

toàn cho hành khách, hoặc đề xuất xây dựng những công trình nhỏ nhưng có tác dụng thiết thực làm tăng thêm an toàn trong giao thông.

Nhận được thông tư hướng dẫn này, các tổng cục, cục, sở giao thông vận tải, sở tài chính, công ty bảo hiểm và các chi nhánh cần tổ chức trao đổi quán triệt ý nghĩa, mục đích, nguyên tắc của chế độ bảo hiểm tai nạn hành khách, nhận rõ trách nhiệm cụ thể của mỗi ngành và phổ biến sâu rộng cho cán bộ, công nhân viên thuộc ngành mình.

Ở địa phương, nơi nào còn mắc mứu về thực hiện chế độ bảo hiểm hành khách thì ngành giao thông vận tải và bảo hiểm địa phương cần bàn bạc, có biện pháp giải quyết sớm. Những khó khăn tồn tại không giải quyết được ở địa phương cần báo cáo phản ảnh cho Bộ Giao thông vận tải và Bộ Tài chính giải quyết.

Hàng năm, giữa hai ngành cần có tổng kết việc thực hiện chế độ bảo hiểm tai nạn hành khách nhằm nhanh chóng đưa chế độ bảo hiểm này vào nền nếp, góp phần phục vụ tốt sự đi lại của nhân dân.

Thông tư này có hiệu lực thi hành từ ngày ký. Những quy định trước đây của liên Bộ trái với thông tư này đều bãi bỏ.

Hà Nội, ngày 8 tháng 8 năm 1983

K.T. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải

*Thủ trưởng*

NGUYỄN ĐÌNH DOẢN

K.T. Bộ trưởng Bộ Tài chính

*Thủ trưởng*

NGÔ THIẾT THẠCH

## BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

**THÔNG TƯ số 147-TT/GTVT ngày 30-7-1983 hướng dẫn thi hành nghị định số 10-HĐBT ngày 20-1-1982 của Hội đồng bộ trưởng.**

Ngày 20 tháng 1 năm 1982 Hội đồng bộ trưởng đã ra nghị định số 10-HĐBT quy định việc phân loại đầu tư vốn và phân cấp quản lý các hệ thống đường bộ. Căn cứ vào điều 11 của nghị định, Bộ Giao thông vận tải ban hành thông tư hướng dẫn thi hành như sau.

### I. MỤC ĐÍCH Ý NGHĨA

Hiện nay mạng lưới đường bộ đã được mở rộng và không ngừng phát triển. Để nâng cao chất lượng đường sá và phù hợp với sự phân cấp quản lý của các cấp chính quyền, Hội đồng bộ trưởng đã quy định lại việc phân loại đầu tư vốn và phân cấp quản lý các hệ thống đường bộ, áp dụng thống nhất trong cả nước.

Mạng lưới đường bộ là một thể thống nhất, bao gồm các đường xe cơ giới và đường xe thô sơ; trong đó đối với đường ô-tô có sáu hệ thống. Mỗi hệ thống đường có tác dụng phục vụ ở những mức độ khác nhau trong một địa phương hay nhiều địa phương hoặc trong toàn quốc. Tuy vậy các hệ thống đường vẫn có mối quan hệ hữu cơ với nhau, do đó cần phân loại lại các hệ thống đường cho đúng với đối tượng phục vụ của nó và thích hợp với tình hình quản lý hiện nay. Mặt khác để phát huy trách nhiệm, quyền hạn giữa

trung ương với các cấp chính quyền ở địa phương theo các nghị định số 35-CP ngày 9-2-1981 của Hội đồng Chính phủ quy định nhiệm vụ, quyền hạn, trách nhiệm của bộ trưởng và chức năng của Bộ trong một số lĩnh vực quản lý Nhà nước; cùng các nghị định số 24-CP ngày 2-2-1976, số 33-CP ngày 4-2-1978, số 112-HĐBT ngày 15-10-1981 của Hội đồng bộ trưởng quy định nhiệm vụ, quyền hạn, trách nhiệm của chính quyền cấp tỉnh, cấp huyện, cấp xã trong quản lý kinh tế — trên nguyên tắc quản lý chuyên ngành kết hợp với quản lý theo lãnh thổ đối với các đường giao thông — tạo nên một sức mạnh tổng hợp trong việc quản lý, sửa chữa, khai thác các hệ thống đường bộ nhằm nâng cao chất lượng đường sá và đề sử dụng các nguồn vốn đầu tư của Trung ương cũng như địa phương được hợp lý, đạt hiệu quả cao hơn.

