

ĐẠI HỌC QUỐC GIA HÀ NỘI
KHOA LUẬT

PHẠM THỊ MAI

**QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ TRẬT TỰ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ
TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HẢI DƯƠNG**

Chuyên ngành: Lý luận và lịch sử nhà nước và pháp luật
Mã số: 60 38 01 01

TÓM TẮT LUẬN VĂN THẠC SĨ LUẬT HỌC

HÀ NỘI - 2014

**Công trình được hoàn thành
tại Khoa Luật - Đại học Quốc gia Hà Nội**

Cán bộ hướng dẫn khoa học: GS. TS. PHẠM HỒNG THÁI

Phản biện 1:

Phản biện 2:

**Luận văn được bảo vệ tại Hội đồng chấm luận văn, họp tại
Khoa Luật - Đại học Quốc gia Hà Nội.**

Vào hồi giờ, ngày tháng năm 2014

Có thể tìm hiểu luận văn tại

**Trung tâm tư liệu Khoa Luật – Đại học Quốc gia Hà Nội
Trung tâm Thông tin – Thư viện, Đại học Quốc gia Hà**

MỤC LỤC

Trang

Trang phụ bìa

Lời cam đoan

Mục lục

Danh mục các chữ viết tắt

Danh mục các bảng

MỞ ĐẦU..... 1

Chương 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN CỦA QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ TRẬT TỰ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ..... 9

1.1. KHÁI NIỆM QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ TRẬT TỰ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ..... 9

1.1.1. Khái niệm quản lý 9

1.1.2. Khái niệm quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ 12

1.2. ĐẶC ĐIỂM CỦA QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ TRẬT TỰ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ 19

1.2.1. Đặc điểm về chủ thể quản lý nhà nước về TTATGTĐB 19

1.2.2. Đặc điểm về nội dung quản lý nhà nước về TTATGTĐB 20

1.2.3. Đặc điểm về khách thể của quản lý nhà nước về TTATGTĐB 23

Chương 2: THỰC TRẠNG THỰC HIỆN PHÁP LUẬT VỀ TRẬT TỰ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HẢI DƯƠNG..... 24

2.1. THỰC TRẠNG XÂY DỰNG, BAN HÀNH PHÁP LUẬT VỀ TRẬT TỰ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ..... 24

2.1.1. Sơ lược về sự phát triển các văn bản pháp luật điều chỉnh Quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ 24

2.1.2. Những hạn chế của hệ thống văn bản pháp luật 28

2.2.	THỰC TRẠNG THỰC HIỆN PHÁP LUẬT VỀ TRẬT TỰ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HẢI DƯƠNG	31
2.2.1.	Khái quát chung về thực trạng vi phạm pháp luật về an toàn giao thông đường bộ ở nước ta hiện nay	31
2.2.2.	Thực trạng vi phạm pháp luật về trật tự an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn Thành phố Hải Dương	35
2.2.3.	Thực trạng tai nạn giao thông trên địa bàn Thành phố Hải Dương.....	38
2.2.4.	Hoạt động của các cơ quan nhà nước đảm bảo an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn Thành phố Hải Dương	46
 Chương 3: MỤC TIÊU VÀ CÁC GIẢI PHÁP BẢO ĐẢM QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ TRẬT TỰ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HẢI DƯƠNG... 61		
3.1.	MỤC TIÊU CỦA QUẢN LÝ GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	61
3.1.1.	Mục tiêu về hiệu quả	61
3.1.2.	Mục tiêu chất lượng.....	61
3.1.3.	Mục tiêu về tính hợp lý	61
3.1.4.	Đảm bảo chính quyền đô thị thực hiện đúng chức năng của mình	62
3.1.5.	Mục tiêu cụ thể của năm 2014.....	62
3.2.	CÁC GIẢI PHÁP BẢO ĐẢM QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VÀ BẢO ĐẢM TRẬT TỰ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HẢI DƯƠNG.....	65
3.2.1.	Các giải pháp bảo đảm quản lý về trật tự an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn Thành phố Hải Dương	65
3.2.2.	Các giải pháp bảo đảm an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn Thành phố Hải Dương.....	68
KẾT LUẬN		86
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO		89

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Hoạt động giao thông vận tải là huyết mạch kinh tế của mỗi quốc gia, nó phản ánh trình độ phát triển của xã hội và đáp ứng những nhu cầu kinh tế, văn hoá, xã hội, di lại, sinh hoạt của các tầng lớp dân cư. Trong đó giao thông đường bộ luôn là mảng quan trọng bậc nhất trong toàn bộ hệ thống giao thông, xét trên tất cả các phương tiện kinh tế, văn hoá, xã hội và an ninh quốc phòng. Giao thông vận tải là nhu cầu không thể thiếu của con người, cùng với sự phát triển của khoa học kỹ thuật, phương tiện giao thông ngày càng đa dạng và phát triển mạnh và có những bước tiến bộ đáng kể. Trong hơn hai bảy năm qua, thực hiện đường lối đổi mới của Đảng và Nhà nước về phát triển nền kinh tế thị trường theo định hướng Xã hội chủ nghĩa, với các thành tựu của sự nghiệp công nghiệp hoá, hiện đại hoá, đời sống xã hội đã có những bước phát triển tích cực, điều kiện sinh sống của nhân dân ngày càng được nâng cao, giao lưu kinh tế, văn hoá, nghệ thuật, thể dục, thể thao, nhu cầu đi lại của nhân dân tăng lên.

Tuy nhiên bên cạnh đó sự tác động mặt trái của nền kinh tế thị trường lại làm phát sinh những mặt tiêu cực về mặt xã hội, trong đó trên lĩnh vực quản lý an toàn giao thông đô thị đã bộc lộ nhiều vấn đề bức xúc, tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông tại các đô thị đã gây nhiều thiệt hại về con người tài sản của nhà nước và nhân dân đòi hỏi vai trò quản lý nhà nước đối với lĩnh vực này ngày càng lớn, trong đó việc cần thiết trước mắt phải duy trì giữ nghiêm việc thực thi các quy định của pháp luật đặc biệt là hiện nay tình trạng vi phạm pháp luật về trật tự an toàn giao thông đang diễn ra còn nhiều phức tạp trên phạm vi cả nước nói chung và Thành phố Hải Dương nói riêng.

