

CHÍNH PHỦ

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

Số: 56/2018/NĐ-CP

Hà Nội, ngày 16 tháng 4 năm 2018

UBND. TỈNH KHÁNH HÒA	
ĐẾN	Số: 1953
	Ngày: 20/4
Chuyển.....	

NGHỊ ĐỊNH

Quy định về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt

Căn cứ Luật tổ chức Chính phủ ngày 19 tháng 6 năm 2015;

Căn cứ Luật Đường sắt ngày 16 tháng 6 năm 2017;

Theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải;

Chính phủ ban hành Nghị định quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt.

Chương I
QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Nghị định này quy định về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt, bao gồm: Đặt tên tuyến, tên ga đường sắt; tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt; phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt; quản lý, sử dụng, khai thác đất dành cho đường sắt; trách nhiệm quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Nghị định này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài có liên quan đến hoạt động quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt và các hoạt động lân cận phạm vi đất dành cho đường sắt có ảnh hưởng đến an toàn công trình, an toàn giao thông vận tải đường sắt.

Điều 3. Giải thích từ ngữ

1. Phạm vi bảo vệ công trình đường sắt là giới hạn được xác định bởi khoảng không, vùng đất, vùng nước xung quanh liền kề với công trình đường sắt để quản lý, bảo vệ, ngăn ngừa những hành vi xâm phạm đến ổn định công trình đường sắt và đảm bảo an toàn cho công trình đường sắt.

2. Hành lang an toàn giao thông đường sắt là phạm vi được xác định bởi khoảng không, vùng đất, vùng nước xung quanh liền kề với phạm vi bảo vệ công trình đường sắt để bảo đảm an toàn giao thông đường sắt; phục vụ công tác cứu hộ, cứu nạn khi cần thiết và bảo đảm tầm nhìn cho người tham gia giao thông.

3. Hành lang an toàn giao thông đường sắt tại khu vực đường ngang là vùng đất, khoảng không, vùng nước bao quanh công trình đường sắt, công trình đường bộ tại khu vực đường ngang để đảm bảo an toàn giao thông khu vực đường ngang, phục vụ công tác cứu hộ, cứu nạn khi cần thiết và đảm bảo tầm nhìn cho người tham gia giao thông.

4. Tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt là việc dỡ bỏ và không dùng lại toàn bộ các công trình, hạng mục công trình của tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt đó.

5. Công trình thiết yếu bao gồm công trình phục vụ yêu cầu đảm bảo an ninh, quốc phòng; công trình có yêu cầu đặc biệt về kỹ thuật không thể bố trí ngoài phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt như: Viễn thông; điện lực; đường ống cấp nước, thoát nước, xăng, dầu, khí, năng lượng, hóa chất.

Chương II

ĐẶT TÊN TUYẾN, TÊN GA ĐƯỜNG SẮT; THÁO DỠ TUYẾN, ĐOẠN TUYẾN, GA ĐƯỜNG SẮT

Điều 4. Nguyên tắc đặt tên tuyến, tên ga đường sắt

1. Đặt tên, đổi tên tuyến, ga đường sắt

a) Các tuyến, ga đường sắt hiện hữu được giữ nguyên tên như hiện nay;

b) Trường hợp thay đổi tên tuyến, tên ga đường sắt hiện hữu, phải đặt tên theo quy định của Nghị định này trên cơ sở đề nghị của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi có đường sắt đi qua;

c) Tên tuyến đường sắt được đặt theo tên điểm đầu và điểm cuối của tuyến hoặc đặt tên theo số thứ tự hoặc ký tự liên tục. Điểm đầu, điểm cuối là tên của địa danh nơi có ga đầu, ga cuối của tuyến;

d) Trường hợp tuyến đường sắt nhánh có kết nối với tuyến đường sắt chính, điểm đầu của tuyến đường sắt nhánh này được tính tại vị trí kết nối với tuyến đường sắt chính;

đ) Tên ga được đặt theo địa danh, tên các danh nhân lịch sử, anh hùng dân tộc, tên di tích lịch sử - văn hóa tại vị trí đặt ga, theo số thứ tự hoặc ký tự;

e) Tên ga trên một tuyến không được trùng nhau, phù hợp với bản sắc văn hóa dân tộc, thuần phong mỹ tục của địa phương nơi đặt ga và đất nước.

