

ಲಾಂಛನ

ಭಾರತದ ರಾಜ್ಯಪತ್ರ
ವಿಶೇಷ

ಭಾಗ-11 ಪ್ರಕರಣ 3 ಉಪಪ್ರಕರಣ (i)
ಅಧಿಕೃತವಾಗಿ ಪ್ರಕಟಿಸಲಾದುದು

ಸಂ. 171 ನವದೆಹಲಿ, ಬುಧವಾರ ಮಾರ್ಚ್ 30, 2011 /ಚೈತ್ರ 9,1933

ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂತ್ರಾಲಯ

ಅಧಿಸೂಚನೆ

ನವದೆಹಲಿ, 30ನೇ ಮಾರ್ಚ್, 2011

ಜಿ.ಎಸ್.ಆರ್. 271(ಇ) - 2002ರ ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆ (ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆ) ಅಧಿನಿಯಮ, (2002ರ 60ನೇ ಅಧಿನಿಯಮ)ದ 100ನೇ ಪ್ರಕರಣದಿಂದ ಪ್ರದತ್ತವಾದ ಅಧಿಕಾರಗಳನ್ನು ಚಲಾಯಿಸಿ, ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರವು ಈ ಮೂಲಕ ಈ ಮುಂದಿನ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಗಳನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸುವ ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಮಾಡಿರುತ್ತದೆ, ಯಾವುವೆಂದರೆ :-

ಅಧ್ಯಾಯ-I ಪ್ರಾರಂಭಿಕ

1. ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತ ಶೀರ್ಷಿಕೆ ಮತ್ತು ಪ್ರಾರಂಭ.- (1) ಈ ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆ (ಸಾಮಾನ್ಯ) ನಿಯಮಗಳು, 2011 ಎಂದು ಕರೆಯತಕ್ಕದ್ದು.
(2) ಅವು ಅಧಿಕೃತ ರಾಜಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಅವುಗಳನ್ನು ಪ್ರಕಟಿಸಿದ ದಿನಾಂಕದಂದು ಜಾರಿಗೆ ಬರತಕ್ಕದ್ದು.

2. **ಪರಿಭಾಷೆಗಳು.-** (1) ಈ ನಿಯಮಗಳಲ್ಲಿ, ಸಂದರ್ಭವು ಅನ್ಯಥಾ ಅಗತ್ಯಪಡಿಸದಿದ್ದರೆ ,-

- (ಎ) “ಅಪಘಾತ” ಎಂದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಸಿಬ್ಬಂದಿ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಅಥವಾ ಇತರೆ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಮರಣ ಅಥವಾ ಕ್ಷತಿ ಉಂಟು ಮಾಡುವ ಅಥವಾ ಉಂಟುಮಾಡುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವುಳ್ಳ ಅಥವಾ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಅಥವಾ ಇತರೆ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಸ್ವತ್ತಿಗೆ ಹಾನಿಯುಂಟು ಮಾಡುವ ಯಾವುದೇ ಘಟನೆ;
- (ಬಿ) “ಅಧಿನಿಯಮ” ಎಂದರೆ 2002ರ ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆ (ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆ) ಅಧಿನಿಯಮ (2002ರ 60ನೇ ಅಧಿನಿಯಮ) ಅರ್ಥ;
- (ಸಿ) “ಸಾಕಷ್ಟು ದೂರ” ಎಂದರೆ, ಸುರಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಸಾಕಷ್ಟಾದ ದೂರ ;
- (ಡಿ) “ಅನುಮೋದಿತ ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳು” ಎಂದರೆ, ಆಯುಕ್ತರು ಅನುಮೋದಿಸಿದ ಅಥವಾ ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸಿದ ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳು ;
- (ಇ) “ಅಧಿಕೃತ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ವ್ಯಕ್ತಿ” ಎಂದರೆ, ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಉಪಕರಣ ಅಥವಾ ವಿದ್ಯುನ್ಮಂಡಲದ ಘಟಕಗಳ ಮೇಲೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸಲು, ಹೆಸರಿನಿಂದಾಗಲೀ ಪದನಾಮದಿಂದಾಗಲೀ ಈ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ಅಧಿಕಾರ ನೀಡಲಾದ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆ ಆಡಳಿತದ ಒಬ್ಬ ಅಧಿಕಾರಿಯಿಂದ ಯಥಾವಿಧಿಯಾಗಿ ಅಧಿಕಾರ ನೀಡಲಾದ ಯಾವನೇ ವ್ಯಕ್ತಿ;

(ಎಫ್) “ಅಧಿಕೃತ ನೌಕರ” ಎಂದರೆ, ವಹಿಸಿಕೊಡಲಾದ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಅಥವಾ ಬಿಡಿಕೆಲಸವನ್ನು ಅಥವಾ ಬಿಡಿಕೆಲಸಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಹೆಸರಿನಿಂದಾಗಲೀ, ಅವನ ಪದದ ಬಲದಿಂದಾಗಲೀ ಸಕ್ಷಮತೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಪತ್ರವನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿರುವ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆ ಆಡಳಿತದ ಸಾಮಾನ್ಯ ಅಥವಾ ವಿಶೇಷ ಆದೇಶದ ಮೂಲಕ ಕ್ರಮಬದ್ಧವಾಗಿ ಅಧಿಕಾರ ನೀಡಲಾದ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಒಬ್ಬ ನೌಕರ ;

(ಜಿ) “ಅಧಿಕೃತ ಅಧಿಕಾರಿ” ಎಂದರೆ, ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಹೊರಡಿಸಲು ಹೆಸರಿನಿಂದಾಗಲೀ ಅವನ ಪದದ ಬಲದಿಂದಾಗಲೀ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆ ಆಡಳಿತದ ಸಾಮಾನ್ಯ ಅಥವಾ ವಿಶೇಷ ಆದೇಶದ ಮೂಲಕ ಕ್ರಮಬದ್ಧವಾಗಿ ಅಧಿಕಾರ ನೀಡಲಾದ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆ ಆಡಳಿತದ ಒಬ್ಬ ಅಧಿಕಾರಿ ;

(ಹೆಚ್) “ಮುಂದುವರಿಯುವ ಅಧಿಕಾರ” ಎಂದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನಿಗೆ ತನ್ನ ರೈಲುಗಾಡಿಯೊಂದಿಗೆ ಬ್ಲಾಕ್ ಸೆಕ್ಷನ್ ಪ್ರವೇಶಿಸಲು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿರುವ ಅಧಿಕಾರ;

(ಐ) “ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ದರ ಸಂಗ್ರಹಣೆ” ಎಂದರೆ, ಟಿಕೆಟ್ ದರಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಿ ಟಿಕೆಟ್ ನೀಡುವ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ವ್ಯವಸ್ಥೆ;

(ಜೆ) “ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ವಿಧಾನ” ಎಂದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿಯ ವೇಗವರ್ಧನೆ, ಸಂಚಿತ ಶಕ್ತಿಯಿಂದ ಚಾಲನೆ, ಬ್ರೇಕ್ ಹಾಕುವುದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವುದರ ನಿಯಂತ್ರಣ ಸೇರಿದಂತೆ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು

ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತವಾಗಿ ಚಾಲನೆ ಮಾಡಲಾಗುವ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ
ಚಾಲನೆಯ ಮೇರೆಗೆ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಚಾಲನೆ ಮಾಡುವ ವಿಧಾನ;

(ಕೆ) “ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲನೆ” ಎಂದರೆ, ವೇಗವರ್ಧನೆ, ಸಂಚಿತ
ಶಕ್ತಿಯಿಂದ ಚಾಲನೆ, ಬ್ರೇಕ್ ಹಾಕುವುದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಗಳನ್ನು
ನಿಲ್ಲಿಸುವುದನ್ನು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತವಾಗಿ ನಿಯಂತ್ರಿಸುವ ನಿರಂತರ
ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ಟ್ರೈನು ನಿಯಂತ್ರಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಒಂದು ಉಪವ್ಯವಸ್ಥೆ ;

(ಎಲ್) “ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ರಕ್ಷಣೆ” ಎಂದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿಯ ದಿಕ್ಕು,
ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಬೇರ್ಪಡುವಿಕೆ, ಪರಸ್ಪರ ಬಂಧಿಸುವಿಕೆ ಹಾಗೂ
ವೇಗನಿರ್ಬಂಧ ಸೇರಿದಂತೆ ಸುರಕ್ಷಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲನೆಯನ್ನು
ನಿರ್ವಹಿಸುವ, ನಿರಂತರ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ನಿಯಂತ್ರಣ
ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಒಂದು ಉಪವ್ಯವಸ್ಥೆ;

(ಎಂ) “ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ” ಎಂದರೆ, ಸಾಮಾನ್ಯ
ಸನ್ನಿವೇಶಗಳಲ್ಲಿ ನಿಗದಿತ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲಿಕ್ಕಾಗಿ ಇಡೀ
ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತವಾಗಿ ನಿಯಂತ್ರಿಸಿ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು
ಚಾಲನೆಯಲ್ಲಿರಿಸುವ ನಿರಂತರ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ನಿಯಂತ್ರಣ
ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಒಂದು ಉಪವ್ಯವಸ್ಥೆ;

(ಎನ್) “ಸಹಾಯಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣ” ಎಂದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ
ರೈಲ್ವೆಯ ಸುರಂಗ ಗಾಳಿಬೆಳಕು ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ನಿಲ್ದಾಣ
ಹವಾನಿಯಂತ್ರಣ ಮತ್ತು ಕಟ್ಟಡ ನಿರ್ವಹಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸೇರಿದಂತೆ

ಸಹಾಯಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣದ ಸಕ್ಷಮತೆ ಮತ್ತು ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಹೊಂದಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಒಬ್ಬ ನೌಕರ;

(ಓ) “ಅಚ್ಚು ಗಣಕ” ಎಂಬುದು ಒಂದು ವಿದ್ಯುತ್ ಉಪಕರಣವಾಗಿದ್ದು, ಹಳೆಯ ಎರಡು ದತ್ತ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳಲ್ಲಿ ಕಲ್ಪಿಸಿದಾಗ, ಆ ಎರಡು ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳ ನಡುವಿನ ಹಳೆಯ ಭಾಗವು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿದೆಯೇ ಅಥವಾ ಆಕ್ರಮಿತವಾಗಿದೆಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಒಳಬರುವ ಮತ್ತು ಹೊರಹೋಗುವ ಅಚ್ಚುಗಳನ್ನು ಎಣಿಸುವ ಮೂಲಕ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸುತ್ತದೆ;

(ಪಿ) “ಕಾಯ್ದಿರಿಸಿದ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರ” ಎಂಬುದು ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಚಲನೆಯನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸುವ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಕಾಯ್ದಿರಿಸಿದ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿರುತ್ತದೆ;

(ಕ್ಯೂ) “ಶಯನಸ್ಥಲ” ಎಂದರೆ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂನ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಡಿಪೋದಲ್ಲಿ ಒಂದು ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಆಕ್ರಮಿಸಲು ಗೊತ್ತುಪಡಿಸಿರುವ ಹಳೆಯ ಉದ್ದ;

(ಆರ್) “ಬ್ಲಾಕ್ ಸೆಕ್ಷನ್” ಎಂದರೆ ಬ್ಲಾಕ್ ಸೆಕ್ಷನ್ನಿನ ಮತ್ತೊಂದು ತುದಿಯಲ್ಲಿರುವ ಬ್ಲಾಕ್ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಪ್ರವೇಶಿಸಲು ಅನುಮತಿ ಬರುವವರೆಗೆ ಯಾವುದೇ ಚಾಲನೆಯಲ್ಲಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಪ್ರವೇಶಿಸಕೂಡದೆಂಬ ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಯಿಂದ ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸಿರುವ ಬ್ಲಾಕ್ ಸೆಕ್ಷನ್‌ಗಳ ನಡುವಿನ ರೈಲು ಹಳೆಯ ಭಾಗ;

(ಎಸ್) “ಬ್ಲಾಕ್ ನಿಲ್ದಾಣ” ಎಂದರೆ ಪ್ರವೇಶಿಸಲು ಅನುಮತಿ ಪಡೆಯಲಾಗುವ ಅಥವಾ ನೀಡಲಾಗುವ ನಿಲ್ದಾಣ;

- (ಟಿ) “ಕ್ಯಾಬ್ ಸಂಕೇತ” ಎಂದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನಿಗೆ ಚಾಲನೆಯ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಸಂಕೇತ ಸಹಿತ ಕೈಯಿಂದ ಚಾಲನೆ ಮಾಡುವ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ಮುಂದುವರಿಯಲು ಅವಕಾಶ ನೀಡುವ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನ ಸ್ವಿಚ್ಚುಗಳ ಫಲಕದ ವೇಗಮಿತಿ ಹಾಗೂ ಗುರಿಯ ದೂರುಗಳನ್ನು ಪ್ರದರ್ಶಿಸುವ ದೃಷ್ಟಿರೋಚಕ ಸಂಕೇತ;
- (ಯು) “ಕ್ಯಾಲೆಂಡರ್ ದಿನ” ಎಂದರೆ, ಮಧ್ಯರಾತ್ರಿಯಿಂದ ಮಧ್ಯರಾತ್ರಿಯವರೆಗಿನ ಅವಧಿ;
- (ವಿ) “ಕಾರ್ ಶೆಡ್” ಅಥವಾ “ಸರ್ವಿಸ್ ಡಿಪೋ” ಎಂದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಅಥವಾ ಕೋಚುಗಳನ್ನು ದುರಸ್ತಿಗಾಗಿ ಅಥವಾ ತಂಗುವಿಕೆಯೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಇತರ ಯಾವುದೇ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ನಿಲ್ಲಿಸುವ ಒಂದು ಪ್ರದೇಶ;
- (ಡಬ್ಲ್ಯೂ) “ಎಚ್ಚರಿಕೆ ಆದೇಶ” ಎಂದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕರಿಗೆ ಅಧಿಸೂಚಿತ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ವೇಗ ತಗ್ಗಿಸುವಿಕೆಯೂ ಸೇರಿದಂತೆ ವಿಶೇಷ ಎಚ್ಚರಿಕೆ ವಹಿಸಲು ನೀಡಲಾಗುವ ಒಂದು ಸೂಚನೆ;
- (ಎಕ್ಸ್) “ದಕ್ಷತೆಯ ಪ್ರಮಾಣಪತ್ರ” ಎಂದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಒಬ್ಬ ನೌಕರನಿಗೆ, ನಿಯಮಗಳು, ವಿನಿಯಮಗಳು, ವಿಧಾನಗಳು ಮತ್ತು ತನ್ನ ಕರ್ತವ್ಯಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಕೈಪಿಡಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಅವನನ್ನು ಪರೀಕ್ಷಿಸಿ, ಯೋಗ್ಯನೆಂದು ಕಂಡುಬಂದ ಮೇಲೆ ನೀಡಲಾದ ಒಂದು ಪ್ರಮಾಣಪತ್ರ;

(ವೈ) “ಮುಖ್ಯ ನಿಯಂತ್ರಣಾಧಿಕಾರಿ” ಎಂದರೆ, ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರದ ಪ್ರಕಾರ್ಯಗಳ ಸಮಗ್ರ ಪ್ರಭಾರ ಹೊಂದಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಒಬ್ಬ ಅಧಿಕಾರಿ;

(ಝಡ್) “ಸಂಕೇತ ಸಹಿತ ಕೈಯಿಂದ ಚಾಲನೆ ಮಾಡುವ ಪದ್ಧತಿ” ಎಂದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಕೈಯಿಂದಲೇ ಚಾಲನೆ ಮಾಡುವಂಥ ಆದರೆ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ರಕ್ಷಣಾ ಸಂಕೇತಗಳಿಂದ ನಿರ್ಧರಿಸಲಾಗುವ ಗರಿಷ್ಠ ವೇಗಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟು ಇರುವಂಥ, ನಿರಂತರ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ನಿಯಂತ್ರಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೇರೆಗೆ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣಾ ವಿಧಾನ ;

(ಝಡ್‌ಎ) “ಆಯುಕ್ತ” ಎಂದರೆ, ಅಧಿನಿಯಮದ 7ನೇ ಪ್ರಕರಣದ ಮೇರೆಗೆ ನೇಮಕ ಮಾಡಲಾದ ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆ ಸುರಕ್ಷತಾ ಆಯುಕ್ತ;

(ಝಡ್‌ಬಿ) “ಸಂಬಂಧಕಗಳು” ಎಂದರೆ ಒಂದು ಓಡಾಟದ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿ ಬಳಸಿದಾಗ, ಅಂಥ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಇತರೆ ಮಾರ್ಗಗಳೊಂದಿಗೆ ಸೇರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅಥವಾ ಅವುಗಳನ್ನು ದಾಟುವುದಕ್ಕೆ ಉಪಯೋಗಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳು;

(ಝಡ್‌ಸಿ) “ನಿರಂತರ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ನಿಯಂತ್ರಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆ” ಎಂದರೆ, ಉಪವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳ ಮೂಲಕ ಎಂದರೆ, ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ರಕ್ಷಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳ ಮೂಲಕ

ನಿರಂತರವಾಗಿ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಲನವಲನಗಳನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸುವ ಮತ್ತು
ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡುವ ಒಂದು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ವ್ಯವಸ್ಥೆ;

(ಝಡ್ಡಿ) “ಕಟ್‌ಔಟ್ ವಿಧಾನ” ಎಂದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿಯಲ್ಲಿಯೇ ಆಗಿರುವಂಥ
ತುರ್ತು ಬ್ರೇಕ್ ಬಿಡುಗಡೆ ತಪ್ಪಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿ ನಿಯಂತ್ರಣ ಹಾಗೂ
ಸಂಕೇತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ವಿಫಲತೆಯ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು
ಮಾರ್ಗಪಕ್ಕದ ಸಂಕೇತಗಳ ಅನುಸಾರವಾಗಿ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು
ಚಾಲನೆ ಮಾಡುತ್ತಿರುವಾಗ ಬಳಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗುವ ನಿರಂತರ
ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ನಿಯಂತ್ರಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೇರೆಗಿನ
ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ವಿಧಾನ;

(ಝಡ್ಜಿ) “ಡಿ.ಸಿ.ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟ್” ಎಂದರೆ 750 ವೋಲ್ಟ್ ಡಿ.ಸಿ. (ಒಮ್ಮುಖ
ಪ್ರವಾಹ) ವಿದ್ಯುತ್ತಿನ ಮೇಲೆ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುವ, ಮುಖ್ಯ ಮಾರ್ಗದ
ಮೇಲೆ ಓಡಾಟದ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಮೂರನೆಯ ರೈಲುಗಾಡಿ
ವ್ಯವಸ್ಥೆಯುಳ್ಳ ಮತ್ತು ಡಿಪೋವಿನಲ್ಲಿ ಕುಟುಕು ಕೊಂಡಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯುಳ್ಳ
ಎಳೆಯುವ ಸಾಧನ;

(ಝಡ್ಫಿ) “ನಿರ್ಗಮನ ಆದೇಶ” ಸೂಚನೆ ಎಂದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನಿಗೆ
ತನ್ನ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ನಡೆಸಲು ಅಥವಾ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲು ಅಧಿಕಾರ
ನೀಡುವ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನ ಕ್ಯಾಬಿನಲ್ಲಿಯ ಪ್ರದರ್ಶಕ ಫಲಕದ
ಮೇಲಿನ ಒಂದು ಸೂಚನೆ;

(ಝಡ್ಜಿ) “ಡಿಪೋ ನಿಯಂತ್ರಕ” ಎಂದರೆ, ಡಿಪೋ ಹಾಗೂ ಮುಖ್ಯ
ಮಾರ್ಗಗಳ ನಡುವೆ ರೇಕು (ಕುಂಟೆ)ಗಳ ಪರಸ್ಪರ ವಿನಿಮಯವೂ

ಸೇರಿದಂತೆ ಡಿಪೋ ಪ್ರದೇಶದೊಳಗಡೆ ರೇಕುಗಳ ಚಲನವಲನದ

ಜವಾಬ್ದಾರಿಯುಳ್ಳ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಒಬ್ಬ ನೌಕರ;

(ಝಡ್‌ಹೆಚ್) “ಇಲೆಕ್ಟ್ರಿಕಲ್ ವೇ ಮತ್ತು ಕಾಮಗಾರಿಗಳು” ಎಂದರೆ, ರೈಲು

ಮಾರ್ಗದ ವಿದ್ಯುದೀಕೃತ ಸೆಕ್ಷನ್‌ಗಳ ಮೇಲೆ ಒದಗಿಸಲಾದ ಮೂರನೇ

ರೈಲುಗಾಡಿ ಉಪಕರಣ ಹಾಗೂ ಇತರೆ ಸಂಬಂಧಿತ ಕಾಮಗಾರಿಗಳೂ

ಸೇರಿದಂತೆ ಟ್ರಾಕ್ಸ್‌ನ್ ಜೋಡಣೆಗಳು;

(ಝಡ್‌ಐ) “ತುರ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿ” ಎಂದರೆ ರೈಲ್ವೆ ಸೇವೆಗೆ ಕ್ಷತಿ ಅಥವಾ ಹಾನಿ

ಅಥವಾ ಭಾರೀ ಭಂಗ ಉಂಟಾಗುವ ನಿಕಟ ಅಥವಾ ನಿರಂತರ

ಗಂಡಾಂತರವಿರುವ ಒಂದು ಘಟನೆ;

(ಝಡ್‌ಜೆ) “ಎಮರ್ಜೆನ್ಸಿ ಸ್ಟಾಪ್ ಪ್ಲಾನ್” ಎಂದರೆ ಪ್ಲ್ಯಾಟ್‌ಫಾರಂನ

ಮೇಲೆ ಅಥವಾ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕರಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸಲಾದ ಒಂದು

ಉಪಕರಣವಾಗಿದ್ದು, ಅದನ್ನು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮಾಡಿದಾಗ, ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ

ರೈಲುಗಾಡಿ ರಕ್ಷಣೆಯ ಮೇಲೆ ಚಲಿಸುತ್ತಿರುವ, ನಿಲ್ದಾಣದ

ಪರಿಮಿತಿಗಳೊಳಗಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳು ನಿಂತುಹೋಗುತ್ತವೆ;

(ಝಡ್‌ಕೆ) “ಇಂಜನಿಯರನ ಸ್ವತ್ತು” ಎಂದರೆ, ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ

ಅವಧಿಯವರೆಗೆ ಒಬ್ಬ ಅಧಿಕೃತ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಕನ ಏಕೈಕ

ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿರುವ ಮಾರ್ಗದ ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಭಾಗ;

(ಝಡ್‌ಎಲ್) “ಮುಂಬರುವ ಮತ್ತು ಹಿಂದೆ ಸರಿಯುವ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳು”

ಎಂದರೆ ಒಂದು ರೈಲುಗಾಡಿ ಅಥವಾ ವಾಹನವು ಆ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳ

ಮೇಲೆ ಚಲಿಸಿದಾಗ ಚಲಿಸಿದ ದಿಕ್ಕಿನ ಅನುಸಾರವಾಗಿ ಅವು ಮುಂಬರುವ

ಅಥವಾ ಹಿಂದೆ ಸರಿಯುವ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳಾಗುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ
ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯಿಂದ ಮುಂದೆ ಸಮೀಪಿಸುತ್ತಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು,
ಅದು ಓಡುತ್ತಿರುವ ಮಾರ್ಗದಿಂದ ನೇರವಾಗಿ ಬೇರೆಡೆ ತಿರುಗಿಸಲು
ಸಾಧ್ಯವಾಗುವ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳನ್ನು ಮುಂಬರುವ
ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳೆಂದು ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತದೆ ;

(ಝಡ್‌ಎಂ) “ಸ್ಥಿರ ಸಂಕೇತ” ಎಂದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಚಲನೆಯನ್ನು
ನಿಯಂತ್ರಿಸುವ ಮತ್ತು ಸಂಕೇತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳ ಒಂದು ಭಾಗವಾಗಿರುವ,
ಒಂದು ಸ್ಥಿರವಾದ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿರುವ ನಿಲ್ದಾಣದ ಸಂಕೇತ;

(ಝಡ್‌ಎನ್) “ಉಲ್ಲಂಘನೆ ಗುರುತು” ಎರಡು ಮಾರ್ಗಗಳು ಒಂದನ್ನೊಂದು
ದಾಟುವಾಗ ಅಥವಾ ಪರಸ್ಪರ ಕೂಡುವಾಗ ಪ್ರಮಾಣಕ ಅಳತೆಗಳಲ್ಲಿ
ಉಂಟಾಗುವ ಉಲ್ಲಂಘನೆಯ ಗುರುತು;

(ಝಡ್‌ಓ) “ಕಾಲಾವಕಾಶ” ಎಂದರೆ, ಎರಡು ಅನುಕ್ರಮ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ
ನಡುವಿನ ಕಾಲದ ಅಂತರ;

(ಝಡ್‌ಪಿ) “ಪ್ರಾಸಂಗಿಕ ಘಟನೆ” ಎಂದರೆ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸೇವೆಗಳಿಗೆ ವಿಳಂಬ
ಅಥವಾ ಭಂಗ ಉಂಟುಮಾಡುವ ಅಥವಾ ಉಂಟುಮಾಡುವ
ಸಾಮರ್ಥ್ಯವುಳ್ಳ ಯಾವುದೇ ಸಂಗತಿ;

(ಝಡ್‌ಕ್ಯೂ) “ಪರಿಶೀಲನಾ ವಾಹನ” ಎಂದರೆ, ಕಮಾನು ಸಾಲಿನ ಸೇತುವೆ
ಅಥವಾ ಸುರಂಗದ ಮೇಲಿನ ಉಪಕರಣಗಳ ಪರಿಶೀಲನೆ, ನಿರ್ವಹಣೆ
ಮತ್ತು ದುರಸ್ತಿಗಳಿಗಾಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸುವ ಒಂದು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ
ವಾಹನ;

(ಝಡ್‌ಆರ್) “ಇನ್ನುಲೇಟ್ ಮಾಡಿದ ಮೂರನೇ ರೈಲುಮಾರ್ಗದ ಜಾಯಿಂಟ್”

ಎಂದರೆ, ಬೇರೆಯದೇ ಆದ ಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಉಪ ವಿದ್ಯುತ್ ಕೇಂದ್ರದಿಂದ
ವಿದ್ಯುತ್ ಒದಗಿಸಲಾದ ಮೂರನೇ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ವಿಂಗಡಣೆಯ
ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ಒಂದು ವಿಶೇಷವಾದ ಜಾಯಿಂಟ್ ;

(ಝಡ್‌ಎಸ್) “ಇಂಟರ್ ಲಾಕಿಂಗ್” ಎಂದರೆ, ಸುರಕ್ಷತೆಯನ್ನು

ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಸಂಕೇತಗಳು, ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳು ಮತ್ತು ಇತರ
ಸಾಧನಗಳ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯು ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮದಲ್ಲಿ ನಡೆಯುವ ಹಾಗೆ,
ಯಾಂತ್ರಿಕ ಅಥವಾ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಅಥವಾ ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಲಾಕಿಂಗ್
ಅಥವಾ ಎರಡೂ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೂಲಕ ಒಂದಕ್ಕೊಂದು
ಸಂಬಂಧಿಸಿರುವಂತೆ ಒಂದು ಅಂಕಣ ಅಥವಾ ಕಾರ್ಯಕೇಂದ್ರದಿಂದ
ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮಾಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ;

(ಝಡ್‌ಟಿ) “ಅಪರಿವರ್ತನೀಯ ತುರ್ತು ಬ್ರೇಕ್” ಎಂದರೆ ತುರ್ತು ಬ್ರೇಕನ್ನು

ಉದ್ದೇಶಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ಅಥವಾ ಅನ್ಯಥಾ ಅನ್ವಯಿಸಿದಾಗ, ಆ
ತುರ್ತುಬ್ರೇಕು, ರೈಲುಗಾಡಿಯ ವೇಗವು ಶೂನ್ಯಕ್ಕೆ ತಲುಪಿ ತುರ್ತು ಬ್ರೇಕು
ಹಾಕಿದ ಕಾರಣವನ್ನು ತೆಗೆದುಹಾಕುವವರೆಗೆ ಅಥವಾ ಪುನಃ
ಸರಿಪಡಿಸುವವರೆಗೆ, ಹಾಗೆಯೇ ಉಳಿದಿರುತ್ತದೆ;

(ಝಡ್‌ಯು) “ಪ್ರತ್ಯೇಕತೆ” ಎಂದರೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಇತರೆ ಮಾರ್ಗ ಅಥವಾ

ಮಾರ್ಗಗಳ ಮೇಲೆ ಆಗುವ ಚಲನವಲನದಿಂದಾಗುವ ಅಡೆತಡೆಯಿಂದ
ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಸಂರಕ್ಷಿಸಲು ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸುವ ಮೂಲಕ
ಅಥವಾ ಇತರೆ ಅನುಮೋದಿತ ವಿಧಾನದಿಂದ ಮಾಡಿಕೊಂಡ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ;

(ಝಡ್‌ಁ) “ಜಂಪರ್ ಕೇಬಲ್” ಂದರೆ ಓಡಾಟದ ಮಾರ್ಗ, ಕೇಬಲ್ ಅಥವಾ ಕೂಳವೆಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ರಿಕ್ತ ಅಂತರವನ್ನು ಒಂದು ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸಂಪರ್ಕವಾಗಿ ಜೂಡಿಸಲು ಕ್ಲಿಪ್‌ಗಲೂಂದಿಗೆ ಒದಗಿಸಲಾದ ಒಂದು ಕೇಬಲ್;

(ಝಡ್‌ಡಬ್ಲೂ) “ಸ್ಥಳೀಯ ನಿಯಂತ್ರಣ” ಂದರೆ, ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕಾಗಿ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಣದ ಜವಾಬ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ಸಧ್ಯಕ್ಕೆ ವಹಿಸಿಕೂಳ್ಳಲು ಅಧಿಕಾರ ನೀಡಲಾದ ಒಬ್ಬ ವ್ಯಕ್ತಿಯು, ಹಾಗೆ ಅಂಥ ಜವಾಬ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ವಹಿಸಿಕೂಳ್ಳುವುದು;

(ಝಡ್‌ಁಕ್ಸ್) “ಸಾಮಾನ್ಯ ಸಂಚಾರ ದಿಕ್ಕು” ಂದರೆ ಹಳೆಯ ಂಡಭಾಗಕ್ಕೆ ಸಂಚರಿಸುವ ಸಂಚಾರ;

(ಝಡ್‌ವೈ) “ಅಡಚಣೆ” ಂಬುದು ಅದರ ಜ್ಞಾತಿಪದೂೀಕ್ತಿಗಲೂಂದಿಗೆ ಒಂದು ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಮೇಲೆ ಇರುವ ರೈಲುಗಾಡಿ, ವಾಹನ ಅಥವಾ ವಿಘ್ನವನ್ನು ಅಥವಾ ರೈಲು ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಅಪಾಯಕರವಾದ ಯಾವುದೇ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಒಳಗೂಳ್ಳುತ್ತದೆ;

(ಝಡ್‌ಝಡ್) “ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರ” ಂದರೆ, ಮುಖ್ಯ ಮಾರ್ಗದ ಮೇಲೆ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಚಲನವಲನವನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸುವ ಸಮಗ್ರ ಪ್ರಭಾರ ಹೂಂದಿರುವ ಸಂಸ್ಥೆ;

(ಝಡ್‌ಝಡ್‌ಁ) “ಪ್ರಯಾಣಿಕ ರೈಲುಗಾಡಿ” ಂದರೆ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಹಾಗೂ ಅವರ ಸಾಮಾನು ಸರಂಜಾಮುಗಳಿಗಾಗಿಯೇ ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾದ ರೈಲುಗಾಡಿ;

(ಝಡ್ಝಡ್ಬಿ) “ಸಮೀಪಿಸಲು ಅನುಮತಿ” ಎಂದರೆ ಒಂದು ಬ್ಲಾಕ್ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಹಿಂದಿರುವ ಬ್ಲಾಕ್ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಆ ಹಿಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಬಿಡಲು ಮತ್ತು ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಸಮೀಪಿಸಲು ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ನೀಡಲಾದ ಅನುಮತಿ;

(ಝಡ್ಝಡ್ಸಿ) “ಫ್ಲಾಟ್ ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲುಗಳು” ಎಂದರೆ ಫ್ಲಾಟ್ ಫಾರಂನ ಮೇಲೆ ಹಳಿಯಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಬೇರ್ಪಡಿಸಲು ಫ್ಲಾಟ್ ಫಾರಂನ ಅಂಚಿನಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸಿರುವ, ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಬಾಗಿಲುಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಮನ್ವಯಗೊಳಿಸಿರುವ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ಬಾಗಿಲುಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ;

(ಝಡ್ಝಡ್ಡಿ) ಹೊರಳುಗಂಬಿ ಮತ್ತು ಟ್ರ್ಯಾಪ್ ಇಂಡಿಕೇಟರುಗಳು ಎಂದರೆ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳಿಗೆ ಅಳವಡಿಸಿದ ಮತ್ತು ಅವುಗಳನ್ನು ಯಾವ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಅಳವಡಿಸಲಾಗಿದೆಯೆಂದು ಸೂಚಿಸಲು ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುವ ಉಪಕರಣಗಳು;

(ಝಡ್ಝಡ್ಇ) “ವಿದ್ಯುತ್ ನಿಲುಗಡೆ” ಎಂದರೆ, ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಸೆಕ್ಷನ್‌ನಿಂದ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟ್ ಕರೆಂಟ್ ಅನ್ನು ಅಥವಾ ವಿದ್ಯುತ್ ಸರಬರಾಜನ್ನು ಹಿಂದಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದು;

(ಝಡ್ಝಡ್ಏಫ್) “ಚಲಿಸು ಸಂಕೇತ” ಎಂದರೆ ಉದ್ದಿಷ್ಟ ವೇಗವನ್ನು ಸೂಚಿಸುವ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕ ಅಥವಾ ಆಪರೇಟರನ ಸ್ವಿಚ್ಚುಗಳ ಫಲಕದ ಮೇಲೆ ಶೂನ್ಯವೇಗ ಸಂಕೇತವನ್ನು ಹೊರತಾದ, ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ರಕ್ಷಣಾ ಸಂಕೇತ;

(ಝಡ್ಝಡ್ಜಿ) “ರೈಲ್ವೆ ಢಂಡಲಿ” ಂದರೆ 1905ರ ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆ ಢಂಡಲಿ ಅಧಿನಿಯಮ (1905ರ 4)ರ 2ದ ಪ್ರಕರಣದ ಢೇರೆಗೆ ಅಧಿಕಾರ ನೀಡಲಾದ ರೈಲ್ವೆ ಢಂಡಲಿ;

(ಝಡ್ಝಡ್ಹೆಚ್) “ಸ್ವೀಕರಣ ಉಪವಿದ್ಯುತ್ ಕೇಂದ್ರ” ಂದರೆ, ಗ್ರಿಡ್ ಉಪವಿದ್ಯುತ್ ಕೇಂದ್ರದಿಂದ 66/132/220 ಕೆ.ವಿ.ಸರಬರಾಜನ್ನು ಸ್ವೀಕರಿಸಿ 33 ಕೆವಿ ಎಸಿ ಆಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಿ ಮಾರ್ಗದ ಜೊತೆಗೆ ವಿತರಿಸುವ ಒಂದು ಉಪ ವಿದ್ಯುತ್ ಕೇಂದ್ರ;

(ಝಡ್ಝಡ್ಐ) “ದಿಷ್ಟಿಕಾರಿ” (ರೆಕ್ವಿಫೈಯರ್) ಂದರೆ, ಪರ್ಯಾಯ ವಿದ್ಯುತ್ ಪ್ರವಾಹವನ್ನು ನೇರ ವಿದ್ಯುತ್ ಪ್ರವಾಹವನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸುವ ಒಂದು ಸಾಧನ;

(ಝಡ್ಝಡ್ಜೆ) “ಪರಿಮಿತ ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ವಿಧಾನ” ಂದರೆ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಕೈಯಿಂದ ನಡೆಸುವ ಮತ್ತು ಗರಿಷ್ಠ ವೇಗಮಿತಿಯ ಸಂಬಂಧವಾಗಿ ಮಾತ್ರ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ರಕ್ಷಣೆಗೆ ಒಳಪಟ್ಟ ಒಂದು ಚಾಲನಾ ವಿಧಾನ;

(ಝಡ್ಝಡ್ಕೆ) “ಹಳಿ ಬಂಡಿಗಳ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಕ” ಂದರೆ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಪರೀಕ್ಷಿಸಲು ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿ ಓಡಾಡಲು ಅವುಗಳ ಯೋಗ್ಯತೆಯನ್ನು ಪ್ರಮಾಣೀಕರಿಸಲು ಕ್ರಮಬದ್ಧವಾಗಿ ಅರ್ಹತೆ ಪಡೆದ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಒಬ್ಬ ನೌಕರ;

(ಝಡ್ಝಡ್ಎಲ್) “ಓಡಾಟದ ಮಾರ್ಗ” ಂದರೆ, ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಮುಖಾಂತರ ಹಾಗೂ ನಡುವೆ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಲು ಉಪಯೋಗಿಸುವ ರೈಲು

ಮಾರ್ಗ ಮತ್ತು ಇದರಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಾಣಗಳಿಗೆ ಪ್ರವೇಶಿಸುವಾಗ ಮತ್ತು
ನಿಲ್ಲಾಣಗಳಿಂದ ಹೊರಡುವಾಗ ಒಂದು ರೈಲುಬಂಡಿಯು ಉಪಯೋಗಿಸುವ
ಯಾವುದೇ ಮಾರ್ಗಗಳಿದ್ದರೆ ಅವು;

(ಝಡ್ಝಡ್‌ಎಂ) “ಚಲಿಸುತ್ತಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿ” ಎಂದರೆ ಪ್ರಯಾಣವನ್ನು
ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿರುವ ಆದರೆ ತನ್ನ ಪ್ರಯಾಣವನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸದಿರುವ
ಒಂದು ರೈಲುಗಾಡಿ;

(ಝಡ್ಝಡ್‌ಎನ್) “ರನ್ ಆನ್ ಸೈಟ್ ವಿಧಾನ” ಎಂದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು
ಕೈಯಿಂದ ನಡೆಸುವ ಹಾಗೂ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ರಕ್ಷಣೆ
ನಿರ್ಬಂಧಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟ ಒಂದು ಚಾಲನಾ ವಿಧಾನ; ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ
ರೈಲುಗಾಡಿ ರಕ್ಷಣಾ ಮಾರ್ಗ ಸೂಚನೆಗಳು ಗುರುತಿಸಲ್ಪಡುವವರೆಗೆ
ಮಾತ್ರ; ಅದಾದ ನಂತರ ಅದು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತವಾಗಿ ಸಂಕೇತಸಹಿತ
ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ವಿಧಾನಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗುತ್ತದೆ;

(ಝಡ್ಝಡ್‌ಓ) “ಮೇಲ್ವಿಚಾರಕ ನಿಯಂತ್ರಣ ಹಾಗೂ ದತ್ತಾಂಶ ಆರ್ಜನೆ”
ಎಂದರೆ, ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರ ಹಾಗೂ ಕಾಯ್ದಿಟ್ಟ
ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಂದ ಎಲ್ಲಾ ವಿದ್ಯುತ್ ಸರಬರಾಜು
ಯಂತ್ರೋಪಕರಣಗಳನ್ನು ದೂರದಿಂದ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡುವ ಮತ್ತು
ನಿಯಂತ್ರಿಸುವ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಕ ನಿಯಂತ್ರಣ ಹಾಗೂ ದತ್ತಾಂಶ ಆರ್ಜನೆ
ವ್ಯವಸ್ಥೆ;

(ಝಡ್ಝಡ್‌ಪಿ) “ಷಾರ್ಟ್ ಸರ್ಕಿಟ್ ಉಪಕರಣ” ಎಂದರೆ ಓಡಾಟದ ಹಳಿಯ
ವಿದ್ಯುತ್ ಪ್ರಮಾಣ ನಿಗದಿತ ಮಿತಿಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾದಾಗ, ಓಡಾಟದ

ಹಳಿಗಳನ್ನು ನೆಲಕ್ಕೆ ತಾತ್ಕಾಲಿಕವಾಗಿ ಷಾರ್ಟ್‌ಸರ್ಕಿಟ್ ಮಾಡಲು ಸಹಾಯಕ ಉಪವಿದ್ಯುತ್ ಕೇಂದ್ರ- ಟ್ರಾಕ್ಸ್‌ನ್ ಉಪವಿದ್ಯುತ್ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಕೊಠಡಿಯಲ್ಲಿ ಇರಿಸಿರುವ, ಪ್ರತಿ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಸುರಕ್ಷತೆಯ ಕಾರಣಗಳಿಗಾಗಿ ಒದಗಿಸಿರುವ ಅಂಥ ಉಪಕರಣಗಳು;

(ಝಡ್ಝಡ್‌ಕ್ಯೂ) “ಒಂದು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಸುರಕ್ಷಿತಗೊಳಿಸು” ಎಂದರೆ, ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಬ್ರೇಕ್ ಅನ್ವಯಿಸು, ಎಲ್ಲಾ ಚಾಲನಾ ಸ್ಥಿತಿಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸು, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೀಲಿಯನ್ನು ಹೊರತೆಗೆ ಮತ್ತು ಅನ್ವಯಿಸುವ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಪಾರ್ಕಿಂಗ್ ಬ್ರೇಕುಗಳನ್ನು ಹಾಕು;

(ಝಡ್ಝಡ್‌ಆರ್) “ಷಾರ್ಟ್ ಸರ್ಕಿಟ್” ಎಂದರೆ, ವಿದ್ಯುತ್ ಪ್ರವಾಹಕ್ಕೆ ಕಡಿಮೆ ರೋಧವಿರುವ ಒಂದು ಹಾದಿಯ ಪ್ರವೇಶದಿಂದ ಉಂಟಾಗುವ ಸರ್ಕಿಟ್‌ನಲ್ಲಿಯ ಒಂದು ದೋಷಯುಕ್ತ ಸ್ಥಿತಿ;

(ಝಡ್ಝಡ್‌ಎಸ್) “ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಕಂಬಿ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡುವುದು” ಎಂದರೆ, ಒಂದು ಕೋಚನ್ನು ಅಥವಾ ಕೋಚುಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ, ಬೇರ್ಪಡಿಸುವ ಅಥವಾ ವರ್ಗಾಯಿಸುವ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ಅಥವಾ ಇತರ ಯಾವುದೇ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ಟ್ರಾಕ್ಸ್‌ನ್ ಮೋಟಾರ್ಸ್ ಸಹಿತವಾಗಿ ಅಥವಾ ರಹಿತವಾಗಿ ಅಥವಾ ಇತರ ಯಾವುದೇ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ವಾಹನದೊಂದಿಗೆ ಚಲನವಲನ ಮಾಡುವುದು;

(ಝಡ್ಝಡ್‌ಟಿ) “ಸಂಕೇತ” ಎಂದರೆ, ಒಬ್ಬ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನಿಗೆ ಅವನ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಚಲನವಲನವನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಲು ನೀಡುವ ಒಂದು ಸೂಚನೆ;

ನಿಲ್ದಾಣ ಮತ್ತು ಸಂಚಾರದ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆಯ ಸ್ವತಂತ್ರ ಪ್ರಭಾರದಲ್ಲಿ
ಇರುವ ಯಾರೇ ವ್ಯಕ್ತಿಯು ಒಳಗೊಳ್ಳುತ್ತಾನೆ;

(ಝಡ್ಝಡ್ಝಡ್) “ನಿಲ್ದಾಣ ಪರಿಮಿತಿಗಳು” ಎಂದರೆ, ನಿಲ್ದಾಣ
ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣಾ ಆದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ವ್ಯಾಖ್ಯಾನಿಸಿರುವ ಪರಿಮಿತಿಗಳು
ಅಥವಾ ಚೈನೇಜುಗಳು;

(ಝಡ್ಝಡ್ಝಡ್ಐ) “ನಿಲ್ದಾಣದ ಸೆಕ್ಷನ್” ಎಂದರೆ ಎರಡು ನಿರಂತರ
ಬ್ಲಾಕ್ ಸೆಕ್ಷನ್‌ಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಬರುವ ನಿಲ್ದಾಣ ಪರಿಮಿತಿಗಳೊಳಗಿರುವ
ಓಡಾಟದ ಮಾರ್ಗದ ಭಾಗ;

(ಝಡ್ಝಡ್ಝಡ್ಬಿ) “ಮೇಲ್ವಿಚಾರಕ ಮಾರ್ಗ/ಮತ್ತು ನಿರ್ಮಿತಿ ಮತ್ತು
ಕಾಮಗಾರಿಗಳು” ಎಂದರೆ ಮಾರ್ಗ, ನೆಲದಡಿಯ ನಿರ್ಮಿತಿ, ಮೇಲ್ಮೈ
ನಿರ್ಮಿತಿ, ಸೇತುವೆಗಳು ಅಥವಾ ಅವುಗಳಿಗೆ ಸಂಂಧಪಟ್ಟ ಇತರ
ಕಾಮಗಾರಿಗಳು;

(ಝಡ್ಝಡ್ಝಡ್ಸಿ) “ಸರಬರಾಜು ನಿಯಂತ್ರಕ ಸ್ಥಾನ” ಎಂದರೆ, ಮೂರನೇ
ರೈಲು ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟ್ ಉಪಕರಣಗಳಿಗೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಸರಬರಾಜನ್ನು
ನಿಯಂತ್ರಿಸಲಿಕ್ಕಾಗಿ ಒದಗಿಸಿರುವ ಇಂಟೆರಪ್ಷರುಗಳು, ಐಸೋಲೇಟರ್
ಸ್ವಿಚ್ಚುಗಳು, ರಿಮೋಟ್ ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಉಪಕರಣ ಮತ್ತು ಸಾಧನಗಳ
ಒಂದು ಜೋಡಣೆ;

ಪದಾವಳಿಗಳು ಈ ಅಧಿನಿಯಮದಲ್ಲಿ ಅವುಗಳಿಗೆ ನೀಡಲಾಗಿರುವ
ಅನುಕ್ರಮ ಅರ್ಥಗಳನ್ನೇ ಹೊಂದಿರತಕ್ಕದ್ದು.

ಅಧ್ಯಾಯ-II

ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆ ನೌಕರರಿಗೆ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಅನ್ವಯಿಸುವ ನಿಯಮಗಳು

3. ನಿಯಮಗಳ ಪ್ರತಿಗಳನ್ನು ಸರಬರಾಜು ಮಾಡುವುದು.- ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆ
ಆಡಳಿತವು ಈ ಮುಂದಿನವರಿಗೆ ಈ ನಿಯಮಗಳ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳಲ್ಲಿ
ಮಾಡಲಾಗಿರುವ ತಿದ್ದುಪಡಿಗಳ ಪ್ರತಿಯನ್ನು ಸರಬರಾಜು ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು :

- (ಎ) (i) ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರ;
(ii) ಪ್ರತಿಯೊಂದು ನಿಲ್ದಾಣ;
(iii) ಪ್ರತಿಯೊಂದು ರೇಕ್ ನಿರ್ವಹಣಾ ಡಿಪೋ, ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟ್ ಡಿಪೋ,
ಖಾಯಂ ಮಾರ್ಗ ಡಿಪೋ ಮತ್ತು ಸಂಕೇತ ಡಿಪೋ; ಮತ್ತು
(iv) ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳೊಂದಿಗೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸಬಹುದಾದ ಇತರೆ
ಕಚೇರಿಗಳು; ಮತ್ತು
- (ಬಿ) ಈ ನಿಯಮಗಳ ಮೂಲಕ ಅಥವಾ ನೌಕರನ ಕರ್ತವ್ಯಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ
ನಿಯಮಗಳ ಯಾವುದೇ ಭಾಗದ ಮೂಲಕ ಯಾವುದೇ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ
ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಹೊರಿಸಲಾಗಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲಿನ
ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ನೌಕರ.

4. ನಿಯಮಗಳ ಪ್ರತಿಯ ಸಂರಕ್ಷಣೆ .- ಈ ನಿಯಮಗಳ ಪ್ರತಿಯನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾದ

ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ನೌಕರನು -

- (ಎ) ಕರ್ತವ್ಯದಲ್ಲಿರುವಾಗ ತನ್ನ ಪ್ರತಿಯನ್ನು ಕೂಡಲೆ ದೊರೆಯುವಂತೆ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕು;
- (ಬಿ) ಅದನ್ನು ಎಲ್ಲಾ ತಿದ್ದುಪಾಟುಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು;
- (ಸಿ) ತನ್ನ ಯಾರೇ ಮೇಲಧಿಕಾರಿಯು ಕೇಳಿದಾಗ ಅದನ್ನು ಹಾಜರುಪಡಿಸಬೇಕು;
- (ಡಿ) ತನ್ನ ಪ್ರತಿಯು ಕಳೆದುಹೋಗಿದ್ದರೆ ಅಥವಾ ನಷ್ಟವಾಗಿದ್ದರೆ ತನ್ನ ಮೇಲಧಿಕಾರಿಯಿಂದ ಒಂದು ಹೊಸ ಪ್ರತಿಯನ್ನು ಪಡೆಯಬೇಕು; ಮತ್ತು
- (ಇ) ತನ್ನ ಅಧೀನದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗೆ ಎಲ್ಲಾ ತಿದ್ದುಪಾಟುಗಳು ಹಾಗೂ ತಿದ್ದುಪಡಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಪ್ರತಿಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿರುವುದನ್ನು ಮತ್ತು ಅವರು ಈ ನಿಯಮಗಳ ಉಪಬಂಧಗಳನ್ನು ಪಾಲಿಸುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು.

5. ನಿಯಮಗಳ ತಿಳಿವಳಿಕೆ ಹಾಗೂ ಸಕ್ಷಮತೆಯ ಪ್ರಮಾಣಪತ್ರ ನೀಡಿಕೆ.-

1. ನಿಯಮಗಳ ತಿಳಿವಳಿಕೆ: ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ನೌಕರನು -

- (ಎ) ತನ್ನ ಕರ್ತವ್ಯಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿ ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿರಬೇಕು;
- (ಬಿ) ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆ ಆಡಳಿತದ ಅಧಿಕೃತ ಅಧಿಕಾರಿಯು ನಡೆಸುವ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಪರೀಕ್ಷೆಗಳಲ್ಲಿ ಉತ್ತೀರ್ಣನಾಗಿರಬೇಕು;
- (ಸಿ) ತನ್ನ ಅಧೀನದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯು ಅವರ ಕರ್ತವ್ಯಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿ

ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿರುವರೆಂಬುದನ್ನು ತಾನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು

ಮತ್ತು ಒಂದು ಲಿಖಿತ ಖಾತರಿಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು.

- (2) **ಸಕ್ಷಮತೆಯ ಪ್ರಮಾಣಪತ್ರ ನೀಡಿಕೆ** - ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಯಾರೇ ನೌಕರನಿಗೆ, ಅವನು ತನ್ನ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಹಾಗೂ ನೈಪೃಣ್ಯಗಳು ಹಾಗೂ ತನ್ನ ಕರ್ತವ್ಯಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ನಿಯಮಗಳು, ವಿನಿಯಮಗಳು, ವಿಧಾನಗಳು ಮತ್ತು ಕೈಪಿಡಿಗಳ ತಿಳಿವಳಿಕೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಪರೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ಉತ್ತೀರ್ಣನಾಗಿದ್ದ ಹೊರತು, ಮತ್ತು ಯೋಗ್ಯನೆಂದು ಕಂಡುಬಂದ ನಂತರ, ಈ ಸಂಬಂಧವಾಗಿ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಅಧಿಕಾರ ನೀಡಲಾದ ಅಧಿಕೃತ ಅಧಿಕಾರಿಯಿಂದ ದಕ್ಷತೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಪತ್ರವನ್ನು ನೀಡಲ್ಪಟ್ಟ ಹೊರತು, ಈ ನಿಯಮಗಳ ಮೇರೆಗಿನ ಯಾವುದೇ ಕರ್ತವ್ಯವನ್ನು ವಹಿಸಿಕೊಡತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.

6. **ನಿಯಮಗಳ ಪಾಲನೆಯಲ್ಲಿ ಸಹಾಯ.**- ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ನೌಕರನೂ, ಈ ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಆಚರಣೆಗೆ ತರುವಲ್ಲಿ ಸಹಾಯ ಒದಗಿಸಬೇಕು ಮತ್ತು ತನ್ನ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬರುವಂಥ ಯಾವುದೇ ಅದರ ಉಲ್ಲಂಘನೆಯನ್ನು ತನ್ನ ಮೇಲಧಿಕಾರಿಗೆ ಹಾಗೂ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಇತರೆ ಅಧಿಕಾರಿಗೆ ಸಕಾಲಕ್ಕೆ ವರದಿ ಮಾಡಬೇಕು.

7. **ನಿಯಮಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಆದೇಶಗಳಿಗೆ ವಿಧೇಯತೆ** .- ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ನೌಕರನೂ -

(ಎ) ಎಲ್ಲಾ ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು; ಮತ್ತು

(ಬಿ) ತನ್ನ ಹಿರಿಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ನೀಡಿದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾನೂನುಬದ್ಧ ಆದೇಶಗಳನ್ನು ;

- ಅನುಸರಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಪಾಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

8. **ಅತಿಕ್ರಮಣ, ಹಾನಿ ಅಥವಾ ನಷ್ಟ ತಡೆಯುವುದು.**- (1) ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ನೌಕರನು ತನ್ನ ಪ್ರಭಾರ ಅಥವಾ ಸ್ವಾಧೀನದಲ್ಲಿ ಇರುವ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಆಡಳಿತದ ಭದ್ರತೆ ಹಾಗೂ ರಕ್ಷಣೆಯ ಹೊಣೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರತಕ್ಕದ್ದು.

(2) ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ನೌಕರನು -

(ಎ) ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಆವರಣದ ಅತಿಕ್ರಮಣವನ್ನು;

(ಬಿ) ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಸ್ವತ್ತಿನ ಕಳ್ಳತನ, ಹಾನಿ ಅಥವಾ ನಷ್ಟವನ್ನು;

(ಸಿ) ಪ್ರಯಾಣಿಕರು, ಇತರರು ಹಾಗೂ ತನಗೆ ಆಗುವ ಕ್ಷತಿಯನ್ನು; ಹಾಗೂ;

(ಡಿ) ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಆವರಣದಲ್ಲಿಯೆ ಬೆಂಕಿ ಮತ್ತು ಇತರ ಅಸುರಕ್ಷಿತ ಘಟನೆಗಳನ್ನು;

- ತಡೆಯಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

9. **ಕರ್ತವ್ಯಕ್ಕೆ ಹಾಜರಾತಿ.**- ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ನೌಕರನು ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಆಡಳಿತವು ಗೊತ್ತುಪಡಿಸಬಹುದಾದಂಥ ಸಮಯಗಳಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಅಂಥ ಅವಧಿಗಳಿಗೆ ಕರ್ತವ್ಯಕ್ಕೆ ಹಾಜರಾಗತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅವನ ಸೇವೆಯು ಅಗತ್ಯವಾಗಬಹುದಾದಂಥ ಇತರ ಯಾವುದೇ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ಹಾಜರಾಗತಕ್ಕದ್ದು.

10. **ಕರ್ತವ್ಯಕ್ಕೆ ಗೈರುಹಾಜರಿ.-** (1) ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಯಾರೇ ನೌಕರನು ತನ್ನ ಮೇಲಧಿಕಾರಿಯ ಪೂರ್ವ ಅನುಮತಿಯಿಲ್ಲದೆ, ಸ್ವತಃ ಕರ್ತವ್ಯಕ್ಕೆ ಗೈರುಹಾಜರಾಗತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ ಅಥವಾ ತನ್ನ ನಿಗದಿತ ಹಾಜರಾತಿ ಗಂಟೆಗಳನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ ಅಥವಾ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಇತರ ಯಾರೇ ನೌಕರನೊಂದಿಗೆ ಪರಸ್ಪರ ಕರ್ತವ್ಯ ಅದಲುಬದಲು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ ಅಥವಾ ಸೂಕ್ತವಾಗಿ ಬಿಡುಗಡೆ ಮಾಡಿದ ಹೊರತು ತನ್ನ ಪ್ರಭಾರವನ್ನು ಬಿಡತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ;

(2) ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಯಾರೇ ನೌಕರನು ಕರ್ತವ್ಯದಲ್ಲಿರುವಾಗ, ಕಾಯಿಲೆಯ ಕಾರಣದ ಮೇಲೆ ಕರ್ತವ್ಯಕ್ಕೆ ಗೈರುಹಾಜರಾಗಲು ಬಯಸಿದರೆ, ವಿಷಯವನ್ನು ಕೂಡಲೆ ತನ್ನ ಮೇಲಧಿಕಾರಿಗೆ ವರದಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಒಬ್ಬ ಸಕ್ಷಮ ನೌಕರನನ್ನು ಅದರ ಪ್ರಭಾರದಲ್ಲಿ ಇರಿಸಿದ ಹೊರತು ಕರ್ತವ್ಯವನ್ನು ಬಿಡತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.

11. **ಆಲ್ಯೋಹಾಲಿನ ಪೇಯ, ನಿದ್ರಾಜನಕ, ಮಾದಕ ವಸ್ತು, ಉದ್ದೀಪಕ ಮಾದಕವಸ್ತು ಅಥವಾ ತಯಾರಿಸಿದ ವಸ್ತುವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದು .-** (1) ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಒಬ್ಬ ನೌಕರನು ತನ್ನ ಕರ್ತವ್ಯವು ಪ್ರಾರಂಭವಾಗುವುದಕ್ಕಿಂತ ಎಂಟು ಗಂಟೆಗಳೊಳಗೆ ಯಾವುದೇ ಆಲ್ಯೋಹಾಲಿನ ಪೇಯ, ನಿದ್ರಾಜನಕ, ಮಾದಕವಸ್ತು ಅಥವಾ ಉದ್ದೀಪಕ ಮಾದಕವಸ್ತು ಅಥವಾ ತಯಾರಿಸಿದ ವಸ್ತುವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ ಅಥವಾ ಬಳಸತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ ಅಥವಾ ಕರ್ತವ್ಯದ ಮೇಲಿರುವಾಗ ಅಂಥ ಯಾವುದೇ ಪೇಯ, ಮಾದಕವಸ್ತು ಅಥವಾ ತಯಾರಿಸಿದ ವಸ್ತುವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ ಅಥವಾ ಬಳಸತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ;

- (2) ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಯಾರೇ ನೌಕರನು, ಕರ್ತವ್ಯದ ಮೇಲಿರುವಾಗ ಅಮಲಿನಲ್ಲಿರತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ ಅಥವಾ ಯಾವುದೇ ಆಲ್ಯೋಹಾಲಿನ ಪೇಯ, ನಿದ್ರಾಜನಕ, ಮಾದಕವಸ್ತು ಅಥವಾ ಉದ್ದೀಪಕ ಮಾದಕವಸ್ತು ಅಥವಾ ತಯಾರಿಸಿದ ವಸ್ತುವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರುವ ಅಥವಾ ಉಪಯೋಗಿಸಿರುವ ಕಾರಣದಿಂದ ಕರ್ತವ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಅವನ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವು ಏರುಪೇರಾಗಿರುವ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ;
- (3) ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಒಬ್ಬ ನೌಕರನು, ಕರ್ತವ್ಯದ ಮೇಲಿರುವಾಗ, ಧೂಮಪಾನ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ ಅಥವಾ ತಂಬಾಕು ಜಗಿಯತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.

12. ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆ ನೌಕರರ ನಡತೆ.- ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ನೌಕರನು ,-

- (ಎ) ಕರ್ತವ್ಯದ ಮೇಲಿರುವಾಗ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆ ಆಡಳಿತವು ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸಿದಂಥ ಬಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಮತ್ತು ಸೂಕ್ತ ಸಮವಸ್ತ್ರವನ್ನು ಧರಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ನೋಡುವುದಕ್ಕೆ ಟಾಕುಟೀಕಾಗಿ ಮತ್ತು ಶುಚಿಯಾಗಿ ಇರತಕ್ಕದ್ದು;
- (ಬಿ) ಚುರುಕಾಗಿ, ಸಭ್ಯನಾಗಿ ಮತ್ತು ವಿನೀತತೆಯಿಂದ ಕೂಡಿರತಕ್ಕದ್ದು;
- (ಸಿ) ಕಾನೂನುಬಾಹಿರ ಪರಿತೋಷ (ಲಂಚ)ವನ್ನು ಯಾಚಿಸತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ ಅಥವಾ ಸ್ವೀಕರಿಸತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ;
- (ಡಿ) ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಎಲ್ಲಾ ಯುಕ್ತ ಸಹಾಯವನ್ನು ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಜಾಗರೂಕತೆಯಿಂದ ಸರಿಯಾದ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಒದಗಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(ಇ) ತನ್ನ ಕರ್ತವ್ಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಎಲ್ಲಾ ವರದಿಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಪೂರ್ಣ ಹಾಗೂ ವಾಸ್ತವವಾದ ವಿವರಣೆಯನ್ನು ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು; ಮತ್ತು

(ಎಫ್) ಕೇಳಿದಾಗ, ತನ್ನ ಹೆಸರು ಮತ್ತು ಪದನಾಮವನ್ನು ನಿಸ್ಸಂಕೋಚವಾಗಿ ಒದಗಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

13. ಸುರಕ್ಷತೆ ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಕರ್ತವ್ಯ.-

(1) ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ನೌಕರನು -

(ಎ) ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಹಾಗೂ ತನ್ನ ಸಹೋದ್ಯೋಗಿಗಳ ಸುರಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ಮಾಡಲಾಗಿದೆಯೇ ಎಂದು ನೋಡತಕ್ಕದ್ದು;

(ಬಿ) ತನ್ನ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬರಬಹುದಾದ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಸುರಕ್ಷಿತ ಹಾಗೂ ಯಥೋಚಿತ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಬಾಧಕವಾಗುವ ಸಂಭವವಿರುವ ಯಾವುದೇ ಘಟನೆಯನ್ನು, ಒಡನೆಯೇ ತನ್ನ ಮೇಲಧಿಕಾರಿಗೆ ವರದಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು; ಮತ್ತು

(ಸಿ) ಒಂದು ಅಪಘಾತ ಅಥವಾ ಅಡ್ಡಿ ಉಂಟಾದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಯುಕ್ತ ಅಧಿಕಾರಿಯು ಸಹಾಯ ಮಾಡುವಂತೆ ಆಹ್ವಾನಿಸಿದರೆ, ಸಾಧ್ಯವಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ಸಹಾಯವನ್ನು ಸ್ಪೂರ್ತಿಯಿಂದ ಒದಗಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(2) (ಎ) ಒಂದು ರೈಲುಗಾಡಿಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ದೋಷವನ್ನು; ಅಥವಾ

(ಬಿ) ವಿದ್ಯುತ್ ಸರಬರಾಜು ಸ್ಥಾಪನೆಯೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಮಾರ್ಗದ ಅಥವಾ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಅಥವಾ ಹಳಿಪಕ್ಕದ ವಿದ್ಯುತ್

ಉಪಕರಣದ ಯಾವುದೇ ಭಾಗದ ಅಡ್ಡಿ, ವಿಫಲತೆ ಅಥವಾ
ವಿಫಲತೆ ಸಂಭವದ ಅಪಾಯವನ್ನು; ಅಥವಾ

(ಸಿ) ಯಾವುದೇ ದೋಷಯುಕ್ತ ಸಂಕೇತವನ್ನು; ಅಥವಾ

(ಡಿ) ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಸುರಕ್ಷತಾಪೂರ್ಣ ಓಡಾಟಗಳಿಗೆ ಅಥವಾ

ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಸುರಕ್ಷತೆಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುವ ಸಂಭವವಿರುವ,

ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಯಾವುದೇ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಬೆಂಕಿ, ಹೊಗೆ, ಪ್ರವಾಹ,

ಅಪಘಾತ ಅಥವಾ ಇತರೆ ಅಪಾಯಕರ ಸ್ಥಿತಿ ಮುಂತಾದ

ಯಾವುದೇ ಅಸಾಮಾನ್ಯ ಸನ್ನಿವೇಶಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಿದ

ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ನೌಕರನು -

ಅಪಾಯವಾಗುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲು ಕೂಡಲೆ ಕ್ರಮಕೈಗೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು

ವಿಷಯವನ್ನು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಅಥವಾ ಹತ್ತಿರದ

ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಣಾಧಿಕಾರಿಗೆ ಕೂಡಲೆ ವರದಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

14. ಕಾಲಮಾನ.- ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ನಡುವೆ

ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆಯು ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ

ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸಿರುವಂತೆ ಭಾರತೀಯ ಕಾಲಮಾನದಿಂದ ನಿಯಂತ್ರಿತವಾಗತಕ್ಕದ್ದು.

15. ಪ್ರವೇಶಾನುಮತಿ ನಿಯಂತ್ರಣ.- (1) ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಎಲ್ಲಾ

ನೌಕರರಿಗೆ, ಗುರುತಿನ ಚೀಟಿಗಳ ಜೊತೆಗೆ, ತಮ್ಮ ಕರ್ತವ್ಯಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ

ಪರಿಮಿತ ಪ್ರವೇಶಾನುಮತಿಯೊಂದಿಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ

ಭೇಟಿನೀಡಲು ಅವರಿಗೆ ಅನುಮತಿ ನೀಡುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಅವರ

ನಿಯಂತ್ರಣಾಧಿಕಾರಿಗಳಿಂದ ಸಹಿಮಾಡಿದ ಪ್ರವೇಶಾನುಮತಿ ನಿಯಂತ್ರಣ ಚೀಟಿಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(2) ಅಧಿಕೃತ ಅಧಿಕಾರಿಯು ಕಾಲದಿಂದ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಅಧಿಸೂಚಿಸುವ ಇತರ ಸ್ಥಳಗಳ ಜೊತೆಗೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ಈ ಮುಂದಿನ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಪರಿಮಿತ ಪ್ರವೇಶಾನುಮತಿಯಿರತಕ್ಕದ್ದು, ಎಂದರೆ :-

- (ಎ) ಟ್ರಾಕ್ಟರ್ ಉಪವಿದ್ಯುತ್ ಕೇಂದ್ರ,
- (ಬಿ) ಸಹಾಯಕ ಉಪವಿದ್ಯುತ್ ಕೇಂದ್ರ,
- (ಸಿ) ಸಂಕೇತ ನೀಡುವ ಉಪಕರಣದ ಕೊಠಡಿ,
- (ಡಿ) ದೂರಸಂಪರ್ಕ ಉಪಕರಣ ಕೊಠಡಿ,
- (ಇ) ಅಡೆತಡೆಯಿಲ್ಲದ ವಿದ್ಯುತ್ ಸರಬರಾಜು ಕೊಠಡಿ,
- (ಎಫ್) ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೊಠಡಿ,
- (ಜಿ) ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರ,
- (ಹೆಚ್) ಕಾಯ್ದಿಟ್ಟ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರ,
- (ಐ) ಡಿಪೋ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರ.

ಅಧ್ಯಾಯ-III

ಸಂಕೇತಗಳು ಮತ್ತು ನಿಯಂತ್ರಣ

16. ಸಾಮಾನ್ಯ.- (1) ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಚಲನವಲನವನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಲು ಈ ಮುಂದಿನ ಸಂಕೇತಗಳನ್ನು ಬಳಸತಕ್ಕದ್ದು, ಎಂದರೆ:-

- (ಎ) ಕ್ಯಾಬ್ ಸಂಕೇತಗಳು;

(ಬಿ) ಸ್ಥಿರ ಸಂಕೇತಗಳು; ಮತ್ತು

(ಸಿ) ಹಸ್ತ ಸಂಕೇತಗಳು.

(2) ಬಯಲಿನಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಸುರಂಗಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ, ಸ್ಥಿರ ಸಂಕೇತಗಳು ಪ್ರದರ್ಶಿಸುವ ತೋರ್ಕೆಗಳು ಹಗಲು ಮತ್ತು ರಾತ್ರಿ ಒಂದೇ ತೆರನಾಗಿರುತ್ತವೆ;

(3) ಒಂದು ಸ್ಥಿರ ಸಂಕೇತವನ್ನು ಸಾಧ್ಯವಿದ್ದ ಕಡೆ, ಅದು ಯಾವ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಅನ್ವಯಿಸುವುದೋ ಆ ಮಾರ್ಗದ ಎಡಗಡೆಯಲ್ಲಿ ಇರಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅದು ಒಬ್ಬ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನಿಗೆ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಸ್ಥಿರ ಸಂಕೇತವನ್ನು ತಲುಪುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆ ಗಂಟೆಗೆ ಇಪ್ಪತ್ತೈದು ಕಿಲೋಮೀಟರು ವೇಗದಿಂದ ಬ್ರೇಕ್ ಹಾಕಿ ನಿಲ್ಲಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುವಷ್ಟು ದೂರದಿಂದ ಕಾಣುತ್ತಿರತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಡಿಪೋದಲ್ಲಿ ಹೊರತುಪಡಿಸಿ, ಅಡೆತಡೆಗಳಿಂದಾಗಿ ಆ ರೀತಿ ಕಾಣಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲದ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಅವರ್ತಕ ಸಂಕೇತವನ್ನು ಒದಗಿಸಿರತಕ್ಕದ್ದು.

17. ಸಂಕೇತಗಳ ವಿವರಣೆ.- (1) ಕ್ಯಾಬ್ ಸಂಕೇತಗಳು : (i) ಓಡಾಟದ ಮಾರ್ಗಗಳ ಮೇಲಿನ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಚಲನವಲನಗಳನ್ನು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ರಕ್ಷಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ನಿಯಂತ್ರಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ಅದು ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನಿಗೆ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಸ್ಥಿಚ್ಛುಗಳ ಫಲಕದ ಮೇಲೆ ಈ ಮುಂದಿನವುಗಳನ್ನು ಪ್ರದರ್ಶಿಸುತ್ತದೆ -

(ಎ) ರೈಲುಗಾಡಿಯ ವಾಸ್ತವಿಕ ವೇಗ;

- (ಬಿ) ಪ್ರಯಾಣದ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಹೊರಳುಗಂಬಿಯಲ್ಲಿ ಅನುಮತಿಸುವ ಗರಿಷ್ಠ ವೇಗ;
- (ಸಿ) (ಒದಗಿಸಿರುವ ಕಡೆ) ರೈಲುಗಾಡಿಗೆ ಸದ್ಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸಲು ಅಧಿಕಾರ ನೀಡಿರುವ ದೂರ;
- (ಡಿ) ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಅಪಾಯ ಸೂಚಕಗಳು; ಮತ್ತು
- (ಇ) ಸಂದೇಶಗಳು.

(ii) ಗುರಿ ತಲುಪುವ ವೇಗ ಸೂಚನೆ ಹಾಗೂ ಗುರಿಯ ದೂರ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು, ಒದಗಿಸಿರುವ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ, ಅವು ಶೂನ್ಯಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದರೆ, ಆ ಸೂಚನೆಯನ್ನು “ಚಲಿಸು” ಸೂಚನೆ ಎಂದು ಕರೆಯಲಾಗುವುದು;

(iii) ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವುದಾದರೊಂದು ಸೂಚನೆಯು “0” ಆಗಿದ್ದರೆ, ಆ ಸೂಚನೆಯನ್ನು “ನಿಲ್ಲಿಸು” ಸೂಚನೆ ಎಂದು ಕರೆಯಲಾಗುವುದು;

(iv) ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನಿಗೆ ಇಂಥ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ಅಧಿಕಾರ ನೀಡಿರುವಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ, ಸೂಚಿತ ವೇಗದವರೆಗೆ ತನ್ನ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಓಡಿಸಲು ಅಧಿಕಾರವಿರುತ್ತದೆ.

(2) ಸ್ಥಿರ ಸಂಕೇತಗಳು.- (i) ಮುಖ್ಯ ಮಾರ್ಗಗಳ ಮೇಲಿರುವ ಸ್ಥಿರ ಸಂಕೇತಗಳು “ಕೆಂಪು”, “ನೇರಳೆ” ಅಥವಾ “ಹಸಿರು” ತೋರ್ಕೆಯನ್ನು ತೋರಿಸುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವುಳ್ಳ ಬಣ್ಣದ ದೀಪದ ಸಂಕೇತಗಳಾಗಿರುತ್ತವೆ ;

(ii) “ಕೆಂಪು” ತೋರ್ಕೆಯು ಸಂಕೇತಕ್ಕಿಂತ ಮುಂಚೆ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ನಿಲ್ಲ ತಕ್ಕದ್ದೆಂಬುದನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ;

- (iii) “ನೇರಳೆ” ತೋರ್ಕೆಯು ಮಾರ್ಗವು ಸಿದ್ಧವಾಗಿದ್ದು ನಿರ್ಬಂಧಿತವಾಗಿದೆ ಆದರೆ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಮುಕ್ತವಾಗಿಲ್ಲದಿರಬಹುದು ಮತ್ತು ಕ್ಯಾಬ್ ಸಂಕೇತಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಕ್ಯಾಬ್ ಸಂಕೇತಗಳ ನಿರ್ದೇಶನದ ಮೇರೆಗೆ ಚಲಿಸಬಹುದು. ಆದರೆ ಮಾರ್ಗದ ಪಕ್ಕದ ಸಂಕೇತಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರವೇ ಅನುಸರಿಸಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ನಿಲ್ಲತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಂದ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಪಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು ಎಂದು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ;
- (iv) “ಹಸಿರು” ತೋರ್ಕೆಯು ಮಾರ್ಗವು ಮುಂದಿನ ಸ್ಥಿರ ಸಂಕೇತದವರೆಗೆ ಮುಕ್ತವಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಮುಂದಿನ ಸ್ಥಿರ ಸಂಕೇತದವರೆಗೂ ಚಲಿಸಬಹುದು ಎಂಬುದನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ;
- (v) ಒಂದು ಸ್ಥಿರ ಸಂಕೇತವು ಉಪಯೋಗದಲ್ಲಿದ್ದಾಗ, ತೋರ್ಕೆಯನ್ನು ಮುಚ್ಚತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಮುಚ್ಚಳದ ಮೇಲೆ ಕರಿಯ ಬಣ್ಣದ ಹಿನ್ನೆಲೆಯ ಮೇಲೆ ಎರಡು ಕ್ರಾಸ್ ಮಾಡಿದ ಬಿಳಿಯ ಪಟ್ಟಿಗಳನ್ನು ಪ್ರದರ್ಶಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ಆ ಪಟ್ಟಿಗಳು 30 ಸೆಂ.ಮೀ. ಉದ್ದ ಹಾಗೂ 10 ಸೆಂ.ಮೀ. ಅಗಲಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರಕೂಡದು.

