ज्ञान ज्योति से मार्गदर्शन
To Beam As A Beacon of Knowledge

संपूर्ण रेल भूमि प्रबंधन



नवंबर-2024

भारतीय रेल सिविल इंजीनियरिंग संस्थान पुणे 411001

Published By
Indian Railways Institute of Civil Engg.
11-A, South Main Road, Koregaon Park, Pune 411 001.

FIRST EDITION : NOVEMBER 2024

Price ₹

ज्ञान ज्योति से मार्गदर्शन
To Beam As A Beacon of Knowledge

संपूर्ण रेल भूमि प्रबंधन

नवंबर-2024

भारतीय रेल सिविल इंजीनियरिंग संस्थान पुणे 411001

भूमिका

रेल भूमि बहुत ही मूल्यवान संपदा है जिसका सम्पूर्ण राष्ट्र में विभिन्न स्थानों, व्यक्तियों, संस्थानों तथा विभिन्न राज्य सरकार के साथ मिलकर प्रबंधन किया जाता है। आज राष्ट्र निर्माण मे विकास के दृष्टिकोण से कइ नए आधारभूत प्रोजेक्ट उभर रहे हैं इसीलिए रेलवे भूमि की प्रबंधन की नइ नीति जिसके अंतर्गत गति शक्ति कार्गो टर्मिनल, टर्मिनल पर सुविधा, नइ साइडिंग, शेड कार्य, मार्गाधिकार, पट्टे (लीज) पर देने की आवश्यकता व मांग बढ गइ है। सभी नइ नीतियों के अंतर्गत पालन करने वाली अनुमोदन प्रक्रिया, नइ दरों से रेल्वे कर्मचारी/अधिकारी के आवास का किराया निर्धारण को रेलवे बोर्ड के निर्देशानुसार सुनिश्चित करने का महत्व बढ़ गया है।

रेलवे भूमि के प्रबंधन के सन्दर्भ में जानकारी अलग अलग जगह उपलब्ध है जिसमे इंजीनियरिंग संहिता, भारतीय रेलवे निर्माण नियमावली, रेलवे भूमि एवं स्टेशन विकास निदेशालय द्वारा जारी नियम, नीति परिपत्र (पालिसी सर्कुलर) आदि शामिल हैं। इस महत्वपूर्ण विषय पर सामग्री के संकलन की आवश्यकता को काफी समय से महसूस किया जा रहा था।

श्री सुरेंद्र कुमार बंसल, महाप्रबंधक (विशेष इंजी.) आरडीएसओ द्वारा इस नवीन पुस्तक के माध्यम से इस कमी को पूरा करने के गंभीर व सराहनीय प्रयास किये गये हैं। इस पुस्तक को इरिसेन से हिंदी में जारी करने में, पांडुलिपि में आवश्यक परिवर्तन को समाहित करने में उत्तर पश्चिम रेल्वे से श्री नमोनारायण मीणा, कार्यकारी इंजीनियर, भूमि प्रबंधन एवं श्री अभिनंदन प्रसाद कार्यालयीन अधीक्षक (भूमि) जयपुर का अमूल्य योगदान रहा है। इरिसेन से श्री नीरज कुमार मिश्रा तथा श्री ए ए निज़ामी, वरि अनुदेशक कंप्यूटर द्वारा संकलित पाण्डुलिपि को तैयार करने, तथा बार-बार शुद्धियों को सम्मिलित कर पुस्तक को वर्तमान स्वरुप प्रदान करने में विशिष्ठ योगदान है।

यह पुस्तक रेल भूमि प्रबंधन के सभी आयाम को समायोजित कर विस्तार से जानकारी को हिन्दी में उपलब्ध कराती है। मेरा मानना है कि इस पुस्तिका द्वारा दैनिक काम के लिये आवश्यक जानकारी उपलब्ध हो सकेगी, साथ ही पुस्तिका में उपलब्ध जानकारी इरिसेन में प्रशिक्षण प्रदान करने में उपयोगी साबित होगी। मैं न केवल उम्मीद करता हूँ बल्कि मुझे पूर्ण विश्वास है कि यह पुस्तक हमारे रेलवे स्टाफ और इंजीनियर के लिए अत्यंत जानकारीयुक्त एवं उपयोगी साबित होगी।

नवंबर- 2024

(एस के झा)
महाप्रबंधक/ इरिसेन पुणे

परिचय

भविष्य के रेल नेटवर्क के विकास व रेल्वे यात्रियों के लिये विभिन्न बुनियादी सुविधाओं का निर्माण रेल्वे भूमि की उपलब्धता पर निर्भर करता है । इसलिए, रेलवे भूमि का संरक्षण और सार्थक उपयोग का ज्ञान रेल-भूमि प्रबंधन से जुड़े कर्मचारियों/अधिकारियों के लिये आवश्यक है।

इस पुस्तक का परिचय लिखते हुए मुझे अत्यंत हर्ष है। इरिसेन के अपने पूर्व कार्यकाल में संकाय-सदस्य के रूप में भूमि प्रबंधन, अतिक्रमण निपटान, भूमि से संबंधित कोर्ट केसेस का निपटान, मेरे पढ़ाये जाने विषयो में से एक महत्वपूर्ण विषय रहा है। मैने यह महसूस किया कि रेल्वे भूमि प्रबंधन एक विशाल और बहु आयामी विषय है, इस विषय का सम्पूर्ण संकलन विशेषकर हिन्दी में आवश्यक है, जिसे यह पुस्तक सार्थक रूप से पूर्ण करती है।

वर्तमान मे रेलवे-क्षेत्र में नए कार्गो टर्मिनल साइडिंग / गुड्स शेड और अन्य कार्गो संबंधी सुविधाएं आदि, नवीकरणीय बिजली संयंत्र, सीवेज उपचार / जल उपचार संयंत्र/जल पुनर्चक्रण संयंत्र के कामकाज सार्वजनिक सेवा उपयोगिताओं जैसे बिजली, गैस, पानी की आपूर्ति, दूरसंचार केबल, सीवेज निपटान, ऑप्टिकल फाइबर केबल पाइपलाइन, शहरी परिवहन और पीएम गति शक्ति कार्यक्रम के तहत एसे किसी भी बुनियादी ढांचे के लिए बुनियादी ढांचासे सीधे जुड़े उद्देश्यों के लिए रेलवे भूमि के लाइसेंस की नइ नीति बनाइ है।साथ ही भूमि का एक हिस्सा रेल उपरी पुल (आरओबी)/रेल निचली पुल (आरयूबी), सड़कों के निर्माण / चौड़ीकरण आदि जैसे सार्वजनिक उपयोगिता उद्देश्यों के लिए दीर्घकालिक आधार पर केंद्र / राज्य सरकारों / सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों को पट्टे पर देने कि मांग बढ़ी है।

रेलवे अधिनियम, 1989 में संशोधन के माध्यम से, रेल मंत्रालय के तहत रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) का गठन 1 नवंबर, 2006 को किया गया था ताकि मंत्रालय के नियंत्रण में रेलवे भूमि/एयर-स्पेस पर वाणिज्यिक विकास से संबंधित सभी कार्य किए जा सकें।

संबंधित कोड, मेनुअल, एक्ट एवं सर्कुलर के दृष्टिगतरेल प्रशासन के अधिकार क्षेत्र में आने वाली समस्त भूमि का संरक्षण करने एवं अतिक्रमण से मुक्त रखनें जैसे विषय इस पुस्तिक में सम्मिलित किये गये है।

भूमि प्रबंधन कि नीतियाँ सतत परिवर्तनशील व नयी नीतियों से प्रभावित होती रहती है अतः सुझाव है कि इस पुस्तिका में समाहित किसी भी जानकारी को लागू करने से पहले विषय से संबंधित कोड, परिपत्र, नीति-निर्देश इत्यादि एवं रिपोर्टस का अध्ययन संदर्भ रूप में किया जाना चाहिए।

इस पुस्तिका के सुघार हेतु पाठकों के किसी भी सुझाव का स्वागत करते हैं।

नवंबर 2024

संजय कुमार गर्ग

अपर महानिदेशक- एसएसटीडब्ल्यू/इरिसेन

प्रस्तावना

भारतीय रेल में खाली एवं अतिरिक्त भूमि, बहुमूल्य और मूल्यवान सम्पत्ति है तथा प्रभावी प्रबंधन द्वारा इसका लाभकारी उपयोग विभिन्न संसाधनों को विकसित करने में किया जाना चाहिए। पूर्ण जागरुकता के अभाव में रेल भूमि प्रबंधन का कार्य नहीं हो सकता है। भारतीय रेलवे की भूमि को पेशेवर ढंग से प्रबंधित करने की निरंतर आवश्यकता है।

भूमि प्रबंधन पर विभिन्न निर्देश इंजीनियरिंग कोड, भारतीय रेलवे वर्क्स मैनुअल और रेलवे बोर्ड द्वारा जारी विभिन्न नीति निर्देश और दिशानिर्देशों में उपलब्ध हैं। रेलवे भूमि का निरीक्षण, अदालती मामलों से निपटने के लिए उचित दस्तावेजीकरण, स्पष्ट स्वामित्व, अतिक्रमण से मुक्त भूमि की अभिरक्षा और कमाइ अर्जित करने के लिए प्रबंधन किया जाना है। तेजी से बढ़ती अर्थव्यवस्था के कारण, भूमि लीज/लाइसेंस, ट्रैक क्रॉसिंग, वे-लीव सुविधाएं/मार्गाधिकार सुविधाएं, बंदरगाहों और निजी साइडिंग के साथ कनेक्टिविटी और वाणिज्यिक उपयोग के लिए रेलवे भूमि की मांग बढ़ी है। इस पुस्तिका में भूमि प्रबंधन पर परिष्कृत एवं विस्तृत जानकारी देने का प्रयास किया गया है।

इस पुस्तक की सामग्री नए भूमि अधिग्रहण अधिनियम के प्रावधानों के अलावा अन्य प्रक्रियाओं जैसे रेलवे अधिनियम के प्रावधानों के माध्यम से भूमि अधिग्रहण, व्यक्तिगत रूप से (Private) संपर्क द्वारा भूमि के हस्तांतरण आदि की जानकारी प्रदान करती है। इसके अलावा, लीज/लाइसेंस, वे-लीव सुविधाएं, निरीक्षण रजिस्टर, अतिक्रमण रजिस्टर, भूमि आहरण रजिस्टर आदि को आनलाइन पोर्टल के माध्यम से करने के संबंध में भी दिशा-निर्देश दिए गए हैं। रेलवे भूमि से अधिकतम राजस्व प्राप्त करने के लिए संबंधित प्रयास करने के अलावा, रेलवे भूमि क्षेत्र में अधिक नियंत्रण करके रेलवे भूमि पर अतिक्रमण को पूरी तरह समाप्त किया जाना चाहिए। यह पुस्तक, रेलवे भूमि के प्रभावी उपयोग के साथ-साथ गतिशील विकास एवं वृद्धि सुनिश्चित करने में अग्रसर होगी।

आशा है कि यह पुस्तक भूमि प्रबंधन पर विभिन्न निर्देशों के बारे में जागरूकता लाने में फील्ड इंजीनियरों की सहायता करेगी और फील्ड अधिकारियों के लिए उनकी दैनिक आवश्यकता को पूरा करेगी। इस विषय में जारी पूर्व पुस्तिका का अद्यतन नवीनीकरण करते हुए लीजींग/लाइसेंसिंग एवं वे-लीव सुविधाओं पर समग्रित दिशा-निर्देश दिए जा रहे है।

श्री नीरज कुमार मिश्रा, प्रोफेसर ट्रैक-1/इरिसेन/पुणे एवं श्री रवि, उप मुख्य इंजीनियर/भू-प्रबंधन/उपरे द्वारा दिए गए सुझाव स्वागत योग्य है एवं यथा-स्थान सम्मिलित किए गए हैं। श्री रामकरण यादव, सेवानिवृत्त महाप्रबंधक, मध्य रेल एवं श्री अरूण कुमार बंसल, सेवानिवृत्त महानिदेशक, वन एवं पर्यावरण विभाग द्वारा प्रस्तावित बहुमूल्य सुझावों को धन्यवाद सहित शामिल कर लिया गया है। इस प्रकाशन में सुधार के लिए किसी भी सुझाव का स्वागत है, सुधार के लिए सुझाव dgenggrdso@gmail.com, oslmnwr18@gmail.com पर भेजे जा सकते हैं।

दिनांक 24.09.2024

सुरेन्द्र कुमार बंसल
महानिदेशक (विशेष) /इंजी.,
अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन, लखनऊ
Mb. 9794863060
Mail ID: dgenggrdso@gmail.com

अनुक्रमणिका

अध्याय	विवरण	पृष्ठ सं.
1.0	भूमि प्रबंधन	1
1.1	संगठन	1-2
1.2	भूमि एवं स्टेशन विकास निदेशालय	2-3
1.3	रेलवे में गैर-किराया राजस्व सृजन	3-4
2.0	भारतीय रेलवे लीज लाइसेंस प्रसंस्करण प्रणाली (IR-LSPS)	4-5
2.1	सामान्य शर्तें	5-6
2.2	सक्षम अधिकारी	6
2.3	भूमि का बाजार मूल्य	6-7
2.4	अनुमोदन के लिए समय सीमा	7
2.5	लीज/लाइसेंस प्रयोजन के प्रकार	7
2.6	'रेलवे भूमि के प्रबंधन की नीति' के अधीन भूमि के अनुमत उपयोग	8
2.7	भूमि लीज/लाइसेंस की अवधि एवं लीज/लाइसेंस शुल्क	9-11
2.8	लीज/लाइसेंस प्रसंस्करण प्रणाली फ्लो चार्ट (नए प्रकरण हेतु)	12-16
2.9	लीज/लाइसेंस प्रसंस्करण प्रणाली फ्लो चार्ट (नवीनीकरण प्रकरण हेतु)	17-21
2.10	अतिरिक्त भूमि लीज/लाइसेंस शुल्क का समायोजन	22
2.11	लीज/लाइसेंस अनुबंधों का नवीनीकरण	22
2.12	रेलवे भूमि के प्रबंधन की नइ नीति के अनुसार मामले का संशोधन करना	22
2.13	फारवर्ड चार्ज मैकेनिज्म (एफसीएम) के माध्यम से जीएसटी का भुगतान	23
2.14	धार्मिक उद्देश्य के लिए भूमि का लाइसेंस	24
2.15	विभिन्न परियोजनाओं के लिए एनएचएआइ को भूमि पट्टा/लीज	24
2.16	रेल मेल सेवा (आरएमएस)/डाक विभाग के लिए भूमि/भवन लाइसेंस	24
2.17	रेलवे परिसर में स्वचालित टेलर मशीनों (एटीएम) हेतु भूमि लाइसेंस	25-26
2.18	भारतीय रेलवे खानपान एवं पर्यटन निगम को भूमि लाइसेंस	26-27
2.19	निजी स्कूलों हेतु भूमि/भवनों का लाइसेंस	27
2.20	केन्द्रीय विद्यालय संगठन को केन्द्रीय विद्यालय हेतु भूमि का लीज	27
2.21	रेलवे स्टाफ को अधिक अन्न उगाने के उद्देश्य से भूमि का लाइसेंस	27
2.22	राजकीय रेलवे पुलिस (जीआरपी) हेतु क्वार्टर/बैरक का प्रावधान	28

2.23	रेलवे परिसर में आरएलडीए के कार्यालय आवास हेतु किराए की दर	29
2.24	कॉनकोर को लाइसेंस दी गइ रेलवे भूमि के लिए भूमि लाइसेंस शुल्क	29
2.25	डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआइएल) के लिए भूमि लीज लाइसेंस	30
2.26	रक्षा विभाग को किराए/पट्टे पर दी गइ/इमारत के संबंध में लाइसेंस शुल्क और किराये के शुल्क का निर्धारण	30
2.27	यात्री सुविधाओं के लिए रेलवे भूमि का लाइसेंस	31
2.28	रेल नीर पैकेज्ड पेयजल बॉटलिंग संयंत्र की स्थापना हेतु आइआरसीटीसी लिमिटेड को भूमि लाइसेंस	31
2.29	नए कार्गो टर्मिनल/निजी साइडिंग आदि के लिए भूमि का लीज	31-32
2.30	कार्गो टर्मिनलों/निजी साइडिंग्स/प्राइवेट फ्रेट टर्मिनल आदि के मौजूदा पट्टे/लाइसेंस का स्थानांतरण	32
2.31	साइडिंग मालिकों से बकाया का भुगतान और अनुबंधों का निष्पादन	32
2.32	साइडिंग बंद करने के लिए अधिसूचना	33
2.33	विवाद समाधान	34
2.34	अनुबंध की समाप्ति	34
2.35	कार्गो से संबंधित भूमि लीज (पट्टा) अनुबंध	34-60
2.36	रेलवे भूमि को सरकारी संगठन को पट्टे/लाइसेंस देने के लिए मॉडल मानक पट्टा/लाइसेंस अनुबंध पर स्पष्टीकरण	61
2.37	आरएमएस और अन्य सरकारी विभागों द्वारा रेलवे भूमि/संपत्ति के उपयोग के लिए अनुबंध का निष्पादन	61
2.38	आइआर-एलएसपीएस पर भुगतान और प्रस्तावों का स्वतः निरस्तीकरण	61
3.0	भारतीय रेलवे रेल भूमि क्रासिंग सेवा (IR-RBCS)	62
3.1	आवेदन एवं अनुमोदन प्रक्रिया	62-63
3.2	अनुबंध का पंजीकरण	63
3.3	सक्षम अधिकारी	63
3.4	अनुमोदन के लिए समय-सीमा	63
3.5	भूमि का बाजार मूल्य	63
3.6	मार्गाधिकार (वे-लीव सुविधा) अनुमति की अवधि और वे-लीव शुल्क	64-65

3.7	मेट्रो/आरआरटीएस/एनएचएसआरसीएल क्रॉसिंग की अनुमति की अवधि एवं क्रांसिंग चार्जेस्	66-67
3.8	वे लीव अनुबंध का नवीनीकरण	67
3.9	मौजूदा मार्गाधिकार (वे लीव) सुविधाएं की अनुमति का स्थानांतरण	67
3.10	विवाद समाधान	67
3.11	अनुबंध की समाप्ति	67
3.12	रेल भूमि क्रासिंग सेवा (ओएफसी एवं वाटर सप्लाइ प्रकरणों के लिए) फ्लो चार्ट- नये आवेदनों के लिए	68-71
3.13	रेल भूमि क्रॉसिंग सेवा (ओएफसी एवं वाटर सप्लाइ के अलावा) फ्लो चार्ट - इंजीनियरिंग प्रकरणों के फ्रेस आवेदन हेतु	72-78
3.14	रेल भूमि क्रॉसिंग सेवा फ्लो चार्ट- इलेक्ट्रिकल प्रकरणों के लिए	79-87
3.15	रेल भूमि क्रॉसिंग सेवा (ओएफसी एवं वाटर सप्लाइ के अलावा) फ्लो चार्ट- इंजीनियरिंग प्रकरणों के नवीनीकरण आवेदन के लिए	88-93
3.16	'रेलवे भूमि के प्रबंधन के लिए नीति' पर मास्टर परिपत्र में संशोधन	94-95
3.17	स्टेशन एरिया में ओएफसी रेल क्रॉसिंग मानक प्लान	96-97
3.18	टेलीकॉम/ऑप्टिकल फाइबर केबल (ओएफसी) के अनुमोदन हेतु समय सीमा	98
3.19	पानी/सीवेज पाइपलाइन के अनुमोदन हेतु समय सीमा	98-99
3.20	भारत नेट परियोजना और स्मार्ट सिटी मिशन पहल हेतु टेलीकॉम/ ओएफसी केबल बिछाने के लिए पर्यवेक्षण शुल्क लगाने पर स्पष्टीकरण	99-100
3.21	वे लीव अनुबंध का निष्पादन	100-101
3.22	रेलवे भूमि क्रांसिंग हेतु वे-लीव सुविधा अनुमति हेतु मॉडल/मानक अनुबंध	101-107
3.23	रेलवे ट्रैक के नीचे क्रॉसिंग हेतु आरडीएसओ का दिशानिर्देश	108-124
3.24	रेलवे से संबंधित आवासीय इकाइयों में घरेलू पीएनजी कनेक्शन का प्रावधान	125
4.0	भारतीय रेलवे भूमि परिसंपत्ति प्रबंधन प्रणाली (IR-LAMS)	126
4.1	आइआर-एलएएमएस के उपयोग के लिए स्टेप-भूमि आहरत मॉड्यूल	126-128
4.2	आइआर-एलएएमएस के उपयोग के लिए स्टेप-अतिक्रमण मॉड्यूल	128-130
4.3	पोर्टल में भूमि होल्डिंग की सार	130
4.4	पोर्टल में राज्य वार लैंड होल्डिंग की स्थिति	131
4.5	पोर्टल में विभिन्न उपयोग के लिए भूमि आहरण (लैंड होल्डिंग) की स्थिति	131

4.6	पोर्टल में रिक्त भूमि प्लाटों की स्थिति	131
4.7	पोर्टल में रिक्त भूमि प्लॉट का सार	131
4.8	अतिक्रमण भूमि की स्थिति	132
4.9	अतिक्रमण की माहवार रिपोर्ट	132
4.10	अतिक्रमण भूमि की सार	132
4.11	अतिक्रमण डेटा का मिलान (लैंड होल्डिंग और अतिक्रमण मास्टर में अतिक्रमण का अंतर)	132
4.12	निरीक्षण रजिस्टर की सार	132
4.13	संविधान के तहत भूमि	133
4.14	रेलवे की भूमि और राजस्व रिकॉर्ड में सुधार, अनधिकृत कब्जेदारों को बेदखल करना	134
4.15	रेलवे भूमि का स्वामित्व	135
4.16	भूमि संरक्षण	135
4.17	भूमि अभिलेख	135
4.18	भूमि प्लान	135
4.19	भूमि अभिलेख रजिस्टर	136
4.20	भूमि सीमा सत्यापन रजिस्टर	136
4.21	भूमि अतिक्रमण निरीक्षण रजिस्टर	136
4.22	भूमि सीमांकन	137-138
4.23	भूमि अतिक्रमण	138-139
4.24	भूमि अतिक्रमण की श्रेणियां	139
4.25	भूमि अतिक्रमण के संबंध में मंडल का उत्तरदायित्व	140
4.26	अतिक्रमण की रोकथाम और हटाने के लिए निवारक कदम/कार्य योजना	141
4.27	अतिक्रमण हटाने की बेदखली प्रक्रिया	141
4.28	सार्वजनिक परिसर (अनधिकृत कब्जाधारियों की बेदखली) अधिनियम के तहत बेदखली	142
4.29	संपदा अधिकारी की कार्यप्रणाली	142

4.30	सार्वजनिक परिसर (अनधिकृत कब्जाधारियों की बेदखली) अधिनियम 1971 के प्रावधान के तहत संपदा अधिकारी (इ.ओ.) के आदेशों को चुनौती देते हुए उच्च न्यायालयों में रिट याचिका दायर किया जाना	143
4.31	रेलवे भूमि पर अतिक्रमण की रोकथाम और हटाना	143
4.32	एसएलपी (सिविल) डायरी नंबर 19714/2021 उतरन से बेस्थन रेलवे झोपड़पट्टी विकास मंडल बनाम भारत सरकार और अन्य के मामले में।	144
4.33	सभी स्तरों पर अदालती मामलों, विशेष रूप से रेलवे बोर्ड को एक पक्ष के रूप में शामिल मामलों/अवमानना मामलों का उचित निस्तारण	144
4.34	रेलवे भूमि पर अतिक्रमण से बेदखली - रेलवे अधिनियम 1989 की धारा 147 के उपयोग द्वारा	144-145
5.0	रेलवे भूमि पर वृक्षारोपण	146
5.1	भारत सरकार की ग्रीन क्रेडिट विशेष योजना	147
5.2	पर्यावरण अनुकूल जीवनशैली मिशन	148
5.3	भारत सरकार की कार्बन क्रेडिट ट्रेडिंग योजना	149
5.4	रेलवे भूमि को संरक्षित वन के रूप में अधिसूचित	149
5.5	वन विभाग के साथ अनुबंध का निष्पादन	150
5.6	रेलवे भूमि पर वृक्षारोपण के लिए रेलवे प्रशासन और राज्य वन विभाग के बीच अनुबंध का प्रारूप	150-154
5.7	रेलवे भूमि पर सौंदर्यीकरण हेतु अनुमति	154
5.8	ट्रैक किनारे स्टेशन के रास्ते पर रेलवे क्षेत्र/परिसर का सौंदर्यीकरण	155
5.9	रेलवे सौंदर्यीकरण योजना के लिए क्षेत्र की पहचान करना	155
5.10	रेलवे सौंदर्यीकरण हेतु प्रस्तावों की जांच करना	155
5.11	सौंदर्यीकरण हेतु पार्टी के साथ अनुबंध ज्ञापन का निष्पादन	156-157
5.12	सौंदर्यीकरण हेतु सामान्य शर्तें/नियम	157
6.0	रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा रेलवे भूमि का वाणिज्यक विकास	158
6.1	रेलवे भूमि के अनौपचारिक विकास में क्षेत्रीय रेलवे एवं रेल भूमि विकास प्राधिकरण के कार्य एवं उत्तरदायित्व	159-164
6.2	आरएलडीए को सौंपे गए स्थलों के भूमि क्षेत्र में भिन्नता	164
6.3	रेलवे कॉलोनी के पुनर्विकास/वाणिज्यिक विकास के प्रस्ताव हेतु चैक लिस्ट	164-166

7.0	रेलवे सीमा से लगी भूमि पर सरकारी एवं निजी भवन के निर्माण/ पुनर्विकास हेतु अनापत्ति जारी करने की प्रक्रिया	167-169
7.1	रेलवे सीमा से लगी भूमि पर सरकारी एवं निजी भवन के निर्माण से संबंधित एनओसी मामलों को अग्रेषित करने के लिए चेकलिस्ट	169-171
7.2	निजी निर्माण हेतु एनओसी आवेदन करने की प्रक्रिया/रेलवे भूमि से 30 मीटर के भीतर भूमि क्षेत्र में पुनर्विकास	171-172
7.3	स्थानीय निकायों/राज्य सरकारों को रेलवे भूमि/परिसर में अपनी लागत पर सड़कों और फुटपाथों की प्रमुख मरम्मत/सुधार हेतु अनापत्ति प्रदान करना	172
8.0	भूमि अधिग्रहण के लिए संगठन पंजीकरण हेतु पूर्व आवश्यकताएँ	173
8.1	इ-गजट पोर्टल में संगठन पंजीकरण के समय ध्यान देने योग्य महत्वपूर्ण बिंदु	173
8.2	इ-गजट के माध्यम से अधिसूचना प्रकाशित करवाने का प्रावधान	173-174
8.3	राजपत्र अधिसूचना के संबंध में पालन की जाने वाली प्रक्रिया	174-175
8.4	भारत के राजपत्र की संरचना और उसमें प्रकाशन हेतु सामग्री भेजने के निर्देश	175
8.5	राजपत्र अधिसूचनाओं के इ-प्रकाशन के लिए सिस्टम आवश्यकताएं	175-176
8.6	भूमि अधिग्रहण के लिए रेलवे संशोधन अधिनियम, 2008 के तहत विशेष रेलवे परियोजना की अधिसूचना	176-177
8.7	सभी क्षेत्रीय रेलवे की गति शक्ति इकाइयों के क्षेत्र में आने वाली विशेष रेलवे परियोजनाओं को भूमि अधिग्रहण हेतु रेलवे संशोधन (अधिनियम), 2008 के तहत राजपत्र अधिसूचना	177
8.8	ओपन लाइन संगठन द्वारा रेलवे संशोधन अधिनियम, 2008 के तहत विशेष रेल परियोजनाओं के लिए भूमि अधिग्रहण की अधिसूचना	177-178
8.9	रेलवे परियोजनाओं के लिए भूमि अधिग्रहण करते समय ध्यान देने योग्य बिंदू	178-179
8.10	नइ लाइन परियोजनाओं के कार्यान्वयन के संबंध में नीति	180
8.11	सार्वजनिक प्रयोजन के लिए रेलवे अवसंरचना परियोजनाओं के लिए भूमि का अधिग्रहण	180-181
8.12	रेलवे (संशोधन) अधिनियम, 2008 के अनुसार भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया	181-182
8.13	मॉडल एसओपी 2018 में निहित भूमि अधिग्रहण से संबंधित शक्तियां	183
8.14	राज्य सरकार द्वारा अधिग्रहण हेतु अवार्ड को अंतिम रूप देने के बाद भुगतान	184
8.15	रेलवे (संशोधन) अध्यादेश, 2008	184-192

8.16	भूमि अर्जन (विशेष रेल परियोजना) नियम, 2016	193-194
8.17	रेलवे परियोजनाओं के लिए भूमि अधिग्रहण से प्रभावित भूमि खोने वालों के मुआवजे के संबंध में नीति में संशोधन	194-195
8.18	लोक अदालत के माध्यम से भूमि अधिग्रहण संदर्भों पर निर्णय लेने में क्षेत्रीय रेलवे की भागीदारी	195
8.19	सीधी बातचीत के माध्यम से भूमि अधिग्रहण	196-197
8.20	भूमि अधिग्रहण से संबंधित सभी दस्तावेजों को रजिस्टर फार्म में मुख्यालय को सुपुर्द करना	197-198
9.0	रेलवे भूमि का विनिमय (एक्सचेंज) करना	199
9.1	गेज परिवर्तन के बाद सरप्लस परित्यक्त सरेखण की भूमि को राज्य सरकार के साथ एक्सचेंज करना	199-200
9.2	भूमि विनिमय (एक्सचेंज) प्रस्ताव के लिए चेकलिस्ट	200
9.3	भूमि त्याग अनुमान में आकस्मिक शुल्क शामिल करने का दिशानिर्देश	201
9.4	रेलवे भूमि को अदला-बदली (एक्सचेंज) में त्यागने के लिए महाप्रबंधक की शक्तियों में वृद्धि	201
10.0	अतिरिक्त रेल सुविधाएं (एआरएफ)/सैन्य साइडिंग के निर्माण में देरी	202
10.1	नोटिस अवधि की समाप्ति के बाद सरेंडर की गइ अतिरिक्त रेलवे सुविधाओं (एआरएफ) पर रखरखाव शुल्क नहीं लगाया जाना	202
10.2	अतिरिक्त रेलवे सुविधाओं (एआरएफ) को समाप्त करने से पहले रक्षा प्राधिकरण को सूचित करना	202-203
10.3	डिफेंस साइडिंग के पूर्ण ट्रैक नवीनीकरण (सीटीआर) हेतु लागत अनुमान	203
10.4	डिफेंस साइडिंग पर ब्याज शुल्क लेने के संबंध में स्पष्टीकरण	204
10.5	डिफेंस साइडिंग के संबंध में नियम और शर्तों का संशोधित मानक ज्ञापन रेल मंत्रालय और रक्षा मंत्रालय के बीच निष्पादित करना	204
10.6	डिफेंस साइडिंग के लिए नियम एवं शर्तों का मानक ज्ञापन	204-214
11.0	'गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी)' पर मास्टर परिपत्र	215
11.1	'गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल' के लिए नीति	216-237
11.2	अनुसूची '1'- पूरी तरह से गैर-रेलवे भूमि पर स्थापित किए जा रहे गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल के लिए अनुमोदन प्रक्रिया	237-242

11.3	अनुसूची '2'- रेलवे भूमि पर 'पूर्ण/आंशिक रूप से' गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल स्थापित करने की प्रक्रिया	242-247
11.4	अनुसूची '3'- गति शक्ति मल्टी मॉडल कार्गो टर्मिनलों के लिए परिसंपत्तियों का स्वामित्व और रखरखाव	248-252
11.5	मानक अनुबंध में संशोधन के संबंध में गति शक्ति मल्टी मॉडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी) के लिए संशोधित नीति	253
11.6	अनुबंध पर हस्ताक्षर करते समय महत्वपूर्ण निर्देशों को सुनिश्चित करना	253
12.0	डाक एवं दूरसंचार (पी एंड टी) को छोड़कर अन्य सरकारी विभाग से लिए जाने वाले किराए (संपूर्ण रेलवे भवन या भवन का कुछ हिस्सा) के मूल्यांकन/ पुनर्मूल्यांकन की प्रक्रिया	254-258
13.0	संदर्भ	258-267

1 भूमि प्रबंधन

'भूमि प्रबंधन' शब्द गतिविधियों के व्यापक दायरे को शामिल करता है जिसमें भूमि रिकॉर्ड का उचित रखरखाव, भूमि उपयोग पर नियंत्रण, अतिक्रमणों का पता लगाना, रोकथाम करना और हटाना, भूमि सीमाओं का रखरखाव, वनरोपण आदि सहित वाणिज्यिक/अन्य उपयोगों के लिए संगठन/पार्टियों को लाइसेंस/पट्टे पर देकर विभिन्न प्रयोजनों के लिए भूमि का उपयोग शामिल है।

भारतीय रेलवे वर्क्स मैनुअल 2000 के पैरा 806, 812, 813 और 814 उन रजिस्टरों को निर्धारित करते हैं जिन्हें भूमि प्रबंधन के संबंध में बनाए रखना और अद्यतन करना आवश्यक है। भूमि योजनाओं का कम्प्यूटरीकरण के लिए स्कैनिंग, माइक्रो-फिल्मिंग आदि सहित शेष कार्यों को अतिशीघ्र पूरा किया जाना चाहिए। रेलवे को अतिक्रमण की रोकथाम और निगरानी के लिए कार्ययोजना बनाइ जाए। संवेदनशील स्थानों की पहचान कर सीमा दीवारों का निर्माण योजनाबद्ध तरीके से किया जाए। उचित कानूनी रूप से वैध अनुबंध के निष्पादन के बिना कोइ भी रेलवे भूमि पट्टे/लाइसेंस पर नहीं सौंपी जाएं। भूमि अधिग्रहण, भूमि का नामांतरण, शीर्षक विवाद, अनधिकृत अतिक्रमणकारियों को बेदखल करना आदि लंबित मुद्दों को राज्य सरकार के साथ समन्वय बैठक में महाप्रबंधक द्वारा उठाया जाए।

इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 1008 के अनुसार, सभी रेलवे भूमि को वाणिज्यिक आधार पर प्रबंधित किया जाना चाहिए और प्रत्येक रेलवे प्रशासन को अपने कब्जे वाले किसी भी क्षेत्र के संसाधनों को विकसित करने और लाभदायक उपयोग करने का प्रयास करना चाहिए, यद्पि जो निपटान के योग्य नहीं है एवं बेकार पड़े है, उन्हें लाभकारी उपयोग में लाया जा सकता है। एसी भूमि को "उपलब्ध" भूमि कहा जाता है।

1.1 संगठन

रेलवे बोर्ड के स्तर पर भूमि प्रबंधन भूमि और स्टेशन विकास निदेशालय की जिम्मेदारी है। निदेशालय की प्राथमिक जिम्मेदारी भूमि प्रबंधन के संबंध में नीति निर्धारित करना और विभिन्न रिपोर्ट मंगाकर क्षेत्रीय/मंडल स्तर पर इसके कार्यान्वयन को सुनिश्चित/निगरानी करना है।

क्षेत्रीय स्तर पर, महाप्रबंधक के अधीन प्रधान मुख्य इंजीनियर रेलवे बोर्ड द्वारा जारी विभिन्न नीतियों/ आदेशों के कार्यान्वयन और समन्वय प्राधिकारी हैं। उन्हें मुख्य इंजीनियर और उप मुख्य इंजीनियर/ भूमि प्रबंधन अधिकारी द्वारा सहायता प्रदान की जाती है।

मंडल स्तर पर, वरिष्ठ मंडल इंजीनियर भूमि के उपयोग को विनियमित करने, अतिक्रमण को रोकने और हटाने आदि के लिए विभिन्न निर्देशों के कार्यान्वयन के लिए जिम्मेदार है।

क्षेत्र में, सहायक मंडल इंजीनियर/ वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (कार्य/रेलपथ) भूमि रिकॉर्ड बनाए रखने, भूमि सीमाओं के सीमांकन और अतिक्रमण का पता लगाने और रोकथाम आदि के लिए जिम्मेदार है। उसे वृक्षारोपण और बागवानी का आयोजन करना चाहिए।

इस बात पर ध्यान दिया जाना चाहिए कि:

मंडल स्तर पर भूमि प्रबंधन के लिए एक उचित एवं मजबूत संगठन की आवश्यकता है। वर्तमान में यह अनुपस्थित है और परिणामस्वरूप, बहुत सारी भूमि पर अतिक्रमण हो जाता है और कइ अदालती मामले सिविल कोर्ट में शुरू हो जाते हैं। विभिन्न परिपत्रों और संहिताओं में लिखे गए सूक्ष्म निर्देश जमीनी स्तर तक पहुंचते हैं, लेकिन संगठन की कमी के कारण उन्हें लागू करना मुश्किल हो जाता है।

रेलवे संपत्ति गैरकानूनी कब्जा अधिनियम में रेलवे भूमि को संपत्ति के रूप में परिभाषित नहीं किया गया है और इसलिए अंशकालिक संपदा अधिकारी द्वारा बेदखली आदेश पारित किए जाने के बाद अतिक्रमण हटाने के लिए स्थानीय पुलिस की मदद की आवश्यकता होती है।

रेलवे नीति के अनुसार, क्षेत्रीय रेलवे द्वारा कोइ भी भूमि किसी एसे व्यक्ति/गतिविधि को आवंटित नहीं की जा सकती जो रेलवे के कामकाज से जुड़ी न हो। परिणामस्वरूप, जो लोग खाली भूमि को अप्रयुक्त देखते हैं, वे पहले इसके लिए आवेदन करते हैं और जब रेलवे इसे आवंटित नहीं करता है, तो वे उस पर अतिक्रमण कर लेते हैं। उनकी बेदखली की प्रक्रिया सार्वजनिक परिसर (अनधिकृत कब्जेदारों की बेदखली) अधिनियम, 1971 के तहत शुरू होती है। रेलवे झीलों में अनधिकृत मछली पकड़ने को सार्वजनिक परिसर (अनधिकृत कब्जेदारों की बेदखली) अधिनियम के तहत नहीं लाया जा सकता है।

1.2 भूमि एवं स्टेशन विकास निदेशालय

भूमि और सुविधाएं निदेशालय द्वारा अतिरिक्त रेलवे भूमि के प्रबंधन, सरकारी/राज्य विभागों, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों को रेलवे भूमि को लाइसेंस/पट्टे पर देने, वाणिज्यिक लाइसेंसिंग, तेल कंपनियों, स्कूलों और कल्याण संगठनों को रेलवे कर्मचारियों को सब्जियां, फसलें उगाने के लिए खुदरा दुकानों के लाइसेंस/पट्टे आदि पर देने के संबंध में समय-समय पर दिशा-निर्देश जारी किए जाते हैं। यह अनुभाग अतिक्रमणकारियों की पुनस्थापन एवं पुनरूद्धार नीति और रेलवे भूमि योजनाओं से भी संबंधित है। निदेशालय द्वारा की गइ विभिन्न अन्य गतिविधियाँ इस प्रकार हैं:

- रेलवे भूमि/हवाइ क्षेत्र का व्यावसायिक उपयोग।
- रेलवे भूमि के अधिग्रहण से संबंधित नीति।
- रेलवे भूमि का स्थानांतरण/त्याग।
- रेलवे भूमि को पट्टे पर देना और लाइसेंस देना, मानदंडों, दरों आदि का निर्धारण।
- स्कूलों/कर्मचारी कल्याण संगठनों/धार्मिक संस्थानों को भूमि पट्टे/लाइसेंस पर देना।

- अधिक अन्न उपजाने के लिए रेलवे भूमि का लाइसेंस।
- रेलवे भूमि पर वनरोपण।
- भूमि संसाधनों से कमाइ।
- अधिनियमः (अ) भूमि अधिग्रहण अधिनियम।
  (ब) रेलवे भूमि से संबंधित भारत रक्षा अधिनियम।
  (स) सार्वजनिक परिसर (अनधिकृत कब्जे का निष्कासन)।
- रेलवे भूमि पर अतिक्रमण - रोकथाम एवं निष्कासन।
- भूमि योजनाओं का प्रमाणीकरण/रखरखाव।
- रेलवे भूमि के माध्यम से रास्ता छोड़ने की सुविधा।
- अतिक्रमण को रोकने के लिए बाड़/सीमा दीवार का प्रावधान।

1.3 रेलवे में गैर-किराया राजस्व सृजन

भारतीय रेलवे की संपत्तियों का मुद्रीकरण करने और राजस्व देने वाली गतिविधियों को शुरू करने के लिए, भारतीय रेलवे ने गैर-किराया राजस्व बढ़ाने के लिए नए विचारों और अवधारणाओं को बढ़ावा देने का निर्णय लिया है। 'न्यू इनोवेटिव नॉन फेयर रेवेन्यू आइडियाज स्कीम' (NINFRIS) पर दिशानिर्देश जारी किए गए हैं। इस योजना को जोनल रेलवे पर मंडल स्तर पर क्रियान्वित किया जाना है। यह योजना दिनांक 21.05.2018 को जारी की गइ है। क्षेत्रीय रेलवे द्वारा नए विचारों और अवधारणाओं को प्राप्त करना, जांचना और लागू करना एक चालू प्रक्रिया है। रेलवे द्वारा गैर-किराया राजस्व के तहत प्राप्त नए विचार और अवधारणा इस प्रकार हैं:-

यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) टिकट में विज्ञापन का प्रदर्शन, फुट मसाजर और बॉडी मास इंडेक्स मशीनों के साथ रोबोटिक मसाज चेयर, विभिन्न स्टेशनों/कार्यशालाओं में बीएमआइ (बॉडी मास इंडेक्स), लाइट एमिटिंग डायोड (एलइडी) डिजिटल वॉल/स्क्रीन, रिवर्स ऑस्मोसिस (आरओ) ट्रेन कोचों में जल शोधन, माइक्रो स्मार्ट स्टे लाउंज, मोबाइल एप्लिकेशन आधारित उपनगरीय ट्रैकिंग सिस्टम, उत्पादों और सेवाओं के लिए तीन आयामी (3 डी) उत्पाद डिस्प्ले, मोबाइल टॉवर और छोटी सेल इकाइयों का प्रस्ताव, प्रोजेक्शन मैपिंग टेक्नोलॉजी, प्लेटफॉर्म रेजर्स पर विनाइल रैपिंग, वेतन पर्ची पर विज्ञापन, बोतल क्रशिंग मशीनों पर विज्ञापन अधिकार, सार्वजनिक सूचना प्रणाली के माध्यम से इएमयू रेक में विज्ञापन, मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में ऑन बोर्ड शॉपिंग, स्टेशनों पर प्रदर्शनी, बाजार अनुबंध, रेलवे टिकटिंग एप का प्रचार (मोबाइल पर अनारक्षित टिकट प्रणाली), हेरिटेज कैफे, हेल्थ एटीएम, विभिन्न स्टेशनों पर जिंगल्स, स्टेशन पर टेक्स प्लाजा और रेलवे स्टेशन पर एक मोबाइल फूड कोर्ट की स्थापना, पैनल ट्रस और प्लेटफॉर्म शेल्टर की छत पर प्रचार, रेलवे स्टेशन पर ग्लास के

अग्रभाग पर प्रचार अधिकार, दोहरी डिस्प्ले इंफोटेनमेंट प्रणाली इत्यादि।

गैर-किराया राजस्व, यात्री और माल ढुलाइ प्राप्तियों को छोड़कर, विभिन्न स्रोतों से होने वाली आय है। रेलवे की शब्दावली में, गैर-किराया राजस्व, या विविध और अन्य कमाइ में कइ खंड शामिल होते हैं जैसे कि इसके सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों से लाभांश, **भूमि पट्टा, पार्किंग**, स्क्रैप की बिक्री, विज्ञापन और प्रचार, अन्य।

लेकिन एनएफआर नीति मुख्य रूप से ट्रेनों, रेलवे पुलों और अन्य संपत्तियों पर विज्ञापन, स्टेशनों पर एटीएम की स्थापना, ट्रेनों और प्लेटफार्मों पर डिजिटल सामग्री की पेशकश और इंफोटेनमेंट सिस्टम प्रदर्शित करने के अलावा अन्य नवीन विचारों से संबंधित है जो रेलवे को अपनी कमाइ बढ़ाने में मदद कर सकते हैं।

भारतीय रेल के लिए रेलवे भूमि से संबंधित गैर-किराया राजस्व स्रोतों के वैकल्पिक तरीके खोजने के लिए निम्नलिखित बिंदुओं पर विचार करना होगा -

(i) रेलवे पटरियों के किनारे वाणिज्यिक खेती।

(ii) साइडिंग और वे लीव शुल्क।

(iii) मल्टी फंक्शनल कॉम्प्लेक्स का संचालन/लाइसेंसिंग।

(iv) स्टेशन के पुनर्विकास सहित स्टेशन भवनों पर खाली भूमि और स्थानो का वाणिज्यिक उपयोग;

(v) स्टेशनों के अलावा रेलवे की भूमि पर वाहनों की पार्किंग।

(vi) स्टेशनों के अलावा अन्य भूमि पर "पे एंड यूज" शौचालयों का संचालन।

(vii) परित्यक्त भवन और कार्यालयों का नवीनीकरण करना और उसे संपत्ति के रूप में बेचना।

(viii) रेल परिसर के अप्रयुक्त क्षेत्र में विभिन्न खाद्य स्टालों और अन्य विक्रेताओं को रेलवे परिसर में अनुमति देना।

(ix) रेलवे की सरप्लस रेलवे भूमि/भवनो को सरकारी विभागों/प्राइवेट पार्टियों को लीज/लाइसेंस पर देना।

(x) समूह 'सी' और 'डी' श्रेणी के रेलवे कर्मचारियों को 'अधिक भोजन उगाएं' योजना के तहत सब्जियां, फसलें आदि उगाने के लिए रेलवे भूमि को लाइसेंस पर देना।

(xi) पटरियों के किनारे और रेलवे स्टेशनों के पास की भूमि पर होर्डिंग्स के माध्यम से विज्ञापन।

(xii) स्टेशनों पर विज्ञापन।

***

2 भारतीय रेलवे लीज लाइसेंस प्रसंस्करण प्रणाली (IR-LSPS)

भारतीय रेलवे ने रेलवे भूमि को लीज/लाइसेंस पर देने के लिए एक ऑनलाइन अनुमोदन प्रणाली यानी आइआर-एलएसपीएस (भारतीय रेलवे लीज लाइसेंस प्रसंस्करण प्रणाली) विकसित की है। रेलवे बोर्ड (एमआइ, एमएफ) द्वारा 16.10.2020 से सभी क्षेत्रीय रेलवे पर इ-एप्लिकेशन के कार्यान्वयन का निर्णय लिया गया था। इसके बाद आइआर-एलएसपीएस को क्रियान्वयन करने की सभी शक्तियां फ्लो चार्ट के अनुसार मंडल को सौंप दी गइ है।

इ-आवेदन http://ircep.gov.in/LSPS पर उपलब्ध है। इ-एप्लिकेशन के HELP & Support अनुभाग में पार्टी साइनअप की विस्तृत कार्यप्रणाली उपलब्ध है। इ-आवेदन में भूमि के लीज/लाइसेंसिंग के लिए किसी पार्टी द्वारा आवेदन जमा करने से लेकर प्रस्ताव की अंतिम मंजूरी या अस्वीकृति तक की पूरी ऑनलाइन प्रक्रिया शामिल है। इस इ-एप्लिकेशन में पार्टी द्वारा आवश्यक शुल्क को ऑनलाइन भुगतान करने की सुविधा उपलब्ध है। भूमि लीज/लाइसेंसिंग के लिए आवेदन केवल ऑनलाइन पोर्टल पर प्रस्तुत किए जाएंगे एवं सभी मामलों में मंजूरी ऑनलाइन दी जाएगी।

लीज/लाइसेंसिंग का कोइ भी मामला मैन्युअल रूप से नहीं निपटाया जाना चाहिए और लाइसेंसिंग/लीजिंग के सभी मामले केवल इ-आवेदन के माध्यम से निपटाए जाएंगे। मौजूदा मामलों का नवीनीकरण भी इ-आवेदन के माध्यम से ही किया जाएगा।

प्रत्येक मामले का रिकॉर्ड मूल रूप से एक भौतिक (हार्ड) फाइल में रखा जाना चाहिए, विशेष रूप से कानूनी और वित्तीय निहितार्थ वाले दस्तावेजों के लिए, जैसे अनुबंधों, संपत्तियों/भूमि योजनाओं का विवरण, अनुमोदित स्केच/प्लान/ड्राइंग, अनुमति/अनुमोदन पत्र, भुगतान का प्रमाण आदि। ये दस्तावेज/रिकार्ड अदालती मामलों या पार्टियों के बीच उत्पन्न होने वाले किसी भी विवाद के मामले में बहुत उपयोगी एवं आवश्यक होंगे।

'रेलवे भूमि के प्रबंधन की नीति' पर विस्तृत दिशानिर्देश, लीज/लाइसेंस/वे लीव (मार्गाधिकार सुविधाएं) के विषय पर सभी पिछली नीतियों/ दिशानिर्देशों /निर्देशों को हटाते हुए रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2021/एलएमएल/25/5 दिनांक 04.10.2022 के द्वारा सरलीकृत नीति दिशानिर्देश जारी किए हैं। पीएम गति शक्ति ढांचे के अनुरूप बुनियादी ढांचे के एकीकृत विकास को सक्षम करने और रेल के लिए छोटे मॉल को आकर्षित करने के लिए, रेलवे भूमि के लीज/लाइसेंसिंग और राइट ऑफ वे (आरओडब्ल्यू) की मौजूदा नीति को सरल बनाया गया है। यह नीति उस भूमि पर लागू होगी जिस पर रेलवे का कोइ अधिकार, स्वामित्व या हित है। यह नीति विचाराधीन सभी मामलों, नए मामलों और मामलों के नवीनीकरण के लिए लीज/लाइसेंस/वे लीव अनुमति देने के लिए लागू होगी।

2.1 सामान्य शर्तें

कार्गो से संबंधित गतिविधियां रेलवे, पीएसयू, मौजूदा कंटेनर टर्मिनल संचालन, नए कंटेनर टर्मिनल संचालन, मल्टी-मॉडल लॉजिस्टिक्स ऑपरेटर, उद्योग, बंदरगाह, खदानें और रेलवे नेटवर्क पर कार्गो ले जाने में रुचि रखने वाली किसी भी अन्य इकाइ सहित किसी भी इकाइ द्वारा की जा सकती हैं।

भूमि का स्वामित्व रेलवे के पास बना रहेगा, इस नीति में रेलवे भूमि के किसी भी उप-पट्टे / उप-लाइसेंस/ बंधक/हस्तांतरण/त्याग की अनुमति नहीं दी जाएगी।

दुकानें, वाणिज्यिक कार्यालय, वेंडिंग स्टॉल, क्लीनिक, स्कूल (केंद्रीय विद्यालय के अलावा) और तहबाजारी स्थापित करने के लिए धार्मिक और राजनीतिक संस्थानों, निजी व्यक्तियों/संस्थाओं (रेलवे कामकाज से जुड़े नहीं है) को रेलवे भूमि का पट्टा/लाइसेंस नहीं दिया जाएगा।

भूमि पर वास्तविक कब्जा देने या काम शुरू करने की अनुमति देने से पहले, संबंधित रेलवे मंडल के वरिष्ठ मंडल इंजीनियर (अधिकृत प्रतिनिधि) और एसे अधिकार चाहने वाली पार्टी के बीच बिना किसी आपत्ति या विवाद के पट्टा/लाइसेंसिंग अनुबंध को निष्पादित किया जाएगा।

स्टांप ड्यूटी शुल्क, दस्तावेजीकरण, अनुबंधों के पंजीकरण, जीएसटी, संपत्ति कर आदि के कारण होने वाली लागत, जैसा भी मामला हो, रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2022/LML/25/5 दिनांक 04.10.2022 के तहत रेलवे द्वारा अनुमत सुविधा के लिए पार्टी द्वारा वहन की जाएगी। पार्टी लागू कानूनों के अनुसार अनुबंध के पंजीकरण के लिए जिम्मेदार होगी।

2.2 सक्षम अधिकारी

मंडल रेल प्रबंधक (डीआरएम) रेलवे भूमि को लीज/लाइसेंस पर आवंटित करने, वे लीव की अनुमति देने के लिए और बाद में लीज/लाइसेंस/वे लीव अनुबंधों के नवीनीकरण के लिए सक्षम प्राधिकारी होंगे। नवीनीकरण मामलों के लिए, रेलवे कामकाज से जुड़ी संपत्तियों के नियमित रखरखाव, लीज/लाइसेंस समझौते में की गइ प्रतिबद्धताओं का पालन, समय पर बकाया का भुगतान आदि जैसे पहलुओं की जांच की जाएगी।

2.3 भूमि का बाजार मूल्य

रेलवे भूमि का बाजार मूल्य, लीज/पट्टा अनुबंधों के निष्पादन के समय, यदि उपलब्ध हो, रेलवे भूमि का प्रचलित सर्कल रेट/रेडी रेकनर रेट/मार्गदर्शन मूल्य होगा, अन्यथा समान वर्गीकरण/ गतिविधियों के लिए आसपास की भूमि के प्रचलित सर्कल रेट/रेडी रेकनर रेट/मार्गदर्शन मूल्य पर विचार किया जाएगा। उदाहरण के लिए, यदि आसपास की भूमि को औद्योगिक उपयोग के रूप में वर्गीकृत किया गया है, तो औद्योगिक दर का उपयोग किया जाएगा।

नोटः यदि चालू वर्ष की अधिसूचित सर्कल दरें उपलब्ध नहीं हैं, तो राजस्व प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित या

जिला राजस्व अधिकारियों द्वारा तय किए गए अंतिम उपलब्ध सर्कल दरों/रेडी रेकनर रेट/मार्गदर्शन मूल्य पर विचार किया जाएगा।

कार्गो टर्मिनलों के लिए, औद्योगिक दरें, यदि उस राज्य में निर्दिष्ट हैं, पर विचार किया जाएगा। यदि निर्दिष्ट नहीं है, तो राज्य/राजस्व कार्यालय द्वारा निर्दिष्ट आसपास की भूमि के उपयोग के आधार पर किसी अन्य दर पर ही विचार किया जाएगा।

कार्गो टर्मिनलों के मामले में, यदि किसी राज्य में लॉजिस्टिक्स उद्योग को विशेष दर्जा दिया जाता है और छूट दी जाती है, तो रेलवे भी उस राज्य में समान छूट देगा।

2.4 अनुमोदन के लिए समय सीमा

रेलवे पोर्टल आइआर-एलएसपीएस पर पंजीकरण की तारीख से 90 दिनों के भीतर मामलों की भूमि पट्टा/लाइसेंस हेतु अनुमोदन सुनिश्चित किया जाए।

2.5 लीज/ लाइसेंस प्रयोजन प्रकार

लाइसेंस हेतु प्रावधान	**लीज हेतु प्रावधान**
भारत स्काउट एवं गाइड	थोक ऑयल इंस्टालेशन एवं ऑयल डिपो
मौजूदा सरकारी सहायता प्राप्त स्कूल	कार्गो टर्मिनल (प्राइवेट फ्रेट टर्मिनल)
मौजूदा निजी स्कूल	लदान एवं ढुलाइ, ढेर लगाने हेतु वाणिज्यक प्लाट
मौजूदा धार्मिक संस्थान	संचार संरचना
हस्तशिल्प केन्द्र	साइडिंग/रेलपथ को जोड़ना
रेलवे सामाजिक कल्याण केन्द्र*	गुड्स शेड
स्टाफ कल्याण केन्द्र*	इलेक्टिक, गैस, जल वितरण, टेलीकॉम केबल, सीवरेज निष्पादन, ऑप्टिकल फाइबर केवल, पाइपलाइन, नगरीय परिवहन एवं पीएम गति शक्ति योजना के अधीन अन्य संरचना
अन्य*	केन्द्रीय विद्यालय संगठन के अधीन केन्द्रीय विद्यालय
	रेल सेवा अंतर्गत मशीन लाउण्डरी
	निजी साइडिंग
	पीपीपी के अंर्तगत सामाजिक संरचना*
	स्टील यार्ड
	अन्य*

**पट्टे/लाइसेंस प्रकार का विवरण निर्दिष्ट करने की आवश्यकता है।*

2.6 'रेलवे भूमि के प्रबंधन की नीति' के अधीन भूमि के अनुमत उपयोग

सामान्य : रेलवे के कामकाज से जुड़ी सभी गतिविधियाँ और गतिविधियाँ जो रेलवे की कार्गो सेवा को बढ़ावा देंगी, उन्हें अनुमति दी जाएगी।

कार्गो टर्मिनल : कार्गो टर्मिनलों को रेल मंत्रालय द्वारा समय-समय पर संशोधित पत्र संख्या 2021/टीसी (एफएम)/18/23 दिनांक 15.12.2021 के माध्यम से जारी मौजूदा गति शक्ति कार्गो टर्मिनल नीति के अनुसार अनुमति दी जाएगी।

कार्गो संबंधी सुविधाएं : सभी गतिविधियां जो कम से कम एक दिशा में आवाजाही के लिए परिवहन के साधन के रूप में रेलवे का उपयोग करती हैं, जैसे गोदामों, भंडारण सुविधाओं, साइलो, टैंकों, कन्वेयर बेल्ट, डिकैंटिंग सुविधाओं और कार्गो के लिए अन्य सक्षम सुविधाओं जैसे रेल/रोड वेट ब्रिज, ट्रक पार्किंग आदि की अनुमति दी जाएगी।

यात्री सुविधाएं : रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर जारी नीतियों के अनुसार यात्री सुविधाओं के लिए रेलवे की भूमि की अनुमति दी जाएगी।

नवीकरणीय ऊर्जा और रेलवे के लिए आवश्यक अन्य गतिविधियाँ : सीवेज ट्रीटमेंट प्लांट (एसटीपी), जल पुनर्चक्रण योजना (डब्ल्यूआरपी)/जल उपचार संयंत्र, नवीकरणीय ऊर्जा एसी कोइ अन्य सुविधा, आदि की अनुमति दी जाएगी।

सार्वजनिक सेवा उपयोगिताओं के लिए बुनियादी ढाँचा : सभी सार्वजनिक सेवा उपयोगिताओं के लिए बुनियादी ढाँचा। बिजली, गैस, जल आपूर्ति, दूरसंचार केबल, सीवेज निपटान, नालियां, ऑप्टिकल फाइबर केबल (ओएफसी), पाइपलाइन सड़कें, फ्लाइओवर, बस टर्मिनल, क्षेत्रीय रेल परिवहन, शहरी परिवहन और एसे किसी भी अन्य बुनियादी ढांचे की अनुमति होगी।

कर्मचारी सुविधाएं : रेलवे भूमि के अतिक्रमण को रोकने के लिए रेलवे कर्मचारियों को अधिक भोजन उगाने जैसी विरासत योजना की अनुमति दी जाएगी।

सांस्कृतिक, सामाजिक और खेल गतिविधियाँ : सांस्कृतिक, सामाजिक और खेल गतिविधियों को चार महीने से अधिक की अल्पावधि अवधि के लिए अनुमति दी जाएगी।

सरकारी निकाय/विभाग : रेलवे भूमि को सरकारी निकायों/विभाग की बुनियादी ढांचागत गतिविधियों के लिए उनके स्वयं के उपयोग के लिए अनुमति दी जाएगी।

सामाजिक अवसंरचना : पारदर्शी नीति के माध्यम से अस्पतालों और केंद्रीय विद्यालय संगठन के माध्यम से केंद्रीय विद्यालय का चयन।

आरएलडीए को सौंपी गइ भूमि : आरएलडीए के नियमों और रेल मंत्रालय की नीतियों के अनुसार, आरएलडीए को सौंपी गइ अधिशेष रेलवे भूमि के वाणिज्यिक विकास की अनुमति दी जाएगी।

भारतीय रेल टेल कॉर्पोरेशन (आरसीआइएल) : रेल मंत्रालय और आरसीआइएल के बीच व्यवस्था के

अनुसार टावरों और अन्य दूरसंचार बुनियादी ढांचे के लिए।

रेल मेल सेवा (आरएमएस) : रेलवे भवन/भूमि को लाइसेंस पर देने की अनुमति दी जाएगी।

2.7 भूमि लीज/लाइसेंस की अवधि एवं लीज/लाइसेंस शुल्क

शिडयूल-1:

क्र.सं.	गतिविधि	अवधि	लीज/लाइसेंस शुल्क
1(a)	नए कार्गो टर्मिनल साइडिंग/ गुड्स शेड और अन्य कार्गो संबंधी सुविधाएं आदि।	35 वर्ष	लीज शुल्क 6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ प्रति वर्ष भूमि के बाजार मूल्य का 1.5 प्रतिशत ।
1(b)	मौजूदा कार्गो टर्मिनल/साइडिंग/ गुड्स शेड आदि।	35 वर्ष	लीज शुल्क 7 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ प्रति वर्ष भूमि के बाजार मूल्य का 6 प्रतिशत ।
2	नवीकरणीय बिजली संयंत्र, सीवेज उपचार/जल उपचार संयंत्र/जल पुनर्चक्रण संयंत्र और विशेष रेलवे के उपयोग के लिए एसी कोइ भी गतिविधि	35 वर्ष	लीज शुल्क 1 रू प्रति वर्गमीटर प्रति वर्ष।
3	पीपीपी के माध्यम से अस्पताल जैसे सामाजिक बुनियादी ढांचे और केंद्रीय विद्यालय संगठन के माध्यम से केंद्रीय विद्यालय	60 वर्ष	लीज शुल्क 1 रू प्रति वर्गमीटर प्रति वर्ष।
4	सार्वजनिक सेवा उपयोगिताओं जैसे बिजली, गैस, पानी की आपूर्ति, दूरसंचार केबल, सीवेज निपटान, ऑप्टिकल फाइबर केबल पाइपलाइन, शहरी परिवहन और पीएम गति शक्ति कार्यक्रम के तहत एसे किसी भी बुनियादी ढांचे के लिए बुनियादी ढांचा काम करता है, अगर रेलवे भूमि का पट्टा शामिल है।	35 वर्ष	लीज शुल्क 6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ प्रति वर्ष भूमि के बाजार मूल्य का 1.5 प्रतिशत ।
5	बूट लॉन्ड्री	15 वर्ष	लीज शुल्क 1 रू प्रति वर्गमीटर प्रति वर्ष।

6	रेलवे कार्य से संबंधित अन्य गतिविधियाँ जो उपरोक्त 1 से 4 के अंतर्गत शामिल नहीं हैं।	35 वर्ष	लीज शुल्क 6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ प्रति वर्ष भूमि के बाजार मूल्य का 6 प्रतिशत ।
7	यात्री सुविधाओं से संबंधित गतिविधियाँ जैसा कि समय-समय पर संशोधित	विशिष्ट नीति में निर्दिष्ट है	रेलवे बोर्ड द्वारा जारी वाणिज्यिक नीति परिपत्रों/ दिशानिर्देशों गतिविधि।
8	अपने स्वयं के उपयोग के गतिविधियों के लिए राज्य सरकार/अन्य सरकार विभाग हेतु	35 वर्ष	लीज शुल्क, भूमि के बाजार मूल्य का 99 प्रतिशत प्रति वर्ष 1000/- रुपये के नाममात्र शुल्क के साथ अग्रिम भुगतान, जिसे नाममात्र शुल्क पर 35 वर्षों के लिए आगे बढ़ाया जा सकता है।
9	विरासत योजना अधिक फसल उगाना (प्रति कर्मचारी 2 हेक्टेयर तक)	2 वर्ष	लाइसेंस शुल्क अपेक्षित राजस्व का 1/4
10	सांस्कृतिक और खेल गतिविधियाँ (अस्थायी लाइसेंसिंग)	4 महीने	लाइसेंस शुल्क प्रति वर्ष भूमि के बाजार मूल्य का 6 प्रतिशत ।

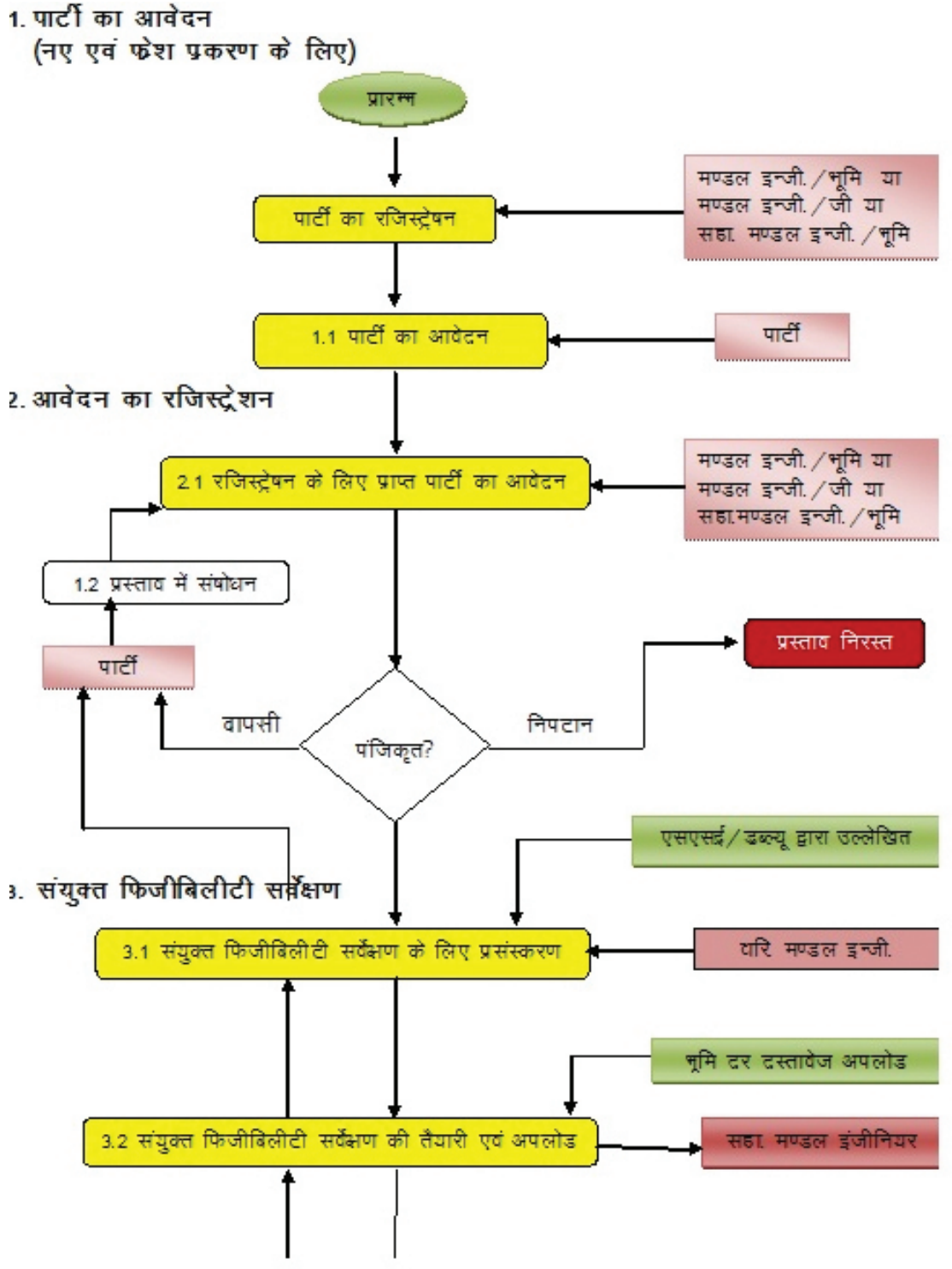
नोटः

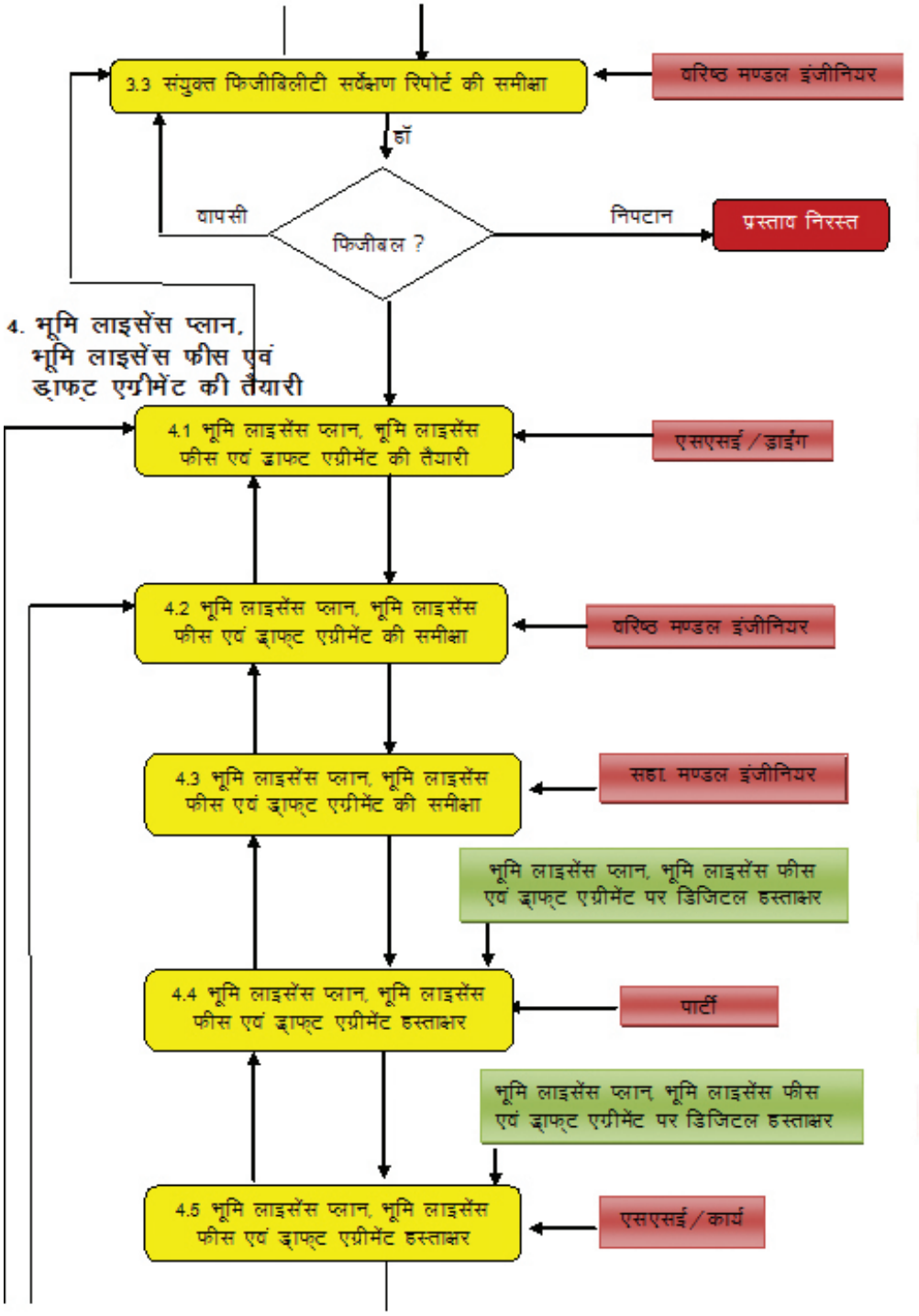
- भूमि उपयोग का भुगतान या तो सालाना किया जा सकता है या उक्त क्र.सं. (1) से (4) और (6) तक सूचीबद्ध गतिविधियों के लिए भविष्य के नकदी प्रवाह को 7 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से छूट के साथ वर्तमान मूल्य के आधार पर पूरी देय राशि का अग्रिम भुगतान किया जा सकता है।
- यदि कार्गो टर्मिनल/साइडिंग/गुड्स शेड आदि का संचालन करने वाली मौजूदा संस्थाएं पारदर्शी प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के तहत नइ कार्गो टर्मिनल नीति में स्थानांतरित होने के विकल्प का लाभ नहीं उठाना चाहती हैं, तो इन मौजूदा संस्थाओं को 7 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ 6 प्रतिशत वार्षिक पट्टा/लीज शुल्क पर नए पट्टा अनुबंध में प्रवेश करने की अनुमति दी जाएगी।
- दुकानों, धार्मिक संरचनाओं, निजी स्कूलों आदि की नइ स्थापना के लिए रेलवे भूमि का कोइ नया लाइसेंस नहीं दिया जाएगा।
- रेलवे भूमि पर मौजूदा दुकानों के लिए जहां लाइसेंस समाप्त हो गया है या अभी तक नवीनीकृत नहीं हुआ हैः इन दुकानों को प्रति वर्ष भूमि के बाजार मूल्य के 10 प्रतिशत के आरक्षित मूल्य पर

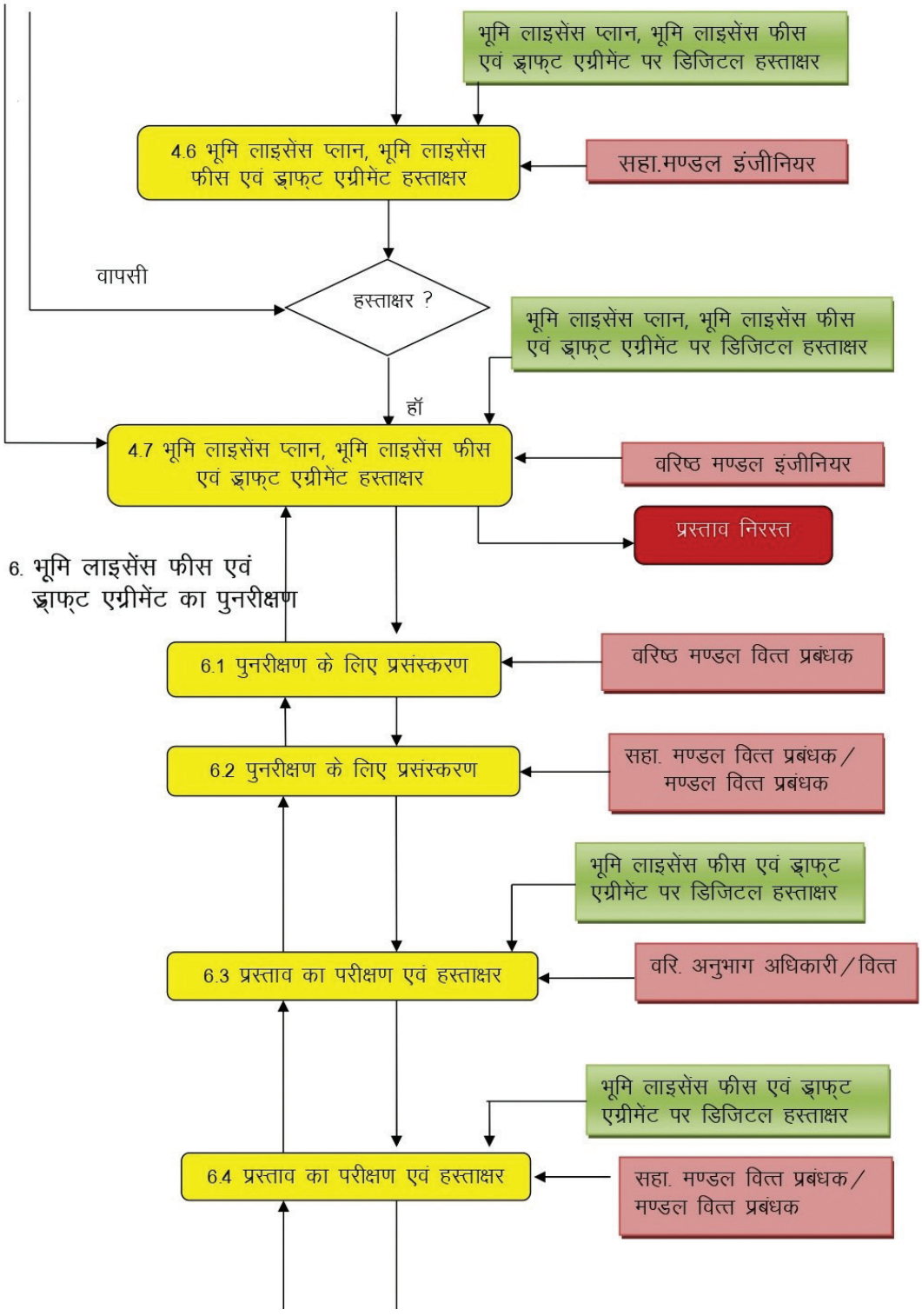
लाइसेंस देने के लिए नीलाम किया जाएगा, बशर्ते कि रेलवे की अपनी बुनियादी ढांचागत और विकास की जरूरतों के लिए भूमि की आवश्यकता न हो। हालाँकि, मौजूदा लाइसेंसधारी/मालिक के पास पहले इनकार का अधिकार होगा। किराया प्रति वर्ष 6 प्रतिशत की दर से बढ़ाया जाएगा। लाइसेंस अधिकतम 5 वर्ष की अवधि के लिए दिया जाएगा।

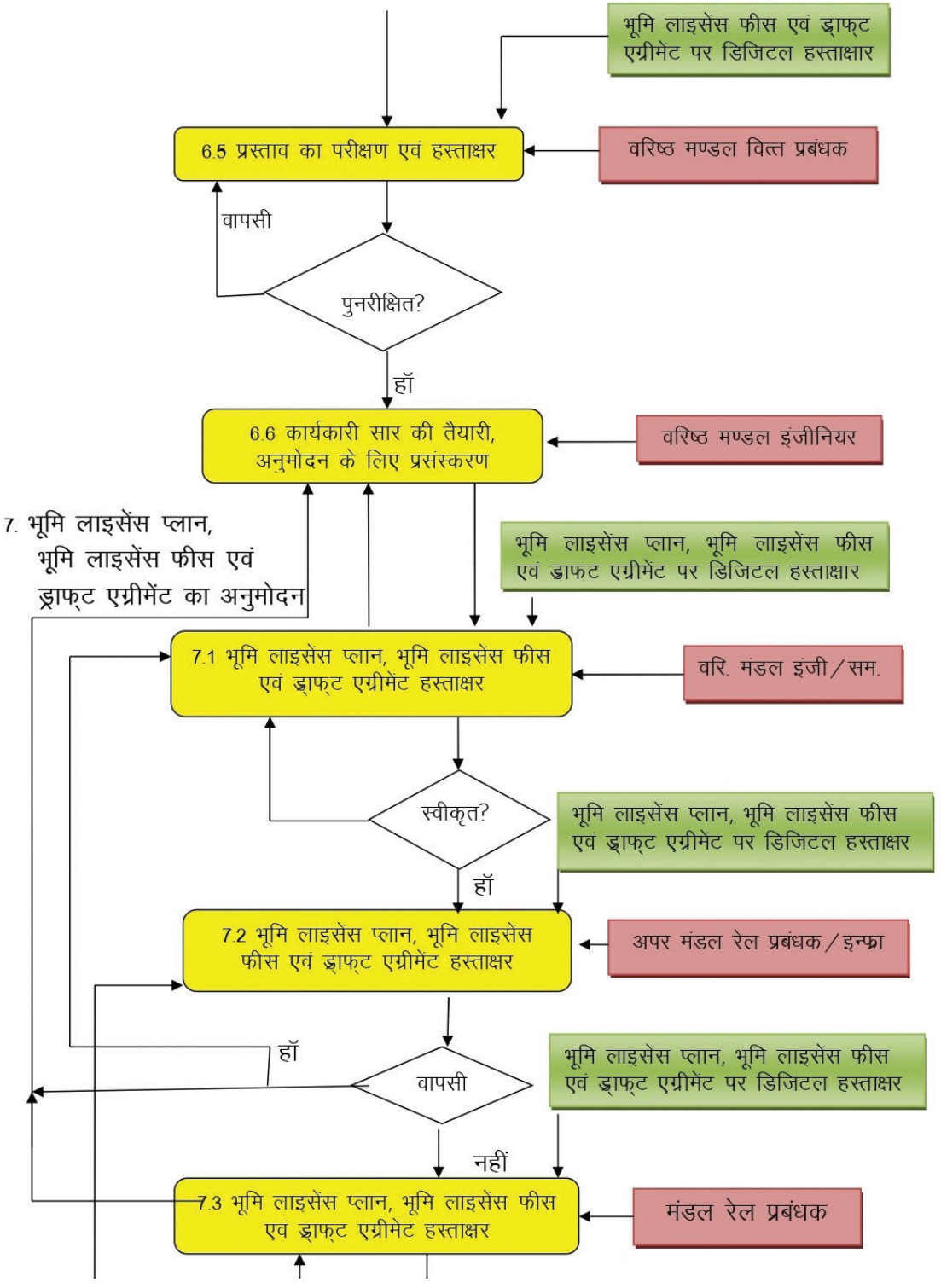
- वैध लाइसेंस समझौते के साथ मौजूदा दुकान के लिएः इन दुकानों को, लाइसेंस अवधि की समाप्ति पर, प्रति वर्ष भूमि के बाजार मूल्य के 10 प्रतिशत के आरक्षित मूल्य पर नीलामी करके लाइसेंस दिया जाएगा, बशर्ते कि रेलवे के स्वयं के बुनियादी ढांचे और विकास की जरूरतों के लिए भूमि की आवश्यकता न हो। हालाँकि, मौजूदा लाइसेंसधारी/मालिक के पास पहले इनकार का अधिकार होगा। किराया प्रति वर्ष 6 प्रतिशत की दर से बढ़ाया जाएगा। लाइसेंस अधिकतम 5 वर्ष की अवधि के लिए दिया जाएगा।
- मौजूदा धार्मिक संस्थानों का लाइसेंस शुल्क रु 2000/- प्रति वर्ष होगा। इसके अलावा, मौजूदा धार्मिक संरचना के क्षेत्र को किसी भी स्थिति में बढ़ने की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- मौजूदा सरकारी/सरकारी सहायता प्राप्त स्कूलों के लिए पर लाइसेंस शुल्क रूपये 10000/- प्रति वर्ष लगाया जाएगा। हालाँकि, रेलवे भूमि पर मौजूदा निजी स्कूलों के लिए लाइसेंस शुल्क भूमि के बाजार मूल्य के 6 प्रतिशत की दर से 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि पर जारी रहेगा।
- हस्तशिल्प केंद्रों, रेलवे सामाजिक कल्याण संगठनों, भारत स्काउट्स और गाइड्स सहित कर्मचारी कल्याण संगठन के लिए लाइसेंस शुल्क रु 2000/- प्रति वर्ष होगा।
- रेल मेल सेवाओं (आरएमएस) के लिए रेलवे भवनों (भवन की लागत को उचित रूप से शामिल किया जाना है) सहित रेलवे भूमि का लाइसेंस रेलवे बोर्ड के निर्देश 2014/एलएमएल-।।/18/6 दिनांक 03.12.2014 और 73/डब्ल्यू2/3/8 दिनांक 02.02.1979 द्वारा नियंत्रित किया जाएगा।
- यात्री सुविधाओं से संबंधित रेलवे भूमि का उपयोग समय-समय पर संशोधित रेलवे बोर्ड (वाणिज्यिक निदेशालय) द्वारा जारी गतिविधि विशिष्ट नीति होगी।
- भूमि की लागत की गणना हेतु भूमि के क्षेत्रफल की गणनाए भूमि की न्यूनतम चैड़ाइ 1 मीटर और उसके बाद 1 मीटर के गुणक में ली जाएगी। क्रॉसिंग की लंबाइ वास्तविक जमीनी-स्थिति अनुसार, जैसी है, होगी, यदि 50 मीटर से कम हो, अन्यथा 50 मीटर के गुणक में।
- क्र.सं. 4 पर गतिविधि के तहत न्यूनतम पट्टा/लाइसेंस शुल्क रुपये 10000/- होगा।

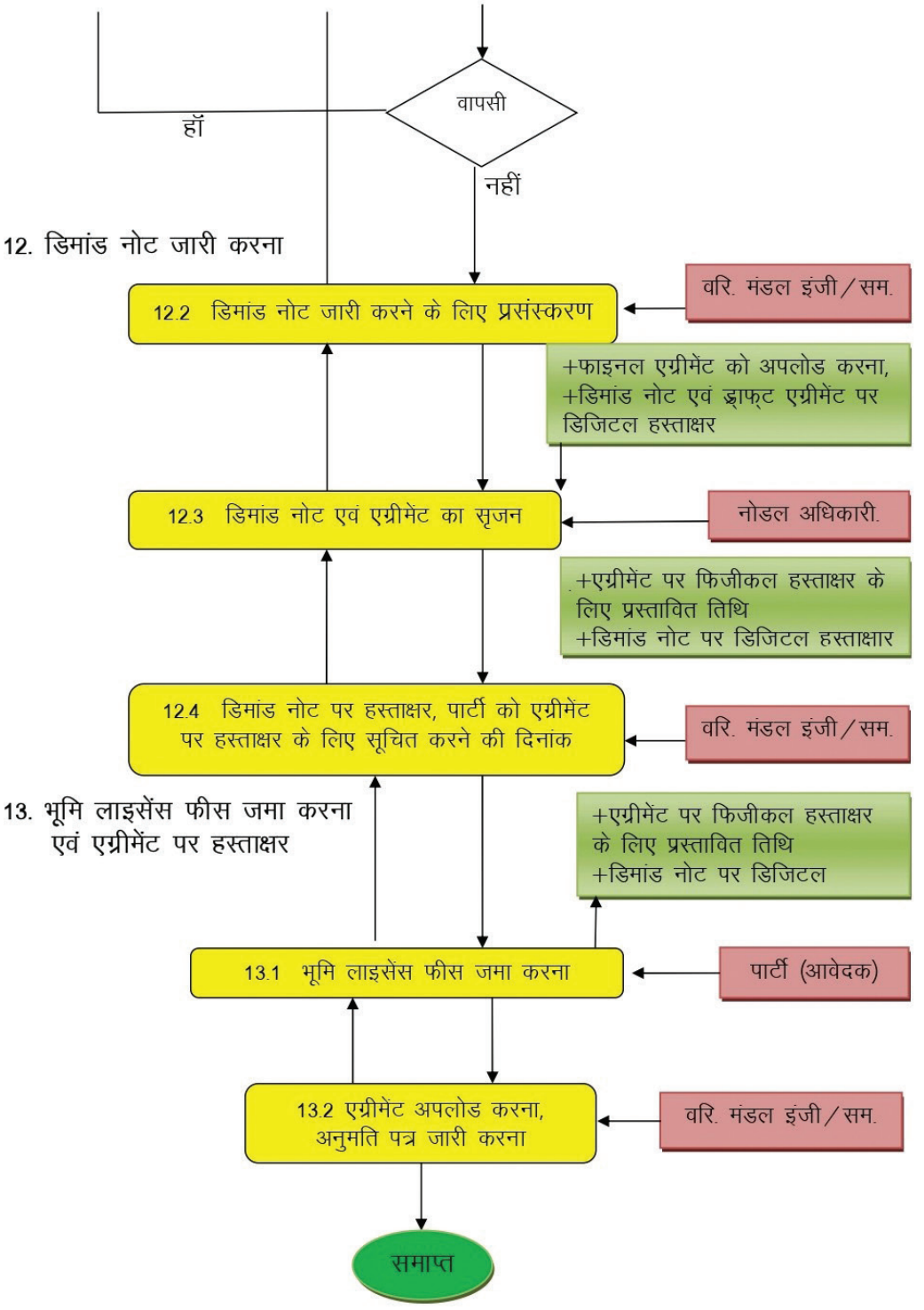
2.8 लीज/लाइसेंस प्रसंस्करण प्रणाली फ्लो चार्ट वी 21 (06जुन 2023)




3.3 संयुक्त फिजीबिलीटी सर्वेक्षण रिपोर्ट की समीक्षा
वरिष्ठ मण्डल इंजीनियर
हॉ
वापसी
फिजीबल ?
निपटान
प्रस्ताव निरस्त
4. भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट की तैयारी
4.1 भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट की तैयारी
एसएसई / ड्राईंग
4.2 भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट की समीक्षा
वरिष्ठ मण्डल इंजीनियर
4.3 भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट की समीक्षा
सहा. मण्डल इंजीनियर
भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर डिजिटल हस्ताक्षर
4.4 भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट हस्ताक्षर
पार्टी
भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर डिजिटल हस्ताक्षर
4.5 भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट हस्ताक्षर
एसएसई / कार्य

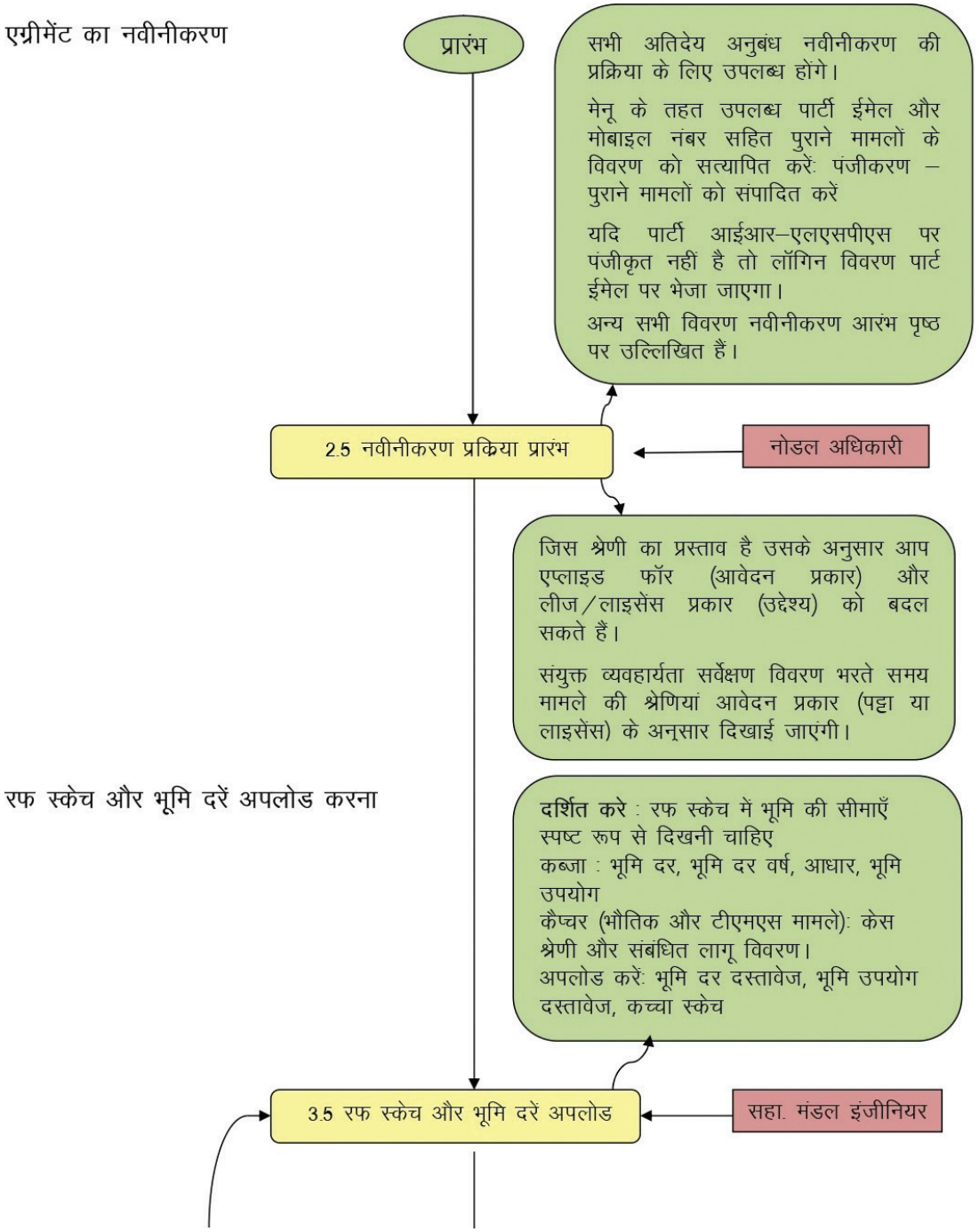

भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर डिजिटल हस्ताक्षर
4.6 भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट हस्ताक्षर
सहा.मण्डल इंजीनियर
वापसी
हस्ताक्षर ?
भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर डिजिटल हस्ताक्षर
हॉ
4.7 भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट हस्ताक्षर
वरिष्ठ मण्डल इंजीनियर
प्रस्ताव निरस्त
6. भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट का पुनरीक्षण
6.1 पुनरीक्षण के लिए प्रसंस्करण
वरिष्ठ मण्डल वित्त प्रबंधक
6.2 पुनरीक्षण के लिए प्रसंस्करण
सहा. मण्डल वित्त प्रबंधक / मण्डल वित्त प्रबंधक
भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर डिजिटल हस्ताक्षर
6.3 प्रस्ताव का परीक्षण एवं हस्ताक्षर
वरि. अनुभाग अधिकारी / वित्त
भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर डिजिटल हस्ताक्षर
6.4 प्रस्ताव का परीक्षण एवं हस्ताक्षर
सहा. मण्डल वित्त प्रबंधक / मण्डल वित्त प्रबंधक

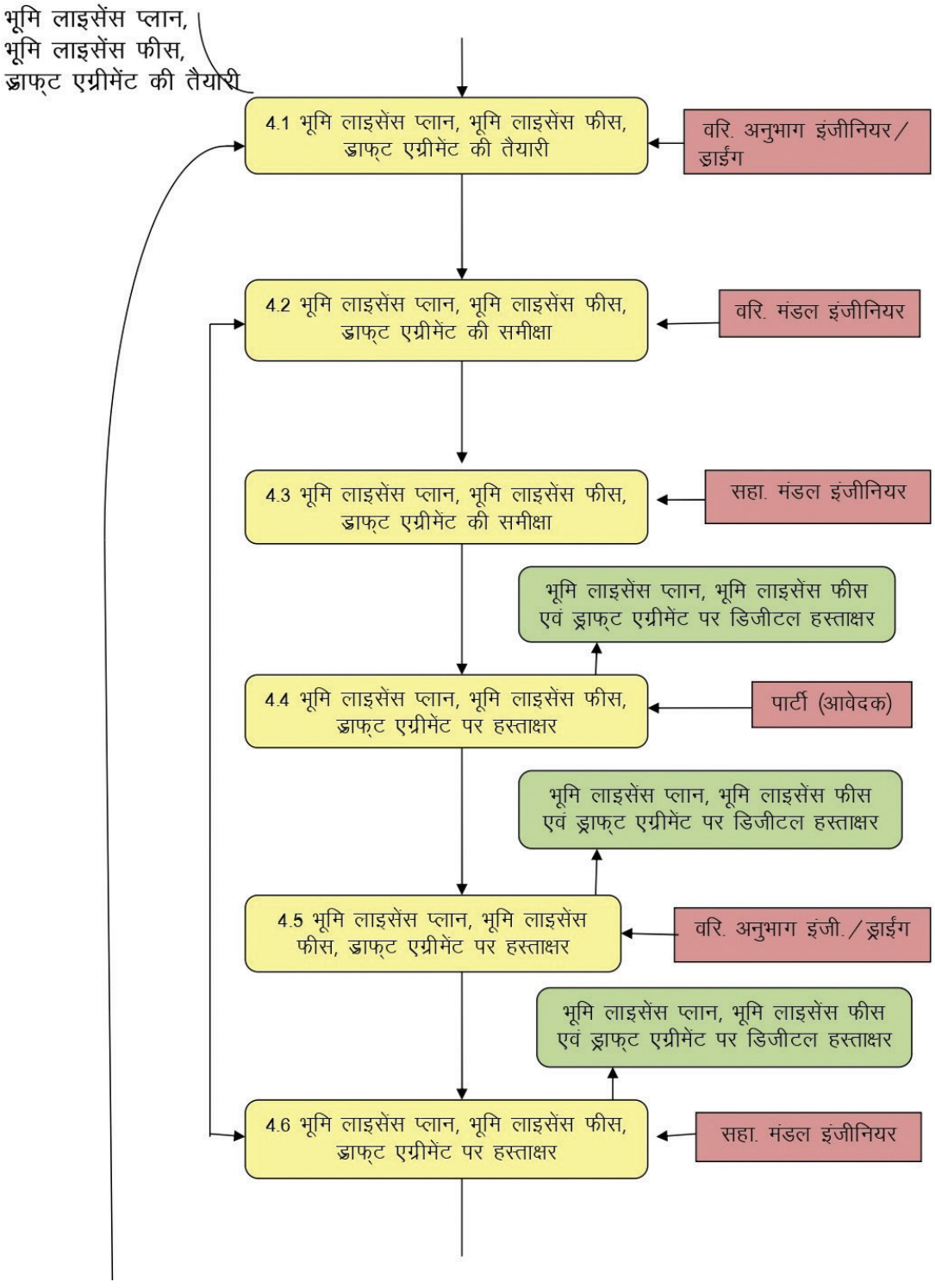

भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर डिजिटल हस्ताक्षार
6.5 प्रस्ताव का परीक्षण एवं हस्ताक्षर
वरिष्ठ मण्डल वित्त प्रबंधक
वापसी
पुनरीक्षित?
हॉ
6.6 कार्यकारी सार की तैयारी, अनुमोदन के लिए प्रसंस्करण
वरिष्ठ मण्डल इंजीनियर
7. भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट का अनुमोदन
भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफट एग्रीमेंट पर डिजिटल हस्ताक्षार
7.1 भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट हस्ताक्षर
वरि. मंडल इंजी / सम.
स्वीकृत?
भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर डिजिटल हस्ताक्षर
हॉ
7.2 भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट हस्ताक्षर
अपर मंडल रेल प्रबंधक / इन्फ्रा
हॉ
वापसी
भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर डिजिटल हस्ताक्षर
नहीं
7.3 भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट हस्ताक्षर
मंडल रेल प्रबंधक

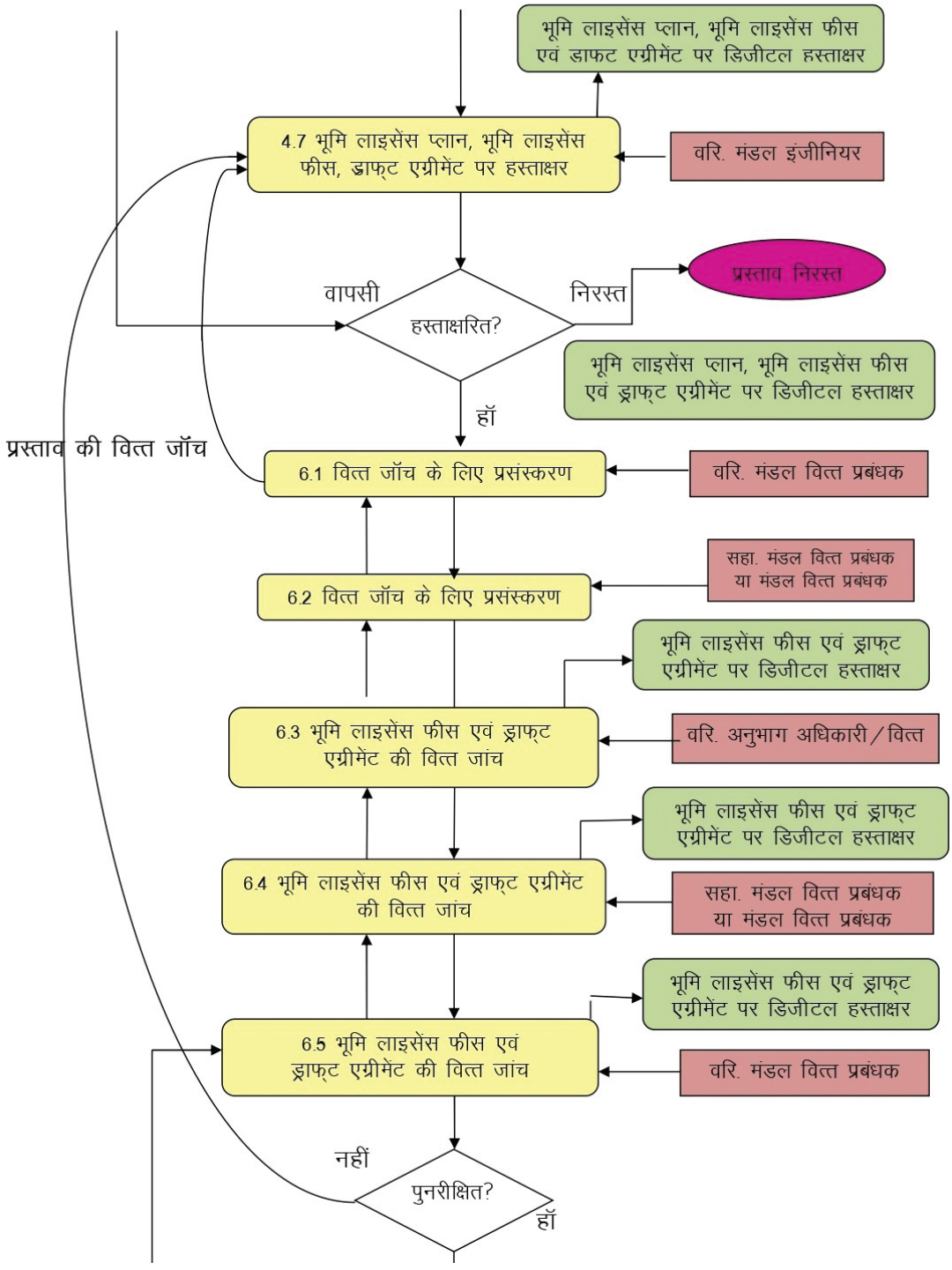

वापसी
हॉं
नहीं
12. डिमांड नोट जारी करना
12.2 डिमांड नोट जारी करने के लिए प्रसंस्करण
वरि. मंडल इंजी / सम.
+फाइनल एग्रीमेंट को अपलोड करना,
+डिमांड नोट एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर
डिजिटल हस्ताक्षर
12.3 डिमांड नोट एवं एग्रीमेंट का सृजन
नोडल अधिकारी.
+एग्रीमेंट पर फिजीकल हस्ताक्षर के
लिए प्रस्तावित तिथि
+डिमांड नोट पर डिजिटल हस्ताक्षार
12.4 डिमांड नोट पर हस्ताक्षर, पार्टी को एग्रीमेंट
पर हस्ताक्षर के लिए सूचित करने की दिनांक
वरि. मंडल इंजी / सम.
13. भूमि लाइसेंस फीस जमा करना
एवं एग्रीमेंट पर हस्ताक्षर
+एग्रीमेंट पर फिजीकल हस्ताक्षर
के लिए प्रस्तावित तिथि
+डिमांड नोट पर डिजिटल
13.1 भूमि लाइसेंस फीस जमा करना
पार्टी (आवेदक)
13.2 एग्रीमेंट अपलोड करना,
अनुमति पत्र जारी करना
वरि. मंडल इंजी / सम.
समाप्त

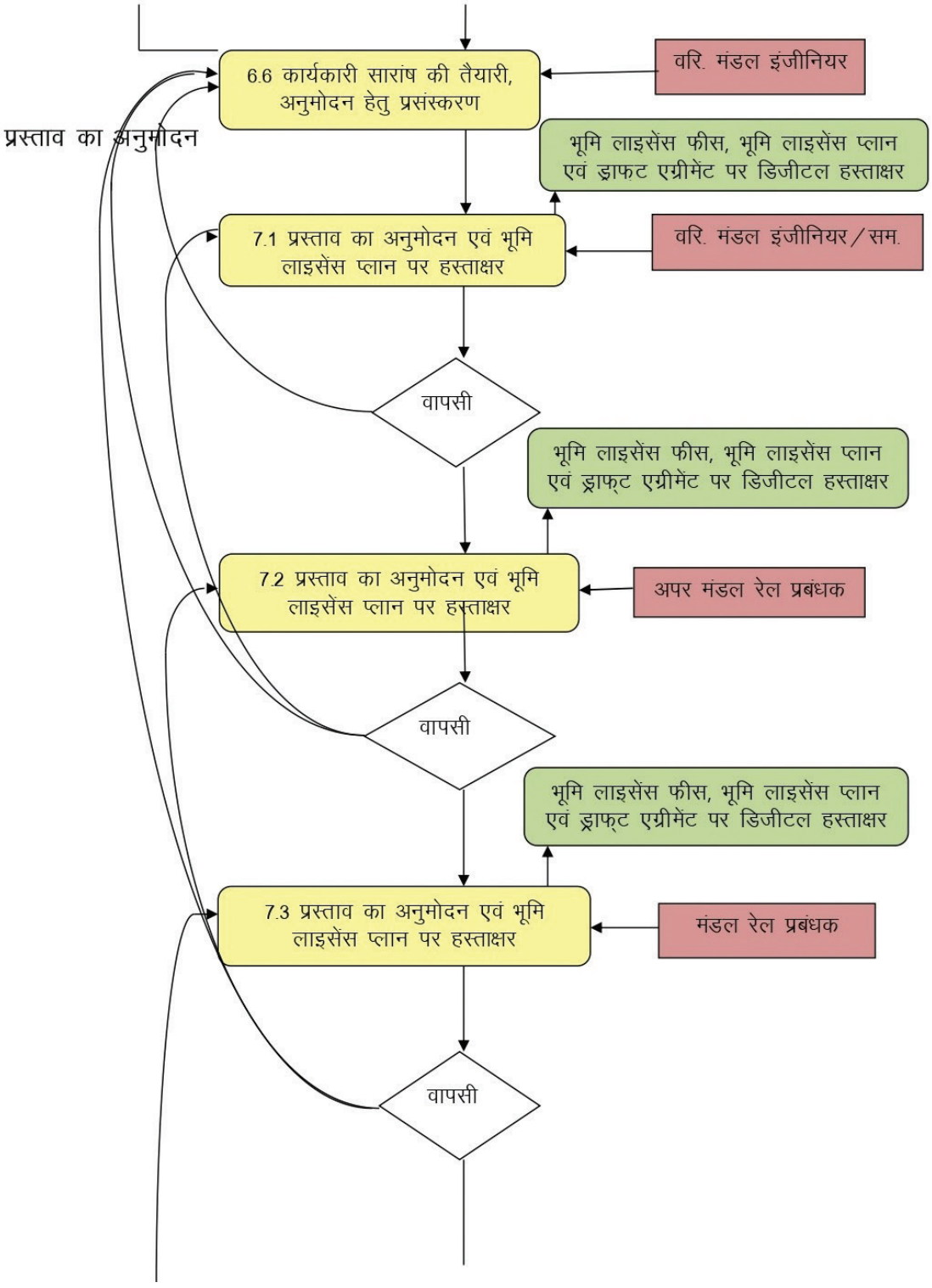
2.9 लीज/ लाइसेन्स प्रसंस्करण प्रणाली फ्लो चार्ट वी 5

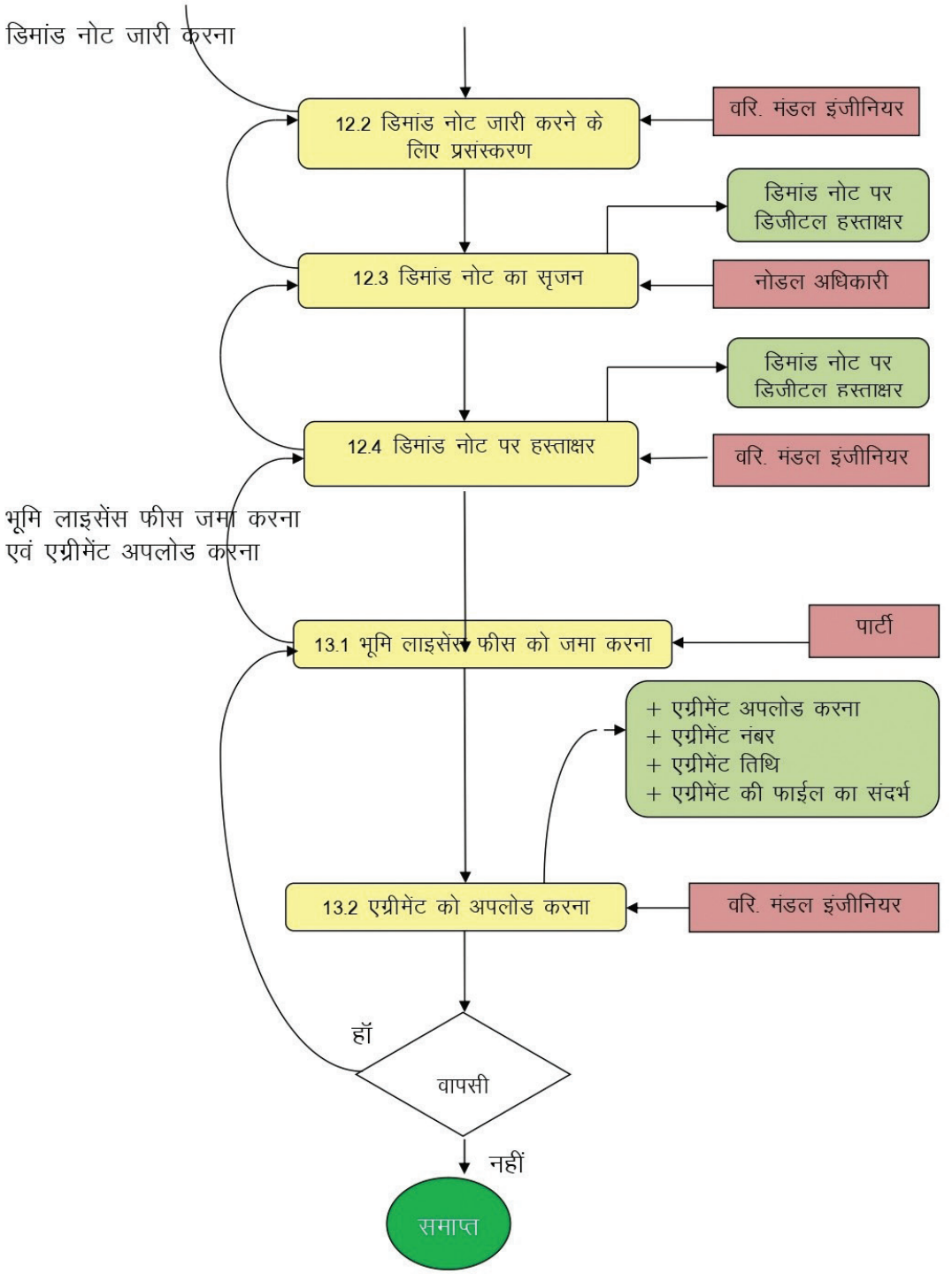
(12 जुन 2023)




भूमि लाइसेंस प्लान,
भूमि लाइसेंस फीस,
ड्राफ्ट एग्रीमेंट की तैयारी
4.1 भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस, ड्राफ्ट एग्रीमेंट की तैयारी
वरि. अनुभाग इंजीनियर / ड्राईंग
4.2 भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस, ड्राफ्ट एग्रीमेंट की समीक्षा
वरि. मंडल इंजीनियर
4.3 भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस, ड्राफ्ट एग्रीमेंट की समीक्षा
सहा. मंडल इंजीनियर
भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर डिजीटल हस्ताक्षर
4.4 भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस, ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर हस्ताक्षर
पार्टी (आवेदक)
भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर डिजीटल हस्ताक्षर
4.5 भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस, ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर हस्ताक्षर
वरि. अनुभाग इंजी. / ड्राईंग
भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर डिजीटल हस्ताक्षर
4.6 भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस, ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर हस्ताक्षर
सहा. मंडल इंजीनियर


भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर डिजीटल हस्ताक्षर
4.7 भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस, ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर हस्ताक्षर
वरि. मंडल इंजीनियर
वापसी
हस्ताक्षरित?
निरस्त
प्रस्ताव निरस्त
भूमि लाइसेंस प्लान, भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर डिजीटल हस्ताक्षर
हॉ
प्रस्ताव की वित्त जॉच
6.1 वित्त जॉच के लिए प्रसंस्करण
वरि. मंडल वित्त प्रबंधक
6.2 वित्त जॉच के लिए प्रसंस्करण
सहा. मंडल वित्त प्रबंधक या मंडल वित्त प्रबंधक
भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर डिजीटल हस्ताक्षर
6.3 भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट की वित्त जांच
वरि. अनुभाग अधिकारी / वित्त
भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर डिजीटल हस्ताक्षर
6.4 भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट की वित्त जांच
सहा. मंडल वित्त प्रबंधक या मंडल वित्त प्रबंधक
भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर डिजीटल हस्ताक्षर
6.5 भूमि लाइसेंस फीस एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट की वित्त जांच
वरि. मंडल वित्त प्रबंधक
नहीं
पुनरीक्षित?
हॉ


प्रस्ताव का अनुमोदन
6.6 कार्यकारी सारांष की तैयारी, अनुमोदन हेतु प्रसंस्करण
वरि. मंडल इंजीनियर
भूमि लाइसेंस फीस, भूमि लाइसेंस प्लान एवं ड्राफ़्ट एग्रीमेंट पर डिजीटल हस्ताक्षर
7.1 प्रस्ताव का अनुमोदन एवं भूमि लाइसेंस प्लान पर हस्ताक्षर
वरि. मंडल इंजीनियर / सम.
वापसी
भूमि लाइसेंस फीस, भूमि लाइसेंस प्लान एवं ड्राफ़्ट एग्रीमेंट पर डिजीटल हस्ताक्षर
7.2 प्रस्ताव का अनुमोदन एवं भूमि लाइसेंस प्लान पर हस्ताक्षर
अपर मंडल रेल प्रबंधक
वापसी
भूमि लाइसेंस फीस, भूमि लाइसेंस प्लान एवं ड्राफ़्ट एग्रीमेंट पर डिजीटल हस्ताक्षर
7.3 प्रस्ताव का अनुमोदन एवं भूमि लाइसेंस प्लान पर हस्ताक्षर
मंडल रेल प्रबंधक
वापसी


डिमांड नोट जारी करना
12.2 डिमांड नोट जारी करने के लिए प्रसंस्करण
वरि. मंडल इंजीनियर
डिमांड नोट पर डिजीटल हस्ताक्षर
12.3 डिमांड नोट का सृजन
नोडल अधिकारी
डिमांड नोट पर डिजीटल हस्ताक्षर
12.4 डिमांड नोट पर हस्ताक्षर
वरि. मंडल इंजीनियर
भूमि लाइसेंस फीस जमा करना एवं एग्रीमेंट अपलोड करना
13.1 भूमि लाइसेंस फीस को जमा करना
पार्टी
+ एग्रीमेंट अपलोड करना
+ एग्रीमेंट नंबर
+ एग्रीमेंट तिथि
+ एग्रीमेंट की फाईल का संदर्भ
13.2 एग्रीमेंट को अपलोड करना
वरि. मंडल इंजीनियर
हॉ
वापसी
नहीं
समाप्त

2.10 अतिरिक्त भूमि लीज/लाइसेंस शुल्क का समायोजन

प्रस्ताव की मंजूरी के समय भुगतान किया गया भूमि लीज/लाइसेंस फीस (एलएलएफ) निम्नानुसार समायोजित किया जाएगा। भूमि लीज/लाइसेंस फीस की गणना वास्तविक अवधि के बजाय पूरे वर्ष के लिए की गइ है (चूंकि भूमि लीज/लाइसेंस शुल्क तैयार करते समय वास्तविक अवधि ज्ञात नहीं होती है), भूमि लीज/लाइसेंस फीस की अधिकता को अगली किस्त में (वार्षिक भुगतान मोड के लिए) या मासिक आनुपातिक आधार पर नवीनीकरण का समय (एकमुश्त/एकमुश्त भुगतान मोड के लिए) पर समायोजित किया जाएगा ।

2.11 लीज/लाइसेंस अनुबंधों का नवीनीकरण

किसी आवेदन का नवीनीकरण नोडल अधिकारी द्वारा शुरू किया जा सकता है। सभी अतिदेय अनुबंधों की गिनती नवीनीकरण के तहत नोडल अधिकारी के My Tray-Pending Applications under Renewal में दिखाइ जाएगी।

रिन्यूवल काउंट पर क्लिक करते ही सभी आवेदनों की सूची खुल जाएगी। नवीनीकरण शुरू करने के लिए स्टार्ट रिन्यूअल बटन पर क्लिक करें। यदि पुराने मामलों के विवरण को सत्यापित नहीं किया है तो यह पुराने मामले के विवरण विशेष रूप से पार्टी के इमेल और मोबाइल नंबर को सत्यापित करने के लिए प्रेरित करेगा। इन विवरणों का उपयोग पार्टी के साथ आगे के संचार के लिए किया जाएगा। उसके बाद नवीनीकरण आवेदन के लिए नइ एप्लिकेशन आइडी तैयार की जाती है। यदि आवश्यक हो तो यह नोडल अधिकारी को कुछ विवरण अपडेट करने और प्रवाह के अनुसार आवेदन अग्रेषित करने के लिए प्रेरित करेगा। नवीनीकरण आवेदन आइडी तैयार होने के बाद नोडल अधिकारी इसके आवेदन प्रकार (लीज या लाइसेंस) और लीज/लाइसेंस प्रकार को तदनुसार बदल सकता है। पुराने लाइसेंस आवेदनों के लिए नोडल अधिकारी ऊपर बताए अनुसार नवीनीकरण प्रक्रिया शुरू करेंगे। पुराने लाइसेंस आवेदनों को लीज आवेदनों के रूप में नवीनीकृत किया जा सकता है।

