|  |  |
| --- | --- |
| **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**  Số /2018/TT-BGTVT | CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  **Độc lập – Tự do – Hạnh phúc**  *Hà Nội, ngày tháng năm 2018* |

DỰ THẢO

**THÔNG TƯ**

**Quy định về đường ngang và cấp giấy phép xây dựng công trình**

**trong phạm vi đất dành cho đường sắt**

*(Kèm theo Tờ trình số /TTr-CĐSVN ngày /12/2017)*

*Căn cứ Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 ngày 16 tháng 6 năm 2017;*

*Căn cứ Nghị định số 12/2017/NĐ-CP ngày 10 tháng 02 năm 2017 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 Vụ trưởng Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông và Cục trưởng Cục Đường sắt Việt Nam.*

*Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư quy định về đường ngang và cấp giấy phép xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt,*

**Chương I**

**QUY ĐỊNH CHUNG**

**Điều 1. Phạm vi điều chỉnh**

Thông tư này quy định về:

1. Công trình đường ngang; giao thông tại khu vực đường ngang; việc cấp, gia hạn Giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bãi bỏ đường ngang trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng.

2. Việc cấp Giấy phép xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt.

**Điều 2. Đối tượng áp dụng**

Thông tư này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân có liên quan đến:

1. Hoạt động xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bãi bỏ, quản lý, sử dụng, bảo trì đường ngang.

2. Hoạt động giao thông tại khu vực đường ngang.

3. Xây dựng công trình không thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt trong phạm vi đất dành cho đường sắt.

4. Thông tư này không áp dụng đối với đường sắt và đường bộ trên cầu chung; nơi đường sắt giao nhau với đường bộ nội bộ phục vụ tác nghiệp của ga, cảng, bãi hàng, nhà máy, xí nghiệp, khu công nghiệp.

**Điều 3. Giải thích từ ngữ**

1. Đường ngang công cộng là đoạn đường bộ thuộc quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường đô thị giao nhau cùng mức với đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng được cơ quan có thẩm quyền cho phép xây dựng và khai thác.

2. Đường ngang chuyên dùng là đoạn đường bộ chuyên dùng giao nhau cùng mức với đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng được cơ quan có thẩm quyền cho phép xây dựng và khai thác.

3. Đường ngang có người gác là đường ngang được tổ chức phòng vệ bằng hình thức bố trí người gác.

4. Đường ngang không có người gác là đường ngang được tổ chức phòng vệ bằng cảnh báo tự động hoặc biển báo.

5. Đường ngang cảnh báo tự động là đường ngang được tổ chức phòng vệ bằng hình thức bố trí báo hiệu cảnh báo tự động, có hoặc không có cần chắn tự động.

6. Đường ngang biển báo là đường ngang được tổ chức phòng vệ bằng hình thức bố trí biển báo hiệu

7. Đường ngang sử dụng lâu dài là đường ngang không giới hạn thời gian khai thác kể từ khi cấp có thẩm quyền cho phép.

8. Đường ngang sử dụng có thời hạn là đường ngang chỉ được khai thác trong thời gian nhất định được cấp có thẩm quyền cho phép.

9. Thiết bị chắn đường ngang là cần chắn, giàn chắn được xây dựng, lắp đặt trong phạm vi đường ngang với mục đích ngăn người và phương tiện và các vật thể khác lưu thông qua đường sắt.

10. Hệ thống phòng vệ đường ngang là các thiết bị liên quan đến đảm bảo an toàn giao thông, phòng ngừa tai nạn tại đường ngang bao gồm: thiết bị chắn đường ngang; cọc tiêu, hàng rào cố định; vạch kẻ đường, gờ giảm tốc, gồ giảm tốc; hệ thống biển báo đường sắt, đường bộ; đèn tín hiệu và chuông điện; tín hiệu cảnh báo đường ngang, tín hiệu ngăn đường trên đường sắt và các thiết bị khác liên quan.

**Chương II**

**CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG NGANG**

**Mục 1**

**YÊU CẦU ĐỐI VỚI CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG NGANG**

**Điều 4. Phạm vi đường ngang và khu vực đường ngang**

1. Phạm vi đường ngang được xác định như sau:

a) Đoạn đường bộ, phạm vi đất dành cho đường bộ nằm trong đất hành lang an toàn giao thông đường sắt;

b) Đoạn đường sắt, phạm vi đất dành cho đường sắt nằm trong đất hành lang an toàn đường bộ.

2. Khu vực đường ngang bao gồm:

a) Phạm vi đường ngang;

b) Giới hạn hành lang an toàn giao thông tại khu vực đường ngang theo quy định tại Nghị định quy định về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt.

**Điều 5. Phân loại đường ngang**

1. Theo thời gian sử dụng

a) Đường ngang sử dụng lâu dài;

b) Đường ngang sử dụng có thời hạn.

2. Theo hình thức tổ chức phòng vệ

a) Đường ngang có người gác;

b) Đường ngang không có người gác, bao gồm: Đường ngang cảnh báo tự động và đường ngang biển báo.

3. Theo tính chất phục vụ

a) Đường ngang công cộng;

b) Đường ngang chuyên dùng.

**Điều 6. Phân cấp đường ngang**

1. Đường ngang được phân thành các cấp I, cấp II, cấp III theo quy định tại Phụ lục 1 của Thông tư này.

2. Cấp đường ngang được thay đổi khi cấp đường bộ qua đường ngang thay đổi hoặc tích số tàu xe qua đường ngang quy định tại Phụ lục 1 của Thông tư này thay đổi.

**Điều 7. Vị trí đặt đường ngang**

1. Khi xây dựng mới đường ngang phải đáp ứng yêu cầu sau:

a) Đường ngang phải đặt trên đoạn đường sắt thẳng;

b) Đường ngang phải cách cửa hầm, mố cầu đường sắt từ 100 mét (m) trở lên;

c) Đường ngang phải nằm ngoài cột tín hiệu vào ga;

d) Khoảng cách giữa hai đường ngang ngoài đô thị không được nhỏ hơn 1000 mét (m);

đ) Khoảng cách giữa hai đường ngang trong đô thị không được nhỏ hơn 500 mét (m).

2. Đối với đường ngang hiện có không thỏa mãn các điều kiện tại khoản 1 Điều này thì phải cải tạo, nâng cấp đáp ứng yêu cầu hoặc tạm thời duy trì nhưng phải có biện pháp đảm bảo an toàn giao thôngcho người và phương tiện giao thông qua đường ngang này.

**Điều 8. Góc giao cắt đường ngang**

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

**Điều 9. Đường sắt trong phạm vi đường ngang**

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

1. Kết cấu mặt đường ngang phải đặt ray hộ bánh hoặc kết cấu khác để tạo khoảng cách má trong giữa ray chính với ray hộ bánh hoặc giữa ray chính với kết cấu đó (sau đây gọi là khe ray) đáp ứng các yêu cầu sau:

a) Ray hộ bánh hoặc kết cấu tạo khe ray phải đặt hết phạm vi hai vai đường bộ;

b) Chiều rộng khe ray:

Đối với đường ngang nằm trên đường thẳng hoặc đường cong có bán kính từ 500 mét (m) trở lên: Khe ray rộng 75 milimét (mm);

Đối với các đường ngang nằm trên đường cong có bán kính nhỏ hơn 500 mét (m): Khe ray rộng 75 milimét (mm) + 1/2 độ mở rộng của đường cong theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt.

c) Chiều sâu khe ray ít nhất là 45 milimét (mm);

d) Trường hợp mặt đường bộ trong lòng đường sắt bằng bê tông nhựa phải dùng ray hộ bánh để tạo khe ray; cao độ ray hộ bánh bằng cao độ ray chính;

đ) Trường hợp mặt đường bộ trong lòng đường sắt bằng các tấm đan bê tông cốt thép, mép tấm đan sát ray chính phải có cấu tạo đặc biệt để tạo khe ray;

e) Ngoài phạm vi đặt ray hộ bánh nêu tại điểm a khoản này, đầu ray hộ bánh được xử lý như sau:

Hai đầu ray hộ bánh được uốn vào phía trong lòng đường sắt. Chiều dài đoạn đầu ray hộ bánh được uốn là 500 milimét (mm), khe ray tại vị trí bắt đầu uốn theo quy định tại điểm b khoản này, khe ray tại vị trí cuối cùng của ray hộ bánh là 250 milimét (mm);

Tại vị trí điểm bắt đầu uốn và vị trí cuối cùng của ray hộ bánh phải được liên kết chặt chẽ với tà vẹt.

g) Không đặt mối nối ray trong phạm vi đường ngang. Nếu đường ngang dài phải hàn liền mối ray, khi chưa hàn được thì dồn ray làm cháy mối;

h) Các phối kiện nối giữ ray phải đầy đủ, liên kết chặt chẽ.

2. Yêu cầu về vật liệu:

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

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

3. Trường hợp kết cấu đường sắt tại đường ngang khác quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này thì phải đảm bảo an toàn cho các phương tiện qua lại đường ngang và phải được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận.

**Điều 10. Yêu cầu đối với đoạn đường bộ trong khu vực đường ngang khi xây dựng mới đường ngang**

Khi xây dựng mới đường ngang, đoạn đường bộ trong khu vực 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. Bình diện: Đường bộ từ mép ray ngoài cùng trở ra phải thẳng trên một đoạn dài bằng khoảng cách tầm nhìn hãm xe tại Phụ lục 2 củaThông tư này, trường hợp khó khăn về địa hình cũng không được nhỏ hơn 15 mét (m).

2. Trắc dọc: Trong lòng đường sắt và từ mép ray ngoài cùng trở ra, đường bộ nằm trên dốc bằng (0%) trên phạm vi chiều dài tối thiểu 16 mét (m), trường hợp khó khăn không nhỏ hơn 10 mét (m). Đoạn đường bộ tiếp theo có độ dốc không quá 3% trên chiều dài tối thiểu 20 mét (m); trường hợp vùng núi và địa hình khó khăn, độ dốc các đoạn này không được quá 6%; đoạn đường bộ đi qua hai đường sắt trở lên, độ dốc dọc của đường bộ được xác định theo cao độ đỉnh ray của hai đường sắt liền kề. Trong mọi trường hợp, chiều dài đoạn đường bộ phải đảm bảo đủ điều kiện để đặt đường cong nối dốc đứng theo cấp kỹ thuật đường bộ tương ứng.

3. Chiều rộng phần xe chạy của đoạn đường bộ trong phạm vi đường ngang không nhỏ hơn bề rộng phần xe chạy trên đường bộ phía ngoài và không nhỏ hơn 6 mét (m). Trường hợp phải mở rộng để mặt đường không nhỏ hơn 6 mét (m) thì đoạn tiếp theo vuốt dần về bề rộng phần xe chạy trên đường bộ ngoài phạm vi đường ngang theo tỉ lệ 10:1.

4. Trong phạm vi đường ngang phải có đầy đủ hệ thống thoát nước để đảm bảo thoát nước của khu vực.

5. Trên mặt đường bộ trong khu vực đường ngang không có người gác phải được bố trí gờ giảm tốc, gồ giảm tốc để tăng cường an toàn giao thông theo quy định của Bộ Giao thông vận tải về xây dựng gờ giảm tốc, gồ giảm tốc tại vị trí đường bộ giao cắt cùng mức với đường sắt.

6. Đường ngang cấp I, cấp II và đường ngang trong khu dân cư phải có phần đường dành riêng cho người đi bộ trong phạm vi đường ngang đó.

**Điều 11. Yêu cầu đối với đoạn đường bộ trong khu vực đường ngang trong một số trường hợp đặc biệt**

Khi cải tạo, nâng cấp đường ngang phải đáp ứng yêu cầu tại Điều 10 của Thông tư này. Trong khi chưa xây dựng được nút giao khác mức, đoạn đường bộ khu vực đường ngang phải đáp ứng yêu cầu tối thiểu sau:

1. Trường hợp đoạn đường bộ trong khu vực đường ngang hiện có chạy gần đường sắt, khoảng cách gần nhất từ mép đường bộ đến mép ray ngoài cùng có giá trị nhỏ hơn 15 mét (m):

a) Cho phép tạm thời giữ nguyên khoảng cách từ mép đường bộ đến mép ray ngoài cùng;

b) Bình diện:

Đoạn đường bộ phía chạy gần đường sắt: Mở rộng thêm chiều rộng mặt đường bộ phía tiếp giáp với đường sắt, bố trí làn phụ đủ điều kiện tối thiểu cho một làn xe để xe ô tô đủ chỗ dừng chờ quan sát tín hiệu trước khi rẽ vào đường ngang và bề rộng tối thiểu cho một làn xe để xe ô tô khi từ đường ngang ra có đủ chỗ chờ nhập làn xe trên đường bộ chạy song song với đường sắt. Mặt đường bộ sau khi mở rộng phải nằm ngoài phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, trường hợp khó khăn mặt đường bộ phải nằm ngoài phạm vi công trình đường sắt, hàng rào ngăn cách giữa đường sắt, đường bộ và đảm bảo an toàn cho các phương tiện giao thông đường sắt, đường bộ qua lại khu vực đường ngang. Chi tiết tại Phụ lục số 3 của Thông tư này;

Đoạn đường bộ phía còn lại: Thực hiện theo quy định của khoản 1 Điều 10 của Thông tư này.

c) Trắc dọc: Nâng, hạ mặt đường bộ khu vực đường ngang để đảm bảo đường bộ từ mép ray ngoài cùng trở ra phía đường bộ chạy gần đường sắtnằm trên dốc bằng (0%) trong phạm vi tối thiểu là 05 mét (m). Tiếp theo đó đoạn đường bộ có độ dốc không quá 6% nhưng phải đáp ứng yêu cầu tiêu chuẩn kỹ thuật tương ứng theo cấp kỹ thuật đường bộ. Chiều dài đoạn đường bộ phải đảm bảo đủ điều kiện để đặt đường cong nối dốc đứng theo cấp kỹ thuật đường bộ tương ứng.

2. Trường hợp đoạn đường bộ trong khu vực đường ngang nằm trên đoạn cong của đường sắt:

a) Bình diện: Phải đáp ứng quy định tại khoản 1 Điều 10 của Thông tư này;

b) Trắc dọc:

Đường bộ có dốc dọc theo dốc siêu cao của đường sắt trong phạm vi: Giữa hai chắn đối với đường ngang có người gác; giữa hai vạch “dừng xe” hoặc vạch “nhường đường” đối với đường ngang không có người gác.

Đoạn đường bộ tiếp theo nằm trên dốc bằng (0%) trên phạm vi chiều dài tối thiểu 16 mét (m), trường hợp khó khăn không nhỏ hơn 10 mét (m). Đoạn đường bộ tiếp theo có độ dốc không quá 3% trên chiều dài tối thiểu 20 mét (m); trường hợp vùng núi và địa hình khó khăn, độ dốc các đoạn này không được quá 6%. Chiều dài đoạn đường bộ phải đảm bảo đủ điều kiện để đặt đường cong nối dốc đứng theo cấp kỹ thuật đường bộ tương ứng.

3. Trường hợp đường ngang hiện tại có đường bộ dốc về phía đường sắt

a) Bình diện: Phải đáp ứng quy định tại khoản 1 Điều 10 của Thông tư này;

b) Trắc dọc: Độ dốc đường bộ ngoài phạm vi: Giữa hai chắn đối với đường ngang có người gác; giữa hai vạch “dừng xe” hoặc vạch “nhường đường” đối với đường ngang không có người gác.

4. Trường hợp đường ngang hiện tại có đường bộ cắt qua nhiều đường sắt: Đường bộ trong lòng đường sắt và phạm vi tối thiểu là 01 mét (m) tình từ mép ray ngoài cùng của mỗi đường trở ra theo dốc đỉnh ray mỗi đường. Tiếp theo là đoạn dốc có độ dốc theo chênh cao của đỉnh ray của hai đường sắt liền kề.

5. Khi không thực hiện được các quy định nêu tại khoản 1, 2, 3, 4 Điều này: Trong lòng đường sắt và từ mép ray ngoài cùng trở ra, đường bộ nằm trên dốc bằng (0%) trên phạm vi chiều dài tối thiểu 16 mét (m), trường hợp khó khăn không nhỏ hơn 10 mét (m). Đoạn đường bộ tiếp theo có độ dốc không quá 3% trên chiều dài tối thiểu 20 mét (m); trường hợp vùng núi và địa hình khó khăn, độ dốc các đoạn này không được quá 6%; đoạn đường bộ đi qua hai đường sắt trở lên, độ dốc dọc của đường bộ được xác định theo cao độ đỉnh ray của hai đường sắt liền kề. Trong mọi trường hợp, chiều dài đoạn đường bộ phải đảm bảo đủ điều kiện để đặt đường cong nối dốc đứng theo cấp kỹ thuật đường bộ tương ứng.

**Điều 12. Kết cấu mặt đường bộ trong phạm vi đường ngang**

1. Trong lòng đường sắt và phạm vi từ mép ray chính ngoài cùng trở ra mỗi bên là 2 mét (m) (trong trường hợp khó khăn cho phép giảm xuống còn 1 mét (m)) bằng bê tông nhựa hoặc các tấm đan bê tông cốt thép.

2. Phần còn lại bằng bê tông nhựa hoặc bê tông xi măng.

3. Trường hợp đặc biệt khác phải được cơ quan nhà nước có thẩm quyền quyết định.

4. Mặt đường bộ phải thỏa mãn tiêu chuẩn kỹ thuật tương ứng với loại kết cấu mặt đường. Trường hợp sử dụng tấm đan bê tông cốt thép phải được liên kết chặt chẽ, ổn định.

**Điều 13. Quy định về phòng vệ đường ngang**

1. Đối với đường ngang cấp I, cấp II phải tổ chức phòng vệ theo hình thức có người gác.

2. Đối với đường ngang cấp III:

a) Phải tổ chức phòng vệ theo hình thức có người gác đối với các trường hợp sau:

Hành lang an toàn giao thông tại đường ngang không đảm bảo tầm nhìn theo quy định của Nghị định quản lý bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt;

Đường sắt giao với đường bộ đã được nâng cấp từ cấp VI trở lên.

b) Đối với các đường ngang hiện có chưa đáp ứng quy định tại điểm a khoản này thì:

Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân cấp huyện, cơ quan quản lý đường bộ, Cục Đường sắt Việt Nam kiểm tra, đề xuất Bộ Giao thông vận tải việc tổ chức cảnh giới tại các đường ngang nguy hiểm trên đường sắt quốc gia;

Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt chuyên dùng chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân cấp huyện, cơ quan quản lý đường bộ kiểm tra, đề xuất chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng việc tổ chức cảnh giới tại các đường ngang nguy hiểm trên đường sắt chuyên dùng.

**Điều 14. Nhà gác đường ngang**

Nhà gác đường ngang chỉ được sử dụng phục vụ cho nhân viên gác đường ngang thực hiện nhiệm vụ đảm bảo an toàn giao thông tại đường ngang và phải bảo đảm các điều kiện sau:

1. 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.

2. Bộ phận gần nhất của nhà gác đường ngang phải cách mép ray đường sắt ngoài cùng, mép phân xe chạy đường bộ ít nhất 3,5 mét (m) và không xa quá 10 mét (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.

3. Nhà gác đường ngang phải có buồng vệ sinh, nước sạch, đủ ánh sáng làm việc. Diện tích nhà gác đường ngang quy định như sau:

a) Đối với nhà gác đường ngang xây mới phải có diện tích không nhỏ hơn 12 mét vuông (m2);

b) Đối với nhà gác đường ngang hiện tại không đáp ứng yêu cầu tại điểm a khoản này thì phải cải tạo, mở rộng đảm bảo diện tích làm việc tối thiểu theo quy định tại Quyết định số 260/2006/QĐ-TTg ngày 14/11/2006 của Thủ tướng Chính phủ quy định về tiêu chuẩn, định mức sử dụng trụ sở làm việc tại các cơ quan nhà nước, đơn vị sự nghiệp;

c) Các trường hợp khác phải được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

**Mục 2**

**HỆ THỐNG THIẾT BỊ PHÒNG VỆ ĐƯỜNG NGANG**

**Điều 15. Yêu cầu đối với hệ thống thiết bị phòng vệ đường ngang**

Hệ thống thiết bị phòng vệ đường ngang khi xây dựng, lắp đặt vào đường ngang phải đáp ứng các yêu cầu sau:

1. Tuân thủ quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn áp dụng cho từng loại hình thiết bị theo quy định của pháp luật về xây dựng và pháp luật tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật.

2. Phải được bố trí đầy đủ, phù hợp với loại hình đường ngang và duy trì trạng thái kỹ thuật hoạt động ổn định, an toàn, phòng ngừa tai nạn trong suốt quá trình khai thác, sử dụng đường ngang.

3. Phải được thường xuyên kiểm tra, kịp thời phát hiện và có biện pháp khắc phục, sửa chữa kịp thời đảm bảo theo yêu cầu kỹ thuật của từng loại hình thiết bị.

4. Mọi tổ chức, cá nhân 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 hệ thống thiết bị phòng vệ đường ngang.

**Điều 16. Bố trí hệ thống thiết bị phòng vệ đường ngang**

1. Đối với đường ngang có người gác:

a) Giàn chắn hoặc cần chắn do người trực tiếp điều khiển;

b) Cọc tiêu, hàng rào cố định;

c) Vạch kẻ đường;

d) Hệ thống biển báo đường sắt, đường bộ;

đ) Đèn tín hiệu và chuông điện;

e) Tín hiệu ngăn đường trên đường sắt khi tầm nhìn của người điều khiển phương tiện giao thông đường sắt không đủ 1000 mét (m), trừ những 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 mét (m);

g) Các thiết bị khác liên quan đến đảm bảo an toàn giao thông tại đường ngang.

2. Đối với đường ngang cảnh báo tự động:

a) Cần chắn tự động;

b) Cọc tiêu, hàng rào cố định;

c) Vạch kẻ đường, gờ giảm tốc, gồ giảm tốc; biển báo chú ý tàu hỏa theo hướng dẫn của Bộ Giao thông vận tải;

d) Hệ thống biển báo đường sắt, đường bộ;

đ) Đèn tín hiệu, chuông điện hoặc loa phát âm thanh;

e) Tín hiệu cảnh báo đường ngang trên hai phía đường sắt đi tới đường ngang;

g) Hệ thống giám sát hoạt động của thiết bị tại đường ngang;

h) Các thiết bị khác liên quan đến đảm bảo an toàn giao thông tại đường ngang.

3. Đối với đường ngang biển báo hiện có:

a) Cọc tiêu;

b) Vạch kẻ đường, gờ giảm tốc, gồ giảm tốc; biển cảnh báo chú ý tàu hỏa theo hướng dẫn của Bộ Giao thông vận tải;

c) Hệ thống biển báo đường sắt, đường bộ;

d) Các thiết bị khác liên quan đến bảo đảm an toàn giao thông tại đường ngang.

**Điều 17. Cọc tiêu và hàng rào chắn cố định**

1. Dọc hai bên lề đường bộ trong phạm vi đường ngang phải có hàng cọc tiêu theo quy định sau:

a) Cọc tiêu được trồng đến vị trí đặt thiết bị chắn đường ngang đối với đường ngang có người gác;

b) Cọc tiêu được trồng đến vị trí cách mép ray ngoài cùng 2,5 mét (m) đối với đường ngang không có người gác;

c) Khoảng cách giữa các cọc tiêu tuân theo yêu cầu thiết kế và phù hợp với cấp đường bộ tương ứng.

2. Tại đường ngang có người gác, đường ngang cảnh báo tự độngcó cần chắn tự động: Dọc hai bên lề đường bộ trong phạm vi từ thiết bị chắn đường ngang đến vị trí cách đường sắt tối thiểu 2,5 mét (m) phải làm bằng hàng rào chắn cố định để ngăn cách không cho người và phương tiện giao thông đường bộ vượt rào vào đường ngang thi thiết bị chắn đường ngang đã đóng.

3. Cọc tiêu, hàng rào chắn cố định phải được bố trí đầy đủ, đúng vị trí và tuân theo quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ.

4. Trường hợp trong khu vực đường ngang có đường bộ chạy gần, liền kề với đường sắt mà phải bố trí hàng rào chắn ngăn cách giữa đường bộ và đường sắt thì chiều cao hàng rào phải đảm bảo tầm nhìn cho người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ khi ra, vào đường ngang.

**Điều 18. Vạch kẻ đường, gờ giảm tốc, gồ giảm tốc trên mặt đường bộ khu vực đường ngang**

1. Mặt đường bộ trong khu vực đường ngang nhất thiết phải luôn duy trì các vạch báo hiệu đường bộ sau:

a) Vạch dừng xe;

b) Vạch giảm tốc độ;

c) Vạch phân chia hai chiều làn xe chạy loại đơn, nét liền;

d) Vạch báo gần chỗ giao nhau với đường sắt;

e) Vạch chữ “STOP” đối với đường ngang phòng vệ bằng biển báo;

g) Các vạch báo hiệu đường bộ khác phù hợp với đặc điểm của đường ngang nhằm tăng cường an toàn giao thông tại đường ngang.

2. Trường hợp khu vực đường ngang có đường bộ chạy gần và liền kề với đường sắt, mặt bằng đường bộ bị hạn chế để bố trí vạch báo hiệu đường bộ quy định tại khoản 1 Điều này, cơ quan quản lý đường bộ chủ trì, phối hợp với doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt kiểm tra mặt bằng đường bộ khu vực đường ngang để bố trí vạch báo hiệu đường bộ tuân thủ quy định của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ, phù hợp với điều kiện thực tế và đảm bảo an toàn.

3. Vị trí vạch “dừng xe” tính từ chắn đường bộ trở ra 3 mét (m) ở nơi có chắn hoặc từ mép ray ngoài cùng trở ra 6 mét (m) ở nơi không có chắn.

4. Việc xây dựng, bố trí gờ giảm tốc, gồ giảm tốc và vạch kẻ đường theo hướng dẫn của Bộ Giao thông vận tải.

5. Quy cách và vị trí các vạch báo hiệu đường bộ theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ.

**Điều 19. Hệ thống biển báo đường sắt, đường bộ**

1. Đối với đường ngang có người gác:

a) Biển ngăn đường đặt trên đường sắt phía nhà gác đường ngang, vị trí đặt cách mép đường bộ trở ra tối thiểu 3 mét (m) để ngăn tàu đi vào đường ngang khi thiết bị chắn đường ngang chưa đóng hoàn toàn;

b) Tùy theo góc giao giữa đường sắt và đường bộ, đặt biển “Nơi đường sắt giao vuông góc với đường bộ” hoặc biển “Nơi đường sắt giao không vuông góc với đường bộ” trên đường bộ trong phạm vi đường ngang trước khi vào vị trí giao nhau với đường sắt;

c) Đặt biển “Giao nhau với đường sắt có rào chắn” trên đường bộ ngoài phạm vi đường ngang trước khi vào vị trí giao nhau với đường sắt.

2. Đối với đường ngang không có người gác, ngoài việc đặt biển giữa đường sắt và đường bộ nêu tại điểm b, khoản 1 Điều này, còn phải đặt biển “Giao nhau với đường sắt không có rào chắn” trên đường bộ ngoài phạm vi đường ngang trước khi vào vị trí giao nhau với đường sắt.

3. Biển “Kéo còi” đặt trên hai phía đường sắt đi tới đường ngang. Vị trí đặt biển, quy cách biển theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu đường sắt.

4. Kích thước, quy cách, vị trí đặt các biển báo hiệu theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ và quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu đường sắt.

**Điều 20. Đèn tín hiệu và chuông điện, loa phát âm thanh**

1. Đèn tín hiệu và chuông điện, loa phát âm thanh (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 mét (m) trở lên. Trong mọi trường hợp, đèn tín hiệu phải đặt tại vị trí không bị che khuất.

Các trường hợp khác phải được Bộ Giao thông vận tải chấp thuận.

2. Yêu cầu đối với đèn tín hiệu

a) Đèn tín 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 tín hiệu bật sáng, cấm đi lại qua đường ngang. Khi tàu qua hết đường ngang, chắn đã mở hoàn toàn, đèn tín hiệu tắt, việc đi lại trên đường bộ trở lại bình thường;

b) Thời điểm đèn tín hiệu bật sáng phải bảo đảm trước lúc tàu tới đường ngang ít nhất là: 60 giây khi dùng đèn tín hiệu tự động (đối với đường ngang có tín hiệu cảnh báo tự động); 90 giây khi dùng đèn tín hiệu tự động và chắn đường bộ không tự động; 120 giây khi dùng đèn tín hiệu không tự động;

c) Độ sáng và góc phát sáng: Ánh sáng và góc phát sáng của đèn tín hiệu phải bảo đảm để người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ nhìn thấy được tín hiệu từ khoảng cách 100 mét (m) trở lên; ánh sáng đỏ của đèn tín hiệu không được chiếu về phía đường sắt.

3. Yêu cầu đối với chuông điện hoặc loa phát âm thanh

a) Chuông hoặc loa phát âm thanh phải kêu khi tàu tới gần đường ngang ít nhất 60 giây khi dùng đèn tín hiệu tự động (đối với đường ngang có tín hiệu cảnh báo tự động); 90 giây khi dùng đèn tín hiệu tự động và chắn đường bộ không tự động; 120 giây khi dùng đèn tín hiệu không tự động;

b) Đối với đường ngang có người gác, chuông, loa phát âm thanh tắt khi chắn đóng hoàn toàn;

c) Khi chuông kêu, loa phát âm thanh, mức âm lượng tại vị trí cách xa 15 mét (m), cao 1,2 mét (m) so với mặt đất phải từ 90 đề xi ben (dB) đến 115 đề xi ben (dB) để người tham gia giao thông nghe rõ.

4. Sơ đồ đèn tín hiệu và chuông điện theo quy định tại Phụ lục 5 của Thông tư này.

**Điều 21. Tín hiệu cảnh báo đường ngang**

1. Vị trí đặt tín hiệu cảnh báo đường ngang

a) Tín hiệu cảnh báo đường ngang trên đường sắt đặt cách đường ngang (tính từ vai đường bộ cùng phía) tối thiểu 5 mét (m);

b) Đặt ở bên trái theo hướng tàu chạy vào đường ngang. Trường hợp khó khăn đặc biệt, người có thẩm quyền được quyết định đặt ở bên phải theo hướng tàu chạy vào đường ngang.

2. Cột tín hiệu cảnh báo đường ngang dùng loại cột cao. Tầm nhìn của tín hiệu cảnh báo đường ngang trên đường sắt phải bảo đảm ít nhất 800 mét (m). Trường hợp địa hình khó khăn, tầm nhìn của tín hiệu ngăn đường không được nhỏ hơn 400 mét (m).

3. Hoạt động của tín hiệu cảnh báo đường ngang trên đường sắt

a) Tín hiệu cảnh báo đường ngang trên đường sắt là tín hiệu màu vàng, tín hiệu cảnh báo đường ngang bật sáng nhấp nháy báo hiệu cảnh báo thiết bị đường ngang có trở ngại;

b) Khi tín hiệu cảnh báo đường ngang tắt, tàu hoạt động bình thường. Khi thiết bị cảnh báo tự động đường ngang gặp trở ngại thì tín hiệu cảnh báo đường ngang biểu thị đèn vàng sáng nhấp nháy, lái tàu phải hạn chế tốc độ dưới 15km/h cho đến khi tàu qua khỏi đường ngang.

**Điều 22. Tín hiệu ngăn đường trên đường sắt**

1. Vị trí đặt tín hiệu ngăn đường trên đường sắt

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

Nơi nhiều đường ngang có người gác ở gần nhau và khoảng cách giữa hai đường ngang nhỏ hơn 500 mét (m) mà chưa cải tạo được theo quy định tại Điều 70 của Thông tư này thì tín hiệu ngăn đường trên đường sắt bố trí ở hai đầu khu vực có nhiều đường ngang đó;

b) Đặt ở bên trái theo hướng tàu chạy vào đường ngang. Trường hợp khó khăn đặc biệt, người có thẩm quyền được quyết định đặt ở bên phải theo hướng tàu chạy vào đường ngang.

2. Tầm nhìn của tín hiệu ngăn đường trên đường sắt phải bảo đảm ít nhất 800 mét (m). Trường hợp địa hình khó khăn, tầm nhìn của tín hiệu ngăn đường không được nhỏ hơn 400 mét (m).

3. Hoạt động của tín hiệu ngăn đường trên đường sắt.

a) Tín hiệu ngăn đường trên đường sắt là tín hiệu màu đỏ, tín hiệu ngăn đường bật sáng báo hiệu dừng tàu;

b) Khi tín hiệu ngăn đường tắt, tàu hoạt động bình thường. Khi có trở ngại trên đường ngang ảnh hưởng đến an toàn giao thông thì nhân viên gác đường ngang phải mở tín hiệu ngăn đường sáng màu đỏ;

c) Đường ngang có người gác trên khu gian có thiết bị đóng đường tự động phải lắp đặt thiết bị để chuyển tín hiệu đóng đường ở gần đường ngang nhất về trạng thái đóng để nhân viên gác đường ngang thao tác kịp thời khi trên đường ngang có trở ngại ảnh hưởng đến an toàn giao thông tại đường ngang.

**Điều 23. Thiết bị tại nhà gác đường ngang**

1. Trong nhà gác đường ngang tối thiểu phải có đầy đủ các thiết bị và phải đảm bảo sẵn sàng làm việc sau đây:

a) Điện thoại liên lạc;

b) Thiết bị điều khiển tín hiệu đường bộ;

c) Thiết bị điều khiển tín hiệu đường sắt đối với đường ngang quy định tại điểm e khoản 1 Điều 16 Thông tư này;

d) Thiết bị thông báo tự động cho nhân viên gác chắn biết khi tàu tới gần đường ngang;

đ) Thiết bị điều khiển chắn đường ngang đối với trường hợp quy định tại khoản 5 Điều 25 Thông tư này;

e) Thiết bị có khả năng ghi nhận, lưu trữ những liên lạc giữa trực ban chạy tàu và nhân viên gác đường ngang;

g) Đồng hồ báo giờ.

2. Đối với đường ngang trên đường sắt chuyên dùng, việc bố trí thiết bị thông tin do cấp có thẩm quyền quyết định nhưng phải đảm bảo đủ thông tin cho nhân viên gác chắn biết khi tàu tới gần đường ngang để kịp thời đóng chắn ngăn ngừa tai nạn giao thông xảy ra.

**Điều 24. Thiết bị tín hiệu và thiết bị phòng vệ đường ngang hoạt động bằng điện**

1. Đối với đường ngang có người gác

a) Các thiết bị tín hiệu và thiết bị phòng vệ 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 cấp có thẩm quyền cho phép;

b) Các thiết bị phải luôn ở trạng thái sử dụng tốt, phải điều khiển được bằng tay nếu thiết bị tự động bị hư hỏng đột xuất.

2. Đối với đường ngang cảnh báo tự động:

a) Các tín hiệu tự động phía đường bộ phải đảm bảo thông báo rõ ràng và kịp thời trong mọi điều kiện thời tiết về trạng thái đóng đường ngang;

b) Khi thiết bị có trở ngại, không thể phát tín hiệu cấm đường bộ thì doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt hoặc chủ quản lý, sử dụng đường ngang phải sửa chữa kịp thời, khôi phục lại trong thời gian sớm nhất. Đồng thời phải tổ chức phòng vệ đường ngang bằng tín hiệu cảnh báo (đèn vàng sáng nhấp nháy) cả về phía đường sắt, đường bộ và cử người cảnh giới đường ngang.

**Điều 25. Quy định đối với chắn đường ngang có người gác**

1. Chắn có 2 loại: Cần chắn và giàn chắn.

2. Chắn đặt trên đường bộ hai bên đường sắt trong phạm vi đường ngang phải đặt chắn cách mép ray ngoài cùng 6 mét (m). Trường hợp địa hình hạn chế, giàn chắn phải được đặt tại vị trí đảm bảo khi giàn chắn bị đổ không được vi phạm khổ giới hạn tiếp giáp kiến trúc của đường sắt.

3. Quy cách, yêu cầu kỹ thuật của cần chắn, giàn chắn và thao tác đóng, mở chắn theo Phụ lục 6 của Thông tư này.

4. Thời gian đóng chắn

a) Hai phía đường bộ đi vào đường ngang phải được đóng chắn hoàn toàn trước khi tàu đến đường ngang ít nhất: 60 giây đối với chắn điện và tời; 90 giây đối với chắn thủ công;

b) Không đóng chắn trước quá 3 phút đối với đường ngang cấp I, cấp II và 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.

5. Cần chắn, giàn chắn có thể lắp động cơ điện để hỗ trợ nhân viên gác chắn thao tác đóng, mở chắn.

**Điều 26. Quy định đối với chắn đường ngang cảnh báo tự động**

1. Trên đường bộ hai bên đường sắt trong phạm vi đường ngang cảnh báo tự động có lắp đặt cần chắn tự động, cần chắn tự động phải đặt cách mép ray ngoài cùng tối thiểu 6 mét (m). Trường hợp địa hình hạn chế, khi đặt chắn, doanh nghiệp sử dụng, khai thác, bảo vệ đường ngang phải xét đến trường hợp chắn bị đổ, gãy không được vi phạm khổ giới hạn tiếp giáp kiến trúc của đường sắt.

Chắn 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 mét (m) và ở bên trái của chiều xe chạy vào đường ngang.

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

a) Khi tàu đến gần đường ngang, đèn đỏ báo hiệu trên đường bộ và đèn đỏ trên cần chắn tự động bật sáng, chuông báo hiệu tự động kêu. Sau từ 7 giây đến 8 giây, cần chắn bắt đầu đóng;

b) Khi tàu qua khỏi đường ngang, cần chắn tự động mở. Khi cần chắn đã mở hoàn toàn, đèn trên cần chắn và đèn tín hiệu trên đường bộ tự động tắt.

3. Thời gian đóng chắn: Hai phía đường bộ đi vào đường ngang phải được đóng chắn hoàn toàn trước khi tàu đến đường ngang ít nhất 40 giây.

**Điều 27. Quản lý chất lượng sản phẩm đối với thiết bị chắn đường ngang**

1. Thiết bị chắn đường ngangkhi lắp đặt vào công trình đường sắt phải đáp ứng các yêu cầu sau:

a) Trên cơ sở các loại hình thiết bị chắn đường ngang có thể, so sánh, lựa chọn loại hình thiết bị chắn đường ngang phù hợp, tối ưu nhất về kinh tế - kỹ thuật, đáp ứng yêu cầu quản lý, vận hành, khai thác đường ngang để giảm thiểu số lượng loại hình thiết bị trên đường sắt hiện có nhằm đơn giản, thuận lợi cho công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt và bảo đảm an toàn giao thông;

b) Thiết bị chắn đường ngang phải đảm bảo tính đồng bộ và phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn áp dụng đã được công bố.

2. Thiết bị chắn đường ngang phải được công bố hợp quy, chứng nhận hợp quy theo quy chuẩn kỹ thuật tương ứng liên quan đến quá trình sản xuất, sản phẩm cuối cùng theo quy định của pháp luật về chất lượng sản phẩm hàng hóa. Chất lượng thiết bị chắn đường ngang phải tuân thủ quy định của pháp luật về quản lý chất lượng và bảo trì công trình xây dựng.

3. Việc lựa chọn loại hình thiết bị chắn đường ngang do Bộ Giao thông vận tải quyết định trên cơ sở đề nghị của Cục Đường sắt Việt Nam.

4. Người quyết định đầu tư dự án xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang trên đường sắt quốc gia quyết định loại hình thiết bị chắn đường ngang dùng cho dự án trên cơ sở thiết bị đáp ứng các yêu cầu tại khoản 1, khoản 2, khoản 3 Điều này.

**Điều 28. Yêu cầu đối với việc đặt biển báo khi đường bộ chạy song song và gần có đoạn rẽ vào đường sắt**

1. Khi chiều dài đoạn rẽ đến đường sắt nhỏ hơn 10 mét (m).

a) Căn cứ góc giao của đường ngang, phải đặt biển “nơi đường sắt giao vuông góc với đường bộ” hoặc “nơi đường sắt giao không vuông góc với đường bộ” tại lề hai góc giao giữa đường bộ chạy gần với đoạn rẽ vào đường sắt;

b) Căn cứ loại hình phòng vệ đường ngang phải đặt các biển “giao nhau với đường sắt có rào chắn” hoặc “giao nhau với đường sắt không có rào chắn” trên lề bên phải đường bộ chạy gần đường sắt. Khoảng cách các biển đến đoạn rẽ từ 40 mét (m) đến 240 mét (m).

