

**HIỆP HỘI VẬN TẢI Ô TÔ
VIỆT NAM**

Số: 85/CV – HHVT

V/v: Bất cập, giải pháp điều chỉnh, bổ sung trong tổ chức giao thông đường bộ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập – Tự do – Hạnh phúc

Hà Nội, ngày 10 tháng 8 năm 2026

CỤC ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM	
ĐẾN	Số: <u>20040</u>
	Ngày: <u>11/8/26</u>
Chuyên:	
Số và ký hiệu HS:	

Kính gửi: Bộ Xây dựng.

Trong mấy thập kỷ qua, Đảng và Nhà nước đã quan tâm đầu tư hàng triệu tỷ đồng để nâng cấp, xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ, trong đó đặc biệt là nâng cấp và xây dựng mới nhiều tuyến quốc lộ và cao tốc, đáp ứng được nhu cầu phát triển kinh tế, xã hội, an ninh quốc phòng của đất nước. Tuy nhiên, Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam (Hiệp hội) nhận thấy rằng: Công tác tổ chức giao thông đường bộ hiện nay còn nhiều bất cập, nhiều nội dung trong tổ chức giao thông không còn phù hợp, nhưng rất chậm xem xét sửa đổi, bổ sung, điều chỉnh cho phù hợp với tình hình thực tế; việc đề cao mục tiêu về an toàn giao thông là cần thiết, nhưng phải cân đối với mục tiêu về hiệu quả đầu tư công trình, mục tiêu về hiệu quả trong khai thác vận tải và mục tiêu giảm chi phí logistics, từ đó tăng sức cạnh tranh của nền kinh tế nước nhà.

Việc tổ chức giao thông còn nhiều bất cập, cùng với một số quy định khác trong các văn bản QPPL hiện hành không còn phù hợp với thực tế, như: Quy định về trừ điểm giấy phép lái xe; quy định về thời gian chờ để học và thi phục hồi điểm của giấy phép lái xe; tuổi tối đa của người lái xe chở khách từ 29 chỗ ngồi trở lên; quy định về thời gian học, thi nâng hạng GPLX trong Luật TTATGTĐB...vv là quá khắt khe đối với người lái xe; chế tài xử phạt vi phạm hành chính trong Nghị định 168 của Chính phủ là quá nặng so với mặt bằng thu nhập và đời sống của người dân Việt Nam...vv. Đây là những tác nhân trực tiếp hoặc gián tiếp dẫn tới các hệ lụy, như: Giảm hiệu quả đầu tư công trình; giảm hiệu quả trong khai thác vận tải; tăng chi phí đầu tư xây dựng công trình; tăng chi phí duy tu, bảo dưỡng định kỳ hàng năm; tăng chi phí, thời gian lưu thông của các phương tiện...vv. Đặc biệt, là tình trạng đang thiếu hụt trầm trọng lực lượng lái xe, dẫn tới hàng loạt xe đầu kéo và xe chở khách hạng lớn phải nằm phủ bụi tại bãi tập kết không thể hoạt động, do các đơn vị vận tải không thể tuyển dụng hoặc không giữ chân được lái xe, bởi nghề lái xe hiện không còn hấp dẫn nữa (hiện các đơn vị vận tải đều thiếu từ 20 – 50%), nếu không có giải pháp tháo gỡ sẽ ảnh hưởng nghiêm trọng đến mục tiêu tăng trưởng hai con số của nền kinh tế của đất nước.

