

**QUYẾT ĐỊNH số 22/2001/QĐ-BCN ngày 16/4/2001 về việc thành lập Nhà máy Sữa Cần Thơ thuộc Công ty Sữa Việt Nam.**

**BỘ TRƯỞNG BỘ CÔNG NGHIỆP**

*Căn cứ Nghị định số 74/CP ngày 01 tháng 11 năm 1995 của Chính phủ về chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và tổ chức bộ máy Bộ Công nghiệp;*

*Căn cứ Nghị định số 50/CP ngày 28 tháng 8 năm 1996 của Chính phủ về thành lập, tổ chức lại, giải thể và phá sản doanh nghiệp nhà nước;*

*Xét đề nghị của Tổng giám đốc Công ty Sữa Việt Nam (các Tờ trình số 240/CTS-TCLĐ ngày 20 tháng 3 năm 2001 và số 282/CTS-TCLĐ ngày 06 tháng 4 năm 2001);*

*Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Tổ chức - Cán bộ,*

**QUYẾT ĐỊNH:**

**Điều 1.** Thành lập Nhà máy Sữa Cần Thơ thuộc Công ty Sữa Việt Nam.

Nhà máy Sữa Cần Thơ là đơn vị thành viên hạch toán phụ thuộc Công ty Sữa Việt Nam, có tài khoản tại ngân hàng, có con dấu để giao dịch theo quy định của pháp luật.

Trụ sở chính đặt tại Khu Công nghiệp Trà Nóc I, phường Trà Nóc, thành phố Cần Thơ, tỉnh Cần Thơ.

**Điều 2.** Nhà máy Sữa Cần Thơ sản xuất các sản phẩm:

- Sữa tươi tiệt trùng, sữa chua, kem và bánh bích quy;

- Sản xuất các sản phẩm khác do Công ty Sữa Việt Nam giao theo quy định của pháp luật.

**Điều 3.** Nhà máy Sữa Cần Thơ tiến hành làm thủ tục đăng ký kinh doanh, hoạt động theo Điều lệ do Công ty Sữa Việt Nam phê duyệt và theo quy định của pháp luật.

**Điều 4.** Quyết định này có hiệu lực sau 15 ngày, kể từ ngày ký.

Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, các Vụ trưởng, Cục trưởng thuộc Bộ, Tổng giám đốc Công ty Sữa Việt Nam và Giám đốc Nhà máy Sữa Cần Thơ chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

KT. Bộ trưởng Bộ Công nghiệp  
Thủ trưởng

NGUYỄN XUÂN THÚY

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

**QUYẾT ĐỊNH số 737/2001/QĐ-BGTVT ngày 19/3/2001 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 số 39/CP ngày 05 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./.

KT. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải  
*Thủ trưởng*

PHẠM QUANG TUYẾN

## ĐIỀU LỆ đường ngang

(ban hành kèm theo Quyết định số 737/2001/QĐ-BGTVT ngày 19/3/2001 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 6m nơi không có chắn;

2. Đoạn đường sắt nằm giữa hai vai đường bộ tại điểm giao.

##### 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 400m;

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 1000m trở lên.

**Điều 10.** Vị trí đặt đường ngang phải thỏa 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 300m trở lên;

2. Đặt cách cửa hầm, mố cầu đường sắt từ 100m trở lên;

3. Đặt ngoài tín hiệu vào ga, trường hợp khó khăn được phép đặt cách ghi yết hầu của ga từ

50m trở lên và cách ghi khác (kể cả ghi trên khu gian) từ 12m trở lên. Trường hợp đặc biệt, cho phép đặt đường ngang cách ghi yết hầu từ 25m trở lên đối với các ga nhường tránh tàu;

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

**Điều 11.** Góc giao cắt giữa đường sắt và đường bộ là  $90^\circ$ ; trường hợp địa hình khó khăn góc giao cắt không được nhỏ hơn  $45^\circ$ .

### 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 15m; 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 200m tính từ tim của đường sắt về hai phía không được nhỏ hơn 6m.