2.12 रेलवे भूमि के प्रबंधन की नइ नीति अनुसार मामले का संशोधन करना

'रेलवे भूमि के प्रबंधन की नीति' पर मास्टर परिपत्र दिनांक 04.10.2022 लागू किया गया है। यदि पार्टी/एजेंसी नइ नीति के अनुसार मामले को संशोधित करना चाहती है, तो मामले को चरण 3.2 (संयुक्त व्यवहार्यता सर्वेक्षण की तैयारी और अपलोड) पर लौटाया जाना चाहिए, जहां सहायक मंडल इंजीनियर (एडीइएन) को उचित मामले की श्रेणी का चयन करना चाहिए। पार्टी/एजेंसी द्वारा भुगतान की गइ किसी भी एक्सेस राशि को अंतिम डिमांड नोट तैयार करते समय समायोजित किया जाएगा। पार्टी/एजेंसी के पास पुरानी नीति को जारी रखने का विकल्प भी है (अपने मामले के शीघ्र निपटान के लिए, क्योंकि प्रस्ताव वापस करने से मंजूरी की प्रक्रिया में स्पष्ट रूप से देरी होगी)।

2.13 फॉरवर्ड चार्ज मैकेनिज्म (एफसीएम) के माध्यम से जीएसटी का भुगतान

रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2017/AC-II/1/6/GST Main/Vo. IV दिनांक 20.10.2023 द्वारा रिवर्स चार्ज मैकेनिज्म (आरसीएम) सुविधा को वापस ले ली गइ है और अब फॉरवर्ड चार्ज मैकेनिज्म (एफसीएम) के माध्यम से जीएसटी का भुगतान किया जाएगा।

वस्तु एवं सेवा कर (जीएसटी) में फॉरवर्ड चार्ज मैकेनिज्म (एफसीएम) एक एसी प्रणाली है जहां वस्तुओं या सेवाओं के आपूर्तिकर्ता प्राप्तकर्ता से कर एकत्र करने और इसे सरकार को भेजने के लिए जिम्मेदार होते हैं। यह तंत्र प्राप्तकर्ताओं को प्रत्यक्ष कर भुगतान के बोझ से राहत देता है, जिससे जीएसटी नियमों का अनुपालन करना आसान हो जाता है। यदि आपूर्तिकर्ताओं का वार्षिक कारोबार निर्दिष्ट सीमा से अधिक है, तो उन्हें जीएसटी के लिए पंजीकरण करना होगा और माल और सेवा कर पहचान संख्या (जीएसटीआइएन) प्राप्त करना होगा। जीएसटी में फॉरवर्ड चार्ज का अर्थ दो शब्दों से मिलकर बना है, फॉरवर्ड+चार्ज। जहाँ फॉरवर्ड का मतलब होता है, सीधा या डायरेक्ट और चार्ज का अर्थ होता है, मूल्य। इन शब्दों के अर्थों के मेल-जोल से समझ आता है कि जीएसटी कर को सीधे रूप से सरकार को अदा करना है।

जीएसटी फॉरवर्ड चार्ज मैकेनिज्म की कार्यप्रणाली:

(i) आपूर्तिकर्ता लागू कर राशि सहित वस्तुओं या सेवाओं के लिए चालान बनाते हैं।

(ii) प्राप्तकर्ता आपूर्तिकर्ताओं को करों सहित चालान राशि का भुगतान करते हैं।

(iii) आपूर्तिकर्ता प्राप्तकर्ताओं से कर राशि एकत्र करते हैं और सरकार को जमा करने के लिए जीएसटी रिटर्न दाखिल करते हैं।

(iv) जो प्राप्तकर्ता जीएसटी के तहत पंजीकृत हैं, वे अपनी खरीद पर भुगतान की गइ कर राशि के लिए इनपुट टैक्स क्रेडिट (आइटीसी) का दावा कर सकते हैं, बशर्ते आपूर्तिकर्ताओं ने करों का विधिवत भुगतान किया हो।

फॉरवर्ड चार्ज मैकेनिज्म के लाभः

(i) एफसीएम करदाताओं के लिए अनुपालन बोझ को कम करते हुए एक सीधी और समझने योग्य कर प्रणाली प्रदान करता है।

(ii) एफसीएम पारदर्शिता सुनिश्चित करता है क्योंकि कर राशि आपूर्तिकर्ता चालान में स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट होती है, जिससे जवाबदेही और स्पष्टता को बढ़ावा मिलता है।

(iii) एफसीएम अनुपालन को प्रोत्साहित करता है क्योंकि आपूर्तिकर्ता कर भुगतान की जिम्मेदारी लेते हैं, कर चोरी की गुंजाइश कम करते हैं और कर कानूनों का पालन बढ़ाते हैं।

(iv) एफसीएम एक आसान और अधिक कुशल प्रक्रिया सुनिश्चित करते हुए सरकार द्वारा कर राजस्व के संग्रह को सुव्यवस्थित करता है।

2.14 धार्मिक उद्देश्य के लिए भूमि लाइसेंस

धार्मिक संरचनाओं के लिए रेलवे भूमि का कोइ नया लाइसेंस नहीं दिया जाएगा। मौजूदा धार्मिक संस्थानों का लाइसेंस शुल्क रु 2000/- प्रति वर्ष होगा। इसके अलावा, मौजूदा धार्मिक संरचना के क्षेत्र को किसी भी स्थिति में बढ़ने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

2.15 विभिन्न परियोजनाओं के लिए एनएचएआइ को भूमि पट्टा/लीज

रेलवे बोर्ड के पत्र क्रमांक 2015/CE-IV/ROB-RUB/Misc/49 दिनांक 15.03.2023 के अनुसार रेलवे बोर्ड में रेल मंत्रालय और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के बीचएक सचिव स्तर की बैठक दिनांक 22.01.2023 को आयोजित की गइ। बैठक की अध्यक्षता अध्यक्ष रेलवे बोर्ड रेलवे बोर्ड और सचिव, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने की। एनएचएआइ के अधिकारियों ने एनएचएआइ की विभिन्न परियोजनाओं के लिए रेलवे भूमि के शीघ्र हस्तांतरण/ पट्टे पर देने का अनुरोध किया। इस संबंध में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (MoRTH)/ भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के ध्यान में लाया गया कि रेल मंत्रालय ने कैबिनेट की मंजूरी के साथ 'रेलवे भूमि के प्रबंधन की नीति' पर मास्टर परिपत्र 04.10.2022 को जारी किया गया है। भूमि संबंधी सभी मुद्दों को संशोधित नीति के अनुसार निपटाया जाएगा, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय/ भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ऑनलाइन पोर्टल भारतीय रेलवे लीज लाइसेंस प्रसंस्करण प्रणाली (IR-LSPS) के माध्यम से रेलवे भूमि को पट्टे पर देने के लिए आवेदन करेगा। रेल मंत्रालय ने रेलवे भूमि को पट्टे/लाइसेंस देने के प्रस्तावों को मंजूरी देने के लिए 90 दिनों की समयावधि निर्धारित की है।

2.16 रेल मेल सेवा (आरएमएस)/डाक विभाग के लिए भूमि/भवन लाइसेंस

रेल मेल सेवाओं (आरएमएस) के लिए रेलवे भवनों (भवन की लागत को उपयुक्त रूप से शामिल किया जाना है) सहित रेलवे भूमि का लाइसेंस के लिए रेलवे बोर्ड के पत्र सं. 2014/LML-II/18/6 दिनांक 03.12.2014 और 73/W2/3/8 दिनांक 02.02.1979 के निर्देशानुसार किया जाएगा। रेलवे बोर्ड ने पत्र क्रमांक. 2014/एलएमएल-।।/18/6 दिनांक 03.12.2014 के अनुसार आरएमएस भवन के किराये की वसूली में संशोधन किया है, जिसमें रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 87/डब्लू2/एलएम/18/73 दिनांक 31.03.1987 के आदेश को 03.03.1987 से पूर्वव्यापी प्रभाव से वापस ले लिया गया है। रेलवे भूमि, जिस पर आरएमएस भवन का निर्माण किया गया है, की लाइसेंस फीस की वसूली रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 73/डब्ल्यू2/3/8 दिनांक 02.02.1979 के अनुसार की जानी है। रेलवे बोर्ड पत्र दिनांक 02.02.1979 के पैरा (ii) जिस भूमि पर भवन का निर्माण किया गया है, उसका किराया भूमि के बाजार मूल्य का 6 प्रतिशत प्रतिवर्ष लिया जाएगा, जिसे हर 5 साल के बाद संशोधित किया जाएगा।

2.17 रेलवे परिसर में स्वचालित टेलर मशीन (एटीएम) हेतु भूमि लाइसेंस

रेलवे क्षेत्रों में एटीएम का प्रावधान वास्तव में रेलवे कर्मचारियों और ग्राहकों के लिए एक सेवा है, और इसलिए, एटीएम के प्रावधान को इसी रूप में देखा जाना चाहिए। इस बात पर जोर देना भी आवश्यक है कि रेलवे कर्मचारियों और ग्राहकों को यह सेवा प्रदान करना रेलवे प्रशासन का कर्तव्य है और इसलिए, इसे प्रदान करने में अब तक मौजूद बाधाओं को दूर करने की आवश्यकता है।

इस सबंध में रेलवे बोर्ड पत्र क्रमांक 2018/ट्रांस/सेल/सिविल/एटीएम पॉलिसी दिनांक 27.11.2018 के द्वारा रेलवे क्षेत्रों (स्टेशनों, कार्यालयों, प्रशिक्षण संस्थानों, कॉलोनियों आदि सहित) में एटीएम उपलब्ध कराने हेतु सभी पिछले निर्देशों का अधिक्रमण (सुपरसेशन) करते हुए, भारतीय रेलवे पर एटीएम के प्रावधान के संबंध में बोर्ड (एमइ, एफसी और सीआरबी) के अनुमोदन से निम्नलिखित नीति जारी की गइ है।

(i) यह नीति सभी रेलवे परिसरों में सार्वजनिक क्षेत्र के बैंक/अनुसूचित वाणिज्यिक भारतीय बैंक पर लागू है।

(ii) एटीएम को एक महत्वपूर्ण यात्री/कर्मचारी सुविधा मानते हुए, भूमि के बाजार मूल्य के 6 प्रतिशत की दर से किराया वसूलने और इसे 7 प्रतिशत की दर से बढ़ाने की मौजूदा नीति को तुरंत प्रभाव से बंद कर दिया गया है।

(iii) मंडल रेल प्रबंधक को पारदर्शी तरीके से एक उपयुक्त सार्वजनिक क्षेत्र के बैंक/ अनुसूचित वाणिज्यिक भारतीय बैंक का चयन करने का अधिकार है।

(iv) यदि आवश्यक हो तो बैंकों को राजी करके भी, आवश्यकतानुसार बड़े पैमाने पर एटीएम उपलब्ध कराए जाने चाहिए।

(v) बिना किसी आरक्षित मूल्य के निविदाएं/कोटेशन आमंत्रित की जा सकती हैं। उच्चतम लाइसेंस शुल्क उद्धृत करने वाले बैंक को एटीएम स्थान प्रदान किया जाएगा।

(vi) नए एटीएम के प्रावधान के लिए, या एटीएम से आय बढ़ाने के लिए, मंडल रेल प्रबंधक से प्रशासनिक अनुमोदन प्राप्त किया जाएगा।

(vii) नए एटीएम के लिए, एटीएम स्थापित करने की योजना पर एक उपयुक्त क्षेत्र चिह्नित किया जाएगा और योजना को मंडल रेल प्रबंधक द्वारा अनुमोदित किया जाएगा। किसी स्टेशन पर एक एटीएम का अधिकतम क्षेत्रफल 6 फीट X 6 फीट होगा और कॉलोनी/कार्यालय/ संस्थान के लिए एक एटीएम का क्षेत्रफल 7.5 वर्ग मीटर तक सीमित होगा। मौजूदा निर्मित क्षेत्र/संरचना (यदि उपलब्ध हो) पर भी भारतीय रेलवे की ओर से किसी भी जोखिम/उत्तरदायित्व के बिना, इस उद्देश्य के लिए मंडल रेल प्रबंधक द्वारा विचार किया जा सकता है। हालाँकि यह भारतीय रेलवे की संपत्ति बनी रहेगी। किसी स्थान पर एटीएम की आवश्यकता और अधिकतम संख्या मंडल रेल प्रबंधक के अनुमोदन से तय की जाएगी।

(viii) आम तौर पर एटीएम मशीन, इसकी केबिन संरचना, एयर कंडीशनिंग, इलेक्ट्रिक केबलिंग, संचार

केबलिंग, एंटीना सहित संचार और इंटरनेट उपकरण आदि यानी सभी भौतिक बुनियादी ढांचे बैंक द्वारा अपनी लागत और जिम्मेदारी पर प्रदान किए जाएंगे। रेलवे की जिम्मेदारी केवल आवश्यक भूमि/ निर्मित स्थान उपलब्ध कराने से संबंधित है।

(ix) एटीएम परिसर की सुरक्षा, रखरखाव, सफाइ की जिम्मेदारी संबंधित बैंक की होगी।

(x) एटीएम के लिए बिजली रेलवे द्वारा प्रदान की जा सकती है, इसकी वास्तविक लागत बैंक से ली जा सकती है। हालाँकि बैंक किसी भी स्रोत से बिजली प्राप्त करने के लिए स्वतंत्र होगा।

(xi) आम तौर पर एटीएम 5 साल की अवधि के लिए प्रदान किए जाएंगे, जिसमें आपसी समझौते के आधार पर अवधि बढ़ाने का प्रावधान होगा।

(xii) यह नीति इस विषय पर अब तक दिए गए सभी निर्देशों के अधिक्रमण में जारी की गइ है तथा पत्र के जारी होने की तारीख दिनांक 27.11.2018 से आमंत्रित सभी निविदाओं/ कोटेशनों के लिए भावी प्रभाव से लागू होगा।

2.18 भारतीय रेलवे खानपान एवं पर्यटन निगम (आइआरसीटीसी) को भूमि लाइसेंस

रेलवे बोर्ड के पत्र क्रमांक 2018/Catering/600/01 दिनांक 17.11.2022 के अनुसार भारतीय रेलवे खानपान एवं पर्यटन निगम को बेस किचन/किचन यूनिट/फूड प्लाजा/फूड कोर्ट/फास्ट फूड यूनिट की स्थापना के उद्देश्य से भूमि को लाइसेंस पर देने का प्रावधानः

(i) फूड प्लाजा, फास्ट फूड इकाइयों और फूड कोर्ट आदि के लिए, बोर्ड के पत्र संख्या 2021/ LML/25/5 दिनांक 04.10.2022 के अनुसार वार्षिक भूमि लाइसेंस शुल्क यानी 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के साथ भूमि के बाजार मूल्य का 6 प्रतिशत लिया जाना है। दिनांक 04.10.2022 से पहले की अवधि के लिए, बोर्ड के पत्र क्रमांक 2005/LML/18/8 दिनांक 10.02.2005 के अनुसार वार्षिक भूमि लाइसेंस शुल्क यानी 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के साथ रेलवे भूमि के बाजार मूल्य का 6 प्रतिशत (खुला क्षेत्र) और 7.5 प्रतिशत (कवर क्षेत्र) लिया जाना है। सेवाएं शुरू होने की तिथि पर ध्यान दिए बिना, आइआरसीटीसी को भूमि/ स्थान सौंपे जाने की तिथि से भूमि लाइसेंस शुल्क लिया जाना है।

(ii) शेष फूड प्लाजा, फास्ट फूड इकाइयों, फूड कोर्ट के लिए भूमि लाइसेंस समझौते पर क्षेत्रीय रेलवे और आइआरसीटीसी के बीच कैटरिंग नीति 2017 के संदर्भ में तत्काल प्रभाव से हस्ताक्षर किए जाने हैं। भूमि लाइसेंस समझौते के बिना किसी भी इकाइ का संचालन नहीं किया जाना चाहिए।

(iii) भूमि लाइसेंस शुल्क के अलावा, रेलवे कैटरिंग नीति 2017 के पैरा 12.4 में निर्धारित राजस्व हिस्सेदारी एकत्र करेगा।

(iv) रेलवे प्रत्येक फूड प्लाजा, फास्ट फूड इकाइयों और फूड कोर्ट के संबंध में भूमि लाइसेंस शुल्क और राजस्व हिस्सेदारी की गणना करेगा और आइआरसीटीसी से इसकी वसूली करेगा। इसके अलावा,

सभी लंबित देनदारियों की भी वसूली की जानी चाहिए।

(v) आइआरसीटीसी बेस किचन/किचन यूनिट/फूड प्लाजा/फूड कोर्ट/फास्ट फूड यूनिट की स्थापना के उद्देश्य से रेलवे भूमि को तीसरे पक्ष को उप-पट्टा/उप-लाइसेंस/बंधक/ स्थानांतरण/ त्याग नहीं करेगा जैसा कि खानपान नीति 2017 के पैरा 3.8.11 में निर्धारित है जो बोर्ड के पत्र क्रमांक 2021/ LML/25/5 दिनांक 04.10.2022 के पैरा 5.2 के साथ पढ़ा जाए। बोर्ड के पत्र संख्या 2021/ LML/25/5 दिनांक 04.10.2022 द्वारा जारी रेलवे भूमि के प्रबंधन के लिए नीति पर मास्टर परिपत्र की अन्य प्रासंगिक शर्तें लागू होंगी।

2.19 निजी स्कूलों हेतु भूमि/भवनों का लाइसेंस

निजी स्कूलों की नइ स्थापना के लिए रेलवे भूमि का कोइ लाइसेंस नहीं दिया जाएगा। मौजूदा सरकार/ सरकारी सहायता प्राप्त स्कूलों के लिए लाइसेंस शुल्क प्रति वर्ष रूपये 10000/- की दर से शुल्क लगाया जाएगा। हालाँकि, रेलवे भूमि पर मौजूदा निजी स्कूलों के लिए लाइसेंस शुल्क भूमि के बाजार मूल्य के 6 प्रतिशत की दर से 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि पर जारी रहेगा।

2.20 केन्द्रीय विद्यालय संगठन को केन्द्रीय विद्यालय हेतु भूमि का लीज

रेलवे बोर्ड पत्र क्रमांक 2021/एलएमएल/25/5 दिनांक 04.10.2022 के अनुसार, केन्द्रीय विद्यालय संगठन को केन्द्रीय विद्यालय खोलने हेतु रेलवे भूमि को लाइसेंस पर दी जाएगी, जिसकी लीज शुल्क प्रति वर्ष रूपये 1/- वर्गमीटर की दर से लगाया जाएगा और इसकी अवधि 60 वर्ष होगी।

2.21 रेलवे स्टाफ को अधिक अन्न उगाने के उद्देश्य से भूमि का लाइसेंस

रेलवे भूमि के अतिक्रमण को रोकने के लिए रेलवे कर्मचारियों को अधिक फसल उगाने जैसी विरासत योजना की अनुमति दी जाएगी। प्रत्येक स्टाफ को 2 हेक्टेयर रेलवे भूमि दी जाएगी और अपेक्षित राजस्व का एक चैथाइ भाग लाइसेंस शुल्क होगी। रेलवे कर्मचारियों को रिक्त रेलवे भूमि का लाइसेंस फसलों की खेती के उद्देश्य के लिए प्राथमिकता गेटमैन, ट्रैकमेन्टेनर व अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति/अन्य पिछड़ा वर्ग से संबंधित और समाज के आर्थिक रूप से कमजोर वर्ग के कर्मचारियों को दी गइ है। हालांकि, यह आवंटन तभी करना चाहिए जब निकट भविष्य में रेलवे के खुद के परिचालन उद्देश्य के लिए आवश्यक नहीं है।

2.22 राजकीय रेलवे पुलिस (जीआरपी) हेतु क्वार्टर/बैरक का प्रावधान

रेलवे बोर्ड पत्र क्रमांक. 92/एलएम(बी)/21/41/पॉलिसी दिनांक 12.10.1993 एवं पत्र क्रमांक. 2015/एलएमबी-।/15/2 दिनांक 06.02.2015 के अनुसार उक्त विषय पर पिछले सभी आदेशों के

स्थान पर, जीआरपी कर्मियों के लिए क्वार्टर/बैरक के प्रावधान के लिए इसमें शामिल निर्देशों का पालन किया जा सकता है।

बैरक का प्रावधान- रेलवे अन्य कार्य कार्यक्रम प्रस्तावों पर लागू होने वाली सामान्य जांच के अधीन, आवश्यकता के आधार पर, अपने कार्य कार्यक्रम में कार्यों को शामिल करके जीआरपी कर्मियों के लिए बैरक प्रदान करना जारी रखेगा।

क्वार्टरों के लिए रेलवे भूमि को पट्टे पर देना-जीआरपी कर्मियों को क्वार्टर उपलब्ध कराने की जिम्मेदारी मुख्य रूप से राज्य सरकारों की है। हालाँकि, राज्य सरकार को जीआरपी को अधिक से अधिक क्वार्टर उपलब्ध कराने के लिए प्रोत्साहित करने की दृष्टि से, रेलवे भूमि, जहां भी अतिरिक्त हो, उन्हें भूमि के बाजार मूल्य के 3 प्रतिशत प्रति वर्ष की रियायती दर पर (कवर और खुले क्षेत्र दोनों के लिए) जीआरपी के लिए क्वार्टरों के निर्माण के विशिष्ट उद्देश्य के लिए 30 वर्ष की अवधि के लिए पट्टे पर दी जा सकती है।

हालाँकि, इस उद्देश्य के लिए पट्टा शुल्क भूमि की कीमत के अद्यतनीकरण के आधार पर हर 10 वर्षों के बाद आवधिक संशोधन के अधीन होगा। पट्टे पर दी जाने वाली भूमि क्वार्टरों की आवश्यकता के अनुरूप न्यूनतम आवश्यकता पर आधारित होनी चाहिए और अधिमानतः रेलवे सीमा की परिधि पर स्थित होनी चाहिए।

पट्टे पर दी गइ भूमि पर जीआरपी के लिए क्वार्टरों का निर्माण राज्य सरकार द्वारा अपने स्वयं के धन से किया जाना है। भूमि पट्टे पर देते समय, राज्य सरकारों को यह निर्देश दिया जाना चाहिए कि वे एक निर्दिष्ट समय अवधि के भीतर क्वार्टरों का निर्माण करें, अन्यथा भूमि रेलवे को वापस कर दी जाएगी।

यदि राज्य सरकारें स्वयं क्वार्टरों का निर्माण करने के लिए तैयार नहीं हैं, तो रेलवे जमा शर्तों पर निर्माण कार्य कर सकता है। इस प्रयोजन के लिए धनराशि संबंधित राज्य सरकार द्वारा किसी विशेष वर्ष के दौरान प्रत्याशित परिव्यय के बराबर किश्तों में प्रदान की जाएगी। रेलवे प्रशासन जमा कार्यों के लिए मौजूदा नियमों के अनुसार सामान्य पर्यवेक्षण शुल्क लेगा।

क्वार्टरों का निर्माण रेलवे प्रशासन और संबंधित राज्य सरकार के बीच आपसी चर्चा के बाद अंतिम रूप दिए जाने वाले अनुमोदित डिजाइन/प्लान के अनुसार किया जाएगा, चाहे निर्माण राज्य सरकार द्वारा स्वयं किया गया हो या रेलवे प्रशासन द्वारा जमा शर्तों पर किया गया हो। दिशानिर्देश एसे क्वार्टरों के रखरखाव के तौर-तरीकों को भी कवर करते हैं।

2.23 रेलवे परिसर में आरएलडीए के कार्यालय आवास हेतु किराए की दर

रेलवे बोर्ड के पत्र क्रमांक. 2010/एलएमबी-।/7/2 दिनांक 30.09.2022 के अनुसार, रेल भूमि विकास प्राधिकरण के लिए कार्यालय आवास के लिए नाममात्र किराया वसूलने के मामले की वित्त निदेशालय के परामर्श से रेलवे बोर्ड में जांच की गइ है और सक्षम प्राधिकारी ने निर्णय लिया है कि कार्यालय आवास उद्देश्य के लिए आरएलडीए से प्रति संरचना/भवन रुपये 1000/- का मामूली किराया लिया जा सकता है। हालाँकि, दिया जाने वाला क्षेत्र केवल वही होना चाहिए जो अनिवार्य रूप से आवश्यक हो और आरएलडीए

द्वारा उस क्षेत्र में किसी भी निजी ठेकेदार को समायोजित नहीं किया जाना चाहिए।

2.24 कॉनकोर को लाइसेंस दी गइ रेलवे भूमि के लिए भूमि लाइसेंस शुल्क

रेलवे बोर्ड का पत्र क्रमांक 2015/LML-II/13/4 दिनांक 19.03.2020 के अनुसार, आइसीडी के प्रयोजन के लिए कॉनकॉर को लाइसेंस दी गइ रेलवे भूमि के लिए, 2017-20 की अवधि के लिए भूमि लाइसेंस शुल्क बोर्ड के समसंख्यक पत्र दिनांक 03.03.2017 द्वारा निर्धारित किया गया था, जो दिनांक 31.03.2020 तक वैध है।

वर्ष 2016-17 में 2015-16 की तुलना में पीएटी (प्रोफिट ऑफ्टर टैक्स) में कमी के अनुसार कॉनकोर द्वारा 831 रूपये प्रति टीइयू भूमि लाइसेंस शुल्क की गणना किया गया, इस संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा स्पष्ट किया गया है कि भूमि लाइसेंस शुल्क 920 रुपये प्रति टीइयू निचली सीमा है जिसे पीएटी में वृद्धि के साथ बढ़ाया जाएगा लेकिन पीएटी में कमी के साथ कम नहीं किया जाएगा (रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2020/एलएमएल-।।/13/33 दिनांक 02.11.2022)।

उपरोक्त व्यवस्था की समाप्ति के परिणामस्वरूप, अर्थात 01.04.2020 से, रेलवे बोर्ड (सीआरबी, एमइ, एमटी और एफसी) द्वारा यह निर्णय लिया गया है कि, आइसीडी के लिए कॉनकॉर को लाइसेंस प्राप्त रेलवे भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क, मौजूदा नीति के अनुसार (अर्थात् बोर्ड के पत्र क्रमांक 2008/एलएमएल/18/15 दिनांक 17.03.2008 औद्योगिक भूमि उपयोग के अनुसार बोर्ड के पत्र क्रमांक 2005/एलएमएल/18/8 दिनांक 10.02.2005 के पैरा 3.1 (बी) के साथ पढ़ा जाए)। रेलवे बोर्ड का पत्र क्रमांक 2021/LML-II/13/5 दिनांक 24.03.2021 द्वारा निर्देशित किया गया है कि संचालित सभी टीइयू पर एलएलएफ शुल्क लिया जाएगा। इसलिए, दिनांक 01.04.2020 से भूमि के वर्तमान बाजार मूल्य का 6 प्रतिशत भूमि लाइसेंस शुल्क देय है।

2.25 डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआइएल) हेतु भूमि लीज

रेलवे संशोधन अधिनियम, 2008 के तहत रेल मंत्रालय द्वारा डीएफसी परियोजना के लिए भूमि का अधिग्रहण किया गया है और इसे डीएफसीसीआइएल को लीज पर देने का प्रावधान है।

रेलवे बोर्ड द्वारा यह निर्णय लिया गया है कि डीएफसीसीआइएल द्वारा रेल मंत्रालय को भुगतान किया जाने वाला वार्षिक लीज शुल्क भूमि सौंपने के समय भूमि की लागत का 6 प्रतिशत होना चाहिए और रेल मंत्रालय की नीति के अनुसार इसे सालाना बढ़ाया जाना चाहिए। निर्माण चरण समाप्त होने और डीएफसी लाइन चालू होने के बाद ही लीज शुल्क लगाया जाएगा। निर्माण अवधि के लिए कोइ शुल्क देय नहीं होगा। यातायात के लिए खोले गए खंडों में भूमि के लिए शुल्क चरणों में लगाया जाएगा। जब भी परियोजना का हिस्सा डीएफसी द्वारा चालू किया जाता है, तो पट्टा शुल्क तदनुसार चरणों में लगाया जाना चाहिए।

डीएफसी को जमीन सौंपने के साथ ही भूमि पट्टा समझौता निष्पादित किया जाना चाहिए। यह भी स्पष्ट किया जाता है कि डीएफसीसीआइएल भवन कार्यालय के लिए भूमि भी डीएफसी परियोजना का हिस्सा है, इसलिए, डीएफसीसीआइएल भवन कार्यालय परिसर के लिए भूमि के लिए लीजिंग शुल्क का वही नियम लागू होगा। (रेलवे बोर्ड के पत्र क्रमांक 2013/इंफ्रा./6/14 दिनांक 27.01.2014, 16.06.2014 एवं 10.04.2018)

2.26 रक्षा विभाग को किराए/पट्टे पर दी गइ/इमारत के संबंध में लाइसेंस शुल्क और किराये के शुल्क का निर्धारण।

रेलवे बोर्ड ने पत्र संख्या 2021/एलएमएल/25/5 दिनांक 04.10.2022 के द्वारा रेलवे भूमि के प्रबंधन की नीति पर विस्तृत सरलीकृत नीति दिशानिर्देश लीज/लाइसेंस/वे लीव (रास्ता का अधिकार) के विषय पर सभी पिछली नीतियों/दिशानिर्देशों को हटाते हुए पैरा 3.3 के अनुसार नये लीज/ लाइसेंसिंग एवं नवीनीकरण लीजिंग/लाइसेसिंग की शक्ति मण्डल रेल प्रबंधक को प्रदान कर दी है।

रक्षा टुकड़ियों को किराए पर दी गइ/पट्टे पर दी गइ भूमि/भवन के संबंध में लाइसेंस शुल्क और किराये की दरें वसूलने में विभिन्न विसंगतियां बताइ गइ हैं। बोर्ड के निर्देशों के आलोक में मामले की जांच की गइ है और रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2023/एलएमएल-।।/18/1 दिनांक 21.03.2023 के द्वारा जारी दिशा-निर्देश इस प्रकार हैः

(i) रेलवे बोर्ड के परिपत्र संख्या 83/डब्ल्यू2/एलएम/18/87 दिनांक 03.03.1987 के अनुसार रक्षा टुकड़ियों को किराये/पट्टे पर दी गइ भूमि/भवन के संबंध में खुले क्षेत्र के लिए भूमि के बाजार मूल्य का 6 प्रतिशत तथा कवर किए गए क्षेत्रों के लिए 12 प्रतिशत की दर से लाइसेंस शुल्क लिया जाएगा।

(ii) नवीनीकरण/रिविजन दर में संशोधन इंजीनियरिंग कोड के पैरा 1029 के अनुसार हर 11वें वर्ष में किया जाएगा।

2.27 यात्री सुविधाओं के लिए रेलवे भूमि का लाइसेंस

रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर जारी नीतियों के अनुसार यात्री सुविधाओं के लिए रेलवे भूमि की अनुमति दी जाएगी।

2.28 रेल नीर पैकेज्ड पेयजल बॉटलिंग संयंत्र की स्थापना हेतु आइआरसीटीसी को भूमि लाइसेंस

रेलवे बोर्ड (एमइ) के अनुमोदन से यह निर्णय लिया गया है कि इस विषय पर सभी पिछले निर्देशों के अधिक्रमण में, रेल नीर वाटर बॉटलिंग प्लांट की स्थापना के लिए भूमि लाइसेंस शुल्क नियम संख्या 2005/एलएमएल/18/8 दिनांक 10.02.2005 और 08.06.2005 के अनुसार जिसमें वार्षिक 7 प्रतिशत की

वृद्धि के साथ भूमि के वर्तमान बाजार मूल्य का 6 प्रतिशत की परिकल्पना में तय किया जा सकता है। (रेलवे बोर्ड के पत्र क्रमांक 2002/एलएमएल/ 13/14 दिनांक 07.01.2013)

2.29 नए कार्गो टर्मिनल/निजी साइडिंग आदि के लिए भूमि का लीज

रेलवे के कामकाज से जुड़ी सभी गतिविधियाँ और गतिविधियाँ जो रेलवे की कार्गो सेवा को बढ़ावा देंगी, उन्हें अनुमति दी जाएगी। कार्गो संबंधी सुविधाएं: सभी गतिविधियां जो कम से कम एक दिशा में आवाजाही के लिए परिवहन के साधन के रूप में रेलवे का उपयोग करती हैं, जैसे गोदामों, भंडारण सुविधाओं, साइलो, टैंकों, कन्वेयर बेल्ट, डिकैंटिंग सुविधाओं और कार्गो के लिए अन्य सक्षम सुविधाओं जैसे रेल/रोड वेट ब्रिज, ट्रक पार्किंग आदि की अनुमति होगी।

(i) कार्गो टर्मिनलों को रेल मंत्रालय द्वारा जारी मौजूदा गति शक्ति कार्गो टर्मिनल नीति पत्र संख्या 2021/TC(FM)/18/23 दिनांक 06.12.2022 के अनुसार अनुमति दी जाएगी।

(ii) 'गति शक्ति मल्टी मॉडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी)' पर जारी मास्टर परिपत्र दिनांक 06.12.2022 की अनुसूची 2 के पैरा 14 के अनुसार, जहां जीसीटी आंशिक रूप से या पूरी तरह से रेलवे भूमि पर विकसित किया गया है (अनुसूची 1 और 2 के पैरा 13 में उल्लिखित जीसीटी से कनेक्टिविटी के लिए प्रदान की गइ रेलवे भूमि को छोड़कर) को जीसीटीओ को पट्टे पर दिया जाएगा, जिसके लिए भूमि पट्टा शुल्क की गणना और लगाने की शर्तें मौजूदा नियमों /बोर्ड द्वारा जारी 'रेलवे भूमि के प्रबंधन की नीति' के मास्टर परिपत्र सं. 2021/LML/25/5 दिनांक 04.10.2022 और जैसा कि समय-समय पर संशोधित किया जाता है, के अनुसार होगा।

(iii) जीसीटी (गैर-रेलवे भूमि) को कनेक्टिविटी प्रदान करने के लिए उपयोग की जाने वाली रेलवे भूमि को जीसीटीओ को लीज/लाइसेंस पर नहीं दिया जाएगा। यह भूमि रेलवे के कब्जे और नियंत्रण में रहेगी, और इस भूमि पर विकसित बुनियादी ढांचे (ट्रैक, सिग्नलिंग उपकरण और ओएचइ), यद्यपि जीसीटीओ द्वारा वित्त पोषित और निर्मित होगा, अनुसूची 1 के पैरा 13 के अनुसार इसका स्वामित्व भी रेलवे के पास होगा।

(iv) गैर रेलवे भूमि पर स्थित मौजूदा टर्मिनलों के लिए जहां कनेक्टिविटी प्रदान करने के लिए भूमि पट्टे/ लाइसेंस पर दी गइ है, ऑपरेटर और रेलवे के बीच मौजूदा निजी साइडिंग/ निजी माल टर्मिनल अनुबंध को इस नीति के प्रावधान के अनुसार संशोधित किया जाएगा।

2.30 कार्गो टर्मिनलों/निजी साइडिंग्स/प्राइवेट फ्रेट टर्मिनल आदि के मौजूदा पट्टे/लाइसेंस का स्थानांतरण

(i) टर्मिनलों/निजी साइडिंग/निजी माल ढुलाइ टर्मिनलों (पीएफटी) के मौजूदा पट्टा/ लाइसेंस धारकः वर्तमान में कार्गो गतिविधियों के लिए रेलवे भूमि का उपयोग करने वाली सभी संस्थाएं रेलवे की

मौजूदा नीतियों द्वारा शासित होती रहेंगी, यानी 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के साथ भूमि के बाजार मूल्य के 6 प्रतिशत की दर से 35 वर्ष की शेष लीज/लाइसेंस अवधि या पारस्परिक रूप से तय की गइ अवधि, जो भी पहले हो।

(ii) मौजूदा संस्थाओं को नए कार्गो टर्मिनलों के लिए लागू पारदर्शी प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया पर नइ नीति व्यवस्था में स्थानांतरित होने का विकल्प दिया जाएगा, बशर्ते कोइ बकाया न हो। एसे मामलों में, पहले इनकार का अधिकार मौजूदा लाइसेंसधारी/पट्टेदार के पास होगा। टर्मिनलों/निजी साइडिंग्स/पीएफटी के लिए निर्णय लिया गया है कि कोइ ग्राहक नहीं है और जहां प्रतिस्पर्धा संभव नहीं है या मौजूदा संस्थाएं जो उपरोक्त विकल्प का लाभ नहीं लेना चाहती हैं, वार्षिक लीज शुल्क अपरिवर्तित रहेगा यानी वार्षिक लीज/लाइसेंस शुल्क 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के साथ बाजार मूल्य का 6 प्रतिशत होगा।

(iii) कार्गो टर्मिनल/साइडिंग/गुड्स शेड आदि का संचालन करने वाली मौजूदा इकाइयां पारदर्शी प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के तहत नइ कार्गो टर्मिनल नीति में बदलाव के विकल्प का लाभ नहीं उठाना चाहती हैं, तो इन मौजूदा इकाइयों को 6 प्रतिशत वार्षिक लीज शुल्क पर 7 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ नए लीज समझौते में प्रवेश करने की अनुमति दी जाएगी।

2.31 साइडिंग मालिकों से बकाया का भुगतान और साइडिग अनुबंधों का निष्पादन

रेलवे बोर्ड (एमइ, एमटी, एफसी और सीआरबी) द्वारा निर्णय लिया गया है कि सभी क्षेत्रीय रेलवे को दिनांक 05.11.2019 से अगले दो महीनों के भीतर, जहां भी लागू हो, वाणिज्यिक अनुबंधों और भूमि लाइसेंस अनुबंधों को निष्पादित करना चाहिए। उपरोक्त अवधि के बाद, उन संस्थाओं के साथ सभी व्यावसायिक लेनदेन बंद कर दिए जाने चाहिए जो रेलवे के साथ वैध कानूनी अनुबंध निष्पादित करने के इच्छुक नहीं हैं। वर्तमान अनुबंध के निष्पादन के बाद, रेलवे द्वारा पुराने बकाया की वसूली वर्तमान अनुबंध के सहमत सिद्धांतों के आधार पर मामले दर मामले के आधार पर की जानी चाहिए (रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2019/TC(FM)/18/09 दिनांक 05.11.2019)।

2.32 साइडिंग बंद करने के लिए अधिसूचना

फ्रेट मार्केटिंग परिपत्र 2016 के 11 में संशोधन 05 के पैरा 12.0 के तहत रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों के अनुसार, यदि निजी साइडिंग का मालिक अपनी मौजूदा साइडिंग का संचालन जारी नहीं रखना चाहता है और इसे बंद करने का इरादा रखता है, तो उसे साइडिंग किसके अधिकार क्षेत्र में स्थिति के बारे में जोनल रेलवे के प्रधान मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (पीसीसीएम) को साइडिंग के अधिकृत हस्ताक्षरकर्ता द्वारा विधिवत हस्ताक्षरित प्रति धारक एक आवेदन देना होगा। प्रमुख मुख्य वाणिज्य प्रबंधक कार्यालय संबंधित पक्ष को इस आशय की पावती देगा।

(i) पीसीसीएम का कार्यालय 'डिस-कनेक्शन' के लिए एक अधिसूचना/वाणिज्यिक परिपत्र' जारी करेगा जिसमें विधिवत उल्लेख किया जाएगा कि साइडिंग तत्काल प्रभाव से (अधिसूचना की तारीख से) काट दी गइ है। अधिसूचना/परिपत्र सभी संबंधितों को यह सलाह देते हुए भेजा जाएगा कि उस साइडिंग पर कोइ भी ट्रैफिक बुक न करें। एसी 'अधिसूचना/परिपत्र पार्टी से आवेदन प्राप्त होने की तारीख से 5 (पांच) दिनों की अवधि के भीतर पीसीसीएम कार्यालय द्वारा जारी किया जाएगा।

(ii) डिस-कनेक्शन (मार्ग विच्छेद) के लिए अधिसूचना/वाणिज्यिक परिपत्र की प्रति सभी संबंधित विभागों मुख्यालय और प्रभाग कार्यालय में इंजीनियरिंग, परिचालन और वाणिज्यिक, इलेक्ट्रिकल, एस एंड टी और लेखा विभाग आदि को भेजी जाएगी।

(iii) संबंधित मंडल के वरिष्ठ मंडल इंजीनियर साइडिंग को डिस्कनेक्ट करने की कारवाइ शुरू करेंगे।

(iv) संबंधित प्रभाग केवल पीसीसीएम द्वारा 'डिस्कनेक्शन के लिए अधिसूचना/वाणिज्यिक परिपत्र जारी होने की तारीख तक साइडिंग मालिक द्वारा देय बकाया राशि के लिए बिल जारी करेगा। रखरखाव शुल्क, निरीक्षण शुल्क, स्टाफ लागत आदि केवल पीसीसीएम द्वारा कनेक्शन काटने के लिए अधिसूचना/वाणिज्यिक परिपत्र जारी होने की तारीख तक ही लगाया जाएगा।

(v) मंडल साइडिंग मालिक द्वारा देय राशि के लिए बिल जारी करेगा और साइडिंग मालिक द्वारा देय बकाया के संबंध में संबंधित विभागों से विवरण प्राप्त करने के बाद, प्रमुख मुख्य वाणिज्य प्रबंधक कार्यालय द्वारा साइडिंग मालिक को इसकी सूचना दी जाएगी। साइडिंग मालिक से सभी बकाया राशि का भुगतान प्राप्त होने पर, प्रमुख मुख्य वाणिज्य प्रबंधक कार्यालय द्वारा क्लोजर अधिसूचना जारी की जाएगी।

2.33 विवाद समाधान

नीति, भूमि दरों, भूमि क्षेत्र आदि की व्याख्या में उत्पन्न होने वाले किसी भी विवाद के मामले में, संबंधित रेलवे मंडल के इंजीनियरिंग, वित्त और उपयोगकर्ता विभाग के तीन कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड (जेएएस)/सिलेक्शन ग्रेड (एसजी) अधिकारियों की एक स्थायी समिति सभी मुद्दों की जांच करेगी और मंडल रेल प्रबंधक को सिफारिशें प्रस्तुत करेगें, जिनका निर्णय अंतिम और सभी पक्षों पर बाध्यकारी होगा।

2.34 अनुबंध की समाप्ति

किसी भी गंभीर अनियमितता, समझौते के नियमों और शर्तों का गंभीर उल्लंघन, किसी भी डिफॉल्ट, रेलवे अधिनियम, 1989 का उल्लंघन, किसी भी गैरकानूनी कार्य के कमीशन की स्थिति में जो अच्छी उद्योग प्रथाओं के अनुरूप नहीं है, रेलवे प्रशासन अनुबंध के प्रावधानों के अधीन पट्टा/लाइसेंस अनुबंध को समाप्त कर सकता है।

2.35 कार्गो संबंधित उद्देश्यों हेतु मॉडल मानक भूमि लीज (पट्टा) अनुबंध

रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2021/एलएमएल/25/5 दिनांक 02.06.2023 द्वारा कार्गो संबंधित उद्देश्यों हेतु रेल भूमि के लंबी अवधि के पट्टे हेतु मॉडल मानक भूमि पट्टा करार जारी किया गया है, जो निम्नानुसार हैः

(नोट-यह अनुबंध कार्गो (माल भाड़े) संबंधित मामलों के लिए है और इसे पर्याप्त मूल्य के स्टाम्प पेपर पर निष्पादित किया जाए)

अनुबंध संख्या ---------- दिनांकः----------

यह भूमि पट्टा अनुबंध (''लीज अनुबंध") इस दिनांक----------को ----------में और इनके बीच निष्पादित किया जाता हैः

भारत के राष्ट्रपति, वरिष्ठ मंडल इंजीनियर (----), --------- मंडल ----------, {जोनल} रेलवे, भारत सरकार के माध्यम से, जिसका मुख्य कार्यालय ---------- में है (इसके बाद ''पट्टेदाता" के रूप में संदर्भित किया गया है, जिसकी अभिव्यक्ति, जब तक कि इसे संदर्भ से बाहर न किया जाए और/या इसके प्रतिकूल न हो, इसका अर्थ होगा और इसके उत्तराधिकारी, कानूनी प्रतिनिधि और अनुमत हस्ताक्षरकर्ता शामिल होंगे) पहले भाग की पार्टी होगी।

और

----------{पार्टी}, {सरकार. इकाइ/पीएसयू/कंपनी अधिनियम 2013/अन्य के तहत पंजीकृत कंपनी, जिसका पंजीकृत कार्यालय ---------- में है, इसके निदेशक मंडल के दिनांकित संकल्प द्वारा विधिवत प्राधिकृत प्रतिनिधित्व ---------- {प्राधिकृत हस्ताक्षरकर्ता का पदनाम सम्मिलित करें} के माध्यम से किया जाता है (इसके बाद इसे ''पट्टेदार" के रूप में संदर्भित किया गया है, जिसकी अभिव्यक्ति, जब तक कि यह विषय या संदर्भ के प्रतिकूल या विपरीत न हो इसका मतलब यह समझा जाएगा और इसमें इसके कानूनी प्रतिनिधि, उत्तराधिकारी और अनुमत हस्ताक्षरकर्ता शामिल होंगे) जो कि दूसरे भाग की पार्टी है।

पट्टेदाता और पट्टेदार को इसके बाद सामूहिक रूप से ''पार्टियाँ" और व्यक्तिगत रूप से ''पार्टी" कहा जाएगा।

जबकिः

रेलवे ने रेलवे के लिए अतिरिक्त माल यातायात को बढ़ाने के लिए रेलवे के कामकाज से जुड़े ---------- ------- (कंटेनर रेल टर्मिनलों, माल ढुलाइ टर्मिनलों, साइडिंग, अन्य कार्गो संबंधी गतिविधियाँ), की स्थापना के लिए संस्थाओं को दीर्घकालिक आधार पर रेलवे भूमि का पट्टा देने का प्रस्ताव दिया है।

पट्टादाता यहां अनुलग्नक-। और ।। में वर्णित साइट का मालिक है और अब इस अनुबंध में उल्लिखित ''अनुमत उपयोग" के उद्देश्य के लिए साइट को पट्टेदार को पट्टे पर देना चाहता है।

पट्टेदार ---------- (कार्गो टर्मिनल के विकास और संचालन के लिए / कार्गो संबंधी सुविधाएं/ अन्य उद्देश्य, (''प्रोजेक्ट") के लिए पट्टादाता से साइट को पट्टे पर लेना चाहता है।

अब इसलिए, यहां दिए गए वादों और अनुबंधों पर विचार करते हुए और अन्य अच्छे और मूल्यवान विचारों के लिए, जिनकी प्राप्ति, पर्याप्तता और कानूनी पर्याप्तता को इसके द्वारा स्वीकार किया जाता है, पार्टियां यहां के अनुसार परस्पर सहमत होती हैं।

परिभाषाएं

परिभाषा और व्याख्या

इस लीज अनुबंध में, निम्नलिखित शब्द और अभिव्यक्तियाँ, जब तक कि उनके संदर्भ या अर्थ के प्रतिकूल न हों, आगे चलकर क्रमशः उन्हें दिए गए अर्थ होंगेः

‘‘लागू कानून” का अर्थ सभी संधियाँ, अनुबंध, कानून, उपनियम, कानून, नियम, विनियम, आदेश, अध्यादेश, प्रोटोकॉल, कोड, दिशानिर्देश, नीतियां, नोटिस, निर्देश, निर्णय, फैसले, कानून का नियम, डिक्री या अन्य आवश्कताएं या भारत गणराज्य में किसी भी सरकारी प्राधिकरण या किसी भी सरकारी प्राधिकरण और/या किसी वैधानिक प्राधिकरण के तहत कार्य करने वाले व्यक्ति की आवश्यकताएं या आधिकारिक निर्देश, मंजूरी, अनुमोदन या निर्णय के समान रूप, चाहे वह इस लीज अनुबंध पर हस्ताक्षर करने की तिथि पर प्रभावी हो या इसके बाद अन्य बातों के साथ-साथ रेलवे अधिनियम 1989, इसके तहत अधिसूचित या अधिसूचित किए जाने वाले अन्य लागू कानूनों और नियमों और विनियमों को शामिल किए जाएंगे।

“लागू परमिट” का मतलब लीज अनुबंध के अस्तित्व के दौरान साइट और परियोजना के संबंध में लागू कानूनों के तहत प्राप्त या बनाए रखने के लिए आवश्यक सभी मंजूरी, परमिट, प्राधिकरण, सहमति और अनुमोदन होगा।

“बैंक गारंटी” का अर्थ पट्टा अनुबंध के खंड 5.1 में निर्धारित होगा।

“कानून में बदलाव” का मतलब पट्टा अनुबंध के निष्पादन के बाद निम्नलिखित में से किसी एक का घटित होना होगाः

(ए) किसी भी नए लागू कानून का अधिनियमन;

(बी) किसी भी मौजूदा लागू कानून में संशोधन या निरसन या पुनः अधिनियमन;

(सी) लीज अनुबंध के निष्पादन के बाद, किसी भी लागू कानून की शुरुआत; और

(डी) किसी भी लागू कानून की व्याख्या या अनुप्रयोग में कोइ बदलाव।

“क्यूर पीरियड” का मतलब उस तारीख से 180 दिनों की अवधि होगी जिस दिन डिफॉल्ट पक्ष को खंड 7.5 के तहत गैर-डिफॉल्ट करने वाले पक्ष से डिफॉल्ट (इओडी) नोटिस की घटना प्राप्त होती है। बशर्ते कि वार्षिक पट्टा किराया के भुगतान में चूक की स्थिति में क्यूर पीरियड पट्टा किराया के भुगतान में चूक की तारीख से शुरू होगी।

‘‘बाधा (एन्कम्ब्रेन्स)’’ का अर्थ होगा कोइ भी बंधक, रास्ते का अधिकार, लाइसेंस, प्रतिज्ञा, न्यायसंगत

ब्याज, पूर्व असाइनमेंट, सशर्त बिक्री अनुबंध, हाइपोथिकेशन, दूसरों का अधिकार, दावा सुरक्षा हित, शीर्षक प्रतिधारण समझौता, वोटिंग ट्रस्ट अनुबंध, ब्याज, विकल्प, ग्रहणाधिकार शुल्क, अधिकृत सुविधाएं, या अन्य समान शर्त, प्रतिबद्धता, प्रतिबंध या किसी भी प्रकृति की सीमा, जिसमें उपयोग, मतदान, हस्तांतरण, आय की प्राप्ति या स्वामित्व की किसी अन्य विशेषता के प्रयोग पर कोइ प्रतिबंध शामिल है, चाहे वह पंजीकृत हो या नहीं, और कानून या समान्य कानून सहित, किसी भी तरह से उत्पन्न हो।

"अनुबंध के लागू होने में असमर्थता (इओडी नोटिस)" का अर्थ लीज अनुबंध के खंड 7.5 में निर्धारित होगा।

"अप्रत्याशित घटना (फोर्स मेजर)" का अर्थ लीज अनुबंध के खंड 18.1 में निर्धारित होगा।

"लीज रेंट" का अर्थ लीज अनुबंध के खंड 4.1 में निर्धारित होगा।

"भौतिक प्रतिकूल प्रभाव (मैटेरियल एडवर्स इफेक्ट)" का अर्थ होगा और सामूहिक रूप से देखे जाने पर एक व्यक्तिगत परिस्थिति या परिस्थितियों की एक श्रृंखला शामिल होगी जो (i) लीज अनुबंध की शर्तों के अनुसार किसी पार्टी में निहित किसी भी भौतिक अधिकार को अप्रभावी बना सकती है, या (ii) किसी भी पार्टी की इस लीज अनुबंध के तहत अपने दायित्वों का समय पर पालन करने और निष्पादित करने की क्षमता या उसकी वैधानिकता, वैधता, बाध्यकारी प्रकृति या प्रवर्तनीयता को प्रभावित या प्रतिबंधित या निराश करता है।

"अनुमत उपयोग" का अर्थ लीज अनुबंध के खंड 6.1 में निर्धारित है।

"परियोजना (प्रोजेक्ट)" का वही अर्थ होगा जो लीज अनुबंध के विवरण में दिया गया है।

"रेलवे" का अर्थ रेलवे अधिनियम, 1989 में परिभाषित 'रेलवे या रेलवे प्रशासन' होगा और इसमें रेलवे भी शामिल होगा, जैसा कि संदर्भ की मांग है।

"साइट" का वही अर्थ होगा जो लीज अनुबंध के खंड 2.2 में निर्धारित है।

"सुरक्षा जमा (सिक्युरिटी डिपोजिट)" का अर्थ लीज अनुबंध के खंड 5.1 में निर्धारित है।

"करों" का अर्थ सभी लागू करों से है, चाहे वे किसी भी नाम से पुकारे जाएं (सेवा कर, माल और सेवा कर आदि और किसी भी नए कर सहित, लेकिन इन्हीं तक सीमित नहीं), शुल्क, लेवी, शुल्क, उपकर आदि, चाहे वर्तमान में या भविष्य में लगाए जाएंगें, लेकिन इसमें संबंधित पार्टी द्वारा देय आयकर शामिल नहीं है।

"अवधि" का अर्थ लीज अनुबंध के खंड 3.1 में निर्धारित है।

"समाप्ति नोटिस (टर्मिनेशन नोटिस)" का अर्थ लीज अनुबंध के खंड 7.5 में निर्धारित है।

व्याख्याएँ / आशय

इस लीज अनुबंध में, उस सीमा को छोड़कर जिसके संदर्भ में अन्यथा आवश्यकता होः

(i) खंडों के वर्णनात्मक शीर्षक केवल संदर्भ की सुविधा के लिए डाले गए हैं और इसका कोइ कानूनी प्रभाव नहीं होगा और इसकी सामग्री के पूर्ण या सटीक विवरण के रूप में इसका इरादा नहीं है और इस लीज अनुबंध के प्रावधानों की व्याख्या करने के लिए इसका उपयोग नहीं किया जाएगा;

(ii) एकवचन या बहुवचन में, या किसी विशेष लिंग के साथ शब्दों का उपयोग, इस लीज अनुबंध के किसी

भी प्रावधान के दायरे को सीमित नहीं करेगा या किसी भी व्यक्ति या परिस्थितियों को छोड़कर संदर्भ को अन्यथा आवश्यक नहीं करेगा;

(iii) इस लीज अनुबंध में उपयोग किए गए शब्द ''यहाँ" या समान अभिव्यक्तियां इस लीज अनुबंध का अर्थ और संदर्भ देती हैं, न कि इस लीज अनुबंध के किसी विशेष खंड को है। खण्ड शब्द का अर्थ इस लीज अनुबंध के खण्ड से है;

(iv) ''लेखन" के किसी भी संदर्भ में मुद्रण, टाइपिंग, लिथोग्राफी और स्थायी रूप से दृश्यमान रूप में शब्दों को पुनः प्रस्तुत करने के अन्य साधन शामिल हैं;

(v) ''शामिल हैं" या "सहित" शब्द के संदर्भ का अर्थ बिना किसी सीमा के शामिल माना जाएगा और इसके बाद ''बिना किसी सीमा के" या ''लेकिन इन्हीं तक सीमित नहीं" का पालन किया जाएगा, चाहे उनका पालन एसे वाक्यांशों द्वारा किया जाए या नहीं;

(vi) इस लीज अनुबंध के अनुलग्नक इस लीज अनुबंध का हिस्सा हैं और पूरी ताकत और प्रभाव वाले होंगे जैसे कि यह इस लीज अनुबंध के मुख्य भाग में स्पष्ट रूप से निर्धारित किया गया हो; जब तक संदर्भ में अन्यथा अपेक्षित न हो, निर्दिष्ट समय की कोइ भी अवधि एसी अवधि के अंतिम दिन समाप्त मानी जाएगी;

(vii) किसी भी विधान या कानून या उसके किसी भी प्रावधान के संदर्भ में एसे किसी भी लागू कानून के संदर्भ शामिल होंगे, जो इस लीज अनुबंध की निष्पादन तिथि के बाद, समय-समय पर संशोधित, पूरक या पुनः अधिनियमित किया जा सकता है, और किसी वैधानिक प्रावधान के किसी भी संदर्भ में उस प्रावधान के तहत समय-समय पर बनाया गया कोइ भी अधीनस्थ कानून शामिल होगा;

(viii) लीज अनुबंध के तहत या उसके अनुसरण में प्राप्त करने के लिए आवश्यक कोइ अनुमोदन, सहमति, परमिट या एनओसी (जिसका अर्थ है ''अनापत्ति प्रमाण पत्र"), जब तक कि पार्टियों द्वारा विशेष रूप से सहमति न हो, लिखित रूप में प्राप्त करना आवश्यक होगा।

(ix) यहां उपयोग किए गए लेकिन परिभाषित नहीं किए गए पंजीकृत शब्दों का, जब तक कि संदर्भ के प्रतिकूल न हो, लीज अनुबंध में बताए गए अर्थ होंगे।

(x) 'माह' के किसी भी संदर्भ का अर्थ ग्रेगोरियन कैलेंडर के अनुसार एक कैलेंडर माह का संदर्भ होगा।

(xi) व्याख्या का नियम जिसके लिए आवश्यक है कि किसी अनुबंध की व्याख्या उसे तैयार करने वाले व्यक्ति या पार्टी के विरुद्ध की जाए, इस पट्टा अनुंबंध के मामले में कोइ लागू नहीं होगा।

(xii) किसी निर्दिष्ट दिन या तारीख से शुरू होने वाली और निर्दिष्ट दिन या तारीख तक ''तक" या ''जब तक" किसी भी अवधि के किसी भी संदर्भ में एसे दिन या तारीखें दोनों शामिल होंगी।

(xiii) कुछ न करने की किसी भी दायित्व में उस चीज को बाधित न करने, अनुमति देने या न करवाने की दायित्व शामिल माना जाएगा। किसी कार्य को करने के दायित्व में उस कार्य को करवाने का दायित्व शामिल माना जाएगा।

(xiv) इस लीज अनुबंध द्वारा किसी भी कार्य या चीज को करने का प्रदत्त अधिकार समय-समय पर प्रयोग किया जा सकेगा।

(xv) इस पट्टा अनुबंध के तहत किसी भी पक्ष द्वारा देय नुकसान पारस्परिक रूप से सहमत वास्तविक पूर्व-अनुमानित नुकसान है जो इसे प्राप्त करने के हकदार पक्ष द्वारा उठाया या उठाया जा सकता है और दंड के रूप में नहीं है।

पट्टा और संपत्ति का अनुदान

(i) इस लीज अनुबंध के प्रावधान इस लीज अनुबंध पर हस्ताक्षर करने की तारीख से प्रभावी होंगे और पार्टियों पर बाध्यकारी हो जाएंगे।

(ii) लीज किराया पर विचार करते हुए, इस लीज अनुबंध के प्रावधानों में उल्लिखित ''अनुमत उपयोग" के अनुसार साइट क्रमशः अनुलग्नक -। और ।। में (''साइट") और और/ या उसके किसी भी हिस्से को धारण करने, रखने, उपयोग करने और आनंद लेने के लिए पट्टेदाता पट्टेदार को पट्टे पर अनुदान देता है और पट्टेदार दिए गए विवरण और योजना के अनुसार भूमि के सभी टुकड़े और पार्सल को ऋणभार और/या अतिक्रमण से मुक्त करके पट्टेदाता से पट्टा स्वीकार करने के लिए सहमत होता है।

(iii) पट्टादाता इस पट्टा अनुबंध के अनुसार जहां है जैसा है के आधार पर साइट का भौतिक कब्जा प्रदान करता है और हस्तांतरित करता है। इस पट्टा अनुबंध के प्रयोजनों के लिए, पट्टेदार को साइट का निरीक्षण करने और साइट की प्रकृति और भौतिक स्थितियों से संतुष्ट माना जाएगा। यह भी माना जाएगा कि पट्टेदार साइट पर परियोजना के विकास की व्यवहार्यता के बारे में संतुष्ट है, जिसमें पट्टेदाता के सही शीर्षक और स्वामित्व भी शामिल है। यदि बाद के चरण में साइट में किसी भी तरह की कमी पाइ जाती है तो पट्टेदार के पास पट्टादाता के खिलाफ कोइ सहारा नहीं होगा।

अवधि

(i) इस लीज अनुबंध के अनुसरण में दी गइ लीज, लीज अनुबंध (''अवधि") के निष्पादन की तारीख से ---------(अधिकतम 35 वर्ष) वर्ष के लिए होगी, जब तक कि लीज अनुबंध को समय से पहले निर्धारित नहीं किया जाता है या प्रावधानों के अनुसार नवीनीकृत नहीं किया जाता है। इस लीज अनुबंध के तहत या जीसीटी नीति के तहत कार्गो से संबंधित उद्देश्यों के लिए भूमि लीज पर दी गइ है, तो यह भूमि पट्टा अनुबंध जीसीटी अनुबंध के साथ समाप्त हो जाएगा।

(ii) पट्टेदार को उक्त साइट पर कोइ अधिकार, स्वामित्व या हित प्राप्त नहीं होगा, जो कि लीज अनुबंध में दिए गए प्रावधानों को छोड़कर हर समय रेलवे की संपत्ति बनी रहेगी। पट्टेदार के पास साइट पर अवधि के लिए लीज होल्ड और स्वामित्व अधिकार होंगे, जिसका आनंद और उपयोग लीज अनुबंध के प्रावधानों में उल्लिखित ''अनुमत उपयोग" के अनुसार किया जाएगा और लीज किराए के नियमित और समय पर भुगतान के अधीन होगा।

(iii) जब तक पार्टियों द्वारा पट्टे का नवीनीकरण नहीं किया जाता, पट्टा अनुबंध पट्टे की अवधि के समापन पर समाप्त हो जाएगा।

(iv) लीज अनुबंध में निहित किसी भी बात के बावजूद, लीज अनुबंध की अवधि का नवीनीकरण पार्टियों के बीच पारस्परिक रूप से सहमत नियमों और शर्तों पर होगा, बशर्ते कि भूमि को पट्टेदाता द्वारा अपने उद्देश्य के लिए आवश्यक नहीं है और शर्तों की पूर्ति के अधीन होगी और इस लीज अनुबंध की शर्तों में सभी बकाया राशि और लीज किराया का भुगतान शामिल है।

पट्टा किराया

(i) लीज अनुबंध के निष्पादन पर और पट्टेदाता द्वारा साइट को पट्टेदार को पट्टे पर देने और इस पट्टा अनुबंध में निर्धारित अधिकार प्रदान करने पर विचार करते हुए, पट्टेदार को वार्षिक पट्टा किराया/ वर्तमान में देय संपूर्ण राशि का अग्रिम भुगतान पट्टेदाता को करना होगा। मूल्य के आधार पर भविष्य के नकदी प्रवाह पर 7 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर (''लीज रेंट") और करों में छूट, जैसा कि अनुबंध-।।। के अनुसार लागू है। इसके अलावा, यदि साइट में मौजूदा रेलवे भवन शामिल है और पट्टेदार के लिए उपयोगी या रुचिकर है तो भवन की लागत को भी पट्टा किराये में उचित रूप से शामिल किया जाएगा।

(ii) वार्षिक लीज रेंट के विकल्प का लाभ उठाने की स्थिति में, प्रत्येक वित्तीय वर्ष के लिए पट्टेदार द्वारा देय लीज रेंट 1 अप्रैल को देय होगा। लीज रेंट प्रत्येक वित्तीय वर्ष के 10 अप्रैल को या उससे पहले अग्रिम रूप से देय होगा। इसके अलावा, जैसा भी मामला हो, पहले वित्तीय वर्ष का पूरा या आंशिक लीज किराया, ----------बैंक द्वारा जारी डीडी नंबर --------- दिनांक ----------के माध्यम से लीज अनुबंध के निष्पादन के साथ-साथ भुगतान किया गया है।

(iii) पट्टादाता पट्टेदार को जीएसटी नंबर भी प्रदान करेगा।

(iv) यदि पट्टेदार उपर्युक्त के अनुसार पट्टा किराया का भुगतान करने में विफल रहता है, तो पट्टेदार प्रति माह 1 प्रतिशत (एक प्रतिशत) (''ब्याज") के बराबर दर पर गणना की गइ देरी की अवधि के लिए ब्याज (वार्षिक चक्रवृद्धि) का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा। संदेह से बचने के लिए यह स्पष्ट किया गया है कि उन स्थितियों में जहां देरी की अवधि या तो एक महीने से अधिक या कम है, देरी के वास्तविक दिनों के लिए आनुपातिक आधार पर विचार किया जाएगा और यहां उपयोग किया गया महीना 30 दिन होगा।

सुरक्षा जमा (सिक्यूरिटी डिपोजिट)

(i) पट्टेदार ने आपसी सहमति से बिना शर्त और अपरिवर्तनीय बैंक गारंटी के माध्यम से लीज अनुबंध पर हस्ताक्षर करने से पहले ब्याज मुक्त वापसी योग्य सुरक्षा जमा ("सुरक्षा जमा") के रूप में एक वर्ष के वार्षिक लीज किराए के बराबर अनुसूचित वाणिज्यिक बैंक द्वारा जारी (बैंक का नाम डालें)

दिनांक----------बियरिंग नं.---------- ("बैंक गारंटी")/नकद/चेक दिनांकित -------आहरित---------बैंक बियरिंग नं. -------, या सावधि जमा धारक संख्या-------,----------बैंक द्वारा जारी दिनांक ----------द्वारा राशि जमा की है। बैंक गारंटी के रूप में सुरक्षा जमा की वैधता न्यूनतम 18 महीने के लिए होगी और यह परिक्रामी बैंक गारंटी के रूप में होगी। वार्षिक पट्टा किराया के भुगतान के समय, नवीनतम वार्षिक पट्टा किराया के अनुसार नइ सुरक्षा जमा (बीजी) जमा की जाएगी। यदि सुरक्षा जमा (एसडी) को बीजी के अलावा किसी अन्य फॉर्म में जमा किया जाता है, तो एक वर्ष के लिए नवीनतम वार्षिक लीज किराए के अनुसार अतिरिक्त राशि जमा करनी होगी। सुरक्षा जमा लीज किराए के समय पर भुगतान में किसी भी चूक या किसी अन्य दायित्व के उल्लंघन के खिलाफ एक सुरक्षा है। पट्टेदार द्वारा जमा की गइ बैंक गारंटी वैध और प्रभावी रहेगी और अनुबंध की अवधि समाप्त होने तक पूरी तरह से कायम रहेगी। सुरक्षा जमा/बैंक गारंटी केवल वार्षिक पट्टा भुगतान के मामले में लागू होगी।

(ii) 'पट्टा अनुबंध की समाप्ति' या 'समय से पहले समाप्ति' पर (जैसा भी मामला हो) और पट्टेदार द्वारा सभी बकाया राशि की निकासी/भुगतान के बाद पट्टेदाता (रेलवे) को साइट सौंपने के 30 दिनों के भीतर सुरक्षा जमा वापस कर दी जाएगी। यदि इस लीज समझौते की शर्तों के तहत पट्टेदार द्वारा लीज किराया आदि सहित कोइ बकाया देय है, तो पट्टेदाता को सुरक्षा जमा से कटौती करने का अधिकार है। इसके अलावा, एसी बकाया राशि सुरक्षा जमा से अधिक होने की स्थिति में पट्टादाता को एसे नोटिस की प्राप्ति के (60) साठ दिनों के भीतर सुरक्षा जमा में कमी को पूरा करने के लिए पट्टेदार को (लिखित नोटिस द्वारा) बुलाने का अधिकार होगा।

(iii) सुरक्षा जमा पर पट्टादाता द्वारा कोइ ब्याज देय नहीं होगा। हालाँकि, यदि जारीकर्ता प्राधिकारी द्वारा देय लिखत पर कोइ ब्याज अर्जित होता है, तो उसे पट्टेदार को दे दिया जाएगा।

साइट के उपयोग की अनुमति

अवधि के दौरान, पट्टेदार साइट का उपयोग केवल परियोजना और अन्य जुड़े उद्देश्यों के लिए करेगा और किसी भी अन्य ("अनुमत उपयोग") उद्देश्य के लिए नहीं करेगा।

अवधि समाप्ति होने से पहले समाप्ति

(i) 'निकास अधिकार' या 'अप्रत्याशित घटना' के प्रावधान के अनुसार या किसी पार्टी द्वारा अन्य पार्टी की 'डिफ़ॉल्ट घटना' के कारण 'समाप्ति नोटिस' के माध्यम से या पार्टियों के बीच लिखित रूप में आपसी अनुबंध से इस लीज अनुबंध को अवधि की समाप्ति से पहले समाप्त किया जा सकता है।

(ii) जैसा कि ऊपर (i) में बताया गया है, इस लीज समझौते के तहत पट्टेदार की डिफॉल्ट के कारण पट्टा अनुबंध की शीघ्र समाप्ति परः

(a) साइट स्वचालित रूप से सभी बाधाओं से मुक्त होकर पट्टादाता को वापस कर दी जाएगी, पट्टादाता को इसके संबंध में कोइ भुगतान करने की आवश्यकता नहीं होगी और पट्टेदार इस लीज अनुबंध के प्रावधानों के अनुसार साइट को सौंप देगा;

(b) अवैतनिक पट्टा किराया और करों के किसी भी हिस्से की वसूली और पट्टादाता को देय और देय किसी भी अन्य राशि की पट्टेदार से समाप्ति या साइट सौंपने की तारीख तक, जो भी बाद में हो, की वसूली;

(c) पट्टेदाता द्वारा पट्टेदार की सुरक्षा जमा राशि जब्त करना;

(d) पट्टेदार द्वारा अग्रिम भुगतान किए गए लीज किराए का आनुपातिक रिफंड;

(e) साइट पर पट्टेदार की संपत्ति को नष्ट करने या हटाने के लिए पट्टेदाता द्वारा आवश्यक एनओसी का प्रावधान; और

चल फिक्स्चर/उपकरण के साथ-साथ उनके द्वारा स्वयं के खर्च पर बनाइ गइ अचल संपत्तियों को हटाने/निपटान की कारवाइ, जैसा कि खंड 'समाप्ति की सूचना' के (vii) के तहत वर्णित है।

पट्टेदार की डिफॉल्ट घटना : निम्नलिखित में से प्रत्येक घटना(ओं) या परिस्थिति(ओं) को, जिस हद तक अप्रत्याशित घटना या 'पट्टेदाता की डिफॉल्ट' की घटना के कारण नहीं हुइ, उसे पट्टेदार की डिफॉल्ट की घटना के रूप में माना जाएगाः

(i) परिसमापन या समापन का अंतिम आदेश सक्षम क्षेत्राधिकार वाले न्यायालय द्वारा सुनाया गया है;

(ii) स्वैच्छिक परिसमापन या समापन के लिए आवेदन पट्टेदार द्वारा शुरू किया गया है;

(iii) पट्टेदार को दिवालिया या दिवालिया घोषित कर दिया जाता है, या यदि पट्टेदार के लिए या उसकी संपत्ति के संपूर्ण या भौतिक भाग के लिए एक ट्रस्टी या रिसीवर नियुक्त किया जाता है, जिसका पट्टा अनुबंध पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ता है।

(iv) पट्टेदार लागू कानून और/या लागू परमिट के उल्लंघन में कोइ कार्य, मामला, अनुबंध या चीज करता है या करने की अनुमति देता है जिसके परिणामस्वरूप पट्टा अनुबंध के संबंध में महत्वपूर्ण प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है।

(v) पट्टा अनुबंध के प्रावधानों के अनुसार पट्टेदार द्वारा पट्टादाता को पट्टा किराया का भुगतान करने में विफलता;

(vi) पट्टेदार द्वारा इस लीज अनुबंध द्वारा उस पर लगाए गए किसी भी अनुबंध, शर्तों या दायित्वों को पूरा करने में विफलता (लीज किराए का भुगतान करने के दायित्व के अलावा) जिसके परिणामस्वरूप लीज समझौते के संबंध में एक महत्वपूर्ण प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है;

(vii) पट्टेदार इस लीज अनुबंध या उसके किसी भी हिस्से के तहत अपने अधिकारों या दायित्वों को स्थानांतरित करता है या सौंपता है या लीज अनुबंध के तहत अनुमति के अलावा साइट पर किसी भी

बाधा का निर्माण करता है;

(viii) अनुमत उपयोग के अलावा किसी अन्य उद्देश्य के लिए साइट का उपयोग;

(ix) पट्टेदार द्वारा 180 (एक सौ अस्सी) दिनों या उससे अधिक की निरंतर अवधि के लिए पट्टेदाता को पूर्व सूचना दिए बिना, परियोजना के लिए साइट पर इसके संचालन या रेलवे नेटवर्क के उपयोग का स्वैच्छिक परित्याग;

(x) लीज अनुबंध की अवधि के दौरान पट्टेदार अपने मेमोरेंडम ऑफ एसोसिएशन और/या आर्टिकल ऑफ एसोसिएशन के लेखों में इस तरह से संशोधन करता है कि यह लीज अनुबंध के नियमों और शर्तों के साथ टकराव करता है;

पट्टेदाता की डिफॉल्ट की घटना : 'किसी अप्रत्याशित घटना' या 'पट्टेदार की डिफॉल्ट घटना' के कारण न होने वाली सीमा तक निम्नलिखित घटनाओं या परिस्थितियों में से प्रत्येक को, पट्टेदाता की डिफॉल्ट की घटना के रूप में माना जाएगा :

(i) पट्टेदाता पट्टेदार को बारह महीने से अधिक समय के लिए पट्टा अनुबंध के संदर्भ में साइट तक जाने का अधिकार प्रदान करने में विफल रहता है।

(ii) पट्टादाता खंड 'सुरक्षा जमा' के (ii) के संदर्भ में पूरी सुरक्षा राशि वापस कर देगा और पट्टादाता पर किसी भी अतिरिक्त वित्तीय दायित्व के बिना पट्टेदार द्वारा जमा किए गए पट्टा शुल्क को वापस कर देगा।

समाप्ति की सूचनाः

(i) लीज अनुबंध के तहत या लागू कानूनों के तहत गैर-डिफॉल्टिंग पार्टी के अधिकारों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, गैर-डिफॉल्टिंग पार्टी को डिफॉल्टिंग पार्टी को डिफॉल्ट की घटना ("इओडी नोटिस") पट्टेदार की डिफॉल्ट घटना या पट्टेदाता की डिफॉल्ट घटना (जैसा भी मामला हो) के लिए नोटिस जारी करने का अधिकार होगा।

(ii) चूककर्ता पक्ष को समाधान अवधि के भीतर उल्लंघन को सुधारने या ठीक करने का अधिकार होगा।

(iii) यदि उल्लंघन को समाधान अवधि के भीतर डिफॉल्ट पार्टी द्वारा ठीक नहीं किया जाता है, तो गैर-डिफॉल्ट पार्टी को समाप्ति की सूचना ("समाप्ति नोटिस") जारी करके लीज अनुबंध को समाप्त करने का अधिकार होगा।

(iv) डिफॉल्टिंग पार्टी द्वारा समाप्ति नोटिस की प्राप्ति के 30 दिनों के बाद लीज अनुबंध बिना किसी अतिरिक्त सूचना के स्वचालित रूप से समाप्त हो जाएगा। उपरोक्त के बावजूद, यह स्पष्ट किया जाता है कि जहां पट्टेदार की डिफॉल्ट घटना का क्लॉज (ii) तथा (iii) में वर्णित डिफॉल्ट होता है, वहां कोइ

क्यूर पीरियड प्रदान नहीं की जाएगी और पट्टेदाता को इस क्लॉज के तहत एक इओडी नोटिस जारी किए बिना इस तरह के डिफॉल्ट के संबंध में समाप्ति नोटिस जारी करने का अधिकार है।

(v) इस तिथि के बाद किसी भी समय, कोइ भी घटना या परिस्थिति किसी भी पक्ष के ध्यान में आती है जो डिफॉल्ट घटना बनती है तो एसी पार्टी तुरंत दूसरे पक्ष को इसकी सूचना देगी। एसी अधिसूचना का यह अर्थ नहीं लगाया जाएगा कि (i) डिफॉल्ट की एसी घटना के संबंध में गैर-डिफॉल्टिंग पार्टी के किसी भी अधिकार की छूट; या (ii) इस पट्टा अनुबंध के तहत किसी भी पक्ष के किसी भी संबंधित दायित्व के प्रदर्शन पर प्रतिकूल प्रभाव डाल रहा है। हालाँकि, बशर्ते कि एसी गैर-डिफॉल्टिंग पार्टी का इओडी नोटिस जारी करने का अधिकार पट्टेदाता की डिफॉल्ट घटना या पट्टेदार की डिफॉल्ट घटना की घटना के 365 दिनों की समाप्ति के बाद समाप्त हो जाएगा, जब तक कि एसी डिफॉल्ट निरंतर प्रकृति की न हो।

(vi) लागू कानून के तहत पट्टेदाता के अधिकारों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, पट्टेदार की डिफॉल्ट की घटना के कारण समाप्ति पर पट्टादाता, पट्टेदार से देय किसी भी अवैतनिक पट्टा किराया और समाप्ति के समय देय सहित किसी भी राशि की वसूली करने का हकदार होगा। उपरोक्त के अलावा, पट्टादाता को सुरक्षा जमा के विरुद्ध अवैतनिक पट्टा किराया सहित एसी किसी भी राशि को समायोजित करने का भी अधिकार होगा।

(vii) इसके प्रावधान के अनुसार इस पट्टा अनुबंध के समाप्त होने पर, पट्टेदार अपने स्वयं के खर्च पर अपने द्वारा बनाए गए चल फिक्स्चर/उपकरण के साथ-साथ अचल संपत्तियों को हटा देगा/निस्तारित कर देगा और साइट का शांतिपूर्ण और खाली कब्जा पट्टादाता को समाप्ति नोटिस की तारीख से साठ (60) दिन या पट्टेदार के लिखित अनुरोध पर पट्टेदाता द्वारा अनुमति दी गइ एसी विस्तारित अवधि तक सौंप देगा। इस अवधि के लिए, पट्टेदार के पास साइट तक पहुंचने के लिए निर्बाध लाइसेंस/अनुमति होगी, बशर्ते कि इस अवधि के लिए पट्टेदार द्वारा वार्षिक किराए का भुगतान किया गया हो। उपरोक्त अवधि के भीतर साइट से प्रतिष्ठानों, इमारतों और अन्य कार्यों को हटाने और हटाने में पट्टेदार की विफलता के मामले में, पट्टेदाता अपनी उपयोगिताओं के अनुसार साइट पर चल फिक्स्चर/उपकरण के साथ-साथ अचल संपत्तियों को अपने कब्जे में लेने का हकदार होगा, पट्टेदार की कोइ लागत नहीं होगी, हालाँकि, एसी परिसंपत्तियों (चल/अचल) की पट्टेदाता के लिए कोइ उपयोगिता न होने पर, परिसंपत्तियों को हटाने/निपटाने में पट्टेदाता द्वारा किए गए वास्तविक खर्च पट्टेदार की सुरक्षा जमा आदि से वसूल किए जाएंगे।

(viii) अवधि की समाप्ति से पहले या लीज अनुबंध की समाप्ति से पहले पट्टेदार के कार्यों या निष्क्रियताओं के कारण परियोजना के संबंध में पट्टेदार की कोइ देनदारी (अर्जित या आकस्मिक) नहीं ली जाएगी या पट्टेदाता को हस्तांतरित नहीं की जाएगी।

(ix) यदि पट्टादाता द्वारा किसी भी कारण से पट्टा अनुबंध समाप्त कर दिया जाता है, तो पट्टादाता केवल समाप्ति की तारीख या पट्टेदार द्वारा साइट को सौंपने की तिथि तक, जो भी बाद में हो, और अतिरिक्त

राशि, यदि कोइ हो, पट्टा किराये का हकदार होगा और लीज रेंट के लिए पट्टेदार द्वारा पहले से ही भुगतान की गइ अतिरिक्त राशि, यादि कोइ हो, साइट के हैंडओवर होने के 30 दिनों के भीतर पट्टेदाता द्वारा पट्टेदार को आनुपातिक आधार पर वापस कर दिया जाएगा।

(x) **जीसीटी मामलों के लिए :** इस भूमि पट्टा अनुबंध और मुख्य जीसीटी अनुबंध के तहत किसी भी खंड में व्याख्या या अंतर/विवाद में अंतर के मामले में, जीसीटी अनुबंध के प्रावधान लागू होंगे।

पट्टादाता का निरूपण और आश्वस्तियाँ

पट्टादाता इसके द्वारा प्रतिनिधित्व करता है और आश्वासन देता है किः

(i) पट्टादाता साइट का एकमात्र और पूर्ण स्वामी है और उसके पास इस पट्टा समझौते के तहत अपने दायित्वों को निष्पादित करने, वितरित करने और पूरा करने के लिए आवश्यक शक्ति और अधिकार है;

(ii) साइट के स्वामित्व, कब्जे, सीमांकन या सीमाओं को प्रतिबंधित या चुनौती देने वाला कोइ दावा, मुकदमा, मुकदमा या एसी कोइ अन्य कार्यवाही नहीं है;

(iii) लीज किराए के समय पर भुगतान और लीज अनुबंध की शर्तों और अनुबंधों के पालन के अधीन, पट्टेदार सभी बाधाओं से मुक्त अवधि के दौरान साइट और उसके हर हिस्से को रखने, रखने, उपयोग करने और आनंद लेने का हकदार होगा;

(iv) लीज अनुबंध के निष्पादन पर और उसकी शर्तों के अधीन, यह पट्टेदार को साइट का कब्जा "जैसा है जहां है" के आधार पर वितरित करेगा या कराएगा;

(v) पट्टेदाता साइट पर किसी भी प्रकार की बाधा उत्पन्न नहीं करेगा या अन्यथा साइट पर या साइट पर अपने किसी भी अधिकार, शीर्षक या हित को अलग या अलग नहीं करेगा जो पट्टा अनुबंध के संदर्भ में पट्टेदार के साइट के उपयोग और आनंद पर प्रतिकूल प्रभाव डालता है।

निकास अधिकार (एक्जिट राइट्स)

पट्टेदाता का निकास अधिकारः किसी भी विपरीत बात के बावजूद, यदि साइट रेलवे के स्वयं के विकास कार्यों (नइ लाइन, मल्टी ट्रैकिंग, यातायात सुविधा कार्यों और स्टेशन विकास कार्यों) के लिए आवश्यक है, तो पट्टेदाता को अधिकार होगा कि वह (ए) पट्टे अनुबंध को समाप्त कर दे, या (बी) साइट का एक हिस्सा/पूर्ण वापस ले लें। उपर्युक्त स्थितियों (ए) और (बी) में से किसी भी स्थिति में, पट्टेदाता को चैबीस (24) महीने या जीसीटी नीति के अनुसार, जो भी कम हो, पट्टेदार को पूर्व लिखित सूचना प्रदान करने की आवश्यकता होगी।

इस तरह के नोटिस की प्राप्ति के अनुसार, खंड पट्टा किराया (ii) में उल्लिखित किसी भी बात के बावजूद, पट्टेदार द्वारा भविष्य के किराए का भुगतान केवल उक्त 24 महीने की अवधि की समाप्ति तक या जीसीटी

नीति के अनुसार, जो भी कम हो, किया जाएगा। इस खंड के तहत अधिकारों का प्रयोग पट्टादाता द्वारा निम्नलिखित के अधीन किया जा सकता हैः

(i) पट्टा किराया का भुगतान पट्टेदार द्वारा पट्टादाता को उस अवधि के लिए आनुपातिक आधार पर किया जाएगा जिसके दौरान पट्टा अस्तित्व में रहेगा; और यदि किराए का अग्रिम भुगतान किया गया है, तो अप्रयुक्त अवधि के लिए लीज किराए का अतिरिक्त हिस्सा बिना किसी ब्याज के वापस कर दिया जाएगा;

(ii) यदि पट्टादाता साइट का कुछ हिस्सा वापस ले लेता है, तो पट्टा किराया आनुपातिक रूप से कम हो जाएगा; और यदि किराया अग्रिम भुगतान किया गया है, तो अतिरिक्त राशि पट्टे की अप्रयुक्त अवधि के लिए वापस लिए गए क्षेत्र के आधार पर आनुपातिक रूप से वापस कर दी जाएगी, लेकिन उस पर कोइ ब्याज नहीं होगा;

(iii) लीज अनुबंध की अवधि समाप्त होने से पहले पट्टेदाता द्वारा साइट वापस लेने की स्थिति में, पट्टेदाता परियोजना में पार्टी द्वारा किए गए निवेश के मूल्यांकन के अनुसार पट्टेदार को मुआवजे का भुगतान करेगा। किए गए निवेश का मूल्यांकन या तो सरकारी एजेंसियों या पारस्परिक रूप से सहमत सरकार द्वारा अनुमोदित मूल्यांकनकर्ताओं द्वारा किया जाएगा।

(iv) एसी स्थिति में जब पट्टेदाता साइट का एक हिस्सा वापस लेने का इरादा रखता है और पट्टेदार इस तरह के प्रस्ताव/अनुरोध को इस आधार पर अस्वीकार कर देता है कि साइट का परिणामी हिस्सा पहुंच योग्य नहीं है, अनुपयोगी है या पट्टेदार के उपयोग के लिए उपयुक्त नहीं है, तो पूरी साइट पट्टेदार से पट्टादाता द्वारा वापस ले ली जाएगी।

पट्टेदार का निकास अधिकार : किसी भी विपरीत बात के बावजूद, पट्टेदार को (ए) लीज अनुबंध से बाहर निकलने, या (बी) साइट के किसी भी हिस्से को वापस करने का अधिकार होगा। उपर्युक्त स्थितियों (ए) और (बी) में से किसी में भी, पट्टेदार को बारह (12) महीने की लिखित सूचना प्रदान करने की आवश्यकता पट्टेदाता को होगी। इस खंड के तहत अधिकारों का प्रयोग पट्टेदार द्वारा निम्नलिखित के अधीन किया जा सकता हैः

(i) पट्टेदार बारह (12) महीने की अवधि या साइट को सौंपने, जो भी बाद में हो, के लिए लीज किराए का पूरा भुगतान करना जारी रखेगा।

(ii) यदि पट्टेदार साइट का कुछ हिस्सा पट्टेदार द्वारा आपसी सहमति से लौटाता है, जिसमें पट्टेदाता को लगता है कि यह उसके लिए कुछ उपयोगी हो सकता है, तो वार्षिक पट्टा किराया आनुपातिक रूप से पट्टेदार द्वारा बनाए गए क्षेत्र की मात्रा के अनुपात में समायोजित साइट के एसे हिस्से को सौंपने के 12 महीने बाद किया जाएगा।

(iii) पट्टेदार नोटिस अवधि के दौरान किसी भी समय साइट पर बने रहना छोड़ सकता है और शेष नोटिस अवधि के लिए आनुपातिक अग्रिम किराए का भुगतान करके लीज अनुबंध से तुरंत बाहर निकल

सकता है।

(iv) इस खंड के तहत अधिकारों का उपयोग पट्टेदार द्वारा किया जा सकता है, बशर्ते कि पट्टेदार पट्टे के किराए के किसी भी हिस्से की वापसी का हकदार नहीं होगा।

(v) किसी भी स्थिति में, पट्टेदार नोटिस अवधि की समाप्ति पर या उससे पहले साइट या उसके हिस्से का कब्जा पट्टेदाता को सौंप देगा।

(vi) पट्टेदार द्वारा लीज अनुबंध से बाहर निकलने या साइट का 50 प्रतिशत से अधिक वापस करने की स्थिति में, पट्टेदाता को किराए के नुकसान के मुआवजे के रूप में एक वर्ष का लीज किराया, पट्टेदार द्वारा भुगतान करना होगा, सिवाय इसके कि जब शेष पट्टा अवधि एक वर्ष से कम हो, जहां केवल शेष अवधि के लिए किराया दिया जाना है। इस खंड में किसी भी चीज का यह अर्थ नहीं लगाया जाएगा कि पट्टेदार के पट्टे अनुबंध से समय से पहले बाहर निकलने के कारण पट्टेदाता को होने वाले किसी भी नुकसान के संबंध में किसी भी मुआवजे का दावा करने से पट्टेदाता के अधिकारों को सीमित किया जाएगा।

(vii) पट्टेदार द्वारा साइट के भाग (भागों) को प्रस्तावित रूप से वापस करने की स्थिति में, पट्टेदाता के पास पट्टेदार के एसे प्रस्ताव/अनुरोध को अस्वीकार करने का अधिकार होगा यदि रेलवे द्वारा किसी भी भविष्य के पट्टे/लाइसेंसिंग के लिए साइट का एसा भाग अप्राप्य, अनुपयोगी या अनुपयुक्त हो जाता है पट्टेदार आनुपातिक आधार पर बिना किसी कटौती के पट्टा किराया का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा।

(viii) एसी स्थिति में, पट्टेदार साइट (या उसके किसी भी हिस्से) को वापस करने के अपने अधिकार का प्रयोग करता है, उसे 12 महीने की नोटिस अवधि देनी होगी और चल फिक्स्चर/उपकरण के साथ-साथ अपने स्वयं के खर्च पर उनके द्वारा बनाइ गइ अचल संपत्तियों को नोटिस अवधि के भीतर हटाना/निपटाना होगा। उपरोक्त अवधि के भीतर साइट से प्रतिष्ठानों, इमारतों और अन्य कार्यों को हटाने और हटाने में पट्टेदार की विफलता के मामले में, पट्टेदाता साइट पर चल फिक्सचर/उपकरण के साथ-साथ अचल संपत्तियों को पट्टेदार के लिए बिना किसी लागत के लेने का हकदार होगा, हालांकि, पट्टेदाता को एसी संपत्तियों (चल/अचल) की किसी भी उपयोगिता के अभाव में, परिसंपत्तियों को हटाने/निपटाने में पट्टेदाता द्वारा किए गए वास्तविक खर्च पट्टेदार की सुरक्षा जमा आदि से वसूल किया जाएगा।

साइट पर पट्टा अधिकार प्रदान करने की सीमाएँ

(i) पार्टियां स्पष्ट रूप से सहमत हैं कि पट्टा अनुबंध के प्रावधानों के अधीन, इस पट्टा अनुबंध में उल्लिखित परियोजना से संबंधित अनुमत उपयोग के लिए पट्टेदार को रास्ते का अधिकार और पट्टाधारण अधिकार विशेष रूप से दिए जा रहे हैं। यह स्पष्ट किया जाता है कि (i) पट्टेदार परियोजना, रेत, पत्थर, मिट्टी, गिट्टी, मिट्टी, चट्टान सहित लीज अनुबंध के उद्देश्य को छोड़कर किसी भी तरीके से साइट को नहीं

बेचेगा या अलग नहीं करेगा या अन्यथा निपटान या हटाएगा नहीं या अन्य पदार्थ या सामग्रियां जो परियोजना के प्रयोजन के लिए की गइ किसी खुदाइ, या किसी इमारत, या साइट पर उत्पादित से प्राप्त की जा सकती हैं; और (ii) पट्टेदार साइट या उसके किसी हिस्से का उपयोग नहीं करेगा या पूजा या धार्मिक या शैक्षिक उद्देश्य के लिए या अनुमत उपयोग के अलावा किसी अन्य उद्देश्य के लिए उपयोग करने की अनुमति नहीं देगा।

(ii) पार्टियां मानती हैं और सहमत हैं कि लीज समझौते में शामिल कुछ भी साइट के स्वामित्व के हस्तांतरण का गठन नहीं करेगा। पट्टेदार, अवधि के दौरान किसी भी समय, साइट पर किसी भी स्वामित्व अधिकार का दावा नहीं करेगा और पट्टे के अधिकार फ्रीहोल्ड अधिकारों में परिवर्तित होने में असमर्थ होंगे।

(iii) पूर्वगामी पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, पट्टेदार इस बात से सहमत है, पुष्टि करता है और वचन देता है कि लीज अनुबंध के तहत विशेष रूप से अनुमत सीमा को छोड़कर या उसमें कोइ हित, वह साइट या किसी हिस्से को नहीं बेचेगा, लाइसेंस नहीं देगा, उप-लाइसेंस नहीं देगा, पट्टा नहीं देगा, उप-पट्टा नहीं देगा, आवंटित नहीं करेगा, अंडरलेट या उप-किराए पर नहीं देगा या कब्जा नहीं छोड़ेगा।

(iv) पार्टियों के बीच यह स्पष्ट रूप से सहमत है, समझा और दर्ज किया गया है किः

(a) खनन अधिकार इसके तहत दिए गए अधिकारों का हिस्सा नहीं हो सकते हैं और नहीं हैं और पट्टेदार इसके द्वारा स्वीकार करता है कि उसके पास (ए) लीज अनुबंध के तहत साइट पर कोइ खनन अधिकार या कोइ हित नहीं है और न ही रहेगा या अंतर्निहित खनिज, यदि कोइ हो; और (बी) साइट पर पाए जाने वाले किसी भी प्रकार के खनिजों जैसे सोना, चांदी, तेल और अन्य खनिजों पर कोइ अधिकार नहीं होगा।

(b) कोइ भी पुरातात्विक खोज सरकार की होगी और उसमें निहित होगी और पट्टेदार तुरंत उसकी खोज की रिपोर्ट रेलवे और उपयुक्त सरकारी प्राधिकारी को देगा और उसे सुरक्षित हटाने के लिए एसे प्राधिकारी के निर्देशों का पालन करेगा। इस बात पर सहमति है कि पट्टेदाता सुरक्षित निष्कासन के लिए उपरोक्त निर्देशों को पूरा करने के लिए पट्टेदार के व्यवसाय में न्यूनतम व्यवधान सुनिश्चित करने के लिए अधिकारियों के साथ समन्वय करेगा। यह आगे स्पष्ट किया गया है कि पट्टेदार को साइट में पाए गए किसी भी कीमती पत्थर, सिक्के, खजाने, अवशेष, पुरावशेष और अन्य समान चीजों पर कोइ अधिकार नहीं होगा।

(v) यह माना जाएगा कि पट्टेदार ने साइट का निरीक्षण कर लिया है और वह साइट पर मौजूदा चारदीवारी, इमारतों, निर्माणों, अचल संपत्तियों, संरचनाओं, प्रतिष्ठानों, पेड़ों, झाड़ियों, बिजली के खंभों आदि, यदि कोइ हो, जिसे "जहां है जैसा है" के आधार पर पेश की जा रही है। पट्टेदार साइट और परियोजना से संबंधित किसी भी आगे लागू परमिट की व्यवस्था करने के लिए पूरी तरह से जिम्मेदार होगा और पट्टेदाता एसे लागू परमिट प्राप्त करने में किसी भी विफलता या

देरी के लिए जिम्मेदार नहीं होगा। पट्टेदार एतद्द्वारा स्वीकार करता है, सहमत है और स्वीकार करता है कि पट्टेदाता ने साइट के संबंध में पट्टेदार को कोइ ज्ञापन नहीं दिया है या पट्टेदार को किसी भी प्रकृति की कोइ वारंटी नहीं दी है, जिसमें इसकी स्थलाकृति, मिट्टी/मिट्टी का स्तर, उपयोगिता, उपयोगी आदि या साइट पर परियोजना को लागू करने के लिए पट्टेदार द्वारा लागू परमिट प्राप्त करने के लिए मानदंडों या शर्तों की पूर्ति शामिल है।

संज्ञान और अस्वीकरण : पट्टेदार को परियोजना के संबंध में पट्टादाता से किसी भी मुआवजे या अन्य राशि की वसूली के लिए कोइ अधिकार नहीं होगा, चाहे वह व्यक्त या निहित हो, उन मामलों के अलावा जिनके संबंध में लीज अनुबंध में स्पष्ट प्रावधान किया गया है।

पट्टेदार का प्रतिनिधित्व और आश्वस्तियाँ

यहां पट्टेदार प्रतिनिधित्व करता है और आश्वस्तियाँ देता है किः

(i) इसके पास लीज अनुबंध के तहत निष्पादन, वितरण और परियोजना को पूरा करने के लिए अपने दायित्वों का पालन करने की पूरी शक्ति और अधिकार है;

(ii) इसने लीज अनुबंध के तहत अपने दायित्वों के निष्पादन, वितरण और प्रदर्शन को अधिकृत करने के लिए लागू कानूनों और इसके ज्ञापन और एसोसिएशन के लेखों के तहत सभी आवश्यक कॉर्पोरेट और अन्य कारवाइ की है;

(iii) यह लीज समझौता सभी कानूनी औपचारिकताओं को पूरा करने के बाद इसके द्वारा विधिवत अधिकृत, निष्पादित और वितरित किया गया है और यह इसके कानूनी, वैध और बाध्यकारी दायित्व का गठन करता है।

वचन देना (कन्वेनैन्टस)

(i) पट्टेदाता अवधि के दौरान निम्नलिखित अनुबंधों से बंधे रहने का वचन देता हैः

(a) पट्टेदाता पट्टेदार को अवधि के दौरान परियोजना के लिए साइट पर आने और जाने के लिए सहमत स्थानों से बिना किसी बाधा के प्रवेश और निकास की अनुमति देगा।

(b) पट्टा अनुबंध के निष्पादन पर, पट्टेदाता पट्टेदार को बिजली, पानी, टेलीफोन और एसी अन्य सुविधाएं प्राप्त करने के लिए पट्टेदार और रेलवे की किसी सहमति या अनापत्ति के साथ प्रदान करेगा जो पट्टेदार को साइट का प्रभावी ढंग से परियोजना के लिए आनंद लेने और उपयोग करने के लिए आवश्यक हो सकता है। एसी सहमति या अनापत्ति पट्टादाता द्वारा उचित समय के भीतर और पट्टेदार द्वारा किए गए अनुरोध की तारीख से 30 (तीस दिन) के भीतर प्रदान

की जाएगी।

(ii) पट्टेदार अवधि के दौरान निम्नलिखित अनुबंधों से बंधे रहने का वचन देता हैः

(a) लीज अनुबंध की अवधि के दौरान, यह साइट के विकास और अन्य कार्यों का कार्य करेगा जो इसकी उचित राय में अनुमत उपयोग के संबंध में आवश्यक हो सकते हैं और इसके लिए उपयुक्त अधिकारियों से आवश्यक अनुमोदन/मंजूरी प्राप्त करेंगे;

(b) खंड 'वचन देना (कन्वेनैन्टस)' (ii) के अधीन, पट्टेदार अपनी लागत और खर्च पर कनेक्शन मांगने और परियोजना के कार्यान्वयन के लिए प्रासंगिक सभी उपयोगिताओं जैसे पानी, बिजली आदि की आपूर्ति स्वयं की लागत और व्यय पर उचित अधिकारियों से सुनिश्चित करने के लिए पूरी तरह जिम्मेदार होगा;

(c) यह लागू कानूनों के तहत आवश्यक सभी लागू परमिट प्राप्त करेगा और बनाए रखेगा/ नवीनीकृत करेगा;

(d) इस लीज अनुबंध में अनुमति के अलावा, इससे साइट पर कोइ बाधा उत्पन्न नहीं होगी;

(e) यह साइट और उस पर मौजूद इमारतों और संरचनाओं को हर समय अच्छी और रहने योग्य स्थिति में रखेगा और बनाए रखेगा, और यह सुनिश्चित करेगा कि साइट हर समय अतिक्रमण से मुक्त रहेगी;

(f) यह लागू कानून के संबंध में अवधि के दौरान परियोजना शुरू करेगा और साइट को साफ-सुथरा और स्वच्छतापूर्ण स्थिति में रखने के लिए सभी आवश्यक देखभाल करेगा;

(g) यह परियोजना के लिए नियोजित श्रमिकों, कामगारों और अन्य कर्मचारियों से संबंधित लागू कानून का विधिवत पालन करेगा;

(h) यह लीज अनुबंध और अच्छे उद्योग अभ्यास के प्रावधानों के अनुसार बीमा प्राप्त करेगा और अवधि के दौरान लागू रखेगा;

(i) साइट पर मार्ग, पैदल मार्ग या जल निकाय, यदि कोइ हो, को लागू कानूनों के अनुसार पट्टेदार द्वारा अवरुद्ध किया जा सकता है, काटा जा सकता है, बदला जा सकता है या मोड़ा जा सकता है। इस संबंध में पट्टेदार द्वारा लागू कानूनों के किसी भी उल्लंघन के मामले में, यदि पट्टेदाता/ रेलवे पर कोइ जुर्माना या जुर्माना लगाया जाता है तो उसे पट्टेदार से वसूल किया जाएगा;

(j) जहां सक्षम क्षेत्राधिकार वाला कोइ भी सरकारी प्राधिकारी पट्टेदार को साइट पर किए गए निर्माण के किसी भी हिस्से या हिस्से को लागू परमिट या लागू कानून के उल्लंघन के रूप में गिराने, पुनर्निर्माण करने, बदलने या मरम्मत करने का आदेश देता है, और एसे आदेश पर रोक नहीं लगाइ गइ है या अन्यथा रद्द कर दिया जाए, तो पट्टेदार एसे सरकारी प्राधिकरण द्वारा निर्देशित उचित समयसीमा के भीतर निर्माण के एसे हिस्से को हटा देगा।

(k) पट्टेदार वचन देता है कि वह लिखित नोटिस के माध्यम से उचित प्राधिकारी द्वारा अधिसूचित किसी भी लागू परमिट के पट्टेदार द्वारा किसी भी उल्लंघन के बारे में पट्टेदाता को सूचित करेगा, जिसके परिणामस्वरूप साइट के संबंध में महत्वपूर्ण प्रतिकूल प्रभाव प्राप्त हुआ।

(l) पट्टेदार साइट के संबंध में सभी करों का भुगतान करेगा जो लीज अनुबंध की अवधि के दौरान किसी भी समय लगाया जा सकता है। यदि पट्टेदार द्वारा भुगतान किया जाने वाला कोइ कर है, लेकिन पट्टेदार भुगतान करने में विफल रहता है, तो पट्टेदाता इसका हकदार होगा, लेकिन भुगतान करने के लिए बाध्य नहीं होगा और 12 प्रतिशत (बारह प्रतिशत) प्रति वर्ष की दर सें ब्याज सहित पट्टेदार से भुगतान की गइ एसी राशि प्राप्त करने का हकदार होगा।

क्षतिपूर्ति

(i) पट्टेदार और पट्टेदाता किसी भी और सभी नुकसानों, मुकदमों, कार्यवाही, कार्यों, मांगों, दावों और देनदारियों के खिलाफ एक-दूसरे, संबंधित क्षतिपूर्ति प्राप्त पार्टी के अधिकारियों, नौकरों, एजेंटों को पूरी तरह से क्षतिपूर्ति, बचाव और हानिरहित रखेंगे, जो क्षतिपूर्ति पक्ष को खर्च या भुगतना पड़ सकता है और जो निम्नलिखित में से किसी भी कारण से या उसके परिणामस्वरूप उत्पन्न हो सकता हैः

(a) इस लीज अनुबंध में निर्धारित किसी भी दायित्व, अनुबंध, समझौते, अभ्यावेदन या आश्वस्तियों का पार्टी द्वारा कोइ उल्लंघन हो;

(b) संपत्ति की कोइ हानि, संपत्ति को नुकसान, व्यक्तिगत चोट या किसी व्यक्ति को हुइ मौत, इस हद तक कि संपत्ति की हानि या व्यक्तिगत चोट या मृत्यु किसी पक्ष द्वारा जानबूझकर या लापरवाही से की गइ हो;

(c) साइट के संबंध में अपने अधिकारों और दायित्वों के प्रयोग के संबंध में किसी भी लागू कानून और/या लागू परमिट का किसी पार्टी द्वारा कोइ उल्लंघन, या गैर-अनुपालन; और

(ii) यहां निहित किसी भी विपरित बात के बावजूद, किसी भी स्थिति में पट्टादाता, उसके अधिकारी, कर्मचारी या एजेंट किसी भी अप्रत्यक्ष या परिणामी हानि के संबंध में पट्टा अनुबंध से उत्पन्न या उसके संबंध में किसी भी मामले के लिए जिसमें पट्टेदार को हुइ लाभ की कोइ हानि भी शामिल है, पट्टेदार को क्षतिपूर्ति करने के लिए उत्तरदायी नहीं होंगे।

(iii) किसी भी पक्ष के पास धमकी दी गइ कानूनी कार्यवाही के किसी भी दावे का भुगतान करने या बचाव करने या समझौता करने की शक्ति और अधिकार होगा या दूसरे पक्ष की कारवाइ या डिफॉल्ट के परिणामस्वरूप कानूनी कार्यवाही शुरू होने की प्रत्याशा में, एसे कदम उठाने की शक्ति और अधिकार होगा जो आवश्यक समझे जाएं या एसी कार्यवाहियों के प्रभाव को रोकने या कम करने के लिए वांछनीय है, जैसा कि ऊपर कहा गया है, एसे अन्य पक्ष से, कोइ भी उचित राशि या राशि का भुगतान किया जा सकता है और कोइ भी उचित खर्च, चाहे वह बहाली के लिए हो या अन्यथा, और का

औचित्य एसा कोइ भी भुगतान, बचाव या समझौता जो कि किया जा सकता है।

(iv) पार्टियों द्वारा यह स्पष्ट रूप से समझा जाता है कि खंड 13 इसकी समाप्ति या समाप्ति के बाद भी कायम रहेगा।

निर्माण के लिए विनियामक अनुमोदन

(i) पट्टेदार सहमत है और अनुबंध करता है कि पट्टेदार एसे निर्माणों के लिए आवश्यक सभी लागू परमिट प्राप्त करने के बाद ही साइट पर परियोजना के संचालन से संबंधित भवनों और/या संरचनाओं का निर्माण करेगा। पट्टेदार इस बात से भी सहमत है कि पट्टेदार हर समय एसे लागू परमिट की शर्तों का पालन करेगा।

(ii) पट्टादाता किसी भी तरह से अनुमोदन/परमिट या किसी भी कारण से उसके प्राप्त न होने के लिए उत्तरदायी नहीं होगा और न ही एसी देरी या गैर-प्राप्ति के परिणामस्वरूप होने वाली किसी हानि या क्षति के लिए उत्तरदायी होगा।

पट्टादाता द्वारा निरीक्षण

(i) पट्टेदार इस बात से सहमत है कि पट्टा अनुबंध की अवधि के दौरान, पट्टेदाता और उसके अधिकृत व्यक्तियों/अधिकारियों को पट्टेदार को चैबीस (24) घंटे की पूर्व सूचना देकर, सभी कार्य और उस पर पट्टेदार की सुविधा, चाहे पूरा हो गया हो या निर्माण के दौरान हो, साइट में प्रवेश करने और निरीक्षण करने का अधिकार होगा।

(ii) पट्टेदार वचन देता है कि वह साइट के संबंध में प्राप्त किसी भी लागू परमिट के पट्टेदार द्वारा किसी भी महत्वपूर्ण उल्लंघन के बारे में पट्टेदाता को सूचित करेगा।

स्टाम्प शुल्क और पंजीकरण शुल्क

सरकार या किसी अन्य प्राधिकारी द्वारा दी गइ छूट या छूट, यदि कोइ हो, के अधीन, पार्टियां इस बात पर सहमत हैं कि सभी स्टांप शुल्क, पंजीकरण शुल्क और अन्य सभी स्थानीय/वैधानिक शुल्क यहां दिए गए पट्टे के संबंध में देय हैं, और यह सभी संबद्ध गतिविधियां पट्टेदार के खाते में होगा और उसके द्वारा वहन किया जाएगा। पट्टेदार यह सुनिश्चित करने के लिए सभी आवश्यक कारवाइ करने के लिए पूरी तरह से जिम्मेदार होगा कि पट्टा अनुबंध पर पर्याप्त रूप से मुहर लगाइ गइ है और संबंधित प्राधिकारी के साथ विधिवत पंजीकृत किया गया है और पट्टेदाता इस संबंध में पट्टेदार को सहायता प्रदान करेगा।

समनुदेशन, बंधक और उप-किराये पर देना

लीज अनुबंध में अन्यथा निहित किसी भी बात के बावजूद, पट्टेदार को तीसरे पक्ष के उधारदाताओं के पक्ष में साइट पर अपने हित को गिरवी रखने या उस पर भार डालने का अधिकार नहीं होगा। पट्टेदार एक पट्टेदार के रूप में साइट (या उसके किसी भी हिस्से) या उसके हित को उप-किराए पर, उप-पट्टे पर, लाइसेंस पर नहीं सौंपेगा या साइट के भीतर किसी तीसरे पक्ष या हिस्से को किसी भी हिस्से के कब्जे या साइट का उपयोग के साथ कोइ रियायत नहीं देगा।

अप्रत्याशित घटना (फोर्स मेजर)

(i) खंड "अप्रत्याशित घटना" (ii) में निर्दिष्ट अप्रत्याशित घटना की किसी भी घटना के कारण इस लीज अनुबंध के तहत अपने संबंधित दायित्वों को पूरा न करने के लिए कोइ भी पक्ष दूसरे के प्रति उत्तरदायी नहीं होगा और कानून में बदलाव को एक अप्रत्याशित घटना के रूप में नहीं माना जाएगा।

(ii) अप्रत्याशित घटनाः अप्रत्याशित घटना का मतलब निम्नलिखित घटनाओं और/या परिस्थितियों से है, इस हद तक कि वे या उनके परिणाम खंड "अप्रत्याशित घटना" (ii) (c) में निर्धारित आवश्यकताओं को पूरा करते हैं:

(a) युद्ध (चाहे घोषित हो या अघोषित), आक्रमण, सशस्त्र संघर्ष या साइट को शामिल करने या सीधे प्रभावित करने वाले प्रत्येक मामले में विदेशी दुश्मन का कार्य हो;

(b) साइट से जुड़े या सीधे प्रभावित करने वाले प्रत्येक मामले में क्रांति, दंगा, विद्रोह या अन्य नागरिक हंगामा, आतंकवाद या तोड़फोड़ का कार्य हो;

(c) परमाणु विस्फोट, रेडियोधर्मी या रासायनिक संदूषण या आयनीकरण विकिरण सीधे साइट और/या परिसंपत्तियों को प्रभावित करता है, जब तक कि विस्फोट, संदूषण, विकिरण या खतरनाक चीज का स्रोत या कारण पट्टेदार या किसी अन्य द्वारा साइट पर या पट्टेदार का सहयोगी या पट्टेदार का कोइ ठेकेदार या उनका कोइ संबंधित कर्मचारी, नौकर या एजेंट, उसके निकट नहीं लाया जाता है;

(d) हड़तालें, शासन करने के लिए काम करना, धीमी गति से चलना और/या तालाबंदी जो कि पट्टेदार तक सीमित नहीं है, प्रत्येक मामले में व्यापक, राष्ट्रव्यापी है और साइट को प्रभावित करती है;

(e) साइट के भीतर या आसपास के क्षेत्र में प्रकाश, आग, भूकंप, अभूतपूर्व बारिश, ज्वारीय लहर, बाढ़, तूफान, चक्रवात, आंधी या बवंडर सहित प्राकृतिक तत्वों का कोइ भी प्रभाव;

(f) साइट के भीतर या आसपास के क्षेत्र में विस्फोट (परमाणु विस्फोट या युद्ध की कारवाइ के परिणामस्वरूप होने वाले विस्फोट के अलावा);

(g) महामारी;

(h) उपरोक्त 'अप्रत्याशित घटना' खंड के उप-खंड (i) और (g) में निर्धारित किसी भी घटना के अनुरूप प्रकृति की कोइ भी घटना या परिस्थितियाँ।

(iii) लीज अनुबंध में, किसी भी घटना या परिस्थिति और/या घटनाओं और परिस्थितियों के किसी भी संयोजन को अप्रत्याशित घटना के रूप में नहीं माना जाएगा, जब तक कि कानून द्वारा लगाइ गइ अन्य शर्तों के अलावा, यह निम्नलिखित सभी शर्तों को पूरा नहीं करता हैः

(a) लीज अनुबंध के तहत किसी दायित्व के प्रदर्शन पर भौतिक और प्रतिकूल प्रभाव डालता है;

(b) प्रभावित पक्ष के उचित नियंत्रण से परे हैं;

(c) एसी पार्टी अच्छे उद्योग प्रक्रिया या उचित कौशल और देखभाल की प्रक्रिया को रोक या उचित रूप से दूर नहीं कर सकती थी; और,

(d) एसी पार्टी की लापरवाही या कदाचार या एसी पार्टी द्वारा अपने दायित्वों को पूरा करने में विफलता का परिणाम नहीं है।

(iv) यथाशीघ्र उचित रूप से व्यावहारिक और किसी भी मामले में किसी अप्रत्याशित घटना की घटना की तारीख या उसके ज्ञान की तारीख के 30 (तीस) दिनों के भीतर, कोइ भी पक्ष अन्य बातों के साथ-साथ उसी सेटिंग के बारे में अन्य पार्टी को सूचित करेगा।

(a) अप्रत्याशित घटना की प्रकृति और अनुमानित अवधि जिसके लिए अप्रत्याशित घटना जारी रहने की संभावना है;

(b) अप्रत्याशित घटना की प्रकृति और किस हद तक, इस लीज अनुबंध के तहत इसके किसी भी दायित्व का प्रदर्शन प्रभावित होगा;

(c) अप्रत्याशित घटना के प्रभाव को कम करने/ कम करने और इससे प्रभावित अपने एसे दायित्वों के प्रदर्शन को फिर से शुरू करने के लिए दूसरे पक्ष ने क्या उपाय किए हैं या करने का प्रस्ताव है।

(v) उपरोक्त (iv) में निर्देशित नोटिस की तारीख से 12 (बारह) महीने की निरंतर अवधि के लिए अप्रत्याशित घटना की घटना मौजूद है, पार्टियां पारस्परिक रूप से अपनाइ जाने वाली कारवाइ के तरीके पर निर्णय लेंगी, जिसमें यह पट्टा समझौता का निर्धारण शामिल हो सकता है। यदि पक्ष परस्पर सहमत नहीं हो सकते हैं, तो पट्टेदार को 30 (तीस) दिनों के नोटिस के साथ, उपरोक्त (iv) में नोटिस की तारीख से 12 (बारह) महीने बाद लीज अनुबंध को समाप्त करने का अधिकार होगा।

(vi) इस लीज अनुबंध में किसी भी विपरीत बात के बावजूद, यदि लीज अनुबंध अप्रत्याशित घटना के अनुसार निर्धारित किया जाता है, तो एसी समाप्ति के लिए कोइ भी पक्ष दूसरे को कोइ मुआवजा देने के लिए उत्तरदायी नहीं होगा।

विवाद समाधान

(i) 'विवाद' का अर्थ होगा, किसी भी प्रकृति का कोइ भी विवाद और मतभेद या विवाद, चाहे वह पार्टियों के बीच लीज अनुबंध के तहत या उससे बाहर या उसके संबंध में उत्पन्न हो, और इस प्रकार एक पक्ष द्वारा दूसरे पक्ष को लिखित रूप में अधिसूचित किया गया हो।

(ii) पार्टियाँ, सबसे पहले उदाहरण के लिए, इस खंड के तहत उत्तर देने वाले पक्ष द्वारा नोटिस की प्राप्ति से 60 दिनों की अवधि के लिए बातचीत के माध्यम से विवाद को सौहार्दपूर्ण ढंग से निपटाने के लिए अपने संबंधित उचित प्रयास का उपयोग करें।

(iii) कोइ भी विवाद जिसे पक्षकार बातचीत या सौहार्दपूर्ण समझौते के माध्यम से हल करने में असमर्थ हैं, एक पक्ष द्वारा दूसरे पक्ष को विवाद के अस्तित्व के नोटिस के 60 (साठ) दिनों (या इतनी लंबी अवधि जितनी पार्टियां सहमत हो सकती हैं) के भीतर इस पट्टा अनुबंध के प्रावधानों के अनुसार हल किया जाएगा।

(iv) संबंधित रेलवे मंडल के इंजीनियरिंग, वित्त और उपयोगकर्ता विभाग के तीन कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड (जेएएस)/चयन ग्रेड (एसजी) अधिकारियों की एक स्थायी समिति सभी मुद्दों की जांच करेगी और मंडल रेल प्रबंधक को सिफारिशें प्रस्तुत करेगी जिसका निर्णय अंतिम और सभी पक्षों पर बाध्यकारी होगा।

शासी कानून एवं क्षेत्राधिकार

यह लीज अनुबंध भारत के कानूनों के अनुसार शासित और समझा जाएगा। किसी भी विवाद और मतभेद उत्पन्न होने की स्थिति में, उस स्थान के न्यायालय को जहां लीज अनुबंध निष्पादित किया गया है, एसे मुकदमे की सुनवाइ का विशेष अधिकार क्षेत्र होगा।

स्वतंत्र अधिकार

पार्टियों के प्रत्येक अधिकार स्वतंत्र, संचयी और उनके लिए उपलब्ध अन्य सभी अधिकारों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना हैं, और एसे किसी भी अधिकार का प्रयोग या गैर-प्रयोग पार्टी के किसी भी अन्य अधिकार पर प्रतिकूल प्रभाव नहीं डालेगा या छूट नहीं देगा, चाहे इसके तहत हो पट्टा समझौता या अन्यथा। बशर्ते कि जहां कारवाइ के एक ही कारण के परिणामस्वरूप या उसके कारण अलग-अलग अधिकार बनाए जाते हैं, जहां एक पार्टी ने कारवाइ का एक तरीका अपनाकर पूरा उपचार हासिल कर लिया है, एसी पार्टी कारवाइ के उसी कारण के लिए आगे के उपाय खोजने के लिए कोइ अन्य कारवाइ करने की हकदार नहीं होगी। इसके अलावा, विवाद के एक ही विषय के संबंध में किसी भी पक्ष के लिए उपलब्ध कारवाइ के सभी कारणों को एक ही कानूनी कार्यवाही में उठाया जा सकता है।

नोटिस

इस लीज अनुबंध के अंतर्गत या इसके अंतर्गत विचार किए गए मामलों के संबंध में किसी भी पक्ष द्वारा दूसरे पक्ष को दिया जाने वाला कोइ भी नोटिस या अन्य संचार लिखित रूप में होगा औरः

(i) पट्टेदार के मामले में, देय पंजीकृत पावती या हवाइ-मेल या प्रतिकृति या इ-मेल द्वारा और दिए गए पते पर हाथ से वितरित पत्र द्वारा दिया जाएगा और नीचे दिए गए व्यक्ति या एसे अन्य व्यक्ति के ध्यान के लिए चिह्नित किया जाएगा, जैसा कि पट्टेदार समय-समय पर पट्टेदाता को नोटिस द्वारा निर्दिष्ट कर सकता है;

ध्यानाकर्षण:

पदनामः

पताः

फैक्स नंबरः

इमेलः

(ii) पट्टेदाता के मामले में; पंजीकृत पावती द्वारा या हवाइ-मेल या प्रतिकृति या इ-मेल द्वारा और नीचे दिए गए पते पर हाथ से दिए गए पत्र द्वारा दिया जाना चाहिए और पट्टादाता को संबोधित किया जाना चाहिए और इसकी एक प्रति पट्टादाता के प्रतिनिधि या एसे अन्य व्यक्ति को दी जानी चाहिए, जैसा पट्टादाता समय-समय पर पट्टेदार को नोटिस द्वारा निर्दिष्ट कर सकता है;

ध्यानाकर्षण:

पदनामः

पताः

फैक्स नंबरः

इमेलः

(iii) किसी पार्टी द्वारा दूसरे पक्ष को दिया गया कोइ भी नोटिस या संचार, इसके अनुसार दिया गया माना जाएगा, जबकि पोस्ट के सामान्य क्रम में, इसे वितरित किया जाना चाहिए था और अन्य सभी मामलों में, यह किया जाएगा। डिलीवरी की वास्तविक तारीख और समय पर डिलीवरी की गइ मानी जाएगीय बशर्ते कि प्रतिकृति या इ-मेल के मामले में, इसे इसकी डिलीवरी की तारीख के बाद कार्य दिवस पर वितरित किया गया माना जाएगा।

सामान्य प्रावधान

अनुलग्नकों के साथ यह लीज समझौता इस लीज समझौते में परिकल्पित विषय वस्तु और लेनदेन के संबंध में पार्टियों के बीच संपूर्ण समझौते का गठन करता है और पार्टियों के बीच किसी भी पूर्व लिखित या मौखिक समझौते का स्थान लेगा।

छूट

(i) इस लीज समझौते के तहत किसी भी प्रावधान या दायित्वों के पालन और प्रदर्शन में दूसरे पक्ष द्वारा किसी भी डिफॉल्ट पर किसी भी पक्ष द्वारा आंशिक या सशर्त छूट सहित छूटः

  (a) इस लीज अनुबंध के तहत किसी अन्य या बाद के डिफॉल्ट या इसके अन्य प्रावधानों या दायित्वों की छूट के रूप में संचालित या समझा नहीं जाएगा।

  (b) तब तक प्रभावी नहीं होगा जब तक कि यह लिखित रूप में न हो और पार्टी के विधिवत अधिकृत प्रतिनिधि द्वारा निष्पादित न हो और

  (c) किसी भी तरह से इस लीज अनुबंध की वैधता या प्रवर्तनीयता को प्रभावित नहीं करेगा।

(ii) किसी भी पक्ष द्वारा इस लीज अनुबंध के नियमों, शर्तों और प्रावधानों या इसके तहत किसी भी दायित्व के प्रदर्शन पर किसी भी अवसर पर जोर देने में विफलता और न ही किसी पार्टी द्वारा दूसरे पक्ष को दिए गए समय या अन्य छूट का इलाज किया जाएगा या इसे इस तरह के उल्लंघन की छूट या किसी बदलाव की स्वीकृति या इसके तहत एसे किसी भी अधिकार का त्याग माना जाएगा।

संशोधन : लीज अनुबंध के किसी भी प्रावधान में कोइ संशोधन या छूट नहीं, न ही वहां से किसी भी पक्ष द्वारा किसी भी प्रस्थान के लिए सहमति, किसी भी घटना में, तब तक प्रभावी नहीं होगी जब तक कि वह लिखित रूप में न हो और पार्टियों द्वारा हस्ताक्षरित न हो और तो एसा संशोधन, छूट या सहमति केवल विशिष्ट उदाहरण में और उस विशिष्ट उद्देश्य के लिए प्रभावी होगी जिसके लिए यह दिया गया है।

भाषा : लीज अनुबंध के तहत या उसके संबंध में सभी नोटिस, प्रमाणपत्र, पत्राचार या अन्य संचार, कोइ भी अन्य दस्तावेज अंग्रेजी में होंगे।

समकक्ष (काउण्टरपार्ट) : यह लीज अनुबंध 2 (दो) मूल प्रतियों में बनाया गया है, प्रत्येक की सामग्री समान है और पार्टियों ने इसकी सामग्री को पढ़ लिया है और अच्छी तरह से समझ लिया है और गवाहों के समक्ष अपने संबंधित हस्ताक्षर और मुहर लगा दी है। सभी समकक्ष एक ही लीज अनुबंध का गठन करेंगे।

पृथक्करणीयता (सीवियर एवीलिटी)

यदि किसी भी कारण से, इस लीज अनुबंध का कोइ भी प्रावधान अमान्य, अवैध या अप्रवर्तनीय हो जाता है या किसी सक्षम क्षेत्राधिकार वाले न्यायालय या किसी अन्य साधन द्वारा अमान्य, अवैध या अप्रवर्तनीय घोषित कर दिया जाता है, तो शेष की वैधता, वैधानिकता या प्रवर्तनीयता प्रावधानों को किसी भी तरह से प्रभावित नहीं किया जाएगा, और पार्टियां एक या अधिक प्रावधानों पर सहमत होने की दृष्टि से अच्छे विश्वास में बातचीत करेंगी, जिन्हें एसे अमान्य, अप्रवर्तनीय या अवैध प्रावधानों के लिए प्रतिस्थापित किया जा सकता है, जो कि एसे अमान्य, अवैध के लिए व्यावहारिक या अप्रवर्तनीय प्रावधान हो। एसे किसी भी प्रावधान पर सहमत होने में विफलता इस लीज अनुबंध या अन्यथा के तहत निर्धारित विवाद समाधान प्रक्रिया के अधीन नहीं होगी।

विशिष्ट निष्पादन (स्पेसिफीक परफोरमेंस)

पार्टियां इस बात पर सहमत हैं कि, लागू कानूनों के तहत अनुमत सीमा तक, और यहां उपलब्ध किसी भी अन्य अधिकार या उपाय के बावजूद, पार्टियों के अधिकार और दायित्व विशिष्ट निष्पादन के अधिकार के अधीन होंगे और प्रभावित पक्ष तत्काल, सक्षम न्यायालय से निषेधाज्ञा राहत, विशिष्ट निष्पादन या किसी अन्य न्यायसंगत और स्थायी राहत का हकदार होगा। इसके प्रावधानों के उल्लंघन से प्रतिकूल रूप से प्रभावित पक्ष को तत्काल अपूरणीय क्षति होगी जिसके लिए क्षति के संदर्भ में मुआवजा पर्याप्त उपाय नहीं होगा। बिना किसी पूर्वाग्रह के, प्रभावित पक्ष कानून के तहत या इक्विटी में किसी भी अन्य अधिकार या उपाय का हकदार होगा, जिसमें डिफॉल्ट पक्ष से नुकसान की बिना किसी सीमा के वसूली भी शामिल है।

व्यय

खंड 16 के अधीन, प्रत्येक पक्ष बातचीत, तैयारी, निष्पादन, वितरण, प्रदर्शन के लिए आवश्यक अपनी लागत और खर्च (बिना किसी सीमा के अपने एजेंटों, अधिकृत प्रतिनिधियों, सलाहकारों, वकील और एकाउंटेंट की फीस और खर्च सहित) इस लीज अनुबंध का अनुपालन और अनुपालनका भुगतान करेगा।

समाप्ति और निहित प्रावधान

अवधि की समाप्ति या निकास अधिकार के खंड (i) और खंड (ii) के तहत समाप्ति के मामले में, स्थानांतरण और निहितीकरण की प्रक्रिया अवधि की समाप्ति से कम से कम 01 (एक) वर्ष पहले या समाप्ति नोटिस की तारीख से (जैसा भी मामला हो) साइट पर सभी संपत्तियों और उपयोगिताओं और संरचनाओं के पट्टेदाता और पट्टेदार द्वारा एक संयुक्त सर्वेक्षण के साथ शुरू होगी। यदि पट्टेदाता पट्टे को आगे की अवधि के लिए बढ़ाने के खिलाफ निर्णय लेता है, तो पट्टेदार अवधि की समाप्ति से कम से कम एक पखवाड़े पहले साइट को खाली करना सुनिश्चित करेगा और साइट को ऋणभार से मुक्त पट्टेदाता को हस्तांतरित कर दिया जाएगा।

अनुबंध का नवीनीकरण

पट्टा अनुबंध की समाप्ति पर, 35 वर्ष तक या पट्टादाता और पट्टेदार की सहमति के अनुसार, जो भी कम हो, रेलवे और पार्टी के बीच आपसी अनुबंध के आधार पर नवीनीकरण किया जा सकता है। पट्टा शुल्क तय करने के लिए नवीनीकरण के समय भूमि के प्रचलित बाजार मूल्य पर विचार किया जाएगा।

इसके साक्ष्य में पार्टियों ने इस पट्टा अनुबंध को पहले लिखे गए दिन, महीने और वर्ष के अनुसार निष्पादित और वितरित किया है।

हस्ताक्षरित, सीलबंद और वितरित	**हस्ताक्षरित, मुहरबंद और वितरित**
भारत के राष्ट्रपति के लिए और उनकी ओर सेः	**पट्टेदार के लिए और उसकी ओर सेः**
(हस्ताक्षर)	**(हस्ताक्षर)**
(नाम)	**(नाम)**
(पद का नाम)	**(पद का नाम)**
की उपस्थिति में	**की उपस्थिति में**
1.	1.
2.	2.