Để triển khai thực hiện có hiệu quả QCVN 41:2019/BGTVT”, Hiệp hội đề nghị Bộ Xây dựng quan tâm chỉ đạo các cơ quan chức năng tiến hành rà soát lại toàn bộ công tác tổ chức giao thông đường bộ, trên cơ sở đó cập nhật, bổ sung, điều chỉnh

cho phù hợp với tình hình thực tế. Trên cơ sở khảo sát thực tế và tổng hợp các kiến nghị từ các Hiệp hội cơ sở, các Chi hội và Hội viên trực thuộc, Hiệp hội xin nêu một số nội dung trong tổ chức giao thông còn bất cập, không phù hợp với tình hình thực tế, đồng thời đề xuất một số giải pháp về công tác tổ chức giao thông đường bộ, cụ thể như sau:

1. Công tác thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông đường bộ:

Theo quy định tại Khoản 1, Điều 29 của Luật Đường bộ 2024: “Đường bộ được thẩm tra, thẩm định về an toàn giao thông trong giai đoạn lập dự án đầu tư xây dựng công trình; thiết kế triển khai sau thiết kế cơ sở; trước khi đưa công trình đường bộ vào khai thác và trong quá trình khai thác công trình đường bộ”. Như vậy, công tác thẩm định về an toàn giao thông phải được cơ quan quản lý nhà nước triển khai thực hiện định kỳ trong quá trình khai thác các tuyến quốc lộ, nếu công tác thẩm định được thực hiện định kỳ sẽ kịp thời phát hiện được những hạn chế, bất cập phát sinh trong tổ chức giao thông, từ đó điều chỉnh cho phù hợp với thực tế. Tuy nhiên, trên thực tế công tác thẩm định về an toàn giao thông chưa được quan tâm thực hiện định kỳ theo quy định, nên những hạn chế, bất cập trong tổ chức giao thông chưa được bổ sung, điều chỉnh kịp thời cho phù hợp với thực tế.

Kiến nghị: Đề nghị Bộ Xây dựng quan tâm chỉ đạo các cơ quan chức năng thực hiện công tác “Thẩm tra, thẩm định về an toàn giao thông đường bộ” định kỳ trên tất cả các tuyến quốc lộ, nếu nội dung nào còn bất cập hoặc chưa phù hợp phải tiến hành điều chỉnh, bổ sung ngay cho phù hợp với tình hình thực tế.

2. Về sơn kẻ vạch trên mặt đường:

Hiện nay, hầu hết các tuyến quốc lộ trên cả nước đã được đầu tư sơn kẻ vạch để phân chia phần đường, làn đường...vv, tạo điều kiện thuận lợi cho các phương tiện lưu thông được thông thoáng, an toàn. Tuy nhiên, việc sơn kẻ vạch tại nhiều đoạn tuyến quốc lộ vẫn còn một số bất cập, chưa phù hợp với thực tế, gây ra nhiều hệ lụy như: Hằn lún vết bánh xe trên mặt đường, gây ùn tắc giao thông, hạn chế tốc độ lưu thông trên tuyến, giảm hiệu quả trong khai thác vận tải, làm tăng mức tiêu hao nhiên liệu, tăng chi phí logistics, gây tác động xấu đến môi trường và gây ức chế không cần thiết đối với người lái xe, cụ thể:

2.1. Việc sơn kẻ vạch tim đường không phù hợp và không thống nhất:

Hiện nay, hầu hết các tuyến quốc lộ đã được sơn kẻ vạch tim đường, nhưng việc kẻ vạch tim đường tại các vị trí “Cầu bản” hiện nay là không phù hợp và không thống nhất (chỗ thì sơn kẻ vạch liền, chỗ lại sơn kẻ vạch đứt quãng). Hiện tại, vạch sơn tim đường tại nhiều vị trí “Cầu bản” có chiều rộng mặt cầu bằng chiều rộng của mặt đường, với chiều dài cầu bản rất ngắn (đa số chỉ có chiều dài từ 10 – 30 m) lại sơn kẻ vạch tim đường bằng vạch liền là không phù hợp với tình hình thực tế (trừ một số trường hợp đặc biệt tiềm ẩn nguy cơ mất ATGT).

