

## BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  
**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 15/2006/QĐ-BGTVT

Hà Nội, ngày 30 tháng 3 năm 2006

### **QUYẾT ĐỊNH** **Ban hành Điều lệ đường ngang**

### **BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

Căn cứ Luật Đường sắt ngày 14 tháng 6 năm 2005;

Căn cứ Nghị định số 34/2003/NĐ-CP ngày 04 tháng 4 năm 2003 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Theo đề nghị của Cục trưởng Cục Đường sắt Việt Nam và Vụ trưởng Vụ Vận tải,

### **QUYẾT ĐỊNH:**

**Điều 1.** Ban hành kèm theo Quyết định này "Điều lệ đường ngang".

**Điều 2.** Quyết định này có hiệu lực thi hành sau 15 ngày, kể từ ngày đăng Công báo; thay thế Quyết định số 12/2005/QĐ-BGTVT ngày 19 tháng 01 năm 2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Điều lệ đường ngang.

**Điều 3.** Chánh Văn phòng, Chánh Thanh tra, Vụ trưởng các Vụ, Cục trưởng Cục Đường sắt Việt Nam, Cục trưởng Cục Đường bộ Việt Nam, Cục trưởng Cục Giám định và quản lý chất lượng công trình giao thông, Chủ tịch Hội đồng quản trị và Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, Giám đốc các Sở Giao thông vận tải, Sở Giao thông công chính và tổ chức, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

**BỘ TRƯỞNG**

**Đào Đình Bình**

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  
**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

**ĐIỀU LỆ ĐƯỜNG NGANG**

*(Ban hành kèm theo Quyết định số 15/2006 /QĐ-BGTVT  
ngày 30 tháng 3 năm 2006 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

**Chương I**  
**QUY ĐỊNH CHUNG**

**Điều 1. Phạm vi điều chỉnh**

Điều lệ này quy định về tiêu chuẩn kỹ thuật đường ngang, quy tắc giao thông tại đường ngang, tổ chức phòng vệ và tổ chức quản lý, xây dựng đường ngang trên đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng.

**Điều 2. Đối tượng áp dụng**

1. Điều lệ này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động giao thông, quản lý, xây dựng đường ngang trên các đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng.

2. Điều lệ này không áp dụng đối với mặt cầu chung (nơi đường sắt và đường bộ cùng trên một mặt cầu), nơi đường sắt giao cắt với đường bộ trong nội bộ ga, cảng, bãi hàng nhà máy, xí nghiệp.

**Điều 3. Giải thích từ ngữ**

Trong Điều lệ này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. *Đường sắt quốc gia* là đường sắt phục vụ cho nhu cầu vận tải chung của cả nước, từng vùng kinh tế và liên vận quốc tế.

2. *Đường sắt đô thị* là đường sắt phục vụ nhu cầu đi lại hàng ngày của hành khách ở thành phố, vùng phụ cận.

3. *Đường sắt chuyên dùng* là đường sắt phục vụ cho nhu cầu vận tải riêng của từng tổ chức, cá nhân.

4. *Đường ngang* là đoạn đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt, được cơ quan có thẩm quyền cho phép xây dựng và cho phép khai thác.

5. *Đường bộ* là đường dùng cho người và các phương tiện giao thông đường bộ qua lại. Đường bộ bao gồm: quốc lộ, tỉnh lộ, huyện lộ, đường đô thị, đường giao thông nông thôn, đường chuyên dùng, đường trong khu vực đang triển khai dự án.

6. *Đường sắt chính* là:

- a) Đối với đường sắt khổ 1000 mm là đường sắt chủ yếu (Xem phụ bản X).
- b) Đối với đường sắt khổ 1435 mm là đường sắt cấp I, II (Xem phụ bản XI).

#### **Điều 4. Phạm vi đường ngang**

Phạm vi đường ngang bao gồm:

1. Đoạn đường bộ đi qua đường sắt nằm giữa hai chắn hoặc nằm giữa hai ray chính ngoài cùng và hai bên đường sắt cách má ray ngoài cùng trở ra 6 m nơi không có chắn;
2. Đoạn đường sắt nằm giữa hai vai đường bộ tại điểm giao (Phụ lục số 1).
3. Phạm vi đất nằm trong tầm nhìn cho người điều khiển phương tiện giao thông đường sắt và đường bộ.

#### **Điều 5. Phân loại đường ngang theo thời gian sử dụng**

1. Đường ngang sử dụng lâu dài.
2. Đường ngang sử dụng có thời hạn.
3. Đường ngang thường xuyên đóng.

#### **Điều 6. Phân loại đường ngang theo cách tổ chức phòng vệ**

1. Đường ngang có người gác: có người gác, có giàn chắn hoặc cần chắn, có đèn báo hiệu trên đường bộ, chuông điện, có tín hiệu ngăn đường phía đường sắt hoặc không có tín hiệu ngăn đường phía đường sắt, có biển báo hiệu, có cọc tiêu hoặc hàng rào, có vạch kẻ đường.

2. Đường ngang không có người gác bao gồm:

a) Đường ngang có cần chắn tự động, có đèn báo hiệu trên đường bộ, chuông điện, không có tín hiệu ngăn đường phía đường sắt, có biển báo hiệu, có cọc tiêu hoặc hàng rào, có vạch kẻ đường;

b) Đường ngang không có cần chắn, có tín hiệu cảnh báo tự động, có đèn báo hiệu trên đường bộ, chuông điện, không có tín hiệu ngăn đường phía đường sắt, có biển báo hiệu, có cọc tiêu hoặc hàng rào, có vạch kẻ đường;

c) Đường ngang có biển báo hiệu, có cọc tiêu hoặc hàng rào, có vạch kẻ đường.

### **Điều 7. Phân loại đường ngang theo chủ thể quản lý**

1. Đường ngang do doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt quản lý bao gồm:

a) Đường ngang công cộng là nơi đường sắt quốc gia hoặc đường sắt chuyên dùng có kết nối với đường sắt quốc gia giao cắt với đường bộ;

b) Đường ngang nội bộ là nơi đường sắt quốc gia hoặc đường sắt chuyên dùng có kết nối với đường sắt quốc gia giao cắt với đường bộ chuyên dùng.

2. Đường ngang do tổ chức, cá nhân khác đầu tư, quản lý khai thác, quản lý bảo trì có:

Đường ngang chuyên dùng là nơi đường sắt chuyên dùng của các tổ chức, cá nhân giao cắt với đường bộ.

3. Đường ngang do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý có: đường ngang đô thị là nơi giao cắt giữa đường xe điện bánh sắt với đường bộ.

### **Điều 8. Phân cấp đường ngang**

1. Đường ngang cấp I là đường ngang do đường sắt chính của đường sắt quốc gia giao nhau với đường bộ cấp I, cấp II hoặc cấp III.

2. Đường ngang cấp II là đường ngang do đường sắt chính của đường sắt quốc gia giao nhau với đường bộ cấp IV, cấp V hoặc cấp VI.

3. Đường ngang cấp III là đường ngang còn lại, không thuộc đường ngang quy định tại khoản 1, khoản 2 của Điều này.

4. Đường ngang nằm trong nội đô, nội thị (thành phố, thị xã, thị trấn) được xếp vào cấp tương ứng do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định.

### **Điều 9. Quy định về phòng vệ đường ngang**

1. Đối với đường ngang cấp I, cấp II phải tổ chức phòng vệ theo quy định tại khoản 1 Điều 6 của Điều lệ này.

2. Đối với đường ngang cấp III: do người quyết định thành lập đường ngang quy định theo cách tổ chức phòng vệ tại Điều 6 của Điều lệ này.

### **Điều 10. Bảo vệ hệ thống báo hiệu, thiết bị, công trình đường ngang**

Hệ thống báo hiệu, thiết bị, công trình đường ngang là phương tiện bảo đảm an toàn giao thông, phòng ngừa tai nạn. Mọi người đều phải có trách nhiệm bảo vệ;

không được tự ý di chuyển, chiếm đoạt, làm hư hỏng hoặc làm giảm hiệu lực và tác dụng của các hệ thống trên.

### **Điều 11. Phối hợp kiểm tra đường ngang**

Hàng năm, cơ quan quản lý đường sắt chủ trì, phối hợp với cơ quan quản lý đường bộ tiến hành việc kiểm tra, lập kế hoạch sửa chữa đường ngang theo quy định sau đây:

1. Đối với đường ngang công cộng, đường ngang nội bộ: do cơ quan quản lý đường sắt quốc gia chủ trì.
2. Đối với đường ngang chuyên dùng: do cơ quan quản lý đường sắt chuyên dùng chủ trì.
3. Đối với đường ngang đô thị: do cơ quan quản lý đường sắt đô thị chủ trì.

### **Điều 12. Trách nhiệm của thanh tra đường sắt, thanh tra đường bộ**

Lực lượng thanh tra đường sắt, thanh tra đường bộ có trách nhiệm thanh tra, kiểm tra việc chấp hành pháp luật về bảo vệ công trình giao thông và an toàn giao thông tại đường ngang theo quy định của pháp luật.

## **Chương II**

### **TẦM NHÌN, VỊ TRÍ, GÓC GIAO CẮT**

#### **Điều 13. Tầm nhìn đường ngang**

Tầm nhìn tối thiểu cho người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, người điều khiển phương tiện giao thông đường sắt phải bảo đảm quy định sau đây:

1. Người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong điều kiện thời tiết bình thường ở cách đường ngang một khoảng cách bằng tầm nhìn hãm xe đối với cấp đường đó có thể nhìn thấy đoàn tàu ở cách đường ngang ít nhất bằng tầm nhìn ngang của ô tô kể từ giữa chỗ giao nhau theo bảng 34 (điểm 11.4.3 PHỤ BẢN I); khi tốc độ tàu nhỏ hơn 80 Km/h thì lấy tầm nhìn của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ (lái xe) theo tốc độ tàu 80 Km/h.

2. Người điều khiển phương tiện giao thông đường sắt ở vị trí của mình, trong điều kiện thời tiết bình thường có thể nhìn thấy đường ngang từ 1000 m trở lên.

3. Đất nằm trong tầm nhìn đường ngang phải được cắm mốc chỉ giới xác định giới hạn, không được xây dựng các công trình kiến trúc, trồng cây che khuất tầm nhìn.

#### **Điều 14. Vị trí đặt đường ngang**

1. Vị trí đặt đường ngang phải thỏa mãn các điều kiện sau đây:

a) Đặt ở đoạn đường sắt thẳng. Trường hợp đặc biệt phải đặt đường ngang ở đoạn đường sắt cong thì bán kính đường cong phải từ 300 m trở lên;

b) Đặt cách cửa hầm, mố cầu đường sắt từ 100 m trở lên;

c) Đặt ngoài cột tín hiệu vào ga.

2. Cắm đặt đường ngang vào đoạn hoãn hòa của đường sắt hoặc qua ghi đường sắt.

#### **Điều 15. Góc giao cắt đường ngang**

Góc giao cắt giữa đường sắt và đường bộ là góc vuông ( $90^0$ ); trường hợp địa hình khó khăn, góc giao cắt không được nhỏ hơn  $45^0$ .

### **Chương III**

## **CÔNG TRÌNH VÀ KIẾN TRÚC ĐƯỜNG NGANG**

#### **Điều 16. Đoạn đường bộ tại đường ngang**

Đoạn đường bộ tại các đường ngang, ngoài việc phải bảo đảm các quy định của tiêu chuẩn kỹ thuật tương ứng theo cấp đường bộ, còn phải bảo đảm các quy định cụ thể sau đây:

1. Đường bộ từ má ray ngoài cùng trở ra phải thẳng trên một đoạn dài bằng khoảng cách tầm nhìn hãm xe quy định tại Điều 13 của Điều lệ này, trường hợp khó khăn về địa hình cũng không được nhỏ hơn 15 m;

2. Chiều rộng phần xe chạy của đường ô tô trên đường ngang phải rộng bằng bề rộng phần xe chạy trên đường bộ và không được nhỏ hơn 6 m. Trường hợp bề rộng phần xe chạy trên đường bộ nhỏ hơn 6 m thì đoạn đường bộ qua đường ngang phải được mở rộng để mặt đường không nhỏ hơn 6 m với chiều dài bằng tầm nhìn hãm xe S1 theo bảng 10 (PHỤ BẢNG I) tính từ mép ray ngoài cùng về 2 phía cộng thêm 5 m.

Trên các đường ngang cấp I, cấp II và đường ngang nằm trong nội đô, nội thị, nơi đông dân cư phải có phần đường dành riêng cho người đi bộ trong phạm vi đường ngang đó;

3. Từ ray ngoài cùng trở ra, đường bộ phải là đường bằng trên một đoạn dài 16 m, trường hợp khó khăn cũng không được nhỏ hơn 10 m. Tiếp theo đoạn đó phải có một đoạn dài ít nhất 20 m, độ dốc không quá 3%; vùng núi và địa hình khó khăn, độ dốc không được quá 6%;

4. Tại đường ngang phải có đầy đủ hệ thống thoát nước để không làm ảnh hưởng thoát nước của khu vực đường sắt, đường bộ;

5. Trường hợp đặc biệt khác phải được người quyết định thành lập đường ngang theo quy định tại Điều 52 của Điều lệ này xem xét, quyết định.

### **Điều 17. Mặt lát đường bộ trong phạm vi đường ngang**

Mặt lát đường bộ trong phạm vi đường ngang được quy định như sau:

1.1. Mặt lát đường bộ nằm giữa 2 ray ngoài cùng có kết cấu bằng bê tông nhựa hoặc bê tông xi măng thì khoảng cách của mặt đường bộ nằm giữa 2 ray ngoài cùng và từ mỗi bên tính từ ray ngoài cùng trở ra ngoài vạch báo chỗ giao nhau với đường sắt (Vạch 69) ít nhất 1,0 m phải có kết cấu bằng bê tông nhựa hoặc bê tông xi măng nhưng không nhỏ hơn 31 m; trường hợp khó khăn, khi ở đường bộ cấp thấp, tốc độ xe chậm thì cũng phải có kết cấu bằng bê tông nhựa hoặc bê tông xi măng ra khỏi vị trí “vạch dừng” ít nhất là 7,0 m nhưng không nhỏ hơn 21 m.

1.2. Mặt lát đường bộ nằm giữa 2 ray ngoài cùng có kết cấu bằng các tấm đan bê tông cốt thép thì:

a) Lát tiếp bằng tấm đan bê tông cốt thép từ mép ray ngoài cùng trở ra mỗi bên tối thiểu là 2,0 m (trong trường hợp khó khăn cho phép giảm xuống còn 1 m), tấm đan bê tông cốt thép lát ở mép ngoài ray chính có chiều rộng không nhỏ hơn 1,0 m. Phần mặt đường bộ còn lại có kết cấu bằng bê tông nhựa hoặc bê tông xi măng theo quy định đã nêu ở khoản 1.1 Điều này;

b) Hoặc có kết cấu bằng bê tông nhựa; bê tông xi măng tính từ mép ray ngoài cùng trở ra theo quy định đã nêu ở khoản 1.1 Điều này.

2. Độ cao của mặt lát đường ngang ở trong lòng đường sắt bằng độ cao mặt lăn của ray chính và được phép cao hơn mặt lăn ray chính không quá 10 mm.

3. Độ cao của mặt lát đường ngang tiếp giáp phía ngoài ray chính bằng độ cao mặt lăn của ray chính và được phép thấp hơn mặt lăn ray chính không quá 7 mm.