## II. HƯỚNG DẪN VÀ GIẢI THÍCH MỘT SỐ ĐIỂM CỤ THỂ QUY ĐỊNH CỦA NGHỊ ĐỊNH

Trong thông tư này chỉ hướng dẫn và giải thích thêm một số điểm cụ thể giúp các địa phương, các ngành có liên quan và đơn vị nắm vững để khi thi hành được đúng với tinh thần và nội dung đã quy định trong nghị định.

### 1. Trách nhiệm quản lý và bảo vệ đường sá (điều 1).

Đường sá là tài sản chung của Nhà nước và nhân dân có tác dụng rất quan

trọng trong việc phục vụ xây dựng kinh tế, bảo vệ quốc phòng và sự đi lại của nhân dân nên các ngành, các cấp, các đơn vị kinh tế, quốc phòng, mọi công dân có trách nhiệm bảo vệ, giữ gìn các hệ thống đường và nghiêm chỉnh chấp hành các luật lệ giao thông.

Trách nhiệm quản lý đường sá, theo sự phân cấp giữa Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố, đặc khu trực thuộc Trung ương (sau đây gọi tắt là Ủy ban nhân dân các tỉnh) như sau :

a) Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm quản lý toàn bộ các hệ thống đường bộ trong cả nước trên nguyên tắc :

— Xây dựng quy hoạch mạng lưới đường sá trong cả nước hoặc từng vùng để phục vụ các yêu cầu phát triển kinh tế, bảo vệ quốc phòng, chính trị, văn hóa...

— Ban hành các quy trình, quy phạm kỹ thuật cầu đường làm tiêu chuẩn để các ngành, các đơn vị thực hiện khi thiết kế, thi công, sửa chữa đường sá nhằm đạt hiệu quả kinh tế cao và an toàn.

— Trực tiếp ban hành hoặc trình Nhà nước hay phối hợp với các ngành có liên quan ban hành những luật lệ về quản lý, khai thác, bảo vệ đường bộ để áp dụng thống nhất trên các tuyến đường bộ công cộng. Tổ chức kiểm tra thường xuyên việc thực hiện các luật lệ đó.

— Tổ chức đăng ký các tuyến đường ô-tô đang sử dụng hoặc sắp đưa vào sử dụng và chịu trách nhiệm quản lý các tuyến đường đó theo các nguyên tắc trên.

b) Ủy ban nhân dân các tỉnh chịu trách nhiệm quản lý hệ thống đường bộ ở địa phương theo sự phân cấp như sau :

— Tham gia ý kiến với Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban Kế hoạch Nhà nước trong việc xây dựng quy hoạch mạng lưới đường có liên quan đến giao thông của địa phương.

— Quản lý các hệ thống đường bộ trong tỉnh theo các quy định về kỹ thuật và quản lý thống nhất của Bộ Giao thông vận tải.

— Kiểm tra các đơn vị kinh tế, lực lượng vũ trang trong tỉnh phải nghiêm chỉnh chấp hành các luật lệ giao thông vận tải. Giáo dục nhân dân ở địa phương thường xuyên chăm lo bảo vệ tốt các hệ thống đường bộ, các công trình giao thông công cộng và tham gia tích cực vào công tác bảo đảm giao thông, đặc biệt là đối với các đường quốc lộ.

Sở giao thông vận tải là cơ quan thay mặt Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân tỉnh thực hiện các nhiệm vụ về xây dựng, cải tạo, sửa chữa, quản lý, khai thác các hệ thống đường bộ trong tỉnh đồng thời có nhiệm vụ tham mưu cho Ủy ban nhân dân tỉnh về các mặt đó đối với Bộ Giao thông vận tải, trên các nguyên tắc và phân cấp nêu trên.

