भारत सरकार GOVERNMENT OF INDIA
रेल मंत्रालय MINISTRY OF RAILWAYS
(रेलवे बोर्ड RAILWAY BOARD)

No. 2017/TG-IV/2/RB/05/Halts Policy

New Delhi, dated: 18.11.2019

The General Managers,
All Zonal Railways.

Sub: Policy Guidelines- Halt stations.
Ref: Halt stations- Master Circular.

*****

Instructions issued from time to time laying down guidelines for halt stations are as under:

1) PM Circular No. 12 of 1999 vide letter No. 99/TG-IV/Halts/Policy dated 17.05.99
2) Corrigendum to Circular No. 12 of 1999 vide letter No. 99/TG-IV/Halts/Policy dated 08.06.99
3) PM Circular No. 27 of 1999 vide letter No. 99/TG-IV/Halts/Policy dated 15.09.99
4) PM Circular No. 53 of 2000 vide letter No. 99/TG-IV/Halts/Policy dated 08.09.2000
5) PM Circular No. 63 of 2000 vide letter No. 2000/TG-IV/Halt Policy/clarification of NER dated 28.11.2000
6) PM Circular No. 21 of 2001 vide letter No. 99/TG-IV/Halts/Policy dated 03.04.2001
7) PM Circular No. 28 of 2001 vide letter No. 99/TG-IV/Halts/Policy dated 18.04.2001
8) PM Circular No. 67 of 2001 vide letter No. 99/TG-IV/Halts/Policy dated 17.10.2001
9) PM Circular No. 26 of 2005 vide letter No. 99/TG-IV/Halts/Policy dated 24.06.2005

These guidelines have been reviewed. Competent Authority have now carried out certain amendments in the policy guidelines for halt stations

Accordingly, revised comprehensive guidelines on Halt stations (Master Circular) is enclosed herewith for information and necessary action with immediate effect.

This issues with the concurrence of Finance Directorate of Ministry of Railways.

Kindly acknowledge receipt.

DA: As above.

18/11/19
(Neeraj Sharma)
Executive Director Passenger Marketing
Railway Board.

No. 2017/TG-IV/2/RB/05/Halts Policy

New Delhi, dated: 18.11.2019

Copy forwarded to :-

1. The PFAs, All Indian Railways for information.
2. The ADAI, All Indian Railways.
3. The PCCMs, All Zonal Railways.

18.11.19
For Financial Commissioner,
Railway Board.

INDEX

S.NO.	SUBJECT	PAGE NO.
1.0	Opening of Halt Station under General Manager's Power	1
2.0	Opening of Halt Station - Requirement of Board's approval	1-2
3.0	Provision of Amenities at Halt Stations	3
4.0	Appointment of Halt Contractors	3-4
5.0	Payment of Commission	4-5
6.0	Appointment of Heirs and Successors of Deceased Halt Contractors	5
7.0	Permission for issue of MSTs/QSTs by halt contractors from halt stations	5
8.0	Booking Zone of halt stations	5
9.0	Closure of Halt Stations	5
10.0	Upgradation of Halt Station into Flag Stations	6
11.0	Downgradation of Flag Station into Contractor–Operated Halt Station	6
12.0	Change in the Name and Spelling of Railway Stations	6
13.0	Other Guidelines	7
14.0	Annexure – Format for opening of halt station	8

HALT STATIONS

1.0 Opening of Halt Station under General Manager's Power:

A halt station can be opened under General Manager's powers without referring such a case to Ministry of Railways for approval when:

1.1 There is a financial justification for opening a halt station ;
1.2 The site of the proposed halt is at least 5 kms in the non-suburban areas and 2 Kms in suburban area, from the stations/halts on either side;
1.3 The proposal is feasible both from Operating & Engineering points of view;
1.4 The opening of a new halt station is otherwise remunerative but infringes the minimum distance limitation of 5 kms for non-suburban stations and 2 kms for suburban stations.
1.5 The financial viability and capital cost will be worked out without taking Shramdan into account.
1.6 The power of General Manager regarding opening of a halt station on passenger amenity ground can be enhanced to ₹ 50,000 per annum (loss) if the halt is otherwise feasible from operating and engineering points of view and adhere to distance restrictions from adjacent stations/halts.
1.7 Efforts should be taken by Railway to explore the scope of provision of maximum funds through MPLAD/Village Panchayat for construction of unremunerative halt stations.

2.0 Opening of Halt Station - Requirement of Board's approval:

2.1 When the conditions as stipulated above are not fulfilled, a halt may be opened as a passenger amenity if the Zonal Railway is satisfied that there is justification for opening the halt on grounds of volume of passenger traffic. In such cases, however, the Zonal Railways should make their recommendation to the Railway Board under whose orders alone can such halts be opened. While recommending to the Board, the proposal should be personally approved by the General Manager and vetted by the Railway's PFA. For determining the financial justification of a scheme for opening of new halt/ flag station, interest on capital is not to be taken into account on a financially remunerative viable proposal, but wherever such a scheme is not found to be financially remunerative, interest on capital should be added to work out the correct financial implications.

Zonal Railway may recommend an unremunerative proposal on passenger amenity ground after personal approval of GM and vetting of Zonal Finance only in exceptional cases where :

2.1.1 The proposed halt is at least 5 kms from the adjacent halt/stations (2 km for suburban).
2.1.2 Proper mode of public transport is not available within 2 km of the neighbouring villages.
2.1.3 At least few (5-10) villages should be benefitted from the proposed halt.

2.1.4 Proposals of halt stations at lines with sectional line capacity utilization 100% or more may not be encouraged. However, in exceptional cases with proper justification, halt proposals on lines with 100% or more sectional capacity utilization may be recommended.

2.1.5 The financial implication and capital cost has to be calculated without taking shramdan into account. However, Railway should always explore the scope for obtaining shramdan for construction if the halt is sanctioned.

2.1.6 Efforts should be taken by Railway to explore the scope of provision of maximum funds through MPLAD/Village Panchayat for construction of unremunerative halt stations.

2.2 While determining the commercial feasibility of opening of a halt station, Zonal Railways, inter alia, should take into account the financial implications for providing this facility including the cost of stoppage of trains at the proposed halt station. However, where there is a demand from the local people for opening of passenger halts at Block Huts where trains are already stopping for operational purposes, cost of stoppage of trains need not be taken into account at the time of calculation of financial implications for processing the proposal.

2.3 While preparing justification for opening of a halt station, Zonal Railways should not only examine the financial aspects but also the passenger amenity aspect. This should invariably be done by each Zonal Railway while submitting the proposal to the Board. Passenger amenity aspect to be taken into consideration will include availability of road and public transport near the proposed Halt, distance of the proposed halt from the adjoining stations, etc. In case it is found that there is a justification to open a halt on passenger amenity grounds, comment should also be obtained from the Engineering Department regarding engineering feasibility (gradient etc) and Operating Department about the operational feasibility, etc.

2.4 While submitting Railway's report on proposal for opening of halt stations, information should invariably be submitted in the prescribed format (Annexure) along-with a sketch map illustrating the location & kilometerage of nearby rivers & rail/road over-bridges, if any, so that the proposal could be examined in its proper perspective.