4. Mặt lát đường ngang phải ổn định. Các tấm bê tông cốt thép phải được liên kết chặt chẽ.

### **Điều 18. Đường sắt trong phạm vi đường ngang**

Đoạn đường sắt trong phạm vi đường ngang phải bảo đảm các yêu cầu sau đây:

#### 1. Yêu cầu về kỹ thuật:

a) Dọc theo má trong của ray chính trên đường thẳng hoặc trên đường cong bán kính từ 500 m trở lên phải có khe ray rộng 75 mm, trường hợp nằm trên đường cong có bán kính nhỏ hơn 500 m phải có khe ray rộng bằng  $75 \text{ mm} + 1/2$  gia khoan đường cong;

b) Chiều sâu khe ray ít nhất là 45 mm;

c) Chiều dài đoạn có khe ray ít nhất phải bằng bề rộng giữa 2 vai đường bộ;

d) Được dùng ray phụ đặt đứng hoặc dùng các tấm bê tông cốt thép có cấu tạo đặc biệt để tạo khe ray. Khi dùng ray phụ đặt đứng phải đặt các gián cách; các gián cách cách nhau không quá 1,5 m và dùng bu lông suốt để liên kết ray phụ với ray chính;

đ) Hai đầu khe ray phải nở rộng vào phía trong lòng đường sắt để chỗ đầu mút khe ray rộng 250 mm, điểm bắt đầu nở rộng cách đầu mút khe ray 500 mm;

e) Không đặt đầu mối ray trong phạm vi đường ngang. Nếu đường ngang dài phải hàn liền mỗi ray, khi chưa hàn được thì dồn ray để làm chày mối;

g) Các phối kiện nối giữ ray trong phạm vi đường ngang phải đầy đủ, liên kết chặt chẽ.

#### 2. Yêu cầu về vật liệu:

a) Tà vẹt đặt trong phạm vi đường ngang phải dùng tà vẹt bê tông hoặc tà vẹt sắt, hạn chế dùng tà vẹt gỗ. Nếu đặt tà vẹt gỗ phải chọn loại gỗ tốt và phải tẩm dầu phòng mục;

b) Nền ba lát tại đường ngang phải bằng đá dăm sạch, độ dày đá bảo đảm tiêu chuẩn quy định.

### **Điều 19. Nhà gác đường ngang**

Nhà gác đường ngang chỉ được xây dựng khi có quyết định của cơ quan có thẩm quyền cấp phép đường ngang và phải bảo đảm các điều kiện sau đây:

1. Ở đường ngang có bố trí người gác;



2. Đặt ở vị trí có thể quan sát được về hai phía đường bộ và đường sắt thuận tiện cho công tác của nhân viên gác đường ngang; không làm cản trở tầm nhìn của người tham gia giao thông trên đường sắt và đường bộ;

3. Bộ phận gần nhất của nhà gác đường ngang phải cách má ray ngoài cùng và cách mép phần xe chạy ít nhất 3,5 m và không xa quá 10 m. Cửa ra vào mở về phía đường bộ, tường nhà phải có cửa sổ lắp kính nhìn rõ được đường bộ và đường sắt; nền nhà phải cao hơn hoặc cao bằng mặt ray; diện tích để làm việc trong nhà gác đường ngang là 12 m<sup>2</sup>, ngoài ra phải có buồng vệ sinh, nước sạch, ánh sáng; các trường hợp khác phải được người có thẩm quyền phê duyệt.

## Chương IV

### BÁO HIỆU ĐƯỜNG NGANG

#### Điều 20. Cọc tiêu và hàng rào cố định

1. Dọc hai bên lề đường bộ dẫn vào đường ngang phải có cọc tiêu theo quy định của Điều lệ báo hiệu đường bộ hiện hành (PHỤ BẢN II).

2. Cọc tiêu gần đường sắt nhất phải cách ray ngoài cùng là 2,5 m, chiều dài mỗi hàng cọc tiêu tính từ ray ngoài cùng ra ít nhất là 20 m, khoảng cách giữa các cọc tiêu là 1,5m. Ngoài phạm vi này khoảng cách giữa các cọc tiêu theo quy định của Điều lệ báo hiệu đường bộ hiện hành.

3. Trên đường ngang có người gác, những cọc tiêu từ chắn đường bộ đến đường sắt phải làm bằng hàng rào cố định, đỉnh cột hàng rào cố định phải đặt thanh ngang suốt phạm vi hàng rào.

#### Điều 21. Vạch tín hiệu trên mặt đường bộ vào đường ngang

1. Trên đường bộ dẫn vào đường ngang phải có sơn vạch tín hiệu số 1.12 “Dừng lại”, biển báo hiệu số 122 “Dừng lại”.

2. Vị trí sơn vạch tín hiệu số 1.12 “Dừng lại” tính từ chắn đường bộ trở ra 3 m ở nơi có chắn hoặc từ má ray ngoài cùng trở ra 5 m ở nơi không có chắn; quy cách vạch này theo quy định của Điều lệ báo hiệu đường bộ 22TCN-237- 01 (Phụ lục 8, vạch số 1.12).

3. Đối với đường bộ có kết cấu mặt đường là bê tông nhựa, bê tông xi măng thì

phải có vạch tín hiệu trên mặt đường theo quy định của Điều lệ báo hiệu đường bộ hiện hành.

## **Điều 22. Biển báo hiệu hai phía đường bộ đi vào đường ngang**

Trên hai phía đường bộ đi vào đường ngang phải đặt đầy đủ biển báo hiệu theo quy định của Điều lệ báo hiệu đường bộ hiện hành:

### **1. Trước đường ngang có người gác**

#### **a) Có đèn báo hiệu trên đường bộ**

- Biển số 210: chỗ “Giao nhau với đường sắt có rào chắn” (Phụ lục số 4);
- Biển số 242(a,b): chỗ “Đường sắt cắt đường bộ” (Phụ lục số 7);
- Cột đèn báo hiệu, biển chỉ dẫn, chuông trên đường bộ của đường sắt;

Tại đường ngang này biển số 242(a,b) bố trí trên cột đèn báo hiệu, chuông của đường sắt. Biển số 242(a,b) ở trên, đèn tín hiệu ở dưới. Quy cách theo PHỤ BẢN SỐ III.

#### **b) Không có đèn báo hiệu trên đường bộ, chuông điện:**

- Biển số 210: chỗ “Giao nhau với đường sắt có rào chắn” (Phụ lục số 4);
- Biển số 242(a,b): chỗ “Đường sắt cắt đường bộ” (Phụ lục số 7).

### **2. Trước đường ngang không có người gác**

#### **a) Trước đường ngang phòng vệ bằng cần chắn tự động và bằng cảnh báo tự động**

- Biển số 211: chỗ “Giao nhau với đường sắt không có rào chắn” (Phụ lục số 4);
- Biển số 242(a,b): chỗ “Đường sắt cắt đường bộ” (Phụ lục số 7);
- Cột tín hiệu, biển chỉ dẫn, chuông của đường ngang cảnh báo tự động bảo đảm tiêu chuẩn, quy cách theo quy định do cơ quan quản lý đường sắt có thẩm quyền ban hành.

Tại đường ngang này biển số 242(a,b) bố trí trên cột đèn báo hiệu, chuông của đường sắt, biển số 242(a,b) ở trên, tín hiệu đèn ở dưới. Quy cách theo PHỤ BẢN III.

#### **b) Trước đường ngang phòng vệ bằng biển báo:**

- Biển số 211: chỗ “Giao nhau với đường sắt không có rào chắn” (Phụ lục số 4);
- Biển số 242(a,b): chỗ “Đường sắt cắt đường bộ” (Phụ lục số 7) đặt trên đường bộ cách ray ngoài cùng của đường sắt là 10 m; biển chỉ dẫn.

**Điều 23. Vị trí đặt đèn báo hiệu và chuông điện**

Đối với đường ngang có lắp đặt đèn báo hiệu và chuông điện trên đường bộ, đèn báo hiệu và chuông điện trên đường bộ (trừ trường hợp đường bộ giao cắt đường bộ chạy song song với đường sắt) phải đặt trước chắn đường bộ (hoặc liền với trụ chắn đường bộ) hoặc đặt cách ray ngoài cùng 6 m trở lên.

**Điều 24. Yêu cầu đối với đèn báo hiệu và chuông điện**

Đèn báo hiệu và chuông điện trên đường bộ quy định tại Điều 22 của Điều lệ này phải đáp ứng các yêu cầu sau đây:

1. Đèn báo hiệu phải có hai đèn đỏ đặt ngang nhau, hai đèn này thay phiên nhau nhấp nháy khi bật sáng. Khi có tàu sắp tới đường ngang, đèn báo hiệu bật sáng cầm đi lại qua đường ngang. Khi tàu ra hết đường ngang, chắn đã mở hoàn toàn đèn báo hiệu tắt, việc đi lại trên đường bộ trở lại bình thường.

2. Thời điểm đèn báo hiệu bật sáng phải bảo đảm trước lúc tàu tới đường ngang ít nhất là:

- 60 giây khi dùng đèn báo hiệu tự động và chắn đường bộ tự động;
- 90 giây khi dùng đèn báo hiệu tự động và chắn đường bộ không tự động;
- 120 giây khi dùng đèn báo hiệu không tự động (điện hoặc dầu).

3. Tại các đường ngang cấp I, cấp II phải dùng đèn báo hiệu bằng điện. Cường độ ánh sáng phải đúng quy định của đèn tín hiệu đường bộ.

4. Chuông điện phải được lắp đặt trên cùng cột đèn báo hiệu; khi chuông kêu phải có âm lượng đủ to để người đi bộ cách xa 15 m nghe được. Chuông kêu khi tàu tới gần đường ngang. Chuông tắt khi chắn đóng hoàn toàn.

**Điều 25. Độ sáng và góc phát sáng của đèn báo hiệu trên đường bộ vào đường ngang**

1. Ánh sáng và góc phát sáng của đèn báo hiệu phải bảo đảm để người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ nhìn thấy được tín hiệu từ khoảng cách 100 m trở lên.

2. Ánh sáng đỏ của đèn báo hiệu không được chiếu về phía đường sắt.

Sơ đồ đèn báo hiệu trên đường bộ được thể hiện tại PHỤ BẢN III.

**Điều 26. Vị trí đặt biển kéo còi**

Trên hai phía đường sắt đi tới đường ngang phải đặt biển “Kéo còi”. Vị trí, quy cách biển được quy định trong Quy trình tín hiệu đường sắt.

**Điều 27. Thẩm quyền quyết định đặt tín hiệu ngăn đường**

Trên hai phía đường sắt đi tới đường ngang có người gác, khi cần phải đặt tín hiệu ngăn đường thì người có thẩm quyền thành lập đường ngang quyết định, trừ những đường ngang sau đây:

1. Đường ngang mà chắn đường bộ thường xuyên đóng hoặc có cần chắn tự động hoặc tín hiệu cảnh báo tự động;
2. Đường ngang nằm trong phạm vi phòng vệ của tín hiệu vào ga, ra ga, hoặc tín hiệu bãi dồn, tín hiệu thông qua trên đường sắt có thiết bị đóng đường tự động hoặc tín hiệu phòng vệ khác, khi các tín hiệu trên cách đường ngang dưới 800 m.

**Điều 28. Vị trí đặt tín hiệu ngăn đường trên đường sắt**

1. Tín hiệu ngăn đường trên đường sắt đặt cách đường ngang (tính từ vai đường bộ cùng phía) từ 100 m đến 500 m.

Nơi nhiều đường ngang có người gác ở gần nhau và khoảng cách giữa hai đường ngang nhỏ hơn 500 m mà chưa cải tạo được theo quy định tại Điều 51 của Điều lệ này thì tín hiệu ngăn đường trên đường sắt bố trí ở hai đầu khu vực chung cho các đường ngang đó.

2. Tín hiệu ngăn đường phải đặt ở bên trái theo hướng tàu chạy vào đường ngang. Trường hợp khó khăn đặc biệt, người có thẩm quyền thành lập đường ngang được quyết định đặt ở bên phải theo hướng tàu chạy vào đường ngang.
3. Tầm nhìn của tín hiệu ngăn đường trên đường sắt phải bảo đảm ít nhất 800 m. Trường hợp địa hình khó khăn, tầm nhìn của tín hiệu ngăn đường không được nhỏ hơn 400 m.

**Điều 29. Hoạt động của tín hiệu ngăn đường trên đường sắt**

1. Tín hiệu ngăn đường trên đường sắt là tín hiệu màu đỏ, tín hiệu ngăn đường bật sáng báo hiệu dừng tàu.
2. Khi tín hiệu ngăn đường tắt, tàu hoạt động bình thường. Khi có trở ngại trên đường ngang ảnh hưởng đến an toàn chạy tàu thì nhân viên gác chắn mới chuyển tín hiệu này bật sáng.
3. Đường ngang có người gác nằm trên khu gian có thiết bị đóng đường tự động thì bất kể có tín hiệu ngăn đường trên đường sắt hay không, đều phải lắp đặt thiết bị để chuyển tín hiệu đóng đường ở gần đường ngang nhất về trạng thái đóng để nhân viên gác chắn thao tác kịp thời khi trên đường ngang có trở ngại ảnh hưởng đến chạy tàu.

### **Điều 30. Thiết bị thông tin tại đường ngang**

Trong nhà gác đường ngang phải có các thiết bị thông tin tín hiệu như điện thoại hoặc điện thoại và thiết bị thông báo tự động cho nhân viên gác chắn biết khi tàu tới gần đường ngang.

### **Điều 31. Điều khiển thiết bị tín hiệu và thiết bị phòng vệ đường ngang có người gác**

1. Các thiết bị tín hiệu và thiết bị phòng vệ đường ngang có người gác hoạt động bằng điện phải được điều khiển tập trung tại nhà gác đường ngang; trường hợp không thể điều khiển tập trung được phải được người có thẩm quyền quyết định thành lập đường ngang cho phép.

2. Các thiết bị phải luôn tốt, sử dụng được và phải điều khiển được bằng tay nên thiết bị tự động bị hư hỏng đột xuất.

### **Điều 32. Chiếu sáng tại đường ngang**

Đường ngang có người gác ở nơi có nguồn điện lưới quốc gia phải trang bị đèn chiếu sáng về ban đêm và ban ngày khi có sương mù. Ánh sáng đèn đủ để người gác điều khiển phương tiện giao thông đường sắt và đường bộ nhìn rõ tín hiệu của người gác chắn.

### **Điều 33. Quy định về kỹ thuật đối với chắn đường ngang**

1. Đường ngang có người gác phải đặt chắn ở hai đầu đường bộ đi vào đường ngang. Xà chắn đặt cách má ray ngoài cùng 6 m. Trường hợp địa hình hạn chế, xà chắn không được vi phạm khổ giới hạn tiếp giáp kiến trúc của đường sắt.

2. Xà chắn có thể làm trơn hoặc treo các lá kim loại hoặc lưới kim loại.

3. Xà chắn (trừ xà chắn tự động) đều phải có bộ phận chốt hãm để chắn không thể tự di động.

### **Điều 34. Thao tác đóng, mở chắn đường ngang**

1. Ở đường ngang có người gác, khi chắn đã đóng, xà chắn phải chắn ngang hết mặt đường bộ, liền sát với hàng rào cố định và phải cao hơn mặt đường bộ từ 1 m đến 1,2 m.

2. Chắn phải bắt đầu đóng từ phía bên phải đường bộ (theo hướng đi vào đường ngang) sang phía trái. Đường ngang có nhiều chắn phải đóng chắn phía bên phải trước, đóng chắn phía trái tiếp theo cho đến chắn tận cùng phía bên trái.

3. Khi chắn mở, không một bộ phận nào của chắn được cản trở tĩnh không mặt đường bộ.

4. Cấm để giàn chắn, cần chắn ở vị trí lơ lửng.

### **Điều 35. Các loại chắn đường ngang**

Chắn ở đường ngang có người gác có 2 loại: cần chắn và giàn chắn. Quy cách, tiêu chuẩn kỹ thuật của cần chắn, giàn chắn được quy định theo sơ đồ tại PHỤ BẢN IV.

