

Số: 358/QĐ-TTg

Hà Nội, ngày 10 tháng 3 năm 2020

**QUYẾT ĐỊNH**

**Phê duyệt Đề án đảm bảo trật tự hành lang an toàn giao thông  
và xử lý dứt điểm lối đi tự mở qua đường sắt**

**THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ**

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 19 tháng 6 năm 2015;

Căn cứ Luật Đường sắt ngày 16 tháng 6 năm 2017;

Căn cứ Luật Đất đai ngày 29 tháng 11 năm 2013;

Căn cứ Nghị định số 56/2018/NĐ-CP ngày 16 tháng 4 năm 2018 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt;

Căn cứ Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12 tháng 5 năm 2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số Điều của Luật Đường sắt;

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

**QUYẾT ĐỊNH:**

**Điều 1.** Phê duyệt Đề án "Đảm bảo trật tự hành lang an toàn giao thông và xử lý dứt điểm lối đi tự mở qua đường sắt" (sau đây gọi tắt là Đề án) với những nội dung chủ yếu sau:

**I. MỤC TIÊU**

1. Mục tiêu tổng quát

- Tiếp tục nâng cao nhận thức của toàn xã hội về tầm quan trọng của hành lang an toàn giao thông đường sắt; lập lại trật tự, kỷ cương pháp luật trong việc giữ gìn hành lang an toàn giao thông đường sắt;

- Đưa Luật Đường sắt và các văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt vào thực tế hoạt động trong lĩnh vực đường sắt;

- Nâng cao an toàn giao thông trong lĩnh vực đường sắt nói riêng và trong lĩnh vực giao thông vận tải nói chung.

## 2. Mục tiêu cụ thể

- Xác định rõ phạm vi đất dành cho đường sắt theo quy định của pháp luật, thống nhất với hồ sơ địa chính và cơ sở dữ liệu quản lý đất đai của địa phương nơi có đường sắt đi qua để phục vụ công tác quản lý, bảo vệ ranh giới đất dành cho đường sắt theo quy định của pháp luật về đường sắt;

- Xác định các giải pháp tổng thể, định hướng để xử lý hành lang an toàn giao thông đường sắt, xử lý dứt điểm các lỗi đi tự mở qua đường sắt theo lộ trình quy định tại Điều 16 Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12 tháng 5 năm 2018 của Chính phủ;

- Giảm tai nạn giao thông đường sắt từ 5% đến 10% hàng năm; hạn chế thấp nhất tai nạn giao thông đường sắt đặc biệt nghiêm trọng.

## II. GIẢI PHÁP CHỦ YẾU

1. Về hoàn thiện văn bản quy phạm pháp luật: Tổ chức rà soát các văn bản quy phạm pháp luật về bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt, đánh giá những tồn tại, bất cập mới phát sinh trong quá trình thực hiện; đề xuất các nội dung cần điều chỉnh, sửa đổi, bổ sung nhằm đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất với quy định của Luật Đường sắt và các văn bản quy phạm pháp luật liên quan, phù hợp với yêu cầu về quản lý, bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt.

2. Về công tác tuyên truyền, phổ biến văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến an toàn giao thông đường sắt: Tiếp tục tăng cường tổ chức tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về an toàn giao thông đường sắt cho người dân, trong đó tập trung vào các đối tượng trẻ em, thanh thiếu niên, người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên toàn quốc, đội ngũ nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; hành khách đi tàu... bằng hình thức trực tiếp và trên các phương tiện thông tin đại chúng trên toàn quốc như phát thanh, truyền hình, báo điện tử, báo giấy, pano, tờ rơi...; yêu cầu các cơ quan quản lý nhà nước, chính quyền các cấp, doanh nghiệp kinh doanh đường sắt, các tổ chức chính trị - xã hội, các đoàn thể, các cơ quan thông tấn báo chí kiên trì thực hiện thường xuyên, liên tục.

3. Về tăng cường hiệu lực của các chủ thể liên quan đến công tác bảo vệ, bảo đảm trật tự an toàn trong hoạt động đường sắt

### a) Đối với doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt

- Hoàn thiện cơ cấu tổ chức doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt nhằm tăng cường công tác kiểm tra, giám sát đảm bảo an toàn giao thông đường sắt;

- Khẩn trương kiện toàn hồ sơ pháp lý về đất đai dành cho đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt trong phạm vi được giao quản lý khai thác, sử dụng;

- Tăng cường công tác kiểm tra, phát hiện kịp thời đồng thời báo cáo và phối hợp với chính quyền địa phương, cơ quan có thẩm quyền để xử lý các hành vi vi phạm về hành lang an toàn giao thông đường sắt, lối đi tự mở qua đường sắt;

- Xử lý nghiêm đối với các tổ chức, cá nhân trực thuộc khi không thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ, trách nhiệm được giao trong việc bảo vệ, bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường sắt.

b) Đối với cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt

- Rà soát, đánh giá những tồn tại, bất cập trong quá trình thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm hành chính và đề xuất sửa đổi, bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến hoạt động thanh tra, xử lý vi phạm hành chính;