2.4.1 While preparing the proposal by the zonal railways the total cost of the new amenities to be provided at the proposed halt should also be estimated and it should be included in the total cost of establishing a halt station (for e.g., cost of High level Platform, platform lighting, waiting room etc).

2.4.2 In case of opening of new halts the cost of all the trains which are likely to be stopped at that halt should be taken into account.

2.4.3 Operating feasibility of such halts should be assessed by taking into account:

i. Impact on the sectional utilization/line capacity
ii. Effect on speed/running time of subsequent trains
iii. Impact on movement of freight trains/maintenance blocks etc.

3.0 Provision of Amenities at Halt Stations:

3.1 As per extant categorization Halt stations are classified as HG-1, HG-2, and HG-3. Accordingly, the Minimum Essential Amenities to be provided are as under:

Sl. No	Amenities	STATION CATEGORY		
		HG-1	HG-2	HG-3
1	Drinking water Piped[1]/hand Pump[2]	Yes[1]	Yes[2]	Yes[2]
2	Waiting hall	Yes	Yes	-
3	Platform Shelter Shady trees	Yes* --	-- Yes	-- Yes
4	• Platforms - High level	Yes	Yes	Yes
5	Lighting #	Yes	Yes^	Yes^
6	Time Table Display	Yes	-	-
7	Clock	Yes	-	-
8	Dustbins***	Yes	Yes	Yes
9	Fan	Yes	--	--

*Bus type modular shelters
^ At stations where the trains are scheduled to halt after sunset
# As per Annexure 2 of Railway Board's letter No. 2004/Elec(G)/109/1 dt 18.05.2007
*** Adequate number of uniformly designed standard dustbins should be provided at all categories of stations at HG-1 category of stations, dustbins should be provided at regular spacing of 50 mt on each platform. At HG-2 & HG-3 category station, adequate number of dustbins as required should be provided. It must be ensured that provision of dustbins does not impede the free flow of passengers.

If any of the passenger amenities provided at a halt station is not functioning properly, the same should be reported by the halt contractor to the serving station through a message for corrective action.

- High Level Platform to be provided in all halt stations, with or without reduced width depending on safety parameters. The priority of expenditure, however may be HG-1 and downwards. Zonal Railway may also review the category of Halt station especially with regards to footfall and stoppage of trains before undertaking the expenditure on High Level Platform.

3.2 FOB are not required at Halt stations in single line section.

4.0 Appointment of Halt Contractors:

4.1 For appointing a halt contractor, the following guidelines must be followed :

4.1.1 The halt contractor should be a permanent resident of the place where the halt station is opened. The residence should be treated as local residence if it is located within the same district in which the station is located.

4.1.2 Minimum educational qualification should be at least 10th standard pass for new contractors.(i.e. contractors engaged after 24.06.2005)

4.1.3 A Selection Committee of Sr. Scale Officers from Commercial, Finance and Operating Departments shall scrutinize and shortlist the eligible offers. Selection will be by a draw of lots, drawn by any child if there is more than one suitable candidate. All the eligible candidates should be advised the date, time and venue of the draw through Courier/Regd. AD so that they may attend the draw if they so desire.

4.1.4 The antecedents of the applicants shall be verified before their appointment as halt contractors.

4.1.5 The halt contractor should produce a medical certificate showing that he is fit for the active service and free from any communicable diseases.

4.1.6 Applications for appointment of halt contractors shall be invited through advertisement in the local newspapers.

4.1.7 The initial period of contract should be five years and thereafter fresh contracts should be awarded after calling for fresh applications. After the expiry of the initial contract period of five years, the existing halt contractors may be given an extension for five years (maximum contract period should not exceed 5 + 5 = 10 years). The extension should be in spells of two and a half years at a time subject to the halt contractor's working being satisfactory and Railways dues being paid in time.

Those halt contractors who also maintain the infrastructure of the station at their own cost including provision of water, electricity etc. may be given another extension of five years i.e. total period of contract may be 10 + 5 = 15 years.

Action should be taken well in advance to call for fresh applications before expiry of the contract. The existing halt contractors should also be eligible to apply.

4.2 A security deposit of a minimum of ₹2000/- will be charged from the halt contractors based on the approximate cost of equipment supplied to each halt agent and also to safeguard the interest of the Railways. The Railways may fix enhanced security deposit while renewing or awarding fresh contract at the existing halt stations on the basis of total sales of the latest year by adopting a graded system which should be finalized in consultation with divisional associate finance. All other conditions pertaining to security deposit as laid down in the existing agreement would continue unchanged.

4.3 Regarding regularisation of halt contractors, facilities provided to halt contractors, etc., it is specified that halt agents are appointed after the Railway enters into a contract with the selected candidate. The appointment is purely contractual in nature and no facilities viz. absorption in railway service, regularisation of service, bonus, railway pass facilities etc. shall accrue to the halt contractor.

5.0 Payment of Commission

5.1 The commission payable to the halt contractors will be as under:

Sales turnover in ₹	Commission payable
1 – 15,000	15% **
15,001 – 50,000	12%
50,001 – 1,00,000	9%
1,00,001 – 2,00,000	6%
2,00,001 and above	3%

**** The minimum commission payable to the halt contractors would be ₹ 1000 per month for halts having stoppage upto 2 pairs of trains and ₹ 1500 per month for halts having stoppage of more than 2 pairs of trains.**

If the sales turnover is ₹ 3,00,000, the commission would be 15% of 15000 + 12% of 35000 + 9% of 50,000 + 6% of 1,00,000 + 3% of 1,00,000 = 2250 + 4200 + 4500 + 6000 + 3000 = ₹19,950/-.

5.2* The commission payable to the halt contractor will be on the basis of the individual month's transaction and not on the basis of monthly average sales turnover for the entire year.

6.0 Appointment of Heirs and Successors of Deceased Halt Contractors:

In the event of death of the halt contractor appointment of heirs and successors of deceased halt contractors, may be considered along-with other applicants and preference will be given to the heirs, all other things being equal. Further, it is clarified that if eligible heir and successor of the deceased halt contractor apply, draw of lots may not be required and preference may be given to him. However, after the expiry of the contract period, fresh applications should be called for and selection will be by draw of lots. Draw of lots will, therefore, be carried out only when there is no legal heir.

7.0 Permission for issue of MSTs/QSTs by halt contractors from halt stations:

Railways may consider this issue at their level in consultation with their Associate Finance, Board may be advised of such permission granted from time to time.

8.0 Booking Zone of halt stations:

Zonal Railways should at-least ensure that halt agents issue tickets till the terminating stations on the section. However, Zonal Railways are free to take their decision regarding issuing tickets even for connecting trains and any other station as per requirement in order to ensure that halt agents issue tickets in maximum number of cases so that the evil of ticketless travel is not encouraged.

9.0 Closure of Halt Stations:

For closing an existing halt station, the State Governments need not be consulted unless the opening of such a halt was in consultation with them or at their instance. If the halt station is unremunerative and also not justified on passenger amenity grounds, it could be closed by the Railway Administration itself. Zonal Railways should consider the closure of halt stations where average number of passengers is less than 25 per day (outward) on branch lines and less than 50 per day (outward) on main lines. There is no need to obtain the views of the ZRUCC/DRUCC before closure of such stations.