अनुबंध - ।

साइट विवरण और सूची

साइट का विवरण :-

भूमि क्षेत्रफल	----------वर्ग मीटर
साइट इससे घिरी हुइ हैः-	
उत्तरः	
पुरब :	
पश्चिमः	
दक्षिणः	

साइट इन्वेंट्री :- साइट पर और उसके आसपास निम्नलिखित इन्वेंट्री हैः

अनुबंध - ।।

साइट योजना

ज्ञापन में शामिल भूमि की साइट योजना जिसमें आसपास की भूमि, रेलवे साइडिंग, ट्रांसमिशन लाइनें आदि दर्शाइ गइ है, इसके साथ संलग्न है।

अनुबंध - ।।।

पट्टा किराया

वार्षिक किराये के मामले में,

पट्टेदार नीचे दिए गए विवरण के अनुसार, ---------वर्गमीटर भूमि के एक क्षेत्र पर पट्टा अधिकार के लिए पट्टा किराया स्वीकार करता है और भुगतान करने के लिए सहमत हैः-

साइट का क्षेत्रफलः --------- वर्गमीटर

साइट का बाजार मूल्यः- ----------रुपये

लीज किराया = --प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ साइट के बाजार मूल्य का --प्रतिशत

अग्रिम भुगतान के मामले में

लीज किराया = साइट के बाजार मूल्य का --प्रतिशत, वर्तमान मूल्य के आधार पर --प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ 35 वर्षों के लिए 7 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से भविष्य के नकदी प्रवाह में छूट।

(i) यह दस्तावेज विशेष रूप से पार्टी के लिए तैयार किया गया है और इसका उपयोग अन्य मामलों के लिए किया जा सकता है। तदनुसार, पार्टी से संबंधित प्रावधानों को वर्गाकार कोष्ठक "[]" में रखा गया है और अन्य मामलों के लिए इसे हटाया/ संशोधित किया जाना चाहिए।

(ii) यदि इकाइ कंपनी अधिनियम 2013 के तहत एक कंपनी नहीं है, तो एसी संस्थाओं को लीज समझौते पर हस्ताक्षर करने से पहले कंपनी अधिनियम 2013 के तहत एक कंपनी के रूप में पंजीकृत होना होगा।

(iii) लीज अनुबंध पर हस्ताक्षर करने से पहले वित्त द्वारा इसकी पुष्टि की जानी चाहिए।

2.36 रेलवे भूमि को सरकारी संगठन को पट्टे/लाइसेंस देने के लिए मॉडल मानक पट्टा/लाइसेंस अनुबंध पर स्पष्टीकरण

रेलवे भूमि के पट्टे, लाइसेंसिंग और राइट ऑफ वे (आरओडब्ल्यू) के लिए 'रेलवे भूमि के प्रबंधन की नीति' पर एक मास्टर परिपत्र 04.10.2022 को रेलवे बोर्ड द्वारा जारी किया गया, इस संबंध में रेलवे द्वारा सरकारी संगठनों/पीएसयू को रेलवे भूमि के पट्टे/लाइसेंस देने के लिए मॉडल मानक पट्टा/लाइसेंस अनुबंध के संबंध में मांगे गए स्पष्टीकरण में बताया गया है कि सरकारी संगठनों/पीएसयू के साथ अनुबंध करने के लिए,

मास्टर सर्कुलर दिनांक 04.10.2022 के तहत निर्धारित नियमों और शर्तों पर रेलवे अपने मानक भूमि पट्टा अनुबंध का पालन कर सकते हैं (रेलवे बोर्ड का पत्र क्रमांक 2021/एलएमएल-।।/2/1(153)दिनांक 27.12.2022)।

2.37 आरएमएस और अन्य सरकारी विभागों द्वारा रेलवे भूमि/संपत्ति के उपयोग के लिए अनुबंध का निष्पादन

भारतीय रेलवे इंजीनियरिंग कोड (IREC) जारी किए हैं जिसमें यह निर्धारित किया गया है कि जिस भूमि पर आरएमएस भवनों का निर्माण किया गया है उसका वार्षिक किराया भूमि का बाजार मूल्य का 6 प्रतिशत की दर से लिया जाएगा, जो हर 5 साल के बाद संशोधित किया जाएगा।

यह पाया गया है कि रेलवे द्वारा पूर्व में लाइसेंस/पट्टे पर दी गइ भूमि के लिए सरकारी विभाग के साथ अनुबंध निष्पादित नहीं किया है, इसे बोर्ड ने बहुत गंभीरता से लिया है। सभी क्षेत्रीय रेलवे को यह सुनिश्चित करने की सलाह दी गइ है कि विभिन्न विभागों द्वारा रेलवे संपत्ति के उपयोग के लिए समझौते किए जाएं और लाइसेंस शुल्क को IREC के पैरा 1028 और इस मामले में समय-समय पर रेल मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशों के अनुसार नियमित रूप से संशोधित किया जाए। बिलों को प्राथमिकता के आधार जारी किया जाना चाहिए और सरकारी विभागों से लंबित बकाया, यदि कोइ हो, की वसूली की जानी चाहिए।

2.38 आइआर-एलएसपीएस पर भुगतान और प्रस्तावों का स्वतः निरस्तीकरण

कोइ भी लंबित प्रस्ताव निम्नलिखित अनुसूची के अनुसार स्वतः निरस्त हो जाएगा:

चरण आइडी	चरण/गतिविधि	कुल लंबित (दिन)
1.20	प्रस्ताव में सुधार	15
4.40	पार्टी द्वारा एलएलपी, एलएलएफ और डीए पर हस्ताक्षर	15
13.10	एलएलएफ को जमा करना	(30 + 15) 45

यदि एलएलएफ के जमा करने के शुल्क का भुगतान ऊपर दी गइ अनुसूची के अनुसार नहीं किया जाता है, तो प्रस्ताव निरस्त माना जाएगा और जमा की गइ राशि, यदि कोइ हो, जब्त हो जाएगी।

***

3.0 भारतीय रेलवे रेल भूमि क्रासिंग सेवा (IR-RBCS)

रेलवे बोर्ड द्वारा निर्देशित किया गया है कि सभी नये वे-लीव प्रकरणों को इ-आवेदन के माध्यम से कार्यवाही करने की प्रक्रिया प्रारम्भ की जाए तथा इसके साथ सभी पुराने वे-लीव केसो को आइआर-आरएलसीएएस (IR-RLCAS) पोर्टल पर अपलोड किया जाए (रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2020/सीइ-1/सीटी/12/ आइआर/आरएलसीएस दिनांक 17.03.2021)। अब मौजूदा नीति-निर्देशानुसार नए प्रकरणों एवं नवीनीकरण प्रकरणों को ऑनलाइन माध्यम से आइआर-आरबीसीएस (IR-RBCS) पोर्टल पर संसाधित किया जा रहा है।

3.1 आवेदन एवं अनुमोदन प्रक्रिया

(i) इ-आवेदन https://ircep.gov.in/IR-RBCS पर उपलब्ध है। इ-एप्लिकेशन के HELP & Support अनुभाग में पार्टी साइनअप की विस्तृत कार्यप्रणाली उपलब्ध है।

(ii) इ-आवेदन में वे-लीव (मार्गाधिकार सुविधा) के लिए किसी पार्टी द्वारा आवेदन जमा करने से लेकर प्रस्ताव की अंतिम मंजूरी या अस्वीकृति तक की पूरी ऑनलाइन प्रक्रिया शामिल है। इस इ-एप्लिकेशन में पार्टी द्वारा आवश्यक शुल्क को ऑनलाइन भुगतान करने की सुविधा उपलब्ध है।

(iii) वे-लीव (मार्गाधिकार सुविधा) के लिए आवेदन केवल ऑनलाइन पोर्टल पर प्रस्तुत किए जाएंगे एवं सभी मामलों में मंजूरी ऑनलाइन दी जाएगी।

(iv) वे-लीव (मार्गाधिकार सुविधा) का कोइ भी मामला मैन्युअल रूप से नहीं निपटाया जाना चाहिए और वे-लीव (मार्गाधिकार सुविधा) के सभी मामले केवल इ-आवेदन के माध्यम से निपटाए जाएंगे। मौजूदा मामलों का नवीनीकरण भी इ-आवेदन के माध्यम से ही किया जाएगा।

(v) रेलवे क्षेत्र में वे-लीव सुविधा/रेलवे ट्रैक पार करने की अनुमति प्रदान करने के लिए कार्य का निष्पादन आम तौर पर पार्टी द्वारा किया जाएगा, रेलवे ट्रैक की सुरक्षा को प्रभावित करने वाले मामलों को छोड़कर, जिसके लिए रेलवे प्रशासन द्वारा कार्य निष्पादन किया जा सकता है। निष्पादन योजना को सभी मामलों में मण्डल रेल प्रबंधक द्वारा अनुमोदित किया जाना चाहिए।

(vi) "रेलवे भूमि के प्रबंधन की नीति" पर विस्तृत दिशानिर्देश, लीज/लाइसेंस/वे लीव (मार्गाधिकार सुविधाएं) के विषय पर सभी पिछली नीतियों/ दिशानिर्देशों /निर्देशों को हटाते हुए रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2021/एलएमएल/25/5 दिनांक 04.10.2022 के द्वारा सरलीकृत नीति दिशानिर्देश जारी किए हैं। यह नीति विचाराधीन सभी मामलों, नए मामलों और मामलों के नवीनीकरण के लिए लीज/लाइसेंस/वे लीव अनुमति देने के लिए लागू होगी। यह नीति लीज/लाइसेंस/ वे लीव (मार्गा-अधिकार) के विषय पर सभी पिछली नीतियों / दिशानिर्देश / निर्देशों का स्थान ले लेगी। इस नीति

के तहत रेलवे भूमि के उपयोग की अनुमति जैसेः सार्वजनिक सेवा उपयोगिताओं के लिए बुनियादी ढाँचा सभी सार्वजनिक सेवा उपयोगिताओं के लिए बुनियादी ढाँचा, बिजली, गैस, जल आपूर्ति, दूरसंचार केबल, सीवेज निपटान, नालियां, ऑप्टिकल फाइबर केबल (ओएफसी), पाइपलाइन, सड़क फ्लाइओवर, बस टर्मिनल, क्षेत्रीय रेल परिवहन, शहरी परिवहन और एसे किसी भी अन्य बुनियादी ढांचे की अनुमति होगी।

3.2 अनुबंध का पंजीकरण

रेलवे द्वारा वे-लीव (मार्गाधिकार सुविधा) अनुमति/सुविधा के लिए स्टाम्प शुल्क, शुल्क, दस्तावेजीकरण, अनुबंध के पंजीकरण, जीएसटी, संपत्ति कर आदि की लागत, जैसा भी मामला हो, पार्टी द्वारा वहन की जाएगी। पार्टी लागू कानूनों के अनुसार अनुबंध के पंजीकरण के लिए जिम्मेदार होगी।

3.3 सक्षम प्राधिकारी

मंडल रेल प्रबंधक (डीआरएम) वे-लीव की अनुमति के लिए रेलवे भूमि आवंटित करने और उसके बाद वे-लीव प्रकरणों के अनुबंधों के नवीनीकरण के लिए सक्षम प्राधिकारी होंगे।

3.4 अनुमोदन के लिए समय सीमा

(i) रेलवे पंजीकरण की तारीख से 15 दिनों के भीतर बिजली केबल, दूरसंचार केबल, सीवेज, ऑप्टिकल फाइबर केबल (ओएफसी), और 300 मिमी व्यास तक पानी/सीवेज पाइपलाइन जैसी सार्वजनिक उपयोगिताओं के लिए वे-लीव सुविधा की अनुमति ऑनलाइन पोर्टल पर देना सुनिश्चित करेगा।

(ii) रेलवे ऑनलाइन पोर्टल पर पंजीकरण की तारीख से 60 दिनों के भीतर पैरा 3.4.1 के तहत निर्धारित गतिविधियों के अलावा अन्य गतिविधियों के लिए वे-लीव सुविधा की अनुमति देना सुनिश्चित करेगा।

3.5 भूमि का बाजार मूल्य

इस आइटम में वे-लीव सुविधा के संबंध भूमि बाजार मूल्य का जिक्र नही किया गया है। केवल कार्गो टर्मिनल के लीज चार्जेज की दर का निर्धारण करने के संबंध में भूमि दर लेने का जिक्र किया गया है।

3.6 मार्गाधिकार (वे-लीव सुविधा) अनुमति की अवधि और वे-लीव शुल्क

शिडयूल-2: वे-लीव (मार्गाधिकार) सुविधाएं:

क्र. सं.	गतिविधि	कार्यकाल तक	वे-लीव चार्जेज
1 (ए)	बिजली केबल, टेलीकॉम केबल, ऑप्टिकल फाइबर केबल और रेलवे भूमि के लिए 300 मिमी व्यास तक पानी/सीवेज पाइपलाइन जैसे भूमिगत सार्वजनिक उपयोग के लिए जिसमें ट्रैक क्रॉसिंग (आरओडब्ल्यू) शामिल है।	35 वर्ष	एक बार फीस 1000/-
1 (बी)	सार्वजनिक उपयोगिता प्रदान/कोइ भी संगठन जो सार्वजनिक सेवा के लिए बिजली, गैस, जल आपूर्ति, दूरसंचार केबल, सीवेज निपटान, सिंचाइ चेनल/नहरें लागू नियमों के अधीन बुनियादी ढांचा प्रदान करता है और बनाए रखता है।	35 वर्ष	6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ प्रति वर्ष भूमि के बाजार मूल्य का 1.5 प्रतिशत
2	रेलवे लाइन से सटे व्यक्तिगत घरों या कृषकों के लिए एक मीटर तक चैड़े रास्ते।	35 वर्ष	एक बार फीस 6400/-
3	व्यक्तिगत किसान द्वारा खेती के लिए जल पाइप लाइन क्रॉसिंग, विद्युत लाइन क्रॉसिंग, पानी/सीवेज पाइप लाइनें और व्यक्तिगत घर, दुकानों के लिए 300 मिमी व्यास तक की अन्य क्रॉसिंग	35 वर्ष	एक बार फीस 1000/-
4	वाहनों, स्कूटरों आदि के लिए मार्ग/सड़क (व्यक्तिगत, हाउसिंग सोसायटी, निजी फर्मों, संगठनों द्वारा 1 मीटर से 3 मीटर के बीच चौड़ी)।	35 वर्ष	6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ प्रति वर्ष भूमि के बाजार मूल्य का 1.5 प्रतिशत
5	स्थानीय निकायों/राज्य सरकार/ धर्मार्थ संस्थानों, कल्याण संगठनों द्वारा 3 मीटर चैड़ाइ तक सार्वजनिक सड़क।	35 वर्ष	6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ प्रति वर्ष भूमि के बाजार मूल्य का 1.5 प्रतिशत
6	आरसीसी/ पीएससी/ स्टील/ मिश्रित संरचना पर पाइप कन्वेयर/ ओपन कन्वेयर सिस्टम	35 वर्ष	6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ प्रति वर्ष भूमि के बाजार मूल्य का 1.5 प्रतिशत
7	समपारों के स्थान पर आरओबी/ आरयूबी।	लागू नही	शून्य

8	फ्लाइओवर/ आरओबी/ रोड अंडर ब्रिज	35 वर्ष	6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ प्रति वर्ष भूमि के बाजार मूल्य का 1.5 प्रतिशत
9	मेट्रो / आरआरटीएस / एनएचएसआरसीएल	अनुसूची 3 के अनुसार	

नोटः

- भूमि उपयोग और आरओडब्ल्यू शुल्क का भुगतान या तो सालाना किया जा सकता है या पूरी देय राशि का भुगतान वर्तमान मूल्य के आधार पर 7 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से भविष्य के नकदी प्रवाह की छूट के साथ अग्रिम रूप से किया जा सकता है।
- सार्वजनिक उपयोगिताओं की राज्य सरकार/सरकारी परियोजनाओं के मामले में, जिनका व्यापक सामाजिक निहितार्थ है या रेलवे के लिए किसी तरह से फायदेमंद है, संबंधित डिवीजन के मंडल रेल प्रबंधक निर्धारित नियमों में ढील देकर मामले-दर-मामले के आधार पर वे-लीव सुविधा का शुल्क तय कर सकते हैं। वित्त सहमति के साथ पारस्परिक आधार पर मानक या वे-लीव सुविधा के शुल्क को कम करना।
- 3 मीटर से अधिक चैड़ाइ वाले मार्ग/सड़क के किसी भी प्रस्ताव को पट्टे के तहत माना जाएगा।
- वे-लीव के मामलों के लिए पार्टी द्वारा स्वयं किए जा रहे जमा कार्य के मामले में पर्यवेक्षण शुल्क कार्य की लागत का 6.25 प्रतिशत होगा। आनुपातिक आधार पर वे-लोव सुविधा के शुल्क के अलावा कोइ अन्य शुल्क नहीं लगाया जाएगा।
- एक वर्ष से कम अवधि वाले वे लीव अनुमति (आरओडब्ल्यू) के अनुरोध के लिए, आनुपातिक आधार पर वे लीव शुल्क लगाया जाएगा।
- वार्षिक भुगतान विकल्प के मामले में, पार्टी द्वारा दो साल के वार्षिक भुगतान की सुरक्षा जमा राशि (कार्यकाल के बाद वापसी योग्य) जमा की जाएगी।
- क्रम संख्या 1(बी), 4, 5, 6, 8 और 9 में निर्दिष्ट गतिविधियों के लिए न्यूनतम वे-लीव सुविधा शुल्क रु.10000/- होगा।

3.7 मेट्रो/आरआरटीएस/एनएचएसआरसीएल क्रॉसिंग की अनुमति की अवधि एवं क्रांसिंग चार्जेज

शिडयूल-3 : मेट्रो/आरआरटीएस/एनएचएसआरसीएल क्रॉसिंग :

क्र. सं.	गतिविधि/लोकेशन	कार्यकाल तक	नया क्रांसिंग चार्जेज
1	भूमि पर	35 वर्ष	ए. ट्रैक भाग के भीतर-अनुमति नहीं है। बी. ट्रैक से परे का हिस्सा- 6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ प्रति वर्ष भूमि के बाजार मूल्य का 1.5 प्रतिशत।
2	ऊपरी	35 वर्ष	6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ प्रति वर्ष भूमि के बाजार मूल्य का 1.5 प्रतिशत।
3.1	भूमिगत		
3.1	10 मीटर तक की गहराइ के लिए	-	अनुमति नहीं।
3.2	10 मीटर से 30 मीटर तक की गहराइ के लिए	35 वर्ष	6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ प्रति वर्ष भूमि के बाजार मूल्य का 1.5 प्रतिशत।
3.3	30 मीटर से अधिक गहराइ के लिए	35 वर्ष	10000/- वार्षिक पर
3.4	स्टेशन भवन या प्रवेश/ निकास या सर्कुलेटिंग क्षेत्र के लिए।	35 वर्ष	6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ प्रति वर्ष भूमि के बाजार मूल्य का 1.5 प्रतिशत।

नोट :

- भूमि की लागत की गणना के प्रयोजन के लिए, भूमि के क्षेत्रफल की गणना भूमि की चैड़ाइ के आधार पर की जाएगी।

  एलिवेटेड क्रॉसिंग : भूमि की चौड़ाइ को ओवरहेड मेट्रो संरचना की सुपरइम्पोज्ड चैड़ाइ और दोनों तरफ 500 मिलीमीटर मार्जिन के रूप में लिया जाना चाहिए।

  भूमिगत क्रॉसिंग : भूमि की चौड़ाई डी1 प्लस 10 एमप्लस 1 मीटर जहां डी1 और डी2 रेलवे ट्रैक के नीचे से गुजरने वाली सुरंगों के व्यास (मीटर में) हैं, सुरंगों के बीच 10 मीटर न्यूनतम स्पष्ट दूरी और सुरंग के दोनों ओर 500 मिलीमीटर मार्जिन पर विचार करते हैं।

- उपरोक्त सभी मामलों के लिए, शुल्क या तो वार्षिक रूप से देय होगा या संपूर्ण देय राशि का भुगतान वर्तमान मूल्य के आधार पर 7 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से भविष्य के नकदी प्रवाह की छूट के साथ अग्रिम रूप से किया जा सकता है।

- हालांकि, वार्षिक भुगतान विकल्प के मामले में, पार्टी द्वारा दो साल की वार्षिक भुगतान (कार्यकाल

के बाद वापसी योग्य) की सुरक्षा जमा राशि जमा की जाएगी।

- किसी भी स्थिति में, भूमिगत स्तर से सुरंग/भूमिगत संरचना के शीर्ष तक 10 मीटर से कम की गहराइ पर मेट्रो क्रॉसिंग की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- मेट्रो नेटवर्क को पार करने के लिए भूमिगत, जमीन पर या जमीन के ऊपर संरचनाओं के लिए दी गइ अनुमति के बावजूद, सभी हवाइ /क्षेत्र अधिकार रेलवे के पास रहेंगे।

3.8 वे लीव अनुबंध का नवीनीकरण

वे लीव एग्रीमेंट की समाप्ति पर, 35 वर्ष तक या समझौते में निर्धारित अवधि के लिए रेलवे और पार्टी के बीच आपसी समझौते के आधार पर नवीनीकरण किया जा सकता है। नवीनीकरण के समय भूमि के प्रचलित बाजार मूल्य पर वे-लीव का शुल्क तय करने के लिए विचार किया जाएगा।

3.9 मौजूदा मार्गाधिकार (वे लीव) सुविधाएं की अनुमति का स्थानांतरण

सभी मौजूदा वे लीव सुविधा उपयोगकर्ता मौजूदा वे लीव समझौते की अवधि समाप्त होने और सभी बकाया राशि के भुगतान के बाद ही इस पॉलिसी व्यवस्था में स्थानांतरित हो सकेंगे।

3.10 विवाद समाधान

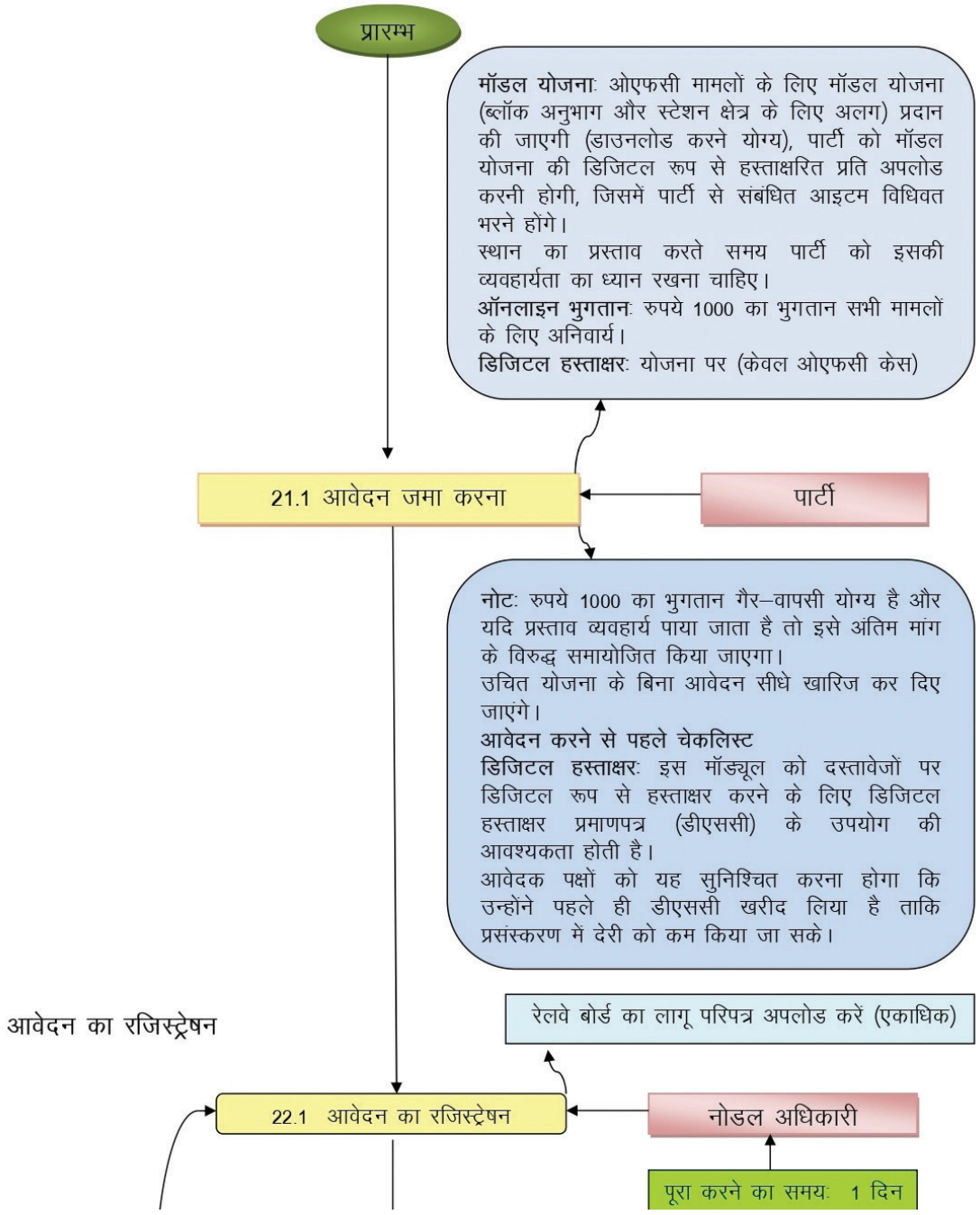
नीति की व्याख्या, भूमि दर, भूमि क्षेत्र आदि में उत्पन्न होने वाले किसी भी विवाद के मामले में, संबंधित रेलवे डिवीजन के इंजीनियरिंग, वित्त और उपयोगकर्ता विभाग के तीन कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड (जेएजी)/ सिलेक्शन ग्रेड (एसजी) अधिकारियों की एक स्थायी समिति सभी मुद्दों की जांच करेगी और सिफारिशें प्रस्तुत करेगी। मण्डल रेल प्रबंधक जिसका निर्णय अंतिम और सभी पक्षों पर बाध्यकारी होगा।

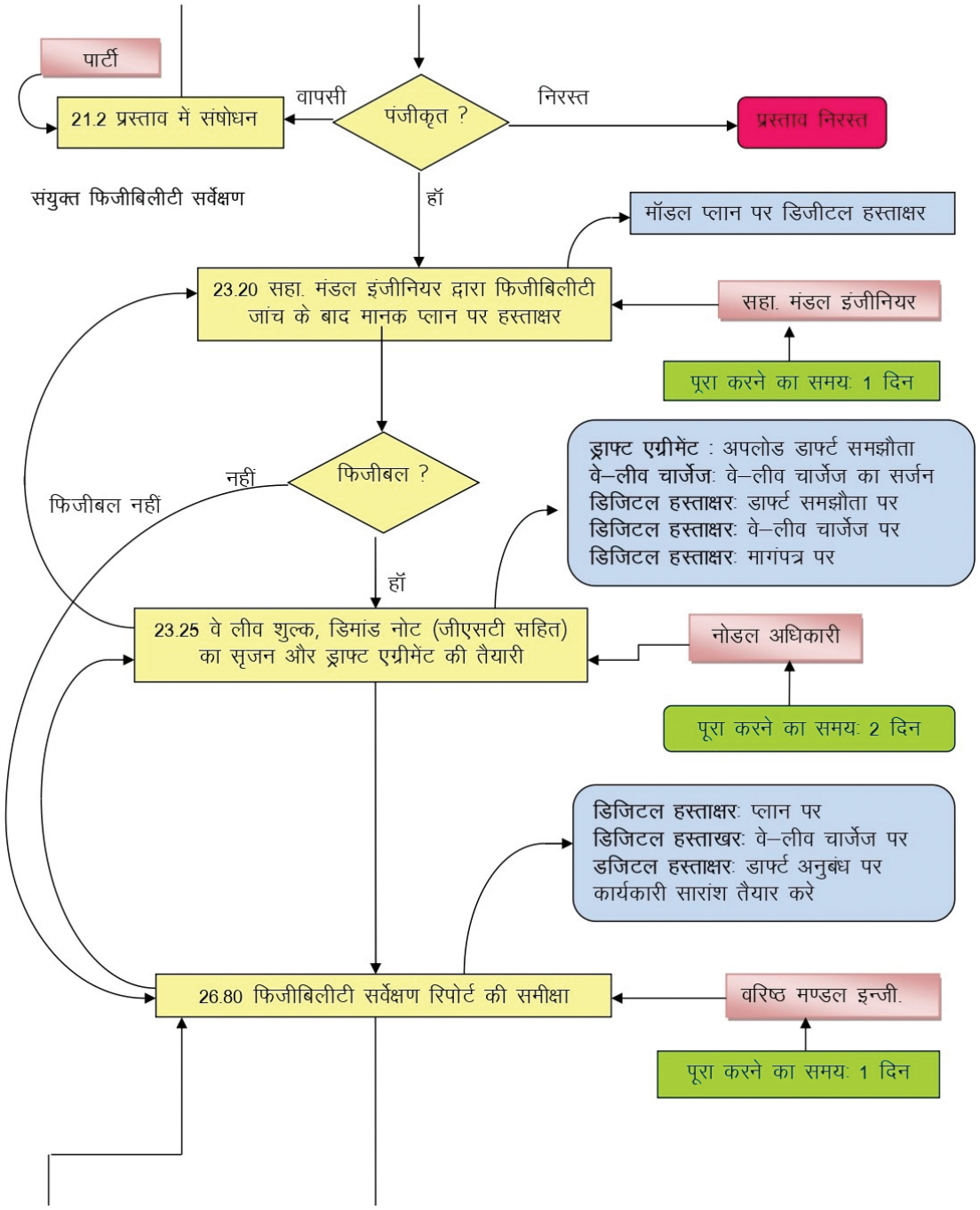
3.11 अनुबंध की समाप्ति

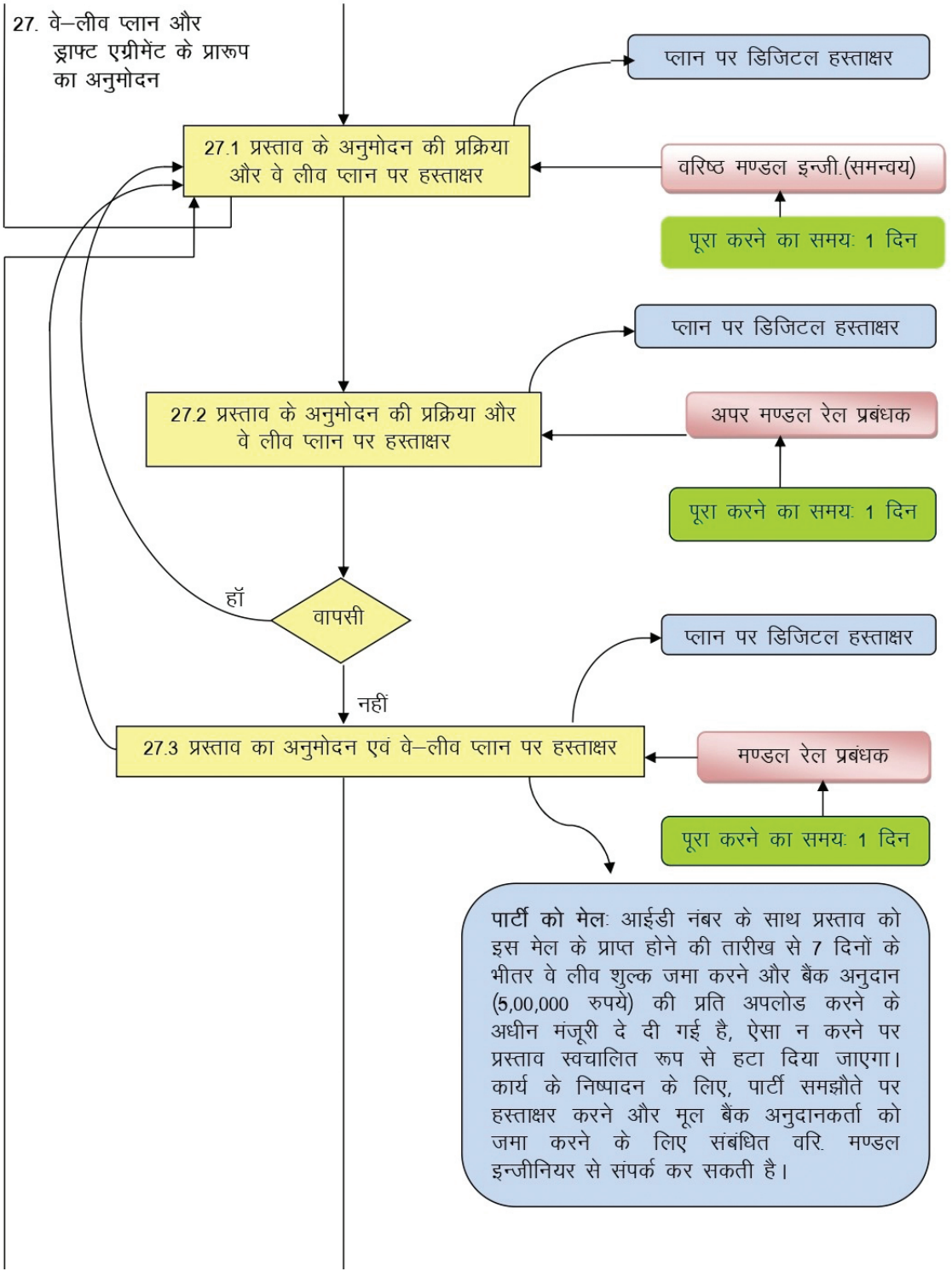
किसी भी गंभीर अनियमितता, समझौते के नियमों और शर्तों का गंभीर उल्लंघन, किसी भी डिफॉल्ट, रेलवे अधिनियम 1989 का उल्लंघन, किसी भी गैरकानूनी कार्य के कमिशन की स्थिति में जो अच्छी उद्योग प्रथाओं के अनुरूप नहीं है, रेलवे प्रशासन वे-लीव सुविधा समाप्त कर सकता है, अनुबंध में प्रावधानों के अधीन अनुबंध समाप्त कर सकता है।

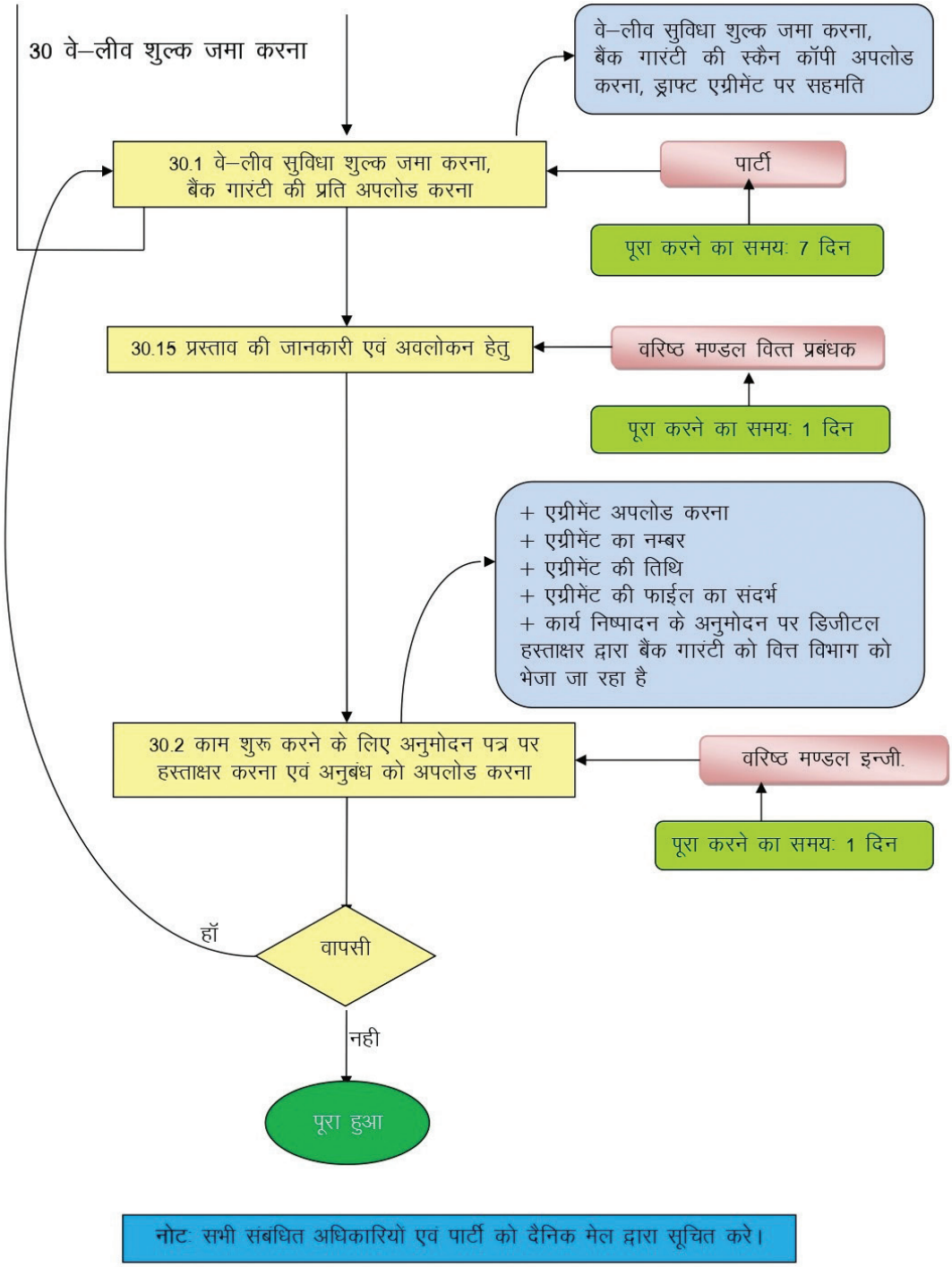
3.12 रेल भूमि क्रांसिंग सेवा ओ.एफ.सी./पानी पाइपलाइन फ्लोचार्ट वी 2 (26 मइ 2023)

पार्टी का आवेदन




पार्टी
21.2 प्रस्ताव में संशोधन
वापसी
पंजीकृत ?
निरस्त
प्रस्ताव निरस्त
संयुक्त फिजीबिलीटी सर्वेक्षण
हॉ
मॉडल प्लान पर डिजीटल हस्ताक्षर
23.20 सहा. मंडल इंजीनियर द्वारा फिजीबिलीटी जांच के बाद मानक प्लान पर हस्ताक्षर
सहा. मंडल इंजीनियर
पूरा करने का समय: 1 दिन
नहीं
फिजीबल ?
फिजीबल नहीं
ड्राफ्ट एग्रीमेंट : अपलोड डार्फ्ट समझौता
वे–लीव चार्जेज: वे–लीव चार्जेज का सर्जन
डिजिटल हस्ताक्षर: डार्फ्ट समझौता पर
डिजिटल हस्ताक्षर: वे–लीव चार्जेज पर
डिजिटल हस्ताक्षर: मागंपत्र पर
हॉ
23.25 वे लीव शुल्क, डिमांड नोट (जीएसटी सहित) का सृजन और ड्राफ्ट एग्रीमेंट की तैयारी
नोडल अधिकारी
पूरा करने का समय: 2 दिन
डिजिटल हस्ताक्षर: प्लान पर
डिजिटल हस्ताखर: वे–लीव चार्जेज पर
डजिटल हस्ताक्षर: डार्फ्ट अनुबंध पर
कार्यकारी सारांश तैयार करे
26.80 फिजीबिलीटी सर्वेक्षण रिपोर्ट की समीक्षा
वरिष्ठ मण्डल इन्जी.
पूरा करने का समय: 1 दिन

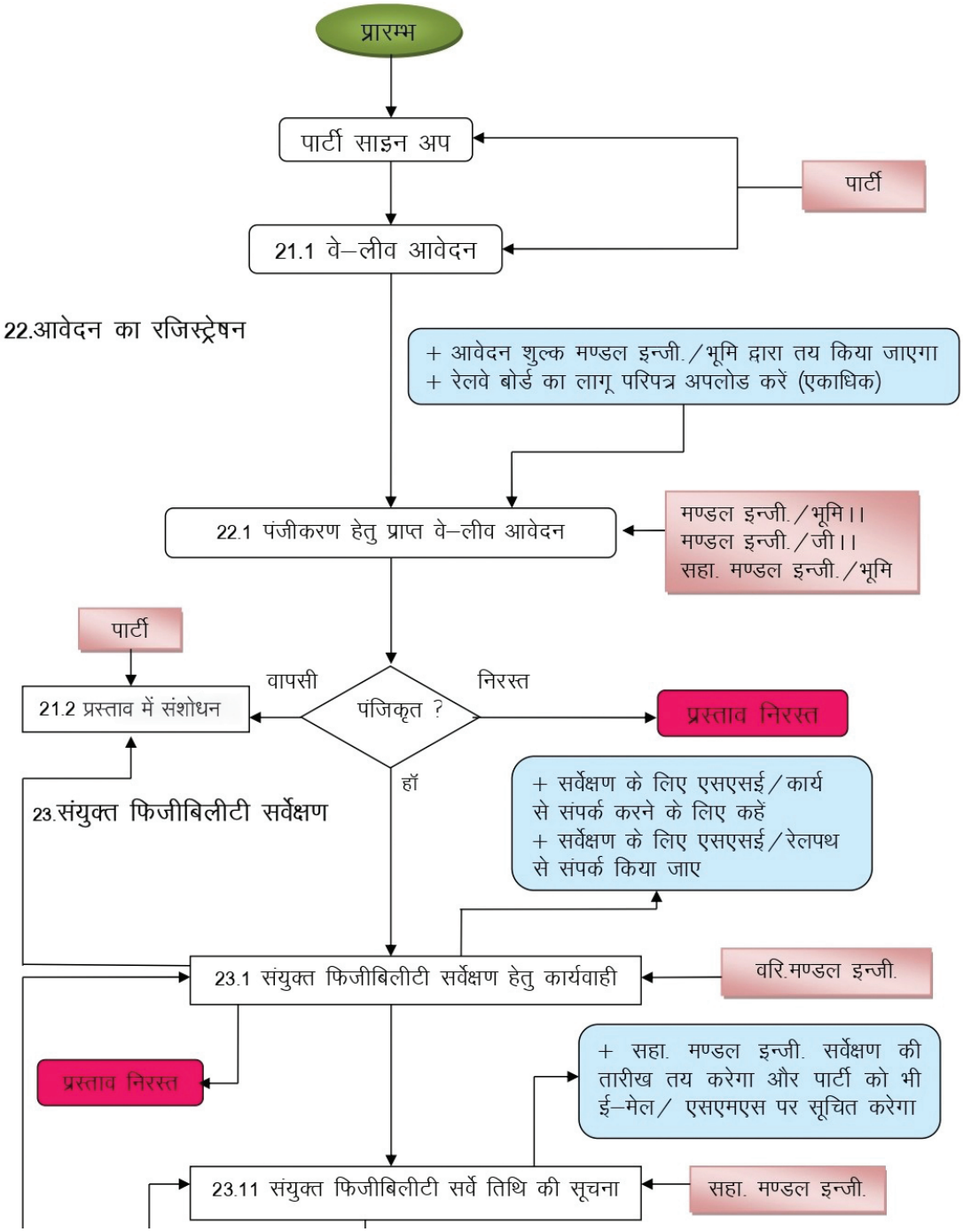

27. वे–लीव प्लान और ड्राफ्ट एग्रीमेंट के प्रारूप का अनुमोदन
27.1 प्रस्ताव के अनुमोदन की प्रक्रिया और वे लीव प्लान पर हस्ताक्षर
प्लान पर डिजिटल हस्ताक्षर
वरिष्ठ मण्डल इन्जी.(समन्वय)
पूरा करने का समय: 1 दिन
27.2 प्रस्ताव के अनुमोदन की प्रक्रिया और वे लीव प्लान पर हस्ताक्षर
प्लान पर डिजिटल हस्ताक्षर
अपर मण्डल रेल प्रबंधक
पूरा करने का समय: 1 दिन
हॉ
वापसी
नहीं
27.3 प्रस्ताव का अनुमोदन एवं वे–लीव प्लान पर हस्ताक्षर
प्लान पर डिजिटल हस्ताक्षर
मण्डल रेल प्रबंधक
पूरा करने का समय: 1 दिन
पार्टी को मेल: आईडी नंबर के साथ प्रस्ताव को इस मेल के प्राप्त होने की तारीख से 7 दिनों के भीतर वे लीव शुल्क जमा करने और बैंक अनुदान (5,00,000 रुपये) की प्रति अपलोड करने के अधीन मंजूरी दे दी गई है, ऐसा न करने पर प्रस्ताव स्वचालित रूप से हटा दिया जाएगा। कार्य के निष्पादन के लिए, पार्टी समझौते पर हस्ताक्षर करने और मूल बैंक अनुदानकर्ता को जमा करने के लिए संबंधित वरि. मण्डल इन्जीनियर से संपर्क कर सकती है।

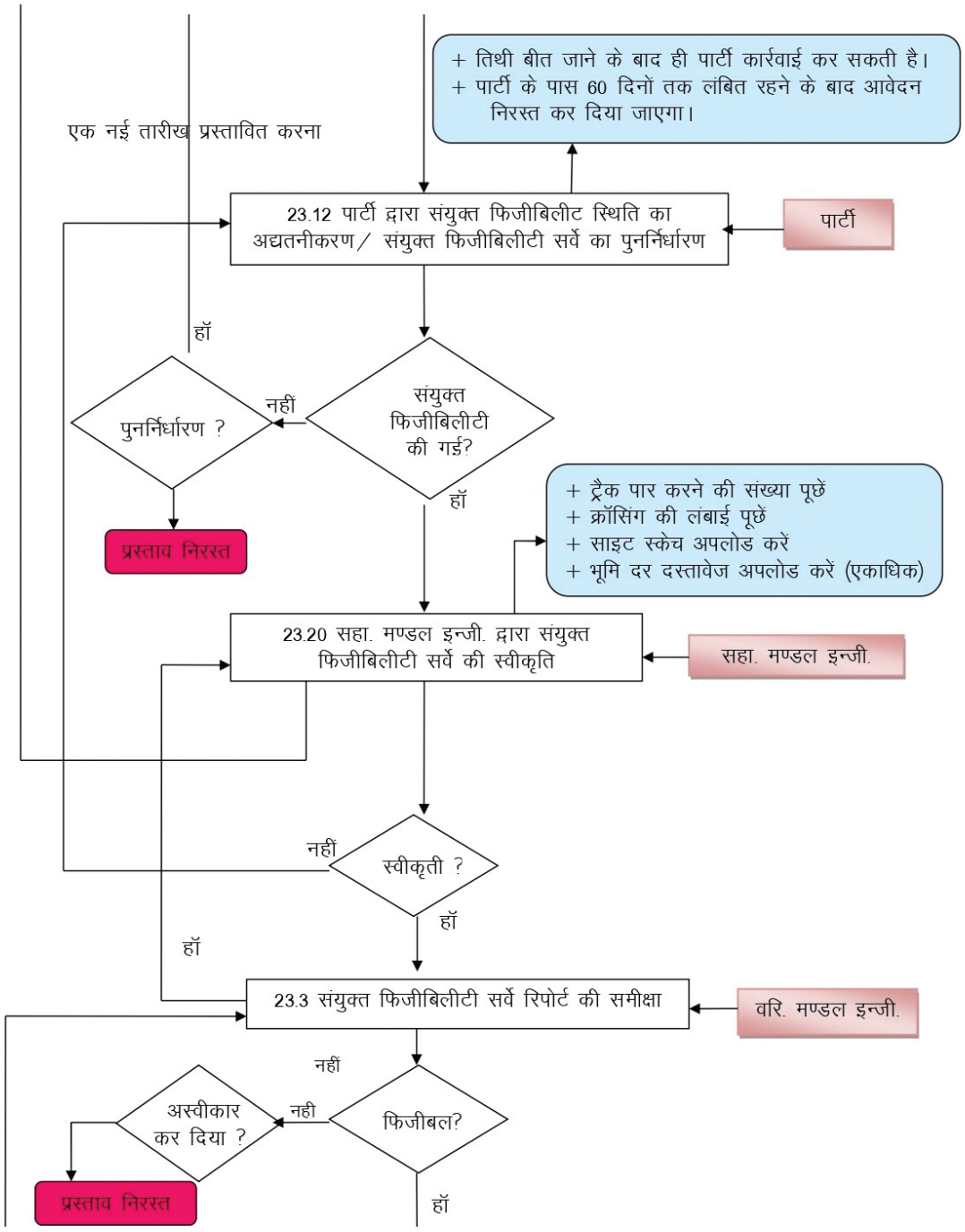


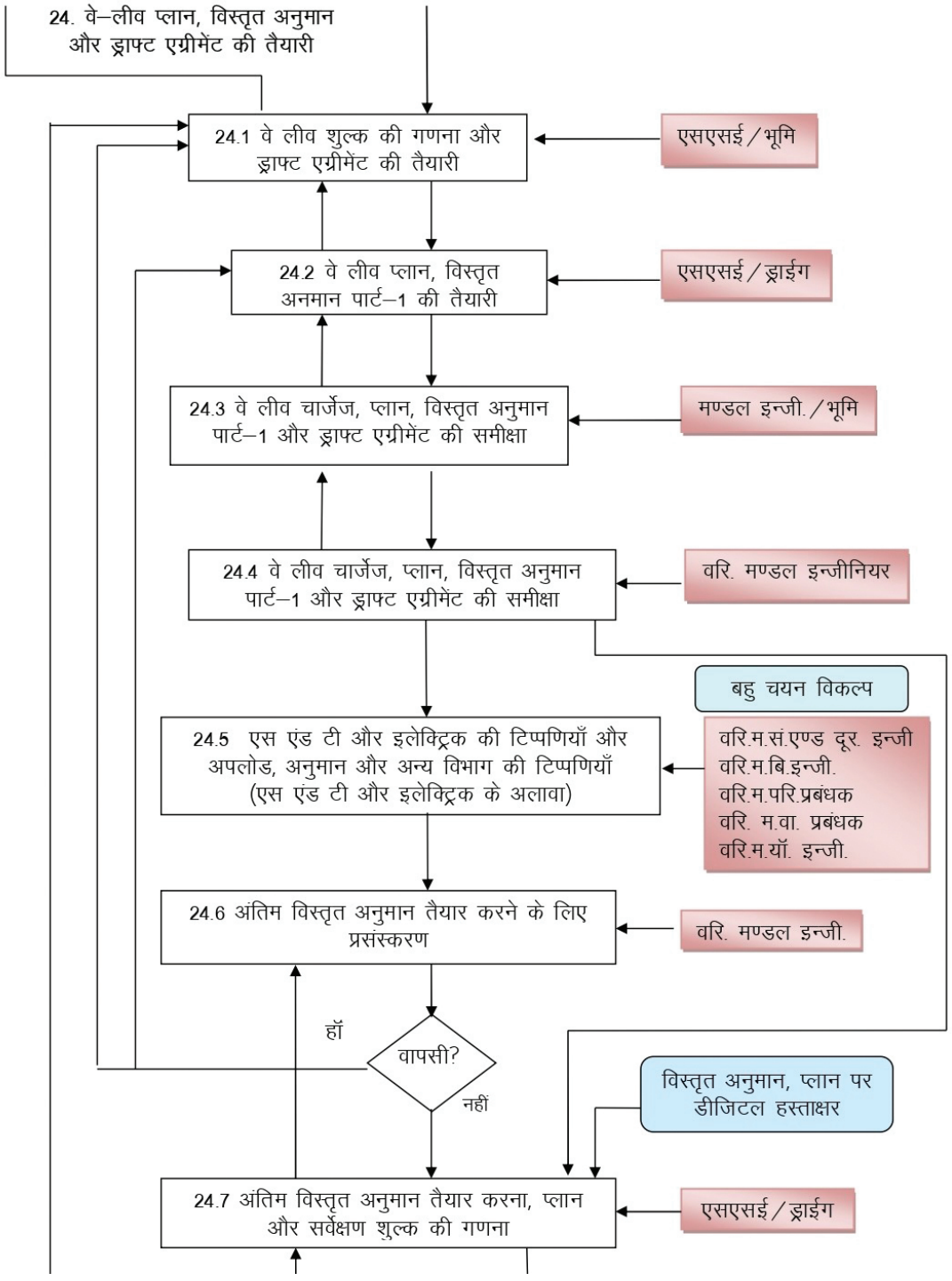
नोट: सभी संबधित अधिकारियो एव पार्टी को दैनिक मेल द्वारा सूचित करे।

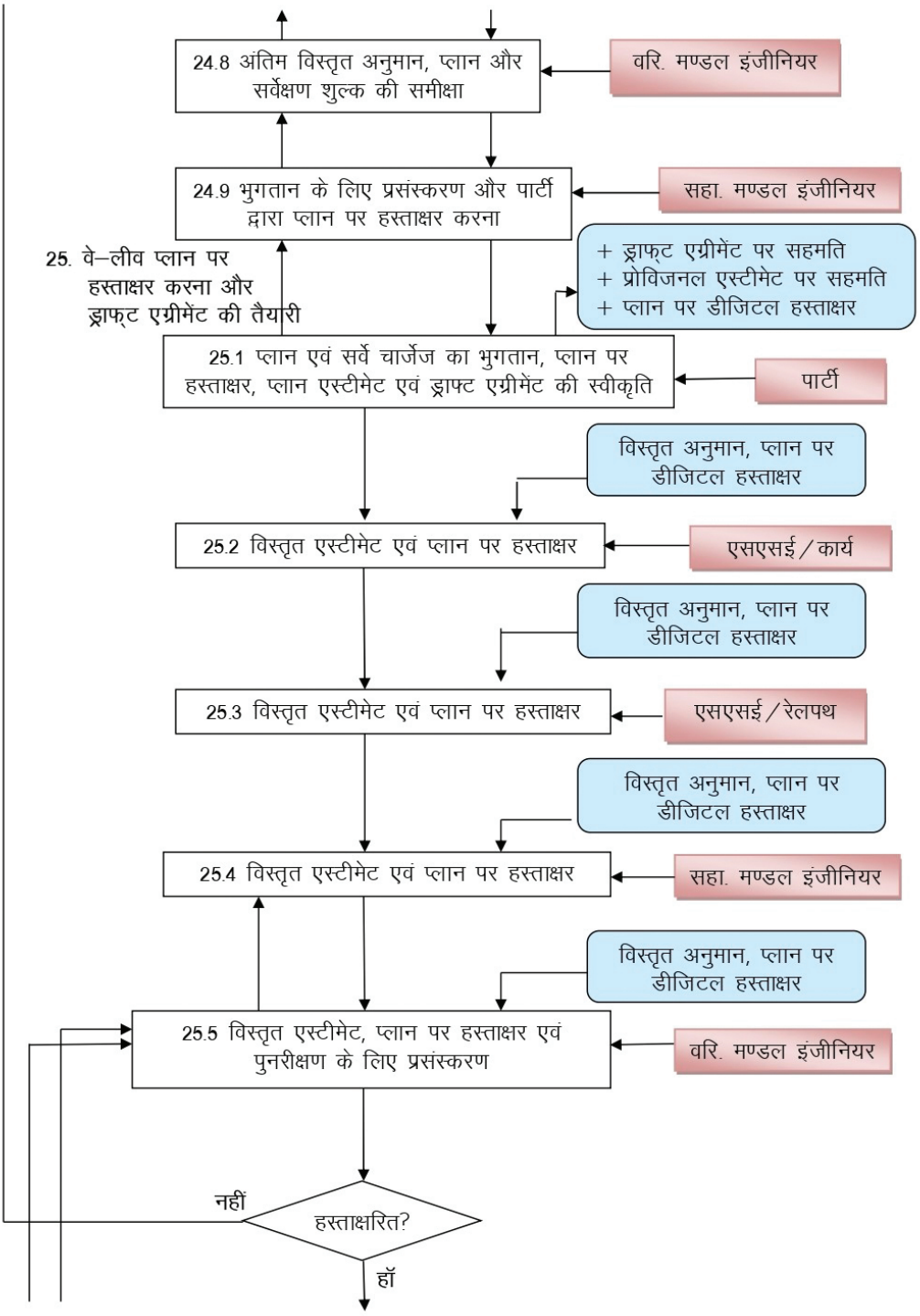
3.13 रेल भूमि क्रांसिंग सेवा (ओ.एफ.सी./ पानी पाइपलाइन के अलावा) फ्लोचार्ट वी2 (26.07.2023)

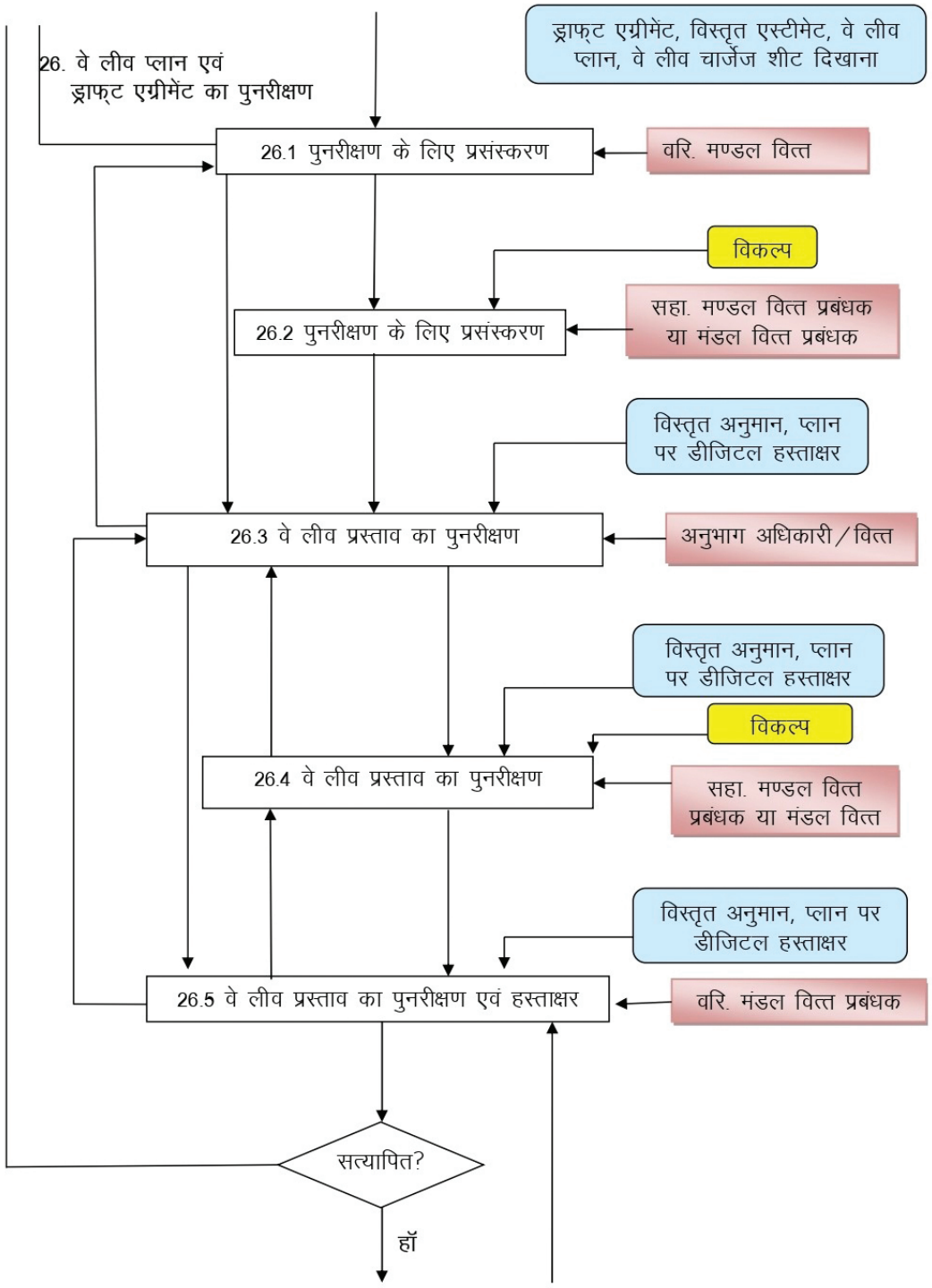
21 पार्टी का आवेदन

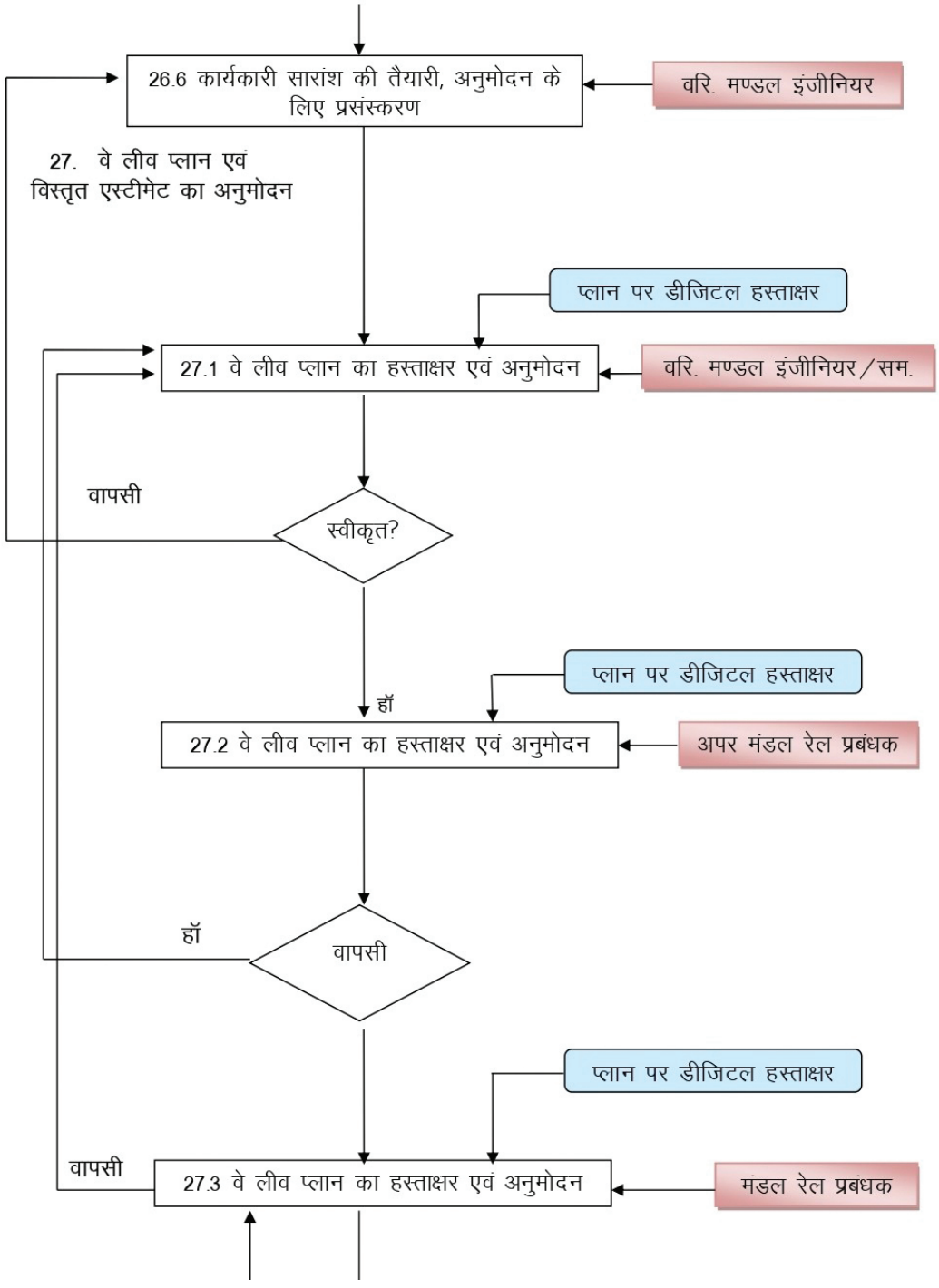


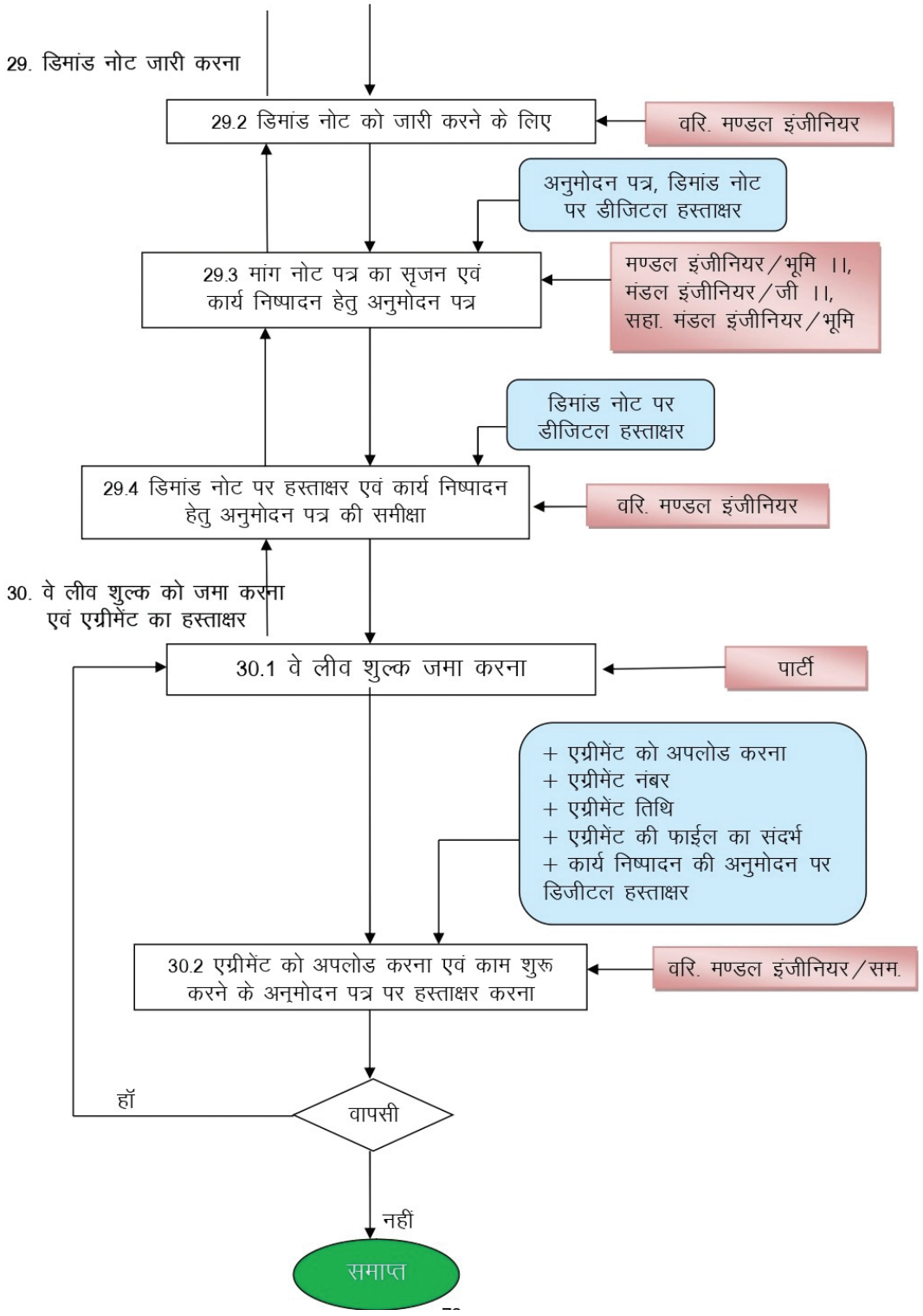

+ तिथी बीत जाने के बाद ही पार्टी कार्रवाई कर सकती है।
+ पार्टी के पास 60 दिनों तक लंबित रहने के बाद आवेदन निरस्त कर दिया जाएगा।
एक नई तारीख प्रस्तावित करना
23.12 पार्टी द्वारा संयुक्त फिजीबिलीट स्थिति का अद्यतनीकरण/ संयुक्त फिजीबिलीटी सर्वे का पुनर्निर्धारण
पार्टी
हॉ
संयुक्त फिजीबिलीटी की गई?
नहीं
पुनर्निर्धारण ?
प्रस्ताव निरस्त
हॉ
+ ट्रैक पार करने की संख्या पूछें
+ क्रॉसिंग की लंबाई पूछें
+ साइट स्केच अपलोड करें
+ भूमि दर दस्तावेज अपलोड करें (एकाधिक)
23.20 सहा. मण्डल इन्जी. द्वारा संयुक्त फिजीबिलीटी सर्वे की स्वीकृति
सहा. मण्डल इन्जी.
नहीं
स्वीकृती ?
हॉ
हॉ
23.3 संयुक्त फिजीबिलीटी सर्वे रिपोर्ट की समीक्षा
वरि. मण्डल इन्जी.
नहीं
फिजीबल?
नही
अस्वीकार कर दिया ?
प्रस्ताव निरस्त
हॉ


24. वे–लीव प्लान, विस्तृत अनुमान और ड्राफ्ट एग्रीमेंट की तैयारी
24.1 वे लीव शुल्क की गणना और ड्राफ्ट एग्रीमेंट की तैयारी
एसएसई / भूमि
24.2 वे लीव प्लान, विस्तृत अनमान पार्ट–1 की तैयारी
एसएसई / ड्राईग
24.3 वे लीव चार्जेज, प्लान, विस्तृत अनुमान पार्ट–1 और ड्राफ्ट एग्रीमेंट की समीक्षा
मण्डल इन्जी. / भूमि
24.4 वे लीव चार्जेज, प्लान, विस्तृत अनुमान पार्ट–1 और ड्राफ्ट एग्रीमेंट की समीक्षा
वरि. मण्डल इन्जीनियर
बहु चयन विकल्प
24.5 एस एंड टी और इलेक्ट्रिक की टिप्पणियाँ और अपलोड, अनुमान और अन्य विभाग की टिप्पणियाँ (एस एंड टी और इलेक्ट्रिक के अलावा)
वरि.म.सं.एण्ड दूर. इन्जी
वरि.म.बि.इन्जी.
वरि.म.परि.प्रबंधक
वरि. म.वा. प्रबंधक
वरि.म.यॉ. इन्जी.
24.6 अंतिम विस्तृत अनुमान तैयार करने के लिए प्रसंस्करण
वरि. मण्डल इन्जी.
हॉ
वापसी?
नहीं
विस्तृत अनुमान, प्लान पर डीजिटल हस्ताक्षर
24.7 अंतिम विस्तृत अनुमान तैयार करना, प्लान और सर्वेक्षण शुल्क की गणना
एसएसई / ड्राईग


24.8 अंतिम विस्तृत अनुमान, प्लान और सर्वेक्षण शुल्क की समीक्षा
वरि. मण्डल इंजीनियर
24.9 भुगतान के लिए प्रसंस्करण और पार्टी द्वारा प्लान पर हस्ताक्षर करना
सहा. मण्डल इंजीनियर
25. वे–लीव प्लान पर हस्ताक्षर करना और ड्राफ्ट एग्रीमेंट की तैयारी
+ ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर सहमति
+ प्रोविजनल एस्टीमेट पर सहमति
+ प्लान पर डीजिटल हस्ताक्षर
25.1 प्लान एवं सर्वे चार्जेज का भुगतान, प्लान पर हस्ताक्षर, प्लान एस्टीमेट एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट की स्वीकृति
पार्टी
विस्तृत अनुमान, प्लान पर डीजिटल हस्ताक्षर
25.2 विस्तृत एस्टीमेट एवं प्लान पर हस्ताक्षर
एसएसई/कार्य
विस्तृत अनुमान, प्लान पर डीजिटल हस्ताक्षर
25.3 विस्तृत एस्टीमेट एवं प्लान पर हस्ताक्षर
एसएसई/रेलपथ
विस्तृत अनुमान, प्लान पर डीजिटल हस्ताक्षर
25.4 विस्तृत एस्टीमेट एवं प्लान पर हस्ताक्षर
सहा. मण्डल इंजीनियर
विस्तृत अनुमान, प्लान पर डीजिटल हस्ताक्षर
25.5 विस्तृत एस्टीमेट, प्लान पर हस्ताक्षर एवं पुनरीक्षण के लिए प्रसंस्करण
वरि. मण्डल इंजीनियर
नहीं
हस्ताक्षरित?
हॉ

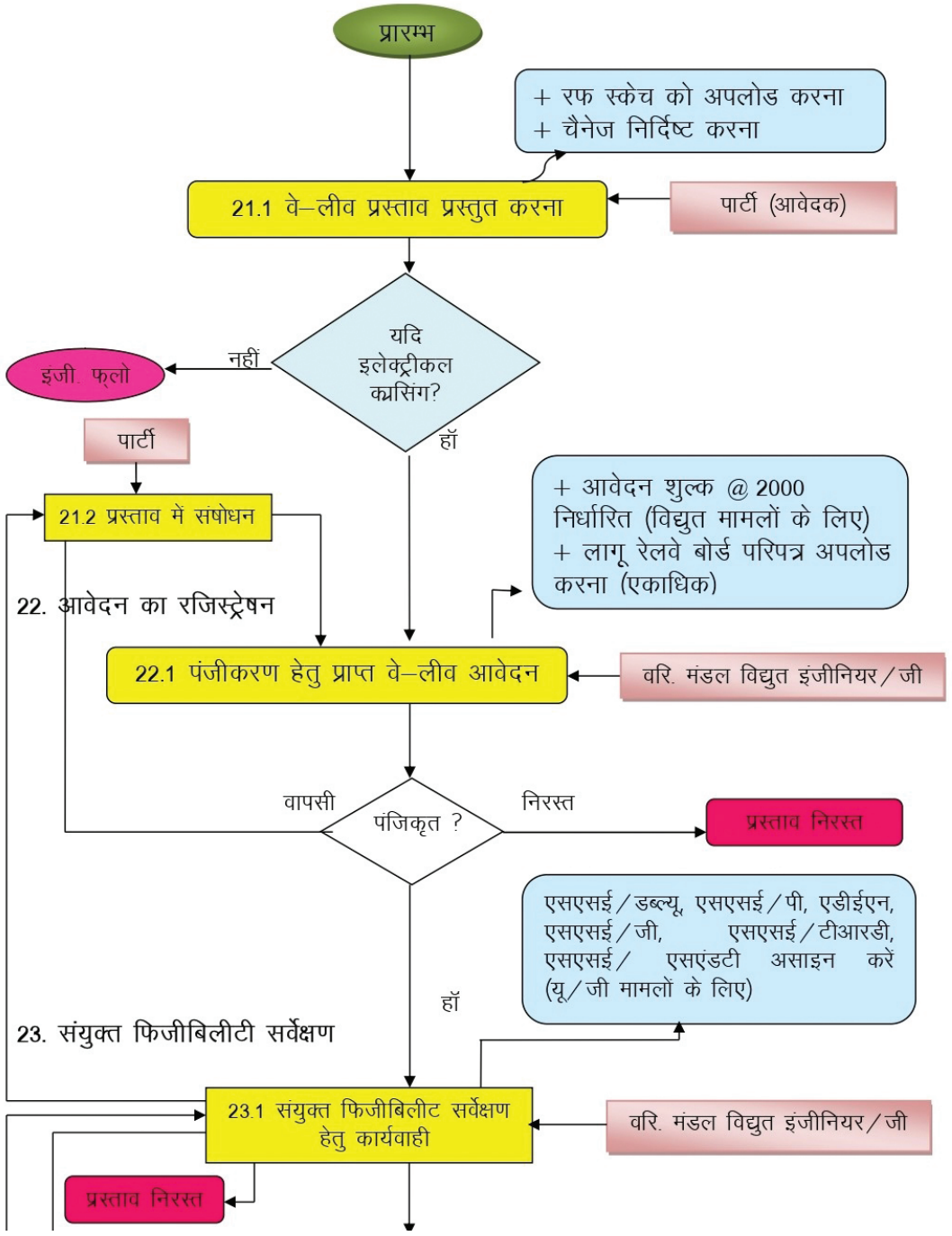

26. वे लीव प्लान एवं
ड्राफ्ट एग्रीमेंट का पुनरीक्षण
ड्राफ्ट एग्रीमेंट, विस्तृत एस्टीमेट, वे लीव प्लान, वे लीव चार्जेज शीट दिखाना
26.1 पुनरीक्षण के लिए प्रसंस्करण
वरि. मण्डल वित्त
विकल्प
26.2 पुनरीक्षण के लिए प्रसंस्करण
सहा. मण्डल वित्त प्रबंधक या मंडल वित्त प्रबंधक
विस्तृत अनुमान, प्लान पर डीजिटल हस्ताक्षर
26.3 वे लीव प्रस्ताव का पुनरीक्षण
अनुभाग अधिकारी / वित्त
विस्तृत अनुमान, प्लान पर डीजिटल हस्ताक्षर
विकल्प
26.4 वे लीव प्रस्ताव का पुनरीक्षण
सहा. मण्डल वित्त प्रबंधक या मंडल वित्त
विस्तृत अनुमान, प्लान पर डीजिटल हस्ताक्षर
26.5 वे लीव प्रस्ताव का पुनरीक्षण एवं हस्ताक्षर
वरि. मंडल वित्त प्रबंधक
सत्यापित?
हॉ

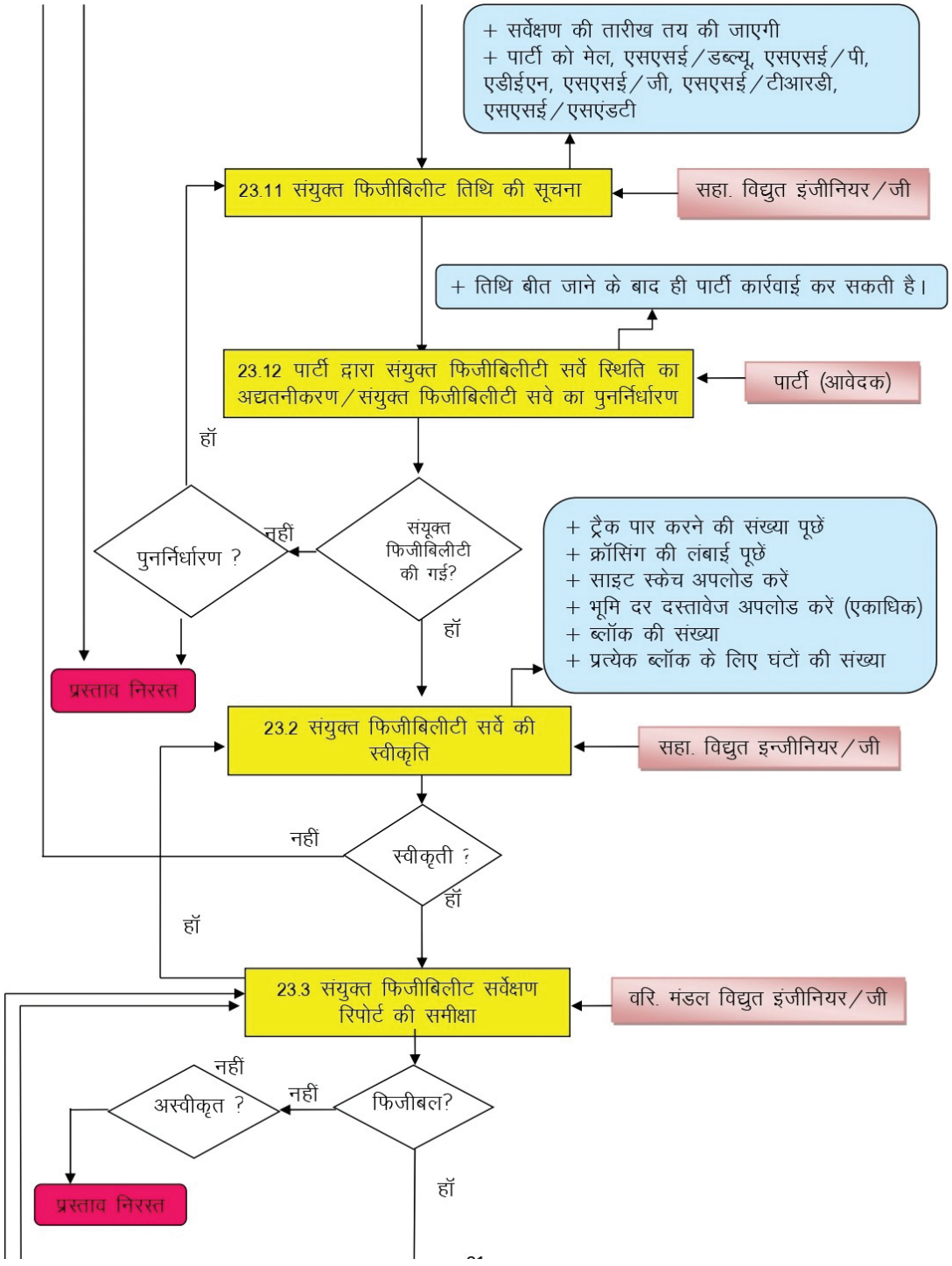

26.6 कार्यकारी सारांश की तैयारी, अनुमोदन के लिए प्रसंस्करण
वरि. मण्डल इंजीनियर
27. वे लीव प्लान एवं विस्तृत एस्टीमेट का अनुमोदन
प्लान पर डीजिटल हस्ताक्षर
27.1 वे लीव प्लान का हस्ताक्षर एवं अनुमोदन
वरि. मण्डल इंजीनियर/सम.
वापसी
स्वीकृत?
हॉ
प्लान पर डीजिटल हस्ताक्षर
27.2 वे लीव प्लान का हस्ताक्षर एवं अनुमोदन
अपर मंडल रेल प्रबंधक
हॉ
वापसी
प्लान पर डीजिटल हस्ताक्षर
वापसी
27.3 वे लीव प्लान का हस्ताक्षर एवं अनुमोदन
मंडल रेल प्रबंधक

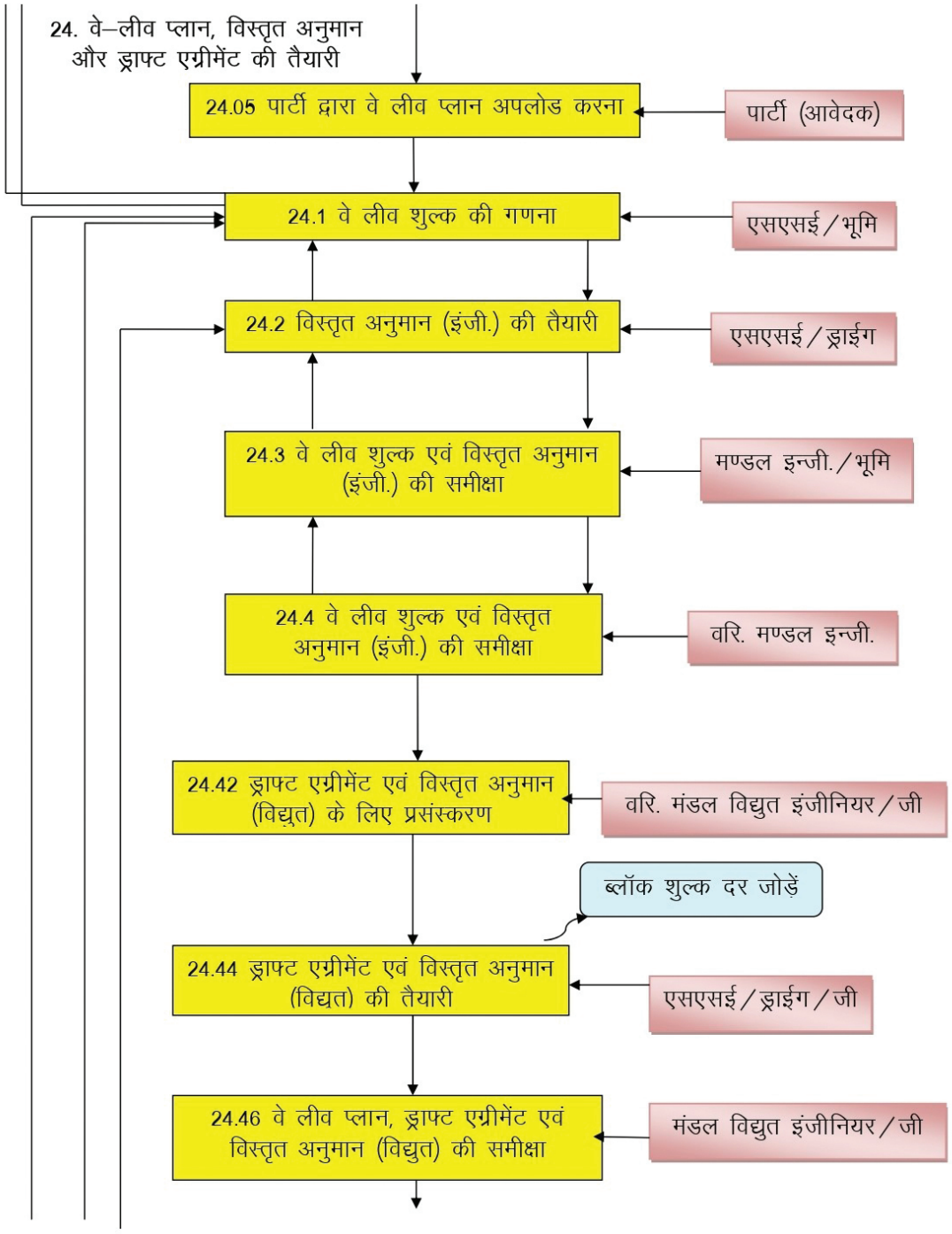

29. डिमांड नोट जारी करना
29.2 डिमांड नोट को जारी करने के लिए
वरि. मण्डल इंजीनियर
अनुमोदन पत्र, डिमांड नोट पर डीजिटल हस्ताक्षर
29.3 मांग नोट पत्र का सृजन एवं कार्य निष्पादन हेतु अनुमोदन पत्र
मण्डल इंजीनियर/भूमि ।।, मंडल इंजीनियर/जी ।।, सहा. मंडल इंजीनियर/भूमि
डिमांड नोट पर डीजिटल हस्ताक्षर
29.4 डिमांड नोट पर हस्ताक्षर एवं कार्य निष्पादन हेतु अनुमोदन पत्र की समीक्षा
वरि. मण्डल इंजीनियर
30. वे लीव शुल्क को जमा करना एवं एग्रीमेंट का हस्ताक्षर
30.1 वे लीव शुल्क जमा करना
पार्टी
+ एग्रीमेंट को अपलोड करना
+ एग्रीमेंट नंबर
+ एग्रीमेंट तिथि
+ एग्रीमेंट की फाईल का संदर्भ
+ कार्य निष्पादन की अनुमोदन पर डिजीटल हस्ताक्षर
30.2 एग्रीमेंट को अपलोड करना एवं काम शुरू करने के अनुमोदन पत्र पर हस्ताक्षर करना
वरि. मण्डल इंजीनियर/सम.
वापसी
हॉ
नहीं
समाप्त

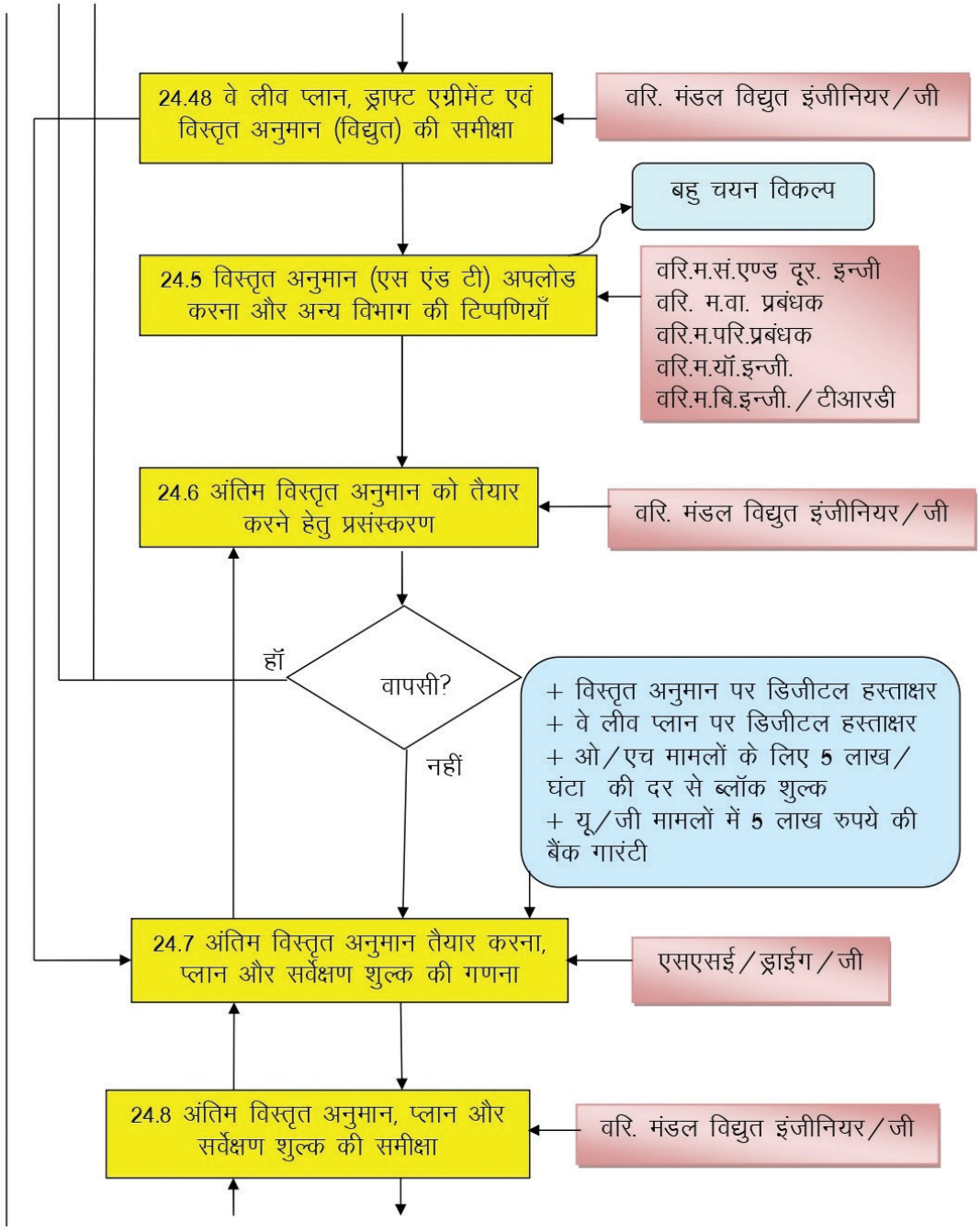
3.14 रेल भूमि क्रांसिंग सेवा वे लीव इलेक्ट्रीकल फ्लो चार्ट वी 6 (26.05.2023)

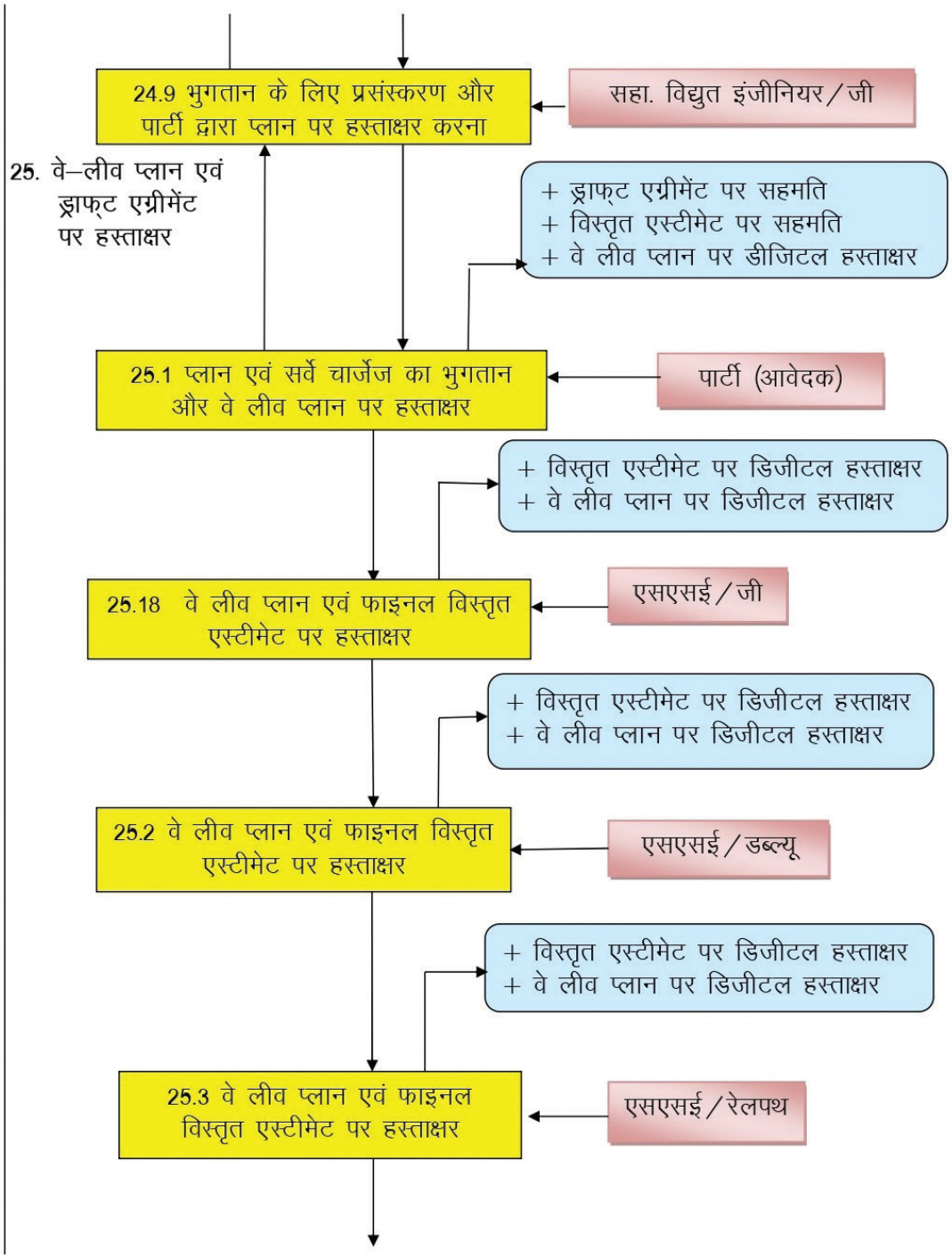
21 पार्टी का आवेदन

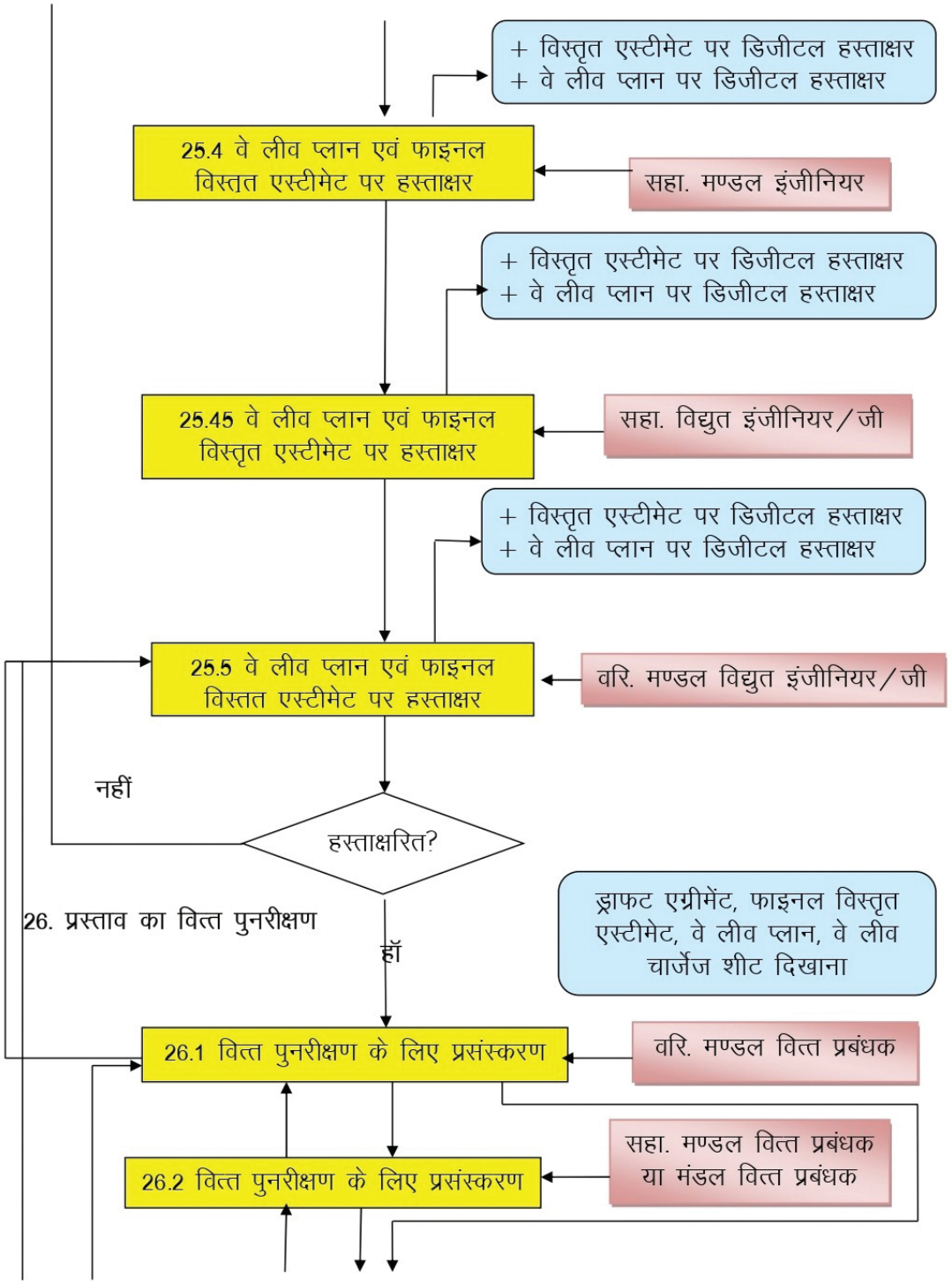


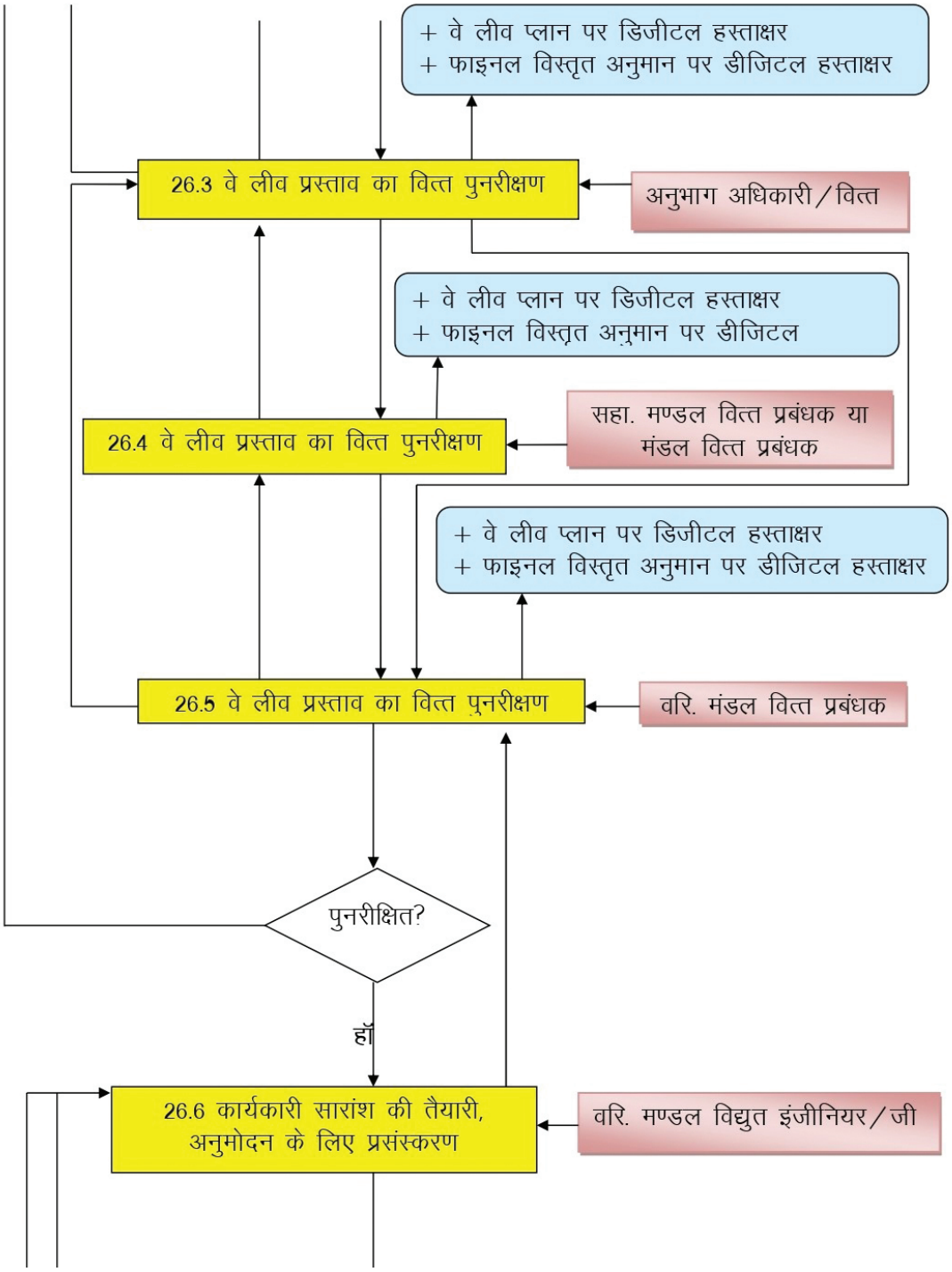

+ सर्वेक्षण की तारीख तय की जाएगी
+ पार्टी को मेल, एसएसई/डब्ल्यू, एसएसई/पी, एडीईएन, एसएसई/जी, एसएसई/टीआरडी, एसएसई/एसएंडटी
23.11 संयुक्त फिजीबिलीट तिथि की सूचना
सहा. विद्युत इंजीनियर/जी
+ तिथि बीत जाने के बाद ही पार्टी कार्रवाई कर सकती है।
23.12 पार्टी द्वारा संयुक्त फिजीबिलीटी सर्वे स्थिति का अद्यतनीकरण/संयुक्त फिजीबिलीटी सवे का पुनर्निर्धारण
पार्टी (आवेदक)
हॉ
पुनर्निर्धारण ?
नहीं
संयूक्त फिजीबिलीटी की गई?
हॉ
+ ट्रैक पार करने की संख्या पूछें
+ क्रॉसिंग की लंबाई पूछें
+ साइट स्केच अपलोड करें
+ भूमि दर दस्तावेज अपलोड करें (एकाधिक)
+ ब्लॉक की संख्या
+ प्रत्येक ब्लॉक के लिए घंटों की संख्या
प्रस्ताव निरस्त
23.2 संयुक्त फिजीबिलीटी सर्वे की स्वीकृति
सहा. विद्युत इन्जीनियर/जी
नहीं
स्वीकृती ?
हॉ
हॉ
23.3 संयुक्त फिजीबिलीट सर्वेक्षण रिपोर्ट की समीक्षा
वरि. मंडल विद्युत इंजीनियर/जी
नहीं
अस्वीकृत ?
नहीं
फिजीबल?
हॉ
प्रस्ताव निरस्त

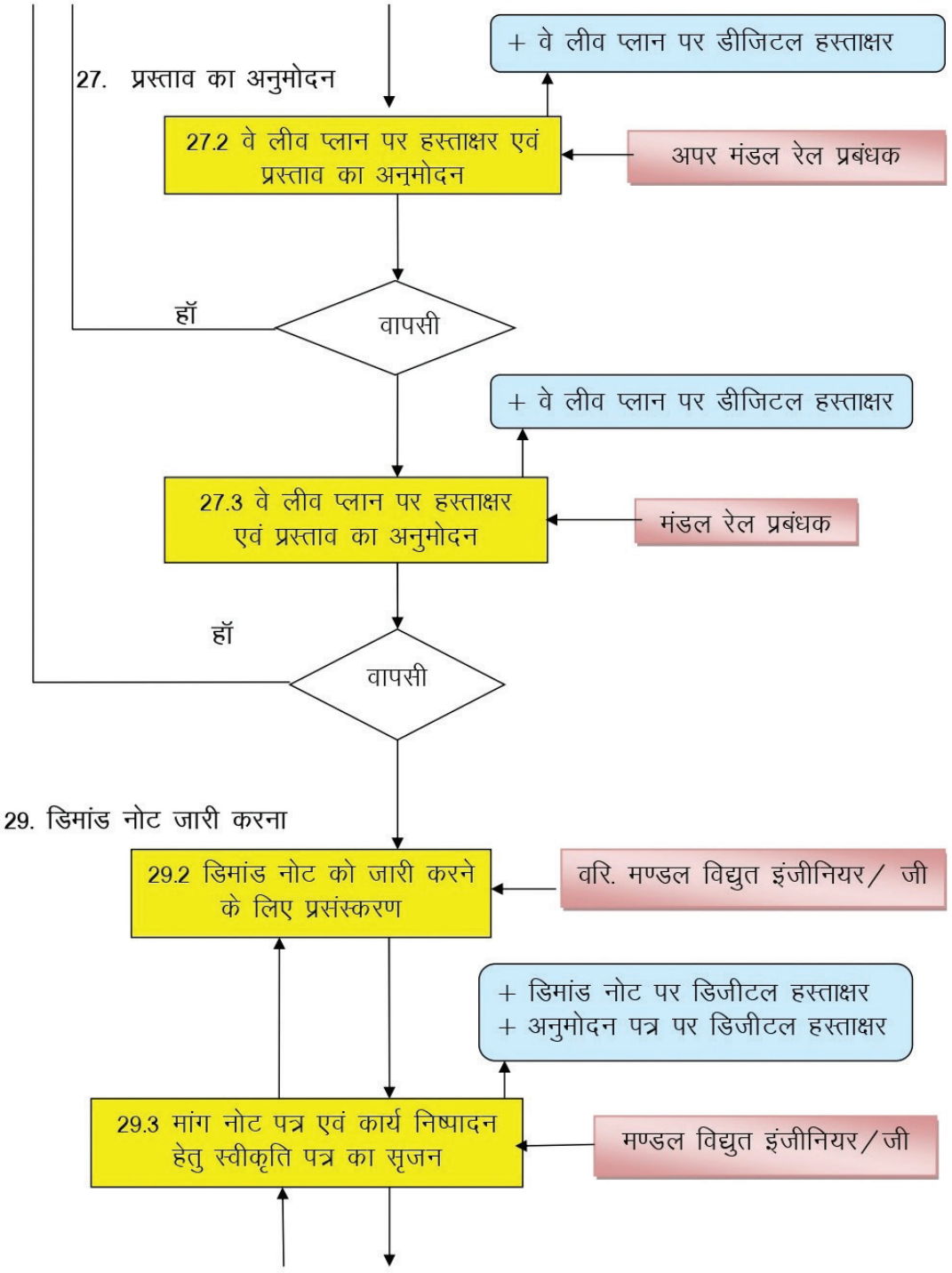

24. वे–लीव प्लान, विस्तृत अनुमान और ड्राफ्ट एग्रीमेंट की तैयारी
24.05 पार्टी द्वारा वे लीव प्लान अपलोड करना
पार्टी (आवेदक)
24.1 वे लीव शुल्क की गणना
एसएसई / भूमि
24.2 विस्तृत अनुमान (इंजी.) की तैयारी
एसएसई / ड्राईग
24.3 वे लीव शुल्क एवं विस्तृत अनुमान (इंजी.) की समीक्षा
मण्डल इन्जी. / भूमि
24.4 वे लीव शुल्क एवं विस्तृत अनुमान (इंजी.) की समीक्षा
वरि. मण्डल इन्जी.
24.42 ड्राफ्ट एग्रीमेंट एवं विस्तृत अनुमान (विद्युत) के लिए प्रसंस्करण
वरि. मंडल विद्युत इंजीनियर / जी
ब्लॉक शुल्क दर जोड़ें
24.44 ड्राफ्ट एग्रीमेंट एवं विस्तृत अनुमान (विद्यत) की तैयारी
एसएसई / ड्राईग / जी
24.46 वे लीव प्लान, ड्राफ्ट एग्रीमेंट एवं विस्तृत अनुमान (विद्युत) की समीक्षा
मंडल विद्युत इंजीनियर / जी