Kiến nghị: Đề nghị cơ quan chức năng cho rà soát và thống nhất điều chỉnh lại toàn bộ vạch sơn tim đường tại các vị trí “Cầu bản” trên hệ thống quốc lộ và thống nhất sơn kẻ vạch tim đường bằng vạch đứt quãng thay cho vạch liền (trừ một số trường hợp đặc biệt tiềm ẩn nguy cơ mất ATGT).

2.2. Sơn kẻ vạch tim đường vạch liền tại nhiều đoạn tuyến chỉ có 01 làn xe chiều đi và 01 làn xe chiều về:

Hiện nay, có rất nhiều đoạn tuyến quốc lộ đang tồn tại vạch sơn tim đường không hợp lý (trừ một số trường hợp đặc biệt tiềm ẩn nguy cơ mất ATGT), làm cản trở giao thông, hạn chế tốc độ lưu thông trên tuyến, gây ùn tắc giao thông, gây hằn lún vệt bánh xe trên mặt đường, gây ức chế không cần thiết đối với tâm lý của người lái xe, làm tăng nguy cơ mất an toàn giao thông, trong đó điển hình vạch tim đường trên tuyến Hà Nội - Lào Cai (đoạn từ thành phố Yên Bái đến thành phố Lào Cai). Sau khi đưa tuyến đường này vào khai thác đã có rất nhiều kiến nghị về bất cập trong tổ chức giao thông, Chủ đầu tư đã chỉ đạo Nhà thầu cho chỉnh sửa lại từ 02 vạch liền song song thành vạch liền đan xen với vạch đứt quãng theo từng đoạn ngắn (so le giữa hai chiều đường) để các phương tiện có thể vượt nhau trên đường. Tuy nhiên, trên thực tế các phương tiện rất khó hoặc không thể vượt nhau trên đoạn đường này, bởi lưu lượng xe rất lớn, những đoạn được phép vượt thì phía trước lại có xe đi ngược chiều, những đoạn không có phương tiện đi ngược chiều thì lại vướng vạch liền, dẫn tới tình trạng từng đoàn xe nối đuôi nhau chạy sau phương tiện chạy rất chậm ở phía trước mà không thể vượt, làm tăng thêm thời gian vận hành, tăng tiêu hao nhiên liệu, tăng chi phí logistics, tăng phát thải ra môi trường, đặc biệt rất ức chế đối với người lái xe trên tuyến đường này.

Kiến nghị: Đề nghị Bộ Xây dựng chỉ đạo các cơ quan chức năng cho rà soát và chỉnh sửa lại toàn bộ vạch sơn tim đường không phù hợp với thực tế trên tất cả các tuyến quốc lộ để các phương tiện lưu hành thuận tiện hơn và an toàn hơn.

3. Về hệ thống biển báo hiệu đường bộ:

Hiện nay, hệ thống biển báo hiệu đường bộ trên các tuyến quốc lộ ở Việt Nam cơ bản đầy đủ, đồng bộ và hội nhập quốc tế. Tuy nhiên, việc cấm biển báo hiệu đường bộ vẫn còn nhiều bất cập, có biển báo cấm thừa không cần thiết, vị trí cấm biển không hợp lý, làm thay đổi tốc độ liên tục, gây khó khăn, ức chế cho người điều khiển phương tiện, tăng nguy cơ va chạm phí sau, cụ thể như: Biển cấm quá gần vị trí cần xử lý; biển bị cây xanh, cột điện, công trình che khuất; biển báo cấm tại lề đường bên phải, nhưng bị phương tiện có kích thước lớn đi cùng chiều che khuất; rất nhiều vị trí trên tuyến cấm quá nhiều biển báo khiến cho người lái xe bị phân tâm, khó nhận biết thông tin quan trọng của biển...vv, xin nêu một số biển sau đây:

3.1. Biển “Cấm đi ngược chiều”:

Theo quan sát của Hiệp hội, việc cấm biển “Cấm đi ngược chiều” trên tất cả các điểm mở trên các tuyến quốc lộ, đặc biệt là trên QL1 và trong nội đô như hiện nay là thừa và không cần thiết. Chỉ cấm biển “Cấm đi ngược chiều” tại chiều ngược lại

của tuyến đường hoặc đoạn đường một chiều. Nếu xét thấy thật sự cần thiết chỉ cấm biển “Cấm đi ngược chiều” tại đầu tuyến hoặc tại các nút giao là quá đủ, bởi:

Một là, tại Khoản 1, Điều 9, Luật GTĐB 2008 trước đây và Tại Khoản 1, Điều 10, Luật Trật tự ATGTĐB 2024 quy định như sau: **“Người tham gia giao thông đường bộ phải đi bên phải theo chiều đi của mình, đi đúng làn đường, phần đường quy định và các quy tắc giao thông đường bộ khác”**. Như vậy, theo “Quy tắc chung” trong Luật TTATGTĐB hiện hành thì các phương tiện không được phép đi bên trái theo chiều đi của mình, nên không cần thiết phải cấm biển “Cấm đi ngược chiều” tại tất cả các điểm mở nữa, các vị trí điểm mở tại dải phân cách cứng chỉ nhằm mục đích duy nhất để các phương tiện quay đầu xe mà thôi;

Hai là, trên thực tế tại nhiều tuyến đường có chiều rộng dải phân cách cứng hạn hẹp đang cấm biển báo “Cấm đi ngược chiều” đã xảy ra tình trạng hầu hết các biển báo này đều bị hư hỏng do những phương tiện có kích thước lớn va chạm, nên cơ quan quản lý đường bộ phải tiến hành nối dài cột biển báo lên rất cao để tránh va chạm (việc nối dài cột biển báo không hề theo bất cứ một quy định nào).

Kiến nghị: Đề nghị Bộ Xây dựng chỉ đạo các cơ quan chức năng nghiên cứu kỹ lưỡng quy định tại Khoản 1, Điều 10, Luật TTATGTĐB về “Quy tắc chung” khi tham gia giao thông: **“Người tham gia giao thông đường bộ phải đi bên phải theo chiều đi của mình, đi đúng làn đường, phần đường quy định và các quy tắc giao thông đường bộ khác”**, nên không cần thiết phải cấm biển báo “Cấm đi ngược chiều” tại tất cả các điểm mở cho phép các phương tiện quay đầu trên đường; rà soát lại toàn bộ hệ thống biển báo, điều chỉnh tại tất cả các vị trí đặt biển “Cấm đi ngược chiều” trên tất cả các quốc lộ, đường nội đô cho phù hợp với quy định của Luật TTATGTĐB và thực tế.

Nếu thực hiện nghiêm túc việc loại bỏ những biển báo thừa, không phù hợp sẽ mang lại lợi ích to lớn, cụ thể: Giảm được hàng vạn biển “Cấm đi ngược chiều” tại các tuyến đường đang chuẩn bị thi công, đang thi công và những tuyến đường đang khai thác, từ đó tiết kiệm được rất nhiều chi phí để sản xuất, lắp đặt và bảo trì biển hàng năm; tạo sự thông thoáng cho các tuyến đường; giảm được va chạm không đáng có giữa phương tiện có kích thước lớn và biển báo trên các tuyến đường có dải phân cách hẹp; giảm ức chế của người lái xe phải quan sát cùng một lúc quá nhiều biển báo trên đường...vv.

3.2. Biển báo “Bắt đầu khu đông dân cư” (biển 420), biển báo “Hết khu đông dân cư” (biển 421); biển “Hạn chế tốc độ tối đa cho phép”, biển “Hết hạn chế tốc độ tối đa cho phép”:

a) Theo quy định hiện hành, trong phạm vi hiệu lực của Biển 420, các phương tiện chỉ được phép chạy tối đa là 50 km/giờ trên những đoạn tuyến không có dải phân cách cứng và 60 km/h đối với những đoạn tuyến có dải phân cách cứng, có hiệu lực 24/24h. Đây là quy định về tốc độ tối đa quá thấp, không phù hợp với thực tế, gây cản trở giao thông, làm tăng thời gian và chi phí vận tải, gây ô nhiễm môi trường,

tăng chi phí logistics...vv, bởi lý do sau đây: **Một là**, hầu hết các tuyến đường đều đã được nâng cấp, mở rộng hoặc xây dựng mới, nhằm nâng tốc độ khai thác, tăng hiệu quả đầu tư của các tuyến đường, từ đó rút ngắn thời gian lưu thông, giảm tiêu hao nhiên liệu, giảm chi phí logistics, giảm phát thải khí nhà kính, giảm ùn tắc giao thông, tăng tính cạnh tranh của nền kinh tế, giảm ức chế của người lái xe...vv; **hai là**, ngoài giờ cao điểm lượng phương tiện lưu thông giảm mạnh, đặc biệt từ 21h đêm đến 6h sáng ngày hôm sau.

* **Đề xuất, kiến nghị:** **Một là**, đề nghị Bộ Xây dựng xem xét chỉ đạo các cơ quan chức năng nghiên cứu, điều chỉnh: Chỉ nên hạn chế tốc độ tối đa cho phép theo một thời gian nhất định (giờ cao điểm, giờ tan tầm đối với khu công nghiệp, giờ tan học đối với các trường học...vv); ngoài giờ cao điểm cho phép các phương tiện lưu thông bình thường theo điều kiện thực tế (trừ các đoạn tuyến có đặc thù hạ tầng giao thông chưa đồng bộ, địa hình đường sá nguy hiểm, phức tạp thì cấm biển hạn chế tốc độ 24/24 giờ); **Hai là**, nâng tốc độ tối đa cho phép khi các phương tiện đi qua khu đông dân cư (Biển 420) từ 50km/giờ lên ít nhất là 60km/h đối với các đoạn tuyến không có dải phân cách cứng và từ 60 km/h lên ít nhất là 70 km/h đối với đoạn tuyến có dải phân cách cứng.

b) Việc cấm biển 420, 421 và biển báo hạn chế tốc độ tối đa cho phép như hiện nay chưa tuân thủ theo một nguyên tắc nhất quán, cụ thể nào, bởi: Thực tế tại rất nhiều vị trí cấm Biển 420 có điều kiện mặt đường gần như giống nhau, không có sự khác biệt nào đối với các vị trí cấm biển “Hạn chế tốc độ tối đa cho phép” (các đoạn liền kề nhau), không có khu đông dân cư, không có nút giao nguy hiểm...vv. Việc cấm tràn lan 02 loại biển báo trên như hiện nay, thì việc mở rộng nâng cấp, xây dựng mới các tuyến đường không còn nhiều ý nghĩa; việc quan tâm đến công tác an toàn giao thông là cần thiết, nhưng luôn phải quan tâm đúng mức đến mục tiêu (bài toán) tổng thể về tính hiệu quả của việc đầu tư xây dựng và nâng cấp hạ tầng giao thông, hiệu quả trong khai thác vận tải, mục tiêu giảm chi phí logistics và mục tiêu giảm phát thải khí nhà kính tại Việt Nam...vv.

