

BỘ GIAO THÔNG VẬN
TẢI
Số: 19-VP-PC

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Hà Nội, ngày 12 tháng 9 năm 1964

THÔNG TƯ

CỦA BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI SỐ 19/VP-PC

NGÀY 12 THÁNG 9 NĂM 1964 HƯỚNG DẪN THI HÀNH ĐIỀU LỆ

QUY ĐỊNH PHẠM VI GIỚI HẠN ĐƯỜNG SẮT VÀ TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT

(BAN HÀNH DO NGHỊ ĐỊNH

SỐ 120/CP NGÀY 12-8-1963 CỦA HỘI ĐỒNG CHÍNH PHỦ)

Từ trước đến nay, do phạm vi giới hạn an toàn đường sắt và trật tự an toàn giao thông vận tải đường sắt chưa được quy định rõ ràng, một số cơ quan, xí nghiệp và nhân dân lại chưa thấy được hết tính chất nguy hiểm của hoạt động của ngành đường sắt, nên đã có hiện tượng làm nhà cửa, kho tàng quá gần đường sắt, đào xới hoặc trồng cây cối ở gần đường sắt, chơi bời, họp chợ trên đường sắt, chăn dắt trâu bò và các súc vật khác trên đường sắt; thậm chí muốn mượn đường gần, nhân dân ở gần một số ga đã qua lại sân ga bằng cách chui qua gầm toa hoặc trèo qua các bộ phận móc nối của toa đỗ ở ga, v.v...

Tình trạng trên đây đã gây ra tai nạn chết người, chết súc vật, hư hỏng phương tiện vận tải và thiệt bị của đường sắt.

Vì mục đích bảo vệ tính mạng của nhân dân, bảo vệ tài sản của nhân dân và của Nhà nước, bảo vệ lợi ích của công cuộc xây dựng chủ nghĩa xã hội và đồng thời bảo đảm cho ngành đường sắt hoạt động được bình thường, Hội đồng Chính phủ đã ban hành Điều lệ quy định phạm vi giới hạn đường sắt và trật tự an toàn giao thông vận tải đường sắt.

Căn cứ Nghị định số 120/CP của Hội đồng Chính phủ ban hành ngày 12-8-1963 và Điều 22 Chương V của bản điều lệ kèm theo nghị định ấy, Bộ Giao thông vận tải quy định thêm các chi tiết sau đây để hướng dẫn thi hành những điểm cần thiết đã được quy định trong bản điều lệ.

I. CÁC QUY ĐỊNH VỀ GIỚI HẠN ĐƯỜNG SẮT

Có hai loại phạm vi giới hạn:

1. Phạm vi giới hạn đường sắt nói ở điều 2 của điều lệ là phạm vi đất đai do Nhà nước đã giao cho Tổng cục đường sắt quản lý để sử dụng cho việc vận tải. Đất đai này bao gồm đất công hoặc đất tư mà trước đây Nhà nước đã trưng mua có bồi thường cho người có đất.

Phạm vi đất thuộc quyền quản lý và sử dụng của Tổng cục đường sắt đều phải có sơ đồ và phải cắm bảng, làm hàng rào hoặc đặt mốc phân giới ở những nơi cần thiết. Trong phạm vi giới hạn đất đai này, có nơi Tổng cục đường sắt đã sử dụng để xây dựng nhà ga, kho, nhà máy, kiến trúc, đường sá, v.v..., cũng có nơi đang còn bỏ trống, nhưng đều có mục đích dự định dùng vào công việc phát triển đường sắt hoặc xây dựng các công trình thiết bị khác như điều 2 của nghị định đã quy định rõ "mọi người không được xâm lấn hoặc tự tiện sử dụng vào bất kỳ một việc gì".

2. Phạm vi giới hạn an toàn đường sắt nói ở điều 3 của Điều lệ là giới hạn bảo đảm cho việc tàu chạy được an toàn, bảo đảm cho các kiến trúc, đường sá và các thiết bị của đường sắt như nhà ga, cầu cống, cột và dây tín hiệu, dây điện thoại, điện báo v.v. luôn luôn ở tình trạng tốt, đồng thời còn có mục đích bảo đảm cho các công trình, kiến trúc, kho, lò, nhà cửa của các cơ quan, xí nghiệp khác của nhân dân không vì sự chấn động do tàu chạy, hoặc do tàn lửa của đầu máy mà gây ra tác hại như bị cháy, bị hư hỏng, đổ sập, v.v...

Vì thế, phạm vi giới hạn an toàn có nhiều nơi phải vượt ra ngoài phạm vi đất đai do Tổng cục đường sắt quản lý và sử dụng. Dĩ nhiên, Tổng cục đường sắt không được tự tiện sử dụng đất đai ngoài phạm vi quản lý của mình tức là quyền sở hữu đất đai ở những nơi này vẫn thuộc về người có đất, nhưng quyền sử dụng của người có đất trong phạm vi giới hạn an toàn có bị hạn chế, hoặc bị ngăn cấm làm một số việc cụ thể nói trong chương III của điều lệ.

II. GIỚI HẠN AN TOÀN CỦA NỀN ĐƯỜNG SẮT

Phạm vi giới hạn an toàn của nền đường sắt nói ở điều 4 của điều lệ là năm mét hoặc ba mét, tuy nền đường là đất đắp hay đất đào. Để cho mọi người dễ dàng phân biệt giới hạn này, Tổng cục đường sắt phải tiến hành cắm bảng, cắm mốc hoặc làm hàng rào phân giới hạn an toàn ở

các đoạn đường xung yếu, ở các nơi mà giới hạn an toàn vượt ra khỏi ngoài phạm vi đất đai do Tổng cục đường sắt quản lý.

Tuy nhiên, đặc biệt đối với việc sản xuất nông nghiệp thì điều lệ lại chiếu cố cho phép trồng trọt cách mép nền đường ít nhất là hai mét. Cần nhận rõ việc sản xuất nông nghiệp nói ở trong điều lệ là nhằm tận dụng diện tích trồng trọt những loại cây lương thực nhỏ như ngô, khoai, đỗ, sắn, v.v, ở liền ngay hai bên mép nền đường vì trồng những loại cây này cách mép nền đường hai mét không gây tác hại nền đường và cũng không gây nguy hiểm cho các đoàn tàu chạy trên mặt đường. Cần chú ý tuyệt đối không được trồng các loại cây cao lớn có tán lá toả rộng, có thể quệt vào các đoàn tàu qua lại, hoặc che khuất tầm nhìn của tài xế trên đầu máy.

Ngược lại, đối với các vật nguy hiểm (dễ cháy, dễ nổ, chất độc, lò gạch, lò than, v.v.) thì phạm vi giới hạn an toàn của nền đường điều lệ quy định xa hơn, tùy mức độ nguy hiểm của từng loại (điều 9 và điều 10 của điều lệ) nhằm tránh gây thiệt hại cho đôi bên như tàn lửa của đầu máy gây cháy nhà hoặc cháy các vật dễ bén lửa; như sự chấn động do tàu chạy có thể gây nổ các vật không chịu được sự chấn động ấy; hoặc tàn lửa của các lò gạch, lò ngói có thể gây ra nổ, cháy các vật dễ bén lửa trên các toa tàu như toa chở dầu xăng, rơm, cỏ khô, v.v...

Riêng đối với các kho chất nổ, chất độc, hiện nay chưa có quy định cụ thể phạm vi giới hạn an toàn cách mép nền đường là bao nhiêu, vì vậy các cơ quan, xí nghiệp khi cần xây dựng kho chứa các loại này, phải liên hệ bàn bạc trước với Tổng cục đường sắt, đồng thời phải báo cáo với Ủy ban Kiến thiết cơ bản Nhà nước quyết định giới hạn an toàn cho kho và cho đường sắt. Điều 8 của điều lệ quy định việc đi lại của nhân dân hoặc súc vật trên nền đường cũng bị cấm ngặt, nhưng ở những đoạn không có đường ô tô hay đường mòn chạy song song gần đường sắt thì nhân dân có thể đi bộ dọc theo nền đường sắt. Điều đó xuất phát từ thực tế trong sinh hoạt và sản xuất ở những nơi nhân dân cần thiết phải đi lại thường xuyên, mà đường sá thì chưa có điều kiện để xây dựng. Nhưng mặt khác, cần phải thấy việc đi men theo nền đường sắt là việc bất đắc dĩ vì dễ xảy ra tai nạn, cho nên về phía người đi bộ, nhất là có gồng gánh hoặc mang theo đồ đạc cồng kềnh, khi phải đi men theo nền đường thì phải thận trọng, càng đi cách xa đường sắt càng đỡ nguy hiểm, đồng thời phải luôn luôn chú ý đến tàu ở phía trước mặt và phía sau lưng ngay từ lúc tàu còn xa, để kịp tránh xa các đoàn tàu qua lại. Về phía Tổng cục đường sắt, cần có biện pháp nhắc nhở thường xuyên tài xế và các nhân viên trên đầu

máy phải đặc biệt lưu ý quan sát, thường xuyên kéo còi khi tàu chạy qua những đoạn đường này để ngăn ngừa tai nạn. Các Ủy ban hành chính địa phương nơi có đường sắt đi qua phải chú trọng giáo dục nhân dân đề phòng tai nạn trong khi đi men theo nền đường sắt.

Đoạn cuối điều 4 của điều lệ có nói về phạm vi giới hạn an toàn của nền đường sắt ở những đoạn có đường ô tô chạy song song bên cạnh. Về vấn đề này Tổng cục đường sắt cần tiến hành điều tra, lập sơ đồ và có dự kiến biện pháp phòng vệ, báo cáo về Bộ Giao thông vận tải để Bộ nghiên cứu quy định biện pháp phòng vệ, bảo đảm an toàn chung cho cả nền đường sắt và nền đường bộ.

III. GIỚI HẠN AN TOÀN CỦA CỘT TÍN HIỆU, CỘT ĐIỆN VÀ ĐƯỜNG DÂY TÍN HIỆU, DÂY ĐIỆN

(Điều 7 của điều lệ)

Ở những nơi có đường dây điện thoại, điện báo, tín hiệu mắc một dây hoặc mắc song song (gồm nhiều dây) thì việc xây dựng công trình, thiết bị, kiến trúc, nhà cửa hoặc trồng các loại cây, v.v. của nhân dân, của các cơ quan, xí nghiệp, công trường, kể cả của Tổng cục đường sắt, đều phải xây dựng cách xa đường dây gần nhất (đường dây ngoài cùng) là 2m50, hoặc phải cách xa chân cột điện, cột tín hiệu ít nhất là 3m50.

Các đường dây điện cao thế, hạ thế của nhà máy điện, đường dây điện thoại, điện báo của ngành bưu điện hoặc của các cơ quan quân đội, có nhiều nơi phải mắc vượt chéo hoặc mắc song song với các đường dây của Tổng cục đường sắt, có trường hợp mắc không đúng nguyên tắc kỹ thuật, gây nhiễu loạn, không bảo đảm cho việc chỉ huy chạy tàu bằng điện thoại, điện báo của ngành đường sắt được chính xác và nhanh chóng. Vấn đề này đòi hỏi phải có những quy định cụ thể và phức tạp từng trường hợp theo các nguyên tắc kỹ thuật về điện khí, do đó không thể nêu vào điều lệ này được, mà sẽ được quy định riêng trong một văn kiện của Nhà nước.

Trong khi văn kiện nói trên chưa được ban hành, nếu Tổng cục đường sắt gặp các đường dây của các cơ quan, xí nghiệp khác mắc không đúng kỹ thuật, gây nhiễu loạn đến đường dây của Tổng cục đường sắt, thì Tổng cục đường sắt phải bàn bạc với cơ quan hoặc xí nghiệp có