

Số: 26/2012/TT-BGTVT

Hà Nội, ngày 20 tháng 7 năm 2012

THÔNG TƯ

Quy định về việc xác định và xử lý vị trí nguy hiểm trên đường bộ đang khai thác

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

Căn cứ Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;

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

Xét đề nghị của Tổng Cục trưởng Tổng cục Đường bộ Việt Nam và Vụ trưởng Vụ An toàn giao thông,

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư quy định về việc xác định và xử lý vị trí nguy hiểm trên đường bộ đang khai thác.

Chương I

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Thông tư này quy định về việc xác định và xử lý vị trí nguy hiểm trên đường bộ đang khai thác.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Thông tư này áp dụng đối với cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan đến việc xác định và xử lý vị trí nguy hiểm trên đường bộ đang khai thác.

Điều 3. Giải thích từ ngữ

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

1. Vị trí nguy hiểm là vị trí điểm đen tai nạn giao thông đường bộ hoặc điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông.

2. Điểm đen tai nạn giao thông đường bộ (sau đây gọi tắt là "điểm đen") là nơi mà tại đó thường xảy ra tai nạn giao thông.

3. Điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đường bộ là nơi mà tại đó có thể xảy ra tai nạn giao thông.

4. Từ "điểm" ở khoản 1, khoản 2 Điều này được hiểu là một vị trí, một đoạn đường hoặc trong khu vực nút giao.

5. Cơ quan trực tiếp quản lý đường bộ là Khu Quản lý đường bộ, Sở Giao thông vận tải.

6. Tổ chức quản lý đường bộ là Công ty, đoạn quản lý đường bộ, doanh nghiệp dự án thực hiện nhiệm vụ quản lý bảo trì đường bộ.

Chương II

TIÊU CHÍ VÀ HỒ SƠ XÁC ĐỊNH ĐIỂM ĐEN, ĐIỂM TIỀM ẨN TAI NẠN GIAO THÔNG

Điều 4. Tiêu chí xác định điểm đen

Tiêu chí xác định điểm đen là tình hình tai nạn giao thông xảy ra trong một năm (12 tháng), thuộc một trong các trường hợp sau:

1. 02 vụ tai nạn giao thông có người chết;
2. 03 vụ tai nạn trở lên, trong đó có 01 vụ có người chết.
3. 04 vụ tai nạn trở lên, nhưng chỉ có người bị thương.

Điều 5. Tiêu chí xác định điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông

Tiêu chí xác định điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông là hiện trạng công trình đường bộ, hiện trạng khu vực và tình hình tai nạn giao thông xảy ra trong một năm (12 tháng), thuộc một trong các trường hợp sau:

1. Hiện trạng công trình đường bộ, hiện trạng tổ chức giao thông và xung quanh vị trí có yếu tố gây mất an toàn giao thông;

2. Xảy ra 05 vụ va chạm trở lên hoặc có ít nhất 01 vụ tai nạn nhưng chỉ có người bị thương.

Điều 6. Hồ sơ điểm đen

Hồ sơ điểm đen bao gồm:

1. Hồ sơ các vụ tai nạn giao thông được lưu giữ tại đơn vị quản lý đường bộ hoặc hồ sơ các vụ tai nạn giao thông do cơ quan công an cung cấp;

2. Bảng thống kê tai nạn có ghi lý trình, số vụ tai nạn, thiệt hại, đánh giá nguyên nhân kèm kiến nghị sơ bộ giải pháp khắc phục;

3. Bản vẽ sơ đồ khu vực điểm đen, ảnh chụp khu vực điểm đen và các tài liệu liên quan.

Điều 7. Hồ sơ điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông

Hồ sơ điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông gồm:

1. Hồ sơ các vụ va chạm giao thông được lưu giữ tại tổ chức quản lý đường bộ hoặc do cơ quan công an cung cấp.

2. Bảng thống kê va chạm, tai nạn giao thông có ghi lý trình, số vụ va chạm, tai nạn, thiệt hại; đánh giá nguyên nhân kèm kiến nghị sơ bộ giải pháp khắc phục.

3. Sơ đồ hiện trạng công trình đường bộ, tổ chức giao thông, ảnh chụp khu vực và các tài liệu liên quan.

Chương III

XỬ LÝ ĐIỂM ĐEN, ĐIỂM TIỀM ẨN TAI NẠN GIAO THÔNG

Điều 8. Trình tự xử lý

1. Trình tự xử lý điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông gồm 08 bước sau:

a) Bước 1: Xác định và sơ bộ xếp hạng ưu tiên xử lý;

b) Bước 2: Thị sát hiện trường lần đầu;

c) Bước 3: Phân tích và sơ bộ xác định nguyên nhân;

d) Bước 4: Nghiên cứu hiện trường lần hai để xác định nguyên nhân;

đ) Bước 5: Lựa chọn biện pháp khắc phục;

e) Bước 6: Xác định cơ quan chịu trách nhiệm xử lý;

g) Bước 7: Thực hiện xử lý điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông;

h) Bước 8: Theo dõi và đánh giá kết quả.

2. Nội dung các bước trong trình tự xử lý điểm đen và điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông được quy định tại các điều từ Điều 9 đến Điều 16 của Thông tư này.

Điều 9. Xác định và sơ bộ xếp hạng ưu tiên xử lý

1. Tổ chức quản lý đường bộ phát hiện, thống kê vụ va chạm, tai nạn giao thông và lập hồ sơ điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông theo quy định tại Điều 6, Điều 7 của Thông tư này.

2. Căn cứ vào số vụ va chạm, số vụ tai nạn giao thông trong một năm (12 tháng), mức độ nghiêm trọng về số người chết, số người bị thương, giá trị tài sản hư hỏng, đối chiếu với tiêu chí quy định tại Điều 4, Điều 5 của Thông tư này để sắp xếp sơ bộ thứ tự ưu tiên xử lý, báo cáo về cơ quan trực tiếp quản lý đường bộ (Khu Quản lý đường bộ, Sở Giao thông vận tải đối với quốc lộ được giao quản lý; Sở Giao thông vận tải đối với các hệ thống đường địa phương; nhà đầu tư đối với đường đang khai thác theo hợp đồng BOT; cơ quan, tổ chức, cá nhân có đường chuyên dùng).

Điều 10. Thị sát hiện trường lần đầu

Sau khi xác định và sơ bộ xếp hạng ưu tiên xử lý điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông, tiến hành thị sát hiện trường lần đầu để:

1. Đối chiếu, bổ sung các đặc trưng của hiện trường: nút giao thông, tổ chức giao thông, các đặc trưng khác (tầm nhìn, bán kính đường cong, độ nhám mặt đường, độ dốc siêu cao, các yếu tố khác) và hiện trạng hành lang an toàn đường bộ, hiện trạng bên ngoài hành lang an toàn đường bộ.

2. Phác họa sơ đồ, chụp ảnh hiện trường.

3. Xác định lưu lượng, thành phần xe, tình trạng giao thông và người đi bộ.

4. Điều tra về tình hình thời tiết, khí hậu và các yếu tố môi trường khác có ảnh hưởng đến an toàn giao thông.

5. Điều tra, đánh giá chung về trình độ nhận thức, ý thức chấp hành pháp luật về giao thông đường bộ của người dân trong khu vực.

Điều 11. Phân tích và sơ bộ xác định nguyên nhân

Căn cứ kết quả thị sát và hồ sơ hiện trường đã thu thập được, tiến hành xây dựng bản sơ đồ mặt bằng (các vụ tai nạn hoặc mặt bằng hiện trạng khu vực) theo tỷ lệ 1: 200 thể hiện các đặc điểm chính của hiện trường: nút giao, tổ chức giao thông, môi trường tự nhiên - xã hội hai bên đường (đồi núi, đồng ruộng, cây xanh, nhà cửa, công sở, trường học, khu dân cư, khu công nghiệp) và sơ đồ các vụ tai nạn. Tiến hành phân tích từng vị trí để xác định sơ bộ nguyên nhân.

Điều 12. Nghiên cứu hiện trường lần hai để xác định nguyên nhân

1. Căn cứ vào hồ sơ đã thực hiện ở Điều 10, Điều 11 của Thông tư này, tổ chức nghiên cứu hiện trường lần 2 để xác định nguyên nhân do tình trạng cầu đường, tình hình tổ chức giao thông, tầm nhìn, chiếu sáng ban đêm, môi trường tự nhiên - xã hội hai bên đường; lưu ý về thời tiết hoặc tình hình điều khiển giao thông khi xảy ra tai nạn.

2. Việc thị sát và nghiên cứu hiện trường quy định tại khoản 1 Điều này phải được thực hiện khách quan (tại nhiều thời điểm và thời tiết trên nhiều đối tượng, lứa tuổi, nghề nghiệp khác nhau).

Điều 13. Lựa chọn biện pháp khắc phục

Căn cứ vào các nguyên nhân đã xác định tại Điều 12 của Thông tư này, đề xuất biện pháp khắc phục theo nguyên tắc:

1. Phải giảm hoặc làm mất hẳn nguyên nhân đã gây ra tai nạn giao thông.
2. Không được phát sinh nguyên nhân khác gây ra tai nạn giao thông.
3. Không gây ảnh hưởng xấu đến bảo đảm giao thông và môi trường xung quanh.

Điều 14. Xác định cơ quan chịu trách nhiệm xử lý

1. Trường hợp nguyên nhân và giải pháp khắc phục có liên quan đến cầu đường, cơ quan trực tiếp quản lý đường bộ phải xử lý ngay sau khi cấp có thẩm quyền dưới đây phê duyệt:

- a) Tổng cục Đường bộ Việt Nam đối với hệ thống quốc lộ.
- b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh đối với các hệ thống đường địa phương.
- c) Cơ quan nhà nước có thẩm quyền đối với đường được đầu tư theo hình thức BOT.

d) Tổ chức, cá nhân có đường chuyên dùng đối với đường chuyên dùng.

2. Trường hợp nguyên nhân và giải pháp khắc phục khác thì cơ quan trực tiếp quản lý đường bộ kiến nghị cơ quan, đơn vị có trách nhiệm xử lý theo thẩm quyền.

Điều 15. Thực hiện xử lý điểm đen và điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông.

1. Hồ sơ thiết kế xử lý điểm đen và điểm tiềm ẩn do đơn vị tư vấn thiết kế có kinh nghiệm thực hiện. Đơn vị tư vấn thiết kế phải phối hợp với tổ chức quản lý đường bộ, đơn vị cảnh sát giao thông (phụ trách đoạn đường có điểm đen) để thực hiện điều tra, phân tích và đưa ra giải pháp xử lý.

2. Trong quá trình thi công xử lý điểm đen và điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông, đơn vị thi công phải tuân thủ đúng hồ sơ thiết kế và các quy định khác để đảm bảo an toàn giao thông trong khi thi công và khai thác.

3. Việc thực hiện xử lý điểm đen và điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông được ưu tiên sử dụng nguồn kinh phí nhưng phải tuân theo quy định của pháp luật về quản lý đầu tư và xây dựng.

Điều 16. Theo dõi và đánh giá kết quả xử lý

1. Việc theo dõi và đánh giá kết quả xử lý điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông do Tổ chức quản lý đường bộ thực hiện và báo cáo kết quả về Khu Quản lý đường bộ, Sở Giao thông vận tải (đối với đường quốc lộ và đường địa phương), về tổ chức, cá nhân có đường chuyên dùng (đối với đường chuyên dùng).

2. Đối với đường BOT việc theo dõi và đánh giá kết quả xử lý do nhà đầu thực hiện và báo cáo kết quả về cơ quan nhà nước có thẩm quyền và cơ quan trực tiếp quản lý đường bộ.

Chương IV

TRÁCH NHIỆM XỬ LÝ ĐIỂM ĐEN, ĐIỂM TIỀM ẨN TAI NẠN GIAO THÔNG

Điều 17. Trách nhiệm xử lý điểm đen và điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đối với hệ thống quốc lộ

1. Tổ chức quản lý đường bộ thực hiện quy định tại Điều 9 và Điều 16 của Thông tư này.

2. Khu Quản lý đường bộ, Sở Giao thông vận tải (đối với điểm đen và điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông trên quốc lộ được giao quản lý) thực hiện quy định tại Điều 10, 11, 12, 13 của Thông tư này.

3. Tổng cục Đường bộ Việt Nam thực hiện trách nhiệm quy định tại điểm a khoản 1 Điều 14 của Thông tư này.

4. Đối với đường BOT

a) Nhà đầu tư thực hiện quy định tại Điều 10, 11, 12, 13 của Thông tư này.

b) Khu Quản lý đường bộ, Sở Giao thông vận tải đôn đốc nhà đầu tư thực hiện nhiệm vụ quy định tại Điều 10, 11, 12, 13 và khoản 2 Điều 16 của Thông tư này.

5. Đối với các điểm đen trên đường bộ đang khai thác có dự án xây dựng, cải tạo nâng cấp, tổ chức quản lý đường bộ bàn giao hồ sơ điểm đen cho chủ đầu tư để xem xét xử lý trong dự án. Trường hợp dự án chưa triển khai, cơ quan trực tiếp quản lý đường bộ thực hiện các biện pháp xử lý tạm thời để đảm bảo an toàn giao thông.

6. Trường hợp nguyên nhân gây tai nạn giao thông không liên quan đến cầu đường, Cơ quan trực tiếp quản lý đường bộ thực hiện theo quy định tại khoản 2 Điều 14 của Thông tư này.

Điều 18. Trách nhiệm xử lý điểm đen và điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đối với các hệ thống đường địa phương.

1. Tổ chức quản lý đường bộ thực hiện quy định tại Điều 9 và Điều 16 của Thông tư này.

2. Sở Giao thông vận tải thực hiện quy định tại các Điều 10, 11, 12, 13 của Thông tư này.

3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện trách nhiệm quy định tại điểm b khoản 1 Điều 14 của Thông tư này.

4. Đối với đường BOT, nhà đầu tư thực hiện quy định tại các Điều 10, 11, 12, 13 của Thông tư này.

5. Đối với các điểm đen trên đường bộ đang khai thác có dự án xây dựng, cải tạo nâng cấp, tổ chức quản lý đường bộ bàn giao hồ sơ điểm đen cho chủ đầu tư để

xem xét xử lý trong dự án. Trường hợp dự án chưa triển khai, cơ quan trực tiếp quản lý đường bộ thực hiện các biện pháp xử lý tạm thời để đảm bảo an toàn giao thông.

6. Trường hợp nguyên nhân gây tai nạn giao thông không liên quan đến cầu đường, cơ quan trực tiếp quản lý đường bộ thực hiện theo quy định tại Điều 14 của Thông tư này.

Điều 19. Trách nhiệm xử lý điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đối với đường chuyên dùng

1. Tổ chức quản lý đường bộ thực hiện quy định tại Điều 9 và Điều 16 của Thông tư này.

2. Cơ quan, tổ chức cá nhân có đường chuyên dùng thực hiện quy định tại các Điều 10, 11, 12, 13 và điểm d khoản 1 Điều 14 của Thông tư này.

3. Trường hợp nguyên nhân gây tai nạn giao thông không liên quan đến cầu đường, cơ quan trực tiếp quản lý đường bộ thực hiện theo quy định tại Điều 14 của Thông tư này.

4. Cơ quan tổ chức cá nhân có đường chuyên dùng có trách nhiệm báo cáo Sở Giao thông vận tải về việc thực hiện xác định và xử lý vị trí nguy hiểm xảy ra tai nạn giao thông trên đường chuyên dùng.

Chương V

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 20. Hiệu lực thi hành

1. Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 15 tháng 9 năm 2012.

2. Thông tư này thay thế Quyết định số 13/2005/QĐ-BGTVT ngày 02 tháng 02 năm 2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Ban hành "Quy định về việc xác định và xử lý vị trí nguy hiểm thường xảy ra tai nạn giao thông trên đường bộ đang khai thác".

Điều 21. Tổ chức thực hiện

1. Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, Vụ trưởng các Vụ, Tổng Cục trưởng Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực

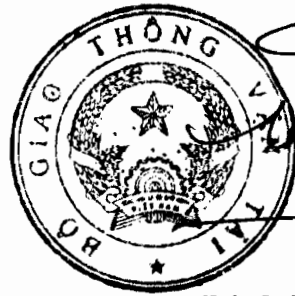
thuộc trung ương và thủ trưởng các cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này.

2. Trong quá trình thực hiện, nếu phát sinh các vướng mắc, các cơ quan, tổ chức và cá nhân phản ánh về Tổng cục Đường bộ Việt Nam để tổng hợp, báo cáo Bộ Giao thông vận tải xem xét, quyết định. /

Nơi nhận:

- Như Điều 21;
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, CQ thuộc Chính phủ;
- Ủy ban An toàn Giao thông quốc gia;
- UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc TW;
- Các Thứ trưởng Bộ GTVT;
- Cục Kiểm tra văn bản (Bộ Tư pháp);
- Công báo;
- Cổng TTĐT Chính phủ;
- Trang TTĐT Bộ GTVT;
- Lưu: VT, ATGT(10).

BỘ TRƯỞNG



Đinh La Thăng