2. Tên tuyến, tên ga đường sắt phải được công bố trên các phương tiện thông tin đại chúng. Tổ chức, cá nhân có thẩm quyền quy định tại Điều 5 của Nghị định này chịu trách nhiệm công bố tên tuyến, tên ga đường sắt theo quy định của pháp luật.

Điều 5. Thẩm quyền, trình tự đặt tên, đổi tên tuyến, tên ga đường sắt**1. Thẩm quyền đặt tên, đổi tên tuyến, tên ga đường sắt**

a) Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định đặt tên, đổi tên tuyến, tên ga đường sắt quốc gia;

b) Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quyết định đặt tên, đổi tên tuyến, tên ga đường sắt đô thị thuộc phạm vi quản lý;

c) Nhà đầu tư quyết định đặt tên, đổi tên tuyến, tên ga đường sắt chuyên dùng do mình đầu tư, phải phù hợp với bản sắc văn hóa dân tộc và pháp luật của Việt Nam.

2. Trình tự đổi tên tuyến, tên ga đường sắt hiện hữu

a) Văn bản đề nghị của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi có tuyến đường sắt đi qua gửi cấp có thẩm quyền quy định tại điểm a điểm b khoản 1 Điều này;

b) Nhà đầu tư quyết định đổi tên tuyến, tên ga đường sắt hiện hữu, tuân thủ quy định tại khoản 1 Điều 4 Nghị định này.

Điều 6. Điều kiện tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt

Tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt được xem xét tháo dỡ trong các trường hợp sau:

1. Hoạt động của tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt ảnh hưởng đến bí mật quốc phòng, an ninh, chủ quyền, lợi ích quốc gia.

2. Tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt không còn phù hợp với quy hoạch tuyến, ga đường sắt đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

Điều 7. Tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt quốc gia**1. Hồ sơ đề nghị tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt quốc gia, bao gồm:**

a) Văn bản đề nghị tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt quốc gia theo Mẫu số 01 quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Nghị định này;

b) Hồ sơ, tài liệu liên quan đến dự án tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt quốc gia;

c) Ý kiến thống nhất của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt quốc gia đề nghị tháo dỡ;

d) Ý kiến của các cơ quan, tổ chức liên quan đến tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt quốc gia đề nghị tháo dỡ;

đ) Quy hoạch tuyến, ga đường sắt đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt có liên quan đến tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt quốc gia đề nghị tháo dỡ.

2. Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập hồ sơ đề nghị tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt quốc gia, trình Thủ tướng Chính phủ quyết định; chủ trì tổ chức tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt quốc gia sau khi có quyết định của Thủ tướng Chính phủ.

3. Ủy ban nhân dân các cấp nơi có tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt quốc gia cần tháo dỡ và doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải trong việc tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt quốc gia.

4. Quyết định tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt quốc gia thực hiện theo Mẫu số 02 quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Nghị định này.

Điều 8. Tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt đô thị

1. Hồ sơ đề nghị tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt đô thị, bao gồm:

a) Văn bản đề nghị tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt đô thị thực hiện theo Mẫu số 03 quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Nghị định này;

b) Hồ sơ, tài liệu liên quan đến dự án tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt đô thị;

c) Ý kiến thống nhất của Bộ Giao thông vận tải đối với việc tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt đô thị có chạy chung với đường sắt quốc gia;

d) Ý kiến của các cơ quan, tổ chức liên quan đến tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt đô thị đề nghị tháo dỡ;

đ) Quy hoạch tuyến, ga đường sắt đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt có liên quan đến tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt đô thị đề nghị tháo dỡ.

2. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức lập hồ sơ đề nghị tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt đô thị, trình Thủ tướng Chính phủ quyết định; chủ trì tổ chức tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt đô thị sau khi có quyết định của Thủ tướng Chính phủ.

3. Ủy ban nhân dân các cấp nơi có tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt đô thị cần tháo dỡ và doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị có trách nhiệm phối hợp với Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trong việc tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt đô thị.

4. Quyết định tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt đô thị thực hiện theo Mẫu số 04 quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Nghị định này.