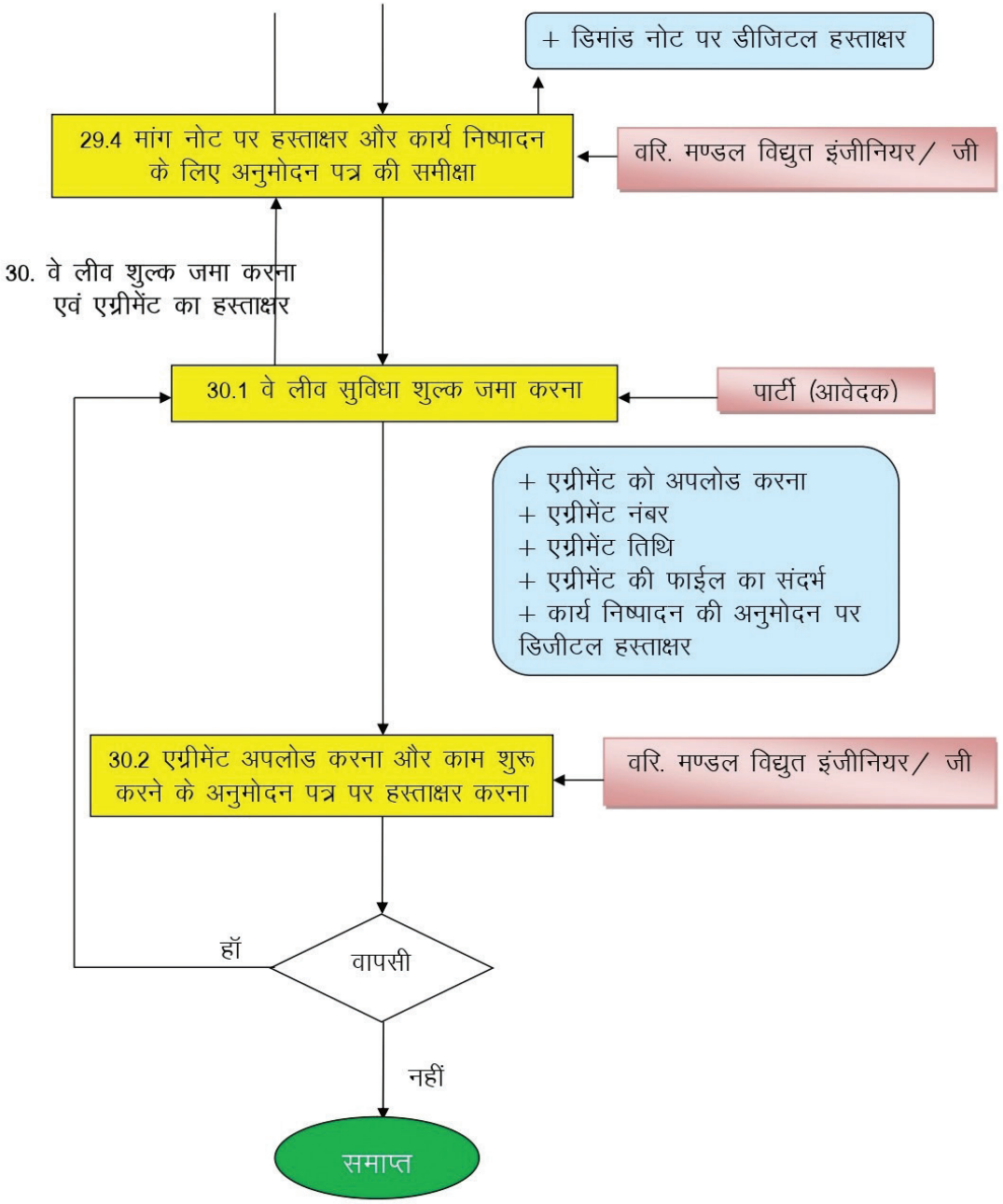

24.48 वे लीव प्लान, ड्राफ्ट एग्रीमेंट एवं विस्तृत अनुमान (विद्युत) की समीक्षा
वरि. मंडल विद्युत इंजीनियर/जी
बहु चयन विकल्प
24.5 विस्तृत अनुमान (एस एंड टी) अपलोड करना और अन्य विभाग की टिप्पणियाँ
वरि.म.सं.एण्ड दूर. इन्जी
वरि. म.वा. प्रबंधक
वरि.म.परि.प्रबंधक
वरि.म.यॉ.इन्जी.
वरि.म.बि.इन्जी./टीआरडी
24.6 अंतिम विस्तृत अनुमान को तैयार करने हेतु प्रसंस्करण
वरि. मंडल विद्युत इंजीनियर/जी
हॉ
वापसी?
नहीं
+ विस्तृत अनुमान पर डिजीटल हस्ताक्षर
+ वे लीव प्लान पर डिजीटल हस्ताक्षर
+ ओ/एच मामलों के लिए 5 लाख/घंटा की दर से ब्लॉक शुल्क
+ यू/जी मामलों में 5 लाख रुपये की बैंक गारंटी
24.7 अंतिम विस्तृत अनुमान तैयार करना, प्लान और सर्वेक्षण शुल्क की गणना
एसएसई/ड्राईग/जी
24.8 अंतिम विस्तृत अनुमान, प्लान और सर्वेक्षण शुल्क की समीक्षा
वरि. मंडल विद्युत इंजीनियर/जी


24.9 भुगतान के लिए प्रसंस्करण और पार्टी द्वारा प्लान पर हस्ताक्षर करना
सहा. विद्युत इंजीनियर/जी
25. वे–लीव प्लान एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर हस्ताक्षर
+ ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर सहमति
+ विस्तृत एस्टीमेट पर सहमति
+ वे लीव प्लान पर डीजिटल हस्ताक्षर
25.1 प्लान एवं सर्वे चार्जेज का भुगतान और वे लीव प्लान पर हस्ताक्षर
पार्टी (आवेदक)
+ विस्तृत एस्टीमेट पर डिजीटल हस्ताक्षर
+ वे लीव प्लान पर डिजीटल हस्ताक्षर
25.18 वे लीव प्लान एवं फाइनल विस्तृत एस्टीमेट पर हस्ताक्षर
एसएसई/जी
+ विस्तृत एस्टीमेट पर डिजीटल हस्ताक्षर
+ वे लीव प्लान पर डिजीटल हस्ताक्षर
25.2 वे लीव प्लान एवं फाइनल विस्तृत एस्टीमेट पर हस्ताक्षर
एसएसई/डब्ल्यू
+ विस्तृत एस्टीमेट पर डिजीटल हस्ताक्षर
+ वे लीव प्लान पर डिजीटल हस्ताक्षर
25.3 वे लीव प्लान एवं फाइनल विस्तृत एस्टीमेट पर हस्ताक्षर
एसएसई/रेलपथ


+ विस्तृत एस्टीमेट पर डिजीटल हस्ताक्षर
+ वे लीव प्लान पर डिजीटल हस्ताक्षर
25.4 वे लीव प्लान एवं फाइनल विस्तृत एस्टीमेट पर हस्ताक्षर
सहा. मण्डल इंजीनियर
+ विस्तृत एस्टीमेट पर डिजीटल हस्ताक्षर
+ वे लीव प्लान पर डिजीटल हस्ताक्षर
25.45 वे लीव प्लान एवं फाइनल विस्तृत एस्टीमेट पर हस्ताक्षर
सहा. विद्युत इंजीनियर/जी
+ विस्तृत एस्टीमेट पर डिजीटल हस्ताक्षर
+ वे लीव प्लान पर डिजीटल हस्ताक्षर
25.5 वे लीव प्लान एवं फाइनल विस्तत एस्टीमेट पर हस्ताक्षर
वरि. मण्डल विद्युत इंजीनियर/जी
नहीं
हस्ताक्षरित?
26. प्रस्ताव का वित्त पुनरीक्षण
हॉ
ड्राफट एग्रीमेंट, फाइनल विस्तृत एस्टीमेट, वे लीव प्लान, वे लीव चार्जेज शीट दिखाना
26.1 वित्त पुनरीक्षण के लिए प्रसंस्करण
वरि. मण्डल वित्त प्रबंधक
26.2 वित्त पुनरीक्षण के लिए प्रसंस्करण
सहा. मण्डल वित्त प्रबंधक या मंडल वित्त प्रबंधक

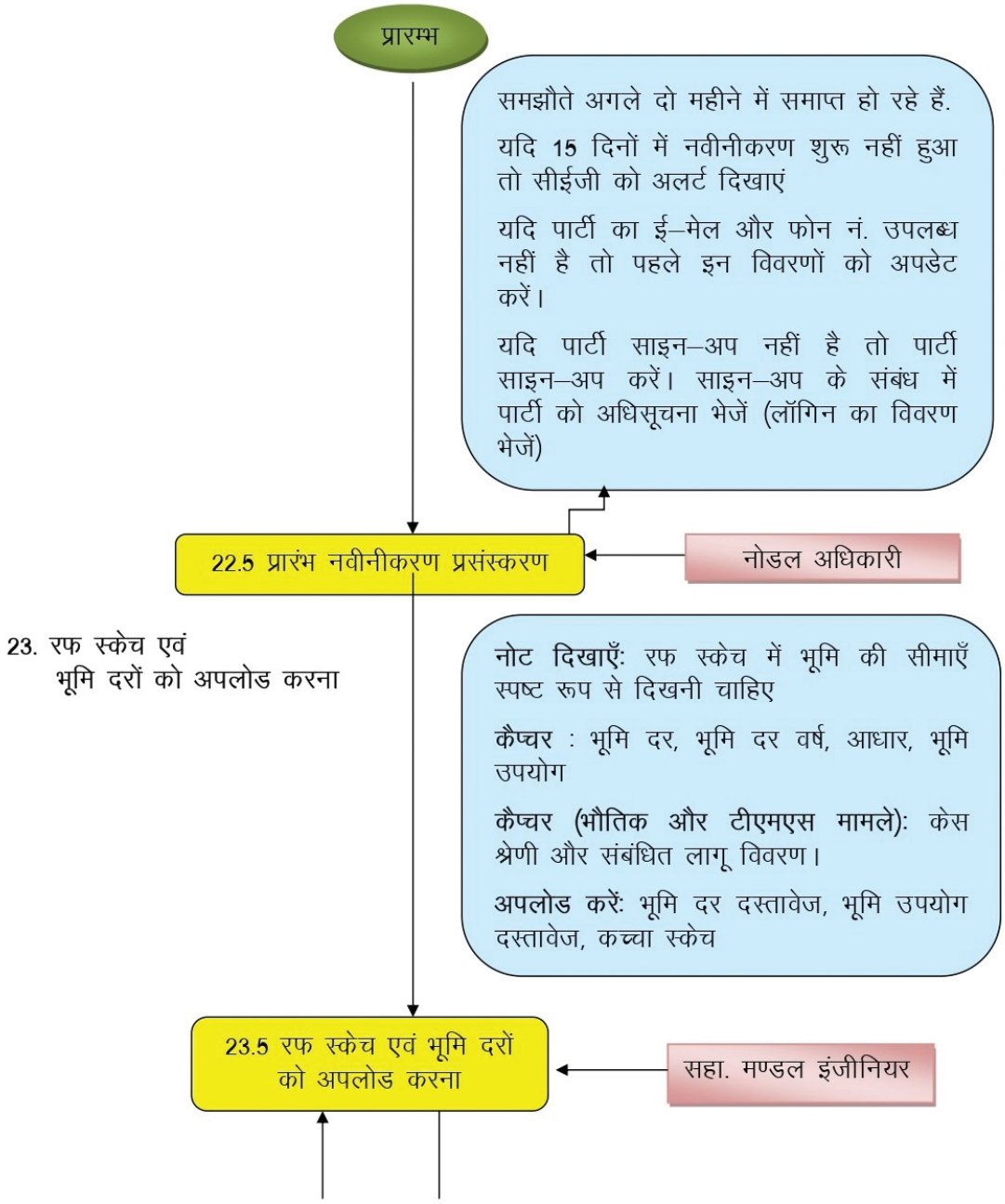

+ वे लीव प्लान पर डिजीटल हस्ताक्षर
+ फाइनल विस्तृत अनुमान पर डीजिटल हस्ताक्षर
26.3 वे लीव प्रस्ताव का वित्त पुनरीक्षण
अनुभाग अधिकारी / वित्त
+ वे लीव प्लान पर डिजीटल हस्ताक्षर
+ फाइनल विस्तृत अनुमान पर डीजिटल
26.4 वे लीव प्रस्ताव का वित्त पुनरीक्षण
सहा. मण्डल वित्त प्रबंधक या
मंडल वित्त प्रबंधक
+ वे लीव प्लान पर डिजीटल हस्ताक्षर
+ फाइनल विस्तृत अनुमान पर डीजिटल हस्ताक्षर
26.5 वे लीव प्रस्ताव का वित्त पुनरीक्षण
वरि. मंडल वित्त प्रबंधक
पुनरीक्षित?
हॉ
26.6 कार्यकारी सारांश की तैयारी,
अनुमोदन के लिए प्रसंस्करण
वरि. मण्डल विद्युत इंजीनियर / जी

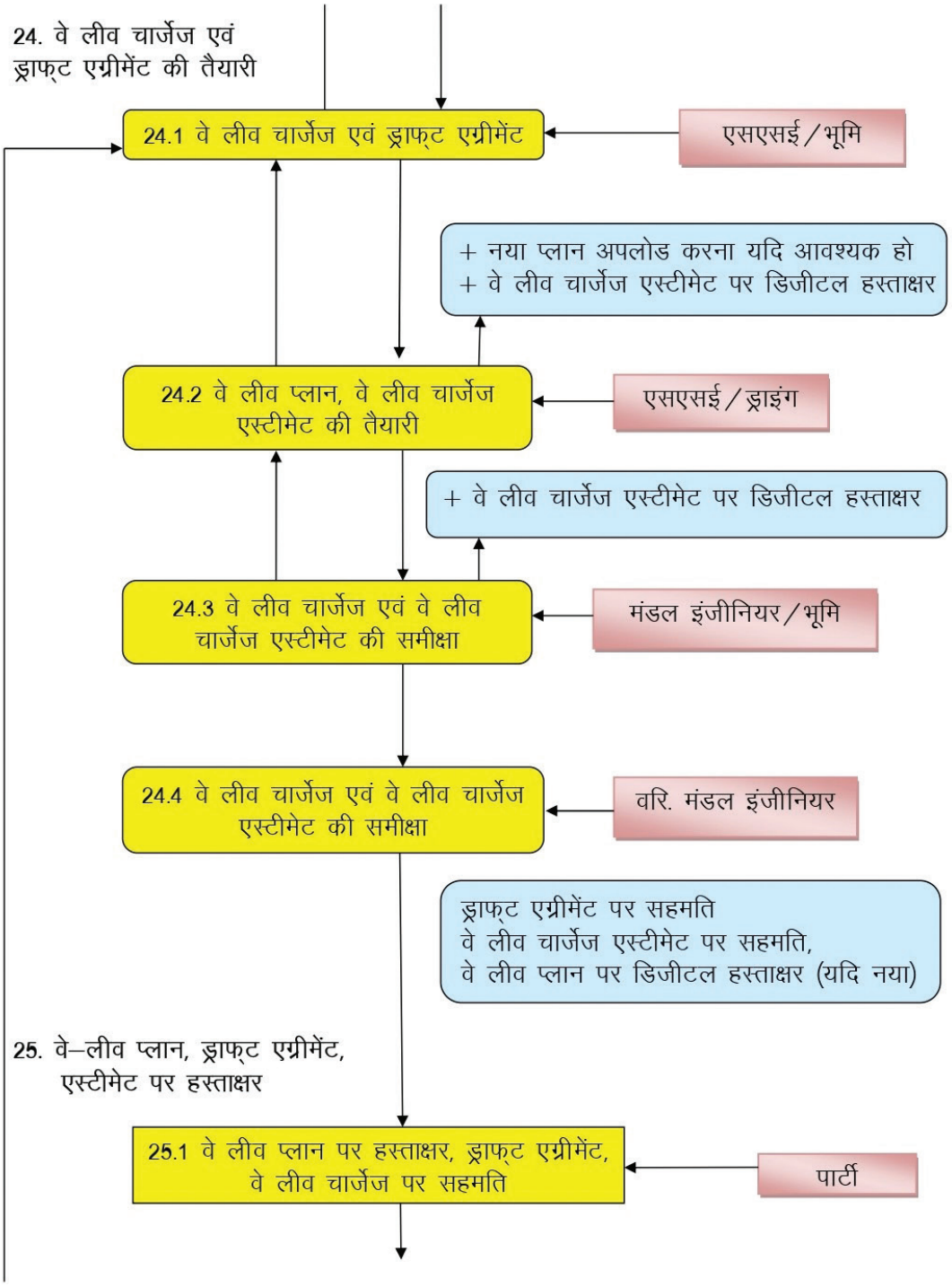

27. प्रस्ताव का अनुमोदन
+ वे लीव प्लान पर डीजिटल हस्ताक्षर
27.2 वे लीव प्लान पर हस्ताक्षर एवं प्रस्ताव का अनुमोदन
अपर मंडल रेल प्रबंधक
हॉ
वापसी
+ वे लीव प्लान पर डीजिटल हस्ताक्षर
27.3 वे लीव प्लान पर हस्ताक्षर एवं प्रस्ताव का अनुमोदन
मंडल रेल प्रबंधक
हॉ
वापसी
29. डिमांड नोट जारी करना
29.2 डिमांड नोट को जारी करने के लिए प्रसंस्करण
वरि. मण्डल विद्युत इंजीनियर/ जी
+ डिमांड नोट पर डिजीटल हस्ताक्षर
+ अनुमोदन पत्र पर डिजीटल हस्ताक्षर
29.3 मांग नोट पत्र एवं कार्य निष्पादन हेतु स्वीकृति पत्र का सृजन
मण्डल विद्युत इंजीनियर/जी

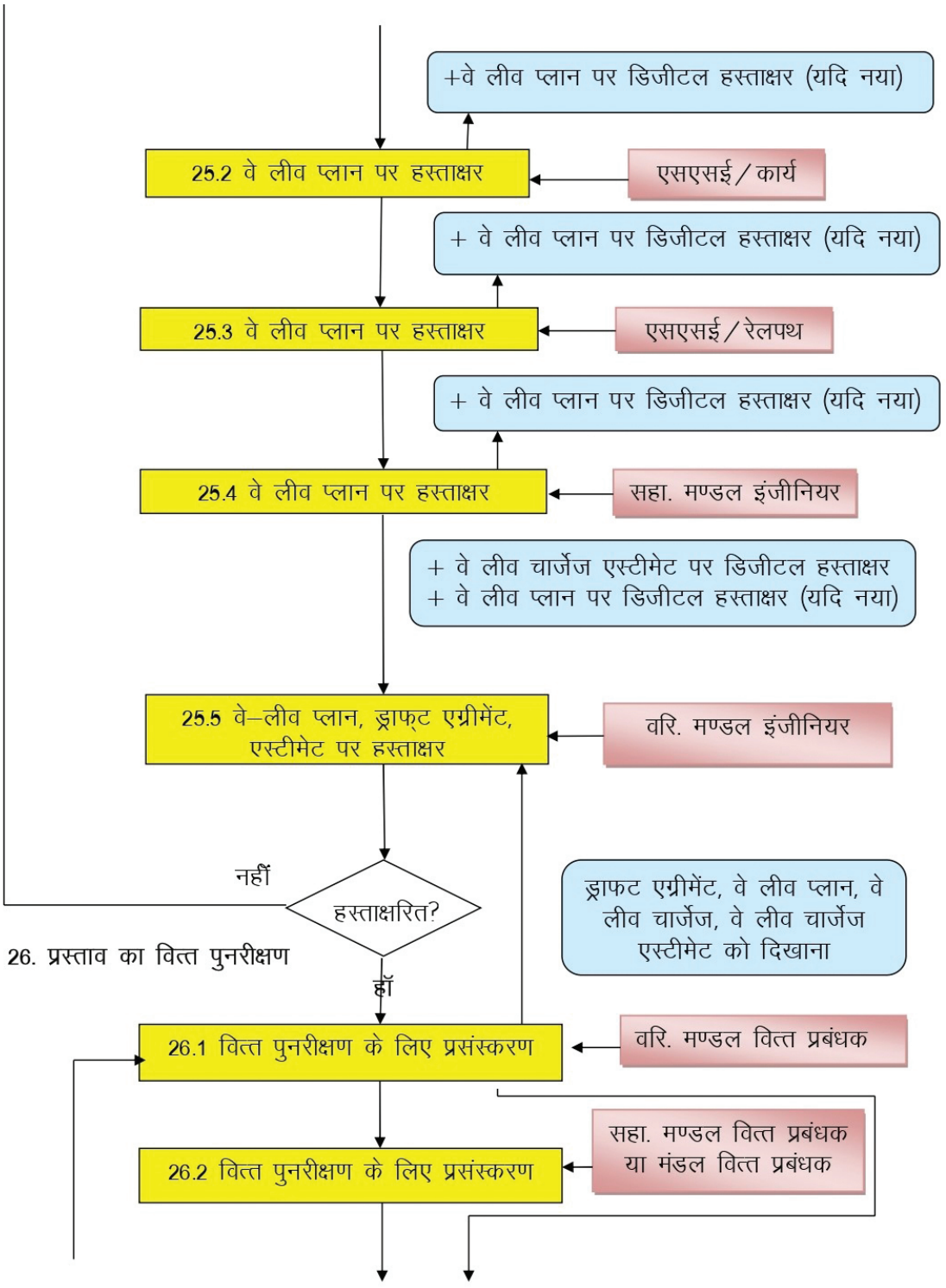

+ डिमांड नोट पर डीजिटल हस्ताक्षर
29.4 मांग नोट पर हस्ताक्षर और कार्य निष्पादन के लिए अनुमोदन पत्र की समीक्षा
वरि. मण्डल विद्युत इंजीनियर/ जी
30. वे लीव शुल्क जमा करना एवं एग्रीमेंट का हस्ताक्षर
30.1 वे लीव सुविधा शुल्क जमा करना
पार्टी (आवेदक)
+ एग्रीमेंट को अपलोड करना
+ एग्रीमेंट नंबर
+ एग्रीमेंट तिथि
+ एग्रीमेंट की फाईल का संदर्भ
+ कार्य निष्पादन की अनुमोदन पर डिजीटल हस्ताक्षर
30.2 एग्रीमेंट अपलोड करना और काम शुरू करने के अनुमोदन पत्र पर हस्ताक्षर करना
वरि. मण्डल विद्युत इंजीनियर/ जी
हॉ
वापसी
नहीं
समाप्त

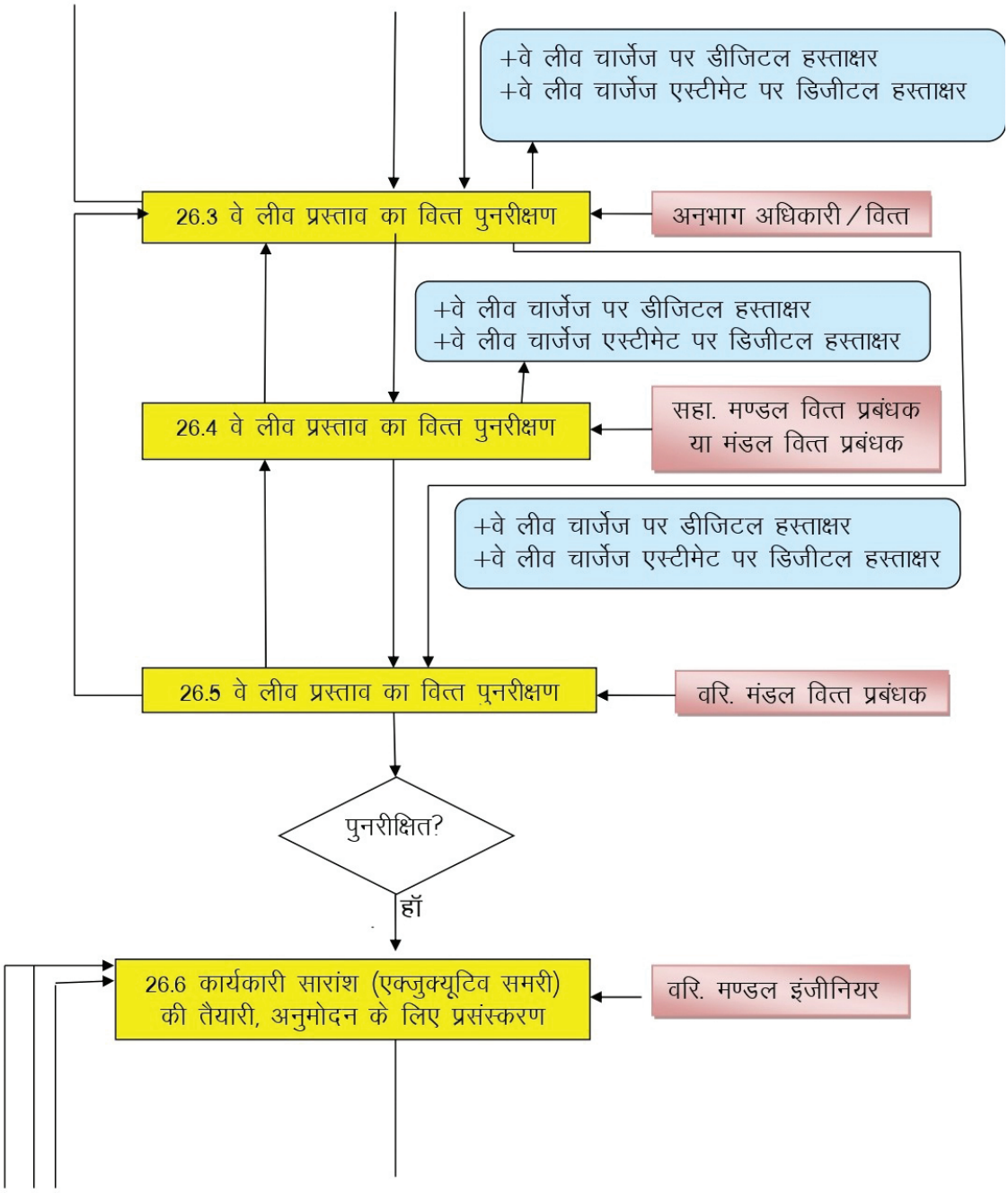
3.15 रेल भूमि क्रांसिंग सेवा (ओ.एफ.सी./ पानी पाइपलाइन के अलावा) फ्लोचार्ट वी9 (30.05.2023)

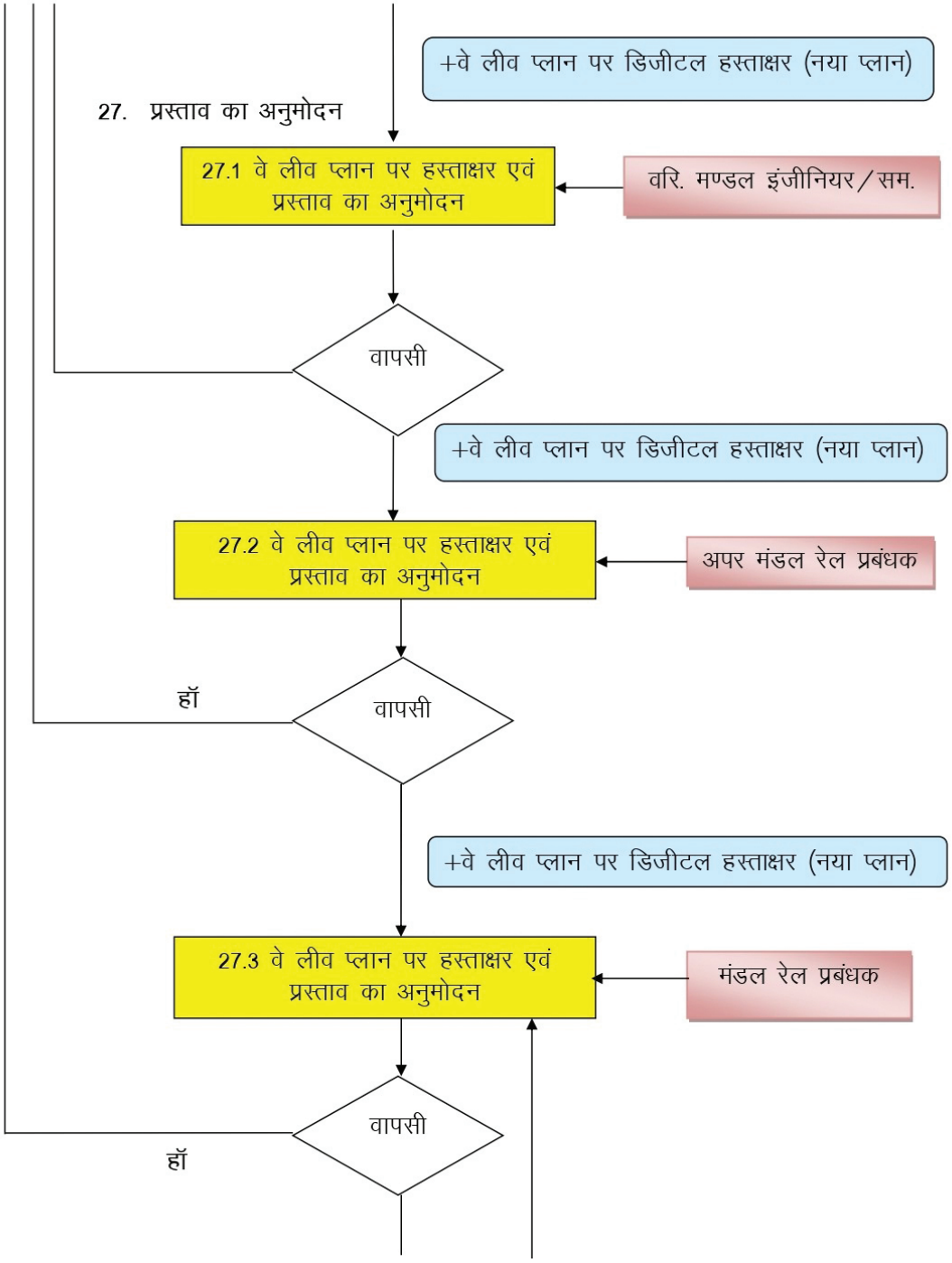
22 पार्टी का आवेदन

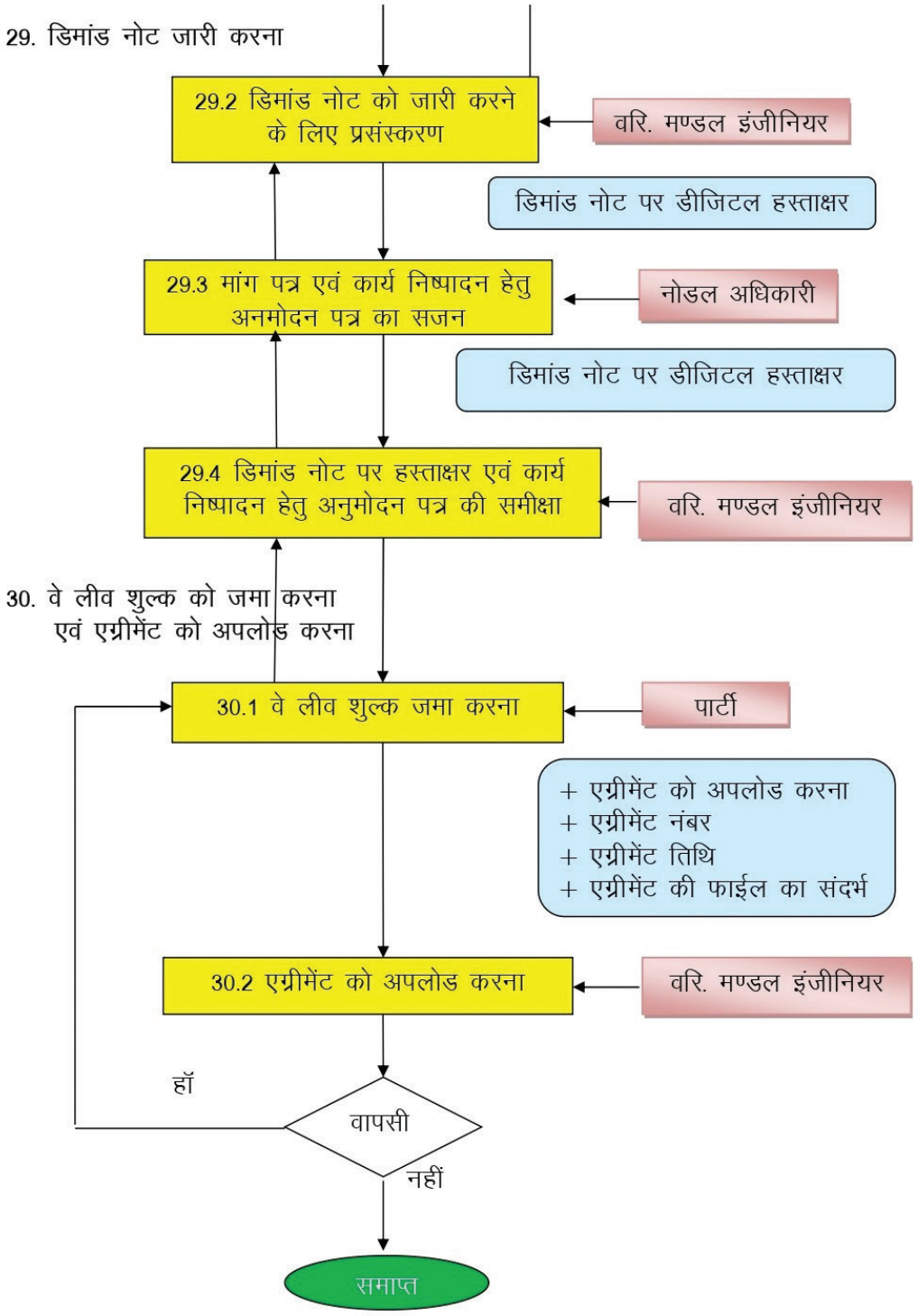



24. वे लीव चार्जेज एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट की तैयारी
24.1 वे लीव चार्जेज एवं ड्राफ्ट एग्रीमेंट
एसएसई / भूमि
+ नया प्लान अपलोड करना यदि आवश्यक हो
+ वे लीव चार्जेज एस्टीमेट पर डिजीटल हस्ताक्षर
24.2 वे लीव प्लान, वे लीव चार्जेज एस्टीमेट की तैयारी
एसएसई / ड्राइंग
+ वे लीव चार्जेज एस्टीमेट पर डिजीटल हस्ताक्षर
24.3 वे लीव चार्जेज एवं वे लीव चार्जेज एस्टीमेट की समीक्षा
मंडल इंजीनियर / भूमि
24.4 वे लीव चार्जेज एवं वे लीव चार्जेज एस्टीमेट की समीक्षा
वरि. मंडल इंजीनियर
ड्राफ्ट एग्रीमेंट पर सहमति
वे लीव चार्जेज एस्टीमेट पर सहमति,
वे लीव प्लान पर डिजीटल हस्ताक्षर (यदि नया)
25. वे–लीव प्लान, ड्राफ्ट एग्रीमेंट, एस्टीमेट पर हस्ताक्षर
25.1 वे लीव प्लान पर हस्ताक्षर, ड्राफ्ट एग्रीमेंट, वे लीव चार्जेज पर सहमति
पार्टी


+वे लीव प्लान पर डिजीटल हस्ताक्षर (यदि नया)
25.2 वे लीव प्लान पर हस्ताक्षर
एसएसई / कार्य
+ वे लीव प्लान पर डिजीटल हस्ताक्षर (यदि नया)
25.3 वे लीव प्लान पर हस्ताक्षर
एसएसई / रेलपथ
+ वे लीव प्लान पर डिजीटल हस्ताक्षर (यदि नया)
25.4 वे लीव प्लान पर हस्ताक्षर
सहा. मण्डल इंजीनियर
+ वे लीव चार्जेज एस्टीमेट पर डिजीटल हस्ताक्षर
+ वे लीव प्लान पर डिजीटल हस्ताक्षर (यदि नया)
25.5 वे–लीव प्लान, ड्राफ्ट एग्रीमेंट, एस्टीमेट पर हस्ताक्षर
वरि. मण्डल इंजीनियर
नहीं
हस्ताक्षरित?
ड्राफट एग्रीमेंट, वे लीव प्लान, वे लीव चार्जेज, वे लीव चार्जेज एस्टीमेट को दिखाना
26. प्रस्ताव का वित्त पुनरीक्षण
हॉ
26.1 वित्त पुनरीक्षण के लिए प्रसंस्करण
वरि. मण्डल वित्त प्रबंधक
सहा. मण्डल वित्त प्रबंधक या मंडल वित्त प्रबंधक
26.2 वित्त पुनरीक्षण के लिए प्रसंस्करण


+वे लीव चार्जेज पर डीजिटल हस्ताक्षर
+वे लीव चार्जेज एस्टीमेट पर डिजीटल हस्ताक्षर
26.3 वे लीव प्रस्ताव का वित्त पुनरीक्षण
अनभाग अधिकारी / वित्त
+वे लीव चार्जेज पर डीजिटल हस्ताक्षर
+वे लीव चार्जेज एस्टीमेट पर डिजीटल हस्ताक्षर
26.4 वे लीव प्रस्ताव का वित्त पुनरीक्षण
सहा. मण्डल वित्त प्रबंधक
या मंडल वित्त प्रबंधक
+वे लीव चार्जेज पर डीजिटल हस्ताक्षर
+वे लीव चार्जेज एस्टीमेट पर डिजीटल हस्ताक्षर
26.5 वे लीव प्रस्ताव का वित्त पुनरीक्षण
वरि. मंडल वित्त प्रबंधक
पुनरीक्षित?
हॉ
26.6 कार्यकारी सारांश (एक्जुक्यूटिव समरी)
की तैयारी, अनुमोदन के लिए प्रसंस्करण
वरि. मण्डल इंजीनियर


+वे लीव प्लान पर डिजीटल हस्ताक्षर (नया प्लान)
27. प्रस्ताव का अनुमोदन
27.1 वे लीव प्लान पर हस्ताक्षर एवं प्रस्ताव का अनुमोदन
वरि. मण्डल इंजीनियर/सम.
वापसी
+वे लीव प्लान पर डिजीटल हस्ताक्षर (नया प्लान)
27.2 वे लीव प्लान पर हस्ताक्षर एवं प्रस्ताव का अनुमोदन
अपर मंडल रेल प्रबंधक
हॉ
वापसी
+वे लीव प्लान पर डिजीटल हस्ताक्षर (नया प्लान)
27.3 वे लीव प्लान पर हस्ताक्षर एवं प्रस्ताव का अनुमोदन
मंडल रेल प्रबंधक
वापसी
हॉ


29. डिमांड नोट जारी करना
29.2 डिमांड नोट को जारी करने के लिए प्रसंस्करण
वरि. मण्डल इंजीनियर
डिमांड नोट पर डीजिटल हस्ताक्षर
29.3 मांग पत्र एवं कार्य निष्पादन हेतु अनमोदन पत्र का सजन
नोडल अधिकारी
डिमांड नोट पर डीजिटल हस्ताक्षर
29.4 डिमांड नोट पर हस्ताक्षर एवं कार्य निष्पादन हेतु अनुमोदन पत्र की समीक्षा
वरि. मण्डल इंजीनियर
30. वे लीव शुल्क को जमा करना एवं एग्रीमेंट को अपलोड करना
30.1 वे लीव शुल्क जमा करना
पार्टी
+ एग्रीमेंट को अपलोड करना
+ एग्रीमेंट नंबर
+ एग्रीमेंट तिथि
+ एग्रीमेंट की फाईल का संदर्भ
30.2 एग्रीमेंट को अपलोड करना
वरि. मण्डल इंजीनियर
हॉं
वापसी
नहीं
समाप्त

3.16 'रेलवे भूमि के प्रबंधन के लिए नीति' पर मास्टर परिपत्र में संशोधन।

(a) शिडयूल-2 वे-लीव (मार्गाधिकार) सुविधाएं के क्रम संख्या 1 (बी) के अंतर्गत रेलवे भूमि पर दूरसंचार/ओएफसी केबल बिछाने के लिए वे लीव शुल्क की गणना के लिए भूमि क्षेत्र की गणना के मामले की समीक्षा बोर्ड द्वारा की गइ है। तदनुसार, दिनांक 04.10.2022 के पत्र के शिडयूल-2 के नोट के अंतर्गत अतिरिक्त पैरा निम्नानुसार शामिल किया गया है (रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2023/एलएमएल-II/25/5 दिनांक 07.06.2023) :

- ओएफसी/दूरसंचार केबल बिछाने के लिए वे लीव शुल्क की गणना के लिए विचार की जाने वाली भूमि की चौड़ाइ 300 मिमी या ट्रेंचिंग की वास्तविक चौड़ाइ या केबल बिछाने के कारण मुद्रीकरण/वे लीव के लिए अनुपयुक्त होने वाला कुल क्षेत्र, जो भी अधिक हो, होगी।
- ओएफसी/दूरसंचार केबल सामान्यतः एचडीडी (क्षैतिज दिशात्मक ड्रिलिंग) विधि द्वारा बिछाइ जाएंगी।

(b) सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच)/ भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआइ) और नरेगा, एमपीएलएडी, पीएमजीएसवाइ और एमएमजीएस से वित्त पोषित कार्यों के लिए फ्लाइओवर/आरओबी/आरयूबी के मामले में लागू वे लीव शुल्क में एकरूपता बनाए रखने के लिए, रेलवे बोर्ड ने बोर्ड के दिनांक 04.10.2022 के पत्र की शिडयूल-2 वे लीव (आरओडब्ल्यू) सुविधाएं के नोट के तहत अतिरिक्त पैरा को निम्नानुसार शामिल करने का निर्णय लिया है (रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2023/एलएमएल-II/25/5 दिनांक 25.08.2023):

- सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय/भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के साथ फ्लाइओवर/आरओबी/आरयूबी के लिए वे लीव शुल्क के मामले में, शुल्क 10.11.2014 को रेल मंत्रालय और एमओआरटीएच के बीच निष्पादित मौजूदा समझौता ज्ञापन (एमओयू) के अनुसार देय होंगे। इन मामलों में वे लीव का शुल्क 35 वर्षों के लिए होगा।
- रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2006/CE-IV/BRO/P2/MPLADS (Policy) दिनांक 16.07.2012 में निहित निर्देशों के अनुसार नरेगा, एमपीएलएडी, पीएमजीएसवाइ, एमएमजीएसवाइ आदि के माध्यम से वित्तपोषित रेलवे ट्रैक पर आरओबी/आरयूबी के निर्माण के लिए वे लीव सुविधाएं/सुविधा शुल्क/भूमि पट्टा शुल्क माफ रहेंगे। उपरोक्त पत्र में निर्धारित अन्य शर्तें भी वही रहेंगी।

(c) रेलवे सुरंग से गुजरने वाले दूरसंचार केबलों को पार करने और एंटीना, उपकरण आदि सहित इसकी स्थापना को कवर करने के लिए, बोर्ड के दिनांक 04.10.2022 के पत्र की शिडयूल-2 वे लीव (आरओडब्ल्यू) सुविधाएं के नोट के अंतर्गत अतिरिक्त पैरा निम्नानुसार शामिल करने का निर्णय लिया गया है (रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2022/एलएमएल-I/24/67 दिनांक 10.09.2024।):

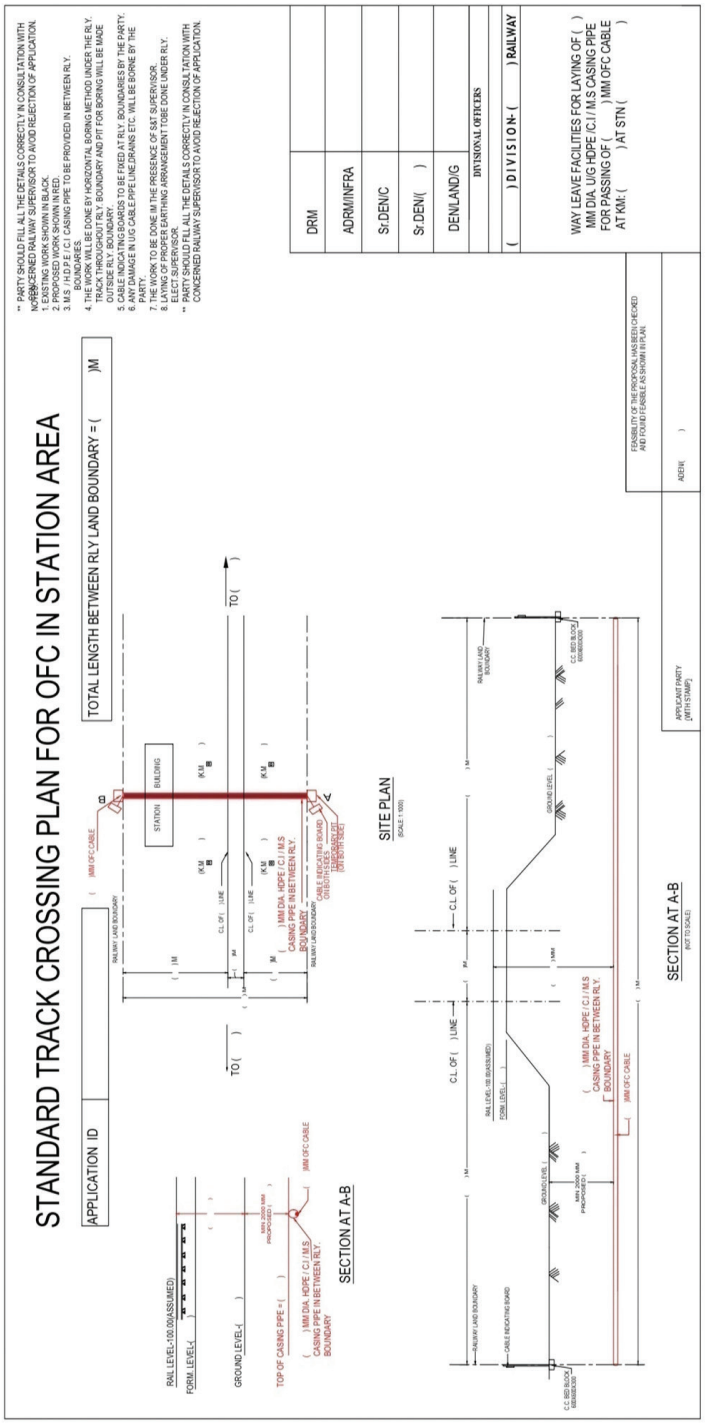
- शिडयूल-2 के पैरा 1 (बी) के प्रावधान रेलवे सुरंग में दूरसंचार के लिए दूरसंचार केबलों को पार

करने और एंटीना, उपकरण आदि सहित स्थापनाओं को ठीक करने के लिए भी लागू होंगे"।

(d) ऑप्टिकल फाइबर क्रॉसिंग के लिए वे लीव क्रॉसिंग - रेल मंत्रालय के संज्ञान में एसे मामले आए हैं, जहां क्षेत्रीय रेलवे द्वारा रेलवे ट्रैक/भूमि को पार न करते हुए, अनुसूची ए- 'रेलवे भूमि को पट्टे पर देने' के तहत भूमिगत दूरसंचार/ओएफसी केबल बिछाने की अनुमति दी जा रही है। यदि रेलवे भूमि में पर्याप्त गहराइ पर भूमिगत दूरसंचार/ओएफसी केबल बिछाने की अनुमति दी जाती है, जिसमें रेलवे ट्रैक को पार करना शामिल नहीं है, तो रेलवे भूमि को पट्टे पर देने के तहत, दूरसंचार केबल/ओएफसी के ऊपर की रेलवे भूमि पार्टी के कब्जे में आ जाएगी और रेलवे इसका अन्य परिचालन उपयोग के लिए उपयोग नहीं कर पाएगा।

रेलवे भूमि का सर्वोत्तम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए, सभी क्षेत्रीय रेलवे को यह सुनिश्चित करने के लिए सलाह दी जाती है कि भूमिगत दूरसंचार/ओएफसी केबल बिछाने के सभी मामलों को, जिसमें रेलवे ट्रैक को पार करना शामिल नहीं है (अर्थात रेलवे भूमि की सीमा के भीतर सीमित) रेलवे भूमि के प्रबंधन के लिए नीति पर मास्टर परिपत्र की शिडयूल-2 के पैरा 1 (बी) के तहत वे-लीव (मार्गाधिकार) मामले के रूप में संसाधित किया जाना चाहिए (रेलवे बोर्ड पत्र क्रमांक 2024/एलएमएल-I/24/17 दिनांक 29.05.2024)।

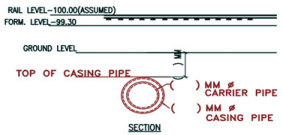
3.17 स्टेशन एरिया में ओएफसी रेल क्रॉसिंग मानक प्लान:

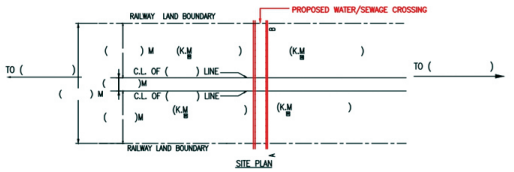


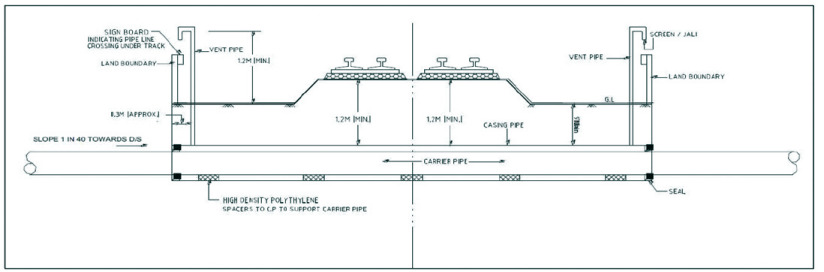
CONCEPTUAL TRACK CROSSING PLAN FOR WATER/SEWAGE PIPE LINE FOR GUIDANCE

APPLICATION ID

TOTAL LENGTH BETWEEN RLY LAND BOUNDARY = ( )M







NOTES:

1. ALL DIMENSIONS ARE IN MILLIMETERS UNLESS SHOWN OTHERWISE.
2. STANDARD OF LOADING:– 25t.–2008.
3. THE WORK OF CROSSING THE PIPE UNDER THE TRACK WILL BE DONE UNDER THE SUPERVISION OF RAILWAY ENGINEER UNDER SUITABLE SPEED RESTRICTION WHEREVER NECESSARY.
4. AEN OF THE SECTION TO ENSURE SAFE PASSAGE OF TRAINS DURING EXECUTION OF WORK.
5. IF NIGHT WORK IS RESORTED TO PROPER LIGHTING ARRANGEMENT AT SITE SHALL BE DONE BY THE PIPE OWNING ORGANIZATION AS PER DIRECTIONS OF SECTIONAL AEN/DEN/SR.DEN.
6. AN AGREEMENT WITH PIPELINE OWNING COMPANIES BE FINALIZED BY THE DIVISION REGARDING RENTAL,MAINTENANCE, INTEREST CHARGES, CLAIMS ARISING OUT OF DAMAGE/LOSS OF LIFE OR PROPERTY OF RAILWAY MEN, RAILWAY USER AND OTHERS DUE TO MISHAP ON ACCOUNT OF FAULTY WORKING DURING LAYING / OPERATION OF PIPELINE CROSSING AND SUITABLE THIRD PARTY COMPREHENSIVE, LIABILITY INSURANCE AT ITS OWN COST ETC.
7. WAY LEAVE CHARGES AS PER EXTANT RULES SHALL BE DEPOSITED BY THE PIPE OWNING ORGANIZATION.
8. ALL MATERIAL WILL BE SUPPLIED BY THE PIPE OWNING ORGANIZATION AT THE SITE OF WORK.
9. THE PARTY WILL BEAR ALL THE EXPENDITURE FOR LAYING OF CROSSING AND ITS MAINTENANCE AT PRESENT AND IN FUTURE.
10. PIPE LINE CROSSING SHOULD NOT BE ARRANGED THROUGH AN EXISTING BRIDGE, IF THIS IS INEVITABLE NEW BRIDGE MAY BE PROPOSED OR APPROVAL OF CBE SHOULD BE OBTAINED FURNISHING FULL JUSTIFICATION.
11. CASING PIPE AND JOINTS SHALL BE OF LEAK PROOF CONSTRUCTION CAPABLE OF WITHSTANDING RAILWAY LOADING AS STATED ABOVE.
12. THE WORK WILL BE DONE WITH PUSHING/BORING METHOD.
13. PIPE LINE MARKERS INDICATING THE DIRECTION OF PIPE LINE UNDER THE EMBANKMENT SHOULD BE PROVIDED ADJACENT TO THE RAILWAY BOUNDARY AS SHOWN IN DRAWING.
14. BOTH ENDS OF CASING ABOVE CARRIER PIPE SHALL BE SEALED PROPERLY WITH C.C. OF M–20 GRADE.
15. FOR CARRIER PIPES OF DIAMETER 100 MM OR LESS, THE CASING PIPE SHOULD NOT BE LESS THAN 250 MM IN DIA. FOR CARRIER PIPES LARGER THAN 100 MM IN DIAMETER CASING PIPE DIA SHALL BE AT LEAST 150 MM LARGER THAN CARRIER PIPE DIAMETER.
16. MAXIMUM DIAMETER OF THE CASING PIPE SHALL NOT EXCEED 1700 MM. IN CASE THE LENGTH OF CROSSING IS 15 M OR MORE, CARRIER PIPES OF DIA LESS THAN 350 MM SHOULD NOT NORMALLY BE USED.FOR CASING PIPE OF GREATER THAN 1700 MM DIA, CROSSING SHOULD BE THROUGH A NEW BRIDGE.
17. MINIMUM CLEARANCE BETWEEN TWO PIPES IN THE SAME LOCATION OF PIPE LINE CROSSING SHOULD BE 600 MM OR 2d (WHERE d IS THE DIA OF THE LARGER CASING PIPE) WHICHEVER IS GREATER.
18. ALIGNMENT OF PIPELINE SHOULD BE SO DECIDED THAT IT CROSSES TRACK PREFERABLY NEAREST TO RIGHT ANGLE.
19. THE LENGTH OF CASING PIPE SHOULD BE UPTO THE END OF RAILWAY LAND BOUNDARY TO ACCOMMODATE LAYING OF TRACKS IN FUTURE.
20. THE CASING PIPE SHALL EXTEND TO 5 M PLUS DEPTH OF PIPE BELOW THE NATURAL GROUND LEVEL BEYOND THE TOE OF SLOPE OF EMBANKMENT SUBJECT TO MINIMUM OF 14 M FROM THE CENTER OF OUTSIDE TRACK.
21. FOR HIGHER EMBANKMENT AND WHERE CARRIER PIPE IS NOT REQUIRED OTHERWISE TO BE BURIED IN GROUND, CASING PIPE WILL BE TERMINATED SIMILAR TO PIPE CULVERT.
22. CROSSING UNDER ANY YARD SHOULD BE AVOIDED.
23. SAFE DISTANCE OF THE EDGE OF THE PUSH PIT/CATCH PIT FROM THE OUTERMOST RAILWAY TRACK CENTER WILL BE EQUAL TO 3 M PLUS TWICE THE FORMATION HEIGHT PLUS THE DEPTH OF CATCH/PUSH PIT ANY VARIATION TO THIS RECOMMENDATION, HAS TO BE DECIDED BY THE DEN/SR.DEN AT SITE AFTER TAKING INTO CONSIDERATION THE TYPE OF SOIL AND PROVISION OR NON–PROVISION OF ANY SHORING ETC..
24. TO FACILITATE CLEANING OF PIPES MINIMUM SLOPE IN CASING PIPE i.e. 1 IN 40 TOWARDS DOWNSTREAM SHOULD BE PROVIDED WITH A SUMP ON DOWNSTREAM END FOR DRAINAGE OF ANY LEAKAGE OR FLOOD WATER ENTRY.
25. ROUTE MARKERS FOR CROSSINGS ARE TO BE PROVIDED WITHIN RAILWAY BOUNDARY AT RAILWAY BOUNDARY LOCATION AND AT TOE OF THE EMBANKMENT AND AT AN INTERVAL OF MAXIMUM 10 M.
26. DETAILS AND SYSTEM OF ANNUAL ASSESSMENT AND DOCUMENTATION OF SUCH TRACK CROSSING SHOULD BE MAINTAINED BY CONCERNED SR.DEN.
27. ALL THE PIPE LINE CROSSING SHALL BE AS PER RDSO GUIDE LINE BS–105 WITH UP TO DATE CORRECTION SLIPS.

MINIMUM THICKNESS OF STEEL CASING PIPES
(AS PER RDSO GUIDE LINE BS–105 PARA 1.3.5)

NOMINAL DIAMETER OF CASING PIPE	MINIMUM THICKNESS OF CASING PIPE(t)
250 mm	5 mm
300 mm	5 mm
350 mm	5 mm
400 mm	6 mm
450 mm	7 mm
500 mm	8 mm
600 mm	8 mm
700 mm	10 mm
800 mm	12 mm
900 mm	12 mm
1000 mm	14 mm
1100 mm	16 mm
1200 mm	16 mm
1300 mm	18 mm
1400 mm	20 mm
1500 mm	20 mm
1600 mm	22 mm
1700 mm	22 mm

ABBREVIATIONS USED		VALUE
di	INTERNAL DIAMETER OF PIPE (MINIMUM 350 MM IF LENGTH OF CROSSING IS 15 M OR MORE)	
de	EXTERNAL DIAMETER OF PIPE	
t	THICKNESS OF PIPE	
D	DISTANCE BETWEEN CENTER LINE OF NEAREST TRACK & RLY.BOUNDARY	
CC	CEMENT CONCRETE	
d1	DEPTH OF CASING PIPE BELOW N.G.L.	
d2	MINIMUM CUSHION	
H	HEIGHT OF FORMATION FROM N.G.L.	
E	EXCAVATION DEPTH OF CATCH/ PUSH PIT	

MINIMUM DEPTH OF CUSHION

DIA OF CASING PIPE	d1	d2
LESS THAN 700 MM	–	600 MM MINIMUM
700–1200	–	900 MM MINIMUM
> 1200	900 MM	1200 MM MINIMUM WHICHEVER GIVES MAX SURCHARGE

DRM	
ADRM	
Sr.DEN/C	
DEN/Sr.DEN	

NAME OF PIPE OWNING ORGANISATION

CERTIFICATE FROM PIPE OWNING ORGANISATION

IT IS CERTIFIED THAT WE HAVE GONE TROUGH THE CONTENT OF RDSO GUIDELINES ON PIPELINE CROSSING UNDER RAILWAY TRACK, BS–105 AND ALL IT'S ABC SLIP ISSUED UP TO DATE AND THE CONTENTS OF THIS DRAWINGS AND ARE FULLY CONVERSANT WITH THEIR PROVISIONS. IT IS FURTHER CERTIFIED THAT WORK WILL BE EXECUTED CONFORMING TO RDSO GUIDE LINES BS–105,AND APPROVED DRAWINGS.

SIGNATURE
NAME
DESIGNATION WITH SEAL

FEASIBILITY OF THE PROPOSAL HAS BEEN CHECKED AND FOUND FEASIBLE AS SHOWN IN PLAN.

ADEN/( )

( ) DIVISION–( ) RAILWAY

WAY LEAVE FACILITIES FOR LAYING OF ( ) MM DIA. CASING PIPE FOR PASSING OF ( ) MM WATER/ SEWAGE PIPE LINE BET: KM: ( ) KM: ( ) AND ( ) SECTION

3.18 टेलीकॉम/ऑप्टिकल फाइबर केबल (ओएफसी) के अनुमोदन हेतु समय सीमा

(i) रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2022/एलएम एल-1/24/67 दिनांक 21.12.2022 के अनुसार, ऑनलाइन पोर्टल के पंजीकरण की तारीख से टेलीकॉम/ ऑप्टिकल फाइबर केबल (ओएफसी) बिछाने के लिए वे लीव अनुमति के अनुमोदन के लिए 15 दिनों की समय सीमा सुनिश्चित करनाः

(iii) संयुक्त व्यवहार्यता जांच की वर्तमान प्रणाली समाप्त कर दी गइ है। संभाव्यता जांच अनुभाग के संबंधित सहायक मंडल इंजीनियर (एडीइएन) द्वारा ही की जाएगी। यदि प्रस्ताव व्यवहार्य पाया जाता है, तो उसे मण्डल को अग्रेषित कर दिया जाएगा अन्यथा आवेदन अस्वीकार कर दिया जाएगा। हितधारक लोगों की क्रॉसिंग की हस्ताक्षरित योजना के साथ आवेदन प्रस्तुत करेगा।

(iv) पर्यवेक्षण शुल्क और वे लीव शुल्क के लिए एकमुश्त शुल्क आरबीसीएस (ऑनलाइन सिस्टम) द्वारा नीचे दिए गए विवरण के अनुसार निर्धारित किया जाएगाः

ओएफसी क्रॉसिंग	वे लीव शुल्क की लंबाइ (रु. में)	पर्यवेक्षण शुल्क (रु. में)
50 मीटर तक	रु. 1000/- 35 वर्षों के लिए	रु. 20000/-प्रति क्रांसिंग
50 मीटर से अधिक	रु. 1000/- 35 वर्षों के लिए	रु. 24000/-प्रति क्रांसिंग

(i) अनुमोदन प्रदान करने के लिए कोइ अन्य शुल्क नहीं लगाया जाएगा।

(ii) मण्डल में वित्त जांच की आवश्यकता नहीं है।

(iii) मण्डल को पार्टी द्वारा कार्य के वास्तविक निष्पादन से पहले सभी सुरक्षा उपाय सुनिश्चित करने होंगे। इस प्रकार के प्रस्तावों का हिसाब-किताब रखने के लिए मण्डल रेल प्रबंधक के अनुमोदन के बाद फाइल को ऑनलाइन सिस्टम में ही मण्डल में सीनियर डीएफएम को मार्क किया जाएगा।

(iv) आइआर-आरबीसीएस पर अनुमोदन देने के लिए फ्लो चार्ट को मद्दे नजर रखा जाएगा।

3.19 पानी/सीवेज पाइपलाइन के अनुमोदन हेतु समय सीमा

रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2022/एलएमएल-1/24/67 दिनांक 14.02.2023 के अनुसार, वे-लीव की अनुमति ऑनलाइन पोर्टल में पंजीकरण की तारीख से 300 मिमी व्यास तक पानी/सीवेज पाइपलाइन के अनुमोदन के लिए 15 दिनों की समय-सीमा सुनिश्चित करनाः

(i) संयुक्त व्यवहार्यता जांच की वर्तमान प्रणाली समाप्त कर दी गइ है। संभाव्यता जांच अनुभाग के संबंधित एडीइएन द्वारा ही की जाएगी। यदि प्रस्ताव व्यवहार्य पाया जाता है, तो उसे मण्डल को अग्रेषित कर दिया जाएगा अन्यथा आवेदन अस्वीकार कर दिया जाएगा। हितधारक लोगों की क्रॉसिंग की हस्ताक्षरित योजना के साथ आवेदन प्रस्तुत करेगा।

(ii) पर्यवेक्षण शुल्क और वे लीव शुल्क के लिए एकमुश्त शुल्क आरबीसीएस (ऑनलाइन सिस्टम) द्वारा नीचे दिए गए विवरण के अनुसार निर्धारित किया जाएगाः

क्र.स.	पानी/सीवेज की लंबाइ पाइप लाइनों को पार करना	वे लीव शुल्क की लंबाइ (रु. में)	पर्यवेक्षण शुल्क (रु. में)
1	50 मीटर तक	रु. 1000/- 35 वर्षों के लिए	रु. 45000/-प्रति क्रांसिंग
2	50 मीटर से अधिक	रु. 1000/- 35 वर्षों के लिए	रु. 90000/-प्रति क्रांसिंग

(i) अनुमोदन प्रदान करने के लिए कोइ अन्य शुल्क नहीं लगाया जाएगा।

(ii) मण्डल में वित्त जांच की आवश्यकता नहीं है।

(iii) मण्डल को पार्टी द्वारा कार्य के वास्तविक निष्पादन से पहले सभी सुरक्षा उपाय सुनिश्चित करने होंगे।

(iv) इस प्रकार के प्रस्तावों का हिसाब-किताब रखने के लिए मण्डल रेल प्रबंधक के अनुमोदन के बाद फाइल को ऑनलाइन सिस्टम में ही मण्डल में वरिष्ठ मंडल वित्त प्रबंधक को मार्क किया जाएगा।

3.20 भारत नेट परियोजना और स्मार्ट सिटी मिशन पहल हेतु टेलीकॉम/ओएफसी केबल बिछाने के लिए पर्यवेक्षण शुल्क लगाने पर स्पष्टीकरण

रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2022/एलएम एल-1/ 24/ 67 दिनांक 21.03.2023 के अनुसार, भारत नेट परियोजना और स्मार्ट सिटी मिशन पहल के लिए टेलीकॉम/ ओएफसी केबल बिछाने के लिए पर्यवेक्षण शुल्क लगाने पर स्पष्टीकरणः

(i) दूरसंचार विभाग की भारतनेट परियोजना और आवास एवं शहरी कार्य मंत्रालय के स्मार्ट सिटी मिशन (एससीएम) पहल के लिए दूरसंचार/ओएफसी केबल बिछाने के दिशा निर्देश रेलवे बोर्ड द्वारा पत्र संख्या 2017/एलएमएल/ 24/13 दिनांक 05.18.2018, 16.02.2018 एवं 07.06.2018, 2022/एलएमएल-1/24/38 दिनांक 04.08.2022 एवं 05.09.2022 के माध्यम से जारी किए गए थे।

(ii) रेलवे बोर्ड ने पत्र क्रमांक. 2021/एलएमएल /25/5 दिनांक 04.10.2022 के द्वारा भूमि नीति पर मास्टर सर्कुलर जारी किया है। इसके बाद रेलवे बोर्ड ने पत्र संख्या 2022/एलएमएल-1/24/67 दिनांक 21.12.2022 के माध्यम से टेलीकॉम/ओएफसी केबल के वे लीव मामलों को मंजूरी देने के लिए एकमुश्त पर्यवेक्षण शुल्क के प्रावधान पर दिशा निर्देश जारी किए हैं।

(iii) भारत नेट परियोजना और स्मार्ट सिटी मिशन (एससीएम) पहल के तहत प्रस्तावों पर पर्यवेक्षण शुल्क की प्रयोज्यता या अन्यथा स्पष्टीकरण के लिए बोर्ड के कार्यालय में कुछ संदर्भ प्राप्त हुए हैं।

(iv) भारत सरकार के भारतनेट प्रोजेक्ट और 'स्मार्ट सिटी मिशन' कार्यक्रम के महत्व को ध्यान में रखते हुए, बोर्ड (एमआइ) के अनुमोदन से यह निर्णय लिया गया है कि "भारतनेट प्रोजेक्ट" और "स्मार्ट सिटी मिशन" के तहत प्राप्त ओएफसी/टेलीकॉम केबल बिछाने के प्रस्ताव, क्रमशः दूरसंचार विभाग

और आवास और शहरी मामलों के मंत्रालय द्वारा कार्यान्वित किए जा रहे हैं, बोर्ड पत्र संख्या 2017/एलएमए-।/24/13 दिनांक 05.01.2018,16.02.2018 एवं 07.06.2018, 2022/एलएमएल-1/24/38 दिनांक 04.08.2022 एवं 05.09.2022 के तहत जारी निर्देशों द्वारा शासित होते रहेंगे। बोर्ड पत्र क्रमांक 2022/एलएमएल-1/24/67 दिनांक 21.12.2022 में परिकल्पित एकमुश्त पर्यवेक्षण शुल्क लगाने के निर्देश भारतनेट परियोजना और भारत सरकार के 'स्मार्ट सिटी मिशन' कार्यक्रम के प्राप्त प्रस्तावों के लिए लागू नहीं होगा।

3.21 वे लीव अनुबंध का निष्पादन

सभी तरह के वे-लीव सुविधा अनुबंधों के रिकॉर्ड रेलवे द्वारा बनाए रखे जाएंगे और आइआर-आरबीसीएस पोर्टल ऑनलाइन पोर्टल पर अपलोड किए जाएंगे। निष्पादित वे लीव एग्रीमेंट की मूल प्रति मण्डल के पास रखी जाएगी और एग्रीमेंट की एक प्रति जोनल मुख्यालय में रखी जाएगी।

मॉडल स्टैंडर्ड वे लीव एग्रीमेंट रेलवे बोर्ड नेपत्र सख्या 2022/एलएमएल-।/ 25/5(पार्ट-2) दिनांक 06.12.2022 के द्वारा जारी किया गया है। रेलवे भूमि क्रांसिंग करने के लिए वे-लीव सुविधा का अधिकार देने के लिए रेलवे और पार्टी के बीच निष्पादित किए जाने वाले मॉडल अनुबंध को सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित किया गया है और इसे अनुबंध-1 के रूप में संलग्न किया गया है।

मॉडल अनुबंध को अंतिम रूप देने से पहले निम्न शर्तें सुनिश्चित करनाः

(i) यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि जो कोइ भी पार्टियों के लिए और उनकी ओर से वर्तमान मसौदा अनुबंध को निष्पादित करता है, वह एसा करने के लिए अधिकृत है और उसके वास्तविक निष्पादन के समय शुरुआती पैरा के साथ-साथ हस्ताक्षर खंड में उनका नाम और पदनाम सही ढंग से उल्लिखित है। इसके अलावा, वास्तविक निष्पादन के समय पार्टियों का प्रतिनिधित्व करने वाले गवाहों का नाम और पूरा पता भी हस्ताक्षर खंड में उल्लेख किया जाना चाहिए।

(ii) यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि ड्राफ्ट में रिक्त स्थान, यदि कोइ हो, को वास्तविक निष्पादन से पहले उनकी आवश्यकताओं के अनुसार उचित/उचित शब्दों से भरा जाना चाहिए।

(iii) यह सुनिश्चित किया जाए कि संदर्भ के तहत अनुबंध का मसौदा प्रारूप विभाग की नीति और नियमों में निर्धारित शर्तों और दिशानिर्देशों, यदि कोइ हो, के अनुरूप है। प्रशासनिक विभाग/मंत्रालय उपरोक्त प्रारूप में निहित नियमों और शर्तों की उपयुक्तता और अपने उद्देश्य/आवश्यकता की पूर्ति के संबंध में खुद को संतुष्ट कर सकते हैं।

(iv) यह सुनिश्चित किया जाए कि रेलवे ट्रैक के नीचे टेलीकॉम केबल क्रॉसिंग के मामलों में केसिंग पाइप के शीर्ष की गहराइ जमीनी स्तर से 2 मीटर होनी चाहिए। स्टेशन क्षेत्र में और ब्लॉक अनुभाग में रेलवे ट्रैक के नीचे दूरसंचार केबलों को पार करने के लिए एक विशिष्ट चित्र पैरा 3.16 पर संलग्न है।

3.22 रेलवे भूमि क्रासिंग हेतु वे-लीव सुविधा अनुमति हेतु मॉडल /मानक अनुबंध

अनुबंध का ज्ञापन

अनुलग्नक-1

(स्टाम्प अधिनियम के अनुसार लागू शुल्क के स्टाम्प पेपर पर निष्पादित किया जाए)

अनुबंध संख्या ---------- दिनांकः----------

यह अनुबंध ज्ञापन (एमओए) इस.....दिन..... 202..... को.....(स्थान) पर भारत के राष्ट्रपति (वरिष्ठ) डिवीजनल इंजीनियर..... ( ) डिवीजन, ...( ) रेलवे, (इसके बाद 'अनुदाता' या 'रेलवे प्रशासन' कहा जाता है) के माध्यम से बनाया और दर्ज किया जाता है, जिसकी अभिव्यक्ति, जब तक कि संदर्भ एसा स्वीकार न करे, इसमें उसके उत्तराधिकारी शामिल होंगे और नियुक्त होंगे एस) एक भाग का और ..... आर/ओ.....के बाद इसे 'ग्रांटी' या '..... .....' कहा जाएगा, जिसकी अभिव्यक्ति, जब तक कि संदर्भ एसा स्वीकार न करे, दूसरे भाग के उसके उत्तराधिकारी और असाइनमेंट शामिल होंगे)।

जबकि अनुदानग्राही ( ) रेलवे के डिवीजन से संबंधित रेलवे भूमि के क्रांसिंग/के माध्यम से ..... (कार्य का नाम) प्रदान/बिछाने का इच्छुक है और इसके बाद निहित नियमों और शर्तों पर रेलवे भूमि को क्रासिंग करने की अनुमति के लिए रेलवे प्रशासन से संपर्क किया है।

अब शर्तों का यह समझौता ज्ञापन इस प्रकार देखा गयाः

1. यह कि अनुदान प्राप्तकर्ता अपने जोखिम और खर्च पर, रेलवे योजना संख्या ..... के तहत किलोमीटर.....खंड ..... पर रेलवे भूमि के क्रांसिंग.....मीटर..... की लंबाइ के लिए .... (कार्य का नाम) प्रदान करेगा/रखेगा (यदि कार्य रेलवे द्वारा किया जाता है तो उपयुक्त रूप से संशोधित किया जाएगा)।
2. यह कि उपरोक्त रेलवे भूमि पर रेलवे भूमि को पार करने की अनुमति इस समझौते पर हस्ताक्षर करने की तारीख से ------- वर्षों की अवधि के लिए अनुदानग्राही को इसमें शामिल नियमों और शर्तों पर दी जाती है, जिन्हें इस समझौते में प्रवेश करने से पहले अनुदानग्राही द्वारा स्पष्ट रूप से और स्पष्ट रूप से समझा गया है।

3. वे-लीव की सुविधा के लिए इस समझौते में अन्यथा प्रदान किए जाने के अधीन, नोटिस देने सहित कोइ भी कारवाइ भारत के राष्ट्रपति की ओर से अनुदानकर्ता (रेलवे प्रशासन) द्वारा की जाएगी।

4. कोइ भी कार्य संबंधित रेलवे अधिकारी, जो डिविजनल इंजीनियर के पद से नीचे का न हो या उसके द्वारा प्रतिनियुक्त किसी अधिकारी की लिखित पूर्व मंजूरी और पर्यवेक्षण के बिना शुरू या आगे नहीं बढ़ेगा। अनुदान प्राप्तकर्ता हर समय, अपनी लागत/खर्च पर, उन सभी नियमों और विनियमों आदि का पालन करने और पालन करने के लिए बाध्य होगा जो पहले से ही लागू हैं या जो उसके बाद सरकार/अनुदाता द्वारा भविष्य में समय-समय पर निर्धारित किए जा सकते हैं।

5. अनुदान प्राप्तकर्ता को निर्माण, स्थानांतरण, रोक, परित्याग, परिवर्तन, मरम्मत, हटाने या कार्य के समय और तरीके के संबंध में जिसके लिए रेलवे भूमि को पार करने की अनुमति प्राप्त की गइ है और साथ ही अन्य चीजों और उससे संबंधित मामलों के संबंध में समय-समय पर अनुदानकर्ता या उसके द्वारा अधिकृत प्रतिनिधियों द्वारा दिए गए सभी निर्देशों या आदेशों या प्रतिबंधों का हमेशा पालन करना होगा।

6. अनुदान प्राप्तकर्ता स्पष्ट रूप से समझता है कि संरचनाओं की स्थायित्व, सुरक्षा और सुदृढ़ता के उद्देश्य से सभी प्रासंगिक कोड, मैनुअल और निर्देश आदि का सख्ती से पालन किया जाता है।

7. यह अनुदानग्राही द्वारा स्पष्ट रूप से और स्पष्ट रूप से समझा जाता है कि अनुदानदाता पूर्ण कानूनी शीर्षक, स्वामित्व, पहुंच का अधिकार, गुजरने और निरीक्षण का अधिकार, अनुदानग्राही को कोइ नोटिस दिए बिना बनाए रखेगा, और रेलवे भूमि के उपयोग और निपटान पर पूर्ण नियंत्रण रखेगा, जिसके लिए अनुदानग्राही को रेलवे भूमि के पार खंड.....किमी पर..... .....बिछाने के कभी-कभार/सीमित उद्देश्य के लिए अनुमति दी जाती है, पार्टी को भूमि पर कब्जे या कब्जे का कोइ अधिकार प्रदान किए बिना। वे-लीव, रेलवे के अधिकार, स्वामित्व, हित, कब्जा, नियंत्रण, भूमि का उपयोग, प्रवेश करने का कोइ भी अधिकार आदि को प्रभावित करता है। अनुदान प्राप्तकर्ता ने स्पष्ट रूप से समझ लिया है कि सभी हवाइ क्षेत्र/एयर स्पेष अधिकार अनुदानकर्ता के पास रहेंगे।

8. रेलवे प्रशासन काम शुरू होने से पहले एक अनुमान तैयार करेगा और अनुदान प्राप्तकर्ता रेलवे परिसर/रेलवे भूमि के भीतर किए गए व्यय सहित रेलवे नियमों के अनुसार सभी कोडल शुल्क का भुगतान करेगा।

9. अनुदान प्राप्तकर्ता को रेलवे भूमि पार करने के लिए वे-लीवकी सुविधा के लिए, अनुदानकर्ता द्वारा अनुमति दिए जाने से पहले, अग्रिम रूप से एकमुश्त शुल्क या वार्षिक शुल्क या वर्तमान मूल्य के आधार पर पूरे रास्ते की वे-लीव की अवधि के लिए पूरी देय राशि का भुगतान 7 प्रतिशत (सात प्रतिशत) प्रति वर्ष की दर से भविष्य के नकदी प्रवाह में छूट के साथ करना होगा। जैसे, अनुदान प्राप्तकर्ता को रुपये की राशि ..... राशि शब्दों और अंकों में (रु. .....

.....मात्र) जमा करनी होगी। वार्षिक भुगतान विकल्प के मामले में, पार्टी द्वारा दो साल के वार्षिक भुगतान की सुरक्षा जमा (कार्यकाल के बाद वापसी योग्य) जमा की जाएगी। इसके अलावा, वार्षिक शुल्क हर साल 10 अप्रैल को या उससे पहले अग्रिम रूप से जमा किया जाएगा (10 अप्रैल को वे-लीव के मामले में अगले कार्य दिवस)। कोइ मासिक भुगतान स्वीकार नहीं किया जाएगा। देरी के मामले में, विलंबित अवधि के लिए बकाया राशि पर 12 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से ब्याज देय होगा। 24 महीने से अधिक की देरी के मामले में, सुरक्षा जमा राशि जब्त कर ली जाएगी और इस समझौते के अनुसार आगे की आवश्यक कारवाइ की जाएगी। वार्षिक शुल्क हर साल 6 प्रतिशत बढ़ जाएगा।

10. वे लीव एग्रीमेंट की समाप्ति पर, अनुदानकर्ता और अनुदान प्राप्तकर्ता के बीच आपसी समझौते के आधार पर आगे नवीनीकरण किया जा सकता है। नवीकरण के समय प्रचलित रेलवे भूमि के बाजार मूल्य पर वे-लीव का शुल्क तय करने के लिए विचार किया जाएगा। अनुदानकर्ता और अनुदान प्राप्तकर्ता के बीच नए अनुबंध पर हस्ताक्षर किए जाएंगे।

11. अनुदान प्राप्तकर्ता स्टांप शुल्क शुल्क, दस्तावेजीकरण, समझौतों के पंजीकरण, जीएसटी, संपत्ति कर आदि के कारण सभी लागतों और खर्चों का भुगतान करेगा। अनुदान प्राप्तकर्ता लागू कानूनों के अनुसार अनुबंध का पंजीकरण सुनिश्चित करेगा।

12. यह कि अनुदान प्राप्तकर्ता रेलवे भूमि पर अनुमोदित योजना के अलावा कोइ भी अतिरिक्त निर्माण नहीं करेगा, चाहे वह स्थायी हो या अस्थायी। यदि बाद में एसा कोइ निर्माण होता है, तो उसे ध्यान में आते ही अनुदान प्राप्तकर्ता के खर्च पर तुरंत हटा दिया जाएगा और वे-लीव की अनुमति तत्काल प्रभाव से बंद कर दी जाएगी।

13. यदि किसी भी समय, रेलवे प्रशासन की राय में, रेलवे भूमि को पार करने के लिए वे-लीव की सुविधा, रेलवे परिचालन या रेलवे संपत्ति की सुरक्षा के लिए खतरा बन जाती है, तो अनुदान प्राप्तकर्ता, रेलवे प्रशासन की संतुष्टि के लिए एसे अहितकर दोषों को दूर करने के लिए तुरंत कदम उठाएगा, जिसमें विफल होने पर रेलवे प्रशासन के पास रेलवे प्रशासन की एसी कारवाइ के कारण अनुदान प्राप्तकर्ता को होने वाले किसी भी नुकसान के लिए जिम्मेदार ठहराए बिना, रेलवे के हितों की सुरक्षा के लिए अनुदान प्राप्तकर्ता की कीमत पर सभी आवश्यक उपचारात्मक कदम उठाने का अधिकार होगा। एसी कारवाइ के कारण रेलवे को होने वाले किसी भी नुकसान की स्थिति में, खतरे की स्थिति में, अनुदान प्राप्तकर्ता को सभी मामलों में, चाहे वह कुछ भी हो, रेलवे को मुआवजा देने के लिए उत्तरदायी माना जाएगा।

14. कि रेलवे किसी भी मामले में ट्रेनों के चलन/संचालन, ट्रेन के पटरी से उतरने या दुर्घटनाओं या किसी अन्य कारण से, जो भी हो, अनुदान प्राप्तकर्ता के काम को होने वाली किसी भी क्षति/नुकसान के लिए जिम्मेदार नहीं होगा।

15. यह कि अनुदान प्राप्तकर्ता रेलवे प्रशासन को हर समय सभी दावों, सूटों, मांगों, मुआवजे, नुकसान, नुकसान, लागत, व्यय, जुर्माना इत्यादि के लिए रेलवे प्रशासन की क्षतिपूर्ति रखेगा और प्रतिपूर्ति करेगा, जो कि रेलवे प्रशासन किसी भी कारण से या किसी भी व्यक्ति को किसी भी चोट के परिणामस्वरूप या जीवन या रेलवे संपत्ति की हानि के परिणामस्वरूप प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से या आकस्मिक रूप से अनुदान प्राप्तकर्ता या उसके कर्मचारियों या नौकरों या किसी अन्य व्यक्ति, एजेंट आदि के किसी भी कार्य या चूक से हो सकता है। उक्त अनुमति से संबंधित किसी भी कारण से, अनुदान प्राप्तकर्ता के उद्देश्य को पूरा करने में ड्यूटी पर रेलवे कर्मचारियों की तुलना से।

16. यह कि इसके तहत कोइ भी नोटिस अनुदानग्राही को उसके उपर्युक्त पते पर डाक/ मेल द्वारा भेजा या भेजा गया माना जाएगा।

17. यदि पार्टी/रेलवे खाते पर वे लीव सुविधा के संरेखण को बदलने की आवश्यकता है, तो वे लीव सुविधा के शिफ्टिंग की पूरी लागत अनुदानग्राही द्वारा वहन की जाएगी।

18. अनुदान प्राप्तकर्ता या अनुदानकर्ता द्वारा वे लीव सुविधा बंद कर दिए जाने की स्थिति में, अनुदानकर्ता/ रेलवे प्रशासन अनुदान प्राप्तकर्ता को कोइ मुआवजा देने या किसी भी राशि की प्रतिपूर्ति करने के लिए उत्तरदायी नहीं होगा, न ही पहुंच आदि के लिए कोइ वैकल्पिक व्यवस्था प्रदान करेगा। एसे मामले में, पार्टी द्वारा लगाए गए किसी भी इंस्टॉलेशन जैसे भूमिगत पाइपलाइन आदि को अनुदान प्राप्तकर्ता द्वारा अपनी लागत पर हटाया/स्थानांतरित किया जा सकता है।

19. अनुदान प्राप्तकर्ता रेलवे भूमि को पार करने वाली संपत्तियों के रखरखाव के लिए जिम्मेदार होगा, जिसमें जंगल/वनस्पतियों के मैदानों की आवधिक सफाइ, सभी खुले नाले/अतिवृष्टि के पानी ले जाने वाले नालों की आवधिक गाद निकालना (जो लागू हो)।

20. अनुदानदाता, अनुदानकर्ता द्वारा दी गइ वे लीव सुविधा/अधिकार को किसी भी पक्ष को हस्तांतरित या उप-किराए पर नहीं देगा।

21. अनुदानदाता इस बात से सहमत है कि रेलवे अधिनियम/मैनुअल/कोड, निर्देश और रेलवे के साथ अनुबंध के नियम और शर्तें पेट्रोलियम अधिनियम के किसी भी विरोधाभासी प्रावधान या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय या किसी अन्य अधिनियम के प्रावधानों का स्थान ले लेंगी।

22. (यदि लागू हो तो रखें) ज्वलनशील पदार्थ पाइप लाइन क्रॉसिंग के मामले में, रेलवे सीमा से 500 मीटर से अधिक लेकिन 1500 मीटर से अधिक नहीं, दोनों तरफ शटऑफ वाल्व प्रदान किए जाने चाहिए। दो शट-ऑफ वाल्वों के बीच की अंतर दूरी 2000 मीटर से अधिक नहीं होनी चाहिए। रेलवे सीमा से 500 मीटर से अधिक लेकिन 750 मीटर से अधिक नहीं, दोनों तरफ वेंट पाइप प्रदान किया जाना चाहिए।

या

ऑप्टिकल फाइबर केबल के मामले में, अनुदान प्राप्तकर्ता को क्षेत्र में ऑप्टिकल फाइबर केबल

बिछाने के लिए भारत सरकार के दूरसंचार विभाग से अपेक्षित लाइसेंस प्राप्त हुआ है।

या

नरेगा, एमपीलैड्स, पीएमजीएसवाइ, एमएमजीएसवाइ आदि के माध्यम से रेलवे ट्रैक पर आरओबी/ आरयूबी के निर्माण के मामले में, रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या, 2006/सीइ-IV/ बीआरओ/82/ एमपीएलएडीएस (पॉलिसी) दिनांक 16.07.2012 के अनुसार वे लीव शुल्क माफ कर दिया गया है।

23. विवाद समाधानः समझौते से संबंधित किसी भी तरह के विवाद या मतभेद के मामले में, संबंधित रेलवे डिवीजन के इंजीनियरिंग, वित्त और उपयोगकर्ता विभाग के तीन कनिष्ठ प्रषासनिक ग्रेड /चयन ग्रेड अधिकारियों की एक स्थायी समिति सभी मुद्दों की जांच करेगी और मंडल रेल प्रबंधक को सिफारिशें सौंपेगी, जिसका निर्णय अंतिम और सभी पक्षों पर बाध्यकारी होगा।

24. अनुबंध की समाप्तिः किसी भी गंभीर अनियमितता, समझौते के नियमों और शर्तों के गंभीर उल्लंघन, किसी भी डिफॉल्ट, रेलवे अधिनियम, 1989 का उल्लंघन, किसी भी गैरकानूनी कार्य के कमीशन की स्थिति में, जो अच्छी उद्योग प्रथाओं के अनुरूप नहीं है, रेलवे प्रशासन किसी भी मुआवजे का भुगतान करने और/या अनुदान प्राप्तकर्ता को किसी भी राशि की प्रतिपूर्ति करने के लिए जिम्मेदार ठहराए बिना अनुदान प्राप्तकर्ता के साथ समझौते को समाप्त कर सकता है और पहुंच के लिए कोइ वैकल्पिक व्यवस्था प्रदान करने के लिए उत्तरदायी नहीं है, आदि। एसे नोटिस प्राप्त होने पर, अनुदान प्राप्तकर्ता तुरंत इसकी संरचनाएं अपनी लागत और व्यय पर हटा देगां और रेलवे भूमि की सतह या भूमिगत होने वाली किसी भी क्षति की भरपाइ भी करेगा।

25. यह अनुबंध दिनांक ----------से प्रभावी होगा।

इसके साक्ष्य में, इस समझौते के पक्षकारों ने प्रत्येक के सामने उल्लिखित तारीख, महीने और वर्ष पर इन उपहारों पर अपने-अपने कार्यालय के हाथ और मुहर लगा दी है।

भारत के राष्ट्रपति (अनुदाता) के लिए और उनकी ओर से

द्वारा हस्ताक्षरित, मुहरबंद और वितरित

नामः

पद का नामः

पताः

(अधिकृत हस्ताक्षरकर्ता)

.....(अनुदानदाता)

द्वारा हस्ताक्षरित, मुहरबंद और वितरित

नाम/पदनाम/पताः

(अधिकृत हस्ताक्षरकर्ता)

साक्षियों की उपस्थिति में:

1. हस्ताक्षर .....

नाम.....पुत्र श्री. .....

पद.....

कार्यालय का पता .....

2. हस्ताक्षर .....

नाम.....पुत्र श्री. .....

पद.....

पता.....

कार्यालय का पता .....

3.23 रेलवे ट्रैक के नीचे पाइप लाइन क्रॉसिंग पर आरडीएसओ का दिशानिर्देश

अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन, बी एंड एस निदेशालय, लखनऊ के प्रतिवेदन संख्या बीएस-105 अक्टूबर-2009 में रेलवे ट्रैक के नीचे पाइप लाइन क्रॉसिंग पर दिशानिर्देश जारी किए गए हैः

दायराः

(i) पानी, सीवेज, पेट्रोलियम उत्पादों आदि के परिवहन के लिए रेलवे ट्रैक के नीचे पाइपलाइन क्रॉसिंग प्रदान की जाती है। मोटे तौर पर, पाइपलाइन क्रॉसिंग को निम्नलिखित श्रेणियों में विभाजित किया जा सकता हैः

(a) रेलवे ट्रैक के नीचे पाइपलाइन क्रॉसिंगः

- टेलीफोन तार/टीवी केबल/विद्युत केबल/एस एंड टी केबल, ऑप्टिकल फाइबर केबल आदि ले जाना।

- पानी, मल, विषाक्त सामग्री या अन्य गैर-ज्वलनशील पदार्थों को बिना दबाव के पहुंचाना।
- पानी या मल, विषाक्त सामग्री या अन्य गैर-ज्वलनशील पदार्थों को दबाव में पहुंचाना।
- पेट्रोलियम, तेल या गैस आदि जैसे ज्वलनशील पदार्थों को पहुंचाना - इस श्रेणी के अंतर्गत शामिल पाइपलाइन वे हैं जो दबाव में तेल, गैस, पेट्रोल या अन्य ज्वलनशील या अत्यधिक अस्थिर पदार्थों, या किसी भी पदार्थ को ले जाने के लिए स्थापित की जाती हैं, जो अपनी प्रकृति या दबाव से रेलवे संपत्ति पर या उसके आसपास भागने पर नुकसान पहुंचा सकती है।

(b) रेलवे पुलों पर ट्रैक के समानांतर रखी गइ ज्वलनशील पदार्थों (जैसे पेट्रोलियम, तेल और गैस आदि) को ले जाने वाली पाइपलाइनें।

(ii) ये दिशानिर्देश तकनीकी मार्गदर्शन के लिए सामान्य दिशानिर्देश हैं क्योंकि इनमें सभी साइट स्थितियों और परिदृश्यों को शामिल करना संभव नहीं है। ये आरडीएसओ और रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर क्षेत्रीय रेलवे को जारी किए गए निम्नलिखित दिशानिर्देशों और निर्देशों पर आधारित हैं:

- आरडीएसओ द्वारा 1981 में पत्र संख्या सीबीएस/सीपी/1 दिनांक 18/21.04.1981 द्वारा जारी रेलवे ट्रैक के नीचे पाइपलाइन क्रॉसिंग के लिए मानदंड।
- निदेशक (सिविल इंजीनियरिंग) रेलवे बोर्ड द्वारा 1985 में पत्र संख्या 85/डब्ल्यू1/ पीएल/1 दिनांक 10.07.1985 द्वारा जारी प्राकृतिक गैस पहुंचाने वाले रेलवे ट्रैक के नीचे पाइपलाइन क्रॉसिंग के लिए मानदंड।
- 2000 में आरडीएसओ द्वारा पत्र संख्या सीबीएस/डीसीपी/1 दिनांक 22/23.06.2000 के तहत जारी दबाव में पानी ले जाने वाले रेलवे ट्रैक के नीचे पाइपलाइन क्रॉसिंग के लिए मानदंड।
- इडीसीइ (बी एंड एस), रेलवे बोर्ड द्वारा पत्र संख्या-2003/सीइ-1(बीआर)/ सेमिनार/1 पीटी दिनांक 15.04.2005 के द्वारा जारी किया गया मेसर्स गैस ट्रांसपोर्टेशन एंड इंफ्रास्ट्रक्चर कंपनी लिमिटेड (जीटीआइएल) की गैस पाइपलाइन क्रॉसिंग के लिए मानदंड।
- इडीसीइ (बी एंड एस), रेलवे बोर्ड द्वारा पत्र संख्या 2003/सीइ-1(बीआर)/सेमिनार/1 पीटी दिनांक 19.10.2005 के द्वारा जारी गुजरात और राजस्थान में तीन परियोजनाओं के लिए मेसर्स इंडियन ऑयल कॉरपोरेशन लिमिटेड द्वारा रेलवे ट्रैक पर पाइपलाइन क्रॉसिंग के लिए मानदंड।
- आरडीएसओ द्वारा पत्र संख्या सीबीएस/डीसीपी/1 दिनांक 20.01.2003 द्वारा जारी रेलवे ट्रैक के नीचे पाइपलाइन क्रॉसिंग पर मसौदा दिशानिर्देश और जोनल रेलवे के मुख्य पुल इंजीनियर से प्राप्त सुझाव 72वीं से 78वीं बीएससी बैठकों के ट्रैक के तहत पाइपलाइन

क्रॉसिंग पर आइटम नंबर 863 के संदर्भ में समय-समय पर।

- बाहरी एजेंसी द्वारा रेलवे ट्रैक के नीचे ऑप्टिकल फाइबर क्रॉसिंग के लिए निदेशक (एल एंड ए), रेलवे बोर्ड द्वारा पत्र संख्या 2001/एलएमएल/24/20 दिनांक 16.08.2005 (पॉलिसी परिपत्र संख्या आरबी/एल एंड ए संख्या 55/2005) के माध्यम से जारी किए गए व्यापक दिशानिर्देश।

यह दिशानिर्देश आरडीएसओ द्वारा जनवरी 2009 में आयोजित 78वीं ब्रिज मानक समिति की बैठक के आइटम नंबर 863 पर समिति की सिफारिशों पर रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2008/सीइ-आइ/बीआर/सेमिनार (बीएससी)2 दिनांक 23.06.09 के माध्यम से जारी आदेशों के अनुपालन में पत्र संख्या सीबीएस/डीसीपी/1 दिनांक 30.10.2009 के माध्यम से जारी किए जा रहे हैं ताकि आरडीएसओ मसौदा दिशानिर्देशों को अंतिम रूप दे सके और जोनल रेलवे को जारी कर सके।

(a) ये दिशानिर्देश रेलवे ट्रैक के नीचे या रेलवे पुलों के नीचे/पार पाइपलाइन क्रॉसिंग बिछाने की अनुमति देने से संबंधित निम्नलिखित मुद्दों को कवर नहीं करते हैं:

- रेलवे भूमि के उपयोग, बाहरी एजेंसियों को अनुमति देने और ट्रैक/पुलों पर पाइपलाइन बिछाने के लिए वे-लीव की सुविधा, लाइसेंसिंग, पट्टे आदि जैसे शुल्कों की वसूली से संबंधित मुद्दे।
- सक्षम प्राधिकारी, प्रक्रिया, विभागीय/अंतरविभागीय जिम्मेदारियों से संबंधित मुद्दे।
- भारतीय रेलवे परमानेंट वे मैनुअल के पैरा 1302 के तहत निर्धारित रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) की मंजूरी की आवश्यकता से जुड़े मुद्दे। मामले-दर-मामले के आधार पर कार्य की साइट आवश्यकताओं के आधार पर जोनल रेलवे द्वारा जहां भी आवश्यक हो, कार्य के निष्पादन से पहले रेलवे सुरक्षा आयुक्त की मंजूरी ली जानी चाहिए।

इन मामलों में रेलवे बोर्ड और जोनल रेलवे द्वारा जारी निर्देश लागू होंगे.

(iii) रेलवे ट्रैक के नीचे पाइपलाइन क्रॉसिंग के अंतर्गत आने वाली पाइपलाइन क्रॉसिंग के लिए सामान्य दिशानिर्देशः

(a) जहां भी संभव हो, इन पाइपलाइन क्रॉसिंग को मौजूदा पुल के माध्यम से व्यवस्थित नहीं किया जाना चाहिए। यदि, मौजूदा पुलों के माध्यम से पाइपलाइन क्रॉसिंग की अनुमति है, तो सीबीइ को प्रस्ताव को मंजूरी देने से पहले पानी के प्रवाह, कॉजवे में बाधा या पुलों पर किसी भी मजबूतीकरण कार्य, सुरक्षा पहलुओं आदि पर विचार करना चाहिए। हालाँकि, यदि आवश्यक हो, तो पार करने के उद्देश्य से एक नया पुल बनाया जा सकता है।

(b) कार्य रेलवे द्वारा निर्धारित उपयुक्त गति प्रतिबंध और सावधानियों के तहत रेलवे इंजीनियरों की देखरेख में किया जाएगा।

(c) उपरोक्त श्रेणी में टेलीफोन तार/टीवी केबल/विद्युत केबल/एस एंड टी केबल, ऑप्टिकल फाइबर केबल के अंतर्गत आने वाले पाइपलाइन क्रॉसिंग को छोड़कर, पानी, सीवरेज, गैर-ज्वलनशील या ज्वलनशील पदार्थों को ले जाने वाले सभी पाइपों को रेलवे ट्रैक के नीचे आरसीसी, पीएससी या पर्याप्त ताकत के स्टील के आवरण पाइप के माध्यम से बिछाया जाना चाहिए ताकि रेलवे यातायात में हस्तक्षेप किए बिना उनके रखरखाव और नवीनीकरण की सुविधा मिल सके। आवरण पाइप का नाममात्र व्यास इतना बड़ा होना चाहिए कि संरचना में गड़बड़ी किए बिना वाहक पाइप को आसानी से निकाला जा सके। जहां वाहक पाइप का उपयोग नहीं किया जाता है, उदाहरण के लिए टेलीफोन तार/टीवी केबल/विद्युत केबल/एस एंड टी केबल, ऑप्टिकल फाइबर केबल के अंतर्गत आने वाले टेलीफोन तार/टीवी केबल आदि को उपयुक्त सामग्री और पर्याप्त आकार का केसिंग पाइप प्रदान किया जाना चाहिए।

(d) 100 मिमी या उससे कम व्यास वाले वाहक पाइपों के लिए, आवरण पाइप का व्यास 250 मिमी से कम नहीं होना चाहिए। 100 मिमी व्यास से बड़े वाहक पाइपों के लिए केसिंग पाइप का व्यास वाहक पाइप व्यास से कम से कम 150 मिमी बड़ा होना चाहिए।

(e) स्टील केसिंग पाइपों के लिए, प्रदान की जाने वाली पाइप की न्यूनतम मोटाइ तालिका -1 के तहत दी जानी चाहिए

तालिका-1

केसिंग पाइप का व्यास (मिमी)	केसिंग पाइप की न्यूनतम मोटाइ (मिमी)
250	5
300	5
350	5
400	6
450	7
500	8
600	8
700	10
800	12
900	12
1000	14
1100	16
1200	16

1300	18
1400	20
1500	20
1600	22
1700	22

(नोटः तालिका-1 में दी गइ केसिंग पाइप की मोटाइ की न्यूनतम आवश्यकता रेल-सड़कों और राजमार्गों, विनिर्माण वितरण और विपणन विभाग, एपीआइ अनुशंसित अभ्यास 1102 छठे संस्करण, अप्रैल 1993 के लिए स्टील पाइपलाइन क्रॉसिंग के परिशिष्ट-सी में दर्शाए गए आंकड़ों पर आधारित है।)

(a) केसिंग पाइप का अधिकतम व्यास 1700 मिमी से अधिक नहीं होगा। यदि क्रॉसिंग की लंबाइ 15 मीटर या अधिक है, तो 350 मिमी से कम व्यास वाले वाहक पाइप का सामान्य रूप से उपयोग नहीं किया जाना चाहिए।

(b) 1700 मिमी व्यास से अधिक केसिंग पाइपों के लिए, क्रॉसिंग को पर्याप्त आकार के एक नए पुल के माध्यम से व्यवस्थित किया जाना चाहिए।

(c) कुशन (Cushion) : जैसे टेलीफोन तार/टीवी केबल/विद्युत केबल/एस एंड टी केबल, ऑप्टिकल फाइबर केबल के अंतर्गत आने वाली पाइपलाइनों के लिए, स्लीपर के नीचे न्यूनतम कुशन 600 मिमी (न्यूनतम अर्थ कुशन 350 मिमी होना चाहिए) होगा। हालाँकि, विद्युत केबलों के लिए उच्च कुशन का निर्णय जोनल रेलवे द्वारा प्रचलित सुरक्षा मानदंडों और आवश्यकताओं पर विचार करते हुए संबंधित बिजली बोर्ड अधिकारियों के परामर्श से साइट सत्यापन के बाद मामले के आधार पर किया जा सकता है। प्लास्टिक केसिंग पाइप वाले ओएफसी केबल के मामले में, केसिंग पाइप निर्माण स्तर से कम से कम एक मीटर नीचे और प्राकृतिक जमीनी स्तर से 0.9 मीटर नीचे होना चाहिए और इसे क्षैतिज बोरिंग विधि का उपयोग करके रखा जाना चाहिए।

पानी, मल, विषाक्त सामग्री या अन्य गैर-ज्वलनशील पदार्थों को बिना दबाव एवं दबाव के साथ पहुंचाने वाली पाइपलाइनों के लिए 700 मिमी व्यास से कम के केसिंग पाइप के लिए 600 मिमी की न्यूनतम कुशन सुनिश्चित की जानी चाहिए और 700 मिमी से अधिक और 1200 मिमी तक के व्यास के केसिंग पाइप के लिए 900 मिमी की न्यूनतम कुशन सुनिश्चित की जानी चाहिए। 1200 मिमी से अधिक के केसिंग पाइप के व्यास के लिए, केसिंग पाइप को निर्माण स्तर से न्यूनतम 1.2 मीटर नीचे और प्राकृतिक जमीनी स्तर से 0.9 मीटर नीचे होना चाहिए।

पेट्रोलियम, तेल या गैस आदि जैसे ज्वलनशील पदार्थों को पहुंचाने वाली पाइपलाइन क्रॉसिंग के लिए, केसिंग पाइप निर्माण स्तर से न्यूनतम 1.2 मीटर नीचे और प्राकृतिक जमीनी स्तर से 0.9 मीटर नीचे होना चाहिए।

(d) पाइपलाइन क्रॉसिंग के एक ही स्थान पर दो पाइपों के बीच न्यूनतम निकासी 600 मिमी या 2डी (जहां डी बड़े केसिंग पाइप का व्यास है) जो भी अधिक हो, ओएफसी केबल के मामले को छोड़कर होनी चाहिए।

(e) पाइपलाइन का संरेखण इस प्रकार तय किया जाना चाहिए कि यह ट्रैक को अधिमानतः समकोण के निकटतम से पार करे। भविष्य में पटरियां बिछाने के लिए केसिंग पाइप की लंबाइ रेलवे भूमि सीमा के अंत तक होनी चाहिए। केसिंग पाइप का विस्तार तटबंध के ढलान के सिरे से परे प्राकृतिक जमीनी स्तर से 5 मीटर प्लस पाइप की गहराइ तक होना चाहिए, बशर्ते बाहरी ट्रैक के केंद्र से इसकी दूरी कम से कम 14 मीटर हो। हालाँकि, ऊंचे तटबंध के लिए और जहां वाहक पाइप को जमीन में गाड़ने की आवश्यकता नहीं है, वहां केसिंग पाइप को पाइप पुलिया (चित्र-2) के समान समाप्त कर दिया जाएगा। किसी भी यार्ड के नीचे से पार करने से बचना चाहिए, क्योंकि इसमें कइ पटरियों के नीचे से पार करना शामिल होगा।

(f) पाइपों को किसी भी ट्रेंच रहित तकनीक जैसे पुशिंग तकनीक या ऑगर बोरिंग तकनीक आदि का उपयोग करके ट्रैक के नीचे डाला जाना चाहिए। यदि ट्रेंच लेस तकनीक का उपयोग करना व्यावहारिक नहीं है, तो रेलवे कट और कवर या सर्विस स्पैन विधि का उपयोग कर सकता है।

(g) सबसे बाहरी रेलवे ट्रैक केंद्र से पुश पिट/कैच पिट के किनारे की अनुशंसित सुरक्षित दूरी 3 मीटर प्लस निर्माण ऊंचाइ के दोगुने प्लस कैच/पुश पिट की गहराइ के बराबर होगी। हालाँकि, यह दूरी स्थानीय मिट्टी की स्थितियों पर निर्भर करेगी और मिट्टी के प्रकार और किसी किनारे के प्रावधान या गैर-प्रावधान आदि को ध्यान में रखते हुए साइट पर कार्यकारी द्वारा निर्णय लिया जाएगा।

(h) सिंचाइ के पानी पहुंचाने वाले पाइपों की सफाइ की सुविधा के लिए जहां भी आवश्यक हो, नाबदान उपलब्ध कराए जाने चाहिए। केसिंग पाइप में न्यूनतम ढलान यानी डाउनस्ट्रीम की ओर 40 में से 1 ढलान के साथ किसी भी रिसाव या बाढ़ के पानी के प्रवेश की निकासी के लिए डाउनस्ट्रीम छोर पर एक नाबदान प्रदान किया जाना चाहिए।

(i) टेलीफोन तार/टीवी केबल/विद्युत केबल/एस एंड टी केबल, ऑप्टिकल फाइबर केबल आदि और पेट्रोलियम, तेल या गैस आदि जैसे ज्वलनशील पदार्थों को पहुंचाने वाली क्रॉसिंग के लिए रूट मार्कर रेलवे सीमा के भीतर रेलवे सीमा स्थानों पर और तटबंध के सिरे पर और अधिकतम 10 मीटर के अंतराल पर उपलब्ध कराए जाने हैं।

(j) पाइपों को नवीनतम अनुमोदित रेलवे लोडिंग मानक का सामना करने के लिए डिजाइन किया जाना चाहिए, जैसा कि आइआरएस ब्रिज नियमों में परिभाषित किया गया है। केसिंग पाइप पूरी लंबाइ में एक समान बियरिंग के साथ स्थापित किए जाएंगे। अनुभाग को निर्माण भार यानी पाइप को धकेलने के दौरान उत्पन्न होने वाले तनाव के लिए भी जांचा जाना चाहिए।

(i) संशोधन सूची संख्या 26 दिनांक 26.12.2007 को भारतीय रेलवे ब्रिज सब-स्ट्रक्चर और

फाउंडेशन कोड (संशोधित -2004) में 'शब्दावली' शीर्षक वाले क्लॉज नंबर 2 के तहत निम्नलिखित नए क्लॉज नंबर 2.15 को निर्धारित किया गया है:-

"पानी, वाहनों, पुरुषों या इसी तरह के उद्देश्यों के निर्वहन के लिए ट्रैक निर्माण के पार किसी भी उद्घाटन को पुल के रूप में माना जाना चाहिए। केबलों, दबावयुक्त या गैर-दबावयुक्त तरल पदार्थों के पारित होने के लिए ट्रैक पर उपलब्ध कराए गए सभी नाली को ट्रैक क्रॉसिंग माना जाना चाहिए, न कि पुल। एसे ट्रैक क्रॉसिंग के स्वास्थ्य के वार्षिक मूल्यांकन और दस्तावेजीकरण का विवरण और प्रणाली बनाए रखी जानी चाहिए।

(ii) रेलवे द्वारा किराया, रखरखाव, ब्याज शुल्क, पाइपलाइन क्रॉसिंग के बिछाने/संचालन के दौरान दोषपूर्ण कार्य के कारण दुर्घटना के कारण रेलवे कर्मियों, रेलवे उपयोगकर्ता और अन्य लोगों के जीवन या संपत्ति की क्षति/नुकसान से उत्पन्न होने वाले दावों और अपनी लागत पर उपयुक्त तृतीय पक्ष व्यापक देयता बीमा आदि के संबंध में कानून अधिकारी और लेखा के परामर्श से पाइपलाइन स्वामित्व वाली कंपनियों के साथ एक समझौते को अंतिम रूप दिया जाना चाहिए।

(iii) पाइपलाइन क्रॉसिंग बिछाने वाले संगठनों को अपने स्वयं के उपकरणों का उपयोग करके रेलवे क्षेत्र के भीतर मौजूदा नियमों के अनुसार रेलवे पर्यवेक्षण के तहत पाइपलाइन बिछाने की अनुमति दी जा सकती है। पाइप पुशिंग/ऑगर बोरिंग/दिशा ड्रिलिंग द्वारा पाइपलाइनों को पारित करने का काम भी उपयुक्त गति प्रतिबंध और सभी सुरक्षा सावधानियों के अनुपालन के तहत किया जाएगा। पाइपलाइन क्रॉसिंग बिछाने के बाद कुछ दिनों तक ट्रैक निर्माण को सावधानीपूर्वक निगरानी में रखा जाना चाहिए।

रेलवे ट्रैक के नीचे या रेलवे पुल के नीचे टेलीफोन तार/टीवी केबल/विद्युत केबल/सि एंड दू केबल/ ऑप्टिकल फाइबर केबल आदि ले जाने वाली पाइपलाइन क्रॉसिंगः

(i) इस प्रकार की क्रॉसिंग के केसिंग पाइप का आकार आवश्यकता तक सीमित होना चाहिए और अधिमानतः 350 मिमी से अधिक नहीं होना चाहिए।

(ii) प्रबलित सीमेंट कंक्रीट (आरसीसी), प्री-स्ट्रेस्ड कंक्रीट (पीएससी) या पर्याप्त आकार और मजबूती के स्टील पाइप का उपयोग टेलीफोन तार, केबल आदि ले जाने के लिए किया जा सकता है।

(iii) क्षैतिज ड्रिलिंग विधि द्वारा डाले गए एकल ऑप्टिकल फाइबर केबल के मामले में, व्यास का प्लास्टिक आवरण पाइप। 50 मिमी से कम नहीं और 100 मिमी तक की अनुमति दी जा सकती है। एकाधिक केबलों के लिए, दो पाइपों के बीच की दूरी न्यूनतम 300 मिमी होनी चाहिए। केबलों/पाइपों को आपस में जोड़ने से बचना चाहिए या केबलों को केसिंग पाइप के माध्यम से ले जाना चाहिए।

(iv) विद्युत तार क्रॉसिंग के मामले में वोल्टेज और करंट आदि के आधार पर पाइपलाइन को उपयुक्त रूप से इंसुलेटेड किया जाना चाहिए।

(v) स्टील पाइप के दोनों किनारों को उपयुक्त संक्षारणरोधी पेंट से उपचारित किया जाना चाहिए।

(vi) आइएस-458 के अनुरूप प्रबलित कंक्रीट पाइप का उपयोग किया जा सकता है।

(vii) किसी बाहरी एजेंसी द्वारा ऑप्टिकल फाइबर केबल क्रॉसिंग के लिए पालन किए जाने वाले व्यापक दिशानिर्देशः

(a) क्रॉसिंग की अनुमति केवल तभी दी जाएगी जब ट्रैक पार करने के अलावा कोइ सुविधाजनक मार्ग उपलब्ध न हो।

(b) जहां तक संभव हो, केबल क्रॉसिंग के लिए किसी भी मौजूदा पुलिया, सबवे आदि का उपयोग किया जाएगा।

(c) यह सुनिश्चित किया जाएगा कि रेलवे ट्रैक को बाधित किए बिना मरम्मत या प्रतिस्थापन के लिए केबल को हटाना संभव हो।

(d) यदि भूमिगत केबल बख्तरबंद है, तो कवच को केबल के दो सीलिंग सिरों पर स्वतंत्र अर्थ द्वारा अर्थ किया जाएगा। विद्युतीकृत ट्रैक के 500 मीटर के भीतर केबल के आर्मोरिंग की कोइ और अर्थिंग नहीं की जाएगी। अर्थिंग की योजना और विधि रेलवे द्वारा अनुमोदित की जाएगी।

रेलवे ट्रैक के नीचे पाइपलाइन क्रॉसिंग जो बिना दबाव के पानी, सीवेज, विषाक्त सामग्री या अन्य गैर-ज्वलनशील पदार्थ पहुंचाती हैः

(i) पानी, सीवेज आदि को बिना दबाव के पहुंचाने के लिए पर्याप्त आकार और ताकत के प्रबलित सीमेंट कंक्रीट (आरसीसी), प्री-स्ट्रेस्ड कंक्रीट (पीएससी) या स्टील पाइप का उपयोग किया जाना चाहिए और सुचारू प्रवाह सुनिश्चित करने के लिए इन पाइपों को उचित ग्रेड में बिछाया जाना चाहिए। स्टील पाइपों के लिए, पाइप आएसः3589 के अनुसार आइएसः2062 के अनुरूप स्टील प्लेटों से निर्मित हल्के स्टील के होने चाहिए। प्रबलित कंक्रीट पाइपों के लिए, आइएसः458 के अनुरूप पाइपों का उपयोग किया जा सकता है।

(ii) पाइपों के डिजाइन और बिछाने में सीवेज या किसी अन्य पदार्थ के कारण जंग के प्रभाव पर विचार किया जाना चाहिए।

(iii) 200 मिमी या उससे कम व्यास के वाहक पाइप और स्टील केसिंग पाइप के लिए, स्टील कैरियर/केसिंग पाइप के दोनों किनारों को उपयुक्त संक्षारणरोधी पेंट से उपचारित किया जाएगा।

(iv) यदि 200 मिमी से अधिक व्यास के वाहक पाइप का उपयोग स्टील केसिंग पाइप के साथ किया जाता है, तो खंड 4.7 के अनुसार संक्षारण संरक्षण करना होगा।

(v) यदि ट्रैक के नीचे पाइपलाइन क्रॉसिंग के लिए आवश्यक हो तो उपयुक्त रूप से डिजाइन किए गए आरसीसी बॉक्स कल्वर्ट का उपयोग किया जा सकता है।

पानी, सीवेज, विषाक्त सामग्री या अन्य गैर-ज्वलनशील पदार्थ पहुंचाने वाली रेलवे ट्रैक के नीचे दबावयुक्त पाइपलाइन की क्रॉसिंगः

(i) एसे क्रॉसिंग का एक सामान्य आरेख चित्र 1 और 2 के रूप में संलग्न है। ये पाइपक्रॉसिंग मौजूदा पुलों, इमारतों और अन्य प्रकार की संरचनाओं के नजदीक नहीं होनी चाहिए। पाइपलाइन क्रॉसिंग इंस्टालेशन को ओवरहेड विद्युत तारों से अलग करने का ध्यान रखा जाना चाहिए और इसे विद्युत तारों को ले जाने वाले भूमिगत नलिकाओं से उपयुक्त रूप से पृथक किया जाना चाहिए।

(ii) केसिंग पाइप को न्यूनतम 50 मिमी व्यास वाले वेंट पाइप (जी.आइ.) के साथ प्रदान किया जाना चाहिए, जैसा कि चित्र-1 में दिखाया गया है। केसिंग पाइप के निचले सिरे पर लगे वेंट को केसिंग के किनारे या नीचे से जोड़ा जाना चाहिए और ऊंचे सिरे पर लगे वेंट पाइप को केसिंग के शीर्ष से जोड़ा जाना चाहिए। वेंट पाइप के शीर्ष पर नीचे की ओर मुड़ी हुइ पाइप को ठीक से पेंच करके फिट किया जाना चाहिए। केसिंग पाइप के सिरों को उपयुक्त रूप से सील किया जाना चाहिए। यह कैरियर पाइप में किसी भी रिसाव के बारे में जानकारी प्रदान करेगा।

(iii) जब भी आवश्यकता हो, जल आपूर्ति के प्रवाह को बंद करने की सुविधा के लिए, स्लुइस वाल्व रेलवे भूमि से दूर प्रदान किए जाने चाहिए।