### **Điều 36. Thời gian đóng chắn**

1. Hai phía đường bộ đi vào đường ngang phải được đóng chắn hoàn toàn trước khi tàu đến đường ngang ít nhất:

- a) 40 giây đối với chắn tự động;
- b) 60 giây đối với chắn điện và tời;
- c) 90 giây đối với chắn thủ công.

2. Không đóng chắn trước quá 3 phút đối với đường ngang cấp I, cấp II và trước quá 5 phút đối với đường ngang cấp III trước khi tàu đến đường ngang (trừ đường ngang có quy định riêng của Bộ Giao thông vận tải).

### **Điều 37. Hoạt động của cơ cấu và thiết bị chắn tự động**

Các cơ cấu và thiết bị chắn tự động phải bảo đảm hoạt động theo trình tự sau đây:

1. Khi tàu đến gần đường ngang, đèn đỏ báo hiệu trên đường bộ và đèn đỏ trên xà chắn tự động bật sáng, chuông báo hiệu tự động kêu. Sau từ 7 đến 8 giây, cần chắn bắt đầu đóng. Khi cần chắn đóng hoàn toàn, chuông báo hiệu tự động tắt;
2. Khi tàu qua khỏi đường ngang, cần chắn tự động mở. Khi chắn đã mở hoàn toàn, đèn trên xà chắn và đèn báo hiệu trên đường bộ tự động tắt.

Đường ngang lắp đặt cần chắn tự động và không bố trí người gác chỉ dùng loại cần đóng 1/2 hoặc 2/3 mặt đường bộ. Phần đường bộ còn lại không có cần chắn phải rộng ít nhất 3 m và ở bên trái của chiều xe chạy vào đường ngang.

### **Điều 38. Biển báo, chuông trên đường bộ của đường sắt và vị trí đặt đối với đường ngang không đủ tầm nhìn**

1. Nơi đường bộ chạy song song với đường sắt có đường rẽ vào đường sắt mà đường bộ từ chỗ rẽ đến má ray ngoài cùng của đường sắt cùng phía nhỏ hơn 10 m

thì phải bố trí giao cắt lập thể hoặc làm đường bộ đi vòng để kéo dài đoạn đường rẽ đủ để đặt biển báo hiệu, cọc tiêu, vạch kẻ đường.

2. Việc đặt biển báo hiệu trên đoạn đường bộ nói tại Điều này được quy định như sau:

a) Khi chiều dài đoạn đường bộ nhỏ hơn 10 m: đặt 2 biển phụ “chỗ đường sắt giao cắt với đường bộ” và cột đèn báo hiệu, chuông điện trên đường bộ của đường sắt theo hướng vuông góc với chiều xe chạy trên đường bộ song song với đường sắt. Quy cách các biển theo Điều 22 của Điều lệ này.

Vị trí cắm biển tại lề đường bộ, nơi giao cắt giữa lề đường bộ vào đường sắt và đường bộ chạy song song với đường sắt (Phụ bản XIII);

b) Khi chiều dài đoạn đường bộ từ 10 đến 50 m: chỉ đặt một biển phụ “chỗ đường sắt giao cắt với đường bộ” (biển số 242a hoặc 242b) và cột đèn báo hiệu, chuông trên đường bộ của đường sắt (cho đường ngang có người gác và cảnh báo tự động - Phụ bản XIV);

c) Khi chiều dài đoạn đường bộ trên 50 m: đặt các biển báo hiệu theo quy định tại Điều 22 của Điều lệ này.

3. Mặt biển báo hiệu trên đường bộ đặt vuông góc với chiều xe đi vào đường ngang và đặt trong phạm vi đoạn đường rẽ vào đường sắt.

### **Điều 39. Đèn báo hiệu trên đường bộ khi khoảng cách từ đường bộ giao cắt với đường bộ vào đường ngang nhỏ hơn 50m**

Tại ngã ba, ngã tư đường bộ có nhánh đường bộ đi vào đường ngang có tổ chức phòng vệ, khi khoảng cách từ ngã ba, ngã tư đó đến đường ngang nhỏ hơn 50 m thì cơ quan quản lý đường bộ phải:

1. Đặt đèn báo hiệu trên đường bộ ở ngã ba, ngã tư nếu ở ngã ba, ngã tư không có đèn điều khiển giao thông để báo cho người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ sắp đi vào đường ngang đỗ lại trước ngã ba, ngã tư khi chắn đường bộ tại đường ngang phía trước đang đóng.

Nếu ở ngã ba, ngã tư có đèn điều khiển giao thông đường bộ thì đèn này phải có biểu thị phù hợp với đèn báo hiệu trên đường bộ đặt trên đoạn đường bộ đi vào đường ngang;

2. Đèn báo hiệu trên đường bộ song song với đường sắt phải có biểu thị phù hợp với biểu thị tín hiệu đường sắt (khi đường bộ vào đường ngang đóng để cho tàu chạy; đường bộ song song với đường sắt phải thanh thoát).

**Điều 40. Đặt biển báo hiệu trên đường bộ đi vào đường ngang khi đường bộ cùng một lúc giao cắt cả đường sắt và đường bộ chạy song song với đường sắt**

Đường bộ cùng một lúc giao cắt cả đường sắt và đường bộ chạy song song với đường sắt, việc đặt biển báo hiệu trên đường bộ đi vào đường ngang được thực hiện theo quy định sau đây:

1. Phía đường bộ đi vào đường ngang có giao cắt với đường bộ sau đó giao cắt với đường sắt thực hiện theo quy định tại Điều 38 của Điều lệ này;
2. Phía đường bộ đi vào đường ngang không giao cắt với đường bộ thực hiện theo quy định tại Điều 22 của Điều lệ này.

**Chương V**

**QUY ĐỊNH VỀ GIAO THÔNG TRÊN ĐƯỜNG NGANG**

**Điều 41. Giao thông trên đường ngang**

Người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ khi qua đường ngang phải thực hiện quy định sau đây:

1. Phải ưu tiên cho các phương tiện giao thông hoạt động trên đường sắt;
2. Phải chấp hành hướng dẫn của người gác đường ngang hoặc tín hiệu phòng vệ đường ngang:
  - a) Hiệu lệnh của người gác chắn, cờ đỏ, biển đỏ, đèn đỏ;
  - b) Chắn đường bộ;
  - c) Tín hiệu đèn, tín hiệu chuông;
3. Khi có báo hiệu dừng (hiệu lệnh của người gác chắn, cờ đỏ, biển đỏ, đèn đỏ, còi, chuông kêu, chắn đã đóng), người và tất cả các phương tiện tham gia giao thông đường bộ (kể cả những xe có quyền ưu tiên) đều phải dừng lại về bên phải đường của mình và trước báo hiệu dừng (trước “vạch dừng” nêu tại Điều 21 của Điều lệ này).
4. Nghiêm cấm người không có nhiệm vụ tự ý mở chắn đường ngang khi chắn đã đóng.
5. Cấm người không có trách nhiệm leo trèo, xô dịch, động chạm vào các tín hiệu, thiết bị đường ngang; vào nhà gác đường ngang;

091216624



6. Đối với đường ngang nói tại điểm c khoản 2 Điều 6 của Điều lệ này, người và người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ khi sắp đi vào đường ngang phải dừng lại, chú ý quan sát biển báo, lắng nghe còi tàu, quan sát trên đường sắt từ xa ở 2 phía đường ngang, nếu thấy tàu hoặc phương tiện giao thông đường sắt sắp đến gần đường ngang thì phải dừng trước đường ngang cách má ray ngoài cùng trở ra ít nhất 5 m và phải tự chịu hoàn toàn trách nhiệm nếu để xảy ra tai nạn.

#### **Điều 42. Dừng, đỗ xe trong phạm vi đường ngang**

1. Trong phạm vi đường ngang, cấm quay đầu xe và dừng, đỗ xe.

2. Khi cần phải đỗ xe gần đường ngang, người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ phải chấp hành biển chỉ dẫn giao thông đường bộ, nơi không có biển chỉ dẫn thì phải đỗ xe cách xa chắn đường bộ ít nhất 10 m ở nơi có chắn hoặc đỗ cách xa má ray ngoài cùng ít nhất 20 m ở nơi không có chắn nhưng không được ảnh hưởng đến tầm nhìn của người quan sát hệ thống báo hiệu đường ngang.

#### **Điều 43. Phương tiện đặc biệt khi qua đường ngang**

Xe bánh xích, các loại xe lu bánh sắt, các phương tiện vận tải chuyên chở hàng siêu trường, siêu trọng, quá khổ giới hạn lưu thông trên đường bộ, trước khi đi qua đường ngang phải báo trước với nhân viên gác chắn để người đó bố trí và hướng dẫn đi qua đường ngang. Nơi không có nhân viên gác chắn thì phải báo trước cho đơn vị quản lý trực tiếp đoạn đường sắt đó để cử người phòng vệ và hướng dẫn đi qua đường ngang.

#### **Điều 44. Xử lý khi có trở ngại trên đường ngang**

Khi phương tiện giao thông đường bộ bị hư hỏng, bị tai nạn hoặc hàng hóa rơi đổ tại đường ngang không có nhân viên gác chắn mà điểm gần nhất của xe hoặc của hàng hóa cách ray ngoài cùng nhỏ hơn 1,7 m thì người điều khiển phương tiện giao thông đó phải tìm biện pháp để báo hiệu cho tàu dừng trước chướng ngại (PHỤ BẢN V).

#### **Điều 45. Xe thô sơ, súc vật qua đường ngang**

Đoàn xe thô sơ, đàn súc vật khi qua đường ngang phải được chia ra từng tổp nhỏ theo quy định của pháp luật về giao thông đường bộ. Đối với súc vật qua đường ngang, người coi dẫn súc vật phải dẫn dắt chúng.

**Điều 46. Người điều khiển phương tiện giao thông đường sắt qua đường ngang**

Khi sắp đến đường ngang, người điều khiển phương tiện giao thông đường sắt phải kéo còi, chú ý tín hiệu ngăn đường, tín hiệu cảnh báo đường ngang (nếu có), chú ý quan sát đường ngang để nhanh chóng hãm tàu khi thấy có tín hiệu dừng tàu hoặc có trở ngại trên đường ngang.

#### **Điều 47. Dừng, đỗ tàu khi duy tu, sửa chữa đường sắt**

1. Khi duy tu, sửa chữa đường sắt nếu cần phải dừng, đỗ tàu trên đường ngang mà làm ảnh hưởng đến giao thông đường bộ phải được phép của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và có ý kiến thống nhất bằng văn bản của đơn vị quản lý đường bộ.

2. Trường hợp bắt buộc phải dừng, đỗ tàu trên đường ngang; dồn tàu hoặc giải thể, lập tàu thì người phụ trách phải tìm mọi cách để đường bộ được nhanh chóng thanh thoát.

3. Khi phải đỗ tàu trên đường ngang thì thời gian đỗ không được vượt quá 3 phút trên đường ngang cấp I, cấp II, không được vượt quá 5 phút trên đường ngang cấp III (trừ đường ngang có quy định riêng của Bộ Giao thông vận tải).

### **Chương VI**

#### **TỔ CHỨC PHÒNG VỆ ĐƯỜNG NGANG**

##### **Điều 48. Phương tiện, thiết bị và người gác đường ngang**

1. Đường ngang phải được trang bị đầy đủ phương tiện, thiết bị theo quy định.
2. Đối với đường ngang có người gác phải bố trí người gác thường trực liên tục suốt ngày đêm theo chế độ ban, kíp.

##### **Điều 49. Trách nhiệm về tổ chức phòng vệ đường ngang**

1. Người đứng đầu doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt chịu trách nhiệm tổ chức phòng vệ đường ngang công cộng, đường ngang nội bộ.

2. Tổ chức, cá nhân có đường sắt chuyên dùng chịu trách nhiệm tổ chức phòng vệ đường ngang chuyên dùng.

3. Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chịu trách nhiệm tổ chức phòng vệ đường ngang đô thị.

4. Cục trưởng Cục Đường sắt Việt Nam hướng dẫn cụ thể về tổ chức phòng vệ đường ngang.

## Chương VII

### QUẢN LÝ, XÂY DỰNG ĐƯỜNG NGANG

#### Điều 50. Xây dựng công trình gần đường ngang

1. Việc xây dựng mới khu dân cư, công nghiệp, vui chơi giải trí, trường học, thương mại, bệnh viện và các công trình khác tại vùng lân cận phạm vi bảo vệ đường ngang phải thực hiện đúng các quy định của pháp luật về đường sắt.

2. Việc xây dựng công trình nêu tại khoản 1 Điều này, nếu phải làm đường ngang qua đường sắt thì phải có khoảng cách từ điểm gần nhất của công trình thuộc khu đó đến tim đường sắt ít nhất là 25 m và phải có thỏa thuận bằng văn bản của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền ngay từ khi lập dự án.

#### Điều 51. Điều kiện để xây dựng đường ngang

1. Đường sắt chính của đường sắt quốc gia giao nhau với đường bộ cấp I, cấp II, cấp III làm mới hoặc nâng cấp và ngược lại phải xây dựng nút giao khác mức. Đối với đường ngang hiện có thì từng bước thay bằng cầu vượt hoặc đường ngầm.

2. Trong thành phố, thị xã, thị trấn đông dân cư, nếu khoảng cách giữa hai đường ngang dưới 500 m, ở nơi khác nếu khoảng cách giữa hai đường ngang dưới 1000 m thì phải làm cầu vượt hoặc đường ngầm.

3. Chỉ được tiến hành xây dựng đường ngang sau khi có quyết định thành lập và hồ sơ thiết kế đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt.

4. Việc xây dựng mới đường ngang có những đặc thù riêng phải được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải cho phép.

#### Điều 52. Thẩm quyền quyết định thành lập, bãi bỏ, chuyển cấp đường ngang

Thẩm quyền quyết định thành lập, bãi bỏ, chuyển cấp đường ngang được quy định như sau:

1. Đường ngang cấp I, II, III giao cắt giữa đường sắt chính của đường sắt quốc gia và đường bộ các cấp do Tổng Giám đốc Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam quyết định;

2. Đường ngang chuyên dùng liên quan đến đường quốc lộ do Cục trưởng Cục Đường bộ Việt Nam quyết định; liên quan đến đường địa phương do Giám đốc Sở Giao thông vận tải (Sở Giao thông công chính) quyết định;

3. Đường ngang đô thị do cơ quan có thẩm quyền quyết định theo quy định của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh.

### **Điều 53. Trách nhiệm của chính quyền địa phương trong quản lý đường ngang**

1. Chính quyền địa phương nơi có đường sắt đi qua có trách nhiệm tổ chức dỡ bỏ các đường ngang không có quyết định thành lập của cơ quan có thẩm quyền theo quy định tại Điều 52 của Điều lệ này.

Đối với đường bộ do tỉnh, huyện, xã quản lý, khi cần mở đường ngang thì Ủy ban nhân dân cấp được giao quản lý làm thủ tục đề nghị mở đường ngang. Khi đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt thì có trách nhiệm thực hiện đúng quy định.

2. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm chủ động đề xuất và phối hợp với chính quyền địa phương dỡ bỏ đường ngang bất hợp pháp.

3. Chính quyền địa phương nơi có đường ngang có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với đơn vị quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt kiểm tra, phát hiện và kịp thời giải tỏa cây, vật kiến trúc gây ảnh hưởng đến tầm nhìn của người điều khiển phương tiện giao thông đường sắt và đường bộ tại khu vực đường ngang.

### **Điều 54. Trình tự, thủ tục đề nghị thành lập, bãi bỏ, cải tạo, nâng cấp đường ngang**

1. Việc đề nghị thành lập, bãi bỏ, cải tạo, nâng cấp đường ngang đều phải lập hồ sơ trong đó có đơn theo mẫu quy định tại PHỤ BẢN VI và gửi cho cơ quan có thẩm quyền theo quy định tại Điều 52 của Điều lệ này.