2. Khi chiều dài đoạn rẽ đến đường sắt từ 10 mét (m) đến 50 mét (m)

a) Căn cứ góc giao của đường ngang, phải đặt biển “nơi đường sắt giao vuông góc với đường bộ” hoặc “nơi đường sắt giao không vuông góc với đường bộ” trên lề bên phải đoạn rẽ, tại vị trí cách ray ngoài cùng của đường sắt 10 mét (m);

b) Căn cứ loại hình phòng vệ đường ngang phải đặt các biển “giao nhau với đường sắt có rào chắn” hoặc “giao nhau với đường sắt không có rào chắn” trên lề bên phải đường bộ chạy gần đường sắt. Khoảng cách các biển đến đoạn rẽ từ 10 mét (m) đến 200 mét (m).

3. Khi chiều dài đoạn rẽ đến đường sắt lớn hơn 50 mét (m): đặt các biển báo hiệu theo quy định tại Điều 19 của Thông tư này.

4. Mặt các biển quy định tại khoản 1 và điểm b khoản 2 Điều này đặt theo hướng vuông góc với chiều xe chạy trên đường bộ gần đường sắt và không bị che khuất.

5. Vị trí đặt biển báo quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này theo Phụ lục 4 của Thông tư này.

**Điều 29. Đèn tín hiệu trên đường bộ khi khoảng cách từ đường bộ giao cắt với đường ngang nhỏ hơn 50 mét (m)**

Tại nút giao đường bộ có nhánh đường bộ đi vào đường ngang có tổ chức phòng vệ, khi khoảng cách từ nút giao đó đến đường ngang nhỏ hơn 50 mét (m) thì cơ quan quản lý đường bộ phải:

1. Đặt đèn tín hiệu trên đường bộ ở nút giao nếu ở nút giao 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 nút giao khi chắn đường bộ tại đường ngang phía trước đang đóng.

Nếu ở nút giao có đèn điều khiển giao thông đường bộ thì đèn này phải có biểu thị phù hợp với đèn tín hiệu trên đường bộ đặt trên đoạn đường bộ đi vào đường ngang.

2. Đèn tín 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).

3. Để biểu thị phù hợp quy định tại khoản 1, 2 Điều này, phải thực hiện kết nối theo quy định về kết nối tín hiệu đèn giao thông đường bộ với tín hiệu đèn tín hiệu trên đường bộ tại đường ngang.

**Điều 30. Đặt biển báo hiệu trên đường ngang khi cùng một lúc giao cắt cả đường sắt và đường bộ chạy gần nhau**

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

1. Hướng 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 28 của Thông tư này.

2. Hướng đường bộ đi vào đường ngang không giao cắt với đường bộ thực hiện theo quy định tại Điều 19 của Thông tư này.

**Điều 31. 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.

3. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, chủ quản lý, sử dụng đường ngang chuyên dùng, chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng có trách nhiệm bố trí định biên gác chắn tại đường ngang theo quy định của pháp luật về lao động, phù hợp với công tác quản lý và thao tác đóng, mở chắn đường ngang kịp thời, chính xác, đảm bảo an toàn giao thông tại đường ngang.

**Điều 32. Hồ sơ quản lý đường ngang**

1. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, chủ quản lý, sử dụng đường ngang có trách nhiệm lập hồ sơ đường ngang để phục vụ quản lý.

2. Mỗi đường ngang phải lập thành một hồ sơ để quản lý.

3. Hồ sơ đường ngang bao gồm:

a) Hồ sơ hoàn công công trình: Công trình đường ngang; các công trình khác đã được cấp phép xây dựng trong khu vực đường ngang theo quy định của pháp luật về xây dựng. Trường hợp hồ sơ hoàn công bị thất lạc hoặc thiếu, các chủ thể nêu tại khoản 1 Điều này có trách nhiệm lập hồ sơ quản lý hiện trạng công trình đường ngang;

b) Giấy phép xây dựng đường ngang, quyết định đưa công trình đường ngang vào khai thác, sử dụng;

c) Biểu thống kê trạng thái kỹ thuật và lý lịch đường ngang;

d) Hồ sơ đền bù giải phóng mặt bằng; hồ sơ hành lang an toàn giao thông tại đường ngang theo quy định của pháp luật về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt, có thể hiện các công trình kiến trúc, vật che khuất tầm nhìn trong phạm vi này; hồ sơ bản vệ môi trường theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường (nếu có).

đ) Hồ sơ các vụ tai nạn giao thông xảy ra tại khu vực đường ngang theo quy định của Bộ Giao thông vận tải (nếu có), nguyên nhân tai nạn, các biện pháp khắc phục; Ảnh chụp tổng thể khu vực đường ngang;

e) Sổ nhật ký theo dõi hoạt động của đường ngang đối với: công trình đường ngang, thiết bị đường ngang và hệ thống báo hiệu đường ngang; Sổ kiểm tra định kỳ, đột xuất trạng thái đường ngang của Thủ trưởng đơn vị trực tiếp quản lý sử dụng công trình đường ngang;

g) Riêng đường ngang có gác có các sổ sách, bảng biểu sau: bảng giờ tàu, bảng phân công gác đường ngang, sơ đồ phòng vệ khi có chướng ngại trên đường ngang, những thao tác cụ thể của nhân viên gác đường ngang, bảng tóm tắt các điều kỷ luật của nhân viên gác đường ngang, sổ nhật lý nhật ký gác đường ngang, sổ giao ban tuần đường; sổ kiểm tra ghi mệnh lệnh;

h) Hồ sơ kiểm tra của các cơ quan có thẩm quyền.

4. Biểu tổng hợp thống kê các đường ngang cho từng tuyến đường sắt theo địa giới hành chính quản lý cấp xã, huyện, tỉnh quy định tại Phụ lục số 8 của Thông tư này và được công khai trên trang thông tin điện tử của Cục Đường sắt Việt Nam và doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, chủ quản lý, sử dụng đường ngang.

5. Hồ sơ đường ngang phải được duy trì quản lý đảm bảo tính thống nhất.

**Điều 33. Nội dung quản lý đường ngang**

1. Lập, cập nhật, lưu trữ hồ sơ quản lý đường ngang theo quy định tại Điều 32 Thông tư này, hồ sơ các công trình khác đã được cấp phép xây dựng trong khu vực đường ngang; cập nhật hồ sơ đường ngang vào hệ thống cơ sở dữ liệu để theo dõi, quản lý; cập nhật hồ sơ theo dõi số vụ tai nạn đường sắt, xác định nguyên nhân ban đầu từng vụ tai nạn tại khu vực đường ngang.

2. Kiểm tra, duy trì trạng thái hoạt động công trình đường ngang bảo đảm an toàn giao thông theo hồ sơ được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

3. Tổ chức và trực tiếp thực hiện phòng vệ đường ngang theo quy định của Thông tư này.

4. Quản lý, bảo vệ tài sản công trình đường ngang, hành lang an toàn giao thông tại đường ngang theo quy định của pháp luật.

5. Quản lý việc lập, thẩm định, phê duyệt phương án, kinh phí và tổ chức thực hiện công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả lụt bão, thiên tai, tai nạn giao thông đường sắt tại khu vực đường ngang.

6. Kiểm tra, thanh tra, giám sát; giải quyết khiếu nại, tố cáo, xử lý vi phạm pháp luật liên quan đến công trình đường ngang, hành lang an toàn giao thông tại đường ngang và biện pháp đảm bảo an toàn giao thông.

7. Báo cáo định kỳ, đột xuất về cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền theo quy định.

**Mục 3**

**QUY TẮC GIAO THÔNG TRONG KHU VỰC ĐƯỜNG NGANG**

**Điều 34. Giao thông đường bộ trong phạm vi đường ngang**

Người tham gia giao thông đường bộ khi qua đường ngang phải chấp hành quy định của Luật Đường sắt, Luật Giao thông đường bộ đồng thời 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 hiệu lệnh của nhân viên gác đường ngang và chỉ dẫn của các báo hiệu trong phạm vi đường ngang.

3. Khi có báo hiệu dừng bằng đèn tín hiệu đèn đỏ sáng nháy, cờ đỏ, biển đỏ, còi, chuông kêu, rào chắn đang dịch chuyển hoặc đã đóng, hiệu lệnh của nhân viên gác chắn, người 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 vạch “dừng xe”.

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

5. Đối với đường ngang biển báo, người tham gia giao thông đường bộ phải dừng lại trước vạch dừng, lắng nghe còi tàu, chú ý quan sát tàu đến từ xa ở 2 phía, khi thấy chắc chắn không có phương tiện giao thông đường sắt tới đường ngang mới được đi qua và hoàn toàn chịu trách nhiệm nếu để xảy ra tai nạn.

**Điều 35. Dừng, đỗ xe trong khu vực đường ngang**

1. Không được quay đầu xe, dừng xe, đỗ xe trong phạm vi giữa hai vạch dừng xe tại đường ngang.

2. Khi phương tiện tham gia giao thông đường bộ bị hư hỏng, bị tai nạn không thể di chuyển ngay khỏi phạm vi giữa hai vạch dừng xe tại đường ngang thì người điều khiển phương tiện phải tìm biện pháp để nhanh chóng đưa phương tiện ra khỏi phạm vi này.

Trường hợp điểm gần nhất của xe hoặc của hàng hóa cách mép ngoài của ray ngoài cùng nhỏ hơn 1,75 mét (m) thì người điều khiển phương tiện phải tìm biện pháp để báo hiệu cho tàu dừng trước chướng ngại, đồng thời phải bằng mọi biện pháp nhanh chóng đưa phương tiện, hàng hóa ra cách mép ngoài của ray ngoài cùng tối thiểu 1,75 mét (m). Chi tiết cụ thể theo quy định tại Phụ lục 7 của Thông tư này.

**Điều 36. Phương tiện đặc biệt khi qua đường ngang**

Trường hợp đặc biệt, xe quá tải trọng, quá khổ giới hạn của đường bộ, xe bánh xích gây hư hại mặt đường được phép lưu hành qua đường ngang thì người điều khiển phương tiện phải:

1. Tuân thủ Luật Đường sắt, Luật Giao thông đường bộ.

2. Chủ phương tiện nêu trên phải có phương án đảm bảo an toàn cho công trình đường ngang, an toàn giao thông đường sắt khi di chuyển qua đường ngang và phải báo trước cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt hoặc chủ quản lý, sử dụng đường sắt chuyên dùng nơi có đường ngang mà xe cần đi qua để bố trí người hỗ trợ và hướng dẫn đảm bảo an toàn.

**Điều 37. Người dẫn dắt súc vật qua đường ngang**

1. Khi dẫn dắt súc vật qua đường ngang có gác thì người dẫn dắt súc vật phải liên hệ với nhân viên đường ngang để tìm hiểu thông tin giờ tàu và để được hướng dẫn.

2. Trước khi dẫn dắt súc vật qua đường ngang không có người gác, người dẫn dắt súc vật phải quan sát phương tiện giao thông đường sắt đến đường ngang, chỉ được dẫn dắt súc vật đi qua khi có đủ điều kiện an toàn.

3. Người, súc vật qua đường ngang phải đi sát mép đường bên phải. Người dẫn dắt súc vật hoàn toàn chịu trách nhiệm nếu để xảy ra tai nạn do việc không tuân thủ quy tắc giao thông tại đường ngang theo quy định tại Thông tư này.

**Điều 38. Người điều khiển tàu qua đường ngang**

Người điều khiển tàu qua đường ngang ngoài việc tuân thủ quy định tại Điều 39 Luật Đường sắt, phải 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 39. Dừng, đỗ tàu trong phạm vi đường ngang**

1. 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 giải phóng tắc nghẽn giao thông.

2. 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.

**Mục 4**

**THÀNH LẬP, BÃI BỎ ĐƯỜNG NGANG**

**Điều 40. Điều kiện thành lập đường ngang**

1. Đối với đường ngang sử dụng lâu dài:

a) Tuân thủ quy định tại Điều 17 Luật Đường sắt;

b) Đường ngang khi xây dựng phải phù hợp với quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt; phù hợp với tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật tương ứng và quy định của Thông tư này.

2. Đối với đường ngang sử dụng có thời hạn.

a) Mục đích sử dụng đường ngang phải phù hợp với phương án tổ chức giao thông tạm thời được cấp có thẩm quyền phê duyệt;

b) Thời hạn khai thác, sử dụng để phục vụ hoạt động giao thông tạm thời trong thời gian không quá 24 tháng. Trường hợp đặc biệt, thời gian sử dụng vượt quá 24 tháng thì phải được Bộ Giao thông vận tải chấp thuận;

c) Chủ quản lý, sử dụng đường ngang cam kết làm thủ tục bãi bỏ đường ngang và tự tháo dỡ công trình đường ngang, hoàn trả kết cấu hạ tầng đường sắt khi hết thời hạn khai thác, sử dụng.

3. Nguồn kinh phí để xây dựng, quản lý, bảo trì đường ngang.

4. Chỉ được tiến hành xây dựng đường ngang sau khi có giấy phép xây dựng.

**Điều 41. Điều kiện bãi bỏ đường ngang**

1. Đường ngang hết thời gian khai thác, sử dụng theo quyết định thành lập, không còn nhu cầu sử dụng hoặc đường ngang không còn phù hợp với quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

2. Đối với đường ngang trên đường sắt quốc gia do nhà nước đầu tư đã được thành lập có thời gian sử dụng lâu dài:

a) Có phương án tổ chức giao thông thay thế khi bãi bỏ đường ngang;

b) Có đề nghị của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt;

c) Ý kiến thống nhất của cơ quan quản lý đường bộ qua đường ngang;

d) Có đề nghị của ủy ban nhân dân cấp huyện trở lên nơi có đường ngang cần bãi bỏ.

3. Đối với đường ngang trên đường sắt quốc gia do nhà nước đầu tư đã được thành lập thời gian sử dụng có thời hạn:

a) Trước khi hết thời gian sử dụng đường ngang tối thiểu 30 ngày, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt thông báo đến chủ quản lý, sử dụng đường ngang về thời gian bãi bỏ đường ngang, đồng thời báo cáo, đề xuất cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền theo quy định tại Thông tư này làm thủ tục bãi bỏ đường ngang;

b) Căn cứ thời hạn sử dụng của đường ngang đã được thành lập, cam kết của chủ quản lý, sử dụng đường ngang tại điểm c, khoản 2 Điều này, cơ quan cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền theo quy định tại Thông tư này làm thủ tục bãi bỏ đường ngang.

4. Nguồn kinh phí để tổ chức bãi bỏ và hoàn trả trạng thái ban đầu đoạn đường sắt trong phạm vi đường ngang đường ngang phải được đảm bảo.

**Điều 42. Nguồn kinh phí quản lý, bảo trì, bãi bỏ đường ngang**

1. Nguồn kinh phí quản lý, bảo trì đường ngang:

a) Thực hiện theo quy định tại Điều 22 Luật Đường sắt;

b) Các trường hợp khác phải được Bộ Giao thông vận tải chấp thuận;

c) Cơ quan có thẩm quyền quyết định đầu tư dự án xây dựng công trình đường ngang phải xác định rõ nguồn vốn quản lý, bảo trì đường ngang.

2. Nguồn kinh phí bãi bỏ đường ngang

a) Đối với đường ngang công cộng sử dụng nguồn ngân sách nhà nước theo quy định của pháp luật;

b) Đối với đường ngang chuyên dùng, chủ sở hữu đường ngang chịu trách nhiệm chi trả;

c) Cơ quan có thẩm quyền quyết định bãi bỏ đường ngang phải xác định rõ nguồn vốn cho việc bãi bỏ đường ngang.

3. Cơ quan có thẩm quyền quyết định đầu tư dự án xây dựng công trình đường ngang phải xác định rõ nguồn vốn quản lý, bảo trì đường ngang đó.

**Chương III**

**QUY ĐỊNH VỀ CẤP PHÉP XÂY DỰNG**

**Mục 1**

**NGUYÊN TẮC CẤP PHÉP VÀ CÁC CÔNG TRÌNH**

**ĐƯỢC XEM XÉT CẤP PHÉP**

**Điều 43. Công trình được cấp giấy phép**

1. Các công trình được cấp giấy phép phải tuân thủ quy định tại điểm b khoản 2 Điều 12 Luật Đường sắt và Nghị định quy định về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt.

2. Công trình đường ngang đã được cấp có thẩm quyền chấp thuận chủ trương xây dựng mới, cải tạo, nâng cấp.

3. Công trình có yêu cầu đặc biệt về kỹ thuật không thể bố trí ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt gồm:

a) Công trình phục vụ quốc phòng, an ninh;

b) Công trình giao thông: Cầu, cầu vượt, hầm;

c) Công trình thủy lợi: Cống thủy lợi; hệ thống dẫn, chuyển nước;

d) Công trình năng lượng: Đường ống xăng, dầu, khí, điện lực và các công trình bảo vệ;

đ) Công trình hạ tầng kỹ thuật: Đường ống cấp nước, thoát nước, viễn thông.

4. Công trình cải tạo, nâng cấp trong phạm vi đất dành cho đường sắt có thay đổi hình dạng, kích thước, kết cấu chịu lực của công trình hoặc của công trình đường sắt có liên quan.

5. Các biển quảng cáo lắp đặt tạm thời theo quy định của pháp luật về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt.

6. Đối với các công trình ngầm đô thị thì phải tuân thủ quy định của pháp luật về quản lý không gian xây dựng ngầm đô thị.

7. Vị trí, quy mô xây dựng công trình, phương án tổ chức thi công, biện pháp đảm bảo an toàn công trình, an toàn giao thông đường sắt đối với công trình xây dựng trong phạm vi đất dành cho đường sắt đã được cơ quan có thẩm quyền cấp phép xây dựng, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt thỏa thuận và thống nhất theo quy định của Thông tư này.

8. Các trường hợp khác phải được sự chấp thuận của Bộ Giao thông vận tải.

9. Công trình được cấp Giấy phép theo quy định tại khoản 2, khoản 3, khoản 4, khoản 5, khoản 6, khoản 7 Điều này phải di chuyển kịp thời khi cơ quan có thẩm quyền yêu cầu theo quy định của pháp luật.

**Điều 44. Nguyên tắc cấp giấy phép xây dựng**

1. Chỉ cấp giấy phép xây dựng đối với các công trình quy định tại Điều 43 của Thông tư này.

2. Các công trình cấp phép xây dựng phải phù hợp với:

a) Quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Trường hợp công trình đề nghị cấp phép chưa có trong quy hoạch theo quy định nêu trên thì phải được cấp có thẩm quyền chấp thuận bổ sung vào quy hoạch trước khi thực hiện cấp phép;

b) Chủ trương cho phép của cấp có thẩm quyền theo quy định tại Điều 45 của Thông tư này;

c) Quy mô xây dựng công trình của dự án đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt;

d) Hồ sơ thiết kế được cấp có thẩm quyền phê duyệt theo quy định của pháp luật về xây dựng và quy định tại Thông tư này;

đ) Đảm bảo an toàn công trình, an toàn giao thông đường sắt, bảo vệ môi trường, phòng chống cháy, nổ.

3. Thời gian thi công xây dựng công trình được cấp phép xây dựng phải phù hợp với tiến độ tổng thể của dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

4. Các công trình cải tạo, sửa chữa đường ngang thuộc kế hoạch bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia đã được Bộ Giao thông vận tải phê duyệt được miễn giấy phép xây dựng.

**Mục 2**

**QUY ĐỊNH VỀ THỦ TỤC CẤP GIẤY PHÉP XÂY DỰNG, CẢI TẠO, NÂNG CẤP, BÃI BỎ ĐƯỜNG NGANG**

**Điều 45. Thẩm quyền chấp thuận chủ trương xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang**

Khi lập dự án đầu tư xây dựng công trình, chủ đầu tư dự án, chủ quản lý, sử dụng đường ngang có trách nhiệm lập hồ sơ đề nghị chấp thuận chủ trương xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang gửi đến cơ quan có thẩm quyền để được xem xét quyết định.

1. Bộ Giao thông vận tải đối với đường ngang trên đường sắt quốc gia, đường ngang công cộng trên đường sắt chuyên dùng liên quan đến quốc lộ.

2. Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương đối với đường ngang công cộng trên đường sắt chuyên dùng liên quan đến đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường bộ đô thị, đường bộ chuyên dùng thuộc phạm vi quản lý.

3. Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng đối với đường ngang chuyên dùng trên đường sắt chuyên dùng.

**Điều 46. Hồ sơ đề nghị chấp thuận chủ trương xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang**

1. Thành phần hồ sơ gồm:

a) Văn bản đề nghị chấp thuận việc xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang theo mẫu quy định tại Phụ lục 9 của Thông tư này;

b) Quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt;

c) Bình đồ khu vực xây dựng đường ngang có tỷ lệ theo quy định của pháp luật về xây dựng. Trong đó phải thể hiện bình diện đường bộ, đường sắt khu vực đường ngang, hành lang an toàn giao thông tại đường ngang theo quy định tại Nghị định quy định về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường săt;

d) Quy mô, phương án xây dựng đường ngang dự kiến và giải pháp đảm bảo hành lang an toàn giao thông tại đường ngang theo quy định tại Nghị định quy định về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường săt;

đ) Quyết định phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường.

2. Số lượng hồ sơ là 01 bộ.

**Điều 47. Trình tự thực hiện chấp thuận chủ trương xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang**

1. Cơ quan có thẩm quyền chấp thuận chủ trương theo quy định tại Điều 46 Thông tư này tiếp nhận hồ sơ thông qua hình thức trực tiếp, gửi qua đường bưu điệnhoặc thực hiện trên môi trường mạng.

2. Trường hợp hồ sơ chưa đầy đủ theo quy định, trong thời hạn 02 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được hồ sơ, Cơ quan có thẩm quyền theo quy định tại Điều 46 của Thông tư này phải có thông báo bằng văn bản hướng dẫn tổ chức hoàn thiện hồ sơ.

3. Trong thời hạn 02 ngày làm việc, kể từ ngày nhận hồ sơ đầy đủ theo quy định, cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép có trách nhiệm gửi hồ sơ đến các cơ quan đơn vị liên quan để lấy ý kiến theo quy định sau:

a) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, cơ quan quản lý đường bộ (nếu có liên quan) đối với đường ngang trên đường sắt quốc gia;

b) Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng, cơ quan quản lý đường bộ (nếu có liên quan) đối với đường ngang trên đường sắt chuyên dùng;

c) Các cơ quan có công trình, hành lang công trình chồng lấn hành lang đường sắt trong phạm vi xây dựng đường ngang.

4. Sau khi nhận văn bản lấy ý kiến của cơ quan có thẩm quyền chấp thuận chủ trương, trong vòng 05 ngày làm việc, cơ quan, đơn vị được lấy ý kiến tại khoản 3 Điều này có trách nhiệm trả lời bằng văn bản. Quá thời hạn trên nếu tổ chức được lấy ý kiến không có văn bản trả lời thì được coi là đã chấp thuận và phải chịu trách nhiệm do việc không trả lời hoặc trả lời chậm trễ gây ra.

5. Thời gian giải quyết hồ sơ

a) 10 ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ, ý kiến theo quy định đối với trường hợp không phải đi kiểm tra hiện trường;

b) 15 ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ, ý kiến theo quy định đối với trường hợp phải kiểm tra hiện trường.

6. Văn bản chấp thuận theo mẫu quy định tại Phụ lục 10 của Thông tư này. Trường hợp không chấp thuận phải có văn bản trả lời, nêu rõ lý do.

**Điều 48. Hồ sơ đề nghị cấp giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang**

1. Tổ chức là chủ đầu tư dự án, chủ quản lý, sử dụng đường ngang có nhu cầu xây dựng mới, cải tạo, nâng cấp đường ngang phải lập hồ sơ đề nghị, nộp trực tiếp hoặc gửi qua đường bưu điện hoặc thực hiện trên môi trường mạng đến cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép quy định tại Điều 60, Điều 61, Điều 62 của Thông tư này. Hồ sơ bao gồm:

a) Đơn đề nghị hoặc tệp tin của bản chụp chính đơn đề nghị cấp giấy phép theo mẫu quy định tại Phụ lục 11 của Thông tư này;

b) Bản sao hoặc tệp tin chứa bản chụp chính Hồ sơ thiết kế kỹ thuật hoặc thiết kế bản vẽ thi công của công trình đường ngang đã được phê duyệt (kèm theo Quyết định phê duyệt và kết quả thẩm tra, thẩm định thiết kế theo quy định của pháp luật về xây dựng);

c) Bản sao hoặc tệp tin chứa bản chụp chính phương án tổ chức thi công công trình đường ngang và biện pháp đảm bảo an toàn trong quá trình thi công.

d) Quyết định phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường.

2. Số lượng hồ sơ là 01 bộ.

3. Trường hợp thực hiện theo hình thức dịch vụ công trực tuyến, hồ sơ đề nghị cấp phép theo hướng dẫn của Bộ Giao thông vận tải trên địa chỉ website: https://dichvucong.mt.gov.vn

**Điều 49. Trình tự thực hiện cấp giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang**

1. Cơ quan có thẩm quyền cấp phép xây dựng đường ngang theo quy định tại Điều 60, Điều 61, Điều 62 Thông tư này tiếp nhận hồ sơ thông qua hình thức trực tiếp, gửi qua đường bưu điện hoặc thực hiện trên môi trường mạng.

2. Trường hợp hồ sơ chưa đầy đủ theo quy định, trong thời hạn 02 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được hồ sơ, Cơ quan có thẩm quyền cấp phép xây dựng đường ngang theo quy định tại Thông tư này phải có thông báo bằng văn bản hướng dẫn tổ chức hoàn thiện hồ sơ.

3. Trong thời hạn 02 ngày làm việc, kể từ ngày nhận hồ sơ đầy đủ theo quy định, cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép có trách nhiệm gửi hồ sơ đến các cơ quan đơn vị liên quan để lấy ý kiến:

a) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, cơ quan quản lý đường bộ (nếu có liên quan) đối với đường ngang trên đường sắt quốc gia;

b) Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Sở Giao thông vận tải (nếu có liên quan).

4. Sau khi nhận văn bản lấy ý kiến của cơ quan có thẩm quyền cấp phép xây dựng đường ngang, trong vòng 05 ngày làm việc, cơ quan, tổ chức được lấy ý kiến có trách nhiệm trả lời bằng văn bản. Quá thời hạn trên nếu tổ chức được lấy ý kiến không có văn bản trả lời thì được coi là đã chấp thuận và phải chịu trách nhiệm do việc không trả lời hoặc trả lời chậm trễ gây ra.

5. Thời gian giải quyết hồ sơ

a) 10 ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ, ý kiến theo quy định đối với trường hợp không phải đi kiểm tra hiện trường;

b) 15 ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ, ý kiến theo quy định đối với trường hợp phải kiểm tra hiện trường.

6. Giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang theo mẫu quy định tại Phụ lục 12 của Thông tư này. Trường hợp không chấp thuận cấp phép xây dựng phải có văn bản trả lời, nêu rõ lý do.

7. Trường hợp thực hiện theo hình thức dịch vụ công trực tuyến, trình tự thực hiện theo hướng dẫn của Bộ Giao thông vận tải trên địa chỉ website: https://dichvucong.mt.gov.vn

**Điều 50. Hồ sơ đề nghị bãi bỏ đường ngang**

1. Tổ chức là chủ đầu tư dự án, chủ quản lý, sử dụng đường ngang có nhu cầu bãi bỏ đường ngang lập hồ sơ đề nghị, nộp trực tiếp hoặc gửi qua đường bưu điện hoặc thực hiện trên môi trường mạng đến cơ quan có thẩm quyền quyết định bãi bảo đường ngang quy định tại Điều 60, Điều 61, Điều 62 Thông tư này. Hồ sơ bao gồm:

a) Đơn đề nghị hoặc tệp tin chứa bản chụp chính đơn đề nghị bãi bỏ đường ngang theo mẫu tại Phụ lục 13 của Thông tư này;

b) Phương án tổ chức giao thông hoặc tệp tin chứa bản chụp chính phương án tổ chức thi công khi bãi bỏ đường ngang;

c) Các văn bản khác hoặc tệp tin chứa bản chụp chính văn bản liên quan đến việc bãi bỏ đường ngang (nếu có).

2. Số lượng hồ sơ là 01 bộ.

**Điều 51. Trình tự thực hiện bãi bỏ đường ngang**

1. Cơ quan có thẩm quyền bãi bỏ đường ngang theo quy định tại Điều 60, Điều 61, Điều 62 Thông tư này tiếp nhận hồ sơ thông qua hình thức trực tiếp, qua đường bưu điện hoặc thực hiện trên môi trường mạng.

2. Trường hợp hồ sơ chưa đầy đủ theo quy định, trong thời hạn 02 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được hồ sơ, Cơ quan có thẩm quyền bãi bỏ đường ngang theo quy định tại Thông tư này phải có thông báo bằng văn bản hướng dẫn tổ chức hoàn thiện hồ sơ.

3. Trong thời hạn 02 ngày làm việc, kể từ ngày nhận hồ sơ đầy đủ theo quy định, cơ quan có thẩm quyền bãi bỏ đường ngang có trách nhiệm gửi hồ sơ đến các cơ quan đơn vị liên quan để lấy ý kiến:

a) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, cơ quan quản lý đường bộ (nếu có liên quan) đối với đường ngang trên đường sắt quốc gia;

b) Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng, cơ quan quản lý đường bộ (nếu có liên quan) đối với đường ngang trên đường sắt chuyên dùng.

4. Sau khi nhận văn bản lấy ý kiến của cơ quan có thẩm quyền bãi bỏ đường ngang, trong vòng 05 ngày làm việc, cơ quan, tổ chức được lấy ý kiến có trách nhiệm trả lời bằng văn bản. Quá thời hạn trên nếu tổ chức được lấy ý kiến không có văn bản trả lời thì được coi là đã chấp thuận và phải chịu trách nhiệm do việc không trả lời hoặc trả lời chậm trễ gây ra.

5. Thời gian giải quyết hồ sơ

a) 10 ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ, ý kiến theo quy định đối với trường hợp không phải đi kiểm tra hiện trường;

b) 15 ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ, ý kiến theo quy định đối với trường hợp phải kiểm tra hiện trường.

6. Quyết định bãi bỏ đường ngang theo mẫu quy định tại Phụ lục 14 của Thông tư này. Trường hợp không ban hành quyết định phải có văn bản trả lời, nêu rõ lý do.

7. Trường hợp thực hiện theo hình thức dịch vụ công trực tuyến, trình tự thực hiện theo hướng dẫn của Bộ Giao thông vận tải trên địa chỉ website: https://dichvucong.mt.gov.vn

**Điều 52. Hồ sơ đề nghị gia hạn giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang**

Đường ngang đã được cấp giấy phép nhưng không thể hoàn thành xây dựng hoặc kết thúc thời gian khai thác, sử dụng theo đúng thời hạn ghi trong giấy phép thì tổ chức là chủ đầu tư dự án, chủ quản lý, sử dụng đường ngang lập hồ sơ đề nghị gia hạn giấy phép xây dựng đường ngang, nộp trực tiếp hoặc gửi qua đường bưu điện hoặc thực hiện trên môi trường mạng đến cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép quy định tại Điều 60, Điều 61, Điều 62 Thông tư này. Hồ sơ bao gồm:

1. Trường hợp gia hạn thời gian xây dựng đường ngang, chủ đầu tư dự án lập hồ sơ đề nghị gia hạn gồm:

a) Đơn đề nghị hoặc tệp tin chứa bản chụp chính đơn đề nghị theo mẫu tại Phụ lục 15 của Thông tư này;

b) Bản sao hoặc tệp tin chứa bản chụp chính các tài liệu sau: Giấy phép xây dựng đường ngang đã được cấp; Các văn bản pháp lý khác liên quan đến việc kéo dài thời gian xây dựng đường ngang theo giấy phép được cấp.

2. Trường hợp gia hạn thời gian khai thác, sử dụng đường ngang, chủ sở hữu, sử dụng đường ngang lập hồ sơ đề nghị gia hạn gồm:

a) Đơn đề nghị hoặc tệp tin chứa bản chụp chính đơn đề nghị theo mẫu tại Phụ lục 16 của Thông tư này;

b) Hồ sơ các vụ tai nạn giao thông xảy ra tại khu vực đường ngang theo quy định của Bộ Giao thông vận tải; Ảnh chụp tổng thể khu vực đường ngang;

c) Phương án tổ chức giao thông tại đường ngang hoặc tệp tin của bản chụp chính phương án này;

d) Bản sao hoặc tệp tin chứa bản chụp chính các tài liệu sau: Giấy phép xây dựng đường ngang đã được cấp; Các văn bản pháp lý khác liên quan đến việc kéo dài thời gian sử dụng đường ngang theo giấy phép được cấp.

3. Số lượng hồ sơ là 01 bộ.

**Điều 53. Trình tự thực hiện gia hạn giấy phép xây dựng đường ngang**

1. Cơ quan có thẩm quyền gia hạn giấy phép theo quy định tại Điều 60, Điều 61, Điều 62 Thông tư này tiếp nhận hồ sơ thông qua hình thức trực tiếp, qua đường bưu điện hoặc thực hiện trên môi trường mạng.

2. Trường hợp hồ sơ chưa đầy đủ theo quy định, trong thời hạn 02 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được hồ sơ, cơ quan có thẩm quyền gia hạn giấy phép theo quy định tại Thông tư này phải có thông báo bằng văn bản hướng dẫn tổ chức hoàn thiện hồ sơ.

3. Trong thời hạn 02 ngày làm việc, kể từ ngày nhận hồ sơ đầy đủ theo quy định, cơ quan có thẩm quyền gia hạn giấy phép có trách nhiệm gửi hồ sơ đến các cơ quan đơn vị liên quan để lấy ý kiến:

a) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, cơ quan quản lý đường bộ (nếu có liên quan) đối với đường ngang trên đường sắt quốc gia.

b) Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng, cơ quan quản lý đường bộ (nếu có liên quan) đối với đường ngang trên đường sắt chuyên dùng.

4. Sau khi nhận văn bản lấy ý kiến của cơ quan có thẩm quyền gia hạn giấy phép xây dựng đường ngang, trong vòng 05 ngày làm việc, cơ quan, tổ chức được lấy ý kiến có trách nhiệm trả lời bằng văn bản. Quá thời hạn trên nếu tổ chức được lấy ý kiến không có văn bản trả lời thì được coi là đã chấp thuận và phải chịu trách nhiệm do việc không trả lời hoặc trả lời chậm trễ gây ra.

5. Thời gian giải quyết hồ sơ

a) 10 ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ, ý kiến theo quy định đối với trường hợp không phải đi kiểm tra hiện trường;

b) 15 ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ, ý kiến theo quy định đối với trường hợp phải kiểm tra hiện trường.

6. Quyết định gia hạn giấy phép xây dựng đường ngang theo mẫu quy định tại Phụ lục 17 của Thông tư này. Trường hợp không ban hành quyết định phải có văn bản trả lời, nêu rõ lý do.

7. Trường hợp thực hiện theo hình thức dịch vụ công trực tuyến, trình tự thực hiện theo hướng dẫn của Bộ Giao thông vận tải trên địa chỉ website: https://dichvucong.mt.gov.vn

8. Thời gian gia hạn lần đầu không quá 12 tháng. Chỉ thực hiện gia hạn không quá hai lần. Trường hợp vượt quá quy định tại Thông tư này phải được Bộ Giao thông vận tải chấp thuận.

**Mục 3**

**QUY ĐỊNH VỀ THỦ TỤC CẤP GIẤY PHÉP XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH TRONG PHẠM VI ĐẤT DÀNH CHO ĐƯỜNG SẮT**

**Điều 54. Hồ sơ đề nghị cấp giấy phép xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt**

1. Tổ chức là chủ đầu tư dự án lập hồ sơ đề nghị cấp giấy phép xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt, nộp hồ sơ trực tiếp hoặc gửi qua đường bưu điện hoặc thực hiện qua môi trường mạng đến cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép xây dựng quy định tại Điều 60, Điều 63, Điều 66 Thông tư này. Hồ sơ bao gồm:

a) Đơn đề nghị hoặc tệp tin chứa bản chụp chính đơn đề nghị cấp giấy phép xây dựng theo mẫu quy định tại Phụ lục 18 của Thông tư này;

b) Bản sao hoặc tệp tin chứa bản chụp chính của quyết định phê duyệt dự án hoặc bản sao văn bản giao nhiệm vụ Chủ đầu tư công trình;

c) Bản sao hoặc tệp tin chứa bản chụp chính Hồ sơ thiết kế kỹ thuật, thiết kế bản vẽ thi công đã được phê duyệt (kèm theo Quyết định phê duyệt); ảnh chụp hiện trạng (đối với công trình cải tạo, nâng cấp);

d) Các văn bản pháp lý của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền xác định công trình không thể bố trí ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt: Tài liệu về quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt hoặc thỏa thuận của ủy ban nhân dân cấp huyện có liên quan đến việc xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt;

e) Tiến độ tổng thể dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt;

g) Bản sao hoặc tệp tin chứa bản chụp chính phương án tổ chức thi công công trình và biện pháp đảm bảo an toàn trong quá trình thi công;

h) Quyết định phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường.

2. Số lượng hồ sơ: 01 bộ.

**Điều 55. Trình tự thực hiện cấp giấy phép xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt**

1. Cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép xây dựng theo quy định tại Điều 60, Điều 63, Điều 66 Thông tư này tiếp nhận hồ sơ thông qua hình thức trực tiếp, qua đường bưu điện hoặc thực hiện trên môi trường mạng.

2. Trường hợp hồ sơ chưa đầy đủ theo quy định, trong thời hạn 02 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được hồ sơ, Cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép xây dựng theo quy định tại Thông tư này phải có thông báo bằng văn bản hướng dẫn tổ chức hoàn thiện hồ sơ.

3. Trong thời hạn 02 ngày làm việc, kể từ ngày nhận hồ sơ đầy đủ theo quy định, cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép xây dựng có trách nhiệm gửi hồ sơ đến các cơ quan đơn vị liên quan để lấy ý kiến:

a) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt khi xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt quốc gia;

b) Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị và các cơ quan chuyên môn theo phân cấp của ủy ban nhân dân cấp tỉnh khi xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt đô thị.

4. Sau khi nhận văn bản lấy ý kiến của cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép xây dựng, trong vòng 05 ngày làm việc, cơ quan, tổ chức được lấy ý kiến có trách nhiệm trả lời bằng văn bản. Quá thời hạn trên nếu tổ chức được lấy ý kiến không có văn bản trả lời thì được coi là đã chấp thuận và phải chịu trách nhiệm do việc không trả lời hoặc trả lời chậm trễ gây ra.

5. Thời gian giải quyết hồ sơ

a) 05 ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ, ý kiến theo quy định đối với trường hợp không phải đi kiểm tra hiện trường;

b) 10 ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ, ý kiến theo quy định đối với trường hợp phải kiểm tra hiện trường.

6. Giấy phép xây dựng theo mẫu quy định tại Phụ lục 19 của Thông tư này. Trường hợp không ban hành quyết địnhphải có văn bản trả lời, nêu rõ lý do.

7. Trường hợp thực hiện theo hình thức dịch vụ công trực tuyến, trình tự thực hiện theo hướng của Bộ Giao thông vận tải dẫn trên địa chỉ website: https://dichvucong.mt.gov.vn

8. Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng quyết định trình tự thực hiện cấp giấy phép xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt chuyên dùng.

**Điều 56. Hồ sơ đề nghị gia hạn giấy phép xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt**

Trường hợp công trình không hoàn thành theo đúng thời hạn ghi trong giấy phép xây dựng hoặc kéo dài thời gian lắp đặt biển quảng cáo tạm thời, chủ đầu tư dự án, chủ quản lý, sử dụng công trình lập hồ sơ đề nghị gia hạn giấy phép xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt, nộp hồ sơ trực tiếp hoặc gửi qua đường bưu điện hoặc thực hiện trên môi trường mạng đến cơ quan cấp giấy phép quy định tại Điều 60, Điều 63, Điều 66 Thông tư này. Hồ sơ bao gồm:

1. Đơn đề nghị hoặc tệp tin chứa bản chụp chính đơn đề nghị theo mẫu tại Phụ lục 20 của Thông tư này.

2. Bản sao hoặc tệp tin chứa bản chụp chính các tài liệu sau: Giấy phép xây dựng công trình đã được cấp; các văn bản pháp lý khác liên quan đến việc kéo dài thời gian xây dựng công trình theo giấy phép được cấp; tiến độ tổng thể dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

**Điều 57. Trình tự thực hiện gia hạn giấy phép xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt**

1. Cơ quan có thẩm quyền gia hạn giấy phép xây dựng quy định tại Điều 60, Điều 63, Điều 66 Thông tư này tiếp nhận, kiểm tra hồ sơ. Trường hợp hồ sơ chưa đầy đủ theo quy định, trong thời hạn 02 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được hồ sơ, phải có thông báo bằng văn bản hướng dẫn tổ chức hoàn thiện hồ sơ.

2. Sau khi hồ sơ đề nghị gia hạn giấy phép xây dựng được hoàn thiện, cơ quan có thẩm quyền gia hạn giấy phép xây dựng có trách nhiệm gửi hồ sơ để lấy ý kiến (nếu cần) đến các cơ quan, đơn vị đã được lấy ý kiến khi cấp giấy phép xây dựng theo quy định tại khoản 3 Điều 55 Thông tư này.

3. Sau khi nhận văn bản lấy ý kiến của cơ quan có thẩm quyền gia hạn giấy phép xây dựng, trong vòng 05 ngày làm việc, cơ quan, tổ chức được lấy ý kiến có trách nhiệm trả lời bằng văn bản. Quá thời hạn trên nếu tổ chức được lấy ý kiến không có văn bản trả lời thì được coi là đã chấp thuận và phải chịu trách nhiệm do việc không trả lời hoặc trả lời chậm trễ gây ra.

4. Thời gian giải quyết hồ sơ

a) 05 ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ, ý kiến theo quy định đối với trường hợp không phải đi kiểm tra hiện trường;

b) 10 ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ, ý kiến theo quy định đối với trường hợp phải kiểm tra hiện trường.

5. Quyết định gia hạn giấy phép xây dựng theo mẫu quy định tại Phụ lục 21 của Thông tư này. Trường hợp không ban hành quyết định phải có văn bản trả lời, nêu rõ lý do.

6. Mỗi Giấy phép chỉ được gia hạn tối đa hai lần; thời gian gia hạn mỗi lần không quá 12 tháng đồng thời không vượt quá thời gian thực hiện dự án đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

7. Trường hợp thực hiện theo hình thức dịch vụ công trực tuyến, trình tự thực hiện theo hướng của Bộ Giao thông vận tải dẫn trên địa chỉ website: https://dichvucong.mt.gov.vn

8. Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng quyết định trình tự thực hiện gia hạn giấy phép xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt chuyên dùng.

**Mục 4**

**THU HỒI, HỦY GIẤY PHÉP XÂY DỰNG, CẢI TẠO, NÂNG CẤP ĐƯỜNG NGANG VÀ GIẤY PHÉP XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH TRONG PHẠM VI ĐẤT DÀNH CHO ĐƯỜNG SẮT**

**Điều 58. Thu hồi giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang và giấy phép xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt**

Các trường hợp giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang; giấy phép xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt (sau đây gọi là giấy phép) bị thu hồi:

1. Giấy phép được cấp không đúng theo quy định của pháp luật.

2. Chủ đầu tư dự án tổ chức thực hiện hoặc trực tiếp thực hiện thi công không đúng nội dung của giấy phép. Trong thời hạn quá 1/3 thời gian xây dựng trong giấy phép kể từ ngày cơ quan nhà nước có thẩm quyền phát hiện và yêu cầu nhưng chủ đầu tư vẫn chưa hoàn thành việc khắc phục các vi phạm theo yêu cầu.

3. Chủ đầu tư dự án vi phạm các quy định của pháp luật về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt, an toàn giao thông đường sắt, bảo vệ môi trường tại khu vực xây dựng công trình.

4. Sau 12 tháng, kể từ ngày được cấp giấy phép mà chủ đầu tư vẫn chưa triển khai xây dựng công trình.

5. Kể từ ngày được cấp giấy phép lần đầu mà chủ đầu tư gia hạn quá 2 lần vẫn chưa triển khai xây dựng công trình.

**Điều 59. Hủy giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang và giấy phép xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt**

Sau 10 ngày làm việc, kể từ ngày có quyết định thu hồi giấy phép của cấp có thẩm quyền đối với các trường hợp nêu tại Điều 58 của Thông tư này, nếu chủ đầu tư không nộp lại giấy phép cho cơ quan cấp giấy phép thì cơ quan cấp giấy phép hoặc cơ quan có thẩm quyền ra quyết định công bố hủy giấy phép, đồng thời thông báo cho các đơn vị liên quan đến việc thực hiện giấy phép.

**Chương IV**

**TRÁCH NHIỆM, QUYỀN HẠN CỦA CÁC TỔ CHỨC CÓ LIÊN QUAN TRONG VIỆC QUẢN LÝ, KHAI THÁC, SỬ DỤNG, XÂY DỰNG, CẢI TẠO, NÂNG CẤP, BÃI BỎ ĐƯỜNG NGANG VÀ XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH TRONG PHẠM VI ĐẤT DÀNH CHO ĐƯỜNG SẮT**

**Điều 60. Cục Đường sắt Việt Nam**

1. Đối với các thiết bị chắn đường ngang trên đường sắt quốc gia:

a) Chủ trì, phối hợp với doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt kiểm tra, rà soát để hoàn thiện các thủ tục về quản lý chất lượng sản phẩm theo quy định của Điều 32 Thông tư này và Thông tư 39/2016/TT-BGTVT ngày 06/12/2016;

b) Chủ trì tổ chức đánh giá, lựa chọn loại hình thiết bị chắn đường ngang theo yêu cầu của Thông tư này để đề xuất, kiến nghị Bộ Giao thông vận tải chọn thiết bị chắn đường ngang dùng cho đường sắt quốc gia.

2. Chủ trì, phối hợp với doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt tổ chức kiểm tra, thực hiện quản lý chất lượng sản phẩm thiết bị chắn đường ngang theo quy định tại Điều 27 Thông tư này.

3. Đối với đường ngang trên đường sắt quốc gia.

a) Thực hiện cấp, gia hạn, thu hồi, hủy giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang;

b) Quyết định bãi bỏ đường ngang;

c) Công nhận đường ngang hợp pháp đối với các đường ngang bị thất lạc giấy phép xây dựng đường ngang theo quy định tại Điều 70 Thông tư này;

d) Chủ trì thực hiện kiểm tra, giám sát việc thực hiện quản lý bảo trì, phòng vệ đường ngang của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định tại Thông tư này.

4. Thực hiện cấp, gia hạn, thu hồi, hủy giấy phép xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt quốc gia theo quy định của Thông tư này.

5. Thực hiện trách nhiệm của cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép xây dựng theo quy định của pháp luật về xây dựng.

6. Chủ trì tổ chức hướng dẫn thực hiện Thông tư này, kịp thời đề xuất Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung cho phù hợp với điều kiện thực tế.

7. Thực hiện các nhiệm vụ khác liên quan đến đường ngang; cấp, gia hạn giấy phép xây dựng công trình trong phạm vi đường sắt theo phân cấp, ủy quyền của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

**Điều 61. Tổng cục Đường bộ Việt Nam**

1. Đối với đường ngang công cộng trên đường sắt chuyên dùng liên quan đến quốc lộ:

a) Cấp, gia hạn, thu hồi, hủy giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang;

b) Quyết định bãi bỏ đường ngang;

c) Công nhận đường ngang hợp pháp đối với các đường ngang bị thất lạc giấy phép xây dựng đường ngang theo quy định tại Điều 70 Thông tư này;

d) Quản lý, duy trì trạng thái hoạt động của công trình đường bộ ngoài phạm vi đường ngang; tầm nhìn của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ;

đ) Chủ trì, phối hợp với ủy ban nhân dân cấp huyện nơi có đường ngang để tổ chức kiểm tra, giám sát việc thực hiện quản lý, bảo trì đường ngang, phòng vệ đường ngang của chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng theo quy định tại Thông tư này;

e) Phối hợp với doanh nghiệp quản lý, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt hoặc chủ quản lý, sử dụng đường sắt chuyên dùng, chính quyền địa phương dỡ bỏ đường ngang không có giấy phép xây dựng; giải tỏa hành lang an toàn giao thông tại khu vực đường ngang;

g) Thực hiện trách nhiệm của cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép xây dựng theo quy định của pháp luật về xây dựng.

2. Phối hợp với Cục Đường sắt Việt Nam trong việc tổ chức hướng dẫn thực hiện Thông tư này.

3. Thực hiện các nhiệm vụ khác liên quan đến đường ngang theo phân cấp, ủy quyền của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

**Điều 62. Cơ quan quản lý đường bộ địa phương**

1. Thực hiện theo phân cấp, ủy quyền của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh để thực hiện đối với đường ngang công cộng trên đường sắt chuyên dùng liên quan đến đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường bộ đô thị thuộc phạm vi quản lý:

a) Cấp, gia hạn, thu hồi, hủy giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang;

b) Quyết định bãi bỏ đường ngang;

c) Công nhận đường ngang hợp pháp đối với các đường ngang bị thất lạc giấy phép xây dựng đường ngang theo quy định tại Điều 70 Thông tư này;

d) Chủ trì, phối hợp với ủy ban nhân dân cấp huyện nơi có đường ngang để tổ chức kiểm tra, giám sát việc thực hiện quản lý, bảo trì đường ngang, phòng vệ đường ngang của chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng theo quy định tại Thông tư này;

đ) Phối hợp với doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt hoặc chủ quản lý, sử dụng đường sắt chuyên dùng, chính quyền địa phương dỡ bỏ đường ngang không có giấy phép xây dựng; giải tỏa hành lang an toàn giao thông tại khu vực đường ngang;

e) Thực hiện trách nhiệm của cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép xây dựng theo quy định của pháp luật về xây dựng.

2. Quản lý, duy trì trạng thái hoạt động của công trình đường bộ ngoài phạm vi đường ngang; tầm nhìn của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ đối với đường ngang công cộng liên quan đến đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường bộ đô thị thuộc phạm vi quản lý.

**Điều 63. Ủy ban nhân dân các cấp có đường sắt đi qua**

1. Tổ chức tuyên truyền, giáo dục nhân dân; tổ chức phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý kịp thời hành vi vi phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt.

2. Quản lý đất trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt, hành lang an toàn giao thông tại đường ngang theo quy định của Luật Đường sắt và Nghị định quy định về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt.

3. Phối hợp với cơ quan quản lý đường bộ, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, chủ quản lý, sử dụng đường ngang trong việc:

a) Kiểm tra đường ngang để đề xuất cơ quan có thẩm quyền xử lý theo quy định của Thông tư này;

b) Đề xuất hình thức tổ chức phòng vệ đường ngang công cộng phù hợp quy định tại Thông tư này.

4. Chủ trì, phối hợp với Cục Đường sắt Việt Nam, Tổng cục Đường bộ Việt Nam, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, chủ quản lý, sử dụng đường ngang, cơ quan quản lý đường bộ địa phương trong việc thực hiện, giải tỏa hành lang an toàn giao thông tại đường ngang trên địa bàn thuộc phạm vi quản lý.

5. Tham gia ý về việc xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt khi được lấy ý kiến.

6. Thực hiện quyền và trách nhiệm của cơ quan có thẩm quyền cấp, gia hạn, thu hồi, hủy giấy phép xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt đô thị thuộc phạm vi được giao quản lý.

**Điều 64. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt**

1. Đối với các thiết bị chắn đường ngang đang sử dụng trên đường sắt quốc gia do nhà nước đầu tư thuộc phạm vi quản lý khi được Nhà nước giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng (sau đây gọi là đường sắt quốc gia):

a) Phối hợp với Cục Đường sắt Việt Nam kiểm tra, rà soát để hoàn thiện các thủ tục về quản lý chất lượng sản phẩm theo quy định của Điều 27 Thông tư này và Thông tư 39/2016/TT-BGTVT ngày 06/12/2016;

b) Tham gia đánh giá, lựa chọn loại hình thiết bị chắn đường ngang trên đường sắt quốc gia theo yêu cầu của Thông tư này để đề xuất, kiến nghị Bộ Giao thông vận tải chọn thiết bị chắn đường ngang dùng cho đường sắt quốc gia.

2. Phối hợp với Cục Đường sắt Việt Nam để kiểm tra, thực hiện quản lý chất lượng sản phẩm thiết bị chắn đường ngang trên đường sắt quốc gia theo quy định tại Điều 27 Thông tư này.

3. Chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan xử lý đối với các đường ngang bị thất lạc giấy phép xây dựng đường ngang, quyết định đưa công trình đường ngang vào khai thác, sử dụng theo quy định tại khoản 8 Điều 70 của Thông tư này.

4. Trong thời hạn 5 ngày làm việc, kể từ khi nghiệm thu hoàn thành công trình đường ngang phải ban hành quyết định cho phép công trình đường ngang đưa vào khai thác sử dụng.

5. Có trách nhiệm tham gia ý kiến và chịu trách nhiệm trước pháp luật đối với các nội dung ý kiến đã tham gia góp ý các nội dung liên quan đến:

a) Việc xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang trên đường sắt quốc gia;

b) Đối với các công trình xây dựng trong phạm vi đất dành cho đường sắt quốc gia: Thỏa thuận vị trí, quy mô xây dựng công trình ở bước lập dự án đầu tư; phương án tổ chức thi công, biện pháp đảm bảo an toàn công trình, an toàn giao thông đường sắt ở bước thực hiện hiện đầu tư.

6. Hàng năm chủ trì, phối hợp với cơ quan quản lý đường bộ, chủ quản lý sử dụng đường ngang chuyên dùng và chính quyền địa phương nơi có đường ngang tiến hành kiểm tra, lập kế hoạch sửa chữa đường ngang công cộng, đường ngang chuyên dùng trên đường sắt quốc gia và kiến nghị cơ quan nhà nước có thẩm quyền về việc cải tạo, nâng cấp hoặc thay đổi hình thức phòng vệ đường ngang công cộng, đường ngang chuyên dùng trên đường sắt quốc gia phù hợp với quy định tại Thông tư này.

7. Quản lý, bảo trì, duy trì trạng thái hoạt động của công trình đường ngang công cộng trên đường sắt quốc gia theo quy định tại khoản 1, khoản 2, khoản 3, khoản 4 Điều 33 Thông tư này.

8. Thường xuyên kiểm tra, phát hiện, kịp thời đề xuất và phối hợp với chính quyền địa phương giải tỏa hành lang an toàn giao thông tại đường ngang đối với các đường ngang nêu tại khoản 5 Điều này.

9. Chủ trì, phối hợp với chính quyền địa phương tổ chức cảnh giới tăng cường đảm bảo an toàn giao thông tại các đường ngang nguy hiểm.

10. Kiểm tra, đôn đốc và yêu cầu chủ đầu tư dự án, đơn vị thi công công trình xây dựng đường ngang, công trình xây dựng trong phạm vi đất dành cho đường sắt quốc gia thực hiện đúng nội dung giấy phép được cấp, phương án bảo đảm an toàn công trình, an toàn giao thông, bảo vệ môi trường trong quá trình thi công. Trường hợp phát hiện nguy cơ mất an toàn trong quá trình thi công, đề nghị chủ đầu tư dự án tạm dừng thi công để có biện pháp khắc phục; báo cáo cơ quan cấp giấy phép để xử lý theo quy định.

11. Bàn giao mặt bằng thi công, tham gia nghiệm thu hoàn thành công trình xây dựng đường ngang, công trình xây dựng trong phạm vi đất dành cho đường sắt quốc gia; tiếp nhận hồ sơ hoàn công để phục vụ công tác quản lý, bảo trì theo quy định.

12. Thực hiện chế độ thống kê, báo cáo về Cục Đường sắt Việt Nam các nội dung liên quan đến:

a) Sử dụng, khai thác, bảo vệ tài sản công trình đường ngang, hồ sơ quản lý đường ngang quy định tại Thông tư này đối với đường ngang trên đường sắt quốc gia;

b) Công trình xây dựng trongphạm vi đất dành cho đường sắt quốc gia khi đưa vào khai thác, sử dụng.

**Điều 65. Chủ quản lý, sử dụng đường ngang chuyên dùng**

1. Quản lý, bảo trì, tổ chức phòng vệ và duy trì trạng thái kỹ thuật của công trình đường ngang thuộc phạm vi quản lý sử dụng trong suốt quá trình khai thác theo quy định tại Thông tư này.

2. Có biện pháp sửa chữa kịp thời bảo đảm an toàn công trình đường ngang, an toàn giao thông khi phát hiện có hư hỏng.

**Điều 66. Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng**

1. Đối với đường ngang công cộng trên đường sắt chuyên dùng

a) Quản lý, bảo trì, tổ chức phòng vệ và duy trì trạng thái kỹ thuật của công trình đường ngang thuộc phạm vi quản lý trong suốt quá trình khai thác sử dụng theo quy định tại Thông tư này;

b) Tham gia ý kiến và chịu trách nhiệm trước pháp luật đối với các nội dung ý kiến đã tham gia góp ý đối với việc xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang;

c) Trong thời hạn 5 ngày làm việc, kể từ khi nghiệm thu hoàn thành công trình đường ngang phải ban hành quyết định cho phép công trình đường ngang đưa vào khai thác sử dụng;

d) Chủ trì, phối hợp với các cơ quan quản lý đường bộ, ủy ban nhân dân cấp huyện trong việc xử lý đối với các đường ngang bị thất lạc giấy phép xây dựng theo quy định tại Điều 70 Thông tư này.

2. Thực hiện cấp, gia hạn, thu hồi, hủy giấy phép xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt chuyên dùng theo quy định của Thông tư này.

3. Thực hiện trách nhiệm của cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép xây dựng theo quy định của pháp luật về xây dựng.

4. Quyết định việc xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang chuyên dùng trên đường sắt chuyên dùng.

**Điều 67. Chủ đầu tư dự án công trình xây dựng trong phạm vi đất dành cho đường sắt**

1. Trước khi phê duyệt dự án đầu tư xây dựng công trình, chủ đầu tư dự án phải thỏa thuận về vị trí, quy mô xây dựng công trìnhvới cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép quy định tại Điều 60, Điều 63, Điều 66 Thông tư này.

2. Trước khi thi công công trình, chủ đầu tư dự án phải thỏa thuận về phương án tổ chức thi công, thời gian phong tỏa phục vụ thi công, biện pháp đảm bảo an toàn giao thông với tổ chức sau đây:

a) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt đối với công trình liên quan đến công trình đường sắt quốc gia và đất dành cho đường sắt quốc gia;

b) Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị đối với công trình liên quan đến công trình đường sắt đô thị và đất dành cho đường sắt đô thị;

c) Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng đối với công trình liên quan đến công trình đường sắt chuyên dùng và đất dành cho đường sắt chuyên dùng;

d) Cơ quan quản lý đường bộ có liên quan.

3. Làm thủ tục nhận bàn giao mặt bằng thi công trước khi khởi công xây dựng công trình.

4. Sau khi thi công hoàn thành công trình, bàn giao lại hiện trường và hồ sơ hoàn công cho các tổ chức quy định tại khoản 2 Điều này.

5. Duy trì trạng thái kỹ thuật ổn định và đảm bảo nguồn kinh phí để quản lý, bảo trì đối với phần công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt.

6. Bảo đảm an toàn công trình, an toàn giao thông vận tải đường sắt, bảo vệ môi trường trong suốt quá trình thi công; bảo trì công trình trong quá trình khai thác. Có biện pháp gia cố kịp thời bảo đảm an toàn công trình, an toàn giao thông vận tải đường sắt khi phát hiện hoặc nhận được tin báo công trình hư hỏng.

7. Tự di chuyển hoặc cải tạo công trình và không đòi bồi thường khi có yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền; tự phá dỡ công trình khi hết hạn sử dụng (đối với công trình xây có thời hạn sử dụng được ghi trong giấy phép xây dựng).

8. Bồi thường khi gây ra thiệt hại do lỗi của mình gây ra theo quy định của pháp luật.

9. Thực hiện quyền và nghĩa vụ của người đề nghị cấp giấy phép xây dựng theo quy định của pháp luật về xây dựng.

**Điều 68. Quy định về chế độ báo cáo**

1. Định kỳ từ ngày 15 đến ngày 31 tháng 3 hàng năm hoặc đột xuất theo yêu cầu, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt báo cáo các nội dung quy định tại khoản 12 Điều 64 về Cục Đường sắt Việt Nam.

2. Biểu mẫu báo cáo quy định tại Phụ lục 8 của Thông tư này.

**Chương VI**

**ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH**

**Điều 69. Hiệu lực thi hành**

1. Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2018.

2. Thông tư số 62/2015/TT-BGTVT ngày 04/11/2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về đường ngang và Thông tư số 80/2015/TT-BGTVT ngày 11/12/2015 của Bộ Giao thông vận tải quy định về việc cấp giấy phép liên quan đến hoạt động xây dựng trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt hết hiệu lực kể từ ngày Thông tư này có hiệu lực thi hành.

**Điều 70. Tổ chức thực hiện**

1. Dừng cấp giấy phép xây dựng mới đường ngang biển báo trên đường sắt quốc gia.

2. Đối với các đường ngang biển báo trên đường sắt quốc gia hiện có thì phải chuyển dần bằng hình thức phòng vệ khác theo thứ tự ưu tiên để tăng cường an toàn giao thông. Trong khi chưa chuyển được hình thức phòng vệ khác thì doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt hoặc chủ quản lý, sử dụng đường ngang chuyên dùng phải tổ chức cảnh giới tại những đường ngang có nguy cơ xảy ra tai nạn giao thông cao thuộc phạm vi quản lý.

3. Đối với các đường ngang hiện có chưa phù hợp với khoản 1, khoản 2 Điều 17 Luật Đường sắt thì khi cải tạo, nâng cấp, chủ đầu tư dự án phải từng bước thay thế bằng việc xây dựng nút giao khác mức và tuân thủ quy định tại khoản 3 Điều 17 Luật Đường sắt.

4. Đối với các đường ngang hiện có không đảm bảo yêu cầu theo quy định tại Điều 8 Thông tư này, khi cải tạo, nâng cấp, chủ đầu tư dự án phải cải tạo đường bộ đảm bảo góc giao theo quy định hoặc thay thế bằng nút giao khác mức.

5. Đối với các đường ngang hiện có trong thành phố, thị xã, thị trấn đông dân cư mà có khoảng cách giữa hai đường ngang dưới 500 mét (m) hoặc ở những nơi khác mà khoảng cách giữa hai đường ngang dưới 1000 mét (m), khi cải tạo, nâng cấp, chủ đầu tư dự án phải từng bước xây dựng đường gom để giảm bớt đường ngang hoặc thay bằng nút giao khác mức.

6. Đối với các đường ngang hiện có mà chiều dài đoạn rẽ từ đường bộ chạy gần vào đường sắt chưa phù hợp với quy định tại Điều 10 của Thông tư này, khi cải tạo, nâng cấp, chủ đầu tư dự án phải điều chỉnh cho phù hợp hoặc từng bước xây dựng làn chờ xe trên đường bộ chạy gần để đảm bảo an toàn.

7. Đối với đường ngang cảnh báo tự động hiện có, khi cải tạo, nâng cấp, chủ đầu tư dự án phải từng bước bổ sung lắp đặt cần chắn tự động để tăng cường an toàn giao thông.

8. Đối với các đường ngang bị thất lạc giấy phép xây dựng đường ngang, quyết định đưa công trình đường ngang vào khai thác, sử dụng.

a) Đối với đường ngang trên đường sắt quốc gia: Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt thực hiện rà soát, thống kê, lập hồ sơ các đường ngang này đề nghị Bộ Giao thông vận tải cho phép công nhận đường ngang hợp pháp;

b) Đối với đường ngang công cộng trên đường sắt chuyên dùng: Tổ chức, cá nhân quản lý sử dụng, khai thác đường ngang thực hiện rà soát, thống kê, lập hồ sơ các đường ngang này đề nghị cơ quan có thẩm quyền theo quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều 45 Thông tư này cho phép công nhận đường ngang hợp pháp;

c) Đối với đường ngang chuyên dùng trên đường sắt chuyên dùng do chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng quyết định;

d) Cơ quan có thẩm quyền quy định tại Điều 60, Điều 61, Điều 62 Thông tư này thực hiện công nhận đường ngang hợp pháp trên cơ sở hồ sơ đề nghị và ý kiến cho phép công nhận đường ngang hợp pháp nêu tại điểm a, điểm b khoản này;

đ) Việc xử lý các đường ngang bị thất lạc giấy phép xây dựng đường ngang, quyết định đưa công trình đường ngang vào khai thác, sử dụng quy định tại khoản này phải hoàn thành trước ngày 31 tháng 12 năm 2019.

9. Đối với đường ngang trên đường sắt quốc gia đã được thành lập trước thời điểm ngày 01 tháng 01 năm 2016 khi hết thời hạn sử dụng, căn cứ quyết định thành lập đường ngang trước đây, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt thực hiện các công việc sau:

a) Chủ trì, phối hợp với chủ quản lý, sử dụng đường ngang và chính quyền địa phương tổ chức kiểm tra, rà soát báo cáo, đề xuất cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền theo quy định tại Điều 60, Điều 61, Điều 62 Thông tư này làm thủ tục bãi bỏ đường ngang;

b) Chủ trì, phối hợp với chủ quản lý, sử dụng đường ngang và chính quyền địa phương để rào chắn, tháo dỡ đường ngang, hoàn trả kết cấu hạ tầng đường sắt sau khi có quyết định bãi bỏ đường ngang;

c) Trong thời gian chưa bãi bỏ đường ngang, chủ quản lý, sử dụng đường ngang và doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt chịu trách nhiệm đảm bảo an toàn giao thông khu vực đường ngang.

10. Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, các Vụ trưởng, Tổng cục trưởng Tổng cục Đường bộ, Cục trưởng Cục Đường sắt Việt Nam, Giám đốc Sở Giao thông vận tải, Thủ trưởng các cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này./.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:*** - Như khoản 10 Điều 70; - Văn phòng Chính phủ; - Cơ quan thuộc Chính phủ; - Các Bộ, Cơ quan ngang Bộ; - UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc TW; - Các Thứ trưởng Bộ GTVT; - Cục Kiểm soát TTHC (Bộ Tư pháp); - Cục Kiểm tra văn bản (Bộ Tư pháp); - Công báo; - Cổng Thông tin điện tử Chính phủ; - Cổng Thông tin điện tử Bộ GTVT; - Báo Giao thông, Tạp chí GTVT; - Lưu: VT, KCHT. | **BỘ TRƯỞNG**  **Nguyễn Văn Thể** |