(iv) कैरियर पाइप और जोड़ अनुमोदित प्रकार की सामग्री और निर्माण के होने चाहिए। कैरियर पाइप के जोड़ यांत्रिक या वेल्डेड प्रकार के होने चाहिए। आइएसः 458 के अनुरूप प्रबलित कंक्रीट दबाव पाइपों का उपयोग 7 किग्रा/वर्ग सेमी से कम दबाव के लिए वाहक पाइप के रूप में किया जा सकता है। पाइपलाइनों का 110 प्रतिशत डिजाइन किए गए दबाव तक दबाव परीक्षण किया जाना चाहिए।

(v) केसिंग पाइप और जोड़ लीक प्रूफ निर्माण के होने चाहिए, जो आइआरएस ब्रिज नियमों में परिभाषित वर्तमान रेलवे लोडिंग को सहन करने में सक्षम हों। अनुभाग को निर्माण भार यानी पाइप को धकेलने के दौरान उत्पन्न होने वाले तनाव के लिए भी जांचा जाना चाहिए।

(vi) स्टील पाइप (कैरियर और केसिंग दोनों) के लिए पाइप आइएसः 3589 के अनुसार हल्के स्टील से बने होने चाहिए, जो आइएसः 2062 के अनुरूप स्टील प्लेटों से बने हों। फील्ड वेल्ड को आइएसः1182 के अनुसार शत-प्रतिशत रेडियो ग्राफिक रूप से परीक्षण किया जाना चाहिए।

(vii) 350 मिमी व्यास से बड़े स्टील केसिंग पाइपों के प्रावधान के लिए, निम्नलिखित एंटी संक्षारण प्रणालियों में से एक प्रदान किया जाना चाहिए।

(a) कैथोडिक सुरक्षा युक्त प्रणालीः

- केसिंग पाइप के बाहरी हिस्से पर कोइ कोटिंग वांछित नहीं है।
- केसिंग पाइप के आंतरिक भाग को एसए 2½ से आइएसः 8501-1 तक ग्रिट ब्लास्ट किया जाएगा, इसके बाद 1000µ सूखी फिल्म की मोटाइ के लिए AW-WA-C222-1999 (अमेरिकन वॉटर वर्क्स एसोसिएशन) विनिर्देशों के अनुसार

100 प्रतिशत इलास्टोमेरिक पॉलीयूरेथेन कोटिंग लागू की जाएगी।

- जहां भी कोटिंग अनुचित रखरखाव/निर्माण कार्य के कारण क्षतिग्रस्त हो जाती है, वहां उसी पॉलीयुरेथेन कोटिंग के साथ टच अप पेंटिंग की जा सकती है।
- वाहक पाइप के बाहरी और आंतरिक हिस्से को 2½ से आइएसओः 8501-1 तक ग्रिट ब्लास्ट किया जाएगा, इसके बाद 1000μ सूखी फिल्म की मोटाइ के लिए AW-WA-C222-1999 विनिर्देशों के लिए 100 प्रतिशत इलास्टोमेरिक पॉलीयूरेथेन कोटिंग का अनुप्रयोग की जाएगी।
- धातु के संपर्क से बचने के लिए केसिंग पाइप और कैरियर पाइप के बीच उच्च घनत्व पॉलीथीन या इसी तरह की सामग्री से बने उपयुक्त आकार के स्पेसर स्थापित किए जाने चाहिए।
- केवल केसिंग पाइप के लिए उपयुक्त कैथोडिक सुरक्षा प्रणाली प्रदान की जानी है।
- कैथोडिक सुरक्षा के लिए एनोड का चुनाव मिट्टी प्रतिरोधकता मूल्यों पर निर्भर करता है। यदि यह मान 1000 ओम-सेमी के भीतर है, तो जिंक एनोड का उपयोग किया जाएगा और यदि मान 1000-7500 ओहम-सेमी के बीच है, तो मेग्नीशियम एनोड का उपयोग किया जाएगा।
- कैथोडिक सुरक्षा के लिए पाइप केबल जोड़ों को मेसर्स बेक या समकक्ष एपॉक्सी पैक का उपयोग करके एपॉक्सी एनकैप्सुलेटेड किया जाएगा।
- Cu/CuSO4 संदर्भ इलेक्ट्रोड के संबंध में कैथोडिक सुरक्षा प्रणाली के लिए स्वीकृत सीमा 0.85V है।

(b) कैथोडिक संरक्षण के बिना प्रणालीः

- मुख्य केसिंग पाइप को मिट्टी में धकेलने के बाद एक और केसिंग पाइप डाला जाएगा और दोनों केसिंग पाइपों के बीच की कुंडलाकार जगह को सीमेंट कंक्रीट घोल से भर दिया जाएगा। दूसरे आवरण पाइप का नाममात्र व्यास बाहरी आवरण पाइप के नाममात्र व्यास से 150 मिमी - 200 मिमी कम होगा।
- दूसरे केसिंग पाइप का बाहरी/आंतरिक हिस्सा 2½ से आइएसओः 8501-1 तक ग्रिट ब्लास्ट किया जाएगा, इसके बाद 1000μ सूखी फिल्म की मोटाइ के लिए AW-WA-C222-1999 विनिर्देशों के लिए 100 प्रतिशत इलास्टोमेरिक पॉलीयुरेथेन कोटिंग का अनुप्रयोग की जाएगी।
- कैरियर पाइप के बाहरी/आंतरिक भाग को 2½ से आइएसः 8501-1 तक ग्रिट ब्लास्ट किया जाएगा, इसके बाद 1000μ सूखी फिल्म की मोटाइ के लिए AW-

WA-C222-1999 विनिर्देशों के लिए 100 प्रतिशत इलास्टोमेरिक पॉलीयूरेथेन कोटिंग का अनुप्रयोग की जाएगी।

- धातु के संपर्क से बचने के लिए केसिंग पाइप और कैरियर पाइप के बीच उच्च घनत्व पॉलीथीन या इसी तरह की सामग्री से बने उपयुक्त आकार के स्पेसर स्थापित किए जाने चाहिए।

जहां स्टील केसिंग पाइप उपलब्ध कराना संभव नहीं है या बोझिल पाया जाता है, वहां आरसीसी पाइप (कैरियर और / या केसिंग) या आरसीसी बॉक्स उपलब्ध कराया जाएगा। वैकल्पिक रूप से एक नये पुल का निर्माण किया जा सकता है।

(i) जहां स्टील केसिंग पाइप उपलब्ध कराना संभव नहीं है या बोझिल पाया जाता है, वहां आरसीसी पाइप (कैरियर औरध्या केसिंग) या आरसीसी बॉक्स उपलब्ध कराया जाएगा। वैकल्पिक रूप से एक नये पुल का निर्माण किया जा सकता है।

पेट्रोलियम, तेल और गैस आदि जैसे ज्वलनशील पदार्थों को ले जाने वाले रेलवे ट्रैक के नीचे पाइपलाइन क्रॉसिंगः

(i) इस मामले में, केसिंग पाइप का निर्माण इस प्रकार किया जाएगा कि रेलवे सीमा के अंदर किसी भी सामग्री के रिसाव को रोका जा सके, सिवाय उन सिरों के जहां सिरों को खुला छोड़ दिया गया है। पाइप को पर्याप्त ढीलेपन के साथ स्थापित किया जाना चाहिए ताकि यह तनाव में न रहे। विस्तार जोड़ों की अनुशंसा नहीं की जाती है।

(ii) रेलवे ट्रैक को पार करने वाली पाइपलाइन एरेमा, संशोधित एएनएसआइ/एएसएमइ बी कोड, दबाव पाइपिंग के लिए एएनएसआइ/एएसएमइ बी 31.4 कोड के प्रावधानों का अनुपालन करेगी - तरल पेट्रोलियम परिवहन पाइपिंग सिस्टम; एएनएसआइ-बी 31.8 दबाव पाइपिंग के लिए कोड - गैस ट्रांसमिशन और वितरण पाइपिंग सिस्टम।

एपीआइ 1102/एरेमा मैनुअल पीटी 5 (2002) के अनुसार बाहरी भार के संबंध में केसिंग पाइप की मोटाइ की जांच की जाएगी। सेवा जीवन में भविष्य की लोडिंग को कवर करने के लिए केसिंग पाइप को आइआरएस ब्रिज नियमों के नवीनतम अनुमोदित रेलवे लोडिंग मानकों के अनुसार डिजाइन किया जाएगा। निर्माण चरण के तनाव के लिए भी केसिंग पाइप की जांच की जाएगी। विस्तृत डिजाइन गणना भी प्रस्तुत की जानी चाहिए।

(iii) पाइपलाइन क्रॉसिंग मौजूदा पुलों, इमारतों और अन्य प्रकार की संरचनाओं के नजदीक नहीं होनी चाहिए और इनसे कम से कम 14 मीटर की दूरी पर होनी चाहिए। पाइपलाइन क्रॉसिंग स्थापना को हवाइ विद्युत तारों से अलग करने का ध्यान रखा जाना चाहिए और इसे विद्युत तारों को ले जाने वाली भूमिगत नलिकाओं से उपयुक्त रूप से पृथक किया जाना चाहिए। पाइपलाइन, केसिंग पाइप और वेंट

पाइप हवाइ बिजली के तारों से कम से कम 1.2 मीटर दूर (लंबवत) होने चाहिए।

(iv) केसिंग पाइप को न्यूनतम 50 मिमी व्यास वाले वेंट पाइप (जी.1) के साथ प्रदान किया जाना चाहिए, जो जमीन के स्तर से कम से कम 1.2 मीटर ऊपर फैला हो जैसा कि चित्र 1 में दिखाया गया है। केसिंग पाइप के निचले सिरे पर लगे वेंट को केसिंग के किनारे या नीचे से जोड़ा जाना चाहिए और ऊंचे सिरे पर लगे वेंट पाइप को केसिंग के शीर्ष से जोड़ा जाना चाहिए। वेंट पाइप के शीर्ष पर नीचे की ओर मुड़ी हुइ कोहनी को ठीक से पेंच करके फिट किया जाना चाहिए। केसिंग पाइप के सिरों को उपयुक्त रूप से सील किया जाना चाहिए।

(v) रेलवे क्रॉसिंग के दोनों ओर शट-ऑफ वाल्व की अनुशंसा नहीं की जाती है। इन वाल्वों की स्थापना से खतरे उत्पन्न होते हैं जो अच्छी पाइपलाइन संचालन प्रथाओं के अनुरूप नहीं होते हैं।

(vi) केसिंग पाइप 3 के सुरक्षा कारक के साथ मुख्य वाहक पाइप के बराबर दबाव को झेलने में सक्षम होना चाहिए। हालाँकि, यदि पाइप का मालिक संगठन निम्नलिखित परीक्षणों के लिए सहमत है तो निम्न 3 के सुरक्षा कारक की आवश्यकता नहीं हो सकती है

(a) वाहक पाइप के सभी वेल्ड का एक्स-रे द्वारा 100% परीक्षण किया जाता है।

(b) स्थापना से पहले और बाद में कैरियर पाइप का हाइड्रो परीक्षण किया गया।

(c) कैरियर पाइप का बाकी मुख्य पाइपलाइन के साथ फिर से परीक्षण किया जाता है।

(vii) केसिंग पाइप और जोड़ लीक प्रूफ निर्माण के होने चाहिए, जो आइआरएस ब्रिज नियमों में परिभाषित नवीनतम अनुमोदित रेलवे लोडिंग को सहन करने में सक्षम हों। अनुभाग को निर्माण भार यानी पाइप को धकेलने के दौरान उत्पन्न होने वाले तनाव के लिए भी जांचा जाना चाहिए।

(viii) स्टील पाइप (कैरियर और आवरण दोनों) के लिए पाइप आइएस : 2062 के अनुरूप स्टील प्लेटों से आइएस : 3589 के अनुसार हल्के स्टील से बने होने चाहिए। जहां पेंच या युग्मित जोड़ों का उपयोग किया जाता है, जोड़ों को धागे के माध्यम से रिसाव को रोकने के लिए परिधि के साथ दोनों सिरों पर पाइपों को सील के रूप में वेल्ड किया जाना चाहिए। फील्ड वेल्ड का आइएस : 1182 के अनुसार शत-प्रतिशत रेडियो ग्राफिक परीक्षण किया जाना चाहिए।

(ix) कैथोडिक सुरक्षा प्रणाली के साथ क्रॉसिंग स्थान पर वाहक और केसिंग पाइपलाइन की संक्षारण सुरक्षा प्रणाली को पूरक करने के लिए मिट्टी प्रतिरोधकता, एपॉक्सी एनकैप्सुलेटेड, Cu/CuSO4 की स्वीकृत सीमा का पालन किया जाएगा।

(x) स्टील केसिंग पाइप के प्रावधान के लिए, आंतरिक सतह के लिए दो-घटक एपॉक्सी कोटिंग का उपयोग किया जाएगा।

(xi) कैरियर पाइप में बाहरी तीन-परत उच्च प्रदर्शन पॉली-यूरेथेन कोटिंग होगी। आंतरिक कोटिंग विलायक मुक्त एपॉक्सी कोटिंग हो सकती है।

(xii) पाइप मालिक संगठन संबंधित रेलवे को दस्तावेज के रूप में पाइपलाइन के लिए विस्तृत विनिर्देश प्रस्तुत करेगा। इसमें निगरानी प्रणाली की गणना और पाइपलाइन इंटीग्रिटी मैनेजमेंट सिस्टम का विवरण शामिल होगा। इसमें आवधिक परीक्षण की प्रणाली और प्रत्येक क्रॉसिंग के लिए संबंधित रेलवे को सालाना पाइपलाइन क्रॉसिंग के निरीक्षण और अखंडता का प्रमाण पत्र जमा करने की भी गणना की जाएगी। वार्षिक संयुक्त निरीक्षण की एक प्रणाली, निगरानी डेटा साझा करना और संबंधित रेलवे को निगरानी सुविधा तक पहुंच की अनुमति पाइप मालिक संगठन द्वारा दी जाएगी। यह राशि समझौते का हिस्सा होगी और पाइप-मालिक संगठन सभी लागत वहन करेगा।

रेलवे पुलों पर पेट्रोलियम, तेल और गैस जैसी ज्वलनशील पदार्थ पहुंचाने वाली पाइपलाइनें:

(i) पाइप लाइन को डेक स्तर से नीचे बिछाया जाना चाहिए। पाइप लाइन को रोलिंग स्टॉक के लिए अधिकतम गतिमान आयामों का उल्लंघन नहीं करना चाहिए, जहां भी पाइप लाइन बिछाना संभव नहीं है, वहां पाइपलाइन की सुरक्षा के लिए 7 मिमी प्लेट मोटाइ के छत प्रकार के प्लेट गार्ड स्थापित करने की आवश्यकता की सावधानीपूर्वक जांच की जाएगी।

(ii) पाइपलाइन को विशिष्ट कार्य के लिए डिजाइन किया जाना चाहिए और डिजाइन में पुल पर प्रेरित थर्मल तनाव और तनाव प्रदान किया जाना चाहिए। पुल पर पाइपलाइन अन्य जगहों के पाइप से अधिक मोटी होनी चाहिए।

(iii) पाइपलाइन में रिसाव की स्थिति में प्रवाह को बंद करने के लिए मैन्युअल रूप से संचालित शट-ऑफ वाल्व स्थापित किए जाने चाहिए।

(iv) एसे रेलवे पुलों की लगातार सुरक्षा की पर्याप्त व्यवस्था की जानी चाहिए ताकि तोड़फोड़ से क्षति की संभावना समाप्त हो जाए। पाइपलाइन की सुरक्षा के लिए तैनात कर्मचारियों का खर्च आपसी सहमति की शर्तों पर तेल कंपनियों द्वारा वहन किया जाएगा।

(v) मोड़ पर पाइप का आवधिक अल्ट्रासोनिक परीक्षण किया जाना चाहिए जहां पाइप पुल क्रॉसिंग तक पहुंचता है। निम्नलिखित शर्तों के अधीन आवधिकता 4 वर्ष हो सकती हैः

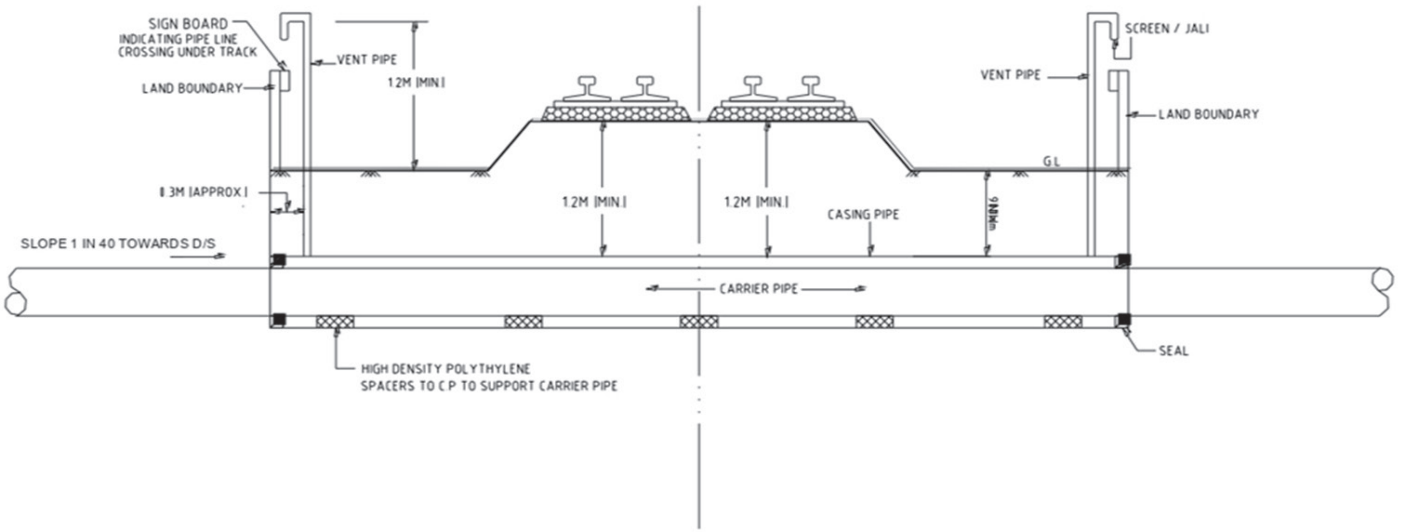
(a) तेल कंपनियों को परीक्षण के दौरान संबंधित रेलवे प्रशासन के एक प्रतिनिधि को शामिल करना चाहिए। इस प्रयोजन के लिए, संबंधित रेलवे को पहले से ही सूचना दी जानी चाहिए, ताकि वे परीक्षण के लिए प्रतिनिधि नियुक्त कर सकें।

(b) अल्ट्रासोनिक परीक्षण के परिणाम और अल्ट्रासोनिक परीक्षण से निर्धारित पाइपलाइन की मोटाइ, तेल कंपनियों द्वारा संबंधित रेलवे प्रशासन को पाइपलाइन की मोटाइ में कमी को ध्यान में रखते हुए पाइपलाइनों की सुरक्षा प्रदर्शन करने वाली आवश्यक गणनाओं यदि कोइ हो, के साथ प्रस्तुत की जानी चाहिए।

(c) रेल प्रशासन यह सुनिश्चित करेगा कि पाइप की मोटाइ निम्नानुसार होनी चाहिए-

- उचित कोड के अनुसार पाइपलाइन में विभिन्न बलों जैसे डेड लोड, लाइव लोड, तरल दबाव, हैमर ब्लो का प्रभाव, हवा का भार, भूकंप भार आदि का सामना करने के लिए पर्याप्त मोटाइ बची होनी चाहिए। मोटाइ उपयुक्त संहिता में निर्धारित किसी भी न्यूनतम सीमा से कम नहीं होनी चाहिए।
- पुल पर पाइपलाइन अन्य जगहों की पाइपलाइन से अधिक मोटी होनी चाहिए।

CASE-1 : FOR LOW EMBANKMENT PIPE BURIED IN GROUND

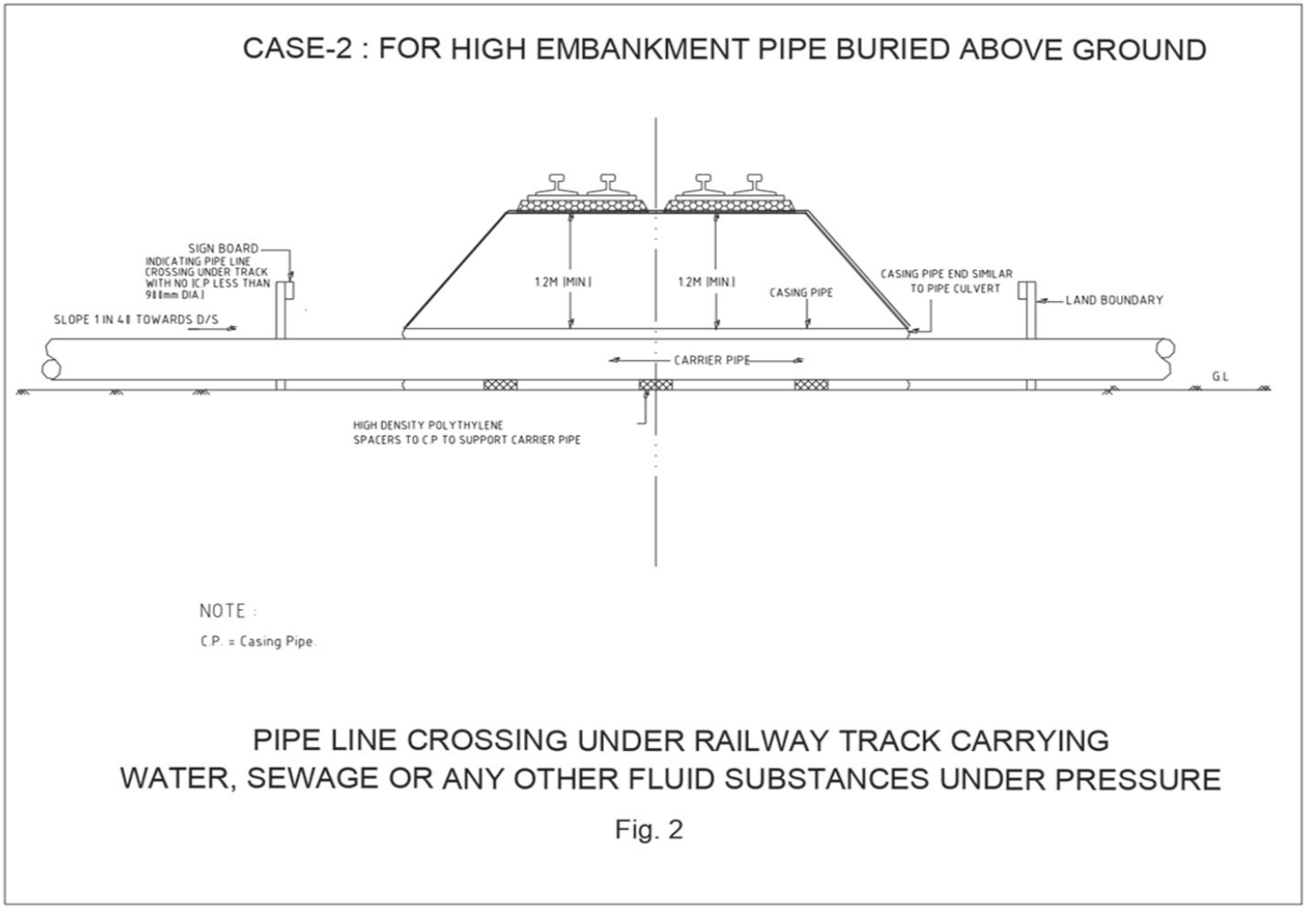


NOTE :

1. CASING PIPE TO EXTEND UP TO RAILWAY BOUNDARY.

PIPE LINE CROSSING UNDER RAILWAY TRACK CARRYING WATER, SEWAGE OR ANY OTHER FLUID SUBSTANCES UNDER PRESSURE

Fig. 1



3.24 रेलवे से संबंधित आवासीय इकाइयों में घरेलू पीएनजी कनेक्शन का प्रावधान

रेलवे बोर्ड ने पत्र संख्या 2012/एलएमएल/24/17 दिनांक 09.02.2023 के द्वारा अवगत करवाया है कि उत्तर रेलवे और पश्चिम रेलवे के रेलवे कर्मचारियों के निवास के उपयोग के लिए रेलवे कॉलोनियों में क्रमशः इंद्रप्रस्थ गैस लिमिटेड (आइजीएल) और महानगर गैस लिमिटेड (एमजीएल) की पीएनजी पाइपलाइन बिछाने के लिए प्रस्ताव को अनुमति दे दी थी।

इस संबंध में सूचित किया जाता है कि पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस नियामक प्राधिकरण, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय द्वारा अनुमोदित एजेंसियों द्वारा आवासीय कॉलोनियों में घरेलू पीएनजी कनेक्शन प्रदान करने के प्रस्तावों पर योग्यता के आधार पर विचार किया जा सकता है। एक कल्याणकारी उपाय होने के नाते, रेलवे कॉलोनियों में पीएनजी गैस पाइपलाइन बिछाने के लिए कोइ वे-लीव चार्जेस नही लिया जाएगा।

रेलवे लाभार्थियों को पीएनजी सुविधाएं प्रदान करने पर शुल्क लगाया जाएगा। इसके अलावा, रेलवे बोर्ड ने पत्र संख्या 2012/एलएमएल/24/17 दिनांक 30.11.2016 के द्वारा मंजूरी के साथ पश्चिम रेलवे द्वारा अपनाए गए मॉडल को वित्त एवं मुख्य लेखाधिकारी की सहमति और महाप्रबंधक की मंजूरी के साथ एसे मामलों से निपटने के लिए सभी जोनल रेलवे और उत्पादन इकाइयों द्वारा अपनाया जा सकता है।

***

4 भारतीय रेलवे भूमि संपत्ति प्रबंधन प्रणाली (IR-LAMS)

भारतीय रेलवे भूमि संपत्ति प्रबंधन प्रणाली के क्रियान्वयन हेतु रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2023/LML-II/11/2 दिनांक 29.03.2023 द्वारा दिशा-निर्देश जारी किए गए हैं। इस प्रणाली में क्रिस (CRIS) द्वारा भूमि आहरत (Land holding) एवं खाली भूमि खंड (Vacant land parcel) पर मॉड्यूल विकसित किए गए हैं। इसके अलावा, रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2023/LML-I/14/21 दिनांक 30.05.2023 द्वारा अतिक्रमण संबंधित जानकारी (Encroachment Master) एवं अतिक्रमण जांच रजिस्टर (Encroachment inspection register) पर भी मॉड्यूल विकसित किए गए है। ये मॉड्यूल भारतीय रेलवे भूमि संपत्ति प्रबंधन प्रणाली (IR-LAMS) का एक हिस्सा है जो भारतीय रेलवे सिविल इंजीनियरिंग पोर्टल (ircep.gov.in) पर उपलब्ध है और इसे https://ircep.gov.in/ IR-LAMS के माध्यम से लॉगिन किया जा सकता है। यदि यूजर लॉगिन आइडी पहले से आइआर-एलएसपीएस या आइआर-आरबीसीएस पर बना हुआ है तो आइआर-एलएएमएस के लिए युजर लॉगिन आइडी बनाने की आवश्यकता नहीं होगी।

4.1 आइआर-एलएएमएस के उपयोग द्वारा उठाए जाने वाले कदम - भूमि आहरत मॉड्यूल

(i) नोडल अधिकारी (आम तौर पर मंडल में मंडल इंजीनियर/भूमि और प्रोडक्शन/ कारखाना यूनिट में उप-मुख्य इंजीनियर भारतीय रेलवे भूमि संपत्ति प्रबंधन प्रणाली में भूमि के संरक्षकों को परिभाषित करेंगे।

(ii) भूमि का संरक्षक अलग-अलग उपयोग के तहत भूमि का विवरण और खाली भूमि पार्सल का विवरण भरेगा और इसे स्वीकृति के लिए नोडल अधिकारी को प्रस्तुत करेगा। नोडल अधिकारी भूमि के संरक्षक द्वारा प्रस्तुत डेटा को स्वीकृत/अस्वीकृत कर सकता है।

(iii) यदि नोडल अधिकारी द्वारा स्वीकृत कर लिया जाता है, तो इस डेटा को वास्तविक भूमि स्वामित्व/भूमि पार्सल डेटा के रूप में माना जाएगा और यह सभी संबंधितों को दिखाइ देगा।

(iv) यदि नोडल अधिकारी द्वारा अस्वीकृत कर दिया जाता है, तो भूमि के संरक्षक को इस डाटा को संशोधित करने और इसे नोडल अधिकारी द्वारा स्वीकृति के लिए फिर से जमा करने की आवश्यकता होगी और यह प्रक्रिया तब तक जारी रहेगी जब तक कि संरक्षक द्वारा प्रस्तुत सभी डाटा स्वीकृत नहीं कर लिया जाता।

(v) भूमि आहरत मॉड्यूल के तहत प्रत्येक वित्तीय वर्ष के अंत में 31 मार्च तक निम्नलिखित क्षेत्रों के लिए विभिन्न उपयोग के तहत भूमि का विवरण लिया जाता है, जैसा कि रेलवे बोर्ड द्वारा हर साल अपेक्षित होता है।

ट्रैक एवं संरचना

(1) ट्रैक और यार्ड

(2) संरचनाएं और भवन (ट्रैक और यार्ड के अलावा)

वृक्षारोपण/वनरोपण/खेती

(1) विभागीय

(2) वन विभाग और अन्य सरकारी। निकायों

(3) वाणिज्यिक वृक्षारोपण

(4) जीएमएफ योजना

रेलवे संबंधी गतिविधियों के लिए वाणिज्यिक लाइसेंसिंग

(1) तेल डिपो/थोक प्रतिष्ठान

(2) निजी साइडिंग

(3) निजी माल ढुलाइ टर्मिनल

(4) दुकानें

(5) अन्य वाणिज्यिक भूखंड

म्यूटेटेड रेलवे भूमि का विवरण

अन्य क्षेत्र

(1) सरकारी निकायों को क्षेत्र बाजार मूल्य के 99 प्रतिशत पर दीर्घकालिक पट्टे पर दिया गया।

(2) मछली पालन के अंतर्गत क्षेत्र

(3) केवीएस/अन्य स्कूलों के अंतर्गत क्षेत्र

(4) धार्मिक क्षेत्र

(5) कॉनकॉर को लाइसेंस प्राप्त भूमि

(6) आरएलडीए को सौंपी गइ भूमि

(6) डीएफसीसीआइएल को सौंपी गइ भूमि

(7) अतिक्रमण के तहत खाली भूमि

(8) अतिक्रमित भूमि को छोड़कर रिक्त भूमि

(9) कुल रिक्त भूमि

(10) कोइ अन्य भूमि जो उपरोक्त में शामिल नहीं है

(11) कुल भूमि जोत

कुल भूमि आहरण का राज्यवार ब्यौरा

रिक्त भूमि भूखंड मॉड्यूल के अंतर्गत निम्नलिखित विवरणों के साथ रिक्त भूमि भूखंडों का विवरण लिया गया है। यह जानकारी अब विभिन्न गतिविधियों के लिए आवश्यक है जिसके लिए रेलवे लीज/लाइसेंस रेलवे भूमि जैसे गतिशक्ति के तहत पीएफटी आदि।

भूमि का स्थान

(1) निकटवर्ती स्टेशन

(2) राज्य

प्लॉट विवरण

(1) इलाके का नाम

(2) क्षेत्रफल हेक्टेयर में

(3) क्षेत्रफल एकड़ में

(4) प्लॉट का आकार

(5) स्टेशन से दूरी

(6) निकटतम ट्रैक से दूरी

(7) अतिक्रमण (पूर्ण, कोइ नहीं, आंशिक)

(8) अतिक्रमण का प्रकार (कठोर, मुलायम)

(9) अंकित/निर्धारित

(10) प्लॉट की योजना (स्थान और आयाम दर्शाना)

(11) प्लॉट की फोटो (जियो-टैग की गइ फोटो अपलोड करें - खाली जमीन की जियो-टैग की गइ फोटो अपलोड करने की प्रक्रिया मॉड्यूल में उल्लिखित है। एक बार जियो-टैग की गइ फोटो अपलोड हो जाने के बाद, फोटो के भू निर्देशांक (जियो कोऑर्डिनेट) की मदद से विवरण दिया जाएगा। खाली भूखंडों की संख्या आइआर-जियोपोर्टल पर देखी जा सकती है

4.2 आइआर-एलएएमएस के उपयोग द्वारा उठाए जाने वाले कदम-अतिक्रमण मॉड्यूल

(i) नोडल अधिकारी (आम तौर पर मंडल में मंडल इंजीनियर/भूमि और प्रोडक्शन यूनिट में उप-मुख्य इंजीनियर) आइआर-एलएएमएस में भूमि के संरक्षकों को निर्धारित करेंगे।

(ii) भूमि के संरक्षक को अतिक्रमण मास्टर मॉड्यूल के माध्यम से अतिक्रमण विवरण दर्ज करने की सुविधा दी गइ है।

(iii) अतिक्रमण के सभी विवरण जैसे स्थान, अतिक्रमणकर्ता का विवरण, अतिक्रमण विवरण जैसे क्षेत्र, योजना और फोटो (जियो-टैग), बेदखली की कार्यवाही की स्थिति, उप न्यायिक मामलों की स्थिति भूमि के संरक्षक द्वारा दर्ज की जाएगी।

(iv) ये विवरण स्वीकृति के लिए संबंधित सहायक मंडल इंजीनियर को भेजा जाएगा। स्वीकृत होते ही ये अतिक्रमण, अतिक्रमण रजिस्टर का हिस्सा बन जाएंगे।

(v) भारतीय रेल कार्य संहिता (आइआरडब्ल्यूएम) के पैरा 814 (इ) के अनुसार भूमि के संरक्षक एसएसइ/कार्य, एसएसइ/रेलपथ द्वारा अतिक्रमण का त्रैमासिक निरीक्षण आइआर-एलएएमएस के अतिक्रमण निरीक्षण मॉड्यूल के माध्यम से किया जाना चाहिए ताकि अतिक्रमण और उनके हटाने का विवरण ऑनलाइन किया जा सके।

(vi) अतिक्रमण, निरीक्षण तिथि, अतिक्रमण हटाने के लिए की गइ कारवाइ, बेदखली की कार्यवाही की स्थिति और उप न्यायिक मामलों की स्थिति का विवरण निरीक्षण रजिस्टर में दर्ज किया जा सकता है और संबंधित सहायक मंडल इंजीनियर को भेजा जा सकता है।

अतिक्रमण मास्टर

(1) स्थान

(2) स्टेशन से - स्टेशन तक

(3) किमी से - किमी तक

(4) राज्य

(5) स्थान का नाम

(6) अतिक्रमणकर्ता का नाम

(7) अतिक्रमणकारी के पिता का नाम

(8) मोबाइल

(9) पता

(10) अधिगृहीत क्षेत्र (वर्ग मीटर)

(11) भूमि का उपयोग

(12) अतिक्रमण प्रारंभ होने का महीना और वर्ष

(13) वह महीना और वर्ष जिस दिन अतिक्रमण संज्ञान में आया

(14) अतिक्रमण की श्रेणी

(15) संदर्भ फाइल संख्या

(16) अतिक्रमण की योजना अपलोड करें (स्थान और आयाम दिखाएं)

(17) अतिक्रमण का फोटो अपलोड करें (जियो-टैग्ड फोटो अपलोड करें)

(18) अतिक्रमण का विवरण

(19) क्या बेदखली की प्रक्रिया शुरू हो गइ है

(20) वह तारीख जिस दिन बेदखली की कार्यवाही शुरू हुइ

(21) क्या मामला न्यायाधीन है

(22) वह तारीख जिस दिन मुकदमा शुरू हुआ

अतिक्रमण निरीक्षण

(1) अतिक्रमणकर्ता का नाम

(2) अतिक्रमणकारी के पिता का नाम

(3) मोबाइल नंबर

(4) पता

(5) कब्जा किया गया क्षेत्र

(6) भूमि का उपयोग

(7) अतिक्रमण की श्रेणी

(8) संदर्भ फाइल संख्या।

(9) अतिक्रमण की योजना अपलोड करें (स्थान और आयाम दिखाएं)

(10) अतिक्रमण का फोटो अपलोड करें (जियो-टैग्ड फोटो अपलोड करें)

(11) अतिक्रमण का विवरण

(12) क्या बेदखली की कार्यवाही शुरू हो गइ है

(13) वह तारीख जिस दिन बेदखली की कार्यवाही शुरू हुइ

(14) बेदखली प्रक्रिया की स्थिति

(15) क्या मामला न्यायाधीन है

(16) निरीक्षण की तिथि

(17) की गइ कारवाइ

(18) क्या अतिक्रमण अभी भी मौजूद है

(19) अतिक्रमण हटाने की तिथि

(20) अतिक्रमण हटाने वाले क्षेत्र का फोटो

4.3 पोर्टल में भूमि होल्डिंग की सार

क्र. सं.	
रेलवे कुल	
ट्रैक एवं संरचना	ट्रैक और यार्ड
	संरचनाएं एवं भवन (ट्रैक और यार्ड के अलावा)
	कुल (ट्रैक एवं संरचना)
वृक्षारोपण/ वनरोपण/खेती	विभागीय
	वन विभाग -अन्य सरकार/ निकायों
	वाणिज्यिक वृक्षारोपण
	रेलवे कर्मचारियों के लिए जीएमएफ योजना
	कुल (वृक्षारोपण/वनरोपण/खेती)
रेलवे संबंधी गतिविधियों के लिए वाणिज्यिक लाइसेंसिंग	तेल डिपो/थोक प्रतिष्ठान
	निजी साइडिंग
	निजी माल ढुलाइ टर्मिनल
	दुकानें
	अन्य वाणिज्यिक भूखंड
	वाणिज्यिक लाइसेंसिंग के अंतर्गत कुल
अन्य उपयोग	दीर्घकालिक पट्टे के अंतर्गत क्षेत्र
	मछलीपालन के अंतर्गत क्षेत्र
	केन्द्रीय विद्यालय (केवी)/अन्य स्कूलों के अंतर्गत क्षेत्र
	धार्मिक संरचनाओं के अंतर्गत क्षेत्र
	कॉनकॉर को भूमि का लाइसेंस
	आरएलडीए को सौंपी गइ जमीन
	डीएफसीसीआइएल को सौंपी गइ भूमि
	कोइ अन्य भूमि जो उपरोक्त में शामिल नहीं है
रिक्त भूमि	अतिक्रमण के अधीन खाली भूमि
	अतिक्रमित भूमि को छोड़कर रिक्त भूमि
	कुल रिक्त भूमि
कुल भूमि आहरण (लैंड होल्डिंग)	
कुल उत्परिवर्तन	

4.4 पोर्टल में राज्य वार लैंड होल्डिंग की स्थिति

क्र.सं.	राज्य का नाम	कुल भूमि आहरण (लैंड होल्डिंग)	भूमि नामांतरित (म्यूटेटेड)

4.5 पोर्टल में विभिन्न उपयोग के लिए भूमि आहरण (लैंड होल्डिंग) की स्थिति

क्र.सं.	रेलवे	मंडल	कस्टोडियन	वित्तीय वर्ष	ट्रैक एवं संरचना	वृक्षारोपण/वनरोपण/खेती	वाणिज्यिक लाइसेंस	अन्य उपयोग	अतिक्रमण के अधीन	अतिक्रमित भूमि को छोड़कर	कुल	कुल भूमि आहरण (लैंड होल्डिंग)	कुल म्यूटेषन	जानकारी (इन्फो)

4.6 पोर्टल में रिक्त भूमि प्लाटों की स्थिति

क्रम संख्या	रेलवे	मंडल	निकटतम स्टेशन	राज्य	इलाके का नाम	क्षेत्रफल हेक्टेयर में (एकड़)	प्लॉट का आकार	से दूरी		अतिक्रमण	अतिक्रमण का प्रकार	निर्धारित (इयरमार्क्ड)	प्लॉट का फोटो	संरक्षक (कस्टोडियन)
								निकटतम स्टेशन (किमी.)	निकटतम ट्रैक (किमी.)					

4.7 पोर्टल में रिक्त भूमि प्लॉट का सार

क्रम सं.	रेलवे	मंडल	प्लॉटों की संख्या	क्षेत्रफल (हेक्टेयर) में

4.8 अतिक्रमण भूमि की स्थिति

क्रमांक	रेलवे	मंडल	ब्लॉक अनुभाग/ स्टेषन क्षेत्र	किमी से किमी तक	राज्य	स्थान / जगह	नाम	पता	कब्जा किया गया क्षेत्र (वर्ग मीटर)	भूमि का उपयोग	केटेगरी	प्लॉट का फोटो	संरक्षक

4.9 अतिक्रमण की माहवार रिपोर्ट

क्रम सं.	माह	कुल अतिक्रमण	कुल हटाया गया अतिक्रमण

4.10 अतिक्रमण भूमि की सार

क्र. सं.	रेलवे	अतिक्रमणों की संख्या					कब्जा किया गया क्षेत्र (वर्गमीटर)					कुल हटाए गए अतिक्रमण की संख्या	हटाए गए अतिक्रमणों का क्षेत्र (वर्गमीटर)
		कुल	ए	बी	सी	डी	कुल	ए	बी	सी	डी		

4.11 अतिक्रमण डेटा का मिलान (लैंड होल्डिंग और अतिक्रमण मास्टर में अंतर)

क्र.सं.	रेलवे	मंडल	संरक्षक (कस्टोडियन)	वित्तीय वर्ष	अतिक्रमण के अंतर्गत कुल भूमि		अंतर
					लैंड होल्डिंग के अनुसार	अतिक्रमण मास्टर के अनुसार	

4.12 निरीक्षण रजिस्टर की सार

क्र.सं.	रेलवे	मंडल	तिमाही में निरीक्षण होना है				
			कुल	जनवरी-मार्च	अप्रैल-जून	जुलाइ-सितम्बर	अक्टुबर-दिसम्बर

4.13 संविधान के तहत भूमि

इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे कोड (तीसरा पुनर्मुद्रण 1999) के अनुसार, संविधान के तहत भूमि की स्थिति भारत के संविधान के अनुच्छेद 294 और 295 में परिभाषित है और उसी के रूप में पुनरुत्पादित किया गया।

अनुच्छेद 294 : संविधान के प्रारंभ से कुछ मामलों में संपत्ति, संपत्ति, अधिकार, देनदारियां और दायित्वों का उत्तराधिकार:

(अ) सभी संपत्ति और परिसंपत्तियां जो एसे प्रारंभ से ठीक पहले भारत डोमिनियन सरकार के प्रयोजन के लिए महामहिम में निहित थीं और सभी संपत्ति और परिसंपत्तियां जो एसे प्रारंभ से ठीक पहले भारत डोमिनियन सरकार के प्रयोजन के लिए महामहिम में निहित थीं प्रत्येक राज्यपाल का प्रांत क्रमशः संघ और संबंधित राज्य में निहित होगा, और

(ब) भारत के डोमिनियन सरकार और प्रत्येक राज्यपाल के प्रांत की सरकार के सभी अधिकार, दायित्व और किसी अनुबंध से उत्पन्न दायित्व हों या अन्यथा, क्रमशः भारत सरकार के अधिकार, दायित्व होंगे। प्रत्येक संबंधित राज्य की सरकार, संविधान के प्रारंभ से पहले निर्माण के कारण किए गए या किए जाने वाले किसी भी समायोजन के अधीन।

अनुच्छेद-295: अन्य मामलों में संपत्ति, संपत्ति, अधिकार, देनदारियां और दायित्वों का उत्तराधिकार

(1) संविधान के प्रारंभ सेः

(अ) सभी संपत्ति और संपत्ति जो इस तरह के प्रारंभ से ठीक पहले पहली अनुसूची के भाग बी में निर्दिष्ट राज्य के अनुरूप किसी भी भारतीय राज्य में निहित थीं, संघ में निहित होंगी, यदि वह उद्देश्य जिसके लिए एसी संपत्ति और संपत्ति एसे से ठीक पहले आयोजित की गइ थी उसके बाद प्रारंभ संघ सूची में उल्लिखित किसी भी मामले से संबंधित संघ का उद्देश्य होगा, और

(ब) पहली अनुसूची के भाग बी में निर्दिष्ट राज्य के अनुरूप किसी भी भारतीय राज्य की सरकार के सभी अधिकार, देनदारियां और दायित्व, चाहे किसी अनुबंध से उत्पन्न हों या अन्यथा, केंद्र सरकार के अधिकार, देनदारियां और दायित्व होंगे, यदि एसे उद्देश्य जिनके लिए एसे अधिकार अर्जित किए गए थे या देनदारियां या दायित्व एसे प्रारंभ से पहले खर्च किए गए थे, उसके बाद संघ सूची में शामिल किसी भी मामले से संबंधित संघ सरकार के उद्देश्य होंगे, संघ की ओर से

किए गए किसी भी समझौते के अधीन।

(2) जैसा कि पूर्वोक्त कहा गया है, पहली अनुसूची के भाग बी में निर्दिष्ट प्रत्येक राज्य की सरकार, संविधान के प्रारंभ से, सभी संपत्ति और संपत्तियों और सभी अधिकारों, देनदारियों के संबंध में संबंधित भारतीय राज्य की सरकार की उत्तराधिकारी होगी। दायित्व, चाहे किसी अनुबंध से उत्पन्न हों या अन्यथा, खंड (i) में निर्दिष्ट दायित्वों के अलावा

सभी संपत्ति और संपत्ति, जिसमें भूमि और भवन शामिल हैं और जो संविधान के अनुच्छेद 294 और 295 के तहत या अन्यथा राज्य सरकार में निहित हैं, संबंधित राज्य सरकारों के निपटान में होंगी, जो बिक्री द्वारा उनका निपटान करने के लिए स्वतंत्र होंगी। बंधक, आदि, और उसकी आय संबंधित राज्य सरकारों के राजस्व में जमा की जाएगी।

4.14 रेलवे भूमि को राजस्व रिकॉर्ड में सुधार एवं अनाधिकृत कब्जेदारों की बेदखली

राजस्व सचिव, राजस्थान सरकार का पत्र सं. FB(233) Rv./IJJ/766 दिनांक 27.06.1983 द्वारा सभी कलक्टरों को रेलवे की भूमि को राजस्व रिकार्ड में सुधार करने हेतु निर्देश दिए गए है।

भारत के संविधान के अनुच्छेद 295 के अनुसार, संघ सूची में संविधान की अनुसूची में शामिल मामलों के संबंध में पूर्ववर्ती रियासतों में निहित सभी संपत्तियां और संपत्तियां केंद्र सरकार में निहित होंगी। तदनुसार, एसी भूमि जो पूर्ववर्ती रियासत के एकीकरण और राजस्थान राज्य के गठन से पहले रियासत के रेलवे प्रशासन की थी, एकीकरण के बाद, रेल मंत्रालय, भारत सरकार की मानी जाएगी। दूसरा पहलू यह है कि, राजस्थान के गठन के तुरंत बाद, रेलवे प्रशासन ने 'अधिक भोजन उगाओ अभियान' के तहत लाइसेंस के आधार पर रेलवे भूमि के पर्याप्त क्षेत्र का कब्जा राज्य सरकार को इस शर्त के साथ सौंप दिया था कि ये पांच साल की अवधि के बाद भूमि रेलवे प्रशासन को वापस कर दी जाएगी।

अब रेलवे अधिकारियों द्वारा राज्य सरकार के ध्यान में यह बात लाइ गइ है कि उपरोक्त कइ जमीनें अब भी किसानों के कब्जे में हैं और कुछ मामलों में, उन्हें इन जमीनों के खातेदार किरायेदार के रूप में भी दर्ज किया गया है। इस संबंध में, यह स्पष्ट किया जा सकता है कि, सबसे पहले, ये जमीनें केंद्र सरकार में निहित हैं, न कि राज्य सरकार के पास और इसलिए, एसी जमीनों पर खातेदारी या अन्य प्रवृत्ति अधिकारों का सवाल ही नहीं उठता क्योंकि राजस्थान किरायेदारी के प्रावधान हैं। अधिनियम केवल राज्य सरकार के स्वामित्व वाली भूमि पर लागू होता है। दूसरे, राजस्थान काश्तकारी अधिनियम की धारा 16 में एसी भूमियों पर खातेदारी अधिकार न मिलने के संबंध में एक विशिष्ट प्रावधान है। इसलिए, एसे मामलों में जिनमें व्यक्ति को रेलवे के स्वामित्व वाली भूमि पर किरायेदारों के रूप में दर्ज किया गया है। संबंधित राजस्व रिकॉर्ड को तुरंत दुरुस्त कराया जाए और इस जमीन को रेलवे प्रशासन के नाम पर बहाल किया जाए। इसके अलावा, जब भी सक्षम रेलवे अधिकारियों द्वारा अनुरोध किया जाता है, तो रेलवे भूमि पर कब्जा करने वाले व्यक्ति को राजस्थान भूमि राजस्व अधिनियम की धारा 91 के तहत बेदखल किया जा सकता है, और संबंधित भूमि का कब्जा

रेलवे प्रशासन को बहाल किया जा सकता है।

4.15 रेलवे भूमि का स्वामित्व

भारतीय रेलवे वर्क्स नियमावली के पैरा 802 के अनुसार, रेलवे के पास मौजूद सभी भूमि का स्वामित्व केंद्र सरकार में निहित है। यह प्रत्येक रेलवे प्रशासन का कर्तव्य है कि वह अपने कब्जे वाली सभी भूमि के स्वामित्व को अक्षुण्ण बनाए रखे और इसे अतिक्रमण से मुक्त रखे। किसी भी मुकदमेबाजी से बचने के लिए, सभी रेलवे भूमि की सटीक और प्रमाणित भूमि प्लानों को बनाए रखी जानी चाहिए और सीमाओं को नियमित अंतराल पर पर्याप्त रूप से सीमांकित और सत्यापित किया जाना चाहिए।

रेलवे प्रशासन द्वारा आमतौर पर इस बात का विशेष ध्यान रखा जाता है कि पुरातात्विक और एतिहासिक महत्व के अवशेषों को परिवर्तित नहीं किया जाए। धार्मिक इमारतों, कब्रिस्तानों और अन्य स्थानों या वस्तुओं जिन्हें पवित्र माना जा सकता है, के साथ हस्तक्षेप से बचा जाना चाहिए, जब तक कि वे लाइन/यार्ड या किसी नइ परियोजना के संरेखण में न आएं।

4.16 भूमि संरक्षण

इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 807 के अनुसार, इंजीनियरिंग विभाग या जिस विभाग के पास भूमि की निगरानी है, वह यह देखने के लिए जिम्मेदार है कि इसका सर्वोत्तम लाभ के लिए उपयोग किया जाता है। विशेष रूप से, यदि रेलवे के उपयोग के लिए भूमि के एक हिस्से की तुरंत आवश्यकता नहीं है, तो इस पर विचार किया जाना चाहिए कि क्या इसे आवश्यकता पड़ने पर कब्जा फिर से शुरू करने के लिए पर्याप्त सुरक्षा उपायों के साथ बाहरी लोगों को उचित किराये पर लाइसेंस या पट्टे पर दिया जा सकता है।

4.17 भूमि अभिलेख

बुनियादी भूमि रिकॉर्ड जैसे भूमि रिकॉर्ड रजिस्टर, भूमि सीमा सत्यापन रजिस्टर और अतिक्रमण निरीक्षण रजिस्टर को इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 850 में निहित निर्देशों के अनुसार और भारतीय रेलवे कार्य नियमावली (आइआरडब्ल्यूएम) के पैरा 806, 807 और 812 के अनुसार बनाए रखा जाना आवश्यक है। रेलवे बोर्ड द्वारा जारी निर्देशों के अनुसार मुख्य सामान्य इंजीनियर द्वारा जारी संयुक्त प्रक्रिया आदेश (जेपीओ) में इन रजिस्टरों के रखरखाव को भी दोहराया गया था।

4.18 भूमि प्लान

इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 850 के अनुसार, पूरी लाइन के लिए भूमि योजनाओं की एक पूरी श्रृंखला रेलवे के मुख्य इंजीनियर के कार्यालय में रखी जानी चाहिए। मंडलीय/

कार्यकारी इंजीनियर यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होंगे कि रिकॉर्ड सावधानीपूर्वक संरक्षित हैं और उनके कब्जे में अधिकृत भूमि योजनाओं की प्रतियों में सभी परिवर्तनों को नोट करके अद्यतन रखा गया है।

4.19 भूमि अभिलेख रजिस्टर

भूमि अभिलेख रजिस्टर में भूमि योजना, क्षेत्र, किलोमीटर, लागत, विवरण, पत्राचार का संदर्भ, सरकारी संकल्प और भूमि के हस्तांतरण को मंजूरी देने की तारीख आदि का विवरण होना चाहिए। इस रजिस्टर को मुख्यालय/मुख्य इंजीनियर कार्यालय के साथ-साथ मंडलीय/ कार्यकारी इंजीनियर कार्यालय में रखा जाना चाहिए। सितंबर 2001 के मॉडल संयुक्त प्रक्रिया आदेश के अनुसार, इंजीनियरिंग विभाग के सेक्शन इंजीनियरों (कार्य) द्वारा अद्यतन प्रविष्टियों के साथ कुल रेलवे भूमि का एक रजिस्टर बनाए रखा जाएगा।

4.20 भूमि सीमा सत्यापन रजिस्टर

विभिन्न प्रावधानों के अनुसार, रेलवे के प्रयोजनों के लिए स्थायी रूप से अधिकृत की गइ सभी भूमि की सीमाएं इस तरह से सीमांकित की जाएंगी ताकि एसी सीमाओं को आसानी से सुनिश्चित और पहचाना जा सके। इस प्रयोजन के लिए, रेलवे भूमि की सीमा को एक सतत दीवार, बाड़ या खाइ या अलग किए गए निशान, खंभे या स्तंभों द्वारा परिभाषित किया जाना चाहिए। भारतीय रेलवे वर्क्स नियमावली में उल्लिखित पैरा 808 से 813 के अनुसार भूमि सीमाओं के सीमांकन, सीमा पत्थर, चारदीवारी, बाड़ लगाने आदि के लिए दिशानिर्देशों का भी पालन किया जाना चाहिए। भूमि सीमा सत्यापन रजिस्टर में रेलवे सीमा के साथ ट्रैक के दायीं और बायीं ओर उपलब्ध सीमा पत्थरों का विवरण, उनके नियंत्रण में भूमि के स्थान के साथ शामिल होना चाहिए।

4.21 भूमि अतिक्रमण निरीक्षण रजिस्टर

भारतीय रेलवे वक्र्स नियमावली के पैरा 814 (इ) के अनुसार, विभिन्न अधिकारियों द्वारा निरीक्षण के दौरान देखे गए रेलवे भूमि पर अतिक्रमण को दर्शाने वाला एक रजिस्टर प्रत्येक वरिष्ठ अनुभाग इंजीनियर द्वारा बनाए रखा जाना चाहिए, जिसमें स्थान, अतिक्रमणकर्ता का नाम, अतिक्रमित क्षेत्र, अतिक्रमण का प्रकार (वाणिज्यिक/आवासीय/खेती), अनाधिकृत कब्जा शुरू होने की तारीख, वह तारीख जब अतिक्रमण पहली बार ध्यान में आया, की गइ कार्यवाही और अतिक्रमण हटाने की तारीख का विवरण देना होगा। अतिक्रमण योजना (स्केल करने के लिए) को भी रजिस्टर के दाहिनी ओर चिपकाया जाएगा।

4.22 भूमि सीमांकन

प्रत्येक रेलवे प्रशासन उस रेलवे के कब्जे में सभी भूमि के सीमांकन और सीमाओं के आवधिक सत्यापन और

उसके संबंध में उचित रिकॉर्ड के रखरखाव के लिए जिम्मेदार है। भूमि सीमाओं के उचित सीमांकन के लिए, इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 1047 में निम्नानुसार प्रावधान किया गया हैः

रेलवे के प्रयोजनों के लिए स्थायी रूप से अधिकृत सभी भूमि की सीमाएं जमीन पर इस तरह से परिभाषित की जाएंगी ताकि एसी सीमाओं को आसानी से सुनिश्चित और पहचाना जा सके।

इस प्रयोजन के लिए रेलवे भूमि की सीमा को एक सतत दीवार, बाड़ या खाइ या अलग किए गए निशानों, खंभों या खंभों द्वारा परिभाषित किया जा सकता है।

जहां सीमा चिह्न निरंतर है, वहां रेलवे भूमि की सीमा दीवार, बाड़ या खाइ के बाहरी किनारे पर होगी, यानी दीवार, बाड़ या खाइ पूरी तरह से रेलवे भूमि पर स्थित होगी।

जहां अलग-अलग निशान, जैसे अलग-अलग खंभे या खंभे का उपयोग किया जाता है, रेलवे भूमि की सीमा एसे खंभे और खंभे के बाहर से गुजरेगी, निशानों के बीच की सीमा प्रत्येक मामले में बाहर से एक सीधी रेखा में ली जाएगी एक निशान से अगले निशान के बाहर तक।

रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 98/LML/14/156 दिनांक 21.12.2001 के अनुसार, अलग किए गए निशान किसी भी स्थिति में 50 (पचास) मीटर से अधिक दूरी (केंद्र से केंद्र) पर नहीं होने चाहिए। वे ठोस प्रकृति के होने चाहिए, आसानी से नष्ट नहीं होने चाहिए या दुर्घटना या शरारत से स्थानांतरित नहीं होने चाहिए, और एसे आकार और रूप के होने चाहिए जिन्हें आसानी से रेखांकित किया जा सके।

प्रत्येक पृथक सीमा चिह्न पर एक संख्या अंकित होनी चाहिए। प्रत्येक पृथक सीमा चिह्न की स्थिति और संख्या को भूमि योजना पर दर्शाया जाना चाहिए।

जहां कोइ बाड़, दीवार या खाइ सीमा के भीतर कुछ दूरी पर स्थित है और रेलवे भूमि की वास्तविक सीमा को चिह्नित नहीं करती है, वहां (एसी बाड़, दीवार या खाइ के अलावा) वास्तविक सीमा निर्धारित करना आवश्यक होगा रेलवे भूमि को इन नियमों के अनुसार उचित रूप से चिह्नित और परिभाषित किया गया है।

भूमि सीमा का उचित रखरखाव अतिक्रमण की रोकथाम की दिशा में पहला और प्रभावी कदम है। आइआरडब्ल्यूएम के पैरा 808 से 813 में भूमि सीमाओं के सीमांकन, सीमा पत्थर बिछाने, सीमा दीवारें, बाड़ लगाने आदि के लिए दिशानिर्देश स्पष्ट रूप से बताए गए हैं।

रेलवे बोर्ड ने निर्धारित किया है कि सभी प्रमुख शहरों में स्टेशनों के संपर्क मार्गों पर आवश्यक चारदीवारी का राजस्व व्यय के तहत मूल्यांकन, प्राथमिकता, कार्यक्रम और निर्माण किया जाना चाहिए और प्रगति की निगरानी की जानी चाहिए। इसके अलावा, चारदीवारी की मरम्मत एक नियमित प्रक्रिया होनी चाहिए और कार्यान्वयन की निगरानी मुख्यालय द्वारा की जानी चाहिए। मइ 2004 में रेलवे बोर्ड ने आदेश दिया कि रेलवे को महाप्रबंधक स्तर पर अतिक्रमण की दृष्टि से संवेदनशील क्षेत्रों में चारदीवारी के निर्माण के कार्यों को मंजूरी देनी चाहिए और काम को तेजी से पूरा करना चाहिए।

भारतीय रेलवे वक्र्स नियमावली के पैरा 813 और 814 के अनुसार, भूमि सीमाओं का आवधिक सत्यापन संबंधित सीनियर सेक्शन इंजीनियर/सेक्शन इंजीनियर द्वारा किया जाना चाहिए और निर्धारित प्रोफार्मा में

उस आशय का एक प्रमाण पत्र संबंधित में दर्ज किया जाना चाहिए। वर्ष में एक बार पंजीकरण करें जिसे संबंधित सहायक इंजीनियर, मंडल इंजीनियर/वरिष्ठ मंडल इंजीनियर द्वारा सत्यापित और प्रतिहस्ताक्षरित किया जाना है।

4.23 भूमि अतिक्रमण

रेलवे के तमाम प्रयासों के बावजूद कइ स्थानों पर रेलवे की जमीन पर अतिक्रमण है। रेलवे भूमि के किसी भी अनधिकृत उपयोग को अतिक्रमण कहा जाता है। रेलवे बोर्ड ने समय-समय पर रेलवे भूमि पर अतिक्रमण को रोकने और मौजूदा अतिक्रमण को हटाने के लिए उठाए जाने वाले कदमों के संबंध में जोनों को विस्तृत निर्देश जारी किए हैं।

रेलवे द्वारा जारी संयुक्त प्रक्रिया आदेशों के अनुसार और भारतीय रेलवे वर्क्स नियमावली के पैरा 813 (डी) के अनुसार, प्रत्येक सेक्शन इंजीनियर के पास स्थान-वार अतिक्रमणों की एक सूची होनी चाहिए और उसकी प्रति स्थानीय पुलिस स्टेशन और संबंधित जीआरपी स्टेशन को भी प्रस्तुत की जानी चाहिए। इस सूची को हर साल 1 अप्रैल से अद्यतन किया जाना चाहिए और प्रसारित किया जाना चाहिए। नए अतिक्रमणों की रोकथाम/रिपोर्टिंग की जिम्मेदारी उस क्षेत्र के संबंधित वरिष्ठ अनुभाग इंजीनियर/अनुभाग इंजीनियर और रेलवे सुरक्षा बल के अधिकारियों की संयुक्त रूप से है। अतिक्रमण के मामलों को विभागीय अधिकारियों/स्थानीय पुलिस/सिविल अधिकारियों के ध्यान में लाया जाना चाहिए। यदि आवश्यक हो तो इंजीनियरिंग विभाग द्वारा रेलवे अधिनियम 1989 की धारा 147 के तहत पुलिस में प्राथमिक सूचना रिपोर्ट (एफआइआर) दर्ज कराइ जानी चाहिए।

सार्वजनिक परिसर बेदखली अधिनियम का सहारा लिए बिना कच्चे अतिक्रमण और पनपते अतिक्रमण को हटाया जाना चाहिए। कठोर अतिक्रमण के मामले में, सीनीयर सेक्शन इंजीनियर/ सेक्शन इंजीनियर को अतिक्रमणकारियों के खिलाफ संपदा अधिकारियों (इओ) की अदालत में मामला दायर करना चाहिए। उनके स्थानांतरण के दौरान कार्यभार सौंपते/लेते समय सीनीयर सेक्शन इंजीनियर/ सेक्शन इंजीनियर (स्थायी तरीका/कार्य) की ओर से मौजूदा अतिक्रमणों की संयुक्त क्षेत्र जांच अनिवार्य है। इसके बाद अतिक्रमण रजिस्टर के अंत में अधिकार क्षेत्र में अतिक्रमणों की संख्या पर एक संयुक्त हस्ताक्षर किया जाना चाहिए, जिसमें अब तक उठाए गए कदमों का विधिवत विवरण दिया जाए।

अतिरिक्त एवं पनपते अतिक्रमणों को हटाने, बेदखली के मामलों को दाखिल करने और इओ की अदालत में सिविल न्यायालयों आदि में उनकी प्रगति के संबंध में मासिक प्रगति प्रभागों द्वारा मुख्यालय को प्रस्तुत की जानी चाहिए। इसके अलावा, प्रत्येक अतिक्रमण हटाने के लिए बड़े पैमाने पर योजना बनाइ जाएगी। अतिक्रमण के विवरण के साथ इन अतिक्रमण योजनाओं की सीनीयर सेक्शन इंजीनियर/ सेक्शन इंजीनियर (कार्य)/ सहायक इंजीनियर द्वारा जांच और हस्ताक्षर किए जाने चाहिए और एसी अतिक्रमण योजनाओं की एक प्रति मंडलीय अधिकारियों के पास उपलब्ध होनी चाहिए।

4.24 अतिक्रमण की श्रेणियाँ

अतिक्रमण निम्नलिखित श्रेणियों के अंतर्गत किया जाना चाहिएः-

केटेगरी	अतिक्रमणों के प्रकार
ए	बाहरी लोगों द्वारा किया गया अतिक्रमण जिसे हटाने के लिए सार्वजनिक परिसर बेदखली (पीपीइ) के तहत कार्यवाही की आवश्यकता होती है
बी	बाहरी लोगों द्वारा अतिक्रमण जिसके लिए पीपीइ अधिनियम के तहत कार्यवाही की आवश्यकता नहीं है (उदाहरण के लिए फेरीवालों द्वारा भूमि पर अस्थायी कब्जा, मवेशियों, गोबर, कूड़े आदि के लिए रेलवे भूमि का उपयोग करना)
सी	रेलवे कर्मचारियों द्वारा अस्थायी झोपड़ियों आदि के रूप में अतिक्रमण।
डी	रेलवे कर्मचारियों द्वारा अतिक्रमण, जिन्हें रेलवे आवास आवंटित किया गया है, संरचनाओं में वृद्धि, खेती के लिए भूमि का अनधिकृत उपयोग आदि।

नोटः श्रेणी ''ए'' अतिक्रमण कठोर प्रकार का है और श्रेणी ''बी'', ''सी'' और ''डी'' अतिक्रमण नरम प्रकार का है।

साधारण अतिक्रमणः अनाधिकृत तरीके से सुविधाएं छोड़ना जैसे रेलवे क्षेत्र में दरवाजा खोलना, रेलवे भूमि पर कचरा फेंकना, मवेशी पालन के लिए रेलवे भूमि का उपयोग करना आदि।

कठोर अतिक्रमणः वाणिज्यिक या अन्य उद्देश्यों आदि के उपयोग के लिए अस्थायी या स्थायी संरचना का निर्माण।

4.25 अतिक्रमण के संबंध में मंडल का उत्तरदायित्व

स्टेशन क्षेत्र के भीतर अतिक्रमण के संबंध में स्टेशन कर्मचारियों और इंजीनियरिंग कर्मचारियों के बीच जिम्मेदारी का निम्नलिखित विभाजन होना चाहिए।

नए अतिक्रमण की रोकथाम की जिम्मेदारी

नए अतिक्रमण की रोकथाम/रिपोर्टिंग की जिम्मेदारी निम्नानुसार होगीः

1	स्टेशन परिसर के भीतर	स्टेशन मास्टर, संबंधित सेक्शन इंजीनियर/वर्क्स और आरपीएफ इंस्पेक्टर/वरिष्ठ आरपीएफ अधिकारी के साथ संयुक्त रूप से उस स्टेशन पर निर्धारित है जहां कोइ आरपीएफ इंस्पेक्टर तैनात नहीं है।

2	स्वतंत्र सीजीएस या सीपीएस के तहत काम करने वाले गुड्स शेड और पार्सल शेड सीजीएस/ सीपीएस	संबंधित सेक्शन इंजीनियर/वर्क्स और आरपीएफ इंस्पेक्टर/ वरिष्ठ आरपीएफ अधिकारी के साथ संयुक्त रूप से उस स्टेशन पर निर्धारित होते हैं, जहां कोइ आरपीएफ इंस्पेक्टर तैनात नहीं है।
3	स्टेशनों के बीच	संबंधित अनुभाग इंजीनियर /रेलपथ और आरपीएफ अधिकारी के साथ संयुक्त रूप से निर्धारित है।
4	लोको शेड के भीतर परिसर की दीवार/ बाड़ लगाना	लोको शेड के नामित सेक्शन इंजीनियर और आरपीएफ इंस्पेक्टर के साथ संयुक्त रूप से निर्धारित है।
5	कैरिज और वैगन और टीएल/ एसी डिपो के भीतर परिसर की दीवार/बाड़ लगाना	डिपो के नामित सेक्शन इंजीनियर और आरपीएफ अधिकारी के साथ संयुक्त रूप से निर्धारित है।
6	विद्युत उत्पादन और मरम्मत दुकान (इपीआर) सहित कार्यशालाओं के भीतर परिसर की दीवार/बाड़ लगाना	कार्यशाला के नामित सेक्शन इंजीनियर (जिस विभाग की कार्यशाला है) और आरपीएफ अधिकारी के साथ संयुक्त रूप से निर्धारित है।
7	आइटम (1) से (6) के तहत कवर नहीं किए गए अन्य सभी क्षेत्र संबंधित	अनुभाग इंजीनियर /कार्य और संबंधित आरपीएफ इंस्पेक्टर और उस स्टेशन के वरिष्ठतम आरपीएफ अधिकारी के साथ संयुक्त रूप से निर्धारित हैं, जहां कोइ भी आरपीएफ इंस्पेक्टर तैनात नहीं है।

4.26 अतिक्रमण की रोकथाम और हटाने के लिए निवारक कदम/कार्य योजना

(1) संवेदनशील क्षेत्रों की पहचान।

(2) चारदीवारी/बाड़बंदी का निर्माण।

(3) पेड़ लगाना।

(4) क्षेत्र में सीमा स्तंभों का उचित रखरखाव सुनिश्चित करना।

(5) इन क्षेत्रों में अतिक्रमण रोकने में सहायता के लिए स्थानीय अधिकारियों के साथ बातचीत।

(6) इलाके में पर्याप्त प्रभाव पैदा करने के उद्देश्य से नागरिक अधिकारियों के साथ संबंधित विभागों के प्रतिनिधियों द्वारा संवेदनशील स्थानों का संयुक्त दौरा किया जाएगा जिससे अवगत हो कि रेलवे क्षेत्रों में अतिक्रमण को रोकने के लिए गंभीर है।

4.27 अतिक्रमण हटाने की बेदखली प्रक्रिया

(1) मौजूदा अतिक्रमणों की पहचान

(2) यह सुनिश्चित करना कि पीपीइ अधिनियम के तहत सभी मामले दर्ज किए गए हैं।

(3) संपदा अधिकारियों को उनके पास लंबित मामलों को शीघ्रता से अंतिम रूप देना चाहिए।

(4) जहां बेदखली के आदेश प्राप्त होते हैं, वहां मौजूदा आदेशों के अनुसार कब्जे के लिए कार्यवाही की जाएगी।

(5) आवश्यक सहायता मिलने तक विभिन्न स्तरों पर औपचारिक/अनौपचारिक अनुरोधों द्वारा नागरिक अधिकारियों की सहायता जुटाना।

(6) रेलवे अधिवक्ताओं की मदद से मामलों को शीघ्र अंतिम रूप देने के लिए अदालतों को निर्देशित किया जाए।

(7) अतिक्रमणों पर नजर रखने के लिए स्टेशनों पर निर्दिष्ट क्षेत्रों के प्रभारी के रूप में यातायात, वाणिज्यिक, इंजीनियरिंग अधिकारियों को नामित करना और पीपीइ अधिनियम के तहत, यदि आवश्यक हो, तो बेदखली के लिए इंजीनियरिंग अधिकारियों को अतिक्रमण के आरंभिक या अन्यथा रिपोर्ट करना।

(8) जब भी सहायता मांगी जाएगी, आरपीएफ साधारण अतिक्रमणों को हटाने में हर संभव सहायता प्रदान करेगी। उन्हें राज्य पुलिस/जीआरपी के साथ समन्वय में भी सहायता प्रदान करनी चाहिए जहां मामलों का निर्णय संपदा अधिकारियों द्वारा किया गया है।

4.28 सार्वजनिक परिसर (अनधिकृत कब्जाधारियों की बेदखली) अधिनियम के तहत बेदखली

सार्वजनिक परिसरों से अनाधिकृत कब्जाधारियों की बेदखली ''सार्वजनिक परिसर (अनाधिकृत कब्जाधारियों की बेदखली) अधिनियम 1971'' के प्रावधानों द्वारा नियंत्रित होती है। इस अधिनियम के तहत कार्यवाही केवल वे अधिकारी ही कर सकते हैं जो संपदा अधिकारी के रूप में नियुक्त हैं।

अधिनियम की प्रासंगिक धाराओं के तहत नोटिस या आदेश की एक प्रति उचित रूप में संबंधित / अतिकर्मी व्यक्ति को दी जाएगी या उसके परिवार के किसी वयस्क सदस्य को उस व्यक्ति को संबोधित एक पत्र में पावती के माध्यम से पंजीकृत डाक के माध्यम से उसका सामान्य या अंतिम ज्ञात स्थान या निवास या व्यवसाय के पते पर भेजा जाएगा। जब नोटिस की प्रति वितरित या प्रस्तुत की जाती है, तो सेवा की पावती के प्रतीक के रूप में उस व्यक्ति के हस्ताक्षर प्राप्त किए जाने चाहिए जिसे प्रतिलिपि वितरित की गइ है या प्रस्तुत की गइ है। यदि कोइ व्यक्ति या एसे व्यक्ति के परिवार का वयस्क सदस्य पावती पर हस्ताक्षर करने से इनकार करता है, तो नोटिस की एक प्रति एसे व्यक्ति के सामान्य निवास या व्यवसाय के सामान्य स्थान के बाहरी दरवाजे या किसी अन्य विशिष्ट भाग पर चिपका दी जाएगी।

4.29 संपदा अधिकारी की कार्यप्रणाली

इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 1057 और 1058 के अनुसार, संपदा अधिकारी एक व्यक्ति है और सार्वजनिक परिसर (अनधिकृत कब्जाधारियों की बेदखली) अधिनियम के तहत उसके द्वारा लिया जाने वाला निर्णय उसका व्यक्तिगत है और निर्णय लेने की शक्ति निहित है। उसमें व्यक्तिगत रूप से और इसका प्रयोग करते समय उसे अर्ध-न्यायिक रूप से कार्य करना होता है और किसी निष्कर्ष पर पहुंचने के लिए वह किसी निजी सलाह या मार्गदर्शन को स्वीकार नहीं कर सकता है। संपदा अधिकारी अर्ध-न्यायिक प्राधिकारी के रूप में कार्य करता है और कार्यवाही में पक्ष की जानकारी और सहमति को छोड़कर, उसके लिए अनौपचारिक रूप से कानून मंत्रालय की राय या सलाह लेना भी अनुचित होगा। संपदा अधिकारी की कार्यवाही न्यायिक कार्यवाही नहीं है और इस प्रकार साक्ष्य अधिनियम लागू नहीं होता है, हालांकि इसके मूल सिद्धांतों का पालन किया जाना चाहिए। संपदा अधिकारी को अधिनियम के तहत अपनी सभी कार्यवाहियों का अलग रिकॉर्ड रखना चाहिए और विभागीय नोटिंग को एसे रिकॉर्ड के साथ नहीं मिलाया जाना चाहिए।

4.30 सार्वजनिक परिसर (अनाधिकृत कब्जाधारियों की बेदखली) अधिनियम 1971 के प्रावधान के तहत संपदा अधिकारी (इ.ओ.) के आदेशों को चुनौती देते हुए उच्च न्यायालयों में रिट याचिका दायर किया जाना।

संपदा अधिकारी के खिलाफ लिए गए स्टे के मामले पर बेदखली के आदेश पर रेलवे बोर्ड ने पत्र संख्या 2000/LML/14/200 दिनांक 04.12.2000 के माध्यम से स्पष्ट रूप से निर्देश दिया कि याचिकाकर्ता द्वारा उच्च न्यायालयों में दायर की गइ रिट याचिकाओं का संबंधित रेलवे द्वारा उचित रूप से बचाव किया जाना चाहिए कि इसमें कोइ अवैधता नहीं है या संपदा अधिकारी/ अपीलीय अदालत द्वारा की गइ अनियमितता और माननीय न्यायालय को याचिका खारिज करनी चाहिए, अनुच्छेद 226 और 227 के अनुसार दिया गया स्टे खारिज किया जाएगा।

4.31 रेलवे भूमि पर अतिक्रमण की रोकथाम और उसे हटाना

सदस्य इंफ्रास्ट्रक्चर, रेलवे बोर्ड के अर्धशासकीय संख्या 2021/LML-I/14/43 दिनांक 21.12.2021 के अनुसार, प्रत्येक मामले में अतिक्रमणकारियों के खिलाफ बेदखली की कार्यवाही चलाकर अतिक्रमण हटाने के लिए अनुवर्ती कार्यवाही शुरू करना और इस प्रकार अतिक्रमणकारियों को हटाना/ बेदखल करना सुनिश्चित किया जाए।

इस संबंध में माननीय सर्वोच्च न्यायालय के निर्देशानुसार, अधिकारियों (संपदा अधिकारी) के विरुद्ध आगे की जिम्मेदारी/कार्यवाही तय की जानी चाहिएः

(1) अतिक्रमण को रोकने और हटाने के लिए समय पर कार्यवाही नहीं करना ।

(2) पीपीइ-एक्ट में नोटिस जारी न करना या पीपीइ-एक्ट के मामलों को अंतिम रूप देने में देरी करना।

इसके अलावा, बोर्ड के दिनांक 21.02.2022 के पत्र के अनुसार, माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने निर्देश दिया कि अतिक्रमण के लिए जो अदालती कार्यवाही का विषय है, उपयुक्त प्राधिकारी को तुरंत संबंधित न्यायालय का ध्यान इस अदालत द्वारा 16.12.2021 को पारित आदेश की ओर आकर्षित करना चाहिए। और 28.01.2022 और रेलवे संपत्ति पर अतिक्रमण को साफ करने की प्रक्रिया में तेजी लाने के लिए संबंधित न्यायालय से उचित निर्देश मांगें। माननीय उच्चतम न्यायालय ने यह भी निर्देश दिया है कि कार्यरत अधिकारियों/कर्मचारियों की सुरक्षा और अनाधिकृत संरचनाओं को ध्वस्त करने के लिए स्थानीय बल की सहायता भी ली जा सकती है। संबंधित क्षेत्र के पुलिस अधीक्षक/आयुक्त को अतिक्रमण हटाने की सुविधा के लिए पर्याप्त पुलिस बल उपलब्ध कराने के लिए कहा जा सकता है।

4.32 एसएलपी (सिविल) डायरी नंबर 19714/2021 उतरन से बेस्थन रेलवे झोपड़पट्टी विकास मंडल बनाम भारत सरकार और अन्य के मामले में।

रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2021/LML-I/14/43 दिनांक 11.08.2022 के अनुसार, एसएलपी (सिविल) डायरी नंबर 19714/2021 उतरन से बेस्थन रेलवे झोपड़पट्टी विकास मंडल बनाम भारत सरकार और अन्य मामले में, भारत के माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने 14.07.2022 को एक विस्तृत आदेश पारित किया है। आदेश का प्रासंगिक पैरा (अंतिम पैरा) निम्नानुसार पुनः प्रस्तुत किया गया हैः-

"चूंकि और कुछ करने की आवश्यकता नहीं है, इसलिए हम इस याचिका का निपटारा करते हुए आशा करते हैं कि संबंधित विभाग अतिक्रमण की अनुमति देने/अनदेखी करने के लिए जिम्मेदार अपने दोषी अधिकारियों/कर्मचारियों के खिलाफ उचित कार्यवाही करेगा, जैसा कि इस न्यायालय के पिछले आदेश में उल्लेख किया गया है; और यदि अनुशासनात्मक कार्यवाही पहले ही शुरू कर दी गइ है, तो उसे तार्किक और शीघ्रता से लिया जाए।"

4.33 सभी स्तरों पर अदालती मामलों, विशेष रूप से रेलवे बोर्ड को एक पक्ष के रूप में शामिल मामलों/ अवमानना मामलों का उचित निस्तारण के संबंध में।

अध्यक्ष रेलवे बोर्ड ने अर्धषासकीय पत्र संख्या 2019/E(LL)AT/CNR/19 दिनांक 01.06.2023 द्वारा निर्देशित किया है कि सभी स्तरों पर अदालती मामलों विशेष रूप से रेलवे बोर्ड को एक पक्ष के रूप में शामिल करने वाले मामलों/अवमानना मामलों के के समुचित निस्तारण किया जाए।

4.34 रेलवे भूमि पर अतिक्रमण से बेदखली - रेलवे अधिनियम 1989 की धारा 147 के उपयोग द्वारा।

बोर्ड ने निर्णय लिया है कि पीपीइ अधिनियम, 1971 के प्रावधानों के अलावा, रेलवे भूमि पर अतिक्रमण करने वालों के खिलाफ रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 147 के तहत भी कड़ी कार्यवाही की जानी

चाहिए, जिसे रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 98/एलएमएल/14/156 द्वारा निर्देशित किया गया है।

''धारा 147'' के अनुसार-

(1) यदि कोइ व्यक्ति कानूनी अधिकार के बिना रेलवे के किसी भी हिस्से में प्रवेश करता है या कानूनी रूप से एसे हिस्से में प्रवेश करता है, एसी संपत्ति का दुरुपयोग करता है, छोड़ने से इनकार करता है तो उसे कारावास की सजा हो सकती है, जिसे बढ़ाया जा सकता है। छह महीने की सज़ा या जुर्माना जो 1000/- रुपये तक बढ़ाया जा सकता है या दोनों सजा एक साथ दी जा सकती है।

(2) उप-धारा (1) में निर्दिष्ट किसी भी व्यक्ति को किसी भी रेलवे कर्मचारी या अन्य व्यक्ति द्वारा रेलवे से हटाया जा सकता है जिसे एसा रेलवे कर्मचारी अपनी सहायता के लिए बुला सकता है।

पत्र के निर्देशानुसार "यदि संबंधित पर्यवेक्षक द्वारा की गइ कारवाइ प्रभावी साबित नहीं होती है और रेलवे सुरक्षा बल से मदद लेना आवश्यक समझा जाता है, तो उसे अपनी कारवाइ से बाज आने और रेलवे परिसर छोड़ने की चेतावनी देने के लिए रेलवे सुरक्षा बल के साथ संयुक्त स्थल निरीक्षण किया जाना चाहिए।

यदि अतिक्रमणकारी अब भी दी गइ चेतावनी पर ध्यान नहीं देता है। संबंधित पर्यवेक्षक रेलवे अधिनियम की धारा 147(1) के तहत प्रावधान के अनुसार कारवाइ करेगा और अपराधियों के खिलाफ रेलवे मजिस्ट्रेट की अदालत में मुकदमा चलाएगा। आरपीएफ संबंधित पर्यवेक्षक को अपराधी को हिरासत में लेकर अदालत में पेश करने और व्यक्तियों को हटाने में आवश्यक सहायता प्रदान करेगी, जबकि इंजीनियरिंग शाखा अतिक्रमण हटाएगी।

इस धारा का उपयोग मौजूदा अतिक्रमणों के लिए जैसे अस्थायी संरचनाओं जैसे झोपड़ियों/चॉल आदि के लिए पर्यवेक्षक और आरपीएफ द्वारा संयुक्त साइट दौरे सहित एक समान प्रक्रिया का पालन किया जाना चाहिए। अन्य अतिक्रमणों से निपटने के बाद स्थायी संरचनाओं वाले कठोर अतिक्रमणों से निपटना चाहिए। इसे क्रियान्वित करने हेतु ज़ोनल स्तर पर एक संयुक्त प्रक्रिया निर्देश (जेपीओ) प्रधान मुख्य इंजीनियर, मुख्य सुरक्षा आयुक्त व प्रधान मुख्य कमर्शियल मेनेजर द्वारा किया जाना चाहिये जिसमे स्पष्ट निर्देश कवर करना चाहिए: जैसे- प्रत्येक विभाग द्वारा निपटारा क्रम और की गइ कार्यवाही। मामले को रेलवे मजिस्ट्रेट के समक्ष प्रस्तुत करने से पहले तैयार की जाने वाली दस्तावेजों की सूची। जहां भी आवश्यक हो जीआरपी/ राज्य पुलिस की सहायता प्राप्त की जाएगी।

***

5 रेलवे भूमि पर वृक्षारोपण

माननीय प्रधानमंत्री ने भारतीय रेल को वर्ष 2030 तक कार्बन न्यूट्रल बनाने का लक्ष्य निर्धारित किया है, जिसके लिए कार्बन सिंक विकसित किया जाना है। कार्बन सिंक विकसित करने के लिए रेलवे की खाली भूमि पर अधिक से अधिक वृक्ष लगाए जाने चाहिए। इसके साथ ही रेलवे भूमि को अतिक्रमण से बचाने के लिए रेलवे ट्रैक के साथ-साथ रेलवे भूमि सीमा पर लिनियर स्टेच में खाली रेलवे भूमि पर पेड़ लगाए जा सकते है।

रेलवे ने पर्यावरण मंत्रालय के साथ एक मॉडल अनुबंध को पहले ही अंतिम रूप दे दिया है राज्य वन विभागों की सहमति के साथ क्षेत्रीय रेलवे द्वारा वनों में प्रवेश किया जाना है। इसके अलावा, अब सभी क्षेत्रीय रेलवे को पर्यावरण संबंधी मामलों के लिए सभी अनुमानों में 1 प्रतिशत लागत मूल्य का प्रावधान करने के निर्देश जारी किए गए हैं, जिससे वृक्षारोपण की लागत को पूरा करने में मदद मिलेगी। रेलवे बोर्ड द्वारा प्रत्येक वर्ष अधिक से अधिक पौधों को लगाने का लक्ष्य दिया जाता है और रेलवे अधिक से अधिक पेड़ लगाने के लिए हरसंभव प्रयास कर रहा है।

वृक्षारोपण अभियान जो भूमि सोलर प्लांट लगाने, वाणिज्य विकास, कॉलोनी पुनर्विकास आदि कार्यों के लिए आरक्षित नहीं की है, रेलवे की बजंर भूमि, किसी भी विकास कार्य/परिचालन आवश्यकताओं के लिए आवश्यक नहीं है, उस भूमि पर योजनाबद्ध तरीके से ताकि ट्रष्यता प्रभावित न हो, वृक्षारोपण बड़े पैमाने पर करने हेतु रेल कर्मियो द्वारा श्रमदान, सार्वजनिक उपक्रमों, कारपोरेट्स, कार्यरत ठेकेदारो, गैर सरकारी संगठनों एवं वन विभाग से एमओयू के द्वारा पूरे उत्साह और प्रतिबद्धता के साथ इस प्रयास में भाग लेने का आग्रह कर वृक्षारोपण की कार्य योजना तैयार की जा सकती है।

इस कार्य योजना में रोपित पौधों में पानी देने, पौधो का संरक्षण, आदि शामिल होना चाहिए ताकि लगाए गए सारे पौधे शत-प्रतिशत बड़े हो जाएं। पौधो को अधिकतम जीवित रखने की दर प्राप्त करने के लिए मानसून के मौसम से ठीक पहले वृक्षारोपण किया जा सकता है।

मानसून सीजन से पहले रेलवे द्वारा पौधे पैदा करने के लिए नर्सरी विकसित करके वृक्षारोपण की कार्य योजना बनाकर रेलवे भूमि पर अधिक से अधिक वृक्षारोपण किया जा सकता है।

पर्यावरण एवं वृक्षारोपण हेतु रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2012/एलएमएल/2/6(35) दिनांक 06.06.2016 एवं 2016/इएनएचएम/13/02 दिनांक 13.05.2016 के अनुसार स्वीकृत कार्यो के 1 प्रतिशत के कार्य, स्वीकृत करवाकर रेलवे भूमि पर वृक्षारोपण करवाया जा सकता है। रेलवे बोर्ड पत्र दिनांक 13.05.2016 के पैरा 4(i) में निर्देश दिया गया है कि मण्डल प्रत्येक वर्ष अपने अधिकार क्षेत्र में विभिन्न स्थानों पर पर्यावरण से संबंधित लागत की पहचान करेगा और मण्डल रेल प्रबंधक की प्रशासनिक स्वीकृति लेगा, एसे कार्यो का समन्वयन और प्रबंधन, मण्डल स्तर पर पर्यावरण एवं स्वास्थ्य प्रबंधन (इएनएचएम) विभाग द्वारा किया

जाएगा।

5.1 भारत सरकार की ग्रीन क्रेडिट विशेष योजना

भारत सरकार ने एक विशेष कार्यक्रम शुरू किया है जहां कोइ व्यक्ति या इकाइ ग्रीन क्रेडिट अर्जित कर सकता है और इसे एक समर्पित एक्सचेंज पर व्यापार कर सकता है। ग्रीन क्रेडिट एक निर्दिष्ट गतिविधि के लिए प्रदान की गइ प्रोत्साहन की एक इकाइ को संदर्भित करता है।

पर्यावरण पर सकारात्मक प्रभाव

पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय ने एक अधिसूचना में कहा, ''विभिन्न हितधारकों के पर्यावरणीय कार्यों को प्रोत्साहित करने के लिए ग्रीन क्रेडिट के लिए प्रतिस्पर्धी बाजार-आधारित दृष्टिकोण का लाभ उठाने के लिए राष्ट्रीय स्तर पर एक ग्रीन क्रेडिट कार्यक्रम शुरू किया जा रहा है। यह कार्यक्रम 'LiFE' (पर्यावरण अनुकूल जीवन शैली) अभियान की अनुवर्ती कार्यवाही है। अधिसूचना में आगे कहा गया है कि नया कार्यक्रम स्वैच्छिक है।

कृषि के सतत विकास के लिए हरित श्रेय

इस कार्यक्रम में 8 प्रकार की गतिविधियाँ शामिल होंगी।

1. वृक्षारोपण जिसका उद्देश्य पूरे देश में हरित आवरण को बढ़ाने के लिए गतिविधियों को बढ़ावा देना है।
2. जल प्रबंधन का उद्देश्य जल संरक्षण, जल संचयन और जल उपयोग दक्षता या जल बचत को बढ़ावा देना है, जिसमें अपशिष्ट जल का उपचार और पुनः उपयोग शामिल है।
3. सतत कृषि का मतलब उत्पादकता, मिट्टी के स्वास्थ्य और उत्पादित भोजन के पोषण मूल्य में सुधार के लिए प्राकृतिक और पुनर्योजी कृषि प्रथाओं और भूमि बहाली को बढ़ावा देना है।
4. अपशिष्ट प्रबंधन का उद्देश्य अपशिष्ट प्रबंधन के लिए चक्रीयता, टिकाऊ और बेहतर प्रथाओं को बढ़ावा देना है, जिसमें संग्रह, पृथक्करण और पर्यावरण की दृष्टि से सुदृढ़ प्रबंधन शामिल है।
5. वायु प्रदूषण में कमी का उद्देश्य वायु प्रदूषण को कम करने और अन्य प्रदूषण उपशमन गतिविधियों के उपायों को बढ़ावा देना है।
6. सदाबहार वन (मैंग्रोव) संरक्षण और पुनर्स्थापन, जिसका उद्देश्य मैंग्रोव के संरक्षण और पुनर्स्थापन के उपायों को बढ़ावा देना है।
7. ग्रीन क्रेडिट प्राप्त करने के लिए किसी को एक वेबसाइट के माध्यम से इलेक्ट्रॉनिक रूप से प्रशासक के साथ गतिविधि को पंजीकृत करना होगा।
8. गतिविधि को एक नामित एजेंसी द्वारा सत्यापित किया जाएगा और उसकी रिपोर्ट के आधार पर प्रशासक आवेदक को ग्रीन क्रेडिट का प्रमाणपत्र प्रदान करेगा।

अधिसूचना में कहा गया है, "किसी भी गतिविधि के संबंध में ग्रीन क्रेडिट की गणना वांछित पर्यावरणीय परिणाम प्राप्त करने के लिए आवश्यक संसाधन आवश्यकता, पैमाने की समानता, दायरे, आकार और अन्य प्रासंगिक मापदंडों की समानता पर आधारित होगी।"

5.2 पर्यावरण अनुकूल जीवनशैली मिशन

वर्ष 2021 में माननीय प्रधानमंत्री द्वारा घोषित 'LiFE' - 'लाइफस्टाइल फॉर एनवायरनमेंट' आंदोलन को आगे बढ़ाने के लिए, पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय ने दो अग्रणी पहल शुरू की हैं जो जलवायु परिवर्तन के प्रति देश के सक्रिय दृष्टिकोण का संकेत देती हैं।

स्थिरता और पर्यावरण के प्रति जागरूक प्रथाओं को बढ़ावा देना ।

ये पहल, ग्रीन क्रेडिट प्रोग्राम (जीसीपी) और इकोमार्क योजना, परंपरा और संरक्षण में निहित पर्यावरण के अनुकूल प्रथाओं को प्रोत्साहित करना है। यह LiFE अवधारणा के विचारों को दर्शाता है।

पर्यावरणीय गतिविधियों को प्रोत्साहित करना।

13 अक्टूबर, 2023 को अधिसूचित ग्रीन क्रेडिट प्रोग्राम (जीसीपी) एक अभिनव बाजार-आधारित तंत्र है जिसे व्यक्तियों, समुदायों, निजी क्षेत्र के उद्योगों और कंपनियों जैसे विभिन्न हितधारकों द्वारा विभिन्न क्षेत्रों में स्वैच्छिक पर्यावरणीय कार्यों को प्रोत्साहित करने के लिए डिजाइन किया गया है। जीसीपी का ढांचा एक अंतर-मंत्रालयी संचालन समिति द्वारा समर्थित है। भारतीय वानिकी अनुसंधान और शिक्षा परिषद (आइसीएफआरइ) जीसीपी प्रशासक के रूप में कार्य करता है, जो कार्यक्रम कार्यान्वयन, प्रबंधन, निगरानी और संचालन के लिए जिम्मेदार है।

अपने प्रारंभिक चरण में, जीसीपी दो प्रमुख गतिविधियों पर ध्यान केंद्रित करता हैः जल संरक्षण और वनीकरण। ग्रीन क्रेडिट देने के लिए प्रारूप पद्धति विकसित की गइ है और हितधारक परामर्श के लिए इसे अधिसूचित किया जाएगा। ये पद्धतियाँ प्रत्येक गतिविधि/प्रक्रिया के लिए मानक निर्धारित करती हैं, ताकि सभी क्षेत्रों में पर्यावरणीय प्रभाव और प्रतिस्थापना सुनिश्चित की जा सके। एक उपयोगकर्ता-अनुकूल डिजिटल प्लेटफॉर्म परियोजनाओं के पंजीकरण, उसके सत्यापन और ग्रीन क्रेडिट जारी करने की प्रक्रियाओं को सुव्यवस्थित करेगा। विशेषज्ञों के साथ आइसीएफआरइ द्वारा विकसित किया जा रहा ग्रीन क्रेडिट रजिस्ट्री और ट्रेडिंग प्लेटफॉर्म, पंजीकरण और उसके बाद ग्रीन क्रेडिट की खरीद और बिक्री की सुविधा प्रदान करेगा।

ग्रीन क्रेडिट प्राप्त करने के लिए, व्यक्तियों और संस्थाओं को केंद्र सरकार के समर्पित एप/वेबसाइट www.moefcc-gcp.in के माध्यम से अपनी गतिविधियों को पंजीकृत करना होगा। प्रशासक छोटी परियोजनाओं के लिए स्व-सत्यापन के साथ, एक निर्दिष्ट एजेंसी के माध्यम से गतिविधि का सत्यापन करेगा। एक बार सत्यापन पूरा हो जाने पर, प्रशासक एक ग्रीन क्रेडिट प्रमाणपत्र प्रदान करेगा जो ग्रीन क्रेडिट प्लेटफॉर्म पर व्यापार योग्य होगा।

5.3 भारत सरकार की कार्बन क्रेडिट ट्रेडिंग योजना

हरित और टिकाऊ भविष्य की खोज में, भारत सरकार ने कार्बन क्रेडिट ट्रेडिंग योजना (सीसीटीएस) शुरू करके एक महत्वपूर्ण कदम उठाया है। ऊर्जा संरक्षण (संशोधन) विधेयक, 2022 के माध्यम से लागू की गइ यह अग्रणी योजना केंद्र सरकार को कार्बन ट्रेडिंग ढांचा स्थापित करने का अधिकार देती है।

सीसीटीएस के साथ, भारत का लक्ष्य एक संपन्न घरेलू कार्बन बाजार बनाना है, जिससे उद्योगों और संस्थाओं को बाजार-आधारित दृष्टिकोण के माध्यम से अपने कार्बन उत्सर्जन को कम करने के लिए प्रोत्साहित किया जा सके। जैसा कि भारत जलवायु परिवर्तन से निपटने और अपने उत्सर्जन में कमी के लक्ष्यों को प्राप्त करने का प्रयास कर रहा है, इस अभिनव कार्बन क्रेडिट ट्रेडिंग योजना की क्षमता, चुनौतियों और आगे की राह का व्यापक विश्लेषण जरूरी है।

भारत के कार्बन बाजार की उत्पत्ति

उत्सर्जन व्यापार की अवधारणा उन देशों की धारणा के इर्द-गिर्द घूमती है जो अपने उत्सर्जन लक्ष्यों को पूरा करने में दूसरों की सहायता करने के लिए अतिरिक्त उत्सर्जन इकाइयों का व्यापार करते हैं। भारत का कार्बन बाजार धीरे-धीरे विकसित हो रहा है, जिसे सीसीटीएस की शुरूआत के माध्यम से विद्युत मंत्रालय से पर्याप्त प्रोत्साहन मिल रहा है। यह दूरदर्शी योजना भारत में घरेलू कार्बन बाजार को स्थापित करने और संचालित करने के लिए आवश्यक संगठनात्मक वास्तुकला तैयार करती है। योजना के प्रमुख घटकों में इंडिया कार्बन मार्केट गवर्निंग बोर्ड, प्रशासक, रजिस्ट्री, ट्रेडिंग प्रशासक और बहुत कुछ शामिल हैं।

5.4 रेलवे भूमि को संरक्षित वन के रूप में अधिसूचित

यदि राज्य सरकार द्वारा रेलवे भूमि, रेलवे लाइन, स्टेशन , यार्ड की रेलवे भूमि को बिना रेलवे की अनुमति संरक्षित वन के रुप में अधिसूचित किया जाता है तो यह भारतीय वन अधिनियम -1927 के पैरा 85-ए का उल्लंघन है। एसी स्थिति में, रेलवे द्वारा राज्य सरकार के वन विभाग के उच्च अधिकारियों से सम्पर्क करके अधिसूचना को रद्द करवाया जाना चाहिए, अन्यथा रेलवे भूमि को संरक्षित वन के रुप में अधिसूचित करने पर रेलवे भूमि पर रेलवे द्वारा रेलवे कार्य प्रणाली संबंधित कार्य करवाने में परेशनिया होने की सम्भावना रहती है तथा रेलवे भूमि पर कोइ भी कार्य करने की अनुमति संबंधित राज्य के वन विभाग से लेने के लिए बाध्य किया जा सकता है।

5.5 वन विभाग के साथ अनुबंध का निष्पादन

रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 98/एलएमएल/15/14 पीटी दिनांक 31.03.2016 द्वारा निर्देशित किया गया है कि अपने क्षेत्राधिकार में आने वाले राज्य वन विभाग के साथ समन्वय करें एवं रेलवे भूमि पर वृक्षारोपण हेतु अनुबंध का निष्पादन किया जाए और रेलवे की खाली पड़ी भूमि पर अधिक से अधिक पेड़ लगाने का प्रयास किया जाए, जिससे रेलवे भूमि को अतिक्रमण मुक्त रखा जा सके। रेलवे बोर्ड द्वारा जारी अनुबंध पत्र का

प्रोफार्मा इस प्रकार हैः

5.6 भूमि पर वृक्षारोपण हेतु रेलवे प्रशासन और राज्य वन विभाग के बीच अनुबंध का प्रारूप

यह अनुबंध भारत सरकार के राष्ट्रपति, ... (इंजीनियरिंग) (इसके बाद इसे रेलवे प्रशासन कहा जाएगा, जिसके कार्यकाल में उनके उत्तराधिकारी शामिल होंगे) और प्रधान मुख्य वन संरक्षक, ... के बीच ..... और वर्ष ..... के ..... दिन किया गया। (इसके बाद इसे वन विभाग, ... कहा जाएगा, जिसमें दूसरे भाग के उत्तराधिकारी भी शामिल होंगे)।

जबकि रेलवे प्रशासन रेलवे ट्रैक और स्टेशन यार्ड के किनारे स्थित भूमि का पूर्ण स्वामी है, जैसा कि यहां संलग्न अनुसूची ए (इसके बाद उक्त भूमि कहा जाएगा) में वर्णित है। और जबकि रेलवे प्रशासन के अनुरोध पर, वन विभाग, ... नीचे निर्दिष्ट नियमों और शर्तों पर वृक्षारोपण प्रयोजनों के लिए उक्त भूमि का प्रबंधन संभालने के लिए सहमत हो गया है।

अब इस अनुबंध के गवाह और पक्षकार इस प्रकार सहमत हैं:

1. वन विभाग वर्ष .....के ..... महीने की ..... तारीख से देशी और व्यावसायिक प्रजातियों के उपयुक्त वृक्षों के रोपण के उद्देश्य से उक्त भूमि का प्रबंधन अपने हाथ में ले लेगा। उक्त भूमि को भारतीय वन अधिनियम 1927 के तहत ''संरक्षित वन'' या ''आरक्षित वन'' या किसी अन्य 'वन' श्रेणी के रूप में समझा या घोषित नहीं किया जाएगा। हालांकि, उक्त भूमि का प्रबंधन वन विभाग और रेलवे प्रशासन दोनों द्वारा सहमत नियमों और शर्तों के अनुसार इस अनुबंध के अनुसार किया जाएगा।
2. इसके रखरखाव और सुरक्षा सहित वृक्षारोपण की लागत या तो राज्य वन विभाग या रेलवे प्रशासन द्वारा वहन की जाएगी।
3. यदि उक्त भूमि पर रखरखाव और सुरक्षा सहित वृक्षारोपण की पूरी लागत वन विभाग द्वारा वहन की जाती है, तो आय का बंटवारा इस प्रकार होगाः
   (i) उक्त भूमि पर लकड़ी, जलाऊ लकड़ी, घास और अन्य वन उपज की बिक्री आय का 75 प्रतिशत वन विभाग के खाते में जमा किया जाएगा और
   (ii) उक्त भूमि से काटी गइ लकड़ी की बिक्री की सभी आय का 25 प्रतिशत रेलवे प्रशासन के खाते में जमा किया जाएगा।
4. एसे मामलों में जहां प्रारंभिक रखरखाव और सुरक्षा सहित वृक्षारोपण की पूरी लागत रेलवे प्रशासन द्वारा वहन की जाती है, बिक्री आय निम्नानुसार साझा की जाएगीः
   (i) उक्त भूमि पर बिक्री आय का 75 प्रतिशत संबंधित रेलवे प्रशासन के खाते में जमा किया जाएगा।

(ii) सभी बिक्री आय का 25 प्रतिशत वन विभाग के खाते में उनके तकनीकी समर्थन, दीर्घकालिक रखरखाव और परिपक्व पेड़ों के निपटान यानी काटने, बेचने/नीलामी आदि के लिए जमा किया जाएगा।

5. एसे मामले में जहां वृक्षारोपण, रखरखाव और सुरक्षा की लागत रेलवे प्रशासन और राज्य वन विभाग दोनों द्वारा साझा की जाती है, बिक्री आय का बंटवारा पारस्परिक रूप से सहमत नियमों और शर्तों के अनुसार होगा।

6. रेलवे प्रशासन अपने स्थानीय अधिकारियों और कर्मचारियों के माध्यम से वृक्षारोपण और पेड़ों, बाड़, सीमा स्तंभों आदि की सुरक्षा का भी ध्यान रखेगा।

7. रेलवे प्रशासन वन विभाग को कोइ मुआवजा दिए बिना किसी भी समय उक्त भूमि या उसके किसी हिस्से को फिर से हासिल कर सकता है। इस तरह की बहाली के लिए औचित्य के साथ एक लिखित अनुरोध रेलवे प्रशासन द्वारा वन विभाग को प्रस्तुत किया जाएगा। रेलवे के अनुरोध पर वन विभाग एसी भूमि या भूमि के हिस्से से पेड़ हटा देगा, या रेलवे प्रशासन को पेड़ हटाने की अनुमति दे देगा। हालाँकि, एसे पेड़ों को समय से पहले हटाने से प्राप्त सभी आय, यदि कोइ हो, वन विभाग द्वारा प्रारंभिक लागत की वसूली के लिए रखी जाएगी, जहां वृक्षारोपण ने परिपक्वता प्राप्त नहीं की है।

8. ट्रैक की दृश्यता, घुमावों के अंदर रोपण, रेलवे ट्रैक से रोपण लाइन की न्यूनतम दूरी, ट्रैक और संचार लाइनों की सुरक्षा के उपाय के संबंध में रेलवे प्रशासन द्वारा जारी किए गए सभी निर्देशों और रेलवे प्रशासन के अधिकारियों द्वारा इस मामले में जारी की गइ सलाह का वृक्षारोपण कार्यक्रम की योजना बनाते समय वन विभाग द्वारा सख्ती से पालन किया जाएगा, लेकिन पौधों की प्रजातियों की पसंद, वृक्षारोपण के मॉडल, वृक्षारोपण के प्रबंधन और संरक्षण में नियोजित सांस्कृतिक संचालन और वृक्षारोपण क्षेत्र, चराइ, घास जलाने आदि पर अंतर-फसल के उचित प्रतिबंध लगाने का निर्धारण वन विभाग द्वारा किया जाएगा।

9. रेल प्रशासन उक्त भूमि को सभी बाधाओं एवं अतिक्रमण से मुक्त कर वन विभाग को सौंप देगा। वन विभाग को भूमि सौंपते समय उक्त भूमि पर पहले से उगे पेड़ों की सूची रेलवे और वन विभाग द्वारा संयुक्त रूप से ली जाएगी और ये पेड़ रेलवे की संपत्ति बने रहेंगे। एसे पेड़ों की कटाइ रेलवे द्वारा की जा सकती है उस क्षेत्र के संबंध में लागू प्रासंगिक नियमों/ अधिनियमों, यदि कोइ हो, के अनुसार। इससे राजस्व केवल रेलवे को प्राप्त होगा।

10. दोनों विभागों के बीच आपसी सहमति होने तक वन विभाग ट्रैक पर अतिक्रमण, रेलवे प्लेटफॉर्म पर प्रवेश आदि के लिए भारतीय रेलवे अधिनियम का पालन करेगा।

11. वन विभाग उक्त भूमि का उपयोग केवल वृक्षारोपण अथवा उससे संबंधित किसी अन्य प्रयोजन के लिए करेगा। हालाँकि, वन विभाग द्वारा उक्त भूमि पर वृक्षारोपण के लिए पौध विकसित करने के लिए पौध-नर्सरी विकसित की जा सकती है। हालाँकि, एसी भूमि पर कोइ स्थायी संरचना नहीं बनाइ

जाएगी। रेलवे समय-समय पर इनके निरीक्षण का अधिकार सुरक्षित रखता है।

12. भूमि का स्वामित्व रेलवे प्रशासन में निहित रहेगा, और इसका प्रबंधन केवल वृक्षारोपण उद्देश्य के लिए वन विभाग को सौंपा जाएगा। वन विभाग अपनी शक्तियों का प्रयोग इस प्रकार करेगा कि रेलवे के प्रबंधन में कोइ हस्तक्षेप न हो।

13. वृक्षारोपण करने के बाद, राज्य वन विभाग तकनीकी नोट में निर्धारित प्रक्रिया और वन विभाग में अपनाइ जाने वाली प्रथा के अनुसार अपनी लागत पर उक्त भूमि पर सीने के उंचाइ (डीबीएच) पर 30 सेमी व्यास से ऊपर के सभी पेड़ों की एक सूची बनाए रखेगा। गणना किए गए पेड़ों का सार जानकारी और रिकॉर्ड के लिए रेलवे प्रशासन को मांगने पर उपलब्ध कराया जाएगा।

14. रेलवे प्रशासन निर्माण की मरम्मत के लिए मिट्टी का उपयोग करने, पेड़ों की शाखाओं को काटने और संबंधित प्रभागीय वन अधिकारी/वन रेंजर या एसा करने के लिए नामित प्राधिकारी के परामर्श से रेलवे के सामान्य कामकाज के लिए आवश्यक कार्यों को निष्पादित करने का हकदार और अनुमति देगा। उक्त भूमि पर वन विभाग द्वारा रेलवे प्राधिकरण एसे कार्यों की प्रकृति तय करेगा और रेलवे प्रशासन द्वारा कोइ मुआवजा नहीं दिया जाएगा। किसी भी महत्वपूर्ण कटी/काटी गइ सामग्री को विधिवत वन विभाग को सौंप दिया जाएगा।

15. रेलवे कर्मचारी ट्रैक और सिग्नलिंग कार्यों के रखरखाव के संबंध में अपना सामान्य काम करने के लिए स्वतंत्र होंगे और उन्हें एसी भूमि पर अपने कर्तव्यों के प्रदर्शन में आगे बढ़ने से रोका या गिरफ्तार नहीं किया जाएगा।

16. रेलवे प्रतिनिधि यानी संबंधित अनुभाग के सहायक मंडल इंजीनियर (एडीइएन) को रेलवे यातायात की सुरक्षा के लिए खतरा माने जाने वाले किसी भी पेड़/शाखा को काटने/ गिराने/छंटाइ करने, मरम्मत के लिए मिट्टी का उपयोग करने और कार्यों को निष्पादित करने का अधिकार होगा। वन विभाग के स्थानीय अधिकारियों के परामर्श से रेल यातायात की सुरक्षित बहाली और सुरक्षित संचालन के लिए आवश्यक है। आपातकालीन स्थिति में रेलवे प्रतिनिधि वन विभाग के स्थानीय अधिकारियों के पूर्व परामर्श के बिना आकस्मिक कार्य कर सकता है, हालांकि, रेलवे प्रतिनिधि द्वारा एसी कार्यवाही की सूचना 48 घंटे के भीतर वन विभाग के स्थानीय अधिकारियों को दी जाएगी, जो कटी हुइ सामग्री के रिकॉर्ड और संग्रह के लिए रेंज वन अधिकारी के पद से नीचे नहीं होंगे।

17. उक्त भूमि पर मवेशियों को चराने के लिए परमिट जारी नहीं किए जाएंगे, लेकिन घास और अन्य गैर लकड़ी वन उत्पाद (एनटीएफपी) को काटने और हटाने का अधिकार वन विभाग द्वारा अनुमोदित व्यक्तियों को दिए जाने पर कोइ आपत्ति नहीं होगी।

18. भारतीय वन अधिनियम, 1927, आपराधिक प्रक्रिया संहिता (सीआरपीसी) और भारतीय दंड संहिता (आइपीसी) के प्रावधानों और अदालत में इस संबंध में प्रक्रिया के अनुसार, रेलवे अधिकारियों के अलावा अन्य द्वारा वृक्षारोपण/पेड़ों की किसी भी क्षति या हानि से निपटने के लिए वन विभाग सक्षम

होगा।

19. हालाँकि, रेलवे प्रशासन या उसका अधिकृत व्यक्ति इस अनुबंध के तहत किसी भी निर्दिष्ट क्षेत्र को वृक्षारोपण के दायरे में शामिल करने का निर्देश और अनुमति दे सकता है। एसे सभी क्षेत्रों को संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित योजनाओं पर सीमांकित किया जाएगा, जिन्हें अनुबंध में शामिल किया जाएगा।

20. यह अनुबंध आम तौर पर हर दस साल के बाद समीक्षा के साथ जमीन सौंपने की तारीख से 25 साल तक वैध रहेगा। अनुबंध की समाप्ति के बाद इसे आपसी सहमति से अगले 25 वर्षों के लिए नियम और शर्तों में संशोधन के साथ या बिना संशोधन के नवीनीकृत किया जा सकता है। यदि अनुबंध का नवीनीकरण नहीं किया जाता है और समझौते की अवधि समाप्त होने से पहले अनुबंध को समाप्त या समाप्त कर दिया जाता है, तो समझौते की समाप्ति के समय पेड़ों की एक संयुक्त सूची बनाइ जाएगी और बिक्री आय को उपरोक्त खंड 3 और 4 के अनुसार वन विभाग और रेलवे अधिकारियों द्वारा साझा किया जाएगा। रेलवे प्रशासन द्वारा भूमि की आपातकालीन/तत्काल आवश्यकता के मामले में, पैरा-7 के प्रावधान लागू होंगे।

21. यहां पार्टियां इस बात पर सहमत हैं कि यदि इस समझौते के संबंध में पार्टियों के बीच कोइ विवाद या मतभेद उत्पन्न होता है, तो उसे दो सरकारी विभागों के बीच विवाद समाधान के मौजूदा अभ्यास के अनुसार निपटाया जाएगा।

22. वन विभाग को सभी बंधनों से मुक्त कर भूमि का कब्जा दिलाया जाएगा। एसी भूमि पर अतिक्रमण के मामले में, रेलवे अधिकारी इसे खाली कराएंगे और सौंपने से पहले सीमा स्तंभ स्थापित करेंगे।

23. रेलवे और वन विभाग के अधिकारियों के बीच नियमित और समय-समय पर वर्ष में कम से कम दो बार समन्वय बैठक आयोजित की जाएगी।

24. मानव नियंत्रण से बाहर की घटनाओं, जैसे अचानक प्राकृतिक आपदाओं, जिसके लिए किसी को जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता है, के लिए दैवीय कृत्य के कारण उक्त भूमि पर पेड़ों के कारण होने वाली जान-माल की क्षति के लिए वन विभाग जिम्मेदार नहीं होगा।

25. यह अनुबंध दोनों पक्षों द्वारा हस्ताक्षर किए जाने की तारीख से लागू होगा।

इस अनुबंध पर दिनांक ---------- संबंधित राज्य सरकार और संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के अधिकृत अधिकारी द्वारा हस्ताक्षर किए गए।

राज्य सरकार जोनल रेलवे

5.7 रेलवे भूमि के सौन्दर्यीकरण हेतु अनुमति

स्टेशनों के रास्ते/ट्रैक के किनारे खुले स्थानों की सौंदर्य उपस्थिति को कम ऊंचाइ वाले पौधे/फूल वाले पौधे/ औषधीय पौधे इत्यादि लगाकर हरे रंग के पैच विकसित करके रेलवे भूमि को संरक्षित किया जा सकता है।

रेलवे बोर्ड पत्र 2012/एलएम(पीए)/03/08/ पॉलिसी दिनांक 31.03.2022 द्वारा ट्रैक के किनारे/ स्टेशन के रास्ते में खाली स्थानों/ क्षेत्रों में कम ऊंचाइ वाले पौधे लगाकर हरित आवरण/पैच के विकास के लिए व्यापक दिशानिर्देश दिए गए हैं।

रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2022/एलएमएल-11/15/1 दिनांक 06.05.2022 द्वारा व्यक्तियों, गैर सरकारी संगठनों, ट्रस्टों, धर्मार्थ संस्थानों, कॉर्पोरेट्स, सरकारी निकायों और स्वयं सहायता समूहों की भागीदारी के माध्यम से कार्यान्वयन की जा सकती है।

5.8 ट्रैक के किनारे स्टेशन के रास्ते पर रेलवे क्षेत्र/परिसर का सौंदर्यीकरण

स्टेशनों के रास्ते में ट्रैक के किनारे खुले स्थानों का सौंदर्यीकरण करने के लिए कम ऊंचाइ वाले पौधे, झाड़ियाँ, लताएँ, सुगंधित पौधे, जड़ी-बूटियाँ/औषधीय पौधे, पर्वतारोही, सजावटी पौधे फूल वाले पौधे, आदि लगाकर हरे रंग के पैच विकसित करके संरक्षित किया जा सकता है। इसलिए, यह निर्णय लिया गया है कि ट्रैक के किनारे स्टेशन के प्रवेश द्वार के खाली स्थानों/क्षेत्र को कम ऊंचाइ वाले पौधे, झाड़ियाँ, लताएँ, झाड़ियाँ, जड़ी-बूटियाँ/औषधीय पौधे, पर्वतारोही, सजावटी पौधे, फूल लगाकर हरित आवरण के रूप में विकसित किया जा सकता है। व्यक्ति, गैर सरकारी संगठन, ट्रस्ट, धर्मार्थ संस्थान, कॉर्पोरेट, सरकारी निकाय और स्वयं सहायता समूह, जिन्हें यहां पार्टी/पार्टियों के रूप में संदर्भित किया गया है, इस खाली रेलवे क्षेत्र को पर्यावरण अनुकूल क्षेत्र में विकसित करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकते हैं। एसे सभी दलों को इस पहल में भाग लेने के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा। इस योजना का कार्यान्वयन लोगों की भागीदारी (जनभागीदारी) के माध्यम से होगा।

5.9 रेलवे सौंदर्यीकरण योजना के लिए क्षेत्र की पहचान

रेलवे सौंदर्यीकरण के लिए स्टेशनों के पहुंच क्षेत्र की पहचान करेगा। सुरक्षा क्षेत्र से परे के क्षेत्र को केवल सौंदर्यीकरण/हरित पैच के उद्देश्य से चिह्नित किया जाएगा।

रेलवे के स्वयं के प्रयोजन के लिए पहले से ही पहचाने गए क्षेत्र सहित मौजूदा ट्रैक, क्षेत्र की सीमा, अन्य रेलवे बुनियादी ढांचे, सड़क आदि को दर्शाने वाले एसे क्षेत्र की एक योजना चिह्नित की जाएगी। एसी योजना बनाते समय, रेलवे यह सुनिश्चित करेगा कि परिसंपत्ति रखरखाव के लिए यार्ड/स्टेशन तक पहुंच अवरुद्ध न हो। इसके अलावा, इस योजना के तहत रेलवे सामग्री, जीएमएफ योजनाओं आदि के ढेर के लिए उपयोग किए जा रहे क्षेत्र की पहचान नहीं की जानी चाहिए।

मण्डल के वरि.मण्डल इन्जीनियर/समन्वय योजनाओं के अनुमोदन और समग्र कार्य के लिए समन्वय करेंगे। प्लान को मण्डल रेल प्रबंधक द्वारा अनुमोदित किया जाएगा।

कार्य पर कोइ डी एंड जी और पर्यवेक्षण शुल्क नहीं लिया जाएगा।

5.10 रेलवे सौंदर्यीकरण हेतु प्रस्तावों की जांच करना

मण्डल रेल प्रबंधक के अनुमोदन से इस प्लान को लागू करने के लिए प्रेस/ऑनलाइन विज्ञापन के माध्यम से इच्छुक पार्टियों से रुचि की अभिव्यक्ति (इओएल) मंगाइ जाएगी।

यदि एसे हरित पैच को विकसित करने के लिए एक से अधिक प्रस्ताव हैं, तो क्षेत्र को इच्छुक पार्टियों के बीच विभाजित किया जाएगा। यदि क्षेत्र को विभाजित करना संभव नहीं है, तो चयन लॉटरी के आधार पर किया जा सकता है।

5.11 सौंदर्यीकरण हेतु पार्टी के साथ अनुबंध ज्ञापन का निष्पादन

1. रेलवे प्रशासन (वरिष्ठ मंडल इंजीनियर) और पार्टी के बीच निम्नलिखित व्यापक शर्तों के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए जाएंगे। यह एमओयू प्रारंभ में एक वर्ष के लिए वैध होगा और एक वर्ष के बाद दोनों पक्षों की आपसी सहमति से इसे 3 वर्ष तक बढ़ाया जा सकता है। एमओयू का विस्तार पार्टी के प्रदर्शन और उसमें उल्लिखित शर्तों को पूरा करने के आधार पर किया जाएगा।
2. पौधों/हरित क्षेत्रों के रखरखाव की जिम्मेदारी पार्टी की होगी। क्षेत्र को साफ-सुथरा रखने के लिए पौधों की पत्तियां/शाखाएं/जड़ें/छाल/गोंद/फूल आदि को पार्टी द्वारा एकत्र और हटाया जा सकता है।
3. पार्टी को पानी की आपूर्ति की व्यवस्था अपने साधनों से करनी होगी। हालाँकि, रेलवे सर्वोत्तम प्रयास के आधार पर पानी उपलब्ध करा सकता है।
4. क्षेत्र केवल उपयोग के अधिकार के आधार पर उपलब्ध कराया जाएगा। पार्टी द्वारा अनुमत रेलवे क्षेत्र पर कोइ अतिक्रमण नहीं किया जाएगा। क्षेत्र में पार्टी द्वारा कोइ स्थायी/अर्ध-स्थायी संरचना नहीं बनाइ जाएगी। हालाँकि, अतिक्रमण/मवेशी चराइ को रोकने के लिए विकसित एसे हरे क्षेत्रों की अस्थायी बाड़ लगाने/आवरण की अनुमति दी जा सकती है।
5. पार्टी एसी कोइ गतिविधि नहीं करेगी जिससे ट्रैक, इमारतों आदि की सुरक्षा को खतरा हो। क्षेत्र तैयार करते समय, केबल और अन्य रेलवे बुनियादी ढांचे आदि को नुकसान से बचाने के लिए विशेष ध्यान रखा जाएगा। मशीनीकृत उत्खनन की अनुमति नहीं दी जाएगी। रेलवे की जमीन पर ट्रैक के पास वाहनों को चलने की अनुमति नहीं दी जाएगी। असाधारण मामलों में, यदि वाहनों को रेलवे भूमि पर चलाने की आवश्यकता होती है, तो यह रेलवे कर्मचारियों की सीधी निगरानी में होगा। पार्टी उचित

जल निकासी सुनिश्चित करेगी ताकि रेलवे ट्रैक को कोइ नुकसान न हो।

6. एमओयू में उल्लिखित उद्देश्य के अलावा किसी अन्य क्षेत्र पर पार्टी का कोइ अधिकार नहीं होगा। इस प्रावधान का उल्लंघन करने पर रेलवे एमओयू को समाप्त करने का अधिकार सुरक्षित रखता है। संदेह की स्थिति में मंडल रेल प्रबंधक का निर्णय अंतिम होगा। पार्टी को रेलवे परिसर में प्रदान की जा रही संपत्ति के किसी भी व्यावसायिक शोषण के लिए क्षेत्र का उपयोग करने का कोइ अधिकार नहीं होगा। संबंधित पक्ष शाखाओं की उचित छंटाइ/काटना सुनिश्चित करेगा। मधुमक्खी के छत्ते की अनुमति नहीं दी जाएगी।
7. रेलवे को किसी भी उद्देश्य के लिए हर समय साइट तक निःशुल्क पहुंच प्राप्त होगी, जिसमें परिचालन, रखरखाव, पुनर्स्थापन कार्य आदि शामिल हैं, लेकिन यह इन्हीं तक सीमित नहीं है।
8. पार्टी अधिकतम दस वर्ग फुट क्षेत्र (अस्थायी) पर अच्छे उद्योग अभ्यास के अनुसार प्रासंगिक विवरण के साथ अपना नाम प्रदर्शित कर सकती है। पार्टी को विज्ञापन/प्रचार के लिए कोइ अतिरिक्त स्थान/सुविधा नहीं दी जाएगी।
9. पार्टी एमओयू के तहत कवर की गइ गतिविधि/संपत्ति के संबंध में होने वाले किसी भी जीवन/संपत्ति, चोट के खिलाफ रेलवे को क्षतिपूर्ति देगी। किसी भी विवाद की स्थिति में मण्डल रेल प्रबंधक का निर्णय अंतिम और दोनों पक्षों पर बाध्यकारी होगा।
10. पार्टी सभी लागू कानूनों का पालन करेगी।
11. नीति में निर्धारित शर्तों के उल्लंघन की स्थिति में, कोइ भी पक्ष 'जैसा है जहां है के आधार पर' ग्रीन पैच छोड़कर इस अनुबंध ज्ञापन (एमओयू) को समाप्त कर सकता है।
12. कोइ भी पक्ष एक महीने का नोटिस देकर एमओयू समाप्त कर सकता है। एमओयू समाप्त होने पर, पार्टी को रेलवे परिसर तक पहुंचने का कोइ अधिकार नहीं होगा।

5.12 सौंदर्यीकरण हेतु सामान्य शर्ते/नियम

1. रेलवे हरे औषधीय पैच का रखरखाव मे लगे व्यक्ति को उचित पहचान पत्र (आइडी) प्रदान करेगा।
2. सभी एमओयू की वार्षिक समीक्षा मण्डल रेल प्रबंधक द्वारा की जाएगी।
3. उपरोक्त पहल के माध्यम से बनाए गए हरित पैच का एक उचित डेटाबेस रेलवे द्वारा पार्टी के विवरण सहित बनाए रखा जाना चाहिए। मण्डल में निष्पादित एसे सभी एमओयू का रिकॉर्ड संबंधित एडीइएन और एसएसइ के अलावा मण्डल में भी संरक्षित किया जाएगा।

***

6 रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा रेलवे भूमि का वाणिज्यक विकास

रेलवे द्वारा धारित सभी भूमि का स्वामित्व केन्द्र सरकार में निहित है, रेलवे के हित उपयोगकर्ता के रुप में कब्जे के अधिकारो तक सीमित है। इसलिए यह प्रत्येक रेल प्रशासन का कर्तव्य है कि वह अपने कब्जे वाली सभी भूमि के स्वामित्व को अक्षुण्ण बनाए रखे और इसे अतिक्रमण से मुक्त रखे।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण (RLDA) रेलवे मंत्रालय के तहत एक वैधानिक प्राधिकरण है, जो गैर टैरिफ द्वारा राजस्व उत्पन्न करने के उद्देश्य से व्यावसायिक उपयोग के लिए खाली रेलवे भूमि के विकास के लिए रेलवे अधिनियम, 1989 में संशोधन द्वारा स्थापित किया गया है।

(ए) रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) की स्थापना जनवरी 2007 में विशेष रूप से गैर-टैरिफ उपायों के माध्यम से रेलवे के वित्तीय संसाधनों के पूरक के लिए रेलवे भूमि और एसी भूमि के ऊपर हवाइ क्षेत्र के वाणिज्यिक विकास से निपटने के लिए की गइ है।

(बी) रेलवे अधिनियम की धारा 11, जो रेलवे प्रशासन को रेलवे के निर्माण और रखरखाव के प्रयोजनों के लिए आवश्यक विभिन्न कार्यों को निष्पादित करने का अधिकार देती है, उप खंड (डीए) के माध्यम से ‘‘वाणिज्यिक उपयोग के लिए किसी भी रेलवे भूमि का विकास करना” को भी शामिल करने के लिए संशोधित किया गया है।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण (संविधान) नियम, 2007 (आरएलडीए नियम) को रेलवे अधिनियम 1989 की धारा 198 के साथ पठित धारा 4ए के तहत अपनी शक्तियों का प्रयोग करते हुए केंद्र सरकार द्वारा अधिसूचित किया गया था, जो रेलवे बोर्ड द्वारा प्रत्यायोजित आरएलडीए के कामकाज और शक्तियों को प्रदान करता है। उक्त नियमों का नियम 5 आरएलडीए को भूमि सौंपने और उसके कामकाज से संबंधित है।

अधिनियम के उद्देश्यों को प्राप्त करने और रेलवे भूमि के सुचारू वाणिज्यिक विकास के लिए, क्षेत्रीय रेलवे, जो भूमि के मालिक हैं, का सक्रिय सहयोग परियोजना कार्यान्वयन सहित सभी चरणों में बहुत महत्वपूर्ण है, विशेष रूप से पुनर्विकास परियोजनाओं के मामले में, जो कि रेलवे के पुनर्निर्माण से संबंधित हैं।

6.1 रेलवे भूमि के अनौपचारिक विकास में क्षेत्रीय रेलवे एवं रेल भूमि विकास प्राधिकरण के कार्य एवं उत्तरदायित्व (रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2008/एलएमएल/ 2/17 दिनांक 27.04.2009)

विकासकर्ता के साथ करार के लिए आरएलडीए की शक्तियां: रेलवे बोर्ड द्वारा सौपी गइ रेलवे भूमि के व्यावसायिक विकास के लिए आरएलडीए को पूर्ण शक्ति प्रदान की गइ है। रेलवे अधिनियम 1989 की धारा इ-4 आरएलडीए को केन्द्रीय सरकार की और से समझौता करने ओर अनुबंधों को निष्पादित करने की शक्तियां प्रदान की है। इसलिए आरएलडीए भारतीय रेलवे की ओर से सभी दस्तावेजो/ प्राधिकारों को निष्पादित करेगा जो कि आरएलडीए को सौपी गइ रेलवे भूमि के वाणिज्यक विकास के संबंध में आवश्यक

हो।

रेलवे भूमि का स्वामित्वः रेलवे भूमि का स्वामी/स्वामित्व धारक क्षेत्रीय रेलवे बना रहेगा। आरएलडीए को सौपी गइ भूमि पर वाणिज्यक विकास के लिए आवश्यक भारतीय रेलवे के लिए और उसकी ओर से एसे सभी कार्य करेगा।

रेलवे बोर्ड द्वारा रेल भूमि विकास प्राधिकरण को भूमि सौपना

(a) व्यावसायिक विकास के लिए क्षेत्रीय रेलवे द्वारा स्थलो की पहचान की जाएगी और महाप्रबंधक के अनुमोदन से रेलवे बोर्ड को सलाह दी जाएगी। रेलवे बोर्ड पत्र दिनांक 27.04.2009 के अनुलग्नक-ए के अनुसार आरएलडीए को वाणिज्यक विकास के लिए रेलवे भूमि सौपेगा। आरएलडीए इस उद्देश्य के लिए क्षेत्रीय रेलवे को साइटों का सुझाव भी दे सकता है। भूमि की सुपुर्दगी के समय यह संभव नही हो सकता है कि वाणिज्यक विकास के लिए उपयोग की जाने वाली भूमि की सटीक सीमाओं का विशेष रुप से और स्पष्ट रुप से सीमांकन किया जाए क्योकि यह आरएलडीए द्वारा किए जाने वाले बाजार व्यवहार्यता अध्ययन पर निर्भर करेगा। सटीक भूमि क्षेत्र/सीमाओं को पैरा 4 के तहत बताए गए तौर-तरीको के आधार पर अंतिम रुप दिया जाएगा।

(b) भूमि सौपने के लिए पहचान के समय क्षेत्रीय रेलवे यह सुनिश्चित करेगी कि भूमि और भूमि शीर्षक अभिलेखो, योजनाओ आदि के अप्रभावित शीर्षक का पूर्ण अधिकार उसके पास है और यह राजस्व/ नगरपालिका अभिलेखो के पक्ष में अपेक्षित उत्परिवर्तन मौजूद है।

(c) आरएलडीए को सौंपी गइ भूमि तब तक क्षेत्रीय रेलवे के कब्जे में रहेगी जब तक आरएलडीए द्वारा विकासकर्ता का चयन नही किया जाता है और विकासकर्ता को वाणिज्यक विकास के लिए पट्टा पर जमींन सौप दी जाती है। भूमि को अतिक्रमणों और सभी बाधाओं से मुक्त रखना क्षेत्रीय रेलवे का कर्तव्य होगा। आरएलडीए को भूमि का खाली कब्जा प्रदान करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे समय पर अपनी सामग्री/शेड/ अतिक्रमण इत्यादि को स्थानांतरित करेगा।

आरएलडीए द्वारा बाजार व्यवहार्यता अध्ययन और संबंधित भूमि क्षेत्र को अंतिम रुप देनाः

(a) रेलवे बोर्ड द्वारा भूमि सौपे जाने के बाद आरएलडीए वाणिज्यक विकास की संभावना के संबंध में एक व्यवहार्यता अध्ययन करेगा अर्थात यह क्षमता का आकलन करने के लिए आवश्यक सर्वोतम संभव राजस्व रिर्टन की शर्ते मार्केट सर्वेक्षण करेगा और वाणिज्यक विकास का सर्वोतम माडल तैयार करेगा। आरएलडीए भूमि से संबंधित सभी मुद्दों के संबंध में क्षेत्रीय रेलवे के साथ अतिक्रमण हटाने, क्षेत्र में संशोधन आदि की आवश्यकता के अनुसार पत्राचार करेगा।

(b) बाजार व्यवहार्यता रिपोर्ट के आधार पर, क्षेत्रीय रेलवे के परामर्श से, सीमाओं आदि के साथ भूमि के सटीक क्षेत्र को अंतिम रूप दिया जाएगा जिसे वाणिज्यिक विकास के लिए लिया जाएगा। वाणिज्यक

विकास के लिए उपयोग की जाने वाली रेलवे भूमि का सटीक क्षेत्र एक संयुक्त हैंडिंग ओवर (रेलवे बोर्ड पत्र दिनांक 27.04.2009 के पैरा 8 बी के अनुसार) नोट तैयार किया जाएगा।

(c) यदि आरएलडीए को सौपा गया पत्र भूमि क्षेत्र को इंगित नही करता है तो महाप्रबंधक/ क्षेत्रीय रेलवे के परामर्श से आरएलडीए द्वारा साइट/क्षेत्र को अंतिम रुप दिया जाएगा। यदि सौपे जाने वाले पत्र में भूमि क्षेत्र का उल्लेख किया गया है तो आरएलडीए द्वारा भूमि के क्षेत्र में भिन्नता को अंतिम रुप दिया जा सकता है। क्षेत्रीय रेलवे और इस तरह के सौपे जाने के एक हिस्से के रुप में महाप्रबंधक/क्षेत्रीय रेलवे के अनुमोदन लेना होगा।

वाणिज्यक विकास का प्रकार:

(a) आरएलडीए विस्तृत बाजार व्यवहार्यता अध्ययन के आधार पर वाणिज्यक विकास के विभिन्न विकल्पों का पता लगाएगा जो आवासिय, कार्यालय परिसर, मॉल, होटल आदि हो सकते है और रेलवे बोर्ड की पूर्व मंजूरी के साथ अपने स्तर पर निर्णय लेगे जहां वाणिज्यक विकास में आवासिय के रुप में विकास शामिल है।

रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2007/एलएमएल/2/23(5) दिनांक 16.10.2017 निर्देशानुसार आएलडीए को साइट, परियोजना या स्थानीय वास्तविक बाजार की विशिष्ट आवश्यकता के आधार पर 99 वर्ष की अधिकतम लीज अवधि तक वाणिज्यक विकास के लिए रेलवे भूमि लीज पर देने की अनुमति दी जा सकती है। इसमें आवासिय संपतियों के विकास को आवश्यकता के आधर पर अधिकत 20 प्रतिशत तक शामिल किया जा सकता है।

(b) प्रस्तावित विकास स्थानीय विकास नियंत्रण मानदंडो के अनुरुप होगा और विकासकर्ता लागू होने पर स्थानीय अधिकारियो से योजनाओ की मंजूरी प्राप्त करेगा।

(c) भविष्य में रेलवे भूमि के वाणिज्यक विकास के संबंध में किसी भी समस्या से बचने के लिए क्षेत्रीय रेलवे को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि जहां भी स्थानीय अधिकारियों के मास्टर प्लान में संशोधन किया जा रहा है, यह सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक आपत्तियां दर्ज की जाएं कि रेलवे की सभी भूमि को ''रेलवे भूमि'' के रुप में दिखाया जाएगा, न कि किसी विशेष उपयोग के लिए (जैसे आवासिय, वाणिज्यक, सार्वजनिक उपयोगिताएं, परिवहन मिश्रित भूमि उपयोग)। यह आरएलडीए को बाजार अध्ययन के आधार पर अधिकतम रिटर्न के लिए रेलवे भूमि का सर्वोतम उपयोग चुनने की अनुमति देगा।

लीज की अवधि व भुगतान का तरीका आदिः

(a) लीज अवधि इस विषय पर रेलवे बोर्ड मौजूदा निर्देशों के अनुरुप सलाहकारों की सिफारिशों और

प्रस्तावित वाणिज्यक विकास के प्रकार के आधार पर आरएलडीए द्वारा तय की जाएगी।

(b) बाजार व्यवहार्यता अध्ययन के आधार पर आरएलडीए किसी भी विकास/राजस्व मॉडल का पालन कर सकता है जो रेलवे के सर्वोतम हित में है। एसे मॉडल व्यक्तिगत साइट के लिए लीज अग्रिम तरीका (अपफ्रंट मोड), संयुक्त उद्यम, राजस्व साझाकरण आदि हो सकते है।

(c) लीज अवधि की समाप्ति पर या लीज धारक की ओर से किसी भी डिफाल्ट की स्थिति में, जिसके परिणामस्वरुप लीज डीड समाप्त हो जाती है, पूरी भूमि, उस पर मौजूदा संपति के साथ आरएलडीए को वापिस कर दी जाएगी और बदले में जोनल रेलवे को दे दी जाएगी। विकास समझौता में एक प्रावधान रखा जाएगा कि असाधारण परिस्थितियों में, यानी जब भारतीय रेलवे द्वारा अपने उपयोग के लिए रेलवे भूमि की आवश्यकता होती है, तो आरएलडीए के पास समझौते को समय से पहले समाप्त करने की शक्तियां होगी। हालांकि समय से पहले समाप्ति की स्थिति में रेलवे को डेवलपर को आवश्यक मुआवजा देना होगा। इसलिए समय से पहले समाप्ति का सहारा लेने पर केवल दुर्लभ और असाधारण परिस्थितियो में ही विचार किया जाना चाहिए।

बोलियां आमंत्रित करना और डेवलपर के साथ विकास समझौता करनाः

(a) रेलवे बोर्ड को सूचित करने के बाद, आरएलडीए क्षेत्रीय रेलवे के साथ तय किए गए क्षेत्र के आधार पर बोली प्रक्रिया को आगे बढ़ाएगा।

(b) आरएलडीए, रेलवे की ओर से, उपयुक्त विकास समझौते/भूमि पट्टा अनुबंध और किसी भी अन्य अनुबंध में प्रवेश करेगा जो चयनित डेवलपर को वाणिज्यिक विकास और रेलवे भूमि पर संबंधित कार्यों को करने का अधिकार प्रदान करने के लिए आवश्यक हो सकता है।

(c) अनुबंध की एक प्रति क्षेत्रीय रेलवे को अनुबंध के विभिन्न प्रावधानों से स्वयं परिचित होने के लिए जानकारी और रिकॉर्ड के लिए उपलब्ध कराइ जाएगी ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि समझौते के दौरान रेलवे के हितों का ध्यान रखा जाता है।

निर्धारित भूमि को भूमि योजना के अनुसार आरएलडीए/डेवलपर को सौंपनाः

(a) यदि आवश्यक हो तो स्थानीय राजस्व अधिकारियों के साथ आरएलडीए और जोनल रेलवे द्वारा साइट भूमि का संयुक्त सीमांकन किया जाएगा, और एक उचित ''अनुसूची के साथ भूमि प्लान'' तैयार किया जाएगा और क्षेत्रीय रेलवे और आरएलडीए के बीच संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किए जाएंगे। आरएलडीए प्रत्येक दिशा में सटीक सीमाएं और महत्वपूर्ण संरचनाएं/ भूमि चिन्हित, क्षेत्र और किसी भी अन्य विवरण के साथ दिखाता है जिसे प्रासंगिक माना जा सकता है।

(b) क्षेत्रीय रेलवे आरएलडीए द्वारा एक संयुक्त ''हैंडिंग ओवर नोट'' (रेलवे बोर्ड पत्र दिनांक 27.04.2009

के अनुलग्नक ''बी'' के अनुसार) भी तैयार किया जाएगा, जो उपरोक्त के अनुसार अनुसूची के साथ भूमि योजना को विधिवत संलग्न करेगा। इस संयुक्त नोट पर हस्ताक्षर किए जाएंगे और आरएलडीए और डेवलपर के बीच विकासात्मक अनुबंध (जिसमें यह एक अनुबंध बनेगा) पर हस्ताक्षर के साथ-साथ भूमि का भौतिक हस्तांतरण प्रभावी होगा। रेलवे भूमि के मालिक के रूप में, क्षेत्रीय रेलवे का यह कर्तव्य होगा कि वह यह सुनिश्चित करे कि भूमि का कब्जा आरएलडीए को सौंप दिया जाए और बदले में आरएलडीए द्वारा डेवलपर को बाधाओं से मुक्त और शर्तों के अनुसार समय पर सौंप दिया जाए। साइट को सौंपने में अनुचित देरी से संभावित डेवलपर से नुकसान के दावे किए जा सकते हैं।

परियोजना कार्यान्वयन के दौरान रेलवे से अपेक्षित सहायताः

(a) क्षेत्रीय रेलवे डेवलपर को परियोजना निष्पादन चरणों के दौरान सभी आवश्यक सुविधाओं और उपयोगिताओं (उपलब्धता के अधीन) तक पहुंच प्राप्त करने में सुविधा प्रदान करने के लिए आरएलडीए की सहायता भी करेगा, जिसमें अन्य वाणिज्यिक प्रतिष्ठानों के लिए मौजूदा पानी, बिजली, दूरसंचार सुविधाएं की दरों के बराबर पर शामिल हैं। हालाँकि, लीज अवधि के दौरान डेवलपर की नियमित आवश्यकताओं के लिए, डेवलपर को अपनी व्यवस्था स्वयं करनी होगी। रेलवे की स्वयं की सुविधाओं और उपयोगिताओं की उपलब्धता और परियोजना निष्पादन के बाद के चरण में डेवलपर के अनुरोध पर, रेलवे डेवलपर की आवश्यकताओं को आंशिक या पूर्ण रूप से निर्धारित समय पर भुगतान की शर्तें के अनुसार पूरा कर सकता है।

(b) क्षेत्रीय रेलवे संबंधित प्राधिकारियों के माध्यम से डेवलपर द्वारा रेलवे भूमि के वाणिज्यिक विकास के संबंध में विभिन्न मंजूरी और प्राधिकरण कनेक्शन प्राप्त करने में जहां भी आवश्यक हो, आरएलडीए की सहायता करेगा।

(c) क्षेत्रीय रेलवे उपयुक्त रैंक और वरिष्ठता के एक अधिकारी (मंडल के वरिष्ठ मंडल इंजीनियर और मुख्यालय के इंजीनियरिंग के संबंधित एसएजी अधिकारी) को नामित करेगा जो क्षेत्रीय रेलवे, आरएलडीए और डेवलपर के बीच संपर्क और समन्वय के लिए एक बिंदु के रूप में काम करेगा।

(d) जहां भी वाणिज्यिक विकास परियोजना में एक ही/अलग स्थान पर स्टाफ क्वार्टर/अन्य परिसंपत्तियों (पुनर्विकास परियोजनाएं) आदि का पुनर्निर्माण शामिल हैः

- आरएलडीए, जोनल रेलवे के परामर्श से एक "चरणबद्ध योजना" तैयार करवाएगा, जिसमें उपलब्ध कराए जाने वाले वैकल्पिक ब्लॉक/इकाइयों की संख्या की समय-समय पर अनुसूची का संकेत दिया जाएगा। समझौते की शर्तों के अनुसार डेवलपर को नुकसान के भुगतान से बचने के लिए रेलवे डेवलपर द्वारा वैकल्पिक आवास उपलब्ध कराए जाने के एक महीने के भीतर संबंधित संख्या में क्वार्टर/कार्यालय आदि को खाली कराना सुनिश्चित करेगा।
- विकास समझौते के अनुसार चरणबद्ध योजना के कार्यान्वयन की निगरानी के लिए 3

अधिकारियों की एक समिति गठित की जाएगी। तीन अधिकारी आम तौर पर कनिष्ठ प्रषासनिक ग्रेड (जेएजी) स्तर के होंगे - प्रत्येक डिवीजन स्तर पर इंजीनियरिंग और इलेक्ट्रिकल शाखा से और तीसरा आरएलडीए (डीजीएम/प्रोजेक्ट्स) होगा। वास्तविक पुनर्विकास विकास समझौते में निर्धारित विनिर्देशों के अनुसार डेवलपर द्वारा अपनी लागत पर किया जाएगा। पुनर्विकास परियोजना के मामले में, जहां भी आवश्यक हो, आरएलडीए डेवलपर्स के काम की निगरानी सुनिश्चित करने के लिए परियोजना प्रबंधन सलाहकार (पीएमसी) को नियुक्त कर सकता है।

क्षेत्रीय रेलवे को वसूली/प्राप्तियों का जमा/लेखाः

रेलवे बोर्ड के परिपत्र संख्या 2007/एसी-11/1/7 दिनांक 14.2.2008 के अनुसार भूमि के वाणिज्यिक विकास से प्राप्त आय को विविध आय (जेड-243 - भूमि का संपत्ति विकास/एयर स्पेस) के तहत रेलवे खाते में जमा किया जाएगा।

परियोजना के निष्पादन के बादः

संबंधित क्षेत्रीय रेलवे की ओर से आरएलडीए "विकास समझौते" के अनुसार रेलवे और डेवलपर के दायित्वों की निगरानी करना जारी रखेगा।

विकास/पट्टा समझौते की एक प्रति जोनल रेलवे को भी उपलब्ध कराइ जाएगी, जिनसे अपेक्षा की जाती है कि वे साइट पर अपनी उपस्थिति के आधार पर विकास/पट्टा समझौते के नियमों और शर्तों के किसी भी उल्लंघन आदि के बारे में आरएलडीए को हर समय सूचित करेगे। आरएलडीए संभवतः लीज अवधि के दौरान सभी साइटों पर नजर नहीं रख सकता है। हालांकि, इस संबंध में आरएलडीए द्वारा क्षेत्रीय रेलवे और डेवलपर दोनों के साथ समय-समय पर समीक्षा की जा सकती है।

दावे, कानूनी मुकदमे आदिः

प्रत्यायोजित शक्तियों के तहत आरएलडीए किसी भी अदालत या न्यायाधिकरण के समक्ष या रेलवे के लिए और उसकी ओर से सौंपी गइ रेलवे भूमि के वाणिज्यिक विकास से संबंधित या उससे संबंधित किसी भी मध्यस्थता कार्यवाही से पहले किसी भी दावे का मुकाबला करेगा और इस आशय से कोइ भी वकालतनामा, शक्ति निष्पादित करेगा। अटार्नी या किसी अन्य प्राधिकरण की आवश्यकता हो सकती है।

6.2 आरएलडीए को सौंपे गए स्थलों के भूमि क्षेत्र में भिन्नताः

रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2022/एलएमएल-।।/2/5 दिनांक 16.06.2022 एवं 10.01.2023 के निर्देशानुसार मूल सौंपे गए क्षेत्र से 15 प्रतिशत तक क्षेत्र में बदलाव की मंजूरी के लिए महाप्रबंधक को सौंपी

गइ शक्ति अब मंडल रेल प्रबंधक के पास रहेगी। हालाँकि, मूल सौंपे गए क्षेत्र से 15 प्रतिशत से अधिक क्षेत्र में बदलाव की मंजूरी के लिए, प्रस्ताव को महाप्रबंधक की पूर्व मंजूरी के साथ रेलवे बोर्ड को अप्रुवल हेतु भेजा जाएगा।

6.3 रेलवे कॉलोनी के पुनर्विकास/वाणिज्यिक विकास के प्रस्ताव हेतु चैक लिस्ट

रेलवे बोर्ड द्वारा निर्देशित किया गया है सम्पति मुद्रीकरण प्रस्तावो को निष्पादन जल्दी किया जाए । वाणिज्यक विकास/रेलवे कालोनी पुनर्विकास के संबंध में प्रपोजल मुख्यालय को भेजने के संबंध में 27 पांइट की बनाइ गइ चैक लिस्ट इस प्रकार हैः

क्र. सं.	मदों का विवरण/आवश्यकता	मण्डल की रिमार्क्स
भूमि का प्रस्ताव रेलवे बोर्ड को सौंपने के लिए भेजते समय अनुपालन की जाने वाली बातें		
1	राजस्व अधिकारियों द्वारा सत्यापित भूमि प्लान।	
2	क्वार्टरों का पूरा विवरण यानी, निर्माण का वर्ष, मौजूदा क्वार्टरों के बदले में निर्माण के लिए आवश्यक परित्यक्त और मौजूदा क्वार्टरों की संख्या, साथ ही कॉलोनी के वाणिज्यिक विकास/पुनर्विकास के लिए विस्तृत औचित्य (प्रस्तावित कॉलोनी) पुनर्विकास के लिए मुख्य रूप से टाइप-I और टाइप-II जीर्ण-शीर्ण क्वार्टर होने चाहिए)	
3	कॉलोनी का प्लॉट एरिया	
4	वर्तमान भूमि उपयोग	
5	भूमि स्वामित्व/नामांतरण/जमाबंदी की स्थिति (दस्तावेज साक्ष्य संलग्न करें)	
6	विकास मानदंडों के अनुसार ग्राउंड एरिया कवरेज और एफएआर/एफएसआइ की अनुमति है।	
7	भूमि पर पट्टा समझौते, लाइसेंस आदि सहित ऋणभार की स्थिति, यदि कोइ हो।	
8	कॉलोनी की योजना में सभी परिवेश, विशेष रूप से सड़कें, सड़क की चैड़ाइ आदि का विवरण, जीर्ण-शीर्ण क्वार्टरों का समूह और शामिल भूमि के क्षेत्र को प्लान में स्पष्ट रूप से सीमांकित किया जाना चाहिए, जिसमें क्वार्टरों की संख्या और भूमि के क्षेत्र (वर्गमीटर में) का विधिवत उल्लेख किया जाना चाहिए।	
9	क्षेत्रफल की गणना प्लान पर दिखायी जानी चाहिए।	

10	प्रस्तावित भूमि विवरण और क्षेत्रफल को लाल रंग में चिह्नित किया जाना चाहिए और ओवरलैप से बचने के लिए प्लान में पहले से प्रस्तावित/सौंपे गए भूमि स्थल को भी काले रंग में चिह्नित किया जाना चाहिए।	
11	रेलवे सीमा को प्रस्तावित स्थल से दूरी के साथ हरे रंग में दिखाया जाएगा।	
12	प्रस्तावित भूमि क्षेत्र का संयुक्त रूप से सर्वेक्षण किया जाना चाहिए और उसके बाद तैयार की गइ प्लान को मुख्यालय भेजने से पहले आरएलडीए, सभी संबंधित मंडल अधिकारियों और डीआरएम द्वारा हस्ताक्षरित किया जाना चाहिए।	
13	प्रस्तावित भूमि क्षेत्र को राजस्व प्राधिकारी द्वारा सत्यापित रेलवे भूमि प्लान पर दर्शाया जाना चाहिए।	
14	निर्धारित संरचनाओ/ट्रैक/रेलवे सीमा से दिए गए स्थल की दूरी (न्यूनतम 4 अंक) दर्शाइ जानी चाहिए।	
15	प्लान कार्य नियमावली/संहिता में निर्धारित प्रावधान के अनुरूप एवं पैमाने पर तैयार की जानी चाहिए।	
16	प्रस्तावित भूखण्ड के आयामों को प्लान में अंकित किया जाए।	
17	मण्डल रेल प्रबंधक के अनुमोदन से भेजें।	
18	आरएलडीए को सौंपे जाने वाले प्रस्तावित स्थल से स्थानांतरित/विघटित की जाने वाली संरचनाओं की सूची।	
19	योजना में ट्रैक से दूरी का उल्लेख किया जाना चाहिए। यदि संभव न हो तो कारण का उल्लेख किया जाना चाहिए।	
20	प्रस्ताव के साथ डीआरएम का अनुमोदन संलग्न किया जाना चाहिए।	
21	प्रस्तावित स्थल के लिए एप्रोच रोड को साइट प्लान में दर्शाया जाना चाहिए। सड़क किनारे की दूरी भी दिखायी जानी चाहिए।	
22	रेलवे को भविष्य में परिचालन आवश्यकताओं के लिए भूमि की आवश्यकता नहीं है। इसे वरिष्ठ मंडल इंजीनियर/ समन्वय, वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक और वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक द्वारा प्रमाणित किया जाना चाहिए और इस संबंध में प्लान पर नोट लिखा जाना चाहिए।	
23	कार्यालय/आवास को स्थानांतरित करने का कार्य रेलवे के 9 (डी) के अनुसार आरएलडीए को किया जाएगा। रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2008/एलएमएल/2/17 दिनांक 27.4.2009 के अनुसार आरएलडीए की सहमति की सलाह दी जा सकती है।	

24	संरचनाओं और उपयोगिताओं को स्थानांतरित करने का कार्य जैसे नाली, पानी की टंकी, सीवरेज लाइन, बिजली केबल, स्ट्रीट लाइट आदि का शुल्क रेलवे के 9(डी) के अनुसार आरएलडीए को दिया जाएगा। रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2008/एलएमएल/2/17 दिनांक 27.4.2009 के अनुसार आरएलडीए की सहमति की सलाह दी जा सकती है।	
25	यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि काम शुरू करने से पहले संरचना और उपयोगिताओं को तोड़ने/स्थानांतरित करने की पद्धति और व्यवहार्यता को अंतिम रूप दे दिया गया है।	
26	मंडल को प्रमाणित करना होगा कि आवश्यक सुविधा के निर्माण के एक महीने के भीतर मंडल द्वारा स्थानांतरण किया जाएगा।	
27	सड़क का रखरखाव कौन करेगा?	

***

7 रेलवे सीमा से लगी भूमि पर सरकारी एवं निजी भवन के निर्माण/ पुनर्विकास हेतु अनापत्ति प्रमाणपत्र जारी करने की प्रक्रिया

रेलवे सीमा से लगी भूमि पर सरकारी एवं निजी भवन के निर्माण/पुनर्विकास हेतु अनापत्ति प्रमाण पत्र जारी करने के संबंध में रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2015/एलएमएल-1/19/2 दिनांक 25.06.2015, 26.06.2016, 17.07.2017 एवं 2022/एलएमएल-1/19/12 दिनांक 01.05.2023 के द्वारा जारी दिशा-निर्देश इस प्रकार हैः

(i) रेलवे भूमि के पास सरकारी और निजी भवनों का निर्माण भारतीय रेलवे वर्क्स मैनुअल (आइआरडब्ल्यूएम) के पैरा 827 द्वारा नियंत्रित होता है। पैरा की शर्तों के पीछे मूल उद्देश्य रेलवे के हितों की इस तरह से रक्षा करना है कि भविष्य में कोइ अतिक्रमण न हो और समय की अवधि में रेलवे भूमि पर सुखभोग अधिकार जैसे, रास्ते का अधिकार, गंदे पानी और तूफानी पानी के निर्वहन का अधिकार आदि का कोइ संचय न हो। हालांकि, यह उल्लेख किया गया है कि रेलवे भूमि की सीमा और इमारत के निकटतम किनारे (स्थानीय परिस्थितियों द्वारा शासित होने वाली सटीक स्थान) के बीच लगभग 30 मीटर की एक खुली जगह पर्याप्त है, यह भी निर्धारित किया जाता है, कि शहरों और कस्बों में, जहां भूमि मूल्यवान है, उसके लिए एक सशक्तता से बचने के लिए एक सशक्तता से खाली जगह को छोड़ दिया जाता है ताकि भविष्य के किसी भी सड़क तक पहुंच का विकास सुनिश्चित हो सके और रेलवे भूमि के बाहर जल निकासी और भविष्य की तारीख में एसी सुविधा के लिए रेलवे भूमि के आत्मसमर्पण के अनुरोध से बचने के लिए। रेलवे भूमि सीमा से सटे भूमि के उपयोग से निपटने के संबंध में रेलवे अधिकारियों के कर्तव्यों और भूमिका को आइआरडब्ल्यूएम 2000 के पैरा 827 में स्पष्ट रूप से परिभाषित किया गया है।

(ii) आइआरडब्ल्यूएम के पैरा 827 के अनुसार रेलवे सीमा से 30 मीटर के भीतर भवन निर्माण के लिए रेलवे एनओसी की आवश्यकता है। रेलवे सीमा से सटे भूमि पर सरकारी और निजी भवन के निर्माण/पुनर्विकास के लिए अनापत्ति प्रमाण पत्र (एनओसी) जारी करने के संबंध में निर्देश रेलवे बोर्ड पत्र 2008/एलएमएल/19/17 दिनांक 16.02.2010 एवं 94/एलएम(एल)/ 14/22 दिनांक 29.8.1995 के द्वारा जारी किए गए हैं। यह देखा गया है कि रेलवे विभिन्न प्रक्रियाओं का पालन कर रहा है और कुछ क्षेत्रीय रेलवे में एनओसी देने में बहुत अधिक समय लगता है इसलिए इसे सुव्यवस्थित करने की आवश्यकता महसूस की जा रही है। प्रक्रिया पार्टी को राज्य (सरकारी/ स्थानीय प्राधिकारी द्वारा संबंधित मण्डल कार्यालय को विधिवत अग्रेषित अनुरोध पत्र के साथ निम्नलिखित दस्तावेज जमा करने के लिए कहा जाएगा)

(a) सभी संबंधित दस्तावेजों द्वारा समर्थित आवेदक के पक्ष में भूमि का स्पष्ट स्वामित्व।

(b) इमारत का विस्तृत चित्र जिसमें पूरा लेआउट दिखाया गया है (ऊंचाइ सहित, चौड़ाइ और लंबाइ)।

(c) सिविल/स्ट्रक्चरल इंजीनियर द्वारा संरचनात्मक स्थिरता प्रमाणपत्र।

(iii) अनुरोध प्राप्त होने के बाद, साइट सत्यापन फील्ड इकाइयों द्वारा किया जाना है। फील्ड अधिकारियों को रेलवे भूमि की चौड़ाइ और रेलवे सीमा से भूखंडों की दूरी की जांच और प्रमाणित करना चाहिए। रेल स्तर, जमीनी स्तर, आदि लिया जाएगा। पर्याप्त रेलवे सीमा और भवन के निकटतम किनारे के बीच खुली जगह छोड़ी जानी चाहिए ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि इसके परिणामस्वरूप उपरोक्त पैरा (i) में उल्लिखित विभिन्न सुखभोग अधिकार (राइट ऑफ वे) अर्जित नहीं होंगे। प्लॉट को किलोमीटर पोस्ट और स्थायी संरचनाओं के संदर्भ में स्केच में चिह्नित किया जाना चाहिए, रेलवे भूमि की चौड़ाइ प्रमाणित भूमि योजना के साथ सत्यापित की जाएगी।

(iv) उपरोक्त पैरा (iii) में उल्लिखित सभी पहलुओं और जल निकासी व्यवस्था, भवन तक पहुंच व्यवस्था, ऊंचाइ, लंबाइ, भवन की चौड़ाइ और रेलवे सीमा और भवन के निकटतम किनारे के बीच की दूरी जैसे अन्य पहलुओं को दर्शाने वाला एक चित्र तैयार किया जाएगा, जिस पर सभी संबंधितों द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किए जाएंगे।

(v) फील्ड इकाइयों से सत्यापन प्राप्त होने पर, मण्डल में अनुरोध की आगे की जांच की जानी है। आवश्यकता पड़ने पर प्रस्ताव को निर्माण इकाइयों से सत्यापित भी कराया जा सकता है ताकि यह पुष्टि हो सके कि भूमि अधिग्रहण के अधीन नहीं है।

(vi) मण्डल रेल प्रबंधक द्वारा विधिवत अनुमोदित एनओसी का प्रस्ताव मुख्यालय को भेजा जाना चाहिए। योजना पर मुख्य इंजीनियर/सामान्य (या मुख्यालय में विषय से निपटने वाले एसएजी अधिकारी) द्वारा उसकी मंजूरी के प्रतीक के रूप में हस्ताक्षर किए जाने चाहिए। मुख्य इंजीनियर/सामान्य (या मुख्यालय में विषय से निपटने वाले एसएजी अधिकारी) के अनुमोदन के बाद, योजना की एक प्रति रिकॉर्ड के लिए मुख्यालय में रखी जाएगी और मूल योजना एनओसी जारी करने के लिए मण्डल को वापस कर दी जाएगी।

(vii) जब भी रेलवे में कोइ एनओसी आवेदन प्राप्त होता है, तो साइट की स्थितियों की विधिवत पुष्टि करते हुए मामले की पूरी तरह से जांच की जानी चाहिए और ट्रेनों की सुरक्षा, भूमि सीमा, कचरे के निपटान की व्यवस्था, सड़क की उपलब्धता आदि जैसे कारकों को ध्यान में रखना चाहिए। सीवरेज और गंदे पानी जैसे कचरे का निपटान और सेप्टिक टैंक से निपटान रेलवे भूमि से दूर होना चाहिए।

(viii) कुल 60 दिन में एनओसी देने की समय सीमा है। रेलवे को रेलवे सीमा के साथ निर्माण पर निरंतर निगरानी रखनी चाहिए और यह सुनिश्चित करना चाहिए कि रेलवे की एनओसी के बिना किसी भी निर्माण की अनुमति न हो। रेलवे द्वारा एनओसी मामलों का एक डेटा बेस बनाए रखा जाएगा।

(ix) इस संबंध में राज्य सरकार/स्थानीय प्राधिकारियों द्वारा जारी विकास नियंत्रण विनियमों या अन्य

नियमों के प्रावधानों के अनुपालन के संबंध में इसकी जांच करना और उसका अनुपालन सुनिश्चित करना राज्य सरकार/स्थानीय प्राधिकारी का काम है। इंडियन रेलवे वर्क्स मैन्युअल (IRWM) के प्रावधानों का उद्देश्य रेलवे भूमि से सटी भूमि के उपयोग को अनावश्यक रूप से प्रतिबंधित करना नहीं है, क्योंकि रेलवे के भविष्य के विकास के लिए एसी भूमि की आवश्यकता हो सकती है। यदि रेलवे को भविष्य में भूमि की आवश्यकता होती है, तो यह उचित है कि भूमि और उसकी निर्मित संपत्ति के लिए उचित मुआवजे का भुगतान करने के बाद ही उसका अधिग्रहण किया जाए।

(x) बेसमेंट वाली ऊंची इमारतों/इमारतों के मामले में, जहां रेलवे ट्रैक के नजदीक गहरी खुदाइ शामिल है, रेलवे को ड्राइंग और निर्माण पद्धति की जांच करनी चाहिए और यह सुनिश्चित करना चाहिए कि किसी भी परिस्थिति में निर्माण के दौरान या बाद में रेलवे ट्रैक की सुरक्षा प्रभावित न हो। आवश्यक है, रेलवे निर्माण चरण के दौरान और साथ ही भवन के जीवनकाल के दौरान निरीक्षण के लिए रेलवे अधिकारी द्वारा साइट पर्यवेक्षण/निरीक्षण आदि निर्धारित कर सकता है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि भवन/तहखाने ट्रेनों की सुरक्षा को प्रभावित न करें।

रेलवे बोर्ड ने दिनांक 17.07.2017 के द्वारा रेलवे बोर्ड के समसंख्यक पत्र 25.06.2015 का 2 (ए) में उल्लेख किया गया है कि जिन्होंने एनओसी मांगी थी उन्हें तीन दस्तावेज जमा करने के लिए कहा गया था, उनमें से एक को "सभी संबंधित दस्तावेजों द्वारा समर्थित आवेदक के पक्ष में भूमि का स्पष्ट स्वामित्व" अब यह निर्णय लिया गया है कि इस पर जोर नहीं दिया जाना चाहिए, लेकिन रेलवे को यह सुनिश्चित करना होगा कि भवन/भवन का हिस्सा रेलवे भूमि पर नहीं होना चाहिए।

7.1 रेलवे सीमा से लगी भूमि पर सरकारी एवं निजी भवन के निर्माण से संबंधित एनओसी मामलों को अग्रेषित करने के लिए चेकलिस्टः

(i) राज्य सरकार/स्थानीय प्राधिकारी द्वारा विधिवत अग्रेषित अनुरोध पत्र संबंधित प्रभागीय कार्यालय द्वारा अग्रेषित किया जाना चाहिए।

(ii) आवेदक के पक्ष में भूमि का स्पष्ट स्वामित्व सभी संबंधित दस्तावेजों द्वारा समर्थित होना चाहिए।

(iii) भवन का पूरा लेआउट, विस्तृत योजना और ड्राइंग प्रस्ताव (ऊंचाइ, चौड़ाइ और लंबाइ सहित) के साथ मण्डल द्वारा प्रदान की जानी चाहिए।

(iv) संरचनात्मक स्थिरता प्रमाणपत्र किसी अधिकृत सिविल/स्ट्रक्चरल इंजीनियर द्वारा दिया जाना चाहिए

(v) प्रस्ताव को निर्माण इकाइयों से सत्यापित/पुष्टि करायी जानी चाहिए कि भूमि अधिग्रहण के लिए एसी भूमि की आवश्यकता नहीं है।

(vi) एनओसी का प्रस्ताव मण्डल रेल प्रबंधक द्वारा विधिवत अनुमोदित मुख्यालय को भेजा जाना चाहिए।

(vii) मामले की पूरी तरह से जांच की जानी चाहिए और साइट की विधिवत पुष्टि करते हुए ट्रेन, भूमि सीमा, अपशिष्ट निपटान की व्यवस्था, सड़क की उपलब्धता, सीवेज गंदे पानी का निपटान और सेप्टिक टैंक

से इसका निपटान जैसे कारकों को ध्यान में रखते हुए रेलवे से दूर होना चाहिए।

(viii) प्रस्ताव की जांच रेल यातायात के सुरक्षा पहलू से की जानी चाहिए।

(ix) डिविजनल इंजीनियरों को गणना की जांच करनी चाहिए और संरचनात्मक सुरक्षा को प्रमाणित करना चाहिए।

(x) भवन योजना के लेआउट पर मंडल अधिकारियों और मण्डल रेल प्रबंधक द्वारा हस्ताक्षर किए जाने चाहिए।

(xi) एनओसी के लिए अनुशंसाओं के साथ मुख्यालय को प्रस्ताव भेजा जाना चाहिए।

(xii) ट्रैक की केंद्र रेखा/रेलवे सीमा दीवार से निर्मित होने वाली इमारत की दूरी राजस्व प्राधिकरण द्वारा सत्यापित रेलवे भूमि योजना पर दिखाइ जानी चाहिए। बनाए जाने वाले भवन का लेआउट योजना पर दिखाया जाना चाहिए।

(xiii) प्लॉट की जमीन का ढलान भी योजना पर अंकित किया जाना चाहिए और यह ट्रैक से दूर होना चाहिए।

(xiv) मण्डल को ड्राइंग पर प्रमाण पत्र प्रदान करना चाहिए कि क्या ड्राइंग सही और संरचनात्मक रूप से सुरक्षित है।

(xv) प्रस्तावित निर्माण भवन की रेलवे सीमा से दूरी भवन की ऊंचाइ की आधी होनी चाहिए।

7.2 निजी निर्माण हेतु एनओसी आवेदन करने की प्रक्रिया /रेलवे भूमि सीमा से 30 मीटर के भीतर भूमि पर पुनर्विकास

(i) आवेदन संबंधित मंडल के वरिष्ठ मंडल इंजीनियर /समन्वय को संबंधित ग्राम (ग्राम) पंचायत/नगर पंचायत/नगर पालिका/निगम निम्नलिखित दस्तावेजों के साथ, के माध्यम से प्रस्तुत किया जाना है।

(a) भूमि के स्वामित्व को साबित करने के लिए भूमि दस्तावेज (सार्वजनिक पहुंच, एनओसी प्लॉट इस भूमि दस्तावेज के अनुसार उपलब्ध होना चाहिए)।

(b) साइट/लेआउट प्लान इस एनओसी प्लॉट तक सार्वजनिक पहुंच को मुख्य सड़क से कनेक्टिविटी के साथ विधिवत दर्शाती है।

(c) प्लान, ऊंचाइ आदि को दर्शाने वाली इमारत की विस्तृत ड्राइंग।

(d) प्रतिष्ठित संस्थानों से प्राप्त संरचनात्मक स्थिरता प्रमाणपत्र, बहुमंजिला इमारत के लिए आइआइटी/ एनआइटी द्वारा सत्यापित प्रति।

(e) प्रसंस्करण शुल्क के प्रेषण का विवरण।

(ii) आवेदन जमा करने पर उपलब्धता का विस्तृत सार्वजनिक पहुंच और भूमि सीमा से संबंधित अन्य विवरण का सत्यापन एनओसी स्थल पर रेलवे अधिकारियों द्वारा किया जाएगा।

(iii) यदि यह पुष्टि हो जाए कि सार्वजनिक पहुंच रेलवे भूमि के माध्यम से नहीं है, यह एनओसी प्रस्ताव मुख्य सड़क से कनेक्टिविटी के साथ उपलब्ध होगा, मुख्यालय द्वारा अंतिम अनुमोदन प्राप्त करने के लिए मण्डल कार्यालय में आगे की प्रक्रिया की जाएगी।

(iv) एनओसी का प्रस्ताव सही होने पर मुख्यालय द्वारा अनुमोदन किया जाएगा, तद्नुसार मंडल को सूचित किया जाएगा।

(v) मुख्यालय की अनुमोदन के आधार पर मण्डल पार्टी के साथ अनुबंध करेगा, संबंधित ग्राम (ग्राम) पंचायत के माध्यम से/नगर पंचायत/नगर पालिका/निगम को आवेदक के एनओसी के जारी करने के बारे में सूचित किया जाएगा।

7.3 स्थानीय निकायों/राज्य सरकारों को रेलवे भूमि/परिसर में अपनी लागत पर सड़कों और फुटपाथों की बड़ी मरम्मत/सुधार हेतु अनापत्ति प्रमाणपत्र (एनओसी) प्रदान करना

रेलवे बोर्ड ने स्थानीय निकायों/राज्य सरकारों को रेलवे भूमि/परिसर में अपनी लागत पर सड़कों और फुटपाथों की प्रमुख मरम्मत/सुधार हेतु अनापत्ति प्रमाणपत्र (एनओसी) प्रदान करने के संबंध म पत्र संख्या 2012/एलएम(पीए)/03/08/नीति दिनांक 21.10.2015 के द्वारा जारी दिशा-निर्देश इस प्रकार हैः

स्थानीय निकायों/राज्य सरकारों को 'अनापत्ति प्रमाणपत्र' (एनओसी) प्रदान करने के लिए दिशानिर्देश के सबंध में मामला, रेलवे परिसरों/भागों में अपनी लागत पर सड़कों, फुटपाथों की प्रमुख मरम्मत/सुधार के संबंध में रेलवे परिसरों/भागों में अपनी लागत पर सड़कों (जल निकासी सहित), फुटपाथों की बड़ी मरम्मत/ सुधार करने के लिए प्रमुख मुख्य इंजीनियर/ जोनल रेलवे द्वारा विता एवं मुख्य लेखाधिकारी की सहमति से प्रस्ताव पर निम्नलिखित शर्तें पूरी करने पर दी जा सकती हैं :-

(i) रेलवे भूमि पर एजेंसी द्वारा किसी भी तरह से कोइ बाधा उत्पन्न नहीं की गइ है।

(ii) सड़क/फुटपाथ की प्रमुख मरम्मत/सुधार की पूरी लागत संबंधित स्थानीय निकायों/ राज्य सरकार के अधिकारियों/अन्य एजेंसियों द्वारा वहन की जाती है।

(iii) कोइ अतिरिक्त/ नया पहुंच अधिकार/ रास्ते का अधिकार नहीं बनाया जाएगा।

रेलवे के हितों की रक्षा के लिए रेलवे द्वारा साइट विशिष्ट शर्तें जोड़ी जा सकती हैं।

काम शुरू करने के लिए भौतिक पहुंच देने से पहले, रेलवे काम के लिए पर्याप्त लोगों और सामग्री जुटाने सहित पूरे काम के लिए धन और संविदात्मक एजेंसी की उपलब्धता के बारे में खुद को संतुष्ट करेगा। रेलवे निष्पादन एजेंसी द्वारा अपनाए जा रहे सामग्रियों और कार्यों के मानकों के बारे में भी खुद को संतुष्ट करेगा।

एसे कार्यों के लिए कोइ डी एंड जी और पर्यवेक्षण शुल्क नहीं लगाया जा सकता है।

***

8 भूमि अधिग्रहण के लिए संगठन पंजीकरण हेतु पूर्व आवश्यकताएँ

(i) मंत्रालय/ विभाग/ कार्यालय/ संगठन के सक्षम प्राधिकारी से निदेशक, मुद्रण निदेशालय, शहरी विकास मंत्रालय, निर्माण भवन, नइ दिल्ली-110011 को संबोधित एक प्राधिकार पत्र जिसमें नोडल अधिकारी के विवरण का उल्लेख हो।

(ii) मंत्रालय/ विभाग/ कार्यालय/ संगठन के लिए एनआइसी (राष्ट्रीय सूचना विज्ञान केंद्र) से एक सक्रिय सरकारी/ आधिकारिक इमेल आइडी।

(iii) नोडल अधिकारी का एक वैध मोबाइल नंबर।

(iv) कंप्यूटर में स्थापित नोडल अधिकारी का वैध डिजिटल हस्ताक्षर प्रमाणपत्र (डीएससी)।

(v) राजपत्र सामग्री के सृजन को सक्षम बनाने हेतु माइक्रोसॉफ्ट वर्ड (MS-Word) का नवीनतम संस्करण अंग्रेजी और हिंदी में।

(vi) पीडीएफ में राजपत्र सामग्री पर डिजिटल हस्ताक्षर करने के लिए एडोब एक्रोबैट रीडर का नवीनतम मुफ्त संस्करण।

8.1 इ-गजट पोर्टल में संगठन पंजीकरण के समय ध्यान देने योग्य महत्वपूर्ण बिंदु:

(i) संगठन पंजीकरण के लिए इ-गजट पोर्टल में मंत्रालय/ विभाग/ कार्यालय/ संगठन का नाम मौजूद होना अनिवार्य है।

(ii) यदि मंत्रालय/ विभाग/ कार्यालय/ संगठन का नाम मौजूद नहीं है, तो कृपया उसे शामिल करने के लिए हेल्प डेस्क को helpdesk-ptg@gov.in पर एक इमेल भेजें।

(iii) पोर्टल में पंजीकरण के बाद सक्रियण के लिए प्राधिकरण पत्र की स्कैन की गइ प्रतियां और नोडल अधिकारी के डिजिटल हस्ताक्षरित घोषणा पत्र को हेल्प डेस्क पर इमेल करना आवश्यक है।

8.2 इ-गजट के माध्यम से अधिसूचना प्रकाशित करवाने का प्रावधान:

(i) अक्टूबर, 2015 से प्रभावी सूचना प्रौद्योगिकी अधिनियम 2000 की धारा 8 के प्रावधान के अनुपालन में 01.06.2016 से राजपत्र अधिसूचना की सामग्री केवल इलेक्ट्रॉनिक रूप से प्रस्तुत की जानी है और नोडल अधिकारी द्वारा डिजिटल रूप से हस्ताक्षरित है क्योंकि भारत सरकार की राजपत्र अधिसूचना की भौतिक छपाइ हो चुकी है और उसका विशेष इ-प्रकाशन शुरू हो गया है।

(ii) इ-गजट पोर्टल की राजपत्र अधिसूचना अपलोड/इ-प्रकाशन के लिए अधिकृत नोडल अधिकारी।

नामित नोडल अधिकारी को गजट अधिसूचना की सामग्री को डिजिटल हस्ताक्षर करके अपलोड करना है।

(iii) इसके अलावा, नोडल अधिकारियों की भूमिका केवल डीएससी (DSC) के माध्यम से डिजिटल हस्ताक्षर करके गजट अधिसूचना की अनुमोदित सामग्री को अपलोड करने तक सीमित है। संबंधित निदेशालय द्वारा राजपत्र अधिसूचना जारी करने के लिए मंजूरी लेने की मौजूदा प्रक्रिया में कोइ बदलाव नहीं होगा। अनुमोदन के बाद ही, जिस अधिकारी के हस्ताक्षर के तहत राजपत्र अधिसूचना जारी की जा रही है, उसके द्वारा हस्ताक्षरित प्रति/डिजिटल हस्ताक्षरित प्रति (यदि फाइल को इलेक्ट्रॉनिक रूप से संसाधित किया गया है) के साथ फाइल को अधिसूचना अपलोड करने के लिए नोडल अधिकारी को भेजा जा सकता है। 'egazette.nic.in' पर अंतिम प्रकाशित राजपत्र अधिसूचना में केवल उस अधिकारी का नाम और पदनाम दर्शाया जाएगा जिसके हस्ताक्षर के तहत राजपत्र अधिसूचना जारी की जा रही है, न कि 'egazette.nic.in' पर अपलोड करने वाले नोडल अधिकारी का।

(iv) तदनुसार, सभी राजपत्र अधिसूचनाएं एक नामित नोडल अधिकारी के माध्यम से इलेक्ट्रॉनिक रूप से मुद्रण निदेशालय को प्रस्तुत की जाएंगी यानी अनुमोदित सामग्री को 'egazette.nic.in' पर अपलोड किया जा सकता है और नोडल अधिकारी द्वारा डिजिटल रूप से हस्ताक्षरित किया जा सकता है।

(v) नामांकित नोडल अधिकारियों को राजपत्र अधिसूचना अपलोड करने के लिए इ-गजट पोर्टल https://egazette.gov.in पर खुद को पंजीकृत करना होगा।

नोट : नोडल अधिकारी फॉर्म C&IS उन सभी निदेशालयों के लिए सामान्य होगा जिनके लिए एक विशिष्ट नोडल अधिकारी नामित नहीं किया गया है। अत्यावश्यक स्थिति में, किसी भी नामित नोडल अधिकारी को अनुमोदित गजट अधिसूचना की सामग्री को डिजिटल रूप से अपलोड करने के लिए कहा जा सकता है।

8.3 राजपत्र अधिसूचना के संबंध में पालन की जाने वाली प्रक्रियाः

(i) राजपत्र का वह भाग, अनुभाग और उप-खंड जिसमें मामला प्रकाशित किया जाना है, प्रेस के मार्गदर्शन के लिए प्रति के शीर्ष पर अनिवार्य रूप से दर्शाया जाना चाहिए।

(ii) राजपत्र में प्रकाशित होने वाली सभी अधिसूचनाएं प्रेस को द्विभाषी (अर्थात हिंदी और अंग्रेजी में) भेजी जानी चाहिए, भारत के सर्वोच्च न्यायालय के मामले को छोड़कर, हमेशा सक्षम प्राधिकारी द्वारा हस्ताक्षरित होनी चाहिए।

(iii) सभी मामले दोनों प्रारूपों में अर्थात् सॉफ्ट और हार्ड कॉपी में सक्षम प्राधिकारी के प्रमाण पत्र के साथ प्रस्तुत किए जाने चाहिए कि दोनों संस्करण समान हैं।

(iv) मूल टाइपस्क्रिप्ट प्रति, कार्यकारी निदेशक (इडी)/कनिष्ठ प्रशासनिक स्केल (जेएस) रैंक से नीचे के अधिकारी द्वारा स्याही से विधिवत हस्ताक्षरित, प्रेस को भेजी जानी चाहिए।

(v) सारणीबद्ध सामग्री और अंग्रेजी सामग्री सहित हिंदी की सॉफ्ट कॉपी एक ही माइक्रोसॉफ्ट वर्ड (MS-Word) फाइल में भेजी जानी चाहिए।

(vi) अधिकारी के स्याही में हस्ताक्षर के बिना और भाग और अनुभाग के संकेत के बिना हार्ड कॉपी या कॉपी प्रेस द्वारा स्वीकार नहीं की जाएगी।

(vii) अधिसूचना अग्रेषित करने वाले सभी प्राधिकारियों को एक से अधिक बार प्रकाशन से बचने के लिए दोहराव का ध्यान रखना चाहिए।

(viii) असाधारण परिस्थितियों को छोड़कर राजपत्र अधिसूचनाएं हमेशा सामान्य कामकाजी घंटों के दौरान प्रेस को भेजी जानी चाहिए।

(ix) जिन निदेशालयों को राजपत्र अधिसूचनाओं की मुद्रित हार्ड प्रतियों की आवश्यकता है, वे कम से कम 1000 प्रतियों के लिए संबंधित प्रेस को निर्धारित प्रोफार्मा में एक अलग अनुरोध प्रस्तुत कर सकते हैं।

8.4 भारत के राजपत्र की संरचना और उसमें प्रकाशन हेतु सामग्री भेजने के निर्देश

भाग	खण्ड एवं उपखण्ड	प्रकाशित किये जाने वाले विषय का प्रकार
भाग-।। (भारत सरकार प्रेस, माया पुरी, रिंग रोड, नइ दिल्ली से प्रकाशित)	खंड 3 उप खंड (ii)	भारत सरकार के मंत्रालयों (रक्षा मंत्रालय के अलावा) और केंद्रीय द्वारा जारी वैधानिक आदेश और अधिसूचनाएं प्राधिकरण (केंद्र शासित प्रदेशों के प्रशासन के अलावा)

नोट : अधिसूचनाएं उप-धारा (ii) में 'एस.ओ.....' के रूप में प्रकाशित की जाएंगी। मंत्रालयों द्वारा दी गइ पहचान संख्याएं अधिसूचना के अंत में कोष्ठक में दिखाइ देंगी।

8.5 राजपत्र अधिसूचनाओं के इ-प्रकाशन के लिए सिस्टम आवश्यकताएँ:

क्र.सं.	विशेषताएं	विशेष विवरण
1	पेज का आकार	ए-4 साइज (21.2 सेमी x 30 सेमी)
2	विषय का आकार	17 सेमी x 24 सेमी
3	प्रथम पृष्ठ	11 सेमी, शीर्ष से मार्जिन
4	अंग्रेजी फॉन्ट, आकार और नाम	10 अंक, टाइम्स न्यू रोमन
5	हिंदी फॉन्ट आकार और नाम	11 अंक, मंगल यूनिकोड
6	लाइनों के बीच का स्थान	सामान्य/ ऑटो

7	फाइल प्रकार	एमएस ऑफिस दस्तावेज फाइल (खुली फाइल)
8	दस्तावेज प्रकार	सॉफ्ट कॉपी और हार्ड कॉपी (दोनों)
9	प्रमाणीकरण	एक प्रमाणपत्र जो पुष्टि करता है कि सॉफ्ट और हार्ड कॉपी समान हैं।
10	असाधारण राजपत्र के लिए सक्षम प्राधिकारी	संयुक्त सचिव के पद से कम हस्ताक्षर या अनुमोदन न हो।
11	इंडेंटिंग मंत्रालय/ भाग का संपर्क विवरण	1. टेलीफोन नंबर 2. इ-मेल 3. मोबाइल नंबर

8.6 भूमि अधिग्रहण के लिए रेलवे संशोधन अधिनियम, 2008 के तहत विशेष रेलवे परियोजना की अधिसूचना।

रेलवे परियोजनाओं के लिए भूमि अधिग्रहण में तेजी लाने के लिए, केंद्रीय सरकार (रेल मंत्रालय) को सशक्त बनाने के लिए रेलवे अधिनियम, 1989 में एक संशोधन किया गया था, जिसे रेलवे (संशोधन) अधिनियम, 2008 के रूप में 31 जनवरी, 2008 को लागू किया गया। यह अधिनियम विशेष रेलवे परियोजनाओं के रूप में अधिसूचित करके समयबद्ध तरीके से भूमि अधिग्रहण करने का अधिकार देता है। जब केंद्र सरकार संतुष्ट हो जाती है कि किसी सार्वजनिक उद्देश्य के लिए, किसी विशेष रेलवे परियोजना के निष्पादन के लिए किसी भूमि की आवश्यकता है, तो इस अधिनियम के प्रावधानों के तहत भूमि का अधिग्रहण कर सकता है। इसमें रेलवे की एसी सभी बुनियादी ढांचा परियोजनाएं शामिल हैं जिन्हें एक निश्चित समय सीमा में पूरा किया जाना है, उन्हें विशेष रेलवे परियोजना घोषित करके भूमि का अधिग्रहण अनिवार्य रूप से किया जाना चाहिए।

उपरोक्त अधिनियम में भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया से निपटने वाले प्राधिकरण को सक्षम प्राधिकारी के रूप में उल्लेख किया गया है। ''सक्षम प्राधिकारी" (सीए) का अर्थ है अधिसूचना में निर्दिष्ट क्षेत्र के लिए सक्षम प्राधिकारी के कार्यों को करने के लिए राजपत्र अधिसूचना के माध्यम से केंद्र सरकार द्वारा अधिकृत कोइ भी व्यक्ति।

रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2010/एलएमएल/12/8 दिनांक 19.12.2014 में उल्लेखित है कि रेल मंत्रालय द्वारा निर्णय लिया गया है कि रेलवे परियोजनाओं (पिंक बुक में प्रदर्शित परियोजनाएं/ रेलवे द्वारा वित्त पोषित परियोजनाएं) को विशेष रेलवे परियोजनाओं के रूप में संबंधित मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/निर्माण, मुख्य इंजीनियर/निर्माण/समन्वय के रूप में अधिसूचित करने की प्रक्रिया में तेजी लाने के लिए, क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधक की मंजूरी के साथ रेलवे संशोधन अधिनियम 2008 की धारा 2 के खंड 37 ए के तहत राजपत्र में अधिसूचना जारी करने के लिए अधिकृत किया गया है। रेलवे (संशोधन) अधिनियम, 2008 के प्रावधानों

के तहत, केंद्र सरकार द्वारा चार अधिसूचनाएँ जारी की जानी आवश्यक हैं।

(1) धारा 2 के खंड (37ए) के तहत विशेष रेलवे परियोजना की अधिसूचना,

(2) धारा 2 के खंड (7ए) के तहत सक्षम प्राधिकारी की अधिसूचना,

(3) धारा 20ए की उपधारा (1) के तहत भूमि अधिग्रहण करने के इरादे की अधिसूचना, और

(4) धारा 20इ की उपधारा (1) के तहत भूमि अधिग्रहण की घोषणा की अधिसूचना।

8.7 सभी क्षेत्रीय रेलवे की गति शक्ति इकाइयों के क्षेत्र में आने वाली विशेष रेलवे परियोजनाओं को भूमि अधिग्रहण हेतु रेलवे संशोधन (अधिनियम), 2008 के तहत राजपत्र अधिसूचना

रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2008/एलएमएल/12/8 दिनांक 08.04.2010 और 2010/ एलएमएल/12/8 दिनांक 19.12.2014 के क्रम में, रेलवे बोर्ड (एमआइ) द्वारा गजट अधिसूचना की प्रक्रिया में तेजी लाने का निर्णय लिया गया है कि सभी जोनल रेलवे की गति शक्ति इकाइयों के क्षेत्र में आने वाली विशेष रेलवे परियोजनाएं, संबंधित मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/ मुख्य इंजीनियर/समन्वय, रेलवे संशोधन (अधिनियम), 2008 के एक विशेष रेलवे परियोजना के लिए अध्याय IVA-भूमि अधिग्रहण के तहत भूमि अधिग्रहण के संबंध में गजट अधिसूचना जारी करने के लिए जोनल रेलवे के महाप्रबंधक के अनुमोदन से अधिकृत होंगे। (रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2023/एलएमएल-।।/ 12/। दिनांक 10.04.2023)

8.8 ओपन लाइन संगठन द्वारा रेलवे संशोधन अधिनियम, 2008 के तहत विशेष रेलवे परियोजना के लिए भूमि अधिग्रहण की अधिसूचना:

भारतीय रेलवे ने हाल ही में रेलवे उपरी पुल (आरओबी)/रेलवे निचला पुल (आरयूबी)/सीमित या प्रतिबंधित उंचाइवाले सबवे (एलएचएस) के निर्माण के लिए नीति को संशोधित किया है, जिससे इन परियोजनाओं को शुरू करने के लिए भूमि अधिग्रहण आवश्यक हो गया है। बड़ी संख्या में एसी परियोजनाएं ओपन लाइन संगठन को सौंपी गइ हैं। मौजूदा निर्देशों के अनुसार, संबंधित मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण)/मुख्य इंजीनियर (निर्माण) (समन्वय) महाप्रबंधक के अनुमोदन से रेलवे संशोधन (अधिनियम), 2008 की धारा 2 के खंड 37ए के तहत राजपत्र में अधिसूचना जारी करने के लिए अधिकृत हैं।

क्षेत्रीय रेलवे के ओपन लाइन संगठन द्वारा शुरू की गइ एसी बड़ी परियोजनाओं को ध्यान में रखते हुए, बोर्ड के पत्र संख्या 2008/एलएमएल/12/8 दिनांक 08.04.2010, 19.12.2014 और संख्या 2023/ एलएमएल-।।/12/। दिनांक 10.04.2023 में निहित निर्देश की बोर्ड द्वारा समीक्षा की गइ है। सभी क्षेत्रीय रेलवे की ओपन लाइन के क्षेत्र के अंतर्गत आने वाली विशेष रेलवे परियोजनाओं के रूप में रेलवे परियोजनाओं की राजपत्र अधिसूचना की प्रक्रिया में तेजी लाने के लिए, सदस्य/इंफ्रास्ट्रचर (एमआइ), रेलवे बोर्ड के अनुमोदन से यह निर्णय लिया गया है कि संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के प्रमुख मुख्य इंजीनियर (पीसीइ) को भूमि

अधिग्रहण के संबंध में रेलवे संशोधन (अधिनियम), 2008 की धारा 2 के खंड 37 ए के तहत राजपत्र अधिसूचना जारी करने के लिए जोनल रेलवे के महाप्रबंधक की मंजूरी के साथ ओपन लाइन संगठन द्वारा शुरू की गइ परियोजनाएं के लिए अधिकृत किया गया है (रेलवे बोर्ड पत्र क्रमांक 2023/ एलएमएल-।।/12/1 दिनांक 16.10.2023)।

8.9 रेलवे परियोजनाओं के लिए भूमि अधिग्रहण करते समय ध्यान देने योग्य बिंदू:

रेल मंत्रालय द्वारा उठाए गए सुधारात्मक कदमों के बावजूद, रेलवे (संशोधन) अधिनियम, 2008 के तहत अधिग्रहण की कार्यवाही के अध्ययन से संकेत मिलता है कि भूमि अधिग्रहण के खिलाफ बड़ी संख्या में अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं, जो भूमि खोने वालों के बीच नाराजगी का संकेत है, जो महसूस करते हैं कि उनकी भूमि उनसे जबरन अधिग्रहीत की जा रही है या की गइ है। जबकि भूमि अधिग्रहण के संबंध में मौजूदा दिशानिर्देशों को इंजीनियरिंग कोड, 1999 के अध्याय VII और भारतीय रेलवे वर्क्स मैनुअल, 2000 के अध्याय VIII के पैरा 803 में सूचीबद्ध किया गया है, हालांकि भूमि अधिग्रहण के बारे में भूमि खोने वालों के बीच जबरन भूमि अधिग्रहण की भावना को दूर करने के लिए, निम्नलिखित कारवाइ की जानी चाहिए।

(i) निजी भूमि का अधिग्रहण अत्यंत आवश्यक एवं अपरिहार्य होने पर ही किया जा सकता है।

(ii) परियोजनाओं की योजना इस तरह से बनाइ जाएगी ताकि भूमि, विशेष रूप से कृषि भूमि का न्यूनतम अधिग्रहण हो और भूमि मालिकों का विस्थापन हो।

(iii) जब भी रेलवे/पीएसयू द्वारा कोइ भूमि अधिग्रहित की जाएगी, तो यह पूरी पारदर्शिता और भूमि खोने वालों के प्रति सहानुभूति के साथ किया जाएगा।

(iv) रेलवे/पीएसयू सर्वेक्षण शुरू होने से पहले ही परियोजना प्रभावित क्षेत्र में संभावित भूमि मालिकों के साथ परामर्श करके सौहार्दपूर्ण ढंग से अधिग्रहण के लिए आगे बढ़ेंगे। परियोजना प्रभावित व्यक्तियों को परियोजना संरेखण और अन्य विवरणों और उन्हें देय मुआवजे से भी अवगत कराया जाएगा।

(v) ''नइ लाइनों'' के अलावा अन्य परियोजनाओं में रेलवे/पीएसयू को प्रस्तावित संरेखण और निर्माण पद्धति की समीक्षा करनी चाहिए ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि निर्माण यथासंभव मौजूदा रेलवे सीमा के भीतर ही हो। अंत में, मौजूदा रेलवे ट्रैक और प्रस्तावित ट्रैक के बीच की दूरी निर्धारित ट्रैक केंद्रों से अधिक नहीं होनी चाहिए, और रिटेनिंग वॉल की प्रबलित मिट्टी के उपयोग को प्रोत्साहित किया जा सकता है। यदि मौजूदा रेलवे भूमि के भीतर निर्माण को समायोजित करना तकनीकी रूप से संभव नहीं है या शहरी/औद्योगिक समूहों के गांवों के अस्तित्व के कारण मौजूदा रेलवे संरेखण का डायवर्जन अपरिहार्य है, तो संरेखण को ठीक किया जाना चाहिए ताकि कृषि का न्यूनतम संभावित अधिग्रहण हो सके। भूमि। वैकल्पिक रूप से यदि संभव हो तो, ओवरहेड संरेखण की योजना बनाइ जा सकती है ताकि निर्माण कार्य पूरा होने के बाद संरेखण के नीचे की भूमि उनके मालिकों को वापस कर दी जा सके।

(vi) रेलवे में भूमि अधिग्रहण आम तौर पर भूमि अधिग्रहण अधिनियम 1984 के माध्यम से किया जाता है। भूमि अधिग्रहण और राष्ट्रीय बुनियादी ढांचे से जुड़ी परियोजनाओं के चालू होने में देरी और एक निर्दिष्ट समय सीमा में पूरा होने की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए, भूमि के समयबद्ध अधिग्रहण की सुविधा के लिए रेलवे अधिनियम, 1989 में संशोधन किया गया था। रेलवे (संशोधन) अधिनियम, 2008 भूमि खोने वालों को प्रोत्साहन के रूप में अतिरिक्त भुगतान और राष्ट्रीय पुनर्वास और पुनर्स्थापन नीति, 2007 के प्रावधानों को लागू करने का प्रावधान करता है। उपरोक्त के बावजूद, रेलवे (संशोधन) अधिनियम, 2008 के तहत भूमि अधिग्रहण के मामले में अभ्यावेदन प्राप्त हो रहे हैं। रेलवे (संशोधन) अधिनियम, 2008 के तहत भूमि अधिग्रहण के मामले में, रेलवे/पीएसयू को कार्यशाला का आयोजन करना चाहिए भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया में शामिल अधिसूचित सक्षम प्राधिकारियों और अन्य अधिकारियों को संभावित भूमि खोने वालों से निपटने के बारे में उचित रूप से संवेदनशील बनाना ताकि विवादों और टकराव से बचा जा सके और भूमि का सौहार्दपूर्ण अधिग्रहण सुनिश्चित किया जा सके।

(vii) रेलवे (संशोधन) अधिनियम, 2008 के तहत भूमि अधिग्रहण के मामले में, रेलवे को भूमि अधिग्रहण के संबंध में जारी अधिसूचनाओं के संदर्भ में प्राप्त सभी आपत्तियों का व्यावहारिक तरीके से विश्लेषण करना चाहिए और उन्हें निम्नलिखित समूहों में वर्गीकृत करना चाहिएः

I) अधिग्रहण के विरुद्ध आपत्तियाँ

II) मुआवजे/पुनर्वास पैकेज के संबंध में आपत्तियाँ

III) उपरोक्त श्रेणियों (I) और (II) के अलावा।

विश्लेषण/समीक्षा किलोमीटरवार की जाए। उपरोक्त श्रेणी (I) में आपत्तियों के लिए, संरेखण की समीक्षा की जा सकती है। श्रेणियों (II) और (III) में आपत्तियों के मामले में रेलवे (संशोधन) अधिनियम, 2008 की धारा 20डी के तहत उनकी आपत्तियों की सुनवाइ करते हुए अवार्ड की घोषणा से पहले सक्षम प्राधिकारी द्वारा भूमि खोने वालों के साथ सहानुभूतिपूर्वक पारदर्शी और उद्देश्यपूर्ण तरीके से चर्चा और बातचीत की जा सकती है। उपरोक्त निर्देशों को भूमि अधिग्रहण करते समय संबंधित अधिकारी एवं कर्मचारी को ध्यान में रखना चाहिए। (रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2009/एलएमएल/12/18 दिनांक 17.12.2019)

8.10 नइ लाइन परियोजनाओं के कार्यान्वयन के संबंध में नीति:

रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे को निर्देश जारी किए हैं कि "भूमि अधिग्रहण के लिए स्थापना शुल्क और संयुक्त माप शुल्क का भुगतान राज्य सरकार को उनकी मांग पर किया जा सकता है और भूमि अधिग्रहण के लिए भुगतान राज्य सरकार द्वारा पुरस्कार को अंतिम रूप देने के बाद ही किया जाना चाहिए"।

उपरोक्त के परिणामस्वरूप, बड़ी संख्या में निर्माण परियोजनाएं रुक गई क्योंकि उपरोक्त निर्देश भूमि

अधिग्रहण अधिनियम 2013 की धारा 19 और भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास और पुनर्स्थापन (गुजरात) नियम 2017 में उचित मुआवजे और पारदर्शिता का अधिकार नियम 2017 के प्रावधानों के अनुरूप नहीं थे। तदनुसार रेलवे परियोजनाओं में भूमि अधिग्रहण के मुद्दे को सुव्यवस्थित करने के लिए रेलवे बोर्ड (एमइ एवं एफसी) द्वारा यह निर्णय लिया गया है किः

(1) सभी दोहरीकरण और गेज परिवर्तन और केवल महत्वपूर्ण नइ लाइन परियोजनाओं को विशेष रेलवे परियोजनाओं के रूप में घोषित किया जाना चाहिए और संयुक्त खाता खोलकर रेलवे संशोधन अधिनियम, 2008 के अनुसार भूमि अधिग्रहण किया जाना चाहिए। हालाँकि, किसी भी परियोजना को विशेष रेलवे परियोजना घोषित करने का अधिकार अभी भी जोनल रेलवे के महाप्रबंधक के पास है, जैसा कि रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2010/एलएमएल/12/8 दिनांक 22.11.2017 द्वारा सूचित किया गया है।

(2) बोर्ड का पत्र क्रमांक 2017 डब्लू-1/जनरल/विविध दिनांक 29.06.2018 को तत्काल प्रभाव से वापस लिया जाता है।

एसे कइ उदाहरण सामने आए हैं कि रेलवे बुनियादी ढांचा परियोजनाओं में जहां भूमि अधिग्रहण शामिल है, उन्हें अभी भी क्षेत्रीय रेलवे द्वारा विशेष रेलवे परियोजनाएं घोषित नहीं किया जा रहा है, जिससे भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया में देरी हो रही है।

रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2018/डब्ल्यू-1/जेनएल/भूमि अधिग्रहण दिनांक 05.02.2020 के तहत जारी निर्देशों का इमानदारी से पालन किया जाए ताकि परियोजनाएं निर्दिष्ट समय सीमा में पूरी हो सकें।

8.11 सार्वजनिक प्रयोजन के लिए रेलवे अवसंरचना परियोजनाओं के लिए भूमि का अधिग्रहण

रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2010/एलएमएल/12/8 दिनांक 22.11.2017 के अधिक्रमण में निम्नलिखित निर्देश जारी किए गए हैं:

यह पाया गया है कि रेलवे अधिनियम, 1989 में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार, भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास और पुनर्स्थापन में उचित मुआवजे और पारदर्शिता का अधिकार अधिनियम, 2013 के अनुसार 47-50 महीनों के मुकाबले भूमि अधिग्रहण में केवल 27 महीने लगते हैं। इस प्रकार, एसी सभी रेलवे अवसंरचना परियोजनाओं के लिए यह वांछित है, जिन्हें एक निर्दिष्ट समय सीमा में पूरा किया जाना है, उन्हें ''विशेष रेलवे परियोजनाएं'' घोषित करके रेलवे अधिनियम, 1989 के प्रावधानों के माध्यम से भूमि का अधिग्रहण किया जाना चाहिए। रेलवे बोर्ड पत्र क्रमांक 2010/एलएमएल/12/8 दिनांक 19.12.2014 के अनुसार यह क्षेत्रीय रेलवे की क्षमता के अंतर्गत है (रेलवे बोर्ड पत्र क्रमांक 2010/एलएमएल/12/8 दिनांक 21.02.2020)।

8.12 रेलवे (संशोधन) अधिनियम, 2008 के अनुसार भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया

(i) **विशेष रेलवे परियोजना घोषित करना -** महाप्रबंधक के अनुमोदन से रेलवे संशोधन अधिनियम, 2008 की धारा 2 के खंड (37ए) के तहत सीएओ (सी)/सीइ (सी) समन्वयक द्वारा विशेष रेलवे परियोजना घोषित करने की अधिसूचना जारी करना।

(ii) **सक्षम प्राधिकारी की नियुक्ति -** धारा 2 के खंड (7ए) के तहत भूमि अधिग्रहण के लिए सक्षम प्राधिकारी के नामांकन के लिए सीएओ (सी)/सीइ (सी) समन्वय द्वारा अधिसूचना जारी करना।

(iii) **भूमि अधिग्रहण करने की शक्ति -** धारा 20ए की उपधारा (1) के तहत भूमि अधिग्रहण के इरादे की अधिसूचना जारी करना; उपधारा (1) के तहत प्रत्येक अधिसूचना में भूमि और उस विशेष रेलवे परियोजना का संक्षिप्त विवरण दिया जाएगा जिसके लिए भूमि का अधिग्रहण किया जाना है। अधिसूचना की अनुसूची दो स्थानीय समाचार पत्रों में प्रकाशित की जाएगी, जिनमें से एक स्थानीय भाषा में होगी।

(iv) **सर्वेक्षण आदि के लिए प्रवेश करने की शक्ति-** धारा 20ए की उपधारा (1) के तहत एक अधिसूचना जारी होने पर, इस संबंध में सक्षम प्राधिकारी द्वारा अधिकृत किसी भी व्यक्ति के लिए कोइ भी निरीक्षण, सर्वेक्षण, माप, मूल्यांकन या पूछताछ करना वैध होगा। 20बी के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा विचार किया गया।

(v) **सर्वेक्षण माप आदि के दौरान नुकसान का मूल्यांकन -** धारा 20बी के तहत कारवाइ के अनुसार विशेष रूप से उस भूमि से संबंधित जिसे अधिग्रहण की कार्यवाही से बाहर रखा गया है, का मूल्यांकन किया जाएगा और उस भूमि में रुचि रखने वाले व्यक्तियों को मुआवजे का भुगतान कार्य पूरा होने के छह महीने के भीतर किया जाएगा।

(vi) **आपत्तियों की सुनवाइ -** 20ए के तहत अधिसूचना जारी होने के 30 दिनों के भीतर उठाइ गइ आपत्तियों को धारा 20डी के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा अंतिम रूप दिया जाएगा।

(vii) **भूमि अधिग्रहण की घोषणा -** सक्षम प्राधिकारी, जितनी जल्दी हो सके, केंद्र सरकार को तदनुसार एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा और एसी रिपोर्ट प्राप्त होने पर, केंद्र सरकार अधिसूचना द्वारा घोषणा करेगी कि भूमि धारा 20ए की उपधारा (1) में उल्लिखित उद्देश्य के लिए अधिग्रहित की जानी चाहिए। 20इ की उपधारा (1) के अंतर्गत घोषणा के प्रकाशन पर। भूमि सभी बाधाओं से मुक्त होकर पूरी तरह से केंद्र सरकार में निहित हो जाएगी। 20 इ के तहत घोषणा की अधिसूचना 20 ए के तहत अधिसूचना के प्रकाशन से एक वर्ष की अवधि के भीतर प्रकाशित की जाएगी। 20ए के तहत भूमि के किसी भी हिस्से को 20इ में बाहर रखा जा सकता है लेकिन 20ए से आगे नहीं जोड़ा जा सकता है। न्यायालय द्वारा रोक की अवधि को बाहर रखा जाएगा। 20इ दो स्थानीय समाचार पत्रों में प्रकाशित किया जाएगा, जिनमें से एक स्थानीय भाषा में होगा।

(viii) **मुआवजे के रूप में देय राशि का निर्धारण -** धारा 20 एफ के अनुसार मुआवजे के रूप में एक राशि

का भुगतान किया जाएगा जिसमें संरचनाओं की लागत, अन्य क्षति आदि शामिल है जो अधिनियम की धारा 20 जी के अनुसार सक्षम प्राधिकारी के आदेश द्वारा निर्धारित की जाएगी। भूमि के बाजार मूल्य के अलावा, सक्षम प्राधिकारी या मध्यस्थ, जैसा भी मामला हो, अनिवार्य प्रकृति को ध्यान में रखते हुए, प्रत्येक मामले में 20ए के समय भूमि के अधिग्रहण का एसे बाजार मूल्य पर साठ प्रतिशत की राशि का अवार्ड देगा। पुरस्कार अधिसूचना की घोषणा से एक वर्ष की अवधि के भीतर दिया जाएगा, जिसे अपरिहार्य परिस्थितियों में सक्षम प्राधिकारी द्वारा 6 महीने तक बढ़ाया जा सकता है और प्रत्येक देरी के लिए अवार्ड का कम से कम 5 प्रतिशत मुआवजा दिया जाना चाहिए।

(ix) **राशि का जमा और भुगतान-** धारा 20एच के अनुसार, धारा 20एफ के तहत निर्धारित राशि केंद्र सरकार द्वारा, उस सरकार द्वारा निर्धारित तरीके से, भूमि का कब्जा लेने से पहले सक्षम प्राधिकारी के पास जमा की जाएगी।

(x) **कब्जा लेने की शक्ति-** धारा 20आइ के अनुसार, सक्षम प्राधिकारी, लिखित रूप में नोटिस देकर, मालिक के साथ-साथ किसी अन्य व्यक्ति को, जिसके पास एसी भूमि का कब्जा हो, उसे सक्षम प्राधिकारी को आत्मसमर्पण करने या कब्जा देने का निर्देश दे सकता है या नोटिस प्राप्त होने के साठ दिनों की अवधि के भीतर इस संबंध में इसके द्वारा विधिवत अधिकृत कोइ भी व्यक्ति।

8.13 मॉडल एसओपी 2018 में निहित भूमि अधिग्रहण से संबंधित शक्तियॉं:

क्र.सं.	**शक्तियों का स्वरूप**	**पीएचओडी/ सीएचओडी/ एचओडी**	**डीआरएम/ एडीआरएम/ एसएजी**	**प्रभागीय अधिकारी, अतिरिक्त प्रभागीय अधिकारी और मुख्यालय अधिकारी**
35.	(ए) स्वीकृत अनुमान में किए गए प्रावधान के विरुद्ध	पीसीइ/सीएओ निर्माण)/सीइ (निर्माण) पूर्ण शक्तियॉं	डीआरएम/ एडीआरएम पूर्ण शक्तियॉं	कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड (जेएजी) पूर्ण शक्तियॉं
	रिमार्क्स			
	मौजूदा प्रावधान		दिनांक 20.07.2022 से संशोधित प्रावधान	
	1. धन की उपलब्धता के संबंध में वित्त जांच आवश्यक है।		1. धन की उपलब्धता के संबंध में वित्त जांच आवश्यक है।	
	2. बशर्ते कि अनुमान में भूमि के लिए कुल स्वीकृत लागत 20 प्रतिशत से अधिक निष्पादित न हो।		2. भूमि लागत के भुगतान के लिएः	

	प्राधिकारः 1. इंजीनियरिंग कोड का पैरा 913		ए) पूर्ण मूल्य वृद्धि बी) मात्रा में वृद्धि के कारण 20 प्रतिशत तक। महाप्रबंधक FA&CAO/C की सहमति से भूमि के उप-अनुमान को मंजूरी देंगे और यदि परियोजना के संशोधित अनुमान के कारण परियोजना में देरी हो रही है तो भुगतान जारी किया जा सकता है। संशोधित अनुमान में मंजूरी से पहले बढ़ी हुइ भूमि लागत का यह उप-अनुमान आवश्यक रूप से शामिल होना चाहिए।	
	(बी) अत्यावश्यकता के मामले में	पीसीइ/सीएओ निर्माण)/सीइ (निर्माण) पूर्ण शक्तियॉं	डीआरएम/ एडीआरएम पूर्ण शक्तियॉं	कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड(जेएजी) निल
	रिमार्क्स	1. धन की उपलब्धता सहित वित्त सहमति आवश्यक है। 2. एसे मामलों में भूमि अधिग्रहण सहित कार्य की कुल लागत मंजूरी की संबंधित शक्तियों के भीतर होनी चाहिए। प्राधिकारः 1. इंजीनियरिंग कोड के पैरा 913 और 914		

8.14 राज्य सरकार द्वारा अधिग्रहण हेतु अवार्ड को अंतिम रूप देने के बाद भुगतान:

भारतीय रेलवे राज्य में विभिन्न रेलवे बुनियादी ढांचा परियोजनाओं को क्रियान्वित कर रहा है, जिसके लिए राज्य राजस्व विभाग द्वारा भूमि का अधिग्रहण किया जा रहा है और रेलवे भूमि अधिग्रहण के लिए राज्य राजस्व विभाग के पास धनराशि जमा करता है।

राज्य सरकार द्वारा किए गए सर्वोत्तम प्रयासों के बावजूद, भूमि अधिग्रहण में लंबा समय लगता है, राज्य सरकार के पास पहले से जमा धनराशि अप्रयुक्त रहती है और रेलवे द्वारा इसका उपयोग संबंधित राज्यों में अन्य परियोजनाओं के निष्पादन के लिए नहीं किया जा सकता है। इस स्थिति से उबरने के लिए रेलवे ने निम्नानुसार निर्णय लिया हैः-

1. भूमि अधिग्रहण के लिए भुगतान राज्य सरकार द्वारा अवार्ड को अंतिम रूप देने के बाद ही किया जाना चाहिए।
2. हालाँकि, भूमि अधिग्रहण के लिए स्थापना शुल्क और संयुक्त माप शुल्क का भुगतान राज्य सरकार को उनकी मांग के अनुसार किया जा सकता है।

8.15 रेलवे (संशोधन) अध्यादेश, 2008:

भारत गणराज्य के उनसठवें वर्ष में राष्ट्रपति द्वारा प्रख्यापित।

रेलवे अधिनियम, 1989 में और संशोधन करने के लिए एक अध्यादेश।

जबकि संसद का सत्र नहीं चल रहा है और राष्ट्रपति इस बात से संतुष्ट हैं कि एसी परिस्थितियाँ मौजूद हैं जिसके कारण उनके लिए तत्काल कारवाइ करना आवश्यक हो गया है।

इसलिए, अब, संविधान के अनुच्छेद 123 के खंड (1) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, राष्ट्रपति निम्नलिखित अध्यादेश को प्रख्यापित करते हैंः

1. संक्षिप्त शीर्षक और प्रारंभ - (1) इस अध्यादेश को रेलवे (संशोधन) अध्यादेश, 2008 कहा जा सकता है।

   (2) यह तुरंत लागू होगा.

2. 1989 का 24 - रेलवे अधिनियम, 1989 (इसके बाद मूल अधिनियम के रूप में संदर्भित) की धारा 2 में,

(ए) खंड (7) के बाद, निम्नलिखित खंड डाला जाएगा, अर्थात्ः

‘(7ए) “सक्षम प्राधिकारी” का अर्थ है अधिसूचना द्वारा केंद्र सरकार द्वारा अधिकृत कोइ भी व्यक्ति, एसे क्षेत्र के लिए सक्षम प्राधिकारी के कार्यों को करने के लिए जैसा कि अधिसूचना में निर्दिष्ट किया जा सकता है।

(बी) खंड (29) के बाद, निम्नलिखित खंड डाला जाएगा, अर्थातः

‘(29ए) ‘‘इच्छुक व्यक्ति‘‘ में शामिल हैं,-

(i) इस अधिनियम के तहत भूमि अधिग्रहण के कारण होने वाले मुआवजे में हित का दावा करने वाले सभी व्यक्ति;

(ii) आदिवासी और अन्य पारंपरिक वन निवासी, जिन्होंने अनुसूचित जनजाति और अन्य पारंपरिक वन निवासी (वन अधिकारों की मान्यता) अधिनियम, 2006 के तहत मान्यता प्राप्त किसी भी पारंपरिक अधिकार को खो दिया है;

(iii) भूमि को प्रभावित करने वाली सुख सुविधा में रुचि रखने वाला व्यक्ति; और

(iv) प्रासंगिक राज्य कानूनों के तहत किरायेदारी अधिकार रखने वाले व्यक्ति;

(सी) खंड (37) के बाद, निम्नलिखित खंड डाला जाएगा, अर्थात्ः

‘(37ए) ‘‘विशेष रेलवे परियोजना’’ का अर्थ एक निर्दिष्ट समय-सीमा में सार्वजनिक उद्देश्य के लिए राष्ट्रीय बुनियादी ढांचा प्रदान करने के लिए केंद्र सरकार द्वारा समय-समय पर अधिसूचित एक परियोजना है, जो एक

या अधिक राज्यों या केंद्र शासित प्रदेशों को कवर करती है।'

3. मूल अधिनियम के अध्याय IV के बाद, निम्नलिखित अध्याय डाला जाएगा अर्थात्:

अध्याय IVA

विशेष रेलवे परियोजना के लिए भूमि अधिग्रहण

20ए: (1) जहां केंद्र सरकार इस बात से संतुष्ट है कि किसी सार्वजनिक उद्देश्य के लिए किसी विशेष रेलवे परियोजना के निष्पादन के लिए किसी भूमि की आवश्यकता है, तो वह अधिसूचना द्वारा, एसी भूमि अर्जित करने के अपने इरादे की घोषणा कर सकती है।

(2) उप-धारा (1) के तहत प्रत्येक अधिसूचना में भूमि और उस विशेष रेलवे परियोजना का संक्षिप्त विवरण दिया जाएगा जिसके लिए भूमि का अधिग्रहण किया जाना है।

(3) राज्य सरकार या केंद्र शासित प्रदेश, जैसा भी मामला हो, इस धारा के प्रयोजनों के लिए, जब भी आवश्यक हो, सक्षम प्राधिकारी को भूमि रिकॉर्ड का विवरण प्रदान करेगा।

(4) सक्षम प्राधिकारी अधिसूचना के सार को दो स्थानीय समाचार पत्रों में प्रकाशित कराएगा, जिनमें से एक स्थानीय भाषा में होगा।

20बीः धारा 20ए की उपधारा (1) के तहत अधिसूचना जारी करने पर, इस संबंध में सक्षम प्राधिकारी द्वारा अधिकृत किसी भी व्यक्ति के लिए यह वैध होगा -

(ए) कोइ निरीक्षण, सर्वेक्षण, माप, मूल्यांकन या पूछताछ करना;

(बी) लेवल लेना;

(सी) नीचे की मिट्टी में खुदाइ या बोर करना;

(डी) कार्य की सीमाएँ और इच्छित दिशाएँ निर्धारित करना;

(इ) एसे स्तरों, सीमाओं और रेखाओं को चिह्नित करना, निशान लगाना और खाइयों को काटना; या

(एफ) एसे अन्य कार्य या चीजें करना जो सक्षम प्राधिकारी द्वारा आवश्यक समझे जाएं।

20सी: भूमि पर कार्य करते समय होने वाली क्षति जैसे कि सर्वेक्षण, खुदाइ या उप-मृदा को खोदना, सीमाओं को चिह्नित करना या खाइयों को काटना या किसी खड़ी फसल, बाड़ या जंगल को साफ करना या एसे अन्य कार्य या चीजें करना जिससे नुकसान हो सकता है, धारा के तहत कारवाइ करते समय 20बी विशेष रूप से उस भूमि से संबंधित है जिसे अधिग्रहण की कार्यवाही से बाहर रखा गया है, उसका मूल्यांकन किया जाएगा और उस भूमि में रुचि रखने वाले व्यक्तियों को मुआवजे का भुगतान उक्त कार्यों के सक्षम होने से छह महीने के भीतर किया जाएगा।

20डीः (1) भूमि में रुचि रखने वाला कोइ भी व्यक्ति, धारा 20ए की उपधारा (1) के तहत अधिसूचना के प्रकाशन की तारीख से तीस दिनों की अवधि के भीतर, उस उपधारा में उल्लिखित उद्देश्य के लिए भूमि के अधिग्रहण पर आपत्ति कर सकता है।

(2) उप-धारा (1) के तहत प्रत्येक आपत्ति सक्षम प्राधिकारी को लिखित रूप में दी जाएगी, और उसके आधार निर्धारित किए जाएंगे और सक्षम प्राधिकारी आपत्ति को व्यक्तिगत रूप से या किसी अन्य द्वारा सुनवाइ का अवसर देगा। कानूनी व्यवसायी, और एसी सभी आपत्तियों को सुनने के बाद और एसी आगे की जांच करने के बाद, यदि कोइ हो, जैसा कि सक्षम प्राधिकारी आवश्यक समझे, आदेश द्वारा आपत्तियों को या तो अनुमति दे सकता है या अस्वीकार कर सकता है।

स्पष्टीकरण- इस उपधारा के प्रयोजनों के लिए, "कानूनी व्यवसायी" का वही अर्थ है जो अधिवक्ता अधिनियम, 1961 की धारा 2 की उपधारा (1) के खंड (प) में है।

(3) उपधारा (2) के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा किया गया कोइ भी आदेश अंतिम होगा।

20इ: (1) जहां धारा 20डी की उपधारा (1) के तहत सक्षम प्राधिकारी को उसमें निर्दिष्ट अवधि के भीतर कोइ आपत्ति नहीं की गइ है या जहां सक्षम प्राधिकारी ने उस धारा की उपधारा (2) के तहत आपत्तियों को अस्वीकार कर दिया है, सक्षम प्राधिकारी प्राधिकरण, यथाशीघ्र केंद्र सरकार को तदनुसार एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा और एसी रिपोर्ट प्राप्त होने पर, केंद्र सरकार, अधिसूचना द्वारा घोषित करेगी कि भूमि को धारा 20ए की उप-धारा (1) में उल्लिखित उद्देश्य के लिए अधिग्रहित किया जाना चाहिए।

(2) उपधारा (1) के तहत घोषणा के प्रकाशन पर, भूमि सभी बाधाओं से मुक्त होकर पूरी तरह से केंद्र सरकार में निहित हो जाएगी।

(3) जहां किसी भूमि के संबंध में, उसके अधिग्रहण के लिए धारा 20ए की उपधारा (1) के तहत एक अधिसूचना प्रकाशित की गइ है, लेकिन इस धारा की उपधारा (1) के तहत एक अवधि के भीतर कोइ घोषणा प्रकाशित नहीं की गइ है। उस अधिसूचना के प्रकाशन की तारीख से अगले वर्ष, उक्त अधिसूचना का कोइ प्रभाव नहीं रहेगाः

बशर्ते कि एक वर्ष की उक्त अवधि की गणना करते समय, वह अवधि, जिसके दौरान धारा 20ए की उप-धारा (1) के तहत जारी अधिसूचना के अनुसरण में की जाने वाली कोइ भी कारवाइ या कार्यवाही अदालत के आदेश द्वारा रोक दी गइ हो, को बाहर रखा जाएगा।

(4) उप-धारा (1) के तहत केंद्र सरकार द्वारा की गइ घोषणा पर किसी भी अदालत या किसी अन्य प्राधिकारी द्वारा सवाल नहीं उठाया जाएगा।

20एफ: (1) जहां इस अधिनियम के तहत कोइ भूमि अर्जित की जाती है, वहां एक राशि का भुगतान किया जाएगा जो सक्षम प्राधिकारी के आदेश द्वारा निर्धारित किया जाएगा।

(2) सक्षम प्राधिकारी घोषणा के प्रकाशन की तारीख से एक वर्ष की अवधि के भीतर इस धारा के तहत एक अवार्ड देगा और यदि उस अवधि के भीतर कोइ अवार्ड नहीं दिया जाता है, तो भूमि अधिग्रहण की पूरी कार्यवाही समाप्त हो जाएगीः

बशर्ते कि सक्षम प्राधिकारी, सीमा अवधि की समाप्ति के बाद, यदि वह संतुष्ट है कि देरी अपरिहार्य परिस्थितियों के कारण हुइ है, और कारणों को लिखित रूप में दर्ज करने के लिए, वह छह महीने का

एक विस्तारित अवधि के भीतर पुरस्कार दे सकता है

बशर्ते कि जहां कोइ अवार्ड विस्तारित अवधि के भीतर दिया जाता है, तो हकदार व्यक्ति को, न्याय के हित में, पुरस्कार देने में देरी के लिए, इस प्रकार बढ़ाइ गइ अवधि के लिए हर महीने, की दर से अतिरिक्त मुआवजा दिया जाएगा। एसी देरी के प्रत्येक माह के लिए अवार्ड के मूल्य का पांच प्रतिशत से कम नहीं।

(3) जहां इस अधिनियम के तहत किसी भी भूमि का उपयोगकर्ता का अधिकार या सुखभोग की प्रकृति का कोइ अधिकार अर्जित किया जाता है, वहां मालिक और किसी अन्य व्यक्ति को एक राशि का भुगतान किया जाएगा जिसका उस भूमि में उपभोग का अधिकार प्रभावित हुआ है। एसे अधिग्रहण के कारण किसी भी तरीके से, उस भूमि के लिए उप-धारा (1) के तहत निर्धारित राशि के दस प्रतिशत की गणना की जाती है।

(4) जैसा भी मामला हो, उप-धारा (1) या उप-धारा (3) के तहत राशि निर्धारित करने के लिए आगे बढ़ने से पहले, सक्षम प्राधिकारी दो स्थानीय समाचार पत्रों में प्रकाशित एक सार्वजनिक सूचना देगा, जिनमें से एक होगा अधिग्रहित की जाने वाली भूमि में रुचि रखने वाले सभी व्यक्तियों से दावे आमंत्रित करने वाली एक स्थानीय भाषा।

(5) इस तरह के नोटिस में भूमि का विवरण बताया जाएगा और एसी भूमि में रुचि रखने वाले सभी व्यक्तियों को व्यक्तिगत रूप से या किसी एजेंट या धारा 20डी की उपधारा (2) में निर्दिष्ट कानूनी व्यवसायी द्वारा सक्षम के समक्ष उपस्थित होने की आवश्यकता होगी। प्राधिकरण, एक समय और स्थान पर और एसी भूमि में उनके संबंधित हित की प्रकृति को बताने के लिए।

(6) यदि उप-धारा (1) या जैसा भी मामला उप-धारा (3) के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित राशि किसी भी पक्ष को स्वीकार्य नहीं है, तो राशि, दोनों में से किसी एक के आवेदन पर होगी। पार्टियों का निर्धारण केंद्र सरकार द्वारा नियुक्त किए जाने वाले मध्यस्थ द्वारा निर्धारित तरीके से किया जाएगा।

(7) इस अधिनियम के प्रावधानों के अधीन, मध्यस्थता और सुलह अधिनियम, 1996 के प्रावधान इस अधिनियम के तहत प्रत्येक मध्यस्थता पर लागू होंगे।

(8) सक्षम प्राधिकारी या मध्यस्थ, जैसा भी मामला हो, उप-धारा (1) या उप-धारा (6) के तहत मुआवजे की राशि का निर्धारण करते समय इस पर विचार करेगा-

(ए) धारा 20ए के तहत अधिसूचना के प्रकाशन की तिथि पर भूमि का बाजार मूल्य;

(बी) एसी भूमि को अन्य भूमि से अलग करने के कारण भूमि पर कब्जा लेने के समय हितबद्ध व्यक्ति को हुइ क्षति, यदि कोइ हो;

(सी) भूमि पर कब्जा लेने के समय इच्छुक व्यक्ति को हुइ क्षति, यदि कोइ हो, अधिग्रहण के कारण उसकी अन्य अचल संपत्ति, या उसकी कमाइ पर किसी भी तरह से हानिकारक प्रभाव डालती है;

(डी) यदि, भूमि के अधिग्रहण के परिणामस्वरूप, इच्छुक व्यक्ति को अपना निवास या व्यवसाय का स्थान बदलने के लिए मजबूर किया जाता है, तो एसे परिवर्तन के लिए प्रासंगिक उचित खर्च, यदि कोइ हो;

(9) ऊपर दिए गए अनुसार भूमि के बाजार मूल्य के अलावा, सक्षम प्राधिकारी या मध्यस्थ, जैसा भी मामला हो, अधिग्रहण की अनिवार्य स्वरूप पर विचार करते हुए, प्रत्येक मामले में एसे बाजार मूल्य पर साठ प्रतिशत की राशि का अवार्ड देगा।

20जीः (1) सक्षम प्राधिकारी भूमि के बाजार मूल्य का आकलन और निर्धारण करने में निम्नलिखित मानदंड अपनाएगा, -

(i) उस क्षेत्र में बिक्री कार्यों के पंजीकरण के लिए भारतीय स्टाम्प अधिनियम, 1899 में निर्दिष्ट न्यूनतम भूमि मूल्य, यदि कोइ हो, जहां भूमि स्थित है; या

(ii) गांव या आसपास स्थित समान प्रकार की भूमि के लिए बिक्री मूल्य का औसत, पिछले तीन वर्षों के दौरान पंजीकृत बिक्री कार्यों के कम से कम पचास प्रतिशत से पता लगाया गया है, जहां अधिक कीमत का भुगतान किया गया है; जो कोइ उच्चतर हो।

(2) जहां उपधारा (1) के प्रावधान इस कारण से लागू नहीं होते हैं किः

(i) भूमि एसे क्षेत्र में स्थित है जहां भूमि में लेनदेन उस क्षेत्र में लागू किसी अन्य कानून के तहत या उसके तहत प्रतिबंधित है या

(ii) उपधारा (1) के खंड (प) में उल्लिखित समान भूमि के पंजीकृत विक्रय पत्र पिछले तीन वर्षों से उपलब्ध नहीं हैं या

(iii) उचित प्राधिकारी द्वारा भारतीय स्टाम्प अधिनियम, 1899 के तहत न्यूनतम भूमि मूल्य निर्दिष्ट नहीं किया गया है,

संबंधित राज्य सरकार आस-पास के क्षेत्रों या आसपास स्थित समान प्रकार की भूमि के लिए भुगतान की गइ औसत उच्च कीमतों के आधार पर उक्त भूमि के प्रति यूनिट क्षेत्र का न्यूनतम मूल्य निर्दिष्ट करेगी, जो कि पंजीकरण के दौरान पंजीकृत बिक्री कार्यों के कम से कम पचास प्रतिशत से सुनिश्चित किया जाएगा। पिछले तीन वर्षों में जहां अधिक कीमत का भुगतान किया गया है, और सक्षम प्राधिकारी तदनुसार भूमि के मूल्य की गणना कर सकता है।

(3) सक्षम प्राधिकारी, इस अधिनियम के तहत अर्जित की जा रही भूमि के बाजार मूल्य का आकलन और निर्धारण करने से पहले, -

(ए) एसी भूमि की इच्छित भूमि उपयोग श्रेणी का पता लगाना; और

(बी) निकटवर्ती क्षेत्रों या आसपास में इच्छित श्रेणी की भूमि के मूल्य को ध्यान में रखें,

अर्जित की जाने वाली भूमि के बाजार मूल्य के निर्धारण के प्रयोजन हेतु।

(4) भवन और अन्य अचल संपत्ति या भूमि या भवन से जुड़ी परिसंपत्तियों के बाजार मूल्य का निर्धारण करने में, जिसका अधिग्रहण किया जाना है, सक्षम प्राधिकारी संबंधित क्षेत्र में एक सक्षम इंजीनियर या किसी अन्य विशेषज्ञ की सेवाओं का उपयोग कर सकता है, जैसे सक्षम प्राधिकारी द्वारा आवश्यक समझा जा सकता है।

(5) सक्षम प्राधिकारी, पेड़ों और पौधों के मूल्य निर्धारित करने के उद्देश्य से, कृषि, वानिकी, बागवानी, या किसी अन्य क्षेत्र के अनुभवी व्यक्तियों की सेवाओं का उपयोग कर सकता है, जैसा कि वह आवश्यक समझे।

(6) भूमि अधिग्रहण की कार्यवाही के दौरान क्षतिग्रस्त खड़ी फसलों के मूल्य का आकलन करने के उद्देश्य से, सक्षम प्राधिकारी कृषि के क्षेत्र में अनुभवी व्यक्तियों की सेवाओं का उपयोग कर सकता है जैसा वह आवश्यक समझे।

20एचः (1) धारा 20एफ के तहत निर्धारित राशि केंद्र सरकार द्वारा, उस सरकार द्वारा निर्धारित तरीके से, उस सरकार द्वारा निर्धारित तरीके से, भूमि का कब्जा लेने से पहले सक्षम प्राधिकारी के पास जमा की जाएगी।

(2) उप-धारा (1) के तहत राशि जमा होने के बाद जितनी जल्दी हो सके, सक्षम प्राधिकारी केंद्र सरकार की ओर से इसके हकदार व्यक्ति या व्यक्तियों को राशि का भुगतान करेगा।

(3) जहां कइ व्यक्ति उपधारा (1) के तहत जमा की गइ राशि में रुचि रखने का दावा करते हैं, सक्षम प्राधिकारी उन व्यक्तियों का निर्धारण करेगा जो उसकी राय में उनमें से प्रत्येक को देय राशि प्राप्त करने के हकदार हैं।

(4) यदि राशि या उसके किसी भाग या किसी एसे व्यक्ति को, जिसे वह राशि या उसका कोइ भाग देय है, के बंटवारे के संबंध में कोइ विवाद उत्पन्न होता है, तो सक्षम प्राधिकारी उस विवाद को मूल सिविल न्यायालय के निर्णय के लिए संदर्भित करेगा। क्षेत्राधिकार जिसके अधिकार क्षेत्र की सीमा के भीतर भूमि स्थित है।

(5) जहां मध्यस्थ द्वारा धारा 20एफ के तहत निर्धारित राशि सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित राशि से अधिक है, मध्यस्थ धारा 20आइ के तहत कब्जा लेने की तारीख से वास्तविक जमा की तारीख तक एसी अतिरिक्त राशि पर नौ प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से ब्याज दे सकता है।

(6) जहां मध्यस्थ द्वारा निर्धारित राशि सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित राशि से अधिक है, उपधारा (5) के तहत दी गइ ब्याज सहित अतिरिक्त राशि, यदि कोइ हो, केंद्र सरकार द्वारा जमा की जाएगी। सक्षम प्राधिकारी के साथ उस सरकार द्वारा निर्धारित तरीके से और उप-धारा (2) से (4) के प्रावधान एसी जमा राशि पर लागू होंगे।

20आई (1) जहां धारा 20इ की उपधारा (2) के तहत कोइ भूमि केंद्र सरकार में निहित की गइ है, और एसी भूमि के संबंध में धारा 20एफ के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित राशि उपधारा (1) के

तहत जमा की गइ है। केंद्र सरकार द्वारा सक्षम प्राधिकारी के साथ धारा 20 एच, सक्षम प्राधिकारी, लिखित रूप में नोटिस द्वारा, मालिक के साथ-साथ किसी अन्य व्यक्ति को, जो एसी भूमि पर कब्जा कर सकता है, सक्षम प्राधिकारी या किसी को आत्मसमर्पण करने या कब्जा देने का निर्देश नोटिस देने के साठ दिनों की अवधि के भीतर इस संबंध में इसके द्वारा विधिवत अधिकृत व्यक्ति द्वारा दे सकता है। ।

(2) यदि कोइ व्यक्ति उपधारा (1) के तहत दिए गए किसी भी निर्देश का पालन करने से इनकार करता है या विफल रहता है, तो सक्षम प्राधिकारी आवेदन करेगा-

(ए) महानगरीय क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले किसी भी क्षेत्र में स्थित किसी भी भूमि के मामले में, - पुलिस आयुक्त को;

(बी) खंड (ए) में निर्दिष्ट क्षेत्र के अलावा किसी भी क्षेत्र में स्थित किसी भी भूमि के मामले में, - किसी जिले के कलेक्टर को,

और एसा आयुक्त या कलेक्टर, जैसा भी मामला हो, सक्षम प्राधिकारी या उसके द्वारा विधिवत अधिकृत व्यक्ति को भूमि का समर्पण करेगा।

20जेः जहां भूमि धारा 20इ के तहत केंद्र सरकार में निहित है, वहां केंद्र सरकार द्वारा इस संबंध में विशेष रेलवे परियोजना या उसके भाग या उससे जुड़े किसी अन्य कार्य के लिए अधिकृत किसी भी व्यक्ति के लिए भवन, रखरखाव, प्रबंधन या संचालन के लिए भूमि में प्रवेश करना और अन्य आवश्यक कार्य करना वैध होगा।

20केः सक्षम प्राधिकारी के पास, इस अधिनियम के प्रयोजनों के लिए, निम्नलिखित मामलों के संबंध में सिविल प्रक्रिया संहिता, 1908 के तहत मुकदमे की सुनवाइ करते समय सिविल अदालत की सभी शक्तियां निहित होंगी, अर्थातः

(ए) किसी भी व्यक्ति को बुलाना और उसकी उपस्थिति सुनिश्चित करना और शपथ पर उसकी जांच करना;

(बी) किसी दस्तावेज की आवश्यकता होने पर प्रस्तुत करना

(सी) शपथ पत्रों पर साक्ष्य का स्वागत;

(डी) किसी भी अदालत या कार्यालय से किसी भी सार्वजनिक रिकॉर्ड की मांग करना;

(इ) गवाहों की जांच के लिए कमीशन जारी करना।

20एलः (1) इस अधिनियम के तहत अर्जित भूमि को केंद्र सरकार की पूर्व मंजूरी प्राप्त करने के बाद, सार्वजनिक उद्देश्य को छोड़कर किसी अन्य उद्देश्य के लिए स्थानांतरित नहीं किया जाएगा।

(2) जब इस अधिनियम के तहत अर्जित कोइ भूमि या उसका हिस्सा कब्जा लेने की तारीख से पांच साल की अवधि तक अप्रयुक्त रहता है, तो उसे केंद्र सरकार को प्रत्यावर्तन द्वारा वापस कर दिया जाता है।

20एमः जब भी इस अधिनियम के तहत अर्जित कोइ भूमि किसी व्यक्ति को प्रतिफल के लिए हस्तांतरित की जाती है, तो अधिग्रहण लागत और प्राप्त प्रतिफल में अंतर का अस्सी प्रतिशत, जो किसी भी स्थिति में अधिग्रहण लागत से कम नहीं होगा, उन व्यक्तियों के बीच साझा किया जाएगा जिनसे भूमि का अधिग्रहण किया गया था, और इस उद्देश्य के लिए, एक अलग निधि बनाए रखी जा सकती है जिसे सक्षम प्राधिकारी द्वारा केंद्र सरकार द्वारा निर्धारित तरीके से प्रशासित किया जाएगा।

20एनः भूमि अधिग्रहण अधिनियम, 1894 की कोइ भी बात इस अधिनियम के तहत अधिग्रहण पर लागू नहीं होगी।

20ओः भारत सरकार के ग्रामीण विकास मंत्रालय द्वारा संख्या एफ.26011/4/2007- एलआरडी, दिनांक 31 अक्टूबर, 2007 के तहत अधिसूचित परियोजना प्रभावित परिवारों के लिए इस अधिनियम के तहत केंद्र सरकार द्वारा भूमि का अधिग्रहण राष्ट्रीय पुनर्वास और पुनर्स्थापन नीति, 2007 के प्रावधान लागू होंगे।

20पीः (1) केंद्र सरकार, अधिसूचना द्वारा, इस अध्याय के उद्देश्यों को पूरा करने के लिए नियम बना सकती है।

(2) विशेष रूप से, और आम तौर पर पूर्वगामी शक्ति पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, एसे नियम निम्नलिखित सभी या किसी भी मामले के लिए प्रदान कर सकते हैं, अर्थातः

(ए) धारा 20एफ की उपधारा (6) के तहत मध्यस्थ की नियुक्ति का तरीका;

(बी) धारा 20एच की उपधारा (1) और (6) के तहत सक्षम प्राधिकारी के पास राशि जमा करने का तरीका;

(सी) धारा 20एम के प्रयोजनों के लिए अलग निधि के रखरखाव और प्रशासन का तरीका।

8.16 भूमि अर्जन (विशेष रेल परियोजना) नियम, 2016:

केन्द्रीय सरकार, रेल अधिनियम 1989 (1989 का 24) की धारा 20पी द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, निम्नलिखित नियम बनाती है, अर्थात्ः

संक्षिप्त नाम, प्रारंभ और लागू होना-

(1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम भूमि अर्जन (विशेष रेल परियोजना) नियम, 2016 है।

(2) ये राजपत्र में प्रकाशन की तारीख जून 24, 2016 से प्रवृत्त है।

(3) ये नियम अधिनियम के अध्याय के अधीन विशेष रेल परियोजना के लिए भूमि के अर्जन के लिए लागू होंगे।

परिभाषाएं-

(1) इन नियमों में, जब तक कि संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो,

(क) "अधिनियम'' से रेल अधिनियम, 1989 (1989 का 24) अभिप्रेत है;

(ख) "धारा'' से अधिनियम की धारा अभिप्रेत है;

(2) उन शब्दों और पदों के, जो इसमें प्रयुक्त है और परिभाषित नहीं किए गए हैं किन्तु अधिनियम में परिभाषित है, वही अर्थ होंगे जो अधिनियम में क्रमशः उनके हैं।

मध्यस्थ की नियुक्तिः केन्द्रीय सरकार, अधिसूचना के द्वारा धारा 20 च की उप-धारा (6) के प्रयोजनों के लिए मध्यस्थ के रूप में राज्य सरकार के कनिष्ठ राजपत्रित अधिकारी के रैंक के सेवानिवृत्त अधिकारी को नियुक्त करेगी।

सक्षम प्राधिकारी के पास रकम जमा कराने का तरीकाः

(1) केन्द्रीय सरकार

(क) धारा 20ज की उप धारा (1) में दी गइ राशि; और

(ख) धारा 20ज की उप धारा (6) के अधीन निर्धारित की गइ रकम सक्षम प्राधिकारी के पास जमा करेगी।

(2) धारा 20 ज के उपबंधों के अध्यधीन रहते हुए सक्षम प्राधिकारी उप नियम (1) के अधीन प्राप्त की गइ रकम अधिनियम के अधीन भूमि अर्जन के लिए राष्ट्रीयकृत बैंक में सक्षम प्राधिकारी द्वारा खोले गए खाते में जमा करेगा। निधि सक्षम प्राधिकारी के नियंत्रणाधीन होगी तथा सक्षम प्राधिकारी द्वारा इस प्रयोजन के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा नामनिर्देशित लेखा अधिकारी के साथ संयुक्त रूप से ऑपरेट की जागी।

निधि का रख-रखावः

(1) धारा 20ड के प्रयोजन के लिए सक्षम प्राधिकारी द्वारा राष्ट्रीयकृत बैंक में खोले गए अलग खाते में एक अलग निधि का रख-रखाव किया जाएगा।

(2) निधि सक्षम प्राधिकारी के नियंत्रणाधीन में होगी तथा सक्षम प्राधिकारी द्वारा इस प्रयोजन के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा नाम निर्देशित लेखा अधिकारी के साथ संयुक्त रूप से ऑपरेट की जाएगी।

8.17 रेलवे परियोजनाओं के लिए भूमि अधिग्रहण से प्रभावित भूमि खोने वालों के मुआवजे के संबंध में नीति में संशोधन:

(i) भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास और पुनर्व्यवस्थापन में उचित मुआवजा और पारदर्शिता का अधिकार अधिनियम 2013 (कठिनाइयों को दूर करना) आदेश 2015 दिनांक 28.08.2015 की अधिसूचना पर, प्रथम, द्वितीय और तृतीय के अनुसार मुआवजे के निर्धारण से संबंधित आरएफसीटीएलएआरआर

अधिनियम 2013 के प्रावधान आरएफसीटीएलएआरआर अधिनियम 2013 की अनुसूचियां भूमि के सभी मामलों पर लागू हो गइ हैं, चाहे रेलवे परियोजनाओं के लिए भूमि अधिग्रहण रेलवे अधिनियम 1989 के माध्यम से विशेष रेलवे परियोजना के रूप में घोषित करने के बाद किया गया हो या राज्य सरकारों के माध्यम से आरएफसीटीएलएआरआर अधिनियम 2013 के माध्यम से किया गया हो, मुआवजा आरएफसीटीएलएआरआर अधिनियम 2013 की पहली, दूसरी और तीसरी अनुसूची के अनुसार होगा।

(ii) आरएफसीटीएलएआरआर अधिनियम 2013 की दूसरी अनुसूची के क्रमांक 4 के कार्यान्वयन के तौर-तरीकों की जांच रेल मंत्रालय द्वारा की गइ और यह निर्णय लिया गया है।

(a) रेल मंत्रालय ने उपरोक्त संदर्भों के माध्यम से प्रभावित भूमि-त्यागने वालों को रेलवे में नियुक्ति देने की पूर्व नीति को वापस ले लिया है और इस संबंध में उपरोक्त संदर्भों के माध्यम से जारी किए गए परिपत्रों को हटा दिया गया है।

(b) 5 लाख रुपये का एकमुश्त भुगतान उन प्रभावित परिवारों को प्रदान किया जाए जो मुख्य रूप से आजीविका के लिए अर्जित भूमि पर निर्भर थे, यानी एसे मामले जहां उनकी आजीविका इस तरह के अधिग्रहण से प्रभावित होती है या जहां प्रभावित परिवार की पूरी भूमि का अधिग्रहण कर लिया गया है।

(iii) हालांकि, दूसरी अनुसूची के तहत किसी भी राहत के अनुदान पर विचार करने से पहले, भूमि अधिग्रहण के लिए सक्षम प्राधिकारी (सीएएलए) या कलेक्टर को स्पष्ट रूप से प्रमाणित करना चाहिए कि प्रभावित परिवार को विस्थापित कर दिया गया है और दूसरे क्षेत्र में स्थानांतरित कर दिया गया है या उनकी पूरी भूमि का अधिग्रहण कर लिया गया है। इसके अलावा, भूमि के एक भूखंड के संयुक्त स्वामित्व के मामले में, रुपये का एकमुश्त भुगतान। 5 लाख रुपये को भूखंड के संयुक्त मालिकों के बीच उसी अनुपात में साझा किया जाना चाहिए जिसमें भूमि का मूल्य साझा किया जाना है।

(iv) इसे भूमि अधिग्रहण से संबंधित सभी संबंधित प्राधिकारियों के ध्यान में लाया जाए और यह सुनिश्चित किया जाए कि रेलवे अधिनियम, 1989 के तहत भूमि अधिग्रहण के लिए मुआवजे के सभी निर्धारण भूमि अधिग्रहण में उचित मुआवजे और पारदर्शिता के अधिकार पुनर्वास और पुनर्स्थापन (आरएफसीटीएलएआरआर) अधिनियम, 2013 के अनुरूप हों (रेलवे बोर्ड पत्र क्रमांक इ(एनजी)।।/2010/आरसी-5/1 दिनांक 11.11.2019)।

8.18 लोक अदालत के माध्यम से भूमि अधिग्रहण संदर्भों पर निर्णय लेने में क्षेत्रीय रेलवे की भागीदारी:

रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलवे को "कानूनी सेवा प्राधिकरण अधिनियम, 1987" और "भूमि अधिग्रहण अधिनियम" के प्रावधानों के अनुसार लोक अदालतों के माध्यम से किसानों/जमींदारों के दावों की भागीदारी

और निपटान के मुद्दे पर उचित निर्णय और कारवाइ करने का निर्देश दिया है। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि रेलवे के वित्तीय हित सुरक्षित हैं।

मध्य रेलवे द्वारा रेलवे बोर्ड से भूमि अधिग्रहण से संबंधित विवादों/अदालती मामलों के निपटारे के लिए शक्तियों के प्रत्यायोजन के साथ पालन की जाने वाली प्रक्रिया के लिए दिशानिर्देश, तौर-तरीके और प्रत्यायोजन जारी करने का अनुरोध किया गया था। मामले की जांच की गइ है और रेलवे बोर्ड द्वारा निर्णय लिया गया है कि भूमि अधिग्रहण के विवादों/अदालती मामलों के निपटारे के लिए लोक अदालत में भाग लेने का मुद्दा रेलवे द्वारा मामले-दर-मामले के आधार पर तय किया जाना है, इसे रेलवे द्वारा रेलवे के कानूनी और सहयोगी वित्त के साथ उचित परिश्रम के साथ परामर्श के साथ लाभदायक माना जाता है। रेलवे निम्नलिखित पर उचित विचार करते हुए अपनी ओर से प्रक्रियाएं/दिशानिर्देश भी तैयार कर सकता हैः

1. अधिग्रहित की जाने वाली भूमि की सीमा भारतीय रेलवे इंजीनियरिंग कोड के प्रावधानों के अनुसार निर्देशित होनी चाहिए और केवल अत्यंत आवश्यकता के अनुसार होनी चाहिए।
2. भूमि मालिकों को मुआवजे का आकलन ''भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास और पुनर्स्थापन में उचित मुआवजा और पारदर्शिता का अधिकार अधिनियम (आरएफसीटीएलएआरआर) अधिनियम, 2013 के प्रावधानों के अनुसार किया जाएगा (रेलवे बोर्ड पत्र क्रमांक 2017/ एलएमएल-।।/12/1 दिनांक 15.01.2020)।

8.19 सीधी बातचीत के माध्यम से भूमि अधिग्रहण:

भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास और पुनर्स्थापन में उचित मुआवजा और पारदर्शिता का अधिकार (आरएफसीटीएलएआरआर) अधिनियम, 2013 के अधिनियमन के बाद, अधिकांश राज्य सरकारों ने अपने-अपने राज्यों में भूमि अधिग्रहण के लिए अधिनियम की धारा 108 के संदर्भ में एक नीति तैयार की है। अधिकांश राज्यों द्वारा बनाइ गइ नीति में जिला स्तरीय समिति द्वारा कीमत/मुआवजा निर्धारण के साथ सीधी बातचीत के माध्यम से भूमि अधिग्रहण का प्रावधान है। कुछ राज्य सरकारें इस बात पर जोर दे रही हैं कि सभी भूमि अधिग्रहण केवल सीधी बातचीत के माध्यम से किए जाएं। इस प्रकार विभिन्न राज्य सरकारों द्वारा भूमि अधिग्रहण के लिए अपनाए जाने वाले मार्ग के संबंध में कोइ एकरूपता नहीं है। इस मुद्दे की जांच की गइ है और यह निर्णय लिया गया है किः-

(i) दोहरीकरण, यातायात सुविधाओं, यात्री सुविधाओं के कार्यों और अन्य कार्यों के मामले में, आम तौर पर भूमि की आवश्यकता न्यूनतम होती है क्योंकि आवश्यक अधिकांश भूमि रेलवे के पास उपलब्ध होती है, इसलिए यदि राज्य सरकार ने योजना बनाइ है तो भूमि का अधिग्रहण आरएफसीटीएलएआरआर अधिनियम 2013 की धारा 108 के तहत नीति/दिशानिर्देश द्वारा सीधी बातचीत के माध्यम से किया जा सकता है। यदि राज्य सरकार ने कोइ नीति नहीं बनाइ है कि भूमि का अधिग्रहण या तो आरए अधिनियम 2016 या आरएफसीटीएलएआरआर अधिनियम 2013 के माध्यम से किया जाना है।

(ii) नइ लाइनों और गेज परिवर्तन के मामले में, अधिग्रहण या तो आरए अधिनियम 2016 या आरएफसीटीएलएआरआर अधिनियम 2013 के माध्यम से किया जाना चाहिए। जिन परियोजनाओं को विशेष रेलवे परियोजना के रूप में घोषित किया गया है, उनके लिए भूमि का अधिग्रहण आरएए 2008 के माध्यम से किया जाना चाहिए।

हालाँकि, यदि थोक अधिग्रहण से गायब भूखंडों के कारण शेष/शेष अधिग्रहण, राजस्व मानचित्र की व्याख्या करते समय सीमाओं में विचलन, खसरा संख्या में परिवर्तन, अप्रत्याशित तकनीकी, सामाजिक या पर्यावरणीय विचार के कारण आवश्यक मामूली परिवर्तन को समायोजित करने की अतिरिक्त आवश्यकता कम है विशेष चरण (यदि चरणबद्धता पहले से की गइ है) या लक्षित विस्तार के लिए भूमि के कुल अधिग्रहण का 10 प्रतिशत से अधिक, शेष भूमि आरएफसीटीएलएआरआर अधिनियम 2013 की धारा 108 के अनुसार राज्य सरकार द्वारा बनाइ गइ नीति के माध्यम से सीधी बातचीत के माध्यम से महाप्रबंधक के अनुमोदन से प्राप्त की जा सकती है।

(iii) यदि किसी राज्य में सभी भूमि अधिग्रहण, या तो राज्य सरकार या केंद्र सरकार की एजेंसियों द्वारा, केवल सीधी बातचीत के माध्यम से किया जा रहा है और राज्य सरकार स्पष्ट रूप से कह रही है कि वे आरएफसीटीएलएआरआर अधिनियम 2013 के माध्यम से भूमि अधिग्रहण करने की स्थिति में नहीं हैं और हैं आरए अधिनियम 2008 के तहत अधिग्रहण की सुविधा के लिए सक्षम प्राधिकारी के रूप में किसी भी जिला अधिकारी को छोड़ने/सहयोग करने के लिए तैयार/इच्छुक नहीं है, जबकि नइ लाइन/गेज रूपांतरण के लिए भूमि महाप्रबंधक के अनुमोदन से आरएफसीटीएलएआरआर अधिनियम 2013 की धारा 108 के अनुसार संबंधित राज्य द्वारा तैयार की गइ नीति/ दिशानिर्देशों के माध्यम से सीधी बातचीत के माध्यम से भी प्राप्त की जा सकती है। (रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2015/डब्ल्यू-2/ एससीआर/ एनएल/22 दिनांक 20.10.2016)

8.20 भूमि अधिग्रहण से संबंधित सभी दस्तावेजों को रजिस्टर फार्म में मुख्यालय को सौंपना :

''इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे कोड'' का पैरा 1618 निम्नानुसार निर्धारित हैः

"किसी परियोजना या कार्य को ओपन लाइन अधिकारियों को सौंपते समय पैराग्राफ 1620 से 1633 में निर्दिष्ट दस्तावेजों की कम से कम दो प्रतियां तैयार की जानी चाहिए। प्रत्येक दस्तावेज की एक प्रति प्रभाग में रिकॉर्ड के लिए और दूसरी ओपन लाइन प्रशासन के मुख्यालय कार्यालय में रिकॉर्ड के लिए भेजी जानी चाहिए। रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2014/LML-II/13/7 दिनांक 09.07.2014 के अनुसार इन दस्तावेजों को रजिस्टर के रूप में सौंपा जाना चाहिए जिन पर मशीन द्वारा नंबर अंकित होना चाहिए।

भूमि अधिग्रहण में आम तौर पर निम्नलिखित दस्तावेज शामिल होते हैं जिन्हें आइआरडब्ल्यूएम के पैरा 807 (एफ) के अनुसार मूल रूप से बाउंड रजिस्टर में ओपन लाइन को सौंपने की भी आवश्यकता होती है।

(i) भूमि अधिग्रहण के लिए राजस्व प्राधिकारी को दिया गया मांगपत्र।

(ii) खसरे का विधिवत सत्यापन किया गया।

(iii) धारा 4 के अंतर्गत अधिसूचना।

(iv) धारा 6 के अंतर्गत घोषणा।

(v) पुरस्कार।

(vi) नोट लेना/सौंपना।

(vii) म्यूटेशन की प्रमाणित प्रति।

(viii) नामांतरण का विवरण दिखाते हुए राजस्व अधिकारियों द्वारा विधिवत सत्यापित भूमि प्लान।

आइटम नंबर (धारा 4 के तहत अधिसूचना) और (धारा 6 के तहत घोषणा) भूमि अधिग्रहण अधिनियम, 1894 के अनुसार हैं। यदि भूमि का अधिग्रहण रेलवे अधिनियम के अनुसार या भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास और पुनर्स्थापन में उचित मुआवजे और पारदर्शिता का अधिकार अधिनियम, 2013 के अनुसार किया गया है तो संबंधित दस्तावेज सौंपे जा सकते हैं।

सदस्य इंजीनियरींग (एमइ), रेलवे बोर्ड ने इच्छा जताइ है कि भूमि अधिग्रहण से संबंधित दस्तावेज, जैसा कि ऊपर पैरा-2 में उल्लिखित है, को मशीन क्रमांकित रजिस्टर में विधिवत चिपकाकर सौंप दिया जाना चाहिए, यानी दस्तावेजों को लूज फॉर्म/फाइल में नहीं सौंपा जाना चाहिए। प्रत्येक रजिस्टर में शुरुआत में रजिस्टर में चिपकाए गए दस्तावेजों का विवरण दर्शाने वाला सूचकांक होता है। किसी परियोजना के लिए भूमि दस्तावेजों वाले पहले रजिस्टर की संख्या भूमि -1/X होनी चाहिए और बाद के रजिस्टरों की संख्या भूमि-2/X, भूमि 3/X आदि हो सकती है, जब X कुल रजिस्टरों की संख्या हो।

इस संबंध में उत्तर पश्चिम रेलवे द्वारा रेलवे बोर्ड दिशानिर्देशानुसार आवश्यक कारवाइ के लिए मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/निर्माण/उपरे एवं प्रमुख मुख्य इंजीनियर/उपरे द्वारा हस्ताक्षरित एक संयुक्त प्रक्रिया आदेश जारी किया गया जिसे उपरे मुख्यालय के पत्र संख्या HQ/W/Land/ Records/ Plans दिनांक 07.06.2018 द्वारा आवश्यक कार्यवाही हेतु प्रेषित की गइ है।

***

9 रेलवे भूमि का विनिमय (एक्सचेंज) करना:

रेल प्रशासन स्वविवेक से अपने अधिभोगाधीन भूमि का अपनी आवश्यकताओं के लिए समान रूप से उपयुक्त अन्य भूमि के साथ, आर्थिक समायोजन सहित अथवा रहित, साम्यिक विनिमय कर सकता है। हस्तातंरण का तरीका, आवश्यक परिवर्तनों सहित, वही होगा जो भूमि के निपटान के लिए निर्धारित है।

रेलवे की भूमि को विनिमय के लिए (25 लाख रूपए से अधिक की लागत) रेलवे बोर्ड के अनुमोदन की आवश्यकता है। रेलवे बोर्ड के पत्र क्रमांक 2014/एमएल-।।/13/15 दिनांक 08.07.2014 में वर्णित है कि समय पर, रेलवे की भूमि को विनिमय (एक्सचेंज) में देने की मंजूरी के लिए रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत प्रस्ताव में कमियॉं रहती है जिसके कारण आवश्यक विवरण के लिए स्पष्टीकरण के लिए क्षेत्रीय रेलों को वापस भेजी जाती है जिससे इन प्रस्तावों के प्रसंस्करण में अपरिहार्य देरी होती है।

क्षेत्रीय रेलों को प्रस्तावों के वापस भेजने के संदर्भों को खत्म करने हेतु एक चेक लिस्ट प्रत्येक प्रस्ताव के साथ भरी जानी चाहिए और यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि प्रस्ताव पूरा हो और उसमें वर्णित सभी विवरण/दस्तावेज संलग्न हों। चेक लिस्ट मुख्यालय अधिकारी द्वारा हस्ताक्षरित हो। इस संबंध में मंडल को मंडल रेल प्रबंधक के अनुमोदन सहित वित्त विभाग विदिक्षा प्राप्त प्रस्ताव मुख्यालय को भेजना आवष्यक है।

9.1 गेज परिवर्तन के बाद सरप्लस परित्यक्त संरेखण की भूमि को राज्य सरकार के साथ एक्सचेंज करना :

भारतीय रेलवे ने सभी भारतीय रेलवे की कनेक्टिविटी में सुधार करने के लिए, भारतीय रेलवे की यूनी-गेज नीति के तहत नैरो गेज/मीटर गेज खंडों को ब्रॉड गेज में गेज परिवर्तन किया है। यद्यपि अधिकांश खंडों में गेज परिवर्तन एनजी/एमजी खंड के मौजूदा मार्ग पर किया गया है, तथापि, कुछ स्थानों पर तकनीकी आवश्यकता या राज्य सरकार से कनेक्टिविटी सुधारने के अनुरोध के कारण मौजूदा एमजी/एनजी खंड से अलग मोड़ लेते हुए गेज परिवर्तन किया गया है। इसके परिणामस्वरूप, एनजी/एमजी खंडों के परित्यक्त संरेखण के एसे स्थानों पर रेलवे को भूमि की आवश्यकता नहीं है। इन भूमि खंडों का उपयोग राज्य सरकार द्वारा राजमार्गों/सड़कों के निर्माण या किसी अन्य उपयोगी उद्देश्य आदि के लिए किया जा सकता है। यह भूमि भारत सरकार के सामान्य वित्त नियम (जीएफआर) के मौजूदा प्रावधान के अनुसार राज्य सरकार को हस्तांतरित की जा सकती है, जो निम्नानुसार हैः

“जब केंद्र सरकार को अपने कब्जे में भूमि की आवश्यकता नहीं होगी, तो जिस राज्य में वह स्थित है, उस राज्य की सरकार को निम्नलिखित शर्तों के अधीन उसके किसी भी हिस्से का पूरा कब्जा लेने का विकल्प दिया जाएगाः

भूमि के लिए देय राशि सभी मामलों में हस्तांतरण की तिथि पर इसका बाजार मूल्य होगा।''

राज्य सरकार की भूमि के साथ भूमि के आदान-प्रदान के आधार पर भी भूमि राज्य सरकार को हस्तांतरित की जा सकती है जो समान लागत के आधार पर रेलवे के लिए उपयोगी हो सकती है। (रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2018/एलएमएल-।।/13/11 दिनांक 05.04.2018)

9.2 भूमि विनिमय (एक्सचेंज) प्रस्ताव के लिए चेकलिस्ट

क्र.स.	विवरण	संलग्न
1	रेलवे की ओर से विस्तृत प्रस्ताव - **मुख्य पत्र**	हॉ/ नही
2	भूमि के आदान-प्रदान के लिए सरकारी विभाग/स्थानीय निकायों आदि से अनुरोध - **अनुलग्नक-1**	हॉ/ नही
3	रेलवे का प्रमाणन कि संबंधित रेलवे भूमि को अन्य पार्टी की भूमि (सरकारी विभाग/ स्थानीय निकाय आदि के समतुल्य मूल्य) के साथ विनिमय किया जा रहा है, निकट भविष्य में रेलवे के विकासात्मक उद्देश्य के लिए आवश्यक नहीं है - **अनुलग्नक-2**	हॉ/ नही
4	भूमि के आदान-प्रदान के मामले में, रेलवे को यह भी प्रमाणित करना होगा कि रेलवे द्वारा ली जा रही भूमि रेलवे के अपने उद्देश्यों के लिए आवश्यक है और बाधा से मुक्त है - **अनुलग्नक-3**	हॉ/ नही
5	यदि भूमि विनिमय का अनुरोध रेलवे की ओर से है तो भूमि के प्रस्तावित विनिमय के लिए अन्य सरकारी विभाग/ स्थानीय निकाय आदि की सहमति। **अनुलग्नक-4**	हॉ/ नही
6	दस्तावेजी साक्ष्य के साथ वर्तमान भूमि दरों के साथ गणना शीट (भूमि के आदान-प्रदान से जुड़े मामलों के लिए, रेलवे द्वारा दी जाने वाली प्रस्तावित भूमि और रेलवे द्वारा ली जाने वाली प्रस्तावित भूमि दोनों के लिए ये अलग-अलग आवश्यक हैं) - **अनुलग्नक-5**	हॉ/ नही
7	वित्त सहमति - रेलवे फाइल की पीपी नोटिंग की प्रति / वित्त सहमति बताने वाले वित्त पत्र - **अनुलग्नक-6**	हॉ/ नही
8	मंडल रेल प्रबंधक एवं महाप्रबंधक से अनुमोदित प्रस्ताव - रेलवे फाइल की पीपी नोटिंग की प्रति - **अनुलग्नक-7**	हॉ/ नही
9	इंजीनियरिंग अधिकारी द्वारा विधिवत हस्ताक्षरित स्थान, रेलवे सीमा और बदले जाने वाले भूखंडों के क्षेत्रफल का विवरण दिखाने वाली साइट योजना (यदि बदले जाने वाले भूखंडों को एक योजना में शामिल नहीं किया जा सकता है तो अलग साइट योजनाएं दी जाएंगी) - **अनुलग्नक-8**	हॉ/ नही

9.3 भूमि त्याग अनुमान में आकस्मिक शुल्क शामिल करने के लिए दिशानिर्देश:

यह देखा गया है कि रेलवे भूमि के त्याग के संबंध में अनुमान तैयार करते समय, कुछ रेलवे कोइ आकस्मिक शुल्क शामिल नहीं करते हैं, हालांकि प्रत्येक त्याग प्रस्ताव पर एक निश्चित मात्रा में आकस्मिक शुल्क खर्च किया जाता है। इस संबंध में रेलवे बोर्ड के पत्र क्रमांक 90/एलएम(एल)/13/17 दिनांक 28.02.1991 द्वारा निर्णय लिया गया है कि रेलवे को सभी भूमि त्याग अनुमानों में 3 प्रतिशत की दर से आकस्मिक शुल्क (कंटीनजेंसी चार्जेज) शामिल करना चाहिए।

9.4 रेलवे भूमि को अदला-बदली (एक्सचेंज) में त्यागने के लिए महाप्रबंधक की शक्तियों में वृद्धि:

रेलवे बोर्ड ने महाप्रबंधक को सरकारी विभागों/ उत्पादक इकाइयों की भूमि के बदले में रेलवे भूमि के त्याग के मामले में 5 लाख रुपये से बढ़ाकर 25 लाख रुपये की शक्ति पत्र क्रमांक 2001/ एलएमएल/13/53 दिनांक 11.09.2014 द्वारा प्रदान की है।

***

10 अतिरिक्त रेल सुविधाएं (एआरएफ)/सैन्य साइडिंग के निर्माण में देरी

शांति और युद्ध के दौरान सैन्य यातायात को संभालने के लिए डिफेंस भूमि/रेलवे भूमि पर विभिन्न रेलवे स्टेशनों पर अतिरिक्त रेल सुविधाएं (एआरएफ)/सैन्य साइडिंग बनाइ जाती हैं। हालांकि ये सुविधाएं रक्षा निधि से बनाइ गइ हैं लेकिन रेलवे के प्रभार पर हैं। एआरएफ बनाने की आवश्यकता की पहचान सेना द्वारा एडीजी (एसएम) के अनुमोदन से की जाती है। एक बार जब एआरएफ के निर्माण की परियोजना को आर्मी मेजर वर्क्स प्रोग्राम में शामिल कर लिया जाता है, तो परियोजना के निर्माण के लिए रेलवे को जमा कार्य के रूप में धन जारी किया जाता है।

रक्षा मंत्रालय/एडीजी (एसएम) को एआरएफ परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने के लिए उनकी प्रगति की निगरानी करनी चाहिए और रेलवे को भुगतान की गइ राशि की वापसी/समायोजन के लिए तत्काल कारवाइ करनी चाहिए।

10.1 नोटिस अवधि की समाप्ति के बाद सरेंडर की गइ अतिरिक्त रेलवे सुविधाओं (एआरएफ) पर रखरखाव शुल्क नहीं लगाया जाना:

रेलवे बोर्ड कार्यालय में 15.11.2022 को आयोजित रक्षा अधिकारियों के साथ बैठक के दौरान, रक्षा अधिकारियों ने एसी अतिरिक्त रेलवे सुविधाओं (एआरएफ) पर रखरखाव शुल्क नहीं लगाने का अनुरोध किया था, जिनके लिए समर्पण की लिखित सूचना रेलवे को प्रस्तुत की गइ है। इस मामले की बोर्ड कार्यालय में विस्तार से जांच की गइ है और बोर्ड (एमआइ एवं एमएफ) द्वारा यह निर्णय लिया गया है कि जब भी रक्षा प्राधिकरण से अतिरिक्त रेलवे सुविधाओं (एआरएफ) को सरेंडर करने के लिए लिखित में अनुरोध (नोटिस) प्राप्त होता है, क्षेत्रीय रेलवे यह सुनिश्चित करेगा कि 90 (नब्बे) दिनों की नोटिस अवधि की समाप्ति के बाद एसी अतिरिक्त रेलवे सुविधाओं (एआरएफ) पर रखरखाव शुल्क नहीं लगाया जाए (रेलवे बोर्ड पत्र क्रमांक 2023/सीइ-1/एसपी/1 दिनांक 17.03.2023)।

10.2 अतिरिक्त रेलवे सुविधाओं (एआरएफ) को समाप्त करने से पहले रक्षा प्राधिकारी को सूचित करना:

रक्षा प्राधिकरण और रेलवे बोर्ड के अधिकारियों के बीच 17.06.2022 एवं 15.11.2022 को हुइ बैठक के दौरान, रेलवे द्वारा एआरएफ को समाप्त करने से पहले एक क्षेत्रीय रेलवे पर, रक्षा प्राधिकरण को इसके बारे में सूचित नहीं किया गया, का एकतरफा निराकरण के संबंध में मुद्दा उठाया है।

रक्षा प्राधिकरण द्वारा बताया गया है कि क्षेत्रीय रेलवे कुछ रेलवे लाइनों (गेज परिवर्तन, दोहरीकरण, नइ

लाइन आदि) के विस्तार कार्यों की योजना बनाते हैं और उन्हें क्रियान्वित करते हैं, जिसमें मौजूदा रक्षा रैंप को या तो बदल दिया जाता है/नष्ट कर दिया जाता है या विस्तार कार्यों के हिस्से के रूप में हटा दिया जाता है, लेकिन क्षेत्रीय रेलवे ने समान बुनियादी ढांचे का पुनर्निर्माण नहीं किया गया। बोर्ड कार्यालय में मामले की जांच के बाद सक्षम प्राधिकारी ने निर्णय लिया है कि जब भी रेलवे विस्तार कार्यों के कारण एआरएफ को नष्ट किया जाएगा, क्षेत्रीय रेलवे यह सुनिश्चित करेगा कि एआरएफ को खत्म करने से पहले यह रक्षा प्राधिकरण के संज्ञान में आ जाए। इसके अलावा, राष्ट्रीय सुरक्षा के हित में स्थानीय रक्षा प्राधिकरण के परामर्श से एआरएफ के पुनर्निर्माण के लिए हर संभव प्रयास किया जाएगा (रेलवे बोर्ड पत्र क्रमांक 2018/CE-I/SP/3 दिनांक 21.06.2022 एवं 08.12.2022)।

10.3 डिफेंस साइडिंग के पूर्ण ट्रैक नवीनीकरण (सीटीआर) के लिए लागत अनुमान:

रक्षा प्राधिकरण और रेलवे बोर्ड के अधिकारियों के बीच 17.06.2022 को हुइ बैठक के दौरान, रक्षा प्राधिकरण ने पूर्ण ट्रैक नवीनीकरण (सीटीआर) के लिए लागत अनुमान में विसंगति के संबंध में मुद्दा उठाया है। रक्षा प्राधिकरण ने तर्क दिया है कि कुछ जोनल रेलवे सीटीआर कार्यों की पूरी लागत को रक्षा हिस्सेदारी के रूप में दर्शा रहे हैं और अनुमान से पुरानी सामग्री (स्क्रैप मूल्य) की मामूली लागत में कटौती कर रहे हैं और रेलवे द्वारा लागत अनुमान तैयार करने की यह प्रक्रिया मौजूदा दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं है।

रेलवे बोर्ड पत्र क्रमांक 2002/CE-I/SP/I/Pt दिनांक 25.02.2014 के नियम और शर्तों के मानक संशोधित मानक ज्ञापन के खंड 1(ए)(i), 1(बी)(i) और 8 की ओर ध्यान आकर्षित किया जाता है, जो इस प्रकार हैं:

"खंड 1 (ए) रेलवे प्रशासन वहन करेगा - (i) सभी वसूली योग्य सामग्रियों की लागत, जैसे कि स्थायी रास्ता, गर्डर, सिग्नल और अन्य चल स्टॉक जो रक्षा सेवाओं के लिए सैनिकों की साइडिंग और प्लेटफार्मों आदि के निर्माण में उपयोग के लिए आवश्यक होने की संभावना नहीं है।

खंड 1(बी) रक्षा विभाग निम्नलिखित लागत वहन करेगा जिसके लिए रेलवे प्रशासन रक्षा विभाग को लागत के विस्तृत विवरण की सलाह देगा - (i) आवश्यक सिग्नलिंग व्यवस्था सहित सैनिकों की साइडिंग और प्लेटफार्मों आदि के निर्माण की लागत उपरोक्त खंड (ए)(i) में परिभाषित पुनर्प्राप्ति योग्य सामग्री की लागत"।

खंड 8, किसी भी कारण से साइडिंग का नवीनीकरण या उसमें किए गए परिवर्धन और परिवर्तन, रेलवे प्रशासन द्वारा किया जाएगा और उसकी लागत की घटना, साइडिंग की मूल पूंजी लागत के अनुरूप होगी।

मामले की बोर्ड कार्यालय में जांच के बाद क्षेत्रीय रेलवे को सलाह दी है कि डिफेंस साइडिंग के मामले में पूर्ण ट्रैक नवीनीकरण (सीटीआर) का कार्य मानक नियम एवं शर्तों का संशोधित मानक मेमो के खंड 1 (ए) (i), 1 (बी) (i) और 8 के अधीन में किया जाएगा (रेलवे बोर्ड पत्र क्रमांक 2018/CE-I/SP/3 दिनांक 27.06.2022)

10.4 डिफेंस साइडिंग पर ब्याज शुल्क लेने के संबंध में स्पष्टीकरण:

रक्षा साइडिंग पर ब्याज दरों को बंद करने के संबंध में एजेंडा आइटम को रक्षा प्राधिकारी के पत्र दिनांक 27.05.2022 द्वारा रेलवे बोर्ड में अग्रेषित किया गया था। इस संबंध में रेलवे बोर्ड के वित्त निदेशालय के परामर्श से मामले की विस्तार से जांच की गइ और निर्देश दिया गया है कि डिफेंस साइडिंग पर ब्याज शुल्क बंद करने के अनुरोध को स्वीकार नहीं किया जा सकता है, क्योंकि रेलवे की लागत पर किए गए निवेश में हमेशा पूंजी की लागत होती है। रेलवे एसी साइडिंग और अन्य जगहों पर नियोजित पूंजी के अंतर को पाटने के लिए इबीआर-आइएफ के माध्यम से बाजार से पूंजी भी उधार लेता है और यह ब्याज लागत के साथ आता है। सभी रेलवे पर डिफेंस साइडिंग ब्याज और रखरखाव शुल्क का भारी बकाया है, जिसका भुगतान करवाने के लिए रक्षा विभाग को रेलवे बोर्ड द्वारा अवगत कराया गया है (रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2002/सीइ-।/एसपी/1/पार्ट दिनांक 04.07.2022)।

10.5 डिफेंस साइडिंग के संबंध में नियम और शर्तों का संशोधित मानक ज्ञापन रेल मंत्रालय और रक्षा मंत्रालय के बीच निष्पादित करना:

डिफेंस साइडिंग के संबंध में रेल मंत्रालय और रक्षा मंत्रालय के बीच निष्पादित होने वाले नियम और शर्तों का मानक ज्ञापन रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 71/W1/W/MT/8 दिनांक 27.06.1985 के माध्यम से जारी किया गया था। रक्षा मंत्रालय के परामर्श से बोर्ड द्वारा मामले की समीक्षा की गइ और तदनुसार, उपर्युक्त पत्र के स्थान पर, संशोधित दिशानिर्देशों को रेलवे बोर्ड के पत्र क्रमांक 2022/CE-I/SP/1 Pt. दिनांक 25.02.2014 द्वारा जारी किया गया, जो कि रक्षा साइडिंग के संबंध में नियम और शर्तों के मानक ज्ञापन के रूप में है, जिसे रेलवे के वाणिज्य विभाग के अधिकारी और डिफेंस विभाग के संबंधित अधिकारी के बीच निष्पादन किया जाना है।

10.6 डिफेंस साइडिंग के लिए नियम एवं शर्तों का मानक ज्ञापन:

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के माध्मय से मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक, _____रेलवे (इसके बाद, ''रेलवे प्रशासन'' के रूप में संदर्भित) और 'रक्षा मंत्रालय' के माध्यम से (इसके बाद ''रक्षा विभाग'' के रूप में संदर्भित) के बीच तारीख दिन _____माह _____वर्ष _____को नियमों और शर्तों का ज्ञापन दर्ज किए गए, जैसा कि रेलवे से साइडिंग उतारने के कार्य के लिए यहां संलग्न प्लान संख्या _____ में दिखाया गया है।

(1) साइडिंग के निर्माण की लागत का भार रेलवे प्रशासन और रक्षा विभाग के बीच निम्नलिखित सामान्य सिद्धांतों के अनुसार होगाः

(ए) रेलवे प्रशासन वहन करेगा -

(i) सभी पुनर्प्राप्त करने योग्य सामग्रियों की लागत, जैसे कि स्थायी रास्ता, गर्डर, सिग्नल और अन्य चल चीजें जिनकी रक्षा सेवाओं के लिए आवश्यकता होने की संभावना नहीं है, सैनिकों की साइडिंग और प्लेटफार्मों आदि के निर्माण में उपयोग की जाती है। और

(ii) यदि रेलवे प्रशासन इसे अपने उद्देश्य के लिए अधिग्रहण करना चाहता है, तो सैनिक साइडिंग और प्लेटफार्मों आदि के लिए अधिग्रहित भूमि की लागत।

(बी) रक्षा विभाग निम्नलिखित लागत वहन करेगा जिसके लिए रेलवे प्रशासन रक्षा विभाग को लागत के विस्तृत विवरण की सलाह देगा -

(i) क्लॉज (ए) (i) ऊपर में परिभाषित पुनर्प्राप्ति योग्य सामग्री की लागत को छोड़कर, स्टेशन यार्ड की सीमा से परे मुख्य लाइन से साइडिंग या प्लेटफॉर्म के हटने की स्थिति में आवश्यक सिग्नलिंग व्यवस्था सहित सैनिक साइडिंग और प्लेटफॉर्म आदि के निर्माण की लागत।

(ii) यदि रेलवे प्रशासन अपने उद्देश्य के लिए इसे अधिग्रहित नहीं करना चाहता है, तो सैनिक साइडिंग और प्लेटफार्मों आदि के लिए अधिग्रहित भूमि की लागत।

(iii) साइडिंग छोड़ दिए जाने की स्थिति में उपरोक्त खंड (ए)(i) में परिभाषित सामग्रियों को स्टोर में ले जाने और वापस करने की लागत।

(2)(ए) साइडिंग का सामान्य रखरखाव और रेलवे परिसर के भीतर और बाहर लेवल क्रॉसिंग सहित उससे जुड़े सभी कार्य रेलवे प्रशासन द्वारा रक्षा विभाग के खर्च पर किए जाएंगे, जिसमें मोटे तौर पर निम्नलिखित आइटम शामिल होंगेः

(i) भारतीय रेलवे स्थायी मार्ग नियमावली (नवीनतम संस्करण) और/ या रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर जारी किए गए अन्य प्रासंगिक निर्देशों/परिपत्रों में निर्धारित मानक के अनुसार पटरियों का रखरखाव।

(ii) डिफेंस साइडिंग में सभी ट्रैक से घास/रेत/अन्य मलबे और बाधाओं को हटाना।

(iii) रैंप तक जाने वाली सड़कों की संपूर्ण मरम्मत करना और उन्हें इस तरह से बनाए रखना कि सड़क पर कोइ गड्ढे न हों और सड़क की सतह को तारकोल की परत से चिकना रखा जाए।

(iv) लोडिंग/ अनलोडिंग रैंप को चिनाइ कार्य द्वारा प्लास्टर और मरम्मत किया जाता है, ताकि बिना किसी गिरावट के वे भार उठा सकें जिसके लिए उन्हें डिजाइन किया गया है।

(v) रैंप पर होल्डिंग हुक और बफर्स लगे हुए हैं और हर समय काम करने की स्थिति में हैं।

(vi) प्लेटफार्मों (शेड) पर जहां उपलब्ध हो वहां ओवरहेड कवर बनाए रखा जाता है और गायब/क्षतिग्रस्त शीट (टिन/एल्यूमीनियम/फाइबरग्लास) की मरम्मत/ बदली की जाती है।

(vii) साइडिंग में सभी विद्युत फिटिंग की मरम्मत और रखरखाव, जिसमें प्लेटफॉर्म यार्ड और शेड पर लगी फिटिंग भी शामिल है।

(viii) जहां उपलब्ध हो वहां बैटरी चार्जिंग सुविधाओं की मरम्मत और रखरखाव, जिसमें चार्जिंग आउटलेट्स को बिजली की निरंतर आपूर्ति सुनिश्चित करना शामिल है।

(ix) जहां उपलब्ध हो वहां पानी की सुविधाओं की मरम्मत और रखरखाव, जिसमें जल आउटलेटों पर पानी की निरंतर आपूर्ति सुनिश्चित करना शामिल है।

(x) रेलवे परिसर के भीतर और बाहर, साइडिंग पर लेवल क्रॉसिंग का रखरखाव और मरम्मत।

(xi) रेलवे प्रशासन रक्षा विभाग की कीमत पर साइडिंग को उचित मानक में बनाए रखेगा। रखरखाव में शामिल कर्मियों को अनिवार्य अनुमति प्रदान करने का कार्य रक्षा विभाग द्वारा किया जाएगा।

(xii) कोइ अन्य दोष जो ऊपर उल्लिखित नहीं है।

(बी) यदि रखरखाव गतिविधियों के लिए रेलवे के पास पर्याप्त जनशक्ति उपलब्ध नहीं है, तो रेलवे द्वारा आवश्यक समझे जाने पर साइडिंग और परिसंपत्तियों के रखरखाव को किसी भी सक्षम एजेंसी को आउटसोर्स किया जा सकता है। आउटसोर्सिंग की यह लागत, 'इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे कोड - 2012' के अनुसार निर्दिष्ट ओवरहेड शुल्क के साथ वास्तविक रूप से रक्षा विभाग की लागत पर होगी।

(सी) रखरखाव के मानक और पर्याप्तता को हर साल जून और दिसंबर के महीनों में रक्षा विभाग और रेलवे प्रशासन के प्रतिनिधियों की एक टीम द्वारा संयुक्त निरीक्षण के माध्यम से सत्यापित किया जाएगा। रक्षा विभाग रेलवे प्रशासन को संयुक्त निरीक्षण की प्रस्तावित तिथि से पर्याप्त पहले लिखित रूप में सूचित करेगा, जिसके लिए रेलवे प्रशासन संयुक्त निरीक्षण दल का हिस्सा बनने के लिए अपने प्रतिनिधियों को निर्धारित करेगा। रेलवे प्रशासन संयुक्त निरीक्षण के दौरान पाइ गइ सभी कमियों का सुधार सुनिश्चित करेगा।

(डी) रेलवे प्रशासन, उसके कर्मचारियों, एजेंटों और श्रमिकों को, इस शर्तों के ज्ञापन की निरंतरता के दौरान, साइडिंग और उससे संबंधित कार्य के निरीक्षण, मरम्मत और रखरखाव के उद्देश्य से रक्षा विभाग परिसर में प्रवेश करने की सुविधा होगी। रेलवे/रक्षा पहचान पत्र के रूप में एक प्राधिकरण प्रस्तुत करने पर, रेलवे कर्मचारियों की उनके एजेंटों सहित भागीदारी की पूरी प्रक्रिया इस प्रकार विनियमित की जाएगी कि केवल संबंधित व्यक्ति की ही रक्षा परिसर तक

पहुंच हो।

यद्यपि उनकी पहुंच को रक्षा अधिकारियों द्वारा नियंत्रित किया जाएगा, बाद वाले यह सुनिश्चित करेंगे कि कोइ प्रतिबंध नहीं लगाया जाएगा जिसके परिणामस्वरूप साइडिंग के रखरखाव/ कार्य पर असर पड़ेगा।

सुरक्षा और अन्य तकनीकी पहलुओं की दृष्टि से समग्र जिम्मेदारी और जवाबदेही रेलवे की बनी रहेगी।

(इ) रक्षा विभाग यह देखने के लिए जिम्मेदार होगा कि रेलवे प्रशासन द्वारा जहां भी आवश्यक हो, साइडिंग पर सड़क क्रॉसिंग पर गेटमैन पर्याप्त रूप से तैनात हों और सड़क यातायात दुर्घटनाओं के खिलाफ उचित रूप से सुरक्षित हो और अनावश्यक रूप से बाधित न हो। इन गेटमैनों को रेलवे प्रशासन द्वारा मासिक आधार पर रक्षा विभाग की लागत पर नियुक्त और भुगतान किया जाएगा, जिसके लिए बिल _____ रेलवे के अधिकृत प्रतिनिधि द्वारा रक्षा विभाग को भेजा जाएगा।

(3) यदि साइडिंग के लिए गुड्स क्लर्क की आवश्यकता होती है, तो वह रेलवे प्रशासन का रेलवे कर्मचारी होगा, लेकिन उसके वेतन और भत्ते के साथ-साथ भविष्य निधि में योगदान, पेंशन शुल्क और आकस्मिक शुल्क, जैसे वर्दी की लागत आदि का वहन किया जाएगा। रक्षा विभाग द्वारा बिल _____ रेलवे के वित्त सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी द्वारा प्रस्तुत किया जाना आवश्यक होगा। रक्षा विभाग गुड्स क्लर्क को उपयुक्त कार्यालय आवास प्रदान करेगा और वजन, लोडिंग, अनलोडिंग, चेकिंग, बुकिंग आदि के अपने कर्तव्यों को कुशलतापूर्वक पूरा करने के लिए उसकी सुविधाएं प्रदान करेगा।

(4) रेलवे प्रशासन किसी भी समय, रक्षा के पूर्व समझौते के साथ अपने स्वयं के या किसी अन्य पक्ष के उपयोग के लिए साइडिंग के निर्माण या किसी शाखा या विस्तार का निर्माण या अनुमति दे सकता है और एसी शाखा से आने-जाने के लिए यातायात का कार्य कर सकता है। अधिकारियों ने आपसी समझौते के बाद इस उद्देश्य के लिए रक्षा अधिकारियों को उचित शुल्क का भुगतान किया। एसी शाखा या विस्तार का कामकाज और रक्षा विभाग के अलावा अन्य व्यक्ति द्वारा साइडिंग का उपयोग इस प्रकार किया जाएगा कि रक्षा द्वारा साइडिंग के मुफ्त उपयोग में जितना संभव हो उतना कम हस्तक्षेप किया जाएगा, जिसके यातायात को प्राथमिकता दी जाएगी।

(5)(ए) साइडिंग के मूल निर्माण के बाद, उसमें कोइ परिवर्तन या परिवर्धन करना आवश्यक होने की स्थिति में, कनेक्शन और परिवर्धन मूल निर्माण को नियंत्रित करने वाली शर्तों के अधीन किया जाएगा या जैसा भी हो संशोधित किया जाएगा। उस समय आपसी सहमति से एसे परिवर्तन या परिवर्धन पर सहमति होती है।

(बी) रेलवे प्रशासन की पूर्व मंजूरी और अनुमोदन के बिना, रक्षा विभाग द्वारा इस शर्तों के ज्ञापन के तहत

साइडिंग या उसके संबंध में प्रदान किए गए किसी भी कार्य में कोइ परिवर्तन या परिवर्धन नहीं किया जाएगा।

(सी) रेलवे प्रशासन की मंजूरी के बिना, रक्षा विभाग द्वारा साइडिंग के इतनी निकटता में कोइ अस्थायी या स्थायी संरचना नहीं बनाइ जाएगी, जिससे किसी भी तरह से साइडिंग पर ट्रेनों का संचालन प्रभावित हो। इस प्रकार स्वीकृत सभी संरचनाएं रेलवे प्रशासन के वर्तमान में लागू नियमों के अनुपालन में सभी प्रकार से रक्षा विभाग द्वारा बनाइ या खड़ी की जाएंगी।

(6)(ए) रक्षा विभाग वित सलाहकार एव मुख्य लेखा अधिकारी _____रेलवे /वरिष्ठ मंडल वित्त प्रबंधक _____ डिवीजन के माध्यम से रेलवे प्रशासन को उपरोक्त खंड 1.(ए)(i), (ii) एवं 5.(ए) में उल्लिखित उद्देश्य के लिए रेलवे प्रशासन उस तारीख से जब वास्तविक परिव्यय पर केंद्रीय राजस्व को रेलवे द्वारा देय लाभांश की प्रचलित दर पर ब्याज शुल्क का भुगतान करेगा।

(i) ब्याजः खंड 1 में उल्लिखित उद्देश्य के लिए साइडिंग के निर्माण में रेलवे प्रशासन द्वारा किए गए वास्तविक परिव्यय पर रेलवे द्वारा सामान्य राजस्व को देय लाभांश की प्रचलित दर पर (ए) (i), (ii) और उपरोक्त 5 (ए) उस तारीख से ब्याज शुल्क को कवर करने के लिए, जब साइडिंग यातायात के लिए खोली जाती है। निम्नलिखित दरों पर, जो वर्तमान में लागू हैं; यह ब्याज राशि रु. _____ प्रतिवर्ष होगी।

1964 से पहले की पूंजी पर -

01.04.1963 से 31.03.1966	@4.5%
01.04.1966 से	@5.5%

1964 के बाद की पूंजी पर -

01.04.1964 से 31.03.1966	@5.75%
04.04.1966 से	@6%

संपूर्ण पूंजी पर-

1993-1994 से 2003-2004	@7%
2004-2005	@6.5%
2005-2006	@6.5%
2006-2007	@6.5%
2007-2008	@7%
2008-2009	@7%
2009-2010	@6%

2010-2011	@6%
2011-2012	@5%
2012-2013	@4%

(ii) **रखरखाव :** साइडिंग के बुक वैल्यू या इसकी वर्तमान लागत के अनुसार लागत में रेलवे के हिस्से पर 4.5% प्रति वर्ष की दर से, जो भी अधिक हो, (जो वर्तमान में _____ रुपये प्रति वर्ष है) और दर पर साइडिंग के बुक वैल्यू के अनुसार रक्षा विभाग की लागत के हिस्से के लिए 4.5% प्रति वर्ष (जो प्रति वर्ष _____ रुपये है)।

नोट (1): रक्षा अधिकारियों के परामर्श से रेलवे रक्षा विभाग से वसूली योग्य मरम्मत और रखरखाव शुल्क निर्धारित करने के लिए वर्तमान लागत की गणना करने के उद्देश्य से हर पांच साल के बाद रक्षा साइडिंग के रेलवे के हिस्से की लागत का पुनर्मूल्यांकन करेगा।

नोट (2): पहले से मौजूद पुरानी डिफेंस साइडिंग के लिए, इस उद्देश्य के लिए लागत का अद्यतनीकरण केवल 01.04.1978 से प्रभावी किया जाएगा।

नोट (3): पुरानी मौजूदा रक्षा साइडिंग के लिए, रक्षा विभाग द्वारा वहन की जाने वाली लागत का 4.5% वार्षिक मरम्मत और रखरखाव शुल्क 01.04.1975 से प्रभावी होगा, इस तिथि से पहले, लागू दर 2.5% थी।

(7) रक्षा विभाग मौजूदा कर कानूनों के अनुसार लगने वाले सभी प्रकार के करों के भुगतान के लिए जिम्मेदार होगा, जिसमें सेवा कर, यदि कोइ हो, और किसी स्थानीय प्राधिकारी, नगरपालिका या जिला द्वारा लगाए गए आकलन शामिल हैं। किसी भवन या संरचना (स्थायी या अस्थायी) पर बोर्ड आदि जिसे साइडिंग सीमा के भीतर भूमि पर बनाने या स्थापित करने की अनुमति दी जा सकती है।

(8) साइडिंग का नवीनीकरण या उसमें किए गए परिवर्धन और परिवर्तन, चाहे जो भी कारण हो, रेलवे प्रशासन द्वारा किया जाएगा और उसकी लागत की घटना, साइडिंग की मूल पूंजी लागत के अनुरूप होगी।

(9)(ए) यदि रक्षा विभाग साइडिंग छोड़ना चाहता है, तो शर्तों का यह ज्ञापन रक्षा विभाग द्वारा दूसरे पक्ष को 90 दिनों का नोटिस देकर निर्धारित किया जाएगा और इस तरह के नोटिस की समाप्ति के बाद, रेलवे प्रशासन रेलवे प्रशासन द्वारा प्रदान किए गए सभी प्रकार के स्थायी रास्ते, गर्डर कार्य, मशीनरी और सामग्रियों को साइडिंग से हटाने की स्वतंत्रता और एसे हटाने की लागत का भुगतान रक्षा विभाग द्वारा रेलवे प्रशासन को किया जाएगा जिसके लिए रेलवे प्रशासन विस्तृत ब्रेक की सलाह देगा- रक्षा विभाग की लागत तक। हटाने की लागत के बारे में रेलवे प्रशासन का निर्णय अंतिम और भागीदारों पर बाध्यकारी होगा।

(बी) इस शर्तों के ज्ञापन के इस तरह के निर्धारण की स्थिति में, रेलवे प्रशासन खंड 1 के तहत साइडिंग के लिए अर्जित भूमि का उपयोग करने के लिए स्वतंत्र होगा। (ए) (ii) एसे उद्देश्यों के लिए जो वह उचित समझे, बशर्ते इसने मूल रूप से सैनिकों की साइडिंग, प्लेटफॉर्म आदि के लिए अधिग्रहीत भूमि की लागत वहन की है।

(सी) रक्षा विभाग के खर्च पर साइडिंग में रखे गए किसी भी सामग्री कार्य को रेलवे प्रशासन द्वारा सामग्री के मूल्य के लिए रक्षा विभाग को भुगतान किए जाने वाले मुआवजे के संबंध में रक्षा विभाग के संदर्भ के बिना उपयोग के लिए विनियोजित नहीं किया जाएगा। बिछाने के समय में कम मूल्यह्रास और साइट से स्टोर तक सामग्री को हटाने और हटाने की लागत कम होगी।

(10) रक्षा विभाग द्वारा इस मेमो की किसी भी शर्त के उल्लंघन की स्थिति में, रेलवे प्रशासन को तीन महीने के नोटिस की सेवा के बाद शर्तों के इस मेमो को समाप्त करने का अधिकार होगा, बशर्ते, रद्दीकरण तभी प्रभावी होगा, जब एसा न हो। विवाद को खंड 26 के तहत संदर्भित किया गया है।

(11) यह साइडिंग, जिसे _____ साइडिंग कहा जाता है, वैगन/वाहन भार और छोटे में सभी वर्गीकरणों के सैन्य प्रशिक्षण और माल यातायात की प्राप्ति और प्रेषण के लिए खुला है।

(12) सभी श्रेणियों के माल का भाड़ा _____ स्टेशन पर लिया जाएगा, जिसे इसके बाद सर्विंग स्टेशन कहा जाएगाय रेलवे रसीद और चालान केवल उक्त स्टेशन से और समय-समय पर सैन्य टैरिफ या परिपत्र या अन्य अधिसूचनाओं में प्रकाशित दरों के अनुसार जारी किए जाएंगे। रेलवे रसीदें और चालान सीधे साइडिंग से जारी किए जा सकते हैं, जहां रेलवे प्रशासन द्वारा सहमति और अधिसूचित किया गया हो।

(13) खंड 12 में निर्दिष्ट माल ढुलाइ शुल्क के अलावा रक्षा विभाग साइडिंग से आने-जाने वाले सभी यातायात पर अधिसूचित दर पर और भारतीय रेलवे सम्मेलन एसोसिएशन सैन्य टैरिफ में निर्धारित नियमों और समय-समय पर जारी रेलवे के परिपत्रों के अनुसार साइडिंग शुल्क का भुगतान करेगा।

साइडिंग शुल्क सर्विंग स्टेशन से साइडिंग तक प्रत्येक दिशा में साइडिंग पर खींचे गए वैगनों/वाहनों पर लगाया जाएगा।

(14) ये साइडिंग शुल्क केवल तभी देय होंगे जब रेलवे प्रशासन द्वारा अपने स्वयं के लोकोमोटिव और/या श्रम का उपयोग करके वैगन/वाहनों को साइडिंग में रखा और/या हटाया जाता है। एसे मामलों में, वैगनों/वाहनों को साइडिंग पर रखा हुआ माना जाएगा और रक्षा विभाग के प्रतिनिधि को सौंप दिया जाएगा, जब उन्हें साइडिंग पर ही रखा जाएगा। जैसे ही रक्षा विभाग साइडिंग पर वैगनों की लोडिंग और/या अनलोडिंग पूरी करने के बाद सर्विंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर या गुड्स क्लर्क को सूचित करता है, यदि लिखित रूप में उनके एसा करने का पक्ष उपलब्ध कराया गया है, तो वैगनों/वाहनों को रेलवे प्रशासन को वापस कर दिया गया माना जाएगा।

(15) रक्षा विभाग को लिखित प्राधिकार के तहत अपने स्वयं के लोकोमोटिव और/या श्रम का उपयोग करने की अनुमति दिए जाने की स्थिति में, साइडिंग से आने-जाने वाले वैगनों के लिए कोइ साइडिंग शुल्क देय नहीं होगा और रेलवे प्रशासन किसी भी देरी के लिए जिम्मेदार नहीं होगा। एसी शंटिंग की व्यवस्था करने में रक्षा विभाग की विफलता के परिणामस्वरूप होने वाली हानि या क्षति। उनका इंजन योजना में अंकित यार्ड की ओर बिंदु ''X" से आगे नहीं चलना चाहिए। एसे मामलों में, वैगनों को साइडिंग में रखा गया माना जाएगा और रक्षा विभाग को सौंप दिया जाएगा, जब उन्हें वैगनों को संदर्भित करने से पहले योजना में ''X" चिह्नित बिंदु से आगे रखा जाएगा, तो वैगनों को वापस कर दिया गया माना जाएगा। रेलवे प्रशासन जैसे ही वैगनों की लोडिंग और/या अनलोडिंग पूरी हो जाती है और इन्हें सर्विंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर, या गुड्स क्लर्क, यदि लेखन में उपलब्ध हो, को सलाह के तहत ऊपर निर्दिष्ट बिंदु ''X" से कम पर रखा जाता है।

(16)(ए) रक्षा विभाग की साइडिंग में पहले से रखे गए वैगनों के खाली समय से अधिक समय तक रोके रहने के कारण जगह उपलब्ध नहीं होने के कारण वैगनों को साइडिंग में रखा जाएगा, एसे वैगनों को डिटेंशन/आइडलिंग के भुगतान रेलवे प्रशासन द्वारा तय की गइ दरों पर शुल्क के अधीन किया जाएगा।

(बी) वैगनों को रक्षा विभाग को सौंप दिया जाएगा और रक्षा विभाग द्वारा प्रमाणपत्र के रूप में लौटा दिया जाएगा, अनुबंध 'ए' के रूप में दिखाया जाएगा।

(सी) जैसे ही वैगनों को साइडिंग में रखा जाता है और रक्षा विभाग को सौंप दिया जाता है, सर्विंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर अनुबंध 'ए' के दोनों फॉइल के कॉलम 1, 2/3 और 4/5 को भरेंगे और हस्ताक्षर प्राप्त करेंगे। स्टेशन रिकॉर्ड फॉइल के कॉलम 6 में रक्षा विभाग के प्रतिनिधि का विवरण, इसे रक्षा विभाग को सौंपना।

(डी) जब यह हो जाएगा, तो अनुमेय खाली समय शुरू हो जाएगा।

(इ) जब वैगन रेलवे प्रशासन को लौटाए जाते हैं, तो विभाग का प्रतिनिधि साइडिंग होल्डर की फॉइल को कॉलम 7/8/9/10 के साथ विधिवत दर्ज करेगा। स्टेशन मास्टर फिर उक्त फॉइल के कॉलम 10 पर हस्ताक्षर करेगा और भर देगा। स्टेशन रिकॉर्ड फॉइल के कॉलम 7/8/9/10, 11, 12 और 13 और साइडिंग होल्डर फॉइल के कॉलम 11, 12 और 13 के साथ-साथ देय विलंब शुल्क की वसूली।

(17) ऊपर उल्लिखित खाली समय की गणना समय-समय पर लागू नियमों के अनुसार की जाएगी, जैसा कि रेलवे प्रशासन के सैन्य टैरिफ में प्रकाशित किया गया है या रेलवे प्रशासन द्वारा सहमत और अधिसूचित एसे अन्य खाली समय और वैगनों को हिरासत में लिया गया है। और इससे अधिक खाली समय एसे टैरिफ में निर्धारित विलंब शुल्क के भुगतान के अधीन होगा।

(18) यदि आवश्यक हो तो रक्षा विभाग अपने खर्च पर अपने परिसर के भीतर एक वैगन वेट-ब्रिज प्रदान

कर सकता है; बशर्ते इसे रेलवे प्रशासन की संतुष्टि के लिए अनुमोदित निर्माता द्वारा बनाया गया हो और इसकी सटीकता की जांच करने के लिए रेलवे वेट ब्रिज इंस्पेक्टर के पास हर समय इस तक पहुंच हो। रेलवे प्रशासन की संतुष्टि के लिए वे-ब्रिज का पर्यवेक्षण और रखरखाव रक्षा विभाग की जिम्मेदारी होगी। रक्षा विभाग द्वारा इसकी सटीकता की गवाही देने और परीक्षण की तारीख बताने वाला एक कार्ड रखा जाएगा जैसा कि सभी रेलवे वेट-ब्रिज के मामले में होता है।

यदि वजन-सेतु का निर्माण किया जाता है, तो वजन रेलवे के माल क्लर्क द्वारा किया जाएगा और संबंधित रेलवे के अधिकृत प्रतिनिधि द्वारा मासिक आधार पर रक्षा विभाग को बिल प्रस्तुत करने पर उसकी लागत रक्षा विभाग द्वारा वहन की जाएगी।

(19) रक्षा विभाग यह देखने के लिए जिम्मेदार होगा कि रेलवे के सामान्य नियमों और विनियमों का उनके कर्मचारियों द्वारा सख्ती से पालन किया जाता है। कर्मचारियों को एसे नियमों और विनियमों से परिचित कराया जाएगा।

(20) साइडिंग पर रखे जाने पर, मालिक के जोखिम या रेलवे-जोखिम पर बुक किए गए वैगनों की सामग्री के लिए रेलवे प्रशासन जिम्मेदार नहीं होगा।

(21) बाहरी यातायात की बुकिंग और आंतरिक यातायात की डिलीवरी की प्रक्रिया रेलवे प्रशासन के सैन्य टैरिफ में लागू नियमों के अनुसार होगी, एसे संशोधन के अधीन जो स्थानीय सैन्य अधिकारी के परामर्श से रेलवे प्रशासन द्वारा आवश्यक समझा जा सकता है।

(22) रक्षा विभाग इसके लिए जिम्मेदार होगा और रेलवे प्रशासन को हर तरह की हानि, क्षति और चोट के लिए क्षतिपूर्ति देगा, जो कि साइडिंग से या उसके पार या अन्यथा यातायात संचालन में हो सकती है, जब तक कि एसी हानि, क्षति या चोट न हो। सीधे तौर पर रेलवे प्रशासन के कर्मचारियों की उपेक्षा या कदाचार का परिणाम हो।

(23) रक्षा विभाग रेलवे के मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक की लिखित अनुमति के बिना साइडिंग को आवंटित या उप-किराए पर नहीं देगा और बाद की अनुमति की स्थिति में, रक्षा विभाग रेलवे प्रशासन और उनके उप-नियुक्तियों के प्रति जिम्मेदार रहेगा। पट्टेदार इस ज्ञापन के तहत सभी शुल्कों और दायित्वों के लिए भी जिम्मेदार होंगे।

(24) रक्षा विभाग के कामकाज के लिए जिम्मेदारी से आवश्यक समझी जा सकने वाली वस्तुओं के अलावा अन्य वस्तुओं का कोइ भी यातायात आम तौर पर रक्षा विभाग द्वारा साइडिंग पर नहीं लिया या भेजा जाएगा। यदि रक्षा विभाग के कामकाज के लिए उचित रूप से आवश्यक नहीं समझी जाने वाली वस्तुओं के यातायात को साइडिंग में निपटाया जाना है, तो सेवारत स्टेशन का स्टेशन मास्टर स्थानीय रक्षा प्राधिकरण द्वारा एक प्रमाण पत्र प्रस्तुत करने पर इसकी अनुमति दे सकता है। इसका प्रभाव यह है कि ये वस्तुएँ रक्षा विभाग के कामकाज के लिए आवश्यक हैं। रक्षा विभाग द्वारा साइडिंग पर यातायात के संबंध में किसी भी प्रकृति का कोइ विचार या सिफारिश, सिवाय उसके जो मुख्य

वाणिज्यिक प्रबंधक या उसके द्वारा अधिकृत अधिकारी की लिखित अनुमति में शामिल हो, प्राप्त या नहीं की जाएगी।

(25) साइडिंग के अप्रयुक्त होने की स्थिति में, चाहे अस्थायी और स्थायी रूप से; लेकिन जिसे रक्षा विभाग चाहता है, उसे नष्ट नहीं किया जाना चाहिए और उपरोक्त खंड 6 की शर्तों के अनुसार ब्याज और रखरखाव के शुल्क का भुगतान रक्षा विभाग द्वारा किया जाना जारी रहेगा।

(26) रेलवे प्रशासन और रक्षा विभाग के बीच इस नियम और शर्तों के ज्ञापन के संबंध में और/या इससे उत्पन्न होने वाले किसी भी विवाद या बिंदु को आपसी बातचीत से सुलझाया जाएगा। यदि संबंधित मंत्रियों के स्तर पर भी चर्चा से सहमति नहीं बनती है तो विवाद को अंतिम निर्णय के लिए कैबिनेट में ले जाया जाएगा। किसी भी स्थिति में, रेलवे प्रशासन और रक्षा विभाग के बीच विवाद या मुद्दे को मध्यस्थता के लिए नहीं भेजा जाएगा।

(27) इस शर्तों के ज्ञापन में अन्यथा प्रदान किए जाने के अधीन, रेल मंत्रालय की ओर से दिए जाने वाले सभी नोटिस रेलवे के मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक द्वारा दिए या लिए जाएंगे, या उस समय के लिए रेलवे के मुख्य वाणिज्यि प्रबंधक के कार्यों, कर्तव्यों एवं शक्तियों के साथ सौंपे गए किसी अधिकारी द्वारा दिए या लिए जाएंगे।

रक्षा मंत्रालय को दी जाने वाली कोइ भी सूचना, यदि _____ को संबोधित करते हुए भेजी या पंजीकृत डाक द्वारा भेजी जाती है, तो पर्याप्त रूप से तामील मानी जाएगी।

रक्षा मंत्रालय की ओर से रेल मंत्रालय को दी जाने वाली कोइ भी सूचना, यदि रेलवे के मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक को संबोधित करते हुए रेलवे के कार्यालय में छोड़ी गइ हो या पंजीकृत डाक से भेजी गइ हो, पर्याप्त रूप से तामील मानी जाएगी।

(28) मीटर गेज (एमजी) रेलवे लाइन को बा्रॅड गेज (बीजी) रेलवे लाइन में परिवर्तित करने के दौरान डिफेंस साइडिंग/लूप लाइनों को भी रेलवे प्रशासन द्वारा अपनी लागत पर बा्रॅड गेज रेलवे लाइन में परिवर्तित किया जाएगा।

(29) इसमें शामिल नियम और शर्तें केवल रक्षा मंत्रालय और रेल मंत्रालय के आपसी समझौते से ही बढ़ाइ, बदली या संशोधित की जा सकती हैं।

संलग्नकः (i) प्लान संख्या

(ii) अनुबंध 'ए' दो भागों में

_____ पर हस्ताक्षर किए गए (तारीख)

रक्षा मंत्रालय के लिए
और उसकी ओर से,
भारत सरकार

_____

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के लिए
और उसकी ओर से,
भारत सरकार

_____

मुख्य वाणिज्य प्रबंधक/_____ रेलवे

अनुलग्नक- 'ए'

भाग-। (स्टेशन रिकार्ड फाइल)

वैगन नं.	आगमन		साइडिंग पर रखा गया (खंड 17)		आवेदकों के हस्ताक्षर	वापसी				निःशुल्क समय की अनुमति	घंटों तक विलंब शुल्क देय	राशि (रू. में)
						भरा हुआ		खाली				
	दिनांक	समय	दिनांक	समय		दिनांक	समय	दिनांक	समय			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

स्टेशन मास्टर

(प्रोप्राइटर) मालिक

अनुलग्नक-'ए'

भाग-।। (स्टेशन रिकार्ड फोइल)

वैगन नं.	आगमन		साइडिंग पर रखा गया (खंड 17)		आवेदकों के हस्ताक्षर	वापसी				निःशुल्क समय की अनुमति	घंटों तक विलंब शुल्क देय	राशि (रू. में)
						भरा हुआ		खाली				
	दिनांक	समय	दिनांक	समय		दिनांक	समय	दिनांक	समय			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

स्टेशन मास्टर

(प्रोप्राइटर) मालिक

***

11 'गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी)' पर मास्टर परिपत्र

नए कार्गो टर्मिनल/साइडिंग/गुड्स शेड और अन्य कार्गो संबंधित सुविधाओं आदि के लिए 'गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी) 'पर मास्टर सर्कुलर/जीसीटी/2021/0 बोर्ड के पत्र संख्या 2021/टीसी (एफएम)/18/23 के तहत दिनांक 15.12.2021 को जारी किया गया था। हालाँकि, बाद में 2022 के फ्रेट मार्केटिंग सर्कुलर नंबर 13 के माध्यम से नीति में कइ संशोधन किए गए। इसके बाद, रेलवे बोर्ड की मास्टर सर्कुलर संख्या 2021/एलएमएल/25/ 5 दिनांक 04.10.2022 के माध्यम से रेलवे की भूमि लीजिंग लाइसेंसिंग नीति को भी नया रूप दिया गया है।

तदनुसार, गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल पर संशोधित मास्टर सर्कुलर यानी जीसीटी/2022/0 पर फ्रेट मार्केटिंग मास्टर सर्कुलर, जिसमें पिछले सभी संशोधनों के साथ-साथ नए प्रावधानों को शामिल करके तैयार किया गया है।

संशोधित प्रावधान इस परिपत्र के जारी होने की तारीख से चालू किए गए सभी नए टर्मिनलों पर लागू होंगे। इस परिपत्र के जारी होने से पहले ही चालू हो चुके जीसीटी अपने मौजूदा समझौतों द्वारा शासित होते रहेंगे।

मौजूदा साइडिंग/टर्मिनल भी मंडल को अनुरोध प्रस्तुत करके इस नइ जीसीटी नीति में स्थानांतरित हो सकते हैं। हालाँकि, जीसीटी नीति में स्थानांतरण पर रेलवे भूमि पर मौजूदा टर्मिनलों के लिए भूमि पट्टे का शुल्क पैरा संख्या 7.5 'रेलवे भूमि के प्रबंधन की नीति' पर बोर्ड के मास्टर परिपत्र संख्या 2021/एलएमएल/25/5 दिनांक 04.10.2022 के प्रावधान द्वारा नियंत्रित किया जाएगा।

निजी साइडिंग/टर्मिनल जो जीसीटी नीति में स्थानांतरित होने का विकल्प चुनते हैं, उन्हें इस उद्देश्य के लिए एक पूरक समझौते पर हस्ताक्षर करने की आवश्यकता होगी, निजी साइडिंग/टर्मिनल जो नइ जीसीटी नीति में स्थानांतरित करने का विकल्प नहीं रखते हैं, वे अपने मौजूदा समझौते द्वारा शासित होते रहेंगे।

गति शक्ति कार्गो टर्मिनल पर रेलवे बोर्ड नीति मास्टर सर्कुलर पत्र क्रमांक 2021/टीसी (एफएम)/18/23 दिनांक 15.12.2021 का अधिक्रमण करके रेलवे बोर्ड द्वारा परिपत्र सं. 2021/टीसी (एफएम)/18/23 दिनांक 06.12.2022 जारी किया गया है।

11.1 ''गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल" के लिए नीति:

परिचय

(i) यह नीति रेलवे कार्गो यातायात में वृद्धि में तेजी लाने के लिए नए कार्गो टर्मिनल के प्रसार को बढ़ावा देने और मौजूदा कार्गो टर्मिनल में सुधार करना चाहती है। सभी नए और निर्माणाधीन/अनुमोदनाधीन कार्गो टर्मिनल को इस गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी) पॉलिसी द्वारा कवर किया

जाएगा।

(ii) निजी साइडिंग या निजी फ्रेट टर्मिनल नीतियों द्वारा शासित मौजूदा कार्गो टर्मिनलों के पास अपने मौजूदा समझौतों को जारी रखने, या जीसीटी नीति में स्थानांतरित होने का विकल्प होगा।

(a) मौजूदा कार्गो टर्मिनल रेलवे के लंबित बकाए का भुगतान करने और सभी लंबित मध्यस्थता मामलों/अदालत मामलों, यदि कोइ हो, को वापस लेने के बाद रेलवे के संबंधित मंडल के मंडल रेल प्रबंधक (डीआरएम) को अनुरोध प्रस्तुत करके जीसीटी नीति में स्थानांतरित हो सकते हैं। इस नीति के प्रावधान डीआरएम द्वारा अनुमोदित होने पर अनुरोध की तारीख से एसे कार्गो टर्मिनलों पर लागू होंगे।

(b) मौजूदा कार्गो टर्मिनल मालिकों को इस नइ जीसीटी नीति में स्थानांतरित होने की अनुमति केवल तभी दी जाएगी जब एक ही मालिक/उसकी सहायक कंपनियों/मूल कंपनी/भारतीय रेलवे पर सहयोगी चिंताओं से संबंधित सभी कार्गो टर्मिनलों के सभी लंबित रेलवे बकाया का भुगतान कर दिया जाएगा और सभी लंबित मध्यस्थता का भुगतान कर दिया जाएगा। भारतीय रेलवे पर चल रहे मामले/अदालत मामले वापस ले लिए गए हैं।

- जीसीटी नीति में स्थानांतरित होने के इच्छुक मौजूदा टर्मिनलों के प्रबंधन को अपनी कंपनी/उसकी सहायक कंपनियों/मूल कंपनी/भारतीय रेलवे की सहयोगी कंपनी से संबंधित सभी टर्मिनलों की एक सूची प्रदान करनी होगी, साथ ही एक वचनपत्र भी देना होगा कि रेलवे का कोइ बकाया नहीं है। इन टर्मिनलों के संबंध में भारतीय रेलवे पर कोइ भी अदालती मामला/मध्यस्थता मामला लंबित नहीं है। संबंधित मंडल आवेदन प्राप्त होने के पंद्रह दिनों के भीतर अन्य सभी मंडलों/रेलवे को सूचित करेगा जहां एसे टर्मिनल (यदि कोइ हों) स्थित हैं, और यदि कोइ आवेदक है तो अन्य मंडल/रेलवे पंद्रह दिनों के भीतर सूचित करेंगे। यदि निर्धारित समय के भीतर कोइ विसंगति/चूक रिपोर्ट नहीं की जाती है, तो संबंधित प्रभाग जीसीटी में स्थानांतरण की अनुमति देगा। हालाँकि, यदि बाद में किसी चरण में यह पता चलता है कि आवेदक ने कोइ तथ्य छोड़ दिया है या कोइ गलत घोषणा/प्रस्तुति दी है। रेलवे टर्मिनल से जीसीटी नीति में स्थानांतरण को वापस लेने सहित उचित कानूनी कारवाइ कर सकता है।
- यदि टर्मिनल मालिक रेलवे द्वारा किए गए दावों/लगाए गए शुल्कों से संतुष्ट नहीं है, तो इस आशय का एक अभ्यावेदन एसे बकाये का भुगतान करने के बाद संबंधित मंडल रेल प्रबंधक को प्रस्तुत किया जा सकता है। मंडल रेल प्रबंधक मामले के तथ्यों की जांच करने और सहयोगी वित्त के परामर्श से दो महीने के भीतर अभ्यावेदन पर निर्णय लेंगे। यदि मंडल रेल प्रबंधक यह निर्णय लेता है कि रेलवे द्वारा किए गए दावे/लगाए गए शुल्क नीति दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं थे, तो टर्मिनल मालिक द्वारा भुगतान की गइ अतिरिक्त राशि एसे निर्णय के पंद्रह दिनों के भीतर वापस कर दी जाएगी। टर्मिनल

मालिक निर्णय के विरुद्ध अपील भी कर सकता है। टर्मिनल मालिक मंडल रेल प्रबंधक के फैसले के खिलाफ महाप्रबंधक के पास अपील भी कर सकता है, जिसका निर्णय अंतिम होगा।

(iii) साइडिंग/पीएफटी जो 15.12.2021 से पहले आंशिक रूप से चालू हो गए हैं (अर्थात आंशिक रूप से चालू, अगले चरण के निर्माणाधीन या योजना/अनुमोदन के साथ) और जिनके अगले चरण को 15.12.2021 के बाद चालू करने/चालू करने की योजना है, वे इसके द्वारा शासित होते रहेंगे। नीति दिशानिर्देश जिसके तहत उनका पहला चरण चालू किया गया था। हालाँकि, पैरा 1.2 के अनुसार, एसी साइडिंग/पीएफटी के पास जीसीटी पॉलिसी में स्थानांतरित होने का विकल्प भी होगा।

परिभाषाएँ

इन नीति दिशानिर्देशों में उपयोग की गइ प्रमुख शर्तों को सही व्याख्या और अस्पष्टताओं के उन्मूलन के तहत परिभाषित किया गया है।

i. **अधिनियमः** रेलवे अधिनियम, 1989, समय-समय पर संशोधित।

ii. **समझौताः** गति शक्ति मल्टी-मोडल कार्गो टर्मिनल ऑपरेटर (जीसीटीओ) और रेलवे प्रशासन (आरए) द्वारा निष्पादित दस्तावेज, जो गति शक्ति मल्टी-मोडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी) के संचालन के लिए नियम और शर्तें निर्धारित करता है।

iii. **अधिकृत उपयोगकर्ता :** जीसीटीओ द्वारा अधिकृत रेल उपयोगकर्ता जीसीटी में सुविधाओं का उपयोग करते हैं।

iv. **कार्गो टर्मिनलः** टर्मिनल जहां माल भारतीय रेलवे नेटवर्क पर परिवहन के लिए वैगनों/कोचिंग वाहनों में लोड किया जाता है, और/या भारतीय रेलवे नेटवर्क पर परिवहन के बाद वैगनों/कोचिंग वाहनों से अनलोड किया जाता है।

v. **डिस्टेंस बेसिस पर चार्ज करनाः** साइडिंग शुल्क लगाने के बजाय, साइडिंग के बफर अंत तक माल ढुलाइ की प्रणाली।

vi. **सामान्य उपयोगकर्ता सुविधाः** बिना किसी भेदभाव के सभी रेल उपयोगकर्ताओं के सामान्य उपयोग के लिए उपलब्ध सुविधा, जिसमें यार्ड/अतिरिक्त लाइनें/लूप लाइनें/सिगनलिंग और इंटरलॉकिंग व्यवस्था/सर्विंग स्टेशन, क्रॉसिंग स्टेशन, पैच दोहरीकरण आदि पर ओएचइ शामिल है।

vii. **कंसाइनीः** रेलवे रसीद में कंसाइनी के रूप में नामित व्यक्ति।

viii. **कंसाइनरः** रेलवे रसीद में कंसाइनर के रूप में नामित व्यक्ति, जिसके द्वारा या जिसकी ओर से रेलवे रसीद में शामिल माल को परिवहन के लिए रेलवे प्रशासन को सौंपा जाता है।

ix. **EIMWB:** इलेक्ट्रॉनिक इन-मोशन वेटब्रिज।

x. **एफओआइएसः** माल परिचालन सूचना प्रणाली।

xi. **गति शक्ति मल्टी-मोडल कार्गो टर्मिनल ऑपरेटर (जीसीटीओ):** गति शक्ति मल्टी-मोडल कार्गो टर्मिनल ऑपरेटर (जीसीटी) का निर्माण और प्रबंधन करने वाली इकाइ।

xii. **अच्छी उद्योग प्रथाएँ (गुड इंडस्ट्रीयल प्रेक्टिस):** प्रथाएँ, विधियाँ, तकनीकें, डिजाइन मानक कौशल परिश्रम दक्षता विश्वसनीयता और विवेक जो आम तौर पर और उचित रूप से अपेक्षित हैं, एक उचित रूप से कुशल और अनुभवी ऑपरेटर जो इस नीति के तहत परिकल्पित और लागू कानूनों का पालन करते हुए उसी प्रकार के उपक्रम में लगे हुए हैं। विश्वसनीय, सुरक्षित, किफायती और कुशल तरीके से परमिट और जिसके परिणामस्वरूप समझौते के तहत ऑपरेटर के दायित्वों की पूर्ति की उम्मीद है।

xiii. **ओवर हेड उपकरण (ओएचइ):** विद्युत कर्षण प्रदान करने के लिए स्थापित बुनियादी ढांचा और उपकरण।

xiv. **प्राइवेट फ्रेट टर्मिनल (पीएफटी):** रेल-आधारित कार्गो से निपटने के लिए भारतीय रेलवे की प्राइवेट फ्रेट टर्मिनल (पीएफटी) नीति के तहत अधिसूचित एक टर्मिनल।

xv. **निजी (प्राइवेट) साइडिंगः** किसी ग्राहक द्वारा अपने संयंत्र या उत्पादन इकाइ या खदान आदि की निर्माण इकाइ के परिसर में रेलवे कार्गो सेवाओं के लिए अपनी लागत पर निर्मित निजी स्वामित्व वाली साइडिंग, जो ग्राहक के कार्यों को रेलवे प्रणाली से जोड़ती है।

xvi. 'रेलवे प्रशासन (आरए)' का अर्थ रेलवे के मंडल अधिकारियों सहित मंडल रेल प्रबंधक (डीआरएम) है। वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक (सीनियर डीओएम), वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक (सीनियर डीसीएम), वरिष्ठ मंडल वित्त प्रबंधक (सीनियर डीएफएम), वरिष्ठ मंडल इंजीनियर (सीनियर डीइएन), वरिष्ठ मंडल विद्युत इंजीनियर (सीनियर डीइइ), वरिष्ठ मंडल सिग्नलिंग एवं दूरसंचार इंजीनियर (सीनियर डीएसटीइ), वरिष्ठ मंडल मैकेनिकल इंजीनियर (सीनियर डीएमइ) और उनके प्रतिनिधि।

xvii. **रेलवे भूमिः** रेलवे के स्वामित्व वाली भूमि।

xviii. **रेलवे रसीद (आरआर):** माल की स्वीकृति पर रेलवे प्रशासन (रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 65 के तहत) द्वारा जारी की गइ रसीद और जो माल भेजने वाले को गंतव्य रेल टर्मिनल पर माल की डिलीवरी लेने का अधिकार देती है।

xix. **रेकः** एक निर्धारित संरचना के साथ वैगनों का एक ट्रेन लोड।

xx. **टेक-ऑफ पॉइंटः** सर्विंग स्टेशन पर अंतिम पॉइंट और क्रॉसिंग का स्टॉक रेल जॉइंट, जिसके माध्यम से रोलिंग स्टॉक को कार्गो टर्मिनल की ओर मोड़ा जा सकता है।

xxi. **टर्मिनल एक्सेस शुल्कः** रेलवे द्वारा निर्धारित दरों पर नीति के अनुसार 'रेलवे गुड्स-शेड' और 'रेलवे

भूमि पर पूर्ण या आंशिक रूप से कार्गो टर्मिनल' पर निजी स्वामित्व वाली रेक की हैंडलिंग के लिए रेल-ग्राहकों पर रेलवे द्वारा लगाया गया शुल्क।

xxii. **टर्मिनल शुल्कः** 'रेलवे माल-शेड' और 'रेलवे भूमि पर पूर्ण या आंशिक रूप से कार्गो टर्मिनल' पर रेलवे के स्वामित्व वाले रेक के साथ-साथ 'पूरी तरह से गैर-रेलवे पर कार्गो टर्मिनल' पर रेक के प्रबंधन के लिए रेलवे द्वारा रेल-ग्राहकों पर लगाया जाने वाला शुल्क। भूमि नीति के अनुसार, रेलवे द्वारा निर्धारित दरों पर।

xxiii. **टीएमएसः** एफओआइएस की टर्मिनल प्रबंधन प्रणाली।

जीसीटी ऑपरेटर्स (जीसीटीओ) के लिए पात्रता:

जीसीटीओ को जीसीटीओ के रूप में स्थापित करने के लिए अनुमति प्राप्त आवेदकों की श्रेणियां निम्नानुसार होंगीः

केटेगरी	**सहकारी दस्तावेज़** (स्व-सत्यापित प्रतियाँ जमा/अपलोड करनी होंगी
ए) व्यक्तिगत/एकमात्र स्वामित्व वाली फर्म	1. पैन 2. टैन (केवल एकल स्वामित्व फर्म के मामले में)
बी) हिंदू अविभाजित परिवार (एचयूएफ)	1. पैन 2. नोटरीकृत शपथ पत्र यह घोषित करता है कि हस्ताक्षरकर्ता एचयूएफ का 'कर्ता' है और उसके पास अन्य सदस्यों का अधिकार, शक्ति और सहमति है।
सी) साझेदारी फर्म	1. पैन और टैन 2. रजिस्टार के पास पंजीकृत पार्टनरशिप डीड/ पार्टनरशिप डीड की नोटरीकृत प्रतिलिपि 3. फर्म की ओर से हस्ताक्षर करने और फर्म के खिलाफ दायित्व बनाने के लिए व्यक्ति के पक्ष में पावर ऑफ अटॉर्नी की नोटरीकृत या पंजीकृत प्रतिलिपि।
डी) कंपनी अधिनियम 2013 के तहत पंजीकृत कंपनी	1. पैन और टैन 2. मेमोरेंडम ऑफ एसोसिएशन (एमओए)/ आर्टिकल्स ऑफ एसोसिएशन (एओए) 3. निगमन का प्रमाणपत्र

	4. कंपनी की ओर से हस्ताक्षर करने और कंपनी के खिलाफ दायित्व बनाने के लिए व्यक्ति के पक्ष में पावर ऑफ अटॉर्नी की नोटरीकृत या पंजीकृत प्रतिलिपि 5. कंपनी के निदेशकों का संकल्प, जो कंपनी को जीसीटी स्थापित करने और/या संचालित करने की अनुमति देता है।
इ) सीमित देयता भागीदारी (एलएलपी)	1. पैन और टैन 2. एलएलपी समझौता 3. निगमन का प्रमाणपत्र 4. एलएलपी की ओर से हस्ताक्षर करने और उसके खिलाफ दायित्व बनाने के लिए व्यक्ति के पक्ष में पावर ऑफ अटॉर्नी की नोटरीकृत या पंजीकृत प्रति
एफ) पंजीकृत सोसायटी/ पंजीकृत ट्रस्ट	1. पैन और टैन 2. पंजीकरण प्रमाणपत्र 3. सोसायटी ऑफ एसोसिएशन/ट्रस्ट डीड का ज्ञापन 4. सोसायटी के नियम एवं विनियम 5. सोसाइटी/ट्रस्ट की ओर से हस्ताक्षर करने और उसके विरुद्ध दायित्व बनाने के लिए व्यक्ति के पक्ष में पावर ऑफ अटॉर्नी की नोटरीकृत या पंजीकृत प्रति
जी) संयुक्त उद्यम (जेवी) /कंसोर्टियम	1. जेवी/कंसोर्टियम समझौता 2. प्रमुख सदस्य का नाम और प्राधिकार

(नोटः जीसीटी की स्थापना और/या संचालन के लिए रेलवे प्रशासन की मंजूरी मिलने पर, जेवी/कंसोर्टियम को एक कानूनी इकाइ - फर्म/ कंपनी/एलएलपी में परिवर्तित करना होगा। केवल उपरोक्त कानूनी इकाइ के साथ आरए द्वारा समझौता किया जाएगा।)

केंद्र/ राज्य सरकार के अधीन सरकारी/ अर्धसरकारी एजेंसियां और वैधानिक निकाय (विकास प्राधिकरणों और नगर निकायों सहित) नए कार्गो टर्मिनल स्थापित करने के लिए जीसीटीओ के रूप में भी कार्य करेंगे।

आवेदन एवं अनुमोदन प्रक्रिया

जीसीटी से संबंधित मामलों के लिए, संबंधित मंडल का मरेप्र जीसीटी की स्थापना और संचालन से संबंधित सभी मुद्दों के लिए नोडल अधिकारी होगा। नइ जीसीटी की स्थापना के लिए अनुमोदन और निर्माण चरण

के दौरान, सीनियर डीओएम समन्वय अधिकारी होंगे, और जीसीटी के चालू होने के बाद, सीनियर डीसीएम सह-समन्वय अधिकारी होंगे।

आवेदन की प्रक्रिया और जीसीटी का अनुमोदन अनुसूची '1' और '2' में दी गइ समय-सीमा के अनुसार होगा।

जीसीटी की पूंजीगत लागत

(i) जीसीटीओ सर्विंग स्टेशन पर टेक-ऑफ बिंदु से आगे (इंजीनियरिंग स्केल प्लान (इएसपी) पर चिह्नित होने के लिए) नइ जीसीटी की पूरी पूंजी लागत वहन करेगा।

(a) रेलवे भूमि से गुजरने वाले जीसीटी के कनेक्टिविटी हिस्से के लिए, इस नीति के पैरा जिसमें पूरी तरह से गैर-रेलवे भूमि पर स्थापित किए जा रहे गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल के तहत इस उद्देश्य के लिए रेलवे द्वारा अधिग्रहित की जाने वाली भूमि सहित, केवल ट्रैक का न्यूनतम आवश्यक बुनियादी ढांचा (आवश्यकतानुसार पुल और मिट्टी के काम सहित), ओएचइ और सिग्नलिंग उपकरण जीसीटी ओ की कीमत पर प्रदान किए जाएंगे (ट्रैक, सिगनलिंग या ओएचइ से संबंधित अन्य संपत्तियां, यदि आवश्यक हो, रेलवे द्वारा अपनी लागत पर बनाइ जाएंगी)। किसी भी विवाद की स्थिति में इस संबंध में मंरेप्र (डीआरएम) का निर्णय अंतिम होगा।

(b) उपरोक्त पैरा (a) के तहत रेलवे भूमि पर बनाए गए ट्रैक, सिग्नलिंग उपकरण और ओएचइ सहित बुनियादी ढांचे का स्वामित्व रेलवे का होगा, भले ही इनके लिए पूंजीगत लागत जीसीटीओ द्वारा वहन की जाएगी।

(c) मौजूदा टर्मिनलों को इस नइ नीति में स्थानांतरित करने के लिए, जीसीटीओ को रेलवे भूमि पर बनाइ गइ संपत्तियों (ट्रैक, ओएचइ और सिगनलिंग उपकरण) का स्वामित्व रेलवे को मुफ्त में हस्तांतरित करना होगा। रेलवे को स्वामित्व हस्तांतरण के समय, संपत्तियों को वांछित मानकों पर अपग्रेड करने की लागत (यदि आवश्यक हो) जीसीटीओ द्वारा वहन की जाएगी।

(d) रेलवे जीसीटी के निर्माण के लिए पर्यवेक्षण, निरीक्षण और संबंधित गतिविधियों के लिए कोइ विभागीय शुल्क नहीं लगाएगा। पहले से निर्माणाधीन टर्मिनलों के लिए, जीसीटी नीति के लॉन्च की तारीख (यानी 15.12.2021) तक देय शुल्क का भुगतान आवेदकद्वारा किया जाएगा। आवेदक द्वारा पहले ही भुगतान किए गए विभागीय शुल्क की प्रतिपूर्ति/समायोजन नहीं किया जाएगा।

(ii) सर्विंग स्टेशन पर सभी आम-उपयोगकर्ता यातायात सुविधाओं (इएसपी पर अंकित) के लिए पूंजीगत लागत, जिसमें सिगनलिंग और दूरसंचार कार्य, मौजूदा इंटरलॉकिंग/ ओएचइ में संशोधन और उन्नयन, या स्टेशन की सीमा के भीतर भविष्य में विद्युतीकरण शामिल है। टेक-ऑफ प्वाइंट तक का खर्च रेलवे

द्वारा वहन किया जाएगा।

(a) जोनल रेलवे सर्विंग स्टेशन पर आम-उपयोगकर्ता यातायात सुविधा कार्यों को समय पर पूरा करने के लिए धन की पर्याप्त उपलब्धता सुनिश्चित करेगा, ताकि जीसीटी के चालू होने में देरी न हो।

(b) जीसीटीओ मालिक, अपने टर्मिनल को शीघ्र चालू करने के लिए आम उपयोगकर्ता यातायात सुविधाओं की लागत वहन करने का विकल्प भी चुन सकता है, जो सामान्य रूप से रेलवे द्वारा वहन की जाती है, बशर्ते किः

- कार्य रेलवे के अनुमोदित सलाहकार/ठेकेदारों के माध्यम से निष्पादित किया जाएगा।
- एसी संपत्तियों का स्वामित्व रेलवे के पास रहेगा।
- विस्तृत अनुमान प्रभाग द्वारा तैयार और जांचा जाएगा।

(c) जीसीटी में संभाले गए कुल माल यातायात (आवक और जावक) पर केवल दस प्रतिशत (10 प्रतिशत) माल ढुलाइ छूट के बराबर राशि आम उपयोगकर्ता यातायात सुविधाओं के लिए पूंजीगत लागत की सुनवाइ के बदले जीसीटीओ को प्रतिपूर्ति की जाएगी। जीसीटीओ को पूंजीगत लागत की यह प्रतिपूर्ति संबंधित प्रभाग के लेखा विभाग से उचित सत्यापन के बाद की जाएगी - और यह दस साल की अवधि के लिए या पूंजीगत लागत की वसूली तक, जो भी पहले हो, होगी।

(iii) कर्मचारियों की लागत सहित सेवारत स्टेशन पर उपरोक्त पैरा पप (आम-उपयोगकर्ता यातायात सुविधाएं) के तहत बनाइ गइ संपत्तियों का रखरखाव और संचालन, रेलवे की जिम्मेदारी होगी।

(iv) टर्मिनल की ओर और टर्मिनल के परिसर के भीतर टेक-ऑफ बिंदु से चालकता भाग पर सुविधाओं और बुनियादी ढांचे को बढ़ाने या अपग्रेड करने के लिए आवश्यक पूंजीगत व्यय जीसीटीओ द्वारा वहन किया जाएगा।

(v) जीसीटी से कनेक्टिविटी आम तौर पर मौजूदा सर्विंग स्टेशन से शुरू होगी। हालाँकि, एसे मामले में जब किसी मौजूदा सर्विंग स्टेशन से कनेक्शन प्रदान करना परिचालन रूप से संभव नहीं है, तो आवश्यक बिंदुओं और क्रॉसिंग और आवश्यक सिंगलिंग व्यवस्था के साथ ब्लॉक हट/ब्लॉक स्टेशन (दो मौजूदा स्टेशनों के बीच) के प्रावधान पर विचार किया जा सकता है, बशर्ते यह परिचालन में संभव हो। एसा जीसीटीओ के अनुरोध पर किया जाएगा।

(a) एसे मामलों में, नए ब्लॉक हट/ब्लॉक स्टेशन और संबंधित बुनियादी ढांचे की पूरी पूंजी लागत जीसीटीओ द्वारा वहन की जाएगी। हालाँकि, इसका स्वामित्व रेलवे के पास रहेगा।

(b) हालांकि, प्रति वर्ष दस लाख टन या अधिक (बाहरी यातायात) लोड करने की योजना वाले नए जीसीटी के लिए, नए ब्लॉक हट/ब्लॉक स्टेशन की पूंजीगत लागत रेलवे द्वारा जीसीटीओ को

चुकाइ जाएगी।

- नए ब्लॉक हट/ब्लॉक स्टेशन की पूंजीगत लागत का पुनर्भुगतान रेलवे द्वारा टर्मिनल पर लोड किए गए बाहरी यातायात पर 10 प्रतिशत छूट के माध्यम से किया जाएगा, जब तक कि पूंजीगत लागत जीसीटीओ को चुका नहीं दी जाती।
- पूंजीगत लागत का पुनर्भुगतान तभी किया जाएगा जब टर्मिनल 10 लाख लोडिंग का लक्ष्य हासिल कर लेगा। कमीशनिंग के दो कैलेंडर वर्ष के भीतर प्रति वर्ष टन (कमीशनिंग के वर्ष को छोड़कर)। उदाहरण के लिए, यदि कैलेंडर वर्ष 2022 के दौरान चालू किया गया कोइ जीसीटी कैलेंडर वर्ष 2024 के दौरान एक मिलियन टन लोडिंग प्राप्त करता है, तो नए ब्लॉक हट/ब्लॉक स्टेशन की पूंजीगत लागत का पुनर्भुगतान (बाहरी यातायात पर 10 प्रतिशत छूट के माध्यम से) 01 अप्रैल 2025 से शुरू होगा।
- यह पुनर्भुगतान रेलवे की ओर से जीसीटीओ द्वारा किए गए निवेश के लिए किया जाएगा। इस प्रकार, माल ढुलाइ छूट के माध्यम से यह पुनर्भुगतान अन्य सभी छूटों के अलावा स्वीकार्य होगा, जिसके लिए जीसीटीओ भविष्य में पात्र हो सकता है।
- पुनर्भुगतान का यह प्रावधान केवल जीसीटी के लिए लागू होगा जिसके लिए इस पॉलिसी के जारी होने की तारीख तक आरए और सीजीटीओ के बीच समझौता नहीं किया गया है।
- यदि जीसीटीओ एसे किसी भी टर्मिनल पर कंसाइनर नहीं है, तो बाहरी यातायात पर 10 प्रतिशत छूट के बराबर राशि जीसीटीओ को प्रतिपूर्ति की जाएगी। एसी प्रतिपूर्ति के लिए कर दायित्व, यदि कोइ हो, जीसीटीओ के पास होगा। लागू करों सहित जीसीटीओ को प्रतिपूर्ति की गइ कुल राशि, उपरोक्त पैरा जीसीटी पूंजी लागत और उसके उप-पैरा (v)(b) इद्ध में उल्लिखित राशि से अधिक नहीं होगी।

(c) एसे ब्लॉक हट/ब्लॉक स्टेशन के संचालन रखरखाव की लागत रेलवे द्वारा वहन की जाएगी। इस नीति के जारी होने की तारीख. हालाँकि, मौजूदा टर्मिनलों के लिए (जहां इस नीति के जारी होने से पहले आरए और ऑपरेटर के बीच पीएफटी/प्राइवेट साइडिंग समझौता किया गया है) जहां एसे ब्लॉक हट्स/ब्लॉक स्टेशनों के संचालन और रखरखाव की लागत जीसीटीओ द्वारा पहले ही जमा कर दी गइ है, वहां कोइ वापसी न हो. इसके अलावा, ब्लॉक हट/ब्लॉक स्टेशन के संचालन और रखरखाव की लागत का बकाया, यदि इस पॉलिसी के जारी होने की तारीख तक कोइ लंबित है, जीसीटीओ द्वारा भुगतान किया जाएगा।

संपत्ति की सुरक्षा

रेलवे भूमि पर रेलवे संपत्तियों की सुरक्षा की जिम्मेदारी रेलवे की होगी। हालाँकि, रेलवे भूमि के बाहर या

जीसीटीओ को पट्टे पर दी गइ भूमि पर रेलवे संपत्तियों की सुरक्षा की जिम्मेदारी जीसीटीओ की होगी।

- गैर-रेलवे भूमि या जीसीटीओ को पट्टे पर/लाइसेंस दी गइ रेलवे भूमि, जिसका रखरखाव रेलवे के पास है, पर किसी भी रेलवे संपत्ति की चोरी के मामले में, बहाली (रेस्टोरेशन) रेलवे द्वारा की जाएगी लेकिन एसी बहाली की लागत जीसीटीओ द्वारा वहन की जाएगी।
- ओएचइ सहित गैर-रेलवे भूमि या लीज/लाइसेंस प्राप्त रेलवे भूमि पर ओएचइ की चोरी के मामले में, रेस्टोरेशन रेलवे द्वारा किया जाएगा लेकिन एसी रेस्टोरेशन की लागत जीसीटीओ द्वारा वहन की जाएगी।

परिसंपत्तियों का रखरखाव

(i) जीसीटी पूंजी लागत का पैरा (i) (a) के तहत रेलवे भूमि पर स्थापित ट्रैक और सिग्नलिंग उपकरण सहित रेलवे भूमि (जीसीटीओ को पट्टे पर दी गइ/लाइसेंस प्राप्त रेलवे भूमि को छोड़कर) पर संपत्तियों का रखरखाव रेलवे द्वारा अपनी लागत पर किया जाएगा।

(ii) टर्मिनल के अंदर सहित टेक ऑफ पॉइंट से आगे की ओर ओएचइ का रखरखाव रेलवे द्वारा अपनी लागत पर किया जाएगा - क्योंकि इसमें लोगों और उपकरणों की सुरक्षा शामिल है, और टर्मिनल सीमा के बाहर रेल संचालन पर भी असर पड़ सकता है।

(iii) उपरोक्त के अलावा, टर्मिनल के बाहर, जीसीटीओ को पट्टे पर दी गइ/लाइसेंस प्राप्त भूमि सहित गैर-रेलवे भूमि पर संपत्तियों (ट्रैक, पुल, सिगनलिंग उपकरण आदि) का रखरखाव भी रेलवे द्वारा अपनी लागत पर किया जा सकता है। जीसीटीओ इन परिसंपत्तियों का स्वामित्व रेलवे को हस्तांतरित करता है (उस भूमि का स्वामित्व जिस पर एसी संपत्तियां बनाइ गइ हैं, हालांकि जीसीटीओ के पास ही रहेगी)। आगे बशर्ते, यह प्रावधान केवल उन जीसीटी पर लागू होगा जहां माल ढुलाइ शुल्क ''दूरी के आधार पर'' लिया जाता है।

(a) यदि जीसीटीओ द्वारा इस नीति में स्थानांतरण पर ट्रैक और सिगनलिंग उपकरण सहित परिसंपत्तियों का रखरखाव रेलवे को सौंपा जा रहा है, तो जीसीटीओ यह सुनिश्चित करेगा कि रेलवे को हस्तांतरित किए जा रहे ट्रैक और सिगनलिंग बुनियादी ढांचे के मानक इसके अनुसार हैं। जीसीटी के लिए निर्धारित मानक, जैसा कि रेलवे द्वारा तय किया गया है। यदि किसी बुनियादी ढांचे के उन्नयन/प्रतिस्थापन/ नवीनीकरण की आवश्यकता है, तो जीसीटीओ उसकी लागत वहन करेगा।

गति शक्ति कार्गो टर्मिनलों के लिए ट्रैक मानक अनुलग्नक डी निम्नानुसार हैः

	1	2	3
लोड	10 किमी लंबाइ तक के टर्मिनलों के लिए (अधिकतम एक्सल-लोड 22.9 टन)	10 किमी से अधिक लंबाइ वाले टर्मिनलों के लिए (अधिकतम एक्सल-लोड 22.9 टन)	25 टन एक्सल लोड को संभालने (या संभालने की योजना) वाले टर्मिनलों के लिएः
रेल	52किग्रा 90यूटीएस	60 किलोग्राम 90 यूटीएस	60 किलोग्राम 90 यूटीएस
स्लीपर घनत्व	1540 प्रति किमी (सामान्य पीएससी स्लीपर)	1540 प्रति किमी (सामान्य पीएससी, आरडीएसओ टी-2496 स्लीपर)	1540 प्रति किमी (सामान्य पीएससी, आरडीएसओ टी-2496 स्लीपर)
गिट्टी कुशन	300 मिमी (150 मिमी साफ)	300 मिमी (150 मिमी साफ)	300 मिमी (150 मिमी साफ)
लोडेड वैगनों के लिए एमपीएस	60 किमी प्रति घंटा	75 किमी प्रति घंटा	(25 टी एक्सल- लोड) - 45 किमी प्रति घंटा

(b) दुर्घटना आदि के कारण संपत्ति की क्षति के मामले में, प्रतिस्थापन रेलवे द्वारा किया जाएगा। हालाँकि, पूछताछ (रेलवे और जीसीटीओ के प्रतिनिधियों द्वारा संयुक्त जांच) के बाद दुर्घटना की जिम्मेदारी जीसीटीओ पर तय की जाती है - जीसीटीओ को सभी प्रतिस्थापनों की लागत वहन करनी होगी। इस संबंध में नोडल अधिकारी यानी मंडल रेल प्रबंधक (डीआरएम) का निर्णय अंतिम होगा।

(c) यदि किसी बाहरी कारण (बाढ़, उल्लंघन, आतंकवादी गतिविधि, आदि) के कारण संपत्ति को नुकसान होता है, तो बहाली की लागत जीसीटीओ द्वारा वहन की जाएगी।

(d) यदि जीसीटीओ परिसंपत्तियों (ट्रैक, पुल, सिग्नलिंग उपकरण, ओएचइ, आदि) के स्वामित्व को रेलवे को हस्तांतरित करने के लिए सहमत नहीं है या माल ढुलाइ शुल्क दूरी के आधार पर प्रभार्य नहीं है, तो इन परिसंपत्तियों का रखरखाव - ओएचइ को छोड़कर - जारी रहेगा जीसीटीओ की जिम्मेदारी होगी।

- जीसीटीओ द्वारा बनाए जा रहे एसे जीसीटी का आवधिक निरीक्षण करने का हकदार होगा, जिसके लिए निर्धारित मानदंडों के अनुसार निरीक्षण शुल्क लगाया जाएगा।
- सीटीडीओ एसे टर्मिनलों के लिए रेलवे के माध्यम से रखरखाव भी करवा सकता है, एसी स्थिति में निर्धारित मानदंडों के अनुसार रखरखाव शुल्क भी लगाया जाएगा।

(e) लोडिंग/अनलोडिंग लाइनों सहित जीसीटी यार्ड का रखरखाव, जीसीटीओ की एकमात्र जिम्मेदारी होगी। ट्रैक की जिम्मेदारी का वितरण अनुसूची “3” में बताया गया है।

(f) **एसे जीसीटी पर रेलवे सिग्नलिंग उपकरण को लाइन-क्लीयर/रिसीप्ट डिस्पैच व्यवस्था तक बनाए रखेगाः** अपने स्वयं के कॉन्स्ट पर सर्विंग स्टेशन के साथ। टर्मिनल के आंतरिक सिग्नलिंग उपकरण का रखरखाव जीसीटीओ की एकमात्र जिम्मेदारी होगी।

(i) बाद के सभी उन्नयनों की लागत (प्रौद्योगिकी मानकों के शुल्क आदि के कारण) जीसीटीओ द्वारा की जाएगी।

(ii) जीसीटी के अंदर सभी बुनियादी ढांचे और उपकरणों का रखरखाव, जिन तक रेलवे रोलिंग-स्टॉक की पहुंच नहीं है और लोडिंग/अनलोडिंग (टिपलर, हॉपर, आदि) के लिए आवश्यक बुनियादी ढांचे का रखरखाव जीसीटीओ की जिम्मेदारी होगी।

(iii) अनुसूची "3" जीसीटी के लिए संपत्ति के रखरखाव के स्वामित्व और जिम्मेदारी को इंगित करती है।

विद्युतीकरण की लागत

नए जीसीटी के मामले में, टर्मिनल के विद्युतीकरण और टेक ऑफ पॉइंट और जीसीटी के बीच कनेक्टिविटी हिस्से की पूरी लागत जीसीटीओ द्वारा वहन की जाएगी।

रेलवे द्वारा मुख्य लाइन और सर्विंग स्टेशन का विद्युतीकरण करते समय, टर्मिनलों को जोड़ने वाली रेल-लाइन सहित मौजूदा जीसीटी का विद्युतीकरण रेलवे की लागत पर किया जाएगा।

जीसीटी में वैगनों की हैंडलिंगः

(i) यदि जीसीटीओ की गलती के कारण रेलवे वैगनों को कोइ क्षति और कमी होती है, तो क्षति और कमी शुल्क रेलवे द्वारा उठाया जाएगा और रेलवे के मौजूदा नियमों के अनुसार जीसीटीओ द्वारा भुगतान किया जाएगा।

(ii) रेलवे वैगनों की लोडिंग/अनलोडिंग के लिए उपयोग किए जाने वाले सभी टिपलर और बल्क हैंडलिंग सिस्टम आरडीएसओ के अनुमोदित विनिर्देशों के अनुसार जीसीटीओ द्वारा अपनी लागत पर उपलब्ध कराए जाएंगे और चालू किए जाएंगे। हालाँकि, यह प्रावधान जीसीटीओ द्वारा स्थापित सिस्टम/उपकरणों पर लागू नहीं होगा जिनका उपयोग रेलवे वैगनों (जैसे कन्वेयर-बेल्ट, जेसीबी, उत्खनन, आदि) को संभालने के लिए नहीं किया जाना है।

(a) जीसीटीओ यह सुनिश्चित करेगा कि टिपलर, बल्क हैंडलिंग सिस्टम और मशीनीकृत उपकरण केवल पर्याप्त पर्यवेक्षण के तहत योग्य और अनुभवी कर्मचारियों द्वारा संचालित किए जाएं।

(b) एसे उपकरणों का नियमित रूप से रखरखाव किया जाएगा और उनके कोडल जीवन के अंत में जीसीटीओ द्वारा अपनी लागत पर प्रतिस्थापित किया जाएगा।

(c) टर्मिनल के अंदर या टर्मिनल के बाहर सर्विंग स्टेशन तक किसी भी दुर्घटना/पटरी से उतरने की स्थिति में, रेलवे शुरू में दुर्घटना राहत ट्रेन (एआरटी) निःशुल्क प्रदान करेगा। इसके अलावा, यदि पूछताछ के बाद दुर्घटना/पटरी से उतरने की जिम्मेदारी जीसीटीओ पर तय की जाती है, तो समय-समय पर रेलवे द्वारा निर्धारित एआरटी शुल्क जीसीटीओ द्वारा देय होगा। रेलवे द्वारा जीसीटीओ को भविष्य में किए जाने वाले भुगतान से देय शुल्क काट लिया जाएगा, रेलवे की मांग पर जीसीटीओ रेलवे को जीसीटीओ के बिना एआरटी शुल्क का भुगतान करेगा।

(d) उपरोक्त उल्लिखित दुर्घटना जांच क्रमशः डीआरएम और जीसीटीओ द्वारा नामित रेलवे और जीसीटीओ के प्रतिनिधियों द्वारा संयुक्त रूप से की जाएगी। जांच रिपोर्ट स्वीकार करने वाला प्राधिकारी डीआरएम होगा, जिसका निर्णय अंतिम होगा और जीसीटीओ पर बाध्यकारी होगा।

सी एंड डब्ल्यू रखरखाव सुविधाएं

(i) आम तौर पर जीसीटी में सी एंड डब्ल्यू सुविधाओं का निर्माण नहीं किया जाएगा।

(ii) हालाँकि, यदि मौजूदा निर्देशों के अनुसार किसी भी जीसीटी में सी एंड डब्ल्यू सुविधाएं परिचालन में आवश्यक हैं, तो इन सुविधाओं को स्थापित करने के लिए केवल एकमुश्त पूंजीगत लागत जीसीटीओ द्वारा वहन की जाएगी। हालाँकि, स्टाफ लागत और सामग्री लागत (रेलवे के स्वामित्व वाले स्टॉक के लिए) सहित परिचालन लागत रेलवे द्वारा वहन की जाएगी।

(iii) पीओएल और अन्य खतरनाक सामग्री से निपटने वाले जीसीटी के लिए, टर्मिनल के साथ-साथ रेलवे यार्ड में (यदि आवश्यक हो) विशेष सुविधाएं जीसीटीओ द्वारा विकसित की जाएंगी ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि एसी सुविधाओं पर कोइ अप्रिय घटना/दुर्घटना न हो।

अधिकृत उपयोगकर्ता

(i) जीसीटीओ रेलवे को अधिसूचना से पहले जीसीटी के अधिकृत रेल उपयोगकर्ताओं के बारे में सूचित करेगा, ताकि उन्हें माल परिचालन सूचना प्रणाली (एफओआइएस) के टीएमएस मॉड्यूल में शामिल किया जा सके।

(ii) यदि जीसीटीओ बाद में और अधिक रेल उपयोगकर्ताओं को जोड़ना चाहता है, तो जीसीटीओ को एफओआइएस में एसे रेल उपयोगकर्ताओं को शामिल करने के लिए रेलवे को कम से कम सात (07) कार्य दिवस पहले सूचित करना होगा।

वस्तुओं की अनुमति

जब तक भारतीय रेलवे द्वारा अन्यथा निर्दिष्ट न किया जाए, एक सीजीटी को केवल सभी पार्सल रेक) और

माल यातायात - कोयला और कोक सहित बुक करने और संभालने की अनुमति दी जाएगी, जो समय-समय पर रेल मंत्रालय द्वारा जारी तरजीही यातायात अनुसूची के दिशानिर्देशों के अनुसार होगा।

इंजन ऑन लोड (इडीएल) योजना

(i) दूरी के आधार पर (थ्रू डिस्टेंस बेसिस) माल ढुलाइ पर रेट मास्टर परिपत्र संख्या टीसी-।/2014/214/3 दिनांक 24.09.2014 में जारी निहित निर्देशों के अनुसार जैसा कि समय-समय पर संशोधित किया गया है, सभी नए जीसीटी को दूरी के आधार पर चार्ज करने हेतु स्थापित किया जाएगा।

(ii) दूरी के आधार पर चार्ज किए गए सभी नए जीसीटी समय-समय पर संशोधित रूप में इंजन ऑन-लोड नीति (2013 का एफएम परिपत्र संख्या 05 दिनांक 07.03.2013) द्वारा शासित होंगे।

(a) रेलवे डीआरएम के अनुमोदन से गैर-इओएल और/या गैर-थ्रू दूरी के आधार पर एक नइ जीसीटी नीति (या मौजूदा टर्मिनल को इस नीति में स्थानांतरित करना) शुरू करने की अनुमति दे सकता है, यदि ये परिचालन रूप से व्यवहार्य नहीं हैं।

(b) यदि जीसीटी नीति में स्थानांतरित होने वाले एक नए जीसीटी/मौजूदा टर्मिनल को गैर-थ्रू दूरी के आधार पर मंजूरी दी जाती है - तो गैर-रेलवे भूमि (ओएचइ को छोड़कर) पर संपत्ति का रखरखाव जीसीटीओ (जीसीटी नीति के पैरा परिसंपत्तियों के रखरखाव (iii)(d) के प्रावधान के अनुसार) की जिम्मेदारी बनी रहेगी।

वाणिज्यिक कर्मचारियों का प्रभार (चार्ज)

इस पॉलिसी के जारी होने की तारीख से जीसीटीओ से वाणिज्यिक कर्मचारियों की कोइ लागत नहीं ली जाएगी। हालाँकि, मौजूदा टर्मिनलों के लिए (जहां इस नीति के जारी होने से पहले ही आरए और ऑपरेटर के बीच पीएफटी/प्राइवेट साइडिंग समझौता हो चुका है) जहां वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत जीसीटीओ द्वारा पहले ही जमा कर दी गइ है, जीसीटी के स्थानांतरण पर कोइ रिफंड नहीं होगा। नीति। इसके अलावा, प्रवासन की तिथि पर वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत का बकाया, यदि कोइ हो, जीसीटीओ द्वारा भुगतान किया जाएगा।

वेट ब्रिज का प्रावधान

(i) बाहरी कार्गो (लोडिंग) से निपटने की योजना बनाने वाले सभी जीसीटी में टर्मिनल के अंदर उपयुक्त स्थान पर इलेक्ट्रॉनिक इन-मोशन वे ब्रिज (इआइएमडब्ल्यूबी) का प्रावधान होगा। इआइएमडब्ल्यूबी ओआइएमएल (इंटरनेशनल ऑर्गनाइजेशन ऑफ लीगल मेट्रोलॉजी) दस्तावेज (https://www.oiml.org.en.files.pdf r/r106-2-e12.pdf पर उपलब्ध है) और आरडीएसओ के नवीनतम

विनिर्देशों का अनुपालन करेगा।

यदि इआइएमडब्ल्यूबी के बिना जीसीटी लोडिंग शुरू करने की योजना बना रही है, तो जीसीटीओ नीति के प्रावधानों के अनुसार इआइएमडब्ल्यूबी के प्रावधान की व्यवस्था करेगा। डीआरएम, रेलवे के सीजीटीएम के परामर्श से, जीसीटी पर लोडिंग की अनुमति दे सकते हैं (यदि परिचालन रूप से संभव हो) - रेक के वजन के लिए एक वैकल्पिक रेलवे वेट ब्रिज को नामांकित करके, इआइएमडब्ल्यूबी की स्थापना की प्रतीक्षा में, छह महीने तक की अवधि के लिए। एसी लोडिंग के प्रारंभ होने की तारीख से संबंधित समय को विधिवत रूप से दर्ज करते हुए इसके कारणों को दर्ज करें।

(ii) जीसीटीओ कोडल जीवन के अंत तक इआइएमडब्ल्यूबी की खरीद (अपेक्षित वारंटी और वारंटी के बाद के व्यापक वार्षिक रखरखाव अनुबंध (एएमसी) सहित), स्थापना और प्रतिस्थापन की लागत वहन करेगा। जीसीटीओ वेट ब्रिज हाउस, वेट ब्रिज साइडिंग और संबंधित बुनियादी ढांचे की लागत भी वहन करेगा।