## 2. Việc phân loại các hệ thống đường bộ (điều 2).

Nghị định đã phân loại các đường ô-tô gồm 6 hệ thống đường trên cơ sở các yêu cầu về kinh tế, chính trị, quốc phòng, văn hóa để phục vụ các phương tiện vận tải cơ giới, bán cơ giới, thô sơ và bộ hành qua lại.

a) *Hệ thống đường quốc lộ.* Với tác dụng đặc biệt quan trọng trong mạng lưới đường toàn quốc phục vụ mọi lợi ích đối với quốc gia hay từng vùng và cũng rất quan trọng đối với các tỉnh, thành phố, đặc khu trực thuộc trung ương.

Đối với đường nối với các nước láng giềng tuy có nhiều nhưng chỉ quy định những đường có lưu lượng vận tải lớn, mang tính chất phục vụ hai quốc gia mới xếp vào đường quốc lộ.

Một số đường quốc lộ quan trọng có phân rõ đường xe ô-tô và đường xe thô sơ bằng một dải đất phân cách thì phần đường xe thô sơ đó vẫn thuộc đường quốc lộ.

Bộ Giao thông vận tải sẽ căn cứ vào tình hình cụ thể trên các mặt kinh tế, kỹ thuật, chính trị để quy định các đường quốc lộ.

b) *Hệ thống đường tỉnh.* Ngoài tác dụng phục vụ trực tiếp lợi ích về kinh tế, chính trị, văn hóa và trị an của tỉnh, còn phục vụ lợi ích của một hay nhiều tỉnh lân cận hoặc cả một vùng. Đồng thời có tác dụng hỗ trợ cho đường quốc lộ khi cần thiết.

c) *Hệ thống đường huyện, đường xã.* Cũng như hệ thống đường tỉnh, ngoài tác dụng phục vụ trực tiếp lợi ích về kinh tế, chính trị, văn hóa của huyện, của xã còn liên quan đến lợi ích của huyện, của xã lân cận trong cùng một tỉnh hay các tỉnh bên.

d) *Hệ thống đường đô thị.* Như đã nêu trong nghị định thì tất cả các đường phố và đường giao thông (trừ đường quốc lộ) nằm trong phạm vi nội thành, nội thị theo địa giới hành chính của thành phố, thị xã, thị trấn khi đã được Nhà nước quy định.

Đối với các cụm dân cư đã cư trú thành phố dọc theo đường tỉnh hoặc gần khu công nghiệp lớn... mà chưa được Nhà nước quy định là thị xã, thị trấn thì những đoạn đường đó chưa được xếp vào hệ thống đường đô thị.

Vì chưa có điều kiện đưa đường quốc lộ ra ngoài phạm vi thành phố, thị xã, thị trấn thì các đường quốc lộ chạy xuyên qua nội thành, nội thị được giữ nguyên về lý trình và hướng tuyến theo danh bạ đường quốc lộ đã được quy định. Đối với thành phố hay thị xã lớn có nhiều đường phố thì Bộ Giao thông vận tải, Bộ Xây dựng và Ủy ban nhân dân tỉnh cùng thống nhất xác định đường quốc lộ chạy xuyên qua nội thành, nội thị (mặc dầu vẫn mang tên đường phố như các đường phố khác của hệ thống đường đô thị). Riêng đối với thủ đô hoặc thành phố lớn là nơi xuất phát của một số đường quốc lộ thì Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân tỉnh xác định kilômét số không để bắt đầu tính đường quốc lộ.

Tiêu chuẩn các loại đường phố của hệ thống đường đô thị sẽ do Bộ Xây dựng quy định cụ thể sau khi thống nhất với Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân các tỉnh để các địa phương sắp xếp các đường phố vào cho đúng loại.

đ) Hệ thống đường chuyên dùng. Như đã nêu trong nghị định, ranh giới đường chuyên dùng bao gồm:

— Đường nối từ phía ngoài cổng của cơ quan, xí nghiệp, nhà máy, công nông lâm trường... ra tới đường quốc lộ, đường tỉnh...

— Đường nội bộ trong các cơ quan, xí nghiệp, nhà máy...

### 3. Thâm quyền phân loại và điều chỉnh các đường giao thông (điều 3).

Nghị định đã quy định quyền hạn phân loại và điều chỉnh các đường vào các hệ thống đường bộ đối với bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải và chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, huyện để tăng cường trách nhiệm của lãnh đạo các cấp.

Từng thời gian quy định, căn cứ vào sự phát triển của tuyến đường về các mặt kinh tế, chính trị, văn hóa... và tình hình kỹ thuật để quyết định:

— Sắp xếp các đường chuẩn bị đưa vào sử dụng hoặc điều chỉnh các đường đang khai thác từ hệ thống này sang hệ thống khác như đường tỉnh lên đường quốc lộ, đường tỉnh vào đường đô thị, đường huyện lên đường tỉnh, đường chuyên dùng lên đường tỉnh...

— Công bố cấp kỹ thuật của đường, loại mặt đường trên cơ sở kỹ thuật của mặt đường đã được quy định để phục vụ vận tải.

Bộ Giao thông vận tải sẽ ban hành tiêu chuẩn kỹ thuật cho từng hệ thống đường bộ để các địa phương làm căn cứ sắp xếp hoặc điều chỉnh các đường vào đúng vị trí phục vụ của nó.

Các liên hiệp, xí nghiệp liên hợp xây dựng giao thông các khu vực, Sở giao

thông vận tải có nhiệm vụ theo dõi và báo cáo về Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân tỉnh về tình hình đường sá được giao quản lý.

#### **4. Vấn đề vốn quản lý và sửa chữa đường (điều 4).**

Vốn quản lý và sửa chữa đường bao gồm các kinh phí sửa chữa đường (sửa chữa lớn, thường xuyên) và kinh phí quản lý đề tổ chức bảo vệ và khai thác đường.

Đề bảo đảm vốn này hoạt động được tốt Nhà nước cũng cần đối với việc cung cấp lao động, vật tư, thiết bị cho phù hợp với tình hình quản lý đường sá hiện nay.

Bộ Tài chính và Bộ Giao thông vận tải sẽ có thông tư liên Bộ quy định cụ thể về chế độ cấp phát vốn quản lý và sửa chữa đường.

#### **5. Việc đầu tư vốn và quản lý hệ thống đường quốc lộ (điều 5).**

Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm quản lý toàn bộ hệ thống đường quốc lộ và được sử dụng các vốn xây dựng cơ bản, vốn quản lý và sửa chữa do ngân sách trung ương đài thọ đề tổ chức quản lý, sửa chữa và xây dựng hệ thống đường này theo kế hoạch Nhà nước đã duyệt.

Đề phát huy sức mạnh tổng hợp của địa phương kết hợp chặt chẽ chuyên ngành với lãnh thổ, Bộ Giao thông vận tải sẽ quản lý trực tiếp một số đường quan

trọng, còn các quốc lộ khác giao cho Ủy ban nhân dân các tỉnh quản lý (thông qua Sở giao thông vận tải) trên cơ sở các chỉ tiêu kế hoạch, chất lượng, kinh phí cùng các chỉ tiêu khác do Bộ Giao thông vận tải phân bổ.

Nội dung trách nhiệm, quyền hạn và hình thức giao nhận đề quản lý, sửa chữa, xây dựng các đường quốc lộ Bộ Giao thông vận tải sẽ có quy định cụ thể.

#### **6. Việc đầu tư vốn và quản lý hệ thống đường tỉnh (điều 6).**

Ủy ban nhân dân các tỉnh quản lý hệ thống đường tỉnh trong địa phương mình (thông qua các Sở giao thông vận tải) bao gồm việc lập quy hoạch giao thông vận tải, lập kế hoạch xây dựng, sửa chữa trình Hội đồng bộ trưởng phê chuẩn. Với trách nhiệm quản lý chung Bộ Giao thông vận tải sẽ tham gia ý kiến với địa phương về quy hoạch, kế hoạch, xây dựng và sửa chữa đường để bảo đảm sự thống nhất của địa phương với khu vực hay với mạng lưới đường sá chung trong toàn quốc; đồng thời có thể đề nghị Nhà nước trợ cấp thêm kinh phí để hoàn chỉnh tuyến đường.

Đối với các đường tỉnh có liên quan đến hai hoặc nhiều tỉnh hay cả một vùng kinh tế thì Ủy ban nhân dân các tỉnh cùng Bộ Giao thông vận tải cần bàn bạc đề thống nhất về quy hoạch, tiêu chuẩn kỹ thuật xây dựng.

### 7. Việc đầu tư vốn và quản lý hệ thống đường đô thị (điều 9).

Nghị định đã quy định nhiệm vụ cơ bản của hai Bộ Giao thông vận tải và Bộ Xây dựng trong việc quản lý hệ thống đường đô thị (thông qua Sở giao thông vận tải và Sở xây dựng hay Sở quản lý các công trình đô thị).

Bộ Giao thông vận tải và Bộ Xây dựng sẽ có thông tư liên Bộ hướng dẫn và giải thích cụ thể nhiệm vụ của hai ngành đề các địa phương thi hành nghị định được thuận lợi, tăng cường công tác quản lý, ngăn chặn mọi vi phạm ảnh hưởng tới chất lượng và an toàn của hệ thống đường đô thị.

Đường phố đã được xác định là đường quốc lộ chạy xuyên qua phạm vi nội thành, nội thị thì vốn đầu tư xây dựng cơ bản, vốn quản lý và sửa chữa do ngân sách trung ương đài thọ.

Đối với những đường phố thuộc đường quốc lộ do Bộ Giao thông vận tải trực tiếp quản lý, Bộ Giao thông vận tải giao cho liên hiệp các xí nghiệp, xí nghiệp liên hợp xây dựng giao thông khu vực quản lý và sửa chữa. Để thuận tiện cho công tác quản lý và đồng nhất biện pháp kỹ thuật sửa chữa, các Liên hiệp, xí nghiệp liên hợp xây dựng giao thông có thể giao thầu cho các Sở giao thông vận tải quản lý, sửa chữa như các đoạn đường quốc lộ khác chạy qua nội thành, nội thị.

Việc xin đào đường để thi công các công trình ngầm hoặc làm bất kỳ công việc gì

trên mặt đường hay trên không, có ảnh hưởng tới chất lượng đường sá và an toàn, các chủ công trình phải xin phép các Sở giao thông vận tải. Bộ Giao thông vận tải sẽ có quy định cụ thể về thể thức cấp giấy phép này.

### 8. Việc đầu tư vốn và quản lý đường chuyên dùng.

Như đã nêu trong nghị định, riêng đối với những đường chuyên dùng do nhiều cơ quan, xí nghiệp... cùng sử dụng, để bảo đảm có đủ kinh phí cho công tác quản lý, sửa chữa Ủy ban nhân dân tỉnh sẽ có quy định mức phân bổ các cơ quan, xí nghiệp phải đài thọ theo đề nghị của Sở giao thông vận tải cho hợp lý.

Khi cơ quan (hay xí nghiệp...) đề nghị lực lượng quản lý, sửa chữa chuyên nghiệp của ngành giao thông vận tải (ở trung ương và địa phương) đảm nhận thì vốn đầu tư quản lý và sửa chữa vẫn do cơ quan (hay xí nghiệp) đó đài thọ — kể cả đường chuyên dùng có nhiều cơ quan, xí nghiệp cùng sử dụng. Chỉ khi nào ngành giao thông vận tải xét về các mặt kinh tế, chính trị, văn hóa, kỹ thuật... báo cáo Ủy ban nhân dân tỉnh phê chuẩn chuyển vào các hệ thống đường thuộc địa phương quản lý thì sẽ do ngân sách của địa phương đài thọ.

Đề phù hợp với quy hoạch phát triển mạng lưới giao thông vận tải ở một địa phương hay nhiều địa phương, ngành

giao thông vận tải có trách nhiệm tham gia ý kiến về kế hoạch xây dựng, kỹ thuật nền mặt đường để bảo đảm an toàn cho các phương tiện qua lại. Đồng thời phải đăng ký hồ sơ đường sá với Sở giao thông vận tải để khi cần thiết có thể hỗ trợ cho các đường của địa phương hoặc trung ương. Bộ Giao thông vận tải sẽ có quy định cụ thể về việc đăng ký đường sá đối với các đường chuyên dùng.

Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký. Trong quá trình thực hiện, các ngành, các địa phương, các đơn vị có liên quan phản ánh cho Bộ Giao thông vận tải biết những vướng mắc để kịp thời sửa đổi, bổ sung cho phù hợp.

Hà Nội, ngày 30 tháng 7 năm 1983

K. T. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải

*Thư trưởng*

**NGUYỄN ĐÌNH DOãn**