- (3) **ಡಿಪೋ ಸಂಕೇತಗಳು.**— (i) ಡಿಪೋಗಳಲ್ಲಿ, ಸ್ಥಿರ ಸಂಕೇತಗಳು ಬಣ್ಣದ ದೀಪ ಹಾಗೂ ಸ್ಥಾನಿಕ ದೀಪದ ಮಾದರಿ ಈ ಎರಡೂ ತರಹ ಇರಬಹುದು ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯ ಮಾರ್ಗ ಮಾದರಿಯ ಸ್ಥಿರ ಸಂಕೇತಗಳು ಉಪನಿಯಮ (20)ರಲ್ಲಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸಿರುವ ರೀತಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು; ಮತ್ತು
- (ii) ಸ್ಥಾನಿಕ ದೀಪ ಮಾದರಿ ಸಂಕೇತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ, ಸಮತಲದಲ್ಲಿ ಪ್ರದರ್ಶಿಸಲಾದ ಎರಡು ಬಿಳಿಯ ದೀಪಗಳು ರೈಲುಗಾಡಿಯು ನಿಲ್ಲತಕ್ಕದ್ದೆಂಬ ಅರ್ಥ ನೀಡುತ್ತವೆ;
- (iii) ಒಂದು ಕೋನದಲ್ಲಿ ಪ್ರದರ್ಶಿಸಲಾದ ಎರಡು ಬಿಳಿಯ ದೀಪಗಳು ಒಂದು ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಮಾರ್ಗವು ಮುಕ್ತವಾಗಿರುವಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಪರಿಮಿತ ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ಚಲಿಸಬಹುದು ಮತ್ತು ಚಾಲಕನು ಅಡೆತಡೆಯಿದೆಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿಕೊಂಡು ಮುಂದುವರಿಯತಕ್ಕದ್ದೆಂದು ಅರ್ಥ ನೀಡುತ್ತವೆ.
- (iv) ಡಿಪೋಗಳನ್ನು ಒಂದು ಅನುಮೋದಿತ ಸಾಧನವನ್ನು ಬಳಸಿ ಓಡಾಟದ ಮಾರ್ಗದಿಂದ ಬೇರ್ಪಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
- (4) **ಹಸ್ತ ಸಂಕೇತಗಳು.**— (i) ಹಸ್ತ ಸಂಕೇತಗಳನ್ನು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಡಿಪೋದಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಕಾಮಗಾರಿಯ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಅತ್ಯಂತ ತುರ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಕಾಮಗಾರಿ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಮಾರ್ಗ ಬದಲಾವಣೆಗಾಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(ii) “ಹಸಿರು” ದೀಪವನ್ನು ಹೊರತಾದ ಇತರ ಯಾವುದೇ ದೀಪವನ್ನು ಅಥವಾ ಯಾವುದೇ ವಸ್ತುವನ್ನು ಬಿರುಸಾಗಿ ಒಲೆದಾಡಿಸಿದರೆ ಅದು ನಿಲ್ಲಿಸು ಸಂಕೇತವೆಂದು ಅರ್ಥೈಸತಕ್ಕದ್ದು;

(iii) “ನಿಲ್ಲಿಸು” ಸಂಕೇತವನ್ನು ಈ ಮುಂದಿನಂತೆ ಸೂಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು ;

(ಎ) ಒಂದು ಕೆಂಪು ದೀಪ;

(ಬಿ) ತಲೆಯ ಮೇಲಕ್ಕೆ ಎರಡೂ ಕೈಗಳನ್ನು ಎತ್ತುವುದು;

(ಸಿ) ಒಂದು ಬಿಳಿ ದೀಪವನ್ನು ಪಕ್ಕದಿಂದ ಪಕ್ಕಕ್ಕೆ ವೇಗವಾಗಿ ಒಲೆದಾಡಿಸುವುದು;

(ಡಿ) ಒಂದು ಕೆಂಪು ಧ್ವಜ.

(iv) “ಚಲಿಸಿ” ಎಂಬ ಸಂಕೇತವನ್ನು ಒಂದು ಹಸಿರು ದೀಪವನ್ನು ನಿಶ್ಚಲವಾಗಿ ಎತ್ತಿ ಹಿಡಿಯುವ ಮೂಲಕ ಸೂಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(v) ಮಾರ್ಗ ಬದಲಾವಣೆ ಹಾಗೂ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಚಲನವಲನಗಳಿಗೆ ಹಸ್ತಸಂಕೇತಗಳು ಈ ಮುಂದಿನ ವಿನ್ಯಾಸಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರತಕ್ಕದ್ದು :

	ಗೋಕೆ	ಸೂಚನೆ
ಎ)	ಒಂದು ಹಸಿರು ದೀಪವನ್ನು ಅಥವಾ ಧ್ವಜವನ್ನು ಮೇಲೆ ಮತ್ತು ಕೆಳಗೆ ಚಲಿಸುವುದು	ಸಂಕೇತದಿಂದ ದೂರಕ್ಕೆ ಚಲಿಸು
ಬಿ)	ಒಂದು ಹಸಿರು ದೀಪವನ್ನು ಅಥವಾ ಧ್ವಜವನ್ನು ದೇಹಕ್ಕೆ ಅಡ್ಡವಾಗಿ ಅತ್ತಿಂದಿತ್ತ ಒಲೆದಾಡಿಸುವುದು	ಸಂಕೇತದ ಕಡೆಗೆ ಚಲಿಸು
ಸಿ)	ಒಂದು ಕೆಂಪು ದೀಪ ಅಥವಾ ಧ್ವಜ	ನಿಲ್ಲಿಸು

- (vi) ಜಾಗರೂಕತೆಯಿಂದ ನಡೆಸುತ್ತಿರುವಾಗ ಅಥವಾ ಮಾರ್ಗ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡುತ್ತಿರುವಾಗ, ರೈಲುಗಾಡಿಯ ವೇಗವನ್ನು ತಗ್ಗಿಸಬೇಕು, ಚಲಿಸಲು ಹಸ್ತ ಸಂಕೇತವನ್ನು ನಿಧಾನ ಮತ್ತು ನಿಧಾನ ಗತಿಯಲ್ಲಿ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ನಿಲ್ಲಿಸಬೇಕಾದಾಗ, **ನಿಲ್ಲಿಸು** ಸಂಕೇತವನ್ನು ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು;
- (vii) ಪ್ರತಿಯೊಂದು ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೊಠಡಿಯು ಕೂಡಲೆ ದೊರೆಯುವ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುವ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿರುವ ಕೆಂಪು, ಹಸಿರು ಮತ್ತು ಬಿಳಿ ತೋರ್ಕೆಗಳನ್ನು ಪ್ರದರ್ಶಿಸುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವಿರುವ ಕನಿಷ್ಠ ಒಂದು ಕೈದೀಪವನ್ನು ಹೊಂದಿರತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ಅದು ಇರುವ ಸ್ಥಳ ಮತ್ತು ಅದರ ಸೂಕ್ತ ಬಳಕೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಚೆನ್ನಾಗಿ ತಿಳಿದಿರತಕ್ಕದ್ದು;
- (viii) ಕಾಮವಾರಿ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಮಾರ್ಗ ಬದಲಾವಣೆ ಒಂದು ನಿರ್ವಹಣಾ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಕಾಮವಾರಿ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮತ್ತು ಒಬ್ಬ ಇಂಜಿನಿಯರನ ಸ್ವಾಧೀನದೊಳಗಿನ ಕಾಮವಾರಿ ರೈಲ್ವೆ ಗಾಡಿಗಳ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ನೌಕರನು ಸುಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿರುವ ಕೆಂಪು, ಹಸಿರು ಮತ್ತು ಬಿಳಿ ತೋರ್ಕೆಗಳನ್ನು ಪ್ರದರ್ಶಿಸುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವಿರುವ ಒಂದು ಕೈದೀಪವನ್ನು ಹೊಂದಿರತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅದರ ಸೂಕ್ತ ಬಳಕೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಚೆನ್ನಾಗಿ ತಿಳಿದಿರತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಅವನು ಒಂದು ಕೆಂಪು ಧ್ವಜವನ್ನು ಹಾಗೂ ಒಂದು ಹಸಿರು ಧ್ವಜವನ್ನು ಕೂಡ ಹೊಂದಿರತಕ್ಕದ್ದು.

18. ಸಂಕೇತಗಳ ಪೂರ್ವಸಿದ್ಧತೆ.- (1) ಎಲ್ಲಾ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳ ಹತ್ತಿರದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಇಂಟರ್‌ಲಾಕ್ ಆಗಿರುವ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಹತ್ತಿರದಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳು ಯಾವುದೇ ದೋಷಯುಕ್ತ ಚಲನೆಯಿಂದ ಅಥವಾ ಸ್ಥಳದಿಂದ ಒಂದು ಸುರಕ್ಷಿತವಾದ ದೂರದಲ್ಲಿಯೇ ನಿಲ್ಲುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಓಡಾಡದ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಥಿರಸಂಕೇತಗಳನ್ನು ಏರ್ಪಡಿಸಿರತಕ್ಕದ್ದು.
- (2) ಇಂಟರ್‌ಲಾಕ್ ಆದ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಂದ ಹೊರಹೋಗುವ ಎಡೆಯಲ್ಲಿ ಸ್ಥಿರ ಸಂಕೇತಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿರತಕ್ಕದ್ದು.
- (3) ಆಯ್ದ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂಗಳ ಆಗಮನ ಮತ್ತು ನಿರ್ಗಮನಗಳನ್ನು ಕೂಡ ಸ್ಥಿರಸಂಕೇತಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬಹುದು.
- (4) ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ರಕ್ಷಣೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಿಲ್ಲದ ಎಲ್ಲಾ ಡಿಪೋ ಮಾರ್ಗಗಳು ಮತ್ತು ಇತರ ಯಾವುದೇ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಪ್ರವೇಶ ಮತ್ತು ಹೊರಹೋಗುವುದು ಈ ಎರಡನ್ನೂ ಸ್ಥಿರ ಸಂಕೇತಗಳು ನಿಯಂತ್ರಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
- (5) ಕೊನೆಗೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಏಕಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಯಾವ ಬಿಂದುವನ್ನು ದಾಟಿ ಮುಂದುವರಿಯಕೂಡದೋ ಆ ಬಿಂದುವನ್ನು ಸೂಚಿಸಲು ಕನಿಷ್ಠ ಒಂದು ಖಾಯಂ ಕೆಂಪು ತೋರ್ಕೆಯ ದೀಪವನ್ನು ಒದಗಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
- (6) ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ರೈಲು ಇಳಿಯುವುದಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಹತ್ತುವುದಕ್ಕೆ ಅನುನುಕೂಲವಾಗುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಒಂದು ದತ್ತ ಉದ್ದದ ರೈಲುಗಾಡಿಯು

ಎಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಬೇಕು ಎಂಬುದನ್ನು ಸೂಚಿಸಲು ಎಲ್ಲಾ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂಗಳಲ್ಲಿ

ನಿಲುಗಡೆ ಗುರುತುಗಳನ್ನು ಮಾಡಿರತಕ್ಕದ್ದು:

ಪರಂತು, ವಿವಿಧ ಉದ್ದಗಳ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳು ಚಲಿಸುವ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬೇರೆಬೇರೆ ಉದ್ದಗಳತೆಯುಳ್ಳ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಎರಡೂ ದಿಕ್ಕುಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಗುರುತುಗಳನ್ನು ಮಾಡಿರತಕ್ಕದ್ದು.

19. **ಸಂಕೇತಗಳು ಮತ್ತು ಹೊರಳುಗಂಜಿಗಳ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆ.**-(1) ಒಂದು ಮಾರ್ಗ

ಏರ್ಪಾಡು ಫಲಕದಿಂದ ಅಥವಾ ಕಾರ್ಯಕೇಂದ್ರದಿಂದ ಸಂಕೇತಗಳು ಹಾಗೂ ಹೊರಳುಗಂಜಿಗಳನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸಾಮಾನ್ಯ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಏಕಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯಿಂದಲೇ ಸಂಪೂರ್ಣ ಮಾರ್ಗಗಳು, ಹೊರಳುಗಂಜಿಗಳು ಹಾಗೂ ಸಂಕೇತಗಳ ಅಡಚಣೆಗಳು ನಿವಾರಣೆಯಾಗುತ್ತವೆ.

(2) ಅತಿಮುಖ್ಯ ಉಪಕರಣಗಳ ಯಾವುದೇ ವಿಫಲತೆ ಉಂಟಾದಾಗ, ಸಂಕೇತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ತುಂಬಾ ಸೀಮಿತ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಪ್ರದರ್ಶಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(3) ಒಂದು ರೈಲುಗಾಡಿಗಾಗಿ ಅಡಚಣೆ ನಿವಾರಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಯಾವುದೇ ಮಾರ್ಗವನ್ನು, ಈ ಮುಂದಿನ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಹೊರತುಪಡಿಸಿ, ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸುತ್ತಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಅಡಚಣೆ ನಿವಾರಿಸುವವರೆಗೆ ರದ್ದುಪಡಿಸತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ ,-

(ಎ) ತುರ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ; ಮತ್ತು

(ಬಿ) ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯ ಸನ್ನಿವೇಶಗಳು ಒಂದು ಪರ್ಯಾಯ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಅಡಚಣೆ ನಿವಾರಣೆ ಮಾಡಿಸಬೇಕೆಂದು ಅಗತ್ಯಪಡಿಸಿದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ

ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳ ಮೇರೆಗೆ, ಮೊದಲೇ ಗೊತ್ತುಪಡಿಸಿದ ಸಮಯವು, ಮೂಲ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಅಡ್ಡಿಪಡಿಸಿದ್ದ ಸಮಯದಿಂದ ಕಳೆದುಹೋಗುವವರೆಗೆ ಆ ಪರ್ಯಾಯ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಅಡಚಣೆ ನಿವಾರಣೆಗೆ ಲಭ್ಯಗೊಳ್ಳುವಂತೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ

- (4) ಮಾರ್ಗ ಏರ್ಪಾಡು ನಿಯಂತ್ರಣಗಳು ವಿಫಲಗೊಂಡ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ, ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರದಿಂದ, ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೊಠಡಿಯಿಂದ ಅಥವಾ ಅಗತ್ಯವಾಗಬಹುದಾದಂತೆ ಸ್ಥಳೀಯವಾಗಿ, ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ನಿಯಂತ್ರಣ ಮಾಡಬಹುದು.

20. ಸಂಕೇತ ಕಾರ್ಯ ನಿಯಂತ್ರಣ.- (1) (i) ಮುಖ್ಯ ಮಾರ್ಗದ ಸಂಕೇತ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಒಂದು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರದಿಂದ ನಿಯಂತ್ರಿಸಲಾಗುವುದು ಮತ್ತು ಗಣಕಯಂತ್ರದ ನಿಯಂತ್ರಣದಿಂದ ಮಾರ್ಗಗಳ ಏರ್ಪಾಡು ಹಾಗೂ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥಾಪನೆ ಅಥವಾ ಅವಧಿಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣದೊಂದಿಗೆ ಸಂಕೇತ ಕಾರ್ಯವು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ನಿಯಂತ್ರಣದಿಂದ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತದೆ;

- (ii) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಣ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಯೋಗಸಾಧ್ಯವಾದಷ್ಟು ಮಟ್ಟಿಗೆ, ನಿಗದಿತ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಹೊಣೆಯನ್ನು ಮತ್ತು ವಿಳಂಬ ಅಥವಾ ಅಡ್ಡಿಯುಂಟಾದಾಗ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ವಸ್ಥಿತಿಗೆ ತರುವ ಹೊಣೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರತಕ್ಕದ್ದು;

- (iii) ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಿರುವ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಣ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸುವ ಅಗತ್ಯವಿದ್ದಾಗ ಅಥವಾ ಭಾರೀ

ಅಡೆತಡೆಯುಂಟಾದಾಗ, ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ಹೊಂದಾಣಿಕೆ ಮಾಡಬಹುದು ಮತ್ತು ಮಧ್ಯಪ್ರವೇಶಿಸಿ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಕೈಯಿಂದ ಏರ್ಪಡಿಸಿ ಮುಕ್ತಗೊಳಿಸಬಹುದು;

(iv) ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಸಂಕೇತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಒಂದು ಸುರಂಗಮಾರ್ಗ ಗಾಳಿಬೆಳಕು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬಾರಿಗೆ ಒಂದೇ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಅನುಮತಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ತುರ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಒಂದು ಸುರಂಗಮಾರ್ಗ ಗಾಳಿಬೆಳಕು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಒಂದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ರೈಲುಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಕಳುಹಿಸಬಹುದು ಮತ್ತು ಒಂದು ಪಕ್ಷ ಈಗಾಗಲೇ ಒಂದು ರೈಲು ಗಾಡಿಯು ಆಕ್ರಮಿಸಿರುವ ಒಂದು ಸುರಂಗಮಾರ್ಗ ಗಾಳಿಬೆಳಕು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಕಳುಹಿಸಲು ನಿರ್ಧರಿಸಿದಲ್ಲಿ, ಅವನು ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಕೈಯಿಂದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೊಳಿಸಿ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕರಿಗೆ ಚಲಿಸಲು ಅಧಿಕಾರ ನೀಡುವುದಕ್ಕಿಂತ ಮುಂಚೆ ಸಲಹೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು;

(v) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಅಗತ್ಯಬಿದ್ದರೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿಯ ಸಂಕೇತಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣವನ್ನು ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ಒಪ್ಪಿಸಬಹುದು ಮತ್ತು ಈ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೊಠಡಿಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸ್ಥಳೀಯ ನಿಯಂತ್ರಣ ಫಲಕವನ್ನು ಅಥವಾ ಕಾರ್ಯಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಒದಗಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(iv) ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರದಿಂದ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣ ನಷ್ಟವಾದರೆ, ಒಪ್ಪಿಸುವಿಕೆಯು ತನ್ನಂತಾನೇ ನಡೆಯುತ್ತದೆ;

- (vii) ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರದಿಂದ ಸಂಪೂರ್ಣ ವಿಫಲತೆಯುಂಟಾದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಹಾಗೂ ಟ್ರಾಕ್ಟನ್ ವಿದ್ಯುತ್ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಇರಬಹುದಾದ, ಒಂದು ಪರ್ಯಾಯ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಇರುವ ಒಂದು ಹೆಚ್ಚುವರಿ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಬಹುದು;
- (viii) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಣನು ಡಿಪೋಗಳ ಹೊರಗಡೆಯ ಮುಖ್ಯ ಮಾರ್ಗದ ಮೇಲಿನ ಎಲ್ಲಾ ಮಾರ್ಗಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣವನ್ನು ಹೊಂದಿರತಕ್ಕದ್ದು;
- (ix) ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಚಲನವಲನವು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಗಣಕಯಂತ್ರದ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿರತಕ್ಕದ್ದು. ಆದರೆ ಅಗತ್ಯಬಿದ್ದರೆ ಕೈಯಿಂದ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಏರ್ಪಡಿಸುವ ಮತ್ತು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳನ್ನು ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೊಳಿಸುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಣ ಹೊಂದಿರುತ್ತಾನೆ.

2. ಸುರಕ್ಷಿತ ಸಂಪರ್ಕ:

- (i) ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರ ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕರು, ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಣ, ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ, ಹಳಿ-ಬಂಡಿಗಳು, ಸಂಕೇತ ಮತ್ತು ದೂರಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಮಾರ್ಗ ಮತ್ತು ನಿರ್ಮಿತಿಗಳ ಇಲಾಖೆಯ ನಿರ್ವಹಣಾ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಚಲನವಲನಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಇತರರ ನಡುವಿನ ಎಲ್ಲಾ ಸಂಪರ್ಕ-ಸಂವಾದಗಳನ್ನು ಟೀಪ್ ರೆಕಾರ್ಡ್ ಮಾಡಿ, ಫಟನೆ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ ಮತ್ತು ತರಬೇತಿಗಳಿಗಾಗಿ ರಕ್ಷಿಸಿಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸಂರಕ್ಷಣೆಗಳ ವಿಧಾನ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಅವಧಿಯನ್ನು ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(ii) ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ನೌಕರರು ಉದ್ದಿಷ್ಟ ಪಕ್ಷಗಳ ನಡುವೆ ಮಾತ್ರ ಸಂಪರ್ಕ ಏರ್ಪಡುವುದನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ರೇಡಿಯೋ ಸಂದೇಶಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿ ಸ್ವೀಕರಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(iii) ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಲನವಲನಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸುವ ಸಂದೇಶಗಳನ್ನು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಒಂದು ಬಾರಿಗೆ ಒಂದೇ ರೈಲುಗಾಡಿಗೆ ಕಳುಹಿಸತಕ್ಕದ್ದು:

ಪರಂತು, ತುರ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿರುವ ಅಥವಾ ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಸಮೀಪಿಸುವ ಎಲ್ಲಾ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಸರ್ವಾನವಯವಾಗುವ ಒಂದು ಸಂದೇಶವನ್ನು ಕಳುಹಿಸಬಹುದು, ಅದನ್ನು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಎಲ್ಲಾ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕರು ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಸ್ವೀಕರಿಸಬೇಕು:

ಮತ್ತೂ ಪರಂತು, ಒಂದು ತುರ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಇಂಥ ಸಂದೇಶವನ್ನು, ಈ ಸಂಬಂಧವಾಗಿ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಅಧಿಕಾರ ನೀಡಿದರೆ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನೇ ಕಳುಹಿಸಬಹುದು.

(3) **ಓಡಾಟದ ಮಾರ್ಗಗಳು :**

(i) ಚಲಿಸುವ ಮಾರ್ಗದ ಮೇಲಿನ ಸಂಕೇತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸಂರಕ್ಷಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು;

(ii) ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಸಂರಕ್ಷಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೇಲೆ ಓಡುತ್ತಿರುವ ಒಂದು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಸುರಕ್ಷತೆಯ ಪರಿಮಿತಿಯ ಒಳಗೆ ಸಾಮಾನ್ಯ ಬ್ರೇಕ್‌ನಿಂದ ನಿಲ್ಲಲು ಅನುಮತಿಸುವ ವೇಗವು ಮಿತಿಮೀರಿದರೆ, ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತವಾಗಿ ಹಿಂದಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗದ ಬ್ರೇಕು

ಹಾಕಲ್ಪಡುತ್ತದೆ, ಇದು, ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಸುರಕ್ಷಾ ಮಿತಿಗಿಂತ ಅಚ್ಚೆ ಹೋಗದಂತೆ ಸುನಿಶ್ಚಿತಗೊಳಿಸುತ್ತದೆ;

(iii) ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಸಹಜ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯು, ರೈಲು ಚಾಲಕನ ಚಾಚುಪೀಠದ ಮೇಲಿರುವ ಸೂಚನೆಯಿಂದ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡಲಾಗುವುದು ಮತ್ತು ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಮುಖ್ಯ ಚಲಿಸುವ ಮಾರ್ಗವು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗೆ ವಿಧ್ಯುಕ್ತವಾಗಿ ಸಂಕೇತಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ.

(iv) ಕೆಲವು ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ಅಗತ್ಯವಿದ್ದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ನಿಯಂತ್ರಣವನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲು ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನಿಗೆ ಅವಕಾಶ ನೀಡುವುದರೊಂದಿಗೆ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗೆ ಸಜ್ಜುಗೊಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(v) ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯ ಉಪಕರಣವು ವಿಫಲವಾದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಮತ್ತು ಸಾಕಷ್ಟು ಸಜ್ಜುಗೊಳಿಸಿರದ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕರು ಅವರ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಚಾಚುಪೀಠದ ಮೇಲೆ ಸೂಚಿಸಲಾದ ವೇಗದವರೆಗೆ ಅವರ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(vi) ಯಾವ ಕ್ಯಾಬ್ ಸೂಚನೆ ದೊರೆಯದಿದ್ದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು “ನಿರ್ಬಂಧಿತ ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ವಿಧಾನ”ದಲ್ಲಿ ಗಂಟೆಗೆ ಇಪ್ಪತ್ತೈದು ಕಿ.ಮಿ.ಗಳಿಗೆ ಗರಿಷ್ಠ ವೇಗವನ್ನು ತನ್ನಷ್ಟಕ್ಕೆ ತಾನೇ ನಿಯಂತ್ರಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

- (vii) ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಇಂಟರ್‌ಲಾಕ್ಡ್ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ, ಮತ್ತು ಕೆಲವು ಇತರ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರವೇಶದ್ವಾರ ಮತ್ತು ನಿರ್ಗಮನದ ಬಾಗಿಲುಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಥಿರವಾದ ಸಂಕೇತಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿದೆ.
- (4) (i) ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನ ನಿಯಂತ್ರಣ ಪ್ಯಾನಲ್ ಅಥವಾ ಕೆಲಸದ ಸ್ಥಳವು ನಿಯಂತ್ರಿತ ಪ್ರದೇಶದೊಳಗೆ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಲು ಮತ್ತು ಅವಶ್ಯವಿರುವಾಗ ಏಕ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿರತಕ್ಕದ್ದು;
- (ii) ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂನಲ್ಲಿ ತುರ್ತು ಸಮಯದಲ್ಲಿ ನಿಲುಗಡೆ ಮಾಡುವ ಫ್ಲಂಗರ್ ಇರತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೊಠಡಿಯಲ್ಲಿ, ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂಗೆ ಒಂದು ಸ್ವಿಚ್ಚನ್ನು, ಅದನ್ನು ಚಾಲು ಮಾಡಿದಾಗ ಯಾವುದೇ ಹತ್ತಿರದ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಅದು ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಪ್ರವೇಶಿಸುವ ಮೊದಲೇ ನಿಲ್ಲುವಂತೆ ಒಂದು ಸ್ವಿಚ್ ಇರತಕ್ಕದ್ದು. ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂಗೆ ಬರುವ ಅಥವಾ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಬಿಡುವ ಅಥವಾ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂನಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲುವ ಯಾವುದೇ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಹಿಂದಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗದ ತುರ್ತು ಬ್ರೇಕ್ ಹಾಕುವುದರ ಅನುಭವ ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು.
- (5) (i) ಡಿಪೋ ಹಳಿಗಳು, ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸಂರಕ್ಷಣೆಯ ಪೂರ್ತಿಯಾದ ಪೂರಕ ವಸ್ತುಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಜ್ಜಾಗಿರದಿರಬಹುದು ಆಗ ಹಾಗೂ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತವಾಗಿ ಗಂಟೆಗೆ ಗರಿಷ್ಠ ಇಪ್ಪತ್ತೈದು ಕಿಲೋಮೀಟರುಗಳಿಗೆ ನಿರ್ಬಂಧಿಸಬಹುದು ಮತ್ತು ಅಲ್ಲದೆ

ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ಡಿಪೋ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿನ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ವೇಗವನ್ನು ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳಲ್ಲಿ ಉಪಬಂಧಿಸಿರುವಂತೆ ಕಡಿಮೆ ಮೌಲ್ಯಕ್ಕೆ ನಿರ್ಬಂಧಿಸಬಹುದು;

- (ii) ಡಿಪೋ ಒಳಗೆ ರೈಲು ಚಾಲನೆಗಳನ್ನು ಮುಖ್ಯ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿನ ನಮೂನೆಯ ಸ್ಥಿರ ಸಂಕೇತಗಳ ನಮೂನೆ ಅಥವಾ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿರುವ ದೀಪದ ನಮೂನೆಯಿಂದ ನಿಯಂತ್ರಿಸತಕ್ಕದ್ದು;
- (iii) ಡಿಪೋ ಒಳಗೆ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಚಲನೆಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣವನ್ನು ಡಿಪೋ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಡಿಪೋದಲ್ಲಿರುವ ನಿಯಂತ್ರಣ ಪ್ಯಾನಲ್ ಅಥವಾ ಡಿಪೋಗಳೊಳಗೆ ಇರುವ ಕಾಮಗಾರಿ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಪ್ರಯೋಗಿಸತಕ್ಕದ್ದು;
- (iv) ಡಿಪೋ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಡಿಪೋದ ಒಳಗಡೆ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಲು ಮತ್ತು ಸೃಷ್ಟಿಗೊಳಿಸಲು ನಿಯಂತ್ರಣ ಪ್ಯಾನಲನ್ನು ಅಥವಾ ಕೆಲಸದ ಸ್ಥಳವನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸತಕ್ಕದ್ದು;
- (v) ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ಯಾವ ಬದಿಯಲ್ಲಿ ಅವರು ಒಳಬರಬೇಕು ಅಥವಾ ನಿರ್ಗಮಿಸಬೇಕು ಎಂಬುದರ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಚಾಲಕರ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರವು ಬಳಸುವುದಕ್ಕಿಂತ ವಿಭಿನ್ನವಾದ, ಅದಕ್ಕಾಗಿಯೇ ಮುಡಿಪಾದ ಡಿಪೋ ಚಾನಲ್ ನಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿ ರೇಡಿಯೋ ಮೂಲಕ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು;
- (vi) ರೇಡಿಯೋ ವಿಫಲವಾದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಭಾಷಣದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಬಹುದು;

- (vii) ಮುಖ್ಯಮಾರ್ಗದಿಂದ ಡಿಪೋಗೆ ಮತ್ತು ಡಿಪೋದಿಂದ ಮುಖ್ಯಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಚಲಿಸುವ ಮೊದಲು ಮಾತಿನ ಮೂಲಕ ಸೂಚನೆಯನ್ನು ಮತ್ತು ಸ್ಥಿರಸಂಕೇತಗಳಿಂದ ಮುಂದಕ್ಕೆ ಸಾಗುವ ಸೂಚನೆ ಎರಡನ್ನೂ ಸ್ವೀಕರಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
- (6) (i) ಅಗತ್ಯವಿರುವಾಗಲೆಲ್ಲ, ಚಲಿಸುವ ಮಾರ್ಗಗಳ ಮೇಲೆ ಹೊರಳುಬಂಜಿಗಳ ಸ್ಥಳೀಯ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯನ್ನು ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನ ಅನುಮತಿಯೊಂದಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಕೈಗೊಳ್ಳಬಹುದು;
- (ii) ಹೊರಳುಬಂಜಿಗಳ ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗೆ ಉಪಯೋಗಿಸುವ ಕ್ರಾಂಕ್ ಹ್ಯಾಂಡಲ್ ಒಂದು ಕೀಲಿಕೈನ ಮೂಲಕ ಇಂಟರ್‌ಲಾಕ್ ಆಗಿದ್ದರೆ, ಅದನ್ನು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರ, ನಿಯಂತ್ರಕ ಅಥವಾ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಂದ ಬಿಡಿಸಿದಾಗ, ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಹೊರಳುಬಂಜಿಗಳ ಮೇಲೆ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಿರುವುದನ್ನು ನಿರೋಧಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅಂತಹ ನಿಯಂತ್ರಣ ವರ್ಗಾವಣೆಯನ್ನು ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಸ್ಥಳೀಯ ನಿಯಂತ್ರಣವನ್ನು ಸಕ್ರಿಯಗೊಳಿಸುವ ಮೊದಲು ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು;
- (iii) ಡಿಪೋಗಳಲ್ಲಿನ ಕೆಲವು ಹೊರಳುಬಂಜಿಗಳು ಪ್ರಾಯೋಗಿಕವಾಗಿದ್ದರೆ, ಮಾರ್ಗವು ಕೆಟ್ಟುಹೋದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಅವುಗಳನ್ನು ಪ್ರಾಯೋಗಿಕ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಅವುಗಳ ಮೇಲೆ ಚಾಲನೆಯನ್ನು ಅಧಿಕೃತಗೊಳಿಸುವ ಮೊದಲು

ಅವುಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಕೂಡಿಸಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಪ್ರಾಯೋಗಿಕವಲ್ಲದ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳನ್ನು ಸ್ಥಿರಸಂಕೇತಗಳಿಂದ ಸಂರಕ್ಷಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

- (7) (i) ಜಾಲದ ಎಲ್ಲ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯೊಂದಿಗೆ ಸುಸಜ್ಜಿತಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಅಕ್ಸಿಲರೇಷನ್, ಬ್ರೇಕು, ವೇಗನಿರ್ಬಂಧಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸುವುದು ಮತ್ತು ಸಂಕೇತ ಕಮಾಂಡ್‌ಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸುವುದು- ಇದುಗಳನ್ನು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತವಾಗಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತದೆ;
- (ii) ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕರು, ರೈಲುಗಾಡಿ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ಮುಚ್ಚತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅದರ ಕೆಲಸಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡಲು ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಚಾಲು ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು;
- (iii) ಎಲ್ಲ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸಂರಕ್ಷಣಾ ಉಪಕರಣದಿಂದ ಸುಸಜ್ಜಿತಗೊಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸಂರಕ್ಷಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಡಿ ಕೈನಿಂದ ಚಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು;
- (iv) ಅಧಿಕವೇಗ ಅಥವಾ ಸಮುಚಿತ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಬ್ರೇಕು ವಿಫಲಗೊಂಡು ಹಿಂತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗದ ತುರ್ತು ಬ್ರೇಕು ಹಾಕುವಂತಾದಾಗ ಅದನ್ನು 'ಕೋಡೆಡ್ ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ವಿಧಾನ' ಎಂಬುದಾಗಿ ಉಲ್ಲೇಖಿಸತಕ್ಕದ್ದು;
- (v) ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸಂರಕ್ಷಣಾ ಮಾಹಿತಿಯು ಹಳಿಭಾಗದಿಂದ ದೊರೆಯದಿದ್ದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನ

ಅನುಮತಿಯೊಂದಿಗೆ “ರನ್ ಆನ್ ಸೈಟ್” ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ಚಾಲನೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು, ಅದರಲ್ಲಿ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸಂರಕ್ಷಣಾ ಉಪಕರಣವು ಆನ್ ಬೋರ್ಡ್ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸಂರಕ್ಷಣಾ ಉಪಕರಣವು ರೈಲುಗಾಡಿಯ ವೇಗವನ್ನು ಗಂಟೆಗೆ ಇಪ್ಪತ್ತೈದು ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ನಿರ್ಬಂಧಿಸುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸಂರಕ್ಷಣಾ ಮಾಹಿತಿಯು ಟ್ರಾಕ್‌ನಿಂದ ಪುನಃ ದೊರೆತರೆ ಆ ವಿಧಾನವು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತವಾಗಿ ಕೋಡೆಡ್ ಹಸ್ತಚಾಲನೆ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರುತ್ತದೆ;

(vi) ದೋಷ ಅಥವಾ ಅನ್ಯಥಾ ಕಾರಣದಿಂದ ಹಳಿ ಅಥವಾ ಇಂಜಿನ್ ಅಥವಾ ಕ್ಯಾಬ್ ಭಾಗದ ಉಪಕರಣದಿಂದ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸಂರಕ್ಷಣೆಯು ದೊರೆಯದಿದ್ದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನ ಅನುಮತಿಯೊಂದಿಗೆ ‘ನಿರ್ಬಂಧಿತ ಹಸ್ತಚಾಲನೆ’ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ಚಾಲನೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಈ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ, ಆನ್ ಬೋರ್ಡ್ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸಂರಕ್ಷಣಾ ಉಪಕರಣವು ರೈಲುಗಾಡಿಯ ವೇಗವನ್ನು ಗಂಟೆಗೆ ಇಪ್ಪತ್ತೈದು ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ನಿರ್ಬಂಧಿಸುತ್ತದೆ, ಈ ವಿಧಾನವನ್ನು ಡಿಪೋಗಳಲ್ಲಿ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಅಪವಾದಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಅಧಿಕೃತಗೊಳಿಸಿದಾಗ ಚಾಲನೆಯ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತದೆ;

(vii) ಆನ್ ಬೋರ್ಡ್ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸಂರಕ್ಷಣಾ ಉಪಕರಣವು ದೋಷಪೂರಿತವಾಗಿದ್ದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಅಧಿಕೃತಗೊಳಿಸಲಾದಂತೆ, “ಕಟ್ ಔಟ್” ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ಚಾಲನೆ

ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಹಾಗೆ ಅಧಿಕೃತಗೊಳಿಸಿದಾಗ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ಮುಚ್ಚಿರುವ ಸ್ವಿಚ್‌ನ್ನು ತೆರೆಯಬಹುದು ಮತ್ತು ಚಾಲುಗೊಳಿಸಬಹುದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಇಲ್ಲದೆ ಚಾಲನೆ ಮಾಡಬಹುದು ಮತ್ತು ಈ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ವೇಗವನ್ನು ಗಂಟೆಗೆ ಇಪ್ಪತ್ತೈದು ಕಿ.ಮೀ.ವೇಗಕ್ಕೆ ಮಿತಿಗೊಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಹಾಗೂ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಸುರಕ್ಷಾ ಚಾಲನೆಗೆ ಜವಾಬ್ದಾರನಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು.

21. ರೈಲುಗಾಡಿ ಮಾರ್ಗದ ಮೇಲೆ ನಿಂತುಹೋಗುವುದು.-

- (1) ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯ ಅಥವಾ ಕ್ಯಾಬ್ ಸಂಕೇತಗಳ ಅಡಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ನಡೆಸುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಚಲಿಸುವ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ನಿಂತುಹೋದರೆ ಮತ್ತು ಅರವತ್ತು ಸೆಕೆಂಡುಗಳಲ್ಲಿ ಮುಂದಕ್ಕೆ ಸಾಗುವ ಸಂಕೇತ ಸ್ವೀಕರಿಸದಿದ್ದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ರೇಡಿಯೋ ಮೂಲಕ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸೂಚನೆಗಳಿಗಾಗಿ ಕೇಳತಕ್ಕದ್ದು.
- (2) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಅವನ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಮುಂದೆ ಯಾವ ರೈಲುಗಾಡಿಯೂ ಇಲ್ಲವೆಂಬುದನ್ನು ಅವನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಂಡರೆ, ಅವನು ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನಿಗೆ ಅತಿಯಾದ ಜಾಗ್ರತೆಯನ್ನು ವಹಿಸುತ್ತಾ ರನ್ ಆನ್ ಸೈಟ್ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ಸಾಗತಕ್ಕದ್ದೆಂದು, ಅದರಿಂದ ಚಾಲಕನು ಯಾವುದೇ ಅಡಚಣೆ ಇದ್ದಲ್ಲಿ ಅವನು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಬಹುದು.

- (3) ಸ್ವಲ್ಪದೂರ ಪ್ರಯಾಣಿಸಿದ ನಂತರ, ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಮುಂದಕ್ಕೆ ಸಾಗುವ ಎನ್ನುವ ಸೂಚನೆಯನ್ನು ಸ್ವೀಕರಿಸಿದರೆ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತವಾಗಿ ಕೋಡೆಡ್ ಹಸ್ಟಚಾಲನ್ ವಿಧಾನದ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೆ ಹೋಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ಪುನಃ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯೊಂದಿಗೆ ಜೋಡಿಸಿದಾಗ, ಈ ನಿಯಂತ್ರಣ ವಿಧಾನವನ್ನು ಮಾತ್ರ ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು.
- (4) ಹಳಿಭಾಗದ ಉಪಕರಣವು ವಿಫಲವಾಗಿದೆ ಎಂಬ ಸಮಸ್ಯೆ ಕಾರಣವು ದೃಢಪಟ್ಟರೆ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಮೊದಲ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಬಾಧಿತಭಾಗದ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗಿದ್ದ ಮತ್ತು ಕೋಡೆಡ್ ಹಸ್ಟಚಾಲಿತ ವಿಧಾನದ ಪೂರ್ವಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ವರದಿ ಮಾಡಿದ ಪರಂತು, ರೈಲು ಚಾಲಕನು ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ನೀಡುವುದಕ್ಕೆ ಕಾಯದೆ ನಂತರದ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ನೀಡಬಹುದು.
- (5) ಮಾರ್ಗಪಕ್ಕದ ಸಂಕೇತಗಳ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಅಡಿ ಚಲಿಸುತ್ತಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಅಪಾಯದ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಸ್ಥಿರ ಸಂಕೇತದಲ್ಲಿ ನಿಲುಗಡೆಯಾದರೆ, ಮತ್ತು ಅದು 60 ಸೆಕೆಂಡ್‌ಗಳೊಳಗೆ ಮುಕ್ತವಾಗದಿದ್ದರೆ, ಆಗ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ರೇಡಿಯೋದ ಮೂಲಕ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಕೇಳತಕ್ಕದ್ದು.

- (6) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಸಂಕೇತದ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನನ್ನು ಸಮಾಲೋಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಮುಂದಕ್ಕೆ ಸಾಗಬಹುದೇ ಅಥವಾ ಇಲ್ಲವೇ ಎಂಬುದನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
- (7) ಮುಂದೆ ಬರುವ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳು ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನಿಗೆ ಮುಂದಿನ ಸ್ಥಿರ ಸಂಕೇತವಿರುವಷ್ಟು ದೂರದಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ವೇಗದಲ್ಲಿ (ಯಾವುದೇ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಗಂಟೆಗೆ ಇಪ್ಪತ್ತೈದು ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಚಲಿಸದಂತೆ) ಎಂದರೆ ಅವನು ಯಾವುದೇ ತೊಂದರೆಗೆ ಒಳಗಾದರೆ, ಹತ್ತಿರದಲ್ಲಿಯೇ ನಿಲ್ಲಿಸುವ ಹಾಗೆ ಸೂಚನೆ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸ್ವಲ್ಪದೂರ ಪ್ರಯಾಣಿಸಿದ ನಂತರ, ನಿರ್ಬಂಧಿತ ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ಚಲಿಸುತ್ತಿರುವ ರೈಲು ಗಾಡಿಯಿಂದ ಮುಂದಕ್ಕೆ ಸಾಗು ಎಂಬ ಸೂಚನೆಯು ಬಂದನಂತರ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ತನ್ನಿಂದ ತಾನೇ ಕೋಡೆಡ್ ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ನಿಯಂತ್ರಣ ವಿಧಾನಕ್ಕೆ ಮೇಲೇರಬಹುದು ಮತ್ತು ಪುನಃ ಆಗ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ಆ ಬಗ್ಗೆ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ವಿಧಾನಕ್ಕೆ ರೂಡಿಸಿದ್ದರೆ, ಆಗ ಈ ನಿಯಂತ್ರಣ ವಿಧಾನವನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು.
- (8) ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳು ಇದ್ದರೆ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಮತ್ತು ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕರು ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳ ಸೂಚನೆಯನ್ನು ಪರೀಕ್ಷಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಸೂಚನೆಗಳು ಮತ್ತು

ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರವು ಎಲ್ಲ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಕೂಡಿಸಲಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಲಾಕ್ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ಅನುಮೋದಿಸಿದರೆ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನಿಗೆ ಮುಂದಿನ ಸ್ಥಿರ ಸಂಕೇತವಿರುವಷ್ಟು ದೂರ ಕಡಿಮೆ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಎಂದರೆ ಅವನು ಯಾವುದೇ ತೊಂದರೆಗೊಳಗಾದರೆ, ಹತ್ತಿರದಲ್ಲಿಯೇ ನಿಲ್ಲಿಸುವ ಹಾಗೆ ಸೂಚನೆ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸ್ವಲ್ಪದೂರ ಪ್ರಯಾಣಿಸಿದ ನಂತರ, ನಿರ್ಬಂಧಿತ ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ಚಲಿಸುತ್ತಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯಿಂದ ಮುಂದಕ್ಕೆ ಸಾಗು ಎಂಬ ಸೂಚನೆಯು ಬಂದ ನಂತರ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ತನ್ನಿಂದತಾನೇ ಕೋಡೆಡ್ ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ನಿಯಂತ್ರಣ ವಿಧಾನಕ್ಕೆ ಮೇಲೇರಬಹುದು ಮತ್ತು ಪುನಃ ಆಗ ರೈಲು ಚಾಲಕನು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ಆ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳಿಸಬಹುದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ವಿಧಾನಕ್ಕೆ ಕೂಡಿಸಿದ್ದರೆ ಆಗ ಈ ನಿಯಂತ್ರಣ ವಿಧಾನವನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು.

- (9) ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳನ್ನು ಕೂಡಿಸಲಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಲಾಕ್ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ಸೂಚಿಸದಿದ್ದರೆ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳು ಅವುಗಳು ಸರಿಯಲ್ಲದ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಇದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಬೇಕೆಂದು ಸೂಚನೆ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು. ಅವನು, ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೊಠಡಿಯಿಂದ ಕ್ರಾಂಕ್ ಹ್ಯಾಂಡಲ್‌ನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳನ್ನು ಹಸ್ತದಿಂದ ರೂಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳನ್ನು ಕ್ಲಾಂಪ್‌ನಿಂದ ಭದ್ರಪಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಪ್ಯಾಡ್

ಲಾಕ್ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಹಾಗೂ ರೈಲುಗಾಡಿಗೇ ಹಸ್ತದಿಂದ ಸಂಕೇತದ ಮೂಲಕ ಮುಂದಕ್ಕೆ ಸಾಗುವಂತೆ ಸೂಚನೆ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು.

22. ಕ್ಯಾಬ್ ಸಂಕೇತ ಇಲ್ಲದಿರುವುದು.- (1) ಕ್ಯಾಬ್ ಸಂಕೇತ ಇಲ್ಲದಿರುವಾಗ ಹಿಂದಕ್ಕೆ

ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗದ ತುರ್ತು ಬ್ರೇಕನ್ನು ಹಾಕುವಂತಾಗುತ್ತದೆ.

(2) ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ಘಟನೆಯನ್ನು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ವರದಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಪಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು.

(3) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಅವನ ಚಿತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಇರುವ ಗುರುತುಗಳಿಂದ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯವಾಗುವ ಮಟ್ಟಿಗೆ ತೊಂದರೆಯು ಹಳಿಯ ಭಾಗದ ತಪ್ಪಿನಿಂದಾಗಲಿ ಅಥವಾ ಮತ್ತೊಂದು ರೈಲುಗಾಡಿಯಿಂದಾಗಲಿ ಉಂಟಾಗಿಲ್ಲವೆಂಬುದನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಯಾವ ಕಾರಣವೂ ಗೋಚರಿಸದಿದ್ದರೆ, ಅವನು ರೈಲು ಚಾಲಕನಿಗೆ ರನ್ ಆನ್ ಸೈಟ್ ವಿಧಾನವನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ಮತ್ತು ಅವನು ಯಾವುದೇ ತೊಂದರೆ ಕಂಡುಬಂದರೆ ಆಗ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಬಹುದಾದಂತೆ ಅತಿಹೆಚ್ಚಿನ ಜಾಗರೂಕತೆಯನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತ ಮುಂದಕ್ಕೆ ಸಾಗಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸುವಂತೆ ಸೂಚನೆ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು.

(4) ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಲಿಸದಿದ್ದರೆ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನಿಗೆ ನಿರ್ಬಂಧಿತ ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ವಿಧಾನವನ್ನು ಆಯ್ಕೆಮಾಡಿಕೊಂಡು ಚಲಿಸಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸುವಂತೆ ಆದೇಶಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(5) ಆಗಲೂ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಚಲಿಸದಿದ್ದರೆ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನನ್ನು 'ಕಟ್ ಔಟ್ ಸ್ವಿಚ್' ವಿಧಾನದಿಂದ ಚಲಿಸಲು

ಮತ್ತು ಅವನಿಗೆ ಯಾವುದೇ ಅಡಚಣೆಯುಂಟಾದರೆ ಅವನು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಹತ್ತಿರದಲ್ಲೇ ನಿಲ್ಲಿಸಬಹುದು ಎನ್ನುವ ಹಾಗೆ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಜಾಗರೂಕತೆಯಿಂದ ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಕಟ್ ಔಟ್ ನಿಯಂತ್ರಣ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ಮುಂದಕ್ಕೆ ಸಾಗಲು ಆದೇಶಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

- (6) ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ರೈಲುಗಾಡಿಯಿಂದ ಇಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಡಿಪೋಗೆ ಅಥವಾ ಸೂಕ್ತ ಭಾಗಕ್ಕೆ ಅಥವಾ ಬದಿಗೆ ಚಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

23. ಸ್ಥಿರ ಸಂಕೇತಗಳು ವಿಫಲವಾಗುವುದು: (1) ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ಸ್ಥಿರ ಸಂಕೇತಗಳು ಯಾವುದೇ ಅಂಶವನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತಿಲ್ಲವೆನ್ನುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸಿದರೆ ಅವನು ಆ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ವರದಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

- (2) ಕ್ಯಾಬ್ ಸಂಕೇತ ಸೂಚನೆಗಳು ಲಭ್ಯವಿದ್ದರೆ ಆಗ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಈ ಸಂಕೇತಗಳ ಅನುಸಾರ ಮುಂದಕ್ಕೆ ಸಾಗತಕ್ಕದ್ದು.

- (3) ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಕ್ಯಾಬ್ ಸಂಕೇತ ಸೂಚನೆಗಳಿಲ್ಲದೆ ಚಲಿಸುತ್ತಿದ್ದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ಸಂಕೇತದಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಂದ ರೇಡಿಯೋದಿಂದ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಕೇಳತಕ್ಕದ್ದು.

- (4) ನಂತರ ಎಲ್ಲ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯು 21ನೇ ನಿಯಮದ (6)ರಿಂದ (9)ರವರೆಗಿನ ಉಪನಿಯಮಗಳಲ್ಲಿ ವಿಧಿಸಿರುವ ಉಪಬಂಧಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

24. ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಕೂಡಿಸುವುದು ವಿಫಲವಾಗಿರುವುದು.- (1) ಇಂಟರ್‌ಲಾಕ್ ಆಗಿರುವ ಪ್ರದೇಶದ ಮೂಲಕ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತವಾಗಿ ಅಥವಾ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ

ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರದಿಂದ ಹಸ್ತಚಾಲನೆ ನಿಯಂತ್ರಣದ ಮೂಲಕ ಕೂಡಿಸಲಾಗದಿದ್ದರೆ, ಪ್ರದೇಶದ ನಿಯಂತ್ರಣವನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೊಠಡಿಗೆ ಒಯ್ಯತಕ್ಕದ್ದು.

(2) ಮಾರ್ಗವನ್ನು ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೊಠಡಿ, ಸಂಕೇತ ನಿಯಂತ್ರಣ ಪ್ಯಾನಲ್ ಅಥವಾ ಕೆಲಸದ ಸ್ಥಳದಿಂದ ಕೂಡಿಸಲಾಗದಿದ್ದರೆ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನನ್ನು ಅವನ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಭದ್ರಪಡಿಸುವಂತೆ ಮತ್ತು ಸೂಚನೆಗಳಿಗೆ ಕಾಯುವಂತೆ ಸೂಚನೆ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು.

(3) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕ ಮತ್ತು ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳಿಗೆ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿರುವ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಿರುವ ಸೂಚನೆಗಳು ಎಲ್ಲ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಕೂಡಿಸಲಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಲಾಕ್ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡರೆ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನಿಗೆ ರನ್ ಆನ್ ಸೈಟ್ ವಿಧಾನವನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ಮತ್ತು ಯಾವುದೇ ಅಡಚಣೆಯುಂಟಾದಲ್ಲಿ ಅವನು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಹತ್ತಿರದಲ್ಲೇ ನಿಲುಗಡೆ ಮಾಡುವಂತೆ ಕಡಿಮೆ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಸಾಗತಕ್ಕದ್ದು. ಕ್ಯಾಬ್ ಸಂಕೇತ ಮುಂದಕ್ಕೆ ಸಾಗಿ ಎನ್ನುವ ಸೂಚನೆಯನ್ನು ತೋರಿಸಿದರೆ, ಕೋಡೆಡ್ ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ವಿಧಾನವು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತವಾಗಿ ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣವು ಬರುವವರೆಗೆ ಸಾಗಬೇಕು. ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಬೇಕು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಯು

ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯೊಂದಿಗೆ ಸಜ್ಜುಗೊಳಿಸಿದ್ದರೆ ಆಗ ಈ ವಿಧಾನವನ್ನು ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು.

- (4) ಯಾವುದೇ ಹೊರಳುಗಂಬಿ ಸೂಚನೆಯು ತಪ್ಪಿಹೋಗಿದ್ದರೆ ಅಥವಾ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳನ್ನು ತಪ್ಪು ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಕೂಡಿಸಿರುವುದನ್ನು ತೋರಿಸಿದರೆ ಅಥವಾ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿನ ಸೂಚನೆಗಳ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರದ ನಡುವೆ ವ್ಯತ್ಯಾಸಗಳಿದ್ದರೆ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು ತಾನೇ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ಅವುಗಳು ತಪ್ಪು ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗಿದ್ದರೆ ಅವನು ಚಾಲಿತ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೊಠಡಿಯಿಂದ ಹ್ಯಾಂಡಲ್‌ನಿಂದ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳನ್ನು ಹಸ್ತದಿಂದ ಕೂಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳನ್ನು ಕ್ಲಾಂಪ್ ಮತ್ತು ಚಿಲುಕ ಹಾಕಿ ಭದ್ರಪಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಗೆ ಕೈ (ಹಸ್ತ) ಸಂಕೇತದಿಂದ ಮುಂದಕ್ಕೆ ಸಾಗಲು ಸೂಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ಕೋಡ್‌ಡ್ ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ವಿಧಾನವನ್ನು ಆರಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಮತ್ತು ಕ್ಯಾಬ್ ಸಂಕೇತದಿಂದ ಮುಂದಕ್ಕೆ ಸಾಗಿ ಎನ್ನುವ ಸೂಚನೆಯು ಬಂದನಂತರ ಸಹಜ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಚಲಿಸತಕ್ಕದ್ದೆಂದು ಸೂಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

- (5) ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು, (4)ನೇ ಉಪನಿಯಮದ ಮೇರೆಗೆ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದ ನಂತರ, ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ವಾಪಸ್ಸು ಬರತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಮಾರ್ಗವು ಸುಭದ್ರವಾಗಿದೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ವರದಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಯಾವುದೇ ತದನಂತರದ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಮುಂದಕ್ಕೆ ಸಾಗುವಂತೆ ರೇಡಿಯೋ ಮೂಲಕ ಸೂಚನೆ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು.

(6) ಡಿಪೋದಲ್ಲಿ, ಡಿಪೋ ನಿಯಂತ್ರಕನು ,-

(ಎ) ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲ ಮೇಲ್ಮುಖವಾಗಿರುವ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳಿಗೆ ಅದರ ಸೂಚನೆಗಳು ಕೂಡಿಸಬೇಕಾದ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಅವುಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾದ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಲಾಕ್ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿರುವುದನ್ನು ತೋರಿಸಿದರೆ;

(ಬಿ) ಸೂಚನೆಯನ್ನು ತೋರಿಸದಿರುವ ಯಾವುದೇ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳನ್ನು ಟ್ರೈಲಿಂಗ್ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಅಡ್ಡಹಾಯಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(7) ಸೂಚನೆಗಳು ದೊರೆಯದಿರುವ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳನ್ನು ಎದುರು ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಅಡ್ಡಹಾಯಿಸಿದರೆ, ಡಿಪೋ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳು ಹಾಳಾಗಿಲ್ಲವೆಂಬುದನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಂಡ ನಂತರ ಆ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳನ್ನು ಹಸ್ತದಿಂದ ಕೂಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಮುಂದಕ್ಕೆ ಸಾಗುವಂತೆ ಆದೇಶಿಸುವ ಮೊದಲುಕ್ಲಾಂಪ್ ಮತ್ತು ಪ್ಯಾಡ್ ಲಾಕ್‌ನಿಂದ ಸರಿಯಾದ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಭದ್ರಪಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

ಅಧ್ಯಾಯ-IV

ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳು

25. ಸಾಮಾನ್ಯ.- (1) ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆ ಆಡಳಿತ ವರ್ಗದ ಅಧಿಕೃತ ಅಧಿಕಾರಿಯು ನೀಡಿದ ಸಮಂಜಸವಾದ ಸಕ್ಷಮತಾ ಪ್ರಮಾಣಪತ್ರದ ಸ್ವಾಧೀನತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದ ಹೊರತು ಯಾವ ವ್ಯಕ್ತಿಯೂ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಚಾಲನೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.

- (2) ಯಾವ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನನ್ನು ಅವನು ಮಾರ್ಗದ ಬಗ್ಗೆ ಕಲಿತಕೊಳ್ಳುವ ಮತ್ತು ಅವನು ಆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ಅರಿತುಕೊಂಡಿರುವನೆಂಬುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಮಾಣಪತ್ರದ ಮೇಲೆ ಸಹಿ ಮಾಡುವವರೆಗೆ ಅವನನ್ನು ರೈಲುಗಾಡಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಲು ಬುಕ್ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ ಹಾಗೂ ಈ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ, ಅವನನ್ನು ಸ್ವತಂತ್ರವಾಗಿ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಹಾಕುವ ಮೊದಲು ಒಂದು ಸುತ್ತು ರಾತ್ರಿಯ ಪ್ರಯಾಣವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಕನಿಷ್ಠ ಮೂರು ಸುತ್ತು ಪ್ರಯಾಣಗಳಿಗೆ ಬುಕ್ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.
- (3) ಒಂದು ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಮೂರು ತಿಂಗಳು ಅಥವಾ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಮಯ ಕೆಲಸ ಮಾಡದಿರುವ ಒಬ್ಬ ರೈಲು ಗಾಡಿ ಚಾಲಕನಿಗೆ, ಅವನ ಅರಿವನ್ನು ಪುನರ್‌ಮನನ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತೆ ಮಾರ್ಗ ಕಲಿಕಾ ಪ್ರಯಾಣಗಳನ್ನು ನೀಡಬೇಕು.

ಗೈರುಹಾಜರಿಯ ಅವಧಿ	ಮಾರ್ಗಕಲಿಕಾ ಪ್ರಯಾಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ
3 ರಿಂದ 6 ತಿಂಗಳವರೆಗೆ	: 1 ಸುತ್ತು ಪ್ರಯಾಣ
6 ತಿಂಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು	: 3 ಸುತ್ತು ಪ್ರಯಾಣ

- (4) ಯಾವ ರೈಲು ಗಾಡಿಯನ್ನು ಈ ಮುಂದಿನವುಗಳ ಹೊರತಾಗಿ ಹಿಂದಿನಿಂದ ಚಲಿಸುವ ಮಾರ್ಗದ ಮೇಲೆ ಚಾಲನೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.
- (ಎ) ಕೈಸಂಕೇತಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣ ಅಡಿ, ಇಂಜಿನಿಯರನ ಸ್ವಾಧೀನತೆಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ಸ್ಥಳದಿಂದ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಚಲಿಸುವ ರೈಲ್ವೆ ಇಂಜಿನ್ ;

(ಬಿ) ಅಪವಾದದ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ, ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರದ ದರ್ಜೆಗಿಂತ ಕೆಳಗಿನವನಲ್ಲದ ಒಬ್ಬ ಅಧಿಕಾರಿಯಿಂದ ಅಧಿಕೃತಗೊಳಿಸಿದಾಗ ಅಂತಹ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನನ್ನು ಮತ್ತು ಕಾವಲುಗಾರನನ್ನು ಮುಂದಿನ ತುದಿಯಲ್ಲಿ ತುರ್ತು ಬ್ರೇಕನ್ನು ಹಾಕಲು ಇರುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದೊಂದಿಗೆ ಅಂತಹ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ನೆಲೆಗೊಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಯ ವೇಗವು, ಅಂತಹ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಗಂಟೆಗೆ ಹತ್ತು ಕಿಲೋಮೀಟರುಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿರತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.

(5) ಡಿಪೋದಲ್ಲಿ, ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಯಾವಾಗಲೂ, ಮುಂದಿನ ಕ್ಯಾಬ್‌ನಿಂದ ಪ್ರಯಾಣದ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಚಾಲನೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಅಥವಾ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ, ಹಿಂದಿನ ಕ್ಯಾಬ್‌ನಲ್ಲಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನಿಗೆ ಮುಂದಿನ ತುದಿಯ ಕ್ಯಾಬ್‌ನಲ್ಲಿರುವ ಎರಡನೇ ಅರ್ಹತಾದಾಯಕ ರೈಲು ಚಾಲಕನಿಂದ ಕ್ಯಾಬ್‌ನಿಂದ ಕ್ಯಾಬ್‌ಗೆ ದೂರವಾಣಿಯ ಮೂಲಕ ಸೂಚನೆ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು.

(6) ಡಿಪೋದಲ್ಲಿ, ಒಂದು ಭಾಗವು, ದೋಷಪೂರಿತ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದ್ದಾಗ, ಅದನ್ನು ಮುಂದಿನ ತುದಿಯಿಂದ ಚಾಲನೆ ಮಾಡಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲವೆಂತಾದಾಗ, ಒಬ್ಬ ಕಾವಲುಗಾರನನ್ನು ಮುಂದಿನ ತುದಿಗೆ ನೇಮಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ಕಿವಿಗೆ ಕೇಳಿಸಬಹುದಾದ ಎಚ್ಚರಿಕೆಯನ್ನು ಕೇಳಿಸುವ ಸಾಧನಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಸಾಧ್ಯವಾದರೆ, ತುರ್ತು ಬ್ರೇಕನ್ನು ಹಾಕಬೇಕಾದ ಸಾಧನಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರತಕ್ಕದ್ದು.

- (7) ಪ್ರತಿಯೊಂದು ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಚಾಲನೆಯಲ್ಲಿರುವಾಗ ಪ್ರಯಾಣದ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಮುಂಭಾಗದಲ್ಲಿ ಎರಡು ಬಿಳಿಯ ದೀಪಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಹಿಂಭಾಗದಲ್ಲಿ ಎರಡು ಕೆಂಪು ದೀಪಗಳನ್ನು ಪ್ರದರ್ಶಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
- (8) ಚಾಲನೆಯ ಮಾರ್ಗದ ಮೇಲಿರುವ ನಿಂತಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯು, ಸುಭದ್ರವಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಎರಡೂ ಕೊನೆಯಲ್ಲಿ ಎರಡು ಕೆಂಪು ದೀಪಗಳನ್ನು ಪ್ರದರ್ಶಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
- (9) ಡಿಪೋದಲ್ಲಿ ನಿಂತಿರುವ ಅಥವಾ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ನಿಂತಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಎರಡೂ ಕೊನೆಗಳ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಕೊಟ್ಟಕೊನೆಯ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ದೂರದಲ್ಲಿ ಕೊನೆಯಲ್ಲಿ ಕನಿಷ್ಠ ಒಂದು ಕೆಂಪು ದೀಪವನ್ನು ಪ್ರದರ್ಶಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

26. ಸೇವಾಕ್ರಮ ಬದ್ಧತೆ.-

- (1) ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ನಡುವಿನ ಅಂತರದ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಸುನಿಶ್ಚಿತಗೊಳಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು, ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರ ಸಿಬ್ಬಂದಿ, ನಿಲ್ದಾಣದ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯು ಸರ್ವಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.
- (2) ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ಅವನ 'ನಿರ್ಗಮನ ಸೂಚನೆ'ಯನ್ನು ಪಡೆದ ಕೂಡಲೆ, ಕೊನೆಯ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಅವನ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಹೊರಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
- (3) ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು 'ನಿರ್ಗಮನ ಸೂಚನೆ'ಯಿಂದ ಸೂಚಿತವಾದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಮದ್ಯದ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಅವನ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಹೊರಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

- (4) ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ಅವನ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಸೂಚಿತ ವೇಳೆಗಳಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆಗಳಿದ್ದಾಗ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಂದ ನೀಡಲಾಗುವ ಯಾವುದೇ ಸೂಚನೆಯನ್ನು ಅನುಸರಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
- (5) ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನಿಗೆ ಅವನು ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಅನ್ವಯವಾಗುವ ಚಾಲ್ತಿ ಕೆಲಸದ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಯ ಒಂದು ಪ್ರತಿಯನ್ನು ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅವನು ಕೆಲಸದಲ್ಲಿದ್ದಾಗ ಅಂತಹ ವೇಳಾ ಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ಸ್ವಾಧೀನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿರತಕ್ಕದ್ದು.

27. ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ವೇಗ .- (1) ಪ್ರತಿಯೊಂದು ರೈಲುಗಾಡಿಯು, ಅನುಮೋದಿತ ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸಿರುವಂತೆ, ವೇಗದ ಪರಿಮಿತಿಗಳೊಳಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲಿನ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಮಾರ್ಗದ ಮೇಲೆ ಚಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(2) ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ವೇಗವು, ನಿರಂತರ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ನಿಯಂತ್ರಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೂಲಕ ತನ್ನಿಂದ ತಾನೇ ನಿಯಂತ್ರಿತಗೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು.

(3) ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸಂರಕ್ಷಣಾ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ವೇಗವನ್ನು ಕ್ಯಾಬ್ ಸಂಕೇತಗಳ ಅನುಸಾರವಾಗಿ ನಿಯಂತ್ರಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ಅನುಮತಿಯವಾದ ಗರಿಷ್ಠ ವೇಗವು ಹೆಚ್ಚಾಗತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ ಹಾಗೂ, ರೈಲುಗಾಡಿಯ ವೇಗವು, ಸುರಕ್ಷತೆಯ ಮಿತಿಯಲ್ಲಿ, ಸೂಚಿಸಲಾದ ದೂರದೊಳಗೆ ಅದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಬಹುದಾದಂತೆ ಇರತಕ್ಕದ್ದು. ಹಾಗೆ ಮಾಡಲು ವಿಫಲವಾದರೆ, ಹಿಂದಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗದ ತುರ್ತುಬ್ರೇಕುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ಅದನ್ನು

ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನ ವತಿಯಿಂದ ಆದ ವಿಘಲತೆ ಎಂದು ಪರಿಗಣಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

- (4) ನಿರ್ಬಂಧಿತ ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ಚಲನೆಯ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ, ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಗರಿಷ್ಠ ವೇಗವನ್ನು ಗಂಟೆಗೆ ಕೇವಲ ಇಪ್ಪತ್ತೈದು ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ವರೆಗೆ ಮಾತ್ರ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತವಾಗಿ ನಿಯಂತ್ರಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಹಾಗೂ ಮುಂದೆ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ಈ ವಿಧಾನದ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಚಲಿಸುತ್ತಿರುವಾಗ, ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳ ಅವಶ್ಯವಿದ್ದರೆ ವೇಗವನ್ನು ನಿರ್ಬಂಧಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
- (5) (ಕಟ್ ಔಟ್) ಸಂಪರ್ಕಭೇದಕ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ, ರೈಲುಗಾಡಿಯ ವೇಗವನ್ನು ಗಂಟೆಗೆ ಇಪ್ಪತ್ತೈದು ಕಿಲೋಮೀಟರು ಗರಿಷ್ಠ ವೇಗದವರೆಗೆ ಅಗತ್ಯವಿದ್ದಂತೆ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ಹಸ್ತದಿಂದ ನಿಯಂತ್ರಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
- (6) ಹಳಿ ಬದಲಾಯಿಸುವಾಗ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಗರಿಷ್ಠ ವೇಗವು, ಗಂಟೆಗೆ ಹತ್ತು ಕಿಲೋಮೀಟರುಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.
- (7) ಇತರ ರೈಲು ಆಧಾರಿತ ವಾಹನಗಳ ವೇಗವು ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳಲ್ಲಿ ಉಪಬಂಧಿಸಲಾದಂತೆ ಇರತಕ್ಕದ್ದು.
- (8) ಕಡಿಮೆ ಬೆಳಕು, ಮಬ್ಬುಗತ್ತಲು ಇರುವಂತಹ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಬಂಧಿತ ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ವಿಧಾನ ಅಥವಾ ಸಂಪರ್ಕ ಭೇದಕ (ಕಟ್ ಔಟ್) ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಲಿಸುತ್ತಿರುವಾಗ ಅದರ ವೇಗವು ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳಿಂದ ಪಾಲಿತವಾಗತಕ್ಕದ್ದು.

28. ಎಚ್ಚರಿಕೆಯ ಆದೇಶ.- (1) ಕಂಬಿಯ ಮಾರ್ಗ (ಟ್ರಾಕ್) ಅಥವಾ ಟ್ರ್ಯಾಕ್‌ನ ಉಪಕರಣವು, ದುರಸ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವ ಕಾರಣ ಅಥವಾ ಇತರ ಯಾವುದೇ

ಕಾರಣಗಳಿಗಾಗಿ, ವಿಶೇಷ ಮುನ್ನೆಚ್ಚರಿಕೆಗಳು ಅವಶ್ಯವಿರುವಾಗಲೆಲ್ಲ, ಅಂತಹ ಮುನ್ನೆಚ್ಚರಿಕೆಗಳು ಅವಶ್ಯವಿರುವುದರ ನಡುವೆ, ಇರುವ ಕಿಲೋಮೀಟರುಗಳ ವಿವರಗಳನ್ನು ನೀಡುವ ಅಂತಹ ಮುನ್ನೆಚ್ಚರಿಕೆಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಕಾರಣ, ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿ ಯಾವ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಚಲಿಸತಕ್ಕದ್ದೆಂಬುದರ ಎಚ್ಚರಿಕೆಯ ಆದೇಶವನ್ನು ಅಂತಹ ಮುನ್ನೆಚ್ಚರಿಕೆಗಳು ಅವಶ್ಯವಿರುವಂತಹ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಕಾಲ ನಿಲ್ಲುವ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಅಂತಹ ಇತರ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಕೆಲಸದ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳ ಅಡಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸಲಾದಂತಹ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಚಾಲಕನ ವಶಕ್ಕೆ ಒಪ್ಪಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ಜೊತೆಗೆ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕ ಮತ್ತು ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ವೇಗನಿರ್ಬಂಧಕ್ಕಾಗಿ ಎಚ್ಚರಿಕೆಯ ಆದೇಶವನ್ನು ನಿರಂತರ ಸ್ವಯಂಚಾಲನಾ ರೈಲುಗಾಡಿ ನಿಯಂತ್ರಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸೂಕ್ತವಾಗಿ ಸೇರಿಸಲಾಗಿದೆಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಮನವರಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು.

(2) ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸೇವೆಯಲ್ಲಿಲ್ಲದ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಚಾಲಕ ರೆವಿನ್ಯೂ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ನಿಲ್ದಾಣದ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂಗಳ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗಬೇಕಾದಾಗ ಅವನ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ವೇಗವನ್ನು ಗಂಟೆಗೆ ಇಪ್ಪತ್ತು ಕಿಲೋಮೀಟರಿಗೆ ಇಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂಗೆ ಬರುವಾಗ ಮತ್ತು ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಬಿಡುವಾಗ ಕಿವಿಗೆ ಕೇಳುವ ಎಚ್ಚರಿಕೆ ಗಂಟೆಯನ್ನು ಕೇಳತಕ್ಕದ್ದು.

29. ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಸಿಬ್ಬಂದಿ.- (1) ಪ್ರತಿಯೊಂದು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಒಬ್ಬನೇ ರೈಲುಚಾಲಕನು ನಿರ್ವಹಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(2) ಕ್ಯಾಬ್ ಅಧಿಕೃತಗೊಳಿಸಿದ ತರಬೇತುದಾರ ಅಥವಾ ಅಪ್ರೆಂಟಿಸ್ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕ, ಚಾಲನ ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಟರ್ ಮತ್ತು ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿಧಿಸಲಾದಂತೆ ಇತರ ಅಧಿಕೃತಗೊಳಿಸಿದ ವ್ಯಕ್ತಿಯ ಹೊರತಾಗಿ, ಯಾವ ವ್ಯಕ್ತಿಯನ್ನು ರೈಲು ಚಾಲಕನ ಕ್ಯಾಬ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸಲು ಅನುಮತಿಸತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.

(3) ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ಕರ್ತವ್ಯದ ಮೇಲಿದ್ದಾಗ ಎಲ್ಲ ಸಮಯಗಳಲ್ಲಿ .-

(ಎ) ಸಾಮಾನ್ಯ ನಿಯಮಗಳು ಮತ್ತು ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನ ಕೈಪಿಡಿ ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯ ಮತ್ತು ಸಮರ್ಥ ಅಧಿಕಾರದ ಕಾರ್ಯವಿಧಾನಗಳನ್ನು;

(ಬಿ) ಮಾರ್ಗದ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವ ಕೆಲಸದ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿ;

(ಸಿ) ವೈದ್ಯಕೀಯ ಸಲಹೆಯ ಮೇರೆಗೆ ಧರಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಅವನಿಗೆ ಅವಶ್ಯವಿರುವಂತಹ ಎರಡು ಜೊತೆ ಕನ್ನಡಕಗಳು ;

(ಡಿ) ಕೆಂಪು, ಹಸಿರು ಮತ್ತು ಬಿಳಿ ಬಣ್ಣಗಳನ್ನು ತೋರಿಸುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವಿರುವ ಕೈದೀಪ;

(ಇ) ಒಂದು ಗಡಿಯಾರ; ಮತ್ತು

(ಎಫ್) ಒಂದು ಪ್ರಥಮ ಚಿಕಿತ್ಸಾ ಪೆಟ್ಟಿಗೆ ;

- ಇವುಗಳನ್ನು ವಶದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿರತಕ್ಕದ್ದು.

(4) ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ಕರ್ತವ್ಯಕ್ಕೆ ಹಾಜರಾದಾಗ, ಅವನ ಮಾರ್ಗದರ್ಶನಕ್ಕೆ ಅದರಲ್ಲೂ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ದಿನ ಮತ್ತು

ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಅವನ ವಿಶೇಷ ಗಮನ ಹರಿಯುವ ಅಗತ್ಯವಿರುವಂತೆ
ನೀಡಲಾದ ಯಾವುದೇ ನೋಟೀಸನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು
/ಗಮನಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

- (5) ರೈಲಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಹಾಜರಾದಾಗ ಮತ್ತು ಕೆಲಸ ಮುಗಿದ
ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಶ್ವಾಸಮಾಪಕದ ಪರೀಕ್ಷೆಗೆ ಒಳಪಡತಕ್ಕದ್ದು.
- (6) ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಡಿಪೋದಿಂದ ಹೊರಗೆ
ತೆಗೆಯುವ ಮೊದಲು, ಬ್ರೇಕ್ ಪವರ್‌ನ ಮತ್ತು ವಾಯು ಒತ್ತಡದ
ಅಥವಾ ನ್ಯೂಮಾಟಿಕ್ ಒತ್ತಡದ ನಿರಂತರತೆ ಮತ್ತು ಸಮರ್ಪಕತೆಯನ್ನು
ಪರಿಶೀಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಲಭ್ಯವಿರುವ ಮೊದಲ ಅವಕಾಶದಲ್ಲಿ
ಬ್ರೇಕ್‌ಪವರ್ ಫೀಲ್ ಪರೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ನಡೆಸತಕ್ಕದ್ದು.
- (7) ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಚಾಲನೆ ಮಾಡುತ್ತಿರುವಾಗ
ಅಸಮರ್ಥನಾಗಿ ಕಂಡುಬಂದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಅವನು ಶಕ್ತನಾಗಿದ್ದರೆ,
ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ಅವನು ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣದ
ನಿಯಂತ್ರಕರಿಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
- (i) ರೈಲುಗಾಡಿಯು, ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ
ನಿಯಂತ್ರಣದ ಅಡಿಯಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಅದು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ
ನಿಯಂತ್ರಣದಡಿ ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಬಂದು
ನಿಂತುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ವೈದ್ಯಕೀಯ
ಗಮನಕ್ಕಾಗಿ ಆ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಬಿಡುಗಡೆ ಹೊಂದಬಹುದು.

(ii) ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು (ಅವನು ಸಕ್ಷಮತಾ ಪ್ರಮಾಣಪತ್ರವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ) ಮತ್ತೊಬ್ಬ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನನ್ನು ಲಭ್ಯಗೊಳಿಸುವಂತಹ ಸಮಯದವರೆಗೆ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕ ಅಥವಾ ಸಹಾಯಕ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನ ಕರ್ತವ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಅರ್ಹನಾಗಿರುವ ಅತ್ಯಂತ ಹಿರಿಯ ಬುಕಿಂಗ್ ಗುಮಾಸ್ತನು ಅವಕಾಶವಿರುವ ಕಡೆಯಲ್ಲೆಲ್ಲ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನ ಗೈರುಹಾಜರಿಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ನಿಲ್ದಾಣದ ಪ್ರಭಾರದಲ್ಲಿರತಕ್ಕದ್ದು.

(iii) ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಮಾನವ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಅದನ್ನು ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ನಡುವೆ ನಿಲ್ಲಿಸಬಹುದು. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಕೊನೆಯಲ್ಲಿ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿರುವ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಹಿಂದಿನ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಹತ್ತತಕ್ಕದ್ದು, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನಿಗೆ ನಿರ್ಬಂಧಿತ ಹಸ್ತಚಾಲನೆ ವಿಧಾನವನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಸೂಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ನಿಂತಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ತುದಿಗೆ ನಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು.

(iv) ನಂತರ, ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನಿಗೆ ಅವನ ಚಾಲನೆಯ ಭಂಗಿಯನ್ನು ಬಿಟ್ಟು, ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಸುಭದ್ರಗೊಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸಂಚಾರಿ ನಿಯಂತ್ರಣಾಧಿಕಾರಿಯಿಂದ ಮುಂದಿನ ಸೂಚನೆಗಳು ಬರುವವರೆಗೆ ಅದೇ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಬಿಡತಕ್ಕದ್ದು.

(v) ನಂತರ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ನಿಂತಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಹತ್ತತಕ್ಕದ್ದು. ಮುಂದಿನ ಕ್ಯಾಬ್‌ಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು

ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ತರತಕ್ಕದ್ದು, ಅಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನನ್ನು ವೈದ್ಯಕೀಯ ಪರೀಕ್ಷೆಗಾಗಿ ಬಿಡುಗಡೆಗೊಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಆಗಮಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ಈಗ ಮುಂದಿನ ರೈಲುಗಾಡಿಯು, ಸಹಜ ಕೆಲಸವನ್ನು ವಹಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಅಧಿಕಾರ ನೀಡಬಹುದೆಂದು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(vi) ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಮತ್ತೊಬ್ಬ ರೈಲು ಚಾಲಕನನ್ನು ಲಭ್ಯಗೊಳಿಸುವಂತಹ ಸಮಯದವರೆಗೆ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಚಾಲನೆ ಮಾಡುವುದನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನ ಮೂಲಕ ಒಮ್ಮೆ ಬಿಡುಗಡೆಗೊಂಡನೆಂದರೆ, ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯವಾಗುವಷ್ಟು ಬೇಗನೆ ಅವನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಹಿಂದಿರುಗತಕ್ಕದ್ದು.

(vii) ತರುವಾಯದ ರೈಲುಗಾಡಿ ಇಲ್ಲದಿದ್ದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳಲ್ಲಿ ಉಪಬಂಧಿಸಿರುವಂತೆ, ಅವಶ್ಯವಿದ್ದರೆ, ಮುಂದಿನ ದಿಕ್ಕಿನ ರೈಲುಗಾಡಿಯಿಂದ ಪಾರುಮಾಡುವ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

30. ರೈಲುಗಾಡಿ ದೋಷಗಳು.- (1) ದೋಷಪೂರಿತವಾದ ಸುರಕ್ಷಾ ಉಪಕರಣಗಳು, ಕ್ಯಾಬ್ ಸಂಕೇತಗಳು, ಮುಂದಿನ ಕ್ಯಾಬ್ ನಿಯಂತ್ರಣಗಳು, ಒಳಾಂಗಣ ದೀಪ, ಬ್ರೇಕ್‌ಗಳು ಅಥವಾ ಬಾಗಿಲುಗಳು ಇರುವ ಯಾವ ರೈಲುಗಾಡಿಯೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸೇವೆಗಾಗಿ ಇರತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ಡಿಪೋಗೆ ಕಳುಹಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸಾಧ್ಯವಾದಷ್ಟು ಬೇಗನೆ ಉಪಯುಕ್ತವಾದ, ಪ್ರಯೋಜನಕ್ಕೆ ಬರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಬದಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

- (2) (i) ಯಾವುದೇ ಕಾರು ಬೋಗಿಯಲ್ಲಿ ಟ್ರಾಕ್ಸನ್ ಶಕ್ತಿ ನಾಶವಾಗಿದ್ದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಸೇವೆಯಿಂದ ನಿಲ್ಲಿಸಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ, ಆದರೆ, ಒಂದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಕಾರುಬೋಗಿಯಲ್ಲಿ ಆ ಶಕ್ತಿ ನಷ್ಟವಾಗಿದ್ದರೆ, ಮತ್ತು ಅದರ ವೇಗದಲ್ಲಿನ ಇಳಿಕೆಯ ತರುವಾಯದ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ವಿಳಂಬವನ್ನು ಉಂಟುಮಾಡಿದರೆ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಇಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಖಾಲಿಗೊಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ಇಲ್ಲವೆ, ಆ ರೈಲುಗಾಡಿಯು, ಅದನ್ನು ಉಪಯುಕ್ತವಾದ ರೈಲುಗಾಡಿಗೆ ಬದಲಿಸುವವರೆಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸೇವಾ ರೈಲುಗಾಡಿಯಲ್ಲಿ ಉಳಿಯಬಹುದು;
- (ii) ಟ್ರಾಕ್ಸನ್ ಮೋಟಾರಿನಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಚಾಲನೆಯಲ್ಲಿ ಯಾಂತ್ರಿಕ ದೋಷವಿದ್ದು ಅದರಿಂದ ಚಕ್ರಗಳು ಲಾಕ್ ಆದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ತಕ್ಷಣವೇ ನಿಲ್ಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಕನು ಸ್ಪಷ್ಟೀಕರಣ ಕೊಡುವವರೆಗೆ ಅದನ್ನು ಚಲಿಸತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ;
- (iii) ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಮುಂದಿನ ಕೊನೆಯ ಕ್ಯಾಬ್‌ನಿಂದ ಚಲಿಸಲಾಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಅಥವಾ ಬ್ರೇಕ್ ಹಾಕಲಾಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂಬುದನ್ನು ಕಂಡುಕೊಂಡರೆ, ಆಗ ಈ ಉಪನಿಯಮದ ಖಂಡಗಳ (iv) ಮತ್ತು (v)ರಲ್ಲಿ ಉಲ್ಲೇಖಿಸಲಾದ ಉಪಬಂಧಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಇಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
- (iv) ಅಂತಹ ಘಟನೆಗಳು, ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಟರ್ಮಿನಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಸಂಭವಿಸಬಹುದು. ಆ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲೇ ಇಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಡಿಪೋಗೆ

ಬಿಡಲು, ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು ರೈಲುಗಾಡಿ ಹತ್ತತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಮುಂದಿನ ಕ್ಯಾಬ್‌ನಲ್ಲಿ ಕಾವಲುಗಾರನಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ಆಗ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ಹಿಂದಿನ ಕ್ಯಾಬ್‌ನಲ್ಲಿ ಕಟ್‌ಔಟ್ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ಚಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ಸಂಕೇತಗಳ ಮತ್ತು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿರುವ/ ಮುಕ್ತವಾಗಿರುವ ಮಾರ್ಗಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಕ್ಯಾಬ್‌ನಿಂದ ಕ್ಯಾಬ್‌ಗೆ ದೂರವಾಣಿಯ ಮೂಲಕ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಯ ವೇಗವನ್ನು ಗಂಟೆಗೆ ಗರಿಷ್ಠ ಹತ್ತು ಕಿಲೋಮೀಟರಿಗೆ ನಿರ್ಬಂಧಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

- (v) ರೈಲುಗಾಡಿಯು ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಮಧ್ಯೆ ನಿಲ್ಲುವಂತೆ ಮಾಡುವ ದೋಷವಿರುವ ಅಸಂಭವನೀಯ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಮತ್ತೊಬ್ಬ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನನ್ನು ಅಥವಾ ಅವಶ್ಯವಿದ್ದರೆ, ಕೆಟ್ಟುಹೋದ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ತಲುಪಲು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಚಲಾಯಿಸಲು ಸಕ್ಷಮನಾದ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನನ್ನು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಹಿಂದಿನ ಕ್ಯಾಬ್‌ನಿಂದ ಕಟ್‌ಔಟ್ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ, ಕಾವಲುಗಾರನಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುವ ಮುಂದಿನ ಕ್ಯಾಬ್ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನೊಂದಿಗೆ ಚಾಲನೆ ಮಾಡಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೊಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸಂಕೇತಗಳ ಮತ್ತು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿರುವ ಮಾರ್ಗಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಕ್ಯಾಬ್‌ನಿಂದ ಕ್ಯಾಬ್‌ಗೆ ದೂರವಾಣಿ ಮೂಲಕ ಅಥವಾ ರೇಡಿಯೋ ಮೂಲಕ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿ ವೇಗವನ್ನು ಗಂಟೆಗೆ ಗರಿಷ್ಠ ಹತ್ತು ಕಿಲೋಮೀಟರಿಗೆ ನಿರ್ಬಂಧಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(3) (i) ಟ್ರಾಕ್ಟ್ ನಿಯಂತ್ರಣ ಮಾರ್ಗದ ವಿಫಲತೆಯನ್ನು ರೈಲುಗಾಡಿ ಸಮಗ್ರ ಉಸ್ತುವಾರಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಹಲಗೆಯ ಮೇಲೆ ಸೂಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ಅದರಿಂದ ತಪ್ಪನ್ನು ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸಲು ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡತಕ್ಕದ್ದು, ಅನಗತ್ಯ ಉಪಕರಣವು ಏಕಕಾಲದಲ್ಲಿ ವಿಫಲವಾದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನೊಂದಿಗೆ ಸಮಾಲೋಚಿಸಿ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುವುದಿಲ್ಲವೆಂಬುದನ್ನು ನಿರೂಪಿತವಾಗತಕ್ಕದ್ದು;

(ii) ಅಂತಹ ಟ್ರಾಕ್ಟ್ ನಿಯಂತ್ರಣವು ಚಲಿಸುತ್ತಿರುವ ಮಾರ್ಗದ ಮೇಲೆ ವಿಫಲವಾದಾಗ ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿ ಸಮಗ್ರ ಉಸ್ತುವಾರಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಯುಕ್ತವಾದ ಪ್ರತ್ಯೇಕತೆಗಳನ್ನು ಅನ್ವಯಿಸಿದಾಗಲೂ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುವುದಿಲ್ಲವೆಂಬುದು ನಿರೂಪಿತವಾದಾಗ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ಅವನ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ನಿಂತುಹೋಗಿರುವುದಾಗಿಯೂ ಮತ್ತು ಅದು ಚಲಿಸಲು ನೆರವುಬೇಕಾಗಿದೆಯೆಂದು ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ಹಾಗೂ ಈ ಪ್ರಕರಣದಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು 49ನೇ ನಿಯಮದ ಅನುಸಾರ ವ್ಯವಹರಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(4) (i) ಬ್ರೇಕ್ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಅಥವಾ ಬಿಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗದಿರುವುದನ್ನು ರೈಲುಗಾಡಿ ಸಮಗ್ರ ಉಸ್ತುವಾರಿ ವ್ಯವಸ್ಥಾ ಹಲಗೆಯ ಮೇಲೆ ಸೂಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(ii) ಯಾವುದೇ ಕಾರ್ ಬೋಗಿಯ ಮೇಲೆ ಬ್ರೇಕು ಹಾಕಲಾಗದಿದ್ದರೆ, ಅಂತಹ ಬೋಗಿಯ ಬ್ರೇಕನ್ನು ಹಸ್ತದಿಂದ ಬೇರ್ಪಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸಹಜ ಸೇವೆಯನ್ನು ಮರುಕಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ಆ ಸುತ್ತಿನ ಪ್ರಯಾಣವು

ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ನಂತರ ರೈಲು ಬೋಗಿಯನ್ನು ಸೇವೆಯಿಂದ

ಹಿಂತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು;

(iii) ಬ್ರೇಕುಗಳ ವಿಫಲತೆಯು ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಶೇ.50ರಷ್ಟು ಇದ್ದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣದವರೆಗೆ, ಗಂಟೆಗೆ ಇಪ್ಪತ್ತೈದು ಕಿಲೋಮೀಟರುಗಳ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಚಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಹಾಗೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಇಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಗಂಟೆಗೆ ಇಪ್ಪತ್ತೈದು ಕಿಲೋಮೀಟರುಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿಲ್ಲದ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಡಿಪೋಗೆ ಚಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(iv) ಶೇ. ಐವತ್ತರಷ್ಟಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ಬೋಗಿಗಳ ಮೇಲೆ ಹಾಕಿದ ಬ್ರೇಕು ವಿಫಲವಾದರೆ, ತುರ್ತು ಬ್ರೇಕುಹಾಕುವ ಮೂಲಕ ಸಾಧ್ಯವಾದಷ್ಟು ಬೇಗನೆ ರೈಲು ಗಾಡಿಯನ್ನು ನಿಲುಗಡೆಗೆ ತರತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಕರು ಅಧಿಕೃತಗೊಳಿಸುವವರೆಗೆ ಮುಂದೆ ನಡೆಸತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ;

(v) ಯಾವುದೇ ಕಾರು ಬೋಗಿಯಲ್ಲಿ ಬ್ರೇಕು ಹಾಕುವುದು ವಿಫಲವಾದರೆ, ಅದು ಗರಿಷ್ಠ ಶೇಕಡಾ ಐವತ್ತರಷ್ಟಿದ್ದರೆ, ಬ್ರೇಕುಗಳನ್ನು ಬಾಧಿತ ಕಾರುಗಳಿಂದ ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸತಕ್ಕದ್ದು; ಬ್ರೇಕುಗಳನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಿಂದ ತೆಗೆದುಹಾಕಲಾಗುತ್ತದೆ; ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಇಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಗಂಟೆಗೆ ಇಪ್ಪತ್ತೈದು ಕಿಲೋಮೀಟರಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿಲ್ಲದ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಡಿಪೋಗೆ ಚಾಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(vi) ಶೇಕಡಾ ಐವತ್ತರಷ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಕಾರುಗಳಿಗೆ ಹಾಕಿದ ಬ್ರೇಕ್ ವಿಫಲವಾದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಕನಿಂದ ಅಧಿಕೃತಗೊಳಿಸುವವರೆಗೆ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಚಲಿಸುವಂತೆ ಯಾವ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನೂ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.

(5) (i) ರೈಲುಗಾಡಿಯಲ್ಲಿನ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ಮುಚ್ಚಲಾಗಿದೆ ಎಂದು ಸೂಚಿಸದಿದ್ದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿಯು ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಚಲಿಸತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ;

(ii) ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ಕೈಗಳಿಂದ ಮುಚ್ಚಲಾಗಿದ್ದರೆ ಅಥವಾ ವಾಸ್ತವವಾಗಿ ತೆರೆದ ಬಾಗಿಲು ಅಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಮತ್ತು “ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ಮುಚ್ಚಲಾಗಿದೆ” ಎನ್ನುವ ಸೂಚನೆ ಇನ್ನೂ ಸ್ವೀಕೃತವಾಗದಿದ್ದರೆ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ರೈಲುಗಾಡಿಯಿಂದ ಕೆಳಗಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ರೈಲುಗಾಡಿ ನಿರ್ವಹಣಾ ವಿಭಾಗದಿಂದ ಗಮನ ಹರಿಸುವವರೆಗೆ ಪಡೆಯುವವರೆಗೆ ಖಾಲಿ ಇಡತಕ್ಕದ್ದು;

(iii) ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಕೆಲವು ಬಾಗಿಲುಗಳು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ತೆರೆಯದಿದ್ದ ಆದರೆ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ಮುಚ್ಚಿದ ನಂತರ, ಎಲ್ಲ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ಮುಚ್ಚಲಾಗಿದೆ ಎಂದು ಸೂಚಿತವಾದರೆ ಆಗ ರೈಲುಗಾಡಿಯು, ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ಉಳಿಯಬಹುದು;

(iv) ದಟ್ಟಣೆಯ ಸಮಯದಲ್ಲಿ, ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ವಿಸ್ತರಿಸಿದ ದೀರ್ಘ ವೇಳೆಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ತೆರೆಯಲಾಗುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂದಾದಾಗ ಆಗ ಹಿಂದೆ ಬರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಗೆ ಆಗುವ ವಿಳಂಬವನ್ನು ತಡೆಯಲು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಸೇವೆಯಿಂದ ಹಿಂತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ನಿರ್ಣಯ ಮಾಡಬಹುದು.

(6) ವಾತಾಯನ ಘಟಕವು ವಿಫಲವಾಗಿದ್ದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಸುರಕ್ಷತೆಯಿಂದ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮಾಡುವುದರ ಮೇಲೆ ಅದರ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರದಿದ್ದರೂ, ಅದನ್ನು ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಸಮಗ್ರ ನಿರ್ವಹಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಹಲಗೆ ಮೇಲೆ ಸೂಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ಅಂತಹ ವಿಫಲತೆಯನ್ನು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ವರದಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು. ಆಗ ಹಲುಬೆಯು (Rake) ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಉಂಟಾಗುವ ತೊಂದರೆಯನ್ನು ನಿವಾರಿಸಲು ಪ್ರಮಾಣಿಕ ಗಮನವನ್ನು ಸ್ವೀಕರಿಸುತ್ತದೆ.

(7) (i) ಒಂದು ಅಥವಾ ಎರಡು ಕಾರುಗಳಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಿನ ದೀಪವು ವಿಫಲವಾದರೆ, ಅದನ್ನು ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ವರದಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ತುರ್ತು ದೀಪಗಳು ತೃಪ್ತಿಕರವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದ ಪರಂತು, ರೈಲುಗಾಡಿಯು, ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ಆ ಸುತ್ತುಪ್ರಯಾಣದ ಕೊನೆಯವರೆಗೆ ಮುಂದುವರಿಯಬಹುದು ಮತ್ತು ನಿಲುಗಡೆಯಾದಾಗ ಅದನ್ನು ಸೇವೆಯಿಂದ ಹಿಂತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು ಅಥವಾ ಸುಸ್ಥಿತಿಯ ರೈಲುಗಾಡಿಯಿಂದ ಅದನ್ನು ಪುನಸ್ಥಾಪಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(ii) ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಎಲ್ಲ ಮುಖ್ಯ ದೀಪಗಳು ವಿಫಲವಾದರೆ ಅಥವಾ ಒಂದೇ ಕಾರಿನ ಮುಖ್ಯ ದೀಪ ಮತ್ತು ತುರ್ತುದೀಪ ಎರಡೂ ವಿಫಲವಾದರೆ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಇಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಸೇವೆಯಿಂದ ಹಿಂತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬಹುದು.

31. ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಪರೀಕ್ಷೆ.- (1) ಪ್ರತಿಯೊಂದು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸೇವೆಗೆ ಬಿಡುವ ಮೊದಲು ರೈಲುಗಾಡಿ ನಿರ್ವಹಣಾ ವಿಭಾಗದಿಂದ ಸಕ್ಷಮನಾದ ವ್ಯಕ್ತಿಯು ಅದನ್ನು ಪರೀಕ್ಷಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
- (2) ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಎಲ್ಲ ಕಾರ್ಯಗಳು ಅದರಲ್ಲೂ ಸುರಕ್ಷತಾ ಸಾಧನಗಳು ಸರಿಯಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಪರೀಕ್ಷೆಯು ಖಚಿತಪಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ಅವು ಯಾವುವೆಂದರೆ;
- (i) ಕ್ಯಾಬ್ ಸಂಕೇತ ನೀಡುವುದು;
- (ii) ಸುರಕ್ಷತಾ ಬ್ರೇಕು ಸರ್ಕ್ಯೂಟ್‌ಗಳು;
- (iii) ರೈಲುಗಾಡಿ, ಡಿಪೋ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರ, ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರ, ರೇಡಿಯೋ;
- (iv) ಮುಂದಿನ ಮತ್ತು ಹಿಂದಿನ ದೀಪಗಳು;
- (v) ರೈಲುಗಾಡಿ ಸಮಗ್ರ ನಿರ್ವಹಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆ;
- (vi) ಬ್ರೇಕ್ ಗೇರುಗಳು;
- (vii) ದೃಢವಾಗಿರುವ ಕಾಕ್ ಟೈಗಳನ್ನು ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸುವುದು;
- (viii) ಮಿನಿಯೇಚರ್ ಸರ್ಕ್ಯೂಟ್ ಬ್ರೇಕರ್ ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷಾ ಸ್ವಿಚ್ ಸೀಲ್‌ಗಳು ದೃಢವಾಗಿದೆಯೇ ಎಂಬುದು ಮತ್ತು;
- (ix) ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸಿದ ಯಾವುದೇ ಇತರೆ ಬಾಬು.
- (3) ಸಕ್ಷಮ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯು, ಸುರಕ್ಷತಾ ಪರೀಕ್ಷೆಯ, ಅದರ ಮಾನ್ಯತೆಯ ಅವಧಿಯನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತ ಪ್ರಮಾಣ ಪತ್ರಕ್ಕೆ ಸಹಿ ಹಾಕತಕ್ಕದ್ದು,

ಅದನ್ನು ರೈಲುಗಾಡಿ ನಿರ್ಗಮಿಸುವ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಮುಂದಿನ ಕ್ಯಾಬ್‌ನಲ್ಲಿ ಇಡತಕ್ಕದ್ದು.

- (4) ಡಿಪೋದಿಂದ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಓಡಿಸುವ ರೈಲುಬಂಡಿ ಚಾಲಕನು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಚಾಲನೆ ಮಾಡುವ ಮೊದಲು ಪ್ರಮಾಣಪತ್ರವು ತಹಲೆವರೆಗೆ ಇದೆಯೆಂಬುದನ್ನು ಮತ್ತು ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯವಾಗಿದೆಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಪರೀಕ್ಷಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅವನು, ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಮುಂದಿನ/ಮುಖ್ಯ ದೀಪಗಳನ್ನು, ಹಿಂದಿನ ದೀಪಗಳನ್ನು, ಗುರುತು ದೀಪಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಸ್ಪೀಡಾಮೀಟರನ್ನೂ ಸಹ ಪರೀಕ್ಷಿಸಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು.

32. ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನ ಕರ್ತವ್ಯಗಳು.- (1) ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ತಕ್ಷಣ ಗಮನ ಹರಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಸಂಕೇತವನ್ನು ಪಾಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ಅವನು ಯಾವಾಗಲೂ ಜಾಗೃತನಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು, ಎಚ್ಚರಿಕೆಯಿಂದ ಇರತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಚುರುಕು ಗಮನ ಹರಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

- (2) ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ರಕ್ಷಣಾ ವಿಧಾನದ ಅಡಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲದಿರುವಾಗ, 'ಆನ್' ಅಥವಾ 'ದೋಷಪೂರಿತ' ಸ್ಥಿತಿಯ ಸ್ಥಿರ ಸಂಕೇತವನ್ನು ಸಮೀಪಿಸಿದಾಗ, ಅವನು, ತನ್ನ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ನಿಲುಗಡೆಗೆ ತಂದ ಹೊರತು, ಅವನಿಗೆ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಲಿಖಿತದಲ್ಲಿ ಅಂತಹ ಸಂಕೇತದಿಂದ ಮುಂದಕ್ಕೆ ಸಾಗುವ ಎನ್ನುವ ಅಥವಾ ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳ ಅನುಸಾರ ರೈಲುಗಾಡಿ

ರೇಡಿಯೋನಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕರಿಂದ ಅಧಿಕೃತಗೊಳಿಸಿದ ಹೊರತು ಸ್ಥಿರ ಸಂಕೇತವನ್ನು ದಾಟತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.

- (3) ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಅಧಿಕೃತಗೊಳಿಸಿದ ಗರಿಷ್ಠ ವೇಗಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಓಡಿಸತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.
- (4) ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ರೈಲುಕಂಬಿಗಳನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸುವಾಗ ರೈಲುಗಂಬಿಗಳ ಸ್ಥಿತಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಎಚ್ಚರಿಕೆಯಿಂದಿರತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಗ್ರೀಸ್, ಎಣ್ಣೆ, ನೀರು ಅಥವಾ ಇತರ ವಸ್ತುಗಳಿಂದ ಓಡುತ್ತಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳು ಸ್ಲಿಪ್ ಆಗುವುದನ್ನು ಉಂಟುಮಾಡಬಹುದಾದ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಲಿಸುವಾಗ ಹೆಚ್ಚಿನ ಎಚ್ಚರಿಕೆಯನ್ನು ವಹಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅದರನುಸಾರ ವೇಗವನ್ನು ಹೊಂದಾಣಿಕೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.
- (5) ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ಮುಚ್ಚುವಾಗ, ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಚಾಲಕನು ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತುದಿಯನ್ನು ಗಮನಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸಾಧ್ಯವಾಗುವಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಹತ್ತುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ತಡೆಯುವುದರಿಂದ ಬಾಗಿಲು ಮುಚ್ಚುವುದನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟತಕ್ಕದ್ದು.
- (6) ಬಾಗಿಲುಗಳಿಗೆ ಅಡಚಣೆಯುಂಟಾದಾಗ ಅಥವಾ “ಬಾಗಿಲುಗಳು ಮುಚ್ಚಿವೆ” ಎಂಬ ಸೂಚನೆಯನ್ನು ಸ್ವೀಕರಿಸದಿದ್ದಾಗ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ಪುನಃ ತೆರೆದು ಮತ್ತೆ ಅವುಗಳನ್ನು ಮುಚ್ಚತಕ್ಕದ್ದು.

- (7) ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ವಿಧಾನದ ಅಡಿ ಚಲಿಸುವ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ಬಾಗಿಲುಗಳು ಮುಚ್ಚಿಕೊಂಡ ನಂತರ ಚಾಲನೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸಾಗತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅಲ್ಲಿ ಬಾಗಿಲುಗಳು ಹಸ್ತದಿಂದ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ತೆಗೆಯುವುದನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡ ಹೊರತು ತಮ್ಮಷ್ಟಕ್ಕೆ ತಾನೇ ತೆರೆಯುತ್ತದೆ.
- (8) ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ನಿಯಂತ್ರಣದ ಅಡಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸದಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ಕ್ಯಾಬ್ ಸಂಕೇತಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸುತ್ತ ಮತ್ತು ಪಾಲಿಸುತ್ತ ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಚಾಲನೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸರಿಯಾದ ನಿಲುಗಡೆ ಗುರುತಿನಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ರೈಲುಗಾಡಿ ಪ್ರತಿಯಾಗಿ ನಿಲ್ಲುವವರೆಗೆ ತೆರೆಯತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.
- (9) ರೈಲುಗಾಡಿಯು, ಅದು ಸರಿಯಾಗಿ ನಿಲ್ಲುವ ಸ್ಥಳಕ್ಕಿಂತ ಹಿಂದೆ ನಿಂತಾಗ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ಬಾಗಿಲುಗಳು ತೆರೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಮೊದಲು ಹಸ್ತಚಾಲನೆಯಿಂದ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಅದರ ಅದರ ಸರಿಯಾದ ನಿಲುಗಡೆಯ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಚಾಲನೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.
- (10) ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಅದು ಸ್ವಾಭಾವಿಕವಾಗಿ ನಿಲುಗಡೆಯಾಗುವ ಸ್ಥಳಕ್ಕಿಂತ ಅಚ್ಚೆ ನಿಂತರೆ, ಬಾಗಿಲುಗಳು ಇನ್ನೂ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂನಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಆಗ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಸರಿಯಾದ ನಿಲುಗಡೆ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸುವ ಹಾಗೆ ಅದನ್ನು ಹಿಂದಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಸಂಚಾರ

ನಿಯಂತ್ರಕನ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಅವನನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಹಿಂದಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ನಂತರ, ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ಹಸ್ತದಿಂದ ತೆರೆಯಬಹುದು ಮತ್ತು ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಇಳಿಸಬಹುದು ಹಾಗೂ ಹತ್ತಲು ಬಿಡಬಹುದು.

- (11) ರೈಲುಗಾಡಿಯು, ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂನ ಕೊನೆಗೂ ಮೀರಿ ನಿಂತರೆ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಚಾಲಕನು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಂದ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಕೇಳತಕ್ಕದ್ದು. ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನ ಸಂಕೇತ ನಿಯಂತ್ರಣಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಮೂಲಕ ಹಿಂದಿನ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಕಡೆಗೆ ಬರುವುದನ್ನು ತಡೆಯಬಹುದಾದರೆ, ಅವನು ಹಾಗೆ ಮಾಡಬಹುದು ಮತ್ತು ನಂತರ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂನಲ್ಲಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂನಲ್ಲಿರುವ ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಯಲ್ಲಿರುವ ಎಲ್ಲ ಬಾಗಿಲುಗಳು ನಿಲುಗಡೆಯ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾದ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಇರುವವರೆಗೆ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂನಲ್ಲಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಹಿಂದಕ್ಕೆ ಬರುವಂತೆ ಆದೇಶಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಒಂದು ಪ್ರಕಟಣೆಯನ್ನು ಮಾಡಬಹುದು ಹಾಗೂ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ತೆಗೆಯದೆಯೇ ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸಾಗುವಂತೆ ಆದೇಶಿಸಬಹುದು. ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಆ ದಿನಕ್ಕೆ ಕೊನೆಯ ರೈಲುಗಾಡಿಯಾಗಿದ್ದು, ಹಾಗೂ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಹಿಂದಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗದಿದ್ದರೆ, ಆಗ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು, ಬಾಹ್ಯ ತುರ್ತು ಬಾಗಿಲು

ನಿಯಂತ್ರಣದಿಂದ ಆಯ್ಕೆಯಾದ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ತೆರೆಯುವ ಮೂಲಕ ಕೆಳಗೆ ಇಳಿಯಲು ಅನುಮತಿಸಬಹುದು.

(12) (i) ರೈಲುಗಾಡಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ತುರ್ತು ಎಚ್ಚರಿಕೆ ಗಂಟೆಯನ್ನು ಚಾಲು ಮಾಡಿದರೆ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ಆ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಇಂಟರ್-ಕಾಂ ಅಥವಾ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಭಾಷಣದ ಮೂಲಕ ಧ್ವನಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅವನು ಎಚ್ಚರಿಕೆ ಗಂಟೆಯನ್ನು ಬಾರಿಸಿದ್ದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ಆದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿಗಾಗಲಿ ಅಥವಾ ಅದರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗಾಗಲಿ ಸ್ಪಷ್ಟವಾದ ಹಾಗೂ ತಕ್ಷಣದ ಅಪಾಯವಿರುವುದರ ಹೊರತು, ಅವನು ಯಾವುದೇ ಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಮೊದಲು ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸಾಗತಕ್ಕದ್ದು;

(ii) ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಚಾಲಕನು, ರೇಡಿಯೋ ಮೂಲಕ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ತುರ್ತು ಎಚ್ಚರಿಕೆ ಗಂಟೆಯನ್ನು ಚಾಲೂ ಮಾಡಿದ್ದರ ಬಗ್ಗೆ ರೈಲು ನಿಂತಿರುವ ನಿಲ್ದಾಣದ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಿನ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ಮತ್ತು ನಿಲ್ದಾಣದ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(13) ಕಡಿಮೆ ದೃಷ್ಟಿಗೋಚರತೆಯ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲನೆಯ ವಿಧಾನವನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ಕೋಡೆಡ್ ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ವಿಧಾನ ಅಥವಾ ಕಟೌಟ್ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ನಿರ್ಬಂಧಿತ ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ಚಾಲನೆ ಮಾಡುತ್ತಿರುವಾಗ

ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ಅಧಿಕೃತಗೊಳಿಸಿದ ಹೊರತು ಮುಂದಕ್ಕೆ ಸಾಗತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ. ಆ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಅವನು ಬಹಳ ಎಚ್ಚರಿಕೆಯಿಂದ ಮುಂದಕ್ಕೆ ಸಾಗತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಯಾವುದೇ ಅಡಚಣೆಯುಂಟಾದಾಗ ಅಲ್ಲೇ ನಿಲ್ಲಿಸಲು ಸಿದ್ಧನಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ದೃಷ್ಟಿಗೋಚರತೆಯು ಸಹಜ ಸ್ಥಿತಿಗೆ ಬಂದಾಗ, ಅವನು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ಸಲಹೆ ನೀಡಿ ಅವನು ನೀಡಿದ ಸೂಚನೆಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಸಾಗತಕ್ಕದ್ದು.

33. ರೈಲು ಇಂಜಿನ್ನುಗಳು, ಕಾಮಗಾರಿ ರೈಲುಗಳು ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣಾ ವಾಹನಗಳು.- (1)

ರೈಲು ಇಂಜಿನ್ನುಗಳು ಕಾಮಗಾರಿ ರೈಲುಗಳು ಮತ್ತು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸಂರಕ್ಷಣಾ ಉಪಕರಣಗಳಿಂದ ಸುಸಜ್ಜಿತವಾದ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ನಿರ್ವಹಣಾ ವಾಹನಗಳು, ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳಂತೆ ಮುಖ್ಯ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಡಿಪೋಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಾಗಿ ಅಧಿನಿಯಮದ ಮೇರೆಗೆ ಮಾಡಲಾದ ಎಲ್ಲ ಸೂಕ್ತ ನಿಯಮಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(2) ಚಾಲನ ಮಾರ್ಗಗಳ ಮೇಲೆ ಚಾಲನೆ ಮಾಡಲು ಅನುಮತಿಸಲಾದ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ನಿರ್ವಹಣಾ ವಾಹನದ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕ ಎಂಬುದರ ಸಕ್ಷಮತೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಪತ್ರವನ್ನು ಹೊಂದಿರತಕ್ಕದ್ದು ಅಥವಾ ಸಕ್ಷಮತೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಪತ್ರವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ವ್ಯಕ್ತಿಯು ಅವನೊಂದಿಗಿರತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ನಂತರದ ಸಂಬಂಧದಲ್ಲಿ, ಸಕ್ಷಮತೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಪತ್ರವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ವ್ಯಕ್ತಿಯು, ವಾಹನವನ್ನು ಚಾಲನೆ

ಮಾಡುವುದರ ಸಂಬಂಧದಲ್ಲಿ ಈ ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸುವುದಕ್ಕೆ
ಜವಾಬ್ದಾರನಾಗಿರುತ್ತಾನೆ.

(3) ಡಿಪೋನಿಂದ ಅಥವಾ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿರಿಸಿರುವ ಕೆಲಸದ
ಸ್ಥಳದಿಂದ ನಿರ್ಗಮಿಸುವ ಮೊದಲು ಮುಂದಿನ ರೈಲು ಇಂಜಿನಿನ
ಚಾಲಕನು ,-

(ಎ) ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಕೂಡಿಕೊಂಡಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು
ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು;

(ಬಿ) ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ಬ್ರೇಕ್‌ನ ನಿರಂತರತೆಯ ಪರೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ನಡೆಸತಕ್ಕದ್ದು;
ಮತ್ತು

(ಸಿ) ಎಲ್ಲ ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ಬ್ರೇಕ್‌ಗಳನ್ನು ಮುಕ್ತಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು
ಪರಿಶೀಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(4) (2)ನೇ ಉಪನಿಯಮಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟು, ರೈಲು ಇಂಜಿನಿನ ಕೆಲಸಗಳ
ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಅಥವಾ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ನಿರ್ವಹಣಾ ವಾಹನಗಳ
ಚಾಲಕನು ಕರ್ತವ್ಯದಲ್ಲಿರುವಾಗ ಎಲ್ಲ ಸಮಯಗಳಲ್ಲಿ,

(ಎ) ಕೆಂಪು, ಹಸಿರು ಮತ್ತು ಬಿಳಿ ಬಣ್ಣಗಳನ್ನು ತೋರಿಸಲು
ಸಮರ್ಥವಾಗಿರುವ ಕೈದೀಪ;

(ಬಿ) ಕಾಮಗಾರಿಯ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಯಾವುದೇ ವಿಶೇಷ
ನೋಟೀಸುಗಳು;

-ಇವುಗಳನ್ನು ಸ್ವಾಧೀನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿರತಕ್ಕದ್ದು.