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 10m nếu là nền đường bộ đắp và 15m nếu là nền đường bộ đào. Tiếp theo đoạn đó phải có một đoạn dài ít nhất 20m dốc không quá 3%, vùng núi và địa hình khó khăn không được quá 6%;

4. Để thoát nước dọc 2 bên đường sắt nếu cần

làm cống ngang qua nền đường bộ phải theo đúng quy định trong quy phạm kỹ thuật đường bộ hiện hành và không làm xói, lở nền đường bộ và nền đường sắt.

**Điều 13.** Mặt lát đường bộ trong phạm vi đường ngang được quy định như sau:

1. Mặt lát đường bộ nằm giữa hai ray chính ngoài cùng và từ mỗi bên ray ngoài cùng trở ra một đoạn ít nhất 10m rải bằng bê tông nhựa hoặc đá dăm rải nhựa hoặc lát bằng các tấm bê tông cốt thép. Khi dùng các tấm bê tông cốt thép lát đường ngang ở trong lòng đường sắt (nằm giữa hai ray chính) thì lát tiếp từ mép ray ngoài cùng trở ra ít nhất 1m, tiếp sau đó rải bằng bê tông nhựa hoặc đá dăm rải nhựa ít nhất 10m;

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

3. Độ cao của mặt lát đường ngang tiếp giáp phía ngoài ray chính bằng độ cao mặt lằn của ray chính và được phép thấp hơn mặt lằn ray chính không quá 5mm;

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

**Điều 14.** Đoạn đường sắt trong phạm vi đường ngang phải bảo đảm các yêu cầu sau:

1. Yêu cầu về kỹ thuật:

a) Dọc theo má trong của ray chính trên đường thẳng hoặc trên đường cong bán kính từ 500m trở lên phải có khe ray rộng 50 - 80mm còn trên đường cong bán kính nhỏ hơn 500m phải có khe ray rộng 90mm;

b) Chiều sâu khe ray ít nhất là 45mm;

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

d) Được dùng ray phụ đặt nằm hoặc 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 1,5m và dùng bu lông suốt để liên kết ray phụ với ray chính.

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

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

e) 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 bằng 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 15.** Nhà gác đường ngang chỉ được xây dựng khi có quyết định của người đứng đầu Đường sắt Việt Nam và phải bảo đảm các điều kiện sau:

1. Ở đường ngang có bố trí người gác;

2. Đặt ở vị trí có thể quan sát được 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 3,5m và không xa quá 10m. 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 8m<sup>2</sup>, ngoài ra phải có buồng vệ sinh, nước sạch, ánh sáng; diện tích nhà làm việc lớn hơn 8m<sup>2</sup> phải được người có thẩm quyền phê duyệt.

## Chương IV

### BÁO HIỆU ĐƯỜNG NGANG

#### Mục I. ĐƯỜNG NGANG ĐỦ TIÊU CHUẨN TẦM NHÌN

**Điều 16.** Dọc hai bên lề đường bộ dẫn vào đường ngang phải trồng cọc tiêu theo quy định của Điều lệ báo hiệu đường bộ hiện hành.

Cọc tiêu gần đường sắt nhất phải cách ray ngoài cùng là 2,5m, chiều dài mỗi hàng cọc tiêu tính từ ray ngoài cùng ra ít nhất là 20m.

Trên đường ngang có tổ chức phòng vệ, những cọc tiêu từ chắn đường bộ đến đường sắt phải thay bằng hàng rào cố định, đỉnh cột hàng rào cố định phải đặt thanh ngang suốt phạm vi hàng rào.

**Điều 17.** Trên mặt đường bộ dẫn vào đường ngang cấp I, cấp II nếu mặt đường rải bê tông nhựa hoặc lát tấm bê tông cốt thép thì từ chắn đường bộ trở ra 3m ở nơi có chắn hoặc từ má ray ngoài cùng trở ra 5m ở nơi không có chắn, phải sơn hoặc lát một vạch trắng liên, cắt ngang mặt đường bộ "vạch dừng".

Quy cách các loại vạch này phải theo đúng quy định của Điều lệ báo hiệu đường bộ hiện hành.