Hiện nay tình hình trật tự an toàn giao thông ở nước ta diễn biến rất phức tạp, tai nạn giao thông không ngừng gia tăng và len lỏi đến hàng vạn gia đình từ thành thị đến nông thôn, gây thiệt hại đến lớn đến tính mạng và

tài sản của nhân dân. Lòng tin của quần chúng đối với công tác quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông ít nhiều bị xói mòn, đặc biệt là an toàn giao thông đường bộ. Xuất phát từ lý do trên em đã chọn đề tài: **“Quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn Thành phố Hải Dương”** làm đề tài luận văn tốt nghiệp cao học.

2. Tình hình nghiên cứu đề tài

Thứ nhất, về các đề tài nghiên cứu khoa học:

- *“Tai nạn giao thông đường bộ, thực trạng, nguyên nhân và giải pháp phòng ngừa của lực lượng Cảnh sát giao thông”*. Đề tài cấp bộ, 1998, Bộ công an.

- *“Tăng cường pháp chế xã hội chủ nghĩa trong giao thông đường bộ trên địa bàn thị xã Cẩm Phả”*. Đề tài khoa học cấp cơ sở, 2003. Thạc sĩ, Nguyễn Hữu Lý: Chủ nhiệm đề tài

Thứ hai, về các đề tài luận án, luận văn đã bảo vệ:

- Luận văn thạc sĩ Lý luận và lịch sử Nhà nước và pháp luật của Trần Văn Nghĩa (2004) *“Công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ và trật tự an toàn giao thông đô thị của công an tỉnh Bình Thuận - thực trạng và giải pháp”*.

- Luận văn thạc sĩ Lý luận và lịch sử Nhà nước và pháp luật của Dương Quốc Hoàng (2005) *“Tăng cường quản lý nhà nước trong lĩnh vực giao thông đường bộ ở Việt Nam hiện nay”*

- Luận án Tiến sĩ Xã hội học của Đinh Quang Hà (2006) *“Sự sai lệch xã hội của người tham gia giao thông đường bộ thành phố Hà Nội”*.

- Luận văn thạc sĩ Lý luận và lịch sử Nhà nước và pháp luật của Đào Văn Minh (2008) *“Quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ của chính quyền cơ sở ở tỉnh Thanh Hóa”*

- Luận văn thạc sĩ Lý luận và lịch sử Nhà nước và pháp luật của Vũ Văn Giới (2009) *“Xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ của công an thành phố Hải Phòng hiện nay”*

Thứ ba, các bài nghiên cứu đăng trên Báo, Tạp chí, chủ yếu là trên Tạp chí Giao thông vận tải (GTVT), Tạp chí Quản lý nhà nước, nghiên cứu quản lý nhà nước lĩnh vực GTVT, giao thông đô thị dưới góc độ của ngành luật hành chính, đáng chú ý là các công trình sau:

- Nguyễn Thủy Anh (2003): *"Đổi mới quản lý nhà nước về giao thông công cộng trong đô thị lớn ở nước ta"*, Tạp chí Quản lý nhà nước, số 5/2003.

- Hoàng Đình Ban (2004) *"Luật Giao thông đường bộ sau hai năm nhìn lại"*, Tạp chí GTVT, số 3/2004.

- Lê Ngọc Tiên (2004) *"Giáo dục pháp luật - biện pháp quan trọng trong giảm thiểu tai nạn giao thông đường bộ"*, Tạp chí GTVT, số 7/2004.

- Nguyễn Thu Hằng (2009) *"Thực trạng và giải pháp về trật tự an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Hải Dương"*. Tạp chí Khoa học công nghệ và Môi trường, số 4/2009

Trên cơ sở của các nghiên cứu trước đây và các quy định của pháp luật hiện hành, em cho rằng việc lựa chọn nghiên cứu đề tài này sẽ góp phần làm phong phú và sâu sắc thêm những luận chứng khoa học cũng như cơ sở thực tiễn cho việc đổi mới Quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ mà nhu cầu khách quan xã hội đang đặt ra.

3. Mục đích nghiên cứu

Đề tài nghiên cứu với mục đích nhằm bảo đảm quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ của cả nước nói chung và quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ ở Thành phố Hải Dương nói riêng có một cơ sở lý luận vững chắc để chuẩn hóa công tác quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ. Phân tích thực trạng quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn Thành phố Hải Dương nhằm tìm ra những ưu điểm và hạn chế, từ đó kiến nghị phương hướng và giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ. Qua đó kiến nghị, đề xuất sửa đổi, bổ

sung các quy định của pháp luật và các văn bản hướng dẫn có liên quan để phù hợp với tình hình thực tế.

4. Phương pháp nghiên cứu

Luận văn được thực hiện trên cơ sở phương pháp luận của chủ nghĩa Mác- Lênin và tư tưởng Hồ Chí Minh về nhà nước và pháp luật nói chung và trật tự an toàn giao thông đường bộ nói riêng.

Sử dụng phương pháp nghiên cứu cụ thể: Phương pháp phân tích, phương pháp tổng hợp, phương pháp thống kê, phương pháp so sánh và một số phương pháp khác làm sáng tỏ bản chất của vấn đề.

5. Giới hạn phạm vi nghiên cứu

Nghiên cứu quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ nói chung là vấn đề rất rộng, phức tạp, có tầm bao quát lớn. Trong khuôn khổ của luận văn, tác giả chỉ tập trung nghiên cứu các vấn đề:

- Nghiên cứu phân tích hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật quy định về quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ của thành phố trực thuộc tỉnh.

Nghiên cứu và phân tích thực trạng quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn Thành phố Hải Dương, đưa ra nhận xét về những ưu điểm và hạn chế, những bất cập so với quy định hiện hành trên cơ sở đó đề xuất các giải pháp phù hợp.

6. Tính mới của đề tài

Quá trình nghiên cứu đề tài, tác giả đã xây dựng một cơ sở lý luận, cơ sở thực tiễn cho việc hoàn thiện và nâng cao công tác quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ nói chung dựa trên sự nghiên cứu và phân tích thực trạng quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn Thành Phố Hải Dương

Phát hiện những khó khăn, vướng mắc và hạn chế của công tác quản lý từ đó đề ra các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực an toàn giao thông đường bộ.

Kiến nghị sửa đổi, bổ sung một số quy định pháp luật về trật tự an toàn giao thông đường bộ cho phù hợp với yêu cầu thực tiễn, hoàn thiện bộ máy làm công tác quản lý về trật tự an toàn giao thông đường bộ quy định rõ trách nhiệm, thẩm quyền của các cơ quan quản lý và có thể nhân rộng sang các địa phương khác.

7. Kết cấu đề tài

Gồm phần mở đầu, 3 chương, kết luận, danh mục tài liệu tham khảo và phụ lục.