2. Trong quá trình lập dự án, Chủ đầu tư cần có văn bản thỏa thuận của cơ quan cấp phép xây dựng đường ngang về vị trí, mặt bằng, giải pháp kỹ thuật, an toàn giao thông, vốn đầu tư, phương án quản lý và khai thác.

3. Trước khi xây dựng công trình, chủ đầu tư phải có giấy phép xây dựng đường ngang.

Hồ sơ đề nghị cấp phép xây dựng đường ngang bao gồm:

a) Đơn đề nghị cấp phép xây dựng đường ngang;

b) Bản vẽ thiết kế thể hiện được vị trí mặt bằng, mặt cắt ngang, mặt cắt dọc đường sắt, đường bộ qua đường ngang và các công trình khác có liên quan, biện pháp phòng vệ, biện pháp bảo đảm an toàn giao thông;

c) Ý kiến thỏa thuận của doanh nghiệp quản lý cơ sở hạ tầng đường sắt, của cơ quan quản lý đường bộ có thẩm quyền (nếu liên quan).

#### 4. Tiếp nhận hồ sơ đề nghị cấp phép

a) Cơ quan có thẩm quyền cấp phép chịu trách nhiệm tiếp nhận hồ sơ đề nghị cấp phép, kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ theo quy định tại khoản 1 Điều này.

b) Khi nhận đủ hồ sơ hợp lệ, cơ quan cấp phép phải biên nhận hồ sơ và hẹn ngày trả kết quả.

c) Trường hợp hồ sơ chưa hợp lệ, cơ quan cấp phép có nghĩa vụ hướng dẫn cho người đề nghị cấp phép để bổ sung, hoàn thiện hồ sơ theo đúng quy định. Thời hạn hoàn chỉnh hồ sơ không tính vào thời hạn cấp phép.

#### 5. Thẩm tra hồ sơ đề nghị cấp phép:

a) Trên cơ sở hồ sơ tiếp nhận, căn cứ các quy định của pháp luật, cơ quan cấp phép thẩm định hồ sơ, kiểm tra thực địa (nếu có nghi vấn) để quyết định cấp phép hoặc từ chối cấp phép.

b) Khi cần xác minh các thông tin liên quan đến tổ chức, cơ quan khác để phục vụ việc cấp phép mà không thuộc trách nhiệm của người đề nghị cấp giấy phép thì cơ quan cấp phép có trách nhiệm lấy ý kiến các cơ quan, tổ chức liên quan để làm rõ.

c) Trong thời hạn 10 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được công văn đề nghị của cơ quan cấp giấy phép, các cơ quan, tổ chức được hỏi ý kiến có trách nhiệm trả lời bằng văn bản. Quá thời hạn trên, nếu không nhận được văn bản trả lời thì được coi cơ quan, tổ chức được hỏi ý kiến đã chấp thuận và phải chịu mọi hậu quả do việc không trả lời hoặc trả lời chậm trễ gây ra.

6. Thời hạn cấp giấy phép: Giấy phép được cấp trong thời hạn không quá 20 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận đủ hồ sơ.

Giấy phép được lập thành 10 bản chính có nội dung như nhau, một bản gửi cho người đề nghị cấp phép, 7 bản gửi cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt để phổ biến cho các đơn vị liên quan, 1 bản gửi cho Cục Đường sắt Việt Nam, 1 bản lưu tại cơ quan cấp giấy phép.

7. Trước khi thi công công trình, chủ đầu tư phải làm việc với doanh nghiệp

quản lý cơ sở hạ tầng đường sắt để có giấy phép thi công và chỉ được thi công công trình khi đã có giấy phép thi công.

#### 8. Gia hạn giấy phép xây dựng đường ngang.

Trong thời hạn 12 tháng, kể từ ngày được cấp giấy phép xây dựng đường ngang mà công trình chưa khởi công hoặc quá thời hạn hoàn thành công trình được ghi trong giấy phép mà công trình chưa được hoàn thành và bàn giao sử dụng thì người đề nghị cấp giấy phép xây dựng đường ngang phải làm hồ sơ đề nghị gia hạn giấy phép xây dựng đường ngang.

a) Hồ sơ đề nghị gia hạn giấy phép xây dựng đường ngang bao gồm:

- Đơn đề nghị gia hạn giấy phép xây dựng đường ngang;
- Bản chính giấy phép xây dựng đường ngang đã được cấp.

b) Cơ quan gia hạn giấy phép xây dựng đường ngang là cơ quan đã cấp giấy phép xây dựng đường ngang.

9. Các công trình, thiết bị đường ngang sau khi thi công xong đều phải được nghiệm thu và bàn giao cho đơn vị quản lý theo đúng các quy định hiện hành. Tổ chức nghiệm thu phải có đủ thành phần và đại diện của đơn vị thi công, các đơn vị quản lý đường sắt và quản lý đường bộ.

10. Các đơn vị quản lý đường sắt và quản lý đường bộ có trách nhiệm theo dõi các đường ngang sử dụng có thời hạn để yêu cầu các đơn vị sử dụng dỡ bỏ khi hết thời hạn.

#### **Điều 55. Kinh phí để xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang**

Mọi tổ chức đề nghị thành lập đường ngang, cải tạo, nâng cấp, làm đường ngầm, cầu vượt qua đường sắt phải tuân theo quy định về vốn đầu tư xây dựng sau đây:

1. Đường sắt làm mới, cải tạo, nâng cấp cắt ngang đường bộ do chủ đầu tư đường sắt đảm nhiệm;
2. Quốc lộ làm mới, cải tạo, nâng cấp cắt ngang đường sắt do chủ đầu tư quốc lộ đảm nhiệm;
3. Đường tỉnh, đường huyện, đường xã làm mới, cải tạo, nâng cấp cắt ngang đường sắt do ngân sách địa phương, nguồn vốn khác đảm nhiệm và đóng góp của nhân dân;
4. Cơ quan, xí nghiệp, công ty... làm đường ngang mới, cải tạo, nâng cấp phải tự giải quyết kinh phí.

**Điều 56. Vốn dành cho quản lý, sửa chữa đường ngang**

1. Vốn dành cho quản lý, sửa chữa đường ngang được bố trí từ nguồn vốn ngân sách của trung ương, địa phương và của các tổ chức, cá nhân đề nghị thành lập đường ngang.

2. Cơ quan có thẩm quyền quyết định thành lập đường ngang phải chỉ định rõ nguồn vốn quản lý, sửa chữa đường ngang đó.

**Điều 57. Phạm vi quản lý đường ngang**

Phạm vi quản lý đường ngang được quy định như sau:

1. Phạm vi đường ngang do đường sắt quản lý:

- a) Nhà gác chắn, hàng rào cố định, các biển báo hiệu, tín hiệu, thông tin, chiếu sáng trên đường sắt và trên đường bộ thuộc phạm vi đường ngang;
- b) Nền, mặt đường bộ theo quy định tại khoản 1 Điều 4 của Điều lệ này;
- c) Đất trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt tại đường ngang.

2. Phạm vi đường ngang do đường bộ quản lý:

- a) Nền, mặt đường bộ, cọc tiêu, biển báo hiệu, các vạch kẻ đường trên mặt đường của phần đường bộ dẫn vào đến phạm vi đường ngang ngoài phạm vi quy định tại khoản 1 Điều 4 của Điều lệ này;
- b) Đất trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường bộ tại đường ngang.

3. Đơn vị quản lý đường ngang phải bảo đảm các công trình, thiết bị, tín hiệu được giao quản lý luôn ở trạng thái hoạt động bình thường trên đường ngang.

**Điều 58. Quy định về an toàn giao thông khi sửa chữa đường ngang**

1. Khi sửa chữa đường ngang có ảnh hưởng đến giao thông đường bộ, đơn vị thi công đường sắt phải bàn bạc thống nhất với cơ quan quản lý đường bộ, không được làm ách tắc giao thông đường bộ và đường sắt trong thời gian sửa chữa. Trong khi sửa chữa phải bảo đảm an toàn giao thông; khi cần, phải cử người hướng dẫn người và các phương tiện tham gia giao thông đường bộ qua lại đường ngang; phải đặt các biển báo hiệu, ban đêm phải có đèn đỏ; khi tạm nghỉ giữa hai đợt sửa chữa phải bố trí người điều khiển và hướng dẫn các phương tiện tham gia giao thông đường bộ qua lại đường ngang an toàn.

2. Trường hợp đặc biệt cần phong tỏa đường bộ phải được sự đồng ý của cơ quan quản lý đường bộ có thẩm quyền.

3. Đường ngang sau khi sửa chữa xong phải được tổ chức nghiệm thu, bàn giao theo quy định.

## **Chương VIII**

### **TỔ CHỨC THỰC HIỆN**

#### **Điều 59. Tổ chức thực hiện Điều lệ đường ngang**

1. Việc xây dựng mới, nâng cấp đường ngang phải tuân theo quy định tại Điều lệ này. Những đường ngang hiện có chưa phù hợp quy định của Điều lệ này phải từng bước được cải tạo và sửa chữa theo khả năng nguồn vốn được cân đối.

2. Trong điều kiện đặc biệt, khi cần cho phép sử dụng, cho phép xây dựng mới, cải tạo, nâng cấp một số đường ngang chưa đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn kỹ thuật theo quy định thì phải được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải xem xét, quyết định và phải có các biện pháp cần thiết để bảo đảm an toàn giao thông.

3. Cục Đường sắt Việt Nam có trách nhiệm hướng dẫn, kiểm tra việc thực hiện Điều lệ này./.

**BỘ TRƯỞNG**

**Đào Đình Bình**

09166624

LawSoft \* Tel: +84-8-3846684 \* www.LawYenPhapLuat.com



**PHỤ BẢN I**Trích "**TIÊU CHUẨN VIỆT NAM**"**TCVN 4054: 2005****ĐƯỜNG Ô TÔ - YÊU CẦU THIẾT KẾ****3.3. Lưu lượng xe thiết kế**

3.3.1. Lưu lượng xe thiết kế là số xe con được quy đổi từ các loại xe khác, thông qua một mặt cắt trong một đơn vị thời gian, tính cho năm tương lai. Năm tương lai là năm thứ 20 sau khi đưa đường vào sử dụng đối với các cấp I và II; năm thứ 15 đối với các cấp III và IV; năm thứ 10 đối với các cấp V, cấp VI và các đường thiết kế nâng cấp, cải tạo.

3.3.2. Hệ số quy đổi từ xe các loại về xe con theo Bảng 2

**Bảng 2 - Hệ số quy đổi từ xe các loại ra xe con**

Địa hình	Loại xe					
	Xe đạp	Xe máy	Xe con	Xe tải có 2 trục và xe buýt dưới 25 chỗ	Xe tải có từ 3 trục trở lên và xe buýt lớn	Xe kéo moóc, xe buýt kéo moóc
Đồng bằng và đồi	0,2	0,3	1,0	2,0	2,5	4,0
Núi	0,2	0,3	1,0	2,5	3,0	5,0

**CHÚ THÍCH:**

- Việc phân biệt địa hình được dựa trên cơ sở độ dốc ngang phổ biến của sườn đồi, sườn núi như sau: đồng bằng và đồi  $\leq 30\%$ ; núi  $> 30\%$ .
- Đường tách riêng xe thô sơ thì không quy đổi xe đạp.

3.3.3. Các loại lưu lượng xe thiết kế:

3.3.3.1. Lưu lượng xe thiết kế trung bình ngày đêm trong năm tương lai (viết tắt  $N_{tbnd}$ ) có thứ nguyên  $xcqđ/nd$  (xe con quy đổi/ngày đêm).

Lưu lượng này có thể áp dụng khi chọn cấp thiết kế của đường và tính toán nhiều yếu tố khác.

3.3.3.2. Lưu lượng xe thiết kế giờ cao điểm trong năm tương lai viết tắt là  $N_{gcd}$  có thứ nguyên xcqđ/h (xe con quy đôi/giờ).

Lưu lượng này có thể chọn và bố trí số làn xe, dự báo chất lượng dòng xe, tổ chức giao thông ...

$N_{gcd}$  có thể tính bằng cách:

- Khi có thống kê, suy từ  $N_{tbnd}$  bằng các hệ số không đều theo thời gian;
- Khi có đủ thống kê lượng xe giờ trong 1 năm, lấy lưu lượng giờ cao điểm thứ 30 của năm thống kê;
- Khi không có nghiên cứu đặc biệt, có thể áp dụng  $N_{gcd} = (0,10 \div 0,12) N_{tbnd}$

### 3.4. Cấp thiết kế của đường

3.4.1. Phân cấp thiết kế là bộ khung các quy cách kỹ thuật của đường nhằm đạt tới:

- Yêu cầu về giao thông đúng với chức năng của con đường trong mạng lưới giao thông;
- Yêu cầu về lưu lượng xe thiết kế cần thông qua (chỉ tiêu này được mở rộng vì có những trường hợp, đường có chức năng quan trọng nhưng lượng xe không nhiều hoặc tạm thời không nhiều xe);
- Căn cứ vào địa hình, mỗi cấp thiết kế lại có các yêu cầu riêng về các tiêu chuẩn để có mức đầu tư hợp lý và mang lại hiệu quả tốt về kinh tế.

3.4.2. Việc phân cấp kỹ thuật dựa trên chức năng và lưu lượng thiết kế của tuyến đường trong mạng lưới đường và được quy định theo Bảng 3.

**Bảng 3 - Phân cấp kỹ thuật đường ô tô theo chức năng và lưu lượng thiết kế**

Cấp thiết kế của đường	Lưu lượng xe thiết kế (xcqđ/nd)	Chức năng của đường
Cao tốc	> 25.000	Đường trục chính, phù hợp theo TCVN 5729: 1997
Cấp I	> 15.000	Đường trục chính nối các trung tâm kinh tế, chính trị, văn hóa lớn của đất nước. Quốc lộ.
Cấp II	> 6.000	Đường trục chính nối các trung tâm kinh tế, chính trị, văn hóa lớn của đất nước. Quốc lộ.
Cấp III	> 3.000	Đường trục chính nối các trung tâm kinh tế, chính trị, văn hóa lớn của đất nước, của địa phương. Quốc lộ hay đường tỉnh.
Cấp IV	> 500	Đường nối các trung tâm của địa phương, các điểm lập hàng, các khu dân cư. Quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện.
Cấp V	> 200	Đường phục vụ giao thông địa phương. Đường tỉnh, đường huyện, đường xã.
Cấp VI	< 200	Đường huyện, đường xã.

<sup>\*)</sup> Trị số lưu lượng này chỉ để tham khảo. Chọn cấp hạng đường nên căn cứ vào chức năng của đường và theo địa hình.

3.4.3. Các đoạn tuyến phải có một chiều dài tối thiểu thống nhất theo một cấp. Chiều dài tối thiểu này đối với đường từ cấp IV trở xuống là 5 km, với cấp khác là 10 Km.

### 3.5. Tốc độ thiết kế ( $V_{TK}$ )

3.5.1. Tốc độ thiết kế là tốc độ được dùng để tính toán các chỉ tiêu kỹ thuật chủ yếu của đường trong trường hợp khó khăn. Tốc độ này khác với tốc độ cho phép lưu hành trên đường do cơ quan quản lý đường quy định. Tốc độ lưu hành cho phép phụ thuộc tình trạng thực tế của đường (khí hậu, thời tiết, tình trạng đường, điều kiện giao thông, ...).

