

BỘ GIAO THÔNG VẬN
TẢI
Số: 737/2001/QĐ-BGTVT

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Hà Nội, ngày 19 tháng 3 năm 2001

QUYẾT ĐỊNH

Về việc ban hành Điều lệ đường ngang

Căn cứ Nghị định số 22/CP ngày 22 tháng 3 năm 1994 của Chính phủ về nhiệm vụ, quyền hạn, trách nhiệm quản lý nhà nước và cơ cấu tổ chức bộ máy của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ Nghị định 39/CP ngày 5 tháng 7 năm 1996 của Chính phủ về bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường sắt;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Pháp chế vận tải Bộ Giao thông vận tải và Tổng Giám đốc Liên hiệp đường sắt Việt Nam.

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1: Nay ban hành "Điều lệ đường ngang" kèm theo Quyết định này.

Điều 2: Quyết định này có hiệu lực sau 15 ngày kể từ ngày ký và thay thế Điều lệ đường ngang đã ban hành theo Quyết định số 575/QĐ ngày 24 tháng 5 năm 1977 của Bộ Giao thông vận tải.

Điều 3: Chánh Văn phòng Bộ, các Vụ trưởng các Vụ thuộc Bộ Giao thông vận tải, Tổng Giám đốc Liên hiệp 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 vận tải, Giám đốc các Sở Giao thông vận tải, Sở Giao thông công chính và mọi tổ chức, cá nhân có liên quan đến việc quản lý, xây dựng, sử dụng, khai thác đường ngang chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

ĐIỀU LỆ

Đường ngang

(Ban hành kèm theo Quyết định số 737 /2001 QĐ- BGTVT

ngày 19 tháng 3 năm 2001 của Bộ Giao thông vận tải)

Chương I

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1.

1. Đường ngang nói trong Điều lệ này là nơi đường sắt và đường bộ giao nhau trên cùng một mặt bằng, được cơ quan có thẩm quyền quyết định xây dựng để bảo đảm an toàn giao thông.

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

Điều 2. 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).

Điều 3. Đường ngang được phân loại như sau:

1. Theo thời gian sử dụng:

- a) Đường ngang sử dụng lâu dài;
- b) Đường ngang sử dụng có thời hạn;
- c) Đường ngang thường xuyên đóng;

2. Theo cách tổ chức phòng vệ:

a) Đường ngang 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;

b) Đường ngang không có người gác bao gồm:

b.1. Có cần chắn tự động, có đèn báo hiệu trên đường bộ, chuông điện, không có tín hiệu ngăn đường phía đường sắt;

b.2. 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;

b.3. Có biển báo hiệu, có cọc tiêu hoặc hàng rào, có vạch kẻ đường;

3. Theo cơ quan quản lý:

a) Cơ quan quản lý Đường sắt Việt Nam quản lý: đường ngang nơi đường bộ giao nhau với đường sắt chính hoặc đường sắt chuyên dùng của ngành đường sắt gọi là đường ngang công cộng và đường ngang nơi đường bộ chuyên dùng giao nhau với đường sắt gọi là đường ngang nội bộ;

b) Cơ quan quản lý đường bộ quản lý: đường ngang nơi đường bộ giao nhau với đường sắt chuyên dùng không do đường sắt quản lý gọi là đường ngang chuyên dùng.

Điều 4. Đường ngang được phân thành các cấp cụ thể như sau:

1. Đường ngang cấp I:

Đường sắt chính giao nhau với đường bộ cấp I, cấp II, cấp III;

2. Đường ngang cấp II:

Đường sắt chính giao nhau với đường bộ cấp IV, cấp V;

3. Đường ngang cấp III:

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 5. Việc phòng vệ đường ngang được quy định như sau:

1. Đường ngang cấp I, cấp II phải tổ chức phòng vệ theo quy định tại điểm a hoặc điểm b.1, điểm b. 2 khoản 2 Điều 3 Điều lệ này.

2. Căn cứ quy định tại điểm b.3 khoản 2 Điều 3 Điều lệ này, Người đứng đầu Đường sắt Việt Nam quyết định việc tổ chức phòng vệ đường ngang cấp III của đường sắt quản lý và đường ngang nội bộ. Đơn vị trực tiếp quản lý đường ngang nội bộ phải thực hiện đúng Quyết định về việc tổ chức phòng vệ đường ngang của Người đứng

đầu Đường sắt Việt Nam; Cục trưởng Cục Đường bộ Việt Nam quyết định đối với đường ngang chuyên dùng.

Điều 6. Hệ thống báo hiệu đường ngang là tài sản của Nhà nước, là phương tiện bảo đảm an toàn giao thông, phòng ngừa tai nạn, mọi người đều có trách nhiệm bảo vệ những báo hiệu trên đường ngang; không được tự ý di chuyển, chiếm đoạt, làm hư hỏng hoặc làm giảm hiệu lực và tác dụng của những báo hiệu trên đường.

Điều 7. Hàng năm, cơ quan quản lý đường sắt và cơ quan quản lý đường bộ phối hợp kiểm tra, lập kế hoạch sửa chữa đường ngang.

Đường ngang thuộc phạm vi quản lý của Đường sắt Việt Nam do cơ quan quản lý đường sắt chủ trì kiểm tra, cơ quan quản lý đường bộ tham gia.

Đường ngang chuyên dùng do cơ quan quản lý đường bộ chủ trì kiểm tra, cơ quan quản lý đường sắt chuyên dùng tham gia.

Điều 8. Lực lượng Thanh tra giao thông Đường sắt, Đường bộ có trách nhiệm kiểm tra, kiểm soát việc chấp hành pháp luật về bảo vệ công trình giao thông và an toàn giao thông tại đường ngang.

Chương II

TẦM NHÌN, VỊ TRÍ, GÓC GIAO CẮT

Điều 9. Tầm nhìn tối thiểu cho người lái xe, lái tàu phải bảo đảm như sau:

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 400 m (điểm 8.3.3 phụ bản I);
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 (Hình.6, điểm 8.3.1 phụ bản I).

Điều 10. Vị trí đặt đường ngang phải thoả mãn các điều kiện:

1. Đặt ở đoạn đường sắt thẳng. Nếu phải đặt đường ngang ở đoạn đường sắt cong thì bán kính đường cong phải từ 300 m trở lên;
2. Đặt cách cửa hầm, mố cầu đường sắt từ 100 m trở lên;

3. Đặt ngoài tín hiệu vào ga, trường hợp khó khăn được phép đặt cách ghi yết hầu của ga từ 50 m trở lên và cách ghi khác (kể cả ghi trên khu gian) từ 12 m trở lên. Trường hợp đặc biệt, cho phép đặt đường ngang cách ghi yết hầu từ 25 m trở lên đối với các ga nhường tránh tàu;

4. Cấm đặt đường ngang vào đoạn hoãn hoà của đường sắt hoặc qua ghi đường sắt.

Điều 11. Góc giao cắt giữa đường sắt và đường bộ là 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 12. Đoạn đường bộ tại các đường ngang ngoài việc phải bảo đảm các quy định của Tiêu chuẩn ngành TCVN 4054-98 về đường ô tô, còn phải bảo đảm các quy định cụ thể sau:

1. Đường bộ từ má ray ngoài cùng trở ra phải thẳng trên một đoạn dài bằng khoảng cách tầm nhìn quy định tại Điều 9 của Điều lệ này, trường hợp khó khăn về địa hình cũng không được nhỏ hơn 15 m; trên đoạn đường thẳng này đặt các gờ để các phương tiện giao thông đường bộ giảm tốc độ và tăng cường chú ý trước khi vào đường ngang;

2. Chiều rộng phần xe chạy của đường ô tô tại chỗ giao nhau trên cùng một mặt bằng với đường sắt trong phạm vi 200 m tính từ tim của đường sắt về hai phía không được nhỏ hơn 6 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 10 m nếu là nền đường bộ đắp và 15 m nếu là nền đường bộ đào. Tiếp theo đoạn đó phải có một đoạn dài ít nhất 20 m dốc không quá 3%, vùng núi và địa hình khó khăn không được quá 6%;