**Điều 18.** Trên hai phía đường bộ đi vào đường ngang phải đặt biển báo hiệu theo quy định của Điều lệ báo hiệu đường bộ hiện hành:

1. Trước đường ngang có người gác: biển "giao nhau với đường sắt có rào chắn";

2. Trước đường ngang không người gác: biển "giao nhau với đường sắt không có rào chắn";

3. Biển phụ "chỗ đường sắt cắt đường bộ" đặt trên đường bộ cách ray ngoài cùng của đường sắt là 10m để bổ sung cho biển số 211 nói tại khoản 2 Điều này.

**Điều 19.** Đường ngang có tổ chức phòng vệ phải 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 từ 6m trở lên.

**Điều 20.** Đèn báo hiệu và chuông điện trên đường bộ quy định tại Điều 19 Điều lệ này phải đạt các yêu cầu sau:

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; cấm mọi sự di lại qua đường ngang. Khi tàu ra hết đường ngang, chắn đã mở hoàn toàn, đèn báo hiệu tắt, di lại trên đường bộ trở lại bình thường;

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

a) 50 giây khi dùng đèn báo hiệu tự động và chắn đường bộ tự động;

b) 90 giây khi dùng đèn báo hiệu tự động và chắn đường bộ không tự động;

c) 120 giây khi dùng đèn báo hiệu không tự động (điện hoặc dầu).

Tại các đường ngang cấp I, cấp II phải dùng đèn báo hiệu bằng điện.

2. 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 15m nghe thấy. Chuông kêu khi tàu tới gần đường ngang. Chuông tắt khi chắn đóng hoàn toàn.

#### **Điều 21.**

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 100m trở lên.

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

**Điều 22.** Trên hai phía đường sắt đi tới đường ngang phải đặt biển “Kéo còi”. Vị trí, quy cách

biển quy định trong Quy trình tín hiệu Đường sắt Việt Nam.

**Điều 23.** Trên hai phía đường sắt đi tới đường ngang có người gác khi cần phải đặt tín hiệu ngăn đường thì người đứng đầu Đường sắt Việt Nam quyết định, trừ những đường ngang sau:

1. Đường ngang mà chắn đường bộ thường xuyên đóng hoặc có chắn 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 800m.

#### **Điều 24.**

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

Nơi nhiều đường ngang có người gác ở gần nhau và khoảng cách giữa hai đường ngang nhỏ hơn 500m mà chưa cải tạo được theo quy định tại Điều 49 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, nếu được người đứng đầu Đường sắt Việt Nam cho phép thì 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 800m. Trường hợp địa hình khó khăn tầm nhìn của tín hiệu ngăn đường không được nhỏ hơn 400m.

#### **Điều 25.**

1. Tín hiệu ngăn đường trên đường sắt là tín hiệu màu đỏ, tín hiệu ngăn đường bật sáng báo hiệu ngừng 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 26.** 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 27.** 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 điều khiển phương tiện giao thông nhìn rõ tín hiệu của người gác chắn.

**Điều 28.** Các thiết bị tín hiệu và thiết bị phòng vệ đường ngang có người gác hoạt động bằng điện phải điều khiển tập trung tại nhà gác đường ngang. Các thiết bị này phải luôn tốt, sử dụng được và phải điều khiển được bằng tay nếu thiết bị tự động bị hỏng đột xuất.

Trường hợp không thể điều khiển tập trung được phải được người đứng đầu Đường sắt Việt Nam cho phép.

**Điều 29.** 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 6m. Trường hợp địa hình hạn chế, xà chắn không được vi phạm khổ giới hạn tiếp giáp kiến trúc của đường sắt.

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

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

**Điều 30.** Ở đường ngang có người gác, khi chắn đã đóng, xà chắn phải chắn ngang hết mặt

đường bộ, liên sát với hàng rào cố định và phải cao hơn mặt đường bộ từ 1 đến 1,2m.

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.

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

Cấm để giàn chắn, xà chắn ở vị trí lơ lửng.

**Điều 31.** 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 (\*).

**Điều 32.** Đường ngang cấp I, cấp II có tổ chức phòng vệ phải trang bị cần chắn tự động hoặc tín hiệu cảnh báo tự động. Khi chưa có cần chắn tự động hoặc tín hiệu cảnh báo tự động thì phải có người gác.