Đề xuất, kiến nghị: Đề nghị Bộ Xây dựng chỉ đạo các cơ quan chức năng tiến hành rà soát kỹ lưỡng các vị trí cấm Biển 420, 421 và Biển “Hạn chế tốc độ tối đa cho phép” để điều chỉnh cho phù hợp với thực tế và chỉ cấm Biển 420, 421 và Biển hạn chế tốc độ tối đa cho phép” tại các vị trí thật sự cần thiết. Theo quan sát thực tế trên nhiều tuyến quốc lộ, đặc biệt là QL1A đang cấm biển báo trùng lặp về nội hàm của hai biển báo này (đều hạn chế tốc độ tối đa của các phương tiện là 60km/h) là thừa không cần thiết, không phù hợp, cần xem xét để điều chỉnh lại cho phù hợp.

c) Về vị trí cấm biển 420, 421: Trên thực tế, hầu hết các vị trí cấm 02 Biển 420 và 421 như hiện nay là chưa phù hợp với đúng tên gọi của Biển 420 (bắt đầu khu đông dân cư) và Biển 421 (hết khu đông dân cư); việc cấm Biển 420 phải đúng vị trí bắt đầu khu đông dân cư và Biển 421 phải đúng vị trí “Hết khu đông dân cư”; đồng

thời đang có sự chồng chéo giữa Biển 420 với Biển “Hạn chế tốc độ tối đa cho phép” và Biển số 421 với biển “Hết hạn chế tốc độ tối đa cho phép”.

Xin được nêu ví dụ cụ thể về sự bất cập khi cấm Biển 420, 421 với Biển “Hạn chế tốc độ tối đa” và biển “Hết hạn chế tốc độ tối đa”: Trên các tuyến quốc lộ, đặc biệt là QL1A có rất nhiều đoạn đặt biển 420, khi kết thúc có đặt biển số 421, đồng thời ngay tại vị trí này lại cấm biển “Hạn chế tốc độ tối đa 60 km/h”; tương tự như vậy khi cấm Biển “Hết hạn chế tốc độ tối đa cho phép 60 km/h, thì ngay tại vị trí đó lại cấm Biển 420 (hai loại biển báo này có cùng nội hàm là hạn chế tốc độ tối đa cho phép của phương tiện là 60km/h và lặp đi lặp lại nhiều lần trên một đoạn tuyến). Đây là một ví dụ điển hình của việc cấm biển thừa không cần thiết, gây lãng phí nguồn lực đầu tư để sản xuất, lắp đặt và bảo trì hàng năm, đồng thời gây ức chế cho người lái xe.

*** Đề xuất, kiến nghị:** Để tránh việc trùng lặp đối với 02 biển báo trên, đề nghị cơ quan quản lý xem xét kéo dài hiệu lực của Biển 420 và Biển 421 hoặc kéo dài hiệu lực của Biển “Hạn chế tốc độ tối đa cho phép” và “Hết hạn chế tốc độ tối đa cho phép” là có thể giảm bớt được rất nhiều biển báo mà không ảnh hưởng gì đến việc tổ chức giao thông trên tuyến (vì hai loại biển báo này có nội hàm giống nhau là hạn chế tốc độ tối đa 60 km/h), nếu xét thấy cần thiết có thể lắp thêm biển phụ về chiều dài đoạn đường hiệu lực của biển.

3.3. Việc đặt biển báo “Đường một chiều” trên một số tuyến QL là thừa, không cần thiết và không đồng bộ:

Trên một số tuyến quốc lộ, đặc biệt là QL1A (đoạn tuyến đi qua tỉnh Thanh Hóa và Nghệ An) có cấm biển chỉ dẫn “Đường một chiều” là thừa, không cần thiết và không đồng bộ, làm rườm rà thêm biển báo trên đường, tăng chi phí đầu tư lắp đặt và bảo trì hàng năm. Điều kỳ lạ là trên tất cả các tuyến đường khác tương tự lại không cấm loại biển này; việc cấm Biển “Đường một chiều” chỉ phù hợp cấm tại đầu tuyến đường chỉ cho đi một chiều, không phù hợp với những tuyến đường được phân chia chiều đi và chiều về bằng dải phân cách cứng ở giữa đường.

