xuất gia công hàng hóa; làm nơi trông giữ xe...*” (được quy định tại Điều 15, khoản 5, điểm a

Nghị định 34/2010/NĐ-CP) thì mức phạt từ 20.000.000 đồng đến 30.000.000 đồng. Mức phạt này cao hơn nhiều lần (gấp 30 lần) so với trước đây (Nghị định 146/2007/NĐ-CP) trong khi biện pháp chế tài để buộc chấp hành quyết định xử phạt thì chỉ có thể tạm giữ được Giấy phép Đăng ký kinh doanh hoặc Chứng minh nhân dân của đối tượng vi phạm để buộc thi hành quyết định xử phạt; do vậy đối tượng vi phạm khó có thể chấp hành việc xử lý. Mặt khác, việc bày bán hàng hóa, kinh doanh dịch vụ ăn uống... với đối tượng buôn gánh bán bưng, tạm bợ, không đăng ký kinh doanh thì rất khó khăn trong việc xử phạt theo quy định.

- Đối với các hành vi vi phạm về dừng xe, đỗ xe ô tô... khu vực nội thành (quy định tại Điều 8 Nghị định 34/2010/NĐ-CP) lái xe thường tìm cách lẩn trốn khi bị kiểm tra nên lực lượng chức năng rất khó khăn trong việc xử lý (do lái xe lo sợ vì bị xử phạt bổ sung tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe có thời hạn).

- Tại Điều 12, quy định xử phạt người đi bộ vi phạm quy tắc giao thông đường bộ, và lực lượng Cảnh sát giao thông đã thực hiện nghiêm túc quy định này, tuy nhiên trong quá trình xử lý gặp rất nhiều khó khăn, như: phần lớn khách bộ hành không mang theo CMND hoặc giấy tờ tùy thân khác; không có tiền đóng phạt; người vi phạm không hợp tác (bỏ đi, chạy)...

Các khó khăn vướng mắc nêu trên đã được Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh tổng hợp, đề xuất nội dung sửa đổi ý chuyển Bộ Giao thông Vận tải tổng hợp để trình Chính phủ điều chỉnh, bổ sung.

VI. KIẾN NGHỊ

Nhằm nâng cao năng lực quản lý và hiệu quả khai thác hệ thống hạ tầng giao thông vận tải hiện hữu, góp phần kéo giảm ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông trên địa bàn, Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh kiến nghị Quốc hội và Chính phủ xem xét chấp thuận một số nội dung sau:

1. Xem xét sửa đổi, bổ sung các quy định pháp luật về trật tự an toàn giao thông nhằm kiên quyết ngăn chặn, xử lý nghiêm minh các hành vi vi phạm như cho phép tịch thu tất cả các phương tiện tham gia đua xe trái phép, chạy xe gây rối trật tự công cộng (bất kể chủ sở hữu).

2. Cho phép thành phố triển khai phương án thu phí đối với các loại phương tiện giao thông cá nhân để hạn chế tốc độ phát triển quá nhanh.

3. Kiến nghị Chính phủ sớm xem xét sửa đổi Nghị định số 13/2008/NĐ-CP ngày 04 tháng 02 năm 2008 của Chính phủ quy định tổ chức các cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương; Nghị định số 23/2009/NĐ-CP ngày 27 tháng 02 năm 2009 của Chính phủ về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hoạt động xây dựng chuyên ngành và phạm vi quản lý nhà nước tương ứng; Nghị định số 34/2010/NĐ-CP ngày 02 tháng 4 năm 2010 về Quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

4. Tiếp tục ưu tiên, tập trung tối đa các nguồn vốn đặc biệt là nguồn vốn ODA để xây dựng hệ thống đường sắt đô thị của thành phố, các tuyến đường cao tốc và hoàn chỉnh hệ thống đường vành đai trên địa bàn thành phố.

5. Tiếp tục chỉ đạo đẩy mạnh thực hiện các chính sách hỗ trợ đào tạo nghề và tạo công ăn việc làm ổn định, lâu dài cho người nghèo một cách căn cơ, từng bước xóa dần tình trạng kiếm sống dựa vào buôn bán lấn chiếm lòng lề đường. Đối với bộ phận dân nhập cư nghèo buôn bán hàng rong từ các địa phương khác tới, kiến nghị có chính sách quản lý hiệu quả, kết hợp tuyên truyền vận động đưa người dân trở về địa phương sinh sống.

6. Cho phép thành phố Hồ Chí Minh thành lập thí điểm lực lượng “cảnh sát đô thị” để chuyên quản lý và xử lý các vấn đề trong không gian công cộng của đô thị./.

ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