**Điều 33.**

1. Hai phía đường bộ đi vào đường ngang phải được đóng chắn hoàn toàn trước khi tàu tới 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 tới đường ngang (trừ các đường ngang có quy định riêng của Bộ Giao thông vận tải).

**Điều 34.** Các cơ cấu và thiết bị chắn tự động phải bảo đảm hoạt động theo trình tự sau:

1. Khi tàu tới 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 7-8 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 chấn tự động mở. Khi chấn đã mở hoàn toàn, đèn trên xà chấn và đèn báo hiệu trên đường bộ tự động tắt.

Đường ngang lắp đặt chấn 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 chấn phải rộng ít nhất 3m và ở bên trái của xe chạy vào đường ngang.

## Mục II. ĐƯỜNG NGANG KHÔNG ĐU TIÊU CHUẨN TẮM NHÌN

### Điều 35.

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

a) Chiều dài đoạn đường bộ nhỏ hơn 10m, không đặt biển báo hiệu nguy hiểm;

b) Chiều dài đoạn đường bộ từ 10m đến 50m, chỉ đặt một biển phụ “chỗ đường sắt cắt đường bộ” (Biển 508a hoặc 508b);

c) Chiều dài đoạn đường bộ trên 50m, đặt các biển báo hiệu theo quy định tại Điều 18 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 36.** 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 50m 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 chấn 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 37.** 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 quy định như sau:

1. Phía đường bộ đi vào đường ngang có giao cắt đường bộ sau đó giao cắt đường sắt, thực hiện như quy định tại Điều 35 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 18 Điều lệ này.

## Chương V

### QUY ĐỊNH VỀ GIAO THÔNG TRÊN ĐƯỜNG NGANG

**Điều 38.** Người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ khi qua đường ngang phải thực hiện theo quy định như sau:

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 chấn, cờ đỏ, biển đỏ, đèn đỏ;



b) Chấn 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, chuông kêu, chấn 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 cách báo hiệu dừng (trước "vạch dừng" nêu tại Điều 17 Điều lệ này) ít nhất 3m;

4. Nghiêm cấm người không có nhiệm vụ tự ý mở chấn đường ngang khi chấn đã đóng;

5. Đối với đường ngang nói tại điểm b.3 khoản 2 Điều 3 Điều lệ này (chỉ có biển báo hiệu, cọc tiêu hoặc hàng rào, có vạch kẻ đường) người và tất cả các phương tiện tham gia giao thông đường bộ khi sắp đi vào đường ngang phải 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 tới đường ngang thì phải dừng trước đường ngang cách má ray ngoài cùng trở ra ít nhất 5m và phải tự chịu hoàn toàn trách nhiệm nếu để xảy ra tai nạn.

**Điều 39.** Trong phạm vi đường ngang cấm quay xe và đỗ xe.

Khi cần phải đỗ xe gần đường ngang, người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ phải chấp hành theo các biển chỉ dẫn giao thông đường bộ, nơi không có biển chỉ dẫn thì phải đỗ xe cách xa chấn đường bộ ít nhất 10m ở nơi có chấn hoặc đỗ cách xa má ray ngoài cùng ít nhất 20m ở nơi không có chấn.

**Điều 40.** 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 41.** Khi phương tiện giao thông đường bộ bị 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 1,7m thì người điều khiển phương tiện giao thông đó phải tìm biện pháp để báo cho tàu ngừng trước chướng ngại.

**Điều 42.** 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 hiện hành. Đối với súc vật qua đường ngang người coi dẫn súc vật phải dẫn dắt chúng.

**Điều 43.** 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.

**Điều 44.** Khi sắp tới 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 45.**

1. Khi duy tu, sửa chữa đường sắt cần phải đỗ tàu trên đường ngang ảnh hưởng đến giao thông đường bộ phải được phép của người đứng đầu Đường sắt Việt Nam và ý kiến thống nhất bằng văn bản (khi cần thiết) của Cục trưởng Cục Đường bộ Việt Nam.