(iii) जीसीटीओ राज्य सरकार के वजन और माप विभाग द्वारा वेटब्रिज को प्रमाणित कराएगा, और सभी लागू वैधानिक और कानूनी आवश्यकताओं का पालन करेगा।

राज्य सरकार के वजन और माप विभाग द्वारा परीक्षण और प्रमाणीकरण के बाद वेटब्रिज को जीसीटीओ और रेलवे के प्रतिनिधियों की उपस्थिति में उनके कर्मियों द्वारा सील कर दिया जाएगा। यदि आवश्यक हो तो यह सील केवल माप-तौल विभाग के कर्मियों और रेलवे के प्रतिनिधि की उपस्थिति में ही तोड़ी जाएगी।

(iv) जीसीटीओ इआइएमडब्ल्यूबी की स्थापना और संचालन की लागत और एफओआइएस के साथ इसे जोड़ने की लागत वहन करेगा।

(v) आरआर रेट मास्टर सर्कुलर/वेटमेंट/2019/0 दिनांक 25.07.2019 और रेलवे के अन्य लागू निर्देशों (रेलवे बोर्ड के जीसीटी मास्टर परिपत्र दिनांक 06.12.2022 के अनुलग्नक ''बी'' अनुसार) द्वारा प्रदान किए गए समय-समय पर मौजूदा निर्देशों के अनुसार जीसीटी के भीतर वजन के आधार पर जारी किया जाएगा।

(vi) जीसीटी के अंदर इआइएमडब्ल्यूबी में वजन के लिए कोइ अतिरिक्त खाली समय प्रदान नहीं किया जाएगा।

(vii) एक नामांकित वरिष्ठ अनुभाग इंजीनियर/कैरिज एवं वैगन (एसएसइ/सीएंडडब्ल्यू) वेटब्रिज का आवधिक निरीक्षण (पखवाड़े में एक बार) करेगा ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि यह निर्धारित मानदंडों और प्रक्रियाओं के अनुसार संचालित किया जा रहा है। इसके अलावा, सीनियर डीएमइ/ कैरिज एंड वैगन और सीनियर डीसीएम या उनके द्वारा नामित अधिकारियों द्वारा लगातार संयुक्त निरीक्षण किया जाएगा और निरीक्षण नोट जारी किए जाएंगे - अधिमानतः तीन महीने में एक बार। ये निरीक्षण यह सुनिश्चित करने के लिए किए जाएंगे कि इआइएमडब्ल्यूबी निर्धारित मानदंडों और

प्रक्रियाओं के अनुसार संचालित किए जा रहे हैं, और जरूरी नहीं कि इसमें परीक्षण वैगनों का उपयोग करके इआइएमडब्ल्यूबी का परीक्षण शामिल हो।

डीआरएम या सीनियर डीएमइ/सीएंडडब्ल्यू या सीनियर डीसीएम किसी भी वेटब्रिज के उचित कामकाज या अंशांकन की जांच के लिए उसके औचक निरीक्षण या परीक्षण का आदेश दे सकते हैं।

(viii) इआइएमडब्ल्यूबी के अनिवार्य परीक्षण के उद्देश्य से, रेलवे द्वारा ढुलाइ शुल्क के भुगतान पर परीक्षण-वैगन उपलब्ध कराए जाएंगे। ये ढुलाइ शुल्क यात्रा की गइ वास्तविक दूरी या 100 किमी, जो भी कम हो, के लिए लगाया जाएगा।

(a) एसे मामलों में जहां जीसीटी के भीतर एक से अधिक वेटब्रिज स्थित हैं, उपरोक्त पैरा (viii) के अनुसार ढुलाइ शुल्क 'पहले वेटब्रिज' के लिए लगाया जाएगा और टर्मिनल के अंदर अन्य वेटब्रिज के लिए 'पहले वेटब्रिज' के लिए शुल्क का 25 प्रतिशत लगाया जाएगा।

(b) रेलवे द्वारा यादृच्छिक औचक परीक्षण के लिए, ढुलाइ शुल्क या कोइ अन्य शुल्क लगाए बिना परीक्षण-वैगन उपलब्ध कराए जाएंगे।

(c) रेलवे सभी जीसीटी के आसपास 'टेस्ट वैगन-सेट' की उपलब्धता सुनिश्चित करने का प्रयास करेगा, ताकि परीक्षण के लिए इन वैगनों की व्यवस्था करने में कोइ देरी न हो।

(ix) यदि बाहरी यातायात में कोइ ओवरलोडिंग पाइ जाती है तो उसे टर्मिनल पर ही अनलोड/पुनः समायोजित करना होगा - जिसके लिए कोइ अतिरिक्त खाली समय प्रदान नहीं किया जाएगा।

(x) जब भी इआइएमडब्ल्यूबी खराब हो जाता है, तो इसे जीसीटीओ द्वारा तीन दिनों के भीतर ठीक किया जाएगा, एसा न करने पर अगले दस दिनों के लिए 4,000/- रुपये प्रति दिन या उसके हिस्से का जुर्माना लगाया जाएगा। 8,000/- प्रति दिन या उसके बाद का हिस्सा लगाया जाएगा।

(xi) असाधारण परिस्थितियों में, यदि जीसीटी के इआइएमडब्ल्यूबी को आंशिक रूप से या पूरी तरह से रेलवे भूमि पर स्थापित करना आवश्यक हो जाता है जो जीसीटीओ को पट्टे पर/ लाइसेंस नहीं दिया गया है (परिचालन और तकनीकी बाधाओं के कारण), तो इसके लिए डीआरएम द्वारा अनुमति दी जा सकती है। एसे इआइएमडब्ल्यूबी का स्थान सीनियर डीसीएम, सीनियर डीइएन और सीनियर डीएमइ के परामर्श से सीनियर डीओएम द्वारा तय किया जाएगा।

(a) जीसीटी के अंदर इआइएमडब्ल्यूबी पर लागू सभी नियम और शर्तें एसी भूमि पर जीसीटीओ द्वारा स्थापित इआइएमडब्ल्यूबी पर भी लागू होंगी।

(b) स्थापना और व्यापक एएमसी की लागत जीसीटीओ द्वारा वहन की जाएगी।

(c) रेलवे एसे इआइएमडब्ल्यूबी पर संबंधित जीसीटी के अलावा अन्य रेक का वजन करने के लिए स्वतंत्र होगा।

(xii) रेलवे सीनियर डीओएम, सीनियर डीसीएम, सीनियर डीएमइ और सीनियर डीइएन की संयुक्त

सिफारिश पर और व्यक्तिगत तौर पर केस-टू-केस आधार पर जीसीटी में वजन की वेट-ओ-मीटर/ प्री-वेटबिन प्रणाली की अनुमति दे सकता है। आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए और वजन डेटा में किसी भी हेरफेर से बचने के लिए डीआरएम की मंजूरी।

(a) एसे उपकरण वजन और माप विभाग द्वारा प्रमाणित होंगे, और नवीनतम आरडीएसओ विनिर्देशों सहित सभी मौजूदा वैधानिक प्रावधानों और नीति दिशानिर्देशों को भी पूरा करना चाहिए।

(b) सॉफ्टवेयर सहित सिस्टम के साथ किसी भी छेड़छाड़ से बचने के लिए सिस्टम में उचित लॉकिंग/ सीलिंग व्यवस्था होनी चाहिए। प्रशासन का नियंत्रण रेलवे के पास होना चाहिए।

(c) वेट-ओ-मीटर डिस्चार्ज और संबंधित वैगन के बीच एक-से-एक पत्राचार जीसीटीओ द्वारा बनाए रखा जाएगा।

(d) सामान्य संचालन के लिए एक प्रक्रिया आदेश जिसमें यह सुनिश्चित करने के लिए बरती जाने वाली सावधानियां शामिल हैं कि लोडिंग से पहले वैगन खाली हैं और इस प्रणाली का आवधिक परीक्षण वजन जीसीटीओ द्वारा बनाए रखा जाएगा।

(e) ट्रांसमिशन के दौरान डेटा कैप्चर में किसी भी त्रुटि से बचने के लिए सिस्टम में एफओआइएस के साथ इंटरफेस होना चाहिए।

(xiii) जीसीटीओ को वैगनों के वजन के वैकल्पिक साधन स्थापित करने की भी अनुमति दी जा सकती है, जिसका सटीकता स्तर कम से कम इआइएमडब्ल्यूबी के बराबर होना चाहिए और इआइएमडब्ल्यूबी द्वारा लिए गए समय के भीतर वजन सुनिश्चित करना चाहिए।

(a) जीसीटीओ सभी आवश्यक दस्तावेजों के साथ वजन के एसे वैकल्पिक साधनों के लिए अनुरोध प्रस्तुत करेगा, जिसे सीनियर डीओएम, सीनियर डीसीएम, सीनियर की संयुक्त सिफारिश पर रेलवे द्वारा केस-टू-केस आधार पर डीएमइ और सीनियर डीइएन और डीआरएम की व्यक्तिगत मंजूरी के साथ अनुमति दी जा सकती है।

(b) जीसीटीओ वैगनों के वजन के प्रस्तावित साधनों को विधिक माप विज्ञान/वजन एवं माप विभाग द्वारा प्रमाणित कराने के साथ-साथ अपनी लागत पर इसके उचित रख-रखाव और रखरखाव को सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होगा।

(xiv) जीसीटी में इआइएमडब्ल्यूबी की स्थापना, कमीशनिंग रखरखाव और कामकाज से संबंधित कोइ भी अन्य मुद्दा, जो इस नीति के अंतर्गत शामिल नहीं है, दर मास्टर परिपत्र संख्या आरएमसी/वेटब्रिज का प्रावधान/2019/0 दिनांक 11.07.2019 में प्राप्त समय-समय पर संशोधित प्रावधानों द्वारा नियंत्रित किया जाएगा।

एफओआइएस और टीएमएस की स्थापना

भारतीय रेलवे द्वारा निर्धारित सीमित पहुंच वाले एफओआइएस और टीएमएस को जीसीटीओ की लागत पर जीसीटी पर स्थापित किया जाएगा। एआइआइ आरआर टीएमएस के माध्यम से तैयार किए जाएंगे। एफओआइएस और टीएमएस का पूरा रखरखाव रेलवे अपनी लागत पर करेगा।

(a) एफओआइएस और टीएमएस उपकरणों के कोडल जीवन के अंत में प्रतिस्थापन की लागत, जीसीटीओ द्वारा वहन की जाएगी।

(b) जीसीटीओ, अपने खर्च पर जीसीटी में एफओआइएस टर्मिनल स्थापित करने, आरआर जारी करने और/या माल की डिलीवरी लेने के लिए सभी सुविधाएं (कार्यालय गतिविधियों के लिए आवश्यक बुनियादी ढांचे वाले कमरे, फर्नीचर, बिजली हार्डवेयर, नेटवर्क कनेक्टिविटी, टेलीफोन इत्यादि सहित) प्रदान करेगा।

सामान्य शर्तें

(i) जीसीटीओ सभी आवश्यक दस्तावेजों के साथ वजन के एसे वैकल्पिक साधनों के लिए अनुरोध प्रस्तुत करेगा, जिसे सीनियर डीओएम, सीनियर डीसीएम, सीनियर की संयुक्त सिफारिश पर रेलवे द्वारा केस-टू-केस आधार पर डीएमइ और सीनियर डीइएन और डीआरएम की व्यक्तिगत मंजूरी के साथ अनुमति दी जा सकती है।

जीसीटीओ वैगनों के वजन के प्रस्तावित साधनों को विधिक माप विज्ञान/वजन एवं माप विभाग द्वारा प्रमाणित कराने के साथ-साथ अपनी लागत पर इसके उचित रख-रखाव और रखरखाव को सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होगा।आवेदक/जीसीटीओ पूरी तरह से जिम्मेदार होगा-(ए) जीसीटी के विकास के लिए गैर-रेलवे भूमि की व्यवस्था/अधिग्रहण/ स्वामित्व/पट्टा/लाइसेंसिंग, (बी) अन्य सरकारों से सभी वैधानिक और गैर-वैधानिक मंजूरी और वैधानिक और गैर -अन्य सरकारी विभागों और वैधानिक निकायों से वैधानिक मंजूरी और (सी) कार्गो के परिवहन और हैंडलिंग से संबंधित सभी शुल्क कर/जीएसटी, अधिभार, उपकर, लेवी आदि का भुगतान।

(ii) पूरी तरह से गैर-रेलवे भूमि पर विकसित किए जा रहे जीसीटी के लिए सेवारत रेलवे स्टेशन के साथ जीसीटी की लाइनर कनेक्टिविटी के लिए आवश्यक भूमि का हिस्सा रेलवे प्रशासन द्वारा 'भूमि अधिग्रहण, पुनर्वास और पुनर्स्थापन में उचित मुआवजा और पारदर्शिता का अधिकार अधिनियम, 2013'/ रेलवे अधिनियम, 1989' के तहत आवेदक/ जीसीटीओ के विशिष्ट अनुरोध और आवेदक/ जीसीटीओ की लागत पर अधिग्रहित किया जा सकता है।

(a) भूमि अधिग्रहण अधिकारी के परामर्श से रेलवे प्रशासन द्वारा तैयार भूमि की लागत का अनुमान आवेदक को प्रस्तुत किया जाएगा, जो भूमि अधिग्रहण के लिए कोइ भी आगे की कारवाइ शुरू करने से पहले राशि जमा करेगा। आवेदक मांग पर एसी अतिरिक्त लागत का भुगतान करने

के लिए भी सहमत होगा, जो इस भूमि के अधिग्रहण के लिए खर्च की जा सकती है।

यदि टर्मिनल के चालू होने के बाद भी इस तरह के अधिग्रहण से रेलवे को कोइ अतिरिक्त लागत आती है तो आवेदक रेलवे को मुआवजा देने के लिए भी सहमत होगा।

(b) इस प्रकार अर्जित भूमि का स्वामित्व रेलवे के पास रहेगा और टर्मिनल के आवेदक के पास उस पर कोइ अधिकार या दावा नहीं होगा।

(c) अधिग्रहित भूमि के एसे हिस्से पर विकसित होने वाले रेलवे बुनियादी ढांचे की पूरी लागत जीसीटीओ द्वारा वहन की जाएगी, हालांकि इस पर बनाइ गइ संपत्ति का स्वामित्व रेलवे के पास रहेगा, रेलवे अन्य को कनेक्टिविटी देने का अधिकार सुरक्षित रखेगा गति शक्ति कार्गो टर्मिनल इस भूमि के ऊपर से गुजरने वाले ट्रैक से उड़ान भर रहा है।

(iii) जब तक इस नीति में अन्यथा उल्लेख न किया गया हो, माल की बुकिंग, आपूर्ति और डिलीवरी के लिए गुड्स शेड के लिए लागू सभी 'वाणिज्यिक और परिचालन नियम' जीसीटी पर लागू होंगे।

सभी जीसीटी को रविवार और अन्य छुट्टियों सहित सभी दिनों में चौबीसों घंटे काम करना आवश्यक है।

(iv) जीसीटीओ जीसीटी के अंतर्गत अर्जित विलंब शुल्क सहित सभी रेलवे बकाया के भुगतान के लिए जिम्मेदार होगा।

(a) विशेष रूप से जीसीटी द्वारा स्वीकृति के अभाव में आइआर नेटवर्क पर रेक को स्थिर करने के प्रत्येक मामले को गैर-स्वीकृति के उदाहरण के रूप में दर्ज किया जाएगा। जब किसी रेक को जीसीटी द्वारा स्वीकृति के अभाव में या जीसीटीओ को जिम्मेदार ठहराए गए कारणों से आइआर नेटवर्क पर स्थिर किया जाता है तो स्थिरीकरण शुल्क लगाया जाएगा।

(b) स्टेबलिंग चार्ज की मात्रा रेट मास्टर सर्कुलर/डेमरेज-व्हार्फेज वेवर/2016 के पैरा 6.0 (अध्याय 1) के अनुसार होगी (समय-समय पर संशोधित रूप में)

(c) इसके अलावा, जीसीटी द्वारा स्वीकृति के लिए रेक को स्थिर करने से जुड़ी भीड़ की स्थिति में, रेलवे प्रशासन एसे जीसीटी के लिए उचित अवधि के लिए लोडिंग प्रतिबंध या कोटा लगाने के लिए अधिकृत होगा।

(v) रेलवे इंजनों द्वारा उपभोग की जाने वाली बिजली/डीजल की लागत रेलवे द्वारा वहन की जाएगी।

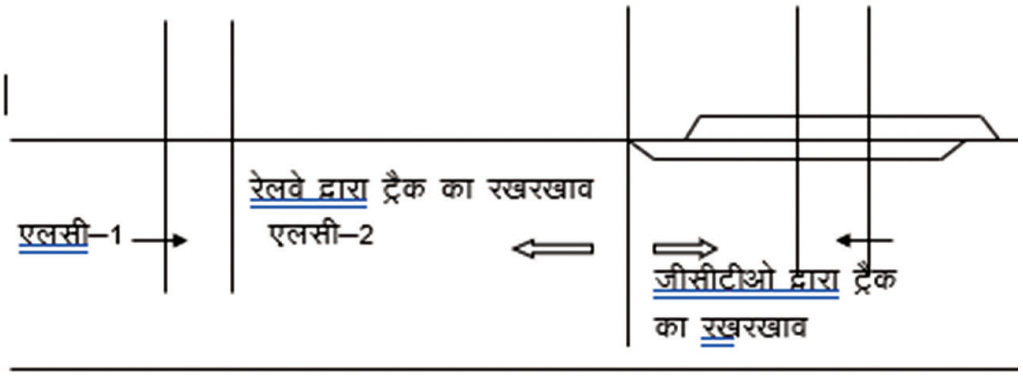
(vi) जीसीटीओ आवश्यकता और निर्धारित मानदंडों के अनुसार, ट्रेनों के साथ-साथ सड़क वाहनों के सुरक्षित मार्ग के लिए लेवल-क्रॉसिंग और आरओबी/आरयूबी/एलएचएस अपनी लागत पर प्रदान करेगा।

(a) सभी लेवल-क्रॉसिंगों को अपेक्षित बुनियादी ढांचे (गेट-पोस्ट, गेट-लॉज, आदि) प्रदान किया जाना चाहिए और जीसीटीओ द्वारा संचालित किया जाना चाहिए।

यदि रेलवे ट्रैक पर पड़ने वाले लेवल-क्रॉसिंग का रखरखाव रेलवे द्वारा अपने खर्च पर किया जाएगा, जबकि जीसीटीओ ट्रैक पर पड़ने वाले लेवल-क्रॉसिंग का रखरखाव जीसीटीओ द्वारा किया जाएगा।

(b) रेलवे द्वारा बनाए गए ट्रैक पर पड़ने वाले लेवल-क्रॉसिंग का रखरखाव रेलवे द्वारा अपनी लागत पर किया जाएगा, जबकि जीसीटीओ द्वारा ट्रैक पर पड़ने वाले लेवल-क्रॉसिंग का रखरखाव जीसीटीओ द्वारा किया जाएगा। रेलवे बोर्ड मास्टर परिपत्र दिनांक 06.12.2022 के अनुसूची '3' का खंड III निम्नानुसार है।

लेवल–क्रॉसिंग के रखरखाव के लिए जिम्मेदारी का आवंटन



लेवल क्रॉसिंग-1 (एलसी-1): रेलवे द्वारा ट्रैक का रखरखाव किया जाना है।

रखरखाव की जिम्मेदारीः रेलवे के पास मैनिंग की जिम्मेदारीः जीसीटीओ के पास

लेवल क्रॉसिंग-2 (एलसी-2): जीसीटीओ द्वारा ट्रैक का रखरखाव किया जाना है।

रखरखाव की जिम्मेदारीः जीसीटीओ के पास मैनिंग की जिम्मेदारीः जीसीटीओ के पास

(vii) रेलवे ट्रैक के कनेक्टिविटी हिस्से से किसी अन्य जीसीटी को कनेक्टिविटी देने का अधिकार सुरक्षित रखेगा, या तो रेलवे भूमि पर या गैर-रेलवे भूमि पर, परिचालन व्यवहार्यता के अधीन और इस बात पर विचार करते हुए कि प्रारंभिक जीसीटी सेध्तक यातायात नहीं है बाधित. क्षमता वृद्धि कार्योंध्यातायात सुविधाओं के उन्नयन की लागत, यदि दोनों टर्मिनलों के यातायात का समर्थन करने के लिए आवश्यक है (जैसा कि डीआरएम द्वारा तय किया गया है), जीसीटी द्वारा वहन किया जाएगा जिसे बाद में कनेक्टिविटी प्रदान की जा रही है। हालाँकि, यदि भविष्य में यातायात सुविधाओं के उन्नयनध्क्षमता में वृद्धि की आवश्यकता होती है, तो इसकी पूंजीगत लागत दोनों जीसीटी द्वारा उनके द्वारा संभाले जाने वाले यातायात में वृद्धि/अपेक्षित वृद्धि के अनुसार साझा की जाएगी, जैसा कि डीआरएम द्वारा तय किया गया है।

अनुबंध

रेलवे द्वारा जीसीटी के वाणिज्यिक अधिसूचना जारी करने और संचालन से पहले जीसीटी के लिए एक समझौते पर हस्ताक्षर किए जाएंगे। संबंधित मंडल के वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक (सीनियर डीसीएम) अनुबंध के हस्ताक्षरकर्ता होंगे।

पॉलिसी में स्थानांतरित होने वाले मौजूदा टर्मिनलों के लिए पूरक समझौते की अवधि (इस पॉलिसी के प्रावधान के अनुसार हस्ताक्षरित) मौजूदा समझौते के साथ सह-समाप्ति होगी।

विवाद समाधान

(i) पॉलिसी की व्याख्या में उत्पन्न होने वाले विवाद के मामले में, डीआरएम का निर्णय अंतिम और बाध्यकारी होगा।

(ii) **सुलहः** जीसीटी के निर्माण और संचालन से उत्पन्न होने वाले किसी भी प्रकार के सभी विवादों और मतभेदों को जीसीटीओ द्वारा 'विवाद की सूचना' के माध्यम से रेलवे प्रशासन को भेजा जाएगा। आरए, 'विवाद की सूचना' प्राप्त होने के 30 दिनों के भीतर जीसीटीओ को सुलहकर्ता का नाम सूचित करेगा। सुलहकर्ता समझौते की शर्तों के भीतर स्वतंत्र और निष्पक्ष तरीके से सौहार्दपूर्ण समाधान तक पहुंचने में पार्टियों की सहायता करेंगे। यदि पार्टियां विवाद के निपटारे पर समझौते पर पहुंचती हैं, तो उन्हें रेलवे के प्रतिनिधि (सीनियर डीसीएम), जीसीटीओ और सुलहकर्ता द्वारा विधिवत हस्ताक्षरित एक लिखित समझौता समझौता तैयार करना होगा और उस पर हस्ताक्षर करना होगा। जब निपटान समझौते पर हस्ताक्षर किए जाते हैं, तो यह अंतिम होगा और पार्टियों पर बाध्यकारी होगा। सुलहकर्ताओं को रेल मंत्रालय द्वारा समय-समय पर निर्धारित शुल्क का भुगतान किया जाएगा, जिसे पार्टियों द्वारा समान रूप से साझा किया जाएगा।

(a) पक्ष सुलह कार्यवाही के दौरान, उस विवाद के संबंध में मध्यस्थता या न्यायिक कार्यवाही का कोइ संदर्भ शुरू नहीं करेंगे जो सुलह कार्यवाही का विषय है।

(b) सुलह मध्यस्थता और सुलह अधिनियम, 1996 के अनुसार की जाएगी और कार्यवाही उपरोक्त अधिनियम की धारा 76 के अनुसार समाप्त की जाएगी।

(iii) मध्यस्थताः यदि विवाद सुलह के माध्यम से नहीं सुलझाया जाता है (जैसा कि पैरा 19 (ii) में उल्लिखित है), तो इसे मध्यस्थता के संदर्भ में तय किया जाएगा। समय-समय पर संशोधित कार्य अनुबंधों के लिए भारतीय रेलवे अनुबंध की सामान्य शर्तें 2020 में मध्यस्थता के लिए उपलब्ध प्रावधानों के अनुसार मध्यस्थता की जाएगी।

समझौते की समाप्ति

(i) समझौते में प्रावधानों के अधीन, रेलवे प्रशासन जीसीटीओ द्वारा की गइ किसी भी गंभीर अनियमितता की स्थिति में जीसीटी का संचालन करने वाले जीसीटीओ के साथ समझौते को समाप्त कर सकता है। इसमें समझौते के नियमों और शर्तों का कोइ भी गंभीर उल्लंघन, जीसीटीओ में कोइ डिफ़ॉल्ट, रेलवे अधिनियम, 1989 का उल्लंघन, या किसी गैरकानूनी कार्य का कमीशन शामिल हो सकता है जो अच्छे उद्योग प्रथाओं के अनुरूप नहीं है।

(ii) समझौते को समाप्त करने से पहले आरए पहले एक कारण बताओ नोटिस जारी करेगा, जिसमें जीसीटीओ को 30 दिनों के भीतर प्रतिनिधित्व प्रस्तुत करने के लिए सूचित किया जाएगा। यदि कोइ प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं होती है, या यदि जीसीटीओ की प्रतिक्रिया संतोषजनक नहीं है, तो 180 दिनों की छूट अवधि निर्दिष्ट करते हुए समाप्ति की एक लिखित सूचना डीआरएम की मंजूरी के साथ सीनियर डीसीएम द्वारा जीसीटीओ को दी जाएगी। हालाँकि, यदि समाप्ति के लिए नोटिस जारी होने के 180 दिनों के भीतर समाप्ति के लिए नोटिस का कोइ जवाब नहीं मिलता है, तो जीसीटीओ के साथ समझौता समाप्त हो जाएगा और इसकी सूचना सीनियर डीसीएम द्वारा जीसीटीओ को दी जाएगी। आरए द्वारा जीसीटीओ को कोइ समाप्ति भुगतान नहीं किया जाएगा।

- यदि जीसीटीओ 180 दिनों के भीतर जवाब प्रस्तुत करता है, तो आरए मामले की योग्यता के आधार पर आगे की कारवाइ करेगा।

(iii) जीसीटीओ को इस नीति में निर्धारित रेलवे के कारण या जीसीटीओ से संबंधित किसी अन्य आंतरिक कारण से टर्मिनल के सुचारू कामकाज में जीसीटीओ द्वारा सामना की जाने वाली किसी भी कठिनाइ की स्थिति में रेलवे प्रशासन को 180 दिनों का नोटिस देकर समझौते को समाप्त करने का भी अधिकार होगा। रेलवे द्वारा जीसीटीओ से कोइ समाप्ति भुगतान नहीं मांगा जाएगा।

(iv) इस समझौते से उत्पन्न होने वाले किसी भी विवाद को नीति के विवाद समाधान के तहत निर्धारित विवाद समाधान तंत्र के माध्यम से हल किया जाएगा।

11.2 अनुसूची '1'-पूरी तरह से गैर-रेलवे भूमि पर स्थापित किए जा रहे गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल के लिए अनुमोदन प्रक्रिया:

(i) पूरी तरह से गैर-रेलवे भूमि पर सीजीटी स्थापित करने के प्रस्तावों को मंजूरी देने के लिए, प्रत्येक डिवीजन में एक स्थायी समिति होगी, जिसमें शामिल होंगेः

अध्यक्षः	मंडल रेल प्रबंधक (डीआरएम)
संयोजकः	वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक (सीनियर डीओएम)

सदस्यः वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक (सीनियर डीसीएम)

वरिष्ठ मंडल इंजीनियर/समन्वय (सीनियर डीइएन/कोर्डिनेशन)

वरिष्ठ मंडल विद्युत इंजीनियर (सीनियर डीइइ)/ट्रैक्शन डिस्ट्रीब्यूशन

वरिष्ठ मंडल सिंग्नल एवं दूर संचार इंजीनियर (सीनियर डीएसटीइ)

उपरोक्त समितियों के सदस्य पदनाम से होंगे और पदाधिकारी की अनुपस्थिति में कार्यालय की देखरेख करने वाला या लिंक अधिकारी इस कार्य का निर्वहन करेगा।

(ii) आवेदक को आवेदन शुल्क (गैर-वापसी योग्य) बीस हजार रुपये (रुपये 20,000/) और लागू जीएसटी के साथ ऑनलाइन मोड के माध्यम से डीआरएम को आवेदन जमा करना होगा। ऑन-लाइन आवेदन में अनिवार्य रूप से निम्नलिखित विवरण शामिल होंगेः

(a) आवेदक का विवरण - अधिकृत कर्मियों का नाम और पदनाम, नीति के पैरा जीसीटीओ में उल्लिखित विवरण के साथ।

(b) अवधारणा योजना, प्रस्तावित टर्मिनल के स्थान और स्केच और सर्विंग स्टेशन के साथ प्रस्तावित कनेक्टिविटी का विधिवत संकेत।

(c) यातायात प्रक्षेपण (वस्तुओं, प्रति वर्ष अपेक्षित मात्रा, प्रति वर्ष रेक की अपेक्षित संख्या और संभाले जाने वाले स्टॉक के प्रकार सहित)।

(iii) आवेदन प्राप्त होने पर, इंजीनियरिंग, ऑपरेटिंग और सिग्नलिंग विभाग के अधिकारी स्थान का संयुक्त सर्वेक्षण करेंगे, और पंद्रह (15) दिनों के भीतर डीआरएम को एक व्यवहार्यता रिपोर्ट सौंपेंगे।

(iv) यदि प्रस्तावित टर्मिनल को कनेक्टिविटी प्रदान करना तकनीकी और परिचालन रूप से संभव है (संयुक्त स्थान सर्वेक्षण के अनुसार)। आवेदन प्राप्त होने के बीस (20) दिनों के भीतर डीआरएम के अनुमोदन से आवेदक को सैद्धांतिक मंजूरी (आइपीए) दी जाएगी।

(a) व्यवहार्यता रिपोर्ट स्टेशन पर (यातायात प्रक्षेपण के आधार पर) आवश्यक/बनाइ जाने वाली अतिरिक्त सामान्य-उपयोगकर्ता यातायात सुविधाओं को भी इंगित करेगी, और इंजीनियरिंग स्केल प्लान (इएसपी) में इसे शामिल करने के लिए आवेदक को सूचित करेगी।

(b) यदि कनेक्टिविटी प्रदान करना तकनीकी और/या परिचालन रूप से संभव नहीं है, तो इसके कारण आवेदक को बीस (20) दिनों के भीतर सूचित किए जाएंगे। आवेदक आवेदन शुल्क दोबारा जमा किए बिना उपयुक्त संशोधनों के साथ प्रस्ताव दोबारा जमा कर सकता है, जिसकी उसी सेवा स्टेशन से बीच में दी गइ अन्य मंजूरी (यदि कोइ हो) पर विचार करते हुए नए सिरे से जांच की जाएगी।

(v) आइपीए की प्राप्ति के चार (04) सप्ताह के भीतर, आवेदक सर्विंग स्टेशन/नए ब्लॉक हट/ब्लॉक स्टेशन के इंजीनियरिंग स्केल प्लान (इएसपी) के साथ परियोजना का विवरण डीआरएम को प्रस्तुत

करेगा। परियोजना का विवरण भी ऑनलाइन प्रस्तुत किया जाएगा, जिसमें निम्न शामिल होंगेः

(a) भूमि के स्वामित्व का विवरण (यदि आवेदक के पास भूमि का स्वामित्व नहीं है, तो लीज-डीड उपलब्ध होनी चाहिए)

(b) इआइएमडब्ल्यूबी का स्थान और विवरण (यदि आवश्यक हो)

(c) टर्मिनल के अंदर कार्गो हैंडलिंग तंत्र का विवरण (मैनुअल, हॉपर, टिपलर, आदि - जैसा भी मामला हो)।

(d) टर्मिनल के लिए मानक लेआउट चुना गया।

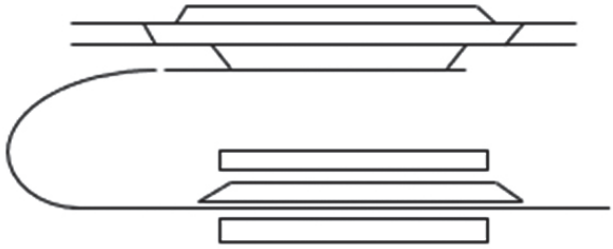
(e) टेक-ऑफ पॉइंट से जीसीटी तक कनेक्टिविटी लाइन का संरेखण और एल-सेक्शन जिसमें पुलों, कम ऊंचाइ वाले सबवे (एलएचएस), लेवल क्रॉसिंग (एलसी) आदि का स्थान शामिल है।

(vi) रेलवे द्वारा विभिन्न मानक लेआउट प्रदान किए जाएंगे, और आवेदक अपनी आवश्यकताओं के अनुसार इनमें से किसी भी मानक लेआउट को चुनने के लिए स्वतंत्र होगा। आवेदक एक अलग लेआउट अपनाने का निर्णय भी ले सकता है, जिसके लिए परियोजना के विवरण के साथ आरेख को ऑनलाइन पोर्टल पर अपलोड करना होगा।

ऑटो अनुमोदन के लिए गति शक्ति कार्गो टर्मिनलों के लिए मानक लेआउट इस नीति के अनुलग्नक 'सी' निम्नानुसार है।

लेआउट–1

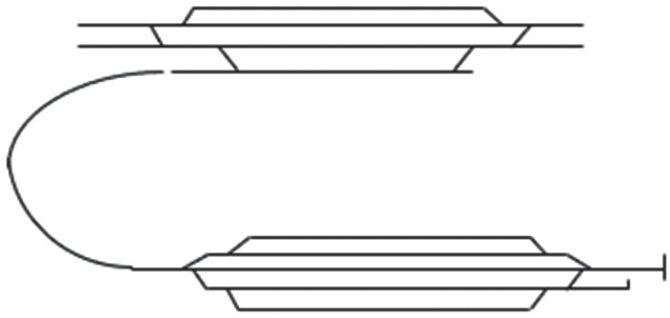
सेवारत स्टेशन



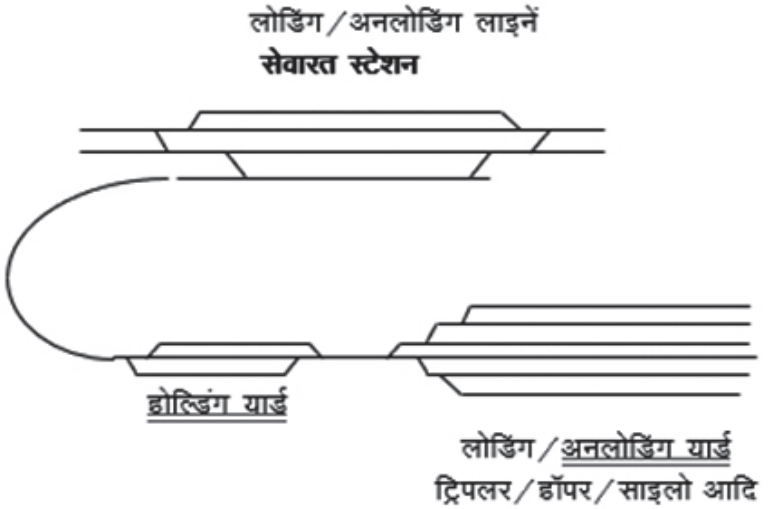
लोडिंग/अनलोडिंग लाइनें/घाट

सेवारत स्टेशन

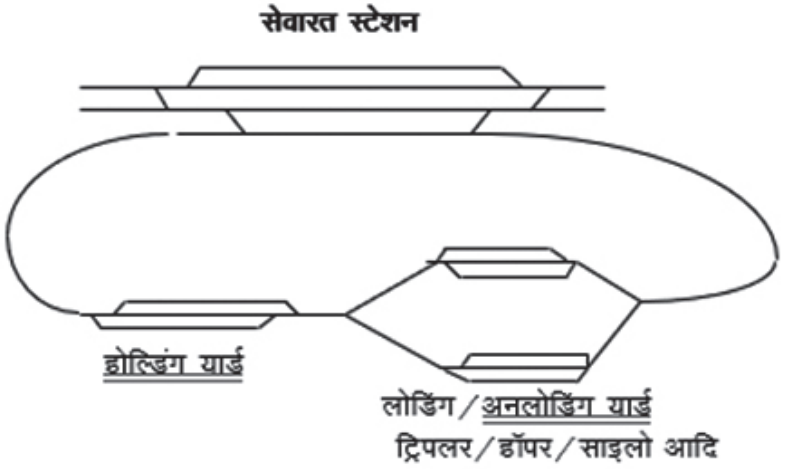
लेआउट–2



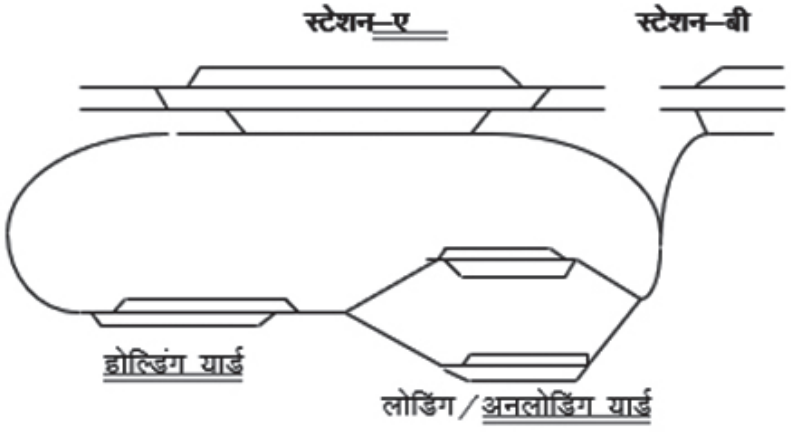
लेआउट–3



लेआउट–4



लेआउट–5



(vii) मंडल की स्थायी समिति प्रस्तावित इएसपी और अन्य विवरणों की जांच करेगी। इएसपी ने इसे स्वीकार्य पाया, तो इसे समिति के सभी सदस्यों द्वारा हस्ताक्षरित किया जाएगा और इसकी प्राप्ति के दो (02) सप्ताह के भीतर मुख्य इंजीनियर /योजना और डिजाइन (सीइ/पी एंड डी) के अनुमोदन के लिए मुख्यालय कार्यालय को भेज दिया जाएगा।

यदि इएसपी में कोइ कमी नजर आती है, तो आवश्यक सुधार/परिवर्तन के लिए आवेदक को दो (02) सप्ताह के भीतर सूचित किया जाएगा। बार-बार सुधार/परिवर्तन की आवश्यकता से बचने के लिए सभी आपत्तियों/सुधारों को एक ही बार में सूचित किया जाएगा।

(viii) इएसपी को केवल जोनल मुख्यालय में सीइ/पीएंडडी के अनुमोदन की आवश्यकता होगी। जैसे ही अनुमोदित इएसपी डिवीजन कार्यालय में प्राप्त हो जाता है, आवेदक को नीचे पैरा 10 के अनुसार सुरक्षा जमा जमा करने पर निर्माण (अनुमोदित इएसपी के अनुसार) शुरू करने की मंजूरी दी जाएगी।

(ix) विभागीय शुल्क - आवेदक पर कोइ विभागीय शुल्क नहीं लगाया जाएगा।

(x) सुरक्षा जमा - आवेदक को केवल दस (10) लाख रुपये की सुरक्षा जमा राशि जमा करनी होगी, जिसे जीसीटी की वाणिज्यिक अधिसूचना की तारीख पर वापस कर दिया जाएगा।

कुछ शर्तों को पूरा न करने की स्थिति में, सुरक्षा जमा राशि से आवश्यक समायोजन किया जाएगा (यदि आवश्यक हो), और शेष राशि वापस कर दी जाएगी।

(xi) अनुमोदन के बाद इएसपी में किसी भी बदलाव की अनुमति केवल अपरिहार्य तकनीकी विचार के तहत दी जाएगी और इसके लिए जोनल मुख्यालय के सीइ/पीएंडडी के अनुमोदन की आवश्यकता होगी।

आवेदक द्वारा प्रस्तावित इएसपी में कोइ भी बदलाव इस अनुसूची के पैरा VII और VIII के अनुसार संसाधित किया जाएगा।

(xii) इएसपी को मंजूरी मिलने और आवेदक को टर्मिनल का निर्माण शुरू करने की मंजूरी मिलने के बाद, रेलवे सिग्नलिंग इंटरलॉकिंग योजना (एसआइपी) और प्रासंगिक तकनीकी ड्राइंग (आवेदक के परामर्श से) की तैयारी और अनुमोदन के लिए प्रक्रिया करेगा। डीआरएम और सीनियर डीओएम (क्रमशः समिति के अध्यक्ष और संयोजक के रूप में) यह सुनिश्चित करेंगे कि यह प्रक्रिया बिना किसी देरी के पूरी हो जाए।

(xiii) जीसीटी (गैर-रेलवे भूमि पर) को कनेक्टिविटी प्रदान करने के लिए उपयोग की जाने वाली रेलवे भूमि जीसीटीओ को पट्टे/लाइसेंस नहीं दी जाएगी। यह भूमि रेलवे के कब्जे और नियंत्रण में रहेगी और इस भूमि पर विकसित बुनियादी ढांचे (ट्रैक सिग्नलिंग उपकरण, और ओएचइ, हालांकि जीसीटीओ द्वारा वित्त पोषित और निर्मित किया गया है) रेलवे के स्वामित्व में रहेगा -जीसीटी की पूंजीगत लागत के पैरा (V.a.2) और (V.a.3) के प्रावधानों के नीति अनुसार गैर-रेलवे भूमि पर स्थित मौजूदा टर्मिनलों के लिए जहां कनेक्टिविटी प्रदान करने के लिए रेलवे भूमि को पट्टे पर/लाइसेंस दिया गया है, ऑपरेटर और रेलवे के बीच मौजूदा निजी साइडिंग/निजी फ्रेट टर्मिनल समझौते को इस नीति के प्रावधान के

अनुसार संशोधित किया जाएगा।

(xiv) यदि आवेदक मंजूरी मिलने के छह (06) महीनों के भीतर निर्माण शुरू करने में विफल रहता है, या मंजूरी मिलने के चौबीस (24) महीनों के भीतर निर्माण पूरा करने में विफल रहता है तो रेलवे मंजूरी देने का अधिकार सुरक्षित रखता है। 'स्थगन' और उसी संरेखण पर अन्य जीसीटी के लिए कनेक्टिविटी को मंजूरी देने का अधिकार सुरक्षित रखता है। यदि आवेदक 'स्थगित' रखी गइ मंजूरी को पुनर्जीवित करने के लिए रेलवे से संपर्क करता है तो अनुरोध पर बीच की अवधि में रेलवे द्वारा दी गइ अन्य मंजूरियों को ध्यान में रखते हुए विचार किया जाएगा। एसे मामले पर निर्णय एसे अनुरोध की प्राप्ति के पंद्रह (15) दिनों के भीतर सूचित किया जाएगा।

(xv) पूरी तरह से गैर-रेलवे भूमि पर विकसित किए जा रहे जीसीटी के लिए रेलवे प्रत्येक संभाले गए रेक के लिए टर्मिनल शुल्क लगाएगा (लागू दिशानिर्देशों के अनुसार) जिसकी प्रतिपूर्ति जीसीटीओ को की जाएगी।

(a) उस कार्गो पर कोइ टर्मिनल शुल्क नहीं लगाया जाएगा जिसके लिए जीसीटीओ स्वयं कंसाइनर और/या कंसाइनी है।

(b) पूरी तरह से गैर-रेलवे भूमि पर निर्मित जीसीटी पर संचालित होने पर निजी स्वामित्व वाले वैगनों के रेक के लिए कोइ टर्मिनल एक्सेस शुल्क नहीं लगाया जाएगा।

(xvi) आइपीए के अनुदान के बाद, यदि आवेदक निर्धारित समय-सीमा का पालन करने में विफल रहता है या आवेदक की ओर से कोइ देरी होती है, तो डीआरएम के अनुमोदन से विस्तार दिया जा सकता है। एसे विस्तार की कुल अवधि 6 महीने से अधिक नहीं होगी।

(xvii) गैर-रेलवे भूमि पर नए जीसीटी के लिए अनुबंध की अवधि पैंतीस (35) वर्ष होगी। जिसे एसे विस्तार के समय लागू प्रावधानों के अनुसार आगे बढ़ाया जा सकता है।

11.3 अनुसूची-'2' - रेलवे भूमि पर 'पूर्ण/आंशिक रूप से' गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल स्थापित करने की प्रक्रिया:

(i) पूरी तरह से रेलवे भूमि पर नइ जीसीटी स्थापित करने के लिए, डिवीजन अतिरिक्त-योग्य भूमि पार्सल की पहचान करेगा, जिसमें उस पर जीसीटी स्थापित करने के लिए परिचालन सह-तकनीकी व्यवहार्यता और यातायात की क्षमता शामिल होगी। जीसीटी की स्थापना के लिए प्रस्तावित भूमि पार्सल का आकार डीआरएम के अनुमोदन से तय किया जाएगा।

यातायात की संभावना के आधार पर, रेलवे भूमि पार्सल की भी पहचान कर सकता है जहां जीसीटी का निर्माण आंशिक रूप से रेलवे भूमि पर और आंशिक रूप से गैर-रेलवे भूमि पर किया जा सकता है।

एसे भूमि पार्सल (जहां जीसीटी आंशिक रूप से रेलवे भूमि पर और आंशिक रूप से गैर-रेलवे भूमि पर

बनाया जा सकता है) को रुचि की अभिव्यक्ति आमंत्रित करने के बाद संभावित ऑपरेटरों से अनुरोध के आधार पर पहचाना/चिह्नित किया जा सकता है।

(ii) मंडल अपेक्षित यातायात के आधार पर टर्मिनल पर आवश्यक न्यूनतम ढांचागत सुविधाओं की पहचान/निर्धारित करेगा।

जीसीटी को पूरी तरह से रेलवे भूमि पर विकसित करने के लिए, भूमि पार्सल का आकार पहचानी गइ बुनियादी सुविधाओं के निर्माण के लिए पर्याप्त होना चाहिए।

(iii) जीसीटीओ का चयन खुली निविदा के आधार पर किया जाएगा। इस नीति के पैरा (iii) में उल्लिखित शर्तों के अलावा, रेलवे भूमि पर जीसीटी के लिए निविदाओं में भाग लेने की पात्रता (पूर्ण या आंशिक रूप से) निम्नानुसार होगीः

(a) आवेदक के पास विनिर्माण, परिवहन, या लॉजिस्टिक्स और संबंधित व्यवसाय में कम से कम दो वर्ष का अनुभव होना चाहिए।

(b) आवेदक की कुल संपत्ति निर्माण की अनुमानित लागत का कम से कम पचास प्रतिशत (50%) होगी (डिवीजन द्वारा निर्धारित न्यूनतम बुनियादी सुविधाओं के अनुसार):

(c) जीसीटी को आंशिक रूप से रेलवे भूमि पर और आंशिक रूप से गैर-रेलवे भूमि पर विकसित करने की योजना के लिए, बोली लगाने वाले को पहचाने गए भूमि पार्सल से जुड़ी भूमि (पर्याप्त आकार की) पर अधिकार प्राप्त करना चाहिए-या तो स्वामित्व के माध्यम से, या पट्टे के माध्यम से, या सहमति के माध्यम से-वास्तविक भूमि-मालिकों का पत्र जिसमें बोली लगाने वाले को अनुबंध दिए जाने की स्थिति में भूमि प्रदान करने की उनकी इच्छा का विधिवत संकेत दिया गया हो।

(iv) निविदा आमंत्रित करते समय, रेलवे प्रशासन प्रतिबंधित वस्तुओं, यदि कोइ हो, को स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट करेगा, जिन्हें जीसीटी पर हैंडल करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(v) निविदा समिति में सीनियर डीसीएम (संयोजक), सीनियर डीएफएम (वित्त सदस्य) और सीनियर डीइएन (तीसरा सदस्य) शामिल होंगे। डीआरएम द्वारा नामित एडीआरएम निविदा स्वीकार करने वाला प्राधिकारी होगा।

(vi) भागीदारी के लिए बयाना राशि टर्मिनल की अनुमानित परियोजना लागत (भूमि की लागत को छोड़कर) का 10 प्रतिशत होगी। सफल बोली लगाने वाले के लिए, यह बयाना राशि प्रदर्शन गारंटी में परिवर्तित कर दी जाएगी, जबकि असफल बोली लगाने वालों के लिए बयाना राशि वापस कर दी जाएगी।

(a) टर्मिनल के चालू होने के छह महीने बाद प्रदर्शन गारंटी पूरी तरह से वापस कर दी जाएगी - बशर्ते कि जीसीटीओ द्वारा रेलवे के सभी लंबित बकाए को मंजूरी दे दी जाए।

(b) यदि सफल बोलीदाता निर्धारित समय के भीतर जीसीटी का निर्माण शुरू करने या पूरा करने में विफल रहता है (सक्षम प्राधिकारी द्वारा दिए गए विस्तार सहित, यदि कोइ हो) तो बयाना राशि जब्त कर ली जाएगी, और रेलवे की भूमि यथा स्थिति अनुसार रेलवे को वापस कर दी जाएगी।

(vii) टू-पॉकेट सिंगल-स्टेज टेंडरिंग प्रणाली अपनाइ जाएगी। पहले पैकेट में बोलीदाताओं का मूल्यांकन निम्नलिखित मानदंडों पर किया जाएगाः

(a) क्या बोलीदाता इस अनुसूची '2' के ऊपर पैरा (iii) में निर्धारित न्यूनतम पात्रता शर्तों को पूरा करता है।

(b) 7.2 क्या प्रस्तावित योजना (जीसीटी की) प्रभाग द्वारा तय की गइ न्यूनतम ढांचागत सुविधाओं को पूरा करती है (जिसे निविदाएं आमंत्रित करते समय प्रभाग द्वारा स्पष्ट रूप से परिभाषित किया जाएगा)।

(viii) उपरोक्त मानदंडों को पूरा करने वाले सभी बोलीदाताओं को दूसरे पैकेट - वित्तीय बोली को खोलने के लिए गुणवत्ता प्रदान की जाएगी।

(ix) बोलीदाताओं को टर्मिनल शुल्क और टर्मिनल एक्सेस शुल्क का प्रतिशत उद्धृत करना होगा, जिसे वे टर्मिनल पर संभाले जाने वाले सभी यातायात के लिए रेलवे से दावा करेंगे। टर्मिनल शुल्क और टर्मिनल एक्सेस शुल्क का न्यूनतम हिस्सा मांगने वाले योग्य बोली लगाने वाले को अनुबंध से सम्मानित किया जाएगा।

दो (या अधिक) पात्र बोलीदाताओं द्वारा समान प्रतिशत उद्धृत करने के मामले में, अनुबंध देने का निर्णय ड्रा के माध्यम से लिया जाएगा।

(x) रेलवे भूमि पर पूरी तरह या आंशिक रूप से स्थापित जीसीटी के लिए, रेलवे रेलवे गुड्स-शेड पर लगाए जाने वाले टर्मिनल शुल्क और टर्मिनल एक्सेस शुल्क के समान शुल्क लगाएगा। ये टर्मिनल शुल्क और टर्मिनल एक्सेस शुल्क उद्धृत बोली प्रतिशत के अनुसार जीसीटीओ के साथ साझा किए जाएंगे (जैसा कि इस अनुसूची '2' के ऊपर पैरा (ix) में बताया गया है)।

(xi) आवंटन पत्र जारी होने के बाद, अनुसूची '1' के अनुसार इएसपी और अन्य संबंधित गतिविधियों को प्रस्तुत करने और अनुमोदन के लिए प्रक्रिया और समय-सीमा का पालन किया जाएगा।

(xii) सफल बोलीदाता को निर्माण की मंजूरी मिलने के तीन (03) महीने के भीतर निर्माण शुरू करना होगा और निर्माण पूरा करना होगा और मंजूरी मिलने के अठारह (18) महीने के भीतर निर्माण पूरा करना होगा। यदि निर्माण हो, तो अनुमोदन मिलने के अठारह (18) महीनों के भीतर निर्माण पूरा करें। यदि बोलीदाता निर्धारित समय-सीमा का पालन करने में विफल रहता है, तो मामले की योग्यता पर विचार करते हुए डीआरएम के अनुमोदन से अधिकतम तीन महीने तक का एक विस्तार दिया जा सकता है।

(a) बोलीदाता के नियंत्रण से परे असाधारण परिस्थितियों में, डीआरएम छह महीने तक का अतिरिक्त

विस्तार दे सकता है।

(b) यदि बोलीदाता एसे विस्तारों (ऊपर पैरा xii और xii(a) की समाप्ति के बाद भी निर्माण पूरा करने में विफल रहता है, तो अनुबंध समाप्त कर दिया जाएगा और प्रदर्शन गारंटी जब्त कर ली जाएगी।

(c) अनुबंध रद्द होने के समय, रेलवे की भूमि वापस रेलवे को वापस कर दी जाएगी।

(xiii) टर्मिनल को कनेक्टिविटी प्रदान करने के लिए उपयोग की जाने वाली रेलवे भूमि, उस पर बनाए गए संपूर्ण बुनियादी ढांचे के साथ रेलवे के कब्जे में रहेगी (इस नीति के पैरा 5.1.2 और 5.1.3 के प्रावधानों के अनुसार)।

(xiv) रेलवे भूमि जहां जीसीटी आंशिक रूप से या पूरी तरह से रेलवे भूमि पर विकसित की गइ है (अनुसूची 1 और 2 के पैरा 13 में उल्लिखित जीसीटी से कनेक्टिविटी के लिए प्रदान की गइ रेलवे भूमि को छोड़कर) जीसीटीओ को पट्टे पर दी जाएगी - जिसके लिए भूमि की गणना और शुल्क लगाने के तौर-तरीके पट्टा शुल्क 'रेलवे भूमि के प्रबंधन की नीति' पर मौजूदा नियमों/ बोर्ड के मास्टर सर्कुलर पत्र संख्या 2021/एलएमएल/25/5 दिनांक 04.10.2022 और समय समय पर संशोधन के अनुसार लागू होगा।

(xv) ट्रैक और सिग्नलिंग उपकरण के रखरखाव की जिम्मेदारी इस नीति के पैरा 7 के प्रावधानों के अनुसार होगी। लोडिंग/अनलोडिंग घाटों, सड़कों, जल निकासी आदि को बनाए रखने की जिम्मेदारी जीसीटीओ की होगी।

जीसीटीओ यह सुनिश्चित करने के लिए भी जिम्मेदार होगा कि टर्मिनल के पूरे बुनियादी ढांचे को ठीक से बनाए रखा जाए और अच्छे उद्योग प्रथाओं के अनुसार, कोडल जीवन के अंत में विधिवत अपग्रेड/ प्रतिस्थापित किया जाए।

(xvi) इस अनुसूची '2' के पैरा 14 के प्रावधानों के अधीन जीसीटीओ बुनियादी ढांचे का निर्माण करने और/या मूल्य वर्धित सेवाएं/सुविधाएं (जैसे भंडारण प्रसंस्करण पैकेजिंग, आदि) प्रदान करने के लिए स्वतंत्र होगा, बशर्ते कि एसा बुनियादी ढांचा/मूल्य वर्धित हो। सेवाएँ/सुविधाएँ, यदि बनाइ जाती हैं, तो किसी भी प्रकार के भेदभाव के बिना जीसीटी के सभी उपयोगकर्ताओं के लिए उपलब्ध होंगी, जीसीटीओ के पास बाजार की स्थितियों के अनुसार मूल्य वर्धित सेवा/सुविधाओं के लिए उपयोगकर्ता शुल्क/शुल्क तय करने का अधिकार भी होगा - बिना किसी हस्तक्षेप के। रेलवे बनाओ. हालाँकि मूल्यवर्धित सेवाओं/सुविधाओं का उपयोग वैकल्पिक होगा और किसी भी ग्राहक को उन सेवाओं का उपयोग करने या उनके लिए भुगतान करने के लिए मजबूर नहीं किया जाएगा। एसी मूल्यवर्धित सेवाएँ/सुविधाएँ अच्छी उद्योग प्रथाओं के अनुरूप होंगी।

(a) जीसीटीओ रेलवे भूमि को उप-पट्टे/उप-लाइसेंस/बंधक नहीं देगा, और रेलवे भूमि पर कोइ तीसरे पक्ष का अतिक्रमण नहीं करेगा।

(b) रेलवे भूमि पर विकसित किसी भी मूल्य वर्धित सेवा/सुविधा के लिए, जीसीटीओ यह सुनिश्चित

करेगा कि प्रत्येक वस्तु के लिए संपूर्ण आवक यातायात या संपूर्ण जावक यातायात, भारतीय रेलवे प्रणाली के माध्यम से परिवहन किया जाता है। रेलवे अपने हितों की रक्षा के लिए टर्मिनल का कोइ भी निरीक्षण करने का अधिकार सुरक्षित रखता है और यदि एसी गतिविधियां रेलवे के कार्गो व्यवसाय के लिए हानिकारक हैं तो जीसीटीओ को एसी गतिविधियों को बंद करने का निर्देश देने का अधिकार सुरक्षित रखता है, अन्यथा समझौते को समाप्त किया जा सकता है। संदेह से बचने के लिए, एसी समाप्ति को जीसीटीओ द्वारा डिफ़ॉल्ट माना जाएगा।

(c) यदि आवश्यक हो तो एसी मूल्य वर्धित सेवाओं के लिए सभी वैधानिक और पर्यावरणीय मंजूरी प्राप्त करने की जिम्मेदारी पूरी तरह से जीसीटीओ की होगी। वैधानिक अनुपालन का कोइ भी उल्लंघन जीसीटीओ के डिफ़ॉल्ट पर समझौते के समाप्ति खंड के लिए योग्यता को आमंत्रित करेगा। इस तरह के उल्लंघन से उत्पन्न कोइ भी दायित्व/डिफॉल्ट जीसीटीओ की एकमात्र जिम्मेदारी होगी, और रेलवे इसके लिए जिम्मेदार नहीं होगा।

(xvii) जीसीटीओ रेलवे भूमि का उपयोग केवल रेलवे कार्गो व्यवसाय से संबंधित गतिविधियों के लिए करेगा। यदि जीसीटीओ इस अनुसूची '2' के पैरा 16 और इसके उप-पैरा के प्रावधानों का पालन करने में विफल रहता है और रेलवे भूमि पर रेलवे कार्गो व्यवसाय से संबंधित किसी भी व्यावसायिक गतिविधि में शामिल नहीं होता है, तो जीसीटी के लिए समझौता बिना किसी मुआवजे के समाप्त किया जा सकता है। जीसीटीओ को समाप्ति भुगतान। संदेह से बचने के लिए, एसी समाप्ति को जीसीटीओ द्वारा डिफ़ॉल्ट माना जाएगा। किसी भी विवाद की स्थिति में कि कोइ गतिविधि रेलवे कार्गो व्यवसाय से संबंधित है या नहीं, नोडल अधिकारी (यानी डीआरएम) का निर्णय अंतिम और जीसीटीओ पर बाध्यकारी होगा।

(xviii) रेलवे भूमि पर पूरी तरह या आंशिक रूप से स्थित जीसीटी एक आम-उपयोगकर्ता सुविधा बनी रहेगी, और जीसीटीओ सभी रेल-ग्राहकों/संभावित ग्राहकों के लिए एसे टर्मिनलों तक गैर-भेदभावपूर्ण पहुंच सुनिश्चित करेगा। जीसीटीओ किसी भी रेल-ग्राहक/संभावित ग्राहक को टर्मिनल तक पहुंचने से नहीं रोकेगा (बशर्ते उनके कार्गो व्यवसाय को संभालने की सुविधाएं टर्मिनल पर मौजूद हों)। जीसीटी तक सड़क पहुंच को जीसीटीओ द्वारा अवरुद्ध नहीं किया जाएगा।

(a) जीसीटी पर कार्गो की सभी हैंडलिंग (लोडिंग और अनलोडिंग) जीसीटीओ (उसके द्वारा नियुक्त/अधिकृत किसी भी एजेंसी के लिए) द्वारा की जाएगी, जिसके लिए जीसीटीओ द्वारा तय किए गए हैंडलिंग-चार्ज/शुल्क लिया जा सकता है। हैंडलिंग शुल्क/शुल्क गैर-भेदभावपूर्ण तरीके से तय किया जाएगा, और अच्छे उद्योग प्रथाओं के अनुरूप होगा।

(b) जीसीटीओ को पट्टे पर/लाइसेंस दी गइ भूमि पर माल के भंडारण/स्टैकिंग के लिए रेलवे द्वारा कोइ घाट शुल्क नहीं लगाया जाएगा।

(xix) जीसीटीओ को निकटवर्ती गैर-रेलवे भूमि को अधिग्रहण/पट्टे पर लेकर टर्मिनल का और विस्तार करने

की अनुमति होगी। हालाँकि, अतिरिक्त भूमि के एसे किसी भी अधिग्रहण/पट्टे का प्रबंधन जीसीटीओ को अपने संसाधनों के माध्यम से करना होगा। जीसीटीओ द्वारा अधिग्रहीत अतिरिक्त गैर-रेलवे भूमि के लिए रेलवे कोइ भूमि लाइसेंस शुल्क/भूमि पट्टा शुल्क नहीं लेगा।

एसे मामलों में, टर्मिनल शुल्क और टर्मिनल एक्सेस शुल्क की वसूली - और जीसीटीओ के साथ उनका साझाकरण - तय सिद्धांत के अनुसार पहले की तरह जारी रहेगा।

(xx) रेलवे भूमि जीसीटीओ को पट्टे पर दी जाएगी और जीसीटी अनुबंध पर अधिकतम 35 वर्षों के कार्यकाल के लिए हस्ताक्षर किए जाएंगे। अनुबंध की समाप्ति/समाप्ति/ रद्दीकरण के समय, रेलवे की भूमि वापस रेलवे को वापस कर दी जाएगी।

(xxi) एक संयुक्त टीम (जिसमें सीनियर डीओएम, सीनियर डीसीएम, सीनियर डीइएन, सीनियर डीएसटीइ और सीनियर डीइइ/टीआरडी शामिल हैं) साल में कम से कम एक बार जीसीटी का निरीक्षण करेगी ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि समझौते या नीति का कोइ उल्लंघन नहीं हुआ है। जीसीटीओ द्वारा प्रावधान। इसके अलावा, इस नीति की अनुसूची '2' के पैरा 16.2 और 17 के प्रावधानों के अनुसार रेलवे अधिकारियों द्वारा निरीक्षण भी किया जा सकता है। यदि इन निरीक्षणों के दौरान जीसीटीओ की ओर से कोइ उल्लंघन/उल्लंघन पाया जाता है, तो रेलवे जीसीटी नीति के पैरा 20 के अनुसार कारवाइ करेगा।

11.4 अनुसूची '3' - गति शक्ति मल्टी मॉडल कार्गो टर्मिनलों के लिए परिसंपत्तियों का स्वामित्व और रखरखाव (पॉलिसी के पैरा 5 और 7 के प्रावधानों के अनुसार; पॉलिसी की अनुसूची '1' के पैरा 13 और अनुसूची '2' के पैरा 13, 14, 15 के अनुसार) नीति का)

(ए) पूरी तरह से गैर-रेलवे भूमि पर गति शक्ति कार्गो टर्मिनलों के लिएः

(a) नये टर्मिनल

प्रकार/ संपत्ति का स्थान	रखरखाव के लिए जिम्मेदारी और स्वामित्व
स्टेशन पर आम-उपयोगकर्ता यातायात सुविधाएं	भूमि का स्वामित्व - रेलवे संपत्ति का स्वामित्व-रेलवे रखरखाव-रेलवे
रेलवे भूमि पर कनेक्टिविटी भाग (पॉलिसी के पैरा 17.2 के अनुसार, टर्मिनल ऑपरेटर की ओर से रेलवे द्वारा अधिग्रहित भूमि सहित)।	भूमि का स्वामित्व - रेलवे परिसंपत्तियों का स्वामित्व-रेलवे (निर्माण लागत जीसीटीओ द्वारा वहन की गइ) रखरखाव- रेलवे

गैर-रेलवे भूमि पर कनेक्टिविटी भाग	भूमि का स्वामित्व - रेलवे परिसंपत्तियों का स्वामित्व-रेलवे (निर्माण लागत जीसीटीओ द्वारा वहन; रेलवे को स्वामित्व हस्तांतरण) रखरखाव- रेलवे
लोडिंग/अनलोडिंग लाइनों सहित टर्मिनल यार्ड	भूमि का स्वामित्व-जीसीटीओ परिसंपत्तियों का स्वामित्व-जीसीटीओ रखरखाव-जीसीटीओ

(b) **नइ नीति में स्थानांतरण पर मौजूदा टर्मिनलः**

प्रकार/ संपत्ति का स्थान	रखरखाव के लिए जिम्मेदारी और स्वामित्व
स्टेशन पर आम-उपयोगकर्ता यातायात सुविधाएं	भूमि का स्वामित्व - रेलवे संपत्ति का स्वामित्व-रेलवे रखरखाव-रेलवे
रेलवे भूमि पर कनेक्टिविटी भाग	भूमि का स्वामित्व - रेलवे परिसंपत्तियों का स्वामित्व-रेलवे (निर्माण लागत जीसीटीओ द्वारा वहन की गइ; जीसीटीओ द्वारा अपग्रेड किया गया, और रेलवे को स्वामित्व हस्तांतरण) रखरखाव-रेलवे भूमि का स्वामित्व - रेलवे परिसंपत्तियों का स्वामित्व-(निर्माण लागत जीसीटीओ द्वारा वहन की जाएगी; जीसीटीओ द्वारा अपग्रेड किया जाएगा, और स्वामित्व रेलवे को हस्तांतरित किया जाएगा) रखरखाव-रेलवे

गैर-रेलवे भूमि पर कनेक्टिविटी भाग	भूमि का स्वामित्व - जीसीटीओ यदि संपत्ति का स्वामित्व रेलवे को हस्तांतरित होः परिसंपत्तियों का स्वामित्व-रेलवे (निर्माण लागत जीसीटीओ द्वारा वहन; रेलवे को स्वामित्व हस्तांतरण) रखरखाव- रेलवे यदि संपत्ति का स्वामित्व हस्तांतरित नहीं किया गया हैः परिसंपत्तियों का स्वामित्व-जीसीटीओ रखरखाव-जीसीटीओ
लोडिंग/अनलोडिंग लाइनों सहित टर्मिनल यार्ड	भूमि का स्वामित्व-जीसीटीओ परिसंपत्तियों का स्वामित्व-जीसीटीओ रखरखाव-जीसीटीओ

बी) रेलवे भूमि पर पूर्ण या आंशिक रूप से गति शक्ति कार्गो टर्मिनल के लिएः

(a) **नये टर्मिनल**

प्रकार/ संपत्ति का स्थान	रखरखाव के लिए जिम्मेदारी और स्वामित्व
स्टेशन पर आम-उपयोगकर्ता यातायात सुविधाएं	भूमि का स्वामित्व - रेलवे संपत्ति का स्वामित्व-रेलवे रखरखाव-रेलवे
रेलवे भूमि पर कनेक्टिविटी भाग	भूमि का स्वामित्व - रेलवे परिसंपत्तियों का स्वामित्व-रेलवे (निर्माण लागत जीसीटीओ द्वारा वहन की गइ) रखरखाव- रेलवे
लोडिंग/अनलोडिंग लाइनों सहित टर्मिनल यार्ड	रेलवे भूमि परः भूमि का स्वामित्व-रेलवे (भूमि लाइसेंस शुल्क लागू) परिसंपत्तियों का स्वामित्व-जीसीटीओ रखरखाव-जीसीटीओ गैर-रेलवे भूमि परः भूमि का स्वामित्व-जीसीटीओ परिसंपत्तियों का स्वामित्व-जीसीटीओ रखरखाव-जीसीटीओ

(b) नइ नीति में स्थानांतरण पर मौजूदा टर्मिनलः भूमि पट्टा शुल्क से संबंधित प्रावधान 'रेलवे भूमि के प्रबंधन

की नीति' पर पत्र संख्या 2021/एलएमएल/25/5 दिनांक 04.10.2022 द्वारा जारी मास्टर परिपत्र के पैरा 7.5 द्वारा शासित होंगे।

प्रकार/ संपत्ति का स्थान	रखरखाव के लिए जिम्मेदारी और स्वामित्व
स्टेशन पर आम-उपयोगकर्ता यातायात सुविधाएं	भूमि का स्वामित्व - रेलवे संपत्ति का स्वामित्व-रेलवे रखरखाव-रेलवे
रेलवे भूमि पर कनेक्टिविटी भाग	भूमि का स्वामित्व - रेलवे परिसंपत्तियों का स्वामित्व - रेलवे (निर्माण लागत जीसीटीओ द्वारा वहन की गइ; जीसीटीओ द्वारा अपग्रेड किया गया, और रेलवे को स्वामित्व हस्तांतरण) रखरखाव- रेलवे
लोडिंग/अनलोडिंग लाइनों सहित टर्मिनल यार्ड	रेलवे भूमि परः भूमि का स्वामित्व-रेलवे (भूमि पट्टा शुल्क से संबंधित प्रावधान 'रेलवे भूमि के प्रबंधन की नीति' पर पत्र संख्या 2021/एलएमएल/25/5 दिनांक 04.10.2022 द्वारा जारी मास्टर परिपत्र के पैरा 7.5 द्वारा शासित होंगे) परिसंपत्तियों का स्वामित्व-जीसीटीओ रखरखाव-जीसीटीओ गैर-रेलवे भूमि परः भूमि का स्वामित्व-जीसीटीओ परिसंपत्तियों का स्वामित्व-जीसीटीओ रखरखाव-जीसीटीओ

टिप्पणियाँ:

(1) रेलवे इस नीति के पैरा 17.7 के अनुसार, कनेक्टिविटी हिस्से से अन्य जीसीटी को कनेक्टिविटी देने का अधिकार सुरक्षित रखता है।

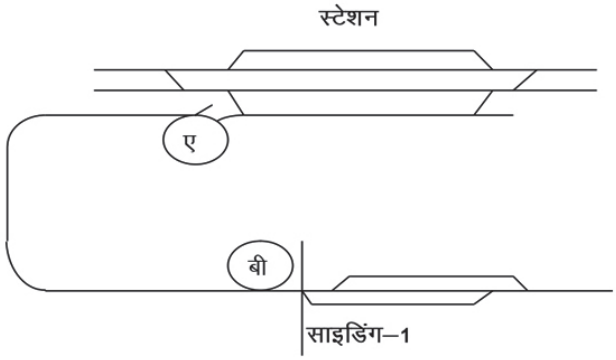
(2) स्पष्टता के लिए, रखरखाव के लिए जिम्मेदारी का वितरण इस अनुसूची के खंड II में दिए गए उदाहरणों में समझाया गया है।

(3) संदेह से बचने के लिए, रेलवे भूमि पर मौजूदा टर्मिनल के जीसीटी नीति में स्थानांतरण पर, प्रवासन से

पहले प्रचलित लीज/लाइसेंस समझौते के (यदि कोइ हो) साझा करना भी जारी रहेगा। यह प्रावधान निर्माणाधीन टर्मिनलों पर भी लागू होगा जहां डीपीआर को जीसीटी नीति जारी होने से पहले मंजूरी दे दी गइ थी।

खंड II परिसंपत्तियों के रख–रखाव की जिम्मेदारी का वितरण

चित्रण–1



सिंगल गति शक्ति कार्गो टर्मिनल के टेक-ऑफ पॉइंट से एक सर्विंग स्टेशन तक जुड़े होने पर

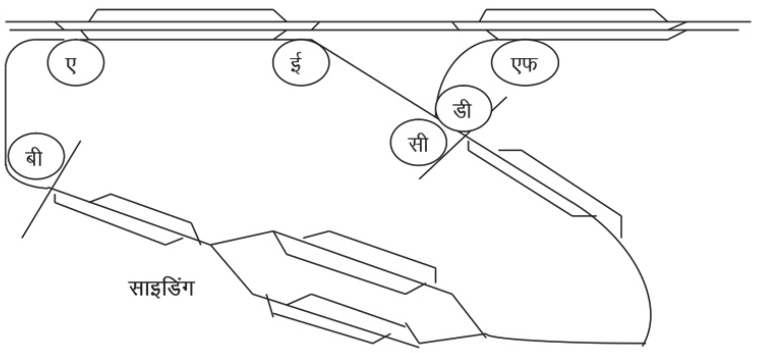
'ए' - टेक-ऑफ पॉइंट

'बी' - यार्ड का प्रारंभिक बिंदु (टर्मिनल का)

खंड ए - बीः रेलवे द्वारा रखरखाव किया जाना है।

बी से परेः जीसीटीओ द्वारा रखरखाव किया जाना है।

चित्रण–2 स्टेशन–ए स्टेशन–बी



सिंगल गति शक्ति कार्गो टर्मिनल वाइ-कनेक्शन के साथ दो स्टेशनों से जुड़े होने पर

'ए' और 'इ' - पहले स्टेशन से टेक-ऑफ पॉइंट

'एफ' - दूसरे स्टेशन से टेक-ऑफ पॉइंट

'बी' - यार्ड का प्रारंभिक बिंदु (टर्मिनल का)

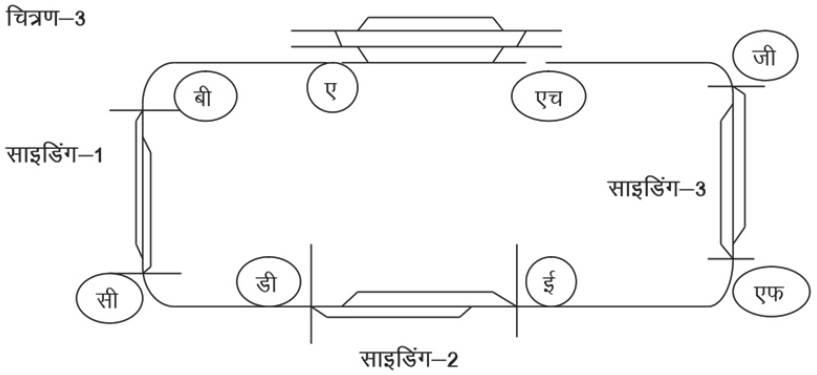
'सी' - यार्ड का अंतिम बिंदु (टर्मिनल का)

'डी - एफ' - 'वाइ' कनेक्शन

अनुभाग ए-बी, सी-डी-इ, और डी-एफः रेलवे द्वारा रखरखाव किया जाना है।

अनुभाग बी-सीः जीसीटीओ द्वारा रखरखाव किया जाना है।

चित्रण–3



एकाधिक गति शक्ति कार्गो टर्मिनल एक स्टेशन से (या दो स्टेशनों से) क्रमिक रूप से जुड़े होने पर

'ए-बी', 'सी-डी', 'इ-एफ' और 'जी-एच' - कनेक्टिविटी प्रदान करने वाले ट्रैक अनुभाग

'बी-सी' - साइडिंग-1 का यार्ड

'डी-इ' - साइडिंग-2 का यार्ड

'एफ-जी' - साइडिंग-3 का यार्ड

अनुभाग 'ए-बी', 'सी-डी', 'इ-एफ', और 'जी-एच': रेलवे द्वारा बनाए रखा जाएगा

अनुभाग बी-सीः प्रथम जीसीटीओ द्वारा बनाए रखा जाएगा

अनुभाग डी-ई दूसरे जीसीटीओ द्वारा बनाए रखा जाएगा

अनुभाग एफ-जीः तीसरे जीसीटीओ द्वारा बनाए रखा जाएगा

नोटः टर्मिनल के कनेक्टिविटी भाग के लिए (अर्थात्, चित्रण-1 में ए-बी चित्रण-2 में ए-बी, सी-डी-इ, और डी-एफ और चित्रण-3 में ए-बी, सी-डी, इ-एफ और जी-एच), गैर-रेलवे भूमि पर आती है जीसीटी नीति के पैरा 7.3 की शर्तों को पूरा करने के अधीन उपरोक्त चिह्नित हिस्से का रखरखाव रेलवे द्वारा किया जाएगा।

11.5 मानक अनुबंध में संशोधन के संबंध में गति शक्ति मल्टी मॉडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी) के लिए संशोधित नीति

रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2021/टीसी(एफएम)/18/23-भाग (2) दिनांक 07.07.2022 के माध्यम से जीसीटी मास्टर सर्कुलर-2021 के अनुसार गति शक्ति मल्टी मॉडल कार्गो टर्मिनलों के लिए मानक अनुबंध जारी किया गया था। हालाँकि, रेलवे भूमि के प्रबंधन के लिए नीति में संशोधन के साथ-साथ जीसीटी नीति में अन्य संशोधनों के मद्देनजर, जीसीटी नीति पर एक संशोधित मास्टर परिपत्र पत्र संख्या 2021/टीसी

(एफएम)/18/ 23 दिनांक 06.12.2022 जारी किया गया है।

गैर-रेलवे भूमि के साथ-साथ रेलवे भूमि पर जीसीटी को शीघ्र चालू करने के लिए, मंडल को संशोधित जीसीटी मास्टर सर्कुलर 2022 के अनुसार नीति में बदलावों को शामिल करके पहले से जारी ड्राफ्ट मानक अनुबंध में आवश्यक संशोधन करने की सलाह दी गइ है और एसे संशोधित प्रारूप मानक अनुबंध पर सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन (विधिक पुनरीक्षण के बाद) प्राप्त किया जा सकता है (रेलवे बोर्ड पत्र क्रमांक 2021/टीसी (एफएम) /18/23-भाग (1) दिनांक 16.12.2022)।

11.6 अनुबंध पर हस्ताक्षर करते समय महत्वपूर्ण निर्देशों को सुनिश्चित करना

अनुबंध पर हस्ताक्षर करते समय निम्नलिखित निर्देश सुनिश्चित किए जाने चाहिएः

1. यह सुनिश्चित किया जा सकता है कि जो कोइ भी भारत के राष्ट्रपति की ओर से वर्तमान अनुबंध को निष्पादित करता है वह एसा करने के लिए अधिकृत है और उसका नाम और पदनाम उसी का वास्तविक निष्पादन शुरुआती पैराग्राफ के साथ-साथ हस्ताक्षर खंड में सही ढंग से उल्लिखित है।
2. यह भी सुनिश्चित किया जा सकता है कि जो कोइ भी दूसरे पक्ष की ओर से वर्तमान अनुबंध को निष्पादित करता है, वह एसा करने के लिए अधिकृत है और उसका नाम और पदनाम उसी का वास्तविक निष्पादन शुरुआती पैराग्राफ के साथ-साथ हस्ताक्षर खंड में भी सही ढंग से उल्लिखित है।
3. इसके अलावा, अनुबंध दस्तावेज़ के निष्पादन के समय पार्टियों का प्रतिनिधित्व करने वाले गवाहों का नाम और पूरा पता भी हस्ताक्षर खंड में उल्लेख किया जाना चाहिए।
4. मसौदा अनुबंध में रिक्त स्थान, यदि कोइ हो, को उसके वास्तविक निष्पादन से पहले उनकी आवश्यकताओं के अनुसार उचित/उचित शब्दों से भरा जाना चाहिए।

***

12 डाक एवं दूरसंचार (पी एंड टी) को छोड़कर अन्य सरकारी विभाग से लिए जाने वाले किराए (संपूर्ण रेलवे भवन या भवन का कुछ हिस्सा) के मूल्यांकन/पुनर्मूल्यांकन की प्रक्रिया:

अन्य सरकारी विभागों को उनके विशेष उपयोग के लिए आवंटित रेलवे भवन के लिए लिया जाने वाला किराया इंजीनियरिंग कोड पैरा 1942 में निर्धारित है।

इंजीनियरिंग कोड में दी गइ प्रक्रिया केवल दो श्रेणियों के भवनों के लिए है, अर्थात, पक्का (स्थायी) और कच्चा (अस्थायी)। दी गइ प्रक्रिया पूरी इमारत के किराए की गणना के लिए भी है, यदि इमारत का केवल एक हिस्सा अन्य सरकारी विभाग को दिया गया है तो किराए की गणना कैसे की जाएगी, इसके बारे में पैरा 1942 में कुछ भी उल्लेख नहीं किया गया है। एसे में, पूरे भवन या भवन के हिस्से के लिए किराए की गणना के लिए केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग (सीपीडब्ल्यूडी) द्वारा अपनाइ गइ विधि को ध्यान में रखते हुए इंजीनियरिंग कोड पैरा 1942 में दी गइ प्रक्रिया पर फिर से विचार करने की आवश्यकता महसूस की गइ है। विवरण इस प्रकार हैं:

1. उचित किराया नियुक्ति विभाग द्वारा निर्दिष्ट तारीख (इसके बाद मूल्यांकन की तारीख के रूप में संदर्भित) के लिए प्रासंगिक होगा। किराए के पुनर्मूल्यांकन के संबंध में प्रासंगिक तारीख वह तारीख होगी जिससे संशोधन देय है और किराए का मूल्यांकन निम्नलिखित विधि के अनुसार किया जाएगाः-

   (i) मूल्यांकन के मान्यता प्राप्त सिद्धांतों के आधार पर।

2. मूल्यांकन के मान्यता प्राप्त सिद्धांतों के अनुसार उचित किराए का मूल्यांकन, जो संपत्ति पर उचित वार्षिक रिटर्न का प्रतिनिधित्व करता है, यहां निर्धारित विधि के अनुसार किया जाएगाः-

   (i) मूल्यांकन की तिथि के अनुसार भवन की मूल्यह्रास लागत (डी) की गणना करें। सबसे पहले, भवन की पुनरुत्पादन/पुनर्निर्माण लागत (सी) की गणना इलाके में भवन निर्माण की मौजूदा लागत के आधार पर, मूल्यांकन की तारीख के अनुसार की जाएगी। तदनुसार मूल्यह्रास लागत की गणना भवन के अंतिम अवशिष्ट मूल्य को उसकी पुनरुत्पादन लागत के 6 प्रतिशत के रूप में लेते हुए की जाएगी और मूल्यांकन की तारीख के अनुसार भवन की आयु (ए) के आधार पर मूल्यह्रास की एक सीधी रेखा भिन्नता को ध्यान में रखते हुए की जाएगी और इसकी कुल सर्विसेवल लाइफ जीवन (ए$आर), जहां 'आर' मूल्यांकन की तिथि के अनुसार भवन का अवशिष्ट लाइफ है, जिसे उचित देखभाल के साथ और इसके निर्माण में अपनाइ गइ संरचना के प्रकार और विशिष्टताओं को ध्यान में रखते हुए तैयार किया जाएगा।

   दूसरे शब्दों में, डी = सी-(0.94 X सी X ए)/(ए+आर)

(ii) विभिन्न प्रकार के भवनों का अपेक्षित सर्विसेवल लाइफ नीचे उल्लिखित अनुसार लिया जाएगाः-

(ए)	स्मारकीय संरचनाएँ	100 वर्ष
(बी)	आरसीसी फ्रेमयुक्त संरचनाएं	75 वर्ष
(सी)	भार वहन करने वाली संरचनाएं	55 वर्ष
(डी)	अर्ध स्थायी संरचनाएं	30 वर्ष

(iii) अनुमेय ग्राउंड कवरेज के लिए स्थानीय उपनियमों को ध्यान में रखते हुए भवन (एलए) से जुड़े भूमि क्षेत्र की गणना करें और तदनुसार अधिशेष भूमि (एल) को एल-एलए के रूप में गणना करें, जहां एल = कुल भूमि क्षेत्र। उदाहरण के लिए, यदि स्थानीय उपनियमों के अनुसार अनुमत ग्राउंड कवरेज 'एक्स' प्रतिशत है और ग्राउंड फ्लोर पर इमारत का प्लिंथ क्षेत्र (यानी, वास्तविक; ग्राउंड कवरेज) 'वाइ' वर्गमीटर है, एलए = वाइ X 100/एक्स वर्गमीटर

हालाँकि, इस शर्त के अधीन कि यदि 'एलए' 'एल' से अधिक निकलता है, जो कि तब हो सकता है जब ग्राउंड फ्लोर पर वास्तविक प्लिंथ क्षेत्र स्थानीय उपनियमों के अनुसार अनुमेय से अधिक हो, तो इसे 'एल' को प्रतिबंधित किया जाएगा। तदनुसार, एसे मामलों में कोइ 'एलएस' नहीं होगा। यदि इलाके में कोइ स्थानीय उपनियम मौजूद नहीं है, तो इलाके में सामान्य प्रैक्टिष के साथ तुलना की जाएगी।

(iv) इलाके में प्रचलित भूमि दर का पता लगाना।

राजस्व प्राधिकारी द्वारा अधिसूचित भूमि दरों को अपनाया जाएगा। यदि भवन आवासीय प्रयोजन के लिए है तो आवासीय उपयोग के लिए भूमि दर अपनाइ जाएगी तथा अन्य प्रयोजन के लिए व्यावसायिक उपयोग के लिए दुर्लभ भूमि अपनाइ जाएगी। अधिमानतः प्रमाणित दस्तावेज़ या यदि वे संबंधित अधिकारियों द्वारा उपलब्ध नहीं कराए जाते हैं, तो कम से कम एसे दस्तावेज़ों का संदर्भ इलाके में प्रचलित भूमि दर के समर्थन में रिकॉर्ड पर रखा जाएगा।

(v) जैसा कि ऊपर पैरा 2(iii) में चर्चा की गइ है, भवन से जुड़े भूमि क्षेत्र और अधिशेष भूमि क्षेत्र की लागत की अलग-अलग गणना करें।

अधिशेष भूमि की लागत की गणना करते समय, इस बात का ध्यान रखा जाएगा कि अधिशेष भूमि के केवल उस हिस्से को ध्यान में रखा जाए जो बेहतर पहुंच या पार्किंग सुविधाओं या एसे किसी अन्य उपयोग के माध्यम से संपत्ति की उपयोगिता को बढ़ाता है।

(vi) संपत्ति के शुद्ध मूल्य का पता लगाने के लिए भवन की मूल्यह्रास लागत में संलग्न भूमि क्षेत्र की लागत जोड़ें, यदि पूरी इमारत को किराए पर देने का प्रस्ताव नहीं है, तो संपत्ति का शुद्ध मूल्य तदनुसार कम हो जाएगा किराए पर लिए जाने वाले परिसर के निर्मित क्षेत्र और कुल निर्मित क्षेत्र को ध्यान में रखते हुए। इस बात का ध्यान रखा जाएगा कि यदि सामान्य उपयोगिताओं

का क्षेत्र, जैसे सीढ़ियाँ, शौचालय, गलियारे आदि का उपयोग किसी विशेष मंजिल पर या किसी विशेष विंग में एक से अधिक उपयोगकर्ताओं द्वारा किया जा रहा है या किया जाएगा, तो किराए पर लिए जाने वाले परिसर के निर्मित क्षेत्र की गणना करते समय एसी सामान्य उपयोगिताओं का केवल आनुपातिक निर्मित क्षेत्र पर विचार किया जाता है।

(vii) उपरोक्त पैरा 3(vi) में निर्दिष्ट संपत्ति के शुद्ध मूल्य पर रिटर्न की वार्षिक दर निम्नानुसार गणना की जाएगीः -

(ए) उन शहरों/कस्बों के मामले में जो मकान किराया भत्ता (एचआरए) के उद्देश्य से शहरों/कस्बों के 'X' और 'Y' वर्गीकरण में आते हैं - संपत्ति के गैर-आवासीय उपयोग के लिए 8 प्रतिशत और आवासीय उपयोग के लिए 7 प्रतिशत।

(बी) अन्य शहरों/कस्बों के मामले में - संपत्ति के गैर-आवासीय उपयोग के लिए 7 प्रतिशत और आवासीय उपयोग के लिए 6 प्रतिशत।

(viii) संपत्ति के परिसर के भीतर अतिरिक्त भूमि के लिए जो बेहतर पहुंच और/या पार्किंग सुविधाएं आदि प्रदान करेगी, पैरा (vii)(ए) में उल्लिखित स्थानों के मामले में उक्त अधिशेष भूमि की लागत पर रिटर्न की वार्षिक दर 7 प्रतिशत और ऊपर पैरा (vii)(बी) में उल्लिखित स्थानों के मामले में, संपत्ति के गैर-आवासीय और आवासीय दोनों उपयोग के लिए 6 प्रतिशत के रूप में ली जाएगी। यदि समग्र रूप से भवन को किराये पर देने का प्रस्ताव नहीं है, तो किराए पर दिए जाने वाले परिसर के निर्मित क्षेत्र और कुल निर्मित क्षेत्र को ध्यान में रखते हुए अधिशेष भूमि का क्षेत्र तदनुसार कम किया जाएगा।

(ix) अधिशेष भूमि सहित संपत्ति पर शुद्ध वार्षिक रिटर्न, यदि कोइ हो, ऊपर पैरा (vii) (ए)/(बी) और पैरा (viii) में बताए गए रिटर्न को जोड़कर निकाला जाएगा।

(x) सकल वार्षिक रिटर्न, यानी, प्रति वर्ष उचित किराया निकालने के लिए उपरोक्त पैरा 2 (ix) में दिए गए आंकड़े में निम्नलिखित कारकों को जोड़ा जाएगा।

(ए) नगरपालिका कर (गृह/संपत्ति कर) वास्तविक के अनुसार। यदि वास्तविक आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं, तो नगरपालिका करों का आकलन संबंधित स्थानीय/नगरपालिका उपनियमों के अनुसार संपत्ति के मूल्य निर्धारण के आधार पर किया जाएगा। यदि पूरी इमारत को किराये पर देने का प्रस्ताव नहीं है, तो नगरपालिका कर सावधानीपूर्वक आनुपातिक आधार पर तय किया जाएगा।

(xi) उपरोक्त पैरा 2(vii)(ए)/(बी) के अनुसार संपत्ति पर वार्षिक रिटर्न के 12 प्रतिशत की दर से रखरखाव और मरम्मत। यदि क्षेत्र में कोइ वैधानिक प्रावधान मौजूद है जो मकान मालिक को रखरखाव और मरम्मत पर कुछ न्यूनतम खर्चों को चुकाने के लिए बाध्य करता है, तो उसका विधिवत हिसाब लगाया जाएगा।

(xii) ऊपर उल्लिखित प्रक्रिया का पालन करते हुए भवन का किराया हर साल 1 अप्रैल को पुनर्मूल्यांकन किया जाना आवश्यक है।

3. किराये का मूल्यांकन/पुनर्मूल्यांकन वरिष्ठ मंडल इंजीनियर की अध्यक्षता वाली एक हायरिंग कमेटी द्वारा किया जाएगा जिसके अधिकार क्षेत्र में किराये के लिए प्रस्तावित भवन खड़ा है। हायरिंग कमेटी के अन्य सदस्य मंडल के वरिष्ठ मंडल विद्युत इंजीनियर (जी) और वरिष्ठ मंडल वित्त प्रबंधक होंगे। नियुक्ति समिति की अनुशंसा को मंडल रेल प्रबंधक द्वारा अनुमोदित किया जाएगा।

उपरोक्त प्रक्रिया आदेश इंजीनियरिंग कोड 1982 के पैरा 1942 के प्रावधानों का अतिक्रमण करेगा।

उपरोक्त प्रावधानों को उन मामलों पर भी लागू किया जा सकता है जो किसी भवन के हिस्से के किराए की गणना पर स्पष्ट दिशानिर्देशों की अनुपलब्धता के कारण विवादग्रस्त/ लंबित हैं। (रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2010/एलएमएल/18/64 दिनांक 11.07.2018)

***

13 संदर्भ

क्र.सं.	विषय	पत्र सं.	दिनांक
1	इंडियन रेलवे वर्क्स मैन्युअल, 2000		02.02.2000
2	इंडियन रेलवे इंजीनियरिंग कोड, चतुर्थ पुर्नमुद्रण, 2012		
3	भारतीय रेलवे भूमि संपत्ति प्रबंधन प्रणाली (आइआर-एलएएमएस) का कार्यान्वयन	2020/सीइ-।/ सीटी/5/इ/ आइआर-एलएएमएस	16.10.2020
4	'रेलवे भूमि के प्रबंधन के लिए नीति' पर मास्टर परिपत्र	2021/एलएमएल/25/5	04.10.2022
5	गति शक्ति मल्टी मॉडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी) पर मास्टर परिपत्र	2021/ टीसी(एफएम)/18/23	06.12.2022
6	आरएमएस भवन के किराये की वसूली में संशोधन	2014/ एलएमएल-।।/18/6	03.12.2014
7	डिपोजिट स्कीम के तहत भारतीय रेलवे द्वारा आरएमएस कार्यों का निर्माण	73/डब्ल्यू2/3/8	02.02.1979
8	रेल मंत्रालय की वस्तुओं और सेवाओं की बाहरी आपूर्ति पर पहले के रिवर्स चार्ज से फॉरवर्ड चार्ज में बदलना	2017/एसी-।।/1/6/ जीएसटी/मेन/Vol. IV	20.10.2023
9	विभिन्न परियोजनाओं के लिए एनएचएआइ को भूमि पट्टा/लीज	2015/सीइ-IV/आरओबी-आरयूबी/विविध/49	15.03.2023
10	आरएमएस भवनों के लिए पी एंड टी विभाग सहित सरकारी विभागों के लिए रेलवे भूमि का लाइसेंस देना	87/डब्ल्यू2/ एलएम/18/73	31.03.1987
11	भारतीय रेलवे में स्वचालित टेलर मशीनों (एटीएम) के लाइसेंस पर नीति	2018/ट्रांस/सेल/सिविल/ एटीएम पॉलिसी	27.11.2018
12	आइआरसीटीसी द्वारा स्थापित फूड प्लाजा/ फूड कोर्ट/फास्ट फूड इकाइयों हेतु- भूमि लाइसेंस शुल्क और राजस्व हिस्सेदारी वसूलना	2018/कैटरिंग/600/01	17.11.2022

13	वणिज्यिक प्लॉटों आदि के लिए रेलवे भूमि लाइसेंस पर देने संबंधी नीति (मास्टर परिपत्र)	2005/एलएमएल/18/8	10.02.2005
14	वणिज्यिक प्लॉटों आदि के लिए रेलवे भूमि लाइसेंस पर देने संबंधी नीति (मास्टर परिपत्र)	2005/एलएमएल/18/8	08.06.2005
15	राजकीय रेलवे पुलिस (जीआरपी) कार्मिकों हेतु क्वार्टर/बैरक का प्रावधान	2015/एलएमबी-।/15/2	06.02.2015
16	राजकीय रेलवे पुलिस (जीआरपी) कार्मिकों हेतु क्वार्टर/बैरक का प्रावधान	92/एलएम(बी)/21/41/ पॉलिसी	12.10.1993
17	रेलवे परिसर में आरएलडीए के कार्यालय आवास हेतु किराए की दर	2010/एलएमबी-।/7/2	30.09.2022
18	कॉनकोर को लाइसेंस दी गइ रेलवे भूमि के लिए भूमि लाइसेंस शुल्क	2015/ एलएमएल-।।/13/4	19.03.2020
19	कॉनकोर को रेलवे भूमि का लाइसेंस देना	2015/ एलएमएल-।।/13/4	03.03.2017
20	कॉनकोर को लाइसेंस दी गइ रेलवे भूमि के लिए भूमि लाइसेंस शुल्क	2021/ एलएमएल-।।/13/5	24.03.2021
21	वित्तीय वर्ष 2017-18 के लिए प्रति टीइयू भूमि लाइसेंस शुल्क अपनाने पर कॉनकॉर को रेलवे भूमि का लाइसेंस देना	2020/ एलएमएल-।।/13/33	02.11.2022
22	रेल मंत्रालय द्वारा डीएफसीसीआइएल को भूमि लीज लाइसेंस	2013/इन्फ्रा./6/14	27.01.2014
23	रेल मंत्रालय द्वारा डीएफसीसीआइएल को भूमि लीज लाइसेंस	2013/इन्फ्रा./6/14	16.06.2014
24	रेल मंत्रालय द्वारा डीएफसीसीआइएल को भूमि लीज लाइसेंस	2013/इन्फ्रा./6/14	10.04.2018
25	रक्षा के लिए किराए/पट्टे पर दी गइ भूमि/ भवन के संबंध में लाइसेंस शुल्क और किराये के शुल्क का निर्धारण	2023/ एलएमएल-।।/18/1	21.03.2023
26	रेलवे भूमि के वाणिज्यिक लाइसेंस के लिए दिशानिर्देशों का युक्तिकरण	83/डब्ल्यू2/ एलएम/18/87	03.03.1987

27	रेल नीर पैकेज्ड पेयजल बॉटलिंग संयंत्र की स्थापना हेतु आइआरसीटीसी को भूमि लाइसेंस	2002/ एलएमएल/13/14	07.01.2013
28	साइडिंग मालिकों के खिलाफ लंबित बकाया और साइडिंग समझौतों का गैर-निष्पादन	2019/ टीसी(एफएम)/18/09	05.11.2019
29	कार्गो संबंधित उद्देष्यों हेतु रेल भूमि के लंबी अवधि के पट्टे हेतु मॉडल भूमि पट्टा करार	2021/एलएमएल/25/5	02.06.2023
30	रेलवे भूमि को सरकारी संगठन को पट्टे/ लाइसेंस देने के लिए मॉडल मानक पट्टा/ लाइसेंस अनुबंध पर स्पष्टीकरण	2021/ एलएमएल-।।/2/1 (153)	27.12.2022
31	वे लीव सुविधाओ के लिए आइआर- रेल भूमि क्रॉसिंग सेवा (आइआर-आरबीसीएस) के संशोधित संस्करण का कार्यान्वयन	2020/सीइ-।/सीटी/12/ आइआर/आरएलसीएस	17.03.2021
32	ऑनलाइन पोर्टल के पंजीकरण की तारीख से दूरसंचार/ऑप्टिकल फाइबर केबल (ओएफसी) बिछाने के लिए वे लीव अनुमति के अनुमोदन के लिए 15 दिनों की समयसीमा सुनिश्चित करना।	2022/ एलएमएल-।/24/67	21.12.2022
33	भारतीय रेलवे पर रेलवे ट्रैक के ऊपर ओवरहेड पावर लाइन क्रॉसिंग और रेलवे ट्रैक के अंडरग्राउंड पावर केबल क्रॉसिंग की अनुमति देना।	2010/ इलेक्ट(जी)/148/6	14.02.2023
34	भारत नेट परियोजना और स्मार्ट सिटी मिशन पहल के लिए दूरसंचार/ओएफसी केबल बिछाने के लिए पर्यवेक्षण शुल्क लगाने पर स्पष्टीकरण	2022/ एलएमएल-।/24/67	21.03.2023
35	दूरसंचार विभाग की भारत नेट परियोजना के संबंध में रास्ता छोड़ने की सुविधाएं/ सुविधा अधिकार/रास्ते का अधिकार की वसूली/ रास्ते का अधिकार शुल्क की मंजूरी	2017/ एलएमएल-।/24/13	16.02.2018, 05.01.2018, 07.06.2018
36	रेलवे भूमि वे लीव सुविधा का अधिकार देने के लिए मॉडल/मानक अनुबंध	2022/एलएमएल-।/25/5(पार्ट-2)	06.12.2022

37	रेलवे से संबंधित आवासीय इकाइयों में घरेलू पीएनजी कनेक्शन का प्रावधान	2012/ एलएमएल/24/17	09.02.2023
38	मुंबइ में पश्चिम रेलवे से संबंधित आवासीय इकाइयों में घरेलू पीएनजी कनेक्शन का प्रावधान	2012/ एलएमएल/24/17	30.11.2016
39	भारतीय रेलवे पर रेलवे भूमि संपत्ति प्रबंधन प्रणाली (आइआर-एलएएमएस) का कार्यान्वयन	2023/ एलएमएल-।।/11/2	29.03.2023
40	भारतीय रेलवे के आइआर- एलएएमएस पर अतिक्रमण मॉड्यूल का कार्यान्वयन	2023/ एलएमएल-।/14/21	30.05.2023
41	रेलवे प्रशासन से संबंधित भूमि - राजस्व रिकॉर्ड में सुधार और अनधिकृत कब्जेदारों को बेदखल करना	एफबी(233)आरवी./ आइजेजे /766	27.06.1983
42	सुधार पर्ची संख्या 6 - भारतीय रेलवे कार्य नियमावली (2000 संस्करण) अध्याय VIII में संशोधन	98/एलएमएल/14/156	21.12.2001
43	सार्वजनिक परिसर (अनाधिकृत कब्जाधारियों की बेदखली) अधिनियम 1971 के प्रावधान के तहत संपदा अधिकारी के आदेषों को चुनौती देते हुए उच्च न्यायालयों में रिट याचिका दायर किया जाना	2000/ एलएमएल/14/200	04.12.2000
44	एसएलपी (सिविल) डायरी नंबर 19714/2021 रेलवे झोपड़पट्टी विकास मंडल बनाम भारत सरकार और अन्य के मामले में	2021/ एलएमएल-।/14/43	11.08.2022
45	सभी स्तरों पर अदालती मामलों, विशेष रूप से रेलवे बोर्ड को एक पक्ष के रूप में शामिल करने वाले मामलों/अवमानना मामलों का उचित प्रबंधन	2019/इ(एलएल)एटी/ सीएनआर/19	01.06.2023
46	रेलवे भूमि पर अतिक्रमण - रोकथाम और उसे हटाना	2021/ एलएमएल-।/14/43	21.12.2021

47	क्षेत्रीय रेलवे द्वारा रेलवे भूमि से अतिक्रमण हटाने की कारवाइ	2021/ एलएमएल-।/14/43	21.02.2022
48	चालू वित्तीय वर्ष 2016-17 हेतु वृक्षारोपण का संशोधित लक्ष्य	2012/ एलएमएल/2/6(35)	06.06.2016
49	कार्यों के प्राक्कलन में पर्यावरण संबंधी कार्यों का प्रावधान	2016/ इएनएचएम/13/02	13.05.2016
50	रेलवे भूमि पर वृक्षारोपण के लिए रेलवे प्रशासन और राज्य वन विभाग के बीच समझौता	98/एलएमएल/15/14/ पीटी	31.03.2016
51	ट्रैक के किनारे स्टेशन के रास्ते पर रेलवे क्षेत्र/ परिसर के सौंदर्यीकरण पर नीति दिशानिर्देश	2022/ एलएमएल-।।/15/1	06.05.2022
52	व्यक्तिगत गैर सरकारी संगठनों, ट्रस्टों, धर्मार्थ संस्थानों, निगमों आदि के माध्यम से रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं के प्रावधान के लिए दिशानिर्देश	2012/ एलएम(पीए)/03/08/ पॉलिसी	31.03.2022
53	आरएलडीए द्वारा रेलवे भूमि का वाणिज्यिक विकास - रेलवे को सामान्य निर्देश	2008/एलएमएल/2/17	27.04.2009
54	रेलवे भूमि के व्यावसायिक विकास में बाधाएँ	2007/ एलएमएल/2/23(5)	16.10.2017
55	आरएलडीए द्वारा रेलवे भूमि का विकासः आय का क्षेत्रीय रेलवे को हस्तांतरण	2007/एसी-11/1/7	14.02.2008
56	आरएलडीए को सौंपे गए स्थल के भूमि क्षेत्र में भिन्नता	2022/ एलएमएल-।।/2/5	16.06.2022
57	आरएलडीए को सौंपे गए स्थल के भूमि क्षेत्र में भिन्नता	2022/ एलएमएल-।।/2/5	10.01.2023
58	रेलवे सीमा से लगी भूमि पर सरकारी एवं निजी भवन के निर्माण/ पुनर्विकास हेतु अनापत्ति प्रमाण पत्र जारी करने की प्रक्रिया	2015/ एलएमएल-।/19/2	25.06.2015
59	रेलवे सीमा से लगी भूमि पर सरकारी एवं निजी भवन के निर्माण/ पुनर्विकास हेतु अनापत्ति प्रमाण पत्र जारी करने की प्रक्रिया	2015/ एलएमएल-।/19/2	17.07.2017

60	विभिन्न केंद्रीय मंत्रालयों के लिए शहरी स्थानीय निकायों द्वारा आवश्यक एनओसी/ अनुमति के स्पष्टीकरण के लिए अनुरोध	2016/ एलएमएल-।/19/2	26.05.2016
61	एलिवेटेड ट्रैक के पास निजी भूमि पर निजी भवनों के निर्माण के लिए ''एनओसी'' देने के संबंध में दक्षिण रेलवे द्वारा मांगा गया स्पष्टीकरण	2022/ एलएमएल-।/19/12	01.05.2023
62	रेलवे सीमा से लगी भूमि पर सरकारी और निजी भवन के निर्माण/ पुनर्विकास के लिए अनापत्ति प्रमाण पत्र जारी करना	2008/ एलएमएल/19/17	16.02.2010
63	रेलवे भूमि/परिसर में अपनी लागत पर सड़क और फुटपाथों की प्रमुख मरम्मत/सुधार के लिए स्थानीय निकायों/राज्य सरकारों को 'अनापत्ति प्रमाण पत्र' (एनओसी) प्रदान करना	2012/ एलएम(पीए)/03/08/ पॉलिसी	21.10.2015
64	भूमि अधिग्रहण के लिए रेलवे संशोधन अधिनियम, 2008 के तहत विशेष रेलवे परियोजना की अधिसूचना	2010/एलएमएल/12/8	19.12.2014
65	भूमि अधिग्रहण के लिए रेलवे (संशोधन) अधिनियम, 2008 के तहत विशेष रेलवे परियोजना की अधिसूचना	2010/एलएमएल/12/8	08.04.2010
66	सभी क्षेत्रीय रेलवे की गति शक्ति इकाइयों के क्षेत्र में आने वाली विशेष रेलवे परियोजनाओं को भूमि अधिग्रहण हेतु रेलवे संशोधन अधिनियम, 2008 के तहत राजपत्र अधिसूचना	2023/ एलएमएल-।।/12/1	10.04.2023
67	भूमि अधिग्रहण के लिए रेलवे संशोधन (अधिनियम), 2008 के तहत विशेष रेलवे परियोजना की राजपत्र अधिसूचना	2023/ एलएमएल-।।/12/1	16.10.2023
68	परियोजनाओं के लिए भूमि अधिग्रहण	2009/ एलएमएल/12/18	17.12.2009

69	सार्वजनिक प्रयोजन के लिए रेलवे अवसंरचना परियोजनाओं के लिए भूमि का अधिग्रहण	2010/एलएमएल/12/8	22.11.2017
70	सार्वजनिक प्रयोजन के लिए रेलवे अवसंरचना परियोजनाओं के लिए भूमि का अधिग्रहण	2010/एलएमएल/12/8	21.02.2020
71	नइ लाइन परियोजनाओं के कार्यान्वय के संबंध में नीति	2018/डब्ल्यू-1/जनरल/ भूमि अधिग्रहण	05.02.2020
72	रेलवे परियोजनाओं के लिए भूमि अधिग्रहण से प्रभावित भूमि खोने वालों के मुआवजे के संबंध में नीति में संशोधन	इ(एनजी)।।/2010/ आरसी-5/1	11.11.2019
73	लोक अदालत के माध्यम से भूमि अधिग्रहण संदर्भों पर निर्णय लेने में क्षेत्रीय रेलवे की भागीदारी	2017/ एलएमएल-।।/12/1	15.01.2020
74	भूमि अधिग्रहण	2015/डब्ल्यू-2/ एससीआर/ एनएल/22	20.10.2016
75	भूमि अधिग्रहण दस्तावेजों को सुपुर्द करना	2014/ एलएमएल-।।/13/7	09.07.2014
76	रेलवे बोर्ड की मंजूरी की आवश्यकता वाले रेलवे भूमि (5 लाख रुपये से अधिक लागत) के पट्टे/विनिमय के प्रस्तावों की चेक लिस्ट	2014/ एलएलएल-।।/13/15	08.07.2014
77	गेज परिवर्तन के बाद सरप्लस परित्यक्त सरेखण भूमि को राज्य सरकार के साथ एक्सजेंज करना	2018/ एलएमएल-।।/13/11	05.04.2018
78	भूमि त्याग अनुमान में आकस्मिक शुल्क शामिल करने के लिए दिशानिर्देश	90/एलएम(एल)/13/17	28.02.1991
79	रेलवे भूमि को दीर्घकालिक पट्टे पर देने/बदले में रेलवे भूमि को त्यागने हेतु महाप्रबंधक की शक्तियों में वृद्धि	2001/ एलएमएल/13/53	11.09.2014
80	नोटिस अवधि की समाप्ति के बाद सरेंडर की गइ अतिरिक्त रेलवे सुविधाओं (एआरएफ) पर रखरखाव शुल्क नहीं लगाया जाना	2023/सीइ-1/एसपी/1	17.03.2023

81	अतिरिक्त रेलवे सुविधाओं (एआरएफ) को खत्म करने से पहले रक्षा प्राधिकरण को सूचित करना	2018/सीइ-।/एसपी/3	21.06.2022, 08.12.2022
82	डिफेंस साइडिंग के पूर्ण ट्रैक नवीनीकरण (सीटीआर) के लिए लागत अनुमान	2018/सीइ-।/एसपी/3	27.06.2022
83	डिफेंस साइडिंग पर ब्याज शुल्क लेने के संबंध में स्पष्टीकरण	2002/सीइ-।/एसपी/पार्ट	04.07.2022
84	डिफेंस साइडिंग के संबंध में रेल मंत्रालय और रक्षा मंत्रालय के बीच निष्पादित किए जाने वाले नियम और शर्तों का संशोधित मानक ज्ञापन	2002/सीइ-।/एसपी/।/ पार्ट	25.02.2014
85	साइडिंग के मामले में दूरी के आधार पर भाड़ा वसूलने की प्रणाली	टीसी-।/2014/214/3	24.09.2014
86	गति शक्ति मल्टी मॉडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी) के लिए मानक अनुबंध	2021/ टीसी(एफएम)/18/23-भाग (2)	07.07.2022
87	मानक अनुबंध में संशोधन के संबंध में गति शक्ति मल्टी मॉडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी) के लिए संशोधित नीति	2021/ टीसी(एफएम)/18/23-भाग (1)	16.12.2022
88	रेलवे भूमि को पट्टे/लाइसेंस पर देने के सामान्य निर्देश	2019/एलएमएल/20/1	20.11.2019
89	धारावी पुनर्विकास परियोजना (डीपीआर) मुंबइ से संबंधित पट्टा भुगतान	2019/एलएमएल-।। /2/17(140)	23.12.2019
90	मुंबइ-अहमदाबाद हाइ स्पीड रेल (एम.ए.एच. एस.आर) परियोजना के लिए नेषनल हाइ स्पीड रेल कॉर्पोरेषन लिमिटेड (एन.एच.एस. आर.सी.एल) द्वारा एलिवेटेड कॉरिडोर और सुरंग के माध्यम से रेलवे भूमि को पार करने की अनुमति	2019/ एलएमएल/24/42	20.12.2019
91	सीएसआर फंडिंग के माध्यम से स्टेषन के सर्कुलेटिंग क्षेत्रों में शौचालयों पर नीति	2019/ एलएमएल/18/13	30.09.2019

92	रेल टर्मिनल स्थापित करने और/या मौजूदा रेल हेड को कनेक्टिविटी प्रदान करने के लिए रेलवे भूमि के लाइसेंस के मामले में भूमि लाइसेंस शुल्क की वसूली के लिए नीति पर स्पष्टीकरण।	2008/ एलएमएल/18/15	23.09.2019
93	रेलवे स्कूलों/अस्पतालों/स्टेडियमों आदि जैसे रेलवे संस्थानों में बुनियादी ढांचे/सुविधाओं के निर्माण/संवर्द्धन के लिए व्यक्तियों से प्राप्त परोपकारी प्रस्तावों से निपटने के लिए दिशानिर्देश	2019/एलएमबी-1/8/1	26.07.2019
94	ऑनलाइन पोर्टल में पंजीकरण की तारीख से 300 मिमी व्यास तक पानी/सीवेज पाइपलाइन बिछाने के लिए रास्ता छोड़ने की अनुमति के अनुमोदन के लिए 15 दिनों की समयसीमा सुनिश्चित करना	2022/ एलएमएल-।/24/67	14.02.2023
95	पीपीपी मोड पर रेलवे संपत्तियों के उपयोग और सेवाओं की खरीद के लिए जीएम/ डीआरएम को अधिकार सौंपना।	2018/इन्फ्रा/12/40	10.12.2018
96	महाप्रबंधक की शक्तियों का मंडल रेल प्रबंधक को प्रत्यायोजन	2017/ट्रांस/01/पॉलिसी	18.10.2017
97	सौंदर्यीकरण के उद्देश्य से रेलवे भूमि का उपयोग करने की अनुमति	2021/ एजएमएल-।।/13/19	25.06.2021
98	स्थानीय अधिकारियों द्वारा सेवा सड़कों के निर्माण के लिए रेलवे लाइन के किनारे रेलवे भूमि के उपयोग की अनुमति देना	2017/ एलएमएल-।/19/18	16.10.2017
99	विभिन्न रेलवे भवनों/स्थानों पर दूरसंचार टावरों की स्थापना	2016/ एलएमएल-।।/13/14	16.09.2016
100	लाइसेंसिंग/लीजिंग/वे लीव अनुमति के लिए मामले पर कारवाइ करने से पहले भूमि पट्टा समझौते के प्रारूप पर हस्ताक्षर करना	2005/एलएमएल/18/8	22.10.2010

101	कंक्रीट स्लीपर प्लांट की स्थापना के लिए रेलवे भूमि के लाइसेंस के संबंध में नीति	2007/टीके-।।/22/11/3/भूमि लाइसेंस पॉलिसी	30.04.2013
102	वाणिज्यिक भूखंडों आदि के लिए रेलवे भूमि की लाइसेंसिंग पर नीति	2014/ एलएमएल-।।/18/5	29.02.2016
103	रेलवे भूमि और भवनों पर दूरसंचार बुनियादी ढांचे की स्थापना के संबंध में नीति (शुद्धिपत्र)	2003/टेले/ आरसीआइएल/1 पीटी. (Contd.)(3332182)	14.03.2023
104	मौजूदा रेलवे ट्रैक को पार करने वाली मेट्रो रेल के लिए यूनिफार्म नीति	2011/Proj./SCR/9/8	11.05.2023
105	विवादों से संबंधित भूमि अभिलेखों का लंबे समय तक चलने वाला दस्तावेज़ीकरण	2001/ एलएमएल/14/22	21.01.2002
106	भूमि रिकॉर्ड डिजिटलीकरण	2009/ एलएमएल-।।/13/19	21.07.2014
107	डीएफसीसीआइएल के लिए भूमि अधिग्रहण	2006/W-1/Genl./ DFC Pt.II	04.12.2008
108	रेलवे भूमि पर शौचालय	2009/ एलएमएल/14/69	09.08.2017
109	रेलवे भूमि पर चारदीवारी का निर्माण	2011/एलएमबी/14/64	26.07.2013
110	रेलवे सीमा के किनारे चारदीवारी का निर्माण	2009/ एलएमएल/20/01	25.11.2009
111	पीपीइ अधिनियम 1971 के तहत अतिक्रमण हटाना - इस मंत्रालय के प्रस्तावों की तुलना में अधिनियम के प्रावधानों की व्याख्या	96/एलएमएल/14/85	12.07.2005
112	अतिक्रमण हटाओ-माननीय रेल मंत्री जी का आदेश	2004/ एलएमएल/14/15	27.10.2004
113	सार्वजनिक परिसर (अनधिकृत कब्जाधारियों की बेदखली) अधिनियम 1971 के तहत बेदखली की कार्यवाही के लिए दिशानिर्देश	2001/एलएमएल/14/1	05.04.2004

114	सुरक्षा क्षेत्र- पटरियों के किनारे अतिक्रमण हटाने के संदर्भ में परिभाषा	2002/ एलएमएल/14/70	13.11.2002
115	रेलवे परिसर में अतिक्रमण हटाना- रेलवे सुरक्षा बल के जवानों की भूमिका।	80/डब्ल्यूआर/14/0/ए	17.07.2000
116	रेलवे/सरकारी भूमि पर अनधिकृत कब्जा करने और उस पर अपना निजी आवास बनाने वाले रेलवे कर्मचारियों के खिलाफ अनुशासनात्मक कारवाइ	94/एलएम(एल)/14/34	09.03.1990
117	रेलवे क्वार्टरों पर अनाधिकृत कब्ज़ा- अतिक्रमण को रोकना और हटाना	80/ डब्ल्यू2(एलएम)/14/51	24.10.1986
118	सड़क वाहनों को रेलवे भूमि पर अतिक्रमण करने से रोकना- सीआरएस की अनुशंसा	84/डब्ल्यू2/ एलएम/14/20	16.06.1984
119	पीएंडटी को छोड़कर अन्य सरकार से लिए जाने वाले किराए के मूल्यांकन/पुनर्मूल्यांकन की प्रक्रिया, जहां संपूर्ण रेलवे भवन या भवन का कुछ हिस्सा किराए पर दिया गया	2010/ एलएमएल/18/64	11.07.2018
120	'रेलवे भूमि के प्रबंधन के लिए नीति' पर मास्टर परिपत्र में संशोधन	2023/एलएमएल-II/25/5	07.06.2023, 28.08.2023
121	ऑप्टिकल फाइबर क्रॉसिंग के लिए वे लीव क्रॉसिंग	2022/ एलएमएल-I/24/67	29.05.2024
122	'रेलवे भूमि के प्रबंधन के लिए नीति' पर मास्टर परिपत्र में संशोधन	2022/ एलएमएल-I/24/67	10.09.2024

***

For any suggestions, errors etc, please contact
on Email : iricenmail@iricen.railnet.gov.in