*** Đề xuất, kiến nghị:** Đề nghị Bộ Xây dựng chỉ đạo cơ quan quản lý cho rà soát và loại bỏ Biển “Đường một chiều” tại các tuyến đường như đã nói ở phần trên, vì trong Luật TTATGTĐB đã quy định rất rõ tại Khoản 1, Điều 10 “Người tham gia giao thông phải đi bên phải theo chiều đi của mình, đi đúng làn đường, phần đường quy định, chấp hành báo hiệu đường bộ và các quy tắc giao thông đường bộ khác”.

4. Những bất cập khác trong tổ chức giao thông đường bộ:

4.1. Đối với đèn tín hiệu điều khiển giao thông: Tình trạng đèn tín hiệu giao thông hiện nay hầu hết vẫn được cài đặt cứng thời gian hiển thị đèn đỏ, vàng, xanh là không còn phù hợp với thực tế, đây là một trong các nguyên nhân gây ùn tắc giao thông tại các nút giao.

*** Đề xuất, kiến nghị:** Đề nghị Bộ Xây dựng chỉ đạo các cơ quan chức năng nghiên cứu, nhanh chóng ứng dụng công nghệ thông minh tự động điều chỉnh

thời gian hiển thị đèn điều khiển giao thông theo dòng phương tiện thực tế tại các nút giao trong đô thị cũng như trên các tuyến quốc lộ.

4.2. Đề nghị xem xét tổ chức lại giao thông tại các nút giao cắt đồng mức:

Theo quan sát thực tế tại hầu hết các nút giao cắt đồng mức hiện nay tại các thành phố và trên các tuyến quốc lộ đều đủ điều kiện an toàn cho các loại phương tiện được rẽ phải, nhưng hiện tại việc tổ chức giao thông cho các phương tiện hoặc một loại phương tiện được phép rẽ phải đều thông qua đèn tín hiệu (đèn tín hiệu mũi tên màu xanh) hoặc thông qua biển chỉ dẫn như hiện nay là không phù hợp, gây ùn tắc giao thông và tốn kém không cần thiết, vì phải cấm rất nhiều biển chỉ dẫn và đèn tín hiệu.

*** Đề xuất, kiến nghị:** Đề nghị cơ quan chức năng nghiên cứu và điều chỉnh việc tổ chức giao thông tại các thành phố và trên các tuyến quốc lộ “Cho phép tất cả các loại phương tiện được rẽ phải khi qua các nút giao cắt đồng mức (trừ những nút giao không đủ điều kiện an toàn thì cấm biển không cho phép các phương tiện hay một loại phương tiện rẽ phải, hoặc hiển thị bằng đèn tín hiệu mũi tên màu đỏ). Nếu thực hiện cách làm này sẽ giảm được rất nhiều biển chỉ dẫn và đèn tín hiệu như hiện nay.

4.3. Việc tổ chức giao thông cho các loại phương tiện rẽ trái, rẽ phải và đi thẳng tại nhiều nút giao cắt đồng mức trong nội đô như hiện nay đang còn nhiều bất cập và không thống nhất, gây cản trở giao thông, gây ức chế cho những người tham gia giao thông, hoặc thậm chí nhiều người dân rất tuân thủ các quy định về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, nhưng có nhiều người dân từ các địa phương khác vì không quen đường nên khi đi đến các nút giao họ không thể biết việc tổ chức giao thông tại nút giao như thế nào do không có tín hiệu hoặc thông báo nào trên đường từ xa, khi đến nút giao mới biết nhưng không thể chuyển làn, nên vô tình vi phạm và bị xử phạt vi phạm hành chính, mà nguyên nhân vi phạm trên là do công tác tổ chức giao thông của chúng ta còn nhiều bất cập, không đồng bộ và không thống nhất với nhau mặc dù điều kiện tuyến đường tương tự như nhau.

*** Đề xuất, kiến nghị:** Đề nghị Bộ Xây dựng chỉ đạo cơ quan chức năng cho rà soát, áp dụng thống nhất việc tổ chức giao thông tại các tuyến đường, tuyến phố có điều kiện tương tự như nhau thì tổ chức giao thông cũng tương tự như nhau; đề nghị cho rà soát, bổ sung đầy đủ các biển báo hiệu, vạch sơn kẻ mặt đường và các tín hiệu, thông tin khác nếu xét thấy cần thiết từ xa để cho người dân biết và nghiêm chỉnh chấp hành.

4.4. Về một số bất cập của hệ thống biển báo hiệu đường bộ:

Hiện nay, hệ thống biển báo hiệu đường bộ đã cơ bản đầy đủ, phù hợp và hội nhập quốc tế, nhưng vẫn còn nhiều bất cập, chưa phù hợp, vừa thừa, vừa thiếu, gây tốn kém chi phí đầu tư để sản xuất, lắp đặt và bảo trì hàng năm, gây khó khăn cho người tham gia giao thông rất cần xem xét để điều chỉnh, bổ sung, cụ thể:

- Hiện nay, có rất nhiều biển báo cấm thừa, không cần thiết: Ví dụ, biển “Cấm đi ngược chiều” và biển “Đường một chiều”. Đề nghị cho rà soát và loại bỏ để tiết kiệm chi phí xây dựng và bảo dưỡng hàng năm;

- Biển báo trùng lặp, làm rối rắm và tốn kém không cần thiết: Ví dụ, biển 420 và biển “hạn chế tốc độ tối đa”, biển 421 và biển “Hết hạn chế tốc độ tối đa. Đề nghị cho rà soát để điều chỉnh lại cho phù hợp bằng cách kéo dài hiệu lực của biển báo 420 (vì điều kiện giao thông tương tự nhau, không cần phải cấm thêm biển “Hạn chế tốc độ tối đa cho phép”), bởi hai biển báo này cùng nội hàm là hạn chế tốc độ tối đa cho phép 60km/h – QL1A;

- Hiện nay, trên các tuyến đường và tuyến phố trong nội đô có tình trạng tại một vị trí cấm quá nhiều cột biển báo gần nhau là không phù hợp, gây rối rắm, cản trở tầm nhìn của người điều khiển phương tiện, ảnh hưởng đến mỹ quan đô thị...vv. Đề nghị xem xét lắp đặt một số biển báo trên một cột, nhằm giảm số lượng cột;

- Đối với biển chỉ dẫn: Đề nghị cơ quan chức năng cho rà soát, điều chỉnh vị trí cấm biển cho phù hợp để người tham gia giao thông dễ nhận biết (có một số biển bị che khuất tầm nhìn do cây xanh và các loại biển quảng cáo của người dân che khuất); lắp đặt bổ sung thêm (nhắc lại) một số biển báo chỉ dẫn trước các nút giao để cho người tham gia giao thông chủ động hơn trong việc lưu thông trên đường;

- Hiện nay, có rất nhiều biển chỉ dẫn chữ quá nhỏ, người tham gia giao thông rất khó đọc, thậm chí khi phương tiện đến sát biển mới đọc được chữ, không phù hợp với tốc độ lưu thông của các phương tiện (ví dụ tại nút giao giữa QL5 rẽ đi Bắc Ninh). Đề nghị cơ quan chức năng cho rà soát, điều chỉnh cỡ chữ phù hợp với tốc độ lưu thông của các phương tiện.

Trên đây là kiến nghị của Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam trong việc rà soát, điều chỉnh, bổ sung một số nội dung còn bất cập trong việc tổ chức giao thông đường bộ.

Rất mong nhận được sự quan tâm, chỉ đạo của quý Bộ.

Trân trọng báo cáo./.

Nơi nhận:

- Như kính gửi;
- Cục Đường bộ Việt Nam (p/h);
- Lưu Văn phòng Hiệp hội.

TM. THƯỜNG TRỰC

CHỦ TỊCH



Nguyễn Văn Quyền