- Sắp xếp, hoàn chỉnh cơ cấu tổ chức của các công chức thanh tra của Cục Đường sắt Việt Nam đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ đối với các chủ thể thực hiện nhiệm vụ thanh tra, kiểm tra; phối hợp với chính quyền địa phương xử lý các lối đi tự mở qua đường sắt thuộc trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt theo quy định của pháp luật;

- Chú trọng hình thức thanh tra, kiểm tra đột xuất việc thực hiện các quy định của pháp luật, các quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật về đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt đối với nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu, chất lượng sửa chữa, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt;

- Tiếp tục chủ động phối hợp với chính quyền địa phương, lực lượng công an giao thông tăng cường tuần tra, kiểm soát, xử phạt nghiêm các hành vi vi phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt theo quy định của pháp luật;

- Chỉ đạo, kiểm tra, đôn đốc việc thực hiện việc bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt; quản lý lối đi tự mở, thực hiện các biện pháp bảo đảm tăng cường an toàn giao thông đường sắt; giảm, xóa bỏ lối đi tự mở thuộc trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt mà pháp luật đã quy định;

- Tiếp tục phối hợp chặt chẽ với các Ban An toàn giao thông địa phương của 34 tỉnh, thành phố có đường sắt đi qua để chỉ đạo, kiểm tra kết quả thực hiện Quy chế phối hợp giữa Bộ Giao thông vận tải với Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố;

- Phối hợp chặt chẽ với chính quyền địa phương trong việc quy hoạch các khu công nghiệp, khu kinh tế, khu dân cư tại các thành phố, thị xã, thị trấn... gần đường sắt mà phải bố trí đất để xây dựng các công trình đảm bảo an toàn giao thông đường sắt.

c) Đối với Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Thanh tra giao thông địa phương và Cảnh sát giao thông

- Tăng cường tuần tra, kiểm soát, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm về trật tự an toàn giao thông, phối hợp tổ chức cưỡng chế các hành vi vi phạm hành lang an toàn giao thông, đặc biệt là các hành vi vi phạm Luật Giao thông đường bộ, vi

phạm hành lang an toàn giao thông đối với các đoạn đường bộ chạy gần đường sắt, lối đi tự mở nối với đường bộ thuộc phạm vi quản lý;

- Chủ trì, phối hợp với cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành giao thông vận tải đường sắt, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt để điều tra, xử lý các hành vi vi phạm trật tự an toàn giao thông đường sắt được phát hiện thông qua hình ảnh do các camera, các thiết bị khác ghi lại.

d) Đối với Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có đường sắt đi qua

- Rà soát lại diện tích đất trong hành lang an toàn giao thông đường sắt đã cấp giấy chứng nhận quyền sử dụng đất cho tổ chức, cá nhân và có phương án thu hồi diện tích đất đã cấp;

- Chỉ đạo Ủy ban nhân dân cấp huyện, xã phối hợp với cơ quan quản lý đường sắt phụ trách tuyến đường để tổ chức rà soát, thống kê và phân loại các công trình vi phạm và các công trình gây ảnh hưởng đến an toàn giao thông đường sắt;

- Chỉ đạo các cơ quan, đơn vị, chính quyền địa phương và các tổ chức, đoàn thể xã hội các cấp đẩy mạnh tuyên truyền, phổ biến sâu rộng các kiến thức pháp luật về đường sắt nhằm nâng cao ý thức tự giác chấp hành pháp luật về đường sắt, góp phần bảo vệ đường sắt và phòng ngừa tai nạn giao thông đường sắt;

- Có hình thức xử lý nghiêm đối với các tổ chức, cá nhân để xảy ra tình trạng lấn chiếm hoặc tái lấn chiếm, sử dụng trái phép đất dành cho đường sắt;

- Phân công, giao nhiệm vụ và quy định trách nhiệm của người đứng đầu trong việc bảo đảm trật tự an toàn giao thông và hành lang an toàn giao thông đường sắt.

4. Về quản lý chặt chẽ đất dành cho đường sắt, giải tỏa lấn chiếm hành lang an toàn giao thông đường sắt để đảm bảo trật tự hành lang an toàn đường sắt

- Lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt theo quy định của pháp luật về đất đai để phục vụ công tác quản lý, bảo vệ ranh giới đất dành cho đường sắt theo quy định của pháp luật về đường sắt được xác định theo tọa độ, thống nhất với hồ sơ địa chính và cơ sở dữ liệu quản lý đất đai của địa phương nơi có đường sắt đi qua;

- Tổ chức xác định mốc giới đất dành cho đường sắt tại thực địa để bàn giao địa phương quản lý được thực hiện phù hợp với khả năng bố trí ngân sách nhà nước và theo thứ tự ưu tiên mà pháp luật về đường sắt đã quy định;

- Tiếp tục thực hiện giải tỏa các công trình vi phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt; trước mắt, ưu tiên giải tỏa các vị trí vi phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt tiềm ẩn tai nạn giao thông, căn cứ vào khả năng bố trí của nguồn ngân sách nhà nước hàng năm để giải tỏa các vị trí vi phạm còn lại;

- Chính quyền địa phương có đường sắt đi qua chủ trì, phối hợp với các đơn vị liên quan tổ chức phòng ngừa, phát hiện, ngăn chặn và xử lý kịp thời các hành vi xâm phạm đất dành cho đường sắt;

- Chấn chỉnh việc giao, cho thuê đất và sử dụng đất đai vi phạm quy định bảo vệ hành lang an toàn giao thông đường sắt.