10.0 Upgradation of Halt Station into Flag Stations:

10.1 Railway should assess the earnings from a halt station periodically in order to ensure whether posting of a commercial clerk is more financially beneficial than operating the halt station by a private agent and take action accordingly.

Railway should examine the desirability of converting such halt stations into flag stations category which are categorized as HG-1 i.e. with earnings more than ₹50 lakhs per annum and outward passenger more than '3 lakhs per annum and functional for more than 5 years.

10.2 When the conversion of a halt station into a flag station is not financially justified but conversion of such a halt station into a flag station is considered necessary on amenity grounds, the Board desire that ZRUCC's views may also be forwarded to the Board.

10.3 The financial implications of conversion of an existing halt into a flag station should be worked out both on the basis of total expenditure and total earnings as well as on the basis of additional expenditure and additional earnings and thereafter, even if it is found financially remunerative under one of the two systems, such a conversion can be sanctioned by General Managers without referring it to the Board.

10.4 While examining the financial viability of the conversion of halt station into flag station, outward passenger earnings only should be taken into account.

10.5 After upgradation to a flag station, halt agents may continue to function till Zonal Railways find it financially beneficial to operate the flag station through regular railway staff.

10.6 Flag stations having passenger earnings of more than ₹50 lakhs and less than ₹1 crore per annum may be provided amenities as those of NSG-6 category stations.

11.0 Downgradation of Flag Station into Contractor–Operated Halt Station:

If a flag station is continuously operating on heavy recurring loss over a period of 3 years, the General Manager of the Railway may downgrade it into a contractor-operated halt station without referring it to this Ministry. Uneconomical flag stations, which cannot be downgraded to halts, may be operated through halt agents without downgrading passenger amenities.

12.0 Change in the Name and Spelling of Railway Stations:

When a request is received by the Zonal Railways from the State Government or any other authority for changing the name of any existing Railway Station, a standard reply should be sent to them stating that "since Ministry of Home Affairs, Government of India, alone is the competent authority to approve change in the name of the Railway Stations, the proposal may be sent directly to them for consideration".

13.0 Other Guidelines:

13.1 The existing halt contractors will continue to be governed by the old policy guidelines till expiry of their current contract.

13.2 Halt agents should be given additional responsibility of cleanliness of halt stations without any remuneration. Close monitoring will be done by the Divisional authorities through inspections to ensure that proper cleanliness has been maintained at the halt stations.

13.3 To keep a check on malpractices, the working of halt agents should be reviewed annually. In case there is an abrupt fall in earnings and sale of tickets has also fallen sharply, the working of such halt agents should be put on watch to check whether the decrease has been due to malpractices/frauds etc. If it is found that the halt agent has been indulging in malpractices/frauds etc., suitable punitive action should be taken against such halt agents including termination of contract. A suitable termination clause should be incorporated in the Agreement entered into with the halt agents in case an occasion arises necessitating termination of contract before the contract period is over.

13.4 In the Agreement, a clause may be introduced that change/amendment/modification made in the policy from time to time will automatically be applicable to the existing license holders without any further action on the part of the Railways.

13.5 Zonal Railways should make a six monthly review of the working of the halt/flag stations so that timely action may be taken for the closure of the halt stations which continue to make losses to the railways. Board may, accordingly, be apprised of the position after every six months without fail.

14.0 Annexure- Format for opening of halt station.

ANNEXURE

While sending Railway's comments on the proposals for opening of halt stations, the following information should invariably be given:-

1. Inter-distance between the proposed site and adjoining stations.
2. Operational feasibility. In case the proposal is not found operationally feasible, the exact constraints should be clearly defined. The sectional capacity and its utilization should invariably be given.
3. Engineering feasibility. The problem, if any, should be clearly defined.
4. Availability of Road Transport.
5. Financial implications (vetted by Associated Finance)

A(i) Fresh & Diverted traffic per annum and total earnings therefrom.
(ii) Other earnings per annum, if any.
(iii) Total earnings.

B(i) Capital cost of establishing the halt without shramdan.
(ii) whether shramdan offered by the local people (any written commitment given may be specifically mentioned).
(iii) Capital cost involved with shramdan.

C(i) Expenditure on repairs & maintenance @ ____________ and amount.
(ii) Depreciation on the capital cost @ ______________ and amount.
(iii) Commission payable to the contractor @___________ and amount.
(iv) Cost of consumable stores Rs.
(v) Interest on capital cost @ ______________ and amount.
(vi) Cost of stoppage of one pair of train (detailed calculation for arriving at this figure to be clearly spelt out).
(vii) Other expenditure, if any.
(viii) Total anticipated expenditure excluding the cost of establishing the halt.

6. Gain / Loss (i.e difference of 5A(iii) – 5C(viii).
(i) Gain / Loss excluding the cost of stoppage of one pair of train

7. Recommendation of the Railway.

****

भारत सरकार(Government of India)

रेल मंत्रालय(Ministry of Railways)

रेलवे बोर्ड(Railway Board)

सं. 2017/टीजी-IV/2/आरबी/05/हॉल्ट्स पॉलिसी नई दिल्ली, दिनांक 18.11.2019

महाप्रबंधक,

सभी क्षेत्रीय रेलें

विषय : नीति संबंधी दिशानिर्देश- हॉल्ट स्टेशन

संदर्भ : हॉल्ट स्टेशन- मास्टर परिपत्र

*****

हॉल्ट स्टेशनों के लिए मार्गनिर्देश देने हेतु समय-समय पर निम्नानुसार अनुदेश जारी किए गए हैं :

1) दिनांक 17.05.99 के पत्र सं. 99/टीजी- IV/हॉल्ट्स/पॉलिसी द्वारा 1999 का पीएम परिपत्र सं. 12
2) दिनांक 08.06.99 के पत्र सं. 99/टीजी- IV/हॉल्ट्स/पॉलिसी द्वारा 1999 का पीएम परिपत्र सं. 12 का शुद्धि पत्र
3) दिनांक 15.09.99 के पत्र सं. 99/टीजी- IV/हॉल्ट्स/पॉलिसी द्वारा 1999 का पीएम परिपत्र सं. 27
4) दिनांक 08.09.2000 के पत्र सं. 99/टीजी- IV/हॉल्ट्स/पॉलिसी द्वारा 2000 का पीएम परिपत्र सं. 53
5) दिनांक 28.11.2000 के पत्र सं. 2000/टीजी- IV/हॉल्ट पॉलिसी/क्लैरीफिकेशन ऑफ एनईआर द्वारा 2000 का पीएम परिपत्र सं. 63
6) दिनांक 03.04.2001 के पत्र सं. 99/टीजी- IV/हॉल्ट्स/पॉलिसी द्वारा 2001 का पीएम परिपत्र सं. 21
7) दिनांक 18.04.2001 के पत्र सं. 99/टीजी- IV/हॉल्ट्स/पॉलिसी द्वारा 2001 का पीएम परिपत्र सं. 28
8) दिनांक 17.10.2001 के पत्र सं. 99/टीजी- IV/हॉल्ट्स/पॉलिसी द्वारा 2001 का पीएम परिपत्र सं. 67
9) दिनांक 24.06.2005 के पत्र सं. 99/टीजी- IV/हॉल्ट्स/पॉलिसी द्वारा 2005 का पीएम परिपत्र सं.26

इन सभी दिशानिर्देशों की समीक्षा की गई है । सक्षम प्राधिकारी ने हॉल्ट स्टेशनों के नीति संबंधी दिशा-निर्देशों में अब कुछ संशोधन किए हैं ।
तदनुसार, हॉल्ट स्टेशनों पर संशोधित व्यापक दिशानिर्देश तत्काल प्रभाव से सूचना एवं आवश्यक कार्रवाई हेतु संलग्न किए जा रहे हैं ।

यह रेल मंत्रालय के वित्त निदेशालय की सहमति से जारी किया जा रहा है ।

कृपया पावती दें ।

संलग्नक : यथोक्त

(नीरज शर्मा)
कार्यपालक निदेशक यात्री विपणन
रेलवे बोर्ड

सं. 2017/टीजी-IV/2/आरबी/05/हॉल्ट्स पॉलिसी नई दिल्ली, दिनांक 18.11.2019

प्रति अग्रेषित :

1. पीएफए, सभी भारतीय रेलों को सूचना के लिए
2. एडीएआई, सभी भारतीय रेलें
3. पीसीसीएम, सभी क्षेत्रीय रेलें

कृते वित्त आयुक्त
रेलवे बोर्ड

अनुक्रमणिका

क्र.सं.	विषय	पृष्ठ सं.
1.0	महाप्रबंधक की शक्तियों के अंतर्गत हॉल्ट स्टेशन खोलना	1
2.0	हॉल्ट स्टेशन खोलना: बौर्ड के अनुमोदन की आवश्यकता	1-3
3.0	हॉल्ट स्टेशनों पर सुविधाओं का प्रावधान	3-4
4.0	हॉल्ट ठकेदारों की नियुक्ति	4-6
5.0	कमीशन का भुगतान	6
6.0	मृत हॉल्ट ठेकेदारों के उत्तराधिकारी एवं वारिसों की नियुक्ति	6-7
7.0	हॉल्ट ठेकेदारों द्वारा हॉल्ट स्टेशनों से एमएसटी/क्यूएसटी जारी करने की अनुमति	7
8.0	हॉल्ट स्टेशनों के बुकिंग क्षेत्र	7
9.0	हॉल्ट स्टेशन बंद करना	7
10.0	हॉल्ट स्टेशनों का फ्लैग स्टशनों में अपग्रेडेशन	7-8
11.0	फ्लैग स्टेशन का ठेकेदार-संचालित हॉल्ट स्टेशन में डाउनग्रेडेशन	8
12.0	रेलवे स्टेशनों के नाम एवं वर्तनी में बदलाव	8-9
13.0	अन्य दिशानिर्देश	9
14.0	अनुलग्नक - हॉल्ट स्टेशन खोलने के लिए फॉर्मेट	9-11

हॉल्ट स्टेशन

1.0 महाप्रबंधक की शक्तियों के अंतर्गत हॉल्ट स्टेशन खोलना

रेल मंत्रालय को अनुमोदन के लिए भेजे बिना महाप्रबंधक के अधिकार में हॉल्ट स्टेशन उस मामले मे खोला जा सकता है जब :

1.1 हॉल्ट स्टेशन खोलने का वित्तीय औचित्य है ।

1.2 दोनों ओर के स्टेशनों / हाल्टों के मध्य प्रस्तावित हॉल्ट की साइट गैर-उपनगरीय क्षेत्रों में कम से कम 5 किलोमीटर और उपनगरीय क्षेत्रों में 2 किलोमीटर हो।

1.3 प्रस्ताव संचालन तथा इंजीनियरी, दोनों दृष्टिकोण से व्यवहार्य है ।

1.4 नए हॉल्ट स्टेशन का खुलना अन्यथा लाभकारी है, लेकिन गैर-उपनगरीय स्टेशनों के लिए 5 किलोमीटर और उपनगरीय स्टेशनों के लिए 2 किलोमीटर की न्यूनतम दूरी सीमित करता है।

1.5 श्रमदान पर ध्यान दिए बिना वित्तीय व्यवहार्यता तथा पूंजीगत लागत की गणना की जाएगी।

1.6 यदि हॉल्ट स्टेशन परिचालन तथा इंजीनियरी, दोनों दृष्टिकोण से व्यवहार्य है तथा निकटवर्ती स्टेशनों/हॉल्टों से दूरी प्रतिबंधों का पालन करता है तब यात्री सुविधा आधार पर हॉल्ट स्टेशन खोलने के संबंध में महाप्रबंधक की शक्तियों को 50,000 रु. प्रतिवर्ष (हानि) तंक बढ़ाया जा सकता है ।

1.7 रेलवे द्वारा अलाभप्रद हॉल्ट स्टेशनों के निर्माण के लिए एमपीएलएडी /ग्राम पंचायत के माध्यम से अधिकतम निधि के प्रावधान की संभावना तलाशने के प्रयास किए जाने चाहिए।

2.0 हॉल्ट स्टेशन खोलना - बोर्ड के अनुमोदन की आवश्यकता :

2.1 जब उपरोक्त शर्तें पूरी न हुई हों, तब यदि क्षेत्रीय रेल इस बात से संतुष्ट है कि यात्री यातायात की मात्रा के आधार पर हॉल्ट स्टेशन खोले जाने का औचित्य है तो यात्री सुविधा के लिए हॉल्ट स्टेशन खोला जा सकता है । हालांकि, ऐसे मामलों में, क्षेत्रीय रेलें अपनी सिफारिश रेलवे बोर्ड को भेजेंगी, जिसके आदेशों से ही ऐसे हॉल्ट खोले जा सकते हैं । बोर्ड को सिफारिश भेजते समय, प्रस्ताव महाप्रबंधक द्वारा स्वयं अनुमोदित किया जाए तथा रेलवे के प्रधान वित्त सलाहकार द्वारा उसका पुनरीक्षण किया जाए । नए हॉल्ट/फ्लैग स्टेशन खोलने की योजना के वित्तीय औचित्य को निर्धारित करने के लिए, आर्थिक रूप से लाभकारी प्रस्ताव की पूंजी पर ब्याज को हिसाब में न लिया जाए, लेकिन जब भी ऐसी योजना आर्थिक रूप से लाभकारी न पाई जाए तब सही वित्तीय पहलुओं की गणना हेतु पूंजी पर ब्याज जोड़ा जाए ।

यात्री सुविधा के आधार पर क्षेत्रीय रेलें महाप्रबंधक के अनुमोदन तथा क्षेत्रीय वित्त के पुनरीक्षण के बाद केवल उन आपवादिक मामलों में ही अलाभकारी प्रस्ताव की सिफारिश कर सकती हैं जहां :