Chương 1

CƠ SỞ LÝ LUẬN CỦA QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ TRẬT TỰ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

1.1. Khái niệm quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ

1.1.1. Khái niệm quản lý

Trong Nhà nước xã hội chủ nghĩa, học thuyết về quản lý cũng phát triển hết sức phong phú. V.I. Lênin là người đầu tiên sau Cách mạng Tháng Mười năm 1917 đã đặc biệt chú trọng đến vấn đề quản lý. Người nhấn mạnh nhiệm vụ trọng tâm của chính quyền Xô viết "*là quản lý và quản lý*" đồng thời đòi hỏi phải phân biệt quản lý với hoạt động chính trị, rằng "*mục tiêu cơ bản của hoạt động quản lý nhà nước là nhằm phát triển kinh tế*". Nội dung cơ bản của học thuyết về quản lý xã hội trong các nhà nước xã hội chủ nghĩa là:

- Quản lý xã hội là quản lý một cách khoa học, "*là sự tác động có ý thức, có mục đích của con người lên toàn bộ hệ thống xã hội hoặc đến từng khâu của nó*" (các phạm vi hoạt động xã hội, các ngành kinh tế, các liên hiệp sản xuất, các xí nghiệp...), bảo đảm sự hoạt động tối ưu và sự

phát triển của chúng trên cơ sở vận dụng các quy luật khách quan và những xu hướng vốn có của chủ nghĩa xã hội.

- Quản lý xã hội một cách khoa học là việc sử dụng hệ thống tri thức, công cụ, phương thức và cơ chế đa dạng, phong phú tác động lên ý thức, hành vi của con người, *"làm cho sự hoạt động chủ quan của con người phù hợp những đòi hỏi của những quy luật khách quan"*.

- Trong xã hội xã hội chủ nghĩa, quản lý xã hội một cách khoa học là quản lý con người, *"là sự tổ chức một cách tốt nhất đời sống kinh tế của họ, giáo dục họ theo tinh thần, lý tưởng cộng sản chủ nghĩa"*.

Tóm lại, Tùy theo từng góc độ nghiên cứu, quản lý được quan niệm khác nhau, với những định nghĩa khác nhau, song quản lý, về thực chất là quản lý con người, là thực hiện những tác động lên ý thức, tâm lý, tình cảm của con người bằng một hệ thống công cụ, phương tiện, mô hình và cơ chế khác nhau nhằm tổ chức, điều chỉnh hành vi của con người theo những mục tiêu quản lý, phù hợp với quy luật vận động khách quan của tổ chức, của xã hội.

1.1.2. Khái niệm quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ

Quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ là: *toàn bộ các hoạt động của các cơ quan nhà nước có thẩm quyền nhằm xác lập cơ sở pháp lý cho hoạt động quản lý về TTATGTĐB, cũng như các hoạt động tổ chức thực hiện và xử lý vi phạm pháp luật giao thông đường bộ nhằm bảo đảm thiết lập và duy trì TTATGTĐB. Thông qua việc xác lập trật tự quản lý nhà nước về giao thông đường bộ góp phần giữ vững trật tự, kỷ cương xã hội, bảo đảm giao thông thông suốt, an toàn, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế, văn hóa, xã hội.*

1.2. Đặc điểm của Quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ

1.2.1. Đặc điểm về chủ thể quản lý nhà nước về TTATGTĐB

Quản lý nhà nước về TTATGTĐB có thể do nhiều chủ thể tham gia, không thể chỉ do nhà nước, nhất là trong xu thế xã hội hóa. Tuy nhiên, trong hệ thống chủ thể quản lý nhà nước về TTATGTĐB, nhà nước, trực tiếp là các cơ quan quản lý hành chính nhà nước là chủ thể chủ yếu. Những cơ quan này thực hiện quản lý với tư cách đại diện công quyền, mang quyền lực nhà nước.

1.2.2. Đặc điểm về nội dung quản lý nhà nước về TTATGTĐB

Quản lý nhà nước về TTATGTĐB dựa trên cơ sở pháp lý trực tiếp là pháp luật về an toàn giao thông (ATGT). Việc ban hành pháp luật, tổ chức thực hiện và xử lý vi phạm pháp luật về giao thông đường bộ (GTĐB) là toàn bộ nội dung quản lý. Pháp luật về GTĐB được hiểu là tổng thể các quy phạm pháp luật, có nguồn là các văn bản quy phạm pháp luật, do cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành theo những hình thức, trình tự, thủ tục luật định để điều chỉnh các quan hệ xã hội phát sinh trong hoạt động GTĐB. Từ đây có thể rút ra một số vấn đề sau:

- Phạm vi điều chỉnh của pháp luật về GTĐB là các quan hệ phát sinh trong hoạt động GTĐB, trong đó đường bộ gồm đường đi trên đất liền dùng cho người đi bộ và xe cộ. Theo Luật GTĐB (năm 2001) thì "đường bộ" được giải thích cụ thể và mở rộng hơn, bao gồm "đường, cầu, đường bộ, hầm đường bộ, bến phà đường bộ" (Điều 3).

- Hoạt động GTĐB là hoạt động của con người, đa số là hoạt động liên quan đến phương tiện và sử dụng phương tiện giao thông trên đường bộ nhằm đáp ứng nhu cầu công tác, học tập, sản xuất, kinh doanh, đi lại thăm thân của cán bộ, công chức, doanh nghiệp và các tầng lớp nhân dân.

Như vậy, đối tượng điều chỉnh của pháp luật về TTATGTĐB là các quan hệ phát sinh trong hoạt động GTĐB liên quan đến nhiều hoạt động khác nhau của con người. Thông qua việc điều chỉnh các quan hệ đó, nhà nước với tư cách là chủ thể quản lý, thực hiện việc tổ chức, định hướng và kiểm soát hoạt động GTĐB, bảo đảm cho các hoạt động đó có trật tự.