Chương III

PHẠM VI BẢO VỆ CÔNG TRÌNH, HÀNH LANG AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT

Điều 9. Phạm vi bảo vệ đường sắt

1. Phạm vi bảo vệ trên không của đường sắt tính từ đỉnh ray trở lên theo phương thẳng đứng không nhỏ hơn trị số sau:

- a) Đối với đường sắt khổ 1000 milimét là 5,3 mét;
- b) Đối với đường sắt khổ 1435 milimét là 6,55 mét;
- c) Đối với đường sắt tốc độ cao là 7,7 mét;

d) Đối với tuyến đường sắt đô thị là 6,3 mét áp dụng phương thức lấy điện trên cao; 4,3 mét đối với tuyến đường sắt đô thị áp dụng phương thức lấy điện từ ray thứ ba;

đ) Đối với các tuyến đường sắt hiện hữu đang khai thác không thỏa mãn điều kiện quy định tại điểm a, điểm b khoản này, khi cải tạo, nâng cấp công trình vi phạm phạm vi bảo vệ đường sắt, chủ đầu tư dự án phải có giải pháp kỹ thuật để không làm ảnh hưởng đến sự ổn định, tuổi thọ và bảo đảm an toàn cho công trình đường sắt và phải được cấp có thẩm quyền chấp thuận trước khi thực hiện.

2. Phạm vi bảo vệ hai bên đường sắt theo phương ngang đối với nền đường không đào, không đắp tính từ mép ngoài của ray ngoài cùng trở ra được xác định như sau:

- a) Đối với đường sắt tốc độ cao là 7,5 mét;
- b) Đối với đường sắt đô thị là 5,4 mét;
- c) Đối với đường sắt còn lại là 5,6 mét.

3. Phạm vi bảo vệ hai bên đường sắt theo phương ngang đối với nền đường đào, nền đường đắp được xác định như sau:

a) 05 mét tính từ chân nền đường đắp hoặc mép đỉnh nền đường đào;

b) 03 mét tính từ mép ngoài rãnh dọc hay mép ngoài rãnh đỉnh của nền đường hoặc mép ngoài của công trình phòng hộ, gia cố đối với nền đường có rãnh dọc hay rãnh đỉnh, có công trình phòng hộ, gia cố của nền đường.

4. Chi tiết xác định phạm vi bảo vệ đường sắt thực hiện theo khoản 1 của Phụ lục II ban hành kèm theo Nghị định này.

Điều 10. Phạm vi bảo vệ cầu đường sắt

1. Phạm vi bảo vệ trên không của cầu tính từ điểm cao nhất của kết cấu cầu trở lên theo phương thẳng đứng là 02 mét và không nhỏ hơn phạm vi bảo vệ trên không của đường sắt quy định tại khoản 1 Điều 9 của Nghị định này.

2. Phạm vi bảo vệ cầu theo chiều dọc được xác định như sau:

a) Từ cột tín hiệu phòng vệ phía bên này cầu đến cột tín hiệu phòng vệ phía bên kia cầu đối với cầu có cột tín hiệu phòng vệ;

b) Từ đuôi mố cầu bên này đến đuôi mố cầu bên kia và cộng thêm 50 mét về mỗi bên đầu cầu đối với cầu không có cột tín hiệu phòng vệ.

3. Phạm vi bảo vệ cầu theo phương ngang tính từ mép ngoài cùng của kết cấu cầu trở ra mỗi bên được xác định như sau:

a) Cầu cạn trong đô thị: 10 mét đối với cầu đường sắt tốc độ cao; 03 mét đối với cầu đường sắt đô thị; 05 mét đối với cầu đường sắt còn lại.

b) Cầu vượt sông, kênh, rạch trong đô thị:

10 mét đối với cầu đường sắt tốc độ cao; 05 mét đối với cầu đường sắt đô thị và cầu đường sắt còn lại có chiều dài dưới 20 mét;

20 mét đối với cầu có chiều dài từ 20 mét đến dưới 60 mét;

50 mét đối với cầu có chiều dài từ 60 mét đến 300 mét;

100 mét đối với cầu có chiều dài trên 300 mét.

c) Cầu cạn ngoài đô thị: 20 mét đối với cầu đường sắt tốc độ cao; 03 mét đối với cầu đường sắt đô thị; 07 mét đối với cầu đường sắt còn lại.

d) Cầu vượt sông ngoài đô thị:

20 mét đối với cầu có chiều dài dưới 20 mét;

50 mét đối với cầu có chiều dài từ 20 mét đến dưới 60 mét;

100 mét đối với cầu có chiều dài từ 60 mét đến 300 mét;

150 mét đối với cầu có chiều dài trên 300 mét.

đ) Chi tiết xác định phạm vi bảo vệ cầu đường sắt theo chiều ngang thực hiện theo quy định tại khoản 2 của Phụ lục II ban hành kèm theo Nghị định này.

4. Đối với các cầu đường sắt hiện hữu đang khai thác không thỏa mãn quy định tại khoản 1, khoản 2 và khoản 3 Điều này, khi cải tạo, nâng cấp công trình vi phạm phạm vi bảo vệ cầu đường sắt, chủ đầu tư dự án phải có giải

pháp kỹ thuật để không làm ảnh hưởng đến sự ổn định, tuổi thọ và bảo đảm an toàn cho công trình cầu đường sắt và phải được cấp có thẩm quyền chấp thuận trước khi thực hiện.

5. Phạm vi bảo vệ phía dưới cầu là 02 mét tính từ điểm thấp nhất của kết cấu nhịp cầu trở xuống.

6. Trường hợp cầu đường sắt vượt đường bộ, luồng chạy tàu đường thủy nội địa hoặc luồng hàng hải, phạm vi bảo vệ dưới cầu phải tuân thủ các quy định tương ứng của pháp luật liên quan đến đường bộ, đường thủy nội địa hoặc hàng hải; đồng thời phải có giải pháp kỹ thuật để không làm ảnh hưởng đến sự ổn định, tuổi thọ và bảo đảm an toàn cho công trình cầu đường sắt và phải được cấp có thẩm quyền chấp thuận trước khi thực hiện.

7. Trường hợp phạm vi bảo vệ phía dưới dầm cầu không thỏa mãn quy định tại khoản 6 Điều này, cơ quan, tổ chức được giao quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt chủ trì, phối hợp với cơ quan quản lý nhà nước liên quan để có các biện pháp bảo đảm an toàn công trình đường sắt và an toàn cho người khi duy tu, sửa chữa cầu đường sắt.

Điều 11. Phạm vi bảo vệ hầm đường sắt

1. Phạm vi bảo vệ hầm đường sắt ngoài khu vực đô thị tính từ điểm ngoài cùng của vỏ hầm trở ra là 50 mét. Đối với hầm đường sắt hiện hữu đang khai thác không thỏa mãn quy định này, chủ đầu tư dự án công trình phải có giải pháp kỹ thuật bảo đảm an toàn, ổn định công trình hầm và an toàn giao thông, đồng thời phải được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải chấp thuận.

2. Phạm vi bảo vệ hầm đường sắt trong khu vực đô thị bao gồm vùng không được xây dựng công trình khác và vùng kiểm soát xây dựng công trình khác, được xác định như sau:

a) Vùng không được xây dựng công trình khác là vùng đất bao quanh hầm, có mặt cắt hình chữ nhật, được xác định như sau:

Đối với hầm tròn, phía trên và phía dưới cách đỉnh hầm hoặc đáy hầm bằng một lần đường kính ngoài vỏ hầm; hai bên cách mép ngoài của vỏ hầm bằng một lần bán kính ngoài vỏ hầm;

Đối với hầm chữ nhật, phía trên và phía dưới cách đỉnh hầm hoặc đáy hầm một khoảng bằng 06 mét; hai bên cách mép ngoài hầm một khoảng bằng 03 mét;

Đối với hầm có dạng mặt cắt khác, quy về hầm tròn hoặc hầm chữ nhật tùy thuộc vào mặt cắt hầm gần giống với hình nào hơn.

b) Vùng kiểm soát xây dựng công trình khác là vùng đất phía trên, bên ngoài vùng không được xây dựng công trình khác, nằm trong phạm vi hình thang có đáy bé (ở phía dưới) là đoạn thẳng nằm ngang chia đôi vùng không được xây dựng công trình khác và đáy lớn là mặt đất tự nhiên (ở phía trên) với kích thước của đáy lớn được xác định như sau:

Trong khu gian là 30 mét, tính từ tim hầm trở ra mỗi bên;

Tại khu vực nhà ga ngầm là 40 mét, tính từ tim hầm trở ra mỗi bên.

c) Khi xây dựng công trình, khai thác tài nguyên và tiến hành các hoạt động khác trong vùng kiểm soát xây dựng công trình khác, chủ đầu tư dự án phải có giải pháp kỹ thuật để không làm ảnh hưởng đến sự ổn định, tuổi thọ và bảo đảm an toàn cho công trình hầm đường sắt và phải được cấp có thẩm quyền chấp thuận trước khi thực hiện.

d) Chi tiết xác định phạm vi bảo vệ hầm đường sắt trong khu vực đô thị thực hiện theo quy định tại khoản 3 của Phụ lục II ban hành kèm theo Nghị định này.

3. Ngoài việc tuân thủ các quy định tại Nghị định này, việc quản lý công trình hầm đường sắt trong khu vực đô thị phải tuân theo quy định của pháp luật về quản lý không gian xây dựng ngầm đô thị.

Điều 12. Phạm vi bảo vệ ga, đề-pô đường sắt

1. Phạm vi bảo vệ trên không của ga, đề-pô đường sắt được quy định như sau:

a) Phạm vi bảo vệ trên không của đường sắt tính từ đỉnh ray trở lên theo phương thẳng đứng theo quy định tại khoản 1 Điều 9 của Nghị định này;

b) Phạm vi bảo vệ trên không của công trình khác là 02 mét tính từ điểm cao nhất của kết cấu công trình đó trở lên theo phương thẳng đứng và không nhỏ hơn phạm vi bảo vệ trên không của đường sắt quy định tại khoản 1 Điều 9 của Nghị định này.

2. Phạm vi bảo vệ theo phương ngang của ga, đề-pô

a) Phạm vi bảo vệ theo phương ngang của ga, đề-pô trên mặt đất bao gồm tường rào, mốc chỉ giới, toàn bộ vùng đất phía trong tường rào, mốc chỉ giới ga, đề-pô theo quy hoạch;

b) Phạm vi bảo vệ theo phương ngang của ga trên cao là 03 mét tính từ mép ngoài cùng của kết cấu ga.

3. Phạm vi bảo vệ công trình của nhà ga, đề-pô trong trường hợp nhà ga đường sắt, đề-pô là một phần của tổ hợp công trình sử dụng đa năng bao gồm toàn bộ phần công trình và không gian dành cho nhà ga, đề-pô.

4. Đối với hệ thống thông gió, hệ thống cấp, thoát nước, công trình phục vụ phòng chống cháy, nổ, cứu hộ, cứu nạn, đường lên, xuống nhà ga và các công trình, thiết bị phụ trợ khác, phạm vi bảo vệ công trình thực hiện theo các quy định của pháp luật có liên quan.

Điều 13. Phạm vi bảo vệ công trình thông tin, tín hiệu, hệ thống cấp điện đường sắt

1. Phạm vi bảo vệ đường dây và cột thông tin, tín hiệu đường sắt

a) Phạm vi bảo vệ phía trên là 2,5 mét tính từ đường dây trên cùng trở lên theo phương thẳng đứng;

b) Phạm vi bảo vệ hai bên là 2,5 mét tính từ đường dây ngoài cùng trở ra;

c) Phạm vi bảo vệ phía dưới là toàn bộ khoảng không, vùng đất, vùng nước phía dưới đường dây và tính từ đường dây ngoài cùng trở ra mỗi bên 2,5 mét;

d) Đối với đường dây và cột thông tin đường sắt hiện hữu đang khai thác không thỏa mãn quy định tại điểm a, điểm b và điểm c khoản này, khi cải tạo, nâng cấp công trình vi phạm phạm vi bảo vệ, chủ đầu tư dự án phải có giải pháp kỹ thuật để không làm ảnh hưởng đến sự ổn định, tuổi thọ và bảo đảm an toàn cho công trình thông tin, tín hiệu, hệ thống cấp điện đường sắt và phải được cấp có thẩm quyền chấp thuận trước khi thực hiện;

đ) Chi tiết xác định phạm vi bảo vệ đường dây và cột thông tin, tín hiệu đường sắt thực hiện theo quy định tại khoản 4 của Phụ lục II ban hành kèm theo Nghị định này.

2. Phạm vi bảo vệ công trình, đường dây điện đường sắt tuân thủ theo quy định của pháp luật về điện lực.

Điều 14. Phạm vi bảo vệ phía dưới mặt đất của công trình đường sắt

Khi xây dựng công trình bên dưới mặt đất của công trình đường sắt, chủ đầu tư dự án phải có giải pháp kỹ thuật để không làm ảnh hưởng đến sự ổn định, tuổi thọ và bảo đảm an toàn cho công trình đường sắt và phải được cấp có thẩm quyền chấp thuận trước khi thực hiện.

Điều 15. Phạm vi bảo vệ công trình kè đường sắt

Phạm vi bảo vệ công trình kè đường sắt được xác định như sau:

1. Kè chống xói để bảo vệ nền đường sắt

a) Từ đầu kè và từ cuối kè về hai phía thượng lưu, hạ lưu mỗi phía 50 mét;

b) Từ chân kè trở ra sông 20 mét.

2. Kè chỉnh trị dòng nước

a) Từ chân kè về hai phía thượng lưu, hạ lưu mỗi phía 100 mét;

- b) Từ gốc kè trở vào bờ 50 mét;
- c) Từ chân đầu kè trở ra sông 20 mét.

3. Đối với phạm vi bảo vệ kè đường sắt quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này chồng lấn với phạm vi bảo vệ đê điều, ranh giới là điểm giữa của khoảng cách giữa hai điểm ngoài cùng của hai công trình.

Điều 16. Hành lang an toàn giao thông đường sắt

1. Chiều rộng hành lang an toàn giao thông đường sắt tính từ mép ngoài phạm vi bảo vệ đường sắt trở ra mỗi bên được xác định như sau:

a) Đường sắt tốc độ cao: Trong khu vực đô thị là 05 mét, ngoài khu vực đô thị là 15 mét. Đối với đường sắt tốc độ cao, phải xây dựng rào cách ly hành lang an toàn giao thông đường sắt để tránh mọi hành vi xâm nhập trái phép;

b) Đường sắt đô thị đi trên mặt đất và đường sắt còn lại là 03 mét.

2. Chiều cao hành lang an toàn giao thông đường sắt được tính từ mặt đất trở lên theo phương thẳng đứng đến giới hạn phạm vi bảo vệ trên không của đường sắt theo quy định tại khoản 1 Điều 9 của Nghị định này.

3. Chi tiết xác định hành lang an toàn giao thông đường sắt thực hiện theo quy định tại khoản 1 của Phụ lục II ban hành kèm theo Nghị định này.

Điều 17. Hành lang an toàn giao thông đường sắt tại khu vực đường ngang

Hành lang an toàn giao thông đường sắt tại khu vực đường ngang được quy định như sau:

1. Người lái tàu ở vị trí của mình nhìn thấy đường ngang từ khoảng cách 1000 mét trở lên.

2. Đối với đường ngang không có người gác, người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ khi ở cách đường ngang một khoảng cách bằng tầm nhìn hãm xe đối với cấp đường đó nhìn thấy đoàn tàu ở cách đường ngang ít nhất bằng tầm nhìn ngang của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ kể từ giữa chỗ giao.

3. Chi tiết xác định hành lang an toàn giao thông tại khu vực đường ngang thực hiện theo quy định tại khoản 5 của Phụ lục II ban hành kèm theo Nghị định này.

Điều 18. Hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường sắt chạy gần, liền kề hoặc giao nhau khác mức với công trình đường bộ

1. Hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường sắt chạy gần, liền kề với công trình đường bộ:

a) Trường hợp có sự chồng lấn hành lang an toàn giao thông đường sắt với hành lang an toàn đường bộ, phải phân định ranh giới quản lý theo nguyên tắc ưu tiên bố trí hành lang an toàn giao thông đường sắt, nhưng ranh giới hành lang an toàn giao thông đường sắt không được chồng lên công trình đường bộ;

b) Trường hợp đường bộ, đường sắt liền kề và chung nhau rãnh dọc, ranh giới hành lang an toàn là mép đáy rãnh phía nền đường cao hơn; nếu cao độ bằng nhau, ranh giới hành lang an toàn là mép đáy rãnh phía đường sắt;

c) Khi xây dựng mới công trình gần, liền kề công trình đường sắt hiện hữu, phải bố trí công trình xây mới nằm ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt. Trường hợp không thể bố trí công trình nằm ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt, chủ đầu tư dự án phải có giải pháp kỹ thuật để không làm ảnh hưởng đến sự ổn định, tuổi thọ và bảo đảm an toàn cho công trình đường sắt, gửi cơ quan có thẩm quyền chấp thuận, cấp phép xây dựng theo quy định của pháp luật trước khi thực hiện.

2. Hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường sắt và đường bộ giao nhau khác mức phải đảm bảo các quy định tại Điều 16 Nghị định này.

Điều 19. Hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường sắt và luồng đường thủy nội địa, luồng hàng hải chạy gần, liền kề nhau

1. Trường hợp đường sắt và luồng đường thủy nội địa, luồng hàng hải chạy gần, liền kề nhau, phải bảo đảm đường này nằm ngoài hành lang an toàn giao thông của đường kia.

2. Trường hợp có sự chồng lấn hành lang an toàn giao thông đường sắt với hành lang bảo vệ luồng đường thủy nội địa hoặc phạm vi bảo vệ luồng hàng hải, phân định ranh giới quản lý theo nguyên tắc ưu tiên bố trí hành lang an toàn cho đường sắt. Luồng đường thủy nội địa, luồng hàng hải không được chồng lấn vào hành lang an toàn giao thông đường sắt.

3. Khi nạo vét, thanh thải luồng đường thủy nội địa, luồng hàng hải lân cận hành lang an toàn giao thông đường sắt không được ảnh hưởng đến an toàn công trình và an toàn giao thông vận tải đường sắt.

Điều 20. Hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường sắt và lưới điện cao áp chạy gần nhau

1. Trường hợp đường sắt và lưới điện cao áp chạy gần nhau, phải bảo đảm hành lang an toàn giao thông đường sắt nằm ngoài hành lang lưới điện cao áp.

2. Trường hợp có sự chồng lấn hành lang an toàn giao thông đường sắt với hành lang lưới điện cao áp, phân định ranh giới quản lý theo nguyên tắc ưu tiên bố trí hành lang an toàn cho đường sắt. Lưới điện cao áp không được chồng lấn vào hành lang an toàn giao thông đường sắt.

3. Khi cải tạo, sửa chữa lưới điện cao áp lân cận hành lang an toàn giao thông đường sắt không được ảnh hưởng đến an toàn công trình và an toàn giao thông vận tải đường sắt.

Điều 21. Hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường sắt đi gần công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia

1. Trường hợp đường sắt và công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia gần nhau, phải bảo đảm hành lang an toàn giao thông đường sắt nằm ngoài phạm vi bảo vệ công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia.

2. Khi cải tạo, sửa chữa công trình đường sắt không làm ảnh hưởng đến công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia.

Điều 22. Hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường sắt đi gần công trình di tích lịch sử - văn hóa

1. Trường hợp công trình đường sắt và công trình di tích lịch sử - văn hóa nằm gần nhau, phải bảo đảm hành lang an toàn giao thông đường sắt nằm ngoài phạm vi bảo vệ và không ảnh hưởng đến di tích lịch sử - văn hóa theo quy định của pháp luật về di sản văn hóa.

2. Trường hợp có sự chồng lấn hành lang an toàn giao thông đường sắt với phạm vi bảo vệ di tích lịch sử - văn hóa, khi cải tạo, sửa chữa công trình đường sắt không làm ảnh hưởng đến công trình di tích lịch sử - văn hóa và thực hiện theo quy định của pháp luật về di sản văn hóa.

Chương IV

QUẢN LÝ, SỬ DỤNG ĐẤT DÀNH CHO ĐƯỜNG SẮT

Điều 23. Xác định ranh giới đất dành cho đường sắt

1. Đất trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt phải được xác định cụ thể ranh giới theo tọa độ và được cập nhật, thống nhất với hồ sơ địa chính và cơ sở dữ liệu quản lý đất đai của địa phương nơi có đường sắt đi qua.

2. Cơ quan, tổ chức được giao quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp xác định ranh giới đất dành cho đường sắt.

3. Việc lập, trình phê duyệt, tổ chức cắm và quản lý mốc giới đất dành cho đường sắt thực hiện theo quy định của pháp luật về đất đai.

4. Việc xác định mốc giới đất dành cho đường sắt tại thực địa thực hiện phù hợp với khả năng bố trí ngân sách nhà nước và theo thứ tự ưu tiên sau: