मेट्रो रेलवे, कोलकाता

का

सामान्य नियम

तथा

सहायक नियम एवं परिशिष्ट

(केवल अधिकारिक उपयोग के लिए)

(मुद्रित: जुलाई, 2021)

भारत सरकार

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड)

सं.388

नई दिल्ली, 1 जुलाई, 2019

संकल्प

1. जन परिवहन के उपयोग में लाए जाने हेतु मेट्रो रेलवे, कोलकाता के संचालन के लिए निर्मित सामान्य नियम को संशोधित किया गया है और कलकता मेट्रो रेलवे सामान्य नियम, 2002 का अधिक्रमण करते हुए उन्हें कोलकाता मेट्रो रेलवे सामान्य नियम, 2019 के विभिन्न अध्यायों में शामिल किया गया है।

2. मेट्रो रेलवे अपने भूमिगत और उत्थित (एलिवेटेड) ट्रैक एवं उत्तर दक्षिण कॉरिडोर में स्वचालित सिगनल प्रणाली और पूर्व पश्चिम कॉरिडोर में सीबीटीसी प्रणाली के साथ-साथ कुछ अतिरिक्त संरक्षा विशिष्टताओं के कारण ओपन लाइन रेलों से भिन्न है। इसलिए मेट्रो रेलवे, कोलकाता का सामान्य नियम का कई मायनों में भारतीय रेल सामान्य नियम (ओपन लाइन) 1976 से अलग होना स्वभाविक है।

3. ये संशोधित नियम शासकीय राजपत्र में प्रकाशन की तारीख से प्रवृत्त होंगे।

4. नियमों को आवश्यकतानुसार संशोधित, परि'शोधित, परिवर्द्धित अथवा नियमों के नए सेट द्वारा प्रतिस्थापित भी किया जा सकेगा।

आदेश

आदेश दिया जाता है कि इस संकल्प को इसके संलग्नकों सहित, कलकत्ता मेट्रो रेल (प्रचालन और रखरखाव) अस्थायी प्रावधान अधिनियम, 1985 (1985 का 10) की धारा 18 के साथ पठित रेल अधिनियम, 1989 (1989 का 24) की धारा 60 के अंतर्गत और रेल (खुली लाइनें) सामान्य नियम, 1976, जहां तक उनका कलकत्ता मेट्रो रेलवे से संबंध हो, के अधिक्रमण में शासकीय राजपत्र में अधिसूचना के अंतर्गत प्रकाशित किया जाए और कलकत्ता मेट्रो रेल (प्रचालन और रखरखाव) अस्थायी प्रावधान अधिनियम, 1985 की धारा 18 के साथ पठित रेल अधिनियम की धारा 60 की उपधारा (4) में निहित निर्देशों के अनुरूप इसकी एक प्रति मेट्रो रेल स्टेशनों पर निरीक्षण के लिए उपलब्ध रखी जाए और यह भी कि संकल्प और इसके संलग्नकों की एक प्रति नीचे उल्लिखित सरकारों, प्रशासनों और अधिकारियों को सूचना के लिए भेजी जाए।

(गिरीश पिल्लै)

सदस्य यातायात, रेलवे बोर्ड

संगत दस्तावेज : कोलकाता मेट्रो रेल सामान्य नियम, 2019

1. सचिव, संचार, रक्षा, गृह, विधि, न्याय और कंपनी मामले, पेट्रोलियम, सड़क परिवहन, नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय
2. आंध्र प्रदेश, अरूणाचल प्रदेश, असम, बिहार, छत्तीसगढ़, दिल्ली, गोवा, गुजरात, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, जम्मू और कश्मीर झारखंड, कर्नाटक, केरल, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, मणिपुर, मेघालय, मिजोरम, नागालैंड, उड़ीसा, पंजाब, राजस्थान, सिक्किम, तामिलनाडु, तेलंगाना, त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश, उत्तराखंड, पश्चिम बंगाल सरकारों के मुख्य सचिवों को।
3. दिल्ली, अंडमान और निकोबार, चंडीगढ़, दादर और नगर हवेली, लद्दाख, जम्मू और कश्मीर, दमन और दीव, लक्षद्वीप और पांडिचेरी प्रशासन के मुख्य सचिवों को।
4. भारत के उप नियंत्रक एवं महा लेखा परीक्षक (रेलवे)।
5. मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त
6. रेल संरक्षा आयुक्त, मेट्रो, मध्य, पूर्व, उत्तर, उत्तर-पूर्व रेलवे, उत्तर पूर्व सीमांत, दक्षिण, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व का और पश्चिम परिक्षेत्र।

7. महाप्रबंधक, मध्य रेलवे, पूर्व रेलवे, पूर्व मध्य रेलवे, पूर्व तट रेलवे, उत्तर रेलवे, उत्तर मध्य रेलवे, उत्तर पूर्व रेलवे, उत्तर पूर्व सीमांत रेलवे, उत्तर पश्चिम रेलवे, दक्षिण रेलवे, दक्षिण मध्य रेलवे, दक्षिण तट रेलवे, दक्षिण पूर्व रेलवे, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, दक्षिण पश्चिम रेलवे, पश्चिम रेलवे, पश्चिम मध्य रेलवे

8. विशेष कार्य अधिकारी, उत्तर मध्य, दक्षिण मध्य, पूर्व मध्य , पूर्व तट, उत्तर पश्चिम और पश्चिम मध्य रेलवे।

9. महाप्रबंधक, चितरंजन रेल कारखाना, डीज़ल रेल कारखाना, इंटीग्रल कोच फैक्ट्री, आरसीएफ, डीसीडब्ल्यू, डब्ल्यू एंड एपी, एनएफ(कॉन), आरई।

10. महाप्रबंधक, मेट्रो रेलवे, कोलकाता

11. मुख्य प्रशासनिक अधिकारी, महानगर परिवहन परियोजनाएं (रेलवे), मुंबई और चेन्नई

12. महानिदेशक, अनुसंधान, डिजाइन और मानक संगठन, लखनऊ

13. प्रधानाचार्य, भारतीय रेलवे सिविल इंजीनियरी संस्थान, पुणे, भारतीय रेलवे यांत्रिक और विद्युतीय इंजीनियरी संस्थान, जमालपुर, सिगनल एवं दूरसंचार संस्थान, सिकंदराबाद और रेलवे स्टाफ कॉलेज, वडोदरा

14. चेयरमैन, मुंबई पोर्ट ट्रस्ट, कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट

15. रेलवे पोर्ट ट्रस्ट- कांडला, रेलवे पोर्ट ट्रस्ट-चेन्नई, रेलवे पोर्ट -ट्रस्ट विशाखापत्तनम

16. अध्यक्ष, रेलवे दर न्यायाधिकरण।

17. सचिव, भारतीय रेलवे कांफ्रेंस संगठन।

18 निदेशक, भारतीय राष्ट्रीय अभिलेखागार

19 पुस्तकाध्यक्ष, केंद्रीय सचिवालय पुस्तकालय, राष्ट्रीय पुस्तकालय, कोलकाता, संसद पुस्तकालय और रेलवे बोर्ड पुस्तकालय।

20. अधीक्षक, पुस्तकालय एवं अनुसंधान, विधि एवं न्याय मंत्रालय।

भारत का राजपत्र असाधारण भाग-।।, खंड 3 उपखंड (i) में प्रकाशित

कोलकाता मेट्रो रेलवे सामान्य नियम

2019

मेट्रो रेल कर्मचारियों के मार्गदर्शन हेतु

भारत सरकार

रेल मंत्रालय

(रेलवे बोर्ड)

अधिसूचना

नया दिल्ली, 1 जुलाई, 2019

सा.स. नि. 465 (अ) – केंद्रीय सरकार, कलकत्ता मेट्रो रेल (परिचालन और अनुरक्षण) अस्थायी उपबंध अधिनियम, 1985 (1985 का द10) की धारा 18 के साथ पठित रेल अधिनियम, 1989 (1989 का 24) की धारा 60 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए और कलकत्ता मेट्रो रेल साधारण नियम, 2000 का अधिक्रमण करते हुए निम्नलिखित नियम बनाती है, अर्थात :

प्रस्तावना

1. मेट्रो रेलवे कोलकाता का सामान्य नियम, 2019 एवं मेट्रो रेलवे सहायक नियम का प्र काशन कर्मचारियों की सूचना और जानकारी के लिए किया गया है।
2. उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर और पूर्व-पश्चिम कॉरिडोर पर गाड़ियों के संचालन के लिए मेट्रो रेलवे, कोलकाता 2019 के सहायक नियम यहां प्रकाशित किए गए हैं। यह गाड़ियों के संचालन के लिए 2002 में जारी सहायक नियमों (अस्थायी प्रावधान) और उसके बाद जारी किए गए सुधार पर्चियों और 2002 और 2014 में पुनर्मुद्रित सहायक नियमों का अधिक्रमण करती है।
3. वर्तमान सहायक नियम कोलकाता मेट्रो रेलवे सामान्य नियम 2019 पर आधारित हैं और इन नियमों के अधीन हैं। कोलकाता मेट्रो रेलवे सामान्य नियम 2019 के अनुसार अध्यायों को व्यवस्थित भी किया गया है।
4. सहायक नियमों को क्रमानुसार क्रमांकित नहीं किया गया है; उन पर वही संख्याएँ अंकित हैं जो सामान्य नियमों पर हैं, जिन्हें वे स्पष्ट या परिवर्द्धित करते हैं। सहायक नियमों को सामान्य

नियमों के साथ पढ़ा जाएगा। इन नियमों में ऐसा कुछ भी नहीं माना जाएगा जो सामान्य नियमों के प्रावधानों का अतिक्रमण करता हो या उनका उल्लंघन करता हो।

5. मेट्रो रेल के प्रत्येक कर्मचारी को मेट्रो रेल कर्मचारियों के मार्गदर्शन के लिए जारी किए गए सामान्य, सहायक और अन्य विभागीय नियमों का पालन करना अनिवार्य है। नियमों की अनदेखी को नियमों की अवहेलना करना माना जाएगा।

6. कर्मचारियों के मार्गदर्शन के लिए जारी की गई अनुपूरक पुस्तकों, अनुदेशों या मैनुअलों का सामान्य और सहायक नियमों के साथ सावधानीपूर्वक अध्ययन किया जाएगा तथा वे कर्मचारियों पर बंधनकारी होंगे।

7. इस पुस्तक के प्रकाशन के बाद जारी किए गए सभी परिशिष्टों और शुद्धिपत्रों का रिकार्ड कर्मचारियों द्वारा सावधानीपूर्वक रखा जाएगा तथा इन परिशिष्टों/शुद्धिपत्रों को नियम पुस्तकों की अपनी प्रतियों में उचित स्थान पर चिपकाकर वे इसे अद्यतन बनाए रखेंगे।

8. यदि कोई आदेश किसी कर्मचारी को पूरी तरह समझ में न आए तो वह इसे समझने के लिए तुरन्त अपने तत्काल पर्यवेक्षक की सहायता लेगा।

9. इस पुस्तक में निहित किसी भी आदेश को प्राधिकृत अधिकारी के लिखित प्राधिकार के बिना परिवर्तित, निरस्त या निलंबित नहीं किया जाएगा।

(सत्यकी नाथ)

प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक

मेट्रो रेलवे

कोलकाता

दिनांक .....

कोलकाता

इस पुस्तक के प्रकाशन के बाद जारी किए गए परिशिष्ट और शुद्धिपत्र का रजिस्टर

सुधार पर्ची		पृष्ठ सं.	नियम संख्या (एस) संशोधित
सं.	तारीख		
01	10.04.2023	01,106,239	सा.नि-01
02	05.10.2023	27,28	स.नि-03
03	30.11.2023	78,79	सा.नि -53

इस पुस्तक के प्रकाशन के बाद जारी किए गए परिशिष्ट और शुद्धिपत्र का रजिस्टर

सुधार पर्ची		पृष्ठ सं.	नियम संख्या (एस) संशोधित
सं.	तारीख		

इस पुस्तक के प्रकाशन के बाद जारी किए गए परिशिष्ट और शुद्धिपत्र का रजिस्टर

सुधार पर्ची		पृष्ठ सं.	नियम संख्या (एस) संशोधित
सं.	तारीख		

इस पुस्तक के प्रकाशन के बाद जारी किए गए परिशिष्ट और शुद्धिपत्र का रजिस्टर

सुधार पर्ची		पृष्ठ सं.	नियम संख्या (एस) संशोधित
सं.	तारीख		

पार्ट-I

(सामान्य नियम)

(प्राधिकार: दिनांक 10.04.2023 का परिशिष्ट एवं शुद्धिपत्र सं. 01 पैरा बी)

अध्याय -1

प्रारंभिक

1. संक्षिप्त शीर्षक और प्रारंभ
2. परिभाषाएँ.
3. स्टेशनों का वर्गीकरण
4. पुरुष और महिला रेल कर्मचारियों के लिए नियमों की प्रयोज्यता
5. इन नियमों में अपरिभाषित शब्दों एवं अभिव्यक्तियों के अर्थ

अध्याय – II

मेट्रो रेल कर्मियों पर आम तौर पर लागू होनेवाले नियम

6. नियम पुस्तक की प्रतियों की आपूर्ति
7. नियम पुस्तक की प्रतियों का रख-रखाव
8. नियमों का ज्ञान
9. नियमों के अनुपालन में सहायता
10. अतिचार, क्षति या नुकसान की रोकथाम
11. नियमों और आदेशों के प्रति आज्ञाकारिता

12. कार्य पर उपस्थिति

13. कार्य से अनुपस्थिति

14. शराब, मादक पेय, शामक, मादक, उत्तेजक दवा लेना या तैयारी करना

15. मेट्रो रेल कर्मियों का आचरण

16 संरक्षा सुनिश्चित करने का कर्त्तव्य

अध्याय – III

सिगनल

17. स्थिर सिग्नलों का संस्थापन

18. हाथ सिगनलों का प्रदर्शन

19. रेलगाड़ी की आवाजाही को नियंत्रित करने के लिए हस्त सिगनलों के प्रदर्शन की विधियाँ।

20. शंटिंग संचालन के लिए हाथ सिगनल

21. हस्त सिगनल का ज्ञान एवं अभिरक्षा

अध्याय –IV

गाड़ियों का सामान्य संचालन

22. मानक समय

23. विज्ञापित समय का अनुपालन

24. सामान्य- अनुपस्थिति की अवधि और पथ शिक्षण यात्राओं की संख्या (Road learning trips)

25. फेसिंग प्वाइंट के ऊपर गाड़ी की गति

26. पीछे वाली ड्राइविंग कैब से चलाई जाने वाली रेलगाड़ियां

सी. क्षतिग्रस्त या दोषपूर्ण कोच वाली रेलगाड़ियाँ

27. दोषपूर्ण कोचों की जांच।

डी. रेलगाड़ी परिचालन प्रारंभ करने से पहले सावधानियां

28. प्रारंभ करने से पहले सूचनाओं की जांच करने हेतु कर्मचरियों के कर्तव्य

29. चालक मोटरमैन द्वारा गाड़ी की जांच

ई. आगमन के पश्चात कर्मचारी का कर्त्तव्य

30. गाड़ी का चालक दल गाड़ी को छोड़कर तब नहीं जाएगा जब तक कि गाड़ी को सौंप न दिया जाए

अध्याय - V

स्टेशनों का नियंत्रण एवं संचालन

31. बुकिंग कार्यालय एवं जनता के लिए निषिद्ध क्षेत्रों तक पहुंच

32. निर्धारित प्रपत्र में प्राधिकार और संदेश

33. स्टेशन संचालन नियम

34. स्टेशन खोलना

35. प्लेटफार्म पर भीड़ पर नियंत्रण

36. भीख मांगने, क्रय विक्रय करने, धूम्रपान आदि पर प्रतिबंध।

37. खतरनाक या आपत्तिजनक सामान ले जाने पर प्रतिबंध

38. मेट्रो कोचों को सुरक्षित करना

39. बुकिंग कार्यालय कर्मियों के कर्त्तव्य

40. सुरक्षा

अध्याय - VI

दुर्घटना तथा असामान्य घटनाएं

A. सामान्य

41. दुर्घटना और असामान्य घटनाओं की रिपोर्ट

42. “आपात स्थिति” में यातायात नियंत्रक के कर्तव्य

43. आपात स्थिति में स्टेशन शिफ्ट-प्रभारी और विभागीय पर्यवेक्षक के कर्तव्य

44. आपातकाल में कार्रवाई के लिए प्राथमिकता क्रम

45. “आपातकाल” के दौरान गतिविधियों को रिकार्ड करना

46. यातायात विनियमन

47. स्टेशन कर्मचारियों के कर्तव्य

बी. असामान्य घटना

48. सुरंग में पानी भर जाना

49. दुर्घटनाएँ

50. आग और धुआँ

51. बिजली उपकरणों में आग लगना

52. भूकंप, चक्रवात की स्थिति में की जाने वाली कार्रवाई

अध्याय – VII

रेलपथ और कार्य

53. लाइन का रखरखाव

54. रेलपथ कार्यों की स्थिति

55. सामग्री का रख-रखाव

56. रेलपथ और कार्यों का निरीक्षण

57. रेलगाड़ियों या यातायात के लिए खतरा उत्पन्न करने वाले कार्य

58. ट्रैक और संरचना की आपातकालीन मरम्मत

59. खराब दृश्यता की स्थिति में काम करना

60. ऐसा कार्य संचालन, जिससे लाइन के बाधित हो जाने की संभावना हो, को शुरू करने

61. प्रत्येक गैंग में इंजीनियरी पर्यवेक्षक

62. गैंग के सिगनल और उपकरणों का ज्ञान

63. गेज, सिगनल, उपकरण और औजारों का निरीक्षण

64. लाइन की सुरक्षा के संबंध में वरिष्ठ अनुभाग इंजीनियर या कनिष्ठ इंजीनियर की जिम्मेदारी

65. प्वाइंट या क्रॉसिंग लगाना या हटाना

66. लॉरी, ट्रॉली और मोटर ट्रॉली का संचालन

67. गैर यातायात अवधि में ट्रैक कार्य और ट्रैक साइड कार्य

68. यातायात अवधि में लाइन का रखरखाव

69. इंजीनियर की अभिरक्षा में

अध्याय-VIII

विद्युत आपूर्ति और कर्षण

धारा व्यवस्था

70. विद्युत पथ और कार्य का निरीक्षण

71. विद्युत उपकरणों के समीप या उनसे संबंधित कार्य करने की अनुमति

72. कर्मचारियों और जनता को चेतावनी

73. तीसरी पटरी या उससे संबंधित किसी उपकरण पर कार्य

74. ऊर्जित उपकरणों के समीप सेवा भवन और संरचनाओं पर कार्य

75. लाइन पर गाड़ी रखरखाव कार्य

76. बैटरी लोकोमोटिव

77. कर्षण प्रणाली की विफलता या ब्रेकडाउन की स्थिति में गाड़ियों की सुरक्षा

78. सावधानी आदेश जारी करना

79. ऊर्जित उपकरण के आसपास सर्विस बिल्डिंग और संरचनाओं पर काम करना

80. ट्रैक में बदलाव

81. विद्युतीकृत खंड के लिए अतिरिक्त नियम

82. केवल डीसी ट्रैक्शन थर्ड रेल उपकरण पर लागू नियम

83. निष्क्रिय या भू-योजित थर्ड रेल वाले ट्रैक खंड में या पर इलेक्ट्रिक रोलिंग स्टॉक के प्रवेश को रोकने की प्रक्रिया

भाग II

(सीबीटीसी प्रणाली के अलावा अन्य के अंतर्गत गाड़ी संचालन)

(प्राधिकार- परिशिष्ट और शुद्धिपत्र संख्या 01 दिनांक 10.04.2023 का पैरा सी)

अध्याय 1

सिगनल

A. सामान्य प्रावधान

84.सिगनल

85. सिगनलों के प्रकार

B. सिगनलों का विवरण

86. स्थिर सिगनलों के उपयोग

87. रंगीन प्रकाश स्टॉप सिगनल

88. आने वाली गाड़ियों के प्रवेश के लिए स्थिर स्टॉप सिगनल

89. प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के लिए स्थिर स्टॉप सिगनल

90. सिग्नलों का संयोजन

91. एक ही खंभे पर एक से अधिक सिगनल लगाना

92. कॉलिंग ऑन सिगनल

93. शंट सिगनल

94. रिपिटिंग सिगनल

95. प्वाइंट संकेतक

96. प्रयोग बाह्य सिगनल

C. सिगनलों के उपकरण

97. स्टेशनों और कारशेड केबिनों पर स्थिर सिग्नलों के न्यूनतम उपकरण

98. स्टेशनों और केबिनों पर सामान्य रूप से उपलब्ध अतिरिक्त स्थिर सिगनल

99. स्थिर सिग्नलों का चालू करना

100. नॉन-ब्लॉक स्टेशनों पर सिगनल

D. सिगनल और प्वाइंटों का संचालन

101. सामान्यत: स्थिर सिगनल

102. सिगनलों के सामान्य संकेत

103. गाड़ियों के संचलन को प्रभावित करने वाले प्वाइंट

104. फेसिंग प्वाइंटों को लॉक करना।

105. होम सिगनल को 'टेक ऑफ' करने की शर्तें

106. स्टार्टर सिगनल को 'टेक ऑफ' करने की शर्तें

107. कॉलिंग ऑन सिगनल को 'टेक ऑफ' करने की शर्तें

108. सिग्नलों का प्रज्ज्वलन

109. स्थिर लाल बत्ती

110. स्टॉप बोर्ड

111. ब्लॉक सेक्शन प्रारंभ बोर्ड

112. ट्रैप और अन्य प्वाइंटें

113. प्वाइंटें

114. जब कोई सिगनल खराब हो तो स्टेशन शिफ्ट-प्रभारी के सामान्य कर्तव्य

115. त्रुटियों की मरम्मत के बाद अधिकारियों को सूचना

116. सिगनल की अनुपस्थिति या सिगनल में प्रकाश न होना

117. खराब या क्षतिग्रस्त प्वाइंट

118. सिगनलों के संबंध में चालक मोटरमैन के कर्तव्य

119. एप्रोच सिगनल खराब होने पर चालक मोटरमैन के कर्तव्य

120. प्रस्थान सिगनल खराब होने पर चालक मोटरमैन के कर्तव्य

121. कॉलिंग-ऑन सिगनल के संबंध में चालक मोटरमैन के कर्तव्य

122. चालू लाइनों पर प्रवेश करने से पहले अनुमति

123. त्रुटियुक्त सिगनलों के संबंध में रिपोर्ट करना

124. सिगनलों के लिए व्यतिरेकी चिह्नक और संकेत

125. स्वचालित ब्लॉक क्षेत्रों में स्थिर (फिक्स्ड) स्टॉप सिगनलों के प्रकार।

अध्याय -II

गाड़ियों का सामान्य संचालन

A. समय

126. घड़ी को सेट करना

127. कार्य समय सारणी और मानक आयामों की अनुसूची की आपूर्ति

बी – गाड़ियों की गति

128. सामान्य गति सीमाएँ

129. सतर्कता आदेश

130. स्टेशनों से गुजरते समय गति सीमाएँ

C.- गाड़ियों के उपकरण एवं गाड़ी कर्मचारी

131. हेड लाइट, मार्कर लाइट और स्पीडोमीटर

132. टेल लैंप और पार्किंग बत्तियां

133. चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन के उपकरण

134. गाड़ियों में कर्मियों की तैनाती

D. गाड़ियों के प्रस्थान करने से पहले सावधानियां

135. गाड़ियों की जांच

136. संचालक मोटरमैन द्वारा गाड़ी की जांच

137. चालक मोटरमैन पालन किए जानेवाले कुछ विशिष्ट आदेश

E. गाड़ी संचालन कर्मचारियों के कर्तव्य

138. चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन यात्रा के दौरान सतर्क दृष्टि बनाए रखेंगे

139. संचालक मोटरमैन द्वारा पार्किंग ब्रेक लगाना

140. रेलगाड़ी की सीटी बजाना

141. संचालक मोटरमैन और चालक मोटरमैन के बीच उपस्थित होने का सिगनल

142. यात्रीगण

F. गाड़ियों के आगमन होने पर कर्मचारियों के कर्तव्य

143. चालक मोटरमैन यह सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी निर्धारित स्थान पर ठहर गई है

144. स्टेशन पर रुकने के बाद यात्री गाड़ी का संलचन

145. चालू लाइनों पर गाड़ियों का ठहराव

146. अवरूद्ध लाइन पर गाड़ी का प्रवेश

147. शंटिंग पर नियंत्रण

148. शंटिंग की जिम्मेदारी

149. ढलानों पर शंटिंग

जी . मध्यखंड में यात्रियों को गाड़ी पर से उतारना

150. गाड़ी पर से उतारने की शर्तें।

151. गाड़ी पर से उतारने की प्रक्रिया

152. ट्रैक अनुरक्षण मशीनों का संचालन

अध्याय - III

स्टेशनों का नियंत्रण एवं संचालन

153. संचालन के लिए स्टेशन शिफ्ट-प्रभारी के कर्त्तव्य

154. बही-खातों एवं आय-व्यय विवरणों का रख-रखाव

155. उपकरणों तक पहुंच और उनका परिचालन

अध्याय – IV

दुर्घटना तथा असामान्य घटनाएं

A. स्टेशनों के बीच रूकी हुई गाड़ियां

156. ट्रेन में त्रुटि

157. कर्षण विद्युत की अनुपलब्धता

158. गाड़ी वियोजन

159. 'आगे बढ़ने के प्राधिकार के बिना' ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी

B. असामान्य घटना

160. रेलगाड़ी के संचालन को प्रभावित करने वाली असुरक्षित स्थितियों की रिपोर्ट

161. दुर्घटना होने पर की जाने वाली कार्रवाई।

अध्याय V

संचालन प्रणाली

162. संचालन प्रणाली

163. ब्लॉक अनुभाग में प्रवेश करने का प्राधिकार

A. पूर्ण ब्लॉक प्रणाली

164. पूर्ण ब्लॉक प्रणाली की आवश्यकताएं

165. पहँुचने की अनुमति प्रदान करने की शर्तें

166. जब एक लाइन अवरूद्ध हो तो दोहरी लाइन पर इकहरी लाइन संचालन हेतु नियम और विनियम

B. केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली

167. केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली की आवश्यकताएं

168. ब्लॉक सेक्शन पर पहुँचने की अनुमति और आगे बढ़ने का प्राधिकार सौंपने की शर्तें

169. "केवल एक गाड़ी प्रणाली" पर दुर्घटना होने या गाड़ी के अक्षम होने पर अपनाई जानेवाली प्रक्रिया

C. सामान्य

170. पीछे की ओर ब्लॉक (अवरोध) और आगे की ओर ब्लॉक

171. शंटिंग के लिए प्राधिकार

172. साइडिंग का पृथक्करण

173. पहुंचने की अनुमति दिए जाने के बाद ब्लॉक स्टेशन या ब्लॉक सेक्शन में अवरोध

174. ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध

D. स्वचालित ब्लॉक प्रणाली

175. दोहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक प्रणाली की अनिवार्यताएँ

176. स्वचालित स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार कर जाने पर चालक एवं संचालक मोटरमैन के कर्तव्य

177. स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन में रुकी हुई गाड़ी की सुरक्षा

178. स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में मैनुअल स्टॉप सिगनल को 'टेक ऑफ' करने की शर्तें

179. चालक मोटरमैन द्वारा विफलता की रिपोर्ट करना

180. स्वचालित सिगनल की विफलता के दौरान कार्रवाई

181. स्वचालित ब्लॉक प्रणाली के अंतर्गत यातायात की दिशा के विपरीत गाड़ियों की आवाजाही

182. अर्ध-स्वचालित स्टॉप सिगनल के 'ऑन' स्थिति में होने पर प्रक्रिया

अध्याय – VI

अवरोध ब्लॉक संचालन

183. पहुंचने की अनुमति प्राप्त करने के साधन

184. उपकरणों की व्यवस्था

185. लाइन क्लियर आदि प्राप्त या प्रदान करने से जुड़े प्वाइंटों, सिग्नलों या संबंधित उपकरणों और अन्य गियरों के साथ हस्तक्षेप

186. सिगनल और दूरसंचार उपकरणों का वियोजन और पुनर्संयोजन

187. सक्षमता प्रमाणपत्र

188. गाड़ी सिगनल रजिस्टर

189. आगे बढ़ने का प्राधिकार

190. चालक मोटरमैन द्वारा आगे बढ़ने के प्राधिकार की जांच

191. ब्लॉक सेक्शन को बंद करने की शर्तें

192. आगे बढ़ने के लिए प्राधिकार के संबंध में स्टेशन शिफ्ट-प्रभारी की जिम्मेदारी

193. ट्रैक सर्किट, एक्सेल काउंटर, पैनल बोर्ड की विफलता

194. आगे बढ़ने के लिखित प्राधिकार के लिए प्रपत्र

195. पैनल के संचालन के संबंध में विशेष दायित्व

196. आगे बढ़ने के प्राधिकार संबंधी संदेशों और लिखित प्राधिकारों का संरक्षण

197. पहुँचने की अनुमति का निरस्तीकरण

198. संचार की विफलता एवं संचार की पूर्ण विफलता की स्थिति में गाड़ियों का संचालन

199. गाड़ी चालक दल और यातायात नियंत्रक के बीच रेडियो संचार की विफलता

200. ब्लॉक संचालन उपकरण का उपयोग और संचालन

अध्याय – VII

रेलपथ एवं कार्य

201. गाड़ियों की गति नियंत्रण के लिए प्रदर्शित की जानेवाली सिगनलें

अध्याय – VIII

विद्युत आपूर्ति एवं कर्षण धारा प्रबंध

202. कर्षण विद्युत धारा को स्विच ऑफ (बंद) करना

203. कर्षण विद्युत धारा को स्विच ऑन (चालू) करना

भाग-III

(सीबीटीसी प्रणाली के अंतर्गत गाड़ी संचालन)

(प्राधिकार- परिशिष्ट एवं शुद्धिपत्र संख्या 01, दिनांक 10.04.2023 का पैरा डी)

अध्याय -1

मेट्रो रेल कर्मियों पर सामान्य रूप से लागू होनेवाले नियम

204. पहुँच नियंत्रण

अध्याय -II

सिगनल और नियंत्रण

205. सामान्य – (क) कैब सिगनल; (ख) स्थिर सिगनल; (ग) हाथ सिगनल

206. सिगनलों का विवरण – (1) कैब सिगनल, (2) स्थिर सिगनल और

(3) डिपो सिगनल,

207. सिगनलों का प्रावधान

208. सिगनलों और प्वाइंटों का संचालन

209. (1) सिगनल का नियंत्रण, (2) संरक्षा संचार,

210. लाइन पर रोकी गई गाड़ी

211. कैब सिगनल की अनुपलब्धता

212. स्थिर सिगनलों की विफलता

213. रूट सेटिंग की विफलता

अध्याय -III

गाड़ियों की गति एवं संचालन

214 सेवा नियमितता

215 रेलगाड़ियों की गति

216 सतर्कता आदेश

217 रेलगाड़ियों में कर्मचारियों की तैनाती

218 रेलगाड़ियों में त्रुटियां

219 रेलगाड़ियों की जाँच

220 मोटरमैन के कर्तव्य

221 लोकोमोटिव, कार्य रेलगाड़ियाँ और अनुरक्षण यान

अध्याय-IV

प्लेटफॉर्म दरवाजे

222. प्लेटफ़ॉर्म दरवाज़ों के प्रकार

223. दरवाज़ों का सामान्य संचालन

224. असामान्य संचालन और दरवाज़ों का आपातकालीन उपयोग

225. संकेत

अध्याय - V

स्टेशनों का नियंत्रण एवं संचालन

226. स्टेशन शिफ्ट प्रभारी की जिम्मेदारियाँ

227. प्लेटफार्म पर्यवेक्षक की जिम्मेदारियाँ

228. बैगेज हैंडलिंग पर्यवेक्षक की जिम्मेदारियाँ

229. स्टेशन संचालन नियम

230. आपातकालीन निकासी

231. गाड़ी संचलन का पर्यवेक्षण

अध्याय -VI

(दुर्घटना और असामान्य घटनाएँ)

232. स्टेशनों के बीच रुकी हुई गाड़ियां

233. विभाजित गाड़ी

234. असामान्य घटनाएँ

235. अन्य असुरक्षित स्थितियाँ

अध्याय-VII

संचालन की प्रणाली

236. सतत स्वचालित ट्रेन नियंत्रण प्रणाली

237. स्वचालित मोड

238. स्वचालित रिवर्सल मोड

239. कोडेड मैनुअल मोड या स्वचालित गाड़ी सुरक्षा मोड

240. प्रतिबंधित मैनुअल मोड

241. कट आउट मोड

242. रन ऑन साइट मोड

243. संचार-आधारित गाड़ी नियंत्रण

अध्याय-VIII

इकहरी लाइन संचालन

244. इकहरी लाइन संचालन का उद्देश्य

245. कार्यान्वयन

246. सिगनल विफलताएँ

अध्याय - IX

रेलपथ एवं कार्य

247. स्टेशन पर कार्य

अध्याय - X

विद्युत आपूर्ति और कर्षण व्यवस्था

248. कर्षण एवं बिजली आपूर्ति वितरण को ऑन एवं ऑफ करना

249. पहुँच अधिकार

250. आर्किंग और आग

251. सेक्शनिंग और साइडिंग स्विचें

अध्याय -XI

संचालन की अन्य प्रणाली

252. विशेष प्रक्रिया का अनुप्रयोग

253. चालक रहित गाड़ी परिचालन

पार्ट-I

(सामान्य नियम)

(प्राधिकार : दिनांक 10.04.2023 का परिशिष्ट एवं शुद्धिपत्र सं. 01 पैरा बी)

अध्याय - 1

प्रारंभिक

1. **संक्षिप्त नाम और प्रारम्भ :-** (1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम कोलकाता मेट्रो रेल साधारण (संशोधन) नियम 2023 है।

(प्राधिकार: दिनांक 10.04.2023 का परिशिष्ट एवं शुद्धिपत्र सं. 01 पैरा ए)

(2) ये राजपत्र में प्रकाशन की तारीख को प्रवृत्त होंगे।

2. **परिभाषाएं. -** इन नियमों में, जब तक कि संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो।

(1) **"पूर्ण ब्लॉक कार्यकरण'** से भाग-।।, अध्याय -5 में विनिर्दिष्ट रेलगाड़ियों के प्रचालन की प्रणाली से अभिप्रेत है;

(2) **"अधिनियम"** से कलकत्ता मेट्रो रेल (परिचालन और अनुरक्षण) अस्थायी उपबंध अधिनियम, 1985 का 10 अभिप्रेत है;

(3) **"पर्याप्त दूरी"** से सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त दूरी अभिप्रेत है;

(4) "**प्रवेश प्रकाशन**" से रेलगाड़ी पहुंचने पर स्वतः नियंत्रित सिगनलों के प्रकाश की व्यवस्था अभिप्रेत है;

(5) **"संचार के अनुमोदित साधन"** से कोई भी ऐसा संचार उपकरण या प्रणाली अभिप्रेत है जो नियंत्रक और/ या स्टेशनों और/या चालक दल के बीच श्रव्य संचार में समर्थ

हो और विशेष अनुदेशों के अधीन अनुमोदित हो;

(6) **"अनुमोदित विशेष अनुदेश"** से रेल सुरक्षा आयुक्त द्वारा अनुमोदित या यथा विनिर्दिष्ट विशेष अनुदेश अभिप्रेत है;

(7) **"सिगनल का पहलू"** से मोटरमैन द्वारा रेलगाड़ी प्रवेश करने पर देखा गया सिगनल अभिप्रेत है;

(8) **"प्राधिकृत विद्युत व्यक्ति"** से ऐसा व्यक्ति अभिप्रेत है जिसे विद्युत उपस्कर या परिपथ पर विनिर्दिष्ट कार्य करने के लिए सम्यक रूप से प्राधिकृत किया गया है और ऐसा प्राधिकार इस प्रयोजन के लिए सशक्त मेट्रो रेल प्रशासन से किसी अधिकारी द्वारा दिया गया है;

(9) **"प्राधिकृत अधिकारी"** से वह व्यक्ति अभिप्रेत है जो मेट्रो रेल प्रशासन के साधारण या विशेष आदेश द्वारा, नाम से या उसके पद के आधार पर, अनुदेश देने या कोई अन्य कार्य करने के लिए सम्यक रूप से सशक्त किया गया है;

स.नि. 2 (9): **प्राधिकृत अधिकारी** - (ए) प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक प्राधिकृत अधिकारी हैं।

(बी) आपात स्थिति में संचालन निर्देश जारी करने की शक्ति प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक की ओर से मेट्रो रेलवे के वरिष्ठ वेतनमान और उससे ऊपर के यातायात अधिकारियों को भी प्रदत्त है।

(10) **"प्रस्थान करने का प्राधिकार"** से कार्यकरण प्रणाली के अधीन रेलगाड़ी के चालक मोटर मैन को अपनी रेलगाड़ी के साथ ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश के लिए दिया गया प्राधिकार अभिप्रेत है;

(11) **"स्वत: ब्लॉक पद्धति"** से भाग-।।, अध्याय - 5 में विनिर्दिष्ट रेलगाड़ियों के कार्यकरण की प्रणाली अभिप्रेत है;

(12) **"ऑटोमेटिक मोड (स्वचालित पद्धति)"** से स्वचालित रेलगाड़ी परिचालन के अधीन रेलगाड़ी परिचालन पद्धति अभिप्रेत है जिसमें रेलगाड़ियों के त्वरण, किनारा करने, ब्रेक लगाने तथा रोकने सहित रेलगाड़ी स्वचालित रूप से चलती है;

(13) **"ऑटोमेटिक रेलगाड़ी ऑपरेशन (स्वचालित रेलगाड़ी परिचालन)"** से निरंतर स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली या संचार आधारित रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली अभिप्रेत है जिससे रेलगाड़ियों के त्वरण, किनारा करना, ब्रेक लगाना तथा रेलगाड़ी रोकना नियंत्रित होता है;

(14) **"ऑटोमेटिक रेलगाड़ी प्रोटेक्शन (स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण)**" से निरंतर स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली या संचार पर आधारित रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली अभिप्रेत है जो रेलगाड़ी की दिशा, अलग करना, इंटरलॉकिंग तथा गति प्रवर्तन सहित रेलगाड़ियों का सुरक्षित परिचालन बरकरार रखता है;

(15) **"ऑटोमेटिक रेलगाड़ी सुपरविजन (स्वचालित रेलगाड़ी पर्यवेक्षण)**" से निरंतर स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली या संचार पर आधारित रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली अभिप्रेत है जो संपूर्ण प्रणाली की निगरानी करता है और रेलगाड़ी चलाने का निदेश देता है ताकि सामान्य परिस्थिति के अधीन निर्धारित सेवा प्रदान किया जा सके;

(16) "**सहायक उप स्टेशन**" से वह उप स्टेशन अभिप्रेत है जहां उच्च वोल्टता वाली प्रत्यावर्ती धारा को 415/230 वोल्ट की प्रत्यावर्ती धारा में संपरिवर्तित करने के लिए उपस्कर की व्यवस्था की गई है;

(17) "**एक्सेल काउंटर**" से ऐसी विद्युत युक्ति अभिप्रेत है जो यदि मार्ग पर किन्ही दो नियत बिंदुओं पर उपलब्ध कराई जाए तो ''एक्सेल की अंतर्गामी गणना'' और ''एक्सेल की वहिर्गामी गणना'' द्वारा यह प्रमाणित हो कि उक्त दो बिंदुओं के बीच मार्ग का भाग साफ है या प्रयोग में है;

(18) **"खराब मौसम से क्षीण दृश्यता**" से प्रतिकूल मौसम स्थितियां अभिप्रेत है जिससे कुहासा, धूल या आंधी तूफान, तेज हवाओं, बारिश, आदि के कारण सामान्य दृश्यता बाधित हो रही हो;

(19) **"बर्थ"** से ट्रैक की वह लंबाई अभिप्रेत है जो रेलगाड़ी के अधिभोग में ली जाने के लिए नाम निर्दिष्ट है;

(20) **"ब्लॉक बैक"** से एक ब्लॉक स्टेशन से ठीक पिछले ब्लॉक स्टेशन को इस तथ्य के संदेश का प्रेषण अभिप्रेत है कि ब्लॉक स्टेशन व्यवधानित है या व्यवधानित किया जाने वाला है;

(21) **"ब्लॉक फॉरवर्ड"** से एक ब्लॉक स्टेशन से ठीक अगले ब्लॉक स्टेशन को इस तथ्य के संदेश का तत्काल अग्रिम प्रेषण अभिप्रेत है कि अगला स्टेशन व्यवधानित है या व्यवधानित किया जाने वाला है;

(22) **"ब्लॉक सेक्शन"** से विशेष अनुदेशों द्वारा यथाविनिर्दिष्ट ब्लॉक स्टेशनों के बीच परिचालित लाइन का वह भाग अभिप्रेत है जिस पर ब्लॉक सेक्शन की दूसरी ओर के ब्लॉक स्टेशन से कोई परिचालित रेलगाड़ी प्रवेश की अनुमति के बिना प्रवेश नहीं कर सकती है;

स.नि. 2 (22) ब्लॉक सेक्शन: ब्लॉक स्टेशन और/या विशेष श्रेणी स्टेशन वे स्टेशन हैं जहां मोटरमैन को अपनी रेलगाड़ी के साथ ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने के लिए संचालन प्रणाली के तहत आगे बढ़ने का प्राधिकार प्राप्त करना आवश्यक होता है।

(23) "**नीली रोशनी स्टेशन"** से नीली रोशनी द्वारा उपदर्शित ऐसा स्थान अभिप्रेत है जहां पर कोई भी व्यक्ति संक्रिया नियंत्रण केन्द्र से सम्पर्क कर सकता है और आपात-स्थिति में रेलगाड़ी को रोकने के लिए किसी विनिर्दिष्ट भाग की कर्षण शक्ति को वियोजित कर सकता है:

(24) **"बाँड"** से परिचालित रेलगाड़ी में विद्युत अविच्छिन्नता के लिए कर्षण प्रत्यावर्तन (करेंट) के लिए या सिगनल ट्रैक सर्किट के लिए संयोजन अभिप्रेत है;

(25) **"ब्रेकिंग दूरी**" से वह दूरी अभिप्रेत है जो किसी रेलगाड़ी द्वारा ट्रैक ढलान,रेलगाड़ी के वजन और उसकी गति को ध्यान में रखकर सामान्य ब्रेक दशाओं के अधीन रोकने के लिए आवश्यक है;

(26) **"भवन प्रबंधन प्रणाली"** से भवन सेवाओं के उचित कार्यकरण के मॉनीटर करने और नियंत्रण रखने के लिए जिसके अंतर्गत संकटकालीन सुरक्षा प्रणालियाँ भी है, प्रत्येक स्टेशन पर प्रतिष्ठापित नियंत्रण-पैनल या संकर्म स्टेशन अभिप्रेत है;

(27) "**कैब से कैब संचार**" से चालक मोटर मैन और संचालक मोटर मैन के बीच किया जानेवाला वार्ता संचार अभिप्रेत है;

(28) "**कैब सिगनल"** से ऐसा दृश्य संकेत अभिप्रेत है, जिसे मोटरमैन के कंसोल पर स्वचालित चालन पद्धति या सांकेतिक हस्तचालित चालन के अधीन अग्रसर होने के लिए उसको प्राधिकार प्रदान करते हुए गति सीमा और निर्धारित दूरी के रूप में संप्रदर्शित किया गया हो;

(29) "**कैलेंडर दिन**" से अर्धरात्रि से अर्धरात्रि तक की अवधि अभिप्रेत है;

(30) "**कार शेड**" से वह क्षेत्र अभिप्रेत है जहां मेट्रो रेलगाड़ियों और डिब्बों की मरम्मत के लिए या किसी अन्य कार्य के लिए, जिसके अंतर्गत उन्हें खड़ा करना भी है, रखा जाता है;

(31) "**सतर्कता आदेश"** से मोटरमैन को अधिसूचित स्थानों पर गति कम करने के अनुदेश सहित विशेष सावधानी रखने का अनुदेश दिया जाना अभिप्रेत है;

(32) "**सक्षमता प्रमाणपत्र"** से ऐसा प्रमाणपत्र अभिप्रेत है, जो मेट्रो रेल सेवक को उसके कर्त्तव्यों से सुसंगत नियमों, विनियमों, प्रक्रियाओं और निर्देशिकाओं की उसकी जानकारी की परीक्षा किए जाने और उसे उपयुक्त पाए जाने के पश्चात् जारी किया जाता है;

(33) **"मुख्य नियंत्रक"** से पूरे परिचालन नियंत्रण केन्द्र के कार्यों का संपूर्ण प्रभार प्राप्त मेट्रो रेल सेवक अभिप्रेत है;

(34) **"परिपथ (सर्किट)**" से विद्युत प्रदाय के स्रोत से जुड़े चालकों और विद्युत साधित्र उपस्करों की व्यवस्था अभिप्रेत है;

(35) **"परिपथ (सर्किट) मुख्य भू"** से ऐसा कोई भू अभिप्रेत है चाहे वह सुवाह्य हो या उपस्कर के साथ अभिन्न रूप से जुड़ा हो, जिसका उपयोग "कार्य करने की अनुज्ञा" जारी करने के पहले दिया जाता है;

(36) "**सीसीटीवी"** से यात्रियों और अन्यों को मॉनीटर तथा उनकी निगरानी करने के लिए बंद परिपथ टेलीविजन अभिप्रेत है;

(37) **"सांकेतिक हस्तचालित पद्धति"** से निरंतर स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली के अधीन रेलगाड़ी के प्रचालन की ऐसी पद्धति अभिप्रेत है, जहां रेलगाड़ी हस्त कौशल से चलाई जाती है, किंतु स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण संकेतों द्वारा अवधारित अधिकतम गति के अधीन रहती है;

(38) "**रेल सुरक्षा आयुक्त"** से अधिनियम के अधीन अभिहित कार्यों को करने के लिए नियुक्त रेल सुरक्षा आयुक्त अभिप्रेत है जिसमें मुख्य रेल सुरक्षा आयुक्त भी शामिल है;

(39) **"संचार आधारित रेलगाड़ी नियंत्रण"** स्वचालित रेलगाड़ी परिचालन तथा स्वचालित रेलगाड़ी पर्यवेक्षण सहित प्रणाली एक निरंतर, रेलगाड़ी स्थिति का निर्धारण करते हुए उच्च रिजॉल्यूशन स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली, दोनों दिशा में रेलगाड़ी-टू-वे

साइड डाटा संचार, स्वचालित गाड़ी संरक्षा कार्य लागू करने हेतु योग्य वेसाइड प्रोसेसर्स है;

(40) **"सक्षम मेट्रो रेल सेवक**" से वह मेट्रो रेल सेवक अभिप्रेत है जो सौंपे गए कर्तव्यों का जिम्मा लेने और उनके पालन के लिए सम्यक रूप से अर्हित और नामनिर्दिष्ट है;

(41) **"निरंतर स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली"** से उप-प्रणाली, अर्थात् स्वचालित रेलगाड़ी सुरक्षा प्रणाली, स्वचालित रेलगाड़ी परिचालन प्रणाली तथा स्वचालित रेलगाड़ी पर्यवेक्षण प्रणाली, के माध्यम से निरंतर रेलगाड़ी संचलन (मूवमेंट) का स्वत: नियंत्रण तथा निगरानी करना अभिप्रेत है;

(42) "**संचालक मोटरमैन**" से रेलगाड़ी का (पिछले डिब्बे में) तत्समय प्रभारी कोई सक्षम मेट्रो रेल सेवक अभिप्रेत है और इसके अंतर्गत द्वितीय मोटर मैन या कोई अन्य सक्षम मेट्रो रेल सेवक भी जो संचालक मोटर मैन के कर्तव्यों का निर्वहन कर सकता है, शामिल है;

(43) **"संयोजन"** से जब किसी परिचालित लाइन के संबंध में उपयोग किया जाता है, तब ऐसी लाइन को दूसरी लाइनों के साथ जोड़ने या उसे क्रॉस करने के लिए किया जाने वाला प्रबंध अभिप्रेत है;

(44) "**नियंत्रक"** से ड्यूटी पर रेल सेवक अभिप्रेत है, जो नियंत्रण, स्टेशनों और रेलगाड़ी कर्मी के बीच संचार उपस्करों से लैस रेल के एक खंड पर यातायात के प्रचालन को विनियमित करने के लिए तात्कालिक रूप से ज़िम्मेदार है;

(45) "**पारगमन मार्ग** (क्रॉस पैसेज)" से दो एकल ट्रैक सुरंगों के बीच स्पष्ट संबंध अभिप्रेत है, जिसका उपयोग मेट्रो रेल के अनुरक्षण हेतु किया जाता है और आपात स्थिति में यात्रियों से रेलगाड़ी को खाली करने तथा अन्य राहत कार्यों हेतु भी किया जाता है;

(46) **"कट आउट पद्धति"** से दो एकल ट्रैक सुरंगों के बीच स्पष्ट संबंध अभिप्रेत है, जिसका उपयोग मेट्रो रेल के अनुरक्षण हेतु किया जाता है और आपात स्थिति में रेल यात्रियों से रेलगाड़ी को खाली करने तथा अन्य राहत कार्यों हेतु भी किया जाता है;

(47) **"दिन और रात"** से सूर्योदय से सूर्यास्त की अवधि और इसके विपर्ययेन अभिप्रेत है;

(48) **"डिपो नियंत्रक"** से डिपो के भीतर रेकों की मूवमेंट के साथ-साथ डिपो तथा मेन लाइन के बीच रेकों के आदान प्रदान हेतु उत्तरदायी मेट्रो रेल सेवक अभिप्रेत है;

(49) "**प्रस्थान आदेश संकेत"** से मोटरमैन को आगे बढ़ने या रेलगाड़ी स्टार्ट (चालू) करने का प्राधिकार देने वाला मोटरमैन के कैब में डिस्प्ले पैनल पर संकेत अभिप्रेत है;

(50) **"यातायात की दिशा**" से दिशा के लिए लाइन का सिगनल अभिप्रेत है;

(51) "**चालक मोटरमैन"** से कोई रेलगाड़ी ड्राइवर या कोई अन्य सक्षम मेट्रो रेल सेवक प्रभारी अभिप्रेत है जो किसी रेलगाड़ी को कुछ समय तक चलाने के लिए प्राधिकृत है;

(52) **"चालकरहित रेलगाड़ी परिचालन** " से रेलगाड़ी का वह परिचालन अभिप्रेत है जिसमें रेलगाड़ी स्वत: चालू हो सकती है और रुक सकती है परन्तु रेलगाड़ी के दरवाजों को परिचालित करने तथा आपात स्थिति में मानव द्वारा रेलगाड़ी को चलाने के लिए एक रेलगाड़ी अटेंडेंड उपस्थित रहेगा;

(53) **"भू"** से भूमि का साधारण पुंज और उसके साथ सीधे विद्युत संयोजन का कोई संचालक अभिप्रेत है;

(54) **"भूयोजित"** से भूमि से ऐसी रीति से संयोजन अभिप्रेत है जो बिना खतरे के हर समय विद्युत ऊर्जा का तत्काल डिस्चार्ज सुनिश्चित करेगा;

(55) **"विद्युत रेलपथ और संकर्म"** से कर्षण संस्थापन (ट्रेक इन्सटालेशन) अभिप्रेत है, जिसके अंतर्गत तृतीय रेल पटरी और मेट्रो रेल पर उपलब्ध अन्य संबंधित कार्य भी है;

(56) "**आपात स्थिति"** से ऐसी घटना अभिप्रेत है, जिसमें यात्रियों और कर्मचारियों को क्षति, मेट्रो रेल के उपस्कर या संपत्ति को नुकसान, यातायात में विलंब या व्यवधान या इन परिस्थितियों का कोई भी सम्मुच्चय अंतवर्लित हो, उसे आपातकाल समझा जाएगा और तदनुसार उससे निपटा जाएगा;

(57) **"आपात स्टॉप प्लंजर"** से ऐसी युक्ति अभिप्रेत है, जिसके प्रचालन से स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण पर चलने वाली रेलगाड़ियों को स्टेशन की सीमाओं के भीतर रोका जाता है;

(58) **"प्रभारी इंजीनियर"** संबंधित सेक्शन का तत्कालीन प्रभार में सहायक इंजीनियर या अन्य कोई अधिकारी अभिप्रेत है;

(59) **"इंजीनियर के कब्जाधीन"** से विनिर्दिष्ट समयावधि के लिए किसी सक्षम मेट्रो रेल सेवक के एकमात्र नियंत्रण के अधीन रेलपथ या संकर्म का परिभाषित सेक्शन अभिप्रेत है;

(60) "**इंजीनियरी रेलगाड़ी यूनिट"** से एक ऐसी रेलगाड़ी अभिप्रेत है जिसे रेलपथ के पार्श्व में लगाई गई अवसंरचना के अनुरक्षण और मरम्मत के लिए उपयोग किया जाता है;

(61) "**सम्मुख (फेसिंग) और अनुमुख (ट्रेलिंग) काँटे"** – कांटों पर चलते समय रेलगाड़ी या यान की जो दिशा होती है उसी के अनुसार कांटे सम्मुख या अनुमुख कहलाते हैं। यादि कांटों के प्रचालन से इनकी ओर जाती हुई रेलगाड़ी अपनी लाइन से सीधे दूसरी ओर मोड़ी जा सकती है तो वे सम्मुख कांटे कहलाते हैं।

(62) **"संभरण स्थल"** से शिरोपरि कर्षण में पूर्ति नियंत्रण स्थल अभिप्रेत है जहां ग्रिड उपकेन्द्र से अंदर आने वाली संभरक लाइनें समाप्त हो जाती है;

(63) "**स्थिर सिगनल"** से रेलगाड़ियों के संचलन का नियंत्रण करने के लिए और संकेतन प्रणाली के भाग रूप नियत स्थान पर किसी स्टेशन का सिगनल अभिप्रेत है;

(64) **"कलुषित चिन्ह**" से वह चिह्न अभिप्रेत है जहां पर दो लाइनों के एक-दूसरे को पार करने या मिलने के कारण निर्धारित मानक आयामों का अतिलंघन होता है;

स.नि. 2 (64) **"उल्लंघन चिह्न (फाउलिंग मार्क)"** - दो लाइनों में से किसी एक लाइन पर खड़ी रेलगाड़ी या यान इन उल्लंघन चिह्नों की परिधि में खड़ी होनी चाहिए ताकि दूसरी लाइन पर चल रही रेलगाड़ी या यान से टक्कर होने की जोखिम से बचा जा सके।

(65) "**रेल मोबाइल संचार के लिए वैश्विक प्रणाली**" से एक बेतार मोबाइल रेल संचार प्रणाली अभिप्रेत है जो रेल अनुप्रयोगों के लिए विशेष तौर पर डिजाइन की गई है जिसमें प्राथमिकता कॉल, आपातकालीन कॉल, सभी पार्टी सम्मेलन, इत्यादि जैसी सुविधाएं हैं और जो सवार मोटरमैन और नियंत्रक और रेल अधिकारियों या रख-रखाव कर्मचारियों के बीच संचार की सुविधा प्रदान करता है;

(66) **'शीर्षांतर'** से रेलगाड़ियों के बीच समय का अंतराल अभिप्रेत है;

(67) ''**एकीकृत स्टेशन प्रबंधन प्रणाली नियंत्रण''** से वह मेट्रो रेल सेवक अभिप्रेत है जो मेट्रो रेल के सुरंग संवातन प्रणाली, स्टेशन वातानुकूलन और भवन प्रबंधन प्रणाली सहित सभी सहायक प्रणालियों के नियंत्रण के लिए सक्षम एवं उत्तरदायी है;

(68) **"अंत:पाशी (इंटरलार्किंग)"** से पेनल या लीवर फ्रेम से प्रचालित सिगनलों, काँटों और अन्य साधित्रों की ऐसी व्यवस्था अभिप्रेत है जो यांत्रिक या विद्युत पाश या दोनों द्वारा परस्पर इस प्रकार संयोजित है कि सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए उनका प्रचालन एक समुचित क्रम में ही होना चाहिए;

(69) **"घटना"** से कोई ऐसी घटना अभिप्रेत है जो यात्री सेवाओं में विलंब या विच्छिन्नता उत्पन्न करती है या सेवाओं में विलंब होने या विच्छिन्नता आने की संभावना रहती है;

(70) **"निरीक्षण कार"** से स्वनोदित यान अभिप्रेत है जिसे मेट्रो रेल के उपस्करों का निरीक्षण, अनुरक्षण और मरम्मत करने के लिए उपयोग में लाया जाता है;

(71) **"विद्युत-रोधित तीसरा रेल जोड़"** से विभिन्न कर्षण उप-केन्द्रों से विद्युतीकृत की जा रही तीसरी रेल पटरी सेक्शनिंग के प्रयोजन के लिए विशेष जोड़ अभिप्रेत है;

(72) **"अप्रतिसंरहणीय आपात ब्रेक"** से यह अभिप्रेत है कि जब किसी आपात ब्रेक का उपयोग साशय या अन्यथा किया जाता है तब आपात ब्रेक, जब तक रेलगाड़ी की गति शून्य नहीं हो जाती है तब तक उपयोग में रहते हैं और आपात ब्रेक के उपयोजन के कारण को दूर या पुन:व्यवस्थित किया जाता है;

(73) **"पृथक करना"** से विद्युत प्रदाय के सभी स्रोतों से संबध विच्छेद करना अभिप्रेत है;

(74) "**पृथकरण (आइसोलेशन)**" से वह व्यवस्था अभिप्रेत है जिसमें बिन्दुओं को नियत करके या अन्य अनुमोदित साधनों से इस प्रकार पृथक्कृत लाइन का अन्य संयोजित लाइन या लाइनों से व्यवधान के खतरे से सुरक्षा की जाती है;

(75) **"जंपर केबल"** से कोई ऐसा केबल अभिप्रेत है जिसमें किसी अंतर को भरने के लिए अर्थात परिचालित रेल, केबल या पाइप में, अस्थायी विद्युत संयोजन के रूप में उपयोग के लिए क्लिपों की व्यवस्था की जाती है;

(76) "**लाइन क्लियर"** से किसी ब्लॉक सेक्शन से पीछे के किसी ब्लॉक सेक्शन को किसी रेलगाड़ी को पिछला स्टेशन छोड़ने और अगला स्टेशन में प्रवेश करने के लिए दी गई अनुमति या किसी ब्लॉक सेक्शन द्वारा किसी अग्रिम ब्लॉक सेक्शन से रेलगाड़ी को पिछला स्टेशन छोड़ने और अगला स्टेशन में प्रवेश करने के लिए प्राप्त की गई अनुमति अभिप्रेत है;

(77) "**स्थानीय नियंत्रण"** से विनिर्दिष्ट स्टेशन पर किसी ऐसे व्यक्ति द्वारा, जो तत्समय वैसा करने के लिए प्राधिकृत हो यातायात नियंत्रक के उत्तरदायित्व ग्रहण करना अभिप्रेत है;

(78) "**मेट्रो रेल सेवक"** से ऐसा सेवक अभिप्रेत है जो सम्यक रूप से अर्हित, सक्षमता का विधिमान्य प्रमाणपत्र रखता है और जिसे उसे सौंपे गये कर्तव्यों का उत्तरदायित्व लेने और उन्हें निष्पादित करने के लिए नामनिर्देशित किया गया है;

(79) "**बहुसंकेती सिग्नल व्यवस्था**" से ऐसा सिग्नलिंग व्यवस्था अभिप्रेत है जिसमें सिगनल किसी भी एक समय पर तीन या अधिक पक्षों में से किसी एक में प्रदर्शित होता है और जिसमें प्रत्येक सिगनल के पक्ष को पिछले सिगनल या सिगनलों के पक्ष द्वारा पूर्वचेतावनी दी जाती है;

(80) **"मोटरमैन"** से रेलगाड़ी चालक या उस समय के लिए रेलगाड़ी चलाने हेतु प्रभारी सक्षम रेल सेवक अभिप्रेत है;

(81) "**गैर सिगनल क्षेत्र"** से डिपो में स्थिर सिगनल संस्थापित नहीं होने पर पटरी की स्थिति अभिप्रेत है, इन पटरियों पर यातायात को हाथ सिगनल द्वारा नियंत्रित किया जाता है;

(82) "**यातायात इतर समय (नॉन ट्रेफिक आवर्स)**" से रात में अंतिम यात्री रेलगाड़ी और सुबह की प्रथम आगामी यात्री रेलगाड़ी के चलने के बीच की अवधि अभिप्रेत है;

(83) **"यातायात की सामान्य दिशा"** से बायीं पटरी पर चल रहा यातायात अभिप्रेत है;

(84) ‘‘**बाधा’’** से कोई रेलगाड़ी, यान या कोई अन्य बाधा या कोई ऐसी स्थिति अभिप्रेत है जो रेलगाड़ियों के लिए खतरनाक है;

(85) **“ऑफ पक्ष”** से सिगनल द्वारा प्रदर्शित सर्वाधिक निषेधकारी पक्ष से भिन्न कोई विहित पक्ष अभिप्रेत है;

(86) **“ऑन पक्ष”** से सिगनल द्वारा प्रदर्शित सर्वाधिक निषेधकारी पक्ष अभिप्रेत है;

(87) “**एक रेलगाड़ी एकमात्र प्रणाली**” से अध्याय- 5, भाग-II में विनिर्दिष्ट रेलगाड़ी प्रचालन प्रणालियों में से एक प्रणाली अभिप्रेत है;

(88) **“विवृत्त परिपथ”** से वह दशा अभिप्रेत है जब परिपथ, स्विच को खोलने से या अन्यथा अपूर्ण रह जाए जिसके फलस्वरूप विद्युत धारा का प्रवाह न हो सके;

(89) **“परिचालन पैनल”** प्रचालन कक्ष का ऐसा पैनल अभिप्रेत है जो स्टेशन सिग्नलिंग प्रणाली पर नजर रखता और नियंत्रण करता है;

(90) “**परिचालन नियंत्रण केन्द्र (ओ सी सी) या नियंत्रण कार्यालय**” से केन्द्रीय नियंत्रण तथा क्षेत्र नियंत्रण सहित रेलगाड़ियों के संचलन को पूरी तरह से नियंत्रित करने वाला संगठन अभिप्रेत है;

(91) “**पैनल परिचालक”** से ऐसा सक्षम रेल सेवक अभिप्रेत है जो लागू व्यवस्था के अंतर्गत स्वतंत्र प्रभार में रेलगाड़ियों की कार्यशीलता के लिए स्टेशन सीमा के भीतर उस समय काँटों और पैनल के सिगनल के परिचालन के लिए जवाबदेह है;

(92) "**यात्री रेलगाड़ी"** से अभिप्रेत है ऐसी कोई रेलगाड़ी जो केवल या मुख्य रूप से यात्रियों के वहन के लिए आशयित है।

(93) **"प्रवेश की अनुज्ञा"** से किसी ब्लॉक स्टेशन द्वारा पिछले ब्लॉक स्टेशन को किसी रेलगाड़ी को वहां से छूटने के लिए और पूर्व कथित ब्लॉक स्टेशन में प्रवेश करने के लिए दी गई अनुज्ञा अभिप्रेत है;

(94) **"प्लेटफॉर्म स्क्रीन द्वार"** से रेलगाड़ियों के द्वार से समकालिक स्वचालित द्वार की ऐसी प्रणाली अभिप्रेत है, जो प्लेटफार्म पर पटरियों से यात्रियों को दूर करने के लिए प्लेटफॉर्म के किनारों पर उपलब्ध कराई जाती है;

(95) **"प्लेटफॉर्म पर्यवेक्षक बूथ"** से प्लेटफॉर्म पर पर्यवेक्षक के लिए एक मॉनीटरिंग केबिन अभिप्रेत है;

(96) **"काँटा और ट्रैप उपदर्शक"** से ऐसे साधित्र अभिप्रेत हैं जो उस स्थिति को उपदर्शित करने के लिए जिसमें वे सेट किए गए हैं, कांटों में फिट किए गए हैं और उनके साथ कार्य करते हैं;

(97) **"प्वाइंट्समैन"** से ऐसा सक्षम रेल सेवक अभिप्रेत है जो हाथ से सिगनल देने, काँटों की सही सेटिंग और लॉकिंग के लिए शंटिंग गतिविधियों और पैनल परिचालक की सलाह के अनुसार अन्य संबंधित कार्यों के लिए उत्तरदायी है;

(98) **"विद्युत ब्लॉक"** से किसी विशिष्ट सेक्शन से कर्षण धारा या विद्युत आपूर्ति को हटाना अभिप्रेत है;

(99) **"आग्रसारण कोड"** से रेलगाड़ी प्रचालक के कंसोल पर शून्य गति कोड से भिन्न ऐसा स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षा कोड अभिप्रेत है, जो लक्ष्य गति को दर्शित करता है;

(100) **"अनंतिम टर्मिनल ब्लॉक स्टेशन"** से चालू लाइन के अंत में दिया गया स्टेशन नहीं बल्कि वह स्टेशन अभिप्रेत है जो रेलगाड़ियों को वापस मोड़ने के लिए कार रिवर्सिंग साइड के साथ दिया गया है;

(101) **'रेल बोर्ड"** से भारतीय रेल बोर्ड अधिनियम, 1905 (1905 का 4) के अनुच्छेद 2 के अधीन शक्ति प्राप्त रेल बोर्ड अभिप्रेत है;

(102) "**प्राप्तकर्ता उप-स्टेशन"** से ऐसा वैद्युत उप-स्टेशन अभिप्रेत है जहां ग्रिड उप-स्टेशन से विद्युत सप्लाई प्राप्त की जाती है और वितरण के लिए समुचित वोल्टेज में परिवर्तित की जाती है;

(103) **"दिष्टकारी (रेक्टिफायर)**" से प्रत्यावर्ती धारा को दिष्ट धारा में संपरिवर्तित करने वाला साधित्र अभिप्रेत है;

(104) **"निर्बंधित हस्तचालित पद्धति"** से ऐसी चालन पद्धति अभिप्रेत है, जहां रेलगाड़ी हाथ से चलाई जाती है और वह केवल उसकी अधिकतम गति सीमा के संबंध में स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षा के अध्यधीन होती है;

(105) **"चलस्टॉक पर्यवेक्षक"** से वह मेट्रो रेल सेवक अभिप्रेत है जो रेलगाड़ी की परीक्षा करने और सुरक्षित यात्रा के लिए उनके ठीक होने का प्रमाण पत्र देने के लिए सम्यक रूप से अर्हित है;

(106) **"दृष्टिपथ पर परिचालन पद्धति (रन ऑन साइट)"** से ऐसी चालन पद्धति अभिप्रेत है, जहां रेलगाड़ी हाथ से चलाई जाती है और स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण निर्बंधन के अध्यधीन केवल गति के संबंध में तब तक रहती है; जब तक कि स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण पथ संकेतक अभिज्ञात रहते हैं जिसके पश्चात् यह स्वचालित रूप से सांकेतिक हस्तचालित पद्धति में परिवर्तित हो जाती है;

(107) "**परिचालित लाइन (रनिंग लाइन)**" से ऐसी लाइन अभिप्रेत है जिसका उपयोग स्टेशनों से और उसके बीच रेलगाड़ियों के परिचालन के लिए किया जाता है और इसके अंतर्गत स्टेशनों में प्रवेश करते या छोड़ते समय किसी रेलगाड़ी द्वारा प्रयुक्त संयोजन, यदि कोई हो, भी है;

(108) **"परिचालित रेलगाड़ी (रनिंग ट्रेन)"** से ऐसी रेलगाड़ी अभिप्रेत है जो प्रस्थान कर चुकी है किन्तु जिसने अपनी यात्रा पूरी नहीं की है;

(109) **"पर्यवेक्षकीय नियंत्रण तथा डाटा अधिग्रहण"** से सभी कर्षण पावर आपूर्ति संस्थापन तथा सहायक प्रणाली के रिमोट द्वारा निगरानी तथा नियंत्रण हेतु सुपरवाइजरी कंट्रोल एंड डाटा एक्विजीशन सिस्टम अभिप्रेत है;

(110) "**सेक्शन अंतर (सेक्शन गैप)**" से दो विभिन्न फीडरों द्वारा भरे जानेवाले तृतीय रेल पटरी की लंबाइयों के बीच का अंतर अभिप्रेत है।

(111) "रेल**गाड़ी को सुरक्षित करने"** से पूर्ण ब्रेक का उपयोग करना, सभी चालन स्थितियों को बंद करना और रेलगाड़ी के प्रचालक की नियंत्रण कुंजी को हटाना और जहां कहीं प्रयोज्य हो, पार्किंग ब्रेक का उपयोग करना अभिप्रेत है।

(112) **"वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर या कनिष्ठ इंजीनियर (रेलपथ या कार्य या ब्रिज या तृतीय रेल पटरी या सिगनल या दूरसंचार)"** से रेलपथ, प्वाइंटों, सिगनलों, संचार उपस्करों, पुलों तथा तृतीय पटरी के निर्माण या अन्य संबंधित कार्य हेतु उत्तरदायी सक्षम मेट्रो रेल सेवक अभिप्रेत है।

(113) **"वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर या कनिष्ठ इंजीनियर (रेलगाड़ी जांच)"** से मेट्रो रेल के ऐसे पदधारी सेवक या अन्य रेल सेवक अभिप्रेत है जिन्हें कुछ समय के लिए इस तरह के कार्य का प्रभार दिया गया है और ये रेलगाड़ियों या अन्य चलस्टॉक की जांच करने तथा उनके सुरक्षित चालन प्रमाणित करने हेतु नामनिर्दिष्ट होते हैं;

(114) **"लघुपथन (शॉर्ट सर्किटिंग) युक्ति"** से ऐसी युक्तियां अभिप्रेत हैं जिनका सहायक उप-स्टेशन या कर्षण उप स्टेशन/ उप स्टेशन नियंत्रण कक्ष में अवस्थित प्रत्येक स्टेशन पर सुरक्षा कारणों के लिए भूमि तक चलती रेलगाड़ियों में लगी अस्थायी रूप से शॉर्ट सर्किट के लिए तब उपबंध किया गया है जब चलती हुई रेलगाड़ी की दशा में संभाव्यता विहित सीमाओं से अधिक हो जाती है ;

(115) **"लघु परिपथ (शॉर्ट सर्किट)**" से परिपथ में वह दोषपूर्ण दशा अभिप्रेत है जो विद्युत धारा के निम्न प्रतिरोध वाले किसी पथ के लगाने से उत्पन्न होती है ;

(116) **"शंटिंग"** के कर्षण मोटरों या किसी अन्य स्वचालित यान के साथ या उसके बिना, जोड़ने, अलग करने या स्थान बदलने का किसी अन्य प्रयोजन के लिए डिब्बे (कोच) या डिब्बों का संचलन अभिप्रेत है;

(117) "**सिगनल"** से कोई ऐसा संकेत अभिप्रेत है, जो किसी रेलगाड़ी प्रचालक को उसकी रेलगाड़ी का संचलन नियंत्रित करने के लिए दिया गया है;

(118) "**विशेष अनुदेश"** से विशिष्ट मामलों या परिस्थितियों की बाबत प्राधिकृत अधिकारी द्वारा समय-समय जारी किए जाने वाले अनुदेश अभिप्रेत है;

(119) **"कर्मचारी संरक्षण कुंजी"** से एक ऐसी कुंजी अभिप्रेत है, जिसे स्टेशन नियंत्रण कक्ष में रखा गया है और इसे निरीक्षण या अनुरक्षण के लिए किसी विशेष रेलपथ सेक्शन को जाने वाले प्राधिकृत कर्मचारियों को दिया जाता है;

(120) **"कर्मचारिवृंद विशेष कुंजी"** से ऐसी कुंजी अभिप्रेत है जिसे प्लेटफॉर्म की ओर हाथ द्वारा खोले जाने वाले उप-द्वार को खोलने के लिए उपलब्ध कराया जाता है जिसका रेलपथ पर पहुँचने के लिए अनुरक्षण कर्मचारिवृंद द्वारा उपयोग किया जाता है;

(121) **"स्टेशन"** से किसी मेट्रो रेल लाइन पर वह स्थान अभिप्रेत है जहां यात्री यातायात का प्रबंध किया जाता है;

(122) **"स्टेशन नियंत्रण कक्ष"** से वह कक्ष अभिप्रेत है जहां स्टेशन नियंत्रण पैनल या संकर्म स्टेशन अवस्थित है;

(123) **"स्टेशन शिफ्ट प्रभारी कार्यालय"** से स्टेशन में विभिन्न गतिविधियों जन उदघोषणा (पीए) प्रणाली, क्लोज सर्किट टेलीविजन, स्वत: किराया संग्रहण तथा यात्री सहायता टेलीफोन पर नियंत्रण रखने के लिए स्टेशन पर स्टेशन अधीक्षक या स्टेशन शिफ्ट प्रभारी का कार्यालय अभिप्रेत है;

(124) "**स्टेशन सीमा"** से मेट्रो रेल सेक्शन उतनी सीमा तक अभिप्रेत है जो विशेष अनुदेशों द्वारा यथाविनिर्दिष्ट स्टेशन शिफ्ट प्रभारी के प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन होगा;

स.नि. 2 (124) **स्टेशन सीमाएं:** स्टेशनों पर स्टेशन सीमाओं का सीमांकन सबसे बाहर स्थित सिगनल या अप और डाउन दोनों लाइनों के लिए अलग-अलग प्रत्येक दिशा में स्थित कोई संकेत बोर्ड होगा जिसमें बफर छोर तक 'Y' साइडिंग भी शामिल है।

(125) **"स्टेशन शिफ्ट प्रभारी"** से ऐसा कार्यरत व्यक्ति अभिप्रेत है जो उस समय के लिए स्टेशन तथा स्टेशन सीमा के भीतर यातायात के संचालन हेतु उत्तरदायी है जिसके पास उस समय के लिए ऐसे स्टेशन और यातायात का स्वतंत्र प्रभार होता है;

(126) "**स्टेशन सेक्शन"** से किसी ब्लॉक स्टेशन की स्टेशन सीमाओं का वह भाग अभिप्रेत है जो सटे हुए ब्लॉक सेक्शन की सीमा बनाता है।

(127) **"सहायक नियम"** से वह विशेष अनुदेश अभिप्रेत है जो तत्संबंधी साधारण नियम का सहायक है और वह किसी साधारण नियम से विसंवादी नहीं होगा;

स.नि. 2 (127) **सहायक नियम:** इस पुस्तक में सहायक नियमों को सामान्य नियमों के साथ पढ़ा जाएगा और कर्मचारियों पर समान रूप से बंधनकारी होगा। साथ ही नियमावली या अन्य रूप में जारी संचालन नियम और अनुदेश भी सामान्य और सहायक नियमों के साथ पढ़े जाएंगे और मेट्रो रेल कर्मियों पर बंधनकारी होंगे।

(128) **"उपस्टेशन (सबस्टेशन)"** से विद्युत ऊर्जा की प्राप्ति और संचार के लिए विद्युत उपस्कर से युक्त कोई भवन का क्षेत्र अभिप्रेत है;

(129) **"प्रदाय नियंत्रण स्तंभ"** से शिरोपरि उपस्कर को या तीसरी रेल पटरी कर्षण उपस्कर को विद्युत आपूर्ति नियंत्रित करने के लिए लगाए गए इंटरप्टर, आइसोलेटर, स्विचों, दूरस्थ नियंत्रण उपस्कर और अन्य उपस्करों का संयोजन अभिप्रेत है और इसके अंतर्गत शिरोपरि उपस्कर के मामले में फिडिंग, सेक्शनिंग और समरूप स्तंभ हैं;

(130) "**कार्यचालन प्रणाली**" से उतने समय के लिए रेल के किसी हिस्से में रेलगाड़ियों के कार्यचालन के लिए अपनाई गई प्रणाली अभिप्रेत है;

(131) **"लक्ष्य दूरी"** से ऐसा दूरतम स्थान अभिप्रेत है, जिसके लिए रेलगाड़ी सुरक्षित अग्रसर होगी;

(132) **"लक्ष्य गति"** से ऐसी गति अभिप्रेत है, जो रेलगाड़ी प्रचालक के कंसोल पर, जिससे अधिक रेलगाड़ी की गति नहीं होनी चाहिए, प्रदर्शित की गई हो;

(133) "**अस्थायी भू**" से वह अतिरिक्त भू अभिप्रेत है जिसका उपयोग कार्य करने की अनुज्ञा जारी करने के बाद किया जाता है और जिसे कार्य की अनुज्ञा रद्द करने के पहले अवश्य हटा दिया जाना चाहिए;

(134) "**टर्मिनल स्टेशन**" से ऐसा स्टेशन अभिप्रेत है जो विशेष रूप से प्राधिकृत अधिकारी द्वारा ऐसा घोषित किया गया हो, जहाँ आम तौर पर कोई रेलगाड़ी नहीं चलती है और यात्री रेलगाड़ी चालकदल के परिवर्तन और सावधानी के आदेश या शंटिंग; इत्यादि के बाद आगे की यात्रा शुरू करती हैं या जारी रखती हैं और ऐसे स्टेशनों में उस स्थान पर (जहाँ रेलगाड़ियाँ आमतौर पर रुकती हैं मगर जहाँ कोई स्टॉप सिगनल नहीं प्रदत्त हो), वहाँ स्टॉप बोर्ड प्रदान किया जाएगा; ऐसे स्टेशन पर सिगनल ओवरलैप नहीं होना चाहिए;

स.नि. 2 (134) उत्तर-दक्षिण गलियारे में अंतिम (टर्मिनल) स्टेशन अर्थात् दक्षिणेश्वर और कवि सुभाष स्टेशन के प्लेटफार्म पर प्रवेश करते समय सभी रेलगाड़ियों की गति 30 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

(135) **"जांच रेलपथ"** से कार शेड क्षेत्र में वह रेलपथ अभिप्रेत है जिसे जब अपेक्षित हो, रेलगाड़ियों के संचलन और ऑन बोर्ड सी ए टी सी उपस्कर के निष्पादन की जांच करने के लिए उपयोग किया जाता है;

(136) **"तृतीय रेल (तृतीय पटरी)"** से परिचालित रेलों के पार्श्व में लगाए गए विद्युत रोधकों पर रेल अभिप्रेत है जिसके द्वारा विद्युत रेल गाड़ियों को विद्युत शक्ति का प्रदाय धारा संग्राहकों के माध्यम से किया जाता है;

(137) **"ट्रैक सर्किट"** से वह विद्युत परिपथ (सर्किट) अभिप्रेत है जो रेलपथ के किसी भाग पर किसी यान की उपस्थिति ज्ञात करने के लिए लगाया जाता है और रेलपथ की पटरियाँ सर्किट का भाग रूप हैं;

(138) **"रेलपथ फीडर रोधक (ट्रैक फीडर ब्रेकर)"** से वह परिपथ रोधक अभिप्रेत है जो तृतीय रेल उपस्कर के 750 वोल्ट दिष्ट धारा के प्रदाय का नियंत्रण करता है;

(139) **"ट्रैक अनुरक्षक"** से ऐसा मेट्रो रेल सेवक अभिप्रेत है जो स्थायी पथ या उससे जुड़े काम पर लगाया गया हो;

(140) **"यातायात नियंत्रक"** से परिचालन नियंत्रण केंद्र में कार्यरत ऐसा मेट्रो रेल सेवक अभिप्रेत है जो उस समय के लिए मेट्रो रेल के किसी हिस्से या पूरे सेक्शन में रेलगाड़ी चालन हेतु उत्तरदायी है;

(141) "**यातायात समय"** से प्रात: समय प्रथम अनुसूचित रेलगाड़ी के प्रचालन के प्रस्थान समय और रात में अंतिम अनुसूचित रेलगाड़ी के पर्यमतान (टर्मिनेशन) समय के बीच की अवधि अभिप्रेत है।

(142) **"रेलपथ (पटरी) और संरचना या संकर्म इंजीनियर"** से मेट्रो रेल का ऐसा कोई सेवक अभिप्रेत है जो कांटों, मेट्रो संरचना, सतही संरचना, पुलों के निर्माण या अनुरक्षण या इससे संबंधित अन्य निर्माण कार्यों के लिए उत्तरदायी है;

(143) **"कर्षण"** से कोई ऐसा कर्षण विद्युत प्रणली अभिप्रेत है जो शिरोपरि उपस्कर प्रणाली के साथ 25000 वोल्ट सिंगल फेस पर, 50 हार्ट्ज प्रत्यावर्ती धारा पर या 1500 वाट दिष्ट प्रवाह पर या तीसरी रेल प्रणाली के साथ दिष्ट प्रवाह की 750 वोल्ट या कुछ अन्य वोल्टेज पर कार्य करती है;

(144) "**कर्षण विद्युत धारा (ट्रैक्शन करेंट)"** से किसी विद्युत रेलगाड़ी द्वारा संचलन के लिए 750 वोल्ट दिष्ट धारा पर ली गयी धारा अभिप्रेत है;

(145) **"कर्षण विद्युत नियंत्रक (ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर)"** से वह सक्षम मेट्रो रेल सेवक अभिप्रेत है जो उस समय मेट्रो रेल की कर्षण विद्युत वितरण प्रणाली पर विद्युत शक्ति के प्रदाय और उससे संबंधित प्रचालनों का नियंत्रण करने के लिए ज़िम्मेदार है;

(146) **"कर्षण विद्युत वितरण प्रणाली (ट्रैक्शन पावर डिस्ट्रीव्यूशन सिस्टम)"** से वह विद्युत वितरण प्रणाली अभिप्रेत है जिसकी व्यवस्था कर्षण के प्रयोजनों के लिए की गई है;

(147) **"कर्षण उपस्टेशन (ट्रैक्शन सब स्टेशन)"** से वह उप स्टेशन अभिप्रेत है जहां दिष्टकारी ट्रांसफार्मर सेटों द्वारा प्रत्यावर्ती धारा को दिष्टधारा में संपरिवर्तित करने के लिए उपस्कर की व्यवस्था की गई है;

(148) **"रेलगाड़ी"** से किसी भी छोर पर चालन कोष्ठ सहित सवारी डिब्बों के एक या एक से अधिक एकक या ट्रेलर सहित या उसके बिना स्वतःनोदित यान अभिप्रेत है जिसे ट्रैक से आसानी से उठाया नहीं जा सकता है;

(149) **"रेलगाड़ी नियंत्रण और मॉनिटरिंग प्रणाली" या रेलगाड़ी समाकलित प्रबंधन प्रणाली** " से एक ऐसी प्रणली अभिप्रेत है जिसे कर्षण, विद्युत, ब्रेकिंग, वातानुकूलन आदि जैसे मेट्रो रेल के संचलन से संबंधित कृत्यों की विविधता की सूचना और प्रयोग नियंत्रण उपलब्ध करने के लिए अभिकल्पित किया गया है।

(150) **"रेलगाड़ी रेडियो"** से रेलगाड़ी की कैब, स्टेशनों और नियंत्रण के बीच बेतार टेलिफोन संदेश संचार प्रणाली अभिप्रेत है;

(151) **"रेलगाड़ी सुरक्षा और चेतावनी प्रणाली (टीपीडब्लूएस)"** से ऐसा स्वचालित रेलगाड़ी सुरक्षा प्रणाली अभिप्रेत है जो गाड़ी के अत्यधिक गति में जाने, खतरे के सिगनल से गुजर जाने और टक्कर रोकने के खिलाफ सुरक्षा प्रदान करती है;

स.नि. (151) विस्तृत विवरण गाड़ी सुरक्षा और चेतावनी प्रणाली (टीपीडब्ल्यूएस) नियमावली में दी गई है।

(152) **"ट्रांसफार्मर"** से विभिन्न वोल्टता पर प्रत्यावर्ती धारा को परिवर्तित करने और उनका प्रदाय करने के लिए स्थिरक साधित्र अभिप्रेत है;

(153) "**सुरंग संवातन सेक्शन"** से किसी अप या डाउन लाइन के सुरंग सेक्शन की न्यूनतम लंबाई अभिप्रेत है, जो सुरंग संवातन पंखों का उपयोग करते हुए यांत्रिक रूप से संवातन करने में सक्षम है;

(154) **"द्विसंकेती सिगनल-व्यवस्था"** से वह सिगनल व्यवस्था अभिप्रेत है जिसमें सिगनल, किसी एक समय में, दो संकेतों में कोई एक प्रदर्शित किया जाता है;

(155) **"बिना प्रभारी के रेलगाड़ी प्रचालन"** से ऐसा रेलगाड़ी प्रचालन अभिप्रेत है जहां रेलगाड़ियों का चलना और रुकना, इसके साथ-साथ रेलगाड़ी का द्वार प्रचालन और आपात-स्थितियों की व्यवस्था, रेलगाड़ियों में कर्मचारिवृंद की उपस्थिति की किसी विनियामक अपेक्षा के बिना पूर्णत: स्वचालित है;

(156) **"कार्य रेलगाड़ी"** से कोई विभागीय रेलगाड़ी अभिप्रेत है, जो अकेले ही मेट्रो रेल नेटवर्क पर अनुरक्षण कार्यों सहित कार्य के निष्पादन के लिए आशयित है।

3. **स्टेशनों का वर्गीकरण. -** (1) इन नियमों के प्रयोजन के लिए स्टेशनों को दो प्रवर्गों में विभाजित किया जाएगा - ब्लॉक स्टेशन और गैर ब्लॉक स्टेशन।

(2) ब्लॉक स्टेशन, वे स्टेशन हैं, जहां चालक मोटरमैन को अपनी रेलगाड़ी के साथ ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने के लिए संचालन पद्धति के अनुसार प्रस्थान प्राधिकार लेना आवश्यक है और पूर्ण ब्लॉक पद्धति में इन स्टेशनों की तीन श्रेणियां हैं:-

(क) 'क' श्रेणी के स्टेशन, – जहां रेलगाड़ी के लिए लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जा सकता है, जब तक वह लाइन जिस पर रेलगाड़ी को लिया जाना है, होम सिगनल से आगे कम से कम 400 मीटर तक या स्टार्टर सिगनल तक साफ नहीं है।

(ख) 'ख' श्रेणी के स्टेशन, - जहाँ स्टेशन सेक्शन के भीतर रेलगाड़ी के प्रवेश के लिए लाइन क्लियर होने से पहले ही रेलगाड़ी के लिए लाइन क्लियर दिया जा सकता है।

(ग) 'ग' श्रेणी के स्टेशन, - ब्लॉक हट, जहाँ रेलगाड़ी के लिए लाइन क्लियर तबतक नहीं दिया जा सकता है, जब तक कि पिछली रेलगाड़ी पूरी तरह से होम सिगनल से आगे कम से कम 400 मीटर दूर तक नहीं चली गई है और अपनी यात्रा पूरी कर रही है, इनके अंतर्गत मध्यवर्ती ब्लॉक पोस्ट भी हैं।

(3) **विशेष श्रेणी के स्टेशन;** वे ब्लॉक स्टेशन हैं जो ऊपर वर्णित 'क', 'ख' और 'ग' श्रेणी के प्रवर्ग के अंतर्गत नहीं आते हैं।

(4) **गैर-ब्लॉक स्टेशन या 'घ' श्रेणी के स्टेशन** रेलगाड़ियों के रुकने के ऐसे स्थान हैं जो दो क्रमागत ब्लॉक स्टेशनों के बीच स्थित हैं और जो किसी ब्लॉक सेक्शन की सीमा नहीं बनते।

(सामान्य नियम 2019 (संशोधन-2023) के मौजूदा सा.नि. 3 में समाहित स.नि.-3 के अंतर्गत मौजूदा स.नि. 3 एवं टिप्पणी को तत्काल प्रभाव से हटा दिया गया है। परिशिष्ट/शुद्धिपत्र संख्या 2)

4. **पुरुष और महिला रेल सेवकों पर नियमों का लागू होना.**- इन नियमों में, जहां भी वह/उसके/ इत्यादि जैसे शब्द संदर्भ में उपयोग किए जाते हैं, उनमें महिला सेवकों को भी शामिल समझा जाएगा, जब तक कि इसके विपरीत स्पष्ट रूप से उल्लेख नहीं किया गया हो। ये नियम पुरुष और महिला रेल सेवक दोनों के लिए समान रूप से लागू होंगे।

5. **इन नियमों में परिभाषित नहीं किए गए शब्दों और पदों के अर्थ**. - इन नियमों में प्रयोग किए गए सभी अन्य शब्द और पद जो परिभाषित नहीं किए गए हैं किंतु अधिनियम या सन्निर्माण अधिनियम में परिभाषित किए गए हैं के वही अर्थ होंगे जो उनके उन अधिनियमों में है।

अध्याय - 2

मेट्रो रेल सेवकों पर साधारणतया लागू होने वाले नियम

6. **नियमों की प्रतियों की आपूर्ति.** - मेट्रो रेल प्रशासन इन नियमों और उनमें किए गए संशोधनों की एक प्रति निम्नलिखित को आपूर्ति करेगा, -

(1) (क) प्रत्येक स्टेशन और प्रचालन नियंत्रण केंद्र

(ख) प्रत्येक अनुरक्षण शेड; और

(ग) ऐसे अन्य कार्यालयों जो विनिर्दिष्ट किए जाएं।

(2) प्रत्येक मेट्रो रेल सेवक जिसको इन नियमों द्वारा, या इन नियमों के ऐसे भागों द्वारा जो उसके कर्तव्यों से संबंधित हैं, कोई निश्चित उत्तरदायित्व सौंपा गया है।

स.नि. 6: नियम प्रतियों की आपूर्ति: - (1) कर्मचारियों को नियम पुस्तकों की प्रतियां उपलब्ध कराने की व्यवस्था स्टेशन प्रभारी या विभागीय पर्यवेक्षक प्रभारी द्वारा की जाएगी।

(2) स्टेशन-प्रभारी स्थिर (फिक्स्ड) सिगनलों के संचालन नियमों, हाथ सिगनलों के उपयोग, सिगनल पैनल बोर्ड, एक्सेल काउंटरों के संचालन और अपने स्टेशनों पर स्थायी या अस्थायी रूप से काम कर रहे सभी संबंधित कर्मचारियों को उनके कार्यों से संबंधित सभी प्रासंगिक नियमों की व्याख्या करने के लिए जिम्मेदार होंगे।

यह पुष्टि करने के लिए कि कर्मचारियों ने उनके द्वारा पालन किए जाने वाले आवश्यक सभी नियमों को समझ लिया है, एक आश्वासन रजिस्टर पर उनके हस्ताक्षर लिए जाएंगे।

(3) यातायात विभाग और सिगनल एवं दूरसंचार विभाग के एक कनिष्ठ वेतनमान या उससे ऊपर के अधिकारी संयुक्त रूप से गाड़ी पार कराने के कार्य में लगे सभी कर्मचारियों की जांच करेंगे और ऐसे कर्मचारियों को स्वतंत्र रूप से गाड़ी पार कराने का कार्य करने की अनुमति प्रदान करने से पहले उनमें से प्रत्येक को योग्यता प्रमाण पत्र जारी करेंगे।

7. **नियमों की प्रति का अनुरक्षण.-** मेट्रो रेल का प्रत्येक सेवक जिसे इन नियमों की प्रति आपूर्ति की गई है,-

(1) ड्यूटी के दौरान अपनी प्रति तुरंत उपलब्ध रखेगा;

(2) सभी संशोधन उस में समाविष्ट करता रहेगा;

(3) अपने वरिष्ठ अधिकारियों में से किसी की भी मांग पर उसे प्रस्तुत करेगा;

(4) अपनी प्रति खो जाने या निरूपित हो जाने पर अपने वरिष्ठ अधिकारी से नई प्रति प्राप्त करेगा; और

(5) यह सुनिश्चित करेगा कि उसके अधीन कार्य करने वाले कर्मचारिवृंद को सभी शुद्धियों एवं संशोधनों की आपूर्ति की गई हो और यह कि वे इस नियम के उपबंधों का अनुपालन करें।

स.नि. 7. नियम पुस्तिकाओं का रखरखाव : नियम पुस्तिकाओं या किसी भी संचालन अनुदेश या नियमावली में की गई सभी सुधारों को क्रमानुसार क्रमांकित किया जाएगा और यातायात विभाग द्वारा अधिसूचित किया जाएगा। इन्हें सभी संबंधित मेट्रो कर्मियों को स्टेशन प्रभारी/स्टेशन शिफ्ट प्रभारी या विभागीय पर्यवेक्षक प्रभारी के माध्यम से उपलब्ध कराया जाएगा। सहायक नियमों (स.नि.) में किए गए ऐसे सुधार परिशिष्ट और शुद्धिपत्र के रूप में क्रमांकित रूप से जारी किए जाएंगे।

8. **नियमों का ज्ञान. -** मेट्रो रेल का प्रत्येक सेवक,-

(1) अपनी ड्यूटी से संबंधित नियमों से पूर्ण रूप से सुपरिचित होगा और मेट्रो रेल प्रशासन सुनिश्चित करेगा कि ऐसा हो;

(2) यदि कोई विनिर्दिष्ट परीक्षा हो तो उसे उत्तीर्ण करेगा;

(3) स्वयं को संतुष्ट करेगा कि उसके अंतर्गत काम करने वाले कर्मचारिवृंद ने उपनियम 1 और 2 का अनुपालन किया है, और;

(4) यदि आवश्यक हो, तो अपने अधीन कार्यरत कर्मचारिवृंद को इन नियमों को समझाएगा जहां तक वे उनपर लागू होते हैं।

9. **नियमों के अनुपालन में सहायता. -** मेट्रो रेल का प्रत्येक सेवक इन नियमों को कार्यान्वित करने में सहायता करेगा और उनमें से किसी के उल्लंघन की, जो उसकी जानकारी में आए, तुरंत अपने वरिष्ठ अधिकारी एवं अन्य संबद्ध अधिकारी को रिपोर्ट करेगा।

10. **अतिचार, क्षति या हानि का निवारण.** - (1) मेट्रो रेल का प्रत्येक सेवक अपने प्रभार या कब्जे में मेट्रो रेल की संपत्ति की सुरक्षा और संरक्षण के लिए उत्तरदायी होगा।

(2) प्रत्येक मेट्रो रेल सेवक निम्नलिखित बातों को रोकने का प्रयास करेगा, -

(क) मेट्रो रेल परिसरों में अतिचार;

(ख) मेट्रो रेल संपत्ति की चोरी, क्षति या हानि;

(ग) स्वयं को या अन्य लोगों को क्षति; और

(घ) मेट्रो रेल परिसर में अग्नि के निवारण के लिए प्रयास करेगा।

11. **नियमों और आदेशों का पालन. -** मेट्रो रेल का प्रत्येक सेवक

(1) सभी नियमों और विशेष अनुदेशकों, और

(2) अपने वरिष्ठ अधिकारियों द्वारा दिए गए सभी विधि पूर्ण आदेशों का अनुपालन और आज्ञा पालन करेगा

12. **ड्यूटी पर उपस्थिति. -** मेट्रो रेल का प्रत्येक सेवक ऐसे समय और स्थानों पर और ऐसी अवधियों के लिए, जो मेट्रो रेल प्रशासन द्वारा नियत की जाएं, ड्यूटी पर उपस्थित होगा और किसी अन्य समय और स्थान पर भी जहां उसकी सेवाओं की अपेक्षा की जाए, उपस्थित होगा।

13. **ड्यूटी से अनुपस्थिति.** - (1) कोई भी मेट्रो रेल सेवक, अपने वरिष्ठ अधिकारी की पूर्व अनुमति के बिना ड्यूटी से स्वयं को अनुपस्थित नहीं रखेगा या उपस्थिति के अपने नियत घंटों में परिवर्तन नहीं करेगा या मेट्रो रेल के किसी अन्य कर्मचारी के साथ अपनी ड्यूटी को नहीं बदलेगा अथवा अपनी ड्यूटी के प्रभार को, जब तक कि उसे उचित रूप से मुक्त नहीं किया जाता है, नहीं छोड़ेगा।

(2) यदि कोई मेट्रो रेल सेवक, ड्यूटी पर होते हुए, ड्यूटी से बीमारी के आधार पर अनुपस्थित रहने की

इच्छा करता है तो वह तुरंत अपने वरिष्ठ अधिकारी को मामले की रिपोर्ट करेगा और अपनी ड्यूटी को तब तक नहीं छोड़ेगा जब तक की मेट्रो रेल के सक्षम कर्मचारी को उसका चार्ज न दे दिया जाए।

14. **अल्कोहलयुक्त पेय, शामक, स्वापक, उत्तेजक औषधि या ऐसा निर्मित पदार्थ लेना. -** (1) मेट्रो रेल का कोई भी सेवक ड्यूटी पर होते हुए, नशे की स्थिति में अथवा ऐसी स्थिति में नहीं होगा जिसमें कोई अल्कोहलयुक्त पेय, शाम क, स्वापक, उत्तेजक औषधि या ऐसा निर्मित पदार्थ लेने के कारण उसके ड्यूटी निष्पादन की क्षमता का ह्रास होता है।

(2) मेट्रो रेल का कोई भी सेवक जो रेलगाड़ियों की कार्यशीलता से सीधे संबंधित है, अपनी ड्यूटी आरंभ होने से आठ घंटों के पूर्व कोई अल्कोहलयुक्त पेय, शामक, स्वापक, उत्तेजक औषधि या ऐसा निर्मित पदार्थ नहीं लेगा।

स.नि.14 मादक पेय, शामक, मादक, उत्तेजक दवा या सामग्री का सेवन: (1) जब ड्यूटि पर तैनात कोई मेट्रो रेल कर्मचारी नशे की हालात में पाया जाता है या उसके नशे में होने का संदेह हो तो दो स्वतंत्र गवाहों के साक्ष्य प्राप्त करने की आवश्यकता होगी और यदि संभव हो तो उसकी अवस्था के संबंध में एक चिकित्सा रिपोर्ट भी प्राप्त कर ली जाएगी।

(2) यदि कोई मेट्रो रेल कर्मचारी, चाहे वह ड्यूटी पर हो अथवा नहीं, नशे की हालत में या मेट्रो रेल परिसर के भीतर दुर्व्यवहार करते हुए पाया जाता है, तो केवल दो स्वतंत्र गवाहों के साक्ष्य प्राप्त करने की आवश्यकता है।

15. मेट्रो रेल सेवकों का आचरण. - मेट्रो रेल का प्रत्येक सेवक, -

(1) मेट्रो रेल प्रशासन द्वारा यथा विनिर्दिष्ट वर्दी पहनेगा और बैज (बिल्ला) धारण करेगा और ड्यूटी पर होते हुए देखने में साफ सुथरा रहेगा;

(2) सार्वजनिक उपस्थिति के अनुपयुक्त कोई पोशाक नहीं पहनेगा;

(3) शिष्ट, सतर्क और सभ्य होगा;

(4) अवैध पारितोषिक न तो मांगेगा न स्वीकार करेगा;

(5) जनता को सभी युक्तियुक्त सहायता देगा और सटीक और सही जानकारी देने में सावधानी बरतेगा;

(6) ड्यूटी पर होते हुए अपनी ड्यूटी से असंबद्ध कोई अखबार या कोई प्रकाशन नहीं पढ़ेगा;

(7) कोई धमकी भरी मुद्रा, या व्यवहार या तर्क से बचेगा जिससे मेट्रो रेल प्रशासन की प्रतिकूल आलोचना होने की संभावना बनती हो;

(8) पूछे जाने पर बिना किसी हिचकिचाहट के अपना नाम और पदनाम बताएगा, यदि कर्तव्यों में उसे जनता से संपर्क करने की आवश्यकता होती हो;

(9) ड्यूटी पर या उसके बाद इस तरह व्यवहार करेगा कि जनता में उसके प्रति विश्वास और सम्मान उत्पन्न हो।

स.नि. 15 मेट्रो रेल कर्मियों का आचरण: मेट्रो रेलवे कर्मचारी जब ड्यूटी पर हों और जनता के संपर्क में हों या वर्दी में हों तो वे मेट्रो रेल परिसर में कहीं भी धूम्रपान नहीं करेंगे।

16. सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए कर्तव्य. - (1) मेट्रो रेल का प्रत्येक सेवक, -

(क) यह देखेगा कि जनता की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए हर प्रयास किया जाएं;

(ख) किसी ऐसी घटना की, जो उसकी जानकारी में आए, जिससे मेट्रो रेल के सुरक्षित और उचित कार्य चालन पर प्रभाव पड़ने की संभावना हो, अपने वरिष्ठ अधिकारी को तुरंत रिपोर्ट करेगा;

(ग) किसी दुर्घटना या अवरोध की दशा में समुचित अधिकारी द्वारा ऐसा करने के लिए बुलाए जाने पर तुरंत सहज भाव से सभी सहायता करेगा; और

(घ) सुरक्षा को खतरे में डालने वाले किसी शॉर्टकट का सहारा नहीं लेगा।

(2) मेट्रो रेल का प्रत्येक सेवक, जो देखता है कि, -

(क) सिगनल में कोई दोष है;

(ख) मार्ग या संकर्म या तीसरी पटरी के किसी हिस्से में कोई अवरोध, असफलता या असफलता की आशंका है ।

(ग) किसी रेलगाड़ी के साथ कुछ गलत है; और

(घ) देखता है कि कोई असामान्य परिस्थिति या स्थिति जिससे रेलगाड़ी के सुरक्षित चलने में बाधा आने या यात्री की सुरक्षा पर असर पड़ने की संभावना है, तो वह परिस्थितियों की मांग के अनुसार तत्काल कदम उठाएगा, ताकि दुर्घटना, आपदा या बाधा को रोका जा सके, और सबसे तेज़ संभव माध्यम से निकटतम शिफ्ट-इन-चार्ज या नियंत्रण कार्यालय को सूचित करेगा।

अध्याय - III

सिगनलें

ए. साधारण उपबंध

17. **स्थिर सिगनल की अवस्थिति.** - स्थिर सिगनल अपनी तरफ आने वाली रेलगाड़ियों के चालक मोटरमैन के लिए स्पष्ट रूप से दिखाई देंगे और इसे लाइन के दायीं या बायीं ओर तुरंत या उसके ऊपर रखा जाएगा, जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत नहीं किया जाता।

बी. हस्त संकेतें (सिगनलें)

18. हस्त संकेतों का प्रदर्शन.- (1) सभी हस्त संकेत दिन में झंडा या हाथ दिखाकर और रात में और सुरंग में रोशनी दिखाकर प्रदर्शित किये जाएंगे।

(2) दिन के समय में सामान्यतः झंडा या झंडों का इस्तेमाल हस्त संकेत के रूप में किया जाएगा। आपातकाल में जब झंडे उपलब्ध न हों तभी हाथ का इस्तेमाल किया जाएगा।

(3) हस्त संकेत झंडों (हरा और लाल) का आकार 50 से.मी. से कम लम्बा और 45 सेमी से कम चौड़ा नहीं होगा।

(4) रात और खराब मौसम और ख़राब दृश्यता के दौरान, एक लाल या हरी बत्ती दिखा कर हस्त संकेत दिया जाएगा। लाल बत्ती उपलब्ध नहीं होने पर क्षैतिज दिशा में जोर-जोर से लहराए गए सफेद प्रकाश का उपयोग स्टॉप सिगनल के रूप में किया जाएगा। ऐसी स्थिति में सफेद प्रकाश को जोशीले ढंग से लहराया जाना चाहिए।

(5) हाथ के संकेतों की लाल या हरी बत्ती या तो स्थिर या रह-रहकर चमकती हुई होगी।

(6) लाल झंडे को सामान्य रूप से सक्रिय हाथ में और हरे झंडे को दूसरे हाथ में रखा जाना चाहिए।

(7) सुरंग खंड में दिन और रात के समय में हैंड लैंप दिखाकर हस्त संकेत प्रदर्शित किया जाएगा।

19. रेलगाड़ी गतिविधियों को नियंत्रित करने के लिए हस्त संकेतों के प्रदर्शन की रीति.- रेलगाड़ी गतिविधियों और संकेतों को नियंत्रित करने के लिए हस्त संकेतों के प्रदर्शन की रीति नीचे दी गई हैं, -

(1) एकदम रूक जाएं,-

संकेत:	
(क) लाल बत्ती प्रदर्शित करना	(ख) सफेद बत्ती को जोर-जोर से हिलाना
(3)लाल झंडी प्रदर्शित कर	(4)सिर के ऊपर तक बांह एवं हाथ उठाकर

(2) आगे बढ़ें,-

संकेत:	
(क) हरी झंडी प्रदर्शित करना	(ख) हरी बत्ती प्रदर्शित करना
(ग) एक हाथ स्थिर रूप से ऊपर उठाकर	

(3) चेतावनी हाथ सिगनल के साथ आगे बढ़ें,-

संकेत : क) हरी झंडी या हरी बत्ती को ऊपर एवं नीचे की ओर ऊर्द्धाधर रूप से हिलाना जैसे कि प्रदर्शित है।
(ख) एक बांह को ऊर्द्धाधर रूप से ऊपर एवं नीचे की ओर हिलाकर जैसे कि नीचे प्रदर्शित है।

20. शंटिंग गतिविधियों के लिए हस्त संकेत.-

(1) संकेत करनेवाले व्यक्ति से दूर जाना	(1) ऊपर नीचे हरी बत्ती लहराना।
(2) संकेत करनेवाले व्यक्ति की तरफ जाना।	(2) शरीर के इस तरफ से उस तरफ हरी बत्ती लहराना।

(3) रेलगाड़ी जोड़ने के लिए धीरे-धीरे बढ़ना ।

(3) सिर के ऊपर हरी बत्ती पकड़े रहना और कलाई मोड़ना ।

(4) एकदम पूरी तरह रुक जाना ।

(4) लाल संकेत दिखाना ।

21. हस्त संकेत का ज्ञान और धारण. - (1) रेलगाड़ियों की आवाजाही, शंटिंग संचालन, गाड़ियों की सुरक्षा को प्रभावित करने वाले किसी भी प्रकृति के कार्यों की स्थापना के रख-रखाव से जुड़ा प्रत्येक मेट्रो रेल सेवक के पास, -

(क) हस्त संकेतों के प्रदर्शन के संबंध में सही ज्ञान होगा; और

(ख) चालू हालत में आवश्यक हस्त संकेत होंगे और वह ड्यूटी पर उन संकेतों के तत्काल उपयोग के लिए तैयार रहेगा।

(2) प्रत्येक स्टेशन शिफ्ट प्रभारी और अन्य पर्यवेक्षीय कर्मचारी देखेंगे कि उनके अधीन काम करने वाले कर्मचारी, जिन्हें हस्त संकेतों का उपयोग करना है, उन्हें सभी आवश्यक हस्त संकेत उपस्करों की आपूर्ति की गई हो और उन्हें उनके उपयोग का सही ज्ञान हो।

अध्याय-IV

रेलगाड़ियों का साधारणतया संचालन

अ. समय निर्धारण

22. मानक समय.- स्टेशनों के बीच रेलगाड़ियों का संचालन भारतीय मानक समय के अनुसार विनियमित किया जाता है।

23 **विज्ञापित समय की पाबंदी**.- यात्रियों को ले जानेवाली कोई भी रेलगाड़ी किसी भी स्टेशन से विज्ञापित समय से पहले प्रस्थान नहीं करेगी।

आ. रेलगाड़ियों की गति

24. **साधारण.–** (1) कोई व्यक्ति किसी रेलगाड़ी को तब तक नहीं चलाएगा जब तक वह सक्षमता और चिकित्सक दृष्टया योग्यता का विधिमान्य प्रमाणपत्र न रखता हो।

(2) किसी मोटरमैन को रेलगाड़ी पर कार्य करने के लिए तब तक बुक नहीं किया जाएगा जब तक वह मार्ग को सीख नहीं लेता और इस प्रमाणपत्र पर हस्ताक्षर नहीं कर देता कि वह इससे पूर्णतया अवगत है और स्वतंत्र रूप से रेलगाड़ी चलाने के कार्य में लगाए जाने से पूर्व उसे इस प्रयोजन के लिए कम से कम तीन फेरों के लिए बुक किया जाएगा जिसके अंतर्गत एक रात्रि का फेरा भी शामिल है।।

(3) ऐसे मोटरमैन को, जिसने तीन मास या अधिक अवधि से किसी सेक्शन पर कार्य नहीं किया है, अपने ज्ञान को ताजा करने के लिए उसे निम्नानुसार मार्ग अध्ययन फेरे लगाने चाहिए:

अनुपस्थिति की अवधि	**मार्ग अध्ययन फेरों की संख्या**
3 – 6 मास	1 चक्कर का फेरा
6 मास से ऊपर	3 चक्कर के फेरे

(4) चालू लाइन पर कोई रेलगाड़ी पिछले कैब से तब के सिवाय नहीं चलाई जाएगी;–

(क) जब कोई लोकोमोटिव हस्त सिगनलों के नियंत्रणाधीन किसी इंजीनियर के कब्जे के अधीन कार्य कर रहा हो; और

(ख) अपवादात्मक परिस्थितियों में, जब ऐसे किसी पदधारी द्वारा प्राधिकृत किया जाता है जो यातायात नियंत्रक से अन्यून श्रेणी का हो। ऐसे मामलों में आगे के छोर पर आपात ब्रेक लगने में समर्थ अवेक्षक तैनात किया जाएगा और ऐसे मामलों में रेलगाड़ी की रफ्तार दस किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

(5) डिपो में, रेलगाड़ी सदैव अग्र कैब से यात्रा की दिशा में चलाई जाएगी या अन्यथा पिछले कैब के मोटरमैन को आगे के छोर वाले कैब के दूसरे अर्हित मोटरमैन द्वारा एक कैब से दूसरे कैब में टेलीफोन से अनुदेश दिए जाएंगे।

(6) डिपो में, जहां एक भाग मौजूद हो और क्षतिग्रस्त हो रेलगाड़ी को आगे के सिरे से नहीं चलाया जा सकता है, वहां अवेक्षक को आगे के सिरे पर तैनात किया जाएगा, मोटरमैन के पास श्रवणात्मक चेतावनी को गुंजायमान करने का साधन होगा और यदि व्यव हार्य हो तो आपात ब्रेक लगाने के साधन होंगे।

(7) प्रत्येक रेलगाड़ी को हाथ से चलाए जाने के दौरान यात्रा की दिशा में आगे की ओर दो श्वेत बत्ती और पीछे की ओर दो लाल बत्ती दर्शित की जाएंगी।

(8) चालू लाइन पर खड़ी रेलगाड़ी को सुरक्षित किया जाएगा और रेलगाड़ी के प्रत्येक सिरे पर दो लाल बत्तियां दर्शित की जाएंगी।

(9) डिपो में या साइडिंग में खड़ी रेलगाड़ी के दोहरे सिरे वाली साइडिंग के प्रत्येक सिरे पर और साइडिंग के अंतिम सिरे के वाह्यतम सिरे पर कम से कम एक लाल बत्ती प्रदर्शित की जाएगी।

25. **सम्मुख कांटों पर रेलगाड़ियों की गति.-** (1) अंतर्पाशित सम्मुख कांटों पर किसी रेलगाड़ी की गति वह होगी जो 'अनुमोदित विशेष अनुदेशों' में विनिर्दिष्ट की गई हो।

(2) जबतक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, गैर-अंतर्पाशित (नॉन-इंटरलॉक्ड) सम्मुख कांटों और क्रॉसओवर पर किसी रेलगाड़ी की गति 15 किमी. प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

स.नि 25 (1) स्टेशनों पर स्थित फेसिंग प्वाइंटों पर रेलगाड़ियों की गति - (ए) उत्तर-दक्षिण गलियारे में इंटरलॉक (अंतर्पाशित) स्टेशनों में सीधे मार्ग पर फेसिंग प्वाइंटों के ऊपर निर्धारित गति सीमा 50 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी। पूर्व-पश्चिम गलियारे में निर्धारित गति 80 किमी प्रति घंटे या एटीपी के अंतर्गत निर्धारित गति, जो भी कम हो, से अधिक नहीं होगी। इसे संचालन समय सारणी में भी प्रदर्शित किया जाएगा।

(बी) किसी टर्न आउट (घुमाव) पर गुजरते समय सभी रेलगाड़ियों की गति 15 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी जब तक कि संचलन समय सारणी में अन्यथा निर्धारित न हो।

26. **पिछले चालक कक्ष (कैब) से रेलगाड़ियों को चलाना.-** विशेष अनुदेशों के अनुसार आपातकाल को छोड़कर, पिछले चालक कक्ष से कोई भी रेलगाड़ी स्टेशन सीमा के बाहर और 15 कि.मी. प्रति घंटे से अधिक की गति से नहीं चलाई जाएगी।

स.नि. 26 पिछली कैब से चलने वाली रेलगाड़ी : (ए) कार्यरत यातायात नियंत्रक की अनुमति के बिना पिछले चालक कैब से किसी भी रेलगाड़ी को स्टेशन की सीमा के बाहर नहीं चलाया जाएगा।

(बी) यातायात नियंत्रक अगले चालक कैब के उपकरणों के खराब हो जाने पर यात्री रहित रेलगाड़ियों को कार डिपो या यार्ड या स्टेशन (स्टेशनों) पर भेजने के

लिए अधिकतम 15 किमी प्रति घंटे की गति से इस प्रकार के आवागमन करने की अनुमति देगा।

(सी) रेलगाड़ी में पीछे और आगे की कैब के बीच टेलीफोन संचार और रेलगाड़ी तथा यातायात नियंत्रक के बीच उपलब्ध संचार के साधन ठीक प्रकार से काम कर रहे होने चाहिए।

(डी) यात्रियों से भरी रेलगाड़ियों को इस प्रकार की आवागमन की अनुमति केवल आपातकालीन स्थिति में अगले स्टेशन तक अधिकतम 10 किमी प्रति घंटे की गति से दी जाएगी जहां यात्रियों को सुरक्षित रूप से उतारा जाएगा और चालू लाइन को क्लियर करने हेतु यातायात नियंत्रक के निर्देशानुसार खाली रेलगाड़ी को ठहराव स्थल या अनुरक्षण शेड में ले जाया जाएगा।

इ. क्षतिग्रस्त या दोषपूर्ण सवारी डिब्बों वाली रेलगाड़ियां

27. **दोषपूर्ण सवारी डिब्बों का परीक्षण.-** (1) किसी ऐसे सवारी डिब्बे, जो पटरी से उतर गया है या खराब हो गया है, के साथ रेलगाड़ी स्टेशनों के बीच नहीं चलाई जाएगी जबतक कि कोई रेलगाड़ी चल स्टॉक पर्यवेक्षक उसकी जांच करके उसे उपयुक्त घोषित नहीं कर देता।

(2) यदि कोई सवारी डिब्बा स्टेशनों के बीच पटरी से उतर गया हो तो चालक मोटरमैन, फिर से पटरी पर चढ़ाए जाने के बाद रेलगाड़ी को तब तक अगले स्टेशन तक नहीं ले जाएगा, जबतक कि सवारी डिब्बे की जांच करके उसे उपयुक्त प्रमाणित न कर दिया गया हो और उसके साथ चल स्टॉक पर्यवेक्षक न हो।

ई. रेलगाड़ी चलाने से पूर्व पूर्वावधानियां

28. **प्रस्थान करने से पूर्व सूचनाओं की जांच करने के लिए कर्मचारिवृंद के कर्तव्य.-** प्रत्येक चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन, किसी रेलगाड़ी पर काम करने के लिए ड्यूटी पर आने के पश्चात् उनके मार्गदर्शन के लिए जारी की गई सूचनाओं की जांच करेंगे और उनसे यह सुनिश्चित करेंगे कि उस सेक्शन पर जिस पर उन्हें काम करना है, कोई ऐसी बात तो नहीं है जिनका उन्हें विशेष रूप से ध्यान रखना है।

29. **चालक मोटरमैन द्वारा रेलगाड़ी की जांच.-** यात्रा प्रारंभ करने से पहले चालक मोटरमैन यह सुनिश्चित करेगा कि,-

(1) रेलगाड़ी को समुचित रूप से जोड़ा गया है;

(2) सभी विद्युत युग्मक (कप्लिंग) समुचित रूप से बनाए गए हैं ;

(3) रेलगाड़ी के नियंत्रण और विद्युत यंत्र समुचित रूप से काम कर रहे हैं ;

(4) संपूर्ण रेलगाड़ी की ब्रेक प्रणाली विनिर्दिष्ट रूप से समुचित रूप से काम कर रही है ;

(5) अगला प्रमुख बत्ती और पिछली बत्ती समुचित रूप से काम कर रही है ;

(6) रेलगाड़ी समुचित रूप से चालू हालत में है ; और

(7) यातायात नियंत्रक के साथ रेडियो संचार प्रणाली चालू हालत में हैं।

ई . आगमन पर कर्मचारिवृंद के कर्त्तव्य

30. **रेलगाड़ी कर्मीदल, रेलगाड़ी को सौंपे बिना छोड़कर नहीं जाएगा.-** कोई भी चालक मोटरमैन अथवा संचालक मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को छोड़कर तबतक नहीं जाएगा जबतक कि यह सुनश्चित न हो जाए कि रेलगाड़ी प्राधिकृत कर्मियों के हाथों में है और वह विशेष अनुदेशों का पालन करते हुए अपने चालक कक्ष से केवल तभी नीचे उतरेगा जब रेलगाड़ी परिचालन में किसी प्रकार की विफलता हो।

स.नि. 30 रेलगाड़ी के चालक दल रेलगाड़ी को सौंपने तक इसे छोड़कर नहीं जाएंगे : जब कोई संचालक मोटरमैन या चालक मोटरमैन अस्वस्थता के कारण या शौचादि के लिए या किसी अन्य कारण से कार्यमुक्त होना चाहता हो तो वह उपलब्ध संचार साधनों के माध्यम से यातायात नियंत्रक को पहले ही सूचित कर देगा ताकि इसके के लिए निर्धारित स्टेशन पर आवश्यक राहत व्यवस्था की जा सके और रेलगाड़ी तथा यात्रियों को किसी प्रकार का विलंब न हो। यदि कोई राहत व्यवस्था उपलब्ध न हो सके और यह अपरिहार्य हो जाए तो यातायात नियंत्रक निर्धारित स्टेशन पर रेलगाड़ी के न्यूनतम अतिरिक्त ठहराव की अनुमति प्रदान करेगा और यात्रियों को होनेवाली अपेक्षित विलंब के संबंध में सूचित किया जाएगा।

अध्याय-5
स्टेशनों का नियंत्रण और संचालन

31. **टिकट कार्यालयों और उन क्षेत्रों तक पहुँच जो जनता के लिए खुले नहीं हैं.- (1)** विशेष अनुदेशों के अधीन केवल प्राधिकृत व्यक्तियों को ही टिकट कार्यालयों तथा अन्य कार्यालयों के भीतर जाने की अनुमति दी जाएगी।

(2) वर्जित क्षेत्रों में प्रवेश को प्रतिबंधित करते हुए उपयुक्त सूचनाएं प्रदर्शित की जाएंगी।

स.नि. 31 (1) टिकट (बुकिंग) कार्यालयों तक पहुंच: - कार्यरत बुकिंग कर्मचारियों के अतिरिक्त यातायात विभाग के अन्य पर्यवेक्षीय कर्मचारी, एएफसी और पीसी रख-रखाव कर्मचारी, टीआईए और ऐसे अन्य कर्मचारियों को स्टेशन प्रभारी या स्टेशन शिफ्ट प्रभारी द्वारा बुकिंग कार्यालय में प्रवेश करने की अनुमति दी जा सकती है।

32. **विहित प्ररुप में प्राधिकार और संदेश.-** (1) रेलगाड़ी के प्रचालन से संबंधित सभी संदेश और लिखित प्राधिकार यथा विहित प्ररुप पर तैयार किए जाएंगे और उनपर स्टेशन की मोहर लगाई जाएगी।

(2) यदि आवश्यक छपा हुआ प्ररुप उपलब्ध न हो तो, आपात उपाय के रूप में, विशिष्टियों से युक्त एक हस्तलिपि प्ररुप तैयार किया जाएगा और उसके लिए जो कारण हैं उन्हें स्टेशन डायरी में लेखबद्ध किया जाएगा।

(3) रेलगाड़ियों के प्रचालन से संबंधित सभी संदेश और लिखित प्राधिकार अग्रिम रूप से तैयार और हस्ताक्षर नहीं किए जाएंगे।

स.नि. 32 (1) निर्धारित प्रपत्रों में प्राधिकार और संदेश : यदि मुद्रित प्रपत्रों के स्थान पर हस्तलिखित प्रपत्रों का उपयोग किया जाता है तो स्टेशन प्रभारी या स्टेशन शिफ्ट प्रभारी उसके सभी पृष्ठों को क्रमांकित करेगा, इसपर तारीख के साथ मुहर लगाएगा और हस्ताक्षर करेगा। इसके अतिरिक्त पूर्व-पश्चिम गलियारा में मुद्रित प्रपत्रों के बदले टेट्रा के जरिए स्वर संदेश (वॉयस मैसेज) और लिखित संदेश (टेक्स्ट मैसेज) का उपयोग किया जाएगा।

33. **स्टेशन संचालन नियम.-** (1) मेट्रो रेल के साधारण नियमों और विशेष अनुदेशों के अतिरिक्त प्रत्येक स्टेशन को विशिष्ट अनुदेशों के अधीन स्टेशन पर लागू होने वाले स्टेशन संचालन नियम उपलब्ध कराया जाएगा।

(2) स्टेशन संचालन नियमों या उनके सुसंगत उद्धरणों को स्टेशन शिफ्ट प्रभारी के साथ-साथ पैनल कक्ष में भी रखा जाएगा।

34. **स्टेशनों को खोलना.-** जबतक कि विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत न किया जाए या आपात काल में अस्थायी रूप से बंद करना आवश्यक न हो, स्टेशन यातायात के दौरान पूरे समय खुले रहेंगे।

स.नि. 34 स्टेशनों को खोलना/बंद करना .- (1) प्लेटफॉर्म और मध्य तल (मेजनाइन फ्लोर) पर भीड़ को नियंत्रित करने, स्टेशनों पर विधि व्यवस्था बनाए रखने और 'आपात स्थिति' में यदि आवश्यक हो, तो परिचालन अवधि के दौरान स्टेशनों को अस्थायी रूप से बंद किया जा सकता है। जब स्टेशन को बंद कर दिया गया हो तो प्रवेश द्वार के शटर बंद कर दिए जाएंगे और यात्रियों की सूचना के लिए बाहर में एक "बंद" संकेत बोर्ड प्रदर्शित कर दिया जाएगा। स्थिति सामान्य होने पर स्टेशन के प्रवेश द्वार फिर से खोल दिए जाएंगे।

(2) गैर-परिचालन अवधि के दौरान स्टेशन को बंद करना

(ए) परिचालन अवधि समाप्त होने पर रात के समय स्टेशन को बंद करने से पहले स्टेशन शिफ्ट प्रभारी यह सुनिश्चित करेंगे कि मध्यतल (मेजनाइन) सहित प्लेटफार्म और स्टेशन परिसर में कोई यात्री नहीं हैं।

(बी) स्टेशन परिसर में ड्यूटी पर रहने वाले आवश्यक कर्मियों और कार्यरत कर्मचारियों के अलावा अन्य व्यक्तियों के पास अपनी पहचान साबित करने के लिए पहचान पत्र होने चाहिए। यदि किसी व्यक्ति के स्टेशन परिसर के अंदर रहने के प्राधिकार के संबंध में कोई संदेह हो तो ड्यूटी पर तैनात रेसुब कर्मी विभागीय प्रभारी अधिकारी से संपर्क करेगा और उनसे सलाह

लेगा। यदि आवश्यक हो तो ड्यूटी पर मौजूद यातायात नियंत्रक को सूचित किया जाएगा जो विभागीय पर्यवेक्षक के साथ संवाद करेगा और ड्यूटी पर तैनात आरपीएफ कर्मी को उपयुक्त रूप से सूचित करेगा।

(सी) अंतिम रेलगाड़ी के प्रस्थान करने से पहले स्टेशन शिफ्ट प्रभारी एक बार पुन: घोषणा करेंगे कि अंतिम रेलगाड़ी आ रही है और उसके बाद स्टेशन को बंद कर दिया जाएगा।

(डी) अंतिम रेलगाड़ी के प्रस्थान करने के बाद स्टेशन शिफ्ट प्रभारी एक बार फिर घोषणा करेंगे कि स्टेशन को बंद किया जा रहा है। उसके बाद वह शटर को बंद करने और स्टेशन के सभी प्रवेश द्वारों को बंद करने का निर्देश देगा केवल एक प्रवेश द्वार को छोड़कर। इस द्वार की सुरक्षा सुरक्षाकर्मी करेंगे।

35. **प्लेटफॉर्म पर भीड़ का नियंत्रण.- (1)** स्टेशन के कर्मचारी प्रत्यक्षत: या वैकल्पिक रूप में क्लोज सर्किट टी.वी द्वारा निगरानी करेंगे।

(2) प्लेटफॉर्म पर अधिक भीड़ हो जाने की दशा में टिकटों की बिक्री अस्थायी रूप से बंद कर दी जाएगी और विशेष अनुदेशों के अनुसार यात्रियों का विनियमन प्रवृत्त किया जाएगा।

(3) उप नियम (2) में विनिर्दिष्ट मामलों में, -

(क) पहुँचने वाली रेलगाड़ी का चालक मोटरमैन सावधानी पूर्वक पहुँचेगा; और

(ख) स्टेशन पर यात्रियों को सावधान किया जाएगा।

स.नि. 35 (2) प्लेटफार्मों पर अत्यधिक भीड़भाड़ पर नियंत्रण - स्टेशन शिफ्ट प्रभारी द्वारा निम्नलिखित कार्रवाई की जाएगी: -

(ए) अत्यधिक भीड़ भाड़ होने पर भीड़ को नियंत्रित करने के लिए टिकटों की बिक्री अस्थायी रूप से बंद की जा सकती है ।

(बी) प्रवेश द्वार के शटर को बंद किया जा सकता है और यात्रियों की सूचना के लिए बाहर 'बंद' संकेत प्रदर्शित किया जा सकता है ।

(सी) प्लेटफॉर्म पर भीड़ कम होने तक यात्रियों को मध्यतल (मेजनाइन फ्लोर) पर प्रतीक्षा करने के लिए जनउदघोषणा प्रणाली पर घोषणा की जाएगी।

(डी) जनउदघोषणा प्रणाली पर यात्रियों को प्लेटफॉर्म के किनारों पर खड़े न होने के लिए सावधान किया जाए।

(इ) अनुशासन बनाए रखने और किसी प्रकार की विधि-व्यवस्था के उल्लंघन को रोकने के लिए मेट्रो रेल पुलिस (एमआरपी) और/या रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) के जवानों को मेज़नाइन तल और प्लेटफॉर्म पर तैनात किया जा सकता है।

36. **भीख मांगने, सामान बेचने, धूम्रपान आदि का निषेध.-** कोई भी व्यक्ति भीख नहीं मांगेगा, सामान नहीं बेचेगा, धूम्रपान नहीं करेगा, कदाचार नहीं करेगा या अन्य सहयात्रियों के लिए असुविधा उत्पन्न नहीं करेगा और मेट्रो रेल की संपत्ति का दुरूपयोग नहीं करेगा।

37. **खतरनाक या घातक सामान ले जाने का प्रतिषेध.-** (1) कोई भी व्यक्ति स्वयं अथवा किसी अन्य के माध्यम से मेट्रो रेल में खतरनाक या घातक वस्तुएं नहीं ले जाएगा।

(2) यदि किसी मेट्रो रेल के किसी अधिकारी के पास यह विश्वास करने के लिए कारण हो कि किसी यात्री की अभिरक्षा में किसी पैकेट में कोई ऐसी वस्तु है तो वह पैकेट की अंतर्वस्तु के अभिनिश्चय के प्रयोजन के लिए उसे खुलवा सकेगा।

38. **मेट्रो रेल के डिब्बों को सुरक्षित करना.-** स्टेशन शिफ्ट प्रभारी यह सुनिश्चित करेगा कि मेट्रो रेल के डिब्बों को स्टेशन पर विशेष अनुदेशों के अनुसार उचित रूप से सुरक्षित खड़ा किया गया है।

स.नि. 38 मेट्रो **डिब्बों/रेकों की सुरक्षा:** स्टेशन शिफ्ट प्रभारी मोटरमैन से पूछताछ करते हुए निम्नलिखित सुनिश्चित करेंगे: -

(1) स्टेशन पर खड़े मेट्रो डिब्बों को पार्किंग ब्रेक लगाकर ठीक प्रकार से सुरक्षित किया गया है और उल्लंघन चिह्न (फाउलिंग मार्क), यदि कोई हो, क्लियर है, मोटरमैन द्वारा पार्किंग लाइट को 'स्विच ऑन' रखा गया है और स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को एक लिखित ज्ञापन सौंपा गया है।

(2) (क) उत्तर-दक्षिण गलियारा में कार्यरत स्टेशन शिफ्ट-प्रभारी द्वारा 'रेलगाड़ी सिगनल रजिस्टर' में लाल स्याही से डिब्बों/रेकों के साथ स्टेशन सेक्शन के व्यस्त होने के संबंध में उपयुक्त प्रविष्टि की गई है।

(बी) पैनल बोर्ड पर स्थित संबंधित स्विच पर सुरक्षा कॉलर लगा दिए गए हैं।

(3) प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के तहत एवं डायरी में प्रविष्टि करते हुए यातायात नियंत्रक को उक्त स्टेशन क्षेत्र के व्यस्त होने के संबंध में सूचित किया जाएगा।

39. **बुकिंग कार्यालय कर्मचारिवृंद का दायित्व**.-(1) बुकिंग कार्यालय कर्मचारी निम्नलिखित दायित्व का निर्वहन करेगा,-

(क) टिकट खिड़की पर एवं जहाँ शेल्फ सर्विस मशीनें उपलब्ध हैं उनके द्वारा टिकटों की बिक्री के लिए जिम्मेदार होगा;

(ख) टिकट की बिक्री वर्तमान किराया सारणी में उल्लिखित कीमतों पर करेगा और आवश्यकतानुसार सटीक खुल्ले पैसे वापस करेगा;

(ग) समय-समय पर जारी अनुदेशों के अनुसार बेचे गए सभी टिकटों और उनके लिए वसूले गए नकद का लेखा-जोखा रखेगा;

(घ) इन नकद राशि को अपने बिक्री केन्द्र पर रखेगा क्योंकि खुल्ले पैसे देने के लिए यह जरूरी होता है और अधिशेष राशि को लॉक किए गये बक्से में अथवा अन्य सुरक्षित स्थान पर रखेगा;

(ङ) यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होगा कि सेल्फ सर्विस टिकट वेंडिंग मशीनों, यदि उपलब्ध हैं, में टिकटों के पर्याप्त स्टॉक हैं और राशि को सुरक्षित स्थान पर रखने के लिए मशीनों से राशि नियमित रूप से निकाली जाती है;

(च) टिकट जारी करने वाले उपस्करों के परिचालन में खराबी अथवा अनियमितता के संबंध में अनुरक्षण विभाग को रिपोर्ट करने के लिए जिम्मेदार होगा; और

(छ) भीड़ नियंत्रण के दौरान और आपातकालीन निकासी प्रक्रिया में यात्रियों की सहायता करेगा।

(2) यातायात पर्यवेक्षक या वरिष्ठ यातायात सहायक या यातायात सहायक की जहाँ तैनाती है, निम्नलिखित दायित्व का निर्वहन करेगा,-

(क) बिक्री हुए टिकटों और प्राप्त राशि का सही लेखा-जोखा रखने के लिए जिम्मेदार होगा; और

(ख) परिस्थिति की मांग पर स्टेशन शिफ्ट प्रभारी की स्वयं मदद करेगा अथवा मदद के लिए किसी को तैनात करेगा।

40. सुरक्षा.-

1 (क) पहली रेलगाड़ी के प्रस्थान करने की विज्ञापित समय से कम से कम दस मिनट पहले यात्रियों के प्रवेश हेतु स्टेशनों को खोल दिया जाएगा और अंतिम रेलगाड़ी के आगमन के पश्चात् जब सभी यात्री स्टेशन से बाहर निकल जाएं तब और अन्य समयों में भी अनधिकृत प्रवेश को रोकने के लिए स्टेशन को विशेष अनुदेशों में उल्लिखित नियमानुसार सुरक्षित किया जाएगा;

(ख) स्टेशन नियंत्रण कक्ष के समीप किसी स्थान पर काँच के बक्से में एक चाबी किसी नामनिर्दिष्ट आपातकालीन निकास हेतु उपलब्ध होगी जिसका उपयोग अल्प भीड़-भाड़ के दौरान आपातकालीन परिस्थिति में अनुरक्षण कर्मचारिवृंद द्वारा किया जाएगा। प्रतिदिन सुबह के समय आपातकालीन चाबी के डिब्बे का निरीक्षण स्टेशन शिफ्ट प्रभारी द्वारा किया जाएगा और जब चाबी का उपयोग कर लिया जाएगा तब इसकी सूचना सुरक्षा नियंत्रक को दी जाएगी जो डिब्बा को पुन: सुरक्षित करने की व्यवस्था करेगा;

आपातकालीन निकास द्वार खोलने एवं इसका उपयोग करने तथा उपयोग के बाद इसे बंद करने की सुनिश्चित का उपयुक्त तंत्र द्वारा मॉनिटर किया जाना चाहिए।

(ग) आपातकालीन निकास द्वार जहाँ कहीं भी उपलब्ध हैं उन्हें भी आपातकालीन परिस्थिति में यात्रियों की निकासी हेतु यदि जरूरी हो तो उपयोग किया जा सकता है।

(2) जब उपस्कर कक्षों में प्रवेश करने की आवश्यकता न हो तो इन्हें हर समय लॉक करके रखा जाएगा और जब कोई प्राधिकृत व्यक्ति इन कक्षों में प्रवेश करता है तो ऐसा व्यक्ति यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेवार होगा कि इसमें अनधिकृत व्यक्ति का प्रवेश निषिध है।

(3) (क) स्टेशन पर यात्रियों के जाने के लिए सभी क्षेत्रों की आवश्यकता नहीं है। ऐसे क्षेत्रों को अनधिकृत प्रवेश के विरूद्ध सुरक्षित किया जाएगा।

(ख) बुकिंग कार्यालय और अन्य स्थानों को, जहाँ मूल्य की वस्तुएं यथा टिकट एवं नकद राशि आदि रखी जाती है, हर समय लॉक करके रखा जाएगा एवं ऐसे क्षेत्रों के भीतर टिकटों अन्य मूल्य वाली वस्तुओं को अलमारी में लॉक करके रखा जाएगा;

स.नि. 40 (1) (ए) अनधिकृत प्रवेश के लिए स्टेशनों को बंद और सुरक्षित करना:

- स्टेशन दरवाजों को बंद और सुरक्षित करने के लिए अपनाई जाने वाली प्रक्रिया -

(ए) स्टेशन शिफ्ट प्रभारी प्रत्येक दिशा में जानेवाली अंतिम रेलगाड़ी के निर्धारित प्रस्थान से तीन मिनट पहले यात्रियों को सूचित करेगा कि संबंधित प्लेटफॉर्म पर प्रवेश बंद है।

(बी) अंतिम रेलगाड़ी के निर्धारित प्रस्थान समय से तीन मिनट पहले टिकट जारी करना बंद कर दिया जाएगा।

(सी) तब स्टेशन प्रभारी व्यक्तिगत रूप से जांच करेगा कि आनेवाले सभी यात्री संचरण क्षेत्र से निकल चुके हैं और उपयुक्त प्लेटफॉर्म पर चले गए हैं।

(डी) तब स्टेशन शिफ्ट प्रभारी संबंधित प्लेटफॉर्म से प्रत्येक अंतिम रेलगाड़ी के प्रस्थान की व्यक्तिगत रूप से से निगरानी करेंगे।

(इ) स्टेशन से अंतिम रेलगाड़ी के प्रस्थान करने के बाद स्टेशन शिफ्ट प्रभारी व्यक्तिगत रूप से स्टेशन के सभी सार्वजनिक क्षेत्रों का निरीक्षण करेगा ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि कोई यात्री या कोई अनधिकृत व्यक्ति या कोई सामान स्टेशन पर छूट न गया हो और एक बार पुन: घोषणा करेगा कि स्टेशन को बंद किया जा रहा है

(एफ) संबंधित कर्मचारियों के लिए निर्धारित प्रवेश द्वार को छोड़कर जो कि मानवयुक्त होंगे, स्टेशन के सभी प्रवेश द्वारों को बंद कर ताला लगा दिया जाएगा।

(जी) यदि स्टेशन पर कोई अनधिकृत सामान प्राप्त होता है तो सुरक्षा कर्मचारियों को सूचित किया जाएगा।

(एच) स्टेशन शिफ्ट प्रभारी पुष्टि करेगा कि अधिकृत अनुरक्षण कर्मचारियों को छोड़कर सभी कर्मचारी स्टेशन से जा चुके हैं। वह यह भी सुनिश्चित करेगा कि बुकिंग कार्यालय और स्टेशन शिफ्ट प्रभारी कार्यालय भी सुरक्षित हैं।

अध्याय - 6

दुर्घटनाएं और असामान्य घटनाएं

अ. साधारण

41. दुर्घटना और असामान्य घटनाओं की रिपोर्ट.- (1) किसी भी दुर्घटना अथवा घटना के संबंध में संबंधित मेट्रो रेल के सरकारी सेवकों अथवा किसी अन्य व्यक्ति जो इसे देखता है, के द्वारा अत्यधिक औचित्य के साथ जितनी जल्दी संभव हो यातायात नियंत्रक अथवा स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को रिपोर्ट किया जाएगा।

(2) उप-नियम (1) के अधीन रिपोर्ट की प्राप्ति होने पर, स्टेशन शिफ्ट प्रभारी यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और विपरीत कार्रवाई इधर से भी की जाएगी।

42. 'आपात स्थिति" में यातायात नियंत्रक के कर्त्तव्य. - (1) जब यातायात नियंत्रक को किसी घटना या अवरोध की रिपोर्ट मिलती है तो वह देखेगा कि यातायात अथवा मेट्रो रेल संपत्ति एवं उपस्कर की सुरक्षा के लिए हरसंभव अत्यधिक तीव्रतम साधनों द्वारा सभी आवश्यक पूर्वसावधानियां बरती जाएं।

(2) किसी प्रकार की दुर्घटना की दशा में यातायात नियंत्रक दुर्घटना स्थल पर भेजी जाने वाली सभी आवश्यक सहायता का प्रबंध करेगा।

(3) ड्यूटी पर उपस्थित यातायात नियंत्रक दुर्घटना की सूचना प्राप्त होने पर निकटतम स्टेशन शिफ्ट प्रभारी, विभागीय पर्यवेक्षकों और संबंधित अधिकारियों को तत्काल सूचित करेगा जो विशेष अनुदेशों के अनुसार आवश्यक कार्रवाई करेंगे।

स.नि. 42 (3) यातायात नियंत्रक के कर्तव्य - यातायात नियंत्रक के कर्तव्यों के संबंध में विस्तृत विवरण दुर्घटना नियमावली में दिए गए हैं।

43. आपातकाल की दशा में स्टेशन मास्टर और विभागीय पर्यवेक्षक के सामान्य कर्त्तव्य.- स्टेशन शिफ्ट प्रभारी या विभागीय पर्यवेक्षक को किसी घटना के बारे में सूचित किए जाने पर वह,-

(1) स्थिति से निपटने के लिए यथासंभव अपने साधनों द्वारा और विशेष अनुदेशों के अनुसार कार्रवाई करेगा और यदि बाहरी सहायता अपेक्षित हो तो यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा; और

(2) स्थिति सामान्य होने के बाद हर घटना की रिपोर्ट विशेष अनुदेशों के अनुसार प्रस्तुत करेगा।

स.नि. 43. स्टेशन प्रभारी द्वारा घटनाओं की रिपोर्ट देना - स्टेशन प्रभारी या स्टेशन शिफ्ट प्रभारी, इंजीनियरिंग अधिकारी (सिविल, सिगनल और दूरसंचार और विद्युत) के कर्तव्यों और **उनके द्वारा घटनाओं की रिपोर्टिंग के** संबंध में निर्देश दुर्घटना नियमावली में दिया गया है।

44. आपातकाल में कार्रवाई के लिए प्राथमिकता क्रम.- आपातकाल की स्थिति में निम्नलिखित प्राथमिकता क्रम में यथासंभव शीघ्र कार्रवाई की जाएगी, –

(1) जीवन की रक्षा एवं पीड़ा को कम करना;

(2) मेट्रो रेल की संपत्ति और उपस्कर की सुरक्षा करना;

(3) रेलगाड़ियों के सुरक्षित चलने की शर्तों को बहाल करें;

(4) यातायात सेवाओं को फिर से शुरू करें;

45. आपात के दौरान क्रियाकलापों को अभिलिखित करना.- आपात की स्थिति रहने तक के सभी क्रियाकलापों का विस्तृत अभिलेख यातायात नियंत्रक द्वारा कालानुक्रम में रखा जाएगा।

46. यातायात विनियमन.- यथा अपेक्षित यातायात विनियमन यातायात नियंत्रक द्वारा किया जाएगा। यथासंभव स्टेशनों के बीच रेलगाड़ियां विशेष अनुदेशों के अनुसार चलाई जाएंगी।

स.नि. 46. आपात स्थिति में यातायात विनियमन - यदि अवरोध ऐसा हो कि इसके कुछ समय तक बने रहने की संभावना हो तो सामान्य स्थिति बहाल होने तक उस रेलखंड पर रेलगाड़ियों का संचालन निलंबित किया जा सकता है। रेलगाड़ी सेवाओं को निलंबित करने का निर्णय वरिष्ठ यातायात अधिकारी से नीचे किसी भी कर्मचारी द्वारा नहीं लिया जाएगा।

(1) चालक और/या संचालक मोटरमैन द्वारा उस ट्रैक पर जिस पर उसकी रेलगाड़ी गुजरी हो, किसी भी प्रकार की असामान्य स्थिति का अनुभव करने पर और यदि उसे लगता है कि उक्त ट्रैक का हिस्सा अनुगामी रेलगाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिए जोखिमयुक्त है तो वह निम्नानुसार कार्रवाई करेगा:

(ए) सीबीटीसी प्रणाली और स्वचालित ब्लॉक प्रणाली होने पर मोटरमैन सिगनल खंड को क्लियर किए बिना तुरंत अपनी रेलगाड़ी को रोक देगा और उसके बाद उपलब्ध संचार साधनों द्वारा ट्रैक के प्रभावित हिस्से के स्थान, किलोमीटर के संबंध में यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा।

(बी) मोटरमैन से सूचना प्रपत्र प्राप्त करने के बाद यातायात नियंत्रक प्रभावित खंड पर अनुगामी रेलगाड़ियों का आवागमन रोक देगा और प्रभावित खंड के इंजीनियरी अधिकारी और पिछले छोर पर स्थित स्टेशन के शिफ्ट प्रभारी और/या पैनल ऑपरेटर को सूचित करेगा।

(सी) वह ट्रैक के प्रभावित हिस्से से पर्याप्त दूरी पर रेलगाड़ी को रोकने से संबंधित सतर्कता आदेश के साथ एक रेलगाड़ी को किसी इंजीनियरी अधिकारी के साथ भेजने की व्यवस्था करेगा। साथ में जाने वाला इंजीनियरी अधिकारी ट्रैक का निरीक्षण करेगा और इस बात की संतुष्टि होने के बाद ही रेलगाड़ी को गुजरने की अनुमति देगा कि ट्रैक रेलगाड़ी के गुजरने के लिए सुरक्षित है। वह लिखित मेमो के माध्यम से, जिसे मोटरमैन के माध्यम से भेजा जा सकता है, पैनल ऑपरेटर को ट्रैक की स्थिति और लगाए जानेवाले किसी गति प्रतिबंध के संबंध में सूचित करेगा।

(डी) इंजीनियरी अधिकारियों की अनुपस्थिति में रेलगाड़ी को एक सतर्कता आदेश के साथ मोटरमैन को सौंप दिया जाएगा जिसमें उस सटीक स्थान का उल्लेख होगा जहां अवरोध स्थल से ठीक पहले वह रेलगाड़ी को रोक देगा और यह तय करेगा/विचार करेगा कि रेलगाड़ी को पार कराना संभव है या नहीं। यदि प्रभावित खंड पर रेलगाड़ी का गुजरना संभव माना जाता है तो संबंधित रेलपथ अधिकारी के पहुँचने तक रेलगाड़ी की गति 10 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होनी चाहिए। यदि इसपर गुजरने का निर्णय नहीं लिया जाता है तो वह यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और रेलगाड़ी को यातायात नियंत्रक के निर्देशन में पिछले स्टेशन पर ले जाया जाएगा।

(2) यदि यातायात नियंत्रक को ट्रैक, पुलों या अन्य स्थिर संस्थापनों में तोड़फोड़ या संभावित तोड़फोड़ की सूचना प्राप्त होती है तो वह प्रभावित खंड में और साथ ही प्रभावित खंड के अप और डाउन दोनों लाइनों पर रेलगाड़ियों की आवाजाही को रोक देगा। प्रभावित लाइन पर खाली रेक को अत्यंत सतर्कतापूर्वक चलाकर निरीक्षण किया जाएगा। यदि वास्तव में ऐसा

हो कि रेलगाड़ी की आवाजाही संभव नहीं है तो उक्त रेलगाड़ी को पीछे के स्टेशन पर वापस ले जाया जाएगा। संबंधित अधिकारी प्रभावित खंड का निरीक्षण और जांच करेंगे और फिट प्रमाण पत्र प्राप्त करने के बाद सामान्य रेलगाड़ी सेवाओं को फिर से शुरू किया जाएगा।

47. **स्टेशन कर्मचारिवृंद के कर्त्तव्य.** – (1) नियम 41 के उप-नियम (1) के अधीन किसी घटना अथवा दुर्घटना या आपातकालीन स्थिति, जैसा भी मामला हो, की रिपोर्ट प्राप्त होने पर यातायात नियंत्रक पहले यात्रियों और अन्य लोगों को चोट की सीमा का पता लगाएगा और आगे की चोटों को रोकने के लिए तुरंन्त कार्रवाई करेगा और वह गाड़ी सेवाओं पर संभावित प्रभाव का भी आकलन करेगा और उसके बाद रेल सेवाओं में विलंबता को रोकने अथवा संपत्ति एवं उपस्करों को क्षतिग्रस्त होने से बचाने के लिए रेल सेवाओं को बनाए रखने में सभी उचित उपाय करेगा।

(2) यदि घटना आपातकालीन हो तो यातायात नियंत्रक इसकी रिपोर्ट मुख्य नियंत्रक को करेगा और मुख्य नियंत्रक मेट्रो रेल आपातकालीन रिस्पोंस कर्मचारिवृंद को सहायता के लिए व्यवस्था करेगा और जहाँ आवश्यक हो सहायता के लिए पुलिस, अग्निशमन एवं एम्बुलेंस सेवा आदि की व्यवस्था करेगा।

(3) यातायात नियंत्रक प्राप्त सभी रिपोर्ट एवं अनुरोध, की गई कार्रवाई एवं प्राप्त एवं प्रेषित अन्य संबंधित सूचनाओं का एक लॉगबुक तैयार करेगा।

(4) स्टेशन शिफ्ट प्रभारी अपने स्टेशन पर किसी दुर्घटना के मामले में स्थिति को बदतर होने से रोकने के लिए उपाय करेगा, यदि संभव हो तो प्राथमिक चिकित्सा प्रदान करेगा, घायलों को अस्पताल में भर्ती कराने की व्यवस्था करेगा और यदि बाहरी मदद की आवश्यकता हो तो यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा।

(5) यदि दुर्घटना आपातकालीन हो तो स्टेशन शिफ्ट प्रभारी संबंधित क्षेत्र को खाली करेगा और आपातकालीन सेवाओं के अलावा उस क्षेत्र में पहुंच को रोकने के लिए उपाय करेगा। और यदि मामला गंभीर हो तो स्टेशन को बंद किया जा सकता है और रेलगाड़ी को बिना रूके स्टेशन से पास कराने की व्यवस्था करने के लिए यातायात नियंत्रक से अनुरोध किया जा सकता है ।

(6) सुरागों को सुरक्षित रखने के लिए आवश्यक वीडियो रिकॉर्डिंग सहित स्टेशन लॉग बुक में घटनाओं और कार्रवाइयों का पूरा रिकॉर्ड दर्ज किया जाएगा।

(7) मेट्रो रेल के सभी कर्मचारिवृंद दुर्घटनाओं और आपात स्थितियों से शीघ्रता से और निम्नलिखित प्राथमिकताओं के साथ निपटेंगे,-

(क) जीवन की रक्षा करें, आगे की चोट को रोकें और पीड़ा को कम करें;

(ख) मेट्रो रेल की संपत्ति एवं उपस्कर की रक्षा करें;

(ग) सुरागों के संरक्षण हेतु कदम उठाएं;

(घ) जनता को रेलगाड़ी सेवाओं के प्रभाव एवं वैकल्पिक परिवहन सुविधाओं की उपलब्धता के बारे में सूचित करें;

(ङ) रेलगाड़ी सेवाओं का सुरक्षित परिचालन जल्द से जल्द व्यावहारिक रूप से पुनःबहाल करें; और

(च) सामान्य सेवाओं को बहाल करेंगें।

आ. असामान्य घटनाएं

48. सुरंग का बाढ़ .– (1) (क) जब मेट्रो रेल का कोई कर्मचारी सुरंग में बाढ़ की स्थिति को देखता है तो वह तत्काल इसकी सूचना यातायात नियंत्रक को देगा और प्रभावित क्षेत्र के स्थान, रेल शीर्ष से अनुमानित जल-स्तर, वह स्थान जहाँ से जल प्रणाली में प्रवेश कर रहा है, यदि ज्ञात हो तो, बाढ़-क्षेत्र की अनुमानित लंबाई और प्रवाह के संबंध में जानकारी देगा,- और

(ख) यातायात नियंत्रक सूचना की प्राप्ति होने पर विशेष अनुदेशों के अनुसार संर्वसंबंधित को घटना की सूचना देगा।

(2) (क) क्षेत्र में पहुँचने वाले किसी भी रेलगाड़ी के मोटरमैन को यातायात नियंत्रक द्वारा सावधान किया जाएगा : और

(ख) यदि जल-स्तर मध्यवर्ती नाली से ऊपर हो तो प्रभावित क्षेत्र में रेलगाड़ी सेवा बंद कर दी जाएगी।

(3) (क) रेलगाड़ी बाढ़-प्रभावित क्षेत्र में खड़ी है, यह आश्वस्त होने के बाद बाढ़ग्रस्त क्षेत्र में कर्षण बिजली आपूर्ति का स्विच बंद कर दिया जाएगा,- और

(ख) स्थिति सामान्य हो जाने के बाद विशेष अनुदेशों के अनुसार कर्षण बिजली आपूर्ति पुन: बहाल कर दी जाएगी।

(4) जब कोई रेलगाड़ी बाढ़-ग्रस्त क्षेत्र में ठप हो जाती है तो भाग-।। के नियम 151 एवं भाग -।।। के नियम 232 (3)(ग) के अधीन यात्रियों को उतारने की कार्रवाई की जाएगी।

(5) संबंधित विभागीय पर्यवेक्षक, सूचना प्राप्ति के बाद, विशेष अनुदेशों के तहत प्रक्रिया के अनुसार बाढ़ की स्थिति से निपटने का उपाय करेगा।

स.नि. 48 - सुरंग में जल जमाव की स्थिति में यातायात का विनियमन - (1) जल जमाव का स्तर पटरी की जोड़ पट्टी से नीचे है - (ए) जब किसी मोटरमैन या कर्मचारी को यह पता लगे कि जल जमाव के कारण रेलपथ (पटरी) के प्रभावित होने की संभावना है तो वह तुरंत उपलब्ध संचार साधनों के माध्यम से स्टेशनों एवं यातायात नियंत्रक को जल के स्तर और जल जमाव के स्थान के संबंध में सूचित करेगा।

(बी) यातायात नियंत्रक सेक्शन के सभी मोटरमैन को निर्दिष्ट स्थान के बारे में सतर्क रहने और पानी के प्रवाह और स्तर पर नजर रखने के लिए सूचित करेगा ।

(सी) यदि जल प्रवाह का स्तर पटरी की जोड़ पट्टी से नीचे हो तो यातायात नियंत्रक मोटरमैन को अधिकतम 25 किमी प्रति घंटे की गति से रेलगाड़ी चलाने और किसी भी प्रकार के अवरोध से ठीक पहले रूक जाने हेतु तैयार रहने का निर्देश देगा।

(डी) प्रभावित सेक्शन पर रेलगाड़ी की आवाजाही तब तक बंद रहेगी जबतक कि संबंधित विभाग द्वारा पंप के माध्यम से पानी को बाहर निकालने पर पानी का स्तर सामान्य नहीं हो जाता है।

(2) **पानी का स्तर पटरी स्थिरक से ऊपर है लेकिन पटरी स्तर से नीचे है** (ए) जब कभी भी गिट्टीयुक्त ट्रैक में पानी का स्तर पटरी स्थिरक (Rail fastening) से ऊपर हो जाए तो रेलगाड़ियों को उस समय तक रोककर रखा जाएगा जब तक कि जल का स्तर स्थिरक स्तर से नीचे न आ जाए। गिट्टी रहित ट्रैक में यदि जल का स्तर ट्रैक प्लिंथ स्तर तक हो तो मोटरमैन रेलगाड़ी को 5 किमी प्रति घंटे की प्रतिबंधित गति से अगले स्टेशन तक ले जाएगा।

(बी) जल स्तर घटने के बाद व.अनुभाग इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर (रेलपथ), व.अनुभाग इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर (कर्षण) और व.अनुभाग इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर (सिगनल) द्वारा पावर ब्लॉक सुनिश्चित करने के बाद ट्रैक की जांच की जाएगी। यदि रेलगाड़ी के गुजरने के लिए इसे सुरक्षित पाया जाता है तो स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को आवश्यक फिट प्रमाण पत्र दिया जाएगा और यातायात नियंत्रक को सूचित किया जाएगा जो रेलगाड़ी की आवाजाही को अधिकृत करेगा।

(3) पानी का स्तर पटरी के स्तर से ऊपर है - (ए) यदि पानी का स्तर पटरी के स्तर से ऊपर चला गया हो तो उस स्थान के ऊपर से रेलगाड़ी को पार करने का कोई प्रयास नहीं किया जाएगा। मोटरमैन रेलगाड़ी को रोक देगा और पिछले स्टेशन पर सुरक्षित वापसी के लिए यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा।

(बी) उक्त रेलगाड़ी के स्टेशन पर सुरक्षित वापस लौट जाने के बाद कर्षण पावर को बंद कर दिया जाएगा।

(सी) इसके पश्चात जल स्तर के घटने पर व.अनुभाग इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर (रेलपथ), व.अनुभाग इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर (कर्षण) और व.अनुभाग इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर (सिगनल) पावर ब्लॉक सुनिश्चित करते हुए प्रभावित ट्रैक की जांच करेंगे। जब वे सभी प्रकार से ट्रैक के फिट होने के संबंध में संतुष्ट हो जाएं तो वे स्टेशन के स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को एक संयुक्त फिट प्रमाण पत्र जारी करेंगें जो सामान्य रेल सेवा पुन: शुरू करने के लिए यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा।

49. दुर्घटनाएं.- (1) दुर्घटनाओं की दशा में, चिकित्सा सहायता, बीमार, घायल यात्रियों को निकालने, एम्बुलेंस, कर्मचारियों और यानों के लिए पहुँच की व्यवस्था की जाएगी और विशेष अनुदेशों में निर्दिष्ट उपबंधों के अनुसार शामिल किया जाएगा।

(2) गंभीर दुर्घटना की स्थिति में, मुख्य नियंत्रक वरिष्ठ प्रबंधन के परामर्श से, विशेष अनुदेशों में विनिर्दिष्ट उपबंध के अनुसार, स्थिति को आपातकाल घोषित कर सकते हैं।

(3) मुख्य संरक्षा अधिकारी या नामनिर्दिष्ट अधिकारी या तो परिचालन नियंत्रण केंद्र पर या घटना की प्रकृति पर आधारित स्थल पर एक आपातकालीन नियंत्रण स्थापित करेगा।

(4) मुख्य संरक्षा अधिकारी या नामनिर्दिष्ट अधिकारी आपात स्थिति से निपटने के लिए मेट्रो रेल के सभी कर्मचारियों एवं सामग्री के संसाधनों और मेट्रो रेल एवं बाहरी आपातकालीन एजेंसियाँ जैसे अग्निशमन, एम्बुलेंस, पुलिस तथा उपयोगी सेवाओं के बीच समन्वय स्थापित करने के लिए समग्र प्रभारी होंगे।

स.नि.49 (1) दुर्घटनाएं - जब कभी भी कोई आपात स्थिति उत्पन्न हो जाए तो यातायात नियंत्रक, स्टेशन शिफ्ट प्रभारी और मेट्रो रेल अधिकारी द्वारा निम्नलिखित कार्रवाई की जाएगी ।

(ए) मुख्य नियंत्रक द्वारा घटना की सूचना तुरंत महाप्रबंधक, प्रमुसंअधि, प्रमुपरिप्र, प्रमुसिदूइं, प्रमुबिइं, प्रमुइं, मुजनसंअधि और पुलिस नियंत्रण कक्ष को दी जाएगी। ओसीसी में कार्यरत अन्य नियंत्रक बचाव और सेवा पुनर्बहाल करने के लिए पर्यवेक्षकों को शीघ्र पहुँचने हेतु सूचित करेंगे।

(बी) यातायात नियंत्रक और स्टेशन शिफ्ट प्रभारी मोटरमैन के साथ संवाद करेंगे और अपेक्षित सहायता सुनिश्चित करेंगे।

(सी) स्टेशनों और ओसीसी में अस्पतालों की एक सूची होगी जहां घटनास्थल पर उपस्थित प्रभारी अधिकारी या मोटरमैन के मार्गदर्शन के अनुरूप घायल यात्रियों का इलाज किया जा सकता है और इसके अलावा स्टेशन के स्टेशन शिफ्ट-प्रभारी और यातायात नियंत्रक दुर्घटनास्थल पर पहुँचने के लिए चिकित्सा विभाग और एंबुलेंस को सूचित करेंगे।

(डी) दुर्घटना स्थल पर मौजूद वरिष्ठतम आधिकारी समस्त राहत कार्यों का समग्र प्रभारी होगा या मुख्य संरक्षा अधिकारी द्वारा विशेष रूप से प्रतिनियुक्त कोई वरिष्ठ अधिकारी पूरे मामले का प्रभार ले लेगा और समय पर बचाव और राहत कार्य की व्यवस्था करेगा।

(इ) आपदा की स्थिति में स्टेशन शिफ्ट प्रभारी प्राथमिकता आधार पर पूर्व-पश्चिम गलियारा और उत्तर-दक्षिण गलियारा में स्टेशन शिफ्ट-प्रभारी कार्यालय में उपलब्ध इमरजेंसी ट्रिप स्विच (ईटीएस) का उपयोग कर तीसरी पटरी का पावर ऑफ कर देगा। स्टेशन शिफ्ट प्रभारी यातायात नियंत्रक के माध्यम से तीसरी पटरी का पावर ब्लॉक प्राप्त करेगा और दोनों लाइनों पर शॉर्ट सर्किटिंग डिवाइस (एससीडी) या अर्थिंग रॉड के प्रावधान द्वारा अर्थिंग की व्यवस्था करेगा । इसी तरह यातायात नियंत्रक रेलगाड़ी की सुरक्षा के लिए पहल करेगा।

(एफ) स्टेशन पर प्रवेश प्रतिबंधित होगा। केवल चिकित्सा और पैरामेडिकल कर्मचारियों और बचाव कर्मियों को प्रवेश करने की अनुमति होगी।

(जी) यात्रियों की निकासी के लिए मोटरमैन, स्टेशन शिफ्ट प्रभारी और यातायात नियंत्रक द्वारा आवश्यक व्यवस्था की जाएगी जिसके पश्चात यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने के संबंध में उत्तर-दक्षिण गलियारा के लिए स.नि.151 और पूर्व-पश्चिम गलियारा के लिए उप नियम 1 और 2, स.नि. 232 में निर्धारित प्रक्रिया नियम का पालन किया जाएगा ।

(एच) यदि आवश्यक हो तो एनडीआरएफ, कोलकाता पुलिस और स्वयंसेवी संगठनों जैसे रोटरी क्लब, रेड क्रॉस, लायंस क्लब आदि की भी सहायता ली जा सकती है।

(आई) दुर्घटनास्थल पर रोशनी की व्यवस्था विद्युत अनुरक्षण अधिकारियों द्वारा की जाएगी। एएफसी और पीसी गेट खोल दिए जाएंगे और यदि आवश्यक हो तो यात्रियों की शीघ्र निकासी की सुविधा के लिए आपातकालीन सीढ़ियों, स्वचालित सीढ़ियों का उपयोग किया जाएगा।

(जे) स्टेशन या दुर्घटनास्थल पर प्राथमिक उपचार किसी प्रशिक्षित कर्मी द्वारा ही किया जाएगा।

(के) घटनास्थल पर मौजूद अधिकारी किसी भी प्रकार की आवश्यक सहायता के लिए ओसीसी को सलाह देगा।

(एल) दुर्घटना के संबंध में किसी भी प्रकार की पूछताछ का जबाब देने के लिए यात्री सूचना बूथ स्थापित किया जाएगा जो एक सक्षम कर्मी द्वारा संचालित होगा।

(एम) यातायात नियंत्रक गाड़ी सेवा पुनर्बहाल करने के लिए आवश्यक व्यवस्थाएं करेगा और तदनुसार आवश्यक घोषणाएं करेगा।

स.नि. 49 (2) स्थिति को आपातकाल के रूप में घोषित करना (ए) प्र. मुख्य संरक्षा अधिकारी द्वारा ओसीसी में एक आपातकालीन कक्ष स्थापित किया जाएगा। आपातकालीन प्रकोष्ठ में वर्तमान नियम पुस्तिकाओं, स्टेशन विन्यास योजनाओं और अन्य मदों संबंधी एक सेट विधिवत अद्यतन रूप में रखी जाएगी।

(बी) आपातकालीन प्रकोष्ठ आपातकालीन स्थिति के समग्र नियंत्रण और समन्वय के लिए जिम्मेदार होगा।

(सी) घटनास्थल पर मौजूद प्रभारी अधिकारी घटना स्थल पर होनेवाले सभी गतिविधियों के समग्र नियंत्रण और समन्वय के लिए जिम्मेदार होंगे।

(डी) चल स्टॉक विभाग आवश्यकतानुसार घटनास्थल पर गाड़ी सेवा पुनर्बहाल करने संबंधी कार्य के प्रबंधन के लिए घटनास्थल पर मौजूद आपातकालीन प्रकोष्ठ और प्रभारी अधिकारी को तकनीकी सहायता प्रदान करने के लिए जिम्मेदार होंगे।

(ई) स्टेशन के कर्मचारी स्टेशन पर उपयुक्त घोषणा करने के लिए जिम्मेदार होंगे।

(एफ) कार्यस्थल पर उपस्थित वरिष्ठ सुरक्षा अधिकारी सभी प्रकार के पुलिस गतिविधियों को नियंत्रित करने और समन्वय करने के लिए जिम्मेदार होंगे। इस जिम्मेदारी के निर्वहन में यह निर्धारित करने का अंतिम अधिकार इसी अधिकारी का होगा कि ये गतिविधियाँ कब तक पूरी होंगी और घटनास्थल पर मौजूद प्रभारी अधिकारी और वरिष्ठ अग्निशमन अधिकारी के साथ इन गतिविधियों का समन्वय करेगा।

(जी) घटना क्षेत्र में मीडिया या अन्य आगंतुकों के प्रवेश को मुख्य जनसंपर्क अधिकारी द्वारा प्राधिकृत एवं समन्वित किया जाएगा।

(एच) यह सुनिश्चित किया जाएगा कि घटनास्थल पर मौजूद सभी कर्मी मेट्रो रेल सेवा को यथाशीघ्र और सुरक्षित रूप से बहाल करने के लिए कुशलतापूर्वक कार्य करते हैं।

50. आग और धुआं.- (1) सभी मेट्रो रेलकर्मी अग्निशमन नियमावली के उपबंधों या तत्समय प्रवृत किन्हीं अन्य अनुमोदित या विशेष अनुदेशों से परिचित होंगे।

(2) किसी मेट्रो रेलकर्मी द्वारा ऐसी आगजनी देखने पर जिससे जान को खतरा हो या जो संपत्ति को नुकसान करे या रेलगाड़ियों के प्रचालन में बाधा उत्पन्न करें, तो वह,–

(क) जीवन और संपत्ति की रक्षा के लिए सभी संभव उपाय करेगा, आग को फैलने से रोकेगा और इसे यथा आवश्यक बुझाएगा; और

(ख) जब आगजनी में उपस्कर शामिल हों तब निकटतम स्टेशन शिफ्ट प्रभारी अथवा संबंधित विभागीय पर्यवेक्षक को घटना की रिपोर्ट करेगा।

(3) स्टेशन शिफ्ट प्रभारी अथवा संबंधित विभागीय पर्यवेक्षक ऐसी सूचना प्राप्त होने पर, –

(क) आग की अवस्थिति, प्रकृति अैर उसके विस्तार संबंधी सूचना देते हुए यातायात नियंत्रक को घटना की रिपोर्ट करेगा तथा आवश्यकतानुसार सहायता मांगेगा।

(ख) स्थानीय कर्मचारिवृंद की सहायता से आग बुझाने के अपने साधनों द्वारा सभी संभव कार्रवाई करेगा; और

(ग) अग्नि दुर्घटना में शामिल व्यक्तियों, यदि कोई हों, की हर संभव सहायता करेगा और यदि आवश्यक हो तो चिकित्सीय सहायता की मांग करेगा। गंभीर चोट लगने की दशा में ऐसे व्यक्तियों को निकटतम अस्पताल में शीघ्रतम साधन से भेजने के लिए कार्रवाई की जाएगी।

(4) आग लगने से संबंधित रिपोर्ट प्राप्त होने पर यातायात नियंत्रक,–

(क) धुएं या आग की अवस्थिति, उसकी प्रकृति और विस्तार संबंधी सूचना एकत्र करेगा।

(ख) आवश्यकतानुसार विद्युत धारा को बंद करने की व्यवस्था करेगा।

(ग) विशेष अनुदेशों के अनुसार सभी संबंधित पदधारियों को सूचित करेगा।

(घ) आवश्यकतानुसार सहायता की व्यवस्था करेगा जिसके अंतर्गत विशेष अनुदेशों के अनुसार धुँआ निष्कासन प्रणाली को यदि वह विद्यमान है तो सक्रिय करना भी है।

(ङ) अपेक्षित होने पर यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने की व्यवस्था करेगा; और

(च) यात्रियों और स्टेशन कर्मचारिवृंद को सूचित करते हुए यातायात को यथोचित रूप से
विनियमित करेगा।

(5) (क) यदि व्यवहारिक हो तो, चालक मोटरमैन द्वारा रेलगाड़ी को अगले स्टेशन तक ले जाया जाएगा, जहां प्रकोप से बचने के लिए तत्परता से कार्रवाई की जाएगी जिसके अंतर्गत विकट चिंगारी (आर्किंग) या फ्यूज होने को रोकने के लिए विद्युत आपूर्ति के स्रोत को विच्छेद करना भी है।

(ख) यदि रेलगाड़ी को अगले स्टेशन तक ले जाना संभव न हो तो, चालक मोटरमैन रेलगाड़ी को किसी ऐसे स्थान पर रोक देने का प्रयास करेगा जहां यात्रियों को सुविधापूर्वक उतारा जा सके।

(ग) यदि आग फैलने का खतरा हो तो, रेलगाड़ी को विभाजित कर दिया जाएगा, यदि संभव हो और रेलगाड़ी के प्रभावित भाग को ले जाए जाने की व्यवस्था की जाएगी।

स.नि. 50 आग और धुआँ (1) सुरंग में आग - (ए) चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन सुरंग के भीतर किसी प्रकार की आग दिखाई देने पर, यदि संभव हो तो अगले स्टेशन की ओर बढ़ेंगे अन्यथा प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के तहत यातायात नियंत्रक की अनुमति प्राप्त करने के बाद सतर्कतापूर्वक पीछे के स्टेशन की ओर बढ़ेंगे और पीछे स्थित स्टेशन के प्लेटफार्म के पहुँच छोर पर पहुँचने के बाद ठहर जाएंगे और उसके बाद प्लेटफार्म के छोर से प्रदर्शित किए जानेवाले हाथ सिगनल द्वारा निर्देशित होंगे तथा वे उपलब्ध संचार माध्यमों द्वारा आग की प्रकृति और उसकी अवस्थिति के संबंध में यातायात नियंत्रक को सूचित करेंगे। यातायात नियंत्रक यह सुनिश्चित करने के बाद कि टीपीसी द्वारा तीसरी पटरी की बिजली आपूर्ति बंद कर दी गई है, मेट्रो रेलवे, कोलकाता के फायर स्टेशन के

साथ-साथ पश्चिम बंगाल राज्य अग्निशमन सेवा को भी सूचित करेगा जो घटनास्थल की ओर आगे बढ़ेंगे।

(बी) सुरंग में आग लगने के सभी मामलों में प्रभावित खंड के दोनों छोरों पर कार्यरत शिफ्ट प्रभारी को यातायात नियंत्रक द्वारा सूचित किया जाएगा। तीसरी पटरी की बिजली आपूर्ति बंद कर दी जाएगी और आग बुझाने की कार्रवाई जारी रहने के दौरान रेलगाड़ी सेवाएं रद्द रहेंगी।

(सी) आग बुझ जाने के बाद स्टेशन शिफ्ट प्रभारी सुरंग और ट्रैक बेड से सभी कर्मियों की निकासी सुनिश्चित करेगा। घटना स्थल का निरीक्षण किसी भी यातायात अधिकारी या इंजीनियरी अधिकारी (सिविल, सिगनल या इलेक्ट्रिकल) और दमकल कर्मचारियों द्वारा किया जाना चाहिए ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि आग बुझा दी गई है और ट्रैक संचालन के लिए सुरक्षित है।

(डी) जब भी ट्रैक बेड पर आग लग जाए तो आग के पूरी तरह से बुझ जाने के बाद संबंधित इंजीनियरी (रेलपथ एवं कार्य), तीसरी पटरी और सिगनल अधिकारियों द्वारा इसका निरीक्षण किया जाना चाहिए। सभी संबंधित अधिकारियों से "लाइन सेफ सर्टिफिकेट" (लाइन के सुरक्षित होने का प्रमाणपत्र) प्राप्त होने के बाद ही कर्षण विद्युतधारा को 'स्विच ऑन' किया जाएगा और उसके बाद रेलगाड़ी सेवाएं फिर से शुरू की जाएंगी।

2. **यात्री डिब्बे में आग लगने पर -** (क) स्टेशनों के बीच चलते समय किसी रेलगाड़ी के डिब्बे में आग लग जाने की स्थिति में चालक मोटरमैन रेलगाड़ी को अगले स्टेशन तक ले जाने के लिए हर संभव प्रयास करेगा।

(बी) इस बीच प्रभावित कोच के यात्रियों को सूचित किया जाएगा कि वे आग से प्रभावित डिब्बे को खाली कर दें और समीपवर्ती डिब्बों में चले जाएं। यातायात नियंत्रक और संचालक मोटरमैन को चालक मोटरमैन द्वारा सूचित किया जाएगा।

(सी) यातायात नियंत्रक आग बुझाने के लिए संबंधित स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को उपलब्ध उपकरणों के साथ स्टेशन कर्मियों को तैयार रखने हेतु तत्काल सूचित करेगा।

(डी) स्टेशन पर पहुंचने के बाद जनउदघोषणा प्रणाली पर यात्रियों को रेलगाड़ी खाली करने के लिए सूचित किया जाएगा।

(इ) प्लेटफार्म के प्रवेश द्वार बंद रहेंगे परंतु निकास द्वार खुले रहेंगे। यदि आवश्यक हो, तो प्लेटफॉर्म पर मौजूद यात्रियों को प्लेटफॉर्म खाली करने और मध्यतल (मेजनाइन) तल पर जाने हेतु सूचित किया जाएगा ताकि आग बुझाने में आसानी हो सके।

(एफ) स्टेशन का शिफ्ट प्रभारी स्टेशन कर्मचारियों और संचालक मोटरमैन की मदद से रेलगाड़ी और स्टेशन पर उपलब्ध अग्निशमन उपस्कारों का उपयोग करते हुए आग को बुझा देगा।

(जी) यदि आग बड़ी स्तर पर लगी हो तो मेट्रो रेलवे, कोलकाता के अग्निशमन अधिकारी और पश्चिम बंगाल अग्निशमन सेवा की सहायता ली जाएगी।

(एच) यात्रियों का मार्गदर्शन करने के लिए स्टेशन का शिफ्ट प्रभारी जनउदघोषणा प्रणाली पर आवश्यक घोषणाएं करेगा।

(आई) जब आग बुझा दी गई हो और सुरक्षित परिचालन स्थिति बहाल हो जाए तो आवश्यक जन उदघोषणाएं करने के बाद रेलगाड़ी का संचालन पुन: शुरू किया जाएगा।

(जे) उपयोग किए जाने के बाद अग्निशमन उपकरणों को अविलंब बदल दिया जाएगा अथवा उनकी पुनर्भराई (रिचार्ज) की जाएगी।

3. आग से बचाव: - (क) मेट्रो रेल का कोई भी कर्मचारी मेट्रो रेलवे के भूमिगत खंड में किसी ज्वलनशील पदार्थ, ग्रीज या तेल, पेट्रोल, डीजल या मिट्टी तेल या बेकार कागज / प्लास्टिक / लकड़ी या पेपर बोर्ड, पेंट का भंडारण नहीं करेगा। अनुभाग के प्रभारी विभागीय अधिकारी की लिखित विशेष अनुमति के बिना किसी भी ऐसी वस्तु को जो आग पकड़ सकती है, किसी स्विच कक्ष या विद्युत उपकरण कक्ष में रखा या संग्रहीत नहीं किया जाएगा।

(बी) केवल आपातकालीन संचालन को छोड़कर और विभागीय निर्देशों के अनुसार ऐसे संयंत्रों और उपकरणों का उपयोग भूमिगत संरचनाओं में नहीं किया जाएगा जिनमें ज्वलनशील गैस / तरल के उपयोग की आवश्यकता होती है।

(सी) मेट्रो रेल यात्रियों को मेट्रो रेल परिसर के अंदर नियमत: कोई भी ज्वलनशील पदार्थ लाने की अनुमति नहीं है।

(डी) आग लगने की घटना को रोकने के लिए विशेष सिविल इंजीनियरी गैंग द्वारा भूमिगत प्रणाली में जमा कूड़ों को समय-समय पर साफ किया जाएगा।

(इ) नोआपाड़ा गुमटी से नोआपाड़ा स्टेशन तक के क्षेत्र को छोड़कर उत्तर-दक्षिण खंड के दक्षिणेश्वर और कवि सुभाष स्टेशनों के बीच और साथ ही स्टेशन क्षेत्रों में निर्धारित अंतराल पर वाल्वयुक्त हाइड्रेंट आउटलेट के साथ एक पानी की पाइप लाइन लगाई गई है। पूर्व पश्चिम गलियारा में ऐसा प्रावधान

केवल सेक्टर V और सॉल्ट लेक स्टेडियम के स्टेशन क्षेत्र में उपलब्ध है और सुरंग खंड में निर्धारित अंतराल पर वाल्वयुक्त हाइड्रेंट आउटलेट के साथ पानी की पाइप लगाई गई है।

4. अग्नि दुर्घटनाओं के मामले में मेट्रो रेल कर्मचारियों के कर्तव्य - (ए) सभी मेट्रो कर्मचारी आग की रोकथाम के साथ-साथ दुर्घटनावश लगने वाली किसी भी प्रकार की आग को बुझाने के लिए त्वरित कार्रवाई करने हेतु मेट्रो रेल प्रशासन द्वारा जारी दुर्घटना नियमावली से अच्छी तरह अवगत होंगे।

(बी) आग लगने की सूचना प्राप्त होने पर यातायात नियंत्रक मेट्रो रेलवे, कोलकाता के टॉलीगंज/नोआपाड़ा फायर स्टेशन को सूचित करेगा और पूर्व-पश्चिम गलियारा के मामले में यातायात नियंत्रक पश्चिम बंगाल अग्निशमन और आपातकालीन सेवाओं को सूचित करेगा और स्थिति के अनुसार वह सहायक आयुक्त सुरक्षा/अग्नि को भी सूचित करेगा। ये अधिकारी मेट्रो रेलवे अग्निशमन सेवाओं से सभी प्रकार की सहायता प्राप्त करने और पश्चिम बंगाल अग्निशमन एवं आपातकालीन सेवाओं के समन्वय के लिए भी जिम्मेदार होंगे।

स.नि. 50(4) (सी) एवं (डी) आग और धुआं की स्थिति में यातायात नियंत्रक के कर्तव्य

विस्तृत विवरण दुर्घटना नियमावली और आपदा प्रबंधन नियमावली में दिया गया है।

51. विद्युत उपस्कर में आग.- किसी विद्युत उपस्कर में या उसके पार्श्व में आग होने की दशा में संबंधित मेट्रो रेल सेवक, यदि वह उपस्कर को चलाने में सक्षम हो और उस प्रयोजनार्थ प्रशिक्षित हो, विद्युत धारा को बंद करने की व्यवस्था करेगा और प्रभावित भाग को अलग कर देगा।

स.नि. 51 विद्युत उपकरण में आग - (1) जब कोई प्राधिकृत विद्युत कर्मी विद्युत उपकरण के किसी भी हिस्से में आग लगा हुआ देखता है तो वह प्रभावित हिस्से को वितरण प्रणाली से पूरी तरह से अलग कर देगा। यदि आर्किंग तब भी जारी रहे तो किसी अन्य विद्युत फ़ीड को विच्छेद करने के लिए स्विच को स्थानीय या दूरस्थ रूप से परिचालित करते हुए इसे विच्छेदित किया जाएगा। ड्यूटि पर तैनात विद्युत प्रभारी अधिकारी द्वारा स्थानीय कर्मचारियों की सहायता से उस उद्देश्य के लिए उपलब्ध अग्निशमन उपकरणों का उपयोग करते हुए आग को बुझाया जाएगा।

(2) यदि कोई अन्य व्यक्ति जो विशेष रूप से अधिकृत नहीं है, कर्षण विद्युत उपकरण पर या उसके आस-पास आग लगने की घटना देखता है तो वह आग बुझाने का कोई प्रयास नहीं करेगा बल्कि आपातकालीन टेलीफोन पर या स्टेशन शिफ्ट प्रभारी के माध्यम से कर्षण पावर नियंत्रक को इसकी सूचना देगा।

(3) कर्षण पावर नियंत्रक सूचना मिलने पर उपकरण के प्रभावित हिस्से को अलग करने और आग बुझाने की व्यवस्था करेगा ।

(4) ऊर्जित तार या विद्युत उपकरणों पर लगे आग को बुझाने के लिए सामान्य अग्निशामक यंत्रों या नली के पाइप से पानी का उपयोग नहीं किया जाएगा। बुलाए जाने पर दमकल कर्मी आग के आसपास के सभी विद्युत उपकरणों के गैर-ऊर्जित होने के बाद आग बुझाने की कार्रवाई करेंगे।

(5) जहां बालू की बाल्टियां उपलब्ध कराए गए हों, वहां प्रभारी पर्यवेक्षक यह सुनिश्चित करेंगे कि उन्हें सूखा और साफ रखा गया है ।

52. **भूकंप, चक्रवात की दशा में की जानेवाली कार्रवाई.-** भूकंप आने अथवा चक्रवात आने की दशा में रेलगाड़ी का संचालन विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जाएगा।

स.नि. 52 भूकंप, चक्रवात होने पर की जाने वाली कार्रवाई - (1) (ए) ज्यों ही भूकंप के झटके महसूस किए जाएं, यातायात नियंत्रक तुरंत रेलगाड़ियों को प्लेटफॉर्म पर नियंत्रित करने हेतु सभी स्टेशनों को सूचित कर देगा और मोटरमैन सेक्शन में स्थित रेलगाड़ी को नियंत्रित करेगा। सेक्शन में पहले से ही मौजूद रेलगाड़ियों को तब15 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से स्टेशनों तक जाने की अनुमति दी जाएगी और किसी भी अवरोध से पहले रूक जाने को तैयार रहने की सलाह दी जाएगी।

(बी) वे सभी पैनल संचालक/शिफ्ट प्रभारी जिन्होंने भूकंप के झटके का अनुभव किया है, मैनुअल मोड में प्रस्थान सिगनल को वापस 'ऑन' स्थिति में रखते हुए तुरंत यातायात नियंत्रक को सूचित करेंगे। यदि मोटरमैन प्लेटफॉर्म पर इस तरह के झटके का अनुभव करता है तो वह रेलगाड़ी को आगे नहीं बढ़ाएगा और यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा।

(सी) जब भूकंप के झटके कम हो जाएं तो यातायात नियंत्रक यात्रियों से युक्त या यात्री रहित पहली रेलगाड़ी के चालक मोटरमैन को अधिकतम 15 किमी प्रति घंटे की गति से चलते हुए अगले स्टेशन की ओर जाने वाले सेक्शन की जांच करने और यातायात नियंत्रक को सेक्शन की स्थिति की रिपोर्ट देने हेतु सूचित करेगा।

(डी) इसके बाद सेक्शन को अवरोध मुक्त घोषित किया जाएगा और रेलगाड़ियां यात्रियों के साथ सामान्य रूप से चलेंगी।

(इ) भूकंप के संबंध में केंद्रीय नियंत्रण, स्टेशनों या रेलगाड़ी में जनउदघोषणा प्रणाली के माध्यम से संचालक मोटरमैन द्वारा निरंतर घोषणा की जाएगी।

(एफ) वाणिज्यिक सेवा के बाद संबंधित विभागों द्वारा संपूर्ण रेलखंड का गहन निरीक्षण किया जाएगा।

(2) (ए) जब यातायात नियंत्रक को उत्थित खंड (वायडक्ट सेक्शन) में चक्रवात की सूचना मिलती है और दृश्यता खराब हो या इसे मोटरमैन ने खुद महसूस किया है तो रेलगाड़ी अगले स्टेशन तक सावधानीपूर्वक आगे बढ़ेगी। रेलगाड़ी की आगे की आवाजाही स्टेशन प्रभारी और/या मोटरमैन के निर्णय पर निर्भर होगी।

(बी) यदि चक्रवात के कारण वाणिज्यिक रेलगाड़ी सेवा के अनुकूल परिस्थिति नहीं है तो यातायात नियंत्रक सामान्य स्थिति बहाल होने तक रेलगाड़ी सेवा को निलंबित रखेगा।

अध्याय – VII

स्थायी रेल पथ और संकर्म

53. लाइनों का अनुरक्षण. – पथ या संकर्मों का प्रत्येक वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर या कनिष्ठ इंजीनियर,-

1) तृतीय रेल में बिजली अवरुद्ध किए जाने के बाद नॉन-ट्रैफिक अवधि के दौरान कार्यक्रम बनाएगा और अनुरक्षण कार्य की व्यवस्था करेगा;

2) नजर रखेगा कि उसके प्रभार के अंतर्गत लाइन या सकर्मों दक्षतापूर्वक अनुरक्षित हैं;

3) पथ या संकर्मों में सभी दुर्घटना या खराबी की सूचना, जिससे रेलगाड़ी के सुरक्षित चालन में बाधा उत्पन्न हो, तत्परता से प्रभारी इंजीनियर को देगा, साथ ही दुर्घटना से बचाने हेतु जो भी आवश्यक हो कार्रवाई करेगा; और

4) वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर या कनिष्ठ इंजीनियर सिगनल या बिजली को सहयोग करेगा ताकि आवश्यक अनुरक्षण तथा मरम्मत कार्य के दौरान पटरी उपस्कर क्षतिग्रस्त या खराब न हों।

(5) नियोजित अनुरक्षण और परिसंपत्ति मरम्मत या प्रतिस्थापन या सृजन कार्यों का निष्पादन "रोलिंग ब्लॉक कार्यक्रम" के अनुसार किया जाएगा।

स्पष्टीकरण :- इस खंड के प्रयोजनों के लिए "रोलिंग ब्लॉक कार्यक्रम " तात्पर्य है 52 सप्ताह तक की निर्दिष्ट अवधि में यातायात ब्लॉक या डिस्कनेक्शन (सिविल या विद्युत या सिग्नल और दूरसंचार आदि, गैर-इंटरलॉक किए गए कार्य सहित) की अग्रिम योजना जो रखरखाव और परिसंपत्ति की मरम्मत या प्रतिस्थापन या निर्माण कार्य के लिए आवश्यक है और जिन्हें वर्तमान सप्ताह से ठीक पहले वाले सप्ताह के आउटपुट की समीक्षा करने के पश्चात एवं आगे के शेष सप्ताहों के लिए योजना तैयार कर प्रत्येक सप्ताह में एक साप्ताहिक योजना बनाकर रोलिंग आधार पर तैयार किया जाता है।

(पैरा 5 को पैरा 4 के नीचे जोड़ा गया है। प्राधिकार - राजपत्र अधिसूचना संख्या जीएसआर 870 (ई) दिनांक 29.11.2023)

स.नि. 53 (3) प्रभारी इंजीनियर - इस अध्याय में संदर्भित प्रभारी इंजीनियर का अभिप्राय सहायक इंजीनियर या संबंधित अनुभाग के किसी अन्य आसन्न अधिकारी से होगा।

54. रेलपथ और संकर्मों की स्थिति.- प्रत्येक वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर अथवा कनिष्ठ इंजीनियर पथ या संकर्म अपना प्रभार के अधीन रेलपथ और संकर्म की दशा के लिए जिम्मेदार होगा।

55. सामग्री का रखरखाव.- (1) पथ या संकर्मों का प्रत्येक वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर या कनिष्ठ इंजीनियर अपने प्रभार में सभी रेल पटरियों, कुर्सियों, स्लिपरों तथा सामग्रियों की सुरक्षा पर नजर रखेगा और सुनिश्चित करेगा कि ऐसी सामग्री जो उपयोग में नहीं हैं लाइन से अलग ढेर लगाया जाएगा ताकि रेलगाड़ियों के सुरक्षित चालन में कोई बाधा न हो।

56. रेलपथ और संकर्मों का निरीक्षण.- (1) विशेष अनुदेशों के अनुसार रेलपथ के निरीक्षण हेतु नियुक्त मेट्रो रेल कर्मचारी प्रतिदिन पैदल चल कर रेलपथ के हर भाग का निरीक्षण करेगा।

2) सभी जोड़ संकर्म जो सिगनलों से जुड़े हों और गियरों, जोड़ों तथा समपार, तृतीय रेल तथा किसी दूसरे उपस्कर को, जो रेलगाड़ियों की सुरक्षा या संचालन को प्रभावित करते हों, विशेष अनुदेशों के अनुसार नियमित रूप से संयुक्त निरीक्षण किया जाएगा।

स.नि. 56 रेलपथ एवं कार्यों का निरीक्षण और अनुरक्षण - (1) (क) ट्रैक (रेलपथ) का निरीक्षण एवं अनुरक्षण गैर-यातायात अवधि के दौरान किया जाएगा।

(बी) न तो कोई व्यक्ति और न ही उसके द्वारा उपयोग किया गया कोई भी औजार या उपकरण तीसरी पटरी के निकट दो मीटर के दायरे में नहीं आएंगे जब तक कि कर्षण विद्युत के 'स्विच ऑफ' होने की पुष्टि न कर दी गई हो और संबंधित सेक्शन को अलग करते हुए अर्थिंग न कर दिया गया हो।

(सी) (i) गैर-यातायात अवधि के दौरान प्रायोजित किए गए निर्धारित निरीक्षण और अनुरक्षण कार्यों के सभी मामलों में स.नि. 71 के उप नियम (2) (ए) में निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया जाएगा।

(ii) जब गैर-यातायात अवधि के दौरान स्टेशन सीमा के भीतर या बाहर कोई भी गैर-निर्धारित निरीक्षण या रखरखाव कार्य किया जाना हो जिसमें रेलपथ, सिगनल/ इंटरलॉकिंग गियर या तीसरी पटरी/सुरंग प्रकाश व्यवस्था/ हौदा, पंप और इंजीनियरी कर्मियों (सिविल, बिजली और सिगनल एवं दूरसंचार) से संबंधित उपकरण और वाणिज्यिक अधिकारी द्वारा किया जाने वाला कोई भी कार्य शामिल हो तो कर्षण बिजली आपूर्ति को बंद करने के लिए टीपीसी को सूचित किया जाएगा और काम करने के लिए टीपीसी की आवश्यक अनुमति प्राप्त की जाएगी। इंजीनियरी के प्रभारी अधिकारी या कार्य के लिए निर्दिष्ट वाणिज्यिक अधिकारी यातायात नियंत्रक या कर्षण पावर नियंत्रक (टीपीसी) को सूचित करते हुए लिखित रूप में इस आशय का एक ज्ञापन जारी करेगा कि रेलखंड पर काम

किया जा रहा है जिसमें स्टेशनों एवं किलोमीटर तथा कार्य की अपेक्षित अवधि का उल्लेख होगा।

(iii) यातायात अवधि के दौरान किसी गैर-निर्धारित कार्य के लिए स.नि. 71 के उप-नियम 2(बी) में निहित प्रक्रिया का पालन किया जाएगा।

(2) (ए) व.अनुभाग इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर (रेलपथ एवं कार्य) भारतीय रेल इंजीनियरी मैनुअल में उनके लिए रेलपथ और कार्यों की निर्धारित क्षेत्र (लंबाई) का निरीक्षण करेंगे। किसी भी अनुरक्षण संचालन के निरीक्षण के दौरान रेलपथ पर्यवेक्षक यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेवार होगा कि सिगनल या तीसरी पटरी गियर और/या केबलों को सभी प्रकार के अवरोधों से मुक्त रखा गया है।

(बी) व.अनुभाग इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर (सिगनल) भारतीय रेल सिगनल इंजीनियरी मैनुअल में उनके लिए निर्धारित निरीक्षण कार्यक्रम के अनुसार प्रत्येक इंटरलॉक स्टेशन का निरीक्षण करेगा और भारतीय रेल सिगनल इंजीनियरी मैनुअल में निर्धारित कार्यशील सिगनल गियर के कामकाज का निरीक्षण करेगा।

(सी) व.अनुभाग इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर (बिजली) अपने संबंधित मैनुअल के अनुरूप रेलगाड़ी के सुरक्षित संचालन से जुड़े अपने निर्धारित कार्यों का निरीक्षण करेंगे।

(डी) संबंधित विभाग से जुड़े कोई अन्य कार्य जिसमें अन्य इंजीनियरी विभागों के उपकरणों का उपयोग शामिल हो तो उन्हें उन्हें लिखित रूप में सूचित किया जाना चाहिए और संबंधित विभाग के कर्मियों का प्रतिनिधित्व रेलगाड़ियों के संचालन के लिए सुरक्षा सुनिश्चित करने हेतु अनिवार्य है ।

57. रेलगाड़ियों या यातायात के लिए खतरे से जुड़े संकर्म.- (1) पटरी अनुरक्षक अथवा कर्मकार विशेष विशेष अनुदेशों द्वारा इस निमित्त नियुक्त वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर अथवा कनिष्ठ इंजीनियर (रेलपथ और संकर्म) या उसकी ओर से नियुक्त मेट्रो रेल सेवक की पूर्व अनुमति के बिना रेलगाड़ियों या ट्रैफिक के लिए खतरे से जुड़े कार्य नहीं करेगा तथा मेट्रो रेल कर्मचारी जो यह अनुमति देता है स्वयं इस तरह के कार्य स्थल पर उपस्थित रहेगा और देखेगा कि नियम 60 और 201 का पालन किया जा रहा है।

2) यदि उप-नियम (1) के अधीन कार्य से कोई सिगनल या बिजली गियर जुड़ा हो तो कार्य अवधि के दौरान संबंधित विभाग का सक्षम प्रतिनिधि उपस्थित रहेगा।

3) विशेष अनुदेशों के अनुसार कर्मचारिवृंद की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए यदि आवश्यक हो तो ट्रैक्शन (कर्षण) का बिजली स्विच ऑफ कर दिया जाएगा।

स.नि. 57 (1) और (3) रेलगाड़ियों या यातायात के लिए खतरा उत्पन्न करने वाले कार्य

इस संबंध में विस्तृत निर्देश स.नि. 71 में दिए गए हैं ।

58. पटरी और संरचना की आपातकालीन मरम्मत.- जब किसी भी माध्यम से संरचना या पटरी के क्षतिग्रस्त होने की सूचना प्राप्त हो जैसे रेलगाड़ियों के सुरक्षित चालन हेतु तत्काल ठीक किया जाना हो तो यातायात अवधि के दौरान कार्य करने के लिए यातायात नियंत्रक, -

1) प्रभावित सेक्शन में रेलगाड़ी की सेवा रोकने का आदेश देगा;

2) रेलपथ या संकर्म के संबंधित वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर अथवा कनिष्ठ इंजीनियर को घटनास्थल पर जाने हेतु सूचित करेगा;

3) कार्य प्रारंभ करने से पहले प्रभावी भाग के ट्रैक्शन बिजली को स्विच ऑफ कर दिया जाए; और

4) विशेष अनुदेशों के अनुसार संबंधित ढांचा या पटरी के मरम्मत किए जाने और सक्षम इंजिनियरी पदधारी जो पटरी के मामले में रेलपथ के वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर अथवा कनिष्ठ इंजीनियर या ढांचे के मामले में कार्य के वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर अथवा कनिष्ठ इंजीनियर से नीचे स्तर के नहीं हो, द्वारा उपयुक्त प्रमाणित किए जाने के बाद प्रभावित सेक्शन में रेलगाड़ी सेवाएं पुन: प्रारंभ किया जाएगा।

स.नि. 58 (4) **ट्रैक और संरचनाओं की आपातकालीन मरम्मत**

विस्तृत अनुदेश स.नि. 71 के उप-नियम 2(बी) में दिए गए हैं।

59. अस्पष्ट दृश्यता की स्थिति में कार्य.– सुरंग के भीतर खराब रोशनी या खराब दृश्यता के दौरान किसी भी रेलगाड़ी को पटरी से स्थानांतरित नहीं की जाएगी तथा कोई भी ऐसा कार्य नहीं किया जाएगा जिससे यातायात असुरक्षित हो। खुले सेक्शन या उत्थापित ढांचे में दृश्यता को बाधित करने वाले कुहरा भरे या तूफानी मौसम में किसी भी रेलगाड़ी को पटरी से स्थानांतरित नहीं की जाएगी और रेलगाड़ी के गुजरने में असुरक्षित होने वाला कोई कार्य नहीं किया जाएगा।

स.नि. 59. धुंधली दृश्यता की स्थिति में कार्य : विस्तृत अनुदेश स.नि. 71 के उप-नियम 2 (बी) में दिए गए हैं।

60. परिचालन प्रारंभ करने से पहले लाइन को बाधित करने वाले कार्य में सतर्कता. – कोई भी व्यक्ति जो पथ और संकर्म में तैनात हो पटरी नहीं बदलेगा, प्वाइंटों या सिगनलों को विच्छेदित नहीं करेगा, या लाइन को बाधित करने वाला कोई अन्य परिचालन नहीं करेगा जब तक कि, -

1) विशेष अनुदेशों के अनुसार प्राधिकृत इंजीनियरी पदधारी द्वारा यातायात नियंत्रक से पटरी का अधिकार ग्रहण न कर लिया गया हो;

2) कर्मचारिवृंद हेतु सभी सुरक्षा पूर्वोपाय कर लिये गये हों;

3) कार्यस्थल पर काम का अधीक्षण करने वाला प्रभारी इंजीनियरी, यदि आवश्यक हो तो यह सुनिश्चित कर ले कि कर्षण का स्विच ऑफ कर दिया गया है; और

4) विशेष अनुदेशों के अनुसार कार्यस्थल संरक्षित हो।

स.नि. 60 (1) किसी ऐसे प्रकार के कार्य शुरू करने से पहले बरती जानेवाली सावधानियाँ जो लाइन को बाधित कर सकते हों। (क) इंजीनियरिंग अधिकारी यातायात नियंत्रक को कार्य की प्रकृति, कार्य की लंबाई, कार्य पूरा होने में लगने वाले अनुमानित समय आदि के बारे में लिखित रूप में ज्ञापन देगा।

(ख) यातायात नियंत्रक, रेल सेवा के साथ-साथ मरम्मत की तात्कालिकता को ध्यान में रखते हुए, यह तय करेगा कि ट्रैक का कब तक कब्जा इंजीनियरिंग अधिकारी को दिया जा सकता है। यातायात नियंत्रक का निर्णय ज्ञापन की दूसरी प्रति पर अंकित किया जाएगा और हस्ताक्षरित करके इंजीनियरिंग अधिकारी को वापस सौंप दिया जाएगा।

(ग) कार्य निष्पादित करने की अनुमति देने से पहले यातायात नियंत्रक यह सुनिश्चित करेगा कि तीसरी रेल की बिजली बंद कर दी गई है।

स.नि. 60 (4) कार्यस्थल के दोनों छोर को खतरा (लाल) सिगनल द्वारा सुरक्षित किया जाएगा जो उस स्थान से कम से कम 20 मीटर की दूरी पर रखे जाएंगे जहां कर्मचारी काम कर रहे हों।

61 प्रत्येक गैंग में इंजीनियरी पर्यवेक्षक. – प्रत्येक वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर अथवा कनिष्ठ इंजीनियर (रेलपथ और संकर्म) प्रमाणित करेगा कि उसके क्षेत्र के लाइन में कार्यरत प्रत्येक गैंग एक सक्षम इंजीनियर पर्यवेक्षक है।

62. गैंग की सिगनलों और उपस्कर की जानकारी. – प्रत्येक वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर अथवा कनिष्ठ इंजीनियर (रेलपथ या संकर्म) सुनिश्चित करेगा कि,-

(1) उसके अधीन कार्यरत प्रत्येक पटरी अनुरक्षक तथा इंजीनियरी पर्यवेक्षक को हाथ सिगनलों की जानकारी है;

(2) उसके क्षेत्र के लाइन में कार्यरत प्रत्येक गैंग को विशिष्ट अनुदेशों में वर्णित अन्य उपस्करों या औजारों के अतिरिक्त एक रेलपथ गेज एवं दो हाथ सिगनल बत्ती या झंडी प्रदान किया गया है; और

(3) विशेष अनुदेशों में अभिकथित प्रत्येक अनुरक्षक या ट्रॉली-मैन के सक्षमता की समय-समय पर जांच की जाती है तथा अपने कार्य निष्पादन हेतु सक्षमता प्रमाण-पत्र उसके पास है।

स.नि. 62 (2) गैंग के उपकरण - प्रत्येक गैंग (दल) के उपकरण मुख्य इंजीनियर या इस कार्य के लिए अधिकृत किसी अधीनस्थ अधिकारी द्वारा निर्दिष्ट उपकरणों के अनुरूप होंगे।

स.नि. 62 (3) विस्तृत विवरण स.नि. 66 के उप-नियम (2) में दिए गए हैं।

63. गेजों, सिगनलों, औजारों और उपकरणों का निरीक्षण. – (1) प्रत्येक वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर अथवा कनिष्ठ इंजीनियर (रेलपथ और संकर्म) नियम 62 के उप नियम (2) के अधीन गैंगों को आपूर्ति किए गए रेलपथ गेजों, हाथ सिगनल (बत्तियों या झंडियों), औजारों और उपस्करों का निरीक्षण करेगा।

(2) वह ध्यान रखेगा कि कोई भी खराब या गायब सामग्री तत्काल बदल दिया जाता है।

64 . लाइन की सुरक्षा के संदर्भ में वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर या कनिष्ठ इंजीनियर का उत्तरदायित्व.- प्रत्येक वरिष्ठ इंजीनियर अथवा कनिष्ठ इंजीनियर यह सुनिश्चित करेगा कि, –

(1) रेलगाड़ियों के गुजरने के लिए लाइन की उस लंबाई को सुरक्षित किया गया है;

(2) उपलब्ध कराए गए हाथ सिगनल, औजार एवं उपस्कर उपयुक्त प्रकार से रखे गए हैं एवं उपयोग के लिए तैयार हैं; और

(3) उसके साथ कार्यरत सभी को हाथ सिगनल की सही जानकारी है।

65. प्वाइंटों का प्रवेश या हटाया जाना या क्रॉसिंग.– आपात स्थिति को छोड़कर कोई भी मेट्रो रेल कर्मचारी रनिंग लाइन पर तथा से न प्वाइंटों को प्रवेश करेगा या हटाएगा या क्रॉस करेगा जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमति नहीं दी जाए।

66. लॉरियों, ट्रॉलियों तथा मोटर ट्रॉलियों का कार्यकरण – (1) सामग्री ट्रॉली एक ऐसा यान है जिसे चार या कम लोगों द्वारा लाइन पर से उठाया जा सकता है। उसी प्रकार का परन्तु भारी यान लॉरी माना जाएगा। ट्राली जो मोटर द्वारा स्वत: चालित होता है उसे मोटर ट्रॉली कहा जाता है। जब किसी सामग्री ट्रॉली को रेलपथ या अन्य भारी सामग्री से लोड किया जाता है तो भी इसे लॉरी माना जाएगा।

(2) प्रत्येक ट्रॉली या लॉरी में कम से कम उपस्कर रहेगा जैसा कि विशेष अनुदेश में दिया गया है।

(3) (क) प्रशिक्षित प्रभारी इंजीनियरी (रेलपथ या बिजली या सिगनल) के पर्यवेक्षण को छोड़कर, जिसे विशेष अनुदेशों द्वारा इसके लिए प्राधिकृत किया गया है, किसी भी लॉरी या सामग्री ट्रॉली को लाइन पर नहीं रखा जाएगा।

(ख) जब इसका उपयोग किया जाता है तो ऐसे प्रभारी पदधारी साइट पर उपस्थित रहेंगे और इसके उचित संरक्षा तथा उपयोग के बाद लाइन पर से इसे हटाने हेतु उत्तरदायी होंगे।

(4) **लॉरी या सामग्री या पुश या मोटर ट्रॉली चलेगी,-**

(क) स्पष्ट दृश्यता की स्थिति के अधीन तथा बिजली अवरुद्ध के अधीन नॉन-ट्रैफिक अवधि के दौरान; या

(ख) यातायात अवधि के दौरान जब उस सेक्शन का रेलपथ प्रभारी इंजीनियरी द्वारा अपने अधिकार में ले लिया गया हो और कर्षण पावर नियंत्रक आश्वस्त किया हो कि उस सेक्शन में कर्षण करेंट स्विच ऑफ कर दिया गया है।

(5) (क) उपयोग के समय कोई लॉरी या सामग्री या पुश ट्रॉली या मोटर ट्रॉली को बिना किसी की उपस्थिति के छोड़ा नहीं जाएगा।

(ख) जब लॉरी या सामग्री या पुश ट्रॉली या मोटर ट्रॉली का उपयोग नहीं हो रहा हो तो लाइन को क्लियर कर इसे सुरक्षित स्थान पर रखा जाएगा तथा इसके पहियों को चेन और पैडलॉक से सुरक्षित कर दिया जाएगा।

(6) कार्य की समाप्ति पर कार्य प्रभारी इंजीनियरी पास के स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को लिखित प्रमाण-पत्र जारी करेगा कि सामग्री ट्रॉली या लॉरी को उतार लिया गया है और सुरक्षित कर दिया गया है, लाइन हर प्रकार की बाधाओं से मुक्त है, तृतीय रेल एलायनमेंट किसी भी औजार, उपकरण, तार आदि से, जिसका उपयोग कार्यस्थल पर किया गया था, मुक्त है, सेक्शन में कोई भी कर्मचारी काम नहीं कर रहा है तथा रेलगाड़ी चालन हेतु ट्रैक सुरक्षित है। स्टेशन शिफ्ट प्रभारी द्वारा सुरक्षा प्रमाण-पत्र की प्राप्ति की पुष्टि के बाद यातायात नियंत्रक कर्षण करेंट का स्विच 'ऑन' करने और रेलगाड़ी परिचालन सेवा को पुन: स्थापित करने की अनुमति देगा।

(7) ट्रैक से सामग्री ट्रॉली या लॉरी को हटा देने के बाद सेक्शन के दोनों छोर पर कार्यरत स्टेशन शिफ्ट प्रभारी, यदि आवश्यक हो, तो विशेष अनुदेशों में दी गई प्रक्रिया के अनुसार रिसेटिंग युक्ति के उपयोग द्वारा सेक्शन के ऐक्सेल काउंटर को सामान्य स्थिति में पुन: स्थापित करेगा।

स.नि. 66 (1) ट्रॉली और लॉरी - (ए) ट्रॉली एक चार पहिया वाहन है जो हाथों के बल द्वारा संचालित होता है और जिसका कुल वजन 220 किलोग्राम से अधिक नहीं होता है और जिसे चार व्यक्तियों द्वारा ट्रैक से उठाया जा सकता है।

(बी) यदि हाथ के बल से संचालित होनेवाले वाहन का वजन 220 किलोग्राम से अधिक है या जिसे चार व्यक्तियों द्वारा ट्रैक से उठाकर हटाया नहीं जा सकता, तो उसे लॉरी कहा जाएगा।

(सी) एक 'डिप लॉरी' जिसमें दो अलग-अलग चार पहिया वाहन होते हैं और जिन्हें सामग्री और उपकरणों के परिवहन के लिए एक युग्मित वाहन बनाने हेतु एक साथ जोड़ा जा सकता है, तो उन्हें लॉरी के रूप में माना जाएगा यद्यपि वे एक अलग इकाइयों के रूप में या एक साथ युग्मित जोड़ों के रूप में हल्के वजन के साथ चलते हों।

(डी) 'मटेरियल ट्रॉली' (सामग्री ट्रॉली) शब्द को 'लॉरी' शब्द का पर्यायवाची माना जाएगा जैसा कि इस अध्याय में प्रयोग किया गया है। जब हल्के वजन के साथ चलाया जाता है, तो इसे ट्रॉली के रूप में माना जा सकता है यदि यह उप-नियम (ए) में निहित शर्तों को पूरा करता है।

(इ) मेट्रो रेलवे की लाइन पर विभागीय उपयोग में आने वाली प्रत्येक ट्रॉली या लॉरी को धारक के नाम के साथ संबंधित विभाग में पंजीकृत किया जाएगा । इसकी एक सूची व.मंडल इंजीनियर और उप मुख्य परिचालन प्रबंधक को भेजी जाएगी ताकि यह

सुनश्चित हो कि ट्रॉली/लॉरी धारकों को स.नि. 66 (2) के तहत आवश्यक योग्यता प्रमाण पत्र जारी किए गए हैं।

स.नि. 66 (2) ट्रॉली या लॉरी परमिट - ट्रॉली या लॉरी को संचालित करने का परमिट निम्नलिखित प्रक्रिया के अनुसार दिया जाएगा -

(ए) वे सभी ट्रॉली धारक जिनके पास परमिट नहीं है, इसे जारी करने के लिए वरिष्ठ परिवहन प्रबंधक (एसटीएम) या उप मुख्य परिचालन प्रबंधक के पास आवेदन देंगे।

(बी) सहायक यातायात अधिकारी और सहायक इंजीनियर संयुक्त रूप से एक लिखित और मौखिक परीक्षा आयोजित करेंगे और सफल उम्मीदवारों की सूची को अनुमोदन और योग्यता प्रमाण पत्र जारी करने के लिए प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक को प्रस्तुत करेंगे। सभी परमिट अधिकतम एक वर्ष की अवधि के लिए वैध होंगे और अगले कैलेंडर वर्ष यानी जनवरी से दिसंबर तक के लिए प्रत्येक वर्ष दिसंबर में एक नया प्रमाण पत्र जारी किया जाएगा।

(सी) सहायक अधिकारी और उससे ऊपर के अधिकारियों को परीक्षा में शामिल होने की आवश्यकता नहीं होगी। ट्रॉलियों और लॉरियों के संचालन से संबंधित अनुदेशों की प्रतियों और साथ ही उनकी सुधार पर्चियों को, यदि कोई हों, प्रत्येक वर्ष दिसंबर में सभी अधिकारियों को उनकी जानकारी ताज़ा करने के लिए परिचालित किया जाएगा।

(डी) सभी परमिट धारक प्रत्येक वर्ष दिसंबर महीने में वरिष्ठ मंडल इंजीनियर को इस आशय का एक प्रमाण पत्र सौंपेंगे कि वे अनुभाग और ट्रॉली एवं लॉरी के संचालन के अन्य नियमों से परिचित हैं और उनका पालन करने का वचन देते हैं। इस तरह के प्रमाण पत्र प्राप्त होने पर उनके परमिट अगले कैलेंडर वर्ष के लिए नवीनीकृत किए जाएंगे। यदि कोई ट्रॉली धारक इस तरह का प्रमाण पत्र जमा करने में विफल रहता है, तो वह अगले कैलेंडर वर्ष में परमिट का उपयोग करने के अपने अधिकार को तब तक के

लिए खो देगा जब तक कि वह प्रमाण पत्र जमा नहीं कर देता और उसका परमिट नवीनीकृत नहीं हो जाता है।

स.नि. 66 (5) (बी) लॉरी, ट्रॉली और मोटर ट्रॉली का संचालन - (1) वह अधिकारी जिसके पास किसी समय विशेष में किसी सामग्री/पुश/डिप लॉरी का प्रभार होता है, वह इसके संचालन/सुरक्षित अभिरक्षा और ठहराव के लिए पूरी तरह से जिम्मेवार होगा।

(2) काम पूरा हो जाने के बाद सामग्री/पुश डिप लॉरी को केवल मेट्रो रेलवे में इसके लिए निर्धारित स्थानों पर ही रखा जाएगा और पैडलॉक, सुरक्षा चेन और तालों का उपयोग करते हुए इसे ठीक प्रकार से सुरक्षित किया जाएगा और किसी भी तरह से यह चालू लाइनों को बाधित नहीं करेंगे।

(3) (ए) मेट्रो रेलवे, कोलकाता के उत्तर-दक्षिण गलियारा में सामग्री/पुश/डिप लॉरियों को ठहराने के लिए निर्धारित स्थान (प्राधिकार – व.मंडल इंजीनियर) ।

(i) डाउन ट्रैक के दमदम कॉलम साइड में 0/6-0/8 किमी पर कवि सुभाष छोर में स्थित चौड़ा स्थान।

(ii) 1/19-2/1 किमी पर दोहरी कॉलम के भीतर बेलगछिया के उत्तर छोर पर

(iii) अप और डाउन लाइनों के बीच 4/0-4/1 किलोमीटर पर श्यामबाजार के कवि सुभाष छोर में स्थित चौड़ा स्थान।

(iv) दोहरी कॉलम के भीतर 7/6-7/7 किमी पर सेंट्रल स्टेशन में उत्तरी छोर पर ।

(v) दोहरी कॉलम के भीतर 12/0-12/1 किमी पर नेताजी भवन में उत्तरी छोर पर।

(vi) डाउन लाइन साइड के भीतर 16/11-16/12 किमी पर महानायक उत्तम कुमार स्टेशन में दक्षिण छोर पर।

(vii) डाउन लाइन के किनारे के भीतर 21/2-21/3 किमी पर गीतांजलि स्टेशन में उत्तर पूर्व छोर पर।

(vi) डाउन लाइन के किनारे 25/4-25/5 किमी पर कवि सुभाष कारशेड छोर पर।

(बी) मेट्रो रेलवे, कोलकाता के **पूर्व-पश्चिम गलियारा** में सामग्री/पुश/डिप लॉरियों को ठहराने के लिए निर्धारित स्थान (प्राधिकार – व.मंडल इंजीनियर)

सॉल्ट लेक सेक्टर-V और सॉल्ट लेक स्टेडियम स्टेशन के बीच पुश/डिप लॉरियों को ठहराने के लिए कोई स्थल निर्धारित नहीं है।

67. यातायात बंद रहने की अवधि में पटरी के कार्य और पटरी की बगल में कार्य.- (1) कोई भी अनुरक्षण कर्मचारिवृंद यातायात नियंत्रक की अनुमति के बिना किसी चालू लाइन के पटरी पर प्रवेश नहीं करेगा।

(2) यातायात नियंत्रक यह सुनिश्चित करने के बाद कि ट्रैक्शन पावर नियंत्रक ने तृतीय रेल की बिजली का कनेक्शन काटकर इसे भू-सम्पर्कित एवं सुरक्षित कर दिया है, ब्लॉक की अनुमति देगा।

(3) यातायात बंद रहने की अवधियों को अंतिम रेलगाड़ी और निर्माण कार्य संबंधी किसी रेलगाड़ी के गुजरने के बीच की अवधियों के रूप में परिभाषित किया गया है प्रात:काल में यातायात पुन: चालू करने से पहले किसी प्रकाशित समय तथा सामान्य समय को संबंधित हैंडबुक में प्रकाशित किया जाएगा और मेट्रो रेल द्वारा समय-समय पर इनमें परिवर्तन किया जा सकता है।

(4) यातायात नियंत्रक इसकी अनुमति देते हुए स्थान के साथ कारण, जिसके लिए अनुमति दी गई है और उस समय का, जब कर्मचारिवृंद को ट्रैक खाली कर देना है, विनिर्देश करेगा

(5) यातायात नियंत्रक समय, स्थान और उस व्यक्ति का नाम दर्ज कर लेगा, जिसे उप नियम (4) के अधीन अनुमति दी गई है।

(6) कार्य समाप्त हो जाने पर वह व्यक्ति, जिसे उप नियम (4) के अधीन अनुमति दी गई हैं, यातायात नियंत्रक के पास उपस्थित होकर उन्हें अपना परिचय देगा और आश्वस्त करेगा कि वह और उसके उपस्कर ट्रैक से दूर हैं और ट्रैक, पुन: यातायात चालू किए जाने के लिए सुरक्षित है।

(7) यदि कार्य को निर्धारित समय सीमा में पूरा नहीं किया जा सकता हो तब वह व्यक्ति, जिसे उप नियम (4) के अधीन अनुमति दी गई है, यातायात नियंत्रक को उसे दिया गया समय बीत जाने की सूचना दे देगा और यातायात नियंत्रक को समय बढ़ाने के साथ-साथ इंजीनियर के नियंत्रण में रहने की समय-सीमा बढ़ाने के लिए राजी करेगा।

(8) यातायात नियंत्रक सामान्य रेलगाड़ी सेवा आरंभ करने की अनुमति उस समय तक नहीं देगा जब तक कि काम करने के लिए दी गई सभी अनुमति पूर्ण रूप से वापस लेकर रद्द नहीं कर दी जाएं; और

(9) यातायात बंद रहने की अवधि में निष्पादित अन्य सभी कार्यों की सुरक्षा किसी इंजीनियर के नियंत्रण में की जाएगी।

68. यातायात चालू रहने की अवधि में लाइन का अनुरक्षण.- (1) उन अवधियों में जब रेलगाड़ी सेवाएं चालू रहती हैं, रोजमर्रा का कोई अनुरक्षण कार्य नहीं किया जाएगा।

(2) यदि दुर्घटना रोकने अथवा रेलगाड़ी सेवाएं जारी रखने अथवा पुन: आरंभ करने के लिए आपातकालीन मरम्मत कार्य किया जाना अपेक्षित हो, तब यह आपातकालीन कार्य इंजीनियर के नियंत्रण में किया जाएगा जिसकी स्वीकृति यातायात नियंत्रक द्वारा रेलगाड़ी सेवाएं जारी रखने की जरूरत को ध्यान में रखते हुए एवं रेलगाड़ियों की समय-सारणी में सामंजस्य स्थापित करते हुए अविलम्ब दी जाएगी।

(3) लाइन के समीपवर्ती सेक्शन में उपयुक्त सतर्कता आदेश के अनुसार अथवा विशेष अनुदेशों में विहित अन्य पूर्व-सावधानियाँ बरतते हुए रेलगाड़ी सेवाओं का परिचालन किया जाएगा।

स.नि.68 (3) यातायात अवधि के दौरान लाइनों का रखरखाव - (ए) ट्रैक और ट्रैक किनारे के कार्य जो गैर-यातायात अवधि के दौरान इंजीनियर के प्राधिकार के साथ या उसके बिना निष्पादित किए जाते हैं, यातायात अवधि से पहले पूरे कर लिए जाएंगे।

(बी) फिर भी, अप्रत्याशित परिस्थितियों में यदि ट्रैक और संरचना की आपातकालीन मरम्मत आवश्यक हो तो स.नि. 71 के उप नियम (2) (बी) में निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया जाएगा।

69. इंजीनियर का कब्जा. - (1) चालू लाइनों पर इंजीनियर के कब्जे के संबंध में यातायात नियंत्रक द्वारा स्वीकृति दी जाती है, जिसपर यह निर्णय करने का पूर्ण दायित्व होता है कि इंजीनियर इन्हें अपने कब्जे में ले सकता है अथवा नहीं।

(2) डिपो में पटरी पर किए जाने वाले सभी कार्य किसी इंजीनियर के नियंत्रण में किए जाएंगे, जिसकी स्वीकृति डिपो नियंत्रक द्वारा दी जाएगी किन्तु अन्य मामलों में इसके बाद किए जाने वाले प्रावधान लागू होंगे।

(3) इंजीनियर के कब्जे वाले किसी क्षेत्र की पूर्ण जिम्मेवारी इंजीनियरी के प्रभारी पदाधिकारी की है और उस क्षेत्र की सीमा में चल रहे कार्य के साथ-साथ रेलगाड़ियों के सुरक्षित संचलन से संबंधित सभी मामलों को संभालना उसकी जिम्मेवारी है।

(4) इंजीनियर के कब्जे के लिए प्रभारी व्यक्ति को उनके कर्तव्यों तथा उस भूमिका में दायित्वों के संबंध में प्रशिक्षित किया जाएगा और इसे मेट्रो रेल के प्राधिकृत पदाधिकारी अथवा संस्था द्वारा प्रमाणित किया जाएगा।

(5) यदि एक ट्रैक पर किए जा रहे कार्य से किसी समीपवर्ती ट्रैक के ऊपर से रेलगाड़ियों का गुजरना प्रभावित होने की संभावना हो तब जिन ट्रैकों के प्रभावित होने की संभावना हो उन सभी ट्रैकों को कब्जे में ले लिया जाएगा।

(6) यदि रेलगाड़ियों को किसी समीपवर्ती ट्रैक से पार कराना अपेक्षित हो तब कब्जे का प्रभार दिया गया व्यक्ति यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी होगा कि ट्रैक उपयोग हेतु सुरक्षित है।

(7) यदि रेलगाड़ियों के संचलन के लिए कर्षण शक्ति अनिवार्य न हो, तब कर्षण शक्ति नियंत्रक द्वारा कब्जे वाले क्षेत्र से इसे 'स्विच ऑफ' कर दिया जाएगा और क्लियरेंस मिलने के बाद ही इसे पुन: 'ऑन' किया जाएगा।

(8) अनुरक्षण कार्य अथवा इंजीनियर के कब्जे अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए अपेक्षित कर्षण शक्ति का स्विच 'ऑन' करने अथवा स्विच ऑफ करने की सभी कार्यवाहियों के लिए कर्षण शक्ति नियंत्रक का अनुमोदन प्राप्त किया जाएगा।

(9) प्रभारी व्यक्ति कार्य पूरा होने के बाद यातायात नियंत्रक के समक्ष यह पुष्टि करने के लिए उत्तरदायी होगा कि कर्षण शक्ति का स्विच 'ऑन' किए जाने के लिए ट्रैक सुरक्षित है, सुरक्षा के सभी उपाय हटा लिए गए हैं और रेलगाड़ियों के चलने के लिए ट्रैक सुरक्षित है।

अध्याय –8

बिजली आपूर्ति और कर्षण

करेंट (विद्युत आपूर्ति) व्यवस्था

70. **विद्युतीय पथ और कार्यों का निरीक्षण.** – विद्युतीय पथ और कार्यों का निरीक्षण इस प्रयोजन के लिए नामनिर्दिष्ट कर्मचारी के निदेशानुसार तथा उसे सौंपे गये कर्तव्य के अनुसार नियमित रूप से किया जाएगा।

71. **विद्युत उपस्कर से सटे या उससे जुड़े कार्य करने की अनुमति.** – (1) विद्युत उपस्कर से सटे या उससे जुड़े किसी पुर्जे का कार्य केवल अर्हित मेट्रो रेल कर्मचारी द्वारा ही किया जाना चाहिए।

(2) उप-नियम (1) के अधीन कोई भी कार्य तब तक नहीं किया जाएगा जब तक कि किसी प्राधिकृत बिजली व्यक्ति को कार्य करने का प्राधिकार न दिया गया हो और साथ-साथ आवश्यक सुरक्षा और निर्देश सुनिश्चित करने के लिए कार्य स्थल पर विद्युत शाखा के कोई अर्हित नामनिर्देशित प्रतिनिधि उपलब्ध न हो, जब आवश्यक हो, तो उसके अनुदेशों पर कार्य किया जाना है।

(3) कर्षण पावर नियंत्रक की जानकारी और सहमति के बिना प्राधिकृत बिजली विभाग के व्यक्ति को कार्य करने हेतु इस प्रकार की अनुमति नहीं दी जाएगी जो यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा जब रेलगाड़ी का मूवमेंट प्रभावित हो।

(4) जब कभी भी ऐसे कार्य से किसी दूसरे संस्थापन के प्रभावित होने की संभावना हो तो कार्य विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जाएगा।

(5) आपातकालीन स्थिति में विद्युत कर्षण संस्थापनों का रख-रखाव विशेष अनुदेशों में निहित प्रक्रिया के अनुरूप कार्य की अनुमति प्राप्त करने के पश्चात किया जाएगा।

स.नि. 71 कार्य करने की अनुज्ञा - (1) तीसरी पटरी या उससे जुड़े केबलों और उपकरणों पर कोई काम शुरू करने या तीसरी पटरी के निकट 2 मीटर के दायरे में कोई अन्य रखरखाव / निरीक्षण कार्य करने से पहले एक से अधिक कार्यदल होने की स्थिति में कार्यस्थल पर प्रतिनियुक्त प्राधिकृत विद्युत कर्मी अथवा टीपीसी से और एक ही कार्यदल होने की स्थिति में केवल कार्यरत टीपीसी से कार्य करने की अनुमति प्राप्त की जाएगी।

(2) विद्युत अनुरक्षण कार्य सामान्यतः दो प्रकार के होते हैं जिनके अंतर्गत विद्युत कर्षण संस्थापनों पर कार्य किया जा सकता है। **(ए) गैर-यातायात अवधि के दौरान पूर्व-प्रयोजित अनुरक्षण (बी) यातायात अवधि के दौरान आपातकालीन अनुरक्षण।**

(ए) पूर्व**-प्रयोजित गैर – यातायात अवधि के दौरान अनुरक्षण के लिए अनुज्ञा** - (i) सभी इंजीनियरी विभाग (सिविल, बिजली और सिगनल एवं दूरसंचार) और वाणिज्यिक विभाग के अधिकारी अगले 10 दिनों के अपने अनुरक्षण कार्यक्रम प्रत्येक महीने के 1ले, 11वें और

21वें तारीख को अग्रिम रूप से प्राधिकृत बिजली इंजीनियर को भेज देंगे। उदाहरण के लिए महीने की पहली तारीख को जमा की गई अनुरक्षण महीने के 11वें से 20वें दिन तक के अनुरक्षण कार्यक्रम को कवर करेंगे।

(ii) सभी विभागों की आवश्यकताओं को प्राधिकृत विद्युत इंजीनियर के कार्यालय में समन्वित किया जाएगा और एक समेकित विवरण उप मुख्य परिचालन प्रबंधक की सहमति हेतु महीने के 3रे, 13वें और 23वें तारीख तक भेज दी जाएगी।

(iii) अनुमोदित अनुरक्षण कार्यक्रम यातायात नियंत्रक, कर्षण पावर नियंत्रक, व.अनुभाग इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर (बिजली आपूर्ति) और संबंधित विभागों के संबंध इंजीनियरी अधिकारियों के पास अधिकतम महीने के 5वें, 15वें और 25वें तारीख तक भेज दी जाएगी।

(iv) स्वीकृत कार्यक्रम के अनुसार सिविल, बिजली, सिगनल एवं दूरसंचार और वाणिज्यिक विभाग के पर्यवेक्षक पीटीडब्ल्यू में एक संदेश देंगे, जिसमें निम्नलिखित विवरण के साथ प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के तहत टीपीसी से काम करने की अनुमति मांगी जाएगी।

(v) वाणिज्यिक सेवा पूरा होने के बाद टीपीसी संबंधित खंड पर पावर ब्लॉक की व्यवस्था करेगा और इसे अर्थिंग उपकरण द्वारा भू-योजित रखेगा। तब वह संबंधित पर्यवेक्षक (पर्यवेक्षकों) को पावर ब्लॉक की पुष्टि करेगा और प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए काम करने अनुमति प्रदान करेगा और कार्यरत यातायात नियंत्रक को लिखित रूप में सूचित करेगा।

(vi) कार्य पूरा होने के बाद संबंधित पर्यवेक्षक यह सुनिश्चित करेंगे कि उनके कर्मचारी और सामग्री कार्य स्थल से हटा लिए गए हैं और कि रेलगाड़ी की सुरक्षित आवाजाही पुनर्बहाल करने के लिए खंड (सेक्शन) अवरोध मुक्त है। संबंधित पर्यवेक्षक टीपीसी के साथ प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए निर्धारित प्रपत्र में पीटीडब्ल्यू रद्द करने की सूचना दी जाएगी।

(vii) टीपीसी तीसरी पटरी को ऊर्जित करने की व्यवस्था करेगा और तदनुरूप वह कार्यरत यातायात नियंत्रक को लाइन के सुरक्षित होने के संबंध में 'लाइन सेफ सर्टिफिकेट' प्रमाणपत्र प्रदान करेगा।

(viii) 'लाइन सेफ सर्टिफिकेट' में रेलगाड़ी की आवाजाही के उद्देश्य हेतु एसओडी ट्रैक और तीसरी पटरी के ट्रैक क्लीयरेंस की फिटनेस के साथ-साथ ट्रैक बेड से सभी कर्मियों और सामग्री की निकासी स्पष्ट रूप से शामिल होगी।

(बी) **यातायात अवधि के दौरान आपातकालीन अनुरक्षण कार्य -** (i) प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से ब्रेकडाउन, दुर्घटना आदि की कोई भी सूचना प्राप्त होने पर टीपीसी यातायात नियंत्रक के साथ परामर्श के बाद तुरंत तीसरी पटरी की बिजली आपूर्ति बंद कर देगा।

(ii) इस प्रकार की सूचना सीधे टीपीसी को देने और तीसरी पटरी की बिजली आपूर्ति को स्विच ऑफ करने का अनुरोध करने वाले कर्मचारी को अपनी पहचान अर्थात नाम, पदनाम और ब्रेकडाउन की किलोमीटर दूरी, ब्रेकडाउन की प्रकृति और रिपोर्टिंग के स्थान की जानकारी देनी होगी। घटना की सूचना देने वाले व्यक्ति को उसी स्थान पर रहने की सलाह दी जाएगी और टीपीसी को सूचित किए बिना वह उक्त स्थान से नहीं जाएगा।

(iii) तीसरी पटरी की बिजली आपूर्ति बंद करने के बाद टीपीसी यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और फिर आगे का विवरण प्राप्त करने हेतु पुन: उसी व्यक्ति के साथ संचार स्थापित करेगा।

(iv) इसके बाद टीपीसी परिस्थितियों के बारे में आगे यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा। यातायात नियंत्रक टीपीसी के परामर्श से संबंधित इंजीनियरी अधिकारी को अपने कर्मचारियों के साथ घटनास्थल पर जाने के लिए सूचित करेगा। संबंधित इंजीनियरी अधिकारी टीपीसी से यह सुनिश्चित करने के बाद कि तीसरी पटरी की बिजली आपूर्ति बंद कर दी गई है, इस संबंध में निकटतम स्टेशन प्रभारी को लिखित रूप में एक सूचना जारी करेगा और सहमति मिलने पर घटनास्थल की ओर आगे बढ़ेगा।

(v) आवश्यक मरम्मत कार्य सफलतापूर्वक पूरा होने के बाद इंजीनियरी का संबंधित अधिकारी 'लाइन सेफ सर्टिफिकेट' तैयार करेगा और इसे संबंधित स्टेशन प्रभारी को यह सुनिश्चित करने के बाद सौंप देगा कि ट्रैक से सभी कर्मियों और सामग्री को हटा लिया गया है और यह रेलगाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिए अवरोधमुक्त है।

(vi) स्टेशन प्रभारी की सूचना पर यातायात नियंत्रक तब टीपीसी को तीसरी पटरी की बिजली आपूर्ति चालू करने और कर्षण बिजली आपूर्ति चालू होने के बाद रेलगाड़ी सेवाओं को फिर से शुरू करने के लिए निर्देश जारी करने हेतु सूचित करेगा।

72. **कर्मचारिवृंद और जनता को चेतावनी.–** साभी विद्युतीय उपस्करों को हमेशा चालू (लाइव) तथा परिणामस्वरूप मानव जीवन के लिए खतरनाक माना जाएगा, और अनुदेशानुसार यदि विद्युतीय उपस्कर को डेड कर दिया जाता है तो यह सुरक्षित है। कर्मचारी तथा जनता को

सावधान करने के लिए सभी घातक स्थानों पर प्रमुखता से सतर्कता सूचना लगा दिया जाएगा।

73. **तृतीय रेल या उससे जुड़े उपस्करों में कार्य.–** मुख्य विद्युत इंजीनियर द्वारा इस निमित जारी अनुदेशों के अतिरिक्त तृतीय रेल या इससे जुड़े उपस्करों या तृतीय रेल से 2 मीटर की दूरी के भीतर कोई भी कार्य नहीं किया जाएगा।

74. **क्रियाशील उपस्कर के आसपास स्थित- सेवा भवन और ढाँचे पर कार्य** .- मेट्रो रेल के जिस सेवक को तृतीय रेल उपस्कर के निकट सेवा भवनों और ढाँचों पर कार्य करना है वह यह सुनिश्चित करने के लिए विशेष सावधानी बरतेगा कि औजार, माप करने के टेप, सामग्री को वैसे स्थान पर नहीं रखा गया है जहां से उनके बिजली के उपस्कर के ऊपर गिरने अथवा उसके सम्पर्क में आने की संभावना हो।

75. **लाइन पर रेलगाड़ी अनुरक्षण कार्य.–** जब रेलगाड़ी में कार्य करना आवश्यक हो जिससे काम करने वाले व्यक्ति को तृतीय रेल से 2 मीटर की दूरी के भीतर रहना हो तो मुख्य विद्युत इंजीनियर द्वारा इस निमित जारी अनुदेशों के अनुसार सुरक्षा हेतु सतर्कता से कार्य किया जाएगा।

76. **बैटरी लोकोमोटिव्स.–** बैटरी लोकोमोटिव्स के मूवमेंट तथा संचालन हेतु नियम विशेष अनुदेशों द्वारा किया जाएगा।

77. **कर्षण प्रणाली के विफल अथवा ब्रेक डाउन हो जाने की स्थिति में रेलगाड़ियों की सुरक्षा. -** यदि कोई मोटरमैन यह पाता है कि कर्षण प्रणाली के विफल अथवा ब्रेक डाउन हो जाने के कारण उसकी रेलगाड़ी को आगे नहीं बढ़ाया जा सकता है तब मोटरमैन नियम 232 के उप-नियम (2) में वर्णित अनुदेशों का पालन करेगा।

78. **सावधानता आदेश जारी किया जाना**.- तृतीय रेल का ब्रेक डाउन हो जाने की स्थिति में जब किसी रेलगाड़ी के लिए सावधानी बरतते हुए आगे बढ़ना जरूरी हो, तब कर्षण शक्ति नियंत्रक लागू प्रक्रिया का पालन करते हुए सावधानता आदेश जारी किए जाने की व्यवस्था करेगा।

79. **क्रियाशील उपस्कर के आस-पास स्थित सेवा भवन और ढांचों पर कार्य.** - मेट्रो रेल के जिस सेवक को तृतीय रेल उपस्कर के निकट सेवा भवनों और ढाँचों पर कार्य करना है वह यह सुनिश्चित करने के लिए विशेष सावधानी बरतेगा कि औजार, माप करने के टेप,

सामग्री को वैसे स्थान पर नहीं रखा गया है जहां से उनके बिजली के उपस्कर के ऊपर गिरने अथवा उसके सम्पर्क में आने की संभावना हो।

80. **ट्रैक परिवर्तन .-** विद्युतीकृत ट्रैकों के संरेखन अथवा धरातल में कोई परिवर्तन करने से पहले तृतीय रेल की देख-भाल के लिए जिम्मेदार व्यक्तियों को समुचित सूचना दे दी जाएगी जिससे विनिर्दिष्ट माप का उपयोग करके तृतीय रेल को ट्रैक की नई स्थिति के अनुरूप एडजस्ट किया जा सके।

81. **विद्युतीकृत सेक्शनों के लिए अतिरिक्त नियम**. - विद्युतीकृत सेक्शनों में रेलगाड़ियों के संचालन हेतु यदि कोई विशेष अनुदेश हो तो उसे जारी किया जाएगा।

82. **केवल डीसी ट्रैक्शन तृतीय रेल उपस्करों के लिए लागू नियम** .- कर्षण शक्ति को स्विच 'ऑफ' और 'ऑन' करना, - (1) कर्षण शक्ति सामान्यत: 'ऑन' रहेगी जिसे आपातकालीन स्थितियों में,-

(क) गंभीर रूप से आर्क अथवा फ्यूज होने की घटना रोकने के लिए;

(ख) असामान्य परिस्थितियों में रेलगाड़ी को रोकने के लिए; और

(ग) बाढ़ का पानी नालियों के ऊपर से बहने पर कर्षण शक्ति नियंत्रक अथवा प्राधिकृत कर्मचारी द्वारा यातायात नियंत्रक को सूचित करने के बाद किसी सेक्शन विशेष में यातायात चालू रहने की अवधियों में स्विच ऑफ कर दिया जाएगा।

(2) कर्षण शक्ति नियंत्रक, विहित प्रक्रिया के अनुसार प्राधिकृत कर्मचारी के लिए आपातकालीन पावर ब्लॉक जारी करेगा। यातायात नियंत्रक सर्वसंबंधित को भी सूचित कर देगा कि प्रभावित सेक्शन में रेलगाड़ी संचलन रोक दिया गया है।

(3) जब 'स्विच ऑफ' करने के कारण का निवारण हो जाता है तब आपातकालीन पावर ब्लॉक लेने वाला सेवक इस संबंध में कर्षण शक्ति नियंत्रक को सूचित कर देगा और आपातकालीन पावर ब्लॉक को निरस्त कर देगा।

(4) कर्षण शक्ति नियंत्रक करेंट का स्विच 'ऑन' करने से पहले यातायात नियंत्रक से अनुमति प्राप्त कर लेगा, जो तृतीय रेल को बिजली आपूर्ति करने की अनुमति देने से पहले इंजीनियरी तथा सिगनलिंग के पदधारियों से इस बात की पुष्टि कर लेगा कि ट्रैक सुरक्षित एवं किसी भी बाधा से मुक्त है। इसके बाद यातायात नियंत्रक यातायात पुन: चालू कर देगा।

83. डेड अथवा भू-सम्पर्कित तृतीय रेल वाले ट्रैक के सेक्शन में बिजली चालित चल स्टॉक को प्रवेश करने अथवा उससे होकर गुजरने से रोकने के लिए प्रक्रिया,- (1) बिजलीचालित चल स्टॉक को किसी ट्रैक अथवा किसी क्रॉसओवर में प्रवेश कराए जाने से रोकने के लिए जिसके लिए तृतीय रेल उपस्कर को डेड किया जाता है अथवा जिसके लिए कार्य करने के लिए अनुमति जारी किया जाना है ऐसे मार्गों का ब्लॉक सेट करने के लिए उपयुक्त उपाय किए जाएंगे।

(2) बिजलीचालित चल स्टॉक के संचलन को शासित करने वाले सिगनलों तथा प्वाइंटों के लीवरों अथवा स्लाइड अथवा पुश बटनों को समुचित रूप से सुरक्षित बनाया जायेगा और यदि प्वाइंटों तथा सिगनलों को स्थानीय रूप से परिचालित किया जाता हो तब उन्हें उनकी सामान्य स्थितियों पर क्लैम्प और पैडलॉक द्वारा जकड़ दिया जाएगा और उनकी चाबियाँ स्थिति के अनुसार स्टेशन शिफ्ट प्रभारी अथवा डिपो नियंत्रक के पास रखी रहेंगी।

(3) इन सुरक्षा उपायों को उस समय तक वापस नहीं लिया जाएगा जब तक कि स्थिति के अनुसार स्टेशन शिफ्ट प्रभारी अथवा डिपो नियंत्रक, यातायात नियंत्रक से एक संदेश प्राप्त नहीं करता है और इसकी प्राप्ति-सूचना नहीं देता है और यातायात नियंत्रक उस समय तक संदेश जारी नहीं करेगा जब तक कि वह कर्षण शक्ति नियंत्रक से पावर ब्लॉक निरस्त किए जाने का कोई संदेश प्राप्त नहीं कर लेता है।

(सीबीटीसी प्रणाली के अलावा अन्य के अंतर्गत गाड़ी संचालन)

(प्राधिकार- परिशिष्ट और शुद्धिपत्र संख्या 01 दिनांक 10.04.2023 का पैरा सी)

अध्याय - 1

सिगनलें

ए. साधारण उपबंध

84. **सिगनल. -** सिगनल एक चालक मोटरमैन या कंडक्टिंग मोटरमैन को, अनुमोदित विशेष अनुदेशों को छोड़कर, सभी मामलों में अपनी रेलगाड़ी के संचालन को नियंत्रित करने के लिए दिया गया संकेत है।

85. **सिगनल के प्रकार. -** कार शेड और साइडिंग में रनिंग लाइनों पर रेलगाड़ियों की गतिविधियों को नियंत्रित करने के लिए उपयोग किए जाने वाले सिगनल होंगे, -

(1) स्थिर सिगनल और

(2) हाथ सिगनल

स्थिर सिगनलों द्वारा प्रदर्शित पहलुओं की स्थिति, दिन और रात में, एक जैसी होती है।

बी. सिगनलों का वर्णन

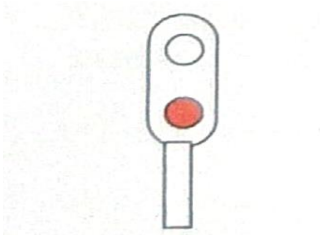
86. **स्थिर सिगनलों का उपयोग. -** (1) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन मेट्रो रेल इन नियमों में निर्दिष्ट स्थिर संकेतों से लैस होगा।

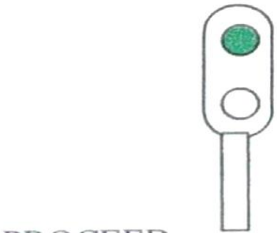
(2) **रंगीन प्रकाश सिगनल** - रंग प्रकाश और स्थिति प्रकाश संकेत के पहलू दिन और रात दोनों के लिए समान होंगे और उन्हें स्थिर प्रकाश द्वारा प्रदर्शित किया जाएगा।

87. **रंगीन प्रकाश स्टॉप सिगनल. – (1) मेट्रो** रेल पर सभी स्टॉप सिगनल संकेतों के साथ रंगीन लाइट सिगनल होंगे, जैसा कि नीचे चित्रों में समझाया गया है।

2) शॉर्ट रेंज कलर रंग प्रकाश सेक्शन में लगाए जाएंगे, जो आमतौर पर चालक मोटरमैन के दृष्टि स्तर पर लगाए जाते हैं।

'ऑन' 'ऑफ'



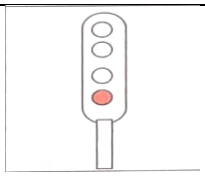


रुकें आगे बढ़ें

3) तीन-संकेती सिगनलिंग क्षेत्र में रंगीन प्रकाश स्टॉप सिगनल, –

'ऑन' स्थिति	'ऑफ' स्थिति	
संकेती (आस्पेक्ट) :		
रुकें	सावधान	आगे बढ़ें
संकेत		
पूरी तरह से रूक जाएं	बढ़ें और अगले स्टॉप सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहें।	आगे बढ़ें

(4) बहु चार संकेती सिगनलिंग भूभाग में रंगीन स्टॉप सिगनल, -

'ऑन' स्थिति	'ऑफ' स्थिति		
			
संकेती			
रुकें	चेतावनी	सावधान	आगे बढ़ें
एकदम रुक जाएँ	आगे बढ़ें और अगले स्टॉप सिगनल पर रुकने के लिए तैयार रहें	आगे बढ़ें और अगले सिगनल को पार करने के लिए तैयार रहें उस प्रतिबंधित गति पर जो विशेष अनुदेशकों के द्वारा विहित है	आगे बढ़ें

88. आने वाली रेलगाड़ियों के प्रवेश के लिए निश्चित स्टॉप सिगनल .-(1) एक होम सिगनल जिस लाइन के लिए संकेत देता है उसके सभी कनेक्शनों के बाहर स्थित होगा;

(2) जहां जरूरत हो, अतिरिक्त 'इनर' होम सिगनल प्रदान किया जा सकता है; और

(3) जब तक अन्यथा विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमति नहीं हो, जहां दो या दो से अधिक लाइनें अलग होती हैं, स्टॉप सिगनल के साथ अनुमोदित प्रकार का मार्ग संकेतक प्रदान किया जाएगा।

स.नि. 88 आने वाली रेलगाड़ियों के प्रवेश के लिए नियत (फिक्स्ड) स्टॉप सिगनल

(3) उपलब्ध कराए जानेवाले मार्ग संकेतक स्टैंसिल प्रकार के होंगे।

89. **प्रस्थान करने वाली रेलगाड़ियों के लिए फिक्स्ड स्टॉप सिगनल.-** (1) एक स्टार्टर सिगनल उस सीमा पर लगाया जाएगा जिसके आगे कोई रेलगाड़ी नहीं गुजर सकती है जब तक कि चालक मोटरमैन को कार्य प्रणाली के अधीन आगे बढ़ने का अधिकार नहीं दिया गया हो।

(2) एक होम सिगनल जिस लाइन के लिए संकेत देता है उसके सभी कनेक्शनों के बाहर स्थित होगा, उन स्टेशनों को छोड़कर जहां ब्लॉक सेक्शन आरंभ बोर्ड लगाए गए हैं; और

(3) विशेष अनुदेशों के अनुसार ही स्टार्टर से परे शंटिंग ऑपरेशन किया जाएगा।

स.नि. 89 (3) प्रस्थान करने वाली रेलगाड़ियों के लिए नियत (फिक्स्ड) स्टॉप सिगनल। (ए) इस प्रकार के नियत स्टॉप (स्टार्टर / प्रस्थान) सिगनल से आगे तक, जहां उपलब्ध हों, पैनल संचालक द्वारा किसी भी प्रकार की शंटिंग की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि वह कार्यरत यातायात नियंत्रक से अनुमति प्राप्त न कर ले और ब्लॉक सेक्शन को आगे की ओर या पीछे की ओर ब्लॉक न कर दिया गया हो।

(बी) शंटिंग की अनुमति देने से पहले पैनल संचालक यह सुनिश्चित करेगा कि सभी प्रासंगिक प्वाइंटें ठीक प्रकार से सेट हैं और संचालन के लिए लॉक हैं। जहां शंट सिगनल उपलब्ध हैं वहां गाड़ियों का संचलन शंट सिगनल द्वारा शासित होगा।

(सी) (i) चालक मोटरमैन को परिशिष्ट -6 में दिए गए प्रपत्र अथवा मेट्रो रेल प्रशासन द्वारा स्टेशन संचालन नियमों में निर्धारित किसी मूर्त प्राधिकरण (प्रपत्र) में ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग का अधिकार प्रदान किया जाएगा।

(ii) शंटिंग परिचालन पूरा होने के बाद यह प्राधिकार जारी करने वाले स्टेशन के पैनल ऑपरेटर को वापस कर दिया जाएगा।

90. **संकेतों का संयोजन.** - अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन, एक रंगीन प्रकाश होम सिगनल को पीछे के एक स्टेशन के स्टार्टर सिगनल के साथ जोड़ा जा सकता है। इस तरह से जोड़ने पर, व्यवस्थाएं ऐसी होंगी कि संयुक्त सिगनल 'ऑन'पहलू को प्रदर्शित करेगा जब तक कि दोनों सिगनलों को "ऑफ" करने की शर्तें पूरी नहीं हो जातीं।

91. **एक ही पोस्ट पर एक से अधिक सिगनल लगाया जाना.** - एक ही दिशा में आगे बढ़ने वाली रेलगाड़ियां चाहे एक ही लाइन पर हों या अलग-अलग लाइनों पर, उनके संदर्भ में केवल सहायक सिगनल को छोड़कर एक पोस्ट पर एक से अधिक सिगनल नहीं रखा जाएगा।

92. **'कॉलिंग ऑन' सिगनल**. - (1) 'कॉलिंग ऑन' सिगनल एक सहायक सिगनल है, जो ऑफ किये जाने पर मोटरमैन को रेलगाड़ी रोकने के बाद उसे सावधानी से रेलगाड़ी आगे बढ़ाने के लिए बुलाती है, भले ही उसके ऊपर स्टॉप सिगनल 'ऑन' हो और मोटरमैन को यह इंगित करती है कि उसे किसी भी अवरोध के पूर्व रुकने के लिए तैयार रहना चाहिए।

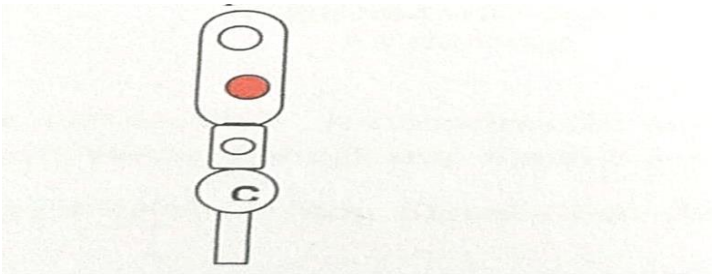
(2) कॉलिंग ऑन सिगनल का जहाँ प्रावधान किया गया है वहाँ उसे रेलगाड़ी के आगमन को नियंत्रित करने वाले स्टॉप सिगनल के नीचे लगाया जाएगा विशेष अनुदेश के अधीन, अंतिम स्टॉप सिगनल को छोड़कर किसी अन्य स्टॉप सिगनल के नीचे कॉलिंग ऑन सिगनल लगाई जा सकती है।

(3) कॉलिंग ऑन सिगनल में "ऑन" स्थिति में 'कोई' प्रकाश नहीं दिखाई देगा और 'ऑफ' स्थिति में एक छोटी सी पीली रोशनी ('सी' मार्कर के साथ) दिखाई देगी।

(4) रंगीन प्रकाश कॉलिंग ऑन सिगनल के पहलुओं को नीचे दिखाया गया है ,-

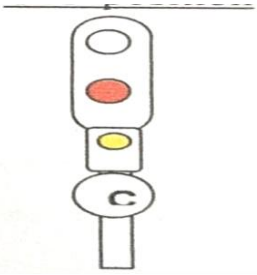
(क) दो पहलू सिगनल क्षेत्र में रंगीन प्रकाश प्रकार के कॉलिंग-ऑन सिगनल

'ऑन' स्थिति



रुको

'ऑफ' स्थिति

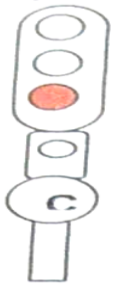


आगे बढ़ो

चालक स्टॉप सिगनल के पहलू का पालन करेगा।	रुकें और सावधानी के साथ आगे बढ़ें और किसी भी अवरोध के पहले ही रुक जाने को तैयार रहें।

(ख) तीन पहलू सिगनल क्षेत्र में रंगीन प्रकाश प्रकार के कॉलिंग ऑन सिगनल।

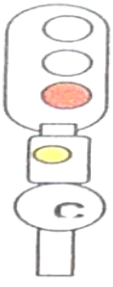
'ऑन' स्थिति



रुको

चालक स्टॉप सिगनल के पहलू का पालन करेगा

'ऑफ' स्थिति



आगे बढ़ो

सावधानी के साथ आगे बढ़ेगा और किसी भी अवरोध के पहले ही रुक जाने को तैयार रहेगा

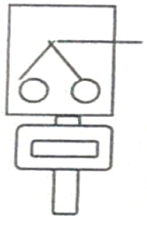
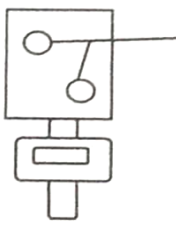
स.नि. 92 कॉलिंग ऑन सिगनल – कॉलिंग ऑन सिगनल एक छोटी रंगीन प्रकाश सिगनल है जिसमें पहचान के लिए एक गैर-प्रकाशमय (C) मार्कर उपलब्ध रहता है और जिसे अंतिम स्टॉप सिगनल को छोड़कर स्टॉप सिगनल के नीचे लगाया जाता है।

'ऑन' स्थिति में यह कोई रोशनी प्रदर्शित नहीं करेगा और 'ऑफ' स्थिति में एक छोटी पीली रोशनी प्रदर्शित हो जाएगी जो चालक मोटरमैन को सावधानीपूर्वक आगे बढ़ने और आगे किसी भी प्रकार के अवरोध होने पर रूक जाने के लिए तैयार रहने को इंगित करेगा।

93. शंट सिगनल. - (1) शंट सिगनल शंटिंग गतिविधियों को नियंत्रित करने के लिए एक सहायक संकेत है और यह एक स्थिति प्रकाश प्रकार का संकेत होगा। इसे पहले स्टॉप सिगनल को छोड़कर स्वयं के पोस्ट पर या किसी स्टॉप सिगनल के नीचे रखा जा सकता है।

(2) शंट सिगनल के पहलू एवं संकेत निम्नलिखित हैं

हस्त चालित संकेती

'ऑन'	'ऑफ'
	
रुकें	आगे बढ़ें
पूरी तरह रुके जाएं	सावधानी से आगे बढ़ें

(3) जब शंट सिगनल को 'ऑफ' किया जाता है, तो वह ड्राइवर को शंटिंग के प्रयोजन के लिए सावधानी से आगे बढ़ने के लिए प्राधिकृत करता है, चाहे उसके ऊपर स्टॉप सिगनल, यदि कोई हो, 'ऑन' क्यों न हो।

(4) स्टॉप सिगनल पोल के नीचे लगा शंट सिगनल, 'ऑन' स्थिति में कोई रोशनी नहीं दिखाएगा।

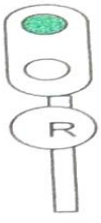
(5) जहां शंट सिगनल नहीं दिए गए हैं, वहां शंटिंग के लिए हैंड सिगनल का इस्तेमाल किया जा सकता है।

94. रिपीटिंग सिगनल. - (1) किसी आती हुई रेलगाड़ी के चालक मोटरमैन को दुहराने के उद्देश्य से स्थिर सिगनल के पीछे रखा गया सिगनल, पहले से तय स्थिर सिगनल के पहलू रिपीटिंग सिगनल कहलाता है।

(2) रिपीटिंग सिगनल एक कलर लाइट सिगनल होगा जो 'R' चिह्नक के साथ दिया गया है।

(3) एक रंगीन प्रकाश रिपीटिंग सिगनल के पहलुओं और संकेतों को नीचे दिखाया गया है, -

हस्त चालित पहलू

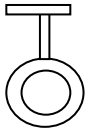
'ऑन'	'ऑफ'
	
सावधान, आगे बढ़ें, अगले सिगनल पर रुकें	आगे बढ़ें

स.नि. 94 स्टार्टर सिगनल का इलेक्ट्रिक रिपीटर : (1) किसी प्रस्थान सिगनल का वह संकेत (आस्पेक्ट) जो संचालक मोटरमैन को रेलगाड़ी के पिछले कैब से दिखाई न दे तो प्लेटफॉर्म पर संचालक मोटरमैन कैब के निकट स्टार्टर सिगनल का एक इलेक्ट्रिक रिपीटर स्टार्टर सिगनल उपलब्ध कराया जा सकता है ताकि संचालक मोटरमैन को स्टार्टर सिगनल के संकेत की जानकारी मिल सके। यह प्लेटफॉर्म पर उस स्थान पर लगा होता है जहां इसे संचालक मोटरमैन रेलगाड़ी के पिछले कैब से देख सकता है। स्टार्टर सिगनल के 'ऑन' संकेत होने या इसके खराब होने पर रिपीटर में किसी प्रकार की रोशनी प्रदर्शित नहीं होगी। जब स्टार्टर सिगनल "ऑफ" संकेत प्रदर्शित कर रहा हो तो रिपीटर "पीली रोशनी" प्रदर्शित करेगी।

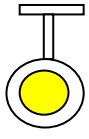
(2) यदि रिपीटर 'पीली' रोशनी इंगित नहीं करती है तो संचालक मोटरमैन स्टार्टर सिगनल के संकेत के संबंध में चालक मोटरमैन से पुष्टि करेगा। चालक मोटरमैन से इस बात की पुष्टि मिलने के बाद ही कि स्टार्टर सिगनल को "ऑफ" कर दिया गया है या आगे बढ़ने का प्राधिकार जारी कर दिया गया है, संचालक मोटरमैन रेलगाड़ी को आगे बढ़ाने की घंटी (स्टार्टिंग बेल) बजाएगा।

(3) यदि स्टार्टर सिगनल 'ऑफ' संकेत प्रदर्शित कर रहा हो तो परंतु रिपीटर में कोई रोशनी प्रदर्शित नहीं हो रही हो तो ऐसी स्थिति में रिपीटर को विफल माना जाएगा। विफलता की सूचना संचालक मोटरमैन द्वारा तुरंत यातायात नियंत्रक को दी जाएगी।

(4) एक रिपीटर के संकेत नीचे दिखाए गए हैं।



स्टार्टर सिगनल की 'ऑन' स्थिति में 'कोई रोशनी इंगित नहीं होती है



स्टार्टर सिगनल के 'ऑफ' स्थिति में पीली रोशनी इंगित होती है

95. प्वाइंट (काँटा) संकेतक.- काँटा संकेतक जहाँ दिया हुआ होता है, दोनों दिशाओं में लघु सफेद रोशनी दिखाई देगी, जब काँटे को सीधे लाईन के लिए सेट किया जाता है और दोनों दिशाओं में लघु हरे रंग की रोशनी दिखाई देगी, जब काँटे को मोड़ के लिए सेट किया जाता है।

96. उपयोग नहीं होनेवाले सिगनल. - (1) जब एक निश्चित रंगीन प्रकाश संकेत उपयोग में नहीं होता है, तो इसे दो क्रॉस किए गए डंडों द्वारा पृथक किया जाएगा, प्रत्येक डंडा 30 सेमी. से कम लंबा और 10 से.मी. चौड़ा नहीं होगा।

(2) जो सिगनल व्यवहार में नहीं होंगे उन्हें प्रकाशित नहीं किया जाएगा

सी. सिगनलों के उपस्कर

97. स्टेशनों और कार शेड केबिनों पर स्थिर सिगनल के न्यूनतम उपस्कर.- अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन अन्यथा छूटे हुए को छोड़कर, डबल लाइन पर एक विशेष क्लास स्टेशन पर स्थिर सिगनल के न्यूनतम उपस्कर,-

(1) पूर्ण ब्लॉक प्रणाली में,- (क) मध्यवर्ती ब्लॉक स्टेशनों और अनंतिम टर्मिनल ब्लॉक स्टेशनों पर होम और स्टार्टर सिगनल प्रदान किए जाएंगे।

(ख) होम सिगनल और स्टार्टर सिगनल विपरीत दिशा में, टर्मिनल ब्लॉक स्टेशन पर दिए जाएंगे।

(2) स्वचालित ब्लॉक प्रणाली में, - हस्तचालित, अर्द्ध स्वचालित और स्वचालित स्टॉप सिगनल प्रदान किया जाएगा।

98. स्टेशनों और केबिनों में आम तौर पर प्रदान किए जाने वाले अतिरिक्त स्थिर सिगनल. - ऊपर दिए गए नियम 97 में विहित सिगनल के न्यूनतम उपस्कर के अलावा, इस तरह के अन्य स्थिर सिगनल हर स्टेशन पर प्रदान किए जाएंगे, जो रेलगाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिए आवश्यक हो सकते हैं।

स.नि. 98 मार्ग संकेतक: होम सिगनल के साथ एक स्टैंसिल प्रकार का संकेतक उपलब्ध होगा जो मोटरमैन को इंगित करेगा कि उसकी रेलगाड़ी को किस प्लेटफॉर्म या लाइनों के ग्रिड पर प्रवेश कराया जा रहा है।

99. स्थिर सिगनलों की कमीशनिंग. - स्थिर सिगनल को तब तक उपयोग में नहीं लाया जाएगा जब तक कि रेल सुरक्षा आयुक्त द्वारा यह स्वीकार नहीं कर दिया जाता कि वे रेलगाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिए पर्याप्त हैं।

100. गैर ब्लॉक स्टेशनों पर सिगनल.- सिगनलों को हटाया जा सकता है और रेलगाड़ियों को उस तरीके से रोका जा सकता है जैसा विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत किया गया हो।

स.नि.100. 'डी' श्रेणी के स्टेशनों पर सिगनल: (1) नॉन-ब्लॉक स्टेशनों या "डी' श्रेणी के स्टेशनों पर एक स्वचालित सिगनल उपलब्ध कराया जाएगा और/या इन स्टेशनों पर 100 x 40 सेंटीमीटर आकार का एक स्टॉप बोर्ड उस स्थान पर लगाया जाएगा जहां यात्रियों के चढ़ने और उतरने के लिए रेलगाड़ियों का रूक जाना आवश्यक हो। रेलगाड़ी के सामने वाले बोर्ड के हिस्से को सफेद रंग से रंगा जाएगा जिसमें लाल अक्षरों में ' **STOP'** लिखा होगा। बोर्ड के पिछले हिस्से को काले रंग से रंगा जाएगा।

(2) उन स्टेशनों पर जहां स्टॉप बोर्ड लगाए गए हैं, 50x15 सेमी. आकार का एक यात्री हॉल्ट (PH) चिह्नित बोर्ड उस स्थान से कम से कम 300 मीटर की दूरी पर लगाया जाएगा जहां स्टॉप बोर्ड लगाया गया है। रेलगाड़ी के सामने वाले बोर्ड के हिस्से को पीले रंग से रंगा जाएगा जिसपर ' **PH'** लिखा होगा और बोर्ड के पीछे के हिस्से को काले रंग से रंगा जाएगा।

(बी) पैनल संचालक प्वाइंटों और सिग्नलों के संचालन को रोकने और रेलगाड़ी द्वारा अवरोधित लाइन के लिए दृश्य अनुस्मारक के रूप में प्रदर्शित करने हेतु लीवर कॉलर, स्लाइड कॉलर/पिन, बाधित लाइन की ओर ले जानेवाले बटन या स्विच कॉलर का उपयोग करेगा।

ई. सिगनल एवं प्वाइंटों का संचालन

101. साधारणत: स्थिर सिगनल. - (1) प्रत्येक स्थिर सिगनल का निर्माण इस प्रकार किया जाएगा कि किसी भी प्रकार की विफलता के मामले में, वह अपने सबसे प्रतिबंधात्मक पहलू पर रहेगा या वापस आएगा।

(2) एक स्टॉप या शंट सिगनल जो एक रेलगाड़ी के लिए "ऑफ" कर दिया गया है, उसे तब तक "ऑन" पर नहीं किया जाएगा, जब तक कि पूरी रेलगाड़ी उसे पार न कर गई हो, केवल निम्नलिखित स्थिति को छोड़कर, -

(क) आपातकालीन स्थिति में, यदि सिगनल को जिस रेलगाड़ी के लिए ऑफ किया गया था उसके गुजरने से पहले ही उसे 'ऑन' स्थिति में वापस लाना है, तो कोई भी काँटा या लॉक तब तक संचालित नहीं किया जाएगा जब तक कि रेलगाड़ी रुककर खड़ी नहीं हो जाती; और

(ख) जहां सिगनलिंग व्यवस्था स्वतः ही सिगनल को "ऑन" स्थिति में वापस ले आती है, सिगनल को संचालित करने वाले नियंत्रण को तब तक अपनी सामान्य स्थिति में बहाल नहीं किया जाएगा जब तक कि पूरी रेलगाड़ी उसे पार नहीं कर जाती।

(3) स्टेशन की सीमा के भीतर कोई भी स्थिर सिगनल कार्यरत पैनल ऑपरेटर या ट्रैफिक कंट्रोलर या उस समय के लिए उक्त सिगनल के कार्यकरण का स्वतंत्र प्रभार रखनेवाले व्यक्ति की अनुमति के बिना "ऑफ" नहीं किया जाएगा।

102. सिगनल के सामान्य पहलू. - (1) जब तक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन अन्यथा प्राधिकृत न किया गया हो, स्थिर सिगनल, स्वचालित सिगनलों को छोड़कर, अपनी सामान्य स्थिति में हमेशा अपने सबसे प्रतिबंधात्मक पहलू को प्रदर्शित करेंगे।

(2) स्वचालित स्टॉप सिगनल का सामान्य पहलू 'आगे बढ़ें' है। फिर भी, जहाँ आगे का सिगनल हाथ से संचालित किया जाता हो, वहाँ सिगनल का आमतौर पर प्रदर्शित होनेवाला पहलू 'सावधान' या 'ध्यान दें' है।

103. रेलगाड़ी की गतिविधि को प्रभावित करने वाली प्वाइंटें. - (1) किसी रेलगाड़ी के लिए कोई सिगनल "ऑफ" नहीं लिया जाएगा, जबतक कि, -

(क) सभी काँटे जिनपर से रेलगाड़ी गुजरेगी को सही से सेट न कर दिया गया हो और सभी संबंधित फेसिंग काँटे लॉक न कर दिये गए हों; और

(ख) जिस लाइन पर से रेलगाड़ी गुजरेगी वह साफ और सभी अवरोधों से मुक्त न हो।

(2) (क) जब भी किसी रेलगाड़ी द्वारा एक रनिंग लाइन को ब्लॉक किया जाता है, तो उसके आने के बाद ड्यूटी पर पैनल ऑपरेटर यह सुनिश्चित करेगा कि पीछे वाले काँटों को तुरंत ब्लॉक की गई इन खिलाफ सेट किया जाए, जहां इंटरलॉकिंग या स्टेशन लेआउट इसकी इजाजत देता हो, अतिरिक्त उसके जब शंटिंग या कोई अन्य गतिविधि किए जाने की आवश्यकता पड़ती हो; और

(ख) पैनल ऑपरेटर को लीवर कॉलर, स्लाइड कॉलर या पिन बटन या स्विच कॉलर का उपयोग करना चाहिए प्वाइंट एवं सिगनल संचालन को रोकने के लिए बाधित लाइन की ओर ले जाते हैं और रेलगाड़ी द्वारा कब्जे वाली लाइन के दृश्य अनुस्मारक के रूप में भी काम करते हैं।

104. फेसिंग प्वाइंटों की लॉकिंग. - रेलगाड़ियों के गुजरने के लिए फेसिंग कांटों को या तो इंटरलॉक किया जाएगा या चाबी लॉक किया जाएगा या उन्हें क्लैंप और पैडलॉक किया जाएगा।

स.नि. 104 प्वाइंटों को लॉक करना : जब किसी कारण से पैनल संचालन को निलंबित करना पड़े तो पैनल परिचालक वांछित मार्ग के लिए प्वाइंट (प्वाइंटों) को सेट कर देगा और पैनल चाबी को निकाल लेगा। इससे इंटरलॉक किए गए सभी प्वाइंटें चाहे वे सामने की प्वाइंटें हों या पीछे की, लॉक हो जाएंगी। चाबी निकालने से पहले पैनल संचालक यह सुनिश्चित करेगा कि जिन संचालनों के लिए संकेत पहले से दिए गए थे, वे पूरे हो चुके हैं। वह यह सुनिश्चित करेगा/करेगी कि प्वाइंटे निर्धारित मार्ग के लिए सेट हैं और संबंधित प्वाइंट स्विचों के पास प्वाइंटों के सही

संकेत उपलब्ध हैं। तब स्टेशन मास्टर की चाबी को निकाला जाएगा और इसे तब तक अपनी अभिरक्षा में रखेगा जबतक कि पैनल का सामान्य संचालन पुन: प्रारंभ नहीं हो जाता है।

105. होम सिगनल को 'ऑफ' लेने की शर्त.- होम सिगनल को 'ऑफ' लिया जा सकता है,यदि,– (1) दोहरी लाइन पर अगले स्टॉप सिगनल तक के लिए और उससे परे पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ और अवरोधों से मुक्त हो।

(2) टर्मिनल ब्लॉक स्टेशन में उस स्थान पर जहां रेलगाड़ियां आम तौर पर खड़ी की जाती हैं उससे आगे यदि पर्याप्त दूरी उपलब्ध नहीं हो, तो वहाँ रेलगाड़ी को उससे बाहर खड़ी करने के बाद होम सिगनल या इनर होम सिगनल को, जहां प्रावधान है, ऑफ कर दिया जाएगा बशर्ते जहाँ रेलगाड़ी को खड़ी करना है वहाँ तक लाइन क्लियर हो।

(3) खंड (1) में निर्दिष्ट पर्याप्त दूरी पूर्ण ब्लॉक प्रणाली में 180 मीटर से कम नहीं होगी और अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अलावा स्वचालित ब्लॉक प्रणाली में 90 मीटर से कम नहीं होगी।

106. स्टार्टर सिगनल को ऑफ करने की शर्तें. - 1) पूर्ण ब्लॉक कार्य-प्रणाली की स्थिति में,- (क) जब तक पहले से ब्लॉक स्टेशन से संपर्क करने की अनुमति नहीं मिल जाती तब तक रेलगाड़ी के लिए स्टार्टर सिगनल को 'ऑफ' नहीं किया जाएगा; और

(ख) स्टार्टर सिगनल को शंटिंग के प्रयोजन के लिए ' ऑफ ' नहीं किया जाएगा।

(2) स्वचालित ब्लॉक कार्य प्रणाली में स्टार्टर सिगनल के हाथ से संचालन की स्थिति में, किसी रेलगाड़ी के लिए स्टार्टर सिगनल को तब तक'ऑफ' नहीं लिया जाएगा, जब तक कि अगले स्वचालित स्टॉप सिगनल तक लाइन साफ न हो जाए और उसके आगे पर्याप्त दूरी न हो। पर्याप्त दूरी 90 मीटर से कम नहीं होगी।

107. **कॉलिंग ऑन सिगनल को ऑफ लेने की शर्त**.- जब तक रेलगाड़ी को स्टॉप सिगनल, जिसके नीचे कॉलिंग ऑन सिगनल लगा हुआ है नीचे खड़ी नहीं कर दिया जाता, तब तक सिगनल पर कॉलिंग ऑन सिगनल को 'ऑफ नहीं किया जाएगा।

108. **सिगनलों को प्रज्ज्वलित करना**.- सभी स्थिर संकेतों और संकेतकों को पूरे दिन और रात जलाए रखा जाएगा।

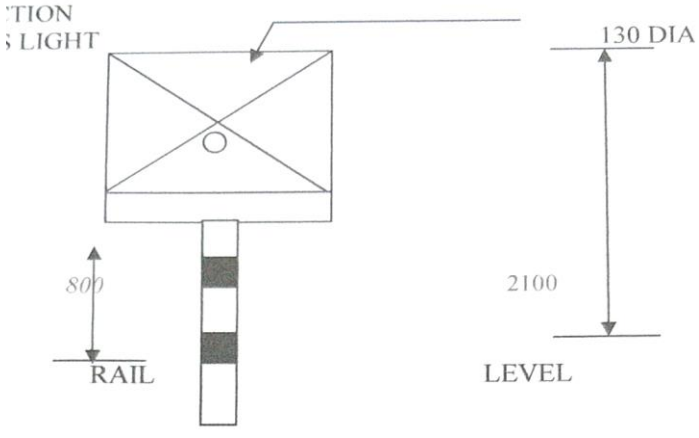
109. **स्थिर लाल प्रकाश.** - टर्मिनल प्लेटफॉर्म पटरियों, साइडिंग और कार-शेड पटरियों पर स्थिर लाल प्रकाश लगाई जाएगी, ताकि उन दूरतम बिंदुओं, जिनके बाहर रेलगाड़ी या शंटिंग गतिविधियों की अनुमति नहीं दी जा सकती, उनको इंगित किया जा सके।

110. **स्टॉप बोर्ड.** - प्लेटफ़ॉर्म पर विहित डिज़ाइन का स्टॉप बोर्ड लगाया जाएगा ताकि आती हुई किसी रेलगाड़ी के चालक मोटरमैन को दिखाई दे सके और उसे यह संकेत मिल सके कि यात्रियों के चढ़ने-उतरने के लिए रेलगाड़ी को कहाँ ख़ड़ी करना है।

स.नि. 110 स्टॉप बोर्ड: 100 x 40 सेमी आकार का एक स्टॉप बोर्ड 'डी' श्रेणी स्टेशनों के प्रस्थान छोर पर और टर्मिनल ब्लॉक स्टेशनों पर 'Y' रिवर्सल साइडिंग या आपातकालीन क्रॉस-ओवर रिवर्सल छोर के अंत में तथा कार-शेड क्षेत्र में जहां कहीं भी आवश्यक हो, चालक की नेत्रों के समकक्ष स्तर पर क्षैतिज रूप में लगाया जाएगा ।

111. **ब्लॉक सेक्शन आरंभ बोर्ड.** - ब्लॉक सेक्शन आरंभ बोर्ड एक बोर्ड है (जैसा कि नीचे दिखाया गया है) जो ब्लॉक सेक्शन के आरंभ होने को दर्शाता है और उस सीमा को इंगित करता है जिसके आगे कोई रेलगाड़ी आगे नहीं बढ़ेगी जब तक कि उसे प्राधिकारी से आगे बढ़ने का अधिकार नहीं मिल जाता।

ब्लॉक सेक्शन आरंभ बोर्ड



112. **ट्रैप और अन्य बिंदु.**- ट्रैप बिंदु एकल स्विच वाले रेल बिंदु हैं जो किसी लाइन पर इसलिए लगाए जाते हैं कि उसे अन्य लाइन अलग किया जा सके। स्विच इस तरह से डिज़ाइन किया गया है कि स्विच की खुली स्थिति में उसके ऊपर से गुजरने वाली यान पटरी से उतर जाएगी। ट्रैप स्विच को चालू लाइन के विरुद्ध सेट किया जाएगा और उस स्थिति में लॉक किया जाएगा। एक छोटी बंद सिरे की ओर जाने वाले बिंदुओं का इस्तेमाल पूरी तरह से रनिंग लाइन को अलग करने के लिए किया जाता है या साइडिंग को पटरीच्युति स्विचों के रूप में माना जाएगा।

113. प्वाइंटें - (1) विशेष रूप से विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत किए जाने के अलावा सभी कांटों को सामान्य रूप से सीधे मार्ग के लिए सेट किया जाएगा।

(2) कोई भी मेट्रो रेल सेवक स्टेशन अधीक्षक या यातायात अधीक्षक या वरिष्ठ यातायात सहायक की पूर्व अनुमति के बिना मरम्मत को प्रभावित करने या किसी अन्य प्रयोजन के लिए किसी भी प्वाइंट, सिगनल या उनकी फिटिंग या किसी भी इंटरलॉकिंग या अन्य कनेक्टिंग गियर के साथ हस्तक्षेप नहीं करेगा।

(3) प्वाइंटों और सिगनल के संचालन से संबंधित मेट्रो रेल सेवक, ड्यूटी पर, विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत को छोड़कर, अपने प्रभार के अधीन बिंदुओं और सिगनलों के संचालन के स्थान को नहीं छोड़ेगा।

स.नि. 113 (1) **प्वाइंटों का संचालन करने वाले कर्मचारियों के कर्तव्य :** (ए) कार्यरत पैनल संचालक और/या रेलगाड़ियों या डिब्बों की शंटिंग के लिए प्वाइंटों और सिग्नलों के संचालन हेतु जिम्मेवार प्वाइंटमैन स्टेशन शिफ्ट प्रभारी की अनुमति और किसी अन्य सक्षम स्टेशन कर्मचारी द्वारा कार्यमुक्त हुए बिना अपना कार्यस्थल छोड़कर नहीं जाएगा।

(बी) अपना कार्यस्थल छोड़ने से पहले वह अपने एवजी (रिलीवर) कर्मचारी को प्वाइंटों और सिगनलों एवं इसमें शामिल संचलनों की स्थिति की जाकारी देगा और स्वयं को इस बात से संतुष्ट करेगा कि उसके एवजी (रिलीवर) ने इसे समझ लिया है और इस आशय की अभिस्वीकृति एक डायरी में लिखी जाएगी।

(सी) यदि किसी रेलगाड़ी के लिए लाइन क्लियर दे दिया गया हो तो रेलगाड़ी पार कराने की ड्यूटी से जुड़े पैनल संचालक और प्वॉइंट्समैन अपनी ड्यूटी पर तब तक बने रहेंगे जब तक कि रेलगाड़ी पूरी तरह से प्रवेश नहीं कर जाती है और नए सिरे से प्रवेश करने की अनुमति प्रदान करने की शर्तें पुन: बहाल नहीं हो जाती।

114. स्टेशन शिफ्ट प्रभारी के कर्तव्य जब आमतौर पर कोई सिगनल ख़राब हो. - (1) जैसे ही एक स्टेशन शिफ़्ट प्रभारी को पता चलता है कि कोई सिगनल या संकेतक ख़राब हो गया है या ठीक से काम करना बंद हो गया है, तो वह, -

(क) यदि सिगनल पहले से 'ऑन' की स्थिति में नहीं हो, तो उसे तुरंत 'ऑन' स्थिति में लाने की व्यवस्था करेगा।

(ख) घटना की सूचना यातायात नियंत्रक को देगा जो उसे संकेतों के रखरखाव के लिए जिम्मेदार मेट्रो रेल सेवक को सूचित करेगा।

(2) जब स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को चालक मोटरमैन या किसी अन्य मेट्रो रेल सेवक से किसी ऐसे सिगनल में किसी भी खराबी की सूचना मिलती है जो उसके अपने स्टेशन नियंत्रण सीमा के भीतर नहीं है तो वह तुरंत यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा जो सिगनल रख-रखाव कर्मचारिवृंद को और संबंधित स्टेशन के शिफ्ट-प्रभारी को भी सलाह देगा।

(3) अप्रोच सिगनल ख़राब होने पर, स्टेशन शिफ्ट प्रभारी, - (क) पिछले स्टेशन के चालक मोटरमैन को सूचित करेगा ताकि आनेवाली रेलगाड़ियों के चालक मोटरमैन को सावधान किया जा सके;

(ख) रेलगाड़ियों को लेने की व्यवस्था के लिए ड्यूटी पर तैनात यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा; और

(ग) यह सुनिश्चित करने के बाद कि अप्रोच सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें पूरी हो गई हैं, रेडियो टेलीफोन से यातायात नियंत्रक को आती हुई रेलगाड़ी के चालक मोटरमैन को अनुमति देने की सलाह देगा कि विशेष अनुदेशों के अनुसार दोषपूर्ण सिगनल को पास करे।

(4) जब कोई प्रस्थान सिगनल दोषपूर्ण हो तो स्टेशन शिफ्ट प्रभारी यह सुनिश्चित करने के बाद कि स्टार्टर सिगनल को ऑफ करने की शर्तें पूरी हो गई हैं,-

(क) एक प्वाइंट्समैन को प्रतिनियुक्त करेगा कि लिखित प्राधिकार चालक मोटरमैन को सुपुर्द करने के लिए जाए और रेलगाड़ी स्टार्ट करने के लिए हस्त संकेत दिखाएगा, और

(ख) दोषपूर्ण सिगनल के बारे में यातायात नियंत्रक को अवगत कराता रहेगा।

स.नि. 114.(1) सामान्यत: जब कोई सिगनल खराब हो तो स्टेशन शिफ्ट प्रभारी/पैनल संचालक के कर्तव्य – ऐसे स्टेशनों पर जहां आरआरआई, पीआई या ईआई उपलब्ध हों, प्रवेश/प्रस्थान सिगनल के विफल हो जाने पर किसी रेलगाड़ी को पायलट करते हुए प्रवेश कराया जा सकता है या निर्धारित नियमानुसार केवल प्वाइंटों के ठीक प्रकार से सेट एवं लॉक होने तथा पैनल में क्रैंक हैंडल "IN" का स्थिर संकेत सुनिश्चित करने के बाद ही प्वाइंटों

को क्लैंप एवं पैडलॉक किए बिना निर्धारित लिखित प्राधिकार के तहत प्रस्थान कराया जा सकता है।

दोषपूर्ण सिगनल द्वारा शासित मार्ग पर रेलगाड़ी की आवाजाही पूरी होने तक निरस्तीकरण की कार्रवाई नहीं की जानी चाहिए।

स.नि. 114 (3) सामान्यत: जब कोई प्रवेश (पहुँच) सिगनल खराब हो तो शिफ्ट-प्रभारी/पैनल संचालक के कर्तव्य

जब किसी विशेष श्रेणी स्टेशन का प्रवेश सिगनल खराब हो तो कार्यरत पैनल संचालक इस बात से संतुष्ट होने पर कि प्रवेश सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें पूरी कर ली गई हैं, प्वाइंटमैन या किसी अन्य सक्षम यातायात कर्मचारी को यह सुनिश्चित करने के बाद कि आने वाली रेलगाड़ी प्रवेश सिगनल के नीचे ठहर गई है, आने वाली रेलगाड़ी के चालक मोटरमैन को प्लेटफॉर्म के छोर से हरा हाथ सिगनल प्रदर्शित करने के लिए भेजेगा। प्लेटफॉर्म के छोर से प्रदर्शित की जानेवाली हरी झंडी या इस तरह का हरा हाथ सिगनल प्राप्त होने पर चालक मोटरमैन इस बात की स्वीकृति के प्रतीक स्वरूप कि उसे 'ऑन' स्थिति में प्रवेश सिगनल को पार करने प्राधिकार प्राप्त हो गया है, दो बार लंबी सीटी बजाएगा। इसके बाद चालक मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी के साथ प्लेटफॉर्म क्षेत्र में सावधानी पूर्वक प्रवेश करेगा। यह प्रक्रिया तब तक जारी रहेगी जब तक कि खराब प्रवेश सिगनल की मरम्मत नहीं कर ली जाती।

स.नि. 114 (4) प्रस्थान सिगनल के खराब होने पर शिफ्ट प्रभारी के कर्तव्य

जब किसी 'विशेष श्रेणी' स्टेशन का प्रस्थान सिगनल खराब हो जाए तो कार्यरत पैनल संचालक इस बात से संतुष्ट होने पर कि प्रस्थान सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें पूरी कर ली गई हैं, संयुक्त रूप से आगे बढ़ने का प्राधिकार जारी करने के अतिरिक्त खतरे की अवस्था में सिगनल को पार करने की अनुमति प्रदान करेगा जिसका नमूना प्रपत्र परिशिष्ट- 4 और परिशिष्ट- 5 में दिया गया है।

115. त्रुटियां दूर किए जाने के बाद पदधारियों को सूचना. - जैसे ही दोषपूर्ण सिगनल को ठीक कर दिया जाता है और वह ठीक से काम करने लगता है तो शिफ्ट प्रभारी उन पदधारियों को सूचित करेगा जिसने उसके दोषपूर्ण होने की सूचना दी थी।

116. सिगनल की अनुपस्थिति या सिगनल में प्रकाश न होना.- (1) यदि - (क) यदि ऐसा स्थान जहाँ पर सिगनल मौजूद होता है वहाँ कोई सिगनल नहीं हो, या

(ख) सिगनल में जब जलना चाहिए तब बत्ती नहीं जल रही हो, या

(ग) सिगनल का पहलू गलत दिशा में संकेत दे रहा हो या ठीक से नहीं दिखा रहा हो,

या

(घ) एक से अधिक पहलू दिखाई पड़ रहे हों, तो चालक मोटरमैन इस तरह कार्रवाई करेगा मानों सिगनल सर्वाधिक प्रतिबंधात्मक पहलू दिखा रहा हो।

(2) 'R' मार्कर से लैस सिगनल पर, और जब पूर्ण ब्लॉक वर्किंग उपयोग में हो, तो चालक मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को खड़ा कर देगा, अगर सिगनल कोई प्रकाश नहीं दिखा रहा हो या अपूर्ण पहलू दिखा रहा हो, तो चालक मोटरमैन पहले सिगनल में 'R' मार्कर होने के बारे में स्वयं को संतुष्ट करने के बाद अगले स्टॉप सिगनल पर रुकने की तैयारी करेगा और इसके पहलू से आगे निर्देशित होगा।

117. दोषपूर्ण या क्षतिग्रस्त काँटे. - (1) जब भी काँटे, क्रॉसिंग या चेक रेल ख़राब या क्षतिग्रस्त होते हैं, काँटों के संचालन का प्रभारी मेट्रो रेल सेवक उनकी सुरक्षा करेगा और तुरंत ड्यूटी पर तैनात शिफ्ट प्रभारी को रिपोर्ट करने की व्यवस्था करेगा।

(2) इस तरह के दोषपूर्ण या क्षतिग्रस्त काँटों के बारे में पता चलने पर ड्यूटी पर तैनात पैनल ऑपरेटर या शिफ्ट-प्रभारी,-

(क) इसके बारे में ट्रैफिक कंट्रोलर को सूचित करेगा और इसके रखरखाव के लिए जिम्मेदार व्यक्ति द्वारा दोष को ठीक कराने की व्यवस्था करेगा;

(ख) फेसिंग प्वाइंटों की सेटिंग और लॉकिंग के बाद व्यक्तिगत रूप से रेलगाड़ियों को सुरक्षित रूप से गुजारने को सुनिश्चित करेगा; और

(ग) दोष को ठीक किए जाने तक सिगनल को रखने या सिगनल को 'ऑन' स्थिति में रखने की व्यवस्था करेगा।

स.नि. 117 (2) (ए) दोषपूर्ण या क्षतिग्रस्त प्वाइंटें : चालू लाइनों पर प्वाइंटों के निष्क्रिय हो जाने की स्थिति में पैनल संचालक जब आवश्यक हो तो सिगनल अनुरक्षण प्रभारी को आने के लिए कहेगा जो क्रैंक हैंडल के उपयोग द्वारा प्वाइंटों को निर्धारित मार्ग के लिए सेट करेगा और उसके बाद प्वाइंटमैन प्वाइंट (प्वाइंटों) को क्लैंप एवं पैडलॉक से जकड़ देगा। यदि प्वाइंटों के खराब या क्षतिग्रस्त होने के कारण क्रैंक हैंडल द्वारा प्वाइंट को सेट करना संभव न हो और कोई वैकल्पिक मार्ग भी उपलब्ध न हो तो दोषपूर्ण प्वाइंटों को ठीक कर लिए जाने तक रेलगाड़ी सेवाओं को निलंबित रखा जाएगा।

118. संकेतों के संबंध में चालक मोटरमैन के कर्तव्य. - (1) चालक मोटरमैन सतर्क और सावधान रहेगा और हर संकेत पर ध्यान देगा और उसका पालन करेगा चाहे उसे दिखाए गए संकेत का कारण उसे ज्ञात हो या नहीं।

(2) जब वह कोई असुरक्षित स्थिति नोटिस करेगा, वह तुरंत अपनी रेलगाड़ी को धीरे धीरे खड़ा कर देगा और संचालक मोटरमैन और यातायात नियंत्रक को सूचित करने के बाद, बड़ी सावधानी बरतते हुए आगे बढ़ेगा ताकि कोई रुकावट होने पर उसके पहले ही रेलगाड़ी को रोक सके। वह अगला स्टेशन आने पर उसे लिखित रूप में घटना की रिपोर्ट करेगा।

(3) प्रत्येक चालक मोटरमैन कार्य करने की प्रणाली, संकेतों के स्थान और जिस सेक्शन पर काम उसे काम करना है उसमें रेलगाड़ियों के संचलन को प्रभावित करनेवाली अन्य स्थानीय परिस्थितियों से स्वयं को अवगत रखेगा।

119. **अप्रोच सिगनल के खराब होने के दौरान चालक मोटरमैन के कर्तव्य**.- चालक मोटरमैन जो अप्रोच सिगनल उसकी रेलगाड़ी को संदर्भित करता है उसके खराब होने पर उसको तबतक पास नहीं करेगा जब तक कि,-

(1) वह रेलगाड़ी को खड़ी नहीं कर देता ।

(2) सिगनल पास करने के लिए पैनल ऑपरेटर से अनुमति लेने के लिए उपलब्ध संचार साधनों से यातायात नियंत्रक से संपर्क नहीं कर लेता।

(3) विशेष अनुदेशों के अनुसार उचित प्राधिकार के बाद इस तरह के सिगनल को प्रतिबंधित गति से आगे बढ़ाएगा; और

(4) तब चालक मोटरमैन प्लेटफॉर्म के निकटतम किनारे से प्रदर्शित हरे हाथ सिगनल संकेत द्वारा निर्देशित होने पर या 'ऑफ' स्थिति में कॉलिंग-ऑन सिगनल द्वारा प्राधिकृत होने पर प्रतिबंधित गति से आगे बढ़ेगा।

स.नि. 119 (3) प्रवेश (एप्रोच) सिगनल के खराब होने पर चालक मोटरमैन के कर्तव्य : चालक मोटरमैन होम सिगनल को खतरे की स्थिति में देखने पर अपनी रेलगाड़ी को उस सिगनल के नीचे रोक देगा और उसके बाद प्लेटफॉर्म के निकटतम छोर से प्रदर्शित किए जानेवाले हरा हाथ सिगनल द्वारा पथ निर्देशित होने पर प्रतिबंधित गति के साथ आगे बढ़ेगा।

120. **प्रस्थान सिगनल दोषपूर्ण होने पर चालक मोटरमैन के कर्तव्य.** - चालक मोटरमैन दोषपूर्ण प्रस्थान सिगनल को पास नहीं करेगा, जबतक कि, -

(1) रेलगाड़ी स्टेशन पर खड़ी न कर दी गई हो ;

(2) कार्य प्रणाली के अधीन उसे आगे बढ़ने का समुचित प्राधिकार न मिल गया हो; और

(3) विशेष अनुदेशों के अनुसार उसे आगे बढ़ने का संकेत न दे दिया गया हो।

स.नि. 120 (3) प्रस्थान सिगनल के खराब होने पर चालक मोटरमैन के कर्त्तव्य : पैनल संचालक द्वारा चालक मोटरमैन को आगे बढ़ने के लिए एक लिखित प्राधिकार के अतिरिक्त प्रस्थान सिगनल को 'ऑन' स्थिति या दोषपूर्ण स्थिति में पार करने के लिए एक लिखित प्राधिकार भी सौंपा जाएगा बशर्ते कि कार्यरत पैनल संचालक इस बात से संतुष्ट हो कि प्रस्थान सिगनल को 'ऑफ' करने की शर्तें पूरी कर ली गई हैं। "आगे बढ़ने का लिखित प्राधिकार" और "खतरे की अवस्था में सिगनल को पार करने की अनुमति" का प्रपत्र संयुक्त रूप में हैं जिसका नमूना परिशिष्ट - 4 और परिशिष्ट -5 में दिया गया है और ये मोटरमैन कैब के सामने से प्रदर्शित हरा हाथ सिगनल द्वारा निर्देशित होते हैं।

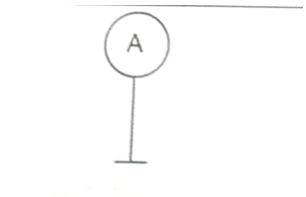
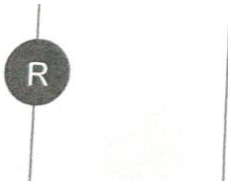
121. कॉलिंग-ऑन सिगनल के संबंध में चालक मोटरमैन के कर्तव्य. - एक रेलगाड़ी के चालक मोटरमैन हमेशा स्टॉप सिगनल के संकेत द्वारा निर्देशित होगा जिसके नीचे कॉलिंग-ऑन सिगनल लगा हुआ है। यदि वह स्टॉप सिगनल 'ऑन' स्थिति में है तो वह रेलगाड़ी को धीरे धीरे रोक देगा। यदि उसे पता चलता है कि कॉलिंग-ऑन सिगनल को 'ऑफ' कर लिया गया है, तो वह रेलगाड़ी को रोकने के बाद सावधानी से आगे बढ़ेगा और किसी भी बाधा से पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा।

122. रनिंग लाइनों में प्रवेश करने से पहले अनुमति. - कोई भी चालक मोटरमैन किसी भी रनिंग लाइन पर अपनी रेलगाड़ी नहीं ले जाएगा या उसे तब तक पार नहीं करेगा जब तक कि वह स्टेशन शिफ्ट प्रभारी की अनुमति उस तरीके से प्राप्त नहीं कर लेता जैसा कि निर्दिष्ट किया जा सकता है और वह खुद को संतुष्ट नहीं कर लेता कि सभी संकेत सही दिखाए जा चुके हैं।

123. संकेतों में त्रुटियों की रिपोर्टिंग. - यदि कोई चालक मोटरमैन यह देखता है कि संकेत प्रकाश अपूर्ण रूप से दिखाई दे रहा है या आंशिक रूप से अस्पष्ट है, तो वह इस मामले को यातायात नियंत्रक को ड्यूटी पर रिपोर्ट करेगा जो स्टेशन शिफ्ट-इन-चार्ज को सूचित करने के लिए कदम उठाएगा और संबंधित व्यक्ति को सलाह भी देगा ताकि उसे तुरंत ठीक कराया जा सके।

124. सिगनलों के लिए व्यतिरेकी चिह्नक और संकेत. - जहां आवश्यक हो, संकेतों को विहित चिह्नकों द्वारा विशेषीकृत किया जाएगा और ऐसे चिह्नकों को सिगनलों के नीचे सिगनल पोस्टों पर लगाया जाएगा जैसा कि नीचे बताया गया है ।

125. स्वचालित ब्लॉक क्षेत्रों में स्थिर स्टॉप सिगनल के प्रकार. - (1) स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में स्टॉप सिगनल रंगीन प्रकाश सिगनल होंगे और वे निम्नलिखित प्रकार के हो सकते हैं,-

जैसा दिखाई देता है	कहाँ लगाया गया है	विवरण
	स्वचालित स्टॉप सिगनल	उजले वृत्ताकार तख्ती पर काला अग्रेजी का 'ए' अक्षर
	अर्ध स्वचालित स्टॉप सिगनल	काली पृष्ठभूमि पर उजला प्रकाशित अक्षर 'ए' जो स्वचालित स्टॉप सिगनल के रूप में काम करेगा, और हस्तचालित स्टॉप सिगनल के रूप में काम करने पर अक्षर 'ए' बुझ जाएगा।
	कॉलिंग ऑन सिगनल	उजले वृत्ताकार तख्ती पर काला अग्रेजी का 'सी' अक्षर
	रंगीन प्रकाश सिगनलिंग क्षेत्र में रिपीटिंग सिगनल	काली पृष्ठभूमि पर अंग्रेजी का प्रकाशित 'आर' अक्षर

(क) एक स्वचालित स्टॉप सिगनल, जो हस्त चालित परिचालन पर निर्भर नहीं है, वह स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन के भीतर और बाहर रेलगाड़ी के गुजरने से स्वचालित रूप से नियंत्रित होता है।

(ख) एक अर्ध स्वचालित स्टॉप सिगनल जो स्वचालित स्टॉप सिगनल के रूप में या फिर आवश्यकतानुसार हस्तचालित स्टॉप सिगनल के रूप में संचालित होने में सक्षम है;

(i) जब अर्ध-स्वचालित स्टॉप सिगनल स्वचालित स्टॉप सिगनल के रूप में काम करता है, तो वह आगे के ब्लॉक सिगनलिंग अनुभाग की शर्तों के अनुसार 'ऑन' और 'ऑफ' पहलू स्वचालित रूप से धारण कर लेता है;

(ii) जब अर्ध-स्वचालित स्टॉप सिगनल हस्त चालित सिगनल के रूप में काम करता है, तो यह स्वचालित रूप से स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग सेक्शन के कब्जे पर 'ऑन' पहलू को स्वतः मान लेता है, लेकिन हस्त चालित रूप से संचालित होने पर 'ऑफ' पहलू मान लेगा, बशर्ते संबंधित स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग सेक्शन आगे स्पष्ट हैं;

(iii) जब कोई अर्द्ध स्वचालित स्टॉप सिगनल स्वचालित सिगनल के रूप में संचालित होती है तो सिगनल के नीचे उपलब्ध 'A' मार्कर प्रज्ज्वलित हो जाती है और जब 'A' मार्कर बुझ जाती है तो सिगनल को हस्त चालित स्टॉप सिगनल के रूप में संचालित होते हुए माना जाएगा, और

(ग) हस्त चालित स्टॉप सिगनल हस्तचालित रूप से परिचालित होता है और यह स्वचालित अथवा अर्द्ध-स्वचालित स्टॉप सिगनल के रूप में कार्य नहीं कर सकता।

(2) स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में रंगीन प्रकाश सिगनलें तीन-संकेती या चार संकेती होंगे।

अध्याय –2

रेलगाड़ियों का साधारणतया संचालन

अ. समय निर्धारण

126. **घड़ी मिलाना.-** प्रारंभिक स्टेशन से किसी रेलगाड़ी के प्रस्थान करने से पहले संचालक मोटरमैन अपनी घड़ी को स्टेशन की घड़ी से मिलाएगा और चालक मोटरमैन को उस समय की सूचना देगा जो तदनुसार अपनी घड़ी को मिलाएगा।

127. **संचालन समय सारणी (डब्ल्यू.टी.टी.) एवं मानक आयामों की अनुसूची प्रदान करना.- (1)** तत्समय प्रवृत संचालन सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) की एक प्रति प्रत्येक स्टेशन, मोटरमैन एवं व.अनुभाग इंजीनियर या कनिष्ठ इंजीनियर (रेल पथ या कार्य निरीक्षक एवं सिगनल तथा दूरसंचार) और ऐसे अन्य मेट्रो रेल सेवक को दी जाएगी जिसे अपनी ड्यूटी के दौरान प्रचालन सयम सारणी के उपयोग की आवश्यकता है।

(2) उपरोक्त संचालन समय सारणी जो जारी होगी की एक प्रति रेल संरक्षा आयुक्त को दी जाएगी।

(3) तत्समय प्रवृत मानक आयामों की अनुसूची की एक-एक प्रति नियंत्रक, यातायात निरीक्षक (योजना) तथा प्रत्येक वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर या कनिष्ठ इंजीनियर (रेल पथ, सिगनल तथा दूरसंचार एवं रेलगाड़ी परीक्षक) को दी जाएगी।

स.नि. 127 "पायलट सह वाणिज्यिक रेलगाड़ी" शीर्षक के अंतर्गत: - (ए) प्रत्येक वाणिज्यिक दिवस की शुरुआत में अप और डाउन दोनों लाइनों पर पायलट (प्रायोगिक) सह वाणिज्यिक रेलगाड़ियों को चलाने के लिए समय-सारिणी तैयार किया जाएगा। ऐसी पायलट सह वाणिज्यिक रेलगाड़ियां अधिकतम 40 किमी प्रति घंटे की गति से मेट्रो रेलवे के पूरे खंड पर चलेगी। यदि कोई असुरक्षित स्थिति पाई जाती है तो **सा.नि. एवं स.नि.** 160 के अनुसार कार्रवाई की जाएगी।

(बी) कार्यरत यातायात नियंत्रक ऐसी पायलट सह वाणिज्यिक रेलगाड़ियों को चलाने की अनुमति तब तक नहीं देगा जब तक कि उसे टीपीसी या इंजीनियरी नियंत्रण (व.अनुभाग इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर/रेलपथ) से इस आशय का 'लाइन सेफ सर्टिफिकेट' प्राप्त नहीं हो जाता है कि चालू लाइनें सभी प्रकार के अवरोधों से मुक्त हैं और यात्री रेलगाड़ियों के संचालन के लिए सुरक्षित हैं।

(सी) पायलट सह वाणिज्यिक रेलगाड़ी के आगे स्थित स्टेशन से प्रस्थान करने पर दूसरी और बाद की रेलगाड़ियां सामान्य रूप से सीमित गति से चलेंगी।

आ. रेलगाड़ियों की गति

128 **साधारणतया गति सीमाएं .-** (1) प्रत्येक रेलगाड़ी की प्रचालन किसी सेक्शन के लिए यथाविनिर्दिष्ट चालन गति सीमाओं के भीतर होगी।

(2) सेक्शन के लिए गति और स्थायी गति निर्बंधन संचालन समय सारणी में दिखाए जाएंगे।

(3) जब भी चालक मोटरमैन को उन स्थानों के बारे में उपदर्शित करना आवश्यक हो जहां रेलगाड़ियां निर्बंधित गति से चलाई जा रही हैं या जब रेलपथ की हो रही मरम्मत के कारण या किसी अन्य कारण से रेलगाड़ियों को पूरी तरह से रोका जाना और फिर आगे बढ़ाना है, तो विशेष अनुदेशों के अधीन यथाविनिर्दिष्ट कार्रवाई की जाएगी।

129. **चेतावनी आदेश .-** (1) जब कभी भी लाइन के मरम्मताधीन होने के कारण या किसी अन्य कारणवश विशेष सावधानियों की आवश्यकता हो, तो एक चेतावनी आदेश जिसमें वे किलोमीटर वर्णित हों जिनके बीच पूर्वावधानी आवश्यक हो, ऐसी सावधानियां लेने के लिए कारण तथा रेलगाड़ी की चालन गति की सीमा बताते हुए, ऐसे विराम स्टेशन जो ऐसी सावधानियां बरतने के स्थान के निकटतम हों या ऐसे अन्य स्टेशन और ऐसी

रीति से जैसा कि विशेष अनुदेशों के अंतर्गत उपबंधित हो, तत्काल चालक मोटमैन को सौंप दिया जाएगा।

(2) निरंतर दीर्घावधि मरम्मतों के मामले में जब स्थिर सिगनलों की ऐसे स्थान के पहले पर्याप्त दूरी पर व्यवस्था की गई हो और इस बारे में संबंधित मोटरमैन को सूचित किया गया हो, तब उप नियम (1) लागू नहीं होगा।

(3) उपनियम (1) में निर्दिष्ट चेतावनी आदेश एक हरे कागज पर होगा और उपर्युक्त के अनुसार बनाया जाएगा और उसपर पूर्ण हस्ताक्षर किए जाएंगे।

स.नि. 129(1) सतर्कता आदेश : (1) जब भी किसी लाइन पर मरम्मत कार्य होने या किसी विशेष परिस्थिति के कारण कुछ सावधानियां बरतनी आवश्यक हों तो उस स्थान की किलोमीटर दूरी का विवरण जिसके बीच ऐसी सावधानियां आवश्यक हैं, वह प्रतिबंधित गति जिस पर रेलगाड़ी चल सकती है और इनके कारणों को नोटिस स्टेशन (नामत: कवि सुभाष, महानायक उत्तम कुमार, दमदम और नोआपाड़ा) और केंद्रीय नियंत्रण में रखे सतर्कता आदेश पंजिका में क्रमानुसार दर्ज किया जाएगा। सतर्कता आदेश में प्रविष्टियां किसी ऐसे इंजीनियरी अधिकारी (सिविल, सिगनल या विद्युत) के हस्ताक्षरित ज्ञापन प्राप्त होने पर ही की जाएगी जो कनिष्ठ इंजीनियर के पद से नीचे स्तर का न हो और जिसकी विषय वस्तु को ज्ञापन (मेमो) प्राप्त करने वाले नोटिस स्टेशन और केंद्रीय नियंत्रण के बीच प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान द्वारा स्टेशन शिफ्ट प्रभारी या पैनल संचालक द्वारा दोहराया जाएगा। जब कभी भी संबंधित इंजीनियरी अधिकारी द्वारा हस्ताक्षरित ज्ञापन के माध्यम से प्रतिबंधों को संशोधित या रद्द किया जाता है तो प्रतिबंध लगाने के लिए ऊपर निर्धारित प्रक्रिया का पालन करते हुए सतर्कता आदेश पंजिका में उपयुक्त प्रविष्टियां की जाएंगी।

(2) कवि सुभाष, महानायक उत्तम कुमार, दमदम और नोआपाड़ा में कार्यरत पैनल संचालक तीन प्रतियों में एक सतर्कता आदेश (जैसा कि परिशिष्ट-2 और

परिशिष्ट-3 में दिया गया है) तैयार करेगा और इसपर अपना पूरा हस्ताक्षर करेगा। स्टेशनों और खंडों को संचलन की दिशा में भौगोलिक क्रम में दर्शाया जाएगा। प्रत्येक सुबह रेलगाड़ी सेवा शुरू होने के बाद शेड से आनेवाली प्रत्येक रेक के चालक और संचालक मोटरमैन को सतर्कता आदेश की एक-एक प्रति सौंपी जाएगी। चालक और संचालक मोटरमैन अपने रिलीवर को सतर्कता आदेश सौंप देंगे। इस प्रकार दिए गए सतर्कता आदेश पूरे कैलेंडर दिवस के लिए मान्य होंगे जबतक कि अन्यथा किसी सक्षम इंजीनियरी अधिकारी द्वारा इसे पहले ही संशोधित या रद्द नहीं किया गया हो। तीसरी प्रतिलिपि को स्टेशन रिकार्ड के रूप में रखा जाएगा।

(3) संशोधित सतर्कता आदेश कवि सुभाष, महानायक उत्तम कुमार, दमदम और नोआपाड़ा स्टेशन पर, जैसा कि स्थिति हो, चालक और संचालक मोटरमैन को सौंप दिया जाएगा, यदि रेलगाड़ी सेवाओं के शुरू होने के बाद पहले के प्रतिबंध आदेश को संशोधित किया गया हो और यातायात नियंत्रक यह सुनिश्चित करेगा कि सेक्शन में मौजूद सभी रेलगाड़ियों को संशोधित सतर्कता आदेश प्राप्त हो गया है।

(4) जब कभी भी सतर्कता आदेश सौंपा जाए तो सतर्कता आदेश के स्टेशन पन्नी पर चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन के हस्ताक्षर प्राप्त कर लिए जाएंगे।

(5) अपनी ड्यूटी के अंतिम फेरे (ट्रिप) के अंत में कार्यमुक्त होनेवाले चालक एवं संचालक मोटरमैन कार्यमुक्त (रिलीव) करनेवाले चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन को कार्यभार सौंपते समय सतर्कता आदेश की अपनी-अपनी प्रतियां उन्हें सौंप देंगे और उनकी स्वीकारोक्ति के रूप में उनके हस्ताक्षर प्राप्त कर लेंगे।

(6) किसी भी स्टेशन (चाहे विशेष श्रेणी या "डी" श्रेणी) पर जहां इस प्रकार की सावधानी आवश्यक है, आकस्मिक परिस्थितियों में आवश्यक होने पर यातायात नियंत्रक के निर्देश पर कार्यरत स्टेशन शिफ्ट-प्रभारी/पैनल संचालक द्वारा सतर्कता आदेश भी तैयार किया जाएगा और उसे सौंपा जाएगा।

(7) चालू लाइन पर लागू सभी गति प्रतिबंध और सावधानियों को रेलगाड़ी के चालक दल को उन स्थानों पर प्रदर्शित किया जाएगा जहां ऐसी सावधानी आवश्यक है।

(8) संचालन समय-सारणी में दर्शाए गए स्थायी प्रतिबंधों के लिए सतर्कता आदेश सौंपने की आवश्यकता नहीं है।

(9) यदि कोई प्रतिबंध लागू न हो तो नोटिस स्टेशनों-कवि सुभाष, महानायक उत्तम कुमार, दमदम और नोआपाड़ा द्वारा एक शून्य सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा।

(10) सतर्कता आदेश के पिछले पृष्ठ पर कोई प्रविष्टि नहीं की जाएगी।

130 **स्टेशनों पर बिना रूके जाने के दौरान रेलगाड़ियों की गति सीमा.- (1)** कोई भी रेलगाड़ी किसी भी स्टेशन से बिना रूके नहीं गुजरेगी जबतक कि उस लाइन को जिस पर रेलगाड़ी को जाना है, कांटों को भली प्रकार सेट करके सभी संयोजित लाइनों से अलग न कर दिया गया हो और रेलगाड़ी के गुजरने के दौरान उस स्थिति को बनाए रखने के लिए अंतर्पाशन (इंटरलॉकिंग) की व्यवस्था न कर दी गई हो।

(2) किसी स्टेशन से गुजरने के दौरान रेलगाड़ियों की गति यथाविनिर्दिष्ट गति से अधिक नहीं होगी।

इ. रेलगाड़ियों और उनके कर्मचारिवृंद के उपस्कर

131. प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) चिह्न बत्तियां (मार्कर लाइट) एवं गतिमापक (स्पीडोमीटर).- (1) सभी रेलगाड़ियों पर अनुमोदित डिजाइन की बिजली की प्रमुख बत्ती और इसके अतिरिक्त बिजली की सफेद चिह्न बत्ती सामने लगाई जाएगी।

(2) जब रेलगाड़ी किसी स्टेशन पर खड़ी हो, और ऐसे अन्य अवसरों पर जो विनिर्दिष्ट किए जाएं, रेलगाड़ी की प्रमुख बिजली बत्ती बुझा दी जाएगी और चिह्न बत्ती जला दी जाएगी।

(3) यदि किसी रेलगाड़ी की प्रमुख बिजली बत्ती खराब हो जाए, तो रेलगाड़ी यथाविनिर्दिष्ट गति से चलाई जाएगी।

(4) यदि गतिमापक के रिकार्ड त्रुटिपूर्ण अवस्था में हों तो रेकों को कारशेड से नहीं निकाला जाना चाहिए। यदि रेलगाड़ी के चलने के दौरान गतिमापक के रिकार्डर खराब हो जाएं, तो रेलगाड़ी विशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट गति से चलाई जाएगी।

स.नि. 131 (ए) जब रेलगाड़ी की हेड लाइट बंद कर दी जाएगी : चालक मोटरमैन रेलगाड़ी की हेड लाइट को "स्विच ऑफ" कर देगा और मार्कर लाइट को निम्नलिखित मामलों में भी "स्विच ऑन" रखेगा :-

(ए) रोशनी की चकाचौंध में इंसानों के ऊपर चलने से बचने के लिए,

(बी) किसी सिगनल के प्रकाश संकेत का पता लगाने के लिए और

(सी) शंटिंग परिचालन करते समय ।

स.नि. 131 (बी) जब रेलगाड़ी की हेड लाइट बंद कर दी जाएगी : (ए) रेलगाड़ी की हेडलाइट फेल हो जाने पर कोई गति प्रतिबंध लागू नहीं होगा। फिर भी जब रेलगाड़ी स्टेशनों के बीच चल रही हो और स्टेशन के पास पहुँच रही हो तो चालक

मोटरमैन थोड़े-थोड़े समय के अंतराल पर इंजन की सीटी बजाएगा। चालक मोटरमैन यातायात नियंत्रक को इस संबंध में सूचित करेगा।

(बी) हेडलाइट की मरम्मत ऐसे पहले स्थान पर की जाएगी जहां इस प्रकार के मरम्मत के लिए सुविधाएं उपलब्ध हों। यात्रियों को संभावित विलंब के बारे में सूचित किया जाएगा, यदि कोई हो।

132. **पिछली (टेल) और पार्किंग बत्तियां.-** (1) सभी रेलगाड़ियों के पिछले भाग पर लाल पिछली (टेल) बत्ती होगी।

(2) जब तक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, स्टेशन सीमा के भीतर या डिपो साइडिंगों में, जब रेलगाड़ी खड़ी हो, तो प्रत्येक रेलगाड़ी के पिछले और अगले भाग पर लाल पार्किंग बत्ती होगी।

(3) लाल पिछली बत्ती के अलावे सभी रेलगाड़ियों के पिछले भाग में एक पीली चमकती पिछली बत्ती होगी जिसे चालक मोटरमैन द्वारा सूचित किए जाने पर संचालक मोटरमैन द्वारा सक्रिय कर प्रज्जवलित किया जाएगा, जब रेलगाड़ी 'लाल' अथवा 'खराब सिगनल' के पीछे रूक जाए।

स.नि.132 (3) चालक मोटरमैन की सूचना पर संचालक मोटरमैन द्वारा प्रज्वलित की गई "पीली" चमकती पृष्ठ बत्ती (फ्लैशिंग बैक लाइट) को तब तक "ऑफ" नहीं किया जाएगा जब तक कि चालक मोटरमैन द्वारा ऐसा करने के लिए सूचित नहीं किया जाता है। चालक मोटरमैन चमकती पृष्ठ बत्ती को 'ऑफ' करने की ऐसी सूचना तब तक नहीं देगा जब तक कि वह अगले स्वचालित सिगनल को "ऑफ" स्थिति में पार करने के बाद फिर से सामान्य गति नहीं पकड़ लेता है।

133. **चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन के उपस्कर.**- प्रत्येक चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन के पास ड्यूटी के समय उनकी रेलगाड़ी पर निम्नलिखित उपस्कर और नियमों, नियमावली और समय-सारणी की प्रतियां होंगी,-

(1) साधारण नियमों, सहायक नियमों और दुर्घटना नियमावली की एक प्रति।

(2) मेट्रो रेल के संचालन की समय सारणी की प्रति।

(3) एक कलाई घड़ी

(4) दो ऐसे चश्मे जिसे डाक्टरी सलाह के अनुसार उसे लगाना अपेक्षित हो।

(5) एक तीन रंग की बत्ती वाली टॉर्च,

(6) जी.एस.एम-आर हैंड सेट

(7) कैब उपस्कर जैसे,-

(क) प्राथमिक चिकित्सा पेटी;

(ख) आपातकालीन टेलीफोन;

(ग) रेलगाड़ी रेडियो;

(घ) रेलगाड़ी जन उदघोषणा प्रणाली;

(ङ) भू संपर्कन छड़;

(च) आपातकाल के दौरान यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने के लिए सीढ़ी;

(छ) अंतिम यान में पिछली बत्ती एवं पीली चमकती बत्ती (स्थिर);

(ज) अग्निशामक और;

(झ) त्रुटि शोधक औजार पेटी;

(8) यथाविनिर्दिष्ट अन्य सामान।

134. रेलगाड़ियों पर कर्मियों की तैनाती. - (1) (क) विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा यथा उपबंधित के सिवाय, किसी रेलगाड़ी को किसी भी प्रचालित लाइन पर चलाने की अनुज्ञा नहीं दी जाएगी जब तक कि सामने के चालक कक्ष (कैब) में चालक मोटरमैन एवं पिछले चालक कक्ष (कैब) में संचालक मोटरमैन न हो; और

(ख) किसी भी परिस्थिति में चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन अथवा किसी ऐसे रेल सेवक जो सम्यक रूप से अर्हित हो और जिसके पास सक्षमता प्रमाणपत्र हो, के सिवाय कोई अन्य व्यक्ति प्रचालित लाइन पर रेलगाड़ी को आगे नहीं बढ़ाएगा अथवा चलाएगा।

(2) (क) यदि चालक मोटमैन रेलगाड़ी के गति में होने के दौरान अशक्त हो जाता है, तो रेलगाड़ी को रोक दी जाएगी। चालक मोटरमैन अथवा संचालक मोटरमैन ड्यूटी पर उपस्थित यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा। यदि अपेक्षित हो तो संचालक मोटरमैन जन उदघोषणा प्रणाली पर यात्रियों के लिए उपयुक्त सूचना प्रसारित करेगा और संचालक मोटरमैन पिछले कक्ष से रेलगाड़ी को चलाते हुए अगले स्टेशन तक ले जाएगा। उसके बाद संचालक मोटरमैन अगले चालन कक्ष से रेलगाड़ी को चलाएगा जबतक कि कोई सक्षम व्यक्ति उसे प्रतिस्थापित न कर दे; और

(ख) यदि संचालक मोटमैन रेलगाड़ी के गति में होने के दौरान अशक्त हो जाता है, तो चालक मोटरमैन ड्यूटि पर उपस्थित नियंत्रक को सूचित करते हुए रेलगाड़ी को अगले स्टेशन तक ले जाएगा। रेलगाड़ी के दरवाजों का नियंत्रण चालक

मोटरमैन अपने हाथ में ले लेगा और तबतक प्रचालित करेगा जबतक कि संचालक मोटमैन का कार्यभार किसी सक्षम व्यक्ति द्वारा नहीं ले लिया जाता है।

(3) (क) यदि अगले चालन कक्ष का चालन उपकरण खराब हो जाए, तो रेलगाड़ी, अगले स्टेशन तक पिछले चालन कक्ष से संचालक मोटरमैन द्वारा यातायात नियंत्रक को सूचित करते हुए चलाई जाएगी। अग्रगामी चालन कक्ष का चालक मोटरमैन आपातकालीन ब्रेक लगाने और रेलगाड़ी को सुरक्षापूर्वक संचालित करने के लिए जिम्मेदार होगा; और

(ख) यदि अपेक्षित हो तो, अगले स्टेशन पर यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने, प्रचालित लाइन से खराब रेलगाड़ी को हटाने और सेवाएं पुन: चालू करने के लिए दूसरी रेलगाड़ी के लाए जाने के लिए विनिर्दिष्ट प्रक्रिया के अनुसार कार्रवाई की जाएगी।

(4) डिपो या कारशेड में गैर-प्रचालित लाइन पर शंटिंग संचालन के लिए पिछले चालन कक्ष में संचालक मोटमैन का होना अनिवार्य नहीं है।

स.नि. 134 (1) (ए) रेलगाड़ियों को मानवयुक्त करना : (ए) डिपो या कारशेड में शंटिंग करते समय रेलगाड़ियों को मानवयुक्त करना - डिपो या कार शेड में गैर **चालू** लाइनों पर शंटिंग संचलनों के लिए पिछली कैब में संचालक मोटरमैन का होना अनिवार्य नहीं होगा।

(बी) कैब **में यात्रा: चालक** या संचालक मोटरमैन के अलावा चालक कैब में सवारी करने के लिए अधिकृत व्यक्ति मुख्य बिजली इंजीनियर या इस उद्देश्य के लिए अधिकृत अधीनस्थ अधिकारियों द्वारा विशेष रूप से प्राधिकृत होंगे। ऊपर दिए

गए किसी भी प्रावधान के बावजूद चालक कैब में कार्यरत मोटरमैन को मिलाकर कुल व्यक्तियों की संख्या तीन से अधिक नहीं होनी चाहिए।

स.नि.134 (2) रेलगाड़ी के चालक दल के अक्षम हो जाने पर रेलगाड़ियों का संचालन

(ए) जब रेलगाड़ी स्टेशनों के बीच गतिमान अवस्था में हो और यदि चालक मोटरमैन अक्षम हो जाए तो चालक मोटरमैन आपातकालीन ब्रेक लगाकर रेलगाड़ी को रोक देगा और परिस्थितियों के बारे में संचालक मोटरमैन को सूचित करेगा। संचालक मोटरमैन पिछले कैब को बंद कर देगा और आगले कैब में चला जाएगा तथा यातायात नियंत्रक को सूचित करने के बाद रेलगाड़ी को अगले स्टेशन पर ले जाएगा।

(बी) जब रेलगाड़ी के स्टेशन पर रहने के दौरान चालक मोटरमैन अक्षम हो जाए तो चालक मोटरमैन आपातकालीन ब्रेक लगाकर रेलगाड़ी को रोक देगा और संचालक मोटरमैन को परिस्थितियों के बारे में सूचित करेगा। संचालक मोटरमैन पिछली कैब को बंद कर देगा और आगे वाली कैब में चला जाएगा। यातायात नियंत्रक को सूचित करने के बाद मोटरमैन रेलगाड़ी को सावधानीपूर्वक अगले तीन स्टेशनों तक ले जाएगा।

(सी) अगले तीन स्टेशनों के बाद यातायात नियंत्रक एक नए संचालक मोटरमैन की व्यवस्था करेगा। यदि इसकी व्यवस्था न हो सके तो रेलगाड़ी में मौजूद यात्रियों को जन उदघोषणा प्रणाली पर परिस्थितियों के संबंध में सूचित

किया जाएगा और यात्रियों को रेलगाड़ी से उतार दिया जाएगा। मोटरमैन शीघ्र अतिशीघ्र खाली रेक के साथ स्टेशन से प्रस्थान करेगा ताकि रेल सेवाएं प्रभावित न हों।

स.नि. 134 (3) (ए) अगले चालक कैब में खराबी : (i) यदि ऐसा प्रतीत हो कि कैब की खराबी को तुरंत ठीक नहीं किया जा सकता है तो अगले स्टेशन पर पहुँचने पर यात्रियों को परिस्थितियों के संबंध में सूचित किया जाएगा और यातायात नियंत्रक को सूचित करने के बाद यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने की व्यवस्था की जाएगी।

(ii) राहत या सहायक रेलगाड़ी की व्यवस्था करने और अक्षम रेलगाड़ी को हटाने के संबंध में सर्वसंबंधित स.नि.-163 के तहत निर्धारित प्रक्रिया का पालन करेंगे।

(iii) अक्षम रेलगाड़ी को चालू लाइनों से हटा लिए जाने के बाद रेलगाड़ी सेवाओं को फिर से शुरू करने के लिए सहायक रेलगाड़ी का उपयोग किया जाएगा।

ई. रेलगाड़ी चलाने से पूर्व सावधानियां

135. **रेलगाड़ियों की जांच.-** (1) चल स्टॉक पर्यवेक्षक द्वारा रेलगाड़ी की जांच यथाविनिर्दिष्ट प्रक्रिया के अनुसार की जाएगी।

(2) जब तक कि चल स्टॉक पर्यवेक्षक इस आशय की रिपोर्ट नहीं दे देता कि रेलगाड़ी यातायातसेवा के लिए हर प्रकार से उपयुक्त है और उसमे विनिर्दिष्ट ब्रेक शक्ति है, स्टेशन का शिफ्ट प्रभारी अथवा कारशेड का कारशेड प्रभारी जहां रेलगाड़ी की जांच की जाती है, रेलगाड़ी को चलाने की अनुमति नहीं देगा।

स.नि. 135 (1) जांच के दौरान रेलगाड़ी की सुरक्षा - (ए) रेलगाड़ी की जांच करने वाले कर्मचारियों की सुरक्षा के लिए एक 20 सेमी. त्रिज्या वाले एक गोलाकार बोर्ड को जो लाल रंग से रंगा हुआ और जिसपर सफेद रंग में "STOP" शब्द लिखा हुआ हो, रेलगाड़ी के दोनों सिरों पर लगा अथवा लटका दिया जाएगा। केवल कार्यरत चल स्टॉक पर्यवेक्षक या उसके व्यक्तिगत आदेशों के तहत कार्य करने वाले किसी अन्य व्यक्ति को छोड़कर जिसने स्टॉप बोर्ड लगाया है, कोई अन्य व्यक्ति बोर्ड को हटाने के लिए अधिकृत नहीं होगा।

(बी) जब तक रोलिंग स्टॉक पर्यवेक्षक द्वारा दोनों सिरों पर लगे स्टॉप बोर्ड को हटा नहीं दिया जाता है, तब तक रेलगाड़ी को इसकी अपनी शक्ति द्वारा या किसी सहायक रेलगाड़ी की सहायता से नहीं चलाया जाएगा। इसके आसपास किसी अन्य रेलगाड़ी के शंटिंग की भी अनुमति नहीं होगी।

स.नि. 135 (2) परीक्षण/जांच के बाद डिब्बों (कोचों) की फिट रिपोर्ट : जांच/**परीक्षण** समाप्त होने पर और रेलगाड़ी के दोनों सिरों पर लगे स्टॉप बोर्ड हटा लिए जाने के उपरांत रोलिंग स्टॉक पर्यवेक्षक निर्धारित प्रपत्र में प्रत्येक कोच के लिए अलग-अलग फिटनेस रिपोर्ट प्रदान करेगा।

136. **संचालक मोटरमैन द्वारा रेलगाड़ी की जांच.-** संचालक मोटरमैन, रेलगाड़ी पर काम करने के लिए ड्यूटी पर आने के बाद अपना समाधान कर लेगा कि, –

(1) संचालक मोटरमैन एवं चालक मोटरमैन के बीच की संचार प्रणाली काम कर रही है;

(2) द्वार बंद होने का साधित्र समुचित रूप से कार्य कर रहा है;

(3) रेलगाड़ी का यात्री चेतावनी साधित्र समुचित रूप से काम कर रहा है;

(4) रेलगाड़ी की बत्ती और पंखों के नियंत्रक समुचित रूप से चालू स्थिति में हैं;

(5) आपातकालीन ब्रेक प्रणाली समुचित रूप से काम कर रही है; और

(6) रेलगाड़ी में उपलब्ध जन उदघोषणा प्रणाली और ओ.सी.सी. के साथ जुड़ी रेडियो संचार प्रणाली संतोषजनक रूप से काम कर रही है।

137. **चालक मोटरमैन द्वारा कुछ आदेशों का पालन :-** स्टेशनों पर तथा यात्रा के दौरान चालक मोटरमैन निम्नलिखित आदेशों का पालन करेगा,-

(1) रेलगाड़ियों को प्रारंभ करने, रोकने या संचालित करने या आपातकाल में सेक्शन के मध्य यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने से संबंधित विषयों में यातायात नियंत्रक का कोई आदेश।

(2) कार्यरत स्टेशन शिफ्ट प्रभारी द्वारा अथवा विशेष अनुदेशों के अधीन काम करने वाले किसी सेवक द्वारा उसे दिया गया कोई आदेश, जहां तक उसकी रेलगाड़ी के सुरक्षित और समुचित प्रचालन की दृष्टि से ठीक है।

(3) रेलगाड़ी के निरापद प्रचालन अथवा यात्रियों की सुरक्षा से संबंधित संचालक मोटरमैन द्वारा उसे दिया गया कोई आदेश।

ई. रेलगाड़ियों का संचालन करने वाले कर्मचारिवृंद के कर्त्तव्य

138. **चालक मोटरमैन तथा संचालक मोटरमैन द्वारा यात्रा के समय पूरी तरह निगाह रखना.-**

(1) जब रेलगाड़ी चल रही हो तब प्रत्येक चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन पूरी तरह निगाह बनाए रखेंगे।

(2) किसी खतरनाक स्थिति या लाल सिगनल को देखते ही चालक मोटरमैन रेलगाड़ी को रोकने के लिए तत्काल कदम उठाएगा।

(3) आपातकाल में संचालक मोटरमैन आपातकालीन ब्रेक लगाकर रेलगाड़ी को रोक देगा।

स.नि. 138 (3) चालक मोटरमैन और/या संचालक मोटरमैन प्रारंभ करने की घंटी (स्टार्टिंग बेल) बजाने से पहले यह सुनिश्चित करेंगे कि रेलगाड़ी सभी प्रकार से सुरक्षित है।

139. **संचालक मोटरमैन द्वारा पार्किंग ब्रेक लगाना.-** रेलगाड़ी को सुरक्षित करने के लिए जब जरूरत हो चालक मोटरमैन के कहने पर संचालक मोटरमैन रेलगाड़ी के पार्किंग ब्रेक को लगा देगा।

140. **रेलगाड़ी की सीटी बजाना.-** चालक मोटरमैन विनिर्दिष्ट सीटी कोड के अनुसार रेलगाड़ी की सीटी बजाएगा, –

(1) रेलगाड़ी गति में लाने से पहले; और

(2) ऐसे किसी समय एवं स्थान पर जैसा कि विनिर्दिष्ट हो

स.नि. 140 रेलगाड़ी के चालक दल के लिए सीटी कोड : रेलगाड़ियों के चलने के प्रयोजनों के **लिए** रेलगाड़ी की सीटी निम्नानुसार बजायी जाएगी।

कोड	संकेत	सीटी बजानेवाला
O	: रेलगाड़ी के चलने से पहले	
	(ए) दरवाजे बंद हो रहे हैं	: संचालक मोटरमैन
	(बी) रेलगाड़ी चलनी प्रारंभ हो रहा है	: चालक मोटरमैन
OOO	: रेलगाड़ी नियंत्रण से बाहर है चालक मोटरमैन सहायता करे	: चालक मोटरमैन
OOOO	:अवरोध के कारण रेलगाड़ी आगे नहीं बढ़ सकती है।	: चालक मोटरमैन
OO ----	:अलार्म उपकरण खींचा गया है। संचालक मोटरमैन इसे रीसेट करे।	:चालक मोटरमैन

नोट:- 'O' छोटी सीटी को दर्शाता है और '----' लंबी सीटी को दर्शाता है

141. **संचालक मोटरमैन और चालक मोटरमैन के मध्य घंटी सिगनलें.-** जब अगले एवं पिछले चालन कक्ष के बीच सभी संचार साधन उपलब्ध हों, तो यथा विनिर्दिष्ट घंटी सिगनल कोड का उपयोग किया जाएगा।

स.नि. 141 रेलगाड़ी चालक दल के लिए घंटी (बेल) कोड: रेलगाड़ियों के चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन के बीच घंटी संचार के रूप में निम्नलिखित घंटी कोडों (बेल कोड) का आदान-प्रदान किया जाएगा:-

<u>कोड</u>	<u>संकेत</u>	<u>स्वीकृति</u>
O	: रेलगाड़ी रोक दें।	: O
O ---O	: सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ें	: O ---O
O O	: रेलगाड़ी को चलाना प्रारंभ करें	: O O
O O O	: टेलीफोन पर संवाद करें	: O O O
O O---O O	: ON स्थिति में स्टॉप सिगनल को पार कर रहे हैं।	: O O---O O
OOOO	: अनुभागीय गति पुन: शुरू करें	: OOOO

नोट: 'O' एक अल्पावधि घंटी का प्रतिनिधित्व करता है '----' एक 'विराम' का प्रतिनिधित्व करता है

एफ . आगमन पर कर्मचारिवृंद के कर्त्तव्य

143 चालक मोटरमैन यह सुनिश्चित करेगा कि रेलगाड़ी उपयुक्त स्थान पर खड़ी है .- जब कोई रेलगाड़ी किसी स्टेशन पर ठहर जाती है, तब चालक मोटरमैन सुनिश्चित करेगा कि रेलगाड़ी स्टार्टर सिगनल के ठीक पहले अथवा स्टॉप बोर्ड के पास ठहर गई है ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि रेलगाड़ी सही ढंग से प्लेटफॉर्म पर खड़ी हुई है। यदि ऐसा न हो तो वह कैब से कैब संचार माध्यम पर संचालक मोटरमैन को सूचित कर देगा और रेलगाड़ी के डिब्बों के दरवाजों को खोलने से रोकेगा।

144 यात्रियों को ले जारी रही रेलगाड़ी का स्टेशन पर रोके जाने के बाद चलना.- (1) जब कोई गतिशील रेलगाड़ी निर्धारित ठहराव बिंदु से अधिक आगे या पीछे ठहर जाती है, तब रेलगाड़ी के डिब्बों के द्वार केवल तभी खोले जाएंगे जब संचालक मोटरमैन यह सुनिश्चित कर ले कि किसी भी डिब्बे का द्वार प्लेटफॉर्म से परे नहीं रह गई है।

(2) यदि यात्रियों को ले जा रही किसी रेलगाड़ी को किसी स्टेशन पर प्लेटफॉर्म के बगल में, पीछे या पहले रोक दिया गया हो तो चालक मोटरमैन संचालक मोटरमैन से अनापत्ति (क्लियरेंस) मिलने तक रेलगाड़ी को आगे नहीं बढ़ाएगा।

145 प्रचालित लाइनों पर रेलगाड़ियों को खड़ा करना.- (1) जब कोई रेलगाड़ी किसी स्टेशन की प्रचालित लाइन पर खड़ी की जाती है तो चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन तब तक रेलगाड़ी का भारसाधन नहीं छोड़ेंगे जब तक कि वे सवारी डिब्बों को समुचित रूप से सुरक्षित न कर लें एवं पार्किंग बत्ती को प्रदर्शित न कर दें तथा यह सुनिश्चित कर लें कि रेलगाड़ी किसी कांटे (प्वाइंट) या कैंची (क्रॉसिंग) का उल्लंघन नहीं कर रही है।

(3)स्टेशन शिफ्ट प्रभारी यह सुनिश्चित करेगा कि, – (क) जिस लाइन पर रेलगाड़ी खड़ी की गई है उसके सभी आवश्यक कांटे उस लाइन के विपरीत दिशा में सेट कर दिए गए हैं और ऐसे कांटों को क्लैंप एवं पैडलॉक द्वारा जकड़ दिया गया है;

(ख) ऐसे पैडलॉक की चाबियां तब तक उसकी वैयक्तिक अभिरक्षा में रहेगी जब तक कि रेलगाड़ी लाइन छोड़ने के लिए तैयार न हो जाए; और

(ग) सवारी डिब्बों को समुचित रूप से सुरक्षित कर दिया गया है।

146. **अवरूद्ध लाइन पर रेलगाड़ी का प्रवेश.-(1)** कोई भी रेलगाड़ी 'ऑफ' सिगनल के साथ स्टेशन के अवरूद्ध लाइन पर प्रवेश नहीं करेगी।

(2) आपातकाल में, यदि किसी रेलगाड़ी को अवरूद्ध लाइन पर प्रवेश कराना हो तो, स्टेशन शिफ्ट प्रभारी यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा जो चालक मोटरमैन को उपलब्ध संचार साधनों के माध्यम से सूचित कर देगा। रेलगाड़ी विशेष अनुदेशों के अनुसार धीरे-धीरे चलाई जाएगी।

(3) चालक मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को पूरी तरह अपने नियंत्रण में रखेगा और किसी भी बाधा से पहले रूकने के लिए तैयार रहेगा।

स.नि.146 (2) अवरोधित लाइन पर रेलगाड़ी का प्रवेश : (ए) यातायात नियंत्रक स्टेशन शिफ्ट प्रभारी से उस सटीक किलोमीटर स्थल की जानकारी प्राप्त करेगा जहां रेलगाड़ी का रूक जाना अपेक्षित है, साथ ही वह अवरोध की प्रकृति और उस स्थान की जानकारी भी प्राप्त करेगा तथा इसके बाद वह उपलब्ध संचार साधनों द्वारा रेलगाड़ी के चालक मोटरमैन को सूचित करेगा।

(बी) अवरोधित लाइन पर प्रवेश करते समय रेलगाड़ी की गति 20 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी और उस स्थान के निकट (40 मीटर के भीतर) पहुँचने पर जहां इसका रुक जाना अपेक्षित है, इसकी गति पैदल गति के बराबर होगी।

147. **शंटिंग का नियंत्रण**.-(1) शंटिंग संक्रियाओं का नियंत्रण स्थिर सिगनल या हाथ सिगनल द्वारा किया जाएगा।

(2) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत न किया गया हो, शंटिंग के दौरान गति दस कि.मी. प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

(3) डिब्बों की ढीली (लूज) शंटिंग नहीं की जाएगी।

स.नि. 147 शंटिंग विनियम: (ए) दमदम, महानायक उत्तम कुमार और कवि सुभाष स्टेशन पर रेक रिवर्सल संबंधित शंट सिगनल को "ऑफ" कर किया जाएगा। “Y” साइडिंग/रेक रिवर्सल साइडिंग से होकर एक प्लेटफॉर्म से दूसरे प्लेटफॉर्म पर रेक रिवर्सल के दौरान गति सीमा निम्नानुसार होगी:

(i)	दमदम अप/डाउन प्लेटफॉर्म से “Y” साइडिंग	:15 किमी प्रति घंटे
(ii)	"Y" साइडिंग से दमदम डाउन/अप प्लेटफॉर्म	:30 किमी प्रति घंटे
(iii)	महानायक उत्तम कुमार अप/डाउन प्लेटफॉर्म से “Y” साइडिंग	:15 किमी प्रति घंटे
(iv)	" Y " साइडिंग से महानायक उत्तम कुमार डाउन/अप प्लेटफॉर्म	:30 किमी प्रति घंटे
(v)	कवि सुभाष अप/डाउन प्लेटफॉर्म से रेक रिवर्सल साइडिंग	:15 किमी प्रति घंटे
(vi)	रेक रिवर्सल साइडिंग से कवि सुभाष अप प्लेटफॉर्म	:30 किमी प्रति घंटे

(बी) उपरोक्त पैरा 147 (ए) केवल दमदम, महानायक उत्तम कुमार और कवि सुभाष स्टेशन पर रेक रिवर्सल साइडिंग के माध्यम से एक प्लेटफॉर्म से दूसरे प्लेटफॉर्म

पर खाली रेकों के रिवर्सल (घुमाने) के लिए लागू होगा। अन्य स्टेशनों/यार्डों पर शंटिंग परिचालनों के दौरान गति 10 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

(सी) जब शंटिंग के लिए न तो शंट सिगनल को 'ऑफ' करना और न ही लिखित प्राधिकार जारी करना संभव हो तो शंटिंग का परिचालन पैनल संचालक और मोटरमैन के बीच प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के साथ संचार के उपलब्ध साधनों द्वारा दिए गए मौखिक निर्देशों के अनुसार किया जाएगा। ऐसी स्थिति में गति 10 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

(डी) जब इस प्रकार की शंटिंग बंद छोर साइडिंग (डेड एंड साइडिंग) में किया जाना हो तो दोनों छोरों पर कार्यरत मोटरमैन एक दूसरे के साथ संवाद स्थापित करेंगे।शंटिंग परिचालन के दौरान रेलगाड़ी के चालक दल के बीच संचार के लिए बेल कोड:

कोड	**संकेत**	**स्वीकृति**
O	: ठहरें	O
O O	: आगे बढ़ें	O O
O O O	: पीछे की ओर बढ़ें	O O O

(इ) रेलगाड़ी के चालक दल और प्वाइंटों एवं सिगनलों को परिचालित करने वाले स्टेशन कर्मचारियों के बीच संचार के लिए सीटी कोड:

सीटी कोड	**संकेत**
O	: रेलगाड़ी आगे की ओर बढ़ रही है

O __ : रेलगाड़ी पीछे की ओर बढ़ रही है

O O : रेलगाड़ी प्वाइंटों से पहले रुक रही है।

O ____ O : रेलगाड़ी प्वाइंट के ऊपर खड़ी है या प्वाइंट का उल्लंघन कर रही है।

148 **शंटिंग की जिम्मेदारी.-** स्टेशन शिफ्ट प्रभारी अथवा कार शेड प्रभारी यह देखेगा कि रेलगाड़ी या सवारी डिब्बों की शंटिंग केवल ऐसे समय एवं ऐसे तरीके से की जाए कि उससे कोई खतरा हो।

149 **ढलान पर शंटिंग.-** जब किसी ढलान पर शंटिंग की जा रही हो तो, शंटिंग का प्रभारी मेट्रो रेल सेवक यह सुनिश्चित करेगा कि पार्किंग ब्रेक लगाई गई है और रेलगाड़ी या डिब्बों के नियंत्रण से बाहर होने को रोकने की सभी पूर्वावधानियां बरतेगा।

ऋ. मिड सेक्शन में यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारना

150. **रेलगाड़ी से उतारने की शर्तें .-** (1) नितांत आपात स्थिति और यात्रा नियंत्रक के अनुदेशों के सिवाय यात्रियों को रेलपथ पर रेलगाड़ी से नहीं उतारा जाएगा।

(2) उपनियम (1) में अंतर्विष्ट किसी बात के होते हुए भी यदि रेलगाड़ी रूकने के दस मिनट के भीतर रेलगाड़ी कर्मीदल के लिए यातायात नियंत्रक के साथ संपर्क स्थापित करना संभव न हो तो चालक मोटरमैन, यदि उसकी राय में यात्रियों को रेल गाड़ी से उतारना आवश्यक हो तो, तीसरी रेल को स्विच ऑफ कराने

सहित, सुरक्षा संबंधी सभी आवश्यक पूर्वावधानियां बरतने के बाद ही, यात्रियों को रेलगाड़ी के एक छोर अथवा दोनों छोरों से उतारने और उन्हें संचालक मोटरमैन या नामनिर्दिष्ट यातायात कर्मचारिवृंद की देख-रेख में निकटतम स्टेशन तक भेजने का प्रबंध करेगा।

(3) उपनियम (1) और उपनियम (2) के उपबंधों के होते हुए भी, ऐसे सभी मामलों में जिनमें आग, गलन (फ्यूजिंग), धुआं आदि या किसी अन्य ऐसे कारण से जिसमें यात्रियों को आसन्न संकट हो तो यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने की यथासंभव शीघ्र व्यवस्था की जाएगी।

(4) रेलगाड़ी को पार्किंग ब्रेक लगाकर सुरक्षित रखा जाएगा।

स.नि.150 मध्य खंड में (मिड-सेक्शन में) यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने की शर्तें - (1) किसी सवारी रेलगाड़ी के मध्य खंड में रुक जाने की सूचना प्राप्त होने पर (स.नि. 156(1) (ए) में उल्लिखित रीति से) यातायात नियंत्रक कर्षण लोको नियंत्रक/कर्षण पावर नियंत्रक से जैसी कि स्थिति हो, रेलगाड़ी के इस प्रकार से रूक जाने का कारण का ज्ञात करेगा और अवरोध को दूर किए जाने के बाद रेलगाड़ी को फिर से चलाने में लगने वाले समय का आकलन करेगा।

(2) (ए) यदि इस तरह के अवरोध का कारण कर्षण विद्युत की विफलता हो और यह मानने का पर्याप्त कारण उपलब्ध हो कि 10 (दस) मिनट के भीतर

कर्षण पावर बहाल करना संभव नहीं है तो यातायात नियंत्रक फंसी हुई रेलगाड़ी से यात्रियों को निकालने की पहल करेगा।

(बी) यातायात नियंत्रक ऐसी घटना के 6 (छह) मिनट के भीतर उपरोक्त (ए) के अनुरूप उपाय शुरू करेगा ताकि रेलगाड़ी के अक्षम होने के 10 (दस) मिनट बाद वास्तविक निकासी शुरू की जा सके।

(3) (ए) यदि अवरोध का कारण 750 वोल्ट डीसी आपूर्ति को शामिल करने के अलावा रॉलिंग स्टॉक से संबंधित कुछ विफलताएं हों तो त्रुटि निवारण के सभी प्रयास घटना अवधि के पंद्रह (15) मिनट के भीतर पूरे कर लिए जाने चाहिए और 15 वें मिनट तक चालक मोटरमैन लोको नियंत्रक को तत्परता/विफलता की स्थिति के बारे सूचित करेगा जो आगे यातायात नियंत्रक को तुरंत सूचित करेगा।

(बी) चालक मोटरमैन की ओर से 15 वें मिनट तक सूचना प्राप्त न होने पर यातायात नियंत्रक और कर्षण लोको नियंत्रक द्वारा यह मान लिया जाएगा कि मोटरमैन संवाद करने की स्थिति में नहीं है और त्रुटि की मरम्मत करना संभव नहीं है।

(सी) 16 वें मिनट में यातायात नियंत्रक फंसी हुई रेलगाड़ी से यात्रियों को निकालना प्रारंभ करेगा।

(डी) कर्षण लोको नियंत्रक स.नि.156 (1) (सी) के अनुसार किसी भी उपलब्ध संचार साधन के माध्यम से फंसे हुए रेलगाड़ी के चालक और

संचालक मोटरमैन को रेलगाड़ी से यात्रियों को निकालने के निर्णय के बारे में सूचित करेगा। यदि किसी भी प्रकार से संचार स्थापित नहीं किया जा सके तो मोटरमैन को निकटतम स्टेशन के स्टेशन शिफ्ट-प्रभारी के माध्यम से पावर ब्लॉक और निकासी के बारे में सूचित किया जाएगा।

(4) यदि अवरोध का कारण कोई बड़ी ब्रेकडाउन, गाड़ी का बेपटरी होना आदि हो और रेलगाड़ी को आगे की ओर या पीछे की ओर संचालित करना संभव न हो तो चालक मोटरमैन शीघ्र अतिशीघ्र कर्षण लोको नियंत्रक को स्थिति के बारे में सूचित करेगा जो आगे यातायात नियंत्रक को तुरंत सूचित कर देगा। ऐसी स्थिति में यातायात नियंत्रक तत्काल निकासी का फैसला करेंगे।

(5) (ए) यदि रेलगाड़ी के रूकने का कारण अवरोध, एसओडी का उल्लंघन, चालू ट्रैक का उल्लंघन या यहां तक कि रॉलिंग स्टॉक की कुछ विफलता हो जिसके कारण निर्धारित दिशा में आगे की ओर संचलन करना संभव न हो यद्यपि विपरीत दिशा में संचलन संभव हो तो यातायात नियंत्रक रेलगाड़ी को निर्धारित दिशा के विपरीत अगले स्टेशन तक (पूरी तरह या आंशिक रूप से) वापस चलाने का निर्णय ले सकता है।

(बी) इस प्रयोजन के लिए "संचलन की निर्धारित दिशा के विपरीत अगले स्टेशन" अर्थात पीछे स्थित स्टेशन को अवरूद्ध माना जाएगा और अवरूद्ध लाइन पर रेलगाड़ी के प्रवेश के लिए सा.नि.146 और स.नि. 146 (2) में निहित नियम लागू होंगे।

151 रेलगाड़ी से उतारने की प्रक्रिया.- रेलगाड़ी से उतारने के सभी मामलों में यातायात नियंत्रक यह सुनिश्चित करेगा कि, -

(1) कर्षण विद्युत धारा का स्विच बंद कर दिया गया है;

(2) सुरंग की बत्तियां जल रही हैं;

(3) मेट्रो रेल के किसी प्रचालन अधिकारी को यात्रियों को उतारने के काम का पर्यवेक्षण करने और उन्हें निकटतम या समीपवर्ती स्टेशन तक सुरक्षित रूप से साथ ले जाने के लिए तैनात किया गया है; और

(4) यदि ऐसे किसी प्रचालन अधिकारी को तत्काल तैनात नहीं किया जा सकता हो तो, वह रेलगाड़ी कर्मीदल को अपने पर्यवेक्षण के अधीन यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने की सलाह देगा। यात्रियों को संचालक मोटरमैन के मार्गरक्षण में निकटतम या समीपवर्ती स्टेशन तक भेजा जाएगा।

स.नि. 151 मध्य खंड (मिड सेक्शन) में यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने की प्रक्रिया -

मध्य खंड में यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने के संबंध में सा.नि और स.नि. 150 में उल्लिखित शर्तों का अनुसरण करते हुए जब यह स्पष्ट हो जाए कि रेलगाड़ी को निर्धारित समय सीमा के भीतर आगे नहीं बढ़ाया जा सकता है तो कार्यरत यातायात नियंत्रक द्वारा आपातकालीन निकासी शुरू करने का निर्णय लिया जाएगा।

मोटरमैन द्वारा यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने की अनुमति मांगने या यातायात नियंत्रक द्वारा निर्धारित समय सीमा समाप्त होने पर स्वयं निर्णय लेने की स्थिति में निम्नलिखित कार्रवाई की जाएगी :

1. अक्षम रेलगाड़ी के कैब (कैबों) से यात्रियों की निकासी।

2. संचालक मोटरमैन ऑन बोर्ड जनउदघोषणा प्रणाली पर यात्रियों को परिस्थितियों से अवगत करेगा और उन्हें आतंकित न होने और अगली सूचना की प्रतीक्षा करने का अनुरोध करेगा। वह संबंधित डीटीआर/पीआईएस में विशेष रूप से आपदा प्रबंधन के लिए रिकार्ड की गई विशिष्ट घोषणाओं को भी उदघोषित करेगा।

3. सामान्यत: यात्रियों की निकासी दोनों कैबों को खोलकर और दोनों आपातकालीन सीढ़ियों को नीचे झुकाकर निकटतम स्टेशन पर की जाएगी। सभी मामलों में यात्रियों की निकासी अक्षम रेलगाड़ी के दोनों कैब से दोनों निकटवर्ती स्टेशनों या अक्षम गाड़ी के किनारे या अप्रभावित निकटवर्ती लाइन से होकर जानेवाले रास्ते के निकटतम स्टेशन पर आवश्यक पावर ब्लॉक लेने और दोनों लाइनों के लिए अर्थिंग छड़ लगाए जाने के बाद की जाएगी। केवल सीलबंद सुरंगों को छोड़कर जहां अक्षम रेलगाड़ी के किनारे कोई जगह नहीं होती, रेलगाड़ी के पीछे के छोर से निकाले गए यात्रियों को पीछे वाले स्टेशन की ओर जाने के लिए निर्देशित किया जाएगा और सामने वाले कैब से उतरने वाले यात्रियों को आगे की ओर स्थित स्टेशन पर जाने के लिए मार्ग निर्देशित किया जाएगा।

4. कर्षण लोको नियंत्रक (टीएलसी) रेलगाड़ी के दोनों छोर से यात्रियों को उतारने के संबंध में चालक और संचालक मोटरमैन दोनों को सूचित करेगा।

5. यात्रियों को निकालने की अनुमति देने से पहले यातायात नियंत्रक कार्यरत कर्षण पावर नियंत्रक (टीपीसी) से पुष्टि करेगा कि प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान द्वारा संबंधित खंड (सेक्शन) के सभी चालू लाइनों की तीसरी पटरी पर बिजली आपूर्ति बंद कर दी गई है।

6. केंद्रीय नियंत्रण में कार्यरत टीपीसी रिमोट कंट्रोल के परिचालन द्वारा संबंधित खंड के अप और डाउन दोनों ट्रैकों की तीसरी पटरी बिजली आपूर्ति को "स्विच ऑफ" कर देगा और यदि रिमोट कंट्रोल विफल हो जाए तो वह प्राइवेट नंबर का आदान - प्रदान करते हुए विद्युत उपकेंद्र (सबस्टेशन), ऑपरेटर/एसबीए (स्विच बोर्ड अटेंडेंट) के माध्यम से बिजली आपूर्ति को 'स्विच ऑफ' करने की व्यवस्था करेगा। उसके बाद टीपीसी प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए कार्यरत यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा कि दोनों लाइनों की तीसरी पटरी पर कर्षण बिजली आपूर्ति वांछित सूचनानुसार बंद कर दी गई है। यातायात नियंत्रक प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान द्वारा पावर ब्लॉक की पुष्टि करते हुए टीएलसी और उन निकटवर्ती स्टेशनों के स्टेशन प्रभारियों को सूचित करेगा जहां यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारा जाना है। रेलगाड़ी लोको नियंत्रक तब प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए सेक्शन में पावर ब्लॉक की पुष्टि करते हुए अक्षम रेलगाड़ी के चालक मोटरमैन को सूचित करेगा।

7. चालक/संचालक मोटरमैन पावर ब्लॉक की पुष्टि प्राप्त होने पर कैब में उपलब्ध पार्किंग ब्रेक और स्किड लगाकर अक्षम रेलगाड़ी को ठीक प्रकार से सुरक्षित करेंगे।

8. यातायात नियंत्रक अक्षम रेलगाड़ी के दोनों निकटवर्ती स्टेशनों के स्टेशन प्रभारियों को सूचित करेगा और यात्रियों को मध्य खंड (मिड सेक्शन) से स्टेशन के प्लेटफॉर्म तक ले जाने हेतु व्यक्तिगत रूप से आगे बढ़ने या किसी सक्षम रेल कर्मी को हाथ में टॉर्च लिए हुए आगे बढ़ने का निर्देश देगा। दोनों छोरों पर स्थित स्टेशनों से कम से कम दो यातायात कर्मी (जिनमें से एक कम से कम वरिष्ठ यातायात सहायक रैंक का हो) आगे बढेंगे जो यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने और उन्हें मध्य खंड से स्टेशन तक लाने के संबंध में अपनाई जानेवाली प्रक्रियाओं द्वारा निर्देशित होंगे। आगे बढ़ने से पहले स्टेशन प्रभारी प्लेटफार्म के अंतिम छोर पर (दोनों लाइनों के प्रभावित छोर) तीसरी पटरी की अर्थिंग (भूयोजन) सुनिश्चित करेगा।

9. यात्रियों को ट्रैक तल पर उतरने की अनुमति देने से पहले चालक मोटरमैन कर्षण विद्युत धारा के गैर-ऊर्जीकृत होने की पुष्टि करने के लिए कैब में उपलब्ध अर्थिंग केबल के माध्यम से तीसरी पटरी को चालू पटरी (जिसमें अक्षम रेलगाड़ी खड़ी हो) के साथ शॉर्ट सर्किट करेगा। संचालक मोटरमैन कर्षण विद्युत धारा के गैर-ऊर्जीकृत होने की पुष्टि करने के लिए कैब में उपलब्ध अर्थिंग केबल के माध्यम से तीसरी पटरी को चालू पटरी (विपरीत दिशा की अप्रभावित लाइन) के साथ शॉर्ट सर्किट करेगा। किसी भी परिस्थिति में

चालक/संचालक मोटरमैन यात्रियों को ट्रैक तल पर उतरने की अनुमति नहीं देंगे जब तक कि तीसरी पटरी को इस प्रकार से भू-योजित न कर दिया गया हो।

10. स्टेशन प्रभारी शेष यातायात कर्मियों और स्टेशन (स्टेशनों) के सुरक्षा कर्मचारियों को रेलगाड़ी से उतरकर प्लेटफॉर्म पर पहुँचने वाले यात्रियों का मार्गदर्शन करने और उन्हें सभी प्रकार की सहायता प्रदान करने के लिए तैयार रहने को कहेगा।

11. चालक और संचालक मोटरमैन यात्रियों को हर संभव सहायता प्रदान करेंगे और वे जनउदघोषणा प्रणाली पर रेलगाड़ी के यात्रियों को उन्हें दोनों कैबों से उतारने के लिए की जा रही/की गई व्यवस्था और उस स्टेशन के संबंध में जहां उन्हें स्टेशन कर्मियों द्वारा ले जाया जाएगा, सूचित करने हुए निरंतर घोषणा करेंगे।

12. इस बीच यातायात नियंत्रक घटना के संबंध में निकटतम पुलिस स्टेशन और मेट्रो रेलवे सुरक्षा नियंत्रण को सूचित करेगा और उन्हें विधि - व्यवस्था बनाए रखने के लिए संबंधित स्टेशनों पर उपस्थित होने का अनुरोध करेगा।

13. केंद्रीय नियंत्रण यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने/निकासी में सहायता करने हेतु निकटवर्ती स्टेशन (स्टेशनों) के कर्मचारियों को संबंधित स्टेशन (स्टेशनों) पर जाने की सलाह देगा।

14. केंद्रीय नियंत्रण रेलवे चिकित्सकों और निकटतम अस्पतालों को उन स्टेशनों पर एम्बुलेंस और अन्य चिकित्सा सहायता के लिए भी कह सकता है जहां यात्रियों की निकासी की योजना नियत की गई है।

15. आम तौर पर कैब के दरवाजे को दोनों छोर पर सीढ़ी को नीचे झुकाने के लिए खोला जाएगा। यह पुष्टि करने के बाद कि सीढ़ी (सीढ़ियां) ठीक प्रकार से सुरक्षित हैं, चालक और संचालक मोटरमैन कैब (कैबों) के दरवाजों को खोल देंगे और यात्रियों को रेलगाड़ी से उतरना प्रारंभ करने की घोषणा करेंगे और उन्हें यह भी सूचित करेंगे कि तीसरी पटरी की बिजली आपूर्ति पहले ही बंद कर दी गई है और इससे कोई खतरा नहीं है। फिर भी अति आपातकालीन स्थिति में मोटरमैन पावर ब्लॉक की पुष्टि एवं दोनों लाइनों की अर्थिंग सुनिश्चित करने के बाद स्टेशन प्रभारी के पहुँचने से पहले ही निकासी कार्य आरंभ कर सकते हैं।

16. रेलगाड़ी से उतरने के बाद यात्रियों का अगला मार्ग निर्देशन स्टेशन प्रभारियों या प्रतिनियुक्त यातायात कर्मचारियों द्वारा किया जाएगा जो उन्हें संबंधित स्टेशन (स्टेशनों) तक ले जाएंगे। विशेष रूप से महिलाओं, वरिष्ठ नागरिकों और बच्चों का विशेष ध्यान रखा जाएगा। यात्रियों को जहां तक संभव हो ट्रैक के बीच से होकर और स्टेशन प्रभारी (प्रभारियों) या प्रतिनियुक्त यातायात कर्मी के पीछे-पीछे चलने की सलाह दी जाएगी जो उन्हें स्टेशन (स्टेशनों) तक ले जा रहे हों।

17. जब यात्री रेलगाड़ी से उतर रहे हों तो चालक और संचालक मोटरमैन उनपर नजर रखेंगे। वे ऑन बोर्ड जनउदघोषणा प्रणाली पर लगातर घोषणा करते रहेंगे।

18. आगे की ओर स्थित स्टेशन से दो यातायात कर्मियों के पहुँचने पर एक कर्मचारी यात्रियों के आगे-आगे चलेगा और दूसरा कर्मचारी अंतिम यात्री के पीछे-पीछे चलते हुए स्टेशन की ओर जाएगा। चालक मोटरमैन कैब में ही रहेगा। आगे स्थित स्टेशन या पीछे स्थित स्टेशन पर पहुँचने पर, जैसी कि स्थिति हो, सक्षम यातायात कर्मचारी संबंधित स्टेशन के शिफ्ट-प्रभारी/स्टेशन प्रभारी को सभी यात्रियों के पहुँच जाने के संबंध में लिखित रूप से पुष्टि करेगा। शिफ्ट-प्रभारी/स्टेशन प्रभारी प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान द्वारा यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा।

19. पीछे के स्टेशन से यातायात कर्मचारी के पहुँचने पर संचालक मोटरमैन यातायात कर्मचारी को यात्रियों की अगुवाई करने के लिए कहेगा और वह स्वयं भी अंतिम यात्री के पीछे-पीछे चलते हुए आगे या पीछे स्थित स्टेशन, जैसे कि स्थिति हो, की ओर जाएगा। आगे स्थित स्टेशन या पीछे स्थित स्टेशन पर पहुँचने पर, जैसी कि स्थिति हो, संचालक मोटमैन संबंधित स्टेशन के शिफ्ट-प्रभारी/स्टेशन प्रभारी को सभी यात्रियों के पहुँच जाने के संबंध में

लिखित रूप से पुष्टि करेगा। शिफ्ट-प्रभारी/स्टेशन पर्यवेक्षक प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान द्वारा यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा।

20. चालक मोटरमैन यह सुनिश्चित करेगा कि अक्षम रेलगाड़ी में कोई यात्री छूट न गया हो और आगे स्थित स्टेशन अथवा पीछे स्थित स्टेशन की ओर जाने वाले अंतिम यात्रियों के पीछे-पीछे क्रमशः यातायात कर्मचारी और संचालक मोटरमैन चल रहे हों।

21. यातायात नियंत्रक प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के तहत सभी यात्रियों के आगे स्थित स्टेशन या पीछे स्थित स्टेशन पर पहुँच जाने के संबंध में चालक मोटरमैन को सूचित करेगा।

22. संचालक मोटरमैन पैदल चलते हुए अक्षम रेलगाड़ी में वापस लौट जाएगा। वापस पहुँचकर वह चालक मोटरमैन से संवाद करेगा। उसके बाद वे तीसरी पटरी और चालू पटरी के बीच शॉर्टिंग लिंक को हटा देंगे, सीढ़ी (सीढ़ियों) को वापस सामान्य स्थिति में रख देंगे, कैब के दरवाजों को बंद कर देंगे और स्किड्स को हटा देंगे।

23. चालक मोटरमैन रेलगाड़ी से यात्रियों को उतारने का कार्य सफलतापूर्वक संपन्न होने, संचालक मोटरमैन के सुरक्षित लौट आने, कैब दरवाजों को बंद

करने, शॉर्टिंग लिंक्स, स्किड्स को हटा लिए जाने के बारे में यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और वह प्राइवेट नंबर का आदान प्रदान करते हुए उसे तीसरी पटरी में विद्युत आपूर्ति को "स्विच ऑन" करने के लिए अगली कार्रवाई करने के लिए कहेगा। वह टीएलसी के माध्यम से यातायात नियंत्रक के निर्देशानुसार आगे की कार्रवाई करेगा। तत्पश्चात यातायात नियंत्रक दोनों स्टेशनों के स्टेशन प्रभारियों को सूचित करेगा कि वे अपने स्टेशनों पर तीसरी पटरी की अर्थिंग को हटा लें और प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान द्वारा इसकी पुष्टि करें।

24 यातायात नियंत्रक यात्रियों की निकासी पूरा होने के बारे में कर्षण पावर नियंत्रक (टीपीसी) को सूचित करेगा और प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के तहत आवश्यकतानुसार तीसरी पटरी की बिजली आपूर्ति को 'स्विच ऑन' करने की सलाह देगा। बदले में टीपीसी तीसरी पटरी की बिजली आपूर्ति बहाल करेगा और फिर प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान द्वारा तीसरी पटरी की बिजली आपूर्ति फिर से शुरू करने के संबंध में यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा।

25. यातायात नियंत्रक प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए कार्यरत टीएलसी और संबंधित स्टेशन प्रभारी (प्रभारियों) को सूचित करेगा जब तीसरी पटरी की बिजली आपूर्ति फिर से "स्विच ऑन" कर दी गई

हो। टीएलसी प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए बिजली आपूर्ति फिर से शुरू करने के संबंध में संबंधित मोटरमैन को सूचित करेगा।

152. **रेलपथ अनुरक्षण मशीन का संचालन.-** रेलपथ बिछाने अथवा रेलपथ टैंपिंग (कूटाई) अथवा अनुरक्षण मशीनों का संचालन विशेष अनुदेशों के अनुसार स्टेशन अधीक्षक की अनुमति से ही किया जाएगा।

अध्याय-3

स्टेशनों का नियंत्रण और कार्यकरण

153. **संचालन के लिए स्टेशन शिफ्ट प्रभारी की जिम्मेदारी. -** स्टेशन शिफ्ट प्रभारी, - (1) स्टेशन की सीमा के भीतर, उसके नियंत्रण के अधीन नियोजित कर्मचारिवृंद न्यागत हुए कर्त्तव्यों के दक्षतापूर्ण निर्वहन के लिए जिम्मेदार होगा और ऐसे कर्मचारिवृंद उसके प्राधिकार और निदेश के अधीन होंगे।

(2) अपने नियंत्रण के अधीन कार्य करने वाले किसी मेट्रो रेल सेवक की ड्यूटी के प्रति उपेक्षा की रिपोर्ट अविलंब अपने वरिष्ठ अधिकारी को करेगा।

(3) यह देखेगा अथवा यह सुनिश्चित करेगा कि सभी सिगनल, कांटे, आपातकालीन उपस्कर, प्लेटफॉर्म सूचक, सी.सी.टी.वी निगरानी उपकरण जहां उपलब्ध कराए गए हों, आर. एफ. आई. डी. निर्धारित, ए.एफ.सी और पी.सी. उपकरण, लिफ्टें तथा स्वचालित सीढ़ियां अथवा उसके स्टेशन पर उपलब्ध अन्य मशीनरी उचित

रूप से चालू हालत में हैं तथा वह उनमें होनेवाली सभी खराबियों की रिपोर्ट उपयुक्त प्राधिकारी को करेगा।

(4) यह सुनिश्चित करेगा कि स्टेशन का संचालन पूर्णत: उस समय प्रवृत स्टेशन संचालन नियम एवं सभी संशोधन पर्चियों और परिशिष्ट अनुदेशों के अनुरूप नियमों एवं विनियमों के अनुसार किया जा रहा है।

(5) यह देखेगा कि स्टेशन पर प्राधिकृत व्यक्ति से भिन्न अन्य कोई भी व्यक्ति रेलगाड़ी के लिए आने की अनुमति नहीं मांगता या देता है या आगे बढ़ने का प्राधिकार नहीं देता है।

(6) यह देखेगा कि मेट्रो रेल प्रशासन द्वारा जारी की गई संचालन सूचनाएं या अनुदेश या आदेश समुचित रूप से प्रदर्शित किए गए हैं या संबंधित कर्मचारिवृंद में वितरित किए गए हैं।

(7) यह देखेगा कि रेलगाड़ी की समय सारणी और किराया सूचियां स्टेशन पर सही रूप में प्रदर्शित की गई हैं।

(8) यह देखेगा कि उसके अधीन काम करने वाले सभी कर्मचारिवृंद को इन नियमों या उनके सुसंगत उद्धरणों की प्रति दी गई है।

(9) प्रभावकारी पर्यवेक्षण बनाए रखने के लिए प्लेटफॉर्मों, टिकट काउंटरों, टिकट संग्रहण द्वारों पर और अपने प्रशासनिक नियंत्रण दूसरे क्षेत्रों में बार-बार जाएगा और यह सुनिश्चित करेगा कि प्लेटफॉर्म, यात्री विचरण क्षेत्र, काम करने वाले कार्यालय और अन्य क्षेत्र साफ-सुथरे रखे गये हैं।

(10) यात्रियों की सभी शिकायतों या अपेक्षाओं पर ध्यान देगा और जब आवश्यक हो तो उन्हें अपेक्षित सहायता प्रदान करेगा; और

(11) यथाविनिर्दिष्ट अन्य कर्त्तव्यों का पालन करेगा।

स.नि. 153 संचालन के लिए स्टेशन प्रभारी की जिम्मेदारियां – स्टेशन प्रभारी अपने स्टेशन पर रखे अभिलेखों की उचित रखरखाव के लिए जिम्मेवार होंगे।

स्टेशन पर पदस्थापित रेलगाड़ी संचलन से जुड़े सभी कर्मचारी स्टेशन पर रखे एक आश्वासन रजिस्टर में लिखित घोषणा करेंगे कि उन्होंने स्टेशन के कामकाज (संचालन) से संबंधित लागू नियमों को अच्छी तरह से पढ़ और समझ लिया है और वे इस प्रकार की घोषणा पर हस्ताक्षर करेंगे। स्टेशन प्रभारी इस प्रयोजन के लिए रखे गए आश्वासन रजिस्टर के रख-रखाव के लिए जिम्मेवार होंगे।

स्टेशन प्रभारी स्वयं इस बात से संतुष्ट होने के लिए कर्मचारियों की जांच करेंगे कि उन्होंने नियमों को अच्छी तरह से समझ लिया है और मेट्रो प्राधिकार द्वारा जारी किए गए आश्वासन रजिस्टर के प्रमाणीकरण भाग में इस आशय का प्रमाणीकरण करेंगे। चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के मामले में स्टेशन प्रभारी संबंधित कर्मचारियों के लिए इसे पढ़ देंगे और संचालन के संबंध में स्पष्ट रूप से उन्हें समझा देंगे और वे आश्वासन रजिस्टर में इस आशय को प्रमाणित कर देंगे। उन्होंने ऐसा किया है इसके प्रमाण स्वरूप स्टेशन प्रभारी संबंधित कर्मचारियों के अंगूठे का निशान/हस्ताक्षर ले लेंगे।

निम्नलिखित मामलों में स्टेशन संचालन नियमों के लिए संबंधित कर्मचारियों से नई घोषणा प्राप्त की जाएगी और स्टेशन प्रभारी द्वारा विधिवत प्रमाणित किया जाएगा :-

(1) जब स्टेशन संचालन नियम में स्थायी या अस्थायी रूप से कोई परिवर्तन होता है।

(4)जब कोई मेट्रो रेल कर्मचारी या एवजी कर्मचारी 15 (पंद्रह) दिनों की अनुपस्थिति के बाद स्टेशन पर फिर से ड्यूटी शुरू करता है।

154. **पुस्तकों और विवरणियों का रख-रखाव.-** स्टेशन शिफ्ट प्रभारी यह देखेगा कि सभी पुस्तकें और विवरणियां साफ-सुथरी रखी जाती हैं तथा इनमें नियमित रूप से प्रविष्टियां की जाती हैं।

155. **उपस्कर तक पहुँच और उसका प्रचालन.-** किसी भी अप्राधिकृत व्यक्ति को उन स्थानों तक जहां कांटे, सिगनल, विद्युत संचरण उपकरण या मेट्रो रेल के संचालन से संबंधित कोई अन्य उपस्कर प्रचालित किया जाता है, पहुँचने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

अध्याय - 4

दुर्घटनाएं और असामान्य घटनाएं

अ. स्टेशनों के बीच रोकी गई रेलगाड़ियां

156 **रेलगाड़ी में खराबी .-** यदि कोई रेलगाड़ी किसी खराबी के कारण रोकी गई है तो चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन आपस में संपर्क करेंगे। चालक मोटरमैन, –

(1) कारण ज्ञात करने के बाद यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा।

(2) खराबी को दूर करने और सेक्शन को खाली करने के लिए वह ऐसी सभी कार्यवाही करेगा जिसके लिए वह सक्षम हो।

(3) यदि अधिक विलंब होने की संभावना हो तो, यात्रियों को परिस्थितियों की सूचना देगा।

(4) यदि खराब रेलगाड़ी को सेक्शन से हटाने के लिए सहायक रेलगाड़ी की आवश्यकता हो तो, यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और सहायता पहुँचने तक प्रतीक्षा करेगा।

(5) यदि सहायता की मांग करने के बाद, रेलगाड़ी की खराबी दूर भी हो जाती है तो भी, रेलगाड़ी चलाने की कोई कार्रवाई तब तक नहीं करेगा जबतक कि यातायात नियंत्रक यह पुष्टि न कर दे कि सहायक रेलगाड़ी ब्लॉक सेक्शन में प्रविष्ट नहीं हुई है और सहायता की व्यवस्था रद्द कर दी गई है।

(6) यदि यातायात नियंत्रक ऐसा चाहे तो, यह सुनिश्चित करने के पश्चात कि कर्षण विद्युत धारा बंद कर दी गई है, विशेष अनुदेशों के अनुसार रेलगाड़ी से यात्रियों को उतारने के लिए कार्रवाई करेगा; और

(7) स्टेशन पर पहुँचने के बाद स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को लिखित रिपोर्ट देगा।

स.नि.156 रेलगाड़ी में त्रुटि या खराबी - यदि किसी त्रुटि के कारण रेलगाड़ी रुक जाती है तो चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन एक दूसरे के साथ संवाद स्थापित करेंगे। चालक मोटरमैन निम्नलिखित कार्रवाई करेगा -

(1) (ए) जब कभी कोई रेलगाड़ी रॉलिंग स्टॉक, चालू ट्रैक या तीसरी पटरी की बिजली आपूर्ति में किसी प्रकार की खराबी के कारण रुक जाती है तो चालक मोटरमैन इस

प्रकार की घटना घटने के एक (1) मिनट के भीतर कर्षण लोको नियंत्रक (टीएलसी) को प्रारंभिक सूचना प्रदान करेगा और टीएलसी तुरंत यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा।

(बी) यदि किसी कारणवश चालक मोटरमैन इस प्रकार की जानकारी देने में सक्षम नहीं है तो ऊपर पैरा (ए) के अनुरूप केंद्रीय नियंत्रण को प्रारंभिक सूचना संप्रेषित करने की जिम्मेवारी संचालक मोटरमैन का होगा।

(सी) इस प्रकार के संचार के लिए संचार साधनों की प्राथमिकता निम्नलिखित क्रम में होंगे :

(i) जीएसएम-आर कैब रेडियो

(ii) जीएसएम-आर हैंडसेट

(iii) सीयूजी

(iv) संचार के अन्य उपलब्ध साधन

(2) संचालक मोटरमैन ऑन बोर्ड जनउदघोषणा प्रणाली पर यात्रियों को परिस्थितियों के बारे में सूचित करेगा और यदि अधिक समय तक विलंब होने की संभावना है तो वह नियमित अंतराल पर अद्यतन सूचनाएं प्रदान करता रहेगा।

(3) (ए) त्रुटि निवारण के सभी प्रयास घटना के 15 मिनट के भीतर पूरे कर लिए जाने चाहिए और 15 वें मिनट पर चालक मोटरमैन कर्षण लोको नियंत्रक को मरम्मत/ विफलता की स्थिति के बारे में सूचित करेगा जो तुरंत आगे यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा।

(बी) चालक मोटरमैन की ओर से 15 वें मिनट तक कोई सूचना प्राप्त न होने पर यातायात नियंत्रक और कर्षण लोको नियंत्रक द्वारा यह मान लिया जाएगा कि मोटरमैन संवाद करने की स्थिति में नहीं है और त्रुटि की मरम्मत संभव नहीं है।

(सी) फिर भी चालक मोटरमैन बड़े ब्रेक डाउन, रेलगाड़ी के बेपटरी होने (डिरेलमेंट) आदि के मामले में अपने विवेक का उपयोग करते हुए इससे पहले भी रेलगाड़ी के अक्षम होने की घोषणा कर सकता है और इसकी सूचना दे सकता है।

(डी) यदि त्रुटि निवारण का प्रयास सफल हो जाता है और रेलगाड़ी आगे बढ़ने के लिए तैयार हो जाए तो चालक मोटरमैन रेलगाड़ी को आगे बढ़ाने से पहले कर्षण लोको नियंत्रक (टीएलसी) को सूचित करेगा और टीएलसी तुरंत इसकी सूचना यातायात नियंत्रक को दे देगा। यदि इस प्रकार से संचार स्थापित करना संभव न हो तो वह रेलगाड़ी को अगले स्टेशन तक ले जाएगा और स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को घटना के बारे में रिपोर्ट करेगा।

(4) यदि रेलखंड से अक्षम रेलगाड़ी को हटाने के लिए किसी सहायक रेलगाड़ी की आवश्यकता हो तो यातायात नियंत्रक को सूचित किया जाएगा और सहायता आने तक प्रतीक्षा की जाएगी।

(5) सहायता की मांग करने के बाद रेलगाड़ी को चलाने की कोई कार्रवाई तब तक नहीं की जाएगी जब तक कि यातायात नियंत्रक इस बात की पुष्टि न कर दे कि सहायक रेलगाड़ी अवरुद्ध खंड में प्रवेश नहीं की है और सहायता की व्यवस्था रद्द कर दी गई है, भले ही रेलगाड़ी की त्रुटि की मरम्मत कर ली गई हो।

(6) यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने की कार्रवाई सा.एवं स.नि.-151 के प्रावधानों के अनुसार किया जाएगा।

(7) स्टेशन पर पहुँचने के बाद शिफ्ट प्रभारी को लिखित रिपोर्ट दिया जाएगा।

157 **कर्षण विद्युत धारा (ट्रैक्शन करेंट) का न होना.-** स्टेशनों के बीच चलते समय यदि चालक मोटरमैन को पता चले कि कर्षण विद्युत धारा बंद कर दी गई हो और पुन: चालू नहीं की गई है,-

(1) यदि संभव हो तो, मार्ग में हाथ खतरा सिगनल या किसी असामान्य परिस्थिति पर पैनी दृष्टि रखते हुए अगले स्टेशन तक रेलगाड़ी को ले जाएगा। अगले स्टेशन पर पहुँचने के बाद वह स्टेशन शिफ्ट प्रभारी से अनुदेश प्राप्त करेगा।

(2) यदि अगले स्टेशन तक जाना संभव नहीं हो तो वह, –

(क) किसी सुविधाजनक स्थान पर अपनी रेलगाड़ी को खड़ा कर देगा और उसे लुढ़कने से रोकने के लिए विशेष अनुदेशों के अनुसार सुरक्षित करेगा;

(ख) यदि विनिर्दिष्ट समय के भीतर कर्षण विद्युत धारा चालू नहीं की जाती है तो, यातायात नियंत्रक से संपर्क स्थापित करके कारण ज्ञात करने का प्रयत्न करेगा;

(ग) यदि कर्षण धारा दस मिनट के भीतर चालू किए जाने की संभावना न हो तो यात्रियों को परिस्थितियों की सूचना देगा और यदि आवश्यक हो तो विशेष अनुदेशों के अनुसार रेलगाड़ी से यात्रियों को उतारेगा;

(घ) यातायात नियंत्रक के आदेशों के अनुसार सेक्शन को खाली करेगा; और

(ङ) जहां सहायक रेलगाड़ी की आवश्यकता हो, वहां यातायात नियंत्रक से पड़ताल करेगा कि सहायक रेलगाड़ी किस छोर से भेजी जा रही है और उसके निदेशानुसार अगली समुचित कार्रवाई करेगा।

स.नि.157 कर्षण विद्युत उपलब्ध नहीं होने पर - (1) (ए) स्टेशन शिफ्ट प्रभारी कर्षण पावर नियंत्रक से पुष्टि करेगा कि कर्षण विद्युत आपूर्ति पुनर्बहाल करने में कितना समय लगेगा।

(बी) यदि 30 मिनट से अधिक समय तक विलंब होने की उम्मीद हो तो यातायात नियंत्रक की अनुमति से 10 मिनट के भीतर यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने की व्यवस्था की जाएगी। यदि यात्रियों को उतारना आवश्यक नहीं समझा जाता है तो यात्रियों को होनेवाली विलंब के बारे में सूचित किया जाएगा।

(2) **कर्षण विद्युत धारा की अनुपलब्धता के कारण रेलगाड़ी के रुक जाने पर चालक मोटरमैन के कर्तव्य -** (ए) कर्षण विद्युत धारा के 'ऑन' होने पर चालक मोटरमैन सेक्शन को क्लियर करेगा।

(बी) यदि किसी कारणवश चालक मोटरमैन कर्षण विद्युत के 'ऑन' होने के बाद भी रेलगाड़ी को चलाने में असमर्थ है तो वह उपलब्ध संचार साधनों के माध्यम से मौजूदा परिस्थितियों के संबंध में टीएलसी को सूचित करेगा, रेलखंड को खाली करने के लिए सहायता की मांग करेगा और सा.नि. 156 के उप नियम (2) और (5) और उसके सहायक नियमों में उल्लिखित प्रावधानों का पालन करेगा।

158. **रेलगाड़ी का वियोजित होना. –** (1) किसी रेलगाड़ी के चलने के दौरान, वियोजित होने की दशा में, आपात ब्रेकों के स्वत: लग जाने के कारण रेलगाड़ी के दोनों भागों के रूक जाने के पश्चात चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन, विशेष अनुदेशों के अनुसार, उन भागों को लुढ़कने से रोकेंगे।

(2) चालक मोटरमैन संचालक मोटरमैन से संपर्क करने के बाद परिस्थितियों के बारे में यातायात नियंत्रक को रिपोर्ट देगा।

(3) यदि युग्मक क्षतिग्रस्त न हुए हों तो दोनों भागों को जोड़ने के बाद रेलगाड़ी को युग्मित रूप से ले जाया जाएगा। यांत्रिक युग्मकों के क्षतिग्रस्त होने की दशा में

यातायात नियंत्रक से प्राप्त अनुदेशों के अनुसार दोनों भाग अलग-अलग ले जाए जाएंगे।

(4) यदि सेक्शन को खाली करने के लिए सहायता अपेक्षित हो तो, चालक मोटरमैन यातायात नियंत्रक को इसकी सूचना देगा और यातायात नियंत्रक के निदेशानुसार कार्रवाई की जाएगी।

(5)रेलगाड़ी के वियोजित होने की सूचना मिलने पर यातायात नियंत्रक दोनों छोर के स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को सूचित करेगा। वह रेल रेडियो द्वारा रेलगाड़ी के दोनों भागों के यात्रियों को सूचित करने का भी प्रयास करेगा, यदि मोटरमैन ऐसा कर पाने की स्थिति में न हो।

स.नि. 158 (1) **रेलगाड़ी विभाजन -** (ए) यदि यात्रियों से युक्त कोई रेलगाड़ी उठती हुई ढलान पर विभाजित हो जाती है तो चालक मोटरमैन उसी स्थान पर दोनों विभाजित भागों को जोड़ने से पहले यह सुनिश्चित करेगा कि ऐसा करना सुरक्षित है।

(बी) रेलगाड़ी की विभाजित इकाई को या तो सहायक रेलगाड़ी की सहायता से युग्मित किया जाएगा अथवा इसे दो भागों में चालू लाइनों पर से हटाया जाएगा।

(सी) चालू लाइन को क्लियर करने के बाद रेलगाड़ी सेवाएं फिर से प्रारंभ करने के लिए स्टैंडबाय रेक (उद्यत रेक) का उपयोग किया जाएगा। रेलगाड़ी सेवाएं पुनर्रांभ करने से पहले यातायात नियंत्रक यह सुनिश्चित करने के लिए कि चालू लाइन पर मध्य खंड में कोई अन्य डिब्बे छूट न गए हों, चालक और संचालक मोटरमैन से विभाजित रेलगाड़ी के प्रत्येक अलग-अलग डिब्बे का विवरण प्राप्त करेगा।

159. प्रस्थान करने के प्राधिकार के बिना ब्लॉक सेक्शन में रेलगाड़ी.- (1) चालक मोटरमैन को यह ज्ञात होने पर कि उसके पास प्रस्थान करने का प्राधिकार नहीं है, वह संचालक मोटरमैन को परिस्थितियों के बारे में सूचित करेगा और रेलगाड़ी को रोकने की तुरंत कार्रवाई करेगा।

(2) चालक मोटरमैन यातायात नियंत्रक से संपर्क स्थापित करके निकटतम स्टेशन को प्रस्थान के लिए उसकी अनुज्ञा प्राप्त करेगा।

(3) चालक मोटरमैन संचालक मोटरमैन को सूचित करने के बाद रेलगाड़ी को अगले स्टेशन तक ले जाएगा।

(4) अगले स्टेशन पर पहुँचने के बाद चालक मोटरमैन लिखित रूप में घटना की रिपोर्ट देगा।

(5) यातायात नियंत्रक, स्टेशन शिफ्ट प्रभारी द्वारा या अन्यथा यह सूचना मिलने पर कि रेलगाड़ी प्रस्थान करने के प्राधिकार के बिना ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश कर गई है, रेलगाड़ी को विशेष अनुदेशों के अनुसार रोकने की व्यवस्था करेगा।

स.नि. 159 (5) 'आगे बढ़ने का प्राधिकार' के बिना ब्लॉक खंड में रेलगाड़ी के मौजूद होने पर यातायात नियंत्रक के कर्त्तव्य - (क) स्टेशन शिफ्ट प्रभारी से या अन्यथा यह जानकारी प्राप्त होने पर कि कोई रेलगाड़ी 'आगे बढ़ने के प्राधिकार' के बिना ब्लॉक (अवरूद्ध) खंड में प्रवेश कर चुकी है, यातायात नियंत्रक किसी प्रकार की दुर्घटना को रोकने के लिए तत्काल कार्रवाई करेगा और यदि आवश्यक हो तो कर्षण विद्युत धारा को बंद कर देगा। कर्षण विद्युत धारा को 'ऑफ' करने से पहले उस रेलखंड पर मौजूद अन्य रेलगाड़ियों की स्थिति की जाँच की जाएगी ताकि ये रेलगाड़ियां सुरंग में अवरूद्ध न हो जाएं।

(बी) यातायात नियंत्रक शीघ्र अतिशीघ्र चालक मोटरमैन के साथ संवाद स्थापित करेगा और प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान द्वारा उसे रेलगाड़ी को अगले स्टेशन तक या पूर्ण ब्लॉक संचालन प्रणाली होने की स्थिति में रेलगाड़ी को पीछे की ओर स्थित स्टेशन तक ले जाने की अनुमति यह सुनिश्चित करने के बाद प्रदान करेगा कि संबंधित स्टेशन शिफ्ट प्रभारी द्वारा रेलगाड़ी के सुरक्षित प्रवेश के लिए निर्धारित शर्तों का अनुपालन किया गया है। यातायात नियंत्रक चालक मोटरमैन से यह भी पुष्टि करेगा कि

रेलगाड़ी की ब्रेक शक्ति पर्याप्त है। यदि ब्रेक शक्ति के अपर्याप्त होने की सूचना प्राप्त होती है तो चालक मोटरमैन को अगले स्टेशन तक अधिकतम 10 किमी प्रति घंटे की गति से आगे बढ़ने की सलाह दी जाएगी।

आ. असामान्य घटनाएं

160. असुरक्षित दशाओं की रिपोर्ट करना जिससे रेलगाड़ियों का प्रचालन प्रभावित होने की संभावना हो.-

1) चालक मोटरमैन, संचालक मोटरमैन और स्टेशन शिफ्ट प्रभारी किन्हीं ऐसी ज्ञात दशाओं या असामान्य परिस्थितियों, जिनसे रेलगाड़ियों का निरापद और समुचित संचालन प्रभावित होने की संभावना हो, के बारे में यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा।

(2) ऐसी खराबी या विफलता के बारे में ज्ञात होने पर यातायात नियंत्रक अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार संबंधित विभागीय पर्यवेक्षक को इसकी सूचना देगा।

स.नि. 160 रेलगाड़ियों के संचालन को प्रभावित करने में सक्षम असुरक्षित परिस्थितियों की रिपोर्ट –

(1) यदि किसी रेलगाड़ी के मोटरमैन को रेलपथ पर कोई असामान्य ध्वनि (आवाज) सुनाई पड़े तो वह तुरंत इस प्रकार की घटना एवं घटनास्थल की सूचना उपलब्ध संचार साधनों पर कर्षण लोको नियंत्रक (टीएलसी) के माध्यम से यातायात नियंत्रक को देगा अथवा केंद्रीय नियंत्रण को सूचित करने के लिए निकटतम स्टेशन के स्टेशन शिफ्ट प्रभारी और/या पैनल ऑपरेटर को सूचित करेगा।

(2) इस प्रकार की सूचना प्राप्त होने पर यातायात नियंत्रक और स्टेशन शिफ्ट प्रभारी अगली रेलगाड़ी को उस स्थान/रेलखंड पर सतर्क रहने के लिए सतर्कता आदेश सौंपने की व्यवस्था करेंगे और किसी भी ऐसी बात के लिए केंद्रीय नियंत्रण को सूचित करेंगे जो रेलगाड़ी के संचालन के लिए असुरक्षित हो।

(3) मोटरमैन पटरी में किसी प्रकार की दरार/पटरी के बीच दूरी आदि देखने पर तुरंत दरार/दूरी वाली पटरी से ठीक पहले अपनी रेलगाड़ी को रोक देगा और यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा। यातायात नियंत्रक तुरंत रेलगाड़ी को पीछे वाले स्टेशन पर भेजने की व्यवस्था करेगा और प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए चालक मोटरमैन को तदनुसार सूचित करेगा। वह संबंधित व.अनु.इंजी/क.इं (रेलपथ) को सामान्य सेवा पुन: आरंभ करने के लिए रेलपथ की मरम्मत और इसके प्रमाणन के लिए भी सूचित करेगा।

(4) यातायात नियंत्रक से इस प्रकार की सूचना प्राप्त होने पर चालक मोटरमैन संचालक मोटरमैन के साथ परामर्श करते हुए और यात्री सूचना प्रणाली पर यात्रियों सूचित करते हुए रेलगाड़ी को टीपीडब्ल्यूएस के 'ऑफ' मोड में सतर्कतापूर्वक पीछे के स्टेशन पर वापस ले जाने की व्यवस्था करेगा। रेलगाड़ी को पीछे स्थित स्टेशन पर वापस ले जाने के क्रम में मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को विपरीत दिशा के स्टार्टर सिगनल के पास रोक देगा और दो बार लंबी सीटी बजाएगा और उसके बाद स्टेशन शिफ्ट प्रभारी द्वारा प्रतिनियुक्त अधिकृत मेट्रो कर्मचारी द्वारा प्लेटफार्म के किनारे से हरी हाथ झंडी प्रदर्शित किए जाने पर ही सावधानी पूर्वक अपनी रेलगाड़ी के साथ स्टेशन में प्रवेश करेगा।

(5) यातायात नियंत्रक द्वारा ट्रैक के उस खंड पर आगे किसी भी रेलगाड़ी के संचलन की अनुमति तबतक नहीं दी जाएगी जब तक कि किसी ऐसे इंजीनियरी (सिविल) अधिकारी द्वारा जो व.अनुभाग इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर (रेलपथ) के स्तर से नीचे

न हो, सतर्कता आदेश के साथ या इसका बिना इसे उपयुक्त प्रमाणित नहीं कर दिया जाता है।

(6) यदि रेलगाड़ी को पीछे के स्टेशन पर वापस ले जाना संभव न हो तो सा.नि. 151 और उसके स.नि. में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार तीसरी पटरी की विद्युत आपूर्ति को स्विच 'ऑफ' कर मध्य खंड में यात्रियों को निकालने की व्यवस्था की जाएगी।

(7) किसी भी प्रकार की असामान्य लड़खड़ाहट/खराब चालन आदि का अनुभव होने पर मोटरमैन तुरंत घटना की सूचना निकटतम स्टेशन के यातायात नियंत्रक/ स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को देगा। वह यह भी इंगित करेगा कि प्रभावित खंड पर सतर्कता आदेश के साथ रेलगाड़ी का आवागमन सुरक्षित है अथवा नहीं।

(8) यातायात नियंत्रक/शिफ्ट प्रभारी इस प्रकार की सूचना प्राप्त होने पर तत्काल निवारणात्मक उपायों के लिए इंजीनियरी अधिकारी (व.अनुभाग इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर (रेलपथ) के साथ-साथ व.अनुभाग इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर (बिजली)/रोलिंग स्टॉक/कर्षण) को सूचित करेंगे।

(9) यदि घटना की सूचना देने वाला मोटरमैन प्रभावित खंड पर सतर्कता आदेश के साथ रेलगाड़ियों के आवागमन को सुरक्षित मानता है तो यातायात नियंत्रक आवश्यक सतर्कता आदेश के साथ रेलगाड़ी की आवाजाही की अनुमति तबतक के लिए प्रदान करेगा जब तक कि ट्रैक को सामान्य सेवा के लिए किसी ऐसे इंजीनियरी अधिकारी द्वारा जो कि व.अनुभाग इंजीनियर/कनिष्ठ इंजीनियर (रेलपथ) के स्तर से नीचे का न हो, उपयुक्त प्रमाणित नहीं कर दिया जाता है।

161. **दुर्घटना की दशा में की जानेवाली कार्रवाई.-** (1) जब कोई दुर्घटना घटने के कारण किसी रेलगाड़ी को स्टेशनों के बीच रोक दिया गया हो, जिसके कारण समीपवर्ती रेलपथ की सुरक्षा आवश्यक हो, तो चालक मोटरमैन आगे आ रही रेलगाड़ी को सावधान करने के लिए तत्काल अपनी रेलगाड़ी के चमकती बत्ती (फ्लैशर लाइट) के स्विच को 'ऑन' कर देगा और अनुमोदित संचार साधनों द्वारा तथ्य की सूचना संचालक मोटरमैन को देगा और नियंत्रण को भी सूचित कर देगा।

(2) (क) चिकित्सीय सहायता के लिए व्यवस्था, राहत कार्य, घायलों का परिवहन, अनुग्रह राशि का भुगतान आदि, विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जाएगा।

(ख) आपात स्थिति के रहने तक यातायात विनियमों की बाबत आवश्यक उद्घोषणा जन उद्घोषणा प्रणाली, स्टेशनों और रेलगाड़ियों में या अन्यथा जैसे आवश्यक समझा जाए, की जाएगी; और

(ग) सेवाओं को निलंबित कर देनेवाली गंभीर दुर्घटना, यात्रियों को क्षति होने की दशा में, जनसाधारण के लिए आवश्यक समझी जाने वाली विस्तृत जानकारी प्रेस तथा अन्य प्रचार माध्यमों से दी जानी चाहिए।

स.नि. 161 (क) रेलगाड़ी दुर्घटनाओं के बाद चिकित्सा सहायता आदि की व्यवस्था : चिकित्सा सहायता, राहत कार्यों और रेलगाड़ी सेवाएं पुन: बहाल करने संबंधी अन्य गतिविधियों से संबंधित अनुदेश दुर्घटना नियमावली में दिए गए हैं।

अध्याय - 5

कार्यकरण प्रणाली

162. **कार्यकरण प्रणाली.-** स्टेशन के बीच सभी रेलगाड़ियों का कार्यकरण निम्नलिखित किसी एक प्रणाली के अनुसार होगा, -

(1) पूर्णतया ब्लॉक प्रणाली।

(2) केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली।

(3) स्वचालित ब्लॉक प्रणाली।

स.नि. 162 संचालन प्रणाली (1) **'स्वचालित ब्लॉक संचालन प्रणाली'** संचालन की सामान्य प्रणाली होगी।

(2) "स्वचालित ब्लॉक प्रणाली" के विफल होने की स्थिति में रेलगाड़ी का संचालन 'पूर्ण ब्लॉक प्रणाली' के तहत संपूर्ण लाइन पर या केवल लाइन के प्रभावित हिस्से पर किया जाएगा।

(3) दो चालू लाइनों में से किसी एक लाइन के पूरी तरह या आंशिक रूप से बाधित होने पर संचालन की 'केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली' अपनाई जाएगी।

163. **ब्लॉक सेक्शन (अवरूद्ध खंड) में प्रवेश करने का प्राधिकार.- (1)** चालक मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में तब तक नहीं जा पाएगा जब तक उसके पास विशेष अनुदेशों के अनुसार यथाविनिर्दिष्ट प्रस्थान करने का प्राधिकार न हो।

(2) आपात स्थिति में यातायात नियंत्रक, विशेष अनुदेशों के अनुसार, सेक्शन में दूसरी रेलगाड़ी को प्रवेश करने की अनुमति दे सकेगा।

स.नि. 163 अवरूद्ध खंड में प्रवेश का प्राधिकार - (1) अवरूद्ध खंड में प्रवेश का प्राधिकार स.नि. 189 (2) में उल्लिखित है।

(2) आपात स्थिति में यातायात नियंत्रक किसी अन्य रेलगाड़ी को अवरूद्ध खंड में जाने की अनुमति देने का निर्णय ले सकता है। ऐसा करने से पहले निम्नलिखित कार्रवाई की जानी चाहिए :

(ए) किसी सहायक रेक को भेजने से पहले सामान्यत: यातायात नियंत्रक स.नि. 151 में निर्धारित प्रक्रियाओं के अनुसार **अक्षम** रेलगाड़ी से यात्रियों को निकालने का फैसला करेगा। फिर भी कुछ अति आपातकालीन परिस्थितियों में वह स्वविवेक से **अक्षम** रेलगाड़ी से यात्रियों को निकाले बिना ही किसी सहायक रेक के उपयोग का निर्णय ले सकता है।

(बी) यातायात नियंत्रक यह तय करेगा कि **अक्षम** रेलगाड़ी की सहायता के लिए अथवा अवरोध स्थल पर भेजे जाने के लिए किस यात्री गाड़ी का उपयोग किया जाएगा। वे तथ्य जो यातायात नियंत्रक के निर्णय को प्रभावित करेंगे, वे निम्नवत हैं :

(i) टर्मिनल से निकटता

(ii) **अक्षम** रेलगाड़ी या अवरोध स्थल से निकटता

(सी) जिस रेलगाड़ी को सहायक रेलगाड़ी के रूप में उपयोग करने का निर्णय लिया गया है, उसे पिछले स्टेशन पर यात्रियों से खाली करा लिया जाएगा।

(डी) यातायात नियंत्रक सहायक रेलगाड़ी के चालक मोटरमैन को उनके उन कर्तव्यों के बारे में अवगत कराएगा जिनके पालन की अपेक्षा उनसे की जा रही है। चालक मोटरमैन को **अक्षमता**/अवरोध की प्रकृति और स्थान आदि के बारे में जहां तक संभव हो, सटीक सूचना दी जाएगी। सहायक रेलगाड़ी के चालक मोटरमैन को **अक्षम** रेलगाड़ी या अवरोध को चालू लाइन से हटाने की पद्धति के संबंध में स्पष्ट निर्देश दिया जाएगा। साथ ही यातायात नियंत्रक **अक्षम** रेलगाड़ी के मोटरमैन को भेजी जा रही सहायता के बारे में भी सूचित करेगा।

(इ) सहायक रेलगाड़ी का चालक मोटरमैन आगे तभी बढ़ेगा जब मार्ग में स्थित सभी प्वाइंटों को सही तरीके से सेट कर दिया गया हो, सभी फेसिंग प्वाइंटों (सामने स्थित प्वाइंट) को लॉक कर दिया गया हो, हाथ सिगनल प्रदर्शित किया गया हो और परिशिष्ट - 2 और 3 में दिए गए नमूना प्रपत्र के अनुसार सतर्कता आदेश के साथ ब्लॉक लाइन टिकट सौंप दिया गया

हो। ब्लॉक्ड लाइन टिकट में अक्षमता या अवरोध के विवरण का विशेष रूप से उल्लेख किया जाना चाहिए।

(एफ) सहायक रेलगाड़ी की गति 20 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी जिसमें चालक मोटरमैन अक्षम रेक के सामने की ओर वाले अगले कैब में होगा।

(जी) सहायक रेलगाड़ी को अक्षम रेलगाड़ी से लगभग 40 मीटर की दूरी पर रोक दिया जाएगा, उसके बाद रेडियो टेलीफोन/आपातकालीन टेलीफोन पर एक-दूसरे के साथ संचार स्थापित किया जाएगा। सहायक रेलगाड़ी का चालक मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को 5 किमी प्रति घंटे से अधिक गति से नहीं चलाएगा और अंतत: दो रेलगाड़ियों को जोड़ा जाएगा।

(एच) युग्मित रेलगाड़ियों को यातायात नियंत्रक के निर्देशित स्टेशन पर ले जाया जाएगा और स्टेशन पर पहुँचने के बाद यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारा जाएगा।

(आई) उसके बाद अक्षम रेलगाड़ी को मरम्मत के लिए कारशेड/कार डिपो ले जाया जाएगा।

(जे) मूल और सहायक रेलगाड़ियों के रेलगाड़ी दस्तावेज स्टेशन प्रभारी को वापस कर दिए जाएंगे और सहायक रेलगाड़ी का चालक मोटरमैन इस आशय का पृष्ठांकन करेगा कि चालू लाइन सभी प्रकार से अवरोधमुक्त है और सामान्य सेवाएं फिर से शुरू की जा सकती हैं।

(के) यातायात नियंत्रक इस बात से संतुष्ट होने पर कि अक्षम गाड़ी को चालू लाइन से दूर हटा लिया गया है या रेलगाड़ियों के गुजरने के लिए अवरोध को हटा दिया गया है, वह सामान्य सेवाएं पुन: प्रारंभ करने के लिए स्टेशन प्रभारी को निर्देश देगा। यह सूचना प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के तहत दी जाएगी।

अ. पूर्णतया ब्लॉक प्रणाली

164 **पूर्णतया ब्लॉक प्रणाली की आवश्यक बातें.-** (1) जहां रेलगाड़ियां पूर्णतया ब्लॉक प्रणाली पर चलाई जाती हैं,-

(क) किसी रेलगाड़ी को किसी ब्लॉक स्टेशन को छोड़ने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि प्रवेश की अनुमति ब्लॉक स्टेशन से पहले ही प्राप्त नहीं हो जाती है; और

(ख) पहुँचने की ऐसी अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि लाइन न केवल उस ब्लॉक स्टेशन के प्रथम स्टॉप सिगनल तक साफ (क्लियर) हो अपितु उसके आगे पर्याप्त दूरी तक भी साफ हो।

(2) जबतक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत न किया जाए; उप नियम (1) के खंड (ख) में निर्दिष्ट पर्याप्त दूरी 180 मीटर से कम नहीं होगी।

165. **पहुँचने की अनुमति देने की शर्तें.-** लाइन को तब तक खाली नहीं समझा जाएगा और पहुँचने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि,-

(1) अंतिम पूर्ववर्ती रेलगाड़ी पूरी तरह पहुँच न गई हो और प्रथम स्टॉप सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तय न कर ली हो जैसा कि ऊपर नियम 164 के उप नियम 2 में विनिर्दिष्ट है।

(2) उक्त रेलगाड़ी के पीछे सभी सिगनलों को फिर से 'ऑन' कर दिया गया हो।

(3) वह लाइन जिसपर रेलगाड़ी को प्रवेश कराने का आशय है, स्टार्टर तक या टर्मिनल ब्लॉक स्टेशन पर उस स्थान तक जहां रेलगाड़ी का बिलकुल रूक जाना अपेक्षित है, सभी बाधाओं से मुक्त हो; और

(4) उक्त रेलगाड़ी के प्रवेश के लिए सभी सम्मुख कांटों (फेसिंग प्वाइंट) को भली प्रकार से सेट और तालाबंद न कर दिया गया हो और सभी पिछले प्वाइंटों को, जिसमें वियोजन भी है, सेट कर दिया गया हो।

166. **जब एक लाइन अवरूद्ध हो तो दोहरी लाइन सेक्शन पर इकहरी लाइन संचालन के लिए नियम और विनियम.-** यदि किसी रेलगाड़ी या रेलपथ की दुर्घटना या अन्य किसी बाधा के कारण दोहरी लाइन सेक्शन पर किसी एक लाइन का उपयोग बंद हो जाता है, तो यातायात, अस्थायी रूप से, अन्य एकल लाइन पर या 'केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली' के अंतर्गत अवरूद्ध लाइन के उस भाग पर जो अवरूद्ध नहीं है, निम्नलिखित शर्त्तों के अधीन चलेगा,-

(1) लाइन या लाइन का वह भाग सभी बाधाओं से मुक्त है।

(2) यदि ऐसी लाइन और लाइन के भाग पर, जिसपर रेलगाड़ी 'केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली' के अधीन चलेगी, कोई कांटा है तो उसे सेट और लॉक (पाशित) कर दिया गया है।

(3) प्रभावित रेलगाड़ी के यात्रियों को रेलगाड़ी से उतार दिया गया है और सुरंग के भीतर कोई व्यक्ति नहीं रह गया है। प्रभावित रेलगाड़ी दूसरी लाइन को बाधित नहीं कर रही है और वह उचित रूप से सुरक्षित है।

स.नि.166 संचालन की 'केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली' का आरंभ, जब दो चालू लाइनों में से कोई एक लाइन "पूरी तरह या आंशिक रूप से" बाधित हो

दक्षिणेश्वर-कवि सुभाष खंड पर चालू लाइनों में से किसी एक लाइन के बाधित होने की स्थिति में और जब इस प्रकार के अवरोध को हटाने में 30 मिनट से अधिक समय लगने की संभावना हो तो यातायात नियंत्रक दक्षिणेश्वर-कवि सुभाष खंड के बीच या किन्हीं दो 'विशेष श्रेणी' स्टेशनों के बीच सभी सुरक्षा उपाय करते हुए संचालन की 'केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली' प्रारंभ करेगा और संचालन की 'स्वचालित ब्लॉक प्रणाली' और/या 'पूर्ण ब्लॉक प्रणाली' को निलंबित रखते हुए अवरोधमुक्त चालू लाइनों पर रेलगाड़ियों का परिचालन प्रारंभ करेगा। इस प्रकार के मामलों में निम्नलिखित प्रक्रियाओं का पालन किया जाएगा : -

(1) यातायात नियंत्रक पहले रेलगाड़ी सेवा की अधिकतम अंतराल को ध्यान में रखते हुए उस लाइन/लाइन के उस हिस्से के संबंध में तय करेगा जिस पर " केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली" प्रारंभ की जाएगी।

(2) 'केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली' आरंभ करने से पहले यातायात नियंत्रक यह सुनिश्चित करेगा कि लाइन या लाइन का वह हिस्सा जिसपर यह प्रणाली प्रारंभ की जाएगी, सभी प्रकार से अवरोधमुक्त है।

(3) यातायात नियंत्रक यह सुनिश्चित करेगा कि सभी चलायमान रेकों को सुरक्षित दूरी पर सुविधाजनक स्थानों पर उचित रूप से ठहरा दिया गया है या यदि इनमें से कोई एक रेक अक्षम हो गई हो तो ऐसी अक्षम रेक के यात्रियों को उतार दिया गया है और अन्य रेक निर्धारित स्टेशनों पर पहुंच गए हैं एवं सभी यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने के बाद सुविधाजनक रूप से ठहरा दिए गए हैं।

(4) स्थिर ठहराए गए रेकों के चालक मोटरमैन जिनका उपयोग "केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली" में नहीं किया जाएगा वह सुरक्षित दूरी पर निर्धारित स्थान में रेक को ठहराने के बाद पार्किंग ब्रेक लगाने और मोटरमैन चाबी को निकाल लेने के लिए जिम्मेवार होगा और स्टेशन प्रभारी को इस तथ्य की पुष्टि करेगा जो बदले में एक डायरी प्रविष्टि के माध्यम से प्राइवेट नंबरों का आदान-प्रदान करते हुए यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा।

(5) यातायात नियंत्रक प्राइवेट नंबर का उचित रूप से आदान-प्रदान करते हुए पैनल संचालक से यह भी सुनिश्चित करेगा कि खंड में स्थित सभी प्वाइंटों को ठीक प्रकार से सेट कर दिया गया है और उन्हें उस लाइन के लिए लॉक कर दिया गया है जिनसे होकर रेलगाड़ियां "केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली" पर चलेंगी और पैनल की चाबी निकाल ली गई है एवं इसे स्टेशन के पैनल संचालक की अभिरक्षा में रखा गया है।

(6) तब यातायात नियंत्रक खंड में स्थित सभी स्टेशन प्रभारियों और सेवा के लिए प्रयुक्त होनेवाली रेक के चालक मोटरमैन को "केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली" प्रारंभ करने की आवश्यकता, 'स्वचालित ब्लॉक प्रणाली' और/या 'पूर्ण ब्लॉक प्रणाली' को निलंबित रखने और लाइन या लाइन के उस हिस्से के संबंध में अवगत कराएगा जिस पर संचालन की यह प्रणाली प्रारंभ की जाएगी। बदले में सभी स्टेशनों के स्टेशन प्रभारी यात्रियों और मेट्रो रेल कर्मियों की जानकारी के लिए जनउदघोषणा प्रणाली पर मौजूदा स्थिति के बारे में बार-बार घोषणा करेंगे। पैनल संचालक टीएसआर (रजिस्टर) में लाल स्याही से इस आशय की प्रविष्टि करेगा।

(7) जिस खंड पर "केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली" की शुरुआत की जाएगी, उस खंड के बीच अंतरायी 'विशेष श्रेणी' स्टेशनों की ब्लॉक संचालन को निलंबित रखा जाएगा और इन स्टेशनों को ‘श्रेणी डी’ स्टेशनों के रूप में माना जाएगा जबतक कि संचालन की स्वचालित ब्लॉक प्रणाली और/या 'पूर्ण ब्लॉक प्रणाली' फिर से शुरू नहीं हो जाती।

(8) निर्धारित खंड की चालू लाइनों पर स्थित सभी सिगनलें अस्थायी रूप से उपयोग बाह्य माने जाएंगे और रेलगाड़ियों का संचालन "केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली" के अंतर्गत पेपर लाइन क्लियर टिकट (ओ एंड एम / टी -3 ए) पर किया जाएगा। लेकिन जब कोई गाड़ी निर्धारित लाइन पर सही दिशा में चलती है तो प्रेषक टर्मिनल (अंतिम) स्टेशन मार्ग में स्थित सभी

सिग्नलों को 'ऑन' स्थिति में ' पार करने की अनुमति' जारी करेगा। जिन सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में पार किया जाएगा, उनका विशेष रूप से उल्लेख किया जाना चाहिए।

(9) टर्मिनल (अंतिम) विशेष श्रेणी स्टेशन के पैनल संचालक द्वारा 'पहुंचने की अनुमति' प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान द्वारा ब्लॉक मैग्नेटो फोन/रेलवे स्वचालित फोन, केंद्रीय नियंत्रण के माध्यम से प्राप्त की जाएगी। जब पैनल संचालक द्वारा रेलवे ऑटो टेलीफोन के माध्यम से लाइन क्लियर प्राप्त किया जाएगा तो वे स्टेशन के नाम का उल्लेख करते हुए सुनिश्चित करेंगे कि वे सही व्यक्ति के साथ संवाद कर रहे हैं।

(10) 'पहुंचने की अनुमति' प्राप्त करने के बाद पैनल संचालक चालक मोटरमैन को "केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली" आरंभ करने की परिस्थितियों के संबंध में एक लिखित सूचना और रेलगाड़ी के सही दिशा में चलने पर मार्ग में स्थित सभी सिग्नलों को पार करने की अनुमति आदि और एक लिखित 'आगे बढ़ने का प्राधिकार' भी सौंपेगा।

(11) "केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली" प्रारंभ करने से पहले यातायात नियंत्रक यह सुनिश्चित करेगा कि स्टेशनों, मोटरमैनों के साथ-साथ स्टेशन परिसरों में काम करने वाले सभी कर्मचारियों के लिए पर्याप्त सुरक्षा उपाय किए गए हैं।

(12) यातायात नियंत्रक संपूर्ण खंड के अप या डाउन चालू लाइनों में से किसी एक के भी अवरोध मुक्त न होने की स्थिति में या अधिकतम रेल सेवा उपलब्ध कराने के उद्देश्य से सेक्शन के बीच आंशिक रूप से अप लाइन पर और शेष सेक्शन के बीच आंशिक रूप से डाउन लाइन पर संचालन की "केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली" शुरू करेगा और इसी प्रकार वह संपूर्ण खंड को परिवर्तित करेगा यदि इस प्रकार के आंशिक खंड टर्मिनलों के बीच यात्रियों के सुरक्षित परिवहन के लिए उपयुक्त रूप से उपलब्ध हों। इन परिस्थितियों में यातायात नियंत्रक निर्धारित स्टेशन पर शटल रेलगाड़ियों के बीच संपर्क (कनेक्शन) की व्यवस्था करेगा ताकि एक शटल रेलगाड़ी के यात्री कम समय में अपने गंतव्य तक पहुंचने के लिए दूसरी शटल रेलगाड़ी का उपयोग कर सकें।

(13) इस प्रक्रिया का पालन तब तक किया जाएगा जब तक कि बाधित लाइन सभी बाधाओं से मुक्त नहीं हो जाती है, रेलगाड़ियों के चलने के लिए फिट प्रमाण पत्र प्राप्त नहीं हो जाते हैं और 'स्वचालित ब्लॉक प्रणाली' और/या 'पूर्ण ब्लॉक प्रणाली' पुन: प्रारंभ नहीं हो जाती है।

(14) रेलगाड़ियों के संचालन की 'स्वचालित ब्लॉक प्रणाली' और/या 'पूर्ण ब्लॉक प्रणाली' पुन: प्रारंभ करने से पहले यातायात नियंत्रक यह सुनिश्चित करेगा कि -

(ए) बाधित लाइन सभी प्रकार के अवरोधों से मुक्त है और रेलगाड़ियों की आवाजाही के लिए सभी प्रकार से उपयुक्त है।

(बी) सभी स्टेशनों के पैनल हर दृष्टिकोण से चालू (कार्यात्मक) अवस्था में हैं।

(सी) "केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली" के तहत चलनेवाली रेलगाड़ी/शटल रेलगाड़ी (सेवाओं में कटौती के मामले में) गंतव्य स्टेशन पर पहुंच गई हैं।

उपरोक्त बिन्दुओं को सुनिश्चित करने के बाद यातायात नियंत्रक "केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली" को निलंबित करते हुए सभी स्टेशन प्रभारियों को 'स्वचालित ब्लॉक प्रणाली' पुन: शुरू करने का संदेश देगा। तत्पश्चात कार्यरत पैनल संचालक लाल स्याही से टीएसआर पंजिका में इस आशय की एक प्रविष्टि करेगा और सामान्य संचालन पुन: आरंभ किया जाएगा।

आ. केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली

167. **'केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली' की आवश्यक बातें.** - केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली में एक सेक्शन पर एक समय में केवल एक रेलगाड़ी ही चलेगी।

168. **ब्लॉक स्टेशनों पर प्रवेश करने की अनुमति और प्रस्थान करने का प्राधिकार देने की शर्तें.-** (1) पीछे के ब्लॉक स्टेशन को प्रवेश की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि स्टेशनों के बीच का ब्लॉक सेक्शन सभी अवरोधों से मुक्त न हो और वह

लाइन जिस पर रेलगाड़ी को प्रवेश कराया जाना है, उस स्थान तक खाली न हो जहां रेलगाड़ी का रूकना अपेक्षित है।

(2) किसी ब्लॉक स्टेशन पर चालक मोटरमैन को प्रस्थान करने का प्राधिकार तब तक नही दिया जाएगा जब तक कि ब्लॉक स्टेशन से प्रवेश की अनुमति पहले से नहीं मिल जाती है।

169. **'केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली' में दुर्घटना अथवा रेलगाड़ी के खराब हो जाने की दशा में प्रक्रिया. -**

(1) यदि कोई रेलगाड़ी अशक्त हो जाती है और उसे सहायता की आवश्यकता हो या कोई दुर्घटना घट जाती है जिसके कारण रेलगाड़ी का आगे बढ़ना असंभव है तो चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन नियम 150 और 156 में अधिकथित कार्यवाही करेगा।

(2) दुर्घटना होने पर यातायात नियंत्रक और समीपवर्ती स्टेशन का स्टेशन शिफ्ट प्रभारी नियम 161 में यथा अधिकथित कार्यवाही करेगा।

इ. साधारण

170. **पीछे की ओर अवरूद्ध और आगे की ओर अवरूद्ध. -** ब्लॉक बैक और ब्लॉक फॉरवर्ड केवल विशेष अनुदेशों के अधीन विहित प्रक्रिया के अनुसार ही किया जाएगा।

स.नि. 170 आगे की ओर अवरोध और पीछे की ओर अवरोध (ब्लॉक फॉरवर्ड और ब्लॉक बैक) - (1) पैनल संचालक (ऑपरेटर) सभी अर्द्ध-स्वचालित सिग्नलों को

स्वचालित मोड से मैनुअल मोड में बदल देगा (यदि यह मैनुअल सिगनल न हो) और प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए मैग्नेटो ब्लॉक फोन/कंट्रोल फोन/रेलवे ऑटो टेलीफोन पर निकटस्थ विशेष श्रेणी 'डी' स्टेशन (स्टेशनों) और यातायात नियंत्रक को एक संदेश देगा।

(2) विशेष श्रेणी स्टेशन से संदेश प्राप्त होने पर निकटवर्त्ती स्टेशन का पैनल संचालक (ऑपरेटर) संबंधित प्रस्थान अर्द्ध-स्वचालित सिगनल को स्वचालित (ऑटो) मोड से मैनुअल मोड में बदल देगा। उसके बाद वह संबंधित प्रस्थान सिगनल बटन पर सुरक्षा कॉलर लगा देगा और प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए पुष्टिकरण संदेश देगा।

(3) शंटिंग संचलन पूरा होने के बाद संबंधित स्टेशन यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए निकटवर्त्ती विशेष श्रेणी स्टेशन (स्टेशनों) को सेक्शन के क्लियर होने का संदेश देगा।

171. **शंटिंग के लिए प्राधिकार.-** (1) शंटिंग की अनुमति देते समय चालक मोटरमैन को एक लिखित प्राधिकार दिया जाएगा और विशेष अनुदेशों में विहित प्रक्रिया के अनुरूप शंट सिगनल को ऑफ कर दिया जाएगा।

(2) यदि शंट सिगनल खराब हो या अक्रियाशील हो तो चालक मोटरमैन को एक लिखित प्राधिकार सौंपा जाएगा और हाथ सिगनल प्रदर्शित किया जाएगा। इस प्रकार की लिखित प्राधिकार सौंपने से पहले पैनल संचालक व्यक्तिगत रूप से यह सुनिश्चित करेगा कि कांटे (प्वाइंट) भली प्रकार से सेट एवं तालाबंद हैं।

(3) मोटरमैन शंटिंग के दौरान बीच रास्ते से अपनी रेलगाड़ी को वापस नहीं लौटाएगा जब तक कि उसे कार्यरत पैनल संचालक द्वारा लिखित प्राधिकार न दिया जाए और हाथ सिगनल न दर्शाया जाए।

172. **साइडिंग का वियोजन.-** सभी साइडिंग लाइनों को अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय चालू लाइनों से अवश्य वियोजित रखा जाना चाहिए।

173. **प्रवेश करने की अनुमति दिए जाने के बाद ब्लॉक स्टेशन पर या ब्लॉक सेक्शन में बाधा.-** प्रवेश करने की अनुमति दिए जाने के बाद होम सिगनल के बाहर और उस लाइन पर जहां रेलगाड़ी को प्रवेश कराया जाना है, किसी प्रकार के अवरोध करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

174. **ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध.-** ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अवरोध करने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि ब्लॉक सेक्शन खाली न हो और विशेष अनुदेशों के अनुसार उसे ब्लॉक बैक या ब्लॉक फॉरवर्ड न किया गया हो।

ई. स्वचालित ब्लॉक प्रणाली

175. **दोहरी लाइन पर स्वचालित ब्लॉक प्रणाली की आवश्यक बातें.-** (1) जहां दोहरी लाइन पर रेलगाड़ियों का संचालन स्वचालित ब्लॉक प्रणाली के अधीन किया जाता है,–

(क) लाइन पर सतत रेल परिपथ, एक्सेल काउंटरों या कोई अन्य अनुमोदित युक्ति की व्यवस्था की जाएगी।

(ख) दो समीपवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के बीच लाइन को यथावश्यकतानुसार स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शनों के क्रम में विभाजित कर दिया जाएगा जिसमें से

प्रत्येक दो लगातार स्टॉप सिगनलों के बीच चालू लाइन का एक खंड होगा और प्रत्येक खंड पर प्रवेश, स्टॉप सिगनल द्वारा शासित होगा; और

(ग) ट्रैक सर्किट, एक्सेल काउंटर या इस प्रकार के कोई अन्य अनुमोदित युक्ति किसी स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन में प्रवेश को शासित करने वाले स्टॉप सिगनलों को इस प्रकार नियंत्रित करेंगे कि,–

(i) सिगनल केवल तभी 'ऑफ' आस्पेक्ट प्रदर्शित करेगा जब लाइन पहले से ही अगले स्टॉप सिगनल से परे पर्याप्त दूरी तक खाली हो; और

(ii) सिगनल स्वत: 'ऑन' स्थिति में आ जाएगी ज्योंही रेलगाड़ी इसे पार कर लेगी।

(2) जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, उप नियम (1) के खंड (ग) के उप खंड (i) में निर्दिष्ट दूरी 90 मीटर से कम नहीं होगी।

176. **जब किसी स्वचालित स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करना हो तो चालक एवं संचालक मोटरमैन के कर्तव्य.-(1)** जब कोई चालक मोटरमैन 'A' चिह्न युक्त किसी स्वचालित स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में देखता है तो वह अपनी रेलगाड़ी को सिगनल के पीछे रोक देगा और अपनी रेलगाड़ी को सिगनल के पीछे खड़ा करने के बाद वह वहां दिन और रात के समय 'एक मिनट' और घना कुहासा या धूलभरी आंधी या किसी अन्य प्रकार से खराब मौसम के कारण दृश्यता के बाधित होने पर 'दो मिनट' तक प्रतीक्षा करेगा। यदि इतनी अवधि तक प्रतीक्षा के पश्चात सिगनल 'ऑन' स्थिति में ही बनी रहती है तो वह विहित सीटी कोड के अनुरूप सीटी बजाएगा और संचालक मोटरमैन के साथ सिगनलों का आदान-प्रदान करेगा और तब अत्यंत सावधानीपूर्वक आगे की ओर स्थित अगले स्टॉप सिगनल की ओर जहां तक लाइन खाली है, इस प्रकार से आगे बढ़ेगा कि किसी प्रकार की बाधा दिखाई देने पर वह तुरंत रेलगाड़ी को रोक सके।

(2) संचालक मोटरमैन चालक मोटरमैन द्वारा सूचित किए जाने पर 'पीली' चमकती पिछली बत्ती को प्रज्वलित कर देगा जब रेलगाड़ी स्वचालित स्टॉप सिगनल पर इस प्रकार खड़ी हो गई हो।

(3) आगे बढ़ने से पूर्व चालक मोटरमैन सिगनल की स्थिति के संबंध में ड्यूटी पर उपस्थित नियंत्रक को सूचित कर देगा।

(4) जब एक स्वचालित स्टॉप सिगनल को 'ON' स्थिति में पास करता है तो चालक मोटरमैन अगले स्टॉप सिगनल तक बहुत सावधानी से पहुँचेगा और यदि वह

इस सिगनल का 'OFF' में देखता है तो भी वह लगातार किसी भी सम्भावित बाधा को देखता रहेगा और सावधानी से उस सिगनल तक बढ़ेगा और पहुचने के पश्चात इसके संकेत के अनुसार कार्य करेगा।

स.नि. 176 (1): जब किसी स्वचालित स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार किया जाना हो : (ए) स्वचालित सिगनल की 'ऑन' स्थिति का कारण ओवरलैप सहित स्वचालित सिगनल खंड पर किसी रेलगाड़ी की मौजूदगी या ट्रैक पर कोई अवरोध या टूटी या खिसकी हुई पटरी या कोई अन्य कारण हो सकता है।

(बी) चालक मोटरमैन "ऑन" स्थिति वाले सिगनल के पास निर्धारित समय तक प्रतीक्षा करने के बाद और यदि सिगनल "ऑन" स्थिति में बना रहता है तो वह निर्धारित सीटी कोड (दो लंबी सीटी) बजाएगा और घंटी कोड का आदान-प्रदान करेगा – दो - विराम - दो (oo-oo), उसके बाद सावधानी पूर्वक आगे बढ़ेगा।

(सी) अतएव, जब कोई चालक मोटरमैन किसी स्वचालित स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करता है तो वह अत्यंत सतर्कतापूर्वक 15 (पंद्रह) किमी प्रति घंटा की अधिकतम गति से आगे बढ़ेगा यद्यपि कि दृश्यता बिल्कुल साफ हो। वह सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ते हुए किसी भी प्रकार के संभावित अवरोध पर पैनी नजर रखेगा और अवरोध से ठीक पहले रेलगाड़ी को रोक देने के लिए तैयार रहेगा। ऐसा वह तबतक करेगा जब तक कि वह अवरोध स्थल या अगले स्टॉप सिगनल के पास नहीं पहुंच जाता है, जैसे कि स्थिति हो, भले ही कुछ दूरी से इस सिगनल को 'ऑफ' स्थिति प्रदर्शित करते हुए देखा जा सकता हो।

(डी) जहां लाइन की वक्रता, कोहरा, बारिश या धूल भरी आंधी या किसी अन्य कारण से दृश्यता में कमी आ जाती है और यदि आगे की लाइन स्पष्ट रूप से नहीं देखी जा सकती है तो मोटरमैन अत्यंत धीमी गति से आगे बढ़ेगा जो किसी भी परिस्थिति में 8 (आठ) किमी/घंटा से अधिक नहीं होगा।

(इ) जब कभी भी किसी स्वचालित सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार किया जाता है तो संचालक मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी दैनिकी में सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने का समय और अगले स्टॉप सिगनल को पार करने का समय दर्ज कर लेगा। स्वचालित स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के ऐसे सभी मामलों को दो सिगनलों को पार करने के समय के साथ नियंत्रण कार्यालय में रखे जाने वाले एक विशेष रजिस्टर में दर्ज किया जाएगा और यह सुनिश्चित करने के लिए यातायात अधिकारियों द्वारा जांच की जाएगी कि मोटरमैन गति प्रतिबंध और सतर्कता चालन

का अनुपालन करने के लिए अपेक्षित न्यूनतम चालन समय से कम समय नहीं ले रहे हैं।

(एफ) जब किसी रेलगाड़ी को 'ऑन' स्थिति वाले किसी स्वचालित सिगनल पर रुकना हो तो चालक मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को सिगनल के पीछे जितना नजदीक संभव हो सके, ले जाएगा ताकि सा.नि. 176 के अनुरूप सतर्कतपूर्वक पीछे-पीछे चलने वाली रेलगाड़ी को यथासंभव अधिकतम स्थान उपलब्ध हो सके।

(जी) किसी स्वचालित स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के बाद अनुगामी रेलगाड़ी का चालक मोटरमैन यह सुनिश्चित करेगा कि उसकी रेलगाड़ी और अग्रगामी रेलगाड़ी के बीच या लाइन पर मौजूद किसी अवरोध से कम से कम 100 मीटर की दूरी या स्पष्ट रूप से दो किलोमीटर पट्टियां, जो भी अधिक हों, बनी रहती हैं।

(एच) किसी स्वचालित स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के बाद रेलगाड़ी का संचालक मोटरमैन यह ध्यान रखेगा कि चालक मोटरमैन निर्धारित गति सीमा को पार नहीं करता है। यदि चालक मोटरमैन निर्धारित गति को पार कर जाता है तो संचालक मोटरमैन निर्धारित गति सीमा का पालन करने के लिए चालक मोटरमैन को चेतावनी देने हेतु घंटी कोड को तीन - विराम - तीन (ooo - ooo) बार बजाएगा। फिर भी यदि चालक मोटरमैन रेलगाड़ी को निर्धारित गति के अनुरूप नियंत्रित नहीं करता है तो संचालक मोटरमैन रेलगाड़ी की गति को निर्धारित गति सीमा तक लाने के लिए धीरे-धीरे आपातकालीन ब्रेक लगाएगा।

स.नि.176 (2) : एक बार प्रज्ज्वलित की गई पीली चमकती पृष्ठ बत्ती (बैक लाइट) को सा.एवं स.नि.132 के उप नियम (3) में दिए गए निर्देशों के अनुसार "ऑफ" कर दिया जाएगा।

स.नि.176 (3) : किसी स्वचालित सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के मामलों में चालक मोटरमैन सिगनल के संदर्भ में मौजूदा स्थिति के बारे में कार्यरत नियंत्रक को सूचित करेगा और उसे अभिलेखित करेगा। यदि वह कार्यरत नियंत्रक को सूचित नहीं कर पाता है तो चालक मोटरमैन द्वारा अगले स्टेशन (स्टेशनों) पर आवश्यक कार्रवाई की जाएगी।

177. **किसी स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन में रूकी हुई रेलगाड़ी की सुरक्षा.-** जब कोई रेलगाड़ी किसी स्वचालित ब्लॉक सिगनल सेक्शन में रूक जाए तो संचालक मोटरमैन तुरंत इसकी जांच करेगा कि पिछली बत्ती (टेल लैंप) एवं 'पीली' चमकती पिछली बत्ती भली प्रकार से प्रदर्शित हैं और चालक मोटरमैन रेल रेडियो संचार पर ड्यूटी में उपस्थित नियंत्रक को तत्काल रिपोर्ट करेगा।

स.नि. 177(1) स्वचालित ब्लॉक सिगनल खंड में रुकी हुई रेलगाड़ी की सुरक्षा - किसी प्रकार के अवरोध, उपकरण विफलता या किसी अन्य कारण से यदि कोई रेलगाड़ी के स्वचालित ब्लॉक सिगनल खंड में कुछ समय के लिए रुकने की संभावना हो तो संचालक मोटरमैन इसपर पैनी नजर रखेगा और उसी दिशा में चलने वाली किसी पहुँचती हुई रेलगाड़ी को रोकने के लिए तैयार रहेगा। वह स.नि.-180 (2) के उप नियम (एच) का पालन करेगा।

स.नि. 177 (2) स्वचालित ब्लॉक सिगनल प्रणाली के अंतर्गत एसए -1263 और एएस - 1168 के साथ बेलगछिया और महानायक उत्तम कुमार के बीच दोनों दिशाओं में रेलगाड़ियों का विनियमन – जब किसी रेलगाड़ी का कोई मोटरमैन प्रस्थान अर्ध स्वचालित सिगनल ('A' मार्कर चमक रहा हो) और/या स्वचालित सिगनल के संकेत को "पीला" या "लाल" के रूप में पाता है तो चालक मोटरमैन सिगनल को पार करने के लिए निम्नलिखित नियमों का अनुसरण करेगा :

(ए) चालक मोटरमैन सभी स्वचालित और अर्ध-स्वचालित प्रस्थान सिगनलों के "हरा" संकेत को स्वतंत्र रूप से पार करेगा।

(बी) यदि रेलगाड़ी का मोटरमैन स्वचालित सिग्नलों में "पीला" या "लाल" संकेत देखता है तो चालक मोटरमैन प्रस्थान सिगनल के नीचे ठहर जाएगा और 2 मिनट तक सिगनल संकेत के "हरा" होने की प्रतीक्षा करेगा। यदि निर्धारित समय अवधि के समाप्त होने के बाद भी सिगनल "हरा" संकेत प्रदर्शित नहीं करता है तो वह संचार के किसी भी उपलब्ध साधन (सीयूजी मोबाइल फोन या जीएसएम-आर संचार या 'डी' श्रेणी स्टेशन के प्लेटफॉर्म छोर पर उपलब्ध होट फोन) पर कर्षण लोको नियंत्रक के माध्यम से कार्यरत यातायात नियंत्रक के साथ संचार स्थापित करने का प्रयास करेगा। यदि आगे स्थित "विशेष श्रेणी' स्टेशन कोई पॉइंट ज़ोन स्टेशन (रिवर्सल सुविधा) हो तो मोटरमैन मैग्नेटो टेलीफोन पर पैनल ऑपरेटर की अनुमति प्राप्त करेगा। वह प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान के तहत यातायात नियंत्रक या

पैनल संचालक से अनुमति प्राप्त करने के बाद ही प्रस्थान सिगनल से प्रारंभ करेगा।

(सी) (i) चालक मोटरमैन को इस प्रकार की अनुमति देने से पहले यातायात नियंत्रक या पैनल संचालक क्रमश: रेलगाड़ी प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) या पैनल बोर्ड देखकर यह सुनिश्चित करेंगे कि आगे स्थित खंड अगले स्टेशन के प्रस्थान सिगनल तक (अर्ध स्वचालित) क्लियर (अवरोधमुक्त) है।

(ii) टीएमएस की विफलता की स्थिति में यातायात नियंत्रक प्रभावित रेलगाड़ी (पीछे में) के तुरंत पहले जानेवाली रेलगाड़ी की स्थिति की पुष्टि करेगा कि इसने अगले स्टेशन के प्रस्थान सिगनल को पार कर लिया है अथवा नहीं। उसके बाद वह प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के तहत प्रभावित रेलगाड़ी को गुजरने की अनुमति देगा ।

(डी) चालक मोटरमैन दोनों दिशाओं में अर्द्ध-स्वचालित सिगनल को पीला संकेत पर पार करेगा जहां सिगनल खंभे पर **"पीला संकेत पर पार करने की अनुमति"** बोर्ड उपलब्ध हो, जब आगे स्थित स्टेशन एक "डी" श्रेणी स्टेशन हो और वह अर्द्ध-स्वचालित सिगनल को पीला संकेत पर पार नहीं करेगा जहां **"पीला संकेत पर पार करने की अनुमति"** बोर्ड प्रदान नहीं किया गया हो और जब आगे स्थित स्टेशन कोई 'विशेष श्रेणी' स्टेशन हो।

(इ) जब किसी रेलगाड़ी का मोटरमैन अर्द्ध-स्वचालित सिगनल के संकेत को 'ऑन' स्थिति में पाता है और 2 मिनट की प्रतीक्षा के बाद यह 'पीला'

या 'हरा' में नहीं बदलता है तो मोटरमैन, कार्यरत यातायात नियंत्रक, पैनल संचालक और कार्यरत कर्षण लोको नियंत्रक द्वारा निम्नलिखित कार्रवाई शुरू की जाएगी :-

(i) चालक मोटरमैन कर्षण लोको नियंत्रक के माध्यम से यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा। यातायात नियंत्रक के साथ प्राइवेट नंबर का आदान प्रदान करते हुए सिगनल को 'लाल' संकेत पर पार करने की अनुमति मांगते समय वह अपना नाम, रेलगाड़ी संख्या, रेक संख्या और सिगनल संख्या का उल्लेख करेगा।

(ii) यातायात नियंत्रक ऊपर पैरा (सी) के उपखंड (i) और (ii) में निर्धारित नियमों के अनुसार चालक मोटरमैन को सिगनल पार करने की अनुमति प्रदान करेगा।

(एफ) यदि यह स्थिति लंबे समय तक बनी रहती है तो यातायात नियंत्रक विशेष श्रेणी स्टेशन के शिफ्ट-प्रभारी को पैनल ऑपरेटर को भेजने हेतु सूचित करेगा और यातायात नियंत्रक दोनों दिशाओं में पहली रेलगाड़ी के लिए सेक्शन की अवस्था और स्थिति के संबंध में पैनल संचालक का मार्गदर्शन करेगा।

(जी) पैनल संचालक (ऑपरेटर) आगे स्थित स्टेशन से तत्काल पूर्ववर्ती रेलगाड़ी द्वारा सेक्शन को क्लीयर करने की पुष्टि करेगा और आगे स्थित स्टेशन इस बात का अनुपालन सुनिश्चित करेगा कि उक्त रेलगाड़ी उसके स्टेशन के प्रस्थान सिगनल को पार कर चुकी है। इस प्रक्रिया की पुष्टि प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के तहत की जाएगी। इसके बाद जो भी मोटरमैन

पैनल के सबसे निकट होगा, उसे आगे बढ़ने के लिए हरा हाथ सिगनल दिखाया जाएगा।

(एच) यदि वह "लाल" संकेत के साथ किसी अर्द्ध-स्वचालित या किसी स्वचालित प्रस्थान सिगनल को पार करने के लिए प्राधिकृत हो तो वह अगले सिगनल तक अधिकतम 15 किमी प्रति घंटे की गति से आगे बढ़ेगा जब आगे की दृश्यता स्पष्ट हो और 8 किमी प्रति घंटे की गति से बढ़ेगा जब आगे की दृश्यता स्पष्ट न हो। आगे बढ़ने के क्रम में मोटरमैन स.नि.-176 में निर्धारित सभी मौजूदा गति प्रतिबंधों और निर्देशों का पालन करेगा।

178. **स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में मैनुअल (हस्तचालित) स्टॉप सिगनलों को 'ऑफ' (बंद) करने की शर्तें.-**

(1) होम सिगनल, – जब कोई रेलगाड़ी होम सिगनल के पास पहुँच रही हो, जो अन्यथा कोई टर्मिनल अंतिम स्टेशन न हो, तो सिगनल को 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जब तक कि लाइन न केवल स्टार्टर सिगनल तक बल्कि उससे आगे पर्याप्त दूरी तक खाली न हो।

(2) अंतिम स्टॉप सिगनल, – किसी रेलगाड़ी के लिए अंतिम स्टॉप सिगनल को 'ऑफ' नहीं किया जाएगा जब तक कि लाइन अगले स्वचालित स्टॉप सिगनल तक बल्कि उससे आगे पर्याप्त दूरी तक खाली न हो।

(3) उप नियमों (1) और (2) में निर्दिष्ट पर्याप्त दूरी नब्बे मीटर से कम नहीं होगी।

179. **चालक मोटरमैन द्वारा विफलता की रिपोर्ट.-** स्वचालित स्टॉप सिगनल के विफल होने की स्थिति में चालक मोटरमैन रेल रेडियो संचार साधन पर ड्यूटी में उपस्थित नियंत्रक को सूचित करेगा और नियम 142 का अनुसरण करेगा और ड्यूटी पर तैनात नियंत्रक विफलता की सूचना तुरंत संबंधित सिगनल के पीछे एवं आगे स्थित पैनल इंटरलॉक्ड (अंतरपार्शित) स्टेशन के स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को देगा और संबंधित सिगनल अधिकारी को भी रिपोर्ट करेगा।

180. **स्वचालित सिगनल के विफल होने पर अपनायी जानेवाली प्रक्रिया.-** जब स्वचालित सिगनल की विफलता कुछ समय तक बने रहने की संभावना हो या इससे अत्यंत विलंब उत्पन्न हो तो रेलगाड़ियां, विशेष अनुदेशों के अनुरूप, संबंधित सेक्शन या सेक्शनों पर स्टेशन से स्टेशन तक संचालित की जाएंगी।

स.नि. 180 (1): स्वचालित सिगनलों की विफलता जिसके कुछ समय तक जारी रहने का अनुमान हो और जिसके कारण पर्याप्त विलंब होने की संभावना हो, जबकि संचार के साधन उपलब्ध हों - स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र के दो या उससे अधिक स्टेशनों वाले क्षेत्र में सभी सिग्नलों के विफल होने की स्थिति में सर्व संबंधितों को सूचित किया जाएगा और निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जाएगी :-

(ए) किसी भी रेलगाड़ी को प्रभावित खंड में प्रवेश करने की अनुमति देने से पहले स्टेशन में कार्यरत पैनल संचालक (ऑपरेटर) रेलगाड़ी के मोटरमैन को निर्धारित प्रपत्र

ओ.एंड एम/टी -3ए में लिखित सूचना प्रदान करेगा। आगे स्थित विशेष श्रेणी स्टेशन पर कार्यरत यातायात नियंत्रक और पैनल संचालक को भी परिस्थितियों से अवगत कराया जाएगा।

(बी) प्रभावित खंड के पीछे वाले स्टेशन पर कार्यरत पैनल संचालक संचार के निम्नलिखित किसी एक साधन द्वारा अर्थात मैग्नेटो फोन, कंट्रोल फोन, रेलवे ऑटो फोन और/या विशेष निर्देश के अंतर्गत किसी अन्य माध्यम से रेलगाड़ी के लिए "पहुंचने की अनुमति" प्राप्त करेगा।

(सी) आगे की ओर स्थित स्टेशन पर कार्यरत पैनल संचालक इस प्रकार का "लाइन क्लियर" तब तक प्रदान नहीं करेगा जब तक कि -

(i) अंतिम पूर्ववर्त्ती रेलगाड़ी संपूर्ण रूप से पहुँच नहीं जाती है।

(ii) लाइन जिसपर आने वाली रेलगाड़ी को प्रवेश कराया जाना अपेक्षित है, वह स्टार्टर सिगनल तक या उस स्थान से कम से कम 90 मीटर की दूरी तक जहां पर रेलगाड़ियां सामान्य तौर पर ठहर जाती हैं, अवरोधमुक्त नहीं है।

(iii) उक्त लाइन पर रेलगाड़ी के प्रवेश के लिए सभी प्वाइंटों को उचित रूप से सेट न कर दिया गया हो और सभी फेसिंग (सामने स्थित) प्वाइंटों को लॉक न कर दिया गया हो।

(डी) (i) "आगे बढ़ने के प्राधिकार" ओ एंड एम / टी -3 ए पर प्रभावित खंड में प्रवेश करने वाली पहली रेलगाड़ी का चालक मोटरमैन अत्यंत सावधानी पूर्वक अपनी

रेलगाड़ी को आगे बढ़ाएगा और किसी भी परिस्थिति में एवं लागू अन्य गति प्रतिबंधों के अधीन 25 किमी प्रति घंटे से अधिक की गति से नहीं चलाएगा। चालक मोटरमैन मार्ग में आनेवाले किसी भी संभावित अवरोध पर नजर रखेगा जबतक कि वह आगे के स्टेशन पर नहीं पहुंच जाता है।

(ii) यह सुनिश्चित करने के बाद कि पहली रेलगाड़ी प्रभावित खंड के आगे स्थित स्टेशन पर सुरक्षित रूप से पहुँच गई है, सभी परवर्ती रेलगाड़ियों के चालक मोटरमैन भी अत्यंत सतर्कतापूर्वक अन्य गति प्रतिबंधों का पालन करते हुए आगे बढ़ेंगे और किसी भी प्रकार के संभावित अवरोध पर नजर रखेंगे।

(ई) पैनल संचालक प्रत्येक रेलगाड़ी के चालक मोटरमैन को निर्दिष्ट फॉर्म ओ एंड एम / टी -3 ए में "आगे बढ़ने का प्राधिकार" प्रदान करेगा। उक्त प्राधिकार पत्र में वह उन प्रस्थान सिगनलों के लिए विशिष्ट संख्या (संख्याओं) का भी उल्लेख करेगा जिन्हें पार करना अपेक्षित है और जो चालक मोटरमैन को इसे पार करने के लिए अधिकृत करेगा।

(एफ) "आगे बढ़ने का प्राधिकार" सौंपने से पहले उन सभी प्वाइंटों को उचित रूप से सेट और फेसिंग प्वाइंटों को लॉक किया जाएगा जिनसे होकर रेलगाड़ी गुजरेगी।

(जी) अगले स्टेशन पर पहुंचने पर चालक मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को पहले स्टॉप सिगनल के सामने रोक देगा और एक लंबी सीटी बजाएगा। पैनल संचालक स्वयं को संतुष्ट करने के बाद कि सब कुछ सुरक्षित है, इस सिगनल से रेलगाड़ी को पायलट

करते हुए प्रवेश कराने के लिए वर्दी पहने हुए किसी व्यक्ति को भेजने की व्यवस्था करेगा ।

(एच) प्रत्येक रेलगाड़ी के खंड (सेक्शन) से गुजर जाने की सूचना प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान द्वारा पिछले स्टेशन को दी जाएगी।

(आई) विफलता अवधि के दौरान रेलगाड़ी संचालन की समस्त गतिविधियों को रेलगाड़ी सिगनल रजिस्टर (टीएसआर) में दर्ज किया जाएगा। सेक्शन नियंत्रक को प्रभावित सेक्शन में रेलगाड़ियों के संचलन से संबंधित सभी गतिविधियों की जानकारी दी जाएगी।

(जे) जैसे ही सक्षम प्राधिकारी द्वारा सिगनलों को ठीक कर लिया जाता है, संबंधित कर्मचारी प्राइवेट नंबरों के साथ संदेशों का आदान-प्रदान करते हुए यह सुनिश्चित करने के बाद कि सेक्शन सभी प्रकार से अवरोध मुक्त है, स्वचालित ब्लॉक प्रणाली पर रेलगाड़ियों का सामान्य संचालन फिर से शुरू करेंगे। सामान्य संचालन पुन: आरंभ करने से पहले यदि संभव हो तो नियंत्रकों की अनुमति प्राप्त कर ली जाएगी।

(के) इस प्रणाली पर रेलगाड़ी संचालन से जुड़े सभी रिकॉर्ड स्टेशन पर रखे जाएंगे और सेक्शन के यातायात निरीक्षक इन रिकार्डों की जांच करेंगे और सामान्य संचालन पुन: शुरू होने के 7 दिनों के भीतर अपनी रिपोर्ट उप मुख्य परिचालन प्रबंधक को सौंप देंगे।

स.नि.180 (2): स्वचालित सिगनलों की विफलता जिसके कुछ समय तक जारी रहने का अनुमान हो और जिसके कारण पर्याप्त विलंब होने की संभावना हो और जब संचार के साधन उपलब्ध न हों -स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र के दो या उससे अधिक स्टेशनों वाले क्षेत्र में सभी सिग्नलों के विफल होने की स्थिति में और जब निम्नलिखित किसी भी माध्यम द्वारा अर्थात मैग्नेटो टेलीफोन, नियंत्रण फोन, रेलवे एक्सचेंज ऑटो फोन और/या संचार के किसी अन्य अधिकृत माध्यम से रेलगाड़ियों का संचालन नहीं किया जा सकता हो तो निम्नलिखित कार्रवाई की जाएगी :-

(ए) प्रभावित खंड पर रेलगाड़ियों की आवागमन को ऐसे स्टेशनों द्वारा नियंत्रित किया जाएगा जहां अर्द्ध - स्वचालित स्टॉप सिग्नलें उपलब्ध हों।

(बी) किसी भी रेलगाड़ी को संचलन के लिए प्राधिकृत करने से पहले प्रभावित खंड में अवस्थित उन सभी प्वाइंटों को जिनसे होकर रेलगाड़ी गुजरेगी, उचित रूप से सेट किया जाएगा और फेसिंग प्वाइंटों को लॉक कर दिया जाएगा।

(सी) किसी भी रेलगाड़ी को चलने की अनुमति देने से पहले कार्यरत पैनल संचालक रेलगाड़ी के चालक और संचालक मोटरमैन को स्थिति से अवगत कराएगा।

(डी) चालक मोटरमैन को क्रमशः अप और डाउन लाइनों के लिए निर्धारित फॉर्म ओ एंड एम/टी-7ए या ओ एंड एम/टी-8ए पर लाइन क्लियर के बिना "आगे बढ़ने का प्राधिकार" सौंपा जाएगा।

(इ) चालक मोटरमैन को सीधी लाइन (मार्ग) पर अधिकतम 15 किमी/प्रघं और घुमावदार लाइन पर या जब आगे की दृश्यता स्पष्ट न हो तो अधिकतम 08 किमी/घंटा की गति से बढ़ने हेतु सतर्कता आदेश सौंपा जाएगा।

(एफ) किसी भी रेलगाड़ी को प्रभावित खंड में तब तक प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जाएगी जब तक कि प्रस्थान करने के लिए तैयार रेलगाड़ी और इसके ठीक पहले प्रस्थान कर चुकी पूर्ववर्ती रेलगाड़ी के बीच 15 मिनट का स्पष्ट अंतराल न हो ।

(जी) यदि कोई मोटरमैन लाइन के किसी ऐसे हिस्से के निकट पहुँचता है या वहां से होकर गुजरता है जहां आगे का दृश्यता स्पष्ट न हो तो वह पैनी नजर बनाए रखेगा और कैब की सीटी बार-बार बजाएगा।

(एच) संचालक मोटरमैन "पीली" चमकती पृष्ठ बत्ती को प्रज्ज्वलित करने के अलावा पीछे की ओर भी अपनी पैनी नजर बनाए रखेगा और दो लंबी सीटी बजाकर आने वाली रेलगाड़ी के चालक मोटरमैन का ध्यान आकर्षित करने के लिए आवश्यक पूर्वोपाय करेगा।

(आई) अगले स्टेशन पर पहुंचते समय चालक मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को पहले स्टॉप सिगनल के पास रोक देगा और एक लंबी सीटी बजाएगा। पैनल संचालक स्वयं को संतुष्ट करने के बाद कि सभी प्वाइंटों को ठीक प्रकार से सेट कर दिया गया है और फेसिंग प्वाइंटों (सामने की ओर स्थित) को लॉक कर दिया गया है, प्रथम स्टॉप सिगनल के निकटतम प्लेटफॉर्म के किनारे से हरा हाथ सिगनल प्रदर्शित करते हुए

रेलगाड़ी को सिगनल स्थान से पायलट करते हुए प्रवेश कराने के लिए वर्दी पहने हुए किसी व्यक्ति को भेजने की व्यवस्था करेगा।

(जे) चालक मोटरमैन सेक्शन के अंतिम छोर पर स्थित निर्धारित स्टेशन के पैनल संचालक (ऑपरेटर) को "लाइन क्लियर के बिना आगे बढ़ने का प्राधिकार" सौंप देगा। इसे पैनल संचालक अनुभाग के यातायात निरीक्षक के निरीक्षण के लिए अपनी व्यक्तिगत हिफाजत में रखेगा जो एक रिपोर्ट तैयार करेगा और संचार साधनों के पुन: चालू होने के 7 दिनों के भीतर अपनी रिपोर्ट उप मुख्य परिचालन प्रबंधक को सौंप देगा।

(के) संचार के पूर्ण व्यवधान के दौरान "लाइन क्लियर के बिना आगे बढ़ने के प्राधिकार" पर प्रभावित खंड के ऊपर से गुजरने वाली सभी रेलगाड़ियों की रिकॉर्ड रेलगाड़ी सिगनल रजिस्टर में दर्ज की जाएगी।

(एल) इस प्रणाली पर रेलगाड़ियों का संचालन तब तक जारी रहेगा जबतक कि या तो सिग्नलों की मरम्मत नहीं कर ली जाती अथवा सक्षम प्राधिकारी द्वारा संचार के किसी एक साधन को पुन: चालू नहीं कर दिया जाता है।

(एम) संचार के ऐसे किसी भी माध्यम द्वारा जिन्हें पुन: चालू किया गया हो, पहुँचने की अनुमति तबतक प्राप्त या प्रदान नहीं की जाएगी जब तक कि दोनों स्टेशनों के पैनल संचालक प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान द्वारा स्वयं संतुष्ट नहीं हो जाते कि स्टेशन से भेजी गई सभी रेलगाड़ियां दूसरे छोर के स्टेशन पर संपूर्ण रूप से पहुंच गई हैं। यदि संभव हो तो इसकी सूचना यातायात नियंत्रक को भी दी जाएगी।

181. **स्वचालित ब्लॉक प्रणाली के अधीन यातायात के विपरीत दिशा में रेलगाड़ियों का संचलन.**- स्वचालित सिगनल क्षेत्रों में रेलगाड़ियां केवल यातायात की निर्धारित दिशा में चलेंगी और यातायात की स्थापित दिशा के विपरीत रेलगाड़ियों के संचलन की अनुमति नहीं होगी और किसी प्रकार की आपात स्थिति में जब किसी रेलगाड़ी को यातायात की विपरीत दिशा में चलाना अपरिहार्य रूप से अनिवार्य हो जाए तो ऐसा केवल विशेष अनुदेशों के अधीन यह सुनिश्चित करते हुए किया जाएगा कि कोई विरोधाभासी संचलन की अनुमति नहीं दी गई है और अंतिम पूर्ववर्ती रेलगाड़ी सिगनल ओवरलैप (अधिव्यप्ति) को पार कर लिया हो, जैसा कि प्रयोज्य हो।

स.नि.181 (1) यातायात की विपरीत दिशा में रेलगाड़ियों संचलन - स्वचालित सिगनल क्षेत्र में यातायात की निर्धारित दिशा के विपरीत रेलगाड़ियों के संचलन की अनुमति नहीं होगी। आपात स्थिति में यातायात नियंत्रक यातायात की निर्धारित दिशा के विपरीत रेलगाड़ी के संचलन की अनुमति प्रदान करेगा। रेलगाड़ियों को इस प्रकार विनियमित करने से पूर्व यातायात नियंत्रक निम्नानुसार कार्रवाई करेगा -

(ए) यदि फंसी हुई रेलगाड़ी का पिछला स्टेशन "डी" श्रेणी स्टेशन है तो लाइन को न केवल डी श्रेणी स्टेशन के प्लेटफॉर्म क्षेत्र तक बल्कि पीछे के विशेष श्रेणी स्टेशन के प्रस्थान सिगनल तक भी क्लियर (अवरोधमुक्त) माना जाएगा चाहे यह अर्द्ध-स्वचालित सिगनल हो या मैनुअल सिगनल।

(बी) यदि फंसी हुई रेलगाड़ी का पिछला स्टेशन विशेष श्रेणी स्टेशन हो तो लाइन न केवल विशेष श्रेणी स्टेशन के प्लेटफॉर्म क्षेत्र तक अपितु पीछे स्थित उक्त स्टेशन

के प्रवेश सिगनल तक अवरोधमुक्त माना जाएगा चाहे यह अर्द्ध-स्वचालित सिगनल हो या मैनुअल सिगनल।

(सी) सभी मामलों में सिगनल के संकेत 'ऑन' स्थिति में रखे जाएंगे।

(डी) तत्काल पूर्व जानेवाली अनुगामी रेलगाड़ी के चालक मोटरमैन को इस तरह के संचलन की जानकारी दी जाएगी और प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के तहत टीएलसी के माध्यम से अगली सूचना तक अपनी रेलगाड़ी को रोककर रखने की सलाह दी जाएगी।

(इ) इसके पश्चात फंसी हुई रेलगाड़ी के चालक मोटरमैन को प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के तहत टीएलसी के माध्यम से यातायात की निर्धारित दिशा के विपरीत आगे बढ़ने की अनुमति दी जाएगी।

चालक मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को आगे बढ़ाएगा और पीछे की ओर स्थित प्लेटफार्म के अंतिम छोर पर रुक जाएगा और एक लंबी सीटी बजाएगा। उसके बाद रेलगाड़ी के प्रवेश के लिए निर्धारित मार्ग को सुनिश्चित एवं सुरक्षित करते हुए उक्त स्टेशन के किसी सक्षम कर्मी द्वारा प्लेटफॉर्म के छोर से हरा हाथ सिगनल दिखाकर रेलगाड़ी को पायलट करते हुए प्रवेश कराया जाएगा।

स.नि.181 (2) दोहरी लाइन पर किसी एक लाइन के अवरूद्ध होने के दौरान स्वचालित ब्लॉक प्रणाली के तहत रेलगाड़ियों के संचालन के लिए नियम और विनियम, जब सिगनल कार्यशील हों और संचार के साधन उपलब्ध हों -

जब दोहरी लाइन पर संचार के उपलब्ध साधनों के माध्यम से अस्थायी इकहरी लाइन संचालन प्रारंभ करना अभीष्ट हो तो प्रभावित खंड (सेक्शन) के एक छोर पर कार्यरत पैनल संचालक इस आशय की विश्वसनीय सूचना लिखित रूप में प्राप्त होने पर कि एक लाइन अवरोधमुक्त है, सेक्शन नियंत्रक और सेक्शन के दूसरे छोर पर स्थित स्टेशन के पैनल संचालक के परामर्श से उक्त लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन संचालन प्रारंभ करने की कार्रवाई करेगा।

(ए) यदि उस लाइन में भी त्रुटि या क्षति होने की शंका का पर्याप्त कारण हो जिसपर अस्थायी इकहरी लाइन संचालन प्रस्तावित है तो अस्थायी इकहरी लाइन संचालन तब तक प्रारंभ नहीं किया जाएगा जब तक कि कोई उपयुक्त इंजीनियरी अधिकारी द्वारा जो कनिष्ठ इंजीनियर (जेई) की श्रेणी से नीचे न हो, उक्त खंड का निरीक्षण नहीं कर लिया जाता है और यह प्रमाणित नहीं कर दिया जाता है कि मार्ग रेलगाड़ियों के गुजरने के लिए सुरक्षित है। यह प्रमाण पत्र प्राप्त होने पर कार्यरत यातायात नियंत्रक दोहरी लाइन पर अस्थायी इकहरी लाइन संचालन प्रारंभ करने की कार्रवाई करेगा।

(बी) प्रभावित खंड के अप/डाउन लाइन पर रेलगाड़ियों के संचलन का नियंत्रण कवि सुभाष, महानायक उत्तम कुमार, मैदान, सेंट्रल, गिरीश पार्क, दमदम, नोआपाड़ा, बराहनगर और दक्षिणेश्वर स्टेशनों द्वारा किया जाएगा जहां रेक रिवर्सल (घुमाने) सुविधाएं उपलब्ध हैं।

(सी) मध्यवर्ती विशेष श्रेणी स्टेशनों के सभी सिग्नलों को स्वचालित मोड में रखा जाएगा और सिग्नलों का मैनुअल उपयोग वर्जित होगा।

(डी) इकहरी लाइन संचालन प्रारंभ करने से पहले उस गैर-बाधित अप/डाउन लाइन पर जिसपर इकहरी लाइन संचालन प्रस्तावित है, चल रही रेलगाड़ियों को उपरोक्त उप नियम (3) के अनुरूप प्रवेश कराया जाएगा और दो निर्धारित स्टेशनों के बीच के खंड को दो पैनल संचालकों द्वारा प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान के तहत अवरोधमुक्त होने की पुष्टि की जाएगी।

(इ) प्रभावित खंड के दोनों छोर पर रेलगाड़ी सिगनल रजिस्टरों का रख-रखाव किया जाएगा।

(एफ) "पहुँचने की अनुमति" तब तक मांगी और प्रदान नहीं की जाएगी जब तक कि दो नामित स्टेशनों के पैनल संचालक (ऑपरेटर) प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान द्वारा यह आश्वस्त न कर दें कि लाइन जिसपर रेलगाड़ी का प्रवेश निर्धारित है, वह उस स्थान से आगे जहां आमतौर पर रेलगाड़ियां रुक जाती हैं, कम से कम 180 मीटर तक अवरोधमुक्त है।

(जी) दोहरी लाइन पर इकहरी लाइन संचालन के तहत किसी रेलगाड़ी के चलने से पहले चालक मोटरमैन को निर्धारित फॉर्म ओ एंड एम / टी -3 ए में 'आगे बढ़ने का प्राधिकार' सौंपा जाएगा। मोटरमैन को 'आगे बढ़ने का प्राधिकार' यह सुनिश्चित

करने के बाद ही सौंपा जाएगा कि रेलगाड़ी के निर्धारित मार्ग उचित रूप से सेट और सुरक्षित है।

(एच) प्रत्येक रेलगाड़ी के चालक मोटरमैन को निर्धारित प्रपत्र ओ एंड एम/टी-2 में एक सतर्कता आदेश सौंपा जाएगा जिसमें उस लाइन को इंगित किया जाएगा जिस पर रेलगाड़ी चलेगी और उक्त नामित स्टेशनों के बीच स्थित सभी सिगनलों को प्रयोग-बाह्य माना जाएगा। बशर्ते रेलगाड़ी की गति तत्समय लागू किसी अन्य गति प्रतिबंधों के अधीन 25 किमी प्रति घंटे से अधिक न हो।

(आई) रेलगाड़ी के सही दिशा में चलने की स्थिति में मार्ग में पड़नेवाले मध्यवर्ती अर्द्ध-स्वचालित और स्वचालित सिग्नलों की संख्या निर्धारित प्रपत्र ओ एंड एम/टी-3ए में स्पष्ट रूप से दर्शायी जाएगी। इन सिगनलों को उपयोग रहित माना जाएगा और चालक मोटरमैन इन सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकृत होंगे। नामित स्टेशन के अर्द्ध-स्वचालित प्रवेश सिगनल के पास पहुँचने पर चालक मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को रोक देगा और एक लंबी सीटी बजाएगा और उसके बाद वहां से रेलगाड़ी के प्रवेश के लिए मार्ग को उचित रूप से सेट और सुरक्षित करने के बाद रेलगाड़ी को प्लेटफॉर्म के छोर से हरा हाथ सिगनल प्रदर्शित करते हुए प्रवेश कराया जाएगा।

(जे) रेलगाड़ी के गलत दिशा में चलने की स्थिति में चालक मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को सही लाइन के संबंध में नामित स्टेशन के पहले स्टॉप सिगनल के विपरीत या गलत लाइन के संबंध में अंतिम स्टॉप सिगनल के पास रोक देगा जिस पर यह चल रही हो और जो भी पहले आए। उसके बाद वह एक लंबी सीटी बजाएगा और वहां

से उसे प्लेटफॉर्म के छोर से हरा हाथ सिगनल झंडी प्रदर्शित करते हुए पायलट किया जाएगा। इस प्रकार का हरा हाथ सिगनल प्रदर्शित नहीं किया जाएगा जब तक कि यह सुनिश्चित नहीं कर लिया जाए कि लाइन जिसपर रेलगाड़ी का प्रवेश निर्धारित है, अवरोधमुक्त है और मार्ग उचित प्रकार से सेट और सुरक्षित है।

(के) किसी जिम्मेवार इंजीनियरी अधिकारी (सिविल, बिजली और/या सिग. एवं दूरसंचार) की ओर से जो किसी कनिष्ठ इंजीनियर (जेई) के स्तर से नीचे न हो, एक लिखित प्रमाण पत्र प्राप्त होने पर कि अवरूद्ध ट्रैक रेलगाड़ियों के आवागमन के लिए अब बाधामुक्त है, पैनल संचालक प्राइवेट नंबर का आदान प्रदान करते हुए अन्य स्टेशनों को एक संदेश जारी करेगा और यातायात नियंत्रक के परामर्श से यह निर्धारित करेगा कि किस रेलगाड़ी के पार होने के बाद सामान्य संचालन पुन: प्रारंभ किया जाएगा।

(एल) संबंधित स्टेशनों के रेलगाड़ी सिगनल रजिस्टरों में भी एक प्रविष्टि की जाएगी जिसमें दोहरी लाइन संचालन निलंबित करने, इकहरी लाइन संचालन शुरू करने और सामान्य संचालन पुन: आरंभ करने के समय को दर्ज किया जाएगा।

(एम) इकहरी लाइन संचालन से संबंधित सभी रिकार्ड निरीक्षण अधिकारियों के निरीक्षण हेतु संबंधित स्टेशनों पर उपलब्ध रखे जाएंगे।

(एन) सेक्शन (खंड) के यातायात निरीक्षक रिकॉर्ड की जांच करेंगे और सामान्य संचालन पुन: प्रारंभ होने के 7 दिनों के भीतर उप मुख्य परिचालन प्रबंधक को एक रिपोर्ट सौंपेगें।

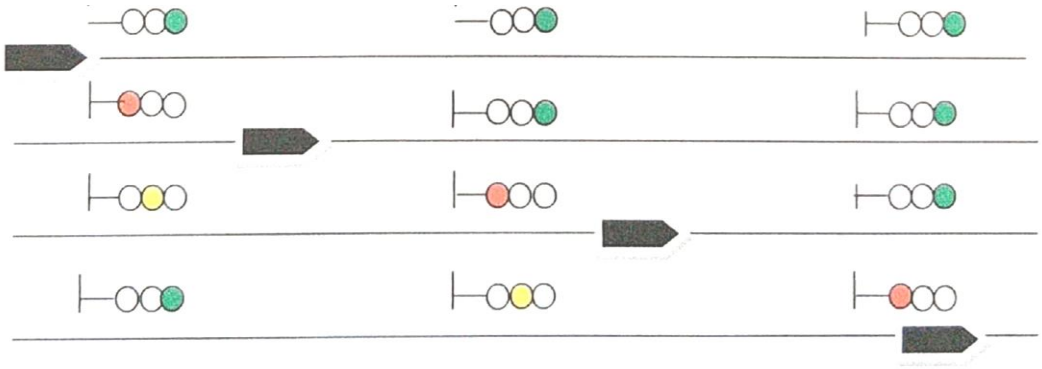
182. **अर्द्ध-स्वचालित स्टॉप सिगनल के 'ऑन' स्थिति में होने पर प्रक्रिया.-(1)** जब किसी अर्द्ध-स्वचालित स्टॉप सिगनल को किसी स्वचालित स्टॉप सिगनल के रूप में संचालित किया जाता है तो नियम 176 लागू होगा।

(2) जब कोई अर्द्ध-स्वचालित स्टॉप सिगनल, अप्रोच सिगनल के अतिरिक्त (प्रवेश सिगनल), मैनुअल स्टॉप सिगनल के रूप में संचालित हो रहा हो और यह खराब हो जाए, तो इसे केवल विशेष अनुदेशों में विहित निदेशों के अनुसार ही पार किया जा सकता है।

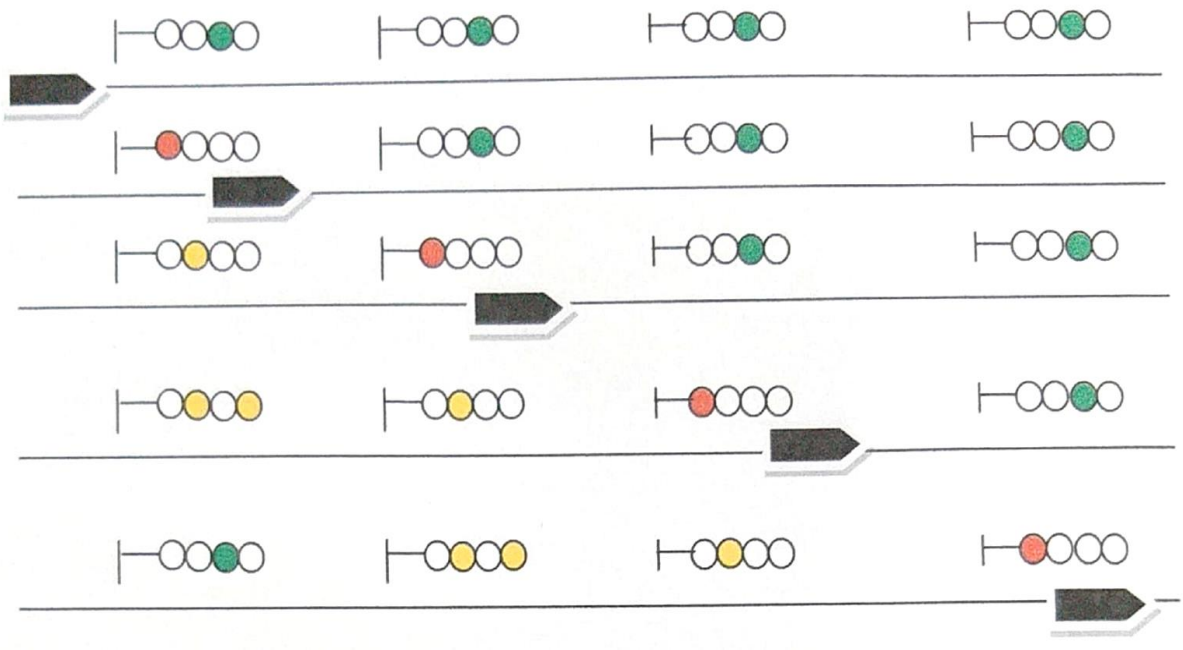
(3) जब किसी मोटरमैन को 'कॉलिंग ऑन सिगनल' जो अर्द्ध-स्वचालित स्टॉप सिगनलों के नीचे अवस्थित होते हैं, को ऑफ कर अर्द्ध-स्वचालित स्टॉप सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है, तो वह नियम 176 में उपबंधित पूर्वासावधानियों का अनुसरण करेगा।

सिगनल के तीन-संकेती (आस्पेक्ट) और चार-संकेती (आस्पेक्ट) क्षेत्र में रेलगाड़ी के पीछे संकेतों के क्रम का स्वचालित परिवर्तन निम्नलिखित आरेख में प्रदर्शित किया गया है जिसे पैमाने पर नहीं खींचा गया हैं।

तीन-संकेती सिगनल क्षेत्र में रेलगाड़ी के पीछे संकेतों के क्रम का स्वचालित परिवर्तन



चार-संकेती सिगनल क्षेत्र में रेलगाड़ी के पीछे संकेतों के क्रम का स्वचालित परिवर्तन



स.नि.182 (1) : अर्द्ध – स्वचालित स्टॉप सिगनल का एक स्वचालित स्टॉप सिगनल के रूप में संचालन - यदि किसी 'विशेष श्रेणी' स्टेशन का अर्द्ध-स्वचालित प्रवेश सिगनल ख़राब हो जाए (कोई प्रकाश नहीं, अगले सिगनल स्टेशन और ओवरलैप को क्लियर करने के बाद भी सिगनल "ऑफ" नहीं हो रहा हो और/या परस्पर विरोधाभासी सिगनल रोशनी प्रदर्शित हो रहा हो) तो निम्नलिखित प्रक्रियाएं अपनाई जाएगी :-

(ए) पैनल संचालक यह सुनिश्चित करेगा कि आने वाली रेलगाड़ी प्रवेश सिगनल के नीचे ठहर गई है।

(बी) वह यह सुनिश्चित करेगा कि प्रवेश सिगनल को "ऑफ" करने की शर्तें पूरी कर ली गई हैं।

(सी) यूनिफॉर्म पहना हुआ कोई सक्षम रेल कर्मचारी हरा हाथ सिगनल प्रदर्शित करने के लिए त्रुटिपूर्ण प्रवेश सिगनल के निकटतम प्लेटफॉर्म के छोर पर खड़ा रहेगा।

(डी) हरा हाथ सिगनल प्रदर्शित किए जाने पर मोटरमैन रेलगाड़ी की दो लंबी सीटी बजाएगा और अपनी रेलगाड़ी को अगले स्टॉप सिगनल तक ले जाएगा।

(इ) जब मोड़ (घुमाव) के कारण मोटरमैन को ऊपर पैरा (सी) में संदर्भित "हरा" हाथ सिगनल प्रदर्शित करने वाला सक्षम रेल कर्मचारी दिखाई न पड़े तो स्टेशन के पैनल संचालक द्वारा प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के तहत सिगनल पोस्ट टेलीफोन (एसपीटी) या उपलब्ध अन्य संचार साधनों के माध्यम से प्रवेश सिगनल को 'ऑन' या 'कोई प्रकाश नहीं' स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकृत किए जाने पर मोटरमैन सावधानीपूर्वक रेलगाड़ी को आगे बढ़ाएगा और उसे उस स्थान तक या प्लेटफॉर्म के उस छोर तक ले जाएगा जहां से ऊपर पैरा (सी) में संदर्भित रेल कर्मचारी दिखाई दे सके। यूनिफॉर्म पहने हुए रेल कर्मचारी द्वारा प्रदर्शित किए जानेवाले हरा हाथ सिगनल दिखाई देने पर मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को प्लेटफॉर्म तक ले जाएगा।

स.नि. 182 (2): अर्द्ध – स्वचालित स्टॉप सिगनल का प्रवेश सिगनल के अलावा मैनुअल स्टॉप सिगनल के रूप में संचालन और जब यह खराब हो जाए - यदि किसी पैनल स्टेशन का अर्द्ध-स्वचालित प्रस्थान सिगनल खराब हो जाए (कोई प्रकाश नहीं, अगले सिगनल स्टेशन और ओवरलैप को क्लियर करने के बाद भी सिगनल "ऑफ" नहीं हो रहा हो और/या परस्पर

विरोधाभासी सिगनल रोशनी प्रदर्शित कर रहा हो) तो निम्नलिखित प्रक्रियाएं अपनाई जाएगी :-

(ए) चालक मोटरमैन को त्रुटिपूर्ण प्रस्थान सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने और अगले स्वचालित स्टॉप सिगनल तक सावधानी पूर्वक आगे बढ़ने के लिए ओ एंड एम/टी -3 बी सौंपा जाएगा। ओ एंड एम/टी-3बी सौंपने से पहले कार्यरत पैनल संचालक यह सुनिश्चित करेगा कि मार्ग उचित रूप से सेट और सुरक्षित है और ओवरलैप के साथ आगे स्थित सिगनल खंड (सेक्शन) अवरोधमुक्त है।

(बी) त्रुटिपूर्ण प्रस्थान सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने का लिखित प्राधिकार प्राप्त होने पर चालक मोटरमैन एक लंबी सीटी बजाएगा और त्रुटिपूर्ण सिगनल के निकटस्थ स्थल से हरा हाथ सिगनल प्रदर्शित करने वाले उचित यूनिफॉर्म पहने हुए किसी सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा पायलट किए जाने पर अपनी रेलगाड़ी को प्रवेश कराएगा। चालक मोटरमैन सतर्क दृष्टि रखते हुए अपनी रेलगाड़ी को अगले स्वचालित स्टॉप सिगनल तक ले जाएगा और किसी प्रकार का अवरोध नजर आने पर रेलगाड़ी को रोक देने के लिए तैयार रहेगा।

अध्याय – 6

ब्लॉक कार्यकरण

183. पहुँच हेतु अनुमति प्राप्त या प्रदान करने के साधन. – ब्लॉक स्टेशनों के बीच रनिंग गाड़ियों हेतु पहुँच की अनुमति निम्नलिखित में से एक या संयुक्त साधन द्वारा विनियमित किया जाएगा।

(1) ट्रैक सर्किटें;

(2) ऐक्सेल काउंटरें; और

(3) संचार की अनुमोदित साधनें ।

184. उपस्कर के प्रावधान. – (1) ब्लॉक स्टेशनों पर संचार के अनुमोदित उपस्कर उपलब्ध कराये जाएंगे।

(2) आवश्यकता पड़ने पर आब्सॉल्यूट ब्लॉक संचालन स्थापित करने के लिए इलेक्ट्रिकल सर्किटों के माध्यम से संकेतों द्वारा पहुँच की स्वीकृति हेतु ब्लॉक स्टेशनों पर पैनल बोर्ड उपलब्ध कराए जाएंगे।

185. लाइन क्लियर आदि प्राप्त या प्रदान करने हेतु प्वाइंटों, सिगनलों या संबंधित उपस्करों तथा अन्य संबंधित गियरों के साथ छेड़छाड़. – (1) कोई भी रेल सेवक संबंधित स्टेशन के कार्यरत शिफ्ट प्रभारी की लिखित पूर्व अनुमति के बिना लाइन क्लियर प्राप्त या प्रदान करने हेतु किसी भी प्वाइंट, सिगनल लगातार ट्रैक सर्किट, ऐक्सेल काउंटर, अन्य संरक्षित यंत्र को, मरम्मत या किसी संबंधित कार्यों हेतु उपस्कर (रों) या प्रणाली(लियों), संबंधित गियरों सहित इंटरलॉकिंग गियरों, रिले कक्ष में, जो गाड़ियों के आवागमन को प्रभावित कर सकते हों या संरक्षा को जोखिम में डालते हों, किसी प्रकार की छेड़छाड़ या उन्हें डिसकनेक्ट नहीं करेगा।

(2) दी गयी कार्य प्रणाली के अनुसार कार्यरत वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर या कनिष्ठ इंजीनियर (सिगनल) और प्रभारी स्टेशन के शिफ्ट प्रभारी की जानकारी तथा

सहमति के बिना लाइन क्लियर प्राप्त या प्रदान करने हेतु कोई भी ऐसा कार्य नहीं किया जाएगा जिसके लिए प्वाइंटों, लॉक बारों, डिटेक्टरों, सिगनलों,इंटरलॉकिंग गियर, सुबंधित उपस्करों तथा अन्य संबंधित गियरों, जो रेलगाड़ी या यातायात की सुरक्षा से जुड़े हों, के साथ छेड़छाड़ की आवश्यकता हो।

186. सिगनल एवं टेलिकॉम उपस्करों का डिसकनेक्शन (विच्छेद) तथा रिकनेक्शन (पुनर्संयोजन).– (1) सिगनल एवं दूरसंचार विभाग के रेल सेवक उसके द्वारा डिसकनेक्शन मेमो जारी करने और कार्यरत स्टेशन शिफ्ट प्रभारी द्वारा रेकार्ड पन्नों पर डिसकनेक्शन मेमो की पावति प्राप्त करने से पहले लाइन क्लियर प्राप्त या प्रदान करने हेतु रेलगाड़ी के संचालन को प्रभावित करने वाले सिगनल एवं दूरसंचार उपस्करों या साधनों का मरम्मत, प्रतिस्थापन, परिवर्तन, संयोजन, निष्कासन कार्य नहीं करेंगे। कार्य पूरा हो जाने के बाद रिकनेक्शन मेमो जारी किया जाना चाहिए।

(2) डिस्कनेक्शन मेमो प्राप्त होने पर कार्यरत स्टेशन शिफ्ट प्रभारी विच्छेद किए जानेवाले गियर तथा डिस्कनेक्शन अवधि के दौरान रेलगाड़ी के चालन को प्रभावित करने के संबंध में नियंत्रण को सूचित करेगा।

(3) कार्य पूरा हो जाने के बाद सिगनल एवं दूरसंचार विभाग के कार्यरत कर्मचारी जांच कर सुनिश्चित करेंगे कि विच्छेद गियर (डिसकनेक्शन गियर) उचित रूप से कार्य कर रहे हैं। उसके बाद सिगनल एवं दूरसंचार विभाग के कार्यरत कर्मचारी कार्यर स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को पुनर्संयोजन (रिकनेक्शन) मेमो प्रदान करेगा। विच्छेद और पुनर्संयोजन मेमो को सुरक्षित रखा जाएगा और संबंधित रजिस्टर में विपरित पृष्ठों पर चिपका दिया जाएगा।

187. सक्षमता प्रमाणपत्र. – (1) कोई भी व्यक्ति इलेक्ट्रिकल ब्लॉक उपस्करों को तब तक परिचालित नहीं करेगा जब तक कि उसने ब्लॉक उपस्कर परिचालन जांच परीक्षा पास न कर ली हो और जब तक रेल कर्मी द्वारा प्रदान किया गया सक्षमता प्रमाणपत्र उसके पास उपलब्ध नहीं हो, जिसे इसके लिए रेल प्रशासन द्वारा नियुक्त किया गया है।

(2) उप-नियम (1) में निर्दिष्ट सक्षमता प्रमाणपत्र विशेष अनुदेशों में विहित अवधि तक मान्य रहेगा।

स.नि. 187 (1) सक्षमता प्रमाण पत्र - (ए) यातायात विभाग और सिगनल एवं दूरसंचार विभाग के कनिष्ठ वेतनमान या उससे ऊपर के अधिकारियों द्वारा संयुक्त रूप से सक्षमता प्रमाण पत्र जारी किया जाएगा।

(बी) इस प्रकार के सक्षमता प्रमाण पत्र यातायात कर्मचारियों के नाम और पदनाम के साथ जारी किया जाएगा।

(सी) यह प्रमाण पत्र संयुक्त रूप से तभी जारी किया जाएगा जब यातायात विभाग और सिगनल एवं दूरसंचार विभाग के कनिष्ठ वेतनमान या उससे ऊपर के अधिकारी यातायात कर्मचारी से पूछताछ करने के बाद इस बात से संतुष्ट हों कि उक्त कर्मचारी सामान्य और असामान्य दोनों परिस्थितियों में रेलगाड़ी पार कराने से संबंधित सभी नियमों से अच्छी तरह अवगत है और वह स्वतंत्र रूप से इसका प्रभार संभालने के योग्य है।

(डी) यातायात विभाग और सिगनल एवं दूरसंचार विभाग के कनिष्ठ वेतनमान या उससे ऊपर के अधिकारी इस प्रकार के प्रमाण पत्र जारी करने से पहले अपने स्वविवेक पर यातायात कर्मचारी की एक लिखित जांच परीक्षा ले सकते हैं।

स.नि. 187 (2) सक्षमता प्रमाण पत्र की वैधता - उप-नियम (1) में संदर्भित सक्षमता प्रमाण पत्र तीन साल की अवधि के लिए वैध होगा जिसके बाद इसे संयुक्त प्रमाणन अधिकारी के स्वविवेक पर अगली जांच परीक्षा के बाद या बिना किसी अन्य परीक्षा के नवीनीकृत किया जा सकेगा।

188. रेलगाड़ी सिगनल रजिस्टर (टीएसआर) – (1) विशेष अनुदेशों के अनुसार रेलगाड़ी सिगनल रजिस्टर स्टेशन शिफ्ट प्रभारी के पास रखा जाएगा।

(2) विशेष अनुदेशों के अधीन संदेश भेजने या प्राप्त करने या रेलगाड़ी प्रवेश करने या प्रेषित करने का सही समय उसमें दर्ज किया जाएगा।

(3) रजिस्टर में सभी प्रविष्टि स्याही या डॉट कलम से किए जाएंगे।

(4) रजिस्टर में कोई विलेखन नहीं किया जाएगा, परंतु यदि कोई प्रविष्टि गलत पाई जाती है तो इससे होकर एक लाइन खींच दी जाएगी ताकि इसे कभी भी पढ़ा जा सके और सही प्रविष्टि की जाएगी।

(5) उस अवधि के लिए जो व्यक्ति उस रजिस्टर का संरक्षक होगा उसमें की गई प्रविष्टि तथा सभी स्तंभ में सही प्रविष्टि का उत्तरदायी होगा।

स.नि. 188 (2) रेलगाड़ियों के प्रस्थान/आगमन के समय को रेलगाड़ी सिगनल रजिस्टर (टीएसआर) में दर्ज किया जाएगा, जहां पैनल संचालक प्रतिनियुक्त हैं।

189. आगे बढ़ने का प्राधिकार – संचालन प्रणाली के अधीन रेलगाड़ी के आगे बढ़ने के प्राधिकार होंगे -

(1) स्टार्टर सिगनल को टेक 'ऑफ' करना;

(2) इस निमित्त विशेष अनुदेशों में विनिर्दिष्ट दस्तावेज या प्रक्रिया।

स.नि. 189 (2) आगे बढ़ने का प्राधिकार – परिशिष्ट में दिए गए नमूने के अनुरूप एक लाइन क्लियर टिकट और साथ में खतरे की स्थिति में सिगनल को पार करने की लिखित अनुमति 'आगे बढ़ने का एक लिखित प्राधिकार' होगा।

190. चालक मोटरमैन के आगे बढ़ने के प्राधिकार की जांच किया जाना .– (1) चालक मोटरमैन रेलगाड़ी प्रारंभ करने से पहले जांच करेंगे कि -

(क) उसने आगे बढ़ने का प्राधिकार प्राप्त कर लिया है;

(ख) उसे दिया गया 'आगे बढ़ने का प्राधिकार' संचालन पद्धति के अधीन उचित प्राधिकार है; और

(ग) यदि उक्त प्राधिकार लिखित दिया गया है तो यह स्याही या डॉट कलम द्वारा पूर्ण रूप से भरकर स्टेशन की मुहर के साथ हस्ताक्षरित है।

2) यदि उप-नियम (1) में वर्णित शर्तों का पालन नहीं किया जाता है तो चालक मोटरमैन से गलती होगी या रेलगाड़ी प्रारंभ करने से पहले गलती को सुधार लिया जाए।

191. ब्लॉक सेक्शन बन्द करने की शर्तें. – जब रेलगाड़ी ऑब्सॉल्यूट ब्लॉक प्रणाली में संचालित की गयी हो तथा जब रेलगाड़ी ब्लॉक सेक्शन क्लियर कर चुकी हो और पूर्ण रूप से पहुँच चुकी हो या सेक्शन के ब्लॉक किये जाने का कारण हटा दिया गया हो, तो ब्लॉक सेक्शन को बन्द कर दिया जाएगा।

स.नि. 191 ब्लॉक सेक्शन को बंद करने की शर्तें – पूर्ण ब्लॉक प्रणाली क्षेत्र होने पर जब रेलगाड़ी पूरी तरह से पहुँच गई हो और सामान्य ठहराव स्थल पर रुक गई हो तो अंतिम (टर्मिनल) ब्लॉक स्टेशन या अस्थायी ब्लॉक स्टेशन, जैसी कि स्थिति हो, में कार्यरत पैनल संचालक पैनल को संचालित करते हुए ब्लॉक सेक्शन को बंद कर देगा।

ब्लॉक सेक्शन (खंड) को बंद करने से पहले पैनल संचालक यह सुनिश्चित करेगा कि -

(1) रेलगाड़ी संपूर्ण रूप से पहुँच गई है।

(2) उक्त रेलगाड़ी के पीछे के सभी सिग्नलों को वापस 'ऑन' स्थिति में कर दिया गया है

और

(3) पिछले स्टेशन के स्टार्टर सिगनल और होम सिगनल के बीच के सेक्शन को सभी बाधाओं से मुक्त कर दिया गया है।

ब्लॉक सेक्शन के बंद हो जाने के बाद पैनल संचालक रेलगाड़ी के अगले संचलन या शंटिंग संचलन के लिए, जैसे कि स्थिति हो, उपयुक्त सिगनलों और उचित प्रक्रियाओं के तहत अपेक्षित प्वाइंटों को परिचालित करेगा।

तथापि, मध्यवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के मामले में ब्लॉक सेक्शन को तभी बंद किया जाएगा जब रेलगाड़ी प्लेटफॉर्म क्षेत्र को पार कर चुकी हो और स्टार्टर सिगनल से आगे निकल गई हो।

192. आगे बढ़ने के प्राधिकार के रूप में स्टेशन शिफ्ट प्रभारी का उत्तरदायित्व .– (1) चालक मोटरमैन को आगे बढ़ने का प्राधिकार विशेष अनुदेशों के अधीन इस हेतु नियुक्त मेट्रो रेल कर्मी के अतिरिक्त किसी के द्वारा नहीं दिया जाएगा।

(2) आगे बढ़ने का प्राधिकार हेतु विहित प्रक्रिया का अनुसरण करने के बाद इसे चालक मोटरमैन को प्रदान किया जाएगा।

(3) यदि आगे बढ़ने का प्राधिकार लिखित दिया गया है तो यह स्याही या डॉट कलम द्वारा सही ढंग से पूर्ण रूप से भरकर स्टेशन की मुहर के साथ हस्ताक्षरित है।

स.नि.192 (1) 'आगे बढ़ने का प्राधिकार' के संबंध में स्टेशन शिफ्ट-प्रभारी की जिम्मेवारी- (ए) **लाइन क्लियर टिकट जारी करना -** (i) अगले स्टेशन से पहुँचने की अनुमति प्राप्त करने के बाद ही पैनल संचालक द्वारा लाइन क्लियर टिकट (ओ एंड एम / टी -3 ए) के निर्धारित फॉर्म में आगे बढ़ने का प्राधिकार भरा जाएगा।

(ii) ऐसे प्रत्येक टिकट पर एक क्रम संख्या अंकित किया जाएगा जिसे रेलगाड़ी सिगनल रजिस्टर में दर्ज किया जाएगा और जिसमें अप और डाउन दिशाओं के क्रमांक एक दूसरे से स्पष्ट तौर पर अलग प्रदर्शित किए जाएंगे।

(iii) प्राइवेट नंबर को अंकों और शब्दों दोनों में दर्ज किया जाएगा।

(iv) चालक मोटरमैन को लाइन क्लियर टिकट पैनल संचालक या प्वाइंटमैन या इस उद्देश्य के लिए स्टेशन-शिफ्ट-प्रभारी द्वारा अधिकृत किसी अन्य सक्षम मेट्रो रेल कर्मचारी द्वारा सौंपा जाएगा।

(बी) लाइन क्लियर टिकट वापस लेना - यदि किसी कारणवश किसी रेलगाड़ी को रोकना पड़े और चालक मोटरमैन को पहले से ही सौंपे गए लाइन क्लियर टिकट को वापस लिया जाना हो तो पैनल संचालक एक लिखित मेमो देते हुए ऐसा कर सकता है।

(सी) लाइन क्लियर टिकट का निपटान - चालक मोटरमैन अपने ड्यूटी शिफ्ट के दौरान प्राप्त सभी लाइन क्लियर टिकटों को क्रू नियंत्रक को सौंप देगा जब वह अपनी ड्यूटी से कार्यमुक्त होगा। यदि गलत रूप से तैयार किए गए लाइन क्लियर टिकट जारी किए जाते हैं तो क्रू नियंत्रक उप मुख्य परिचालन प्रबंधक को एक विशेष रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा।

193. ट्रैक सर्किटें, ऐक्सेल काउंटरों, पैनल बोर्डों की विफलता .– (1) जब ब्लॉक संचालन हेतु उपलब्ध ट्रैक सर्किट तथा उनके संयोजन (कनेक्शन) विफल हो जाते हैं या जब ब्लॉक संचालन के मामले में ऐक्सेल काउंटर प्रवेश तथा निकास की गणना करने या पैनल संकेत देने में विफल हों, तथा रेलगाड़ियां ऑटोमेटिक ब्लॉक प्रणाली में संचालित किये जाते हों, खराब हों, तो पहुँचने की अनुमति अनुमोदित संचार के साधन से प्राप्त की जाएगी।

(2) जब पहुँचने की अनुमति इस प्रकार प्राप्त की गई हो तो इसे रेलगाड़ी सिगनल रजिस्टर में दर्ज किया जाएगा और रेलगाड़ी को लिखित प्राधिकारी जारी कर आगे बढ़ने की अनुमति दी गई है, इसकी भी टिप्पणी की जाएगी।

स.नि. 193 (1) **ट्रैक परिपथ (सर्किट), एक्सेल काउंटर, पैनल बोर्ड की विफलता -** ट्रैक परिपथ, एक्सेल काउंटर और/या पैनल बोर्ड के विफल हो जाने पर पैनल संचालक स.नि. 180(1) का पालन करेगा।

194. आगे बढ़ने के प्राधिकार का प्ररुप .– (1) आगे बढ़ने का प्राधिकार मेट्रो रेल प्रशासन द्वारा विशेष रूप से इस प्रयोजन के लिए उपलबध प्ररुप में लिखा जाएगा।

(2) ऐसे प्ररुप पुस्तक के रूप में बंधे होंगे और प्रत्येक विशिष्ट वर्ग के स्टेशन के स्टेशन शिफ्ट प्रभारी के पास रखे जाएंगे।

(3) जब तक आवश्यक न हो तब तक कोई भी आगे बढ़ने का प्राधिकार लिखा या हस्ताक्षर नहीं किया जाएगा।

(4) रेलगाड़ी के संचालन से संबंधित सभी प्रेषित संदेश अलग-अलग वर्णन किया जाएगा कि किस रेलगाड़ी के लिए यह प्रेषित किया गया है।

(5) प्रत्येक रेलगाड़ी के लिए अलग से जांच किया जाएगा और उसका जबाब भेजा जाएगा।

स.नि. 194 (2) **आगे बढ़ने का लिखित प्राधिकार के लिए प्रपत्र (फॉर्म) -** (ए) 'आगे बढ़ने का लिखित प्राधिकार' और 'खतरे की स्थिति में सिगनल को पार करने की अनुमति' का एक संयुक्त प्रपत्र का नमूना परिशिष्ट 4 और 5 में दिया गया है ।

(बी) पुस्तकों के रूप में बंधे ऐसे प्रपत्र स्टेशन प्रभारी की अभिरक्षा में रखे जाएंगे। इस प्रकार की एक प्रपत्र पुस्तिका रेलगाड़ी पार कराने के कार्य से जुड़े पैनल संचालक को जारी किया जाएगा।

(सी) रेलगाड़ी पार कराने के कार्य से जुड़ा पैनल संचालक प्रपत्र पुस्तिका की सुरक्षित अभिरक्षा और इसे अनाधिकृत व्यक्ति की पहुंच से बाहर रखने के लिए जिम्मेवार होगा।

(डी) इस पुस्तक के खो जाने पर इसकी सूचना तुरंत स्टेशन प्रभारी को दी जाएगी जो जिम्मेदारी तय करते हुए तुरंत एक लिखित रिपोर्ट तैयार करेगा और इसे नियंत्रण यातायात अधिकारी को भेज देगा।

195. पैनल के परिचालन के रूप में विशिष्ट उत्तरदायित्व. – कार्यरत स्टेशन शिफ्ट प्रभारी सुनिश्चित करने हेतु उत्तरदायी होगा कि -

(1) पहुँचने की अनुमति स्वीकृत करने या प्राप्त करने हेतु उसके सिवा काई भी पैनल को परिचालित नहीं करता है; और

(2) पैनल को परिचालित करने के लिए सक्षमता प्रमाण पत्र रखने वाले व्यक्ति के अलावा कोई भी व्यक्ति प्राधिकृत नहीं है।

स.नि. 195 पैनल संचालन के संबंध में विशेष जिम्मेवारी - (1) पैनल पर कार्यरत पैनल संचालक :-

(ए) यह सुनिश्चित करेगा कि पैनल की चाबियां और एक्सेल काउंटर को रिसेट करने की चाबियां उनके पास हैं। कार्यभार ग्रहण करते समय पैनल संचालक पैनल के संचालन के

लिए पैनल चाबी को प्रविष्ट करेगा और एक्सेल काउंटर रीसेट चाबी को केवल तभी प्रविष्ट किया जाएगा जब एक्सेल काउंटर को पुन: सेट (रीसेट) करने की आवश्यकता हो।

(बी) कार्यभार ग्रहण करते और सौंपते समय विभिन्न काउंटर पठन को पैनल डायरी में सटीक रूप से दर्ज किया जाएगा और ड्यूटी पर आनेवाले एवजी (रिलीवर) कर्मचारी द्वारा प्रत्येक बार इसकी पुष्टि की जाएगी।

(2) (ए) केवल सिगनल एवं दूरसंचार विभाग के अधिकृत व्यक्ति अर्थात् ईएसएम/एमएसएम/एसएसई/जेई (सिग) को ही मरम्मत कार्य के लिए अथवा अनुरक्षण कार्य के लिए पैनल को खोलने की अनुमति होगी, जब पैनल में कार्यरत पैनल संचालक को ज्ञापन (मेमो) सौंपा जाता है।

(बी) इस प्रकार की अनुमति देने से पहले पैनल संचालक यह सुनिश्चित करेगा कि वह व्यक्ति ऊपर बताए अनुसार सिगनल एवं दूरसंचार विभाग का एक अधिकृत कर्मचारी है। विद्युत सिगनल अनुरक्षक के पद स्तर से नीचे के किसी भी कर्मचारी को पैनल में मरम्मत या अनुरक्षण प्रयोजन से कार्य करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(सी) कार्यरत पैनल संचालक की अनुमति प्राप्त होने पर और पैनल में कार्य संपन्न करने के बाद उपरोक्त कर्मचारी सिगनल विफलता रजिस्टर में विफलता की प्रकृति और उसके द्वारा किए गए मरम्मत कार्य का विवरण दर्ज करेगा, यदि कोई हो। वह अपना नाम और पदनाम का उल्लेख करते हुए इसपर अपना पूरा हस्ताक्षर करेगा।

196. संदेशों तथा आगे बढ़ने के लिखित प्राधिकारों का संरक्षण. – विशेष अनुदेशों में दी गई अवधि के पहले रेलगाड़ी के संदेशों तथा आगे बढ़ने के लिखित प्राधिकारों को नष्ट नहीं किया जाएगा।

स.नि.196 संदेशों का संरक्षण - (1) सभी परिचालनिक पुस्तिकाएं और प्रपत्र (फॉर्म) जैसे टीएसआर, आगे बढ़ने का प्राधिकार, सतर्कता आदेश पुस्तिका, प्राइवेट नंबर पुस्तिका आदि संबंधित स्टेशन पर छह महीने के लिए संरक्षित किए जाएंगे। जब तक किसी लंबित मामले के संबंध में अन्यथा अपेक्षित न हो, ऐसे सभी पुराने और उपयोग किए गए अभिलेखों का निपटान छह महीने की अवधि समाप्त होने पर बिक्री द्वारा की जाएगी।

(2) पुराने और प्रयुक्त अभिलेखों का इस प्रकार से निपटान छह महीने में एक बार और अनिवार्य रूप से अनुभागीय टीआई की उपस्थिति में किया जाना चाहिए।

197. पहुँचने की अनुमति का निरस्तीकरण.– जब दी गयी पहुँचने की अनुमति को निरस्त किया जाता है तो प्रेषित या प्राप्त संदेशों को रेलगाड़ी सिगनल रजिस्टर में दर्ज किया जाएगा।

198. संचार की पूर्ण विफलता सहित संचार की विफलता की स्थिति में रेलगाड़ियों का संचालन.– संचार की विफलता की स्थिति में रेलगाड़ियों का संचालन ऑब्सॉल्यूट ब्लॉक प्रणाली के अधीन निम्न प्रकार किया जाएगा -

(1) जब लाइन क्लियर प्राप्त करने हेतु उपलब्ध पैनल फोन या मैगनेटो टेलिफोन विफल हो जाता है तो लाइन क्लियर यातायात नियंत्रक के माध्यम से मांगा जाएगा तथा लाइन क्लियर स्विच द्वारा लाइन क्लियर प्राप्त किया जाएगा।

(2) जब लाइन क्लियर स्विच खराब हो तो प्राइवेट नंबरों का आदान-प्रदान करते हुए पैनल फोन या मैगनेटो फोन के माध्यम से लाइन क्लियर प्राप्त किया जाएगा और आगे बढ़ने का प्राधिकार पेपर लाइन क्लियर टिकट होगा जिस पर प्राइवेट नंबर दर्शाया जाएगा।

(3) जब लाइन क्लियर स्विच और पैनल या मैगनेटो टेलिफोन दोनों विफल हों तो प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए कंट्रोल फोन के माध्यम से लाइन क्लियर प्राप्त किया जाएगा तथा आगे बढ़ने का प्राधिकार पेपर लाइन क्लियर टिकट होगा। ऐसे मामलों में दोनों स्टेशन शिफ्ट प्रभारी आगे जानी वाली अंतिम रेलगाड़ी का आगमन तथा प्रस्थान समय उपदर्शित करेंगे और यातायात नियंत्रक स्टेशनों के बीच आदान-प्रदान किया गया प्राइवेट नंबर का रिकार्ड रखेगा।

(4) जब उपर्युक्त सभी संचार प्रणालियां विफल हों तो रेलगाड़ियां "बिना लाइन क्लियर के आगे बढ़ने का प्राधिकार" पर संचालित की जाएंगी यदि,–

(क) चालक और संचालक मोटरमैन को परिस्थिति की सूचना दी जाएगी;

(ख) चालक मोटरमैन को विहित प्ररुप (अप एवं डाउन हेतु अलग-अलग) में "बिना लाइन क्लियर का आगे बढ़ने का प्राधिकार" प्रदान किया जाएगा;

(ग) चालक मोटरमैन को सीधी लाइन पर 25 कि.मी.प्र.घं. तथा जहां आगे का दृश्य साफ न हो 8 कि.मी.प्र.घं. की प्रतिबंधित गति के सतर्कता आदेश प्रदान किया जाएगा;

(घ) विशेष अनुदेशों में विहित अन्तराल पर रेलगाड़ी चलेगी;

(ड़) जब रेलगाड़ी आगे के स्टेशन पर पहुँच रही हो तो चालक मोटरमैन को अपनी रेलगाड़ी को स्टॉप सिगनल के ठीक नीचे रोक देगा और सिगनल या पाइलॉटेड पोस्ट के निर्देशानुसार आगे बढ़ेगा;

(च) विशेष अनुदेशों के अनुरूप पेपर लाइन क्लियर टिकट जारी किया जाना चाहिए; और

(छ) चालक मोटरमैन प्रभावित सेक्शन के अंत में स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को आगे बढ़ने का प्राधिकार दे देगा जो इसे निरीक्षण हेतु सुरक्षित रख देगा।

(5) जब यातायात नियंत्रक और मोटरमैन के बीच रेडियो टेलिफोन या आपातकालीन टेलिफोन के माध्यम से संचार सहित सभी संचार विफल हो जाते हैं तो रेलगाड़ी सेवा विशेष अनुदेश के अनुसार विनियमित की जाएगी।

स.नि. 198 विस्तृत विवरण स.नि. 180 1 और (2) पर वर्णित है।

199. रेलगाड़ी के चालक दल और यातायात नियंत्रक के बीच रेडियो संचार की विफलता. – रेलगाड़ी के चालक दल और यातायात नियंत्रक के बीच रेडियो संचार की विफलता की स्थिति में रेलगाड़ी चालकदल यातायात नियंत्रक से संपर्क करने के लिए आपातकालीन टेलीफोन का इस्तेमाल करेगा तथा विशेष अनुदेशों के अनुसार कार्य करेगा।

200. ब्लॉक कार्यकरण उपस्कर का उपयोग तथा परिचालन.– ब्लॉक कार्यकरण हेतु उपलब्ध उपस्करों का उपयोग और परिचालन विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जाएगा।

अध्याय – 7

परमानेंट वे (रेलपथ) और संकर्म

201. रेलगाड़ी की गति को नियंत्रित करने हेतु सिगनल प्रदर्शित करना.– जब कभी भी लाइन मरम्मत किये जाने या अन्य कारण किसी चालक मोटरमैन को रुकने या प्रतिबंधित गति से आगे बढ़ने का संकेत देना आवश्यक हो तो,-

1) विशेष अनुदेशों के अधीन दोनों दिशा में यातायात हेतु वार्निंग बोर्ड सहित रुकने तथा आगे बढ़ने का बोर्ड या अनुमोदित आकृति और आकार का गति संकेतक उपलब्ध कराया जाएगा;

और

2) पहुँच रही रेलगाड़ी के चालक, मोटरमैन को प्रतिबंध तथा उसका विस्तृत विवरण सूचित करते हुए सतर्कता आदेश प्रदान किया जाएगा।

स.नि. 201 गति प्रतिबंध लगाना - (1) गति प्रतिबंधों को अस्थायी, अर्ध-स्थायी और स्थायी रूप में वर्गीकृत किया जाएगा। अस्थायी प्रतिबंधों की प्रकृति अल्पकालिक होती हैं और संचालन समय सारणी में सूचीबद्ध नहीं होती हैं। स्थायी गति प्रतिबंध से संबंधित नियम अर्ध-स्थायी प्रतिबंधों पर भी लागू होंगे।

(2) ऊपर उल्लिखित उप-नियम (1) में विनिर्दिष्ट विभिन्न गति प्रतिबंधों के लिए आवश्यक संकेत बोर्ड और लाइन पर उनका उपयोग निम्नलिखित द्वारा शासित होगा :-

(ए) सतर्कता संकेतक - यह 60 सेमी ऊंचा और 17.5 सेमी चौड़ा एक लंबवत बोर्ड होगा जैसा कि स.नि. 201 (2) (i) में दिए गए चित्र में है जो चमकीले पीले और काले रंग में रंगा होगा। बोर्ड का पिछला भाग काले रंग से रंगा होगा। बोर्ड को प्रतिबंध क्षेत्र के प्रारंभ होने से 300 मी. पीछे आनेवाली रेलगाड़ी के सामने की ओर स्थित दीवार पर बांयी ओर लगाया जाएगा। यह संकेतक स्थायी और अस्थायी दोनों गति प्रतिबंधों के लिए लगाया जाएगा।

(बी) गति संकेतक - यह 35 सेमी ऊंचा और 17.5 सेमी चौड़ा एक ऊर्ध्वाधर समलंबाकार बोर्ड होगा जैसा कि स.नि. 201 (2) (ii) में प्रदर्शित चित्र में है जो चमकीले पीले रंग से रंगा होगा और प्रतिबंधित गति जिस पर रेलगाड़ी चलेगी, वह काले रंग से रंगा होगा। बोर्ड को प्रतिबंध क्षेत्र के प्रारंभ होने से 30 मी. पीछे आनेवाली रेलगाड़ी के सामने की ओर स्थित दीवार पर बांयी ओर लगाया जाएगा। यह संकेत स्थायी और अस्थायी दोनों गति प्रतिबंधों के लिए लगाया जाएगा।

(सी) समाप्ति (टर्मिनेशन) संकेतक - यह 35 सेमी ऊंचा और 17.5 सेमी चौड़ा एक लंबवत अर्ध-गोलाकार बोर्ड होगा जैसा कि स.नि. 201 (2) (iii) में प्रदर्शित चित्र में दर्शाया गया है जो चमकीले पीले रंग से रंगा हुआ होगा और फिर काले रंग में 'T' अक्षर लिखा होगा। बोर्ड के पिछले हिस्से को काले रंग से रंगा जाएगा। बोर्ड को गति प्रतिबंध समाप्त होने के स्थान से 170 मीटर (सेक्शन में चलनेवाली सबसे लंबी यात्री रेलगाड़ी की लंबाई) पहले आने वाली रेलगाड़ी के बायीं ओर की दीवार के सामने लगाया जाएगा। यह संकेतक स्थायी और अस्थायी दोनों गति प्रतिबंधों के लिए लगाया जाएगा।

(डी) ठहराव संकेतक (स्टॉप इंडिकेटर) - यह 60 सेमी ऊंचा और 17.5 सेमी चौड़ा का लंबवत बोर्ड होगा जैसा कि स.नि. 201 (2) (iv) में प्रदर्शित चित्र में है जो चमकदार लाल और सफेद क्षैतिज पट्टियों में रंगा होगा। बोर्ड के पिछले हिस्से को काले रंग से रंगा जाएगा। बोर्ड को प्रतिबंध क्षेत्र के शुरू होने के 30 मीटर पीछे आने वाली रेलगाड़ी के सामने की ओर स्थित दीवार पर बांयी ओर लगाया जाएगा। यह संकेतक स्थायी और अस्थायी दोनों गति प्रतिबंधों के लिए लगया जाएगा।

Fig,201(2) (i)
CAUTION BOARD

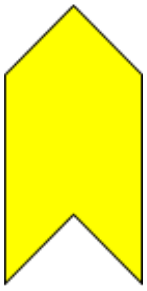
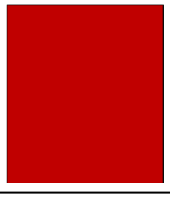


Fig.201 (2) (ii)
SPEED BOARD

Fig.201 (2) (iii)
TERMINATION BOARD

Fig.201 (2) (iv)
STOP BOARD



अध्याय – 8

बिजली आपूर्ति और कर्षण

करेंट व्यवस्था

202. कर्षण करेंट का स्विच 'आफॅ' किया जाना. – (1) सामान्यतया कर्षण करेंट 'ऑन' रहता है जब तक कि आपात स्थिति के कारण या किसी अन्य प्रयोजन से मुख्य विद्युत इंजीनियर द्वारा इस संबंध में जारी

निदेशों के अनुसार इसे स्विच 'आफ' नहीं किया जाए।

(2) जब निम्न आपात स्थिति में यातायात अवधि में कर्षण करेंट को स्विच 'ऑफ' किया जाना आवश्यक होता है, जैसे –

(क) आर्किंग या फ्यूजिंग को रोकने के लिए;

(ख) असामान्य परिस्थितियों में रेलगाड़ी को रोकने के लिए; और

(ग) जब बाढ़ का पानी सेंट्रल ड्रेन के ऊपर बह रहा हो;

तो विनिर्दिष्ट तृतीय रेल सेक्शन के लिए जब अन्य सेक्शन 'ऑन' रहता है तो उसे यातायात नियंत्रक को सूचित करने के बाद कर्षण पावर नियंत्रक द्वारा या सब-स्टेशन में उसके प्राधिकृत कर्मचारी द्वारा तत्काल स्विच 'ऑफ' कर दिया जाएगा। यातायात नियंत्रक भी सुनिश्चित करने के लिए कि प्रभावित सेक्शन में कोई रेलगाड़ी का मूवमेंट नहीं है, संबंधित मेट्रो रेल कर्मचारियों को सूचित करेगा। कर्षण पावर नियंत्रक विहित प्रक्रिया के अनुसार उस प्राधिकृत व्यक्ति को आपातकालीन पावर अवरुद्ध जारी करेगा जिसने आपात स्थिति की सूचना दी है।

(3) जब कारण, जिसके लिए 'स्विच ऑफ' किया गया है, समाप्त हो जाता है तो वह व्यक्ति जिसने आपातकालीन पावर अवरुद्ध प्राप्त किया है कर्षण पावर नियंत्रक को इसकी सूचना देगा और आपातकालीन पावर अवरुद्ध निरस्त करने कहेगा। तब कर्षण पावर नियंत्रक मुख्य विद्युत इंजीनियर द्वारा इस संबंध में जारी अनुदेशानुसार बिजली को स्विच 'ऑन' कर देगा।

203. कर्षण करेंट का स्विच 'ऑन' किया जाना .– (1) जब कर्षण करेंट को 'स्विचऑफ' किया गया हो तो मुख्य विद्युत इंजीनियर द्वारा इस संबंध में जारी अनुदेशों के अनुसार करेंट को स्विच 'ऑन' कर दिया जाएगा।

(2) करेंट को स्विच 'ऑन' करने से पहले कर्षण पावर नियंत्रक यातायात नियंत्रक से अनुमति प्राप्त करेगा।

(3) सभी मामलों में जब किसी प्रयोजन से ट्रैक को अधिकार में लिया गया हो तो यातायात नियंत्रक इंजीनियरी सेक्शन के प्रभारी पदधारी से प्रमाणपत्र प्राप्त करने के बाद कि रनिंग (चालू) लाइन सुरक्षित तथा बाधामुक्त है उप-नियम (2) के अधीन उक्त अनुमति देगा।

(4) यातायात बहाल होने से पहले यातायात नियंत्रक कर्षण पावर नियंत्रक से पुष्टि करेगा कि तृतीय पटरी सुरक्षित है और पावर को स्विच 'ऑन' कर दिया गया है।

(5) सेक्शन में पर्यवेक्षण कार्य के लिए नामनिर्दिष्ट इंजीनियरी पदधारी विशेष अनुदेशों के अधीन अनुपालन करने के बाद उप-नियम (3) के अधीन प्रमाणपत्र जारी करेगा।

स.नि. 203 (5) कर्षण विद्युत को स्विच ऑन करने के लिए स.नि. 71 (2) में उल्लिखित निर्देशों का अनुसरण किया जाना चाहिए:-

भाग-III

(सीबीटीसी प्रणाली के अंतर्गत गाड़ी संचालन)

(प्राधिकार- परिशिष्ट एवं शुद्धिपत्र संख्या 01, दिनांक 10.04.2023 का पैरा डी)

अध्याय – I

सामान्यतया मेट्रो रेल सेवकों के लिए लागू नियम

204. पहुँच नियंत्रण. – (1) मेट्रो रेल का सभी सेवकों के पहचान-पत्रों के अतिरिक्त उनके कर्तव्यों के अनुक्रम में उन्हें निर्बंधित पहुँच सहित मेट्रो रेल प्रणाली के स्थानों का दौरा करने के लिए

अनुमति उनके नियंत्रण अधिकारियों द्वारा हस्ताक्षरित पहुँच नियंत्रण पत्र या प्राधिकारपत्र प्रदान किए जाएंगे।

(2) विशिष्ट रूप में निम्नलिखित स्थानों को प्राधिकृत अधिकारी के आदेश द्वारा समय-समय पर यथा-अधिसूचित अन्य स्थानों के अतिरिक्त निर्बंधित पहुँच रखेगा, अर्थात् :-

(क) पथदर्शक, मार्ग सेतु, सुरंग;

(ख) अभिग्राही उप-स्टेशन;

(ग) कर्षण उप-स्टेशन;

(घ) सहायक उप-स्टेशन;

(ड.) सिगनल उपस्कर कक्ष;

(च) दूरसंचार उपस्कर कक्ष;

(छ) अविच्छिन्न विद्युत प्रदाय कक्ष;

(ज) स्टेशन नियंत्रण कक्ष;

(झ) परिचालन नियंत्रण केन्द्र;

(ञ) बैक-अप नियंत्रण केन्द्र; जहां उपलब्ध हो और

(ट) डिपो नियंत्रण केन्द्र।

स.नि.(2) (क) पथदर्शक का यहाँ मतलब है चलने का रास्ता।

अध्याय – 2

सिगनल और नियंत्रण

205. साधारण.– (1) मेट्रो रेल पर रेलगाडियों के संचालन को नियंत्रित करने के लिए निम्नलिखित सिगनलों का उपयोग किया जाएगा, अर्थात् :-

(क) कैब सिगनल;

(ख) स्थिर सिगनलें; और

(ग) हस्त सिगनल।

(2) स्थिर सिगनलों द्वारा प्रदर्शित पहलुओं की अवस्थिति दिन और रात में, खुले में और सुरंगों में एक जैसी होती है।

(3) स्थिर सिगनल, जहां साध्य हो, उसे रेलपथ के, जिसके प्रति यह निदेश करता है, जब तक कि विशेष अनुदेशों के अधीन अन्यथा प्राधिकृत न हो, बायीं ओर लगाया जाएगा और ऐसी दूरी से दृश्यमान होगा जिससे रेलगाड़ी परिचालन स्थिर सिगनल तक पहुँचने से पहले रुकने के लिए पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटा की गति से रेलगाड़ी का ब्रेक लगाने में समर्थ हो और एक रिपीटर सिगनल की डिपो के सिवाय ऐसे अवस्थानों पर व्यवस्था की जाएगी, जहां बाधाओं के कारण ऐसी दृश्यमानता उपलब्ध नहीं होती है। परन्तु यह और कि जहां पर अधिक गति कट-आउट पद्धति उपलब्ध करायी जाती है, यह गति चालीस किलोमीटर प्रति घंटा होगी। यह सिगनल दृश्यमानता दूरी विशेष अनुदेशों के अधीन विनिर्दिष्ट की जाएगी।

स.नि. 205 (3) ट्रैक के बांयी ओर के अलावा अन्य स्थिर सिगनलों की अवस्थिति – कोई भी स्थिर सिगनल यातायात की दिशा के संदर्भ में **ट्रैक** के बांयी ओर लगाया जाएगा। परंतु यदि सिग्नलों को इस प्रकार लगाए जाने से रेलगाड़ी का आवागमन असुविधाजनक हो जाए तो इसे दांयीं ओर या ओवरहेड (मोटरमैन की आंखों के स्तर पर) पर भी लगाया जा सकता है जैसा कि यातायात विभाग, सिगनल एवं दूरसंचार विभाग और विद्युत विभाग के वरिष्ठ पर्यवेक्षकों की गठित सिगनल दृष्यता समिति द्वारा तय किया जाता है और अंतिम रूप से सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित किया जाता है। रेलगाड़ियों की सामान्य संचलन कैब सिगनल द्वारा नियंत्रित होती है, लेकिन जब इस तरह की संचलन परिचालन के अवनत मोड (डिग्रेडेड) (आरओएस/आरएम/कट आउट मोड) में की जाती है तो सिगनल दृश्यता की दूरी 75 मीटर से कम नहीं होनी चाहिए। दोहरा सिगनल (रिपीटिंग सिगनल) को उस स्थान पर लगाया जाएगा जहां से वक्रता (मोड़) या किसी अवरोध के कारण सिगनल की दृश्यता उपलब्ध न हो।

206. सिगनलों का विवरण. – (1) कैब सिगनलें, – (क) परिचालित रेलपथों पर रेलगाड़ी के संचालन सामान्यत: उस स्वतः रेलगाड़ी सुरक्षा प्रणाली द्वारा शासित होंगे, जो रेलगाड़ी परिचालन को परिचालन कंसोल में निम्नलिखित दर्शाती है, –

(i) रेल की वास्तविक गति;

(ii) यात्रा के प्रत्येक स्थल पर अधिकतम अनुज्ञात गति;

(iii) वह दूरी जिसे रेलगाड़ी वर्तमान में तय करने के लिए प्राधिकृत है (जहां दी गई हो);

(iv) चेतावनी प्रणाली; और

(v.) संदेश।

(ख) यदि लक्ष्य गति संकेत और लक्ष्य दूरी संकेत, जहां दिए हुए हों, शून्य से अधिक हैं वहां उस संकेत को ''आगे बढ़िए'' संकेत के रूप में निर्दिष्ट किया गया है।

(ग) यदि इन दोनों संकेतों में कोई संकेत ''0'' है तो संकेत ''रुको (STOP)'' संकेत के रूप में निर्दिष्ट किया गया है।

(घ) मोटरमैन उस प्रदर्शित गति तक, जहां तक ऐसे प्रयोजन के लिए अधिकार दिया गया है, रेलगाड़ी चलाने के लिए प्राधिकृत है।

(2) स्थिर सिगनलें, – (क) मुख्य लाइनों पर स्थिर सिगनल रंगीन बत्ती वाले सिगनल हैं जो दो पहलु में या तीन पहलु रंगों में दृश्य प्रदर्शन करते हैं;

(ख) दो पहलु वाले स्थिर सिगनल, जहां उपलब्ध कराये गए हैं, ''लाल'', या ''सफेद'' या बैंगनी'' पहलु प्रदर्शित करने में समर्थ होंगे; अर्थात्

(i) ''लाल'' पहलु यह प्रदर्शित करता है कि रेलगाड़ी को सिगनल से पहले अवश्य ही रोक दिया जाए; और

(ii) ''सफेद'' या बैंगनी'' आस्पेक्ट यह प्रदर्शित करता है कि मार्ग सेट तथा लॉक है किंतु अगले स्थिर सिगनल तक पूर्ण रूप से बाधा रहित नहीं हो सकती है और कैब सिगनल के अधीन परिचालित रेलगाड़ी कैब सिगनल प्राधिकार के अधीन आगे बढ़ सकती है परन्तु लाइन साइड सिगनलों के एकमात्र प्राधिकार पर परिचालन करने वाली रेलगाड़ी को अवश्य ही रुकना और यातायात नियंत्रक से निर्देश प्राप्त करना चाहिए।

(ग) तीन पहलु वाले सिगनल, जहां उपलब्ध कराये जाते हैं, ''लाल'' ''सफेद या बैंगनी'' या ''हरा'' आस्पेक्ट प्रदर्शित करने में समर्थ होंगे; अर्थात् :

(i) ''लाल'' पहलु यह प्रदर्शित करता है कि रेलगाड़ी को सिगनल से पहले अवश्य ही रोक दिया जाना चाहिए; और

(ii) "सफेद या बैंगनी" पहलु यह प्रदर्शित करता है कि मार्ग सेट तथा लॉक है किंतु अगले स्थिर सिगनल तक पूर्ण रूप से बाधा रहित नहीं हो सकती है और कैब सिगनल के अधीन परिचालित रेलगाड़ी कैब सिगनल प्राधिकार के अधीन आगे बढ़ सकती है परन्तु लाइन साइड सिगनलों के एकमात्र प्राधिकार पर परिचालन करने वाली रेलगाड़ी को अवश्य ही रुकना और यातायात नियंत्रक से निर्देश प्राप्त करना चाहिए।

(iii) ''हरा'' पहलु यह प्रदर्शित करता है कि मार्ग अगले स्थिर सिगनल तक साफ है और रेलगाड़ी अगले स्थिर सिगनल तक आगे बढ़ सकती है;

(घ) जब स्थिर सिगनल उपयोग में नहीं है तब पहलु को आच्छादित किया जाएगा और आच्छाद काली पृष्ठभूमि पर दो तिर्यक सफेद पट्टियों को प्रदर्शित करेगा, पट्टियां तीस सेंटीमीटर लम्बी और दस सेंटीमीटर चौड़ी से कम नहीं होंगी।

(3) डिपो सिगनलें,– (क) डिपो में स्थिर रंगीन सिगनल बत्ती या अवस्थिति बत्ती प्रकार के हो सकते हैं। लाल और पीले आस्पेक्ट का उपयोग करते हुए रंगीन बत्ती को नीचे नीचे विनिर्दिष्ट की गई रीति में उपयोग किया जाना चाहिए :

(i) "लाल" आस्पेक्ट यह प्रदर्शित करता है कि रेलगाड़ी को सिगनल से पहले अवश्य ही रोक दिया जाए;

(ii) "पीला" आस्पेक्ट यह प्रदर्शित करता है कि मार्ग सेट, लॉक तथा क्लियर है रेलगाड़ी "निर्बाधित हस्तचालित" पद्धति में, जहां तक लाइन साफ है, अग्रसर हो सकती है और मोटरमैन किसी बाधा के प्रति अच्छी तरह सतर्क रहेगा;

(ख) अवस्थिति बत्ती (पोजीशन लाइट) प्रकार के सिगनल में -

(i) क्षैतिज रूप से प्रदर्शित दो सफेद बत्तियों से अभिप्रेत होगा कि रेलगाड़ी को अवश्य ही रुकनी चाहिए; और

(ii) कोणीय रूप से प्रदर्शित दो सफेद बत्तियों से अभिप्रेत होगा कि रेलगाड़ी निर्बाध हस्तचालित पद्धति में अग्रसर हो सकती है और मोटरमैन को किसी बाधा के प्रति अवश्य सतर्क रहना चाहिए;

(ग) डिपो और स्थायी लाइनों को अनुमोदित उपाय के माध्यम से परिचालित लाइनों से पृथक किया जाएगा।

स.नि. 206 (2) और (3) स्थिर सिगनल: - मेन लाइन पर स्थिर सिगनलों को द्वि-संकेती रंगीन बत्ती के रूप में उपलब्ध कराया गया है जिसमें लाल और बैंगनी या तीन संकेती रंगीन बत्ती लाल, बैंगनी और हरे रंग में होते हैं।

207. सिगनलों की व्यवस्था. – (1) स्थिर सिगनलें अंतरपाशित क्षेत्रों के सभी प्वाइंटों तथा क्रॉसिंगों के पहुँच पर रनिंग लाइन पर उपलब्ध हैं तथा इस प्रकार स्थित हैं कि रेलगाड़ियां किसी कलुषित संचलन या अवस्थिति से सुरक्षित दूरी पर रुक जाएं।

(2) सभी डिपो रेलपथों और ऐसे अन्य रेलपथों जो स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण से सुसज्जित नहीं हैं, उन्हें मुख्य लाइन में प्रवेश और निकास, दोनों के लिए स्थिर सिगनलों से नियंत्रित किया जाएगा।

(3) सभी एकल छोर वाले रेलपथों पर कम से कम एक स्थायी लाल आस्पेक्ट वाली बत्ती की व्यवस्था की जाएगी जो यह प्रदर्शित करेगी कि इस स्थान से रेलगाड़ी आगे अग्रसर नहीं होगी।

(4) सभी प्लेटफॉर्मों पर रोक देने के चिह्नक यह प्रदर्शित करने के लिए लगाए गए हैं कि जहां दी गई निश्चित लम्बाई की रेलगाड़ी सुविधाजनक रूप में यात्रियों को उतारने और चढ़ाने के लिए रुकेगी।

परंतु जहां से विभिन्न लम्बाइयों वाली रेलगाड़ियां परिचालित हो सकेंगी वहां प्रत्येक संभावित लम्बाई की गाड़ियों के लिए द्विदिशिक परिचालन के लिए पृथक चिन्हक लगाए जा सकेंगे।

208. सिगनलों और प्वाइंटों का संचालन. – (1) सिगनलों एवं प्वाइंटों का नियंत्रण मार्ग सेटिंग पैनल या वर्क स्टेशन से होगा और सामान्य स्थिति में संपूर्ण मार्ग, प्वांटें और सिगनल एकल परिचालन क्रिया द्वारा किया जाएगा।

(2) महत्वपूर्ण उपस्करों की कोई विफलता सिगनल प्रणाली को अत्यधिक प्रतिबंधित संकेत प्रदर्शित करने हेतु प्रेरित करेगी।

(3) कोई भी मार्ग, जिसे रेलगाड़ी के लिए खाली किया गया है, निम्नलिखित स्थितियों के सिवाए उसे तब तक निरस्त नहीं किया जाएगा जब तक कि उस मार्ग में प्रवेश कर रही गाडी निकल न गई हो:-

(क) आपात स्थिति में; और

(ख) उस स्थिति में जहां प्रचालन स्थितियों में यह अपेक्षित हो कि कोई वैकल्पिक मार्ग खाली नहीं होना चाहिए और इस मामले में वैकल्पिक मार्ग खाली करने के लिए तब तक उपलब्ध नहीं कराया जाएगा जब तक कि विशेष अनुदेशों के अधीन पारिभाषित पूर्व निर्धारित समय मूल मार्ग को निरस्त किए जाने के समय से पूर्व व्यपगत न हो गया हो।

(4) मार्ग निर्धारण (सेटिंग) नियंत्रण के विफल हो जाने की स्थिति में, प्वाइंटों को परिचालन नियंत्रण केंद्र, स्टेशन नियंत्रण कक्ष से या स्थानीय रूप से जो आवश्यक हों, पृथक रूप से सेट किया जा सकता है।

स.नि. 208 (3) (बी) सिग्नलों और प्वाइंटों का संचालन – यदि परिचालनिक स्थितियां ऐसी हों कि एक वैकल्पिक मार्ग को क्लियर करना आवश्यक हो तो इस प्रकार के वैकल्पिक मार्ग को तबतक क्लियर नहीं किया जाएगा जब तक कि मेन लाइन और टेस्ट ट्रैक के मामले में मूल मार्ग को निरस्त किए जाने की समय अवधि से 90 सेकंड तथा डिपो लाइन के मामले में 45 सेकेंड का पूर्व निर्धारित समय समाप्त नहीं हो जाता है। जब पहुँच ट्रैक (एप्रोच ट्रैक)) निर्बाध हो तो मार्ग को तुरंत क्लियर किया जाएगा।

209. सिगनलों का नियंत्रण. – (1) (क) मुख्य लाइन को किसी प्रचालन नियंत्रण केन्द्र से नियंत्रित किया जाता है और यह स्वचालित नियंत्रण के अधीन सामान्यत: प्रचालित होता है, मार्ग निर्धारित किए जाते

हैं और रेलगाड़ियों के अंतरालों को कम्प्यूटर नियंत्रण द्वारा विनियमित किया जाता है।

(ख) सामान्यत: सिगनल प्रणाली किसी एक सुरंग संवातन सेक्शन में एक बार में केवल एक रेलगाड़ी को अनुज्ञा देगी। आपात स्थितियों में एक सुरंग संवातन सेक्शन में एक रेलगाड़ी को निर्बाधित किया जा सकेगा और यदि यातायात नियंत्रक, किसी रेलगाड़ी द्वारा पहले ही अधिकृत सुरंग संवातन सेक्शन में अतिरिक्त रेलगाड़ियों को भेजने का विनिश्चय करता है तो वह अतिरिक्त रेलगाड़ियों के लिए हाथ से मार्ग को नियत करेगा और मोटरमैन को आगे बढ़ने के लिए उन्हें प्राधिकृत करने से पूर्व इस बारे में सलाह देगा;

(ग) यातायात नियंत्रक, यदि अपेक्षित हो, विनिर्दिष्ट स्टेशन पर सिगनलों का नियंत्रण किसी स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को सौंप सकता है और इसी प्रयोजन के लिए स्टेशन पर स्थानीय नियंत्रण पैनल या कार्य-स्टेशन उपलब्ध कराया जाएगा;

(घ) प्रचालन नियंत्रण केन्द्र से नियंत्रण की संपूर्ण विफलता की दशा में, संपूर्ण नियंत्रण किसी वैकल्पिक अवस्थान पर स्थित सहायक बैकअप नियंत्रण केन्द्र को स्थानांतरित किया जा सकता है यदि इसे वैकल्पिक अवस्थिति पर उपलब्ध कराया जाता है तो ये यातायात नियंत्रण और कर्षण विद्युत के नियंत्रण के लिए पृथक अवस्थितियां हो सकती हैं;

(ड़) यातायात नियंत्रक का यथा-विनिर्दिष्ट सभी मार्गों और मुख्य लाइनों पर नियंत्रण होगा;

(च) रेलगाड़ी संचलन सामान्यत: कम्प्यूटर नियंत्रण के अधीन होगा किंतु यातायात नियंत्रक को मार्गों को निर्धारित करने और यदि आवश्यक हो तो पृथक रूप से प्वाइंटों को सेट करने का सामर्थ्य प्राप्त है।

(2) संरक्षा संसूचना,– प्रधान नियंत्रण केन्द्र और मोटरमैन, स्टेशन शिफ्ट प्रभारी, वैद्युत अनुरक्षण कर्मचारी, चल स्टॉक, सिगनल तथा दूरसंचार और रेलपथ संरचना विभाग और रेलगाड़ियों के संचलन से संबंधित अन्य व्यक्तियों के बीच सभी संसूचनाएं समय का उल्लेख करते हुए रिकार्ड की जाएंगी और घटना विश्लेषण तथा प्रशिक्षण के लिए परिरक्षित की जाएंगी तथा परिरक्षण की पद्धति और उसकी अवधि विशेष अनुदेशों में विनिर्दिष्ट की जाएगी।

(क) मेट्रो रेल के कर्मचारी ऐसी रीति में रेडियो संदेशों के लिए पहल करेंगे और उनकी अभिस्वीकृति देंगे जो केवल वांछित पक्षकारों के बीच केवल संसूचना का होना सुनिश्चित करती हो;

(ख) रेलगाड़ी संचलनों को प्रभावित करने वाले संदेश यातायात नियंत्रक द्वारा एक समय में केवल एक ही रेलगाड़ी को संबोधित किए जाएंगे : परंतु आपात-स्थिति में किसी विशिष्ट क्षेत्र में आने वाली या उसमें पहुँचने वाली सभी रेलगाड़ियों को यातायात नियंत्रक द्वारा सामान्य संदेश भेजा जा सकेगा जिसे सभी संबद्ध मोटरमैनों द्वारा व्यक्तिगत रूप से अवश्य अभिस्वीकृत किया जाना चाहिए : परंतु यह और कि आपात स्थिति में ऐसा संदेश स्टेशन नियंत्रक द्वारा दिया जा सकेगा, यदि इस निमित्त यातायात नियंत्रक द्वारा प्राधिकृत किया जाता है।

(3) परिचालित लाइनें, –(क) परिचालित लाइन पर संकेतन प्रणाली एक स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण प्रणाली होगी;

(ख) यदि वह गति, जो स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण पर चल रही रेलगाड़ी की सुरक्षा-सीमा के भीतर सामान्य रूप से ब्रेक लगाकर रुकने के लिए अनुज्ञा देती है, अधिक हो जाती है और मोटरमैन अलार्म बजने पर सुधारात्मक कार्रवाई करने में असफल रहता है, तो असाध्य आपात ब्रेक स्वचालित रूप से लग जाते हैं, इससे यह सुनिश्चित होता है कि रेलगाड़ी सुरक्षा-सीमा से परे अग्रसर नहीं हो रही है;

(ग) स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण पर चल रही रेलगाड़ी सामान्य प्रचालन को मोटरमैन के कनसोल पर उपदर्शन से मॉनीटर किया जाता है और प्रत्येक मुख्य परिचालन लाइन को प्रचालन के लिए सम्यकत: संकेत किया जाता है;

(घ) कतिपय लाइनों को मोटरमैन के लिए इस व्यवस्था के साथ स्वचालित रेलगाड़ी प्रचालन के लिए सुसज्जित किया जाता है कि वह यदि अपेक्षित हो, तो रेलगाड़ी का हाथ से नियंत्रण करे;

(ड़) स्वचालित रेलरेलगाड़ी प्रचालन असफल हो जाने की दशा में और ऐसी लाइनों पर, जो इस प्रकार सज्जित नहीं है, मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को कनसोल में उपदर्शित गति तक नियंत्रित करेंगे;

(च) जहां कोई कैब संकेत उपलब्ध नहीं हैं वहां रेलगाड़ियां स्वत: ही 25 कि.मी. प्रति घंटा की अधिकतम गति तक निर्बंधित होंगी; और

(छ) स्थिर सिगनलों को अंत:पाशित क्षेत्रों के सभी प्वाइंटों, क्रॉसिंग और कुछ अन्य स्थानों पर उपलब्ध कराया जाता है।

(4) (क) स्टेशन सिफ्ट प्रभारी के नियंत्रक पैनल या कार्य-स्टेशन को जब आवश्यक हो, नियंत्रण के क्षेत्र के भीतर मार्गों को व्यवस्थित करने और अलग-अलग प्वाइंटों को व्यवस्थित करने का सामर्थ्य प्राप्त है;

(ख) प्रत्येक प्लेटफॉर्म पर और स्टेशन नियंत्रण कक्ष में एक आपात स्टॉप प्लंजर होगा जिसे जब प्रचालित किया जाए, किसी पहुँचने वाली रेलगाड़ी को प्लेटफॉर्म पर उसके प्रवेश करने से पूर्व रुकवा देगा। ऐसी स्थिति में प्लेटफॉर्म पर प्रवेश करने वाली, उस पर रुकी हुई या उसे छोड़ने वाली कोई भी रेलगाड़ी एक पूर्ण असाध्य आपात ब्रेक उपयोजन का अनुभव करेगा।

(5) (क) डिपो रेलपथ, स्वचालित रेलगाड़ी, संरक्षण से पूर्ण रूप से सज्जित नहीं हो सकता है तो ऐसी स्थिति में रेलगाड़ियां स्वचालित रूप से 25 कि.मी. प्रति घंटा की अधिकतम गति तक निर्बंधित होंगी और मोटरमैन विशेष अनुदेशों में यथा उपबंधित निम्नतर मान तक डिपो लाइनों में में रेलगाड़ी की गति को और निर्बंधित कर सकेगा;

(ख) डिपो के भीतर संचलन स्थिर रंगीन बत्ती वाले सिगनलों या अवस्थिति बत्ती वाले सिगनलों द्वारा नियंत्रित किया जाएगा;

(ग) डिपो के भीतर संचलनों का नियंत्रण डिपो नियंत्रक द्वारा नियंत्रण पैनल से या डिपो के भीतर अवस्थित कार्य-स्टेशन से या किसी अन्य उपयुक्त स्थान से किया जाएगा;

(घ) डिपो नियंत्रक, डिपो के भीतर रूटों को निर्धारित और सुनिश्चित करने के लिए नियंत्रण पैनल या संकर्म स्टेशन का उपयोग करेगा;

(ड.) मोटरमैनों को इस बारे में अनुदेश है कि उन्हें किस रेल की पटरी पर चलना होगा या प्रस्थान करने हेतु अनुज्ञा, ऐसे किसी समर्पित डिपो चैनल पर रेलगाड़ी रेडियो द्वारा दी जा सकेगी जो संचालन नियंत्रण केन्द्र द्वारा उपयोग किए गए चैनल से भिन्न हो;

(च) रेडियो विफल होने की दशा में सार्वजनिक संबोधन प्रणाली का उपयोग किया जा सकेगा;

(छ) रेलगाड़ी को मुख्य लाइन से डिपो में ले जाने से पूर्व स्थिर सिगनलों से मौखिक अनुदेश के अतिरिक्त आगे बढ़ने का संकेत प्राप्त किया जाएगा;

(ज) स्थिर सिगनलों से मौखिक अनुदेश और आगे बढ़ने का संकेत रेलगाड़ी के डिपो से मुख्य लाइन पर आने से पूर्व प्राप्त किया जाएगा।

(6) क) जब कभी अपेक्षित हो चालू लाइनों पर प्वाइंटों का स्थानीय प्रचालन स्टेशन शिफ्ट प्रभारी द्वारा केवल यातायात नियंत्रक की अनुज्ञा से ही किया जा सकेगा। नियंत्रण के ऐसे अंतरण को स्टेशन शिफ्ट प्रभारी द्वारा स्थानीय नियंत्रण को लागू करने से पूर्व अभिस्वीकृत किया जाएगा;

(ख) प्वाइंटों को हाथ से प्रचालित करने हेतु प्रयुक्त क्रैंक हैंडल एक चाबी द्वारा अंत:पाशित हो जाता है जिसे जब स्टेशन शिफ्ट प्रभारी द्वारा निर्मुक्त किया जाता है तो यह संबद्ध प्वाइंटों पर मार्गों को व्यवस्थित करने पर रोक लगाता है;

(ग) डिपो में कुछ प्वाइंटें अनुगमनीय होते हैं। मार्ग विफलता की दशा में अनुगमनीय दिशा में उन पर किसी संचालन को प्राधिकृत करने के पूर्व उन्हें सही रूप में व्यवस्थित करने की आवश्यकता

नहीं होती है। अननुगमनीय प्वाइंटें स्थिर सिगनलों द्वारा या स्टॉप बोर्डों द्वारा संरक्षित होंगे। अनुगमनीय प्वाइंटों पर रेलगाड़ियों को पीछे ले जाना पूर्णतया निषिद्ध है।

(7) (क) जहां पर नेटवर्क की कुछ लाइनें स्वचालित रेलगाड़ी प्रचालन से सुसज्जित होती हैं, वहां रेलगाड़ी चालक रेलगाड़ी के दरवाजों को बन्द कर देगा और स्टेशन से रेलगाड़ी को चला देगा और इसके कार्यकरण को मानीटर करेगा;

(ख) सभी यात्री रेलगाड़ियां स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण उपस्कर से सज्जित होंगी और उन्हें स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण प्रणाली के नियंत्रणाधीन हाथ से चलाया जा सकता है;

(ग) यदि रेलपथ के किनारे लगे उपस्कर से स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण सूचना उपलब्ध नहीं होती है तो रेलगाड़ी को यातायात नियंत्रक की अनुज्ञा से "रन ऑन साइट" पद्धति या "निर्बंधित हस्तचालित" पद्धति में चलायाजा सकता है, जहां पर रेलगाड़ी रन ऑन साइट पद्धति से सुसज्जित नहीं है, जिसमें फलक (बोर्ड) पर स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण उपस्कर रेलगाड़ी को पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटे की गति तक निर्बंधित करता है और जब रेलपथ से स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण सूचना पुन: प्राप्त होने लगेगी तो उक्त पद्धति स्वत: ही हस्तचालित पद्धति में परिवर्तित हो जाएगी;

(घ) यदि स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण पटरी या लोको या कैब साइड उपस्कर सुविधा किसी दोष के कारण या अन्यथा उपलब्ध नहीं है तो रेलगाड़ी को यातायात नियंत्रक की अनुज्ञा से " निर्बंधित हस्तचालित" पद्धति से चलाया जा सकता है और इस पद्धति में फलक पर लगे स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण उपस्कर रेलगाड़ी को पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटे की गति तक

निर्बंधित करेंगे, यह पद्धति जब यातायात नियंत्रक द्वारा प्राधिकृत किया जाए तब डिपो में उपयोग की जाएगी और चालू लाइन पर अपवादित रूप से उपयोग की जाएगी;

(ड़) यदि फलक पर स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण उपस्कर भी दोषपूर्ण है तो रेलगाड़ी को यातायात नियंत्रक द्वारा यथा प्राधिकृत अधिक गति कट आउट पद्धति में, जहां उपलब्ध हो, या कम गति कट आउट पद्धति में चलाया जा सकेगा और जब यातायात नियंत्रक द्वारा प्राधिकृत किया जाए तो मोटरमैन सीलबंद स्विच को खोल कर और प्रचालित कर सकेगा और रेलगाड़ी को स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण के बगैर चला सकेगा और इस पद्धति में मोटरमैन रेलगाड़ी की गति को अधिक गति कट आउट पद्धति में, जहां उपलब्ध हो, चालीस किलोमीटर प्रति घंटे तक सीमित रखेगा और कम गति गति कट आउट पद्धति में पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटे तक सीमित रखेगा और रेलगाड़ी के सुरक्षित संचलन के लिए उत्तरदायी होगा।

स.नि. 209 (2) संरक्षा संचार - परिचालन नियंत्रण केंद्र, मोटरमैन, स्टेशन शिफ्ट प्रभारी, बिजली, रोलिंग स्टॉक, सिगनल और दूरसंचार, इंजीनियरी विभाग और रेलगाड़ी संचलन से जुड़े अन्य कर्मियों के बीच होनेवाले सभी प्रकार के संचार-संवाद को घटना के विश्लेषण और सामान्य परिचालन के लिए न्यूनतम 7 दिनों की अवधि तक रिकॉर्ड और संरक्षित किया जाएगा।

फिर भी, किसी प्रकार की असामान्य घटना और विशेष प्रसंग होने पर मुख्य नियंत्रक के निर्देशानुसार उक्त अवधि की रिकॉर्डिंग वापस प्राप्त की जाएगी और इसे एक अलग इलेक्ट्रॉनिक मीडिया के रूप में संरक्षित किया जाएगा। इस प्रकार वापस प्राप्त की गई डाटा

(आंकड़ों) को नामित दूरसंचार अधिकारी की अभिरक्षा में 5 साल की अवधि के लिए रखा जाएगा। इस प्रकार के रिकार्ड को मेट्रो रेलवे के किसी भी अधिकारी द्वारा सार्वजनिक नहीं किया जाएगा जब तक कि इसे सार्वजनिक करने के लिए सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन प्राप्त न हो जाए।

स.नि. 209 (5) (ए) डिपो के ट्रैक स्वचालित रेलगाड़ी सुरक्षा प्रणाली से पूर्ण रूप से सज्जित नहीं भी हो सकते हैं और रेलगाड़ियां स्वचालित रूप से 25 किमी प्रति घंटे की गति पर प्रतिबंधित हो जाएंगी और मोटरमैन पहले से ही लागू किसी सतर्कता आदेश के पालन हेतु या किसी प्रकार के रुकावट के पहले ही रेलगाड़ी को रोकने के लिए डिपो में रेलगाड़ी की गति को और अधिक प्रतिबंधित कर सकता है।

स.नि. 209 (7) (ई) यदि ऑन - बोर्ड स्वचालित रेलगाड़ी सुरक्षा उपकरण खराब हो जाए तो रेलगाड़ी को कट आउट मोड में चलाया जाएगा जैसा कि यातायात नियंत्रक द्वारा अधिकृत किया जाए और जब इस प्रकार से अधिकृत हो जाए तो मोटरमैन स्वचालित रेलगाड़ी सुरक्षा प्रणाली के बिना ही रेलगाड़ी को चलाएगा और इस मोड में मोटरमैन रेलगाड़ी को पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक की गति से नहीं चलाएगा और रेलगाड़ी की सुरक्षित संचलन के लिए जिम्मेवार होगा।

210. लाइन पर निरुद्ध रेलगाड़ी. – (1) यदि रेलगाड़ी का प्रचालन स्वचालित रेलगाड़ी प्रचालन के अधीन होता है या चालू लाइन पर रोकने के लिए कैब सिगनल प्राप्त होता है और साठ सेकेंड के भीतर कोई आगे बढ़ने का संकेत प्राप्त नहीं होता है तो मोटरमैन रेडियो द्वारा यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और अनुदेश देने के लिए कहेगा।

(2) यातायात नियंत्रक अपने संकेतों की जांच करेगा और यदि वह संतुष्ट हो जाता है कि आगे कोई रेलगाड़ी नहीं है तो वह मोटरमैन को रन ऑन साइट पद्धति में या निर्बंधित हस्तचालित पद्धति में, यथास्थिति अत्यधिक सतर्कता का प्रयोग करते हुए आगे बढ़ने का अनुदेश देगा जिससे कि वह किसी प्रकार की बाधा से पहले रोक सके।

(3) यदि कुछ दूरी तय करने के पश्चात् रेलगाड़ी को आगे बढ़ने का संकेत प्राप्त होने लगता है तो रेलगाड़ी स्वत: ही नियंत्रण की संकेतिक हस्तचालित पद्धति में परिवर्तित हो जाएगी और मोटरमैन पुन: यातायात नियंत्रक को यह सूचना देगा।यदि रेलगाड़ी में स्वचालित रेलगाड़ी संक्रिया फिट की गई है तो नियंत्रण की स्वचालित पद्धति का चयन किया जा सकेगा।

(4) यदि समस्या के कारण की, पटरी के किनारे लगे उपस्कर का कार्य ठीक न करने के रूप में पुष्टि होती है तो यातायात नियंत्रक, पश्चात्वर्ती रेलगाड़ियों को, उनके प्रचालन के लिए मोटरमैन से अनुदेश प्राप्त करने के लिए अनुरोध प्राप्त होने की प्रतीक्षा किए बिना ही अनुदेश दे सकता है बशर्ते कि पूर्ववर्ती रेलगाड़ी प्रभावित सेक्शन से निकल गई हो और सांकेतिक हस्तचालित पद्धति के पुन: आरंभ होने की सूचना प्राप्त हो गई हो।

(5) आगे बढ़ने का संकेत प्राप्त किए बिना चल रही रेलगाड़ी स्थिर सिगनल पर उसके दृश्य का ध्यान किए बिना रुक जाएगी और मोटरमैन रेडियो से यातायात नियंत्रक से संपर्क करेगा ओर अनुदेश देने के लिए कहेगा।

(6) यदि रेलगाड़ी पटरी के किनारे लगे सिगनलों के प्राधिकार के अधीन चल रही है तो रेलगाड़ी केवल खतरे के समय पर ही स्थिर सिगनल पर रुकती है और यदि खतरा साठ

सेकेंड के भीतर नहीं टलता है तो मोटरमैन रेडियो द्वारा यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और अनुदेश देने के लिए कहेगा।

(7) यातायात नियंत्रक सिगनल पर नियंत्रण रखने वाले संबद्ध स्टेशन शिफ्ट प्रभारी से परामर्श करेगा और यह विनिश्चित करेगा कि रेलगाड़ी को आगे बढ़ना चाहिए या नहीं।

(8) यदि आगे के मार्ग में कोई प्वाइंट नहीं है तो यातायात नियंत्रक मोटरमैन को धीमी गति से जो पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटे की गति से अधिक नहीं होगी, जहां तक हो सके अगले स्थिर सिगनल तक आगे बढ़ने का अनुदेश देगा कि वह किसी प्रकार की बाधा आने की दशा में रुक जाए और यदि कुछ दूरी तय करने के पश्चात् निर्बंधित हस्तचालित पद्धति पर, या रन ऑन साइट पद्धति पर चलने वाली रेलगाड़ी को आगे बढ़ने का संकेत प्राप्त होने लगता है तो रेलगाड़ी अपने-आप ही नियंत्रण की संकेतिक हस्तचालित पद्धति में परिवर्तित हो जाएगी और मोटरमैन पुन: यातायात नियंत्रक को उसकी सूचना देगा और यदि रेलगाड़ी में स्वचालित रेलगाड़ी संक्रिया फिट है तो नियंत्रण की स्वचालित पद्धति का चयन किया जा सकेगा।

(9) यदि मार्ग में प्वाइंट हैं तो यातायात नियंत्रक और स्टेशन नियंत्रक प्वाइंटों के संकेतकों की परीक्षा करेंगे और यदि स्टेशन के संकेत और प्रचालन नियंत्रण केन्द्र सहमत हो जाते हैं कि सभी प्वाइंटें सही रूप में व्यवस्थित किए गए हैं और पाशित हैं तो यातायात नियंत्रक मोटरमैन को जहां तक हो सके अगले स्थिर सिगनल तक ऐसी धीमी गति से आगे बढ़नेका अनुदेश दे सकेगा जिससे किसी अवरोध से पहले उसे रोका जा सके और यदि कुछ दूरी तय करने के पश्चात निर्बंधित हस्तचालित पद्धति पर या रन ऑन साइट पद्धति, पर चलने वाली रेलगाड़ी को आगे बढ़ने का कोई संकेत प्राप्त होता है तो अपने-आप नियंत्रण की सांकेतिक स्वचालित पद्धति में परिवर्तित हो जाएगा और

मोटरमैन पुन: यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और यदि रेलगाड़ी स्वचालित रेलगाड़ी संक्रिया फिट हो तो नियंत्रण की स्वचालित पद्धति का चयन किया जा सकेगा।

(10) यदि प्वाइंटें यथा व्यवस्थित और पाशित उपदर्शित नहीं होतेहैं तो यातायात नियंत्रक संबंधित प्वाइंटों की परीक्षा करने के लिए स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को अनुदेश देगा, यदि वे गलत स्थिति में हैं तो वह स्टेशन नियंत्रण कक्ष से क्रैंक हैंडल द्वारा प्वाइंटों को हाथ से व्यवस्थित करेगा और एक चाबी के साथ अन्त:पाशित करेगा, जो संबद्ध प्वाइंटों पर मार्ग निर्धारित करने को रोकेगा और प्वाइंटों को क्लैम्प और पैडलॉक से सुरक्षित किया जाएगा और रेलगाड़ी को आगे बढ़ने के लिए हस्तचालित सिगनल द्वारा अनुदेश दिया जाएगा।

स.नि. 210 (2) "अत्यंत सतर्कता" का अर्थ है "अत्यंत सावधानी "

211. कैब सिगनलिंग (संकेतन) का अभाव.– (1) कैब सिगनलिंग के विफल होने पर अपरिवर्तनीय आपातिक ब्रेक का उपयोजन आरंभ हो जाएगा।

(2) मोटरमैन यातायात नियंत्रक को घटना की रिपोर्ट करेगा और अनुदेश प्राप्त करेगा।

(3) यातायात नियंत्रक यथासाध्य अपने आरेख पर संकेतों से यह सत्यापित करेगा कि समस्या पटरी साइड के दोष या यदि किसी अन्य रेलगाड़ी द्वारा तो नहीं हुई है और यदि कोई कारण दर्शित नहीं होता है तो मोटरमैन को निर्बंधित हस्तचालित पद्धति का या रन ऑन साइट पद्धति का चयन करने का अनुदेश देगा और अत्यंत सतर्कता का उपयोग करते हुए आगे बढ़ने का प्रयास करेगा जिससे कि वह किसी प्रकार की बाधा से पहले रोक सके।

(4) यदि रेलगाड़ी उसके बाद भी नहीं चलती है तो यातायात नियंत्रक मोटरमैन को कट आउट स्विच प्रचालित करने के लिए प्राधिकृत करेगा और अत्यंत सतर्कता का प्रयोग करते हुए वह उपयुक्त स्टेशन तक नियंत्रण की कट आउट पद्धति से आगे बढ़ेगा जिससे वह किसी प्रकार की बाधा से पहले रुक सके। अगले स्टेशन पर यात्रियों को रेलगाड़ी से उतार दिया जाएगा और रेलगाड़ी को डिपो या उपयुक्त साइडिंग के लिए संचालित किया जाएगा।

स.नि. 211 (3) और (4) "अत्यंत सतर्कता" का अर्थ यहां "अत्यंत सावधानी" से है।

212. स्थिर सिगनलों की विफलता.– (1) यदि कोई मोटरमैन यह देखता है कि स्थिर सिगनल किसी दृश्य को प्रदर्शित नहीं कर रहे हैं तो वह अपनी रेलगाड़ी रोक देगा और रेडियो द्वारा यातायात नियंत्रक से अनुदेश प्राप्त करेगा।

(2) सभी संबद्ध कर्मचारिवृंद नियम 210 के उपनियम (7) से उपनियम (10) और नियम 211 के उपबंधों का अनुसरण करेंगे।

213. मार्ग व्यवस्थित करने की विफलता.– (1) यदि अंत:पाशित क्षेत्र के माध्यम से कोई मार्ग अपने-आप या संक्रिया नियंत्रण केन्द्र से हस्त नियंत्रण द्वारा व्यवस्थित नहीं होता है तो क्षेत्र का नियंत्रण स्थानीय स्टेशन नियंत्रण कक्ष को पास कर दिया जाएगा।

(2) यदि मार्ग स्टेशन नियंत्रण कक्ष (सिगनलिंग) संकेतन नियंत्रण पैनल या वर्क स्टेशन से व्यवस्थित नहीं हो सकता है तो यातायात नियंत्रक मोटरमैन को अपनी रेलगाड़ी की सुरक्षा करने के लिए अनुदेश देगा और अनुदेशों की प्रतीक्षा के लिए कहेगा।

(3) यातायात नियंत्रक और स्टेशन शिफ्ट प्रभारी प्वाइंटों के संकेतों की परीक्षा करेंगे और यदि स्टेशन और परिचालन नियंत्रण केन्द्र के संकेत इसके अनुकूल हैं कि सभी प्वाइंटें

सही से व्यवस्थित हैं और पाशित हैं तो यातायात नियंत्रक मोटरमैन को रन ऑन साइट पद्धति या निर्बंधित हस्तचालित पद्धति, यथास्थिति, का चयन करने और ऐसी धीमी गति से आगे बढ़ने का अनुदेश दे सकेगा कि वह किसी प्रकार की बाधा से पहले रुक सके। जब एक बार कैब सिगनल आगे बढ़ने का संकेत दर्शित करने लग जाते हैं तो संकेतिक हस्तचालित पद्धति अपने-आप पुन: आरंभ हो जाएगी और यदि रेलगाड़ी स्वचालित परिचालन संक्रिया से सज्जित है तो स्वचालित पद्धति को आरंभ किया जा सकेगा।

(4) यदि किसी प्वाइंट का संकेत अविद्यमान है या उससे यह दर्शित होता है कि प्वाइंटों को गलत दिशा के लिए सेट किया गया है या स्टेशन और प्रचालन नियंत्रण केन्द्र के संकेतों के बीच कोई भिन्नता है तो स्टेशन सिफ्ट प्रभारी स्वयं प्वाइंटों की स्थिति की परीक्षा करेगा। यदि वे गलत दिशा में हैं तो वह स्टेशन नियंत्रण कक्ष से क्रैंक हैंडल की सहायता से प्वाइंटों को हाथ से व्यवस्थित करेगा और प्वाइंटों को क्लैंप और पैडलॉक से सुरक्षित किया जाएगा और रेलगाड़ी को हस्त सिगनल द्वारा आगे बढ़ने के लिए अनुदेश दिया जाएगा और यदि कुछ दूरी तय करने के पश्चात् रेलगाड़ी द्वारा निर्बंधित हस्तचालित पद्धति पर आगे बढ़ने के संकेत प्राप्त होने लगते हैं तो रेलगाड़ी अपने-आप नियंत्रण की सांकेतिक हस्तचालित पद्धति में परिवर्तित हो जाएगी और मोटरमैन पुन: यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा। यदि रेलगाड़ी में स्वचालित रेलगाड़ी संक्रिया फिट है तो नियंत्रण की स्वचालित पद्धति का चयन किया जा सकता है।

(5) स्टेशन शिफ्ट प्रभारी, उपनियम (4) के अधीन प्वाइंटों की स्थिति की परीक्षा करने के पश्चात् स्टेशन पर वापस आएगा और यातायात नियंत्रक को यह रिपोर्ट देगा कि मार्ग सुरक्षित हो गया है और किसी पश्चातवर्ती रेलगाड़ी को आगे बढ़ने के लिए रेडियो द्वारा अनुदेश दिया जा सकेगा।

(6) डिपो में, डिपो नियंत्रक, मोटरमैन को तब रेडियो द्वारा आगे बढ़ने के लिए अनुदेश देगा जब, –

(क) मार्ग में पड़ने वाले सभी अभिमुख प्वाइंटों के लिए संकेतकों से यह दर्शित होता है कि प्वाइंटें व्यवस्थित हैं और सही स्थिति में पाशित हैं;

(ख) कोई संकेत दर्शित न करने वाले प्वाइंटों को अनुगामी दिशा में घुमा दिया जाएगा यदि प्वाइंटें अनुगमनीय हैं; और

(ग) यदि वे प्वाइंटें जिनके लिए कोई संकेत उपलब्ध नहीं हैं, अभिमुख दिशा में घुमाए जाने हैं तो डिपो नियंत्रक यह सुनिश्चित करेगा कि सभी प्वाइंटों को हाथ से व्यवस्थित कर दिया गया है और रेलगाड़ी को आगे बढ़ने के लिए प्राधिकृत किए जाने से पूर्व क्लैंप और पैडलॉक से सही स्थिति में सुरक्षित कर दिया गया है।

अध्याय – 3

रेलगाड़ियों की गति और कार्यकरण

214. सेवा की विनियमितता .-- (1) परिचालन नियंत्रण केन्द्र कर्मचारिवृंद, स्टेशन कर्मचारिवृंद और रेलगाड़ी कर्मचारिवृंद द्वारा यह सुनिश्चित करने के लिए प्रत्येक प्रयास किया जाएगा कि रेलगाड़ियों के बीच नियत अंतराल बनाए रखा जाता है।

(2) यातायात नियंत्रक, जहां तक व्यवहार्य हो, सेवाओं को निर्धारित स्तर पर बनाए रखने के लिए तथा विलम्ब या विघटन के बाद रेलगाड़ी सेवाएं बहाल करने के लिए उत्तरदायी होगा।

(3) यदि समय-सारणी परिवर्तित किया जाना आवश्यक हो या व्यापक विघटन घटित होने की दशा में परिचालन नियंत्रण केन्द्र पर यातायात नियंत्रक समय-सारणी को समंजित कर सकेगा और मार्गों को हाथ द्वारा निर्धारित करने और बाधा-रहित बनाने हेतु हस्तक्षेप कर सकेगा।

(4) प्रत्येक मोटरमैन जैसे ही वह प्रस्थान आदेश संकेत पाता है अपनी रेलगाड़ी अंतिम स्टेशन से चलाएगा।

(5) प्रत्येक मोटरमैन प्रत्येक मध्यवर्ती स्टेशन से प्रस्थान आदेश संकेत द्वारा उपदर्शित समय पर अपनी रेलगाड़ी चलाना आरंभ करेगा।

(6) प्रत्येक मोटरमैन यातायात नियंत्रक से प्राप्त किसी अनुदेश का, जो उसकी रेलगाड़ी के अनुसूचित समय से भिन्न है, अनुसरण करेगा।

215. रेलगाड़ियों की गति. – (1) प्रत्येक रेलगाड़ी, मेट्रो रेल की प्रत्येक लाइन पर उस गति-सीमाओं के भीतर चलेगी, जो अनुमोदित विशेष अनुदेशों में विनिर्दिष्ट है।

(2) स्वचालित पद्धति में, रेलगाड़ियों की गति स्वत: ही निरंतर स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली द्वारा नियंत्रित की जाएगी।

(3) सांकेतिक हस्तचालित पद्धति में, मोटरमैन रेलगाड़ियों की गति कैब सिगनलों के अनुसार विनियंत्रित करेगा, अधिकतम अनुज्ञेय गति से अधिक गति नहीं होगी और रेलगाड़ी की गति ऐसी होगी कि उसे उपदर्शित दूरी के भीतर रोका जा सके क्योंकि यह सुरक्षा की सीमा है और ऐसा करने में विफल रहने का परिणाम होगा कि

आपातब्रेक को असाध्य रूप से लगाया जाए, इसको मोटरमैन की विफलता के भाग के रूप में देखा जाएगा।

(4) निर्बंधित हस्तचालित पद्धति में या रन ऑन साइट पद्धति में, यथास्थिति, रेलगाड़ियों की अधिकतम गति स्वचालित रूप से पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटे तक विनियमित होगी और मोटरमैन रेलगाड़ी की गति को उतना और निर्बंधित करेगा जितना विशेष अनुदेशों द्वारा अपेक्षित हो।

(5) कट आउट पद्धति में रेलगाड़ी की गति मोटरमैन द्वारा हस्तचालित रूप में उतनी विनियमित की जाएगी जितनी अपेक्षित हो और कम गति कट आउट पद्धति में गति पच्चीस किलोमीअर प्रति घंटा से अधिक होने पर और अधिक गति कट आउट पद्धति में चालीस किलोमीटर से अधिक होने पर, जहां उपलब्ध कराई गई हो, रेलगाड़ी स्वनोदित प्रणाली (प्रोपलसन) सिस्टम को विद्युत की पूर्ति कट जाएगी और मोटरमैन गति को आगे उतना निर्बंधित करेगा जितना विशेष अनुदेशों द्वारा अपेक्षित हो।

(6) जब रेलगाड़ी प्लेटफॉर्म से गुजर रही हो तब रेलगाड़ी की अधिकतम गति अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार होगी और यदि किसी प्लेटफॉर्म स्क्रीन दरवाजे या प्लेटफॉर्म के किनारे के दरवाजे,जहां उपलब्ध कराए गए हों, किसी रेलगाड़ी के प्रवेश करने, भेजने और गुजरने के समय पर बंद करना संभव नहीं हैं, रेलगाड़ी की गति बीस किलोमीटर प्रति घंटा तक निर्बंधित की जाएगी और प्लेटफॉर्म में प्रवेश करते समय या छोड़ते समय एक श्रवणीय चेतावनी प्रतिध्वनित की जाएगी।

(7) शंटिंग के समय मुख्य लाइन की दशा में रेलगाड़ियों की अधिकतम गति अनुमोदित विशेष अनुदेशों में विहित गति-सीमा से अधिक और अन्य लाइनों की दशा में विशेष अनुदेशों में विहित गति-सीमा से अधिक नहीं होगी।

(8) अल्प दृश्यता की स्थिति में निर्बंधित हस्तचालित पद्धति या रन ऑन साइट पद्धति में या कट आउट पद्धति में रेलगाड़ी की गति विशेष अनुदेशों द्वारा शासित होगी।

स.नि. 215 (4) प्रतिबंधित मैनुअल मोड, रन ऑन साइट मोड और कट आउट मोड में रेलगाड़ियों की गति 25 किमी प्रति घंटे तक सीमित होगी। हालांकि, निम्नलिखित परिस्थितियों में गति को और अधिक प्रतिबंधित किया जाएगा : -

(1) 25 किमी प्रति घंटे से कम गति वाले सेक्शन में सतर्कता आदेश लागू होने पर।

(2) यदि किसी रोलिंग स्टॉक के लिए लागू अधिकतम अनुमेय गति 25 किमी प्रति घंटे से कम हो।

स.नि. 215 (5) स.नि. 209 के उप नियम **(7) (ई)** का अनुपालन किया जाएगा।

स.नि. 215 (7) मेन लाइन के अलावा अन्य लाइनों पर शंटिंग करते समय रेलगाड़ियों की अधिकतम गति 10 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी। इस प्रकार के यानों को युग्मित करते समय शंटिंग की गति को और कम कर दिया जाएगा ताकि शंट किए गए यान को कोई क्षति या नुकसान न पहुँचे।

स.नि. 215 (8) खराब दृश्यता होने और रेलगाड़ी के आरएम/आरओएस/कट आउट मोड में होने पर मोटरमैन सतर्क रहेगा और रेलगाड़ी की गति ऐसी होगी कि रेलगाड़ी को किसी भी बाधा से पहले रोका जा सके।

216. चेतावनी आदेश .– जब कभी रेलपथ या कर्षण उपस्कर मरम्मत के अधीन होने के परिणामस्वरूप या किसी अन्य कारण से विशेष पूर्वावधनियां आवश्यक हैं, तो उन किलोमीटरों का जिनके बीच ऐसी पूर्वावधानियां आवश्यक हैं, ऐसी पूर्वावधानी बरतने के लिए कारण और उस गति, जिस पर रेलगाड़ी यात्रा करेगी, इन सभी के ब्यौरे देते हुए चेतावनी आदेश मोटरमैन को उस स्थान से पूर्व, जहां ऐसी पूर्वावधानियां आवश्यक हैं, रुकने वाले स्टेशन या ऐसे अन्य स्टेशनों या कार्यस्थल पर और ऐसी पद्धति में जो विशेष अनुदेशों के अधीन विनिर्दिष्ट हों, सौंप दिया जाएगा, और इसके अतिरिक्त यातायात नियंत्रक और स्टेशन शिफ्ट प्रभारी यह सुनिश्चित करेगा कि गति निर्बंधन के चेतावनी आदेश को निरंतर स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली में उपयुक्त रूप से सम्मिलित कर दिया गया है।

स.नि.216 सतर्कता आदेश - (1) अस्थायी गति प्रतिबंधों (TSRs) को लागू करने/परिवर्तित करने और रद्द करने की प्रक्रिया - (ए) अनुभाग पर अस्थायी गति प्रतिबंध लगाने, उसे परिवर्तित करने और रद्द करने के सभी अनुरोध यातायात नियंत्रक को प्रस्तुत किए जाएंगे। प्रायोजित कार्य के लिए अस्थायी गति प्रतिबंध लगाने हेतु अनुरोध सामान्यत: पिछले दिन के 17:00 बजे से पहले प्रस्तुत किया जाएगा। आपातकाल या विफलता के कारण प्रस्तुत किए जानेवाले किसी भी अस्थायी गति प्रतिबंध के अनुरोध को तुरंत स्वीकार किया जाएगा। यातायात नियंत्रक मेन लाइन पर सभी अस्थायी गति प्रतिबंधों का समन्वय करने और डिपो नियंत्रण

के माध्यम से सतर्कता आदेश (ओ एंड एम/टी-2) सौंपने के लिए जिम्मेवार होगा। यदि अनुभाग में कोई टीएसआर न हो तो डिपो नियंत्रण के माध्यम से मोटरमैन को शून्य सतर्कता आदेश (ओ एंड एम/टी-2ए) सौंपा जाएगा।

(बी) अस्थायी गति प्रतिबंध के सभी अनुरोध अधिकृत कर्मियों द्वारा प्रस्तुत किए जाएंगे जो कनिष्ठ इंजीनियर (जेई) से नीचे स्तर के नहीं होंगे।

(सी) डिपो के भीतर अस्थायी गति प्रतिबंधों को लागू करने, परिवर्तित करने और इसे रद्द करने के सभी अनुरोध डिपो नियंत्रण केंद्र (कंट्रोल सेंटर) (डीसीसी) को प्रस्तुत किए जाएंगे जो डिपो में सभी अस्थायी गति प्रतिबंधों के समन्वय और सतर्कता आदेश जारी करने के लिए जिम्मेवार होंगे।

(डी) अस्थायी गति प्रतिबंध लगाने, परिवर्तित करने और रद्द करने के अनुरोधों में निम्नलिखित जानकारियां शामिल होंगी :

(i) लागू करने /परिवर्तित करने के लिए की गई अनुरोध की तिथि और समय

(ii) किस किमी से किस किमी तक

(iii) लाइन : पूर्व पश्चिम गलियारा

(iv) दिशा: पूर्व गामी / पश्चिम गामी

(v) अस्थायी गति प्रतिबंध किमी प्रति घंटे में

(vi) लागू करने का कारण

(vii) रद्द करने की अपेक्षित तिथि और समय

(viii) अस्थायी गति प्रतिबंध लगाने वाले अधिकारी का नाम, पदनाम और हस्ताक्षर।

(इ) यातायात नियंत्रक स्वीकृत की गई अस्थायी गति प्रतिबंध अनुरोधों की रिकॉर्ड रखेगा। अस्थायी गति प्रतिबंध प्रभावित ट्रैक खंड (सेक्शन) पर स्वचालित रेलगाड़ी पर्यवेक्षण प्रणाली के माध्यम से प्रभावी होंगे जिसमें किलोमीटर और अनुमेय गति विशिष्ट रूप से इंगित किए जाएंगे।

(एफ) यातायात नियंत्रक प्रणाली में आवश्यक अस्थायी गति प्रतिबंधों को शामिल करेगा और इसकी सूचना विशेष श्रेणी स्टेशन के स्टेशन शिफ्ट-प्रभारी को संचारित करेगा जहां प्वाइंटें और क्रॉसिंग उपलब्ध कराए गए हैं।

(जी) सेक्शन में आपातकालीन सतर्कता आदेश लागू करने की स्थिति में मोटरमैन को यातायात नियंत्रक द्वारा TETRA पर प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के तहत सूचित किया जाएगा ।

217. रेलगाड़ी के कर्मचारी. – (1) प्रत्येक रेलगाड़ी को केवल एक मोटरमैन द्वारा संचालित किया जाएगा।

(2) कैब प्राधिकृत प्रशिक्षणार्थी या प्रशिक्षु मोटरमैन, कोई चालन निरीक्षक और विशेष अनुदेशों में यथा अधिकथित अन्य प्राधिकृत व्यक्ति के सिवाय किसी व्यक्ति को मोटरमैन के कैब में यात्रा करने के लिए अनुज्ञात नहीं किया जाएगा।

(3) प्रत्येक मोटरमैन के पास जब वह ड्यूटी पर हो, सभी समय पर निम्नलिखित होगा,–

(क) एक मोटरमैन हैंडबुक, जिसमें रेलगाड़ी के लिए साधारण नियम और विशेष अनुदेश और प्रचालन तथा दुर्घटना और संकट निवारण प्रक्रियाएं अंतर्विष्ट होंगी;

(ख) ऐसी चश्मों की दो जोड़ी, जो उसे चिकित्सीय सलाह के अधीन पहनना अपेक्षित है;

(ग) तीन रंगों के युक्त एक टॉर्च या एक हैंड लैम्प जो लाल, हरा और सफेद दृश्यों को दर्शित करने में समर्थ है; और

(घ) एक घड़ी।

(4) प्रत्येक मोटरमैन जब वह ड्यूटी पर रिपोर्ट करता है उसके मार्गदर्शन मे लिए जारी किन्हीं सूचनाओं की और विशिष्टतया उनकी, जिन पर उससे विशिष्ट दिन और लाइन पर विशेष ध्यान देने की अपेक्षा है, जांच करेगा।

(5) मोटरमैन का प्रारंभ हस्ताक्षर करते समय और अंत में हस्ताक्षर करते समय ब्रीथ एलायजर परीक्षण किया जाएगा।

(6) मोटरमैन, डिपो से रेलगाड़ी बाहर निकालने से पूर्व ब्रेक शक्ति और वायुदबाव या वातीय दबाव की निरंतरता और पर्याप्तता की जांच करेगा और प्रथम उपलब्ध अवसर पर ब्रेकपावर फील टेस्ट करेगा।

(7) रेलगाड़ी चालन करते समय किसी मोटरमैन के असमर्थ हो जाने की दशा में, यदि वह समर्थ है तो यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा जो अगले स्टेशन पर स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को सूचित करेगा।

(क) यदि रेलगाड़ी स्वचालित रेलगाड़ी प्रचालन नियंत्रण के अधीन है तो वह अगले स्टेशन पर स्वचालित नियंत्रण के अधीन पहुँचेगी और मोटरमैन को उस स्टेशन पर चिकित्सीय जांच के लिए अवमुक्त किया जाएगा।

(ख) यदि रेलगाड़ी हस्तचालन के नियंत्रणाधीन है तो उसे स्टेशन के बीच में रोका जा सकेगा और इस दशा में, स्टेशन पर यातायात नियंत्रक मोटरमैन को कार्यमुक्त करने की व्यवस्था हेतु क्रू कंट्रोल को तत्काल सूचित करेगा और गाड़ी विलंबित और कार्यमुक्त करने वाले मोटरमैन की उपलब्धता को कंसीडर करते हुए विशेष निर्देशानुसार खाली करने की प्रक्रिया प्रारंभ कर दी जाएगी; और

(ग) अगले स्टेशन पर गाड़ी के पहुँचने पर कार्यमुक्त होने वाला मोटरमैन यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा कि गाड़ी को सामान्य संचालन हेतु पुन: प्रारंभ (रिज्यूम) किया जा सकता है।

स.नि. 217 (2) मोटरमैन की कैब में यात्रा करने का प्राधिकार - (ए) मोटरमैन के अलावा कोई भी व्यक्ति मोटरमैन की कैब में यात्रा करने के लिए अधिकृत नहीं होगा जब तक कि उसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध कैब पास न हो ।

(बी) सामान्यतया मोटरमैन की कैब में एक समय में मोटरमैन के अलावा दो से अधिक प्राधिकृत व्यक्ति यात्रा नहीं कर सकेंगे, सिवाय पायलट रेलगाड़ी में यात्रा करने के दौरान जो वाणिज्यिक सेवाओं की शुरूआत से पहले चलाई जाती है।