1.2.3. Đặc điểm về khách thể của quản lý nhà nước về TTATGTĐB

Khách thể của quản lý nhà nước về TTATGTĐB là hoạt động của các cơ quan, tổ chức, cá nhân tham gia vào giao thông đường bộ. Tuy nhiên, do quản lý nhà nước thực chất là quản lý con người, gắn với những quan hệ xã hội cụ thể, nhằm tạo ra những cơ hội, khả năng phát triển con người, hướng dẫn, định hướng hoạt động của họ theo một trật tự phù hợp với quy luật phát triển xã hội thì khách thể của quản lý nhà nước về TTATGTĐB được quan niệm là *trật tự được thiết lập nhờ đó mà bảo đảm cho GTĐB được an toàn, nhanh chóng, tiện lợi, thông suốt, bảo đảm mỹ quan, môi trường, hạn chế thấp nhất vi phạm pháp luật GTĐB, ùn tắc giao thông, ngăn ngừa thiệt hại do TNGT gây ra.*

Chương 2

THỰC TRẠNG THỰC HIỆN PHÁP LUẬT VỀ TRẬT TỰ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HẢI DƯƠNG

2.1. Thực trạng xây dựng, ban hành pháp luật về trật tự an toàn giao thông đường bộ

2.2.1. Sơ lược về sự phát triển các văn bản pháp luật điều chỉnh Quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ

Ngày 29-6-2001, Luật Giao thông đường bộ được Quốc hội nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam khoá X, kỳ họp thứ 9 thông qua; Chủ tịch nước ký Lệnh công bố Luật số 07/2001/L/CTN ngày 12-07-2001. Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01-01-2002.

2.1.2. Những hạn chế của hệ thống văn bản pháp luật

- Ban hành văn bản pháp luật còn chậm; thiếu đồng bộ;
- Hệ thống pháp luật chưa ổn định, các hình thức thức tuyên truyền giáo dục pháp luật giao thông chưa rộng rãi;

- Chính sách khen thưởng, bồi dưỡng cho các lực lượng thi hành cưỡng chế chưa khuyến khích được tính tích cực và hạn chế tiêu cực trong hoạt động này.

2.2. Thực trạng thực hiện pháp luật về trật tự an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn Thành phố Hải Dương

2.2.1. Khái quát chung về thực trạng vi phạm pháp luật về an toàn giao thông đường bộ ở nước ta hiện nay

Trong những năm qua thực hiện đường lối đổi mới do Đảng lãnh đạo tình hình kinh tế nước ta đã từng bước tăng trưởng đời sống văn hóa xã hội có nhiều phát triển, tốc độ công nghiệp hóa (CNH), đô thị hóa nhu cầu và sự phát triển giao thông vận tải tăng nhanh bên cạnh đó tình hình TTATGT còn diễn biến phức tạp, ý thức chấp hành pháp luật ATGT của một bộ phận người tham gia giao thông còn hạn chế.

Hiện tại Thành phố Hải Dương có 111 tuyến phố, tổng chiều dài 71km. Trong tổng số đường đô thị thành phố Hải Dương có 27,321km đường chất lượng tốt; 34,469km đường chất lượng trung bình, 9km đường xấu, không có đường rất xấu. Phương tiện tham gia giao thông của thành phố rất đa dạng, chủ yếu là phương tiện cá nhân như ô tô, xe máy, xe đạp,... lưu lượng tham gia giao thông cũng khá lớn, trung bình có tới hàng nghìn lượt người, phương tiện qua lại m²/ngày Riêng xe đạp, xe máy có trên 45.000 chiếc, xe ô tô có hàng trăm chiếc qua lại thường xuyên.

Hệ thống giao thông đô thị của thành phố tương đối ổn định, nhưng dày đặc và nhỏ hẹp. Nhiều đường chưa có vỉa hè và xuống cấp nghiêm trọng. Hầu hết các hộ gia đình có mặt đường đều tham gia buôn bán, sản xuất kinh doanh ở mức độ khác nhau, đa số lấn chiếm vỉa hè. Mật độ dân cư rất lớn, trung bình có tới hàng nghìn lượt người, phương tiện qua lại m²/ngày. Phương tiện giao thông tham gia giao thông tăng nhanh và rất đa dạng. Theo báo cáo của công an thành phố năm 2013 xảy ra 31 vụ tai nạn, làm chết 25 người và bị thương 24 người ngoài ra còn xảy ra hàng ngàn vụ

va chạm, tai nạn nhẹ, làm thiệt hại về tài sản đến hàng chục tỷ đồng. Cũng như tình hình chung trong cả nước, thực trạng TTATGTĐB ở Thành phố Hải Dương diễn biến hết sức phức tạp.

2.2.2. Thực trạng vi phạm pháp luật về trật tự an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn Thành phố Hải Dương

**** Tình hình vi phạm luật lệ giao thông.***

Những năm qua UBND thành phố đã quan tâm chỉ đạo các cấp, các ngành, tập trung giải quyết tình hình trật tự an toàn giao thông đô thị. Đặc biệt là thời gian đầu thực hiện NĐ 71/2012/NĐ- CP ngày 19/9/2012 quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ của Chính phủ nói riêng cũng như việc chấp hành các luật lệ giao thông khác nói chung đã có nhiều chuyển biến tích cực. Kể từ khi có Nghị định 34/2010/ NĐ- CP tháng 10/2010, trên hầu hết các tuyến đường mọi người đã tự giác chấp hành thực hiện giải toả, tự di chuyển lùi vào sau cột mốc chỉ giới quy định theo Nghị định 203/HĐBT để bảo vệ hành lang an toàn giao thông. Nhưng cho đến nay, trên tất cả các tuyến đường tình trạng vi phạm luật lệ giao thông vẫn diễn ra. Các vi phạm này chủ yếu là sự bung ra kiốt, lều quán, coi nói nhà ven đường, xếp hàng, vật liệu lán ra, bành trướng chợ cóc, chợ tạm, đỗ xe tùy tiện,

ngoài những sai phạm trên tình trạng vượt đèn đỏ, chạy xe quá tốc độ, sử dụng rượu bia khi điều khiển xe, xe trở qua tải, lạng lách đáng võng... vẫn diễn ra trên các tuyến đường của thành phố.

**** Các nguyên nhân sai phạm.***

- Ý thức chấp hành pháp luật về giao thông đường của người dân.
- Các hình thức thức tuyên truyền giáo dục pháp luật giao thông chưa rộng rãi.

2.2.3. Thực trạng tai nạn giao thông trên địa bàn Thành phố Hải Dương

**** Tình hình tai nạn giao thông***

Theo báo cáo của công an thành phố tình trạng tai nạn giao thông gia

tăng nhiều trong những năm qua ở đô thị và đã đến hồi báo động. Các biện pháp mạnh được thực thi vào cuối năm 2013 và đầu năm 2014 đã góp phần kiềm chế, nhưng số vụ tai nạn giao thông không giảm nhiều.

- Năm 2010 so với năm 2009 số người chết do tai nạn giao thông tăng 3 người (15%), số người bị thương giảm 14 người (35,9%) và thiệt hại về tài sản trên 350 triệu đồng.

- Năm 2011 so với năm 2010 số người chết do tai nạn giao thông giảm 2 người(9.1%) số người bị thương giảm 11 người(19.6%) và thiệt hại về tài sản trên 280 triệu đồng.