3.5.2. Tốc độ thiết kế các cấp đường dựa theo điều kiện địa hình, được quy định trong Bảng 4.

**Bảng 4 - Tốc độ thiết kế của các cấp đường**

Cấp thiết kế	I		II		III		IV		V		VI	
Địa hình	Đồng bằng	Đồng bằng	Đồng bằng	Núi	Đồng bằng	Núi	Đồng bằng	Núi	Đồng bằng	Núi	Đồng bằng	Núi
Tốc độ thiết kế, $V_{TK}$ , Km/h	120	100	80	60	60	40	40	30	30	20		

**CHÚ THÍCH:** Việc phân biệt địa hình được dựa trên cơ sở độ dốc ngang phổ biến của sườn đồi, sườn núi như sau: đồng bằng và đồi  $\leq 30\%$ ; núi  $> 30\%$ .

#### 11.4. Chỗ giao cùng mức với đường sắt

11.4.1. Chỗ giao của đường ô tô với đường sắt phải bố trí ngoài phạm vi ga, đường dồn tàu, cửa hầm đường sắt, ghi cổ họng, các cột tín hiệu vào ga. Góc giao tốt nhất là giao góc vuông. Trường hợp đặc biệt cũng không được giao dưới  $45^0$ .

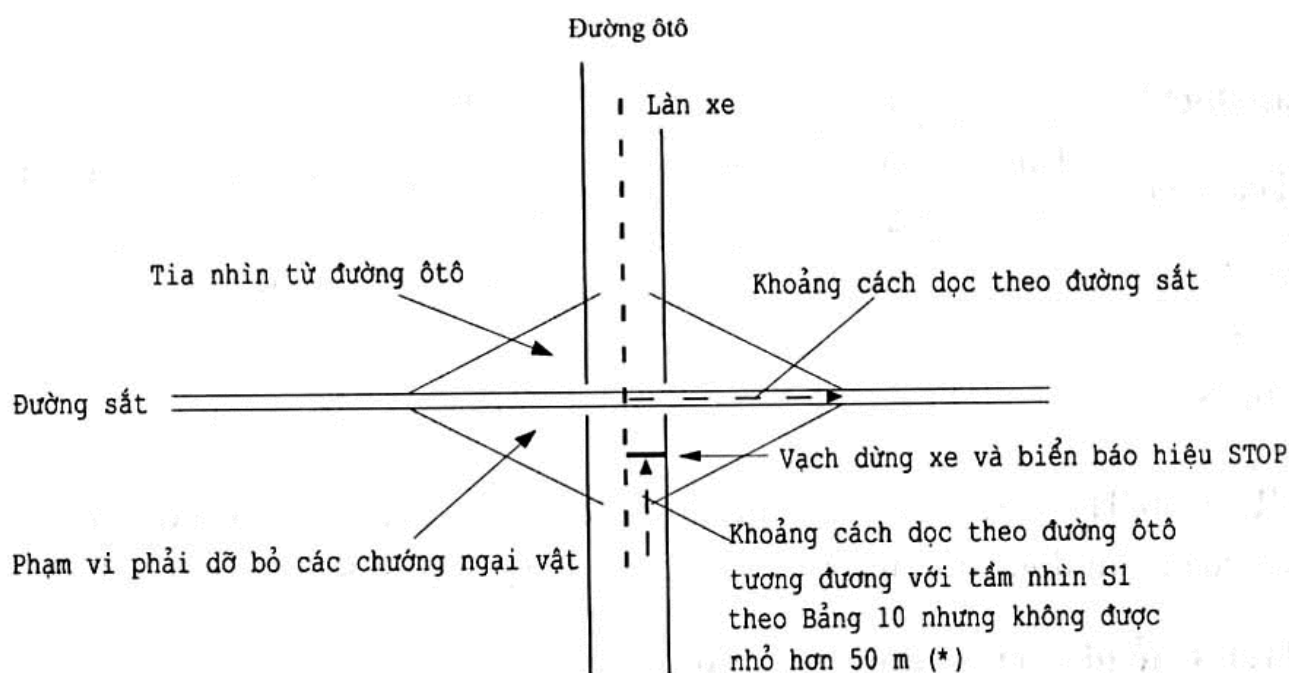
11.4.2. Không nên bố trí chỗ giao cùng mức giữa đường ô tô và đường sắt trong các trường hợp sau:

- Đường ô tô có  $V_{tk} / 80$  km/h giao với đường sắt;
- Đường ô tô có  $V_{tk} < 80$  km/h giao với đường sắt có tốc độ cao (120 km/h) nhất là khi không đảm bảo tầm nhìn.

11.4.3. Ở những chỗ giao cùng mức giữa đường ô tô với đường sắt (nơi không bố trí barie chắn tàu hoặc không có người gác giữ) phải đảm bảo tầm nhìn để người lái xe ô tô quan sát thấy tàu hỏa. Cụ thể là phải đảm bảo phạm vi không có chướng ngại vật cản trở tầm nhìn như ở Hình 6, Bảng 34.

**Bảng 34 - Khoảng cách dỡ bỏ chướng ngại dọc theo đường sắt kể từ chỗ giao nhau**

Tốc độ chạy tàu cao nhất (có thể) của đoạn đường sắt trên đoạn có nút giao km/h	120	100	80	60	40
Khoảng cách dọc theo đường sắt, m	400	340	270	200	140



(\*) Khi địa hình thực tế bị hạn chế, có thể bố trí trên đường ô tô, cách mép ray ngoài cùng 5 m "Vạch dừng xe" và cấm biển báo "dừng lại" theo 22TCN 237. Khoảng cách tia nhìn dọc theo đường ô tô phải đảm bảo 5 m và dọc theo đường sắt đảm bảo theo quy định trong Bảng 34.

**Hình 6 - Sơ đồ phạm vi không có chướng ngại vật để đảm bảo tầm nhìn giữa đường ô tô và đường sắt**

**Bảng 10 - Tầm nhìn tối thiểu khi chạy xe trên đường**

Cấp thiết kế của đường	I	II	III	IV	V	VI				
Tốc độ thiết kế, $V_{TK}$ , Km/h	120	100	80	60	60	40	40	30	30	20
Tầm nhìn hãm xe ( $S_1$ ), m	210	150	100	75	75	40	40	30	30	20

## PHỤ BẢN II

### Trích "ĐIỀU LỆ BÁO HIỆU ĐƯỜNG BỘ"

(Ban hành theo Quyết định số 4393/2001/QĐ-BGTVT ngày 20 tháng 12 năm 2001 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

**Điều 33.** Ý nghĩa sử dụng các biển báo nguy hiểm.

a) Biển báo nguy hiểm gồm có 46 kiểu biển, được đánh số thứ tự từ biển số 201 đến biển số 246 (Tên biển quy định chi tiết ở Phụ lục số 4).

**Điều 34.** Kích thước, hình dạng và màu sắc của biển báo nguy hiểm.

a) Biển báo nguy hiểm có hình dạng tam giác đều, ba đỉnh lượn tròn, một cạnh nằm ngang, đỉnh tương ứng hướng lên phía trên, trừ biển số 208 "Giao nhau với đường ưu tiên" thì đỉnh tương ứng hướng xuống phía dưới.

b) Chiều dài cạnh tỷ lệ thuận với tốc độ thiết kế; nền biển màu vàng nhạt, xung quanh viền đỏ rộng 5cm (tương ứng với biển có kích thước hệ số 1); hình vẽ trong biển nếu không có chú dẫn đặc biệt thì là màu đen. Biển được sơn hoặc dán vật liệu phản quang.

Kích thước cụ thể của hình vẽ và màu sắc được quy định chi tiết ở Phụ lục số 4 và nhân hệ số điều chỉnh ở Điều 19.

**Điều 35.** Vị trí đặt biển báo nguy hiểm theo chiều đi và hiệu lực tác dụng của biển.

a) Biển báo nguy hiểm được đặt cách nơi định báo một khoảng cách tùy thuộc vào tốc độ trung bình của xe ô tô trong phạm vi 10km tại vùng đặt biển theo bảng dưới đây;

Tốc độ trung bình của xe trong khoảng 10 km ở vùng đặt biển (km/h)	Khoảng cách từ nơi đặt biển đến chỗ định báo (m)
- Dưới 20 km/h	- Dưới 50m
- Từ 20 km/h đến dưới 35km/h	- Từ 50 đến dưới 100m
- Từ 35 km/h đến dưới 50 km/h	- Từ 100 đến dưới 150m
- Trên 50 km/h	- Từ 150 đến dưới 250m

b) Khoảng cách từ biển đến nơi định báo phải thống nhất trên cả đoạn đường có

tốc độ trung bình xe như nhau. Trường hợp đặc biệt cần thiết, có thể đặt biển xa hoặc gần hơn nhưng phải có thêm biển phụ số 502 “Khoảng cách đến đối tượng báo hiệu”.

**Điều 50.** Ý nghĩa, tác dụng của vạch kẻ đường.

Vạch kẻ đường là một dạng báo hiệu để hướng dẫn, điều khiển giao thông nhằm nâng cao an toàn và khả năng thông xe.

Vạch kẻ đường có thể dùng độc lập và có thể kết hợp với các loại biển báo hiệu đường bộ hoặc đèn tín hiệu chỉ huy giao thông.

Vạch kẻ đường bao gồm các loại vạch, chữ viết ở trên mặt đường xe chạy, trên thành vỉa hè, trên các công trình giao thông và một số bộ phận khác của đường để quy định trật tự giao thông, chỉ rõ sự hạn chế kích thước của các công trình giao thông, chỉ hướng đi của các đường của làn xe chạy.

**Điều 51.** Phân loại vạch kẻ đường.

Vạch kẻ đường chia làm hai loại: Vạch nằm ngang và vạch đứng. Vạch nằm ngang bao gồm vạch dọc đường, ngang đường và những loại khác.

Vạch nằm ngang dùng để quy định phần đường xe chạy có màu trắng trừ một số vạch quy định tại Phụ lục 8, Phụ lục 9 có màu vàng.

Vạch đứng kẻ trên thành vỉa hè các công trình giao thông và một số bộ phận khác của đường. Loại vạch này kết hợp giữa vạch trắng và vạch đen.

**Điều 52.** Ý nghĩa sử dụng và những chỉ tiêu kỹ thuật của các vạch kẻ đường.

Ý nghĩa sử dụng và những chỉ tiêu kỹ thuật của các vạch kẻ đường được quy định cụ thể ở Phụ lục 8, Phụ lục 9.

**Điều 53.** Hiệu lực của các vạch kẻ đường.

Trong trường hợp ở một nơi vừa có vạch kẻ đường vừa có cả biển báo thì người lái xe phải tuân theo sự điều khiển của biển báo hiệu.

**Điều 55.** Hình dạng và kích thước cọc tiêu.

Cọc tiêu có tiết diện là hình vuông cạnh 12 cm. Trường hợp đặc biệt được sử dụng kích thước mở rộng, cạnh 18 - 20 cm, chiều cao cọc tiêu tính từ vai đường là 60 cm, ở những đoạn đường cong, chiều cao cọc cao dần từ 40cm ở tiếp điểm đến 60 cm ở những đoạn đường cong. Phần cọc trên mặt đất được sơn trắng, đoạn 10 cm ở đầu trên cùng sơn màu đỏ bằng chất liệu phản quang.

**Điều 57.** Kỹ thuật cắm cọc tiêu.

- a) Đường mới xây dựng hoặc nâng cấp cải tạo, cọc tiêu cắm sát vai đường và phải cách mép phần xe chạy tối thiểu 0,50m;
- b) Đường đang sử dụng, cọc tiêu cắm sát vai đường;
- c) Nếu đường đã có sẵn hàng cây trồng xanh tốt ở trên vai đường hoặc lề đường, thì cọc tiêu cắm ở sát mép hàng cây bảo đảm trông thấy rõ hàng cọc, nhưng không lấn vào phía trong hàng cây làm thu hẹp phạm vi sử dụng của nền đường;
- d) Nếu đường ở trong khu đông dân cư, đã có hè đường cao hơn phần xe chạy 0,2 m trở lên thì không phải đặt cọc tiêu;
- e) Nếu ở vị trí theo quy định phải cắm cọc tiêu đã có tường xây hoặc rào chắn bê tông cao trên 0,4 m thì không phải đặt cọc tiêu;
- f) Nền đường và mép đường ở chỗ đặt cọc tiêu phải chắc chắn để bảo đảm an toàn cho xe cộ đi ra sát mép hàng cọc tiêu. Lề đường ở trong hàng cọc tiêu phải thu dọn bằng phẳng chắc chắn, không gây nguy hiểm cho xe cộ và không có vật chướng ngại che khuất hàng cọc tiêu;
- g) Đối với đường đang sử dụng, nếu nền và mái đường không bảo đảm được nguyên tắc nêu ở điểm e thuộc điều này, thì tạm thời cho phép cắm cọc tiêu lấn vào trong lề đường đến phạm vi an toàn;
- h) Cọc tiêu phải trồng thẳng hàng trên đường thẳng và lượn cong dần trong đường cong:
- Khoảng cách giữa hai cọc tiêu trên đường thẳng là  $S = 10m$ .
  - Khoảng cách giữa hai cọc tiêu trên đường vòng:
    - + Nếu đường vòng có bán kính  $R = 10m \div 30m$  thì khoảng cách giữa hai cọc tiêu  $S = 2m \div 3m$ .
    - + Nếu đường vòng có bán kính  $R: 30m < R \leq 100m$  thì khoảng cách giữa hai cọc tiêu  $S = 4m \div 6m$ .
    - + Nếu đường vòng có bán kính  $R > 100m$  thì  $S = 8m \div 10m$ .
    - + Khoảng cách giữa hai cọc tiêu ở tiếp đầu và tiếp cuối có thể bố trí rộng hơn 2m so với khoảng cách của hai cọc tiêu trong phạm vi đường vòng.



- Đối với đoạn đường dốc (cong đứng)
- + Nếu đường dốc  $\geq 3\%$  khoảng cách giữa hai cọc tiêu là 5m.
- + Nếu đường dốc  $< 3\%$  khoảng cách giữa hai cọc tiêu là 10m.
- Chiều dài của mỗi hàng cọc tiêu cấm ít nhất là 6 cọc (kể cả khi đường vòng có  $R < 10m$ ).

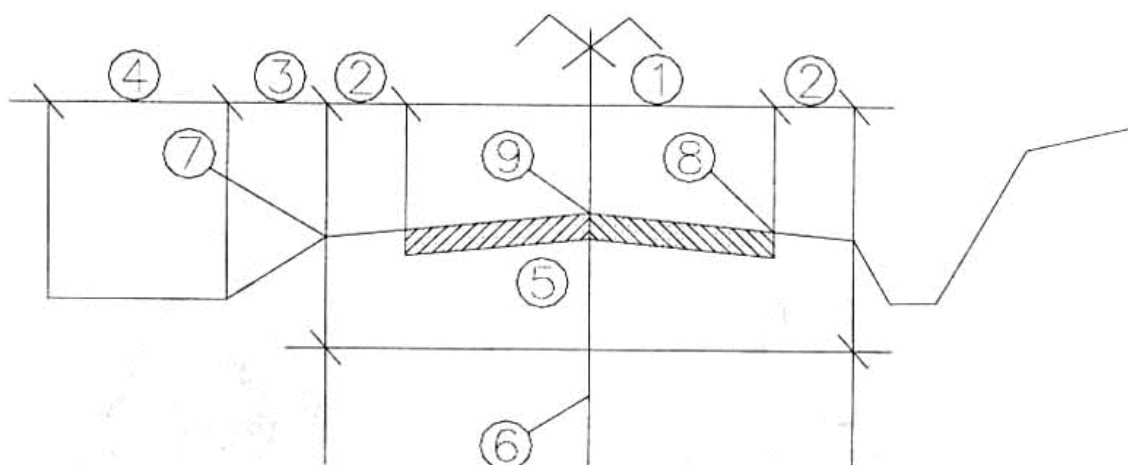
## Phụ lục số 1

(Trong Điều lệ báo hiệu đường bộ)

### Định nghĩa các danh từ kỹ thuật dùng trong Điều lệ

13. Tên các bộ phận của con đường được chỉ dẫn ở hình cắt ngang kèm theo:

- |                         |                     |
|-------------------------|---------------------|
| 1. Phần xe chạy         | 5. Nền đường        |
| 2. Lê đường             | 6. Tim đường        |
| 3. Mái đường            | 7. Vai đường        |
| 4. Dải đất hai lê đường | 8. Mép phần xe chạy |
|                         | 9. Đỉnh mũi luyện   |



Hình 2

Ghi chú: Phạm vi dải đất hai ven đường theo quy định của Nhà nước.

## Phụ lục số 4

(Trong Điều lệ báo hiệu đường bộ)

### Ý nghĩa sử dụng các biển báo nguy hiểm

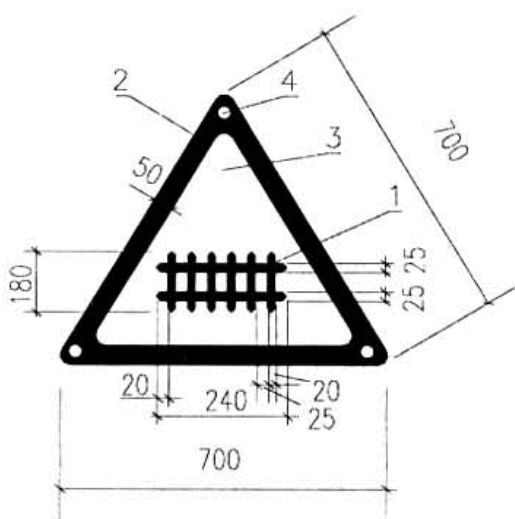
#### 10. Biển số 210 “Giao nhau với đường sắt có rào chắn”

Để báo trước sắp đến chỗ giao nhau giữa đường bộ và đường sắt có chắn kín hay chắn nửa kín bố trí theo trật tự xen kẽ ở mỗi bên đường sắt và có nhân viên ngành đường sắt điều khiển giao thông, phải đặt biển số 210 “Giao nhau với đường sắt có rào chắn”.

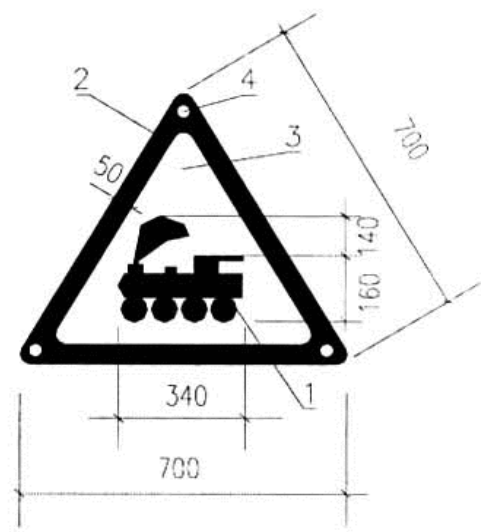
#### 11. Biển số 211 “Giao nhau với đường sắt không có rào chắn”.

Để báo trước sắp đến chỗ giao nhau giữa đường bộ và đường sắt không có rào chắn, không có người điều khiển giao thông phải đặt biển số 211 “Giao nhau với đường sắt không có rào chắn”.

#### Hình vẽ



Biển số 210



Biển số 211

Trong trường hợp có từng đoạn đường bộ và đường sắt cùng đi chung với nhau, thí dụ cầu đi chung với đường sắt cũng phải đặt một trong hai biển số 210 và 211 cho phù hợp.

Sau khi đặt biển số 211, phải đặt thêm biển phụ 242 (a, b) “Nơi đường sắt giao nhau với đường bộ” đặt cách ray ngoài cùng của đường sắt là 10 m.

Quy định về kích thước và màu sắc của hình vẽ trên biển:

1. Biển số 210 (Giao nhau với đường sắt có rào chắn)

- |                      |        |
|----------------------|--------|
| - Bề rộng nét đứng   | 2 cm   |
| - Bề rộng nét ngang  | 2,5 cm |
| - Chiều cao hình vẽ  | 18 cm  |
| - Chiều rộng hình vẽ | 21 cm  |

2. Biển số 211 (Giao nhau với đường sắt không có rào chắn)

- |                                |       |
|--------------------------------|-------|
| - Chiều cao hình vẽ            | 30 cm |
| - Chiều rộng hình vẽ           | 34 cm |
| - Đường kính hình tròn bánh xe | 8 cm  |

**Phụ lục số 7**

(Trong Điều lệ báo hiệu đường bộ)

**Ý nghĩa sử dụng các biển phụ****8. Biển số 242 (a,b) “Chỗ đường sắt cắt đường bộ”**

Để bổ sung cho biển số 211 “Giao nhau với đường sắt không có rào chắn” phải đặt biển số 242 (a,b) để chỉ chỗ đường sắt cắt ngang đường bộ. Biển đặt trên đường bộ cách ray ngoài cùng của đường sắt là 10m.

Nếu tại chỗ giao nhau đường sắt chỉ có một đường cắt ngang đường bộ thì đặt biển số 242a.

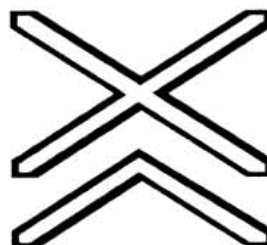
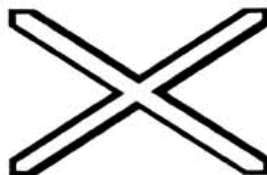
Nếu tại chỗ giao nhau đường sắt có từ hai đường cắt ngang đường bộ thì đặt biển số 242b.

Kích thước, màu sắc của hình vẽ trên biển

**a) Biển số 242 a:**

- |                            |            |
|----------------------------|------------|
| - Chiều dài mỗi nhánh      | 80 cm      |
| - Chiều rộng mỗi nhánh     | 14 cm      |
| - Góc nhọn 2 nhánh         | góc $60^0$ |
| - Các đầu góc nhọn         | góc $90^0$ |
| - Bề rộng nét vẽ màu trắng | 6 cm       |
- Nền biển màu đỏ.

b) Biển số 242b: Như kiểu biển số 242a đặt thêm hai nửa nhánh ở phía dưới khoảng cách 15cm.



## Phụ lục số 8

(Trong Điều lệ báo hiệu đường bộ)

### Ý nghĩa sử dụng các vạch tín hiệu giao thông trên mặt đường

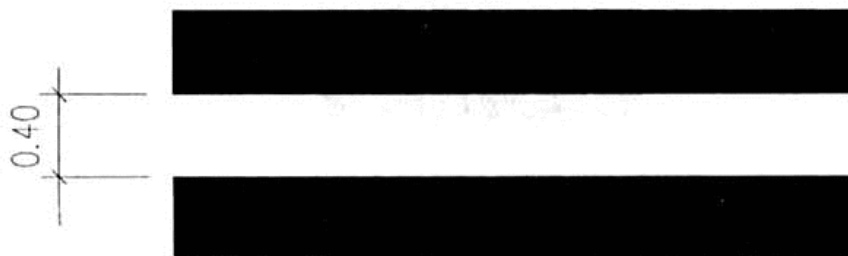
#### 1. Quy định chung

1.1. Vạch tín hiệu giao thông trên mặt đường gồm các loại tín hiệu như đường kẻ, mũi tên, chữ viết hoặc hình vẽ ở trên mặt đường kể cả những ký hiệu dựng theo chiều đứng, cọc tiêu hoặc hàng rào đường viền tạo nên, nhằm đảm bảo an toàn giao thông. Tác dụng của nó là cung cấp và giải thích ý nghĩa, hướng dẫn giao thông. Vạch tín hiệu được phối hợp với biển báo hiệu hoặc sử dụng riêng lẻ.

1.2. Đối với đường cao tốc, đường cấp 1, cấp 2 và các đường có tốc độ > 60km/h thì phải theo quy định trong tiêu chuẩn này, vạch tín hiệu mặt đường phải bằng vật liệu phản quang. Còn đối với các loại đường khác thì căn cứ vào yêu cầu và tiêu chuẩn để kẻ vạch tín hiệu.

Nguyên tắc chung: Các dấu hiệu đặt trên đường phải bằng các vật liệu không gây trơn trượt và không được cao hơn mặt đường quá 6mm, nếu dùng đinh hoặc dùng vật liệu tương tự khác cũng không được nổi lên trên mặt đường quá 15mm. Trường hợp dùng đinh, tấm phản quang, không được nổi lên trên mặt đường quá 25 mm và đảm bảo sử dụng thỏa mãn yêu cầu an toàn giao thông.

- **Vạch số 1.12** Vạch “**Dừng lại**” chỉ rõ vị trí mà lái xe phải dừng lại khi có biển số 122 “STOP” sau đó mới được đi hoặc khi có tín hiệu đèn đỏ, người điều khiển. Vạch này kẻ ngang qua toàn bộ chiều rộng đường của một hướng xe chạy.



Vạch số 1.12

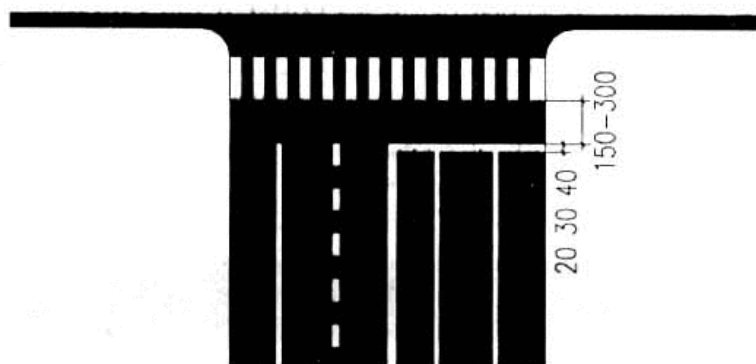
Vạch “**Dừng lại**” được áp dụng ở:

- Nơi giao nhau không có chỉ huy, vạch “**Dừng lại**” được kết hợp với biển số 122.
- Nơi giao nhau có chỉ huy giao thông kết hợp với tín hiệu cấm đường của người hoặc đèn.

Trường hợp không có biển số 122 hoặc không có đèn hay người điều khiển thì vạch 1.12 không có hiệu lực.

### 3.5. Vạch dừng xe

Báo vị trí dừng xe để chờ tín hiệu đi tiếp. Vạch được vẽ ở các đường giao nhau có sử dụng tín hiệu điều khiển giao thông, nơi sắp giao cắt với đường sắt đồng mức hoặc sắp sửa vào làn chờ rẽ trái. Vạch dừng xe là vạch đặc liền màu trắng. Ở các nút giao thông xe chạy hai chiều thì vạch dừng xe được nối liền với đường giữa làn xe. Ở các nút giao thông xe chạy một chiều thì chiều dài của vạch phải hết chiều rộng mặt đường. Chiều rộng của mặt đường căn cứ vào cấp đường, lưu lượng xe, tốc độ chạy xe để chỉ, nên chọn dùng trong khoảng 20, 30, 40 cm. Vạch dừng nên đặt ở vị trí mà lái xe dễ nhìn thấy nhất và vẽ ở trên đường kéo dài thêm của bó vỉa đường chính. Nếu có thêm vạch giành phần đường cho người đi bộ cắt qua đường thì vạch dừng nên cách vạch cho người đi bộ qua đường 150 - 300 cm, như trình bày ở vạch số 43.



VẠCH SỐ 43

4.4. Vạch báo gần chỗ giao nhau với đường sắt dùng để báo cho người tham gia giao thông biết phía trước có chỗ giao cắt với đường sắt, nhắc người điều khiển

phương tiện giao thông thận trọng. Đường vạch này chỉ dùng ở chỗ không có người gác chắn đường sắt, nét vạch và chữ kẻ quy định như sau:

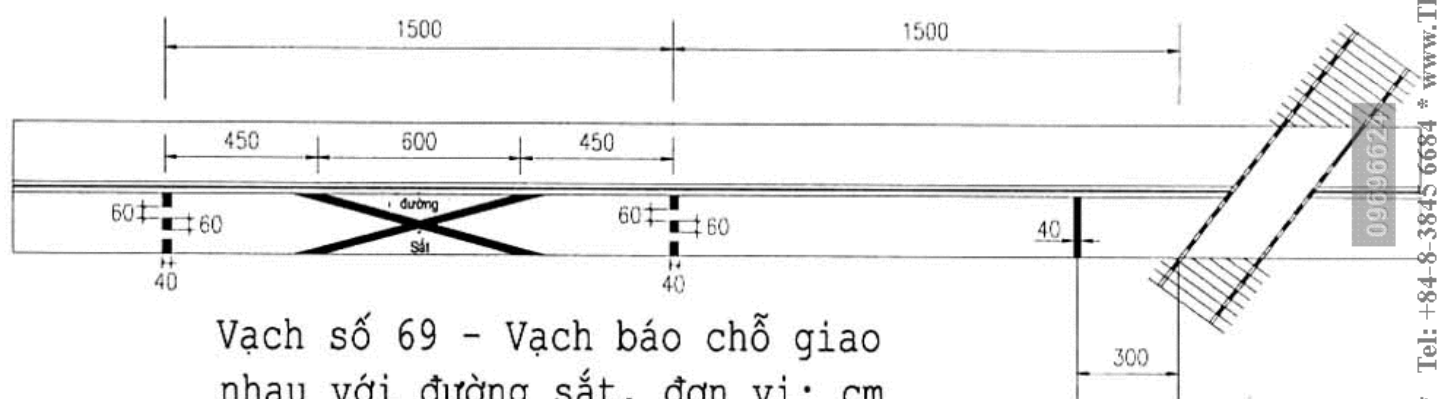
a) Chữ “Đường sắt” dùng sơn phản quang trắng vát ở bên phải bên trái chỗ đường sắt.

b) Vạch là nét ngang, sơn phản quang trắng, nét rộng 40cm, mỗi nét dài 60cm, cách nhau 60cm.

c) Vạch cấm vượt nhau, sơn phản quang vàng, nét rộng 10 cm.

d) Vạch dừng lại, sơn phản quang trắng, rộng 30 cm.

Vạch số 69 báo cắt nhau với đường sắt.



Vạch số 69 - Vạch báo chỗ giao nhau với đường sắt, đơn vị: cm

**Bảng 1. Khoảng cách vạch giảm tốc**

Vạch Giảm tốc	Vạch 1	Vạch 2	Vạch 3	Vạch 4	Vạch 5	Vạch 6	Vạch 7	Vạch 8	Vạch 9	Vạch 10	Vạch 11
Khoảng cách m	L1=5	L2=9	L3=13	L4=17	L5=20	L6=23	L7=26	L8=28	L9=30	L10=32	L11=32
Số lần lặp lại các vạch	1	1	2	2	2	2	3	3	3	3	3

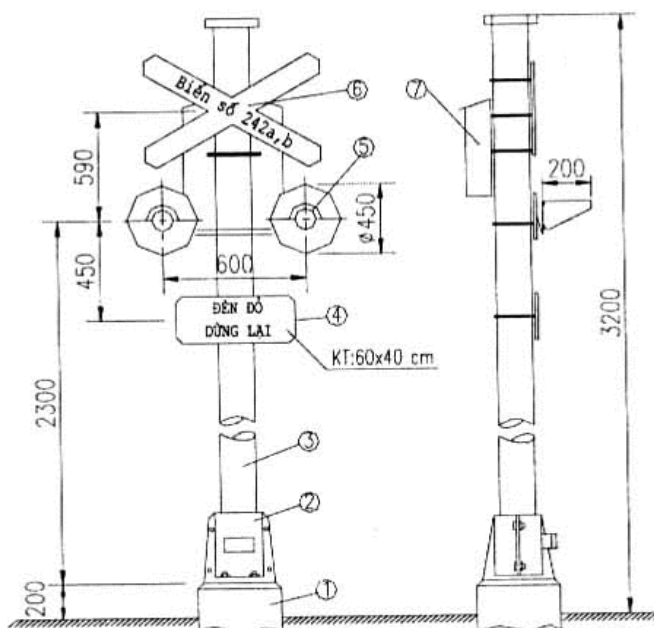


## PHỤ BẢN III

### Sơ đồ đèn báo hiệu trên đường bộ

- Tại đường ngang có người gác:

Sơ đồ đèn báo hiệu  
trên đường bộ có người gác

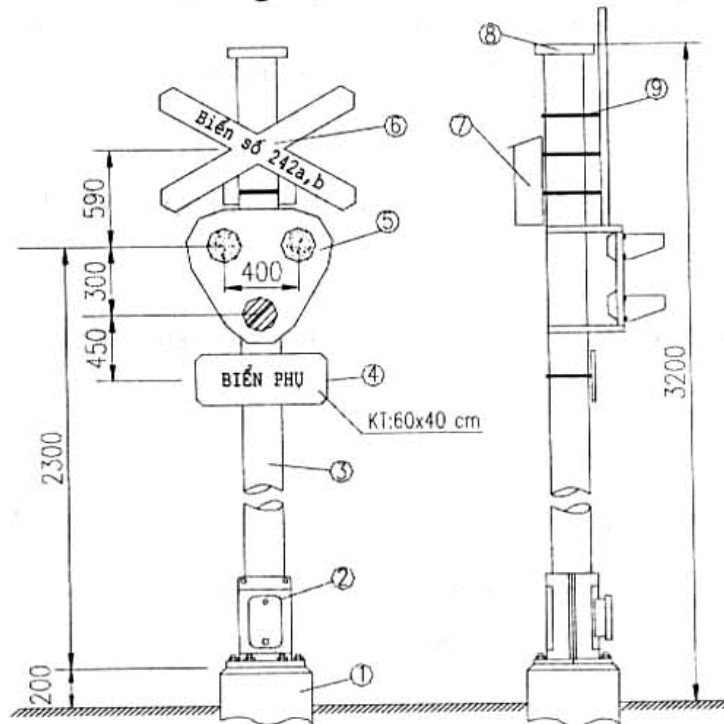


- |                     |                            |
|---------------------|----------------------------|
| 1. Móng Bê tông;    | 2. Đế cột;                 |
| 3. Thân cột;        | 4. Biển "Đèn đỏ dừng lại"; |
| 5. Cơ cấu biểu thị; | 6. Biển số 242a, 242b;     |
| 7. Hộp chuông;      |                            |

**Ghi chú:** Nếu lắp hai cơ cấu tín hiệu trên cùng một cột (để xoay về hai hướng của đường bộ dẫn vào đường ngang) thì độ cao của cột là 3,6m.

- Tại đường ngang cảnh báo tự động:

Sơ đồ đèn báo hiệu  
trên đường bộ có cảnh báo tự động



- |                     |                        |
|---------------------|------------------------|
| 1. Móng Bê tông;    | 2. Đế cột;             |
| 3. Thân cột;        | 4. Biển phụ;           |
| 5. Cơ cấu biểu thị; | 6. Biển số 242a, 242b; |
| 7. Hộp chuông;      | 8. Chóp cột;           |
| 9. Côliê;           |                        |

**PHỤ BẢN IV****Quy định về chướng ngại vật tại các đường ngang có  
phòng vệ, có người gác**

1. Chướng ngại vật phải được thiết kế cụ thể về kiểu loại tùy theo địa hình khu vực đường ngang hoặc yêu cầu hay đề nghị của chủ đầu tư được người có thẩm quyền phê duyệt.

2. Chướng ngại vật bắt đầu đóng từ phía bên phải đường bộ theo hướng vào đường ngang.

3. Khi đóng chướng ngại vật, phải chướng ngại vật hết mặt đường bộ, liền sát với hàng rào cố định cách ray ngoài cùng trở ra ít nhất 6 m. Xà chướng ngại vật phải cao hơn mặt đường bộ từ 1 m đến 1,2 m.

4. Khi chiều rộng mặt đường bộ từ 6m trở lên và khi điều kiện trật tự giao thông cho phép hoặc khi sử dụng chướng ngại vật tự động, được dùng loại chướng ngại vật đóng 1/2 hoặc 2/3 mặt đường bộ. Phần đường bộ còn lại không có chướng ngại vật rộng ít nhất 3 m và ở bên trái của xe vào đường ngang.

5. Khi chướng ngại vật làm bằng kiểu cần chướng ngại vật, có thể làm trơn hoặc treo các lá sắt hoặc lưới sắt.

6. Khi mở chướng ngại vật, không một bộ phận nào của chướng ngại vật được phạm vào mặt đường bộ. Nếu chướng ngại vật làm bằng kiểu cần chướng ngại vật, trừ chướng ngại vật tự động, đều phải có bộ phận chốt hãm.

7. Xà chướng ngại vật sơn vạch trắng đỏ xen kẽ, rộng 300 mm chiếu nghiêng 45° về bên phải theo hướng đường bộ nhìn vào đường ngang. Đầu mút xà chướng ngại vật có vạch đỏ thẳng đứng rộng 300 mm.

8. Nếu chướng ngại vật làm bằng kiểu cần chướng ngại vật: cột, trụ cần chướng ngại vật sơn vạch trắng đỏ xen kẽ rộng 200 mm, thẳng góc với tim cột, trụ.

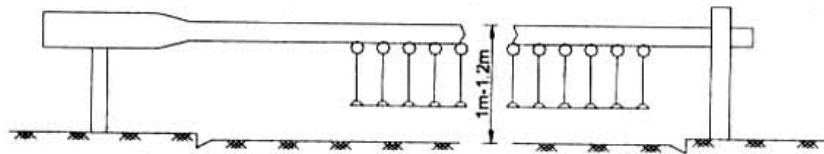
9. Trên xà ngang của chướng ngại vật phải có đèn một mặt phát ánh sáng màu đỏ về phía đường bộ khi chướng ngại vật đóng. Nếu sử dụng đèn điện thì cách 2 - 3 m đặt một đèn, nếu đèn dầu thì chỉ cần một đèn treo giữa chướng ngại vật vào ban đêm hoặc ban ngày khi thời tiết xấu làm giảm tầm nhìn.

10. Khi sử dụng chướng ngại vật đóng 1/2 hoặc 2/3 mặt đường bộ thì phải có đèn ở đầu mút chướng ngại vật phát ánh sáng màu đỏ về phía đường bộ vào đường ngang và màu trắng về phía đường sắt khi chướng ngại vật đóng.

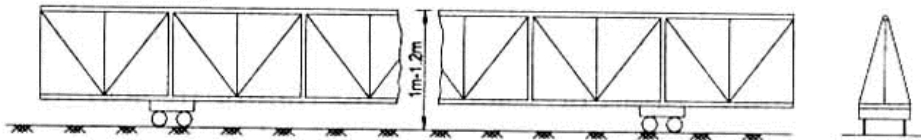
Sơ đồ 2 loại chắn:

Sơ đồ 2 loại chắn

a. Cản chắn



b. Dàn dẫy thủ công hoặc chạy điện:



Loại chắn đóng 1/2 hoặc 2/3 mặt đường bộ được thiết kế riêng.

## PHỤ BẢN V

### Biện pháp cho tàu ngừng trước chướng ngại

1. Khi khẩn cấp có tàu tới gần, người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ phải nhanh chóng đi về phía có tàu làm tín hiệu cho tàu đỗ lại: ban ngày dùng cờ đỏ hoặc vải đỏ mở, ban đêm dùng đèn đỏ, hướng về phía đoàn tàu tới. Nếu không có cờ đỏ, vải đỏ hoặc ánh đèn màu đỏ, thì ban ngày hai tay nắm lại hoặc cầm bất cứ vật gì quay vòng tròn hướng về phía tàu; ban đêm dùng đèn (bất cứ màu gì, trừ màu lục) hoặc ánh lửa, quay vòng tròn hướng về phía tàu.

2. Khi không biết chắc chắn có tàu sắp tới và nếu ngoài người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, có đủ hai người thì mỗi người đi về một phía đường sắt, nếu chỉ có một người thì người đó đi về phía có tầm nhìn xấu hơn hoặc có độ dốc xuống phía đường ngang, đến chỗ cách đường ngang từ 500 m đến 800 m, đứng về phía tay phải, cách ray ngoài cùng ra 2 m, quay lưng về phía đường ngang để sẵn sàng làm tín hiệu cho tàu đỗ lại như quy định tại mục 1 nêu trên.

Nếu đường ngang ở gần ga, người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ có thể cử người về ga báo, sau khi đã bố trí phòng vệ như trên.

3. Nếu chỉ có một mình, người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ phải dùng hai cọc gỗ hoặc tre (cắm dùng cọc bằng kim loại hoặc bằng vật liệu gì cũng khác), có buộc áo hoặc bằng mảnh vải (ban ngày) và đèn hoặc môi lửa (ban đêm), cắm giữa lòng đường sắt, cách đường ngang ít nhất 500 m, cao trên mặt ray ít nhất 1 m để làm tín hiệu phòng vệ báo cho người điều khiển phương tiện giao thông đường sắt ngừng lại.

Đồng thời với việc thực hiện các biện pháp trên, người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ phải tích cực và nhanh chóng tìm cách đưa xe hoặc hàng hóa ra khỏi đường sắt. Khi đã đưa các chướng ngại ra cách ray ngoài cùng 2,2 m và sau khi xem xét lại đường sắt không có trở ngại và hư hỏng, bảo đảm không có bộ phận nào của xe hoặc hàng hóa có thể rơi, đổ vào phạm vi an toàn của đường sắt, người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ phải lập tức bỏ tín hiệu phòng vệ do mình đã đặt, sau đó tiếp tục đưa các chướng ngại ra xa đường sắt.

**PHỤ BẢN VI**

*Mẫu đơn đề nghị lập đường ngang*

CƠ QUAN, ĐƠN VỊ  
ĐỀ NGHỊ LẬP  
ĐƯỜNG NGANG

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

**ĐƠN ĐỀ NGHỊ LẬP ĐƯỜNG NGANG**

Số ...../.....

....., ngày.....tháng .....năm ---

Kính gửi: (1) .....

.....

Chúng tôi thuộc: (2) .....

Địa chỉ: (3) .....

Điện thoại: (4) ..... FAX số.....

Sau khi nghiên cứu "Điều lệ đường ngang" ban hành theo Quyết định số ...../QĐ-BGTVT ngày.....tháng ..... năm ..... của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, đề nghị (1).....cho phép chúng tôi được lập một đường ngang thời hạn (5) .....đề (6).....

Đường ngang thuộc tuyến đường sắt (7) .....tại Km .....+..... (lý trình đường sắt); giao cắt với tuyến đường bộ (8)....., cấp (9)....., tại Km .....+ .....(lý trình đường bộ).

Nền đường bộ rộng (10) .....m, mặt đường bộ rộng (11) .....m, lát bằng .....

Chúng tôi xin chịu toàn bộ kinh phí đầu tư xây dựng, quản lý, duy tu, sửa chữa, tổ chức phòng vệ (nếu có); đặt đầy đủ thiết bị hướng dẫn giao thông và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông tại vị trí này.

Ý kiến của cơ quan quản lý đường  
bộ địa phương (12)  
(Ký, ghi rõ tên, đóng dấu)

Thủ trưởng cơ quan, đơn vị đề nghị lập  
đường ngang  
(Ký, ghi rõ tên, đóng dấu)

Ý kiến của cơ quan quản lý đường sắt địa phương (13)  
(Có tờ trình theo mẫu kèm theo)  
(Ký, ghi rõ tên, đóng dấu)

www.ThuVienPhapLuat.com  
Tel: +84-8-3845 6884 \*  
LawSoft

## HƯỚNG DẪN VIẾT ĐƠN

(1): Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam hoặc theo cơ quan có thẩm quyền quyết định thành lập đường ngang quy định tại Điều 52.

(2): Tên cơ quan, đơn vị đề nghị lập đường ngang.

(3): Địa chỉ của Cơ quan, đơn vị đề nghị lập đường ngang: xã hoặc phường, huyện hoặc quận, tỉnh, thành phố ...

(4): Số điện thoại và số FAX của cơ quan, đơn vị đề nghị lập đường ngang.

(5): Lâu dài hay tạm thời, nếu tạm thời ghi rõ thời hạn sử dụng là từ ngày .....tháng .....đến ngày .....tháng .....năm .....

(6): Mục đích lập đường ngang để phục vụ gì?

(7): Tên tuyến đường sắt, ví dụ Hà Nội - Hải Phòng; Hà Nội - Sài Gòn ....

(8): Tên tuyến đường bộ, ví dụ quốc lộ số ..... tỉnh lộ số ..... liên huyện nối huyện với ....

(9): Cấp đường bộ theo quy định trong "Tiêu chuẩn: TCVN 4054: 2005 về đường ô tô và 22 TCN 210-92 về đường giao thông nông thôn".

Nếu có cột Km thì ghi theo cột Km, nếu không có thì ghi cách điểm đầu hoặc cuối đường bộ đó.

(10): Tính từ vai đường bên này sang vai đường bên kia.

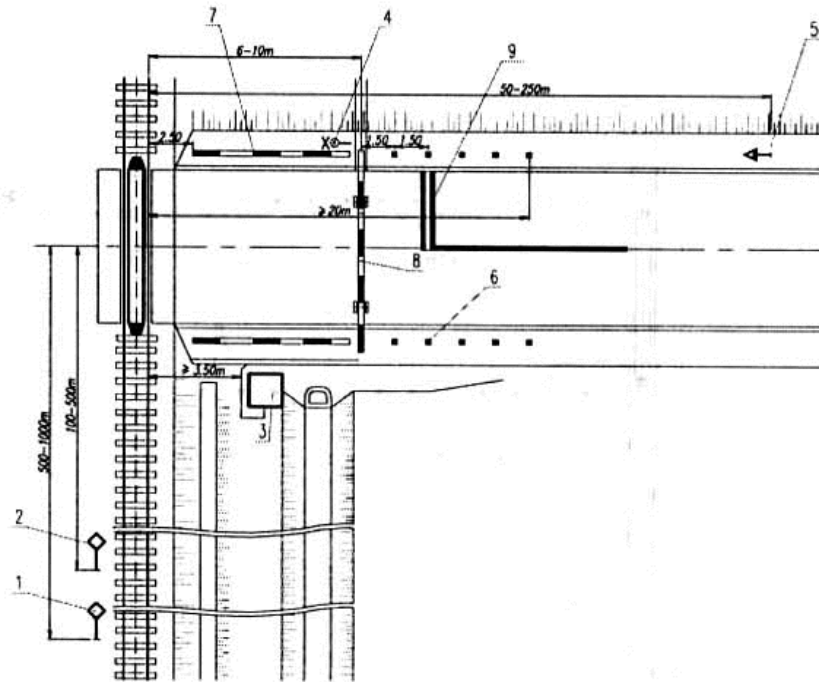
(11): Chiều rộng phần xe chạy.

(12): Đường bộ liên thôn phải có ý kiến của Phòng giao thông huyện: đường bộ liên huyện, liên tỉnh phải có ý kiến của Sở Giao thông vận tải hoặc Sở Giao thông công chính; đường quốc lộ phải có ý kiến của Cục Đường bộ Việt Nam.

(13): Nếu đường ngang giao cắt với đường sắt quốc gia thì phải có ý kiến của Doanh nghiệp quản lý cơ sở hạ tầng đường sắt.

Nếu đường ngang giao cắt giữa đường bộ với đường sắt chuyên dùng (không do ngành đường sắt quản lý) phải có ý kiến của Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng.

## PHỤ BẢN VII

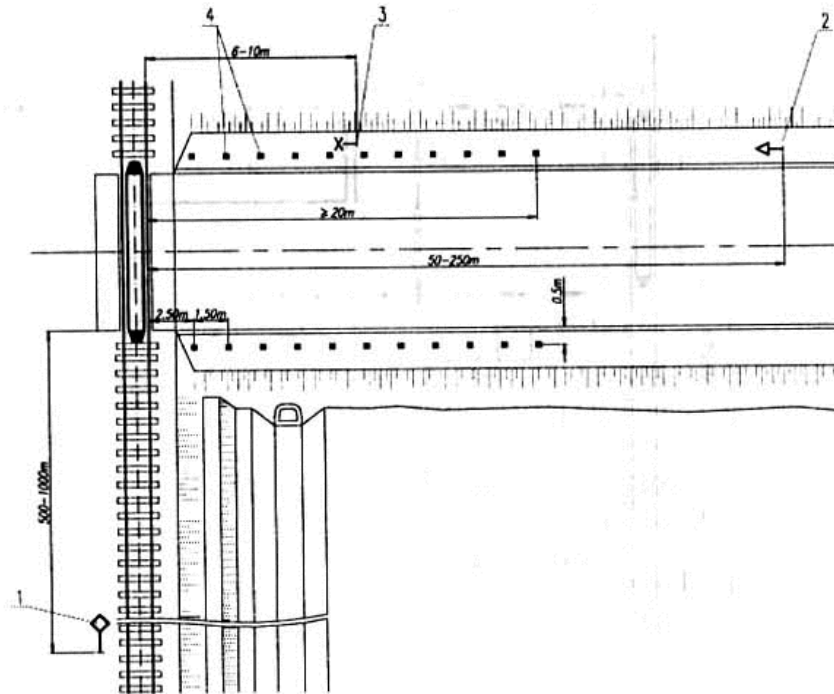


## Sơ đồ đường ngang có người gác

1. Biển kéo còi; 2. Cột tín hiệu ngăn đường; 3. Nhà gác đường ngang;
4. Đèn báo hiệu đường bộ và biển số 242a,b; 5. Biển 210; 6. Cọc tiêu;
7. Hàng rào; 8. Chắn đường bộ; 9. Vạch dừng.



## PHỤ BẢN VIII



Sơ đồ đường ngang không tổ chức phòng vệ

1. Biển kéo còi; 2. Biển 211; 3. Biển 242a,b; 4. Cọc tiêu

**PHỤ BẢN IX**

*(Mẫu tờ trình của Công ty quản lý đường sắt hoặc Sở Giao thông vận tải,  
Sở Giao thông công chính về vị trí lập đường ngang)*

CTyQLĐS  
(hoặc sở GTVT .....)  
Số .....

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

.....ngày .....tháng .....năm .....

**TỜ TRÌNH**  
**VỀ VỊ TRÍ LẬP ĐƯỜNG NGANG**  
**(Kèm theo hồ sơ thiết kế được duyệt)**

Kính gửi: .....(1)

*Căn cứ:*

- Luật Đường sắt của Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam số 35/2005/QH11 ngày 14 tháng 6 năm 2005;

- Điều lệ Đường ngang ban hành theo Quyết định số ...../năm/QĐ-BGTVT ngày ..... tháng ..... năm ..... của Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải;

Theo đơn .....(2) đường ngang số.....ngày .....của .....(3).

Công ty QLĐS .....(hoặc Sở GTVT .....) đã đến xem xét tại chỗ, tình hình khu vực đề nghị lập đường ngang như sau:

1. Địa điểm (4): .....

2. Mật độ tàu, xe dự tính qua đường ngang trong một ngày đêm (5).

3. Vị trí giao cắt:

- Mặt hàng đường sắt (6).....

- Trắc dọc đường sắt (7).....

- Nền đường sắt (8).....

- Mặt bằng đường bộ (9) .....

- Trắc dọc đường bộ (10).....

09696624

- *Nền đường bộ (11).....*

- *Góc giao cắt (12).....*

**4. Tầm nhìn:**

- *Của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ (lái xe) (13).....*

- *Của người điều khiển phương tiện giao thông đường sắt (Lái tàu) (14).....*

**5. Khoảng cách tới đường ngang gần nhất (15).....**

- *Phía góc lý trình .....*

- *Phía đối diện .....*

**6. Những điểm cần lưu ý khác (16).....**

**7. Ý kiến của Công ty QLĐS .....(Hoặc Sở GTVT .....**

**Đối chiếu với những quy định trong Điều lệ đường ngang:**

- .....

- *Kinh phí đầu tư xây dựng, quản lý, duy tu, sửa chữa đường ngang và trách nhiệm bảo đảm trật tự an toàn giao thông tại vị trí đó .....*

- *Dự kiến cấp đường ngang .....*

- *Biện pháp bảo đảm an toàn .....*

**GIÁM ĐỐC**

## HƯỚNG DẪN LẬP TỜ TRÌNH

- (1): Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam.
- (2): Đề nghị lập mới hay nâng cấp, cải tạo.
- (3): Tên tổ chức hoặc cá nhân đề nghị lập đường ngang.
- (4), (5): Bổ sung thêm những điểm chưa có hoặc cần nói rõ thêm trong đơn.
- (6): Đường sắt thẳng hay cong (R?, hướng rẽ).
- (7): Độ dốc (‰) đường sắt, hướng dốc lên hay xuống tính theo lý trình tiến.
- (8): Chiều rộng nền đường sắt, đắp, đào hoặc không đào đắp, độ cao đắp hoặc đào.
- (9): Chiều dài đoạn thẳng của đường bộ từ đường ngang ra mỗi phía? Đoạn tiếp theo?
- (10): Độ dốc (%) đường bộ từ đường ngang ra mỗi phía, dốc lên hay xuống kể từ đường ngang ra.
- (11): Chiều rộng nền đường bộ, mặt đường bộ, mặt lát? nền đắp hay đào? độ cao?
- (12): Góc giao cắt tính đến (độ)?
- (13): Tầm nhìn lái xe phụ thuộc cấp đường bộ, theo quy định của Điều lệ báo hiệu đường bộ, nêu rõ đứng ở từng bên đường ngang nhìn về hai phía đường sắt.
- (14): Người lái tàu có thể nhìn thấy đường ngang từ điểm cách xa đường ngang bao nhiêu mét về phía góc lý trình và phía đối diện.
- (15): Nếu có cầu, hầm, ghi, ga gần đó thì nêu khoảng cách từ đường ngang tới đó và ở về phía góc lý trình hay đối diện.
- (16): Bổ sung thêm những nhận xét khác ngoài những điểm trên. Ước tính kinh phí để giải quyết tầm nhìn cần phải đào, phát, chặt cây, giải phóng mặt bằng ....

**PHỤ BẢN X****Trích "QUY PHẠM KỸ THUẬT THIẾT KẾ  
ĐƯỜNG SẮT KHỔ 1000mm"**

**Điều 2.** Căn cứ vào ý nghĩa, tính chất lượng vận chuyển hàng hóa, hành khách, nhịp độ tăng của lượng vận chuyển và tác dụng của đường đó trong hệ thống đường sắt toàn quốc mà chia đường sắt thành 3 cấp:

1. Đường sắt chủ yếu: Gồm những đường sắt có lượng vận chuyển hàng hóa hoặc hành khách lớn, tốc độ vận chuyển tăng nhanh, những đường sắt có ý nghĩa quan trọng trong mạng lưới đường sắt như những đường sắt nối liền các trung tâm chính trị, kinh tế, thành phố quan trọng, có ý nghĩa quốc phòng to lớn hoặc thông với nước ngoài.

2. Đường sắt thứ yếu: Gồm những đường sắt có lượng vận chuyển hàng hóa và hành khách nhỏ, tốc độ tăng chậm, có tính chất địa phương, những đường chuyên dụng dài có khối lượng vận chuyển lớn.

3. Đường sắt xí nghiệp: Gồm những đường sắt nối liền các xí nghiệp với các đường sắt chủ yếu của toàn quốc, với các cảng, các xí nghiệp và các nơi khai thác nguyên vật liệu khác.

**PHỤ BẢN XI**  
**Trích "TIÊU CHUẨN XÂY DỰNG CỦA VIỆT NAM"**

**(Đường sắt khổ 1435 mm - Tiêu chuẩn thiết kế)**

**Tiêu chuẩn Việt Nam TCVN: 1985**

**Mục I "Những quy định chung"**

**Điều 1.2:** Cấp đường sắt phải được xác định theo ý nghĩa chức năng sử dụng trong toàn bộ hệ thống đường sắt và khối lượng vận tải hành khách, hàng hóa điều tra được.

Đường sắt khổ 1435 mm chia làm 3 cấp:

**Đường sắt cấp I** ứng với một trong những điều kiện dưới đây:

a) Đường trục chính có ý nghĩa đặc biệt quan trọng trong hệ thống đường sắt về chính trị, kinh tế, quốc phòng hoặc nối thông với nước ngoài.

b) Cường độ vận tải hàng hướng nặng ở năm khai thác thứ 5, mỗi năm ít nhất 5 triệu tấn km/km.

c) Cường độ vận tải hàng hướng nặng ở năm khai thác thứ 5 tương đối nhỏ nhưng ở năm khai thác thứ 10, mỗi năm ít nhất là 7 triệu tấn km/km.

d) Số đôi tàu khách mỗi ngày đêm ở năm khai thác thứ 5 từ 7 đôi trở lên (kể cả tàu đường dài và tàu khu đoạn).

**Đường sắt cấp II** là đường sắt công cộng không thuộc cấp I và cấp III.

**Đường sắt cấp III** là đường sắt sử dụng ở địa phương và các đường sắt công cộng khác có lượng vận tải tương đối nhỏ, cường độ vận tải hàng của hướng xe nặng tương lai mỗi năm dưới 3 triệu tấn km/km. Nếu lượng vận tải năm thứ 10 tuy không vượt quá 3 triệu tấn km/km, nhưng trong tương lai có khả năng vượt quá 3 triệu tấn km/km thì thiết kế theo tiêu chuẩn đường cấp II.

**PHỤ BẢN XII***Mẫu thỏa thuận lập đường ngang*

**CƠ QUAN, ĐƠN VỊ  
ĐỀ NGHỊ LẬP  
ĐƯỜNG NGANG**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

-----

**THỎA THUẬN THÀNH LẬP ĐƯỜNG NGANG**

-----

(Kèm theo Hồ sơ thiết kế cơ sở)

Số -----/-----

-----, ngày-----tháng -----năm -----

Kính gửi: (1) .....

.....

Chúng tôi thuộc: (2) .....

Địa chỉ: (3) .....

Điện thoại: (4) ..... FAX số.....

- Căn cứ vào dự án (*Tên dự án* ..... ) đã được phê duyệt theo Quyết định số .....

Sau khi nghiên cứu "Điều lệ đường ngang" ban hành theo Quyết định số ...../QĐ-BGTVT ngày.....tháng ..... năm ..... của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, đề nghị (1).....cho phép chúng tôi được lập một đường ngang thời hạn (5) ..... mục đích để (6).....

1. Địa điểm (7): .....

.....

2. Mật độ người, xe dự tính qua đường ngang trong một ngày đêm (8).

3. Vị trí giao cắt:

a. Đường sắt:

- Cấp đường sắt .....

- Mặt bằng đường sắt (9).....

- Trắc dọc đường sắt (10).....

- Nền đường sắt (11).....

03696624

www.ThuVienPhapLuat.com \* Tel: +84-8-3845 6684

LawSoin

## b. Đường bộ:

- Cấp đường bộ (12) .....
- Mặt bằng đường bộ (13) .....
- Trắc dọc đường bộ (14).....
- Nền đường bộ (15).....
- Góc giao cắt (16).....

## 4. Tầm nhìn:

- Cửa người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ (lái xe) (17).....
- Cửa người điều khiển phương tiện giao thông đường sắt (Lái tàu) (18).....

## 5. Khoảng cách tới đường ngang gần nhất (19).....

- Phía gốc lý trình .....
- Phía đối diện .....

## 6. Biện pháp phòng vệ đề nghị: (Có gác, CBTĐ, Biển báo) .....

- Kinh phí đầu tư xây dựng, quản lý, duy tu, sửa chữa đường ngang và trách nhiệm bảo đảm trật tự an toàn giao thông tại vị trí đó .....

- Dự kiến cấp đường ngang .....
- Biện pháp bảo đảm an toàn .....

Ý kiến của cơ quan quản lý đường  
bộ địa phương (20)

(Ký, ghi rõ tên, đóng dấu)

Thủ trưởng cơ quan, đơn vị đề nghị lập  
đường ngang

(Ký, ghi rõ tên, đóng dấu)

Ý kiến của cơ quan quản lý đường sắt địa phương (21)

(Có văn bản thỏa thuận theo mẫu kèm theo)

(Ký, ghi rõ tên, đóng dấu)



## HƯỚNG DẪN THỎA THUẬN THÀNH LẬP ĐƯỜNG NGANG

(1): Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam hoặc cơ quan có thẩm quyền quyết định thành lập đường ngang theo quy định tại Điều 52.

(2): Tên cơ quan, đơn vị đề nghị lập đường ngang.

(3): Địa chỉ cơ quan, đơn vị lập đường ngang: xã hoặc phường, huyện hoặc quận, tỉnh, thành phố.

(4): Số điện thoại và số FAX của cơ quan, đơn vị đề nghị lập đường ngang.

(5): Lâu dài hay tạm thời, nếu tạm thời ghi rõ thời hạn sử dụng là từ ngày ..... tháng ..... năm ..... đến ngày ..... tháng ..... năm .....

(6): Mục đích lập đường ngang để phục vụ gì?

(7), (8): Bổ sung thêm những điểm chưa có hoặc cần nói rõ thêm trong đơn.

(9): Đường sắt thẳng hay cong (R ?, hướng rẽ).

(10): Độ dốc (‰) đường sắt, hướng dốc lên hay xuống tính theo lý trình tiến

(11): Chiều rộng nền đường sắt, đắp, đào hoặc không đào đắp, độ cao đắp hoặc đào.

(12): Cấp đường bộ theo quy định trong "Tiêu chuẩn: TCVN 4054: 2005 về đường ô tô và 22 TCN 210-92 về đường giao thông nông thôn".

(13): Chiều dài đoạn thẳng của đường bộ từ đường ngang ra mỗi phía? Đoạn tiếp theo?

(14): Độ dốc (%) đường bộ từ đường ngang ra mỗi phía, dốc lên hay xuống kể từ đường ngang ra.

(15): Chiều rộng nền đường bộ, mặt đường bộ, mặt lát? nền đắp hay đào? độ cao?

(16): Góc giao cắt tính đến (độ)?

(17): Tầm nhìn lái xe phụ thuộc cấp đường bộ, theo quy định của Điều lệ báo hiệu đường bộ, nêu rõ đứng ở từng bên đường ngang nhìn về hai phía đường sắt.

(18): Người lái tàu có thể nhìn thấy đường ngang từ điểm cách xa đường ngang bao nhiêu mét về phía góc lý trình và phía đối diện.

(19): Nếu có cầu, hầm, ghi, ga gần đó thì nêu khoảng cách từ đường ngang tới đó và ở về phía gốc lý trình hay đối diện.

(20): Đường bộ liên thôn phải có ý kiến của Phòng giao thông huyện; đường bộ liên huyện, liên tỉnh phải có ý kiến của Sở Giao thông vận tải hoặc Sở Giao thông công chính; đường quốc lộ phải có ý kiến của Cục Đường bộ Việt Nam.

(21): Nếu đường ngang giao cắt với đường sắt quốc gia thì phải có ý kiến của doanh nghiệp quản lý cơ sở hạ tầng đường sắt.

Nếu đường ngang giao cắt giữa đường bộ với đường sắt chuyên dùng (không do ngành đường sắt quản lý) phải có ý kiến của Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng.