

# भारतीय रेल इंजीनियरी संस्थान

1816. यदि मूल रूप से रेलवे की लागत पर बनाए गए किसी मौजूदा व्यस्त सम्पार के बदले ऊपरी या निचली सड़क पुल बनाता हो तो बदलाव की लागत का विभाजन इस प्रकार किया जाएगा :--

- (i) रेलवे द्वारा पहुंच मार्गों सहित ऊपर या निचले पुलों की कुल लागत का 50 प्रतिशत बहन किया जाएगा। कुल लागत में सड़क, नाली, केबलों, गैस तथा पानी की मुख्य लाइनों आदि के पथांतरण की लागत शामिल होगी किन्तु इसमें पहुंच मार्गों या पथांतरों के लिए अपेक्षित भूमि के अधिग्रहण की ओर उस पर कोई संरचनाएं बनी हों, तो उनकी लागत शामिल नहीं होगी।
- (ii) सड़क प्राधिकरण द्वारा ऊपर उल्लिखित ऊपरी या निचले पुल, पहुंच मार्गों आदि की कुल लागत का 50 प्रतिशत अंश तथा पहुंच मार्गों एवं पथांतरों के लिए अपेक्षित भूमि और उस पर बनी संरचनाओं के अधिग्रहण की लागत बहन को जाएगी।
- (iii) भारतीय रेल संस्था-5, 1998 के उपबंधों के अनुसार राष्ट्रीय राजमार्गों के अलावा दो लेन वाले पुल के लिए पुल की चौड़ाई 7.5 मी. वाहन मार्ग तथा दोनों तरफ 1.5 मी. चौड़ा फुटपाथ जहां अपेक्षित हो, होगा। राष्ट्रीय राजमार्गों पर दो लेन वाले पुलों के लिए समग्र चौड़ाई पहाड़ी क्षेत्रों के सड़कों के लिए अधिकतम 10 मी. और अन्य मार्गों पर 12 मी., जिसमें क्रैश बैरियर और/अथवा फुटपाथ भी शामिल होगा, की रार्टों के अध्यधीन पूरे सड़क पहुंच मार्ग के बराबर चौड़ाई मुर्हेया कराई जाएगी; 9.5 मी. चौड़ाई के वाहन मार्ग के साथ 0.75 मी. के दो उत्थापित कर्वे अधवा 7.8 मी. के वाहन मार्ग के साथ दोनों तरफ 1.5 मी. के एक-एक फुटपाथ होंगे। रेलिंग कर्वों के आउटर फेसों के बीच की चौड़ाई जिसमें क्रैश बैरियर भी शामिल होंगे, अधिकतम 12 मी. होगी। राष्ट्रीय राजमार्ग पर चार लेन वाले पुल के लिए के डेक की समग्र चौड़ाई सड़क पहुंच मार्ग की चौड़ाई तक सीमित रखी जाएगी, जिसमें मध्य भाग में आन्तरिक कर्वे लाइनों के बीच की दूरी पहुंच मार्गों के मध्य के बराबर होगी। रेलिंग कर्वों के आउटर फेसों के बीच कुल चौड़ाई अधिकतम 24 मी. (9.75+4.5+9.75) होगी। क्रॉस स्लोप, मेडियन, फुटपाथ की चौड़ाई, क्रैश बैरियर का प्रावधान भारतीय रेल संस्था 5-1998 के खंड 112 के साथ पठित भूतल सड़क एवं परिवहन मंत्रालय के परिपत्र से आर डब्ल्यू/एन एच/33044/2/88/एस एंड आर दिनांक 9.5.2000 के अनुबंधों तथा अपेक्षाओं के अनुसार रखा जाएगा।

(प्राधिकार: रेलवे बोर्ड का दिनांक 19.02.08 फाइल सं. 2002/सी.ई. 1/बी.आर ओ/64 (पॉलिसी)।

- (iv) यदि पुल संरचना में भविष्य में अतिरिक्त रेलपथों को पार करने के लिए व्यवस्था रखना अपेक्षित हो तो रेलवे शेष पुल और उसके पहुंच मार्गों की अपने हिस्से की लागत के अलावा पुल संरचना की ऐसी अतिरिक्त लंबाई की लागत भी बहन करेगी। यदि अतिरिक्त रेल पथों की व्यवस्था की स्कीम पहले से ही स्वीकृत हो या निर्माण कार्यक्रम में शामिल हो तो इसके लिए पुल की अपेक्षित अतिरिक्त लंबाई की लागत भी 50:50 के अनुपात में रेलवे और सड़क प्राधिकरण द्वारा बहन की जाएगी।
- (v) यदि मद (iii) में विनिर्दिष्ट सड़क चौड़ाई की सीमाओं से आगे सड़क प्राधिकरण को अतिरिक्त चौड़ाई की ज़रूरत हो तो ऐसी अतिरिक्त चौड़ाई की लागत निम्नलिखित द्वारा बहन की जाएगी।
  - (क) मौजूदा रेलपथों और भविष्य के ऐसे रेलपथों जिनकी व्यवस्था पहले ही स्वीकृत हो चुकी हो या निर्माण कार्यक्रम में शामिल कर ली गई हो, के फैलाव के लिए अपेक्षित पुल की लंबाई तक के लिए पूर्णतः सड़क प्राधिकरण द्वारा।
  - (ख) भविष्य में अतिरिक्त रेलपथों को क्रॉस करने के लिए रखी गई अतिरिक्त लंबाई के लिए, जो कि ऊपर (क) के अंतर्गत नहीं आती, रेलवे और सड़क प्राधिकरण द्वारा बराबर बराबर।

रेलपथों के आर-पार ऊपरी या निचला पुल खास बनाने का उत्तरदायित्व रेलवे का होगा और पहुंच मार्ग बनाने का उत्तरदायित्व सड़क प्राधिकरण का होगा। निर्माण-कार्य वास्तविक रूप से पूर्ण हो जाने पर राज्य सरकार/सड़क प्राधिकरण और रेलवे के प्रतिनिधियों द्वारा एक निर्माण समापन ग्रमाण-पत्र पर हस्ताक्षर किए जाएंगे जिसमें रेलवे द्वारा तथा सड़क प्राधिकरण द्वारा किए गए निर्माण कार्य की युल लागत (भूमि तथा तरा पर बनी संरचनाओं की लागत को छोड़कर) अलग-अलग दिखाई जाएंगे। किसी पार्टी द्वारा लागत के अपने दिस्त्रों से या 50 प्रतिशत से अधिक खर्च की गई राशि की प्रतिष्ठूर्ति दूसरी पार्टी द्वारा की जाएगी। इस बात को मुनिशियल कार्यपाली में द्याते हों तो अतिरिक्त खर्च किए जाने के लिए अपेक्षित राशि कार्य निष्पादित करने के लिए उत्तरदायी पार्टी के द्याते में उत्तरांगे अतिरिक्त न बनी रहे, राज्य सरकारों/सड़क प्राधिकरण के साथ मिलकर इस बात की व्यवस्था करनी होगी कि यदि किसी पार्टी ने पुल की अपने हिस्से की लागत से अधिक राशि खर्च की है तो उसका समायोजन अंतरण लेन-देन द्वारा उसी साल के लेखे में हो जाए।

1816. If an existing busy level crossing originally provided at Railway's cost is to be replaced a road over or underbridge the apportionment of the cost of replacement will be as under :-

- (i) The Railway will bear 50 per cent of the total cost of the over or under-bridge including approaches. The total cost would include the cost of diversion of road, sewers, cables, gas and water mains, etc., but would exclude the cost of acquisition of any land and structures thereon required for approaches or diversions.
- (ii) The Road Authority will bear 50 per cent of the total cost of over or under-bridge including approaches, etc., as referred to above and the cost of acquisition of any land required for approaches and diversions and structures thereon.
- (iii) For two lane bridge on other than National Highways, the bridge width shall provide for 7.5m carriageway plus a minimum of 1.5m footpath on either side wherever required as per provisions of IRC-5, 1998. For two lane bridges on National Highways, the overall width shall be provided equal to the full roadway width of approaches subject to a limit of 10m for hill roads, and 12m for other cases inclusive of crash barrier and/or footpath. The carriageway shall be 9.5m wide with two raised kerbs of 0.75m OR 7.8m with two footpaths of 1.5m each on either side; total width limited to 12m between the outer faces of railing kerbs inclusive of the crash barrier. For four lane bridge on National Highways, the overall width of bridge deck shall be limited to roadway width approaches with distance between the inner kerb lines in the median portion equal to the median width of approaches; total width limited to 24m (9.75+4.5+9.75) between the outer faces of railing kerbs. The provision of cross slopes, median, footpath width, crash barrier shall be as per stipulations and requirements of MOSRTH Circular No. RW/NH/33044/2/88/S&R dt. 09.05.2000 read along with the provision of clause 112 of IRC-5-1998.

(Authority Railway Board's file No. 2002/CE-I/BRO/64 (Policy) dt. 19-02-08)

- (iv) If provision is required to be made in the bridge structure for crossing additional railways tracks in future, the cost of such extra length of the bridge structure will be borne by the Railway in addition to its share of the cost for the rest of the bridge and its approaches. If the provision for extra tracks is already a sanctioned scheme or included in the Works Programme the cost of extra length of bridge on that account shall also be shared on a 50:50 basis between the Railway and Road Authority.
- (v) If additional width of roadway is required by the Road Authority over and above the limits of the width specified in item (iii), the cost of this additional width will be borne :-
  - (a) Fully by the Road Authority for the length of the bridge required to span the existing tracks and the future tracks the provision of which has already been sanctioned or included in the Works Programme.
  - (b) Equally by the Road and Railway Authorities for any extra length provided for crossing additional railway tracks in future, not covered in (a) above.

The Railway will be responsible for the construction of the over or under-bridge proper across the tracks and the Road Authority for the construction of the approaches. On the actual completion of the work, a completion certificate for the work (excluding cost of land and structures thereon) giving the total cost of the work carried out by the Railway and by the Road Authority, separately, will be signed by the representatives of State Government/Road Authority and the Railway. The amount incurred by any party in excess of 50 per cent or its due share of the total cost will be reimbursed by the other party. With a view to ensure that the amount required to be spent in excess of the sanctioned amount does not remain under suspense in the books of the party responsible for the execution of the work, arrangement will have to be made in with the State Government/Road Authority for adjustment of the same year's accounts through transfer transactions of any amount spent by either party in excess of its share of the cost of the bridge.