- Năm 2012 so với 2011 số người chết do tai nạn giao thông tăng 17 người(45.9%), số người bị thương giảm 13 người (22.4%) và thiệt hại về tài sản trên 400 triệu đồng.

- Năm 2013 so với năm 2012 số người chết do tai nạn giao thông giảm 12 người (32.4%), số người bị thương giảm 8 người (25%) và thiệt hại tài sản trên 106 triệu đồng.

Tai nạn giao thông đường bộ đã gây ra những thiệt hại lớn đối với đời sống xã hội, là hiểm họa của mọi quốc gia phá hoại sự ổn định xã hội và thường xuyên rình rập, đe dọa tính mạng của người tham gia giao thông.

Vấn đề đặt ra, phải chủ động nghiên cứu, tìm ra các nhân tố gây ra tai nạn giao thông đường bộ, trên cơ sở đó có giải pháp phòng ngừa, kiềm chế đến mức thấp nhất các vụ tai nạn xảy ra và hậu quả, tác động của nó đối với hoạt động giao thông đường bộ cũng như công tác phòng ngừa tệ nạn xã hội khác.

** Nguyên nhân gây tai nạn giao thông trên địa bàn Thành phố Hải Dương*

- Ý thức của người dân: Đây là một trong những nguyên nhân chủ quan dẫn đến tình trạng gia tăng ngày càng nhanh tai nạn giao thông đường bộ.

- Chất lượng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ.

- Loại hình phương tiện tham gia giao thông.

- Lấn chiếm hành lang an toàn giao thông.

2.2.4. Hoạt động của các cơ quan nhà nước đảm bảo an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn Thành phố Hải Dương

2.2.4.1. Công tác tuần tra; kiểm soát; xử lý vi phạm

- Vai trò quan trọng của việc tuần tra; kiểm soát:

+ Hoạt động tuần tra; kiểm soát của cảnh sát giao thông góp phần rất lớn trong việc nâng cao ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông. Thực tế ta thấy ở đâu có cảnh sát giao thông tuần tra thì người tham gia giao thông đều tuân thủ tốt.

+ Thêm nữa thông qua công tác tuần tra; kiểm soát giao thông, lực lượng cảnh sát giao thông có thể kịp thời tham gia đấu tranh phòng chống tội phạm hoạt động trên đường giao thông, chống các hoạt động như: vận chuyển, mua bán trái phép chất ma túy, phát hiện việc buôn lậu, gian lận thương mại,....

+ Mặt khác hoạt động này còn góp phần củng cố và nâng cao vai trò quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ, từng bước thiết lập nề nếp kỷ cương trong lĩnh vực giao thông, phục vụ có hiệu quả cho các hoạt động xã hội và phát triển của đất nước.

- Trong năm 2013 thành phố đã đẩy mạnh công tác tuần tra; kiểm soát trên hầu hết tuyến đường và đã kiểm tra, xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm.

2.2.4.2. Công tác điều tra; giải quyết tai nạn giao thông đường bộ

- Công tác điều tra, xử lý tai nạn giao thông không những làm rõ được nguyên nhân tai nạn; xử lý nghiêm minh đối với người vi phạm gây tai nạn, mà còn góp phần quan trọng; thiết thực vào công tác phòng ngừa, kiềm chế sự gia tăng của tai nạn giao thông.

- Để làm được điều đó đòi hỏi cảnh sát giao thông làm nhiệm vụ điều tra; xử lý tai nạn giao thông đường bộ phải có trình độ chuyên môn nghiệp vụ. Trong những trường hợp tai nạn xảy ra cảnh sát giao thông làm nhiệm

vụ phải biết kịp thời tiến hành phong tỏa hiện trường, cấp cứu người bị nạn, khám nghiệm hiện trường, điều tra,... Đây là những việc làm cần thiết khi tai nạn giao thông xảy ra nhưng cần phải có chuyên môn nghiệp vụ mới giải quyết tốt, kịp thời và nhanh chóng vấn đề.

2.2.4.3. Công tác tổ chức chỉ huy điều khiển giao thông đường bộ

Điều khiển giao thông đường bộ là công tác thực sự cần thiết cho tình hình giao thông đường bộ tại Thành phố Hải Dương. Để công tác này được tốt thì rất nhờ vào sự nỗ lực của từng cán bộ chiến sĩ cảnh sát giao thông trong việc điều hành giao thông.

2.2.4.4. Công tác phòng ngừa sai phạm, tiêu cực

- Để đảm bảo bộ máy quản lý nhà nước trong sạch, vững mạnh thì công tác phòng ngừa tiêu cực, sai phạm đối với toàn bộ cán bộ chiến sĩ là điều quan trọng nhất. Thiết nghĩ để phòng ngừa tốt việc này thì đòi hỏi đấu tranh kiên quyết không sai phạm từ cán bộ ở trung ương đến địa phương, cán bộ ở cấp trung ương, cấp trên phải làm gương cho cấp dưới. Cần phải tăng cường pháp chế nhà nước, xử phạt nặng, nghiêm khắc đối với những trường hợp sai phạm, thường xuyên đào tạo, huấn luyện tư tưởng, phẩm chất vững vàng cho cán bộ. Và điều cần thiết phải có chế độ đãi ngộ tốt của nhà nước đối với cán bộ chiến sĩ.

- Riêng đối với Thành phố Hải Dương qua báo cáo các mặt công tác năm 2013 của phòng cảnh sát công an thành phố thì vấn đề sai phạm, tiêu cực được thể hiện như sau:

+ Kết quả kiểm tra, các tổ, đội tuần tra kiểm soát giao thông đều chấp hành nghiêm túc, giữ gìn thái độ, tác phong trong tiếp xúc, làm việc với người điều khiển phương tiện. Chưa phát hiện trường hợp nào những nhiều tiêu cực.

+ Tuy nhiên qua kiểm tra cũng kịp thời phát hiện, chấn chỉnh một số trường hợp chưa đảm bảo đúng quy định như: không đảm bảo thực hiện nhiệm vụ theo đúng kế hoạch, lịch trình được phê duyệt.

2.2.4.5. Công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật

- Đẩy mạnh việc tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGTĐB và đào tạo kiến thức nghiệp vụ cho Công an xã, phường chú trọng tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật cho các thành viên lãnh đạo các Tổ liên gia tự quản, Đội xung kích giữ gìn TTATGT, học sinh, sinh viên, những người có phương tiện ô tô kinh doanh,... bằng nhiều hình thức, biện pháp thích hợp, như thường xuyên sử dụng hệ thống truyền thanh xã, phường kết hợp với các đoàn thể, đơn vị vận tải tuyên truyền, kẻ vẽ khẩu hiệu, panô, áp phích tuyên truyền cổ động về an toàn giao thông

2.2.4.6. Những tồn tại trong hoạt động của các cơ quan nhà nước đảm bảo an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn Thành phố Hải Dương.