स.नि. 217 (3) (ए) रेलगाड़ी में उपलब्ध वस्तुएं : कार्यरत मोटरमैन के पास सामान्य नियम, सहायक नियम, संचालन समय सारणी, दुर्घटना नियमावली, थर्ड रेल अर्थिंग डिवाइस (टीआरईडी) और त्रुटि निवारण किट (ट्रवलशूटिंग) की एक-एक प्रति उपलब्ध होगी।

स.नि. 217 (7) (बी) मोटरमैन के रेलगाड़ी चलाने में अक्षम हो जाने की स्थिति में निकासी प्रक्रिया निम्नानुसार होगी - (1) जब रेलगाड़ी किसी स्टेशन पर खड़ी हो - (ए) यदि रिलीफ मोटरमैन को उसी दिशा में आनेवाली रेलगाड़ी द्वारा पहुँचाया जाता है तो रेलगाड़ी को एटीपी मोड में एटीपी द्वारा संरक्षित निकटतम स्थान तक चलाया जाएगा। यदि एटीपी मोड में चलाना संभव न हो तो रेलगाड़ी को डिग्रेडेड मोड (आरओएस / आरएम / कट आउट मोड) में सावधानी पूर्वक चलाया जाएगा और अवरोध स्थल से लगभग 50 मीटर की दूरी पर इसे रोक दिया जाएगा और रिलीफ मोटरमैन को रेलगाड़ी से उतार दिया जाएगा। रिलीफ मोटरमैन पैदल पथ (वॉकवे) पर चलते हुए फंसी हुई रेलगाड़ी पर जाएगा और उसका प्रचालन प्रभार संभाल लेगा।

(बी) जब रिलीफ मोटरमैन को समीपवर्ती लाइन पर विपरीत दिशा से आनेवाली रेलगाड़ी द्वारा लाया जाता है तो रिलीफ मोटरमैन स्टेशन पर उतर जाएगा और फंसी हुई रेलगाड़ी का प्रभार संभाल लेगा।

(2) रेलगाड़ी मध्य खंड (मिड-सेक्शन) में हो - (ए) यदि रिलीफ मोटरमैन को उसी दिशा में आनेवाली रेलगाड़ी द्वारा पहुँचाया जाता है तो रेलगाड़ी को एटीपी मोड में एटीपी द्वारा संरक्षित निकटतम स्थान तक चलाया जाएगा। यदि एटीपीएम उपलब्ध न हो तो रेलगाड़ी को

डिग्रेडेड मोड (आरओएस / आरएम / कट आउट मोड) में सावधानी पूर्वक चलाया जाएगा और अवरोध स्थल से लगभग 50 मीटर की दूरी पर इसे रोक दिया जाएगा और राहत मोटरमैन को रेलगाड़ी से उतार दिया जाएगा। रिलीफ मोटरमैन पैदल पथ (वॉकवे) पर चलते हुए मध्य खंड में फंसी हुई रेलगाड़ी पर जाएगा और उसका प्रचालन प्रभार संभाल लेगा।

(बी) जब रिलीफ मोटरमैन को समीपवर्ती लाइन पर विपरीत दिशा से आनेवाली रेलगाड़ी द्वारा या सड़क मार्ग से लाया जाता है तो रिलीफ मोटरमैन निकटम स्टेशन पर उतर जाएगा और उपयुक्त पैदल पथ पर चलते हुए फंसी हुई रेलगाड़ी के पास जाएगा और उसका प्रभार संभाल लेगा।

(सी) यदि एवजी (रिलीविंग) मोटरमैन उपलब्ध न हो तो उसके तुरंत पीछे चलनेवाली गाड़ी को पिछले स्टेशन पर रोक दिया जाएगा। रेलगाड़ी के यात्रियों को उचित रूप से सूचित करते हुए उन्हें रोककर रखा जाएगा। रेलगाड़ी को खाली करने और सुरक्षित करने के बाद रेलगाड़ी का मोटरमैन पैदल पथ (वॉक वे) पर चलते हुए फंसी हुई रेलगाड़ी की ओर बढ़ेगा और यातायात नियंत्रक के दिशानिर्देशन में अक्षम (अक्षम) मोटरमैन की सहायता के लिए एवजी मोटरमैन के रूप में कार्य करेगा।

(डी) उसके बाद यातायात नियंत्रक की सलाह पर किसी सक्षम मेट्रो कर्मी द्वारा सेक्शन (खंड) को क्लियर किया जाएगा।

218. रेलगाड़ी में त्रुटियां .– (1) खराब सुरक्षा उपस्करों, कैब सिगनल, अग्र कैब नियंत्रण, आंतरिक प्रकाश व्यवस्थ, संवातन, ब्रेक या दरवाजे वाली किसी रेलगाड़ी को यात्री सेवा के लिए नहीं लगाया जाएगा और उसे यथाशीघ्र सेवा योग्य रेलगाड़ी से हटा दिया जाएगा।

(2) (क) यदि किसी कार बोगी में कर्षण शक्ति नहीं है, तो रेलगाड़ी को सेवा से वापस करने की आवश्यकता नहीं है, यदि एक से अधिक कार बोगियों में शक्ति नहीं है और गति में कमी आने से पीछे आने वाली गाड़ियों के लिए विलंब कारित होता है, तो यात्रियों को स्टेशन पर उतार दिया जाएगा और रेलगाड़ी खाली करा ली जाएगी, अन्यथा रेलगाड़ी सेवा में तब तक रहेगी जब तक कि उसके स्थान पर कोई सेवा योग्य रेलगाड़ी उपलब्ध नहीं करा दी जाती है;

(ख) कर्षण मोटर या चालन में कोई यांत्रिक त्रुटि होने की दशा में, जिसके कारण पहिये जाम हो जाते हैं, रेलगाड़ी को तुरंत रोका जाएगा और उसे तब तक गतिमान नहीं किया जाएगा जब तक कि रोलिंग स्टॉक इंजीनियर द्वारा अनापत्ति नहीं दे दी जाती है;

(ग) यदि कोई मोटरमैन को यह पाता है कि अग्र सिरे पर कैब से रेलगाड़ी को चलाया नहीं जा सकता है या ब्रेक नहीं लगाया जा सकता है तो यात्रियों को इस उपनियम के खंड (घ) और खंड (ड.) में निर्दिष्ट उपबंधों के अनुसार रेलगाड़ी से उतार दिया जाएगा;

(घ) ऐसी घटनाएं प्राय: किसी स्टेशन और टर्मिनल पर घटित हो सकती हैं, उस दशा में यात्रियों को स्टेशन पर ही उतार दिया जाएगा और डिपो में रेलगाड़ी भेजने के लिए स्टेशन शिफ्ट प्रभारी रेलगाड़ी में चढ़ेगा और अग्र कैब में अवेक्षक के रूप में कार्य

करेगा जबकि मोटरमैन पृष्ठ कैब से कट आउट पद्धति में चालन करेगा, टेलीफोन द्वारा कैब से कैब सिगनलों और सुनिश्चित मार्गों के संबंध में सूचना दी जाएगी और रेलगाड़ी की गति अधिकतम दस किलोमीटर प्रति घंटा तक निर्बंधित की जाएगी।

(ड.) खराबी की असंभाव्य घटना होने पर, यदि कोई रेलगाड़ी स्टेशनों के बीच में रुक जाती है तो यातायात नियंत्रक विफल रेलगाड़ी तक पहुँचने और अग्र कैब के मोटरमैन द्वारा आगे देखकर कैब से कैब टेलिफोन या रेडियो द्वारा सिगनलों तथा मार्ग क्लियर होने की सूचना देने पर पीछे के कैब से कट आउट मोड में गाड़ी को चलाने के लिए एक अन्य मोटरमैन की व्यवस्था करेगा और रेलगाड़ी की अधिकतम गति दस किलोमीटर प्रति घंटे तक निर्बंधित की जाएगी। विकल्प के तौर पर असफल रेलगाड़ी को नियम 232 के अनुसार सहायक रेलगाड़ी या शंटिंग यान द्वारा हटाया जा सकता है।

(3) (क) किसी रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली के विफल होने पर जिसे रेलगाड़ी नियंत्रण और मानीटर प्रणाली या रेलगाड़ी समेकित प्रबंधन प्रणाली पर उपदर्शित किया जाएगा, चाहे कोई भी नाम पद्धति दी गई हो, मोटरमैन रेलगाड़ी को पूर्ण रूप से रोक देगा, यदि रेलगाड़ी को रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली में उपयुक्त वियोजन नियंत्रण का उपयोग करके अभी भी चलाया जा सकता है तो मोटरमैन यातायात नियंत्रक से परामर्श करेगा और रोलिंग स्टॉक इंजीनियर से परामर्श करके आगे अनुदेश प्राप्त करेगा;

(ख) जब किसी परिचालित लाइन पर ऐसा कर्षण नियंत्रण विफल हो जाता है और रेलगाड़ी नियंत्रण और मानीटरी प्रणाली या रेलगाड़ी समेकित प्रबंधन प्रणाली में उपयुक्त वियोजन केउपयोग द्वारा भी रेलगाड़ी निष्क्रिय रहती है तो मोटरमैन यातायात नियंत्रक

को यह सूचना देगा कि उसकी रेलगाड़ी रुक गई है और उसे चलाने के लिए सहायता अपेक्षित है और उस दशा में रेलगाड़ी को नियम 232 के अनुसार चलाया जाएगा।

(4)(क) ब्रेक लगाने या हटाने की विफलता रेलगाड़ी नियंत्रण और मानीटर प्रणाली या रेलगाड़ी समेकित प्रबंधन प्रणाली पैनलपर उपदर्शित की जाएगी;

(ख) यदि किसी कार बोगी में ब्रेक लगाने में विफल हो जाती है तो उस बोगी के ब्रेक को हाथ से पृथक कर दिया जाएगा और साधारण सेवा पुन: प्रारंभ हो जाएगी। रेलगाड़ी को उस ट्रिप को पूरा करने के पश्चात् सेवा से हटा ली जाएगी;

(ग) यदि एक से अधिक कार ब्रेक और रेलगाड़ी के पचास प्रतिशत तक ब्रेक लगने में विफल होते हैं, तो रेलगाड़ी अगले स्टेशन तक पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटा की गति से चलेगी और यात्रियों को अगले स्टेशन पर उतार दिया जाएगा और रेलगाड़ी को डिपो में पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटा से अनधिक की गति पर भेज दिया जाएगा;

(घ) यदि पचास प्रतिशत से अधिक बोगियों के ब्रेक लगने में विफल होते हैं तो रेलगाड़ी को यथाशीघ्र आपात ब्रेक लगाकर रोक दिया जाएगा और उसे तब तक आगे नहीं चलाया जाएगा जब तक कि चल स्टॉक इंजीनियर द्वारा प्राधिकृत न किया जाए;

(ड़) यदि किसी कार बोगी पर ब्रेक हटने में विफल होते हैं तो अधिकतम पचास प्रतिशत तक प्रभावित कारों पर ब्रेकों को पृथक कर दिया जाएगा; ब्रेकों को स्थानीय नियंत्रण द्वारा हटाया जाएगा; यात्रियों को अगले स्टेशन पर उतार दिया जाएगा और रेलगाड़ी को डिपो में पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटा से कम की गति से भेज दिया जाएगा;

(च) यदि पचास प्रतिशत से अधिक कारों पर ब्रेक हटने में विफल होते हैं तो रेलगाड़ी को तब तक चलाने का कोई प्रयास नहीं किया जाएगा जब तक चल स्टॉक इंजीनियर द्वारा प्राधिकृत न किया जाए।

(5) (क) यदि किसी रेलगाड़ी के दरवाजे बंद नहीं हुए हैं तो रेलगाड़ी स्टेशन से नहीं चलेगी;

(ख) यदि दरवाजे नियंत्रण प्रणाली द्वारा या हाथ से बंद नहीं किए जा सकते हैं या कोई दरवाजा स्पष्टतया खुला नहीं है और ''दरवाजा बंद'' संकेत अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है, तो यात्रियों को रेलगाड़ी से उतार दिया जाएगा और रेलगाड़ी तब तक खाली चलेगी जब तक कि रोलिंग स्टॉक अनुरक्षण विभाग द्वारा इस पर ध्यान नहीं दिया जाता है;

(ग) यदि रेलगाड़ी के कुछ दरवाजे स्टेशनों पर नहीं खुलते हैं किंतु दरवाजे बंद किए जाने के पश्चात् सभी दरवाजों पर बंद का संकेत उपदर्शित होता है, तो रेलगाड़ी यात्रियों की सेवा में बनी रहेगी और यात्रियों को सूचित करने के लिए रेलगाड़ी में और स्टेशनों पर आवश्यक घोषणा की जाएगी;

(घ) व्यस्त समय में स्टेशनों पर कुछ दरवाजों के नहीं खुलने के परिणामस्वरूप रेलगाड़ियों को ठहरने में अधिक समय लगता है अत: पीछे आने वाली रेलगाड़ियों को विलंब से चलाने से बचने के लिए ऐसी रेलगाड़ी को सेवा से वापस लेना वांछनीय होगा।

(6) किसी वातानुकूलन यूनिट की विफलता रेलगाड़ी नियंत्रण तथा मानीटरी प्रणाली या रेलगाड़ी समेकित प्रबंधन प्रणाली पैनल पर उपदर्शित की जाएगी और तथापि इसका रेलगाड़ी के सुरक्षित प्रचालन पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता है फिर भी मोटरमैन

ऐसी विफलता की प्रचालन नियंत्रण केन्द्र को रिपोर्ट करेगा, जिससे कि यात्रियों की कठिनाई को दूर करने के लिए तुरंत ध्यान दिया जा सके।

(7) (क) एक या दो कारों में मुख्य कार बत्ती के विफल होने के बारे में मोटरमैन द्वारा प्रचालन नियंत्रण केन्द्र को रिपोर्ट की जाएगी और यदि उपलब्ध आपात बत्ती संतोषप्रद रूप में कार्य कर रही हो, तो रेलगाड़ी अपनी यात्रा के अंतिम छोर तक यात्रियों की सेवा में चलती रहेगी और टर्मिनल पर इसे सेवा से हटा लिया जाएगा या ठीक रेलगाड़ी में बदल दिया जाएगा;

(ख) उसी कार में यदि मुख्य रेलगाड़ी की सभी बत्तियां विफल हो जाती हैं या मुख्य बत्ती और आपात बत्ती दोनों विफल हो जाती हैं तो यात्रियों को अगले स्टेशन पर रेलगाड़ी से उतार दिया जाएगा और रेलगाड़ी को सेवा से हटा लिया जाएगा।

स.नि. 218 (2) (डी) रेलगाड़ी में त्रुटि : स्टेशन पर खड़ी रेलगाड़ी के स्थान और डिपो के संदर्भ में किसी टर्मिनल को ध्यान में रखते हुए जब उक्त रेलगाड़ी को डिपो में वापस ले जाना आवश्यक हो तो क्रू नियंत्रक यातायात नियंत्रक के दिशानिर्देशों के अधीन एक अन्य मोटरमैन की व्यवस्था की जाएगी। नया मोटरमैन अगले कैब में चौकसी रखते हुए कार्रवाई करेगा और खराबीयुक्त रेलगाड़ी का मोटरमैन कैब से कैब टेलीफोन या टेट्रा संचार माध्यम पर अगले कैब के मोटरमैन से मार्गदर्शन प्राप्त करते हुए अधिकतम 10 किमी प्रति घंटे की गति से पिछली कैब से रेलगाड़ी को चलाएगा।

स.नि. 218 (3) (ए) "रोलिंग स्टॉक इंजीनियर" का तात्पर्य यहां "रोलिंग स्टॉक सुपरवाइजर" से है।

219. रेलगाड़ियों की जांच. – (1) यात्री सेवा में दिए जाने से पूर्व प्रत्येक रेलगाड़ी की रोलिंग स्टॉक अनुरक्षण विभाग से किसी सक्षम व्यक्ति द्वारा जांच की जाएगी।

(2) ऐसी जांच यह सुनिश्चित करेगी कि रेलगाड़ी के समस्त कृत्य विशेष रूप से सुरक्षा युक्तियां ठीक प्रकार से कार्य कर रही हैं,जैसे :-

(क) कैब सिगनलिंग;

(ख) सुरक्षा ब्रेक सर्किट;

(ग) रेलगाड़ी रेडियो संचार;

(घ) आगे, पीछे फ्लैशर और मार्कर बत्तियां;

(ड.) रेलगाडुी नियंत्रण और मानीटरी प्रणाली या रेलगाड़ी समेकित प्रबंधन प्रणाली के प्रदर्शन पैनल, चाहे कुछ भी नाम दिया गया हो;

(च) ब्रेक गियर;

(छ) आइसोलेटिंग कोक संबंध सही सलामत हैं;

(ज) लघु सर्किट ब्रेकर और सुरक्षा स्विच सील अक्षत हैं; और

(झ) विशेष अनुदेशों के अधीन विनिर्दिष्ट कोई अन्य मद।

(3) सक्षम कर्मचारी सुरक्षा परीक्षण प्रमाणपत्र, उसकी विधिमान्यता की अवधि उपदर्शित करते हुए हस्ताक्षर करेगा जो प्रस्थान की दिशा में अग्र कैब में रहेगा।

(4) ऐसा मोटरमैन या शंटर जो डिपो से रेलगाड़ी चलाता है रेलगाड़ी चलाने से पूर्व यह जांच करेगा कि प्रमाणपत्र अद्यतन है और वर्तमान में विधिमान्य है और वह

रेलगाड़ी की आगे की बत्ती, पीछे की बत्ती, चिह्नांकन बत्तियों और स्पीडोमीटर की भी जांच करेगा।

स.नि. 219 (2)(i) रेलगाड़ियों की जांच - रेलगाड़ियों को यात्री सेवा में लगाने से पहले व.अनुभाग इंजीनियर/आरएस निम्नलिखित मदों की जांच करेगा:-

(ए) विद्युत धारा संग्रहण उपकरण (करंट कलेक्टिंग डिवाइस (सीसीडी)

(बी) ऑन-बोर्ड जन उदघोषणा प्रणाली

(सी) वीएसी

(डी) कट आउट स्विच सील इंटैक्ट

(इ) ऑन-बोर्ड सीसीटीवी प्रणाली

(एफ) दरवाजों का खुलना और बंद होना

220. मोटरमैन के कर्त्तव्य. – (1) मोटरमैन, तुरंत ध्यान देगा और प्रत्येक सिगनल का पालन करेगा और सदैव सतर्क और सावधान रहेगा तथा तीक्ष्ण निगाह रखेगा।

(2) जब कोई मोटरमैन जो सांकेतिक हस्तचालित पद्धति के अधीन कार्य नहीं कर रहा है जब दोषपूर्ण स्थिति 'पर' या 'में' स्थिर सिगनल के पास पहुँचता है, तो अपनी रेलगाड़ी को रोकने के पश्चात् वह ऐसे स्थिर सिगनल को जो उसकी रेलगाड़ी के लिए निर्दिष्ट है, तब तक पास नहीं करेगा जब तक कि उसे या तो स्टेशन सिफ्ट प्रभारी द्वारा ऐसे सिगनल को पार करने की ओर अग्रसर होने के लिए लिखित प्राधिकार नहीं दिया जाता है या उसे विशेष अनुदेशों के अनुसार प्रचालन नियंत्रण

केन्द्र या यातायात नियंत्रक द्वारा रेलगाड़ी रेडियो पर प्राधिकृत नहीं कर दिया जाता है।

(3) मोटरमैन अधिकतम प्राधिकृत गति से अधिक गति पर रेलगाड़ी का परिचालन नहीं करेगा।

(4) मोटरमैन परिवर्तित रेल स्थितियों के लिए सचेत रहेगा और जब वह ऐसे क्षेत्रों में परिचालन कर रहा है जो ऐसे ग्रीस, तेल, जल या अन्य पदार्थों से प्रभावित हो, तो अतिरिक्त सावधानी बरतेगा और अपनी गति को तदनुसार समायोजित करेगा।

(5) मोटरमैन जहां तक व्यवहार्य हो रेलगाड़ी के दरवाजों को बंद करते समय प्लेटफॉर्म के अंत का अवलोकन करेगा और दरवाजे बंद करते समय दरवाजों पर चढ़ने वाले यात्रियों को टकराने से बचाएगा।

(6) यदि दरवाजों को बंद करने में रुकावट है या "दरवाजे बंद" का संकेत प्राप्त नहीं होता है तो मोटरमैन दरवाजों को पुन: खोलेगा और उन्हें दोबारा बन्द करेगा।

(7) स्वचालित पद्धति के अधीन प्रचालित रेलगाड़ियों में मोटरमैन दरवाजे को बंद होने के पश्चात् रेलगाड़ी को चलाना आरंभ करेगा और अगले स्टेशन के लिए सभी आगामी कार्यवाही करेगा और वहां दरवाजे तब तक स्वचालित रूप से खुलेंगे जब तक दरवाजों को हस्तचालित रूप से खोलने का चयन न किया जाए।

(8) स्वचालित पद्धति के अधीन प्रचालन न कर रही रेलगाड़ियों में मोटरमैन अगले स्टेशन के लिए कैब सिगनलों का अवलोकन करते हुए और उनका पालन करते हुए रेलगाड़ी का चालन करेगा और रेलगाड़ी को समुचित रोक चिह्न पर रोकेगा और रेलगाड़ी के दरवाजे तब तक नहीं खोले जाएंगे जब तक कि रेलगाड़ी पूर्णत: रुक न जाए और

प्लेटफॉर्म स्क्रीन दरवाजों, जहां उपलब्ध कराए गए हों, को प्लेटफॉर्म पर कैब के निकट उपलब्ध कराए गए स्थानीय पैनल से हाथ द्वारा खोला जा सकता है।

(9) स्वचालित पद्धति में भी यदि रेलगाड़ी अपने समुचित स्थान से पहले रुकती है तो मोटरमैन रेलगाड़ी को इसके रुकने के समुचित स्थान तक हाथ से चलाएगा और रेलगाड़ी के दरवाजे तब तक नहीं खोले जाएंगे जब तक कि रेलगाड़ी पूर्ण रूप से रुक नहीं जाती है और प्लेटफॉर्म स्क्रीन दरवाजे को, जहां उपलब्ध कराए गए हों, प्लेटफॉर्म पर कैब के निकट लगाए गए स्थानीय पैनल से हाथ द्वारा खोला जा सकता है।

(10) यदि रेलगाड़ी अपने रुकने के सामान्य स्थान से परे रुकती है किंतु अभी भी दरवाजे प्लेटफॉर्म पर ही हैं तो मोटरमैन यातायात नियंत्रक से रेलगाड़ी वापस पीछे करने के लिए उसकी अनुज्ञा लेने हेतु सम्पर्क करेगा ताकि रेलगाड़ी को रुकने के समुचित स्थान पर सीध में किया जा सके। वापस लेने पर दरवाजों को हाथ से खोला जा सकेगा और यात्रियों को उतरने और या या चढ़ने की अनुज्ञा दी जा सकेगी।

(11) यदि रेलगाड़ी प्लेटफॉर्म के छोर से बाहर रुकती है तो मोटरमैन यातायात नियंत्रक से अनुदेश प्राप्त करेगा और यदि यातायात नियंत्रक सिगनल देने के नियंत्रणों का उपयोग करके पीछे आने वाली रेलगाड़ी को प्लेटफॉर्म पर पहुँचने से रोक सकता है तो वह ऐसा कर सकेगा और तब प्लेटफॉर्म पर खड़ी रेलगाड़ी को, जब तक सभी दरवाजे प्लेटफॉर्म पर हैं पीछे जाने के लिए प्राधिकृत करेगा और रेलगाड़ी को रुकने वाले स्थान पर सही रूप से अवस्थित करेगा। अन्यथा यात्रियों के लिए एक उद्घोषणा की जाएगी और रेलगाड़ी अगले स्टेशन तक दरवाजे खुले बिना ले जायी जा सकेगी और यदि वह रेलगाड़ी उस दिन की अंतिम रेलगाड़ी है तो रेलगाड़ी को यातायात नियंत्रक के अनुदेश

पर वापस ले जाया जा सकेगा और रुकने के सामान्य स्थान पर ही रोका जा सकेगा। यदि रेलगाड़ी को वापस नहीं ले जाया जा सकता हो तो वाह्य आपात द्वार नियंत्रण द्वारा रेलगाड़ी के चयनित दरवाजों को खोलकर यात्रियों को रेलगाड़ी से उतरने की अनुमति दी जा सकती है।

(12)(क) यदि रेलगाड़ी में कोई यात्री आपात अलार्म बजाता है तो मोटरमैन उस स्थान पर इंटरकॉम या सार्वजनिक घोषणा द्वारा ऊँची आवाज में संपर्क करने का प्रयास करेगा और वह अलार्म बजाने के लिए कारण बताने का प्रयत्न करेगा परंतु जब तक कि रेलगाड़ी और उसके यात्रियों को कोई स्पष्ट और तुरंत खतरा न हो, वह कोई कार्रवाई करने से पूर्व अगले स्टेशन तक जारी रखेगा।

(ख) मोटरमैन परिचालन नियंत्रण केन्द्र में यातायात नियंत्रक को रेडियो पर सूचित करेगा और जिस स्टेशन पर रेलगाड़ी रुकती है, का स्टेशन शिफ्ट प्रभारी यात्रियों को आपात अलार्म का प्रचालन करेगा।

(ग) यदि आपात अलार्म के प्रचालन पर यात्रियों की कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं होती है तो मोटरमैन यातायात नियंत्रक के अनुमोदन से यात्री आपात अलार्म को पुन: सेट कर सकता है।

(13) अल्प दृश्यता के मामले में, सिगनल देखने में कठिनाई आने की दशा में मोटरमैन यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और विशेष अनुदेशों के अनुसार आगे बढ़ेगा।

(14) जहां पर रेलगाड़ी सांकेतिक हस्तचालित पद्धति से भिन्न हाथ से चलायी जा रही है, तो मोटरमैन यह सुनिश्चित करेगा कि केवल यात्रियों के चढ़ने या उतरने के लिए दरवाजे प्लेटफॉर्म की ओर को खुलेंगे।

स.नि. 220 (2) जब स्थिर (फिक्स्ड) सिगनल 'ऑन' या 'दोषपूर्ण' हो और कूटबद्ध मैनुअल मोड विफल हो तो मोटरमैन, यातायात नियंत्रक और स्टेशन शिफ्ट प्रभारी के कर्तव्य

मोटरमैन इस प्रकार के सिगनल को पार नहीं करेगा जबतक कि :-

(ए) रेलगाड़ी इस प्रकार के 'ऑन' या 'दोषपूर्ण' सिगनल से पहले रुक नहीं जाती है।

(बी) प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान द्वारा इस प्रकार के सिगनल को पार करने के लिए टेट्रा पर यातायात नियंत्रक की अनुमति प्राप्त नहीं कर ली जाती है।

(सी) यातायात नियंत्रक प्वाइंट (प्वाइंटों) के सही प्रकार से सेट और लॉक होने की पुष्टि नहीं कर लेता और अपने वर्क स्टेशन विजुअल डिस्प्ले पर निर्धारित मार्ग के लिए आगे स्पष्ट मार्ग संकेत नहीं देख लेता और टेट्रा पर प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान द्वारा उक्त सिगनल को अपनी रेलगाड़ी के साथ पार करने के लिए मोटरमैन को प्राधिकृत नहीं कर देता है।

(डी) यदि यातायात नियंत्रक द्वारा प्वाइंटों को सही प्रकार से सेट और लॉक करना संभव या व्यवहारिक न हो तो वह स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को स्थानीय वर्क स्टेशन विजुअल डिस्प्ले या आवश्यकता पड़ने पर प्वाइंटों की प्रत्यक्ष जांच द्वारा प्वाइंटों के सही प्रकार से सेट और लॉक होने और निर्धारित मार्ग के अवरोध मुक्त होने की पुष्टि करने की सलाह देगा।

(ई) स्टेशन शिफ्ट प्रभारी निर्धारित मार्ग के लिए प्वाइंटों के ठीक प्रकार से सेट और लॉक होने की पुष्टि करेगा और मोटरमैन को टेट्रा पर प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए उक्त सिगनल को पार करने की अनुमति प्रदान करेगा।

(एफ) यदि TETRA पर मोटरमैन से संचार (संवाद) स्थापित नहीं किया जा सकता हो तो उक्त रेलगाड़ी के मोटरमैन को एक संयुक्त निर्धारित फॉर्म (O&M/T-3B) में "आगे बढ़ने का लिखित प्राधिकार" और " खतरे की स्थिति में सिगनल को पार करने की अनुमति " सौंपी जाएगी। साथ ही किसी सक्षम कर्मचारी द्वारा हरा हाथ सिगनल प्रदर्शित किया जाएगा जब उक्त सिगनल प्रस्थान सिगनल हो, परंतु उक्त सिगनल यदि प्रवेश सिगनल हो तो हरा हाथ सिगनल का प्रदर्शन सिगनल के निकट स्थित प्लेटफॉर्म के किनारे से किया जाएगा।

(जी) खतरे की स्थिति में सिगनल को पार करने के लिए चालक मोटरमैन मोड को एटीपी मोड से आरओएस मोड या आरएम मोड अथवा कट आउट मोड में बदल देगा।

स.नि. 220 (8) सामान्यत: मोटरमैन कैब सिगनलों को देखते हुए और उनका पालन करते हुए रेलगाड़ी को एटीपी मोड पर चलाएगा और रेलगाड़ी को निर्धारित ठहराव स्थल पर रोकेगा और यात्रियों के चढ़ने और उतरने के लिए दरवाजों को खोलेगा।

यदि रेलगाड़ी के किसी दरवाजे को खोलना संभव न हो, तो-

(i) मोटरमैन यातायात नियंत्रक के परामर्श से उक्त दरवाजे को बंद और लॉक अवस्था में अलग कर देगा और तदनुरूप समीपवर्ती दरवाजों का उपयोग करने के लिए यात्रियों को सूचित करेगा।

(ii) यातायात नियंत्रक सभी स्टेशनों के स्टेशन शिफ्ट-प्रभारियों को सूचित करेगा कि वे अपने स्टेशनों पर संबंधित पीएसडी को केवल उक्त रेलगाड़ी के लिए घेरा (बैरिकेड्स) लगाएं।

(iii) उक्त रेलगाड़ी के आने से पहले शिफ्ट प्रभारी यात्रियों के लिए इसकी घोषणा करेंगे।

(iv) यात्रियों की सुविधा के लिए यातायात नियंत्रक अतिरिक्त ठहराव समय की अनुमति देगा।

(वी) उक्त गाड़ी के प्रस्थान करने पर बैरिकेड्स हटा दिये जायेंगे और यातायात नियंत्रक को स्टेशन-शिफ्ट प्रभारी द्वारा उपयुक्त रूप से सूचित किया जायेगा ।

स.नि. 220 (13) खराब दृश्यता में रेलगाड़ियों का संचालन : (1) एटीपी सुरक्षा के साथ स्वचालित मोड या स्वचालित रेलगाड़ी सुरक्षा मोड में चलाते समय रेलगाड़ियां उपलब्ध लक्षित गति द्वारा शासित होंगी और प्लेटफॉर्म में प्रवेश करते समय सतर्क होंगी।

(2) खराब दृश्यता होने पर मोटरमैन हेड लाइट को 'ऑन' कर देगा।

(3) खराब दृश्यता के दौरान डिग्रेडेड मोड (आरओएस / आरएम / कट आउट मोड) में रेलगाड़ी चलाते समय रेलगाड़ी को वे साइड सिग्नलों का संदर्भ लेते हुए, जहां उपलब्ध हों, अत्यंत सावधानीपूर्वक चलाया जाएगा और किसी भी प्रकार के अवरोध से पहले रेलगाड़ी को रोक देने के लिए तैयार रहेगा।

221. इंजन (लोकोमोटिव), संकर्म रेलगाड़ियां और अनुरक्षण यान – (1) स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण उपस्करों से सुसज्जित लोकोमोटिव, संकर्म रेलगाड़ियां और स्वनोदित अनुरक्षण यान यात्री रेलगाड़ियों के प्रचालन के लिए बनाए गए नियमों के अनुसार कार्य करेंगे।

(2) किसी स्वनोदित अनुरक्षण यान का परिचालक, जिसे चालू लाइनों पर प्रचालन के लिए अनुज्ञप्त किया गया है, मोटरमैन के रूप में सक्षमता प्रमाणपत्र धारण करेगा या उसके साथ ऐसा व्यक्ति होगा जो सक्षमता प्रमाणपत्र धारक हो और पश्चात्वर्ती स्थिति में, सक्षमता प्रमाणपत्र धारक व्यक्ति, यान के प्रचालन की बाबत इन नियमों के अनुपालन के लिए उत्तरदायी होगा।

(3) किसी डिपो या किसी कार्य स्थल से जहां रेलगाड़ी योजकमुक्त की जाती है प्रस्थान करने से पूर्व अगले लोकोमोटिव का मोटरमैन,--

(क) यह सुनिश्चित करेगा कि रेलगाड़ी पूर्णत: युग्मित है;

(ख) वायु के प्रेसर से चालित ब्रेक का निरंतरता संबंधी परीक्षण करेगा; और

(ग) सत्यापित करेगा कि सभी हस्त ब्रेक हटा दिए गए हैं।

(4) उप-नियम (2) के अधीन लोकोमोटिव, संकर्म रेलगाड़ी या स्वनोदित अनुरक्षण यान का मोटरमैन जब वह अपनी ड्यूटी पर हो सभी समय पर निम्नलिखित रखेगा, –

(क) एक तीन रंगों से युक्त बत्ती जो लाल, हरी और सफेद संकेत दर्शित करने में समर्थ हों; और

(ख) संकर्म रेलगाड़ियों के कार्यकरण से संबंधित कोई विशेष सूचनाएं।

(5) कोई विद्युतरहित यान जो साइड या परिचालित लाइन पर खड़ा है, पर्याप्त संख्या में हस्त ब्रेक लगाकर सुरक्षित किया जाएगा, यदि इसे लोकोमोटिव से युग्मित नहीं किया गया है।

(6) ऐसे किसी यान या यान समूह के पास एक बत्ती होगी जो पीछे आ रही रेलगाड़ियों की दिशा में लाल रंग में संकेत प्रदर्शित करेगी और किसी परिचालित लाइन पर यान या यानों के समूह के दोनों किनारों पर ऐसी बत्तियां लगाई जाएंगी।

(7) ऐसी कई स्वनोदित अनुरक्षण यान जिसमें स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण उपस्कर फिट नहीं है तभी चालू लाइन पर ले जाया जाएगा, जब, --

(क) वह राजस्व सेवा अवधि के दौरान इस प्रकार सज्जित ऐसे लोकोमोटिव से या अन्य यान से जोड़ दिया जाता है और उस रफ्तार से चलाया जाता है जो विशेष अनुदेशों में विनिर्दिष्ट हों; या

(ख) राजस्व सेवा अवधि के दौरान यह किसी इंजीनियर के कब्जे के भीतर कार्य हो रहा है; या

(ग) गैर-राजस्व सेवा अवधि के दौरान यह लाइन ऑफ साइट पद्धति के आधार पर पच्चीस किलोमीटर से अनधिक की गति पर या विशेष अनुदेशों के अनुसार चलाया जा रहा है।

(8) संकर्म रेलगाड़ी को जोड़ने या उसे पृथक करने के लिए यानों की शंटिंग केवल विशेष अनुदरेशों के अनुसार की जाएगी।

(9) स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण से सज्जित न होने वाले यानों की अधिकतम गति अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार सीमित की जाएगी।

(10) किसी भी समय किसी भी यान का शंटिग स्पष्ट रूप से प्रतिबाधित है।

टिप्पण : इस नियम में कोई ''फ्लाई शंटिंग'' तब की जाती है जब दो यानों को एक-दूसरे से पृथक करके या तो एक साथ या एक के पीछे एक करके विभिन्न लाइनों पर भेजा जाता है, जिससे अग्र यान के गुजरने के पश्चात प्वाइंट को वापस लाने की आवश्यकता होती है।

स.नि.221(7)(a) वाणिज्यिक सेवा के दौरान एटीपी युक्त यान से जुड़े "गैर-एटीपी स्वचालित (सेल्फ प्रोपेल्ड) अनुरक्षण यान का चालू लाइनों पर परिचालन – वाणिज्यिक सेवा अवधि के दौरान स्वचालित (सेल्फ प्रोपेल्ड) अनुरक्षण यान को मेन लाइन पर नहीं चलाया जाएगा। फिर भी, केवल अति आपातकालीन स्थिति में ही यदि इसे मेन लाइन पर लाया जाता है तो इसे निम्नानुसार चलाया जाएगा :

(1) वाणिज्यिक सेवा के दौरान इस तरह की यान को मेन लाइन पर ले जाने से पहले यातायात नियंत्रक रेलगाड़ी प्रचालन के लिए मुख्य नियंत्रक या नामित यातायात अधिकारी की अनुमति प्राप्त करेगा।

(2) मोटरमैन/शंटर यह सुनिश्चित करेगा कि यान के पिछले सिरे पर लाल बत्ती प्रदर्शित हो रही है।

(3) मोटरमैन/शंटर यह सुनिश्चित करेंगे कि पूरे संचलन के दौरान युग्मन (संयोजन) यथावत हैं।

(4) यातायात नियंत्रक यह सुनिश्चित करेगा कि संचलन के पूरा होने तक निर्धारित मार्ग के लिए प्वाइंटें ठीक प्रकार से सेट और लॉक हैं।

(5) यातायात नियंत्रक अनुगामी रेलगाड़ी के मोटरमैन को भी अधिकतम 10 किमी प्रति घंटे की गति से चलने की सलाह देगा और मोटरमैन किसी भी प्रकार के बाधा से पहले रेलगाड़ी को रोक देने के लिए तैयार रहेगा।

स.नि. 221 (7) (सी) गैर-वाणिज्यिक सेवा के दौरान चालू लाइन पर किसी "गैर-एटीपी स्वचालित (सेल्फ प्रोपेल्ड) अनुरक्षण यान की गति - (1) गैर-वाणिज्यिक सेवा अवधि के दौरान चालू लाइन पर किसी **"गैर-एटीपी स्वचालित (सेल्फ प्रोपेल्ड) अनुरक्षण यान** 'लाइन ऑफ साइट' पद्धति पर चलेगी।

(2) गैर-एटीपी रेलगाड़ी का संचलन यातायात नियंत्रक के सख्त नियंत्रण में किया जाएगा।

(3) गैर-वाणिज्यिक सेवा अवधि के दौरान चालू लाइन पर इस प्रकार के गैर-एटीपी स्व-चालित अनुरक्षण यान की गति इस प्रकार के यानों के लिए अनुमोदित गति 25 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी या तत्समय लागू कोई सतर्कता आदेश के अनुरूप होगी अथवा गति ऐसी होगी कि किसी प्रकार के अवरोध से पहले यान को रोका जा सके।

स.नि. 221(8) रेलगाड़ी के संघटन के लिए यानों को युग्मित या वियोजित करने हेतु यानों की शंटिंग संचालन केवल डिपो में ही किया जाएगा।

अध्याय – 4

प्लेटफॉर्म द्वार

222. प्लेटफॉर्म दरवाजा के प्रकार. - जहाँ प्लेटफार्म दरवाजे उपलब्ध कराये गए हैं वे निम्न किस्म के होंगे, जैसे,-

(1) शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजा - ये बिजली चालित दरवाजे हैं जो संपूर्ण यात्री क्षेत्र के प्लेटफॉर्म छोर पर प्लेटफॉर्म के निकट और यात्री गाड़ीयान के द्वार के ठीक सामने स्थित हैं।

(2) प्लेटफॉर्म छोर का दरवाजा - ये बिजली चालित दरवाजे हैं जो प्लेटफॉर्म छोर पर प्लेटफॉर्म की बगल में स्थित हैं।

(3) हस्तचालित सहायक दरवाजा – ये हस्तचालित दरवाजे हैं जो प्लेटफॉर्म के एक छोर अथवा दोनों छोर पर स्थित प्लेटफॉर्म एवं ट्रैकसाइड के बीच जाने का पहुँच मार्ग है।

(4) आपातकालीन निकास हेतु दरवाजा – ये दरवाजे यात्री गाड़ीयान के आगे और पीछे शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजे के चारों ओर स्थित है और आपातकालीन स्थिति में निकास हेतु उपयोग किये जाते हैं।

(5) स्थायी पैनल – प्लेटफॉर्म लंबाई वाले सेक्शनों में कोई शीशे लगे प्लेटफॉर्म दरवाजा या प्लेटफॉर्म छोर का दरवाजा या आपातकालीन निकास हेतु दरवाजा अथवा हस्तचालित सहायक दरवाजा उपलब्ध नहीं हैं, वहाँ जड़े हुए शीशे लगे हुए हैं जिन्हें स्थायी पैनल कहा जाता है।

(6) उपर्युक्त सभी दरवाजे और पैनल आवश्यकतानुसार पूर्ण ऊँचाई अथवा अर्द्ध ऊँचाई वाले हैं।

स.नि. 222 (1) और (2) प्लेटफॉर्म स्क्रीन डोर और प्लेटफॉर्म एज डोर से तात्पर्य एक ही प्रकार के काम करनेवाले उपकरणों से है।

223. दरवाजों के सामान्य संचालन.– (1) शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजा,- क) शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजा सिगनलिंग लिंक अथवा दूसरी कोई उपयुक्त व्यवस्था के माध्यम से दरवाजा खोलने और बंद करने का कमांड सिगनल प्राप्त होने के बाद खुलेंगे अथवा बंद होंगे।

ख) सिगनलिंग लिंक अथवा दूसरी कोई व्यवस्था शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजे को स्वचालित परिचालन के लिए तभी सक्षम बनाता है जब रेलगाड़ी अपने सामान्य ठहराव स्थान से ±500 मि.मी. अथवा निर्धारित सीमा के भीतर, जैसी भी स्थिति हो, ठहरती है। किसी रेलगाड़ी का इस सीमा से बाहर ठहरने के मामले में, उक्त रेलगाड़ी कट-आऊट-मोड में मोटरमैन के नियंत्रणाधीन चलाई जाए, यदि इसे पुन: स्थान बदलने की आवश्यकता हो, तब नियम 220 के उप नियम (8), (9), (10) और (11) के अनुसार जब रेलगाड़ी सही स्थान पर ठहरी हो तब शीशा लगे प्लेटफॉर्म द्वार को सामान्य परिचालन की अनुमति दी जाए ।

(2) प्लेटफॉर्म छोर का दरवाजा-जहाँ प्लेटफॉर्म छोर के दरवाजे उपलब्ध हैं, उन्हें खोलने अथवा बंद करने का काम किसी अधिकृत कर्मचारी द्वारा डोर ओपेन अथवा डोर क्लोज कमांड सिगनल का संकेत प्राप्त होने के बाद किया जाएगा ।

(3) हस्तचालित सहायक दरवाजा – हस्तचालित सहायक दरवाजा को प्लेटफॉर्म की ओर से एक विशेष अनुरक्षण कर्मचारी चाबी का उपयोग करके खोला जा सकता है।

224. दरवाजों के असामान्य संचालन एवं आपातकालीन उपयोग.- (1) शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजा,– (क)किसी विफलता के कारण यदि कोई शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजा स्वत: नहीं खुलता है तो दरवाजा के ट्रैक की ओर स्थित हस्तनियंत्रित रिलीज हैंडल का उपयोग कर शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजा खुलने के बाद रेलगाड़ी यात्री प्लेटफॉर्म पर जा सकते हैं।

ख) रेलगाड़ी के दरवाजे खुलने अथवा बंद होने के बाद यदि कोई शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजा स्वत: नहीं खुलता अथवा बंद होता है तो मोटरमैन अथवा अनुरक्षण कर्मचारी विशेष चाबी की मदद से प्लेटफॉर्म पर स्थित स्थानीय कंट्रोल पैनल का प्रयोग कर शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजे को खोल अथवा बंद कर सकते हैं।

ग) अनुरक्षण कर्मचारी प्रत्येक शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजे को अलग-अलग खोल अथवा बंद कर सकते हैं।

घ) कर्मचारी की विशेष चाबी से प्लेटफॉर्म की ओर के दरवाजे, यदि आवश्यक हो, तो खोले जा सकते हैं ;

ड.) कोई खराब शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजा को कर्मचारी की विशेष चाबी से, यदि आवश्यक हो, तो अलग किया जा सकता है; और

च) यदि किसी शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजा को बंद करना संभव नहीं है तो स्टेशन में प्रवेश करने वाली रेलगाड़ी, स्टेशन से छुटने वाली रेलगाड़ी अथवा स्टेशन से गुजरने वाली सभी गाड़ियों की अधिकतम गति 20 कि.मी. प्रति घंटा प्रतिबंध होगी और इसके अतिरिक्त, स्टेशन में प्रवेश करते समय सभी गाड़ियों द्वारा सुनाई पड़ने वाली चेतावनी सीटी बजाई जाएगी। आगे की आवश्यक सावधानियाँ विशेष अनुदेशों के अनुसार ली जा सकती है।

(2) प्लेटफॉर्म छोर का दरवाजा,– क) यदि प्लेटफॉर्म छोर का दरवाजा लोकल पैनल सिगनलिंग लिंक अथवा अन्य किसी उपयुक्त व्यवस्था से दरवाजा खोलने अथवा द्वार बंद करने का कमांड सिगनल संकेत प्राप्त नहीं होता है तब मोटरमैन अथवा अनुरक्षण कर्मचारी विशेष चाबी की मदद से शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजा लोकल पैनल का प्रयोग करके लोकल पैनल के लिए यह संकेत उपलब्ध करा सकता है और दरवाजा खोलने अथवा बंद करने का संकेत प्राप्त होने के बाद, प्राधिकृत रेल सेवक प्लेटफॉर्म छोर के दरवाजे को खोल अथवा बंद कर सकते हैं।

ख) एक प्राधिकृत रेल सेवक विशेष चाबी का उपयोग करके प्रत्येक प्लेटफॉर्म छोर के दरवाजे को आवश्यकता पड़ने पर खोल अथवा बंद कर सकता है।

ग) कोई खराब प्लेटफॉर्म छोर के दरवाजे को कर्मचारी की विशेष चाबी से, यदि आवश्यक हो, तो अलग किया जा सकता है;

घ) यदि किसी प्लेटफॉर्म छोर के दरवाजे को बंद करना संभव नहीं है तो स्टेशन में प्रवेश करने वाली रेलगाड़ी, स्टेशन से छुटने वाली रेलगाड़ी अथवा स्टेशन से गुजरने वाली सभी गाड़ियों की अधिकतम गति 20 कि.मी. प्रति घंटा प्रतिबंध होगी और इसके अतिरिक्त, स्टेशन में प्रवेश करते समय सभी गाड़ियों द्वारा सुनाई पड़ने वाली चेतावनी सीटी बजाई जाएगी। आगे की आवश्यक सावधानियाँ विशेष अनुदेशों के अनुसार ली जा सकती है।

(3) हस्तचालित सहायक दरवाजा,- (क) ट्रैकसाइड से आपाकालीन निकासी के मामले में ट्रैकसाइड के ओर से हस्तचालित सहायक दरवाजा को पुश बार का उपयोग कर खोला जा सकता है; और

(ख) दरवाजा झुलता हुआ खुला रहने के लिए डिजाइन किया जाएगा और 90^0 की अवस्था में खुला रहेगा और यदि इसे 90^0 से कम स्थिति में छोड़ा जाता है तो यह किसी कर्मचारी के हस्तक्षेप किए बिना स्वत: ही सुरक्षित रूप से बंद एवं लॉक्ड स्थिति में वापस आ जाएगा।

(4) आपातकालीन निकास हेतु दरवाजा,- (क)यदि रेलगाड़ी सही स्थान पर नहीं रूकती है और रेलगाड़ी का खुला हुआ दरवाजा शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजा के सामने अथवा विशेष अनुदेशों में उपलब्ध अन्य विशेष शर्तों के अंतर्गत नहीं आता है तो रेलगाड़ी के यात्री आपातकालीन निकास हेतु दरवाजा के ट्रैक साइड पर स्थित आपातकालीन पुश बार को दबाकर आपातकालीन निकास हेतु दरवाजा खोलकर प्लेटफॉर्म पर उतर सकते हैं।

(ख) दरवाजा झुलता हुआ खुला रहने के लिए डिजाइन किया जाएगा और 90^0 की अवस्था में खुला रहेगा और यदि इसे 90^0 से कम स्थिति में छोड़ा जाता है तो यह किसी कर्मचारी के हस्तक्षेप किए बिना स्वत: ही सुरक्षित रूप से बंद एवं लॉक्ड स्थिति में वापस आ जाएगा।

(5) उसके बाद, ट्रैक अथवा प्लेटफॉर्म की ओर से कोई दरवाजा जिसे हाथ से खोला गया है, उसे पुन: बंद करने के लिए उसी दिशा में हल्के से ठेला जाएगा जिस दिशा में इसे ठेले अथवा खोले रखा जा सकता है, जो आगे यह सुनिश्चित करेगा कि दरवाजा किसी कर्मचारी के हस्तक्षेप किए बिना सुरक्षित रूप से वापस बंद एवं लॉक हो जाता है।

स.नि. 224: (1) (बी) असामान्य संचालन और दरवाजों का आपातकालीन उपयोग - यदि रेलगाड़ी के दरवाजे खोलने के साथ ही प्लेटफॉर्म स्क्रीन दरवाजा स्वचालित रूप से नहीं

खुलते हैं तो मोटरमैन कर्मचारी विशेष चाबी की मदद से प्लेटफॉर्म के छोर पर स्थित एक स्थानीय नियंत्रण पैनल का उपयोग करते हुए सभी प्लेटफॉर्म स्क्रीन दरवाजों को खोल देगा। तत्पश्चात प्लेटफॉर्म पर्यवेक्षक/रखरखाव कर्मी कर्मचारी विशेष चाबी का उपयोग करते हुए सभी प्लेटफॉर्म स्क्रीन दरवाजों को बंद कर देंगे और परवर्ती ओवरराइड विकल्प का निष्पादन करेंगे।

स.नि. 224 (1) (सी) और (डी) उप नियम (सी) और उप नियम (डी) को इस प्रकार पढ़ा जाएगा कि रखरखाव कर्मचारी प्लेटफॉर्म छोर से कर्मचारी विशेष चाबी का उपयोग करते हुए प्रत्येक अलग-अलग प्लेटफॉर्म स्क्रीन दरवाजों को खोल या बंद कर सकते हैं, यदि आवश्यक हो;

स.नि. 224 (1) (जी) (ए) यदि किसी प्लेटफॉर्म स्क्रीन दरवाजे को बंद करना संभव न हो तो स्टेशन शिफ्ट प्रभारी यातायात नियंत्रक को विशिष्ट गेट नंबर के बारे में सूचित करेगा जो आगे आने वाली रेलगाड़ी के मोटरमैन को इसकी सूचना देगा।

(i) यहां "श्रव्य चेतावनी" का अर्थ है 'आंतरायिक सीटी' (रूक-रूक कर सीटी बजाना)।

(ii) स्टेशन पर आने वाली या स्टेशन से प्रस्थान कर रही या स्टेशन से गुजरने वाली रेलगाड़ी की गति 20 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी और मोटरमैन रुक-रुक (थोड़ी-थोड़ी देर के अंतराल पर) कर सीटी बजाएगा।

(iii) शिफ्ट प्रभारी प्लेटफॉर्म पर रेलगाड़ी के आने और रुकने तक ऐसे दरवाजों की सुरक्षा या तो सक्षम कर्मचारियों को तैनात करके या प्लेटफॉर्म पर मौजूद यात्रियों के लिए आने वाली रेलगाड़ी के संबंध में घोषणा करने के अलावा बैरिकेड्स लगाकर करेंगे।

(बी) (i) यदि किसी प्लेटफॉर्म स्क्रीन दरवाजे को खोलना संभव न हो तो उक्त रेलगाड़ी का मोटरमैन यात्रियों को उक्त प्लेटफॉर्म स्क्रीन दरवाजे को खोलने के लिए हरे रंग के हैंडल को एक तरफ खींचकर या अन्य दरवाजों का उपयोग करते हुए रेलगाड़ी से उतरने हेतु उपयुक्त रूप से घोषणा करेगा।

(ii) स्टेशन शिफ्ट प्रभारी उक्त गेट (द्वार) को पृथक (आइसोलेट) करने की व्यवस्था करेगा और यातायात नियंत्रक को आने वाली रेलगाड़ी के मोटरमैन को इस संबंध में सूचित करने हेतु रिले करने के लिए सूचित करेगा।

(iii) यातायात नियंत्रक रेलगाड़ी को रोकने और रेलगाड़ी नियंत्रण एवं अनुवीक्षण (टीसीएमएस) के माध्यम से रेलगाड़ी के संबंधित दरवाजे को पृथक करने हेतु मोटरमैन को सूचित करेगा, यदि रेलगाड़ी पिछले स्टेशन से प्रस्थान कर चुकी हो। मोटरमैन यात्रियों के लिए घोषणा करेगा कि अगले स्टेशन पर इस प्रकार के दरवाजे नहीं खुलेंगे और यात्रियों को अन्य दरवाजों का उपयोग करने की सलाह दी जाएगी।

(iv) उक्त प्लेटफॉर्म स्क्रीन दरवाजे पर लाइन व्यवस्थापक द्वारा घेराबंदी (बैरिकेडिंग) की जाएगी और 'NOT IN USE' स्टिकर चिपकाया जाएगा और प्रत्येक रेलगाड़ी के आगमन से पहले उपुयक्त घोषणा की जाएगी।

(v) यात्रियों की सुविधा के लिए यातायात नियंत्रक अतिरिक्त ठहराव की अनुमति देंगे।

(vi) प्लेटफॉर्म पर रेलगाड़ी की उचित डॉकिंग के बाद मोटरमैन प्लेटफॉर्म से प्रस्थान करने से पहले टीसीएमएस के माध्यम से रेलगाड़ी के संबंधित दरवाजे के पृथक्करण को पुन: सेट करेगा।

(vii) दोषपूर्ण प्लेटफॉर्म स्क्रीन दरवाजे (PSD) की मरम्मत किए जाने के बाद लाइन व्यवस्थापक और स्टिकर को हटा दिया जाएगा और यातायात नियंत्रक को उपयुक्त रूप से सूचित कर दिया जाएगा। यातायात नियंत्रक मोटरमैन को तदनुसार सूचित करेगा।

इस अवधि के दौरान सभी संचार TETRA के माध्यम से किए जाएंगे।

स.नि. 224 (4) (ए) यदि रेलगाड़ी के खुले हुए दरवाजे प्लेटफॉर्म स्क्रीन दरवाजे के सामने न हों जो किसी अपरिहार्य कारणवश बंद स्थिति में हों तो मोटरमैन जन उदघोषणा प्रणाली पर यात्रियों को आपातकालीन निकास दरवाजों पर लगे आपातकालीन पुश बार को दबाकर रेलगाड़ी से उतरने हेतु सूचित करेगा।

225. संकेत.-(1) दरवाजा खोलने का इंडिकेटर,- (क) जब शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजा अथवा प्लेटफॉर्म छोर का दरवाजा खुलने अथवा बंद होने के प्रक्रियाधीन होता है तब दरवाजा खोलने का इंडिकेटर चमकने लगता है और झनझन की आवाज होने लगती है।

(ख) जब शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजा अथवा प्लेटफॉर्म छोर का दरवाजा पूर्णरूप से खुला रहता है तब दरवाजा खोलने का इंडिकेटर प्रकाशमान हो जाता है और झनझन की आवाज बंद हो जाती है।

(ग) जब शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजा अथवा प्लेटफॉर्म छोर का दरवाजा बंद अथवा लॉक स्थिति में होता है तब दरवाजा खोलने का इंडिकेटर बुझ जाता है और झनझन की आवाज बंद हो जाती है।

(2) हस्तचालित सहायक दरवाजा अथवा आपातकालीन निकास हेतु दरवाजा के निकट इंडिकेटर- प्रत्येक हस्तचालित सहायक दरवाजा अथवा आपातकालीन निकास हेतु दरवाजा के पल्ला के निकट बंद अथवा लॉक का संकेत देने के लिए क्रमश: एक-एक एलईडी अथवा अन्य उपयुक्त इडिकेटर उपलब्ध हैं।

(3) बाधाओं का पता लगाना,- (क) वक्र प्लेटफॉर्म वाले स्टेशन पर रेलगाड़ी का दरवाजा एवं शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजा के बीच किसी व्यक्ति के फंस जाने का पता लगाने के लिए सेंसॅर उपलब्ध है। जब रेलगाड़ी परिचालक द्वारा सभी शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजे एवं प्लेटफॉर्म छोर के दरवाजे बंद कर दिये जाते हैं तब सेंसॅर जांच करेंगे और सामने एवं पीछे दोनों दिवारों के शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजा लोकल पैनल पर निम्नलिखित संकेत देंगे:

(i) कोई व्यक्ति नहीं फंसा है – हरा; और

(ii) कोई व्यक्ति फंसा हुआ है – लाल फ्लैशिंग होगा, जब तक सेंसॅर सभी दरवाजों का क्लियर होने का पता नहीं लगा लेता, शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजा प्रणाली रेलगाड़ी प्रस्थान करने हेतु क्लियरेंस नहीं देगा।

(ख) किसी शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजा के दो पल्लों के बीच कोई बाधा का पता चलता है जिसके परिणामस्वरूप ऐसे दरवाजे बंद नहीं हो पाते हैं, तब दरवाजा स्वत: बंद होने का आगे प्रयास करता है, यदि बाधा इन प्रयासों से हट जाता है तो शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजा पुन: बंद हो जाता है, यदि बाधा अभी भी बना रहता है, तो शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजा ऑनलॉक स्थिति में रूक जाता है और हाथ से ठेलने पर बाधामुक्त हो जाता है और एक बार बाधा हट जाने पर रेलगाड़ी चालक दरवाजों को पुन: खोल एवं बंद कर सकता है और यदि समस्या कायम रहता है तो स्टेशन कर्मचारी प्रभावित दरवाजे को ठीक करेगा।

अध्याय – 5

स्टेशनों के नियंत्रण और कार्यकरण

226. **स्टेशन शिफ्ट प्रभारी के दायित्व.-** प्रत्येक स्टेशन शिफ्ट प्रभारी निम्नलिखित दायित्व का निर्वहन करेगा,-

(1) स्टेशन को प्रथम रेलगाड़ी के विज्ञापित समय से कम से कम दस मिनट पहले खोलेगा;

(2) स्टेशन परिसरों का निरीक्षण करेगा, अपनी ड्यूटी आरंभ करने के समय से किसी तरह की त्रुटि अथवा अनियमितता पाए जाने पर उसे रिकार्ड करेगा तथा संबंधित

प्राधिकारी के साथ-साथ उसे तुरंत ठीक करने हेतु परिचालन नियंत्रण केन्द्र को भी सूचित कर देगा;

(3) यात्रियों की भीड़, पर्याप्त बैरियरों के प्रावधानों एवं एस्केलेटर सेवा की जिम्मेदारीपूर्वक निगरानी करेगा तथा यह सुनिश्चित करेगा कि सभी कर्मचारी यात्रियों को त्वरित सहायता प्रदान कर रहे हैं;

(4) स्टेशन पर किसी उपस्कर में किसी तरह की त्रुटि और विफलता के संबंध में सूचना उपयुक्त रख-रखाव विभाग को देने के लिए जिम्मेदार होगा ;

(5) किसी भी आपातकालीन स्थिति और सार्वजनिक उद्घोषणा को संभालने के लिए जिम्मेदार होगा;

(6) स्टेशन कर्मचारियों को स्थानीय नियमों एवं शर्तों की प्रशिक्षण देने एवं स्टेशन कर्मचारियों के कार्य-निष्पादन, अनुशासन एवं प्रशासन को मॉनिटरिंग करने के लिए जिम्मेदार होगा;

(7) अंतिम रेलगाड़ी के प्रस्थान की निगरानी करेगा एवं रेलगाड़ी बदलने वाले स्टेशन पर मेल करायी जाने वाली अंतिम विज्ञापित रेलगाड़ी के बीच यात्रियों को रेलगाड़ी बदलने के लिए मार्गदर्शन करेगा और रेलगाड़ी बदलने वाले सभी काम पूरा होने के बाद यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा ;

(8) परिसर में किसी अनधिकृत व्यक्ति के होने अथवा कोई लावारिस वस्तु पड़ा है कि नहीं यह सुनिश्चित करने हेतु अंतिम रेलगाड़ी प्रस्थान करने के बाद स्टेशन का

निरीक्षण करेगा और उसके बाद यदि जरूरी हो तो सभी प्रवेश द्वार को बंद कर देगा;

(9) वह स्टेशन पर घटित होने वाली घटनाओं का विवरण दर्ज करने के लिए एक लॉग बुक रखेगा जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ निरीक्षण करने का समय एवं रिपोर्ट, अनुरक्षण क्रियाकलापों का समय एवं स्थान, यात्रियों से प्राप्त शिकायतें एवं अनुरोध, यातायात नियंत्रक के अनुदेश, स्थानीय नियंत्रण द्वारा सिगनल व्यवस्था प्रदान करने की अवधि एवं असामान्य घटनाएं भी दर्ज किए जायेंगे; और

(10) यातायात नियंत्रक के अनुमोदन से स्थानीय पैनल एवं कार्य स्टेशन के नियंत्रण एवं परिचालन हेतु जिम्मेदार होगा।

स.नि. 226 (4) स्टेशन शिफ्ट प्रभारी की जिम्मेवारी : स्टेशन पर किसी भी उपकरण के खराब या विफल हो जाने पर उपयुक्त अनुरक्षण विभाग और ओसीसी के सक्षम अधिकारी को रिपोर्ट करने के लिए जिम्मेवार होगा ।

227. प्लेटफॉर्म पर्यवेक्षक का दायित्व .- प्लेटफॉर्म पर्यवेक्षक की तैनाती जहाँ है, - (1) यात्रियों की पंक्तिबद्ध होकर रेलगाड़ी में चढ़ने पर नजर रखेगा और किसी भी दुर्घटना को देखने के लिए सतर्क रहेगा और स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को प्रत्येक घटना के बारे में सूचित करेगा;

(2) जब कोई खतरनाक स्थिति उत्पन्न होती है तो प्लेटफॉर्म पर रूकी हुई रेलगाड़ी अथवा प्लेटफॉर्म पर आने वाली रेलगाड़ी को रोकने के लिए आपाकालीन स्टॉप पलंजर का परिचालन करेगा और स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को अपनी कार्रवाई के संबंध में रिपोर्ट करेगा;

(3) शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजे जहाँ भी उपलब्ध हैं उनमें किसी तरह की खराबी होने पर संभालेगा;

(4) ग्राहक इंटरफेस का प्रबंध करेगा

(5) प्लेटफॉर्म पर कर्मचारियों की उपस्थिति पर ध्यान रखेगा;

(6) ट्रॉलि संचलन, यदि कोई हो, की निगरानी करेगा; और

(7) प्लेटफॉर्म की साफ-सफाई के लिए जिम्मेदार होगा।

स.नि. 227 प्लेटफॉर्म पर्यवेक्षक (सुपरवाइजर) की जिम्मेदारियां : यहां प्लेटफॉर्म पर्यवेक्षक का तात्पर्य प्लेटफॉर्म पर ड्यूटी में तैनात रेलवे सुरक्षा बल कर्मियों से है जो (1) प्लेटफॉर्म पर यात्रियों की आवाजाही पर नजर रखेंगे।

(2) यात्रियों के रेलगाड़ी पर चढ़ने और उतरने की निगरानी करेंगे और किसी भी प्रकार की होनेवाली दुर्घटना के लिए सतर्क रहेंगे और तत्काल इसकी सूचना स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को देंगे।

(3) यात्रियों की किसी प्रकार की शिकायत पर ध्यान देंगे और यदि आवश्यक हो तो स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को अग्रसारित करेंगे।

(4) ट्रॉली संचलन का प्रबंधन करेंगे, यदि कोई हो;

(5) किसी भी रेलगाड़ी को प्लेटफॉर्म पर या प्लेटफॉर्म पर पहुँचने से रोकने के लिए आपातकालीन स्टॉप प्लंजर को परिचालित करेगा यदि किसी असामान्य परिस्थिति में ऐसा करना आवश्यक हो और की गई कार्रवाई की रिपोर्ट स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को देगा।

(6) प्लेटफ़ॉर्म स्क्रीन दरवाजों में होनेवाले किसी प्रकार की त्रुटि का निपटान करेंगे, जहाँ उपलब्ध हों।

228. **सामान हैंडलिंग पर्यवेक्षक का दायित्व.** –जहाँ सामान हैंडलिंग प्रणाली उपलब्ध है वहाँ सामान हैंडलिंग पर्यवेक्षक निम्नलिखित दायित्व का निर्वहन करेगा:-

(1) यात्री सामानों की सुगम संचलन सुनिश्चित करने के लिए पूरे सामान हैंडलिंग प्रणाली पर ध्यान रखना होगा; और

(2) सामान हैंडलिंग प्रणाली में किसी तरह की विषमता के मामले में उचित कार्रवाई विशेष अनुदेशों में उल्लिखित नियम के अनुसार करेगा ।

229. **स्टेशन कार्यकरण नियम** – (1) मेट्रो रेल के सामान्य नियमों एवं विशेष आदेशों के अतिरिक्त स्टेशन पर लागू होने वाले प्रत्येक स्टेशन को स्टेशन संचालन आदेश निम्नलिखित विवरण के साथ उपलब्ध किया जाएगा, –

(क) उपस्कर के स्थान और उनके उपयोग करने के दिशानिर्देश;

(ख) स्टेशन पर आपातकालीन निकासी मार्ग के साथ संबद्ध ब्लॉक सेक्शन;

(ग) पुलिस वाहन, अग्निशमन वाहन एवं एम्बुलेंस के प्रवेश हेतु नामित प्रवेश द्वार;

(घ) अग्निशमन सेवाओं के लिए नामित प्रवेश द्वार; और

(ड़) स्थानीय रूप से उपलब्ध चिकित्सा सुविधओं की सुची।

(2) इन स्टेशन संचालन आदेशों की प्रतियाँ कार्यरत स्टेशन शिफ्ट प्रभारी जिन्हें निर्धारित स्टेशन पर कार्य करना है, उनके पास आसानी से उपलब्ध होगा।

(3) इन स्टेशन संचालन आदेशों की एक प्रति स्टेशन नियंत्रण कक्ष में एक विशिष्ट स्थान पर एक विशेष चिह्नित बाइंडर में रखा जाएगा।

स.नि. 229 (1), (2) और (3) "स्टेशन वर्किंग ऑर्डर (स्टेशन संचालन आदेश)" का तात्पर्य यहां "स्टेशन वर्किंग रूल्स (स्टेशन संचालन नियमों)" से है।

230. **आपातकालीन निकासी.-** (1) रेलगाड़ी सेवाएं समाप्त होने, आग का खतरा अथवा अन्य आपातकालीन स्थिति में जब स्टेशन को खाली करना आवश्यक हो जाए तब स्टेशन शिफ्ट प्रभारी अपने कक्ष से निकास कार्य को नियंत्रण करेगा,-

(क) सभी स्वचालित किराया संग्रहक बैरियरों को निकास पथ की दिशा में खुली अवस्था में सेट कर देगा और यात्रियों की सहायता हेतु स्टेशन कर्मचारी को तैनात कर देगा;

(ख) सार्वजनिक उद्घोषणा प्रणाली द्वारा एवं जहाँ दृश्यात्मक प्रदर्शन की सुविधा हो वहाँ दृश्यात्मक प्रदर्शन द्वारा यात्रियों को सूचना एवं अनुदेश दिया जाएगा;

(ग) विशेष अनुदेशों के अनुसार भीतर की ओर आने वाले सभी एस्केलेटरों को बंद कर बाहर की ओर जाने वाले एस्केलेटरों का प्रयोग किया जा सकता है;

(घ) सभी टिकटों की बिक्री बंद कर दिया जाएगा और कर्मचारियों को यात्रियों की निकासी में मदद करने के काम में लगाया जाएगा; और

(ड.) स्टेशन के सभी निकास पथ को खोल दिया जाएगा।

(2) स्टेशन कर्मचारी यह सत्यापित करेंगे कि स्टेशन के प्रत्येक क्षेत्र को खाली कर दिया गया है और जब यह सत्यापित हो जाता है कि क्षेत्र यात्री शून्य हो गया है तब कर्मचारी

स्टेशन छोड़ देंगे और इसे सुरक्षित रखेंगे जब तक यातायात नियंत्रक द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिया जाता है।

(3) यदि आग लगी हो अथवा धुआँ उठ रहा हो तो जहाँ तक व्यवहारिक हो, दूषित क्षेत्र से बचने के लिए यात्रियों को निकासी पथ से नि कलने की सलाह दी जाएगी।

(4) यदि आग स्टेशन में लगी हो तो यातायात नियंत्रक को सूचित किया जाएगा ताकि वह सभी संबंधित मोटरमैन को स्टेशन पर रेलगाड़ी नहीं रोकने का निर्देश दे सके।

(5) यदि आग भीड़-भाड़ वाले क्षेत्र में लगती है तो रेलगाड़ी को यात्रियों के लिए अधिक शीघ्रता से निकलने का जरिया मानकर उसे केवल यात्रियों को चढ़ने के लिए ही रोका जा सकता है। मोटरमैन अपनी-अपनी गाड़ियों में उद्घोषणा कर यात्रियों को सूचित करेगा कि वे प्रभावित स्टेशन पर न उतरें।

(6) यदि आग काफी दूर तक फैली हुई हो, जिसके कारण गाड़ियाँ स्टेशन तक नहीं पहुँच पाती है तो स्टेशन शिफ्ट प्रभारी प्रभावित स्टेशन की ओर आने वाली गाड़ियों को यात्रियों के निकासी हेतु पूर्ववर्ती स्टेशनों पर रूकने का निर्देश देने के लिए यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और यह प्रभावित स्टेशन पर सामान्य सेवा पुनर्बहाल होने तक चलता रहेगा।

स.नि. 230 (1) (सी) जब परिस्थितिवश आवश्यक हो तो भीतर की ओर जानेवाली स्वचालित सीढ़ी को रोककर इसे बाहर की दिशा में चलाया जाएगा। किसी भी स्थान पर संस्थापित लिफ्ट को रोक दिया जाएगा और सतह के प्रवेश द्वारों पर "रेलगाड़ी सेवा अस्थायी रूप से निलंबित" संकेत बोर्ड प्रदर्शित किया जाएगा।

231. रेलगाड़ियों के संचलन का पर्यवेक्षण. – (1) यदि स्टेशन का नियंत्रण परिचालन नियंत्रण केन्द्र से किया जा रहा हो तो स्टेशन शिफ्ट प्रभारी मॉनिटर पर रेलगाड़ियों के गुजरने पर

ध्यान रखेगा और यदि रेलगाड़ी की सेवा कहीं बाधित होती है तो कार्रवाई करने के लिए सावधान रहेगा।

(2) पैनल अथवा वर्क स्टेशन पर कोई विफलता का संकेत मिलता है तो यातायात नियंत्रक को तुरंत रिपोर्ट किया जाएगा।

(3) पैनल अथवा वर्क स्टेशन का नियंत्रण केवल यातायात नियंत्रक की अनुमति से लिया जा सकता है और अलग-अलग मार्गों एवं प्वाइंटों का परिचालन यातायात नियंत्रक के अनुदेशानुसार किया जाएगा।

अध्याय – 6

(दुर्घटना और असामान्य घटनाएं)

232. स्टेशनों के बीच रेलगाड़ी का रूकना. – (1)(क) यदि कोई मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी पर किसी खराबी को नहीं पकड़ पा रहा है और अपनी स्वयं क्षमता के तहत इसे संचलित करने में असमर्थ है तो वह रेलगाड़ी को सुरक्षित करेगा और यातायात नियंत्रक से सहायता के लिए अनुरोध करेगा;

(ख) यातायात नियंत्रक, यदि संभव हो, तो निम्नलिखित रेलगाड़ियों के मोटरमैन को कोड किए हुए मैनुअल मोड और कैब सिग्नलिंग के तहत प्राधिकृत सीमा के भीतर रेलगाड़ी को यथासंभव रुकी हुई रेलगाड़ी के करीब ले जाने का निर्देश देगा;

(ग) यातायात नियंत्रक तब सहायक रेलगाड़ी के मोटरमैन को प्रतिबंधित मैनुअल मोड में बदलने, तथा कम गति पर रेलगाड़ी को आगे बढ़ाने तथा रुकी हुई रेलगाड़ी से लगभग दस मीटर की दूरी पर रेलगाड़ी को रोकने निर्देश देगा ;

(घ) यदि अंतिम छोर की दिशा से सहायक रेलगाड़ी को उपलब्ध कराना और अधिक सुविधाजनक हो तो यातायात नियंत्रक सहायक रेलगाड़ी के मोटरमैन को, यात्रियों को स्टेशन पर उतारने, कैब बदलने तथा कोड किए हुए मैनुअल मोड और कैब सिग्नलिंग के तहत प्राधिकृत सीमा के भीतर रुकी हुई रेलगाड़ी की दिशा में आगे बढ़ाने का निर्देश देगा और उसके बाद प्रतिबंधित मैनुअल मोड में बदलने तथा रुकी हुई रेलगाड़ी से लगभग दस मीटर की दूरी पर रेलगाड़ी को रोकने का निर्देश देगा;

(ड.) यातायात नियंत्रक दोषपूर्ण रेलगाड़ी के मोटरमैन को अपनी रेलगाड़ी सुरक्षित करने के लिए निर्देश देगा, और सहायक रेलगाड़ी के मोटरमैन को दोषपूर्ण रेलगाड़ी के साथ केवल यांत्रिक साधनों से जुड़ने तथा दोषपूर्ण रेलगाड़ी के सभी बिजली कनेक्शनों को काट देने का निर्देश देगा ;

(च) एक बार जब रेलगाड़ियों को युग्मित होने की पुष्टि हो जाती है, तो यातायात नियंत्रक दोषपूर्ण रेलगाड़ी के मोटरमैन को उसकी रेलगाड़ी के ब्रेक को मुक्त करने के लिए निदेश देगा;

(छ) यातायात नियंत्रक तब सहायक रेलगाड़ी के मोटरमैन को एक बार फिर कैब बदलने, यदि सामने हो, और दोषपूर्ण रेलगाड़ी के सामने के कैब के साथ संचार का आदान-प्रदान करते समय धीमी गति पर प्रतिबंधित मैनुअल मोड में आगे बढ़ने के लिए प्राधिकृत करेगा, जब तक सहायक रेलगाड़ी अगले स्टेशन के प्लेटफार्म पर पूरी तरह से पहुँच नहीं जाती ;

(ज) युग्म रूप से तब तक आगे ले जाया जाएगा जब तक कि दोषपूर्ण रेलगाड़ी पूरी तरह से प्लेटफॉर्म पर पहुंच नहीं जाती है और यात्री स्टेशन पर उतर नहीं जाते हैं और उसके बाद युग्मित रेलगाड़ियों को डिपो में ले जाया जाएगा;

(झ) यदि सहायक रेलगाड़ी का मोटरमैन पीछे की कैब में हो और वह दोषपूर्ण रेलगाड़ी के आगे की कैब में सवार मोटरमैन के साथ संचार का आदान-प्रदान कर रहा हो, तो वह युग्मित रेलगाड़ियों को दस किलोमीटर प्रति घंटे की गति से प्रतिबंधित मैनुअल मोड में चलाएगा जब तक कि दोषपूर्ण रेलगाड़ी अगले स्टेशन के प्लेटफॉर्म पर पूरी तरह से पहुँच नहीं जाती;

(ञ) दोषपूर्ण रेलगाड़ी से सभी यात्रियों को उतार दिया जाएगा, युग्मित गाड़ियाँ आगे बढ़ती जाएगी जब तक सहायक रेलगाड़ी प्लेटफॉर्म पर पूरी तरह से पहुँच नहीं जाती; और

(ट) उसके बाद सहायक रेलगाड़ी के सभी यात्रियों को स्टेशन पर उतार दिया जाएगा और युग्मित रेलगाड़ियों को, सामने एवं मध्यवर्ती कैब के मोटरमैन, विशेषकर यदि पीछे से सहायता की जा रही हो, आपस में कैब टेलीफोन पर संचार का आदान-प्रदान करते हुए दस किलोमीटर प्रति घंटे की गति से प्रतिबंधित मैनुअल मोड में डिपो तक ले जाया जाएगा।

(2) (क)यदि कर्षण शक्ति नहीं रहता है तो यातायात नियंत्रक से पता लगने के बाद कि ओवरहेड कंटैक्ट वायर अथवा तीसरी रेल प्रणाली में कोई खराबी नहीं है, जैसा भी मामला हो, उसके बाद सभी गाड़ियाँ अपनी गति एवं अनुमेय सिगनलिंग प्रणाली के अनुसार गंतव्य अथवा उसके करीब पहुँचेंगी। उद्देश्य यह है कि प्रत्येक रेलगाड़ी को यथासंभव किसी प्लेटफ़ॉर्म पर या प्लेटफ़ॉर्म के नज़दीक लाया जाए ताकि यदि घटना के लंबे समय तक होने की संभावना हो तो यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारा जा सके;

(ख) यदि पंद्रह मिनट के भीतर कर्षण शक्ति को पुनर्बहाल नहीं किया जाता है, तो सभी रेलगाड़ियों से यात्रियों को स्टेशनों पर उतार दिया जाएगा, और स्टेशनों के बीच

रुकी किसी भी रेलगाड़ी से यात्रियों को उतारने की प्रक्रिया, बगल से निकासी के मामले में, तीसरी रेल बिजली आपूर्ति, या ओवरहेड बिजली आपूर्ति, जैसा भी मामला हो, बंद करने के बाद शुरू की जाएगी और मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को सुरक्षित करने के उपयुक्त उपाय भी करेगा;

(ग) यातायात नियंत्रक समीप के स्टेशन, जहाँ यात्रियों को उतारने की योजना है, के स्टेशन शिफ्ट प्रभारियों, जो निकासी प्रक्रिया में सहायता और यदि प्रयोज्य हुआ तो बाद में यात्रियों के सामानों की पहचान हेतु इनरेलगाड़ी बैगेज टैगिंग की उपयुक्त व्यवस्था करेंगे, को सूचित करेगा; और

(घ) यात्रियों को निकालने के बाद, यातायात नियंत्रक अन्य उपयुक्त शंटिंग वाहनों का उपयोग करके फंसी हुई रेलगाड़ियों को निकटतम स्टेशन में साइडिंग करने या डिपो तक ले जाने हेतु उचित कार्रवाई करेगा।

(3) (क) यदि किसी रेलगाड़ी का पटरी से उतरने या उसमें यांत्रिक विफलता, संभावित उल्लंघन के कारण उसे संचालित नहीं किया जा सकता है, तो रुकी हुई रेलगाड़ी का मोटरमैन फ्लैशर लाइट का स्विच 'ऑन' कर देगा, रेलगाड़ी को सुरक्षित करेगा, और इस संबंध में तुरंत यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और अन्य ट्रैक पर कोई उल्लंघन (यदि कोई हो) एवं अन्य मामलों के अलावा यात्रियों के घायल होने की संभावना के बारे में सूचित करेगा तथा साथ ही साथ यह भी सूचित करेगा कि वह अपनी रेलगाड़ी को आगे बढ़ाने में असमर्थ है;

(ख) यातायात नियंत्रक निकासी हेतु सबसे उपयुक्त विधि, जरूरी मदद एवं विफल रेलगाड़ी को स्टेशनों के निकट तक ले जाने, रेलगाड़ियों की उपलब्धता और अन्य

स्थानीय परिस्थितियों के बारे में मोटरमैन के साथ परामर्श करके निर्णय लेगा और मोटरमैन को दिशा के बारे सलाह देगा जिस दिशा से सहायता उपलब्ध कराना है और उस स्टेशन के स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को सूचित करेगा जिस स्टेशन से यात्रियों को निकाला जाएगा;

(ग) निकासी के निम्नलिखित विधियाँ, जैसा मामला हो, अपनाई जाएगी,-

(i) एक ही ट्रैक पर से किसी रेलगाड़ी की निकासी;

(ii) बगल के ट्रैक पर से किसी रेलगाड़ी की निकासी (जुड़वा सुरंग सेक्शनों को छोड़कर);

(iii) बगल के ट्रैक पर से किसी रेलगाड़ी की निकासी (जुड़वा सुरंगों में);

(iv) निकटतम स्टेशन तक के लिए पैदल निकासी; और

(v) पुल से नीचे उतरकर अथवा सुरंगों में शाफ्ट पर चढ़कर निकासी।

(4) एक ही ट्रैक पर से किसी रेलगाड़ी की निकासी- (क)(i) जहाँ कहीं आवश्यक हो, विशेष अनुदेशों में निर्धारित नियमानुसार बगल के ट्रैक पर यातायात को रोका जा सकता है;

(ii) यदि किसी सहायक रेलगाड़ी द्वारा पीछे से सहायता की जा रही है तो सबसे पहले यात्रियों को, यदि संभव हो, सहायक रेलगाड़ी से स्टेशन पर उतारा जाएगा और यातायात नियंत्रक मोटरमैन को कोड किया हुआ मैनुअल मोड में कैब सिग्नलिंग के तहत प्राधिकरण की सीमा तक रेलगाड़ी चलाने का निदेश देगा;

(iii) उसके बाद यातायात नियंत्रक मोटरमैन को प्रतिबंधित मैनुअल मोड बदलने और रूकी हुई रेलगाड़ी से लगभग दस मीटर की दूरी पर रोकने के लिए रेलगाड़ी को पाँच किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से चलाने का निर्देश देगा; और

(iv) यदि पीछे से सहायता करना संभव न हो तो विशेष अनुदेशों में निर्धारित नियम के अनुसार जब मोटरमैन रेलगाड़ी को अन्य दिशा में चलाने के लिए एक बार कैब को बदल देता है तब उसी प्रक्रिया को अपनाते हुए सामने की अंतिम दिशा से सहायता प्रदान किया जा सकता है।

(ख) सहायक रेलगाड़ी का मोटरमैन जब इस स्थान पर पहुँच गया हो तो वह परिचालन नियंत्रण केन्द्र को रिपोर्ट करेगा और तब यातायात नियंत्रक उसे रेलगाड़ी को धीरे-धीरे चलाने एवं रूकी हुई रेलगाड़ी से दस मीटर की दूरी पर रोकने का निर्देश देगा;

(ग) सहायक रेलगाड़ी का मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को सुरक्षित करेगा और सही दिशा अथवा अंतिम दरवाजे और रैम्प (यदि कोई हो) को खोलेगा और रूकी हुई रेलगाड़ी का मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी का संगत द्वार खोलेगा और दोनों मोटरमैन रूकी हुई रेलगाड़ी के यात्रियों को सहायक रेलगाड़ी में स्थानांतरित करने के लिए सहायता करेगा और जहाँ प्रयोज्य हो सहायक मेट्रो कर्मचारी अथवा रूकी हुई रेलगाड़ी का मोटरमैन बाद में यात्रियों के सामानों की पहचान हेतु इनरेलगाड़ी बैगेज टैगिंग करने के लिए उपयुक्त उपाय करेंगे;

(घ) जब सभी यात्री स्थानांतरित कर दिए जाएं तब दोनों रेलगाड़ियों के दरवाजों एवं रैम्प (यदि कोई हो) को बंद एवं सुरक्षित कर दिया जाएगा;

(ड.) रूकी रेलगाड़ी का मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी में ही रहेगा और सहायक रेलगाड़ी का मोटरमैन अन्य कैब में चला जाएगा और यातायात नियंत्रक को रिपोर्ट करेगा कि सभी यात्रियों को स्थानांतरित कर दिया गया है और उसकी रेलगाड़ी संचालन हेतु तैयार है; और

(च) यातायात नियंत्रक से निदेश प्राप्त करने के बाद ही सहायक रेलगाड़ी का मोटरमैन प्रतिबंधित मैनुअल मोड का चयन करेगा और जिस स्टेशन से वह आया है उसी स्टेशन तक रेलगाड़ी ले जाएगा जहाँ यात्रियों को उतारा जा सकता है।

(5) बगल के ट्रैक पर से किसी रेलगाड़ी की निकासी (जुड़वा सुरंग सेक्शनों को छोड़कर),- (क) यदि किसी रेलगाड़ी द्वारा उसी ट्रैक पर आसानी से सहायता नहीं दी जा सकती है तो बगल के ट्रैक का उपयोग किया जा सकता है ;

(ख) सहायता के लिए अनुरोध प्राप्त होने पर यातायात नियंत्रक घटना स्थल के दोनों ओर के स्टेशन के स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को सूचित करेगा;

(ग) सहायक रेलगाड़ी से यात्रियों को स्टेशन पर उतारा जा सकता है;

(घ) यातायात नियंत्रक सहायक रेलगाड़ी के मोटरमैन को कोड किया हुआ मैनुअल मोड का चयन करने और रेलगाड़ी को रूकी हुई रेलगाड़ी के अनुमेय निकट लाने का निर्देश देगा और उसके बाद यातायात नियंत्रक के परामर्श से प्रतिबंधित मैनुअल मोड का चयन कर अपनी रेलगाड़ी को रूकी हुई रेलगाड़ी के निर्धारित बिन्दु तक ले जाएगा;

(ड.) सहायक रेलगाड़ी का मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को सुरक्षित करेगा एवं अपनी रेलगाड़ी के उपयुक्त दरवाजे को खोलेगा और यातायात नियंत्रक को कार्रवाई पूरी होने की सूचना देगा;

(च) यातायात नियंत्रक उसके बाद रूकी हुई रेलगाड़ी के मोटरमैन को अपनी रेलगाड़ी के उचित दरवाजे और रैम्प (यदि कोई हो) खोलने का निर्देश देगा;

(छ) दोनों रेलगाड़ी परिचालक उसके बाद यात्रियों की रूकी हुई रेलगाड़ी से सहायक रेलगाड़ी में रैम्प अथवा पैदल सीढ़ी और ट्रैक के माध्यम से होने वाले स्थानांतरण की निगरानी करेगा और रेलों तथा अन्य उपस्करों पर ठोकर लगने के खतरों से यात्रियों को सूचित करने के लिए विशेष ध्यान देगा और जहाँ प्रयोज्य हो, सहायक मेट्रो कर्मचारी अथवा रूकी हुई रेलगाड़ी के मोटरमेन बाद में यात्रियों के सामानों की पहचान हेतु इनरेलगाड़ी बैगेज टैगिंग करने के लिए उपयुक्त उपाय भी करेंगे;

(ज) एक बार सभी यात्रियों को स्थानांतरित कर दिए जाने के बाद उपयुक्त दरवाजे एवं रैम्प (यदि कोई हो), को सहायक रेलगाड़ी के मोटरमैन द्वारा सुरक्षित किया जाएगा और कार्रवाई पूरी होने की सूचना यातायात नियंत्रक को दी जाएगी;

(झ) रूकी हुई रेलगाड़ी का मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी में रहेगा;

(ञ) यातायात नियंत्रक उसके बाद सहायक रेलगाड़ी के मोटरमैन को यातायात की सामान्य नियमानुसार अगले स्टेशन तक जहाँ सामान्य सेवा पुनर्बहाल किया जा सकता है, रेलगाड़ी को आगे बढ़ाने के लिए प्राधिकृत करेगा।

(6) बगल के ट्रैक (जुड़वा सुरंगों में) पर किसी रेलगाड़ी की निकासी,- (क) जुड़वा सुरंग सेक्शनों में, यदि किसी रेलगाड़ी द्वारा उसी ट्रैक पर आसानी से सहायता नहीं दी जा सकती है तो बगल के ट्रैक पर उस रेलगाड़ी की निकासी की जा सकती है ;

(ख) सहायता हेतु अनुरोध प्राप्त होने पर यातायात नियंत्रक घटना स्थल के दोनों ओर के स्टेशनों पर स्टेशल शिफ्ट प्रभारी को सूचित करेगा;

(ग) सहायक रेलगाड़ी से यात्रियों को स्टेशन पर उतारा जा सकता है;

(घ) यातायात नियंत्रक कोड किया हुआ मैनुअल मोड चयन करने के लिए सहायक रेलगाड़ी के परिचालक को निर्देश देगा और यातायात नियंत्रक के सलाह के अनुसार उचित क्रॉस पास के लिए रूकी हुई रेलगाड़ी की दिशा में यथा अनुमेय आगे बढ़ेगा और उसके बाद यातायात नियंत्रक की सलाह के अनुसार उपयुक्त क्रॉस पास के निकट एक निर्धारित बिन्दु तक अपनी रेलगाड़ी को चलाने के लिए यातायात नियंत्रक के परामर्श से प्रतिबंधित मैनुअल मोड में बदलाव करेगा;

(ड़) सहायक रेलगाड़ी का मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को सुरक्षित करेगा एवं अपनी रेलगाड़ी के उपयुक्त दरवाजा और रैम्प (यदि कोई हो) को खोलेगा और यातायात नियंत्रक को कार्रवाई पूरी होने की सूचना देगा;

(च) यातायात नियंत्रक उसके बाद रूकी हुई रेलगाड़ी के मोटरमैन को अपनी रेलगाड़ी के उपयुक्त दरवाजा और रैम्प (यदि कोई हो) जैसा प्रयोज्य हो, जो इस क्रॉस पास के निकट है, खोलने का निदेश देगा।

(छ) दोनों मोटरमैन उसके बाद यात्रियों की रूकी हुई रेलगाड़ी से सहायक रेलगाड़ी में रैम्प अथवा पैदल सीढ़ी और ट्रैक के माध्यम से होने वाले स्थानांतरण की निगरानी करेगा और रेलगाड़ियों तथा अन्य उपस्करों पर ठोकर लगने के खतरे तथा क्रॉस

पास से होकर चलने के खतरों से यात्रियों को सूचित करने के लिए विशेष ध्यान देगा एवं मोटरमेन यह सुनिश्चित करेंगे कि सभी यात्रियों को सुरक्षित रूप से एवं जिम्मेदारीपूर्वक स्थानांतरित कर दिया गया है और जहाँ प्रयोज्य हो, सहायक मेट्रो कर्मचारी अथवा रूकी हुई रेलगाड़ी के मोटरमैन बाद में यात्रियों के सामानों की पहचान हेतु इनरेलरेलगाड़ी बैगेज टैगिंग करने के लिए उपयुक्त उपाय भी करेंगे;

(ज) एक बार सभी यात्रियों को स्थानांतरित कर दिए जाने के बाद उपयुक्त दरवाजे एवं रैम्प (यदि कोई हो), को सहायक रेलगाड़ी के मोटरमैन द्वारा बंद एवं सुरक्षित किया जाएगा और कार्रवाई पूरी होने की सूचना यातायात नियंत्रक को दी जाएगी; और

(झ) रूकी हुई रेलगाड़ी का मोटरमैन दरवाजे एवं रैम्प (यदि कोई हो), को बंद कर देगा और अपनी कैब में वापस चला जाएगा; और

7) यातायात नियंत्रक उसके बाद सहायक रेलगाड़ी के मोटरमैन को उपयुक्त मोड चयन करने एवं अगले स्टेशन तक जहाँ सामान्य सेवा पुनर्बहाल किया जा सकता है, रेलगाड़ी को आगे बढ़ाने के लिए प्राधिकृत करेगा,-

(क) निकटतम स्टेशन तक पैदल निकासी, यदि पैदल निकासी होती है तो यातायात नियंत्रक तय करेगा कि किस स्टेशन पर यात्रियों की निकासी करनी है जो सामान्य रूप से निकटतम स्टेशन होगा बशर्ते कि अन्य कारकों यथा गाड़ियो के स्थान, सुरंग सेक्शन में वेन्टिलेशन की गुंजाइश और ट्रैक को कोई नुकसान, रेलगाड़ी अथवा संरचनाएं, जो इसे वैकल्पिक स्टेशन का उपयोग करने के योग्य बना सकती हैं आदि पर भी ध्यान रखना होगा;

(ख) यातायात नियंत्रक नामित स्टेशन के स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को यात्रियों अगवानी करने के लिए सूचित करेगा और स्टेशन शिफ्ट प्रभारी प्रतीक्षा कर रहे यात्रियों से संबंधित स्टेशन को खाली करेगा और यदि आवश्यक हुआ तो यात्रियों का स्टेशन में प्रवेश को रोक देगा, और यदि कोई सुरंग सेक्शन शामिल है तो वह सुनिश्चित करेगा कि सुरंग की बत्तियाँ जल रही है, आपातकालीन दरवाजे, हस्तचालित सहायक दरवाजे, शीशा लगा प्लेटफॉर्म दरवाजे जहाँ उपलब्ध हो, सभी को खोल देगा और वह स्वयं अपनी सुरक्षा कर्मचारियों के साथ प्लेटफॉर्म पर पहुँच रहे यात्रियों की अगवानी करने के लिए खड़ा रहेगा;

(ग) निकासी के दौरान यात्रियों को हुई परेशानी अथवा दुर्घटना में घायल हुए यात्रियों को स्टेशन शिफ्ट प्रभारी सहायता प्रदान करने तथा प्राथमिक चिक्तिसा देने के लिए तैयार रहेगा;

(घ) यातायात नियंत्रक खुला सेक्शन पर और दोहरा ट्रैक सुरंगों में, निकासी के दौरान बगल के ट्रैक पर यातायात सेवा निलंबित करने की व्यवस्था करेगा और तृतीय रेल कर्षण प्रणाली के मामले में कर्षण पावर नियंत्रक को तृतीय रेल बिजली आपूर्ति की स्वीच को बंद करने का निर्देश देगा;

(ड.) यातायात नियंत्रक मोटरमैन के साथ सत्यापन करेगा कि रेलगाड़ी सुरक्षित कर दी गई है और उसे नामनिर्दिष्ट स्टेशन के निकट रेलगाड़ी का उपयुक्त दरवाजा और रैम्प (यदि कोई हो), को खोलने का निदेश देगा;

(च) यात्रियों को प्रक्रियाओं का अनुसरण करने के लिए सूचित किया जाएगा और ठोकर लगने का खतरा, कहाँ चलना है, अथवा उठे हुए पथ पर चलने खतरा, सिर के स्तर

से ऊपर किसी वस्तु को न उठाने और स्टेशन पर क्या अपेक्षित है आदि सावधानी बरतने को स्पष्ट रूप से कहा जाएगा;

(छ) मोटरमैन अथवा सहायक मेट्रो कर्मचारी, जहाँ प्रयोज्य हो, बाद में यात्रियों के सामानों की पहचान हेतु इनरेलरेलगाड़ी बैगेज टैगिंग करने के लिए उपयुक्त उपाय भी करेंगे;

(ज) यात्रियों को ट्रैक पर, अथवा उठे हुए पथ पर, जहाँ प्रयोज्य हो, मोटरमैन द्वारा रेलगाड़ी से नीचे उतारा जाएगा और स्टेशन पर जाने का निदेश दिया जाएगा और यात्रियों को रेलगाड़ी से उतरते ही मोटरमैन उनकी गिनती करना शुरू कर देगा;

(झ) स्टेशन पाल प्रभारी यात्रियों के प्लेटफॉर्म पर पहुँचते ही उनकी गिनती करना शुरू कर देगा;

(ञ) मोटरमैन सुनिश्चित करेगा कि रूकी रेलगाड़ी से अंतिम यात्री उतार गया है और यह भी जांच करेगा कि सभी यात्री ट्रैक अथवा उठा हुआ पथ, जैसा भी मामला हो, से निकल चुका है;

(ट) मोटरमैन और स्टेशन शिफ्ट प्रभारी अपने संबंधित रेलगाड़ी के यात्रियों की संख्या की जांच करेंगे और स्वयं को संतुष्ट करेंगे कि सभी यात्री प्लेटफॉर्म पर पहुँच गए हैं और उसके बाद मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी में वापस आ जाएगा और अंतिम दरवाजा और रैम्प (यदि कोई हो) अथवा बगल के दरवाजे, जैसा भी मामला हो, सुरक्षित करेगा; और

(ठ) स्टेशन शिफ्ट प्रभारी दुर्घटना का विवरण, विशेष रूप से, रेलगाड़ी से उतारे गए यात्रियों की संख्या को स्टेशन लॉगबुक में रिकार्ड करेगा और उसके बाद सांख्यिकी के संबंध में यातायात नियंत्रक को रिपोर्ट करेगा।

(8) पुल से नीचे उतरकर अथवा सुरंगों में शाफ्ट पर चढ़कर पैदल निकासी,- (क) यात्रियों को पुल से नीचे उतरकर अथवा सुरंगों में शाफ्ट पर चढ़कर पैदल निकासी के लिए नामनिर्दिष्ट उपयुक्त स्थान के निकट यदि रेलगाड़ी है तो रूकी हुई रेलगाड़ी का मोटरमैन यातायात नियंत्रक से परामर्श करेगा और यातायात नियंत्रक के निदेश पर अपनी रेलगाड़ी को सुरक्षित करेगा;

(ख) यातायात नियंत्रक निकासी में मदद करने के लिए निकटवर्ती स्टेशनों के स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को सूचित करेगा जो निकासी में मदद करने के लिए मेट्रो के सक्षम कर्मचारी एवं सुरक्षा कार्मिकों को सुरक्षित निकासी स्थान पर तैनाती करेगा;

(ग) सहायक मेट्रो कर्मचारी निकासी के दौरान यात्रियों को हुई परेशानी अथवा दुर्घटना में घायल हुए किसी भी यात्री को स्टेशन शिफ्ट प्रभारी सहायता प्रदान करने तथा प्राथमिक चिक्तिसा देने के लिए तैयार रहेगा;

(घ) यातायात नियंत्रक निकासी के दौरान बगल के ट्रैक पर यातायात निलंबित करने की व्यवस्था करेगा;

(ड.) यातायात नियंत्रक के परामर्श पर रूकी हुई रेलगाड़ी का मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी के उपयुक्त दरवाजा अथवा रैम्प (यदि कोई हो) को खोल देगा;

(च) यात्रियों को प्रक्रियाओं का अनुसरण करने के लिए सूचित किया जाएगा और ठोकर लगने का खतरा, कहाँ चलना है, अथवा उठे हुए पथ पर चलने खतरा, सिर के स्तर से ऊपर किसी वस्तु को न उठाने और निकासी स्थान पर क्या अपेक्षित है आदि सावधानी बरतने को स्पष्ट रूप से कहा जाएगा;

(छ) सहायक मेट्रो कर्मचारी अथवा मोटरमैन, जहाँ प्रयोज्य हो, बाद में यात्रियों के सामानों की पहचान हेतु इनरेलरेलगाड़ी बैगेज टैगिंग करने के लिए उपयुक्त उपाय भी करेंगे;

(ज) यात्रियों को मोटरमैन द्वारा रेलगाड़ी से ट्रैक पर उतारा जाएगा और सीढ़ी आथवा बचाव यान की ओर जाने का निदेश दिया जाएगा और मोटरमैन रूकी हुई रेलगाड़ी से उतरने वाले यात्रियों की गिनती करेगा;

(झ) निकासी के बाद यात्रियों के सुरक्षित स्थान पर पहुँचते ही सहायक मेट्रो कर्मचारी द्वारा निकासी स्थान पर पुन: उनकी गिनती की जाएगी;

(ञ) मोटरमैन सुनिश्चित करेगा कि रूकी हुई रेलगाड़ी से सभी यात्री उतर गये हैं और यह भी जांच करेगा कि सभी यात्री ट्रैक पर से निकल चुके हैं;

(ट) सुरक्षित निकासी स्थान अथवा यान के रेलगाड़ी परिचालक एवं सहायक मेट्रो कर्मचारी अपने संबंधित रेलगाड़ी के यात्रियों की संख्या की जांच करेंगे और स्वयं संतुष्ट होंगे कि सभी यात्री सुरक्षित निकासी स्थान अथवा वाहन पर पहुँच गये हैं और यातायात नियंत्रक को इसकी सूचना देगा। मोटरमैन उसके बाद अपनी रेलगाड़ी में वापस आ जाएगा, अंतिम दरवाजा को सुरक्षित करेगा, और यातायात नियंत्रक से आगे का अनुदेश हेतु अनुरोध करेगा;

(ठ) निकाले गये यात्रियों को निकटवर्ती स्टेशन पर लाया जाएगा; और

(ड) संबंधित स्टेशन शिफ्ट प्रभारी दुर्घटना का विवरण, और, विशेष रूप से, उतारे गए यात्रियों की संख्या एवं अन्य विवरण, और उनके सामानों का स्थानांतरण का विवरण स्टेशन लॉगबुक में रिकार्ड करेगा और घटना का पूरा विवरण यातायात नियंत्रक के पास दोहराएगा।

(9) यदि कोई रेलगाड़ी कर्षण प्रणाली की विफलता के कारण चलाया नहीं जा सकता तब मोटरमैन यातायात नियंत्रक से परामर्श करेगा जो आगे कर्षण पावर नियंत्रक से परामर्श करेगा, और सुनिश्चित होने के बाद कि कर्षण पावर को पुनर्बहाल करना संभव नहीं है, प्रभावित सेक्शन में कर्षण पावर को ऑफ करने की व्यवस्था करेगा एवं उप-नियम (5) से (8) के अनुसार यात्रियों की सुरक्षा हेतु आगे का उपाय करेगा और उसके बाद रूकी हुई रेलगाड़ी से यात्रियों की निकासी हेतु कार्रवाई करेगा।

(10) तीसरी रेल कर्षण प्रणाली के मामले में उप-नियम (1) से (9) तक में कुछ भी निहित हो, उसके बावजूद, निकासी के सभी मामले जिसमें यात्रियों को उठे हुए मार्ग अथवा ट्रैक पर आना अपेक्षित है, तीसरी रेल बिजली आपूर्ति का 'स्वीच ऑफ' कर दिया जाएगा।

स.नि. 232 (1) रेलगाड़ी का स्टेशनों के बीच रुकना और यात्रियों की पैदल निकासी - (ए) यदि कोई रेलगाड़ी रोलिंग स्टॉक की विफलता, कर्षण पावर की विफलता या किसी ऐसे अन्य कारण से जिसके कारण रेलगाड़ी चलने में अक्षम हो, स्टेशनों के बीच रुक जाती है तो फंसी हुई रेलगाड़ी का मोटरमैन एक मिनट के भीतर यातायात नियंत्रक को इसकी अवस्थिति अर्थात किलोमीटर दूरी, रेलगाड़ी का विवरण और अपनी पहचान सूचित करेगा।

(बी) मोटरमैन से प्रारंभिक सूचना प्राप्त होने पर यातायात नियंत्रक समीपवर्ती स्टेशनों के शिफ्ट-प्रभारियों के साथ-साथ कर्षण पावर नियंत्रक (टीपीसी) को भी फंसी हुई रेलगाड़ी से यात्रियों को निकालने के लिए तैयार रहने हेतु सूचित करेगा। ऐसे अवसरों पर संबंधित स्टेशन के शिफ्ट प्रभारी स्टेशन का उचित प्रबंधन करेंगे।

(सी) यदि इस तरह के अवरोध का कारण कर्षण विद्युत की विफलता हो और यह मानने का पर्याप्त कारण हो कि 10 (दस) मिनट के भीतर कर्षण विद्युत को चालू करना संभव नहीं है तो यातायात नियंत्रक फंसी हुई रेलगाड़ी से यात्रियों को निकालने की प्रक्रिया प्रारंभ करेगा।

(डी) यदि इस प्रकार के अवरोध का कारण कर्षण विद्युत की विफलता के अलावा कुछ और हो तो त्रुटि निराकरण के सभी प्रयास दस मिनट के भीतर पूरे कर लिए जाने चाहिए और इसकी स्थिति की सूचना TETRA पर यातायात नियंत्रक को दी जानी चाहिए ताकि घटना के ग्यारहवें (11 वें) मिनट पर वास्तविक रूप से यात्रियों की निकासी शुरू हो सके। इस प्रकार के रुकावट के कारणों की जानकारी यातायात नियंत्रक और मोटरमैन द्वारा रेलगाड़ी के भीतर मौजूद यात्रियों को उपयुक्त रूप से दिया जाएगा ।

(इ) रेलगाड़ी के पटरी से उतर जाने या किसी अन्य संभावित घटना के घटित होने पर इस तरह की यात्री निकासी प्रक्रिया पहले ही प्रारंभ कर दी जाएगी। मध्य खंड में यात्रियों को निकालने के लिए निम्नलिखित प्रक्रियाओं का अनुपालन किया जाएगा -

(i) यातायात नियंत्रक प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान द्वारा टीपीसी से संबंधित खंड (प्लेटफॉर्म क्षेत्र को कवर करने वाली दोनों लाइनों) के लिए पावर ब्लॉक प्राप्त करेगा और प्राइवेट नंबर का आदान -प्रदान करते हुए निकटवर्ती स्टेशनों के शिफ्ट प्रभारियों के साथ-साथ मोटरमैन को भी सूचित करेगा।

(ii) निकटवर्ती स्टेशनों के शिफ्ट-प्रभारी मैनुअल अतिरिक्त दरवाजे (सेकेंडरी डोर (एमएसडी) को खोलने के बाद अर्थिंग उपकरण (डिवाइस) का उपयोग करके प्रभावित खंडों की दोनों लाइनों को भू-योजित (अर्थिंग) कर देंगे और इस प्रकार की अर्थिंग की सूचना प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान द्वारा यातायात नियंत्रक को देंगे। इसके बाद यातायात नियंत्रक TETRA पर प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान द्वारा उक्त रेलगाड़ी के मोटरमैन को दोनों लाइनों की अर्थिंग की पुष्टि करेगा।

(iii) मोटरमैन यात्रियों को सूचित करेगा कि निकासी किसी चुने हुए दरवाजे से शुरू की जाएगी और वे अगली घोषणा की प्रतीक्षा करें।

(iv) नजदीकी स्टेशन का शिफ्ट प्रभारी कम से कम दो यातायात कर्मियों को भेजेगा।

(v) मोटरमैन चुने हुए दरवाजे को खोलेगा और रेलगाड़ी के दरवाजे और पैदल मार्ग के बीच रैम्प को रखकर उसके पुरजों को ठीक प्रकार से फिक्स कर देगा। स्टेशन कर्मचारियों के पहुँचने पर यात्रियों को रेलगाड़ी से पैदल मार्ग पर उतारा जाएगा। एक कर्मचारी यात्रियों की अगुवाई करते हुए स्टेशन की ओर आगे बढ़ेगा और मोटरमैन यह सुनिश्चित करेगा कि सभी यात्री अक्षम रेलगाड़ी से जा चुके हैं।

(vi) रेलगाड़ी से अंतिम यात्री के उतर जाने के बाद दूसरा यातायात कर्मी अंतिम यात्री के पीछे-पीछे चलते हुए स्टेशन की ओर बढ़ेगा।

(vii) सभी यात्रियों के स्टेशन पर पहुंच जाने पर दूसरा यातायात कर्मचारी शिफ्ट प्रभारी को लिखित रूप से निकासी के पूरा होने की पुष्टि करेगा।

(viii) शिफ्ट प्रभारी टेट्रा पर प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए निकासी कार्य पूरा होने के संबंध में यातायात नियंत्रक को पुष्टि करेगा और तदनुसार यातायात नियंत्रक आगे मोटरमैन को सूचित करेगा।

(ix) यातायात नियंत्रक स्टेशन/निकटवर्ती स्टेशनों के शिफ्ट प्रभारियों को अर्थिंग उपकरण हटा लेने के लिए सूचित करेगा।

(x) जब संबंधित कर्मियों द्वारा सभी अर्थिंग उपकरणों को हटा दिया जाता है और एमएसडी को बंद कर दिया जाता है तो मोटरमैन प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान द्वारा यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा ताकि पावर ब्लॉक को रद्द किया जा सके।

(xi) यातायात नियंत्रक यात्रियों की निकासी पूरा होने के बारे में टीपीसी को पुष्टि करेगा और उसके बाद प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के तहत पावर ब्लॉक को रद्द करने के लिए कहेगा।

(xii) पावर ब्लॉक को रद्द करने के बाद टीपीसी यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और यातायात नियंत्रक प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए मोटरमैन और शिफ्ट प्रभारी को सूचित कर देगा।

(xiii) सुरंग खंड में संवातन प्रणाली की अनुपलब्धता या किसी संरचनात्मक बाधा होने पर निकटतम स्टेशन को छोड़कर अन्य स्टेशन पर यात्रियों की इस प्रकार की निकासी पर विचार किया जा सकता है।

(xiv) यदि कोई रेलगाड़ी दो स्टेशनों के बीच इस प्रकार के स्थान पर अक्षम (खराब) हो जाती है तो यातायात नियंत्रक दोनों स्टेशनों पर यात्रियों की निकासी के बारे में विचार कर सकता है।

(2) रेलगाड़ी स्टेशनों के बीच रुक गई हो और यात्रियों को निकालने के लिए सहायक रेलगाड़ी की आवश्यकता हो - यदि कोई रेलगाड़ी स्टेशनों के बीच रुक गई हो परंतु उसकी गतिशीलता समाप्त नहीं हुई हो तो फंसे हुए रेलगाड़ी का मोटरमैन एक मिनट के भीतर यातायात नियंत्रक को उस स्थान अर्थात किलोमीटर दूरी, रेलगाड़ी का विवरण और अपनी पहचान के बारे में सूचित करेगा।

त्रुटि निराकरण के सभी प्रयास दस मिनट के भीतर पूरे कर लिए जाने चाहिए और इसकी स्थिति की सूचना TETRA पर यातायात नियंत्रक को दी जानी चाहिए ताकि घटना के ग्यारहवें (11 वें) मिनट पर वास्तविक रूप से यात्रियों की निकासी शुरू हो सके। इस प्रकार के रुकावट के कारणों की जानकारी रेलगाड़ी के अंदर मौजूद यात्रियों को उपयुक्त रूप से दे दी जाएगी। सहायक रेलगाड़ी भेजने की प्रक्रिया के संबंध में सा.नि. संख्या 232 के उप नियम (1) में निर्दिष्ट किए गए प्रावधानों का अनुपालन किया जाएगा।

ध्यान दें: मध्य खंड में फंसी हुई रेलगाड़ी से यात्रियों को निकालने के लिए केवल उपरोक्त दो प्रक्रियाओं का ही अनुसरण किया जाएगा।

233. रेलगाड़ी विभाजित.- (1) यदि किसी रेलगाड़ी को स्थिर आपातकालीन ब्रेक का उपयोग कर रोका जाता है और कैब सिगनलिंग संकेतन सामान्य हो तो मोटरमैन कारण का पता लगाने के लिए रेलगाड़ी नियंत्रक मॉनिटॅरिंग प्रणाली पैनल अथवा रेलगाड़ी एकीकृत प्रबंधन प्रणाली पैनल, जैसा कि नाम दिया गया है, की जांच करेगा, यदि संपूर्ण रेलगाड़ी अथवा रेलगाड़ी के पीछे की कारों को प्रभावित करने वाले विभिन्न सर्किटों में दोषों के संकेत मौजूद हैं, तो रेलगाड़ी को आगे तब तक नहीं बढ़ाया जाएगा जब तक यह सत्यापित नही हो जाता है कि रेलगाड़ी पूर्ण एवं युग्मित है।

(2) उप-नियम (1) के अधीन रेलगाड़ी के पूर्ण आगमन एवं एकीकृत करने के बारे में सत्यापन का कार्य पूरा करने के बाद यातयात नियंत्रक उपयुक्त पृथककरण बनाने एवं आगे बढ़ने के लिए मोटरमैन को प्राधिकृत करेगा। यदि रेलगाड़ी विभाजित नहीं है, परन्तु अभी भी अपने आप आगे बढ़ने में असमर्थ है, तो रेलगाड़ी को नियम 232 के उप-नियम (1) के अनुसार आगे बढ़ाया जाएगा।

(3) यदि रेलगाड़ी को विभाजित पाया जाता है, तो मोटरमैन पहले स्वयं संतुष्ट होगा कि कोई यात्री घायल नहीं हुआ है अथवा रेलगाड़ी से गिरा नहीं है, और उसके बाद,-

(क) यात्रियों को रेलगाड़ी के खुले सिरे से निकाला जाएगा और यातायात नियंत्रक एवं रॉलिंग स्टॉक पर्यवेक्षक के साथ परामर्श करके सहायक कर्मचारी के मदद से यदि संभव हुआ तो रेलगाड़ी को विशेष अनुदेशों के अनुसार पुन: युग्मित किया जाएगा; और

(ख) यदि मोटरमैन रेलगाड़ी की सफलतापूर्वक पुन: युग्मित कर देता है, तो वह आगे की कैब में वापस आ जाएगा और परिस्थितियों के संबंध में यातायात नियंत्रक को रिपोर्ट करेगा और यातायात नियंत्रक द्वारा दिये गए अनुदेशों का अनुपालन करते हुए अगले स्टेशन तक आगे बढ़ने की अनुमति मांगेगा।

(4) रेलगाड़ी को अगले स्टेशन पर यात्री की सेवा से हटा लिया जाएगा और घटना की जांच करने के लिए डिपो में भेज दिया जाएगा।

(5) यदि रेलगाड़ी पुन: युग्मित नहीं हो सकती है तो मोटरमैन यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और यातायात नियंत्रक उसके बाद पूर्ववर्ती स्टेशन पर स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को निम्नलिखित रेलगाड़ी से यदि संभव हो, तो यात्रियों को उतारने के लिए सूचित करेगा और इसे स्थल पर ले जाने के लिए उपयोग करेगा और अपने साथ कम से कम दो कर्मचारियों को ले जाएगा।

(6) निम्नलिखित रेलगाड़ी के मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को जहाँ तक सिगनल अनुमति देता है, कोड किया हुआ मैनुअल मोड में चलाएगा, उसके बाद यातायात नियंत्रक मोटरमैन को प्रतिबंधित मैनुअल मोड में रेलगाड़ी चलाने और धीमी गति पर विभाजित रेलगाड़ी के यथा निकट आगे बढ़ने तथा रूकने का निदेश देगा, और उसके बाद स्टेशन शिफ्ट प्रभारी और कर्मचारी सामने से अथवा बगल से, जैसा प्रयोज्य हो, रेलगाड़ी को छोड़ेंगे और विभाजित रेलगाड़ी में चढ़ेंगे।

(7) कर्मचारी रेलगाड़ी के अग्र भाग के पीछे की ओर तैनात रहेंगे और विभाजित रेलगाड़ी का मोटरमैन अगवाई करने वाली कैब में वापस आ जाएगा, आवश्यक पृथककरण करेगा और आगे बढ़ने के लिए यातायात नियंत्रक से अनुमति मांगेगा।

(8) यातायात नियत्रक मोटरमैन को अगले स्टेशन तक दस किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से आगे बढ़ने तथा प्लेटफॉर्म के अंतिम छोर पर रूकने का निदेश देगा।

(9) अन्य कर्मचारी विभाजित रेलगाड़ी के पिछले भाग के सामने की ओर तैनात रहेंगे और उसके बाद सहायक स्टेशन शिफ्ट प्रभारी सहायक रेलगाड़ी के शंटिंग अवस्थान से रेलगाड़ी पीछले भाग को अत्यधिक सावधानीपूर्वक चलाएगा और कर्मचारी सामने की ओर ध्यान रखे रहेंगे, यातायात नियंत्रक के साथ संचार माध्यम से निरंतर संपर्क बनाए रखेंगे और रेलगाड़ी को किसी भी मामले में दस किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से अगले स्टेशन तक चलाया जाएगा।

(10) स्टेशन पर रेलगाड़ी के आगमन होने पर यात्रियों को उतार दिया जाएगा।

(11) उसके बाद यदि संभव हो, तो रेलगाड़ी के दोनों भाग को प्रतिबंधित मैनुअल मोड में चल स्टॉक इंजीनियर के पर्यवेक्षण में निकटतम डिपो अथवा साइडिंग तक धीमी गति से ले जाया जाएगा।

(12) कैब सिगनलिंग के आगे बढ़ने का कोड डिसप्ले होते ही सहायक रेलगाड़ी आगे बढ़ेगी और अगले स्टेशन पर यात्रियों को चढ़ाएगी एवं सामान्य संचालन पुन: आरंभ करेगी।

(13) यदि डिपो विभाजित रेलगाड़ी के संचलन की दिशा की विपरीत दिशा में हो तो यातायात नियंत्रक के परामर्श से मोटरमैन द्वारा कैब को संचलन की अग्र दिशा में बदल लेने के बाद, विभाजित रेलगाड़ी के पिछले भाग में सुरक्षा कर्मी की तैनाती के बाद विभाजित रेलगाड़ी के पिछले भाग को पहले डिपो की दिशा में निकटतम स्टेशन की ओर ले जाया जाएगा।

(14) रेलगाड़ी के दूसरे विभाजित भाग को, पृथककरण के बाद सामने की ओर पैनी नजर रखते हुए और यातायात नियंत्रक के साथ संचार माध्यम से निरंतर संपर्क बनाए रखते हुए तथा विभाजित छोर पर अन्य सुरक्षा कर्मी की तैनाती के बाद शंटिंग मोड में बहुत धीमी गति से सावधानीपूर्वक संचालित किया जाएगा।

(15) स्टेशन पहुँचने के बाद, सहायक रेलगाड़ी सामान्य परिचालन पुन: आरंभ कर सकती है।

(16) यदि संभव हो तो विभाजित रेलगाड़ी के विभाजित भाग को प्रतिबंधित मैनुअल मोड में चल स्टॉक पर्यवेक्षक की निगरानी में डिपो तक ले जाया जाएगा।

(17) यदि विभाजित रेलगाड़ी के किसी विभाजित भाग को उसकी अपनी सामर्थ्य पर आगे बढ़ाना संभव नहीं हो तो उसे यातायात नियंत्रक के अनुदेशों के तहत अन्य उपयुक्त रेलगाड़ी का उपयोग करके डिपो तक ले जाया जाएगा।

स.नि. 233 रेलगाड़ी विभाजन - (1) यदि रेलगाड़ी को कोई अपरिवर्तनीय आपातकालीन ब्रेक लगाकर रोका जाता है और मोटरमैन द्वारा रेलगाड़ी नियंत्रण एवं अनुवीक्षण प्रणाली (टीसीएमएस) पैनल या रेलगाड़ी एकीकृत प्रबंधन प्रणाली (टीआईएमएस) पैनल के माध्यम से इस बात की पुष्टि की जाती है कि रेलगाड़ी विभाजित हो गई है तो उक्त रेलगाड़ी का मोटरमैन तुरंत यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा।

(2) यातायात नियंत्रक विभाजित रेलगाड़ी के मोटरमैन को अगली सूचना तक प्रतीक्षा करने और मौजूदा स्थिति के संबंध में यात्रियों को सूचित करने का निर्देश देगा।

(3) यातायात नियंत्रक घटना के संबंध में अनुगामी रेलगाड़ियों के सभी मोटरमैनों के साथ-साथ सभी स्टेशन के शिफ्ट प्रभारियों को सूचित करेगा। यातायात नियंत्रक स्टेशन शिफ्ट प्रभारी और अनुगामी रेलगाड़ी के मोटरमैन को स्टेशन पर रुकने और पिछले स्टेशन पर सभी यात्रियों को उतारने का निर्देश देगा।

(4) यातायात नियंत्रक उक्त खाली रेक के मोटरमैन को उस स्टेशन के दो सक्षम स्टेशन कर्मचारियों को साथ लेकर सावधानी पूर्वक आगे बढ़ने की सलाह देगा।

(5) निकटतम अनुगामी रेलगाड़ी का मोटरमैन सावधानी पूर्वक आगे बढ़ेगा और विभाजित रेलगाड़ी के 10 मीटर पीछे रुक जाएगा। मोटरमैन खाली रेलगाड़ी को सुरक्षित करेगा और यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा।

(6) निकटतम अनुगामी रेलगाड़ी का मोटरमैन विभाजित रेलगाड़ी के मोटरमैन के साथ संचार - संवाद करेगा। एक स्टेशन कर्मचारी को विभाजित रेलगाड़ी के आगले हिस्से के पीछे तैनात किया जाएगा और विभाजित रेलगाड़ी का मोटरमैन आवश्यक पृथक्करण करेगा और आगे बढ़ने के लिए यातायात नियंत्रक से अनुमति प्राप्त करेगा।

(7) मोटरमैन यातायात नियंत्रक के साथ निरंतर संचार बनाए रखते हुए अगले स्टेशन तक अधिकतम 10 किमी प्रति घंटे की गति से आगे बढ़ेगा और प्लेटफॉर्म के दूरस्थ छोर पर रुक जाएगा। रेलगाड़ी के पहुँच जाने पर यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारा जाएगा।

(8) दूसरे स्टेशन कर्मचारी को विभाजित रेलगाड़ी के पिछले भाग के सामने के छोर पर तैनात किया जाएगा और अनुगामी खाली रेक का मोटरमैन विभाजित रेलगाड़ी के

पिछले छोर से रेलगाड़ी को अधिकतम 10 किमी प्रति घंटे की गति से चलाएगा और स्टेशन कर्मचारी मोटरमैन और यातायात नियंत्रक के साथ निरंतर संपर्क बनाए रखते हुए आगे की ओर सतर्क दृष्टि बनाए रखेगा।

(9) रेलगाड़ी को पीछे की कैब से अगले स्टेशन तक चलाया जाएगा और रेलगाड़ी के पहुँचने पर यात्रियों को रेलगाड़ी से उतार दिया जाएगा।

(10) रेलगाड़ी के दो विभाजित हिस्सों को रॉलिंग स्टॉक पर्यवेक्षक की देखरेख में निकटतम डिपो या साइडिंग में सावधानी पूर्वक ले जाया जाएगा।

(11) तब यातायात नियंत्रक सेक्शन को अवरोधमुक्त (क्लियर) करने के लिए खाली रेक को चलाने हेतु एक मोटरमैन की व्यवस्था करेगा और स्टेशन पर पहुंचने के बाद रेलगाड़ी यातायात नियंत्रक के निर्देश के अनुसार संचालित होगी।

(12) यदि विभाजित रेलगाड़ी के किसी हिस्से को रेलगाड़ी के अपनी शक्ति (इंजन) से संचालित करना संभव न हो तो यात्रियों को स.नि.-232 के उप नियम (1) में निर्धारित नियम के अनुसार रेलगाड़ी से उतारा जाएगा। निकासी कार्रवाई पूरा होने पर इसे यातायात नियंत्रक के निर्देशन में सहायक रेलगाड़ी का उपयोग कर कार-शेड ले जाया जाएगा।

234. असामान्य घटनाएँ.- (1)मेट्रो रेल के सभी कर्मचारी अपने कार्यस्थल पर रखे गए फायर अलार्म, अग्निशमन उपस्कर आदि के स्थान और उन्हें उपयोग करने की जानकारी रखेंगे।

(2) मेट्रो रेल के सभी कर्मचारी धुआँ अथवा आग देखते ही, उपलब्ध उपस्कर के जरिए अथवा स्टेशन शिफ्ट प्रभारी और यातायात नियंत्रक को सूचित करके, जो सर्वाधिक उपयुक्त एवं शीघ्र हो सके, सचेत करेगा।

(3) यदि स्टेशनों के बीच धुआँ उठने अथवा आग लगने की सूचना मिलती है तो मोटरमैन यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा, अपनी रेलगाड़ी को अगले स्टेशन तक ले जाएगा और यात्रियों को रेलगाड़ी से उतार देगा। उसके बाद कर्षण पावर का स्विच बंद करे देगा, और ओवरहेड कर्षण क्षेत्र में प्रभावित रेलगाड़ी का पैण्टोग्राफ नीचे कर देगा, अथवा अन्य रेलगाड़ियों को कर्षण पावर पुनर्बहाल करने से पहले तीसरे रेल कर्षण क्षेत्र में प्रभावित रेलगाड़ी के बिजली संग्रहण उपस्कर को वापस कर लेगा।

(4) यदि किसी रेलगाड़ी में या पटरी पर आग लगने के कारण रेलगाड़ी को स्टेशनों के बीच खड़ी करनी पड़े तो नियम 232 के उप-नियम (3) से (8), जैसा लागू हो, में निर्दिष्ट उपबंधों के अनुसार यात्रियों को निकाला जाएगा।

(5) यदि घटना किसी सुरंग में घटित होती है तो यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने के प्राधिकारी प्राप्त करने से पहले निकासी हेतु चयन किए गए मार्ग पर ताजी हवा के आपूर्ति करने के लिए यातायात नियंत्रक वायु-संचार प्रणाली के एकीकृत स्टेशन प्रबंध प्रणाली नियंत्रक (आईएसएमएस) के साथ मिलकर व्यवस्था करेगा।

(6) यदि किसी स्टेशन पर आग का अलार्म सक्रिय होता है अथवा स्टेशन पर धुआँ उठने या आग लगने की सूचना प्राप्त होती है तो स्टेशन शिफ्ट प्रभारी यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और फिर निकटवर्ती सर्किट टेलीविजन या वास्तविक निरीक्षण द्वारा अलार्म की वास्तविकता का सत्यापन स्वयं करेगा।

(7) यदि धुआँ अथवा आग लगी हो तो स्टेशन शिफ्ट प्रभारी यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और आगे यात्रियों का प्रवेश रोकते हुए संबंधित क्षेत्र से यात्रियों की निकासी की व्यवस्था करेगा और यदि आवश्यक हो, स्टेशन को पूरी तरह से खाली कराया जा सकता है और यातायात नियंत्रक से रेलगाड़ियों को नहीं रोकने की व्यवस्था करने का अनुरोध किया जा सकता है।

(8) यातायात नियंत्रक मुख्य नियंत्रक को सूचित करेगा जो सहायतार्थ अग्निशमन सेवाएं और जरूरत पड़े तो एम्बुलेंस सेवाएं उपलब्ध कराने की व्यवस्था करेगा।

(9) यदि कोई मोटरमैन या स्टेशन शिफ्ट प्रभारी निकटवर्ती परिसरों में आग देखता है जो मेट्रो रेल की संपत्ति को प्रभावित कर सकती है तो वह यातायात नियंत्रक को परिस्थितियों के संबंध में रिपोर्ट करेगा और यातायात नियंत्रक इसकी सूचना मुख्य नियंत्रक एवं सुरक्षा नियंत्रक को देगा और जब तक स्थानीय निरीक्षण से इस बात की पुष्टि नहीं हो जाती कि संभावित खतरा मौजूद है तब तक सामान्य सेवाएं बनाए रखेगा।

235. अन्य सुरक्षित परिस्थितियाँ. - (1) मेट्रो रेल के सभी कर्मचारी, एवं, विशेषकर मोटरमैन एवं स्टेशन शिफ्ट प्रभारी रेल पटरियों के आस-पास असुरक्षित स्थितियों पर नजरदारी बनाएं रखेंगे जो निम्नलिखित हैं,-

(क) रेल के अधिकार के भीतर क्षतिग्रस्त या अव्यवस्थित जुड़े हुए उपस्कर;

(ख) टूटी अथवा फटी हुई रेल;

(ग) विस्थापित या क्षतिग्रस्त ओरवहेड कर्षण पावर कंडक्टर अथवा तीसरा रेल पावर कंडक्टर, जैसा भी मामला हो;

(घ) क्रेनों के उपयोग सहित ट्रैक के निकट निर्माण गतिविधियँ जो ट्रैक के 6 मीटर के भीतर झूल सकती हैं;

(ड़) सड़क दुर्घटनाएं जो पुलों को नुकसान पहुँचा सकती हैं या जिसके कारण पुलों को क्षति पहुँची हो;

(च) सड़क दुर्घटनाएं जो मेट्रो रेल मार्ग पर अतिक्रमण करने के लिए यानों या उनके भार का कारण हो सकती हैं; और

(छ) ट्रैक पर कोई अन्य अवरोध ।

(2) यदि मोटरमैन कोई असुरक्षित स्थिति देखता है, तो वह तत्काल इसकी सूचना यातायात नियंत्रक को देगा ताकि प्रभाव को कम करने की कार्रवाई की जा सके एवं कारण को दूर किया जा सके। भूकंप होने की स्थिति में यातायात नियंत्रक सभी रेलगाड़ियों को तत्काल रूकने का अनुदेश देगा और ऐसी भूकंप की स्थिति के बीत जाने के बाद यातायात नियंत्रक इस बात की जांच करने के बाद कि रेलगाड़ी संचलन के लिए ट्रैक सुरक्षित है और अगले स्टेशन तक अवरोधमुक्त है, प्रत्येक फंसे मोटरमैन को अनुदेश देगा कि वह प्रतिबंधित मोड में पैदल गति से आगे बढ़े:

बशर्ते कि ऐसी घटना में, यदि विशेष अनुदेशों के अनुसार सभी ट्रैकों एवं संरचनाओं की जांच कर ली गई है तो रेलगाड़ियों का सामान्य परिचालन बहाल किया जा सकता है।

स.नि.-235 (2) रेलगाड़ियों का पुन: सामान्य संचालन सा. एवं स.नि. संख्या 52 के अनुसार किया जाएगा।

अध्याय – 8

कार्यकरण प्रणाली

236. निरंतर स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली.- (1) मेट्रो रेल में निरंतर स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण संचालन प्रणाली स्टेशनों और डिपो और मेन लाइन के बीच रेलगाड़ियों के संचलन हेतु अपनायी जाएगी।

(2) निरंतर स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली उपयुक्त अनुमोदित साधनों के माध्यम से ट्रैकसाइड और रेलगाड़ी के बीच निरंतर संचरण द्वारा कैब सिगनलिंग के साथ लक्ष्य गति और लक्ष्य दूरी के सिद्धांत पर कार्य करती है, एक सुरक्षित ऑपरेटिंग इन्वेलप उत्पन्न कर सभी परिचालनिक परिस्थितियों में सभी रेलगाड़ियों के सुरक्षित आवागमन को सुनिश्चित करती है जिसे संचलन प्राधिकरण की सीमा एवं अधिकतम सुरक्षित गति द्वारा परिभाषित किया गया है।

(3) संचलन प्राधिकारण की सीमा सबसे दूर की बिन्दु होगी जिसमें गति और दूरी की माप में त्रुटि के लिए रेलगाड़ी ब्रेकिंग दूरी और उपस्कर प्रतिक्रिया समय की गणना करते हुए सुरक्षित रूप से आगे बढ़ सकती है।

(4) अधिकतम सुरक्षित गति अधिकतम गति होगी जिस पर रेलगाड़ी को रेलगाड़ी नियंत्रक एवं सिगनलिंग प्रणाली के हस्तक्षेप किए बिना यात्रा करने की अनुमति है और इसकी लगातार इस तरह गणना की जाएगी कि स्थायी गति प्रतिबंध, रेलगाड़ी की किस्म के लिए गति सीमा और अस्थायी गति प्रतिबंधों को पार नहीं किया जाएगा एवं संचलन प्राधिकार की सीमा को पार किए बिना रेलगाड़ी हमेशा रूकेगी।

(5) निरंतर स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली रेलगाड़ी परिचालन के निम्नलिखित मोड प्रदान करेगी, अर्थात,-

(क) स्वचालित मोड, जहाँ उपलब्ध है;

(ख) स्वचालित रिवर्सल मोड (यदि उपलब्ध है);

(ग) कोड किया हुआ मैनुअल मोड (एटीपी);

(घ) प्रतिबंधित मैनुअल मोड;

(ड.) कट आउट मोड; और

(च) रन ऑन साइट मोड, जहाँ उपलब्ध है।

स.नि.-236 (5) (ए) (बी) अब यह प्रभाव में नहीं है।

237. स्वचालित मोड .– (1) स्वचालित मोड में, रेलगाड़ी के दरवाजों को बंद करने और ठहराव वाले स्टेशन से आरंभ होने को छोड़कर, रेलगाड़ी को मोटरमैन के हस्तक्षेप के बिना परिचालन किया जाएगा और यह परिचालन स्वचालित रेलगाड़ी सुरक्षा कार्यों के पर्यवेक्षण एवं नियंत्रण के तहत किया जाएगा।

(2) स्वचालित मोड में, रेलगाड़ी नियंत्रण एवं सिगनल प्रणाली,- (क) कर्षण पावर, कोस्टिंग का प्रयोग करके और स्वचालित रूप से ब्रेक लगाकर एवं छोड़कर रेलगाड़ी की गति को बढ़ाएगी और कम करेगी;

(ख) स्वचालित रूप से गति, त्वरण नियंत्रण और स्टेशन पर रेलगाड़ी को रोकेगी;

(ग) रेलगाड़ी के परिचालन हेतु सभी आवश्यक संकेत उपलब्ध कराएगी;

(घ) अधिकतम सुरक्षित गति एवं संचलन प्राधिकार की सीमा का निरंतर ध्यान रखेगी;

(ड.) अधिकतम सुरक्षित गति एवं संचलन प्राधिकार की सीमा से अधिक होने पर रेलगाड़ी के संचलन को रोकेगी;

(च) जब रेलगाड़ी को डॉक किया जाता है, तब यदि ऑटोमैटिक रेलगाड़ी प्रोटेक्शन डोर रिलीज द्वारा अनुमेय हो तो रेलगाड़ी के दरवाजे सही ओर खुलेगी और शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजे, जहाँ उपलब्ध है, स्वत: ही सही ओर खुल जाएगी;

(छ) यदि रेलगाड़ी के दरवाजों को अथवा शीशा लगे प्लेटफॉर्म दरवाजे लगे होने की स्थिति में उन्हें बंद किये जाने या फिर अलग कर दिये जाने का पता नहीं लगा लिया जाता है तब तक रेलगाड़ी को आगे बढ़ने से रोकेगा;

(ज) सिगनल स्टॉप से पुन: खुलने वाली रेलगाड़ी स्वचालित होगी; और

(झ) किसी स्टेशन पर रूकी हुई रेलगाड़ी का खुलना या पुन: खुलना की शुरूआत मोटरमैन द्वारा की जाएगी।

238. **स्वचालित रिवर्सल मोड** .–(1) इस मोड का उपयोग, जहाँ उपलब्ध है, विशेष अनुदेशों में विशिष्ट रूप से परिभाषित सेक्शन के क्षेत्रों में स्वचालित रूप से किसी रेलगाड़ी के चालन की दिशा बदलने के लिए किया जाता है जो किसी स्टेशन के विनिर्दिष्ट ट्रैक सर्किट पर ही संभव है, जब रेलगाड़ी ठहराव की स्थिति में रहती है।

(2) स्वचालित मोड अथवा कोड किया हुआ मैनुअल मोड से स्वचालित रिवर्सल मोड में परिवर्तन स्वचालित रेलगाड़ी पर्यवेक्षण से रिवर्सल परिचालन के लिए अनुरोध की प्राप्ति होने और ठहराव की स्थिति में मोटरमैन द्वारा स्वचालित रिवर्सल बटन को दबाकर स्वीकृति दिए जाने पर स्वचालित रूप से शुरू हो जाती है।

(3) यदि मोटरमैन द्वारा रिवर्सल परिचालन का अनुरोध किया जाता है तो अग्रणी कैब की ऑन-बोर्ड स्वचालित रेलगाड़ी सुरक्षा इकाई स्टेशन पर आगमन पर अनुगामी छोर पर इकाई को सक्रिय कर देती है।

(4) जब रिवर्सल परिचालन को सफलतापूर्वक पूरा कर लिया गया हो और आगे की चालन हेतु मोटरमैन द्वारा नए अग्रणी कैब को ऑनलॉक कर दिया गया हो तो रेलगाड़ी वहन करने वाली स्वचालित रेलगाड़ी सुरक्षा इकाई स्वचालित रिवर्सल मोड से कोड किया हुआ मैनुअल मोड में वापस आ जाएगी ।

239. कोड किया हुआ मैनुअल मोड एटीपी.- (1)कोड किया हुआ मैनुअल मोड में मोटरमैन कैब सिगनल नियमों का पालन करते हुए रेलगाड़ी चलाएगा।

(2) कोड किया हुआ मैनुअल मोड में रेलगाड़ी नियंत्रण एवं सिगनल प्रणाली, –

(क) रेलगाड़ी परिचालन के लिए वर्तमान गति सहित कैब सिगनल एवं अन्य सभी आवश्यक सिगनलें उपलब्ध कराएगी।

(ख) लक्ष्य गति एवं संचलन प्राधिकार की सीमा का निरंतर ध्यान रखेगी;

(ग) अधिकतम सुरक्षित गति एवं संचलन प्राधिकार की सीमा से अधिक होने पर रेलगाड़ी के संचलन को रोकेगी;

(घ) यदि रेलगाड़ी की गति लक्ष्य गति अथवा अधिकतम सुरक्षित गति से अधिक होती हो तो श्रव्य एवं दृश्य माध्यम से चेतावनी देगी;

(ड.) रेलगाड़ी के डॉक होने पर रेलगाड़ी के दरवाजों को सक्रिय करेगी, केवल उन्हीं दरवाजों को सक्रिय करेगी जो रेलगाड़ी के प्लेटफॉर्म की ओर हैं; और

(च) यदि रेलगाड़ी के दरवाजों, या जहाँ शीशा लगे प्लेटफॉर्म के दरवाजों को बंद होने का पता नहीं लगा लिया जाता है तब तक रेलगाड़ी को आगे बढ़ने से रोकेगी।

240. प्रतिबंधित मैनुअल मोड.- (1) प्रतिबंधित मैनुअल मोड परिचालन का डिफॉल्ट मोड है और यह स्वचालित रूप से प्रारंभ होता है, जब स्वाचालित रेलगाड़ी नियंत्रण उपस्कर ले जाने वाली रेलगाड़ी को प्रथम बार बिजली दी जाती है तो यह तब तक परिचालन में रहती है जब तक कोड किया हुआ मैनुअल मोड में स्थानांतरण की अनुमति देने हेतु पर्याप्त स्थितियाँ पूरी नहीं हो जाती।

(2) प्रतिबंधित मैनुअल मोड का उपयोग किया जाएगा,- (क) डिपो में रेलगाड़ियों के परिचालन में;

(ख) मेन लाइन पर आपातकालीन ब्रेक लगाने एवं कैब सिगनलों के न होने पर; और

(ग) डिपो में प्रवेश करने से लेकर बाहर निकलने तक; और

(घ) यातायात नियंत्रक से अनुदेशों की प्राप्ति पर।

(3) प्रतिबंधित मैनुअल मोड में, रेलगाड़ी की गति ऑन बोर्ड स्वचालित रेलगाड़ी सुरक्षा उपस्करों द्वारा लागू अधिकतम पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटे तक सीमित होगी।

(4) शीशा लगे सभी प्लेटफॉर्म दरवाजों, जहाँ उपलब्ध हैं, को प्लेटफॉर्म पर रेलगाड़ी कैब के समीप उपलब्ध स्थानीय पैनल से मोटरमैन द्वारा मैनुअल रूप से परिचालित किया जाएगा।

(5) रेलगाड़ी के दरवाजों को भी सही दिशा में मोटरमैन द्वारा मैनुअल रूप से परिचालित किया जाएगा।

स.नि.-240 (4) जब रेलगाड़ी डिग्रेडेड मोड पर चलती है तो सभी प्लेटफॉर्म स्क्रीन दरवाजों का परिचालन प्लेटफॉर्म पर्यवेक्षक (प्लेटफॉर्म पर कार्यरत आरपीएफ) द्वारा प्लेटफॉर्म पर रेलगाड़ी कैब के निकट उपलब्ध स्थानीय पैनल से किया जाएगा।

241. **कट आऊट मोड.-** (1) "कट आउट मोड" का उपयोग रेलगाड़ी से दिखायी जाने वाली सिग्नलिंग और रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली की पूर्ण विफलता के मामले में किया जाता है और इस मोड में रेलगाड़ी की गति पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटा तक सीमित रहेगी, जब तक कि निम्नवत कोई विशेष उपबंध नहीं बनाया जाता है,-

(क) धीमी गति वाला कट आउट मोड,– यह स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण कट-आउट-मोड स्थिति में परिचालन का डिफॉल्ट मोड है, जिसमें संचालक शक्ति प्रणाली रेलगाड़ी की गति पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक होने पर रेलगाड़ी के कर्षण को काट देगी और मोटरमैन रेलगाड़ी को लाइन-साइड सिगनलों के अनुसार मैनुअल रूप से चलाएगा और ध्यान रखेगा और यदि रेलगाड़ी की गति पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक होती है तो सर्विस ब्रेक अथवा आपातकालीन ब्रेक लगाकर रेलगाड़ी की गति को सीमित करेगा।

(ख) उच्च गति वाला कट आउट मोड,- यह मोड, जहाँ उपलब्ध है, परिचालन नियंत्रण केन्द्र से प्राप्त विनिर्दिष्ट अनुदेशों के तहत ही काम में लगाया जाएगा, जिसमें स्वचालित रेलगाड़ी नियंत्रण कट-आउट स्थिति में परिचालन चालीस किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक होने पर संचालक शक्ति प्रणाली रेलगाड़ी के कर्षण को काट देगी और मोटरमैन रेलगाड़ी को लाइन-साइड सिगनलों के अनुसार मैनुअल रूप से चलाएगा और ध्यान रखेगा और यदि रेलगाड़ी की गति चालीस किलोमीटर प्रति

घंटा से अधिक होती है तो सर्विस ब्रेक अथवा आपातकालीन ब्रेक लगाकर रेलगाड़ी की गति को सीमित करेगा।

(2) कट आउट मोड में, रेलगाड़ी का परिचालन मोटरमैन द्वारा लाइन-साइड सिगनलों एवं यातायात नियंत्रक से रेडियो पर प्राप्त मौखिक अनुदेशों के अनुसार की जाएगी।

(3) कट आउट मोड में मेन लाइन पर रेलगाड़ियों का चालन केवल यातायात नियंत्रक के अनुदेशों के अधीन अनुमेय है।

(4) शीशा लगे सभी प्लेटफॉर्म दरवाजों, जहाँ उपलब्ध हैं, को प्लेटफॉर्म पर रेलगाड़ी कैब के समीप उपलब्ध स्थानीय पैनल से मोटरमैन द्वारा मैनुअल रूप से परिचालित किया जाएगा।

(5) रेलगाड़ी के दरवाजों को भी सही दिशा में मोटरमैन द्वारा मैनुअल रूप से परिचालित किया जाएगा।

स.नि.-241(4) जब रेलगाड़ी डिग्रेडेड मोड पर चलती है तो सभी प्लेटफॉर्म स्क्रीन दरवाजों का परिचालन प्लेटफॉर्म पर्यवेक्षक (प्लेटफॉर्म पर कार्यरत आरपीएफ) द्वारा प्लेटफॉर्म पर रेलगाड़ी कैब के निकट उपलब्ध स्थानीय पैनल से किया जाएगा।

242. रन ऑन साइट मोड.- रन ऑन साइट मोड में, जो ट्रैक अथवा मार्गस्थ उपस्कर से स्वचालित रेलगाड़ी सुरक्षा सिगनलों की अनुपस्थिति में परिचालित होता है, रेलगाड़ी को लाइन ऑफ साइट पर चलाया जाता है एवं गति को स्वचालित रेलगाड़ी सुरक्षा प्रणाली द्वारा अधिकतम पच्चीस किलोमीटर प्रति घंटा तक सीमित कर दिया जाता है। जब ट्रैक अथवा मार्गस्थ उपस्कर से स्वचालित रेलगाड़ी सुरक्षा सिगनल प्राप्त होते हैं, तो यह मोड स्वचालित रूप से कोड किया हुआ मैनुअल मोड में बदल जाता है।

243. संचार आधारित रेलगाड़ी नियंत्रण.- (1) सीबीटीसी प्रणालियों में रेलगाड़ियाँ रेडियो के माध्यम से लाइन के साथ में वितरित मार्गस्थ उपस्कर तक लगातार अपनी स्थितियों की गणना और संचार करती रहती है। इस स्थितियों में, अन्य मापदंडों, वास्तविक स्थिति, गति, यात्रा की दिशा एवं ब्रेक लगाने की दूरी शामिल है। यह सूचना ट्रैक पर रेलगाड़ी द्वारा संभावित कब्जा किए गये क्षेत्र की गणना की अनुमति देती है। यह लाइन प्वाइंटों को पारिभाषित करने के लिए मार्गस्थ उपस्कर को समर्थ बनाता है जो उसी ट्रैक पर अन्य रेलगाड़ियों को कभी गुजरने नहीं देगा। ये प्वाइंट संरक्षा संबंधी आवश्यकताओं को बरकरार रखते हुए रेलगाड़ियों को स्वचालित रूप से और निरंतर उनकी गाति को समायोजित कर संचारित होते हैं। इसलिए, रेलगाड़ियाँ पूर्ववर्ती रेलगाड़ी की दूरी के बारे में निरंतर सूचना प्राप्त करती है और तब उसी के अनुसार संरक्षात्मक दूरी को समायोजित करने में समर्थ होती है।

(2) संचार आधारित रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली में रेलगाड़ी की स्थिति और इसकी भंग वक्रता को रेलगाड़ी में वहन की जाने वाली उपस्कर द्वारा निरंतर गणना की जाती है और तब से इसे रेडियो के माध्यम से मार्गस्थ उपस्कर तक पहुँचाया जाता है। इस प्रकार, मार्गस्थ उपस्कर सुरक्षित क्षेत्रों को स्थापित करने में समर्थ है, आगे आने वाली निकटतम बाधा तक, प्रत्येक को संचलन प्राधिकार सीमा (एमएएल) कहा जाता है। इन प्रणालियों में गणना किए गये अधिग्रहण में रेलगाड़ी की लंबाई में जोड़ा गया अनिश्चिततायुक्त स्थान के लिए एक संरक्षा मार्जिन अवश्य शामिल होना चाहिए। ये दोनों जो आकार बनाते हैं, उसे सामान्यतया 'रेलगाड़ी का पद चिह्न' कहा जाता है। इस प्रकार, जैसे-जैसे अगली रेलगाड़ी आगे बढ़ती है, बाद वाली रेलगाड़ी की संचलन प्राधिकार सीमा भी संचालित होती है जिसके परिणामस्वरूप ब्लॉक कार्य प्रणाली संचालित होती रहती है।

(3) संचार आधारित रेलगाड़ी नियंत्रण प्रणाली भी रेलगाड़ी परिचालन का वही मोड उपलब्ध करायेगी जैसा कि सीएटीसी प्रणाली के पैरा 237, 238, 249, 240, 241 और 242 में उपलब्ध है।

अध्याय - 8

इकहरी लाइन कार्यकरण

244. इकहरी लाइन संचालन का उद्देश्य. - चालू लाइनों में से किसी एक के किन्हीं दो स्टेशनों के बीच लाइन के किसी हिस्से में कोई बाधा उत्पन्न हो जाने की स्थिति में प्रभावित सेक्शन की दोनों दिशाओं में समीपवर्ती लाइन के गैर-प्रभावित ट्रैक पर इकहरी लाइन संचालन की पद्धति अपनाकर रेलगाड़ी सेवा जारी रखी जा सकती है और इस इकहरी लाइन संचालन के उद्देश्य को यातायात नियंत्रक द्वारा निर्धारित समयान्तरालों पर पहले एक दिशा में समूहों में रेलगाड़ियाँ चलाकर और उसके बाद अन्य दिशा में उतनी ही संख्या के समूह में रेलगाड़ियाँ चलाकर पूरा किया जाएगा।

245. क्रियान्वयन.- (1) यातायात नियंत्रक, मुख्य नियंत्रक के साथ परामर्श करने के पश्चात् इकहरी लाइन संचालन प्रारंभ करने का निर्णय लेगा।

(2) यातायात नियंत्रक, विपरीत दिशा में रेलगाड़ी के गुजरने से पहले इकहरी लाइन सेक्शन के प्रत्येक स्टेशन पर स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को सूचित करेगा।

(3) जिस प्लेटफार्म का उपयोग हो रहा है उसपर होने वाली भीड़ पर भी स्टेशन शिफ्ट प्रभारी गहरी नजर रखेंगे और यदि अत्यधिक भीड़ हो जाने के कारण स्थिति खतरनाक हो जाए तब स्टेशन के प्रवेश द्वारों को बंद करने के लिए तैयार रहेंगे।

(4) इन स्टेशनों के स्टेशन शिफ्ट प्रभारी यात्रियों को दृश्य एवं श्रव्य उद्घोषणा द्वारा इसकी सूचना देंगे और यात्रियों को सही प्लेटफार्म पर जाने का रास्ता बताने के लिए आवश्यक कोई अन्य उपाय अपनाएंगे।

(5) यातायात नियंत्रक सभी रेलगाड़ियों के मोटरमैनों को इकहरी लाइन संचालन के स्थान एवं दिशा की जानकारी देंगे।

(6) रेलगाड़ियों का संचालन इनकी यात्रा की सामान्य दिशा में सामान्य रूप से सिगनल प्रदर्शित करके एवं स्वचालित रेलगाड़ी परिचालन के अधीन किया जाएगा। यात्रा की विपरीत दिशा में, यदि सिगनल प्रणाली अनुकूल हो, रेलगाड़ी का संचालन सामान्यतया स्वचालित तरीके से अथवा कोडयुक्त हस्तनियंत्रित तरीके से किया जाएगा। यातायात की विपरीत दिशा में रेलगाड़ी परिचालन के लिए अन्य तरीके, जैसे-प्रतिबंधित हस्तनियंत्रित तरीका, रन ऑन साइट तरीका अथवा कट आउट तरीका, भी विशेष अनुदेशों के अधीन उपयोग में लाए जा सकते हैं।

(7) यदि सामान्य संचालन फिर से चालू किया जाना हो तब यातायात नियंत्रक इकहरी लाइन सेक्शन के प्रत्येक स्टेशन पर स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को विपरीत दिशा में सेक्शन को पार करने वाली उस अंतिम रेलगाड़ी की सूचना दे देगा, जिसके गुजरने के बाद फिर से सामान्य स्टेशन परिचालन चालू किया जाएगा।

स.नि. 245 (6) इन अनुदेशों का उद्देश्य इकहरी लाइन संचालन के दौरान यात्रा की विपरीत दिशा में रेलगाड़ी संचालन के लिए निर्धारित प्रक्रियाओं का विवरण देना है।

(ए) इकहरी लाइन संचालन केवल उन स्टेशनों के बीच प्रारंभ किया जाएगा जहां अप/डाउन लाइनों के बीच क्रॉसओवर मौजूद हों और सिगनल उपलब्ध हों।

(बी) इकहरी लाइन संचालन के लिए स्वचालित मार्ग सेटिंग करना संभव नहीं है। यात्रा की विपरीत दिशा में आवर्तन (साइकल) को सेट नहीं किया जा सकता। इसलिए मार्ग को यातायात नियंत्रक द्वारा मैन्युअल रूप से सेट किया जाएगा। रेलगाड़ियां फ्लीट मोड पर निर्धारित दिशा में चलेंगी।

(सी) इकहरी लाइन संचालन प्रारंभ करने से पहले यातायात नियंत्रक यह सुनिश्चित करेगा कि प्रस्तावित इकहरी लाइन सेक्शन में कोई रेलगाड़ी मौजूद नहीं है।

(डी) यातायात नियंत्रक यातायात की दिशा निर्धारित करेगा और तदनुसार मार्ग को सेट करेगा।

(ई) रेलगाड़ियों को एटीपी मोड पर एवं सेक्शन की अनुमेय गति पर चलने की अनुमति दी जाएगी जब तक कि प्रणाली इसकी अनुमति देती है।

(एफ) यातायात नियंत्रक अभिग्राही स्टेशन के स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को प्रेषक स्टेशन से प्रस्थान करने वाली अंतिम रेलगाड़ी का विवरण यथा रेक संख्या, रेलगाड़ी संख्या के संबंध में सूचित करेगा और वह यातायात की दिशा को पलटने से पहले सुनिश्चित करेगा कि अंतिम रेलगाड़ी सेक्शन को क्लियर कर चुकी है।

(जी) यदि एटीपी मोड कार्य नहीं कर रहा हो तो आरएम/आरओएस/कट आउट मोड का सहारा लिया जाएगा और मोटरमैन रेलगाड़ी के साथ विपरीत दिशा में अधिकतम 15 किमी प्रति घंटे की गति से सावधानी पूर्वक आगे बढ़ेगा।

(एच) यदि इकहरी लाइन संचालन संभव न हो तो यातायात नियंत्रक दो स्टेशनों के बीच गैर-प्रभावित लाइन पर शटल रेलगाड़ी के रूप में चलाने के लिए "केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली" की शुरूआत करेगा।

246. सिगनल विफलता.– किसी ट्रैक की बगल में स्थित सिगनल उपस्कर विफल हो जाने की स्थिति में, जिसके परिणामस्वरूप सभी रेलगाड़ियों का प्रतिबंधित हस्तनियंत्रित परिचालन जरूरी हो जाता है, तत्काल इकहरी लाइन संचालन स्थगित कर दिया जाएगा और जरूरी हो तो, रेलगाड़ी अभी भी यात्रा की विपरीत दिशा में सेक्शन से होकर गुजर सकती है और त्रुटि की मरम्मत कर लिए जाने के बाद फिर से इकहरी लाइन संचालन आरंभ किया जा सकता है।

अध्याय - 9

स्थायी रेल पथ और संकर्म

247. स्टेशनों पर संकर्म.- (1) ऐसे किसी भी स्टेशन पर, जहां इंजीनियर का कब्जा नहीं हो और स्टेशन शिफ्ट प्रभारी द्वारा जब तक स्वीकृति नहीं दी गई हो, रेलगाड़ी परिचालन की सुरक्षा को प्रभावित करने वाला कोई अनुरक्षण कार्य नहीं किया जाएगा।

(2) सार्वजनिक क्षेत्रों में सभी कार्यों की चारों तरफ सुरक्षा की दृष्टि से बाड़ लगा दिया जाएगा, जिससे लोगों के प्रवेश को रोका जा सके।

(3) अनुरक्षण कर्मचारी स्टेशन परिसर में कार्य आरंभ करने से पहले और पुन: कार्यस्थल छोड़ने से पहले इसकी सूचना स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को दे देंगे और स्टेशन शिफ्ट

प्रभारी समय तथा उनके कार्य करने के स्थान का विवरण दर्ज कर लेगा जिससे स्टेशन पर कोई आपातकालीन स्थिति उत्पन्न होने पर उन्हें सावधान किया जा सके।

(4) किसी स्टेशन पर कोई भी अनुरक्षण कार्य, जिसके लिए आग लगने के अलार्म अथवा अग्नि शमन उपस्कर को अलग करना अपेक्षित है, केवल स्टेशन शिफ्ट प्रभारी की अनुमति से किया जाएगा।

(5) अनुरक्षण कर्मचारी, जिस क्षेत्र को अलग किया गया है वहां, आग लगने की स्थिति में अपना बचाव करने और अलार्म बजाने के लिए उत्तरदायी होंगे और अपना-अपना कार्य पूरा करने के बाद स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को सूचना देते हुए अलग किए गए उपस्कर को सामान्य रूप से कार्य करने के लिए पूर्वावस्था में लाने के लिए उत्तरदायी होंगे।

(6) अनुरक्षण कार्य, जिसके लिए सार्वजनिक क्षेत्रों में लगाए गए आग लगने के अलार्म अथवा अग्नि शमन उपस्कर को पूरी तरह शटडाउन करना अपेक्षित है, मुख्यत: उन अवधियों में किया जाएगा, जब स्टेशन को जनता के लिए नहीं खोला गया हो।

अध्याय - 10

बिजली आपूर्ति और ट्रैक्शन व्यवस्था

248. ट्रैक्शन और बिजली आपूर्ति के वितरण के लिए स्विच को 'ऑन' एवं 'ऑफ' करना.- (1) ट्रैक्शन और बिजली आपूर्ति की सभी प्रणालियाँ हर समय क्रियाशील रहेंगी और उपस्कर के अनुरक्षण अथवा अनुरक्षण संबंधी अन्य कार्यों का बचाव करने के लिए जब आवश्यक हो केवल तभी उनको स्विच ऑफ किया जाएगा।

(2) ट्रैक्शन के लिए की जाने वाली आपूर्तियों के लिए यातायात नियंत्रक के अनुदेशों के अनुसार स्विच को 'ऑन' और ऑफ किया जाएगा। किन्तु यदि आपातकालीन स्थिति हो तब यातायात नियंत्रक को सूचना देने के बाद कर्षण शक्ति नियंत्रक को बिजली का स्विच ऑफ करने के लिए प्राधिकृत कर दिया जाएगा।

(3) ट्रैक्शन तथा बिजली वितरण की सभी प्रणालियों को, जिन्हें स्विच ऑफ किया गया हो, कोई अनुरक्षण अथवा मरम्मत कार्य प्रारंभ करने से पहले अच्छी तरह भू-सम्पर्कित कर दिया जाएगा।

(4) हाई टेंशन वितरण नेटवर्क पर सभी अनुरक्षण कार्य कर्षण शक्ति नियंत्रक की अनुमति से किए जाएंगे, जो उस समय लागू शर्त के अनुसार मेट्रो रेल नेटवर्क के संचालन हेतु लगातार पर्याप्त बिजली आपूर्ति किया जाना सुनिश्चित करेगा।

(5) ऊर्जा ट्रिप प्रणाली, जहां उपलब्ध हो,– (क) ऊर्जा ट्रिप के स्विचों का उपयोग किसी आपातकालीन परिस्थिति में खास-खास सेक्शनों की लाइन पर आपातकालीन ट्रिप स्विच के निकट ट्रैक्शन के लिए बिजली आपूर्ति को स्विच ऑफ करने के लिए किया जाता है; और

(ख) आपातकालीन ट्रिप प्रणाली के स्विच स्टेशनों के प्रत्येक प्लेटफार्म के छोर पर, स्टेशन नियंक्षण कक्षों में और सुरंगों के क्रॉसिंग वाले गलियारे में लगाए गए हैं। किसी आपातकालीन ट्रिप प्रणाली को एक्टिव करने के पश्चात् पर्यवेक्षकीय नियंत्रण (सुपरवाइजरी कंट्रोल) तथा डेटा प्राप्ति प्रणाली (डेटा अक्वीजिशन सिस्टम) को अलग-अलग सिगनल भेजा जाता है और ट्रिप करने की प्रणाली तथा उपलब्ध लॉजिक के अनुसार सुपरवाइजरी कंट्रोल और डेटा अक्वीजिशन सिस्टम प्रासंगिक सर्किट ब्रेकरों को

स्विच ऑफ कर देंगे और यह संकेत देने के लिए सिगनल भेजेंगे कि ट्रैक सेक्शन की बिजली काट दी गई है।

249. पहुंच.– (1) ऊंचे उपस्कर के वोल्टेज वाले सभी प्वाइंटों को, जहां मेट्रो रेल सेवकों अथवा जनता के पहुंचने की संभावना हो, लॉक करके रखा जाएगा और उसमें चेतावनी की समुचित सूचना प्रदर्शित की जाएगी

(2) सभी स्विच गियरों तथा अन्य हाई वोल्टेज उपस्करों के लिए लगाए गए बाड़ को हटा दिया जाएगा और वहां तक केवल प्राधिकृत कर्मचारी ही जा पाएंगे और क्रियाशील उपस्कर तक पहुंचने की अनुमति तभी दी जाएगी जब उपस्कर का 'स्विच ऑफ' करके उसे भूसम्पर्कित कर दिया गया हो, जैसा कि विशेष अनुदेशों में वर्णित है।

(3) कोई भी व्यक्ति हाई वोल्टेज वाले उपस्कर अथवा डीसी ट्रैक्शन उपस्कर पर काम नहीं करेगा अथवा स्थानीय नियंत्रण द्वारा ऐसे उपस्कर का स्विच नहीं दबाया जाएगा यदि उसे ऐसे कार्य करने के लिए उचित ढंग से प्रशिक्षित करके इसे प्रमाणित नहीं कर दिया गया हो और उसके पास कोई वैध सक्षमता प्रमाण-पत्र नहीं हो और साथ ही वह ऐसा कार्य करने से पहले ट्रैक्शन शक्ति नियंत्रक की अनुमति भी प्राप्त कर लेगा और ऐसी अनुमति प्राप्त करने, देने तथा निरस्त करने की प्रक्रिया का उल्लेख विशेष अनुदेशों में किया जाएगा।

(4) कोई भी व्यक्ति किसी क्रियाशील कंडक्टर से दो मीटर से अधिक निकट जाकर काम नहीं करेगा।

स.नि. 249 पहुँच (एक्सेस) - (1) उच्च वोल्टेज उपकरण वाले उन सभी स्थानों को बंद रखा जाएगा जहां मेट्रो रेलवे के कर्मचारियों या आम लोगों की पहुँच संभावित हो और उनमें उपयुक्त चेतावनी सूचना प्रदर्शित की जाएगी।

(2) सभी स्विच गियर और अन्य उच्च वोल्टेज उपकरणों की घेराबंदी की जाएगी और केवल अधिकृत कर्मचारी ही उन तक पहुंच सकेंगे और ऊर्जित उपकरणों के पास जाने की अनुमति केवल कर्षण पावर नियंत्रक (टीपीसी) द्वारा ही दी जाएगी जब उपकरण को स्विच 'ऑफ' कर दी गई हो और इसे भू-योजित कर दिया गया हो।

(3) कोई भी व्यक्ति उच्च वोल्टेज वाले उपकरण या डीसी कर्षण उपकरण पर कार्य नहीं करेगा या ऐसे उपकरण को स्थानीय नियंत्रण द्वारा स्विच 'ऑन'/ऑफ नहीं करेगा जब तक कि वह इस प्रकार के कार्यों के निष्पादन के लिए उचित रूप से प्रशिक्षित और प्रमाणित न हो और उसके पास सक्षमता प्रमाणपत्र न हो। इस प्रकार के कार्यों को निष्पादित करने से पहले कर्षण पावर नियंत्रक की अनुमति प्राप्त की जाएगी इस प्रकार की अनुमति प्राप्त करने, प्रदान करने एवं इसे निरस्त करने के लिए स.नि. 71 में निर्धारित प्रक्रिया अपनाई जाएगी।

250. आर्किंग और आग. – (1) यदि कोई कर्मचारी यथास्थिति आग लगने, धुआँ फैलने, तृतीय रेल उपस्कर के दायरे में आर्किंग अथवा फ्यूजिंग की घटना देखता है तब वह जितनी जल्द हो सके, इसकी सूचना यातायात नियंत्रक अथवा स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को दे देगा और लाइन के सेक्शन से बिजली का 'स्विच ऑफ' करने का अनुरोध करेगा।

(2) यातायात नियंत्रक, ट्रैक्शन शक्ति नियंत्रक को घटना की जांच-पड़ताल करने की अगली कार्रवाई करने से पहले लाइन के उस सेक्शन की बिजली को 'स्विच ऑफ' करने का निर्देश देगा।

(3) यातायात नियंत्रक समीपवर्ती स्टेशन के स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को भी यह जाँच कर लेने का निदेश देगा कि आग अथवा आर्किंग बुझ गया है या नहीं।

(4) कर्षण शक्ति नियंत्रक, जाँच-पड़ताल की रिपोर्ट के आधार पर और खराबी ठीक कर दिए जाने की पुष्टि कर लेने के बाद, सेक्शन में बिजली आपूर्ति पुन: चालू कर देगा और यातायात नियंत्रक को सूचित कर देगा कि रेलगाड़ी सेवाएं पुन: आरंभ किया सकता है।

स.नि. 250 (3) आग या आर्किंग को बुझा लिए जाने के बाद यातायात नियंत्रक निकटतम स्टेशन के स्टेशन शिफ्ट प्रभारी को किसी सक्षम तीसरी पटरी पर्यवेक्षक से जो कनिष्ठ इंजीनियर के स्तर से नीचे न हो, लाइन के सुरक्षित होने का प्रमाणपत्र प्राप्त करने के लिए कहेगा और रेलगाड़ी सेवा पुन: प्रारंभ करने हेतु यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा।

251. सेक्शनिंग और साइडिंग स्विचें .- (1) ट्रैक्शन प्रणाली में लगाए गए सेक्शनिंग और साइडिंग स्विचों का प्रयोग केवल वैसे पदाधिकारियों द्वारा किया जाएगा जिन्हें ट्रैक्शन प्रणाली के प्रभारी द्वारा इस कार्य के लिए प्राधिकृत किया गया है।

(2) मुख्य चालू लाइन अथवा लूप लाइन के लिए बिजली आपूर्ति को प्रभावित करने वाले किसी भी स्विच को कर्षण शक्ति नियंत्रक की अनुमति के बिना बंद अथवा खोला नहीं जाएगा और मेट्रो रेल ट्रैक्शन नियमावली के अनुसार सेक्शनिंग एवं

आइसोलेटिंग स्विचों को खोलने और बंद करने की विस्तृत प्रक्रिया अपनायी जाएगी।

(3) सेक्शनिंग अथवा आइसोलेटिंग स्विचों का हर तरह से काम पूरा हो जाने पर कर्षण शक्ति नियंत्रक को सभी मामलों की सूचना दे दी जाएगी।

अध्याय - 11

कार्यकरण की अन्य पद्धतियाँ

252. विशेष प्रक्रिया अपनाना.- इन नियमों में अन्य बातें होने के बावजूद कार्य निष्पादन के आरंभिक चरण पर अथवा जब कभी मेट्रो रेल के किसी सेक्शन में ऐसी कोई स्थिति उत्पन्न होती है तब विशेष अनुदेशों के अंतर्गत तैयार विशेष प्रक्रियाएं अपनाई जाएंगी ।

स्पष्टीकरण :- इस नियम में "आरंभिक चरण "शब्द का तात्पर्य वह अवधि है जिसमें मेट्रो रेल के किसी सेक्शन को स्वचालित रेलगाड़ी सुरक्षा के बिना खोला जाएगा अथवा जब संकर्म नियंत्रण केन्द्र से सिगनल और रेलगाड़ी नियंत्रण उपलब्ध नहीं हो।

253. चालकरहित रेलगाड़ी परिचालन. - (1) चालकरहित रेलगाड़ी परिचालन से रेलगाड़ी परिचालन की निम्नलिखित दो विधियाँ उपलब्ध होंगी, जैसे,-

(क) चालकरहित रेलगाड़ी परिचालन जिसमें कोई प्राधिकृत कर्मचारी रेलगाड़ी में सवार रहेगा किन्तु सामान्यतया चालक कैब में नहीं और रेलगाड़ी विफल हो जाने पर उसे ठीक करने के अलावा रेलगाड़ी परिचालन में उसका कोई दायित्व नहीं होगा; और

(ख) कर्मचारीरहित रेलगाड़ी परिचालन, जब रेलगाड़ी में कोई प्राधिकृत कर्मचारी यात्रा नहीं करता है।

(2) प्राधिकृत कर्मचारी रेलगाड़ी में यात्रा करेगा, जिसे रोविंग अटेंडेंट कहा जाएगा और वह निम्नमलिखित ड्यूटी करेगा :-

(क) रेलगाड़ी में उपस्थित रहेगा और सतर्क रहेगा;

(ख) समय-समय पर कैब की सामने की खिड़की से पीछे की ओर देखता रहेगा;

(ग) कोई असामान्य घटना घटित होने पर इसकी सूचना यातायात नियंत्रक को देगा; और

(घ) मेट्रो रेल प्रशासन के सामान्य अथवा विशेष आदेश द्वारा दिया जाने वाला कोई भी अन्य कार्य निष्पादित करेगा।

(3) इन सामान्य नियमों में वर्णित मोटरमैन, संकर्म नियंत्रण केन्द्र और डिपो नियंत्रण की ड्यूटियों से संबंधित नियम चालकरहित रेलगाड़ी परिचालन में लागू नहीं होंगे। इस प्रयोजन के लिए या तो अनुमोदित विशेष अनुदेश जारी किए जाएंगे अथवा पृथक नियम अधिसूचित किए जाएंगे।

अनुसूची I

[नियम 73 देखें] (750 वोल्ट डीसी ट्रैक्शन)

होशियार

750 वोल्ट

[File No. 2015/Safety(A&R)/19/10]

(गिरिश पिल्लाई)

सदस्य यातायात

रेल बोर्ड

फॉर्म : परि एवं

अनु/टी-1

क्रमांक.

कोलकाता मेट्रो रेलवे

डिपो से रनिंग लाइन/रनिंग लाइन से डिपो तक जाने का प्राधिकार

स्टेशन..... कारशेड.....

....

क्रमांक.....

दिनांक.....

समय..... बजे..... मिनट.....

चालक मोटरमैन/गाड़ी का शंटर/रेक संख्या .....

· एतदद्वारा आपको डिपो से आगे बढ़ने और रनिंग लाइन में प्रवेश करने के लिए अधिकृत किया जाता है।

· एतदद्वारा आपको रनिंग लाइन से डिपो लाइन पर आगे बढ़ने के लिए अधिकृत किया जाता है।

मोटर मैन/शंटर, स्टेशन पैनल संचालनक/रोलिंग स्टॉक सुपरवाइजर/स्टेशन/कार डिपो

के हस्ताक्षर

तिथि ..... मुहर

समय.....

टिप्पणी : जो खंड लागू न हो उसे काट दें।

<u>परिशिष्ट - 2</u>

फॉर्म: ओ एंड एम / टी -2

कोलकाता मेट्रो रेलवे

चेतावनी आदेश

क्र.सं. ……

(चालक मोटरमैन / संचालक मोटरमैन / स्टेशन रिकॉर्ड)

स्टेशन …… दिनांक ……

सेवा में,

चालक मोटरमैन का गाड़ी सं. ……(विवरण) …….

एतदद्वारा आपको इंजीनियरी संकेतों का पालन करते हुए निम्नलिखित गति प्रतिबंध का अनुसरण करने का निर्देश दिया जाता है: .....(अंकों में)..... (शब्दों में)।

समय ……. पैनल संचालक के हस्ताक्षर

स्टेशन का मुहर

चालक मोटरमैन का हस्ताक्षर …… दिनांक …….

संचालक मोटरमैन के हस्ताक्षर …… दिनांक ……..

परिशिष्ट - 3

फॉर्म: ओ एंड एम / टी -2 ए

कोलकाता मेट्रो रेलवे

चेतावनी आदेश

क्रमांक ……

(चालक मोटरमैन / संचालक मोटरमैन / स्टेशन रिकॉर्ड)

स्टेशन ……..... दिनांक …….. 20……

सेवा में,

गाड़ी संख्या …….. के चालक मोटरमैन .....(विवरण) ……

चेतावनी आदेश

शून्य

अप / डाउन लाइन पर ……..... एवं .....के बीच के सेक्शन पर

पैनल संचालक का हस्ताक्षर

स्टेशन का मुहर

चालक मोटरमैन का हस्ताक्षर …… दिनांक …….

संचालक मोटरमैन के हस्ताक्षर …… दिनांक ……

परिशिष्ट - 4

फार्म : ओ एंड एम / टी -3 ए

क्रम संख्या.....

कोलकाता मेट्रो रेलवे

अर्ध स्वचालित / मैनुअल संचालित सिग्नल (सिगनलों) को पार करने का प्राधिकार

अप / डाउन

(चालक मोटरमैन / संचालक मोटरमैन / स्टेशन रिकॉर्ड)

स्टेशन: दिनांक:.....

समय:..... घंटे:.....मिनट:.....

सेवा में,

गाड़ी संख्या ..... के चालक मोटरमैन, अप/डाउन स्वचालित सिगनल विफल हो गया है और आपको, एतदद्वारा .....स्टेशन और .....स्टेशन के बीच स्वचालित सिगनल (सिगनलों) ..... पार करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है। इसके अतिरिक्त, आप अर्द्ध स्वचालित /हस्त परिचालित सिग्नल संख्या ..... को पार करने के लिए प्राधिकृत हैं और ..... स्टेशन से उनके प्राइवेट नंबर ..... (शब्दों में) .....(अंकों में) लाइन क्लियर प्राप्त हो चुका है।

आप सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ेंगे (गति 25 किमी प्रति घंटे से अधिक न हो) और अपनी गाड़ी को प्रवेश सिगनल (अर्द्ध स्वचालित/मैन्युअल) से पहले रोक देंगे। उसके बाद सिग्नल या कॉलिंग ऑन सिगनल को "टेक ऑफ" कर या सिग्नल को "कॉल ऑन" करके या उस स्टेशन के किसी सक्षम रेल कर्मी द्वारा हरा हाथ सिगनल प्रदर्शित करते हुए पायलट कर आपको स्टेशन पर प्रवेश करने की अनुमति दी जाएगी।

पैनल संचालक के हस्ताक्षर

स्टेशन का मुहर

मैंने इस प्राधिकार के विषय-वस्तु को समझ लिया है

मोटरमैन का हस्ताक्षर

दिनांक:

समय:

परिशिष्ट - 5

फॉर्म संख्या - ओएंडएम/टी - 3बी

क्रम संख्या

मेट्रो रेलवे कोलकाता

अर्द्ध स्वचालित /हस्त परिचालित सिग्नल को पार करने का प्राधिकार

अप/डाउन

(मोटरमैन/स्टेशन रिकॉर्ड)

स्टेशन : दिनांक :

समय : घंटे : मिनट :

ट्रेन संख्या————————अप/डाउन का चालक मोटरमैन

अर्द्ध स्वचालित /हस्त परिचालित सिग्नल संख्या..... विफल हो गया है।

एतदद्वारा आपको सिगनल को पार करने और अगले अर्द्ध स्वचालित/मैन्युअल/स्वचालित सिगनल संख्या .....तक सावधानी पूर्वक आगे बढ़ने और इसके संकेतों का अनुसरण करने हेतु प्राधिकृत किया जाता है।

पैनल संचालक का हस्ताक्षर

स्टेशन का मुहर

मैंने इस प्राधिकार की विषय वस्तु को समझ लिया है।

मोटरमैन के हस्ताक्षर

दिनांक

समय

<u>परिशिष्ट - 6</u>

फॉर्म : ओएंडएम/टी-4

क्र.सं .....

कोलकाता मेट्रो रेलवे

चालू लाइन पर शंटिंग करने का प्राधिकार जिसमें ब्लॉक सेक्शन शामिल हो।

(मोटरमैन/स्टेशन रिकॉर्ड)

गाड़ी संख्या/रेक संख्या .....का चालक मोटरमैन

दिनांक ……..समय ……..

एतदद्वारा आपको .....स्टेशन पर अपनी गाड़ी सेवा समाप्त करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है। अपनी गाड़ी/रेक को 'Y' साइडिंग/क्रॉस ओवर से होकर .....लाइन से .....लाइन पर शंट करें। उसके बाद आप शंट सिगनल या हाथ सिगनल द्वारा निर्देशित होंगे। रेक संख्या ..... को .....स्टेशन पर अप/डाउन लाइन पर खड़ा करने के बाद वही गाड़ी/रेक ..... स्टेशन तक .....के रूप में संचालित होगी।

टिप्पणी : जो खंड लागू न हो उसे काट दें।

मोटरमैन का हस्ताक्षर

दिनांक ……..समय ……..

पैनल संचालक का हस्ताक्षर

स्टेशन की मुहर

परिशिष्ट - 7

फॉर्म ओ एंड एम / टी -5

क्र. सं.....

कोलकाता मेट्रो रेलवे

ब्लॉक लाइन टिकट

(मोटरमैन / काउंटर पन्नी)

स्टेशन ……..... .तारीख ……..

समय ……..

सामान्य नियम 162 के प्रावधानों को एतद्वारा ……और ……..के बीच के खंड पर निलंबित किया जाता है। पूर्ववर्ती गाड़ी संख्या ……..जो सहायक गाड़ी के साथ है, उसे अब सामान्य एवं सहायक नियम 163 के अंतर्गत ……. से ..... किलोमीटर के बीच आगे बढ़ने की अनुमति है। इसके साथ संलग्न सतर्कता आदेश में विशेष अनुदेश दिए गए हैं।

.....

.....

सहायक गाड़ी का चालक मोटरमैन कार्यरत पैनल संचालक

टिप्पणी : प्रति पन्नी (काउंटर फ़ॉइल) पर चालक मोटरमैन द्वारा हस्ताक्षर किए जाएंगे। ब्लॉक लाइन टिकट इसके जारीकर्त्ता पैनल संचालक ऑपरेटर को वापस कर दिया जाएगा, केवल ऐसी स्थिति को छोड़कर जब चालक मोटरमैन को ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर पर स्थित स्टेशन की ओर बढ़ने के आदेश दिए गए हों।

चालक मोटरमैन का हस्ताक्षर पैनल संचालक का हस्ताक्षर

दिनांक .....समय ..... स्टेशन की मुहर

<u>परिशिष्ट - 8</u>

फॉर्म ओ एंड एम / टी -11

क्र.सं.....

कोलकाता मेट्रो रेलवे

सिगनल विफलता मेमो (ज्ञापन)

(वअनुइं, कइं/ काउंटर पन्नी)

स्टेशन ……. दिनांक ……

सेवा में,

वअनुइं / कइं (सिगनल) ईएसएम / एमएसएम

..... प्वाइंट (प्वाइंट)/सिगनल (सिगनल)/गियर (गियर) ..... बजे विफल हो गए हैं। केंद्रीय नियंत्रण कार्यालय (ओसीसी) को फोन पर ..... बजे सूचित कर दिया गया है।

कृपया त्रुटि की मरम्मत करें।

.....

..... एसएसई / जेई (सिग्नल) वअनुइं / कइं (सिगनल) ईएसएम / एमएसएम का हस्ताक्षर पैनल संचालक का हस्ताक्षर

मुहर

समय ..... समय .....

दिनांक ……. दिनांक ……..

परिशिष्ट - 9

फॉर्म ओएंडएम/टी-7ए

क्र.सं. .....

मेट्रो रेलवे कोलकाता

दोहरी लाइन सेक्शन में लाइन क्लियर के बिना आगे बढ़ने का प्राधिकार

अप

दिनांक .....समय .....घंटे .....मिनट .....

..... के पैनल संचालक की ओर से

सेवा में, चालक मोटरमैन

गाड़ी संख्या ..... (अप)

एतद्वारा आपको लाइन क्लियर के बिना अपनी गाड़ी के साथ अप/डाउन लाइन पर ..... स्टेशन से .....स्टेशन तक सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ने के लिए प्राधिकृत किया जाता है। आप अपनी गाड़ी को .....स्टेशन के होम सिगनल से पहले रोक देंगे और उसके बाद उस स्टेशन के पैनल संचालक के अनुदेशों द्वारा निर्देशित होंगे। गाड़ी संख्या ..... इस सेक्शन की अंतिम गाड़ी थी। यह यहां से ..... परिस्थिति में रवाना हुई जिसके अंतर्गत यह आदेश जारी किया गया :

ए) ब्लॉक स्टेशन और नियंत्रण के बीच सिगनल और संचार की विफलता

पैनल संचालक का हस्ताक्षर

मैंने इस विषय वस्तु को समझ लिया है।

चालक मोटरमैन का हस्ताक्षर

संचालक मोटरमैन का हस्ताक्षर

परिशिष्ट - 10

फॉर्म ओएंडएम/टी-8ए

क्र.सं. .....

मेट्रो रेलवे कोलकाता

दोहरी लाइन सेक्शन में लाइन क्लियर के बिना आगे बढ़ने का प्राधिकार

डाउन

दिनांक .....समय .....घंटे .....मिनट .....

..... के पैनल संचालक की ओर से

सेवा में चालक मोटरमैन

गाड़ी संख्या ..... (डाउन)

एतद्वारा आपको लाइन क्लियर के बिना अपनी गाड़ी के साथ अप/डाउन लाइन पर ..... स्टेशन से .....स्टेशन तक सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ने के लिए प्राधिकृत किया जाता है। आप अपनी गाड़ी को .....स्टेशन के होम सिगनल से पहले रोक देंगे और उसके बाद उस स्टेशन के पैनल संचालक के अनुदेशों द्वारा निर्देशित होंगे। गाड़ी संख्या ..... इस सेक्शन की अंतिम गाड़ी थी। यह यहां से ..... परिस्थिति में रवाना हुई जिसके अंतर्गत यह आदेश जारी किया गया :

ए) ब्लॉक स्टेशन और नियंत्रण के बीच सिगनल और संचार की विफलता

पैनल संचालक का हस्ताक्षर

मैंने इस विषय वस्तु को समझ लिया है।

चालक मोटरमैन का हस्ताक्षर संचालक मोटरमैन का हस्ताक्षर

<u>परिशिष्ट – 11</u>

फॉर्म ओ एंड एम/टी-10 (1)

क्रमांक……

मेट्रो रेलवे कोलकाता

पीटीडबलु/1

(कार्य करने की अनुमति की मांगपत्र)

मांगपत्र संख्या..... दिनांक.....

सेवा में

वअनुइं./कइं विद्युत वितरण (तीसरी पटरी) मेट्रो रेलवे, कोलकाता।

कृपया

.....

कार्य के लिए

दिनांक ..... को .....बजे से (दिनांक) ..... के .....

..... बजे तक कार्य करने की अनुमति पत्र जारी करें।

तीसरी पटरी पैरामीटर और रेल बांड्स कार्य पूरा होने के पश्चात वितरित किए जाएंगे/वितरित नहीं किए जाएंगे।

(क) प्रविष्टि.....

(ख) कार्य की प्रकृति.....

(ग) ठेकेदार का नाम.....

(घ) श्रमिकों की संख्या.....

(मांगपत्र प्रस्तुत करने वाले कर्मी के हस्ताक्षर) प्राप्त अनुमति पत्रांक .....

समय..... दिनांक..... समय.....

दिनांक.....

वअनुइं/कइं के हस्ताक्षर वअनुइं/कइं के हस्ताक्षर

नाम.....

नाम.....

पदनाम..... पदनाम.....

विभाग..... विभाग.....

परिशिष्ट – 11

फॉर्म ओ एंड एम/टी-10 (2)

क्रमांक .....

मेट्रो रेलवे कोलकाता

पीटीडब्लू/2

(कार्य करने की अनुमति)

अनुमति पत्र संख्या ..... दिनांक .....

सेवा में, विभागीय पर्यवेक्षक प्राइवेट नंबर

आपको दिनांक.....को .....बजे से दिनांक .....के ....बजे तक कार्य करने की अनुमति प्रदान की जाती है। कृपया अपना कार्य .....को .....बजे तक पूरा कर लें तथा श्रमबल, सामग्री, समस्त उल्लंघनकारी वस्तुओं और भूयोजन उपकरणों को हटाते हुए कार्य करने की अनुमति को निरस्त कर दें।

कृपया ध्यान दें कि ट्रैक की संचालक पटरी 750 डीसी से ऊर्जित है, चाहे उन्हें हटा दिया गया हो अथवा उनका उल्लेख नहीं किया गया हो या उपकरण जिनका उल्लेख नहीं किया गया हो।

ठेकेदार का नाम .....

श्रमिकों की संख्या .....

हस्ताक्षर .....

नाम .....

वअनुइं/कइं (पीडी/तृतीय रेल) का पदनाम

<u>परिशिष्ट – 11</u>

फॉर्म ओ एंड एम/टी-10 (3)

क्रमांक.....

मेट्रो रेलवे कोलकाता

पीटीडब्ल्यू/3

(कार्य परमिट रद्द करना)

ज्ञापन संख्या ..... दिनांक .....

सेवा में, प्राइवेट नंबर .....

वअनुइं/कइं, पीडी (तीसरी पटरी)

मेट्रो रेलवे (N-S/E-W)

कृपया मेरे मांगपत्र संख्या .....दिनांक ..... का संदर्भ लें। कार्यस्थल..... पर कार्य पूरा कर लिया गया है।

.....श्रमबल, सामग्री और सभी उल्लंघनकारी वस्तुएं हटा ली गई हैं और लाइन ऊर्जित करने के लिए तैयार है।

समय .....

दिनांक .....

कार्य करने की अनुमति रद्द करने वाले व्यक्ति का हस्ताक्षर

नाम.....

पदनाम.....

विभाग.....

(जिस वअनुइं/कइं द्वारा PTW की मांग की गई थी, उन्हीं के द्वारा यहाँ हस्ताक्षर किया जाएगा।)

परिशिष्ट – 11

फॉर्म ओ एंड एम/टी-10 (4)

क्रमांक .....

मेट्रो रेलवे कोलकाता

पीटीडब्लू/4

(ट्रैक कार्य पूरा होने का प्रमाण पत्र)

ज्ञापन संख्या ..... दिनांक .....

प्राइवेट नंबर .....

प्रमाणित किया जाता है कि .....स्टेशन से .....स्टेशन के बीच ....किमी से .....किमी तक ट्रैक पर निम्नलिखित कार्य किया गया। यह प्रमाणित किया जाता है कि कार्य की सामान्य स्थिति बहाल कर दी गई है और ट्रैक गाड़ी परिचालन के साथ-साथ कर्षण धारा प्रवाह के लिए तैयार है।

.....

संबंधित विभाग के पर्यवेक्षक का हस्ताक्षर

समय ..... नाम.....

दिनांक ..... पदनाम .....

(जिस वअनुइं/कइं द्वारा PTW की मांग की गई थी, उन्हीं के द्वारा यहाँ हस्ताक्षर किया जाएगा।)

<u>परिशिष्ट – 11</u>

फॉर्म ओ एंड एम/टी-10 (5)

क्रमांक .....

मेट्रो रेलवे कोलकाता

पीटीडब्ल्यू/5

(स्विच ऑफ करने की पुष्टि)

संदेश संख्या ..... दिनांक .....

सेवा में

कर्षण विद्युत नियंत्रक

मेट्रो रेलवे, (N-S/E-W)

डीसी पावर ..... दिनांक .....के .....बजे से दिनांक ..... के ..... बजे तक

प्राइवेट नंबर .....

समय .....

.....

पीडी (तीसरी पटरी) वअनुइं/कइं का हस्ताक्षर

.....दिनांक .....के .....बजे से .....दिनांक ..... के ..... बजे तक की अवधि के लिए पावर ब्लॉक की अवधि संदेश संख्या ..... दिनांक .....को प्राप्त हुआ

.....

(कर्षण पावर नियंत्रक का हस्ताक्षर)

<u>परिशिष्ट – 11</u>

फॉर्म ओ एंड एम/टी-10 (6)

क्रमांक.....

मेट्रो रेलवे कोलकाता

पीटीडब्लू/6

(स्विच ऑफ करने की पुष्टि)

संदेश संख्या ..... दिनांक .....

सेवा में

वअनुइं/कइं, पीडी (तीसरी पटरी)

मेट्रो रेलवे, (एन-एस/ई-डब्ल्यू)

संदर्भ: आपका संदेश संख्या .....
दिनांक .....
..... के लिए संचालक पटरी का डीसी पावर दिनांक.....को .....बजे से दिनांक ..... को ..... बजे तक स्विच ऑफ कर दिया गया है।

<u>यदि पावर ब्लॉक प्रदान नहीं किया गया हो</u>

नीचे दिए गए कारणों से स्विच ऑफ नहीं किया गया है:

.....

.....

प्राइवेट नंबर .....हस्ताक्षर .....
समय ..... (ड्यूटी पर कार्यरत टीपीसी)

नाम .....

<u>परिशिष्ट – 11</u>

फॉर्म ओ एंड एम/टी-10 (7)

क्रमांक.....

मेट्रो रेलवे कोलकाता

पीटीडब्लू/7

(पावर ब्लॉक का निरस्तीकरण और स्विच ऑन करने का प्राधिकार)

संदेश संख्या .....दिनांक .....

सेवा में

कर्षण पावर नियंत्रक (टीपीसी)

मेट्रो रेलवे, (ई-डब्ल्यू/एन-एस)

संदर्भ: आपका संदेश संख्या .....

दिनांक .....

मेरे प्रभार के अंतर्गत कार्यरत सभी कर्मचारियों एवं सामग्री को वापस हटा लिया गया है और अर्थिंग छड़/केबल हटा दी गई है। कर्मचारियों को चेतावनी दे दी गई है कि अब बिजली उपकरणों और संचालक पटरियों पर या उनके आस-पास काम करना सुरक्षित नहीं है।

कृपया उस अनुभाग को बिजली आपूर्ति करने वाले फीडर को ऑन करें.....

.....

जहां आपके ऊपर उल्लिखित संदेश संख्या .....दिनांक के अनुरूप पावर ब्लॉक लगाया गया है।

प्राइवेट संख्या .....

समय .....

वअनुइं/कइं, पीडी (तृतीय पटरी) का हस्ताक्षर

.....

श्री..... से दिनांक ..... का संदेश संख्या

..... प्राप्त हुआ

.....

कर्षण पावर नियंत्रक का हस्ताक्षर