2. Trường hợp bắt buộc phải đỗ, dừng 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 quá 5 phút trên đường ngang cấp III (trừ những đường ngang có quy định riêng của Bộ Giao thông vận tải).

*Chương VI***TỔ CHỨC PHÒNG VỆ ĐƯỜNG NGANG**

**Điều 46.** Tại đường ngang có bố trí người gác phải:

1. Trang bị đầy đủ phương tiện, thiết bị theo quy định;
2. Thường trực liên tục suốt ngày đêm theo chế độ ban kíp.

**Điều 47.**

1. Người đứng đầu Đường sắt Việt Nam chịu trách nhiệm tổ chức quản lý, phòng vệ đường ngang thuộc phạm vi quản lý của Đường sắt Việt Nam.

2. Cục trưởng Cục Đường bộ Việt Nam chịu trách nhiệm tổ chức quản lý, phòng vệ đường ngang chuyên dùng thuộc Đường bộ Việt Nam quản lý.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ủy nhiệm cho người đứng đầu Đường sắt Việt Nam hướng dẫn cụ thể về tổ chức phòng vệ đường ngang.

*Chương VII***QUẢN LÝ VÀ XÂY DỰNG ĐƯỜNG NGANG****Điều 48.**

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 phải thực hiện đúng quy định tại Điều 28, Điều 29 Nghị định số 39/CP ngày 05/7/1996 của Chính phủ về bảo đảm trật tự an toàn giao thông 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 25m và phải có thỏa thuận bằng văn bản của cơ quan quản lý nhà nước về đường sắt.

**Điều 49.**

1. Đường sắt chính giao nhau với đường bộ cấp I, cấp II, cấp III làm mới hoặc nâng cấp và ngược lại phải làm cầu vượt hoặc đường ngầm. 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 500m, ở nơi khác nếu khoảng cách giữa hai đường ngang dưới 1000m thì phải làm cầu vượt hoặc đường ngầm;

3. Tổ chức có nhu cầu mở đường ngang mới, làm cầu vượt hoặc đường ngầm mới qua đường sắt phải được Bộ Giao thông vận tải cho phép.

**Điều 50.** Thẩm quyền quyết định thành lập, bãi bỏ, chuyển cấp đường ngang quy định như sau:

1. Đường ngang cấp I, cấp II, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định;

2. Đối với đường ngang nằm trong nội đô, nội thị, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định sau khi có ý kiến đề nghị của Bộ Xây dựng và Ủy ban nhân dân thành phố, thị xã.

3. Đường ngang cấp III, đường ngang nơi đường bộ giao nhau với đường sắt chuyên dùng của ngành đường sắt quản lý, đường ngang nội bộ, người đứng đầu Đường sắt Việt Nam quyết định;

4. Đường ngang nơi đường bộ giao nhau với đường sắt chuyên dùng (không do ngành đường sắt quản lý), Cục trưởng Cục Đường bộ Việt Nam quyết định;

5. 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 duyệt;

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



**Điều 51.**

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 cấp có thẩm quyền quy định tại Điều 50 Điều lệ này.

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

2. Đơn vị quản lý đường sắt có trách nhiệm chủ động phối hợp với chính quyền địa phương dỡ bỏ đường ngang bất hợp pháp.

**Điều 52.**

1. Việc xin thành lập, bãi bỏ, chuyển cấp đường ngang đều phải có đơn theo mẫu quy định và gửi cho người có thẩm quyền theo quy định tại Điều 50 của Điều lệ này.

2. Các công trình, thiết bị đường ngang sau khi thi công xong đều phải được nghiệm thu và bàn giao cho đơn vị đường sắt 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, đơn vị quản lý đường sắt và đường bộ.

3. 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 hạn.