** Về điều kiện vật chất*

- Thiếu các công cụ hỗ trợ trong hoạt động tuần tra; kiểm soát, điều tra; xử lý tai nạn giao thông đường bộ.

- Kết cấu hạ tầng giao thông thấp kém.

** Về phía người dân tham gia đường bộ.*

- Ý thức người dân chấp hành pháp luật về giao thông đường bộ còn thấp.

- Việc lấn chiếm lòng đường; hành lang an toàn giao thông đường bộ.

** Công tác xây dựng chiến lược và quy hoạch giao thông đường bộ thành phố Hải Dương.*

Quy hoạch mạng lưới giao thông vận tải đô thị nói chung và mạng lưới giao thông vận tải nói riêng là yếu tố quan trọng để thúc đẩy các ngành kinh tế phát triển. Giao thông vận tải đô thị gắn với quy hoạch đô thị, vì vậy quy hoạch mạng lưới đường phố là vấn đề then chốt, có liên quan chặt chẽ với vấn đề cơ cấu quy hoạch của thành phố. Nhưng trong tình hình hiện nay vấn đề này vẫn còn nhiều bất cập, đó là vấn đề quy hoạch mạng lưới giao thông thô sơ (xe đạp) đi trên vỉa hè hoặc dưới lòng đường phố còn chưa phù hợp với chiều rộng đường phố cho phép. Việc quy hoạch bến bãi, nhà để xe hay khu vực xây dựng các hàng quán vẫn

còn không hài hoà về không gian kiến trúc, vẫn còn các điểm họp chợ tự phát,... nhưng chưa có chiến lược xoá bỏ và phát triển một cách triệt để.

* Đội ngũ cán bộ, tổ chức, chỉ đạo, điều hành quản lý hệ thống đô thị

Sinh thời Chủ tịch Hồ Chí Minh đã khẳng định: “Cán bộ là cái gốc của mọi công việc, công việc thành công hay thất bại đều do cán bộ tốt hay kém”.

- Có thể nói yếu tố năng lực ảnh hưởng rất nhiều đến hiệu quả của công tác quản lý; chính vì vậy công tác cán bộ hiện nay vẫn còn một số thiếu sót cần sớm được khắc phục

* Vấn đề kiểm định xe cơ giới và cấp giấy phép đăng ký xe.

- Việc đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe còn nhiều tiêu cực: đó là tình trạng còn nhận quà biếu, tiền... dưới các hình thức khác nhau nên trong quá trình cấp phép cán bộ cấp phép đã làm sai chức năng, cơ cấu đề thi còn đơn giản, chưa thực sự phản ánh đúng năng lực điều khiển cũng như nhận thức hiểu biết của người dân về pháp luật giao thông.

- Do tình trạng "đi đêm", kỷ cương không xiết chặt nên việc kiểm định chất lượng xe cơ giới đã không theo đúng tiêu chuẩn, quy trình, các bộ phận phanh, lái, niên hạn sử dụng của các phương tiện không được chú ý hoặc nếu có được chú ý thì lại vẫn bỏ qua coi như không đã làm giảm chất lượng của công tác kiểm định, chất lượng an toàn của xe sau kiểm định không đảm bảo, khi tham gia giao thông là một nguyên nhân làm gia tăng tai nạn giao thông đường bộ.

Chương 3

MỤC TIÊU VÀ CÁC GIẢI PHÁP BẢO ĐẢM QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ TRẬT TỰ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HẢI DƯƠNG

3.1. Mục tiêu của quản lý giao thông đường bộ

3.1.1. Mục tiêu về hiệu quả: đây là mục tiêu có liên quan đến việc quản lý tốt hơn những tiềm lực sẵn có, đặc biệt là việc sử dụng tốt hơn các

hệ thống giao thông và vận tải hiện có, đó là kết cấu hạ tầng kỹ thuật, phương tiện vận tải và các thiết bị, đồng thời hạn chế việc sử dụng các tiềm lực về chiếm dụng đất đai trong giao thông. Do đó, mục tiêu này nhằm nhấn mạnh việc tìm kiếm những giải pháp quản lý ít tốn kém hơn, nó không đòi hỏi những mức đầu tư lớn vào việc xây dựng các loại đường giao thông công cộng đặc biệt và đất tiền.

3.1.2. Mục tiêu chất lượng: là giảm bớt được những ảnh hưởng tiêu cực ngoài ý muốn của giao thông, đặc biệt là tiếng ồn, ô nhiễm không khí, tai nạn giao thông,... cải thiện chất lượng quản lý các dịch vụ giao thông và vận tải, đặc biệt cần chú ý những yếu tố thuận lợi cho các khu vực trung tâm nhất là về thời gian cho một chuyến đi và hạn chế tắc nghẽn giao thông ở mức tối thiểu.

3.1.3. Mục tiêu về tính hợp lý: có liên quan đến vấn đề đáp ứng tốt hơn nhu cầu đi lại của mọi tầng lớp dân cư đô thị, nghiên cứu những chính sách sao cho điều chỉnh được sự chênh lệch giữa những người có và không có khả năng mua xe cộ loại sang đất tiền. Đồng thời, nghiên cứu bổ sung chính sách về lệ phí giao thông hợp lý và công bằng xã hội.

Các mục tiêu về hiệu quả và chất lượng được tăng cường do tình hình kinh tế chung đòi hỏi phải được quản lý chặt chẽ hơn bằng cách tăng cường quyền lực và pháp chế cho chính quyền đô thị đối với những vấn đề liên quan đến giao thông vận tải. Các điều khiển và định giờ tốt hơn cho các tín hiệu giao thông trên đường phố, cải thiện các biển báo hiệu trên lề đường, các biện pháp ưu tiên trên hệ thống đường phố chính, đường khu vực,... các nút giao nhau và phân luồng giao thông có cơ sở khoa học, nhằm giảm lưu lượng xe qua lại trên đường phố để đạt được mục tiêu về hiệu quả, chất lượng sử dụng mặt đường phố tốt hơn, giảm được ô nhiễm.

3.1.4. Đảm bảo chính quyền đô thị thực hiện đúng chức năng của mình

- Quan tâm đến việc chỉ đạo thực hiện sắp xếp lại một số ngành nghề kinh doanh ở đô thị như: tổ chức và quy hoạch lại các khu buôn bán, các

chợ lưu động vào một khu vực thương mại theo vùng quy hoạch nhất định. Chính quyền các cấp ở đô thị cần xây dựng những khu kinh doanh mới ở ven nội hoặc ngoại ô, sau đó ký hợp đồng cho tư nhân thuê từng lô buôn bán với những chính sách ưu đãi như có thể giảm mức thuế với những ai tình nguyện buôn bán ở khu mới này đồng thời có chính sách tăng thuế đối với những ai buôn bán ở vùng trung tâm.

- Đầu tư xây dựng đường xá, cầu cống và duy tu, bảo dưỡng, nâng cấp. ở đây, chính quyền đô thị chịu trách nhiệm trong việc đầu tư và giao cho cơ quan chuyên môn thực hiện quy hoạch, thiết kế kỹ thuật, xây dựng và bảo dưỡng các tuyến đường phường xã trong lãnh thổ của mình quản lý.

3.1.5. Mục tiêu cụ thể của năm 2014: tiếp tục phấn đấu giảm tai nạn giao thông so với năm 2013, cải thiện một bước hành lang an toàn giao thông đường bộ.

Công tác quản lý giao thông đường bộ phải đảm bảo được các mục tiêu chung của công tác quản lý giao thông đô thị.

* *Mục tiêu cho mô hình tổ chức quản lý.*

* *Mục tiêu của công tác quản lý sử dụng đất trong ngành giao thông vận tải.*

3.2. Các giải pháp bảo đảm quản lý nhà nước và bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn Thành phố Hải Dương

3.2.1. Các giải pháp bảo đảm quản lý về trật tự an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn Thành phố Hải Dương

3.2.1.1. Hoàn thiện hệ thống văn bản pháp luật.

- Ban hành văn bản pháp luật về giao thông đường bộ hoàn chỉnh; đồng bộ và bổ sung kịp thời đáp ứng tình hình phát triển giao thông đường bộ.

3.2.1.2. Nâng cao trình độ hiểu biết pháp luật, chuyên môn nghiệp vụ trong quản lý nhà nước

Đây là vấn đề cần chú trọng quan tâm để tăng cường khả năng Quản lý nhà nước về đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ. Nâng cao

trình đội chuyên môn nghiệp vụ là vấn đề đòi hỏi ở mỗi cán bộ quản lý nhà nước đặc biệt là cảnh sát giao thông đường bộ, để nâng cao công tác tuần tra kiểm soát; công tác điều tra; xử lý tai nạn giao thông đường bộ; xử lý vi phạm về trật tự an toàn giao thông đường bộ.

3.2.1.3. Cung cấp đầy đủ các phương tiện kỹ thuật, thiết bị hỗ trợ cho hoạt động Quản lý nhà nước

Phương tiện kỹ thuật và các thiết bị hỗ trợ cho các công tác Quản lý nhà nước rất cần thiết để nâng cao hiệu lực quản lý. Cho nên Nhà nước phải hỗ trợ đầy đủ những thiết bị phục vụ trên cho chính quyền địa phương. Đặc biệt là Thành phố Hải Dương, những phương tiện kỹ thuật và thiết bị hiện đại phục vụ cho công tác Quản lý nhà nước

3.2.2. Các giải pháp bảo đảm an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn Thành phố Hải Dương

3.2.2.1. Xây dựng, mở rộng và nâng cấp; sửa chữa kết cấu hạ tầng, nâng cao hiệu quả an toàn phương tiện giao thông đường bộ

Phát triển nâng cấp cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ là một nhu cầu quan trọng và tất yếu được Nhà nước tập trung chỉ đạo và từng bước thực hiện. Cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ ở Thành phố Hải Dương nói riêng và cả nước nói chung đã có nhiều thay đổi. Tuy nhiên so với khu vực khác thì cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ tại Thành phố Hải Dương còn nhiều hạn chế.

3.2.2.2. Phát triển hệ thống giao thông bền vững

Phát triển bền vững là sự phát triển đáp ứng nhu cầu hiện tại mà không làm tổn hại tới khả năng đáp ứng nhu cầu của thế hệ tương lai. Phát triển bền vững đang là mối quan tâm chung của các ngành, các lĩnh vực của đời sống kinh tế xã hội. Với giao thông vận tải đô thị phát triển bền vững là sự phát triển đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân trong hiện tại có tính đến gia tăng trong tương lai, sự phát triển hài hoà về cơ sở hạ tầng giao thông, phương tiện tham gia giao thông và tổ chức quản lý giao thông tương xứng

với tốc độ đô thị hoá, tốc độ tăng trưởng nền kinh tế, phát triển bền vững giao thông đô thị còn phải đảm bảo kiểm soát được tai nạn giao thông, ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường, đảm bảo cho sự phát triển của giao thông mà không gây tác động xấu đến các hoạt động kinh tế xã hội khác.

Thành phố Hải Dương cũng như nhiều thành phố khác cũng đang trong quá trình đô thị hoá. Đô thị hoá làm chuyển dịch cơ cấu nền kinh tế, kích thích tăng trưởng nhưng trong quá trình đô thị hoá nếu thiếu chiến lược tổng thể về phát triển bền vững giao thông đô thị sẽ dẫn đến hiệu ứng xấu.

3.2.2.3. Nâng cao chất lượng đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe

Nâng cấp cơ sở vật chất các trường đào tạo: trang bị mới các phương tiện giải dạy, lớp học, sân dùng để thực hành lái xe, các thiết bị cần thiết để phục vụ trong học tập và thực hành.

3.2.2.4. Tăng cường các biện pháp giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ

Trong hoạt động giao thông nói chung và hoạt động giao thông đường bộ nói riêng thì tai nạn giao thông là điều khó tránh khỏi. Vấn đề đặt ra làm giảm đến mức thấp nhất tai nạn xảy ra và khi tai nạn đã xảy ra thì hạn chế đến mức thấp nhất hậu quả thiệt hại trong các vụ tai nạn. Để đạt được mục tiêu này cần giải quyết đồng thời các biện pháp. Một vài biện pháp để giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông như sau:

- Cần làm cho người lái xe máy dễ nhận biết nhau nhất đặc biệt trên các quốc lộ. Khuyến khích mọi người đi xe máy nên mặc áo màu sáng, gắn dấu hiệu phản nạn xe máy mà nạn nhân không đội mũ bảo hiểm thì phần lớn bị chấn thương sọ não, nguy cơ số một gây tử vong hoặc để lại di chứng nặng nề cho nạn nhân và hậu quả cho gia đình, xã hội. Ở Pháp luật đội mũ bảo hiểm khi đi xe máy bắt đầu thực hiện ngày 1/10/1997 sau một năm thực hiện luật này, tỷ lệ chết do tai nạn xe máy giảm 1.000 người/năm [36. tr.38]. Ở nước ta mấy năm đầu chỉ áp dụng đội mũ bảo hiểm trên những tuyến quốc lộ mãi đến 15/12/2007 mới áp dụng cho tất cả tuyến đường. Việc quy

định này áp dụng quá trễ so với nhiều nước trên thế giới. Cho thấy việc xây dựng văn bản pháp luật chưa nhanh chóng, kịp thời với tình hình phát triển giao thông đường bộ.

- Xây dựng hệ thống trạm cấp cứu tai nạn giao thông, ưu tiên xây dựng trước ở những tuyến đường bộ có khả năng xảy ra nhiều tai nạn giao thông.

- Mở lớp huấn luyện cấp cứu tai nạn giao thông cho lực lượng cảnh sát giao thông, lái xe.

- Xây dựng các trạm cứu hộ tai nạn những nơi điểm đen thường xảy ra tai nạn.

3.2.2.5. Tăng cường hoạt động tuyên truyền; phổ biến; giáo dục pháp luật về giao thông đường bộ

Từ những tồn tại và những mặt hạn chế trong công tác Quản lý nhà nước về vấn đề đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ của các cơ quan quản lý đường bộ ở Thành phố Hải Dương. Chúng ta muốn nâng cao hiệu lực quản lý trước tiên là khắc phục những khó khăn đó. Những biện pháp để nâng cao hiểu biết, ý thức chấp hành luật của mọi người dân là điều mà cơ quan chức năng, các cấp chính quyền địa phương luôn luôn đặt lên hàng đầu. Và biện pháp phổ biến pháp luật về an toàn giao thông đường bộ là biện pháp quen thuộc, không có gì mới lạ mà mọi cơ quan chức năng ở tất cả địa phương thường đề ra. Đây là biện pháp mang tới hiệu quả cao nhất để đánh động vào ý thức của mọi người.

3.2.2.6. Tăng cường bố trí người điều khiển giao thông đường bộ tại hầu hết các điểm giao lộ vào những giờ cao điểm

Người điều khiển; hướng dẫn giao thông có vai trò quan trọng trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ, trong khi ý thức của người tham gia giao thông chưa tự giác cao hoặc thiếu hiểu biết về luật lệ giao thông cơ sở hạ tầng giao thông còn yếu kém chưa đáp ứng được yêu cầu của vận tải thì việc tổ chức giao thông hợp lý, hướng dẫn giao thông khoa học có vai trò quan trọng trong việc làm giảm ùn tắc giao thông, hạn

chế tai nạn giao thông xảy ra. Ta thấy rằng với tốc độ phát triển kinh tế xã hội hiện nay, công tác hướng dẫn giao thông đang là một trong những vấn đề bức xúc cần giải quyết ở các đô thị lớn như Thành phố Hải Dương.

KẾT LUẬN

- Quản lý nhà nước về đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ là vấn đề luôn phải được quan tâm tăng cường và đổi mới. Đây là công tác chủ đạo nhất để định hướng mọi người dân trong xã hội chấp hành đúng quy định pháp luật Nhà nước trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

- Những năm thực hiện Luật giao thông đường bộ (ngày 29/06/2001) cho thấy tình hình đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ của Thành phố Hải Dương đạt nhiều kết quả ban đầu nhưng đến nay vẫn diễn biến phức tạp, có chiều hướng tăng trở lại. giao thông đường bộ có đảm bảo an toàn giao thông hay không phụ thuộc rất nhiều vào hệ thống văn bản pháp luật, mọi công tác Quản lý nhà nước đều được triển khai thực hiện có hiệu lực là từ giá trị pháp lý cao, khả năng áp dụng thực tế của văn bản pháp luật.

Với đề tài: "***Quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn thành phố Hải Dương***" tác giả đã giải quyết cơ bản mục đích, yêu cầu đặt ra của đề tài, hình thành cơ sở lý luận cho việc đổi mới trong công tác quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn thành phố Hải Dương.

Trên cơ sở kết quả lý luận đạt được, tại chương 2, luận văn đã đánh giá khái quát thực trạng tình hình TTATGTĐB, những ưu điểm, hạn chế và nguyên nhân hạn chế của công tác quản lý nhà nước của thành phố Hải Dương, Trong chương 3, luận văn đã đề xuất và luận chứng năm mục tiêu và hai nhóm giải pháp về ba nội dung quản lý nhà nước về TTATGTĐB của thành phố, nhấn mạnh các quan điểm bảo đảm quản lý nhà nước về TTATGTĐB trên địa bàn Thành phố Hải Dương.

Cùng với việc luận chứng các quan điểm, giải pháp, luận văn cũng đề xuất một số kiến nghị, trong đó kiến nghị về hoàn thiện thể chế, ban hành văn bản quy định rõ trách nhiệm, thẩm quyền cụ thể của các cơ quan quản lý trong quản lý bằng pháp luật về TTATGTĐB, tiếp tục đào tạo bồi dưỡng nghiệp vụ cho cán bộ quản lý, có chế độ, chính sách thỏa đáng nhằm phát huy vai trò nòng cốt của lực lượng này trong giữ gìn TTATGT nói chung, TTATGTĐB trên địa bàn thành phố nói riêng.

Đất nước qua hơn 27 năm đổi mới theo đường lối của Đảng đã có bước phát triển mạnh mẽ, kinh tế tăng trưởng, văn hóa xã hội, quốc phòng an ninh được giữ vững, đời sống của cán bộ, công chức và các tầng lớp nhân dân ngày càng được cải thiện, chất lượng sống ngày càng được nâng cao, lòng tin của nhân dân vào Đảng, Nhà nước, sự đồng thuận xã hội, vị thế, vai trò của Việt Nam trên trường quốc tế ngày càng được khẳng định. Bên cạnh những thành tựu, trong bối cảnh đất nước ta đang đứng trước những nhiệm vụ to lớn; tiếp tục thực hiện cải cách bộ máy nhà nước, xây dựng và hoàn thiện Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa Việt Nam là nhiệm vụ hết sức quan trọng, cũng hết sức khó khăn, phức tạp. Tác giả luận văn hy vọng những kết quả của Luận văn sẽ có giá trị tham khảo, nhất là các cấp ủy, chính quyền của các tỉnh nói chung và Thành phố Hải Dương nói riêng trong việc quản lý tốt về TTATGTĐB hiện nay.