2.1.1 प्रस्तावित हॉल्ट स्टेशन निकटवर्ती हॉल्ट/स्टेशनों से कम से कम 5 किलोमीटर की दूरी पर हो (उपनगरीय से 2 किलोमीटर)

2.1.2 पड़ोसी गांवों के 2 किलोमीटर के भीतर सार्वजनिक परिवहन का उचित माध्यम नहीं है ।

2.1.3 प्रस्तावित हॉल्ट से कम से कम कुछ (5-10) गांवों को लाभ मिले ।

2.1.4 उन लाइनों पर जिनकी सेक्शनल लाइन क्षमता उपयोग100% या उससे अधिक है वहां हॉल्ट स्टेशन के प्रस्ताव प्रोत्साहित न किए जाएं । हालांकि, उचित औचित्य वाले आपवादिक मामलों में उन लाइनों पर जिनकी सेक्शनल लाइन क्षमता उपयोग100% या उससे अधिक है वहां हॉल्ट स्टेशन के प्रस्ताव की सिफारिश की जा सकती है ।

2.1.5 वित्तीय निहितार्थ तथा पूंजीगत लागत की हिसाब गणना श्रमदान पर ध्यान दिए बिना की जानी है। हालांकि, यदि हॉल्ट मंजूर कर लिया जाता है तो रेलवे द्वारा निर्माण के लिए श्रमदान लेने हेतु सभी संभावनाओं का पता लगाया जाए ।

2.1.6 रेलवे द्वारा अलाभप्रद हॉल्ट स्टेशनों के निर्माण के लिए एमपीएलएडी/ग्राम पंचायत के माध्यम से अधिकतम निधियों के प्रावधान की संभावनाओं का पता लगाने के प्रयास किए जाने चाहिए ।

2.2 हॉल्ट स्टेशन खोले जाने की वाणिज्यिक व्यवहार्यता निर्धारित करते समय, क्षेत्रीय रेलें यह सुविधा प्रदान करते समय अन्य बातों के साथ साथ वित्तीय निहितार्थ का ध्यान रखें जिसमें प्रस्तावित हॉल्ट स्टेशन पर गाड़ियों के ठहराव की लागत भी शामिल हो । हालांकि, जहां स्थानीय लोग ब्लॉक हट्स पर यात्री हॉल्ट्स खोलने की मांग करते हैं जहां पहले से ही गाड़ियां परिचालनिक उद्देश्यों से रुक रही हैं, वहां प्रस्ताव पर कार्रवाई करते समय गाड़ियों के ठहराव की लागत वित्तीय निहितार्थ की गणना करते समय लेखे में लेने की आवश्यकता नहीं है।

2.3 हॉल्ट स्टेशन खोलने का औचित्य तैयार करते समय, क्षेत्रीय रेलें न केवल वितीय पहलुओं की अपितु यात्री सुविधा के पहलु की जांच भी करें । प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे द्वारा बोर्ड को प्रस्ताव प्रस्तुत

करते समय यह निरपवाद रूप से किया जाए । विचार में लिए जाने वाले यात्री सुविधा के पहलुओं में प्रस्तावित हॉल्ट के नजदीक सड़क तथा सार्वजनिक परिवहन की उपलब्धता, समीपवर्ती स्टेशनों से प्रस्तावित हॉल्ट की दूरी आदि शामिल होंगे । यदि यह पाया जाता है कि यात्री सुविधा के आधार पर हॉल्ट खोलने का औचित्य है तो, उस मामले में इंजीनियरी विभाग से इंजीनियरी संबंधी व्यवहार्यता (ग्रेडियंट आदि) तथा परिचालनिक विभाग द्वारा परिचालन संबंधी व्यवहार्यता आदि पर टिप्पणी भी प्राप्त की जाए ।

2.4 हॉल्ट स्टेशन खोलने के प्रस्ताव पर रेलवे की रिपोर्ट प्रस्तुत करते समय निर्धारित फॉर्मेट में निरपवाद रूप से जानकारी, स्थान तथा नजदीकी नदियों तथा रेल/ उपरी सड़क पुल, यदि कोई है तो, का स्केच मैप के साथ दी जाए, जिससे कि प्रस्ताव उचित परिप्रेक्ष्य में जांचा जा सके ।

2.4.1 क्षेत्रीय रेलों द्वारा प्रस्ताव तैयार करते समय प्रस्तावित हॉल्ट पर प्रदान की जाने वाली नई सुविधाओं की कुल लागत का भी अनुमान लगाया जाए और यह हॉल्ट स्टेशन स्थापित करने की कुल लागत में जोड़ा जाए (जैसे कि उच्च स्तरीय प्लेटफॉर्म, प्लेटफॉर्म लाइटें, प्रतीक्षा कक्ष आदि) ।

2.4.2 नया हॉल्ट खोलने की स्थिति में उन सभी गाड़ियों की लागत जिनकी उस हॉल्ट पर रुकने की संभावना है को भी लेखे में लिया जाए ।

2.4.3 ऐसे हॉल्टों की परिचालन व्यवहार्यता को निम्न बातों को ध्यान में रखते हुए आंका जाए :

i. सेक्शनल उपयोग/लाइन क्षमता पर प्रभाव

ii. उत्तरवर्ती गाड़ियों की गति/चलने के समय पर प्रभाव

iii. फ्रेट गाड़ियों/रखरखाव ब्लॉकों आदि के संचलन पर प्रभाव

3.0 <u>हॉल्ट स्टेशनों पर सुविधाओं का प्रावधानः</u>

3.1 मौजूदा वर्गीकरण के अनुसार हाल्ट स्टेशन एचजी-1, एचजी-2 और एचजी-3 के रूप में वर्गीकृत किए जाते हैं। तद्नुसार, मुहैया कराई जाने वाली न्यूनतम अनिवार्य सुविधाएं निम्नानुसार हैं:

क्र. सं.	सुविधाएं	स्टेशन कोटि		
		एचजी-1	एचजी-2	एचजी-3
1	पीने का पानी	हां[1]	हां[2]	हां[3]

	पाइप[1]/हैंड पंप[2]			
2	प्रतीक्षालय	हां	हां	-
3	प्लेटफार्म शेल्टर	हां*	--	--
	छायादार वृक्ष	--	हां	हां
4	• प्लेटफार्म - उच्चस्तरीय	हां	हां	हां
5	लाइटिंग #	हां	हां^	हां^
6	समय-सूची डिस्पले	हां	-	-
7	घड़ी	हां	-	-
8	कूड़ादान ***	हां	हां	हां
9	पंखा	हां	--	--

* बस टाइप मॉड्यूलर शेल्टर

^ वे स्टेशन जहां गाड़ियां सूर्यास्त के बाद रूकने के लिए निर्धारित की गई हैं

रेलवे बोर्ड का दिनांक 18.05.2007 के पत्र सं. 2004/इलेक्(जी)/109/1 के अनुलग्नक 2 के अनुसार

*** एचजी-1 श्रेणी वाले स्टेशनों के प्रत्येक श्रेणी वाले स्टेशनों पर एकसमान डिजाइन वाले मानक कूड़ादानों की पर्याप्त संख्या मुहैया कराई जाए, प्रत्येक प्लेटफार्म पर 50 मीटर की नियमित दूरी पर कूड़ादान मुहैया कराया जाए। एचजी-2 और एचजी-3 श्रेणी वाले स्टेशनों पर, यथाअपेक्षित, कूड़ादानों की पर्याप्त संख्या मुहैया कराई जाए। यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि कूड़ादानों के प्रावधान से यात्रियों के आने-जाने में कोई बाधा न हो।

यदि हॉल्ट स्टेशन पर मुहैया कराई गई कोई यात्री सुविधा सही से काम नही कर रही है तो हॉल्ट ठेकेदार द्वारा सर्विंग स्टेशन को इसकी सुधारात्मक कार्रवाई के लिए मैसेज से रिपोर्ट करना चाहिए।

- सभी हॉल्ट स्टेशनों पर सुरक्षा मानदंडों पर आधारित चौड़ाई में कमी करके अथवा कमी किए बिना उच्चस्तरीय प्लेटफार्म मुहैया कराए जाने है। बहरहाल, व्यय की प्राथमिकता एचजी-1 और नीचे की ओर हो सकती है। क्षेत्रीय रेलवे उच्चस्तरीय प्लेटफार्म पर व्यय करने से पहले हॉल्ट स्टेशन की श्रेणी विशेष तौर पर फूटफाल एवं गाड़ियों के ठहराव को ध्यान में रखते हुए समीक्षा भी कर सकती है।

3.2 एकल लाइन खंड में हॉल्ट स्टेशनों पर एफ ओ बी अपेक्षित नही हैं।

4.0 <u>हॉल्ट ठेकेदारों की नियुक्तिः</u>

4.1 हॉल्ट ठेकेदार की नियुक्ति हेतु निम्नलिखित दिशानिर्देशों का पालन किया जाएः

4.1.1 हॉल्ट ठेकेदार उस स्थान का स्थायी निवासी होना चाहिए जहां हॉल्ट स्टेशन खोला जाना है। उसके निवास स्थान को स्थानीय निवास स्थान माना जाएगा यदि यह उसी जिले में स्थित है जहां स्टेशन स्थित है।

4.1.2 नए ठेकेदारों के लिए न्यूनतम शैक्षिक अर्हता कम से कम 10वीं कक्षा उत्तीर्ण होनी चाहिए। (अर्थात् 24.06.2005 के बाद नियुक्त ठेकेदार)

4.1.3 वाणिज्यिक, वित्त एवं परिचालन विभागों से वरिष्ठ वेतनमान अधिकारियों की एक चयन समिति पात्र प्रस्तावों की संवीक्षा करेगी और सूची तैयार करेगी। यदि एक से अधिक योग्य आवेदक हैं तो चयन किसी बच्चे द्वारा लॉट का ड्रॉ निकाल कर की जाएगी। सभी पात्र आवेदकों को ड्रॉ की तारीख, समय एवं स्थान की सूचना कूरियर/पंजीकृत पावती के माध्यम से दी जाएगी ताकि यदि वे चाहे तो ड्रॉ में उपस्थित हो सकते हैं।

4.1.4 आवेदकों को हॉल्ट ठेकेदारों के रूप में तैनात करने से पहले उनके पूर्ववृत्त को सत्यापित किया जाएगा।

4.1.5 हॉल्ट ठेकेदार एक मेडिकल प्रमाणपत्र प्रस्तुत करेगा जिसमें दर्शाया गया हो कि वह सक्रिय सेवा के लिए योग्य है और उसे किसी भी प्रकार का संक्रामक रोग नही है।

4.1.6 हॉल्ट ठेकेदार की नियुक्ति के लिए आवेदन स्थानीय समाचारपत्रों में विज्ञापनों के माध्यम से आमंत्रित किए जाएंगे।

4.1.7 संविदा की आरंभिक अवधि पांच वर्ष होनी चाहिए एवं तत्पश्चात् नए आवेदन आमंत्रित करने के बाद नई संविदाएं प्रदान की जाएंगी। पांच वर्ष की आरंभिक संविदा अवधि समाप्त होने के बाद, मौजूदा हॉल्ट ठेकेदारों को पांच वर्ष की समयवृद्धि दी जा सकती है (अधिकतम संविदा अवधि 5+5 = 10 वर्ष से अधिक नही होनी चाहिए)। समयवृद्धि में एक समय में ढाई वर्ष की होनी चाहिए जो हॉल्ट ठेकेदार का कार्य संतोषजनक होने और रेलवे के बकाये समय पर भुगतान किए जाने के अध्यधीन होगी।

वे हॉल्ट ठेकेदार जो अपनी लागत पर स्टेशन की अवसंरचना का रखरखाव भी करते हैं जिसमें पानी, बिजली आदि की व्यवस्था शामिल है, उन्हें पांच वर्ष की और समयवृद्धि दी जा सकती है अर्थात् संविदा की कुल अवधि 10 + 5 = 15 वर्ष हो सकती है।

संविदा समाप्त होने से पूर्व नए आवेदन आमंत्रित करने के लिए अग्रिम रूप से कार्रवाई की जाए। मौजूदा हॉल्ट ठेकेदार भी आवेदन करने के पात्र होंगे।

4.2 प्रत्येक हॉल्ट एजेंट को आपूर्ति किए गए उपस्करों की अनुमानित लागत पर आधारित और रेलवे के हित में संरक्षण के लिए भी हॉल्ट ठेकेदारों से न्यूनतम 2000/- रु. की प्रतिभूति जमा वसूल की जाएगी। रेलें ग्रेडेड सिस्टम, जिसे मंडल सहायक वित्त से परामर्श करके अंतिम रूप दिया जाना चाहिए, अपनाकर चालू वर्ष की कुल बिक्री के आधार पर मौजूदा हॉल्ट स्टेशनों पर नई संविदा का नवीकरण करते समय अथवा प्रदान करते समय बढ़ी हुई प्रतिभूति जमा को निर्धारित कर सकती है। मौजूदा करार में यथा निर्धारित प्रतिभूति जमा से संबंधित अन्य सभी शर्तें अपरिवर्तित रहेंगी।

4.3 हॉल्ट ठेकेदारों के नियमन, हॉल्ट ठेकेदारों को मुहैया कराई गई सुविधाओं आदि के संबंध में यह विनिर्दिष्ट किया गया है कि रेलवे का चयनित आवेदकों के साथ संविदा करने के बाद ही हॉल्ट एजेंटों को नियुक्त किया जाता है। नियुक्ति पूर्णतः संविदागत रूप में है एवं किसी भी प्रकार की सुविधाएं अर्थात् रेल सेवा में आमेलन, सेवा का नियमन, बोनस, रेल पास सुविधा आदि हॉल्ट ठेकेदारों को देय नही होगी।

5.0 कमीशन का भुगतान

5.1 हॉल्ट ठेकेदारों को देय कमीशन निम्नानुसार होगाः

बिक्री रु. में टर्नओवर	देय कमीशन
1 - 15,000	15%**
15,001 - 50,000	12%
50,001 - 1,00,000	9%
1,00,001 - 2,00,000	6%
2,00,001 एवं उसके ऊपर	3%

** **हॉल्ट ठेकेदारों को 2 जोड़ी गाड़ियों तक के ठहराव वाले हाल्टों के लिए न्यूनतम कमीशन 1000 रु. प्रति माह और 2 जोड़ी गाड़ियों से अधिक तक के ठहराव वाले हाल्टों के लिए 1500 रु. प्रति माह देय होगा।**

यदि कुल बिक्री 3,00,000 रु. है, तो कमीशन 15000 का 15% + 35000 का 12% + 50,000 का 9% + 1,00,000 का 6% + 1,00,000 का 3% = 2250+4200+4500+6000+3000= 19,950/- रु. होगा।

5.2 हॉल्ट ठेकेदार को देय कमीशन प्रत्येक माह के लेन-देन पर आधारित होगा न कि पूरे वर्ष के लिए मासिक औसत कुल बिक्री पर।

6.0 मृत हॉल्ट ठेकेदारों के उत्तराधिकारियों एवं वारिसों की नियुक्तिः

हॉल्ट ठेकेदार की मृत्यु के मामले में, अन्य आवेदकों के साथ-साथ मृत हॉल्ट ठेकेदारों के उत्तराधिकारियों और वारिसों की नियुक्ति के बारे में विचार किया जा सकता है और अन्य सभी चीजें समान होने पर उत्तराधिकारियों को प्राथमिकता दी जाएगी। इसके अतिरिक्त, यह स्पष्ट किया जाता है कि यदि मृत हॉल्ट ठेकेदार का पात्र उत्तराधिकारी एवं वारिस आवेदन करता है तो लॉट का ड्रॉ निकालने की आवश्यकता नही है एवं उसे ही प्राथमिकता दी जाए। बहरहाल, संविदा अवधि समाप्त होने पर, नए

आवेदन आमंत्रित किए जाएंगे एवं लॉट के ड्रॉ द्वारा चयन किया जाएगा। इसलिए, लॉट का ड्रॉ केवल तब ही किया जाएगा जब कोई कानूनी उत्तराधिकारी न हो।

7.0 <u>हॉल्ट ठेकेदारों द्वारा हॉल्ट स्टेशनों से एमएसटी/क्यूएसटी जारी करने की अनुमतिः</u>

रेलवे इस मामले पर अपने स्तर पर अपने सहायक वित्त से परामर्श करके विचार कर सकता है, बोर्ड को समय-समय पर दी गई ऐसी अनुमति देने की सूचना दी जाए।

8.0 <u>हॉल्ट स्टेशनों का बुकिंग जोनः</u>

क्षेत्रीय रेलों को कम से कम यह सुनिश्चित करना चाहिए कि हॉल्ट एजेंट सेक्शन पर अंतिम स्टेशन तक के लिए टिकट जारी करते हैं। बहरहाल, क्षेत्रीय रेलें कनेक्टिंग गाड़ी और आवश्यकतानुसार किसी अन्य स्टेशन के लिए टिकट जारी करने के संबंध में निर्णय लेने के लिए स्वतंत्र है जिससे यह सुनिश्चित कर सकें कि हॉल्ट एजेंट अधिकतम मामलों में टिकट जारी करता है ताकि बिना टिकट यात्रा करने की बुराई को बढ़ावा न मिले।

9.0 <u>हॉल्ट स्टेशन बंद करनाः</u>

मौजूदा हॉल्ट स्टेशन बंद करने के लिए, राज्य सरकार से परामर्श करने की जरूरत नही है जब तक कि ऐसे हॉल्ट को खोलने अथवा उसकी स्थापना पर उनसे परामर्श अथवा उनके आग्रह पर न किया गया हो। यदि हॉल्ट स्टेशन अलाभकारी है और यात्री सुविधा आधार पर उचित भी नही है, तो इसे रेल प्रशासन द्वारा बंद किया जा सकता है। क्षेत्रीय रेलें हॉल्ट स्टेशनों को बंद करने के बारे में विचार कर सकती है जहां यात्रियों की औसत संख्या ब्रांच लाइनों पर प्रतिदिन 25 (आउटवर्ड) से कम और मुख्य लाइनों पर प्रतिदिन 50 (आउटवर्ड) से कम है। ऐसे स्टेशनों को बंद करने से पहले जेडआरयूसीसी/डीआरयूसीसी की राय लेने को कोई आवश्यकता नहीं है।

10.0 <u>हॉल्ट स्टेशनों को फ्लैग स्टेशनों में अपग्रेडेशन करनाः</u>

10.1 रेलवे हॉल्ट स्टेशन से हुए अर्जन का आवधिक आकलन यह सुनिश्चित करने के लिए करेगा कि किसी प्राइवेट एजेंट द्वारा हॉल्ट स्टेशन का परिचालन करने की तुलना में वाणिज्यिक लिपिक की तैनाती वित्तीय रूप से अधिक लाभकारी है और तदनुसार कार्रवाई करे।

रेलवे ऐसे हॉल्ट स्टेशनों को फ्लैग स्टेशनों की श्रेणी में बदलने की वांछनीयता की जांच करेगा जिन्हें एचजी-1 अर्थात् प्रति वर्ष 50 लाख रु. से अधिक अर्जन वाले एवं प्रतिवर्ष 3 लाख से अधिक जावक यात्री और 5 वर्ष से अधिक कार्यात्मक है, के रूप में वर्गीकृत किया गया है।

10.2 जब हॉल्ट स्टेशन को फ्लैग स्टेशन में बदले जाने का वित्तीय औचित्य नही है लेकिन ऐसे हॉल्ट स्टेशन को फ्लैग स्टेशन में बदला जाना सुविधा आधार पर आवश्यक समझा जाता है तो बोर्ड वांछा करता है कि जेडआरयूसीसी के विचार भी बोर्ड को अग्रेषित किए जाएं।

10.3 किसी मौजूदा हॉल्ट को फ्लैग स्टेशन में बदले जाने का वित्तीय निहितार्थ, कुल खर्च और कुल अर्जन एवं अतिरिक्त खर्च और अतिरिक्त अर्जन के आधार पर तैयार किया जाए एवं उसके बाद, यद्यपि दोनों प्रणालियों में से किसी एक के अंतर्गत वित्तीय लाभप्रद पाया जाता है तो बोर्ड को भेजे बिना महाप्रबंधकों द्वारा ऐसा बदलाव मंजूर किया जा सकता है।

10.4 हॉल्ट स्टेशन को फ्लैग स्टेशन में बदले जाने की वित्तीय व्यवहार्यता की जांच करते समय केवल जावक यात्री अर्जन हिसाब में लिया जाएगा।

10.5 फ्लैग स्टेशन में अपग्रेडेशन करने के बाद, हॉल्ट एजेंट कार्य जारी रख सकते हैं जब तक क्षेत्रीय रेलों द्वारा नियमित रेल कर्मचारी द्वारा फ्लैग स्टेशन का परिचालन करना वित्तीय रूप से लाभकारी पाया जाता है।