5. Về tổ chức, quản lý chặt chẽ kiểm chế không phát sinh lối đi tự mở; thực hiện các biện pháp tăng cường đảm bảo an toàn giao thông đường sắt

a) Tổ chức quản lý lối đi tự mở, vị trí đường sắt chuyên dùng giao với đường sắt quốc gia

- Hoàn thiện công tác rà soát, cập nhật, phân loại, lập hồ sơ quản lý vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt, lối đi tự mở trên các tuyến đường sắt quốc gia đang khai thác;

- Quản lý, theo dõi lối đi tự mở, kịp thời có các biện pháp kiểm chế, ngăn chặn, không phát sinh lối đi tự mở;

- Xây dựng kế hoạch thực hiện các biện pháp kiểm chế, thu hẹp, xóa bỏ lối đi tự mở.

b) Thực hiện các biện pháp tăng cường bảo đảm an toàn giao thông đường sắt tại các lối đi tự mở, hoàn thành trong năm 2020 như sau:

- Vận động các đoàn thể chính trị tại địa phương tham gia cảnh giới, chốt gác tại các lối đi tự mở có nguy cơ cao gây tai nạn giao thông;

- Lắp đặt thiết bị đèn cảnh báo giao thông tại các lối đi tự mở là các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt;

- Cấm biển hạn chế phương tiện giao thông đường bộ tại các lối đi tự mở. Xây dựng gờ, gờ giảm tốc để cảnh báo cho người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ qua lối đi tự mở;

- Tổ chức phân luồng giao thông cho các phương tiện giao thông đường bộ qua lại lối đi tự mở nhằm giảm thiểu các phương tiện qua lại đường sắt;

- Làm êm thuận lối đi tự mở theo hướng dẫn của Bộ Giao thông vận tải;

- Chủ trì, tăng cường giải tỏa tầm nhìn cho cả hai phía đường bộ, đường sắt tại các lối đi tự mở;

- Bố trí lực lượng thanh tra giao thông tăng cường kiểm tra, thanh tra và xử lý vi phạm hành chính trong việc tuân thủ các quy định về giao thông đường sắt, đường bộ tại các lối đi tự mở;

6. Về giảm, thu hẹp, xóa bỏ lối đi tự mở, xóa bỏ vị trí đường sắt chuyên dùng giao với đường sắt quốc gia

a) Giải pháp trước mắt

- Thực hiện các biện pháp tăng cường đảm bảo an toàn giao thông đường sắt nêu tại điểm b mục 5 nêu trên;

- Thực hiện ngay việc rào các lối đi tự mở mà không phải xây dựng công trình phụ trợ (cầu vượt, hầm chui, đường gom...); đồng thời, bố trí để người và phương tiện giao thông đi theo các lối đi khác;

- Tổ chức thu hẹp lối đi tự mở để hạn chế phương tiện cơ giới, nhằm làm giảm nguy cơ tiềm ẩn tai nạn giao thông đường sắt đối với lối đi tự mở có bề rộng lớn hơn 3m và mật độ giao thông thấp, không phải đường trục chính giao thông của địa phương.

b) Giải pháp lâu dài: Xây dựng hàng rào, đường gom và các công trình phụ trợ như đường ngang, cầu vượt, hầm chui qua đường sắt để thực hiện xóa bỏ toàn bộ các lối đi tự mở qua đường sắt theo lộ trình; cụ thể như sau:

- Đến hết năm 2020: Tập trung xóa bỏ các lối đi tự mở trên địa bàn khu vực đông dân cư thuộc các khu đoạn đường sắt có tốc độ và mật độ chạy tàu cao; các lối đi tự mở là các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt;

- Đến hết năm 2025: Xóa bỏ toàn bộ các lối đi tự mở còn lại trên các tuyến đường sắt; hoàn thành việc xóa bỏ vị trí đường sắt chuyên dùng giao cắt với đường sắt quốc gia.

### **III. LỘ TRÌNH THỰC HIỆN**

#### **1. Giai đoạn đến hết năm 2020**

- Xây dựng đường gom, hàng rào ngăn cách: 29,70km;

- Xây dựng mới đường ngang: 08 đường;

#### **2. Giai đoạn từ năm 2021 đến hết năm 2025**

- Xây dựng đường gom, hàng rào ngăn cách: 645,93km.

- Xây dựng mới đường ngang: 297 đường.

- Xây dựng mới hầm chui: 149 hầm.

- Xây dựng cầu vượt: 02 cầu.

- Xây dựng cầu đường sắt vượt đường sắt: 01 cầu.

### **IV. KINH PHÍ THỰC HIỆN**

#### **1. Khái toán kinh phí**

Kinh phí thực hiện xử lý các vị trí lối đi tự mở và hành lang an toàn giao thông đường sắt để đảm bảo an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt quốc gia là 7.383,65 tỷ đồng, bao gồm:

- Xử lý lối đi tự mở là 6.669,65 tỷ đồng (trong đó giai đoạn từ nay đến hết năm 2020 là 364,20 tỷ đồng; giai đoạn 2021 - 2025 là 6.304,45 tỷ đồng);

- Xử lý vị trí giao cắt giữa đường sắt với đường sắt là 198 tỷ đồng;
- Lập hồ sơ quản lý hành lang an toàn giao thông đường sắt và cấm mốc giới hành lang an toàn giao thông đường sắt trong khu vực đô thị là 33,50 tỷ đồng;
- Tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự an toàn giao thông đường sắt là 18 tỷ đồng
- Xử lý các vị trí vi phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt tiềm ẩn tai nạn giao thông đường sắt là 464,50 tỷ đồng.

Dự kiến kinh phí thực hiện xóa các vị trí lỗi đi tự mở để đảm bảo an toàn giao thông đường sắt trên các tuyến đường sắt quốc gia theo địa bàn các tỉnh, thành phố và Tập đoàn Công nghiệp Than - Khoáng sản Việt Nam tại Phụ lục I kèm theo Quyết định này.

## 2. Nguồn kinh phí

Phân bổ nguồn kinh phí thực hiện các hạng mục công việc cụ thể như sau:

- Kinh phí lập hồ sơ quản lý hành lang an toàn giao thông đường sắt và cấm mốc giới hành lang an toàn giao thông đường sắt trong khu vực đô thị; kinh phí tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự an toàn giao thông đường sắt; kinh phí xử lý các vị trí vi phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt tiềm ẩn tai nạn giao thông đường sắt, được bố trí từ ngân sách nhà nước;

- Kinh phí xây dựng hàng rào, đường gom để thực hiện xóa bỏ lỗi đi tự mở theo địa bàn của từng địa phương: Sử dụng một phần từ nguồn vốn dự phòng ngân sách trung ương (2016 - 2020) bố trí cho đường sắt để xây dựng 29,7 km đường gom và 08 đường ngang; số kinh phí còn lại bố trí từ nguồn ngân sách của địa phương hoặc từ ngân sách trung ương phân bổ cho địa phương theo từng dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt;

- Kinh phí xây dựng đường ngang, hầm chui, được bố trí từ ngân sách nhà nước;

- Kinh phí thực hiện xóa bỏ vị trí đường sắt chuyên dùng giao với đường sắt quốc gia tại Km76+970 thuộc tuyến đường sắt Kép - Hạ Long - Cái Lân do Tập đoàn Công nghiệp Than - Khoáng sản Việt Nam bố trí.

Chi tiết lộ trình và nguồn vốn bố trí xử lý các vị trí lỗi đi tự mở trên các tuyến đường sắt quốc gia tại Phụ lục II kèm theo Quyết định này.

## V. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

### 1. Bộ Giao thông vận tải

a) Tiếp tục triển khai thực hiện Quyết định số 994/QĐ-TTg ngày 19 tháng 6 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ theo nguồn vốn trung hạn giai đoạn 2016 - 2020 và vốn bổ sung cho đầu tư công trung hạn giai đoạn 2016 - 2020 trong lĩnh vực đường sắt;

b) Triển khai thực hiện các nhiệm vụ liên quan đến lập lại trật tự trật hành lang toàn giao thông đường bộ, đường sắt đã được Thủ tướng Chính phủ giao tại Quyết định số 994/QĐ-TTg ngày 19 tháng 6 năm 2014 (hoàn thành cải tạo, nâng cấp 452 đường ngang biển báo thành đường ngang cảnh báo tự động và đường ngang có người gác theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ văn bản 1024/VPCP-CN ngày 27 tháng 01 năm 2018 của Văn phòng Chính phủ);

c) Triển khai các nhiệm vụ liên quan để thực hiện việc đảm bảo trật tự hành lang an toàn giao thông đường sắt và xử lý dứt điểm lối đi tự mở qua đường sắt trong Đề án này; chịu trách nhiệm đầy đủ, toàn diện về nội dung và các số liệu trong Đề án này.

d) Chỉ đạo Cục Đường sắt Việt Nam:

- Chủ trì rà soát, tham mưu hoàn thiện các văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến an toàn giao thông đường sắt theo quy định trong Đề án;

- Phối hợp với Tổng công ty Đường sắt Việt Nam rà soát, hoàn thiện các quy trình quản lý an toàn giao thông đường sắt, quy trình tác nghiệp của nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu;

- Chủ trì tổ chức tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật trong lĩnh vực đường sắt, trong đó có nội dung về an toàn giao thông đường sắt;

- Phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp nơi có đường sắt đi qua, Thanh tra giao thông, lực lượng Cảnh sát giao thông, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, Tập đoàn Công nghiệp Than - Khoáng sản Việt Nam thực hiện các giải pháp của Đề án;

- Nâng cao hiệu quả, hiệu lực pháp luật liên quan đến công tác bảo vệ, bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường sắt;

- Quản lý chặt chẽ đất dành cho đường sắt, giải tỏa lấn chiếm hành lang an toàn giao thông đường sắt để đảm bảo trật tự hành lang an toàn giao thông đường sắt;