**Điều 53.** Mọi tổ chức xin thành lập đường ngang, nâng cấp, làm đường ngầm, cầu vượt qua đường sắt phải tuân theo quy định về vốn đầu tư xây dựng, cụ thể như sau:

1. Đường sắt làm mới cắt ngang đường bộ do chủ đầu tư đường sắt đảm nhiệm;

2. Quốc lộ làm mới cắt ngang đường sắt do chủ đầu tư quốc lộ đảm nhiệm;

3. Tỉnh lộ, huyện lộ, đường liên xã làm mới

cắt ngang đường sắt do ngân sách địa phương, nguồn vốn khác và nhân dân đóng góp;

4. Cơ quan, xí nghiệp, công ty... làm đường ngang mới phải tự giải quyết kinh phí.

**Điều 54.** Vốn dành cho quản lý và sửa chữa đường ngang do ngành đường sắt và ngành đường bộ quản lý được bố trí từ nguồn vốn ngân sách. Vốn quản lý và sửa chữa đường ngang chuyên dùng khác do cơ quan quản lý và sử dụng đường ngang chịu trách nhiệm.

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

**Điều 55.** Phạm vi quản lý đường ngang quy định như sau:

1. Đường sắt quản lý:

a) Các biển báo hiệu, tín hiệu, thông tin, chiếu sáng trên đường sắt và trên đường bộ thuộc phạm vi đường ngang;

b) Nhà gác chắn; nền, mặt đường bộ, hàng rào cố định trong phạm vi đường ngang.

2. Đường bộ quản lý: nền, mặt đường bộ, cọc tiêu, biển báo hiệu, các vạch kẻ đường trên mặt đường phần đường dẫn vào đến phạm vi đường ngang.

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

**Điều 56.** Khi sửa chữa đường ngang có ảnh hưởng đến giao thông đường bộ, đơn vị thi công đường sắt phải bàn 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 thắp 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.

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

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

### *Chương VIII*

## **ĐIỀU KHOẢN CUỐI CÙNG**

**Điều 57.** Việc xây dựng mới đường ngang phải tuân theo quy định tại Điều lệ này.

Những đường ngang hiện có chưa phù hợp các quy định của Điều lệ này phải từng bước cải tạo và sửa chữa theo khả năng nguồn vốn được cân đối.

Trong khi chưa cải tạo, sửa chữa đường ngang theo đúng các quy định của Điều lệ này thì các đơn vị quản lý đường ngang phải có các biện pháp cần thiết để bảo đảm an toàn giao thông./.

KT. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải  
*Thứ trưởng*

**PHẠM QUANG TUYẾN**

**QUYẾT ĐỊNH số 791/2001/QĐ-BGTVT**  
**ngày 26/3/2001 về việc ban hành**  
**Điều lệ về tổ chức và hoạt động**  
**của Cục Đăng kiểm Việt Nam.**

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

*Chính phủ quy định 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 Quyết định số 267/CP ngày 19/7/1979 của Hội đồng Chính phủ về việc chuyển Ty Đăng kiểm thành Cục Đăng kiểm Việt Nam và Quyết định số 75/TTg ngày 03/2/1997 của Thủ tướng Chính phủ về việc quy định nhiệm vụ, quyền hạn, tổ chức bộ máy của Cục Đăng kiểm Việt Nam;*

*Xét đề nghị của Cục trưởng Cục Đăng kiểm Việt Nam, Vụ trưởng Vụ Tổ chức cán bộ và lao động, Vụ trưởng Vụ Pháp chế,*

### **QUYẾT ĐỊNH:**

**Điều 1.** Ban hành kèm theo Quyết định này bản Điều lệ về tổ chức và hoạt động của Cục Đăng kiểm Việt Nam, trực thuộc Bộ Giao thông vận tải.

**Điều 2.** Cục trưởng Cục Đăng kiểm Việt Nam có trách nhiệm phối hợp với các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và các cơ quan có liên quan thực hiện bản Điều lệ này nhằm đảm bảo hiệu lực quản lý chuyên ngành đăng kiểm trong phạm vi cả nước.

**Điều 3.** Quyết định này có hiệu lực sau 15 ngày, kể từ ngày ký ban hành. Các quy định trước đây trái với Điều lệ này đều bãi bỏ.

**Điều 4.** Chánh Văn phòng Bộ, Cục trưởng Cục Đăng kiểm Việt Nam, Vụ trưởng các Vụ, Giám đốc các Sở Giao thông vận tải (Giao thông công chính), Thủ trưởng các đơn vị thuộc Bộ chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải

**LÊ NGỌC HOÀN**