10.6 प्रतिवर्ष 50 लाख रु. से अधिक और 1 करोड़ रु. से कम यात्री अर्जन करने वाले फ्लैग स्टेशनों पर एनएसजी-6 श्रेणी स्टेशनों के समान सुविधाएं मुहैया कराई जा सकती हैं।

11.0 फ्लैग स्टेशन का ठेकेदार-परिचालित हॉल्ट स्टेशन में डाउनग्रेडेशनः

यदि कोई फ्लैग स्टेशन 3 वर्ष की अवधि में भारी आवर्ती नुकसान पर नियमित परिचालित हो रहा है तो रेलवे का महाप्रबंधक इस मंत्रालय को भेजे बिना ठेकेदार-परिचालित हॉल्ट स्टेशन में इसे डाउनग्रेड कर सकता है। अलाभप्रद फ्लैग स्टेशन, जिन्हें हॉल्ट में डाउनग्रेड नहीं किया जा सकता उन्हें यात्री सुविधाओं को डाउनग्रेड किए बिना हॉल्ट एजेंटों के माध्यम से परिचालित किया जा सकता है।

12.0 रेलवे स्टेशनों के नाम और वर्तनी में बदलावः

जब क्षेत्रीय रेलों को राज्य सरकार अथवा किसी अन्य प्राधिकरण से किसी मौजूदा रेलवे स्टेशन का नाम बदलने के लिए किसी प्रकार का आवेदन प्राप्त होता है तो उन्हें यह उल्लेख करते हुए एक

...उत्तर भेजा जाना चाहिए कि "चूंकि केवल गृह मंत्रालय, भारत सरकार ही रेलवे स्टेशनों के नाम में बदलाव को अनुमोदित करने के लिए सक्षम प्राधिकारी है, तो यह प्रस्ताव विचार करने के लिए सीधा उन्हें भेजा जाए"।

13.0 अन्य दिशानिर्देशः

13.1 मौजूदा हॉल्ट ठेकेदार उनकी चालू संविदा के समाप्त होने तक पुराने नीति दिशानिर्देशों द्वारा शासित किए जाते रहेंगे।

13.2 हॉल्ट एजेंटों को हॉल्ट स्टेशनों की साफ-सफाई की अतिरिक्त जिम्मेदारी बिना किसी पारिश्रमिक के दी जाए। मंडल प्राधिकारियों द्वारा निरीक्षण करके यह सुनिश्चित करने के लिए गहन मॉनीटरिंग की जाएगी कि हॉल्ट स्टेशनों पर उचित साफ-सफाई रखी जा रही है।

13.3 कदाचार पर नजर रखने के लिए, हॉल्ट एजेंटों के कार्यों की वार्षिक समीक्षा की जाए। यदि आमदनी में अचानक से गिरावट होती है और टिकटों की बिक्री में भी तेजी से गिरावट होती है तो ऐसे हॉल्ट एजेंटों के कार्यों पर जांच करने के लिए नजर रखी जाएगी कि क्या कदाचार /धोखेबाजी आदि के कारण तो कमी नही आ रही। यदि ऐसा पाया जाता है कि हॉल्ट एजेंट कदाचार/धोखेबाजी आदि में लिप्त रहा है तो संविदा समाप्त करने के साथ-साथ ऐसे हॉल्ट एजेंट के खिलाफ उचित दंडात्मक कार्रवाई की जानी चाहिए। यदि संविदा अवधि समाप्त होने से पहले ऐसी कोई स्थिति होती है जहां संविदा का समापन अपेक्षित है वहां एक उचित समापन खंड को हॉल्ट एजेंटों के साथ किए गए करार में शामिल किया जाए।

13.4 करार में एक खंड समाविष्ट किया जाए कि समय-समय पर नीति में किए गए बदलाव/संशोधन/आशोधन रेलों की ओर से कोई और कार्रवाई किए बिना मौजूदा लाइसेंस धारकों पर स्वतः लागू होंगे।

13.5 क्षेत्रीय रेलें हॉल्ट/फ्लैग स्टेशनों के कार्य की छमाही समीक्षा करेंगी ताकि हॉल्ट स्टेशन, जिनसे रेलों को लगातार नुकसान हो रहा है, को बंद करने के लिए समय पर कार्रवाई की जा सके। तदनुसार, बोर्ड को प्रत्येक छह महीने पर स्थिति के बारे में अवश्य ही अवगत कराया जाए।

14. अनुलग्नक - हॉल्ट स्टेशन खोलने के लिए फॉर्मेट

अनुलग्नक

हॉल्ट स्टेशन खोलने के लिए प्रस्तावों पर रेलों की टिप्पणी भेजते समय निरपवाद रूप से निम्नलिखित सूचना दी जाए:-

1. प्रस्तावित साइट और निकटवर्ती स्टेशनों के बीच अंतःदूरी।
2. परिचालन व्यवहार्यता। यदि प्रस्ताव परिचालनिक रूप से व्यवहार्य नही पाया जाता है तो सुनिश्चित बाधाओं को स्पष्ट रूप से परिभाषित किया जाए। सेक्शनल क्षमता और इसकी उपयोगिता निरपवाद रूप से दी जाए।
3. इंजीनियरिंग व्यवहार्यता। समस्या, यदि है, तो स्पष्ट रूप से परिभाषित की जाए।
4. सड़क परिवहन की उपलब्धता।
5. वित्तीय निहितार्थ (सहायक वित्त द्वारा विधीक्षित)

क (i) प्रति वर्ष नए एवं डाइवर्ट किए गए यातायात एवं उससे होने वाला कुल अर्जन।

(ii) प्रति वर्ष अन्य अर्जन, यदि कोई हैं।

(iii) कुल अर्जन।

ख (i) बिना श्रमदान के हॉल्ट की स्थापना करने की पूंजीगत लागत।

(ii) स्थानीय लोगों द्वारा प्रस्तावित श्रमदान (किसी भी प्रकार की दी गई लिखित वचनबद्धता विशिष्ट रूप से उल्लिखित की जाए)।

(iii) पूंजीगत लागत जिसमें श्रमदान शामिल है।

ग(i) मरम्मत एवं रखरखाव पर ____________ की दर पर खर्च एवं राशि।

(ii) पूंजीगत लागत पर ____________ की दर पर मूल्यह्रास एवं राशि।

(iii) ठेकेदार को ____________ की दर पर देय कमीशन एवं राशि।

(iv) उपभोग्य भंडारों की लागत रु.

(v) पूंजीगत लागत पर ____________ की दर पर ब्याज एवं राशि।

(vi) एक जोड़ी गाड़ियों के ठहराव की लागत (यह आंकड़ा प्राप्त करने के लिए ब्यौरेवार परिकलन की स्पष्ट रूप से व्याख्या की जाए)।

(vii) अन्य खर्च, यदि कोई है।

(viii) हॉल्ट की स्थापना करने की लागत को छोड़कर कुल प्रत्याशित खर्च।

6. लाभ/हानि (अर्थात् 5क(iii) - 5ग(viii) का अंतर)

(i) लाभ/हानि जिसमें एक जोड़ी गाड़ियों के ठहराव की लागत को शामिल नही किया गया है।

7. रेलवे की सिफारिशें।

****