- Quản lý chặt chẽ, kiểm chế không phát sinh lối đi tự mở; thực hiện các biện pháp tăng cường đảm bảo an toàn giao thông đường sắt;

Thực hiện giám, thu hẹp, xóa bỏ lối đi tự mở, xây dựng đường gom, hàng rào theo lộ trình của Đề án;

- Chủ trì theo dõi, đôn đốc, kiểm tra và tổng hợp báo cáo Bộ Giao thông vận tải việc thực hiện Đề án;

- Thực hiện các nội dung khác thuộc trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt theo quy định của pháp luật;

- Định kỳ 06 tháng, tổng hợp, báo cáo Bộ Giao thông vận tải tình hình thực hiện Đề án.



d) Chỉ đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam:

- Chủ trì tổ chức xây dựng gờ, gờ giảm tốc, sơn kẻ đường, biển báo phía đường bộ thuộc phạm vi quản lý của Tổng cục Đường bộ Việt Nam tại các vị trí giao cắt cùng mức với đường sắt quốc gia khu vực đường ngang;

- Hướng dẫn Ủy ban nhân dân địa phương nơi có đường sắt đi qua trong việc xây dựng gờ, gờ giảm tốc, sơn kẻ đường, biển báo phía đường bộ thuộc phạm vi quản lý của địa phương tại các đường ngang mà đường bộ giao cắt cùng mức với đường sắt quốc gia;

- Phối hợp với Cục Đường sắt Việt Nam, Ủy ban nhân dân các cấp, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam trong việc kết nối tín hiệu đường bộ thuộc phạm vi quản lý với đường sắt tại các đường ngang theo quy định.

e) Chỉ đạo Cục Đăng kiểm Việt Nam chủ trì, rà soát, tăng cường năng lực cho các cơ sở, trung tâm đăng kiểm để nâng cao chất lượng đăng kiểm trên toàn quốc.

g) Phối hợp với Ủy ban Quản lý vốn Nhà nước tại doanh nghiệp chỉ đạo Tổng công ty Đường sắt Việt Nam:

- Chủ động chủ trì, rà soát, hoàn thiện các quy trình quản lý an toàn giao thông đường sắt, quy trình tác nghiệp của nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu;

- Xây dựng, trình Ủy ban Quản lý vốn Nhà nước tại doanh nghiệp phê duyệt và tổ chức thực hiện Đề án hoàn thiện cơ cấu, tổ chức của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt bảo đảm thực hiện đầy đủ nhiệm vụ, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh trong công tác đảm bảo an toàn giao thông đường sắt theo quy định của pháp luật;

- Chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp xây dựng phương án và thực hiện cắm mốc giới đất dành cho đường sắt; bàn giao cho Ủy ban nhân dân cấp xã quản lý mốc giới đất dành cho đường sắt theo quy định của pháp luật;

- Thực hiện đầy đủ, hiệu quả các giải pháp bảo đảm hành lang an toàn giao thông đường sắt và xử lý dứt điểm các lỗi đi tự mở qua đường sắt của Đề án thuộc trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và các quy định khác của pháp luật;

- Định kỳ 06 tháng báo cáo Bộ Giao thông vận tải, Cục Đường sắt Việt Nam tình hình và kết quả thực hiện Đề án theo nhiệm vụ phân công.

2. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi có đường sắt đi qua

a) Rà soát diện tích đất trong hành lang an toàn giao thông đường sắt đã cấp giấy chứng nhận quyền sử dụng đất cho các tổ chức, cá nhân và có biện pháp thu hồi diện tích đất đã cấp.

b) Chỉ đạo kiểm tra, đôn đốc các cơ quan, đơn vị trực thuộc phối hợp với các cơ quan quản lý đường sắt để rà soát, thống kê, phân loại các công trình vi phạm, các công trình gây ảnh hưởng mất an toàn giao thông đường sắt.

c) Phê duyệt phương án cấm mốc, công bố công khai phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt đã được phê duyệt.

d) Thực hiện các biện pháp nhằm bảo vệ, chống lấn chiếm hành lang an toàn giao thông đường sắt và bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường sắt; chấn chỉnh việc giao, cho thuê đất và sử dụng đất đai vi phạm quy định bảo vệ hành lang an toàn giao thông đường sắt.

đ) Có hình thức xử lý nghiêm đối với các tổ chức, cá nhân để xảy ra tình trạng lấn chiếm hoặc tái lấn chiếm, sử dụng trái phép đất hành lang an toàn giao thông đường sắt.

e) Chủ trì tổ chức, quản lý lối đi tự mở qua đường sắt:

- Hoàn thiện công tác rà soát, cập nhật, phân loại, lập hồ sơ quản lý vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt, lối đi tự mở trên tuyến đường sắt quốc gia đang khai thác;

- Quản lý, theo dõi lối đi tự mở, kịp thời có biện pháp kiểm chế, ngăn chặn, không phát sinh lối đi tự mở;

- Tổ chức thực hiện các biện pháp tăng cường bảo đảm an toàn giao thông đường sắt tại các lối đi tự mở;

- Lắp đặt thiết bị đèn cảnh báo giao thông tại các lối đi tự mở là các vị trí nguy hiểm gây mất an toàn giao thông;

- Rà soát, kiểm tra các lối đi tự mở vào 01 hộ dân để quản lý, có cam kết của chủ hộ với Ủy ban nhân dân cấp xã về việc đảm bảo an toàn giao thông đường bộ, đường sắt;

- Cấm biển hạn chế phương tiện giao thông đường bộ tại các lối đi tự mở; xây dựng gờ, gờ giảm tốc để cảnh báo cho các phương tiện giao thông khi qua các lối đi tự mở;

- Tổ chức phân luồng giao thông cho các phương tiện giao thông đường bộ qua lối đi tự mở nhằm giảm thiểu các phương tiện qua lại đường sắt;

- Làm êm thuận các lối đi tự mở theo hướng dẫn của Bộ Giao thông vận tải;

- Chủ trì, tăng cường giải tỏa tầm nhìn hai phía cho đường sắt, đường bộ tại các lối đi tự mở;

- Bổ trí lực lượng Thanh tra giao thông và các lực lượng của công an tăng cường kiểm tra, thanh tra và xử lý vi phạm hành chính trong việc tuân thủ các quy định về an toàn giao thông đường sắt, đường bộ tại các lối đi tự mở.

g) Thực hiện giám, xóa bỏ lối đi tự mở:

- Hoàn thiện quy hoạch giao thông khu vực đề xuất Bộ Giao thông vận tải chấp thuận xây dựng đường ngang hoặc giao cắt lập thể phù hợp với thực tế;

- Kiểm tra, rà soát các lối đi tự mở vào một số hộ dân để tổ chức phân luồng giao thông, hoặc bố trí tái định cư để di dời các hộ dân này kết hợp xóa lối đi tự mở;

- Chủ trì tổ chức thực hiện, phối hợp với cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt, đơn vị kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt xây dựng đường gom, hàng rào để xóa bỏ các lối đi tự mở;

- Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải xây dựng các đường ngang, cầu vượt, hầm chui qua đường sắt để thực hiện xóa bỏ lối đi tự mở;

- Tổ chức tuyên truyền, vận động các tổ chức, cá nhân thực hiện nghiêm các quy định của pháp luật trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường sắt;

- Có hình thức xử lý nghiêm, triệt để đối với các tổ chức, cá nhân để tình trạng lấn chiếm, tái lấn chiếm, sử dụng đất trái phép dành cho đường sắt;

- Tổ chức thực hiện cưỡng chế, giải tỏa các công trình đã được bồi thường, công trình tái lấn chiếm mà không tự tháo dỡ và các công trình xây dựng trái phép trong hành lang an toàn giao thông đường sắt.

h) Tiếp tục vận động các đoàn thể chính trị tại địa phương tham gia cảnh giới tại các vị trí đường ngang đường sắt không bảo đảm an toàn giao thông; đồng thời, tiếp tục huy động các nguồn lực xã hội tham gia xóa bỏ lối đi tự mở, đường ngang đường sắt theo quy định của pháp luật.

i) Định kỳ 06 tháng tổng hợp tình hình và kết quả thực hiện Đề án trên địa bàn theo nhiệm vụ phân công và gửi Bộ Giao thông vận tải, Cục Đường sắt Việt Nam.

### 3. Bộ Tài chính

a) Phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải tổng hợp kế hoạch đầu tư công trung hạn và hàng năm vốn ngân sách trung ương trình Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ để thực hiện việc thu hẹp, xóa bỏ các lối đi tự mở theo khả năng cân đối nguồn vốn;

b) Bố trí vốn sự nghiệp kinh tế hàng năm cho lĩnh vực đường sắt theo quy định của pháp luật và chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại văn bản số 7706/VPCP-CN ngày 24 tháng 7 năm 2017 của Văn phòng Chính phủ.

#### 4. Bộ Kế hoạch và Đầu tư

a) Chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính bố trí kinh phí thực hiện Đề án.

b) Cân đối bố trí nguồn vốn trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 để thực hiện các giải pháp trong Đề án.

5. Bộ Tài nguyên và Môi trường chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan nghiên cứu, đề xuất cơ chế, chính sách bồi thường, hỗ trợ, giải tỏa hành lang an toàn giao thông đường sắt.

#### 6. Bộ Công an

a) Chỉ đạo Công an các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương bố trí lực lượng tham gia tổ công tác liên ngành tại địa phương đơn đốc việc cưỡng chế, giải tỏa các công trình vi phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt; thông qua công tác kiểm tra, kiểm soát, xử lý tai nạn và điều tra cơ bản, nắm chắc tình hình tham mưu cho cấp ủy, chính quyền địa phương trong bảo đảm an toàn giao thông đường sắt, nhất là an toàn tại các điểm giao cắt giữa đường bộ và đường sắt.

b) Căn cứ chức năng, nhiệm vụ được giao, tham mưu cho Chính phủ những biện pháp đấu tranh phòng, chống thất thoát, lãng phí và xử lý vi phạm pháp luật trong quá trình thực hiện Đề án này.

#### 7. Bộ Xây dựng

a) Chủ trì phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, thành phố rà soát việc lập và thực hiện quy hoạch xây dựng các khu công nghiệp, khu dân cư... dọc các tuyến đường sắt quốc gia.

b) Tăng cường kiểm soát việc kết nối hạ tầng của các dự án đầu tư xây dựng có hệ thống hạ tầng kỹ thuật kết nối ngoại vi bị giao cắt với hành lang an toàn đường sắt trong quá trình thẩm định dự án và các bước thẩm định thiết kế.

8. Bộ Giáo dục và Đào tạo cập nhật và đưa các nội dung về bảo vệ hành lang an toàn giao thông đường sắt vào chương trình giảng dạy pháp luật về trật tự an toàn giao thông.

9. Bộ Thông tin và Truyền thông phối hợp với Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia và các bộ, ngành, địa phương nơi có tuyến đường sắt đi qua tuyên truyền các quy định pháp luật về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt, bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường sắt trên các phương tiện thông tin đại chúng.

**Điều 2.** Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký ban hành.

**Điều 3.** Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố có đường sắt đi qua chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

**Nơi nhận:**

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương;
- Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan trung ương của các đoàn thể;
- Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia;
- Ủy ban Quản lý vốn Nhà nước tại doanh nghiệp;
- Tổng cục Đường bộ Việt Nam;
- Cục Đường sắt Việt Nam;
- Cục Đăng kiểm Việt Nam;
- Tổng công ty Đường sắt Việt Nam;
- Tập đoàn Công nghiệp Than - Kháng sản Việt Nam;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trụ lý TTg, TGD Công TTĐT, các Vụ: TH, KTTH, PL, NN, NC, KGVX;
- Lưu: VT, CN (3) pvc 24



**Trương Hòa Bình**



**Phụ lục I**

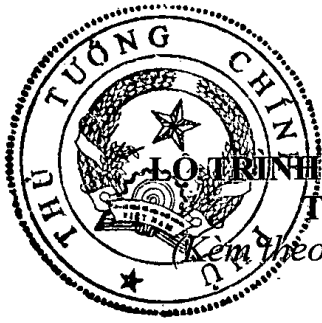
**KINH PHÍ THỰC HIỆN XÓA BỎ CÁC VỊ TRÍ LỐI ĐI TỰ MỞ ĐỀ ĐẢM BẢO AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT TRÊN CÁC TUYẾN ĐƯỜNG SẮT QUỐC GIA THEO ĐỊA BÀN CÁC TỈNH VÀ TẬP ĐOÀN CÔNG NGHIỆP THAN - KHOÁNG SẢN VIỆT NAM**

*(Kèm theo Quyết định số: 358/QĐ-TTg ngày 10 tháng 3 năm 2020 của Thủ tướng Chính phủ)*

TT	Tên tỉnh	Tăng cường an toàn giao thông đường sắt đến hết năm 2020 (tỷ đồng)	Giai đoạn 2021-2025		Tổng kinh phí (tỷ đồng)
			Khối lượng (km)	Kinh phí (tỷ đồng)	
<b>I</b>	<b>Khối lượng, kinh phí tăng cường an toàn giao thông đường sắt và xây dựng hàng rào, đường gom để xóa bỏ lối đi tự mở do địa phương thực hiện</b>				
1	Hà Nội	22,65	11,433	197,61	220,26
2	Hung Yên	2,95	10,040	64,66	67,61
3	Hải Dương	14,60	22,148	145,81	160,41
4	Hải Phòng	3,19	4,911	37,62	40,81
5	Bắc Ninh	0,82	3,151	23,06	23,88
6	Bắc Giang	6,33	28,217	180,74	187,07
7	Lạng Sơn	4,20	35,647	223,77	227,97
8	Quảng Ninh	11,29	38,231	266,37	277,66
9	Thái Nguyên	3,19	9,339	63,57	66,76
10	Vĩnh Phúc	1,41	0,550	4,29	5,70
11	Phú Thọ	4,19	31,343	211,21	215,40
12	Yên Bái	6,17	39,030	256,10	262,27
13	Lào Cai	3,81	21,529	136,52	140,33
14	Hà Nam	5,64	7,853	53,46	59,10
15	Nam Định	4,09	15,700	111,71	115,80
16	Ninh Bình	0,58	6,939	48,35	48,93
17	Thanh Hóa	2,92	35,901	243,85	246,77
18	Nghệ An	3,66	25,158	282,94	286,60
19	Hà Tĩnh	2,65	27,754	174,22	176,87
20	Quảng Bình	4,26	20,151	131,74	136,00
21	Quảng Trị	0,87	16,780	112,00	112,87
22	Thừa Thiên Huế	1,45	25,210	166,20	167,65
23	Đà Nẵng	0,63	7,673	54,88	55,51
24	Quảng Nam	1,94	20,564	140,47	142,41
25	Quảng Ngãi	1,86	33,594	210,88	212,74
26	Bình Định	4,22	41,962	283,76	287,98
27	Phú Yên	1,44	19,430	126,10	127,54

TT	Tên tỉnh	Tăng cường an toàn giao thông đường sắt đến hết năm 2020 (tỷ đồng)	Giai đoạn 2021-2025		Tổng kinh phí (tỷ đồng)
			Khối lượng (km)	Kinh phí (tỷ đồng)	
28	Khánh Hòa	3,00	34,050	217,64	220,64
29	Ninh Thuận	1,00	16,846	101,79	102,79
30	Bình Thuận	2,50	30,248	200,81	203,31
31	Đồng Nai	1,20	2,963	21,67	22,87
32	Bình Dương	0,31	0,480	3,68	3,99
33	Lâm Đồng	0,14	1,053	7,59	7,73
34	Thành phố Hồ Chí Minh	0,00	0,000	0,00	0,00
	<b>Cộng</b>	129,16	645,93	4.505,07	<b>4.634,23</b>
<b>II</b>	<b>Khối lượng, kinh phí xây dựng đường ngang, hầm chui để xóa bỏ lối đi tự mở giai đoạn 2021 - 2025 do Bộ Giao thông vận tải thực hiện</b>				
1	Xây dựng 297 đường ngang				1.114,28
2	Xây dựng 149 hầm chui				685,10
	<b>Cộng</b>				<b>1.799,38</b>
<b>III</b>	<b>Phần xây dựng cầu vượt đường sắt do Tập đoàn Công nghiệp Than - Khoáng sản Việt Nam thực hiện</b>				
	Xóa bỏ vị trí đường sắt chuyên dùng giao với đường sắt quốc gia tại Km76+970 thuộc tuyến đường sắt Kép - Hạ Long - Cái Lân thuộc trách nhiệm của Tập đoàn Công nghiệp Than - Khoáng sản Việt Nam				198,00

Kinh phí nêu trên không bao gồm 236,04 tỷ đồng kinh phí xây dựng hàng rào, đường gom thực hiện trong các dự án sử dụng nguồn vốn dự phòng trung hạn giai đoạn 2016 - 2020 bố trí cho đường sắt./.



**Phụ lục II**  
**LỘ TRÌNH VÀ NGUỒN VỐN XỬ LÝ CÁC VỊ TRÍ LỐI ĐI TỰ MỞ**  
**TRÊN CÁC TUYẾN ĐƯỜNG SẮC QUỐC GIA**

*(Kèm theo Quyết định số: 358/QĐ-TTg ngày 10 tháng 3 năm 2020  
của Thủ tướng Chính phủ)*

TT	Hạng mục công việc	Kinh phí (tỷ đồng)	Nguồn vốn
<b>I</b>	<b>Giai đoạn đến hết năm 2020</b>	<b>368,20</b>	
1	Xây dựng hàng rào, đường gom, đường ngang để xóa bỏ các lối đi tự mở là điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông có bề rộng >3,0m thuộc tuyến đường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh	236,04	Dự phòng ngân sách trung ương (2016-2020) bố trí cho các công trình đường sắt thiết yếu
2	Tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự an toàn giao thông đường sắt	3,00	Ngân sách nhà nước chi cho hoạt động kinh tế đường sắt hàng năm
3	Tăng cường hỗ trợ cảnh báo bảo đảm an toàn giao thông đường sắt, thu hẹp, rào chắn <sup>(*)</sup> lối đi tự mở	129,16	Ngân sách địa phương
<b>II</b>	<b>Giai đoạn 2021 - 2025</b>	<b>7.015,45</b>	
1	Lập hồ sơ lập hồ sơ quản lý hành lang an toàn giao thông đường sắt và cắm mốc giới hành lang an toàn giao thông đường sắt trong khu vực đô thị	33,50	Tăng cường bố trí thêm nguồn ngân sách nhà nước chi cho hoạt động kinh tế đường sắt hàng năm
2	Xử lý các vị trí vi phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt tiềm ẩn tai nạn giao thông đường sắt	464,50	Tăng cường bố trí thêm nguồn ngân sách nhà nước chi cho hoạt động kinh tế đường sắt hàng năm
3	tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự an toàn giao thông đường sắt	15,00	Ngân sách nhà nước chi cho hoạt động kinh tế đường sắt hàng năm
4	Xây dựng đường ngang, hầm chui để xóa bỏ các lối đi tự mở còn lại	1.799,38	Ngân sách trung ương bố trí cho kế hoạch vốn trung hạn giai đoạn 2021 - 2025
5	Xây dựng hàng rào, đường gom, cầu vượt để xóa bỏ các lối đi tự mở còn lại	4.505,07	Ngân sách địa phương hoặc từ ngân sách trung ương phân bổ cho địa phương



6	Xây dựng cầu vượt để xóa bỏ vị trí đường sắt chuyên dùng giao với đường sắt quốc gia tại Km76+970 thuộc tuyến đường sắt Kép - Hạ Long - Cái Lân	198,00	Tập đoàn Công nghiệp Than - Khoáng sản Việt Nam
	<b>Tổng cộng</b>	<b>7.383,65</b>	

**Ghi chú:** (\*) Rào chắn đối với các lối đi không phải xây dựng các công trình phụ trợ khác như đường gom, đường ngang, hầm chui./.