(5) ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ರೈಲುಮಾರ್ಗದ ಮೇಲೆ ನಿಂತಿರುವ ಯಾವುದೇ ಶಕ್ತಿಯುತವಲ್ಲದ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಇಂಜಿನ್ನಿಗೆ ಕೂಡಿಕೊಂಡಿದ್ದ ಹೊರತು, ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹಸ್ತದಿಂದ ಬ್ರೇಕುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ ಭದ್ರಪಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(6) ಅಂತಹ ಯಾವುದೇ ವಾಹನ ಅಥವಾ ವಾಹನಗಳ ಗುಂಪು, ಹಿಂದೆ ಬರುತ್ತಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಕೆಂಪು ಬಣ್ಣವನ್ನು ತೋರಿಸುವ ದೀಪವನ್ನು ಹೊಂದಿರತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಚಲಿಸುವ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಅಂತಹ ದೀಪಗಳನ್ನು ವಾಹನದ ಅಥವಾ ವಾಹನಗಳ ಗುಂಪಿನ ಎರಡೂ ಕೊನೆಗಳಲ್ಲಿ ಇರಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(7) ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲು ಸಂರಕ್ಷಣಾ ಉಪಕರಣಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸದಿರುವ ಯಾವುದೇ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ನಿರ್ವಹಣಾ ವಾಹನವನ್ನು ಅದು,-

(ಎ) ರೆವಿನ್ಯೂ ಸರ್ವಿಸ್ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ, ಅದು ರೈಲು ಇಂಜಿನ್ನಿಗೆ ಅಥವಾ ಹಾಗೆ ಸುಸಜ್ಜಿತಗೊಂಡ ಇತರ ವಾಹನಕ್ಕೆ ಕೂಡಿಕೊಂಡಿದ್ದರೆ; ಅಥವಾ

(ಬಿ) ರೆವಿನ್ಯೂ ಸರ್ವಿಸ್ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅದು ಇಂಜಿನಿಯರನ ಸ್ವಾಧೀನತೆಯ ಪರಿಮಿತಿಗಳೊಳಗೆ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದರೆ ಮಾತ್ರ; ಅಥವಾ

(ಸಿ) ರೆವಿನ್ಯೂಯೇತರ ಸರ್ವೀಸ್ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅದು ಗಂಟೆಗೆ
ಇಪ್ಪತ್ತೈದು ಕಿಲೋಮೀಟರುಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿಲ್ಲದ ವೇಗದಲ್ಲಿ
ದೃಶ್ಯ ಮಾರ್ಗ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ಚಲಿಸಿದರೆ ಮಾತ್ರ ;

-ಅದನ್ನು ನಡೆಸತಕ್ಕದ್ದು.

(8) ರೈಲುಗಾಡಿಯಲ್ಲಿ ಒಳಗೊಂಡ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಹಳಿಗಳ ಮೇಲೆ
ಬದಲಾಯಿಸುವ ತಯಾರಿ ಅಥವಾ ಬ್ರೇಕ್ ಕೆಲಸಗಳು, ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ
ಡಿಪೋ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ನಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು.

(9) ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತವಲ್ಲದ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸಂರಕ್ಷಣಾ ಉಪಕರಣದಿಂದ ಸಜ್ಜುಗೊಂಡ
ವಾಹನಗಳ ಗರಿಷ್ಠ ವೇಗವು ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳ ಅನುಸಾರ
ಸೀಮಿತವಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು.

(10) ಯಾವುದೇ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ವಾಹನವು ಹಠಾತ್ತಾಗಿ
ಚಲಿಸುವುದನ್ನು ವ್ಯಕ್ತವಾಗಿ ನಿಷೇಧಿಸಲಾಗಿದೆ.

ವಿವರಣೆ.- ಈ ನಿಯಮದಲ್ಲಿ, ಎರಡು ವಾಹನಗಳು ಬಿಡಿಬಿಡಿಯಾಗಿಯಾಗಲಿ
ಅಥವಾ ಒಂದರ ನಂತರ ಮತ್ತೊಂದನ್ನು ಮುಂದಕ್ಕೆ ಕಳುಹಿಸಿದಾಗ ಮತ್ತು
ಮುಂದಿನ ವಾಹನವು ಹಾದುಹೋದ ನಂತರ ಹೊರಳುಗಂಬಿಯನ್ನು
ಬದಲಾಯಿಸಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ಬೇರೆಬೇರೆ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಇರಿಸಿದಾಗ
“ಹಠಾತ್ತಾಗಿ ಚಲಿಸುವುದ”ನ್ನು ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತದೆ.

ಅಧ್ಯಾಯ-V

ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಬಾಗಿಲುಗಳು

34. ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಬಾಗಿಲುಗಳ ತರಹೆ.- ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ್ದರೆ,

ಅವು ಈ ಮುಂದಿನ ನಮೂನೆಗಳಲ್ಲಿರಬಹುದು:-

- (ಎ) **ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲು:-** ಈ ಬಾಗಿಲುಗಳು ವಿದ್ಯುತ್ ಚಾಲಿತ ಗಾಜಿನ ಬಾಗಿಲುಗಳಾಗಿವೆ. ಅವುಗಳನ್ನು ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂನೊಂದಿಗೆ, ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂನ ಕೊನೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಪ್ರದೇಶದಾದ್ಯಂತ ರೈಲು ಕಾರು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಬಾಗಿಲು ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಸಂವಾದಿಯಾದ ಬಾಗಿಲಿನ ಜೊತೆ ಫ್ಲಾಟ್ ಫಾರಂನಲ್ಲಿ ನೆಲೆಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ.
- (ಬಿ) **ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಅಂಚಿನ ಬಾಗಿಲು:** ಈ ಬಾಗಿಲುಗಳು ವಿದ್ಯುತ್‌ಚಾಲಿತ ಉಕ್ಕಿನ ಬಾಗಿಲುಗಳಾಗಿವೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂನೊಂದಿಗೆ ಅದರ ಅಂಚಿನಲ್ಲಿ ಸಾಮಾನು ಸರಂಜಾಮು ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡುವ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಸಾಮಾನು ಸರಂಜಾಮು ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಕಾರಿನ ಬಾಗಿಲುಗಳಿಗೆ ಸಂವಾದಿಯಾಗಿ ಬಾಗಿಲು ಇರುವ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ನೆಲೆಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ.
- (ಸಿ) **ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ಪೂರಕ ಬಾಗಿಲು:** ಇವು ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ಗಾಜಿನ ಬಾಗಿಲುಗಳಾಗಿವೆ. ಅವು ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಮತ್ತು ಟ್ರಾಕ್(ಹಳಿ) ಭಾಗದ ಮಧ್ಯೆ ಪ್ರವೇಶ ಉಂಟುಮಾಡಲು ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂನ ಒಂದು ಕೊನೆಯಲ್ಲಿ (ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಅಂಚಿನ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸದಿರುವ) ನೆಲೆಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ.

- (ಡಿ) **ತುರ್ತುನಿರ್ಗಮನ ಬಾಗಿಲು:** ಈ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು, ಮುಂದಿನ ಮತ್ತು ಹಿಂದಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಕಾರುಗಳ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲುಗಳ ಸುತ್ತಲೂ ನೆಲೆಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳನ್ನು ತುರ್ತು ಸಂದರ್ಭ-ಸನ್ನಿವೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಬಳಸಬಹುದಾಗಿದೆ.
- (ಇ) **ಫಿಕ್ಸೆಡ್ ಪ್ಯಾನೆಲ್:** ಯಾವುದೇ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲುಗಳು ಅಥವಾ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತುದಿಯ ಬಾಗಿಲುಗಳು ಅಥವಾ ತುರ್ತುನಿರ್ಗಮನ ಬಾಗಿಲುಗಳು ಅಥವಾ ಹಸ್ತಚಾಲನೆಯಿಂದ ಉಪಯೋಗಿಸುವ ಪೂರಕ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸದೇ ಇರುವ ಕಡೆ ಫಿಕ್ಸೆಡ್ ಪ್ಯಾನೆಲ್ ಎಂದು ಕರೆಯುವ ಜೋಡಿಸಿದ ಗಾಜಿನ ಸ್ಕ್ರೀನ್‌ಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿದೆ.

35. ಬಾಗಿಲುಗಳ ಸಾಮಾನ್ಯ ಕೆಲಸಗಳು: (1) ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲುಗಳು -

- (i) ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ಸಂಕೇತ ನೀಡುವ ಸಂಪರ್ಕಗಳಿಂದ 'ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ತೆರೆಯಿರಿ' ಅಥವಾ 'ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ಮುಚ್ಚಿರಿ' ಎನ್ನುವ ಕಮ್ಯಾಂಡ್ ಸಂಕೇತಗಳನ್ನು ಸ್ವೀಕರಿಸಿದ ನಂತರ ತೆರೆಯತಕ್ಕದ್ದು ಅಥವಾ ಮುಚ್ಚತಕ್ಕದ್ದು;
- (ii) ಸಂಕೇತ ನೀಡುವ ಸಂಪರ್ಕವು, ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಅದರ ಸಾಮಾನ್ಯ ನಿಲುಗಡೆಯ ಸ್ಥಳದಿಂದ 500 ಮಿ.ಮಿ.ಗಳೊಳಗೆ ನಿಂತಾಗ ಮಾತ್ರ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲುಗಳು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತವಾಗಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯಾಗಲು ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತದೆ, ಈ

ಪರಿಮಿತಿಗಿಂತ ಹೊರಗೆ ನಿಲ್ಲುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಅಪರೂಪದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಅದನ್ನು ಪುನಃ ಹಿಂದಿನ ಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ತರುವುದು ಅವಶ್ಯವಿದ್ದರೆ, ಆಗ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಕಟ್‌ಔಟ್ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ಚಾಲಕನ ನಿಯಂತ್ರಣದ ಅಡಿ ಚಾಲನೆ ಮಾಡಬಹುದು ಮತ್ತು ಅದನ್ನು 31ನೇ ನಿಯಮದ (9), (10) ಮತ್ತು (11)ನೇ ಉಪನಿಯಮಗಳ ಅನುಸಾರ ಸರಿಯಾದ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸಿದ್ದಾಗ, ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲುಗಳ ಸಾಮಾನ್ಯ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗೆ ಅನುಮತಿಸಬಹುದು.

- (2) **ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಅಂಚಿನ ಬಾಗಿಲು:** ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಅಂಚಿನ ಬಾಗಿಲನ್ನು ತೆರೆಯುವುದು ಅಥವಾ ಮುಚ್ಚುವುದನ್ನು ನಿಲ್ದಾಣ ನಿರ್ವಹಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಸಾಮಾನು ಸರಂಜಾಮು ನಿರ್ವಹಣಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಇರುವ ಸಾಮಾನು ಸರಂಜಾಮು ನಿರ್ವಹಣಾ ಪ್ರದೇಶದ ಸ್ಥಳೀಯ ನಿಯಂತ್ರಣ ಪ್ರಾನ್‌ಲ್‌ಗೆ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ತೆರೆದಿದೆ ಅಥವಾ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ಮುಚ್ಚಿದೆ ಎನ್ನುವ ಕಮ್ಯಾಂಡ್ ಸಂಕೇತಗಳ ಸೂಚನೆಯನ್ನು ಸ್ವೀಕರಿಸಿದ ನಂತರ ಅಧಿಕೃತ ಸಾಮಾನು ಸರಂಜಾಮು ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡುವ ಚಾಲಕನಿಂದ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

- (3) **ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ಪೂರಕ ಬಾಗಿಲು:** ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ಪೂರಕ ಬಾಗಿಲನ್ನು ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಕಡೆಯಿಂದ, ವಿಶೇಷವಾಗಿ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಿದ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಕೀಲಿಕೈನಿಂದ ತೆರೆಯಬಹುದು. ಏಕೆಂದರೆ, ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ವೇಗವಾಗಿ ತೆರೆದುಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ವಿನ್ಯಾಸಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ ಮತ್ತು 90⁰ ಗಳ ತೆರೆದಿರುವ

ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಇರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಸಿಬ್ಬಂದಿಯ ಮಧ್ಯೆಪ್ರವೇಶವಿಲ್ಲದೆ 90⁰ ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಕೋನದಲ್ಲಿ ತೆರೆಯಲು ಬಿಟ್ಟರೆ ಆಗ ಅದು ತನ್ನಿಂದ ತಾನೇ ಮುಚ್ಚಿಕೊಳ್ಳುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಸ್ಥಳವನ್ನು ಲಾಕ್ ಮಾಡಿದ ಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೆ.

36. ಬಾಗಿಲುಗಳು ಅಸಹಜವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದು ಮತ್ತು ಬಾಗಿಲುಗಳ ತುರ್ತು

ಬಳಕೆಗಳು.- (i) ಯಾವುದೇ ತೊಂದರೆಯ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ಯಾವುದೇ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಸ್ಟೀನ್ ಬಾಗಿಲು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತವಾಗಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳದಿದ್ದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕನು ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಬಾಗಿಲಿನ ಪಕ್ಕದ ಟ್ರಾಕ್‌ನ ಮೇಲೆ ಇರುವ ಹಸ್ತದಿಂದ ಮುಕ್ತಗೊಳಿಸುವ ಹ್ಯಾಂಡಲನ್ನು ಬಳಸುವ ಮೂಲಕ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲನ್ನು ತೆರೆದ ನಂತರ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂಗೆ ಹೋಗಬಹುದು.

(ii) ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಬಾಗಿಲುಗಳು ತೆರೆದ ಅಥವಾ ಮುಚ್ಚಿದ ನಂತರ, ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತವಾಗಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳದಿದ್ದರೆ ಅಥವಾ ಮುಚ್ಚಿಕೊಳ್ಳದಿದ್ದರೆ, ಆಗ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕ ಅಥವಾ ನಿರ್ವಹಣಾ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯು, ಸಿಬ್ಬಂದಿ ವಿಶೇಷ ಕೀಲಿಕೈನ ಸಹಾಯದೊಂದಿಗೆ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂನ ಎರಡೂ ಅಂಚಿನಲ್ಲಿರುವ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂನ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲುಗಳು, ಸ್ಥಳೀಯ ನಿಯಂತ್ರಣ ಪ್ಯಾನಲ್‌ನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಂಡು ಎಲ್ಲ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ತೆರೆಯಬಹುದು ಅಥವಾ ಮುಚ್ಚಬಹುದು.

(iii) ನಿರ್ವಹಣಾ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯು ಅಗತ್ಯವಿದ್ದರೆ, ಡೋರ್ ಹೆಡೆರ್‌ಬಾಕ್ಸ್‌ನಿಂದ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ವಿಶೇಷ ಕೀಲಿಕೈ ಉಪಯೋಗಿಸಿ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಕಡೆಯಿಂದ ಅಂತಹ ಬಾಗಿಲುಗಳ ಮೇಲಿರುವ ಪ್ಯಾನಲ್‌ನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಿ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ವೈಯಕ್ತಿಕ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ತೆರೆಯಬಹುದು ಅಥವಾ ಮುಚ್ಚಬಹುದು.

(iv) ಅಗತ್ಯವಿದ್ದರೆ, ಯಾವುದೇ ದೋಷಪೂರಿತ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲನ್ನು ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲು ಹೆಡೆರ್ ಬಾಕ್ಸ್‌ನಿಂದ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ವಿಶೇಷ ಕೀಲಿಯನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸಬಹುದು.

(v) ಯಾವುದೇ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲನ್ನು ಮುಚ್ಚಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗದಿದ್ದರೆ, ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಆಗಮಿಸುವ, ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ನಿರ್ಗಮಿಸುವ ಅಥವಾ ನಿಲ್ದಾಣದ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುವ ಎಲ್ಲ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ವೇಗವನ್ನು ಗಂಟೆಗೆ ಗರಿಷ್ಠ ಇಪ್ಪತ್ತೈದು ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ನಿರ್ಬಂಧಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ಜೊತೆಗೆ ಕಿವಿಗೆ ಕೇಳಿಸುವ ಎಚ್ಚರಿಕೆಯನ್ನು ಎಲ್ಲ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳು ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಪ್ರವೇಶಿಸುವಾಗ ಸದ್ದು ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

(2) ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಅಂಚಿನ ಬಾಗಿಲು : (i) ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಅಂಚಿನ ಬಾಗಿಲ ಲೋಕಲ್ ಪ್ಯಾನಲ್, ಸಂಕೇತ ನೀಡುವ ಸಂಪರ್ಕದಿಂದ ಕಮ್ಯಾಂಡ್ ಸಂಕೇತಗಳು ಬಾಗಿಲು ತೆರೆದಿದೆ ಅಥವಾ ಬಾಗಿಲು ಮುಚ್ಚಿದೆ ಎನ್ನುವ ಸೂಚನೆಯನ್ನು ಸ್ವೀಕರಿಸದಿದ್ದರೆ, ಆಗ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕ ಅಥವಾ ನಿರ್ವಹಣಾ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯು ಈ ಸೂಚನೆಯನ್ನು ವಿಶೇಷ ಕೀಲಿಕೈನೊಂದಿಗೆ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯ ನೆರವಿನೊಂದಿಗೆ

ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲು ಲೋಕಲ್ ಪ್ಯಾನಲ್‌ನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಅಂಚಿನ ಬಾಗಿಲು ಲೋಕಲ್ ಪ್ಯಾನಲ್‌ಗೆ ಸೂಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಹಾಗೂ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಅಂಚಿನ ಬಾಗಿಲ ಲೋಕಲ್ ಪ್ಯಾನಲ್‌ಗೆ ತೆರೆದಿದೆ ಅಥವಾ ಮುಚ್ಚಿದೆ ಎನ್ನುವ ಸೂಚನೆಯನ್ನು ಸ್ವೀಕರಿಸಿದ ನಂತರ ಸಾಮಾನ್ಯ ಸರಂಜಾಮು ನಿರ್ವಹಣಾ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಅಂಚಿನ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ತೆರೆಯಬಹುದು ಅಥವಾ ಮುಚ್ಚಬಹುದು.

(ii) ಯಾವುದೇ ದೋಷಪೂರಿತ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಅಂಚಿನ ಬಾಗಿಲನ್ನು ಅಗತ್ಯವಿದ್ದರೆ, ಅಂತಹ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬಾಗಿಲಿನ ಮೇಲೆ ಇರುವ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಅಂಚಿನ ಬಾಗಿಲು ಹೆಡೆರ್ ಬಾಕ್ಸರ್ ಅಕ್ಸೆಸ್ ಪ್ಯಾನಲ್‌ನಿಂದ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ವಿಶೇಷ ಕೀಲಿಕೈಯನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸಬಹುದು.

(iii) ಯಾವುದೇ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಅಂಚಿನ ಬಾಗಿಲನ್ನು ಮುಚ್ಚಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗದಿದ್ದರೆ, ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಆಗಮಿಸುವ, ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ನಿರ್ಗಮಿಸುವ ಅಥವಾ ನಿಲ್ದಾಣದ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುವ ಎಲ್ಲ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ವೇಗವನ್ನು ಗಂಟೆಗೆ ಗರಿಷ್ಠ ಇಪ್ಪತ್ತೈದು ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ನಿರ್ಬಂಧಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ಜೊತೆಗೆ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳು ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸುವಾಗ ಕಿವಿಗೆ ಕೇಳುವ ಎಚ್ಚರಿಕೆಯನ್ನು ಸದ್ದು ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

(2) ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ಪೂರಕ ಬಾಗಿಲು: (i) ಸುರಂಗದಿಂದ ಅಥವಾ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ ಕಡೆಯಿಂದ ತುರ್ತು ನಿರ್ಗಮಿಸುವ ಸ್ಥಿತಿಯ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಪುಶ್‌ಬಾರನ್ನು

ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಟ್ರಾಕ್ ಪಕ್ಕದಿಂದ ಹಸ್ತದಿಂದ ಉಪಯೋಗಿಸುವ ಪೂರಕ ಬಾಗಿಲನ್ನು ತೆರೆಯಬಹುದು.

(ii) ಬಾಗಿಲನ್ನು ತೂಗಾಡಿ ತೆರೆದುಕೊಳ್ಳುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ವಿನ್ಯಾಸಗೊಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು 90^0 ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ತೆರೆಯುವಂತೆ ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಬಾಗಿಲು ಶೇ. 90^0 ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಡಿಗ್ರಿಯಲ್ಲಿದ್ದರೆ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯ ಮಧ್ಯಪ್ರವೇಶದ ಅಗತ್ಯವಿಲ್ಲದೆ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತವಾಗಿ ಮುಚ್ಚಿಕೊಳ್ಳುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿ ಬೀಗ ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳುತ್ತದೆ.

(3) ತುರ್ತು ನಿರ್ಗಮನದ ಬಾಗಿಲು: (i) ರೈಲುಗಾಡಿಯು, ಸರಿಯಾದ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲದಿದ್ದರೆ, ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಬಾಗಿಲುಗಳು ತೆರೆಯದಿದ್ದರೆ, ಅದರ ಬಾಗಿಲುಗಳು ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಸ್ಕ್ರೀನ್ ಬಾಗಿಲುಗಳ ಮುಂಭಾಗದಲ್ಲಿದ್ದರೆ ಅಥವಾ ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳಲ್ಲಿ ಉಪಬಂಧಿಸಲಾದ ಇತರ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ತುರ್ತುನಿರ್ಗಮನ ಬಾಗಿಲಿನ ಟ್ರಾಕ್ ಕಡೆಯಲ್ಲಿರುವ ತುರ್ತು ಪುಶ್‌ಬಾರನ್ನು ಒತ್ತುವ ಮೂಲಕ ತುರ್ತು ನಿರ್ಗಮನ ಬಾಗಿಲನ್ನು ತೆರೆದ ನಂತರ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂಗೆ ಇಳಿಸಬಹುದು.

(ii) ಬಾಗಿಲನ್ನು ತೂಗಾಡಿ ತೆರೆದುಕೊಳ್ಳುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ವಿನ್ಯಾಸಗೊಳಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು 90^0 ಕೋನದ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ತೆರೆಯುವಂತೆ ಮಾಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಬಾಗಿಲು ಶೇ. 90^0 ಕೋನಕ್ಕಿಂತ

ಕಡಿಮೆ ಡಿಗ್ರಿಯಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಸಿಬ್ಬಂದಿಯ ಮಧ್ಯಪ್ರವೇಶವಿಲ್ಲದೆಯೇ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತವಾಗಿ ಮುಚ್ಚಿಕೊಳ್ಳುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿ ಬೀಗಹಾಕಿಕೊಳ್ಳುತ್ತದೆ.

- (4) ಟ್ರಾಕ್‌ನಿಂದ ಅಥವಾ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂನ ಕಡೆಯಿಂದ ಹಸ್ತದಿಂದ ತೆರೆಯಲಾದ ಯಾವುದೇ ಯಾವುದೇ ಬಾಗಿಲು ನಂತರ ಮೃದುವಾಗಿ ಮತ್ತೆ ಮುಚ್ಚಿಕೊಳ್ಳುವ ಶಕ್ತಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿರತಕ್ಕದ್ದು, ಆಗ ಅದನ್ನು ತಳ್ಳಬಹುದು ಅಥವಾ ತೆರೆಯಬಹುದು. ಆಗ ಬಾಗಿಲು ಸಿಬ್ಬಂದಿಯ ಮಧ್ಯಪ್ರವೇಶದ ಅಗತ್ಯವಿಲ್ಲದೆ ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿ ಮುಚ್ಚಿಕೊಳ್ಳುವ ಮತ್ತು ಬೀಗಹಾಕಿಕೊಳ್ಳುವ ಸ್ಥಿತಿಗೆ ಬರುವುದನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸುತ್ತದೆ.

37. ಸೂಚನೆಗಳು: (1) ಬಾಗಿಲು ತೆರೆಯುವ ಸೂಚಕ -

- (ಎ) ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲು ಅಥವಾ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಅಂಚಿನ ಬಾಗಿಲು ತೆರೆಯುವ ಮತ್ತು ಮುಚ್ಚುವ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯಲ್ಲಿದ್ದಾಗ, ಬಾಗಿಲು ತೆಗೆಯುವ ಸೂಚಕವು ಬೆಳಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಗಂಟೆಯ ಶಬ್ದ ಸಕ್ರಿಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ;
- (ಬಿ) ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲು ಅಥವಾ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಅಂಚಿನ ಬಾಗಿಲು, ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ತೆರೆದ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಬಾಗಿಲು ತೆರೆಯುವ ಸೂಚಕವು ಬೆಳಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಶಬ್ದವು ನಿಷ್ಕ್ರಿಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ;
- (ಸಿ) ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲು ಅಥವಾ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಅಂಚಿನ ಬಾಗಿಲು ಮುಚ್ಚಿರುವ ಮತ್ತು ಬೀಗ ಹಾಕಿರುವ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಬಾಗಿಲು ತೆರೆಯುವ ಸೂಚಕವು, ಆರಿಹೋಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಶಬ್ದವು ನಿಷ್ಕ್ರಿಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

(2) ಕೈಯಿಂದ ಉಪಯೋಗಿಸುವ ಪೂರಕಬಾಗಿಲು ಅಥವಾ ತುರ್ತು ನಿರ್ಗಮನ

ಬಾಗಿಲಿನ ಮೇಲರುವ ಸೂಚಕಗಳು: ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ಪೂರಕ ಬಾಗಿಲಿನ ಮೇಲೆ ಅಥವಾ ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ ಮುಚ್ಚಲಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಬೀಗ ಹಾಕಲಾಗಿದೆ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ನೀಡಲು ತುರ್ತುನಿರ್ಗಮನದ ಬಾಗಿಲಿನ ಹಾಳೆಯ ಮೇಲೆ ಒಂದೊಂದು ಬೆಳಕು ಚಿಮ್ಮಿಸುವ ಡಿಯೋಡ್ ಇಂಡಿಕೇಟರ್‌ಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿದೆ.

(3) ಅಡಚಣೆ ಪತ್ತೆ ಹಚ್ಚುವಿಕೆ: (ಎ) ಬಾಗಿದ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಇರುವ

ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿ ಬಾಗಿಲು ಮತ್ತು ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲ ನಡುವೆ ಯಾರೇ ವ್ಯಕ್ತಿಯು ಸಿಕ್ಕಿಹಾಕಿಕೊಂಡಿದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ಪತ್ತೆಹಚ್ಚಲು ಸೆನ್ಸಾರ್‌ಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಎಲ್ಲ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲುಗಳು ಮತ್ತು ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಅಂಚಿನ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ರೈಲುಚಾಲಕನು ಮುಚ್ಚಿದ್ದಾಗ ಸೆನ್ಸಾರ್‌ಗಳು ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲಿನ ಲೋಕಲ್ ಪ್ಯಾನಲ್‌ನ ಮೇಲೆ ಮುಂಭಾಗದಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಹಿಂಭಾಗದಲ್ಲಿ ಎರಡೂ ಕಡೆ ಈ ಮುಂದಿನ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು :

- (i) ಯಾರೂ ಸಿಕ್ಕಿಹಾಕಿಕೊಂಡಿಲ್ಲ - ಹಸಿರು; ಮತ್ತು
- (ii) ಯಾರೋ ಸಿಕ್ಕಿಹಾಕಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ - ಕೆಂಪು ಪ್ರಕಾಶಮಾನವಾದ ದೀಪ

ಸೆನ್ಸಾರುಗಳು ಎಲ್ಲ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಪತ್ತೆಹಚ್ಚದ ಹೊರತು, ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ರೈಲು ಗಾಡಿಗೆ ನಿರ್ಗಮಿಸಲು ಸ್ಪಷ್ಟೀಕರಣ ನೀಡುವುದಿಲ್ಲ;

(ಬಿ) ಎರಡು ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲುಗಳ ನಡುವೆ ಅಡಚಣೆಯನ್ನು ಪತ್ತೆಹಚ್ಚಿದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲು ಅಂತಹ ಬಾಗಿಲು ಮುಚ್ಚಿಕೊಳ್ಳದಿದ್ದರೆ, ಬಾಗಿಲು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತವಾಗಿ ಮುಚ್ಚಿಕೊಳ್ಳಲು ಮೂರು ಪ್ರಯತ್ನಗಳನ್ನು ಮಾಡುತ್ತದೆ, ಈ ಪ್ರಯತ್ನಗಳಲ್ಲಿ ಅಡಚಣೆಯನ್ನು ನಿವಾರಿಸಿದರೆ, ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲು ಪುನಃ ಮುಚ್ಚಿಕೊಳ್ಳುತ್ತವೆ, ಆಗಲೂ ತೊಂದರೆ/ಅಡಚಣೆ ಉಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದರೆ, ಆಗ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲು ಬೀಗಹಾಕದಿರುವ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ಕೈನಿಂದ ಹಿಂದಕ್ಕೆ ತಳ್ಳಬಹುದು ಮತ್ತು ಒಮ್ಮೆ ಅಡಚಣೆ ನಿವಾರಣೆಯಾದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ಪುನಃ ತೆರೆಯಬಹುದು ಮತ್ತು ಮುಚ್ಚಬಹುದು. ಹಾಗೂ ಸಮಸ್ಯೆಯು ಮತ್ತೆ ಉಂಟಾದರೆ, ಆಗ ನಿಲ್ದಾಣ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯು ತೊಂದರೆಗೊಳಗಾದ ಬಾಗಿಲನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

ಅಧ್ಯಾಯ- VI

ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆ

38. **ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನ ಜವಾಬ್ದಾರಿಗಳು.**- ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು-

- (i) ಮೊದಲ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಪ್ರಕಟಪಡಿಸಿದ ವೇಳೆಗೆ ಕನಿಷ್ಠ ಹತ್ತು ನಿಮಿಷಗಳ ಮೊದಲು ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತೆರೆಯತಕ್ಕದ್ದು.
- (ii) ಅವನ ಕೆಲಸದ ವೇಳೆಯು ಪ್ರಾರಂಭವಾಗುವ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ನಿಲ್ದಾಣದ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು/ಆವರಣಗಳನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ನಡೆಸತಕ್ಕದ್ದು/ಕಾಣಬರುವ

ಯಾವುದೇ ನ್ಯೂನತೆಗಳನ್ನು ಅಥವಾ ಕ್ರಮ ದೋಷಗಳನ್ನು ದಾಖಲಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅವುಗಳನ್ನು ಪ್ರಾಮಾಣಿಕವಾಗಿ ಸರಿಪಡಿಸಲು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರವು ಸೇರಿದಂತೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ವರದಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

- (iii) ಎಲ್ಲ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯು, ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕ ನೆರವನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂಬುದನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಂಡು, ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಹರಹು, ಮತ್ತು ಸಾಕಷ್ಟು ಬ್ಯಾರಿಯರ್‌ಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಎಸ್ಕಲೇಟರ್ ಸೇವೆಗಳ ಅವಕಾಶ ನೀಡುವುದರ ಮೇಲುತ್ತವಾರಿಗೆ ಜವಾಬ್ದಾರಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು.
- (iv) ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಉಪಕರಣದ ದೋಷ ಮತ್ತು ವಿಫಲತೆಯನ್ನು ಸಮುಚಿತವಾದ ನಿರ್ವಹಣಾ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ವರದಿ ಮಾಡಲು ಜವಾಬ್ದಾರಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು;
- (v) ನಿಲ್ದಾಣದ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗೆ ಸ್ಥಳೀಯ ನಿಯಮಗಳು ಮತ್ತು ಷರತ್ತುಗಳಲ್ಲಿ, ಅವರ ಸಾಧನೆಗಳನ್ನು, ಶಿಸ್ತನ್ನು ಮತ್ತು ಆಡಳಿತವನ್ನು ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡಲು, ತರಬೇತಿಯನ್ನು ನೀಡಲು ಜವಾಬ್ದಾರಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು;
- (vi) ಕೊನೆಯ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ನಿರ್ಗಮನವನ್ನು ಗಮನಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅದಲುಬದಲು ಮಾಡಬೇಕಾದ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ, ಕೊನೆಯದಾಗಿ ಪ್ರಕಟಪಡಿಸಿದ ಜೋಡಿಸಿದ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ನಡುವೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಅದಲುಬದಲು ಮಾಡುವ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಹಾಗೂ ಎಲ್ಲ ಅದಲುಬದಲು ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿದಾಗ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(vii) ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಯಾರೇ ಅನಧಿಕೃತ ವ್ಯಕ್ತಿಯು ಉಳಿದಿಲ್ಲವೆಂಬುದನ್ನು ಸುನಿಶ್ಚಿತಗೊಳಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಕೊನೆಯ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ನಿರ್ಗಮಿಸಿದ ನಂತರ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ನಂತರ ಅಗತ್ಯವಿರುವಂತೆ ಎಲ್ಲ ಪ್ರವೇಶಗಳಿಗೆ ಬೀಗ ಹಾಕತಕ್ಕದ್ದು;

(viii) ಲಾಗ್ ಪುಸ್ತಕವನ್ನು ಇಡಲು ಜವಾಬ್ದಾರನಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು. ಅದರಲ್ಲಿ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಸಂಭವಿಸಬಹುದಾದ ಘಟನೆಗಳು, ಬೇರೆಯ ವಿಷಯಗಳ ಜೊತೆಗೆ, ಪರಿಶೀಲನೆಗಳ ವೇಳೆಗಳು ಮತ್ತು ವರದಿಗಳು, ನಿರ್ವಹಣಾ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ನಡೆದ ವೇಳೆ ಮತ್ತು ಸ್ಥಳ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಂದ ದೂರುಗಳು ಅಥವಾ ಕೋರಿಕೆಗಳು, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಂದ ಸೂಚನೆಗಳು, ಸಂಕೇತಗಳ ಸ್ಥಳೀಯ ನಿಯಂತ್ರಣದ ಅವಧಿಗಳು ಮತ್ತು ಅಸಾಮಾನ್ಯವಾದ ಘಟನೆಗಳು ಮುಂತಾದವುಗಳ ವಿವರಗಳು ಇರತಕ್ಕದ್ದು; ಮತ್ತು

(ix) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನ ಅನುಮೋದನೆಯೊಂದಿಗೆ, ಲೋಕಲ್ ಪ್ಯಾನಲ್ ಮತ್ತು ಕೆಲಸದ ಸ್ಥಳದ ನಿಯಂತ್ರಣ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗೆ ಜವಾಬ್ದಾರನಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು.

39. ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಕನ ಜವಾಬ್ದಾರಿಗಳು.- ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಕನು ಅವಶ್ಯವಿರುವೆಡೆ ,-

(i) ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಹತ್ತುವುದನ್ನು ಮತ್ತು ಇಳಿಯುವುದನ್ನು ಉಸ್ತುವಾರಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಯಾವುದೇ ಅಪಘಾತವನ್ನು

ಗಮನಿಸಲು ಎಚ್ಚರಿಕೆಯಿಂದಿದ್ದು ಪ್ರತಿಯೊಂದನ್ನು ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ
ವರದಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು;

- (ii) ಅಪಾಯಕಾರಿ ಸನ್ನಿವೇಶವು ಉಂಟಾದಾಗ, ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂನ ಮೇಲೆ ಅಥವಾ
ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಸಮೀಪಿಸುತ್ತಿರುವ ಯಾವುದೇ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು
ಎಮರ್ಜೆನ್ಸಿ ಸ್ಟಾಪ್ ಪ್ಲಂಗರ್‌ನ್ನು ಚಾಲು ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅವನ
ಕ್ರಮವನ್ನು ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ವರದಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು;
- (iii) ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತೆರೆ ಬಾಗಿಲುಗಳು ಅಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರೆ
ಅವುಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು;
- (iv) ಗೇಟ್ ಲೈನ್ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳು ಸರಿಯಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿರುವುದನ್ನು
ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು;
- (v) ಗ್ರಾಹಕನ ಅಂತರಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ನಿಭಾಯಿಸತಕ್ಕದ್ದು;
- (vi) ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಹಾಜರಾತಿಯನ್ನು ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು;
- (vii) ಟ್ರಾಲಿ ಪರಿಚಲನೆ ಇದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ನಿಭಾಯಿಸತಕ್ಕದ್ದು; ಮತ್ತು
- (viii) ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಚೊಕ್ಕಟಗೊಳಿಸಲು ಜವಾಬ್ದಾರನಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು.

40. ಬುಕಿಂಗ್ ಕಚೇರಿಯ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯ ಜವಾಬ್ದಾರಿಗಳು.-

- (1) ಬುಕಿಂಗ್ ಕಚೇರಿ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳು -
 - (i) ಟಿಕೆಟ್ ನೀಡುವ ಕಿಟಕಿಗಳಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಒದಗಿಸಿರುವ ಕಡೆ ಸ್ವಯಂಸೇವಾ
ಯಂತ್ರಗಳ ಮೂಲಕ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾರಾಟ ಮಾಡಲು
ಜವಾಬ್ದಾರನಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು;

- (ii) ಚಾಲ್ತಿ ದರ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿರುವ ಬೆಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾರತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅಗತ್ಯವಿರುವಂತೆ ನಿಖರವಾದ ಚಿಲ್ಲರೆಗಳನ್ನು ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು;
- (iii) ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ನೀಡಲಾಗುವ ಸೂಚನೆಗಳ ಅನುಸಾರ ಮಾರಾಟ ಮಾಡಿದ ಎಲ್ಲ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳ ಮತ್ತು ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ನಗದಿನ ಲೆಕ್ಕ ಇಡತಕ್ಕದ್ದು;
- (iv) ಅವರ ಮಾರಾಟದ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ನಗದು ಹಣವನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ, ಚಿಲ್ಲರೆ ನೀಡಲು ಅವಶ್ಯವಿರುವಷ್ಟು ಹಣ ಮಾತ್ರ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚಿನ ಹಣವನ್ನು ಲಾಕ್ಡ್ ಸೇಫ್‌ನಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಇತರ ಸುಭದ್ರ ಸ್ಪೋರೇಜ್‌ನಲ್ಲಿ ಇಡತಕ್ಕದ್ದು.
- (v) ಸ್ವಯಂಸೇವಾ ಟಿಕೆಟ್ ಮಾರಾಟ ಯಂತ್ರಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ್ದರೆ, ಅದಕ್ಕೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳನ್ನು ತುಂಬಿರುವುದನ್ನು ಮತ್ತು ಭದ್ರತೆಯನ್ನು ಪಡೆಯಲು ನಗದು ಹಣವನ್ನು ಯಂತ್ರಗಳಿಂದ ಕ್ರಮಬದ್ಧವಾಗಿ ತೆಗೆಯಲಾಗುತ್ತಿದೆಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಸುನಿಶ್ಚಿತಗೊಳಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಜವಾಬ್ದಾರನಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು;
- (vi) ಟಿಕೆಟ್ ನೀಡುವ ಉಪಕರಣದ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ದುಷ್ಕೃತ್ಯ ಅಥವಾ ಅಕ್ರಮತೆಗಳನ್ನು ಉಸ್ತುವಾರಿ ವಿಭಾಗಗಳಿಗೆ ವರದಿ ಮಾಡಲು ಜವಾಬ್ದಾರನಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು; ಮತ್ತು
- (vii) ಜನಸಂದಣಿ ನಿಯಂತ್ರಣದ ಮತ್ತು ತುರ್ತುನಿರ್ಗಮನದ ಕಾರ್ಯವಿಧಾನಗಳ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ನೆರವಾಗತಕ್ಕದ್ದು.

(2) ಉಪಬಂಧಿಸಿರುವೆಡೆಯಲ್ಲೆಲ್ಲ ಹಿರಿಯ ಬುಕಿಂಗ್ ಕಚೇರಿ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಅಥವಾ

ಸಹಾಯಕ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು -

(ಎ) ಮಾರಾಟ ಮಾಡಿದ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳ ಮತ್ತು ಸ್ವೀಕರಿಸಿದ ನಗದು ಹಣದ ನಿಖರವಾದ ಲೆಕ್ಕವನ್ನಿಡಲು ಜವಾಬ್ದಾರನಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು

(ಬಿ) ಸಂದರ್ಭಗಳು-ಸನ್ನಿವೇಶಗಳು ಅಗತ್ಯಪಡಿಸಿದಾಗ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ನೆರವು ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು ಅಥವಾ ನಿಯೋಜಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

41. **ಭದ್ರತೆ.-** (1)(ಎ) ಮೊದಲ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ನಿರ್ಗಮಿಸುವ ಪ್ರಕಟಿತ ವೇಳೆಗೆ

ಕನಿಷ್ಠ ಹತ್ತು ನಿಮಿಷದ ಮೊದಲು ಮತ್ತು ಕೊನೆಯ ರೈಲುಗಾಡಿ ಆಗಮಿಸಿದ ನಂತರ ಎಲ್ಲ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಬಿಡುವವರೆಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಪ್ರವೇಶಕ್ಕಾಗಿ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ತೆರೆದಿರತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಎಲ್ಲ ವೇಳೆಗಳಲ್ಲಿ ಅನಧಿಕೃತ ಪ್ರವೇಶಗಳಿಗೆ ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿಧಿಸಲಾದಂತೆ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿಡತಕ್ಕದ್ದು;

(ಬಿ) ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೊಠಡಿಯ ಸಮೀಪದ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ, ಸೂಚಿತ ತುರ್ತು ನಿರ್ಗಮನಕ್ಕೆ ಕೀಲಿಕೈಯನ್ನು ಗಾಜಿನ ಪೆಟ್ಟಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಇಡತಕ್ಕದ್ದು. ಈ ಕೀಲಿಕೈಯನ್ನು ಸಂಚಾರವಿರದ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ತುರ್ತು ಸಮಯದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಉಸ್ತುವಾರಿ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯು ಬಳಸಬಹುದು, ತುರ್ತು ನಿರ್ಗಮನದ ಕೀಲಿಕೈ ಪೆಟ್ಟಿಗೆಯನ್ನು ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಪ್ರತಿದಿನ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಪರಿಶೀಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಕೀಲಿಕೈನ ಉಪಯೋಗಿಸಿದ್ದನ್ನು ಭದ್ರತಾ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ವರದಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು, ಅವನು ಅದನ್ನು ಪುನಃ ಭದ್ರಪಡಿಸಲು ಇನ್ನೊಂದು ಪೆಟ್ಟಿಗೆಯನ್ನು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು;

- (ಸಿ) ತುರ್ತು ನಿರ್ಗಮನಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿರುವೆಡೆಯಲ್ಲಿ ಅಗತ್ಯವಿದ್ದರೆ ತುರ್ತು ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಹೊರಹಾಕಲೂ ಸಹಾ ಉಪಯೋಗಿಸಬಹುದು.
- (2) ಎಲ್ಲ ಉಪಕರಣಗಳ ಕೊಠಡಿಗಳಿಗೆ ಪ್ರವೇಶದ ಅಗತ್ಯವಿರದಿರುವಾಗ ಎಲ್ಲ ಸಮಯಗಳಲ್ಲಿ ಬೀಗ ಹಾಕತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಈ ಕೊಠಡಿಗಳಿಗೆ ಅಧಿಕೃತಗೊಳಿಸಿದ ವ್ಯಕ್ತಿಯು ಪ್ರವೇಶಿಸಿದಾಗ, ಅಂತಹ ವ್ಯಕ್ತಿಯು, ಯಾವ ಅನಧಿಕೃತ ವ್ಯಕ್ತಿಯು ಪ್ರವೇಶಕ್ಕೆ ಅನುಮತಿ ನೀಡಿಲ್ಲವೆಂಬುದನ್ನು ಸುನಿಶ್ಚಿತಗೊಳಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಜವಾಬ್ದಾರನಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು.
- (3) (ಎ) ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಹಾದಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರದಿರುವ ಎಲ್ಲ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ಅನಧಿಕೃತ ಪ್ರವೇಶದಿಂದ ಸುಭದ್ರವಾಗಿರಿಸತಕ್ಕದ್ದು;
- (ಬಿ) ಟಿಕೆಟುಗಳು ಮತ್ತು ನಗದು ಮುಂತಾದ ಮೌಲ್ಯವುಳ್ಳ ಬಾಬುಗಳನ್ನು ಇಟ್ಟಿರುವ ಬುಕಿಂಗ್ ಕಚೇರಿಗಳು ಮತ್ತು ಇತರ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಎಲ್ಲ ಸಮಯಗಳಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಅಂತಹ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಬೀಗಹಾಕಿಟ್ಟಿರತಕ್ಕದ್ದು, ಬೆಲೆಯುಳ್ಳ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಇತರ ಬಾಬುಗಳನ್ನು ಬೀಗಹಾಕಿದ ಕಬೋರ್ಡ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಇಡತಕ್ಕದ್ದು;
- (ಸಿ) ನಗದನ್ನು ಬೀಗಹಾಕಿದ ಸೇಫಿನಲ್ಲಿ ಇಡತಕ್ಕದ್ದು. ಟಿಕೆಟು ಮಾರಾಟಗಳಿಗೆ ಚಿಲ್ಲರೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಇಟ್ಟಿರುವಂತಹ ಮೊತ್ತಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರವೇ ಮಾರಾಟದ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬಹುದು.
- (ಡಿ) ಸುರಕ್ಷಿತ ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ಹೊರಗೆ ನಗದನ್ನು ಹಸ್ತಾಂತರಿಸಬೇಕಾದರೆ ಅದನ್ನು ಗಲಾಟೆ ಇಲ್ಲದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಕೈಗೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು.

42. ನಿಲ್ದಾಣದ ಕಾಮಗಾರಿ ಆದೇಶಗಳು.- (1) ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಸಾಮಾನ್ಯ ನಿಯಮಗಳ ಮತ್ತು ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ, ಪ್ರತಿಯೊಂದು ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಅನ್ವಯವಾಗುವ ನಿಲ್ದಾಣ ಕಾಮಗಾರಿ ಆದೇಶಗಳನ್ನು ಈ ಮುಂದಿನ ವಿವರಗಳೊಂದಿಗೆ ಒದಗಿಸತಕ್ಕದ್ದು:-

- (ಎ) ಉಪಕರಣದ ಸ್ಥಳ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಬಳಕೆಯ ಮಾರ್ಗದರ್ಶನ;
- (ಬಿ) ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಅದಕ್ಕೆ ಸೇರುವ ಬ್ಲಾಕ್ ಸೆಕ್ಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೊರಹೋಗುವ ತುರ್ತು ಮಾರ್ಗಗಳು;
- (ಸಿ) ಪೊಲೀಸು, ಅಗ್ನಿಶಾಮಕ ಮತ್ತು ಆಂಬುಲೆನ್ಸ್ ವಾಹನದ ಪ್ರತಿಯೋಜಿತ ಪ್ರವೇಶ;
- (ಡಿ) ಅಗ್ನಿಶಾಮಕಗಳಿಗೆ ಪ್ರತಿಯೋಜಿತ ಪ್ರವೇಶ;
- (ಇ) ಸ್ಥಳೀಯವಾಗಿ ಲಭ್ಯವಿರುವ ವೈದ್ಯಕೀಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು;
- (2) ಈ ನಿಲ್ದಾಣ ಕಾಮಗಾರಿ ಆದೇಶಗಳ ಪ್ರತಿಗಳನ್ನು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿರುವ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು.
- (3) ಈ ಕಾಮಗಾರಿ ಆದೇಶಗಳ ಪ್ರತಿಯನ್ನು ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೊಠಡಿಯಲ್ಲಿ ಎದ್ದುಕಾಣುವ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಗುರುತು ಮಾಡಿದ ಬೈಂಡರ್‌ನಲ್ಲಿ ಇಡತಕ್ಕದ್ದು.

43. ಕಿಕ್ಕಿರಿದ ಜನಸಂದಣಿಯನ್ನು ತಡೆಯುವುದು.- (1) ಸೇವಾ ವಿಳಂಬ ಅಥವಾ ಇತರ ಘಟನೆಗಳಿಂದ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಮೇಲೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ದಟ್ಟಣೆಯು ಹೆಚ್ಚಾದರೆ,

ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಅಂತಹ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ದಟ್ಟಣೆಯು ಯಾವಾಗ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗುವುದಿಲ್ಲವೆನ್ನುವ ಸಾಧ್ಯತೆಯನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(2) (1)ನೇ ಉಪನಿಯಮದಲ್ಲಿ ಉಲ್ಲೇಖಿಸಲಾದ ಯಾವುದೇ ಸಂದರ್ಭವು ಉಂಟಾದಾಗ, ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಕಡೆಗೆ ಜನರ ಪ್ರವಾಹವನ್ನು—

(ಎ) ಎಚ್ಚರಿಕೆಯ ಪ್ರಕಟಣೆ ಮಾಡುವ ಮತ್ತು ಕೆಲವು ಅಥವಾ ಎಲ್ಲ ಒಳಬರುವ ಎಸ್ಕಲೇಟರ್‌ಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವ ಮೂಲಕ;

(ಬಿ) ಒಳಬರುವ ಕೆಲವು ಅಥವಾ ಎಲ್ಲ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ದರ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯ ಬ್ಯಾರಿಯರ್‌ಗಳನ್ನು ಆರಿಸುವ ಮೂಲಕ;

(ಸಿ) ಟಿಕೆಟ್ ಮಾರಾಟ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗೆ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾರಾಟ ಮಾಡುವುದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವಂತೆ ಸೂಚಿಸುವ ಮೂಲಕ ;

— ಕಡಿಮೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

(3) ಉಪನಿಯಮ (2)ರಲ್ಲಿ ಉಲ್ಲೇಖಿಸಲಾದ ಎಲ್ಲ ಕ್ರಮಗಳು ಇದ್ದರೂ, ಆ ಹೊರಾಂಗಣದಲ್ಲಿ ಜನದಟ್ಟಣೆಯು ಬೆಳೆದರೆ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ನಿರ್ಗಮಿಸುವಂತೆ ಸಲಹೆ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಪ್ರವೇಶಗಳನ್ನು ಮುಚ್ಚಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ.

(4) ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಸೇವೆಗಳು ಸಹಜ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದಾಗ, ನಿರ್ಬಂಧಿತ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಹಂತಹಂತವಾಗಿ ಅಥವಾ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸೇವೆಯು ಲಭ್ಯವಿರುವ ಹಂತದ ಮೇಲೆ ಅವಲಂಬಿಸಿ ತೆಗೆದುಹಾಕಬಹುದು.

44. ತುರ್ತು ನಿರ್ಗಮನ .-

(1) ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ರೈಲುಗಾಡಿ ಸೇವೆಗಳ ಅಗ್ನಿಭಯ ಅಥವಾ ಯಾವುದೇ ಇತರ ತುರ್ತು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ನಿಲುಗಡೆಯ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಖಾಲಿ ಮಾಡಿಸುವುದು ಅವಶ್ಯವಾದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೊಠಡಿಯಿಂದ ಖಾಲಿ ಮಾಡುವುದನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸತಕ್ಕದ್ದು ;

(ಎ) ಎಲ್ಲ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ದರ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯ ಬಾರಿಯರ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊರಗೆ ಎನ್ನುವ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಮುಕ್ತವಾಗಿ ತೆರೆದಿಡಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(ಬಿ) ಮಾಹಿತಿ ಮತ್ತು ಸೂಚನೆಯನ್ನು ಜನರಿಂದ ಜನರಿಗೆ ತಿಳಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮೂಲಕ ಮತ್ತು ಲಭ್ಯವಿರುವೆಡೆ, ದೃಶ್ಯ ಪ್ರದರ್ಶನಗಳ ಮೂಲಕ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(ಸಿ) ಎಲ್ಲ ಒಳಗೆ ಬರುವ ಎಸ್ಕಲೇಟರ್‌ಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ಹೊರಗೆ ಹೋಗುವ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಸ್ಥಿರವಾದ ಮೆಟ್ಟಿಲುಗಳಾಗಿ ಬಳಸತಕ್ಕದ್ದು;

(ಡಿ) ಎಲ್ಲ ಟಿಕೆಟ್ ಮಾರಾಟಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನು ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸುವಲ್ಲಿ ನೆರವಿಗೆ ಬಳಸತಕ್ಕದ್ದು;

(ಇ) ಎಲ್ಲ ನಿಲ್ದಾಣದ ಹೊರಹೋಗುವ ದ್ವಾರಗಳನ್ನು ತೆರೆದಿರತಕ್ಕದ್ದು.

- (2) ನಿಲ್ದಾಣ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯು, ನಿಲ್ದಾಣದ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಪ್ರದೇಶವು ಖಾಲಿಯಾಗಿರುವುದನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಆ ಪ್ರದೇಶಗಳು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಂದ ಮುಕ್ತವಾಗಿದೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಿದ ಮೇಲೆ, ಸಿಬ್ಬಂದಿಯು ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ನಿರ್ಗಮಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಅನ್ಯಥಾ ಸೂಚನೆ ನೀಡಿದ ಹೊರತು ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಸುಭದ್ರಗೊಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
- (3) ಬೆಂಕಿ ಅಥವಾ ಹೊಗೆ ಕಂಡುಬಂದರೆ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರು, ಸಾಧ್ಯವಾಗುವಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ, ಕಲುಷಿತ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ತಡೆಯುವ ನಿರ್ಗಮಿಸುವ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಬಳಸಲು ನಿರ್ದೇಶನ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು.
- (4) ಬೆಂಕಿಯು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬಂದರೆ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ಆಗ ಅವನು ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನನ್ನು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸಬೇಡವೆಂಬುದಾಗಿ ನಿರ್ದೇಶನ ನೀಡಬಹುದು.
- (5) ರೈಲುಗಾಡಿಯು ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಆಗಮಿಸಕೂಡದು ಎನ್ನುವಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಬೆಂಕಿಯ ವ್ಯಾಪಕತೆ ಇದ್ದರೆ, ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಬಾಧಿತ ನಿಲ್ದಾಣದ ಅಭಿಮುಖವಾಗಿ ಬರುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಹಿಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿಯೇ ನಿಲ್ಲುವಂತೆ ಸೂಚನೆ ನೀಡಲು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಇದು ಬಾಧಿತ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಸಹಜ ಸ್ಥಿತಿ ಮರುಕಳಿಸುವವರೆಗೂ ಇರತಕ್ಕದ್ದು.
- (6) ಬೆಂಕಿಯು ಹೊರಾಂಗಣದ ಹಂತದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಲು ಸಾಧನವಾಗುವಂತೆ

ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಹತ್ತಲು ಮಾತ್ರ ನಿಲ್ಲಿಸಲು ಅನುಮತಿಸಬಹುದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕರು, ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಬಾಧಿತ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿಯಿಂದ ಇಳಿಯಬಾರದೆಂದು ತಿಳಿಸಲು ಅವರ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟಣೆಗಳನ್ನು ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

45. ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಲನೆಗಳ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ.- (1) ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಣವನ್ನು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರದಿಂದ ಚಲಾಯಿಸುತ್ತಿರುವಾಗ, ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಗಮನಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿ ಸೇವೆಗೆ ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ತೊಂದರೆ ಉಂಟಾದರೆ ಕ್ರಮಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಎಚ್ಚರಿಕೆಯಿಂದ ಇರತಕ್ಕದ್ದು.

(2) ಹಲಗೆ ಅಥವಾ ಕೆಲಸದ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಗುರುತು ನೀಡುವುದು ಅಳಿಸಿಹೋಗಿದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ಕೂಡಲೇ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ವರದಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

(3) ಹಲಗೆಯ ಮತ್ತು ಕೆಲಸದ ಸ್ಥಳದ ನಿಯಂತ್ರಣವನ್ನು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಾಗ ಮಾತ್ರವೇ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬಹುದು.

46. ನಿಲ್ದಾಣದ ವರ್ಗ.- ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯಲ್ಲಿನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಈ ಮುಂದಿನಂತೆ ವರ್ಗೀಕರಿಸತಕ್ಕದ್ದು :

(ಎ) ಕೊನೆಯ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು; ಅಥವಾ

- (ಬಿ) ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳು ಮತ್ತು ಕ್ರಾಸಿಂಗ್‌ಗಳು, ಸ್ಥಿರಸಂಕೇತಗಳು ಮತ್ತು ಸೈಡಿಂಗ್‌ಗಳು ಇರುವ ಇಂಟರ್‌ಲಾಕ್ಡ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು; ಅಥವಾ
- (ಸಿ) ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳು ಮತ್ತು ಕ್ರಾಸಿಂಗ್‌ಗಳು (ಸ್ಥಿರ ಸಂಕೇತಗಳಸಹಿತ ಅಥವಾ ರಹಿತ) ಇಲ್ಲದಿರುವ ಇತರ ಮಧ್ಯಂತರ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು; ಅಥವಾ
- (ಡಿ) ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸಲಾದಂತೆ ಯಾವುದೇ ಇತರ ವರ್ಗ.

ಅಧ್ಯಾಯ- VII

ಅಪಘಾತ ಮತ್ತು ಅಸಹಜ ಘಟನೆಗಳು

47. ಅಪಘಾತ ಮತ್ತು ಅಸಹಜ ಘಟನೆಗಳ ವರದಿ.- (1) ಅಪಘಾತ ಮತ್ತು ಘಟನೆಯನ್ನು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ನೌಕರರು ಅಥವಾ ಅದನ್ನು ಗಮನಿಸಿದ ಯಾರೇ ಇತರ ವ್ಯಕ್ತಿಯು ಅತ್ಯಂತ ವೇಗವಾಗಿ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ಅಥವಾ ಹತ್ತಿರದ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ವರದಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.
- (2) (1)ನೇ ಉಪನಿಯಮದ ಮೇರೆಗೆ ವರದಿಯನ್ನು ಸ್ವೀಕರಿಸಿದ ಮೇಲೆ, ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ಮತ್ತು ಪ್ರತಿಯಾಗಿ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

48. ನಿಲ್ದಾಣ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯ ಕರ್ತವ್ಯಗಳು.- (1) ಘಟನೆಯ ಅಥವಾ ಅಪಘಾತದ ಅಥವಾ ಸಂದರ್ಭಾನುಸಾರ ತುರ್ತು ಸಂದರ್ಭದ ವರದಿಯನ್ನು ಸ್ವೀಕರಿಸಿದ ಮೇಲೆ 47ನೇ ನಿಯಮದ (1)ನೇ ಉಪನಿಯಮದ ಮೇರೆಗೆ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಮತ್ತು ಇತರರ ಗಾಯದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯನ್ನು ಮೊದಲು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಮತ್ತಷ್ಟು ಗಾಯಗಳಾಗುವುದನ್ನು ತಡೆಯಲು ಪ್ರಾಮಾಣಿಕ ಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು. ಅವನು ರೈಲುಗಾಡಿ ಸೇವೆಗಳ ಸಮರ್ಥ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನೂ ಸಹ ನಿರ್ಧರಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ನಂತರ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಲು ವಿಳಂಬ ಅಥವಾ ಸ್ವತ್ತಿಗೆ ಮತ್ತು ಉಪಕರಣಕ್ಕೆ ಯಾವುದೇ ಹಾನಿಯಾದರೆ ಅದನ್ನು ತಡೆಯಲು ಎಲ್ಲ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು.

(2) (i) ಹಳಿಯ ಮೇಲೆ ವ್ಯಕ್ತಿಯ ಮರಣ ಉಂಟಾದ ಘಟನೆಯಿದ್ದರೆ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸೇವೆಗೆ ಆ ಕ್ಷಣಕ್ಕೆ ಅಡಚಣೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಆಗ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಖುದ್ದಾಗಿ ಸನ್ನಿವೇಶವನ್ನು ನಿರ್ಧರಣೆ ಮಾಡಿದ ನಂತರ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವಂತೆ ಸಂಚಾರಿ ನಿಯಂತ್ರಕನನ್ನು ಮನವಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ನಂತರ ಘಟನೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಪೊಲೀಸ್‌ಗೆ ಮತ್ತು ಅಗ್ನಿಶಾಮಕ ದಳಕ್ಕೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(ii) ಪೊಲೀಸರಿಂದ ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಪರೀಕ್ಷೆಯ ನಂತರ ದೇಹವನ್ನು ಅಗ್ನಿಶಾಮಕ ಸೇವಾ ಜನರಿಂದ ಹೊರತೆಗೆಯಬೇಕು;

- (iii) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಅದೇ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ದೇಹವನ್ನು ಹೊರತರುವಲ್ಲಿ ಅವಶ್ಯ ನೆರವನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಲು ಸಿದ್ಧವಾಗಿರುವಂತೆ ಗಾಡಿ ನಿರ್ವಹಣಾ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನು ಎಚ್ಚರಿಸತಕ್ಕದ್ದು;
- (iv) ಅವನು, ತೊಂದರೆಗೊಳಗಾದ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಚಾಲಕನನ್ನು ಬದಲಿಸಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು;
- (v) ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಹೊರತೆಗೆದು ದೇಹವನ್ನು ಹೊರತೆಗೆದ ನಂತರ ಮುಂದಿನ ಪರೀಕ್ಷೆಗಾಗಿ ಪೊಲೀಸರು ಅಪೇಕ್ಷಿಸಿದರೆ ಹತ್ತಿರದ ಡಿಪೋಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗತಕ್ಕದ್ದು ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ, ಸಹಜ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಪುನರಾರಂಭಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
- (3) ಘಟನೆಯು ತುರ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯದಾಗಿದ್ದರೆ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಅದನ್ನು ಮುಖ್ಯನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ವರದಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯನಿಯಂತ್ರಕನು ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು ತುರ್ತು ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯಾ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯ ಅವಶ್ಯವಿರುವೆಡೆ, ಪೊಲೀಸ್ ಅಗ್ನಿಶಾಮಕ ಮತ್ತು ಆಂಬುಲೆನ್ಸ್ ಸೇವೆಗಳ ನೆರವಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.
- (4) ಸಂಚಾರಿ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಸ್ವೀಕರಿಸಿದ ಎಲ್ಲ ವರದಿಗಳ ಮತ್ತು ಮನವಿಗಳ, ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರುವುದರ ಮತ್ತು ಪಡೆದುಕೊಂಡ ಅಥವಾ ವಿತರಿಸಿದ ಇತರ ಸೂಕ್ತ ಮಾಹಿತಿಯ ಒಂದು ಲಾಗ್ ಪುಸ್ತಕವನ್ನು ಇಡತಕ್ಕದ್ದು.
- (5) ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಅವನ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಅಪಘಾತ ಉಂಟಾದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ತೀರಾ ಹದಗೆಡುವುದನ್ನು ನಿವಾರಿಸಲು ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು, ಸಾಧ್ಯವಾದರೆ ಪ್ರಥಮ ಚಿಕಿತ್ಸೆಯನ್ನು

ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು. ಗಾಯಗೊಂಡವರನ್ನು ಆಸ್ಪತ್ರೆಗೆ ಸೇರಿಸಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಬಾಹ್ಯನೇರವಿಗಾಗಿ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(6) ಅಪಘಾತವು ತುರ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯದ್ದಾಗಿದ್ದರೆ, ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಪಾರುಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ತುರ್ತು ಸೇವೆಗಳ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯಲ್ಲದ ಇತರರನ್ನು ಆ ಪ್ರದೇಶದೊಳಗೆ ಪ್ರವೇಶಿಸುವುದನ್ನು ತಡೆಯಲು ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು. ವಿಪರೀತದ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಮುಚ್ಚಬಹುದು ಮತ್ತು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ರೈಲುಗಾಡಿಗಳನ್ನು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲದೆ ಮುಂದೆಸಾಗಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೊಳಿಸುವಂತೆ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಲ್ಲಿ ಮನವಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

(7) ಘಟನೆಗಳ ಮತ್ತು ಕ್ರಮಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಪೂರ್ಣ ದಾಖಲೆಯನ್ನು ನಿಲ್ದಾಣ ಲಾಗ್‌ನಲ್ಲಿ ನಮೂದಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(8) ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು ನಿಗಮದ ಎಲ್ಲ ನೌಕರರು ಅಪಘಾತಗಳ ಮತ್ತು ತುರ್ತು ಸಂದರ್ಭಗಳನ್ನು ತ್ವರಿತವಾಗಿ ಮತ್ತು ಈ ಮುಂದಿನ ಆದ್ಯತೆಗಳೊಂದಿಗೆ ವ್ಯವಹರಿಸತಕ್ಕದ್ದು -

(ಎ) ಜೀವ ಉಳಿಸುವುದು, ಆಗುವ ಮತ್ತಷ್ಟು ಗಾಯಗಳನ್ನು ತಡೆಯುವುದು, ಮತ್ತು ಯಾತನೆಗಳನ್ನು ಉಪಶಮನಗೊಳಿಸುವುದು ;

(ಬಿ) ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು ಸ್ವತ್ತು ಮತ್ತು ಉಪಕರಣಗಳನ್ನು ಸಂರಕ್ಷಿಸುವುದು;

- (ಸಿ) ಕುರುಹುಗಳನ್ನು ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿಡುವುದು;
- (ಡಿ) ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಸೇವೆಯ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಬದಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಲಭ್ಯತೆಯನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ (ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ) ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು;
- (ಇ) ಎಷ್ಟು ಸಾಧ್ಯವೋ ಅಷ್ಟು ಬೇಗನೆ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸೇವೆಗಳ ಸುರಕ್ಷಿತ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯನ್ನು ಚಾಲು ಮಾಡುವುದು;
- (ಎಫ್) ಸಹಜ ಸ್ಥಿತಿಗೆ ಮರಳುವುದು.

49. ರೈಲುಗಾಡಿಯು ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಮಧ್ಯೆ ನಿಲ್ಲುವುದು .- (1) (i) ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ಅವನ ರೈಲುಗಾಡಿಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ದೋಷವನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಲಾಗದಿದ್ದರೆ ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ಅದರ ಸ್ವಂತ ಶಕ್ತಿಯಿಂದ ಓಡಿಸಲು ಅಸಮರ್ಥನಾದರೆ ಅವನು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ನೆರವಿಗಾಗಿ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ಮನವಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

(ii) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಸಾಧ್ಯವಾದರೆ ಕ್ಯಾಬ್ ಸಂಕೇತಗಳ ಅಡಿ ಅಧಿಕಾರದ ಪರಿಮಿತಿಯವರೆಗೆ ಕೋಡೆಡ್ ಮ್ಯಾನ್ಯುಯಲ್ ವಿಧಾನದಿಂದ ಮುಂದಿನ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನನ್ನು ನಿಂತಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಎಷ್ಟು ಸಾಧ್ಯವೋ ಅಷ್ಟು ಹತ್ತಿರಕ್ಕೆ ಚಾಲನೆ ಮಾಡಲು ಸೂಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(iii) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ನಂತರ, ನೆರವು ನೀಡುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ರೈಲು ಚಾಲಕನಿಗೆ, ಇಳಿಸಿದ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಮುಂದಕ್ಕೆ ಸಾಗಲು ಮತ್ತು ನಿಂತಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಸುಮಾರು ಹತ್ತು ಮೀಟರುಗಳ ಹತ್ತಿರದಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸುವಂತೆ ಸೂಚನೆ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು;

- (iv) ಮುಂದಿನ ಕೊನೆಯ ದಿಕ್ಕಿನಿಂದ ನೆರವು ನೀಡುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲಕರವೆನ್ನುವ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ನೆರವು ನೀಡುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನಿಗೆ ಕ್ಯಾಬನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸುವಂತೆ ಮತ್ತು ಕ್ಯಾಬ್ ಸಂಕೇತದ ಅಡಿ ಅಧಿಕಾರದ ಮಿತಿಯವರೆಗೆ ಕೋಡೆಡ್ ಹಸ್ತಚಾಲನೆ ವಿಧಾನದ ಅಡಿ ನಿಂತಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಸಾಗುವಂತೆ ಮತ್ತು ಆನಂತರ ನಿರ್ಬಂಧಿತ ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ವಿಧಾನಕ್ಕೆ ಬದಲಾಯಿಸಬೇಕೆಂದು ಮತ್ತು ನಿಂತಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಸುಮಾರು ಹತ್ತು ಮೀಟರುಗಷ್ಟು ಹಿಂದೆ ನಿಲ್ಲಿಸತಕ್ಕದ್ದೆಂದು ಸೂಚನೆ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು;
- (v) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ದೋಷಪೂರಿತ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನಿಗೆ ಅವನ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಸುಭದ್ರಗೊಳಿಸಲು ಸೂಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ನೆರವು ನೀಡುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಚಾಲಕನಿಗೆ ಯಾಂತ್ರಿಯ ಸಾಧನಗಳಿಂದ ಮಾತ್ರ ದೋಷಪೂರಿತ ರೈಲುಗಾಡಿಗೆ ಕೂಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಮತ್ತು ದೋಷಪೂರಿತ ರೈಲುಗಾಡಿಗೆ ಇರುವ ಎಲ್ಲ ಜೋಡಣೆಗಳನ್ನು ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸುವಂತೆ ಸೂಚನೆ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು;
- (vi) ಒಮ್ಮೆಗೆ ರೈಲುಗಾಡಿ ಕೂಡಿಕೊಂಡಿರುವುದು ದೃಢಪಟ್ಟರೆ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ದೋಷಪೂರಿತ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ರೈಲುಚಾಲಕನಿಗೆ ಅವನ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಬ್ರೇಕನ್ನು ತೆಗೆಯುವಂತೆ ಸೂಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
- (vii) ನಂತರ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ನೆರವು ನೀಡುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಚಾಲಕನಿಗೆ ಅದು ಮುಂಭಾಗದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಕ್ಯಾಬನ್ನು

ಬದಲಿಸುವಂತೆ ಮತ್ತು ಕ್ಯಾಬಿನಲ್ಲಿ ದೋಷಪೂರಿತ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ರೈಲುಚಾಲಕನೊಂದಿಗೆ ಸಂಭಾಷಣೆಯಲ್ಲಿ ಇರುವಾಗ ನೆರವು ನೀಡುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣದ ಫ್ಲಾಟ್ ಫಾರಂ ಮೇಲೆ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ತಲುಪುವವರೆಗೆ ಕಡಿಮೆ ವೇಗದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಬಂಧಿತ ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ಮುಂದಕ್ಕೆ ಚಾಲನೆ ಮಾಡಲು ಆದೇಶಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(viii) ನೆರವು ನೀಡುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಎಲ್ಲ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಇಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಕೂಡಿಕೊಂಡ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ನಂತರ ಮುಂದಕ್ಕೆ ದೋಷಪೂರಿತ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಮೇಲೆ ತಲುಪುವವರೆಗೆ ಚಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು ನಂತರ ದೋಷಪೂರಿತ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಇಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಕೂಡಿಕೊಂಡಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಡಿಪೋಗೆ ಚಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(ix) ನೆರವು ನೀಡುವ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ಹಿಂದೆ ಇದ್ದರೆ, ಕೂಡಿಕೊಂಡಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ನಿರ್ಬಂಧಿತ ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ದೋಷಪೂರಿತ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣದ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂನಲ್ಲಿ ಇರುವವರೆಗೆ ಮುಂದಿನ ಕ್ಯಾಬಿನಲ್ಲಿನ ದೋಷಪೂರಿತ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ರೈಲು ಚಾಲಕನೊಂದಿಗೆ ಸಂಭಾಷಣೆಯಲ್ಲಿರುವಾಗ ಗಂಟೆಗೆ ಹತ್ತು ಕಿಲೋಮೀಟರಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿಲ್ಲದ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಚಲಿಸುತ್ತದೆ;

(x) ಎಲ್ಲ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ದೋಷಪೂರಿತ ರೈಲುಗಾಡಿಯಿಂದ ಇಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಕೂಡಿಕೊಂಡಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ನಂತರ ಮುಂದಕ್ಕೆ ನೆರವು

ನೀಡುವ ರೈಲಗಾಡಿ ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಮೇಲೆ ಇದೆ
ಎನ್ನುವವರೆಗೆ ಚಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

- (xi) ನೆರವು ನೀಡುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಎಲ್ಲ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ನಂತರ
ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಇಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಕೂಡಿಕೊಂಡಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು
ನಿರ್ಬಂಧಿತ ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ಗಂಟೆಗೆ ಹತ್ತು
ಕಿಲೋಮೀಟರುಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿಲ್ಲದ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಮುಂದಿನ ಮತ್ತು
ನಡುವಿನ ರೈಲಗಾಡಿ ಚಾಲಕರೊಂದಿಗೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ಆ ಗಾಡಿಯು
ಹಿಂದಿನಿಂದ ನೆರವು ನೀಡುತ್ತಿದ್ದಾಗ ಕ್ಯಾಬ್‌ನಿಂದ ಕ್ಯಾಬ್‌ಗೆ ದೂರವಾಣಿಯ
ಮೂಲಕ ಸಂಭಾಷಿಸುತ್ತ ಡಿಪೋಗೆ ಚಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

2. (i) ಟ್ರಾಕ್ಟ್‌ನ ಶಕ್ತಿಯು ನಷ್ಟವಾದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಚಲನೆಯ
ಪರಿಮಾಣ ಮತ್ತು ಸಂಕೇತದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಅನುಮತಿಸುವಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ,
ಮೂರನೇ ರೈಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವ ನ್ಯೂನತೆಯೂ ಇಲ್ಲವೆಂಬುದನ್ನು
ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಂದ ತಿಳಿದುಕೊಂಡ ನಂತರ ಮುಂದುವರಿಸತಕ್ಕದ್ದು,
ನಂತರ ಎಲ್ಲ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳು ಸಾಗತಕ್ಕದ್ದು, ಇದರ ಉದ್ದೇಶವೆಂದರೆ,
ಪ್ರತಿಯೊಂದು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂಗೆ ಅಥವಾ ಸಾಧ್ಯವಾದಷ್ಟು
ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂಗೆ ಹತ್ತಿರವಾಗಿ ಘಟನೆಯು ವಿಳಂಬವಾಗುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಇದ್ದರೆ
ಆಗ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಇಳಿಸಬಹುದೆಂಬುದಾಗಿದೆ;

- (ii) ಟ್ರಾಕ್ಟ್‌ನ ಶಕ್ತಿಯು ಹದಿನೈದು ನಿಮಿಷಗಳೊಳಗಾಗಿ ಮರಳದಿದ್ದರೆ,
ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳಿಂದ ಇಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು
ಮತ್ತು ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ನಡುವೆ ನಿಲ್ಲಿಸಲಾದ ಯಾವುದೇ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳಿಂದ

ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಇಳಿಸುವ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ಮೂರನೇ ರೈಲು ವಿದ್ಯುತ್ ಸರಬರಾಜನ್ನು 'ಸ್ವಿಚ್ ಆಫ್' 'ಆರಿಸಿದ' ನಂತರ ಪ್ರಾರಂಭಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ಅವನ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಭದ್ರಪಡಿಸಲು ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮಗಳನ್ನೂ ಸಹ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು;

(iii) ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ನಡುವೆ ನಿಲ್ಲಿಸಲಾದ ಯಾವುದೇ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಲು ಯೋಜಿಸಿದಾಗ ಪಕ್ಕದ ನಿಲ್ದಾಣದ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕರುಗಳಿಗೆ ಸೂಚನೆ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು. ಆಗ ಆ ಚಾಲಕರು ಸ್ಥಳಾಂತರ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗೆ ನೆರವಾಗಲು ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವರು;

(iv) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಿದ ನಂತರ ನಿಂತುಹೋಗಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಇತರ ಸೂಕ್ತ ಮಾರ್ಗ ಬದಲಾಯಿಸುವ ವಾಹನವನ್ನು ಪಕ್ಕದ ಹತ್ತಿರದ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಬಳಸಿಕೊಂಡು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಲು ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು;

(3) (i) ರೈಲು ಹಳಿತಪ್ಪಿದ ಅಥವಾ ಇತರ ಯಾಂತ್ರಿಕ ವಿಫಲತೆಯ ಕಾರಣದಿಂದ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಚಲಿಸಲಾಗದಿದ್ದರೆ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸಾಧ್ಯವಾದಷ್ಟು ಬೇಗನೆ ಇಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(ii) ನಿಂತಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ರೈಲು ಚಾಲಕನು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಭದ್ರಪಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ಪ್ರಕಾಶಮಾನವಾದ ದೀಪಗಳನ್ನು ಹಾಕತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಕೂಡಲೆ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ಅವನು ಇನ್ನೊಂದು ಹಳಿಗೆ

ಹಾದುಹೋಗುವಂತೆ (ಯಾವುದಾದರೂ ಇದ್ದರೆ) ಸೂಚಿಸುತ್ತ ಮತ್ತು ಇತರ ವಿಷಯಗಳೊಂದಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಗಾಯಗಳುಂಟಾಗುವ ಸಾಧ್ಯತೆಗಳಿದ್ದರೆ ಅವುಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ಮತ್ತು ಅವನು ತನ್ನ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಚಲಿಸಲು ಅಸಮರ್ಥನಾಗಿದ್ದಾನೆಂಬುದನ್ನೂ ಸಹ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(iii) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ರೈಲು ಚಾಲಕನೊಂದಿಗೆ ಸಮಾಲೋಚಿಸಿ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸುವ ಅತ್ಯಂತ ಸಮುಚಿತವಾದ ವಿಧಾನ, ಅಗತ್ಯವಿರುವ ನೆರವು ಮತ್ತು ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಸಾಮಿಪ್ಯ, ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಲಭ್ಯತೆ ಮತ್ತು ಇತರ ಸ್ಥಳೀಯ ಸ್ಥಿತಿಗಳನ್ನು ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ವಿಫಲವಾದ ರೈಲುಕಾರುಗಳ ಕೆಲಸಗಳ ಬಗ್ಗೆ ನಿರ್ಣಯಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲು ಚಾಲಕನಿಗೆ ಯಾವ ದಿಕ್ಕಿನಿಂದ ನೆರವು ನೀಡಬೇಕಾಗಿದೆ ಎಂಬುದರ ಬಗ್ಗೆ ಸಲಹೆ ನೀಡುತ್ತ ಮತ್ತು ಯಾವ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಬೇಕಾಗಿದೆಯೋ ಆ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿರ್ದೇಶಕನಿಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(iv) ಎತ್ತರಿಸಿದ ನಡೆದಾರಿಯ ಮೂಲಕ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸುವ ಈ ಮುಂದಿನ ವಿಧಾನಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ಯಾವುದೆಂದರೆ ;

(ಎ) ಒಂದೇ ಹಳೆಯ ಮೇಲೆ (ಸುರಂಗದಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಸೇತುವೆ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ) ರೈಲುಗಾಡಿಗೆ ಸ್ಥಳಾಂತರಗೊಳಿಸುವುದು; ಅಥವಾ

(ಬಿ) ಪಕ್ಕದ ಹಳೆಯ ಮೇಲೆ (ಜೋಡಿ ಸುರಂಗಗಳಿದ್ದರೆ) ರೈಲುಗಾಡಿಗೆ ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸುವುದು; ಅಥವಾ

- (ಸಿ) ಹತ್ತಿರದ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ನಡೆದುಹೋಗುವ ಮೂಲಕ ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸುವುದು;
ಅಥವಾ
- (ಎ) ಒಂದೇ ಹಳಿಯ ಮೇಲೆ (ಸುರಂಗದಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಸೇತುವೆ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ)
ರೈಲುಗಾಡಿಯಿಂದ ನಿರ್ಗಮಿಸುವುದು.-
- (ಎ) (i) ಹಿಂದಿನಿಂದ ನೆರವು ನೀಡುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯಿರುವ ನೆರವು
ಪಡೆಯುತ್ತಿದ್ದರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಸಾಧ್ಯವಾದರೆ ಮೊದಲು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ
ನೆರವು ನೀಡುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯಿಂದ ಇಳಿಯತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸಂಚಾರ
ನಿಯಂತ್ರಕನು, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನಿಗೆ ಕ್ಯಾಬ್ ಸಂಕೇತ ನೀಡುವ
ಮೂಲಕ ಅಧಿಕಾರದ ಮಿತಿಯವರೆಗೆ ಕೋಡೆಡ್ ಹಸ್ತಚಾಲಿತ
ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ಚಲಿಸಲು ಸೂಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು;
- (ii) ನಂತರ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ರೈಲು ಚಾಲಕನಿಗೆ ನಿರ್ಬಂಧಿತ
ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ವಿಧಾನಕ್ಕೆ ಬದಲಾಯಿಸಲು ಮತ್ತು ನಿಂತಿರುವ
ರೈಲುಗಾಡಿಯಿಂದ ಕನಿಷ್ಠ ಹತ್ತು ಮೀಟರುಗಳ ದೂರದಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸಲು
ಗಂಟೆಗೆ ಇಪ್ಪತ್ತೈದು ಕಿಲೋಮೀಟರುಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿಲ್ಲದ ವೇಗದಲ್ಲಿ
ಚಲಿಸುವಂತೆ ಸೂಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು;
- (iii) ನೆರವು ಹಿಂದಿನಿಂದ ಸಾಧ್ಯವಾಗದಿದ್ದರೆ, ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳಲ್ಲಿ
ಉಪಬಂಧಿಸಲಾದಂತೆ, ರೈಲುಚಾಲಕನು ಮತ್ತೊಂದು ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಚಲಿಸಲು
ಕ್ಯಾಬನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸಿದಂತಹದೇ ವಿಧಾನವನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿ ಮುಂದಿನ
ಕೊನೆಯ ದಿಕ್ಕಿನಿಂದ ನೆರವನ್ನು ಪಡೆಯಬಹುದು;

- (ಬಿ) ನೆರವು ನೀಡುವ ರೈಲು ಚಾಲಕನು, ಈ ಸ್ಥಳವನ್ನು ಅವನು ತಲುಪಿದಾಗ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ವರದಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ನಂತರ ಅವನಿಗೆ ಅವನ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ನಿಧಾನವಾಗಿ ಚಲಿಸಲು ಮತ್ತು ನಿಂತಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಹತ್ತು ಮೀಟರುಗಳ ಹಿಂದೆ ನಿಲ್ಲಿಸಲು ಸೂಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು;
- (ಸಿ) ನೆರವು ನೀಡುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಚಾಲಕನು ಅವನ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಸುಭದ್ರಗೊಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಎತ್ತರಿಸಿದ ನಡೆದಾರಿಗೆ ಅಭಿಮುಖಾಗಿ ಮುಂದಿನ ಕೊನೆಯಲ್ಲಿರುವ ಪಕ್ಕದ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ತೆರೆಯತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ನಿಂತಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಚಾಲಕನು ಅವನ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಮೇಲಿನ ಹೊಂದಿಕೆಯಾಗುವ ಪಕ್ಕದ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ತೆರೆಯತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಎರಡು ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕರು, ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ನಿಂತಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯಿಂದ ಎತ್ತರಿಸಿದ ನಡೆದಾರಿಯ ಮೂಲಕ ನೆರವು ನೀಡುವ ರೈಲುಗಾಡಿಗೆ ಬದಲಿಸಲು ನೆರವು ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು;
- (ಡಿ) ಎಲ್ಲ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಿದಾಗ, ಎರಡೂ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಪಕ್ಕದ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ಮುಚ್ಚತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಭದ್ರಪಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು;
- (ಇ) ನಿಂತಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಚಾಲಕನು, ಅವನ ರೈಲುಗಾಡಿಯಲ್ಲಿಯೇ ಉಳಿಯತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ನೆರವು ನೀಡುವ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ಇನ್ನೊಂದು ಕ್ಯಾಬಿನ್ ಚಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಎಲ್ಲ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಲಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಅವನ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಚಲಿಸಲು ಸಿದ್ಧವಾಗಿದೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ವರದಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು;

(ಎಫ್) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಂದ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಸ್ವೀಕರಿಸಿದ ನಂತರ ಮಾತ್ರವೇ ನೆರವು ನೀಡುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ನಿರ್ಬಂಧಿತ ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ವಿಧಾನವನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಅವನು ಎಲ್ಲಿಂದ ಆಗಮಿಸಿರುವನೋ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಎಲ್ಲಿ ಇಳಿಸಬಹುದೋ ಆ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಚಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(ಬಿ) ಪಕ್ಕದ ಟ್ರಾಕ್‌ನಲ್ಲಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಗೆ ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸುವುದು (ಜೋಡಿ ಸುರಂಗಗಳಲ್ಲಿ)

(J) ಜೋಡಿ ಸುರಂಗಗಳಲ್ಲಿ, ಅದೇ ಹಳಿಯಲ್ಲಿರುವ ರೈಲು ಗಾಡಿಯಿಂದ ಸುಲಭವಾಗಿ ನೆರವನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದ್ದರೆ, ಪಕ್ಕದ ಟ್ರಾಕ್ (ಹಳಿ)ನಲ್ಲಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಬಹುದು;

(ಬಿ) ನೆರವಿನ ಮನವಿಯನ್ನು ಸ್ವೀಕರಿಸಿದ ಮೇಲೆ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಘಟನೆ ನಡೆದ ಸ್ಥಳದ ಎರಡೂ ಬದಿಯ ಮೇಲೆ ಇರುವ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕರಿಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(ಸಿ) ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ನೆರವು ನೀಡುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯಿಂದ ಇಳಿಸಬಹುದು;

(ಡಿ) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ನೆರವು ನೀಡುವ ರೈಲುಗಾಡಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕನಿಗೆ, ಸಂಕೇತ ಸಹಿತ ಕೈಯಿಂದ ಚಾಲನೆ ಮಾಡುವ ವಿಧಾನವನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಮತ್ತು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಸೂಚಿಸುವಂತೆ ಸಮೀಪದ ಅಡ್ಡಹಾದಿಯ ಅನುಮತಿಸಬಹುದಾದಷ್ಟು ಹತ್ತಿರಕ್ಕೆ ನಿಂತಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ದಿಕ್ಕಿಗೆ ಅಭಿಮುಖವಾಗಿ ಸಾಗಲು ಮತ್ತು ನಂತರ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನ ಸೂಚನೆಯಂತೆ, ಅಡ್ಡಹಾದಿಯ ಸಮೀಪ ಒಂದು ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ

ಅವನ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಚಲಿಸಲು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನ ಸೂಚನೆಯಂತೆ ನಿರ್ಬಂಧಿತ ಹಸ್ತಚಾಲಿತ ವಿಧಾನಕ್ಕೆ ಬದಲಿಸಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು;

(ಇ) ನೆರವು ನೀಡುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಚಾಲಕನು ಅವನ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಸುಭದ್ರಗೊಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅವನ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಸಮುಚಿತ ಭಾಗದ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ತೆರೆಯತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿರುವುದನ್ನು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ವರದಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು;

(ಎಫ್) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ನಂತರ, ನಿಂತಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಚಾಲಕನಿಗೆ ಈ ಅಡ್ಡಮಾರ್ಗದ ಅತಿಸಮೀಪವಿರುವ ಗಾಡಿಯ ಸಮುಚಿತ ಪಕ್ಕದ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ತೆರೆಯಲು ಸೂಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(ಜಿ) ನಂತರ ಎರಡೂ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಚಾಲಕರು, ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅಡ್ಡಮಾರ್ಗದ ಮೂಲಕ ನಡೆಯುವ ಅಪಾಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳಿಸುವ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಎಚ್ಚರಿಕೆಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು, ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ನಿಂತಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿಯಿಂದ ಅಡ್ಡಮಾರ್ಗದ ಮೂಲಕ ನೆರವು ನೀಡುವ ರೈಲುಗಾಡಿಗೆ ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸುವುದರ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಎರಡು ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಚಾಲಕರು, ಎಲ್ಲ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿ ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಲಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಗಣಿಸಲಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಸುನಿಶ್ಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು;

(ಹೆಚ್) ಎಲ್ಲಾ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಒಂದು ಸಾರಿ ಸ್ಥಳಾಂತರಗೊಂಡರೆ, ಸಹಾಯಕ ರೈಲಿನ ಪಕ್ಕದ ಬಾಗಿಲುಗಳು ಮುಚ್ಚಿಕೊಂಡ ಬಗ್ಗೆ ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅವು ಪೂರ್ಣ ಮುಚ್ಚಿಕೊಂಡ ಬಗ್ಗೆ

ಸಹಾಯಕ ರೈಲಿನ ರೈಲು ನಿರ್ವಾಹಕನು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ವರದಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

(ಐ) ನಿಂತ ರೈಲಿನ ನಿರ್ವಾಹಕನು ರೈಲಿನ ಪಕ್ಕದ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ಮುಚ್ಚಿ ತನ್ನ ರೈಲು ಕೋಣೆಗೆ ಹಿಂತಿರುಗತಕ್ಕದ್ದು.

(ಜೆ) ಅನಂತರ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಸಹಾಯ ರೈಲಿಗೆ ಸೂಕ್ತ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಹೋಗುವಂತೆ ಅಧಿಕಾರ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ರೈಲಿನಿಂದ ಇಳಿಸಬಹುದು.

(ಸಿ) ಹತ್ತಿರದ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ನಡಿಗೆಯ ಮೇಲೆ ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸುವುದು :

(ಎ) ನಡಿಗೆಯ ಮೇಲೆ ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಬೇಕಾದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರಿ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ರೈಲುಗಳು ಚಲಿಸುವ ಸ್ಥಳ, ಸುರಂಗಗಳ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ವಾಯು ಸಂಚಾರದ ಪರಿಗಣನೆ, ಮತ್ತು ಪರ್ಯಾಯ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಲು ಅಗತ್ಯಪಡಿಸಬಹುದಾದಂಥ ರೈಲ್ವೆಲೈನಿಗೆ, ರೈಲಿಗೆ ಅಥವಾ ಕಟ್ಟಡಗಳಿಗೆ ಉಂಟಾದ ಹಾನಿಯಿಂದ ಇತರೆ ಕಾರಣಗಳಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಹತ್ತಿರವಾಗಿರುವಂಥ ಯಾವ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಬೇಕು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(ಬಿ) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಗೊತ್ತುಪಡಿಸಿದಂಥ ನಿಲ್ದಾಣದ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸ್ವೀಕರಿಸುವಂತೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು

ಮತ್ತು ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು ನಿರೀಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂನಿಂದ ಖಾಲಿ ಮಾಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅಗತ್ಯವಾದಲ್ಲಿ ಒಳಪ್ರವೇಶಿಸುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನೂ ನಿಷೇಧಿಸಬೇಕು ಮತ್ತು ಸುರಂಗ ವಿಭಾಗವು ಅವರಲ್ಲಿ ಏನಾದರೂ ಒಳಗೊಂಡಿದ್ದಲ್ಲಿ ಸುರಂಗದ ದೀಪಗಳನ್ನೂ ಹತ್ತಿಸಿ ಎಲ್ಲಾ ತುರ್ತು ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು, ಕೈಗಳಿಂದ ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಪೂರಕ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ತೆರೆಯತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಆತ ಹಾಗೂ ಆತನ ಭದ್ರತಾ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯು, ಆಗಮಿಸುತ್ತಿರುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸ್ವೀಕರಿಸಲು ಸಜ್ಜಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು.

(ಸಿ) ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸುವ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ತೊಂದರೆಗೊಳಗಾದ ಅಥವಾ ಅಪಘಾತಕ್ಕೀಡಾದ ಯಾರೇ ಪ್ರಯಾಣಿಕನಿಗೆ ಸಹಾಯ ಒದಗಿಸಲು ಅಥವಾ ಪ್ರಥಮ ಚಿಕಿತ್ಸೆ ನೀಡಲು ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಸಿದ್ಧವಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು.

(ಡಿ) ಮುಕ್ತ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಜೋಡಿಮಾರ್ಗ ಸುರಂಗಗಳಲ್ಲಿ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸುವ ಅವಧಿಯವರೆಗೆ ಪಕ್ಕದ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸಿ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿಕೊಡಬಹುದು. ಆಗ ಮೂರನೆ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಸರಬರಾಜನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವಂತೆ ಟ್ರಾಕ್ಸ್‌ನ್ ಪವರ್ ಕಂಟ್ರೋಲರ್‌ನಿಗೆ ನಿರ್ದೇಶಿಸಬಹುದು.

(ಇ) ರೈಲಿನ ಸುನಿಶ್ಚಿತತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ರೈಲಿನ ನಿರ್ವಾಹಕನಿಂದ ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲಿನ ಮುಖ್ಯ ಪಕ್ಕದ ಬಾಗಿಲುಗಳಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ನಿಗದಿತ ರೈಲಿಗೆ ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸುವ ವಿಧಿವಿಧಾನವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವಂತೆ ನಿರ್ದೇಶಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(ಎಫ್) ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಪಾಲಿಸಬೇಕಾದ ವಿಧಾನಗಳನ್ನು ಹೇಳತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಎತ್ತರಿಸಿದ ಕಾಲ್ನಡಿಗೇ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಯುವುದರಿಂದ ಉಂಟಾಗುವ ಅಪಾಯದ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ಪಷ್ಟ ಎಚ್ಚರಿಕೆಯನ್ನು ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಏನನ್ನು ನಿರೀಕ್ಷಿಸಬೇಕು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(ಜಿ) ರೈಲು ನಿರ್ವಾಹಕನು ರೈಲಿನ ಮುಖ್ಯ ಪಕ್ಕದ ಬಾಗಿಲುಗಳಿಂದ ಎತ್ತರಿಸಿದ ಕಾಲ್ನಡಿಗೇ ದಾರಿಯ ಮೇಲೆ ಇಳಿಸಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅವರನ್ನು ನಿಲ್ದಾಣದ ಕಡೆ ತೆರಳುವಂತೆ ನಿರ್ದೇಶಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಹಾಗೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಹೊರಬರುತ್ತಿದ್ದಂತೆಯೇ ರೈಲು ನಿರ್ವಾಹಕನು ಅವರನ್ನು ಎಣಿಸಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು.

(ಹೆಚ್) ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂಗೆ ಬರುತ್ತಿದ್ದಂತೆಯೇ ಅವರನ್ನು ಎಣಿಸಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು.

(ಐ) ರೈಲು ನಿರ್ವಾಹಕನು, ನಿಂತ ರೈಲಿನಿಂದ ಎಲ್ಲ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ನಿರ್ಗಮಿಸಿದರು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು

ಹಾಗೆಯೇ ಅವರೆಲ್ಲರೂ ಕಾಲ್ಪಡಿಗೆ ದಾರಿಯಿಂದ ನಿರ್ಗಮಿಸಿದ
ಬಗ್ಗೆ ಪರೀಕ್ಷಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(ಜೆ) ರೈಲು ನಿರ್ವಾಹಕ ಮತ್ತು ನಿಲ್ದಾಣದ ನಿಯಂತ್ರಕ ತಾವು
ಎಣಿಸಿಕೊಂಡ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಗಳನ್ನು ಪರೀಕ್ಷಿಸಿಕೊಂಡು
ಎಲ್ಲಾ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತಲುಪಿದ್ದಾರೆಂದು ಮನವರಿಕೆ
ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ತದನಂತರ ರೈಲು ನಿರ್ವಾಹಕನು
ತನ್ನ ರೈಲಿಗೆ ತೆರಳಿ ಪಕ್ಕದ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು
ಭದ್ರಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು.

(ಕೆ) ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು ನಿಲ್ದಾಣದ ಲಾಗ್ ಪುಸ್ತಕದಲ್ಲಿ ಘಟನೆಯ
ವಿವರಗಳನ್ನು ದಾಖಲಿಸಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ತದನಂತರದಲ್ಲಿ
ಸಂಚಾರಿ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳನ್ನು ವರದಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

(5) ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಮನ್ ವಿದ್ಯುತ್‌ನ ಅಡಚಣೆಯ ಪರಿಣಾಮದಿಂದಾಗಲೀ ಅಥವಾ
ಮೂರನೇ ರೈಲು ಕಂಬಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ವಿಫಲತೆಯ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಲೀ
ರೈಲನ್ನು ನಡೆಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗದೇ ಇದ್ದಲ್ಲಿ, ರೈಲು ನಿರ್ವಾಹಕನು,
ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನನ್ನು ಮತ್ತು ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಮನ್ ವಿದ್ಯುತ್ ನಿಯಂತ್ರಕನನ್ನು
ಸಂಪರ್ಕಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ಅವರು ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಮನ್ ವಿದ್ಯುತ್‌ನ್ನು ಪೂರ್ವಸ್ಥಿತಿಗೆ ತರಲು
ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಂಡ ನಂತರ, ತೊಂದರೆಗೆ
ಒಳಗಾದ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಎಳೆಯುವ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು
ಕಡಿತಗೊಳಿಸಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ
ಸುರಕ್ಷತೆಗಾಗಿ ಯಾವುದೇ ಮುಂದಿನ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು

ಹಾಗೂ (4)ನೇ ಉಪನಿಯಮದ ಅನುಸಾರ ನಿಂತಿರುವ ರೈಲಿನಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಲು ಕ್ರಮಕೈಗೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು.

- (6) (1)ರಿಂದ (5)ರವರೆಗಿನ ಉಪನಿಯಮಗಳಲ್ಲಿ ಏನೇ ಒಳಗೊಂಡಿದ್ದರೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಎತ್ತರಿಸಿದ ಕಾಲ್ನಡಿಗೆ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ರೈಲು ಕಂಬಿಯ ಮೇಲೆ ಬರಲು ಅಗತ್ಯಪಡಿಸಿದಂಥ ಸ್ಥಳಾಂತರದ ಎಲ್ಲಾ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಮೂರನೇ ರೈಲು ವಿದ್ಯುತ್ ಸರಬರಾಜನ್ನು “ಸ್ವಿಚ್ ಆಫ್” ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

50. ರೈಲನ್ನು ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸುವುದು.- (1) ಹಿಂದಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗದ ತುರ್ತು ಬ್ರೇಕನ್ನು ಬಳಸಿದ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ರೈಲು ನಿಂತಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಕ್ಯಾಬ್ ಸಿಗ್ನಲ್ (ಸಂಕೇತ) ಸೂಚಕಗಳು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ, ರೈಲು ನಿರ್ವಾಹಕನು ಸಮಗ್ರ ರೈಲು ನಿರ್ವಹಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಪ್ಯಾನಲ್‌ನ್ನು ಪರೀಕ್ಷಿಸಿ ಅದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು, ಇಡೀ ರೈಲಿಗೆ ಅಥವಾ ರೈಲಿನ ಹಿಂದಿನ ಡಬ್ಬಿಗಳ ಮೇಲೆ ಬಾಧಕವುಂಟುಮಾಡಿರುವಂಥ ದೋಷಪೂರ್ಣ ಸೂಚಕಗಳು ಮಲ್ಟಿಪಲ್ ಸಕ್ಯೂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಇರುವುದು ಕಂಡುಬಂದರೆ, ರೈಲು ಪರಿಪೂರ್ಣ ಮತ್ತು ಜೋಡಿಯಾಗಿರುವುದನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದ ಹೊರತು ಮುಂದಕ್ಕೆ ಚಲಿಸತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.

- (2) ರೈಲಿನ ಸಮಗ್ರತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಉಪನಿಯಮ (1)ರ ಮೇರೆಗೆ ಪರಿಶೀಲಿಸಿದ ತರುವಾಯ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಸೂಕ್ತವಾಗಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸಿ ಮುಂದೆ ಸಾಗತಕ್ಕದ್ದು.

- (3) ರೈಲು ಪ್ರತ್ಯೇಕಗೊಂಡಿರುವುದು ಕಂಡುಬಂದಲ್ಲಿ, ರೈಲು ನಿರ್ವಾಹಕನು, ಯಾರೇ ಪ್ರಯಾಣಿಕನು ಗಾಯಗೊಂಡಿರುವ ಬಗ್ಗೆ ಅಥವಾ ರೈಲಿನಿಂದ ಬಿದ್ದ ಬಗ್ಗೆ ಮೊದಲು ಮನವರಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು.

- (4) ರೈಲಿನ ಕೊನೆಯಲ್ಲಿರುವ ಮುಕ್ತ ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಖಾಲಿ ಮಾಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ಅನುಮತಿಸಲಾದ ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳ ಅನುಸಾರ, ಅಗತ್ಯವಾದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ನಿಯಂತ್ರಕ ಮತ್ತು (ರೋಲಿಂಗ್ ಸ್ಟಾಕ್) ಮೇಲ್ವಿಚಾರಕರ ಸಮಾಲೋಚನೆಯೊಂದಿಗೆ ರೈಲನ್ನು ಜೋಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
- (5) ಒಂದು ಸಾರಿ ರೈಲು ನಿರ್ವಾಹಕನು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿ ರೈಲನ್ನು ಪುನಃ ಜೋಡಿಸಿದ ತರುವಾಯ ಆತನು ಮುಂಚೂಣಿ (ಲೀಡಿಂಗ್) ಕ್ಯಾಬಿನ್ ಹಿಂತಿರುಗಿ ನಡೆದ ಸನ್ನಿವೇಶಗಳನ್ನು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ವರದಿ ಮಾಡಿ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ನೀಡುವ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸುವುದರ ಮೂಲಕ ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸಾಗಲು ಅನುಮತಿಯನ್ನು ಕೋರತಕ್ಕದ್ದು.
- (6) ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ರೈಲನ್ನು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸೇವೆಯಿಂದ ಮುಕ್ತಗೊಳಿಸಿ ಘಟನೆಯ ತನಿಖೆಗಾಗಿ ಡಿಪೋಗೆ ಕೊಂಡೊಯ್ಯತಕ್ಕದ್ದು.
- (7) ರೈಲನ್ನು ಪುನಃ ಜೋಡಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗದಿದ್ದಲ್ಲಿ ರೈಲು ನಿರ್ವಾಹಕನು, ಸಂಚಾರಿ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸಂಚಾರಿ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಹಿಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣದ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ, ಸಾಧ್ಯವಾದರೆ ಬರಲಿರುವ ರೈಲಿನಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಕೆಳಗಿಳಿಸುವಂತೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ಘಟನೆಯ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಕೊಂಡೊಯ್ಯಲು ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ತನ್ನ ಜೊತೆಗೆ ಕನಿಷ್ಠ ಇಬ್ಬರು ಭದ್ರತಾ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನು ಕರೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದು.

- (8) ಬರಲಿರುವ ರೈಲಿನ ರೈಲು ನಿರ್ವಾಹಕನು, ಸಾಧ್ಯವಾದಷ್ಟು ಸಿಗ್ನಲ್ (ಸಂಕೇತ)ಗಳು ಅನುಮತಿಸಿದಂತೆ ಕೋಡೆಡ್ ಮ್ಯಾನ್ಯುಯಲ್ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಆತನ ರೈಲನ್ನು ನಡೆಸತಕ್ಕದ್ದು. ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ರೈಲನ್ನು ರಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟೆಡ್ ಮ್ಯಾನ್ಯುಯಲ್ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ರೈಲನ್ನು ನಡೆಸುವಂತೆ ಮತ್ತು ಸಾಧ್ಯವಾದಷ್ಟು ಪ್ರತ್ಯೇಕಗೊಂಡ ರೈಲಿನ ಸಮೀಪಕ್ಕೆ ತನ್ನ ರೈಲನ್ನು ಕಡಿಮೆ ವೇಗದಲ್ಲಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ನಿಲ್ಲಿಸುವಂತೆ ರೈಲು ನಿರ್ವಾಹಕನಿಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ತದನಂತರ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕ ಮತ್ತು ಭದ್ರತಾ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯು ರೈಲಿನ ಪಕ್ಕದಿಂದ ರೈಲಿನಿಂದ ಕೆಳಗಿಳಿದು ಪ್ರತ್ಯೇಕಗೊಂಡ ರೈಲನ್ನು ಹತ್ತುವುದು.
- (9) ಭದ್ರತಾ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನು ರೈಲಿನ ಮುಂಭಾಗದ ಹಿಂದೆ ನಿಲ್ಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಪ್ರತ್ಯೇಕಗೊಂಡ ರೈಲಿನ ರೈಲು ನಿರ್ವಾಹಕನು ಮುಂಚೂಣಿ ಕ್ಯಾಬಿನ್ ಹಿಂತಿರುಗಿ ಸೂಕ್ತವಾಗಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸಿ ಮುಂದೆ ಸಾಗಲು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಂದ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ಕೋರತಕ್ಕದ್ದು.
- (10) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣದವರೆಗೆ ಗಂಟೆಗೆ 10 ಕಿ.ಮೀ. ವೇಗವನ್ನು ಮೀರದಂತೆ ಮುಂದೆ ನಡೆಸಲು ಮತ್ತು ಅಲ್ಲಿ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂನ ಕೊನೆಯ ತುದಿಯಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸಲು ರೈಲು ನಿರ್ವಾಹಕನಿಗೆ ಸೂಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
- (11) ಇತರೆ ಭದ್ರತಾ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನು ಪ್ರತ್ಯೇಕಗೊಂಡ ರೈಲಿನ ಹಿಂಭಾಗದ ಮುಂದಿನ ತುದಿಯಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ನಂತರ ಸಹಾಯಕ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು ರೈಲಿನ ಹಿಂದಿನ ಭಾಗವನ್ನು, ಸಹಾಯಕ ರೈಲಿನ ಸಹಾಯದಿಂದ ಅತ್ಯಂತ ಎಚ್ಚರಿಕೆಯಿಂದ ಮತ್ತು ಭದ್ರತಾ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯು

ಮುಂಭಾಗದ ಜಾಗರೂಕ ವಿಚಕ್ಷಣೆಯಿಂದ ಮತ್ತು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನೊಂದಿಗೆ ನಿರಂತರ ಸಂಪರ್ಕದೊಂದಿಗೆ, ಯಾವುದೇ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲೂ ಪ್ರತಿ ಗಂಟೆಗೆ 10 ಕಿ.ಮೀ. ವೇಗವನ್ನು ಮೀರದಂತೆ ರೈಲನ್ನು ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ನಡೆಸತಕ್ಕದ್ದು.

(12) ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ರೈಲು ತಲುಪಿದ ಮೇಲೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ರೈಲಿನಿಂದ ತೆರವುಗೊಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(13) ರೋಲಿಂಗ್ ಸ್ಟಾಕ್ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಕನ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಯು ರೈಲಿನ ಎರಡು ಭಾಗವನ್ನು ರಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟೆಡ್ ಮ್ಯಾನ್ಯುಯಲ್ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸಾಧ್ಯವಾದಲ್ಲಿ ಹತ್ತಿರದ ಡಿಪೋಗೆ, ಡಿಪೋ ಸಂಚಾರದ ನೇರ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿದ್ದರೆ ಅಥವಾ ಕವಲು ದಾರಿಗೆ ಕೊಂಡೊಯ್ಯತಕ್ಕದ್ದು.

(14) ಕ್ಯಾಬ್ ಸಿಗ್ನಲ್ ಮುಂದೆ ಸಾಗುವ ಕೋಡನ್ನು ಪ್ರದರ್ಶಿಸಿದ ತರುವಾಯ ಸಹಾಯಕ ರೈಲು ಮುಂದೆ ಸಾಗತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಹತ್ತಿಸಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು ಹಾಗೂ ತನ್ನ ಸಾಮಾನ್ಯ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯಲ್ಲಿ ನಿರತವಾಗತಕ್ಕದ್ದು.

(15) ಪ್ರತ್ಯೇಕಿತ ರೈಲು ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿರುವ ದಿಕ್ಕಿಗೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಡಿಪೋ ಇದ್ದಲ್ಲಿ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನೊಂದಿಗೆ ಸಮಾಲೋಚಿಸುವುದರ ಮೂಲಕ ಪ್ರತ್ಯೇಕಿತ ರೈಲಿನ ಭಾಗದ ಹಿಂಬದಿಯಲ್ಲಿ ಭದ್ರತಾ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನು ನೆಲೆಗೊಳಿಸಿ, ರೈಲು ನಿರ್ವಾಹಕನು ಮುಂದುವರೆಯುತ್ತಿರುವ ಚಲನೆಯ ದಿಕ್ಕಿಗೆ ತನ್ನ ಕ್ಯಾಬನ್ನು ಬಚಲಾಯಿಸಿದ

ತರುವಾಯ ಡಿಪೋದ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿರುವ ಹತ್ತಿರದ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ರೈಲಿನ ಹಿಂದಿನ ಭಾಗವನ್ನು ಕೊಂಡೊಯ್ಯತಕ್ಕದ್ದು.

- (16) ಸೂಕ್ತ ಪ್ರತ್ಯೇಕೀಕರಣದ ತರುವಾಯ, ರೈಲಿನ ಬೇರ್ಪಟ್ಟ ಇತರೆ ಭಾಗವನ್ನು, ಪ್ರತ್ಯೇಕಿತ ಕೊನೆಯ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಇತರೆ ಭದ್ರತಾ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನು ನೆಲೆಗೊಳಿಸಿ, ಮುಂಭಾಗದ ಕಡೆಗೆ ಸೂಕ್ಷ್ಮವಾಗಿ ಗಮನಹರಿಸುತ್ತಾ ಮತ್ತು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನೊಂದಿಗೆ ನಿರಂತರ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೊಂದಿ ಪಕ್ಕದ ಹಳಿಯ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಕೊಂಡೊಯ್ಯತಕ್ಕದ್ದು.
- (17) ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಿದ ತರುವಾಯ, ಸಹಾಯಕ ರೈಲು ತನ್ನ ಸಹಜ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆಯಲ್ಲಿ ತೊಡಗಬಹುದು.
- (18) ಪ್ರತ್ಯೇಕಿತ ರೈಲಿನ ಬೇರ್ಪಟ್ಟ ಭಾಗಗಳನ್ನು ರೈಲುಬಂಡಿಗಳ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಕನ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಧ್ಯವಾದರೆ ರಿಸ್ಪಿಕ್ವೆಡ್ ಮ್ಯಾನ್ಯುಯಲ್ ಕ್ರಮದಲ್ಲಿ ಡಿಪೋಗೆ ಕೊಂಡೊಯ್ಯತಕ್ಕದ್ದು.
- (19) ತನ್ನದೇ ಆದ ಶಕ್ತಿಯಿಂದ ಪ್ರತ್ಯೇಕಿತ ರೈಲಿನ ಯಾವುದೇ ಬೇರ್ಪಟ್ಟ ಭಾಗವನ್ನು ಚಲಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗದಿದ್ದಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರಿ ನಿಯಂತ್ರಕನ ಸೂಚನೆಗಳ ಮೇರೆಗೆ ಇತರೆ ಸೂಕ್ತ ರೈಲನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸುವುದರ ಮೂಲಕ ಅದನ್ನು ಡಿಪೋಗೆ ಕೊಂಡೊಯ್ಯತಕ್ಕದ್ದು.

51. ಅಸಾಮಾನ್ಯ ಘಟನೆಗಳು.- (1) ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲಿನ ಎಲ್ಲಾ ನೌಕರರನ್ನೂ, ಅವರ ಕಾರ್ಯಸ್ಥಳದಲ್ಲಿರುವ ಅಗ್ನಿ ಸೂಚಕಗಳ ಸ್ಥಳ ಮತ್ತು

ಬಳಕೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಹಾಗೂ ಅಗ್ನಿಶಾಮಕ ಸಾಧನ ಸಲಕರಣೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಪರಿಣಿತಗೊಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(2) ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲಿನ ಎಲ್ಲ ನೌಕರರು ಹೊಗೆ ಅಥವಾ ಬೆಂಕಿಯನ್ನು ಗಮನಿಸಿದ್ದಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸಲಾದ ಸಾಧನ ಸಲಕರಣೆಗಳ ಮೂಲಕ ಅಥವಾ ಅತ್ಯಂತ ಸೂಕ್ತ ಮತ್ತು ತ್ವರಿತವೆನಿಸಬಹುದಾದಂತೆ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗಾಗಲೀ ಅಥವಾ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗಾಗಲೀ ಮಾಹಿತಿ ನೀಡುವುದರ ಮೂಲಕ ಎಚ್ಚರಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(3) ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಹೊಗೆ ಅಥವಾ ಬೆಂಕಿಯ ಬಗ್ಗೆ ವರದಿಯಾದರೆ ರೈಲು ನಿರ್ವಾಹಕನು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ಮಾಹಿತಿ ನೀಡಿ ತನ್ನ ರೈಲನ್ನು ಮುಂದಿನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ನಡೆಸತಕ್ಕದ್ದು ಹಾಗೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ರೈಲಿನಿಂದ ತೆರವುಗೊಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(4) ರೈಲಿನ ಅಥವಾ ಟ್ರಾಕಿನ ಮೇಲಿನ ಬೆಂಕಿಯಿಂದಾಗಲಿ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಮಧ್ಯೆ ನಿಲ್ಲುವಂತಾದಲ್ಲಿ, 49ನೇ ನಿಯಮದ (3)ನೇ ಉಪನಿಯಮದ (iii)ನೇ ಖಂಡದಲ್ಲಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸಿದ ಉಪಬಂಧಗಳ ಅನ್ವಯದ ಪ್ರಕಾರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(5) ಸುರಂಗದಲ್ಲಿ ಘಟನೆ ಸಂಭವಿಸಿದರೆ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ತೆರವುಗೊಳಿಸಲು ಅಧಿಕಾರ ನೀಡುವುದಕ್ಕಿಂತ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ಅವರನ್ನು ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಲು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಲಾದ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಹೊಸದಾಗಿ ಗಾಳಿಯನ್ನು ಸರಬರಾಜು ಮಾಡಲು ಸಹಾಯಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳ ನಿಯಂತ್ರಕನೊಂದಿಗೆ ವಾಯುಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಏರ್ಪಾಟು ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

(7) ಹೊಗೆ ಅಥವಾ ಬೆಂಕಿ ತಗುಲಿದ್ದರೆ, ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ಮಾಹಿತಿ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು ಹಾಗೂ ಅದು ಮುಂದುವರೆಯುವುದನ್ನು ತಡೆಯಲು ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಆ ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು. ಅಗತ್ಯವಾದಲ್ಲಿ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ತೆರವುಗೊಳಿಸಬಹುದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಳನ್ನು ಅಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸದಂತೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಲು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ವಿನಂತಿಸಬಹುದು.

(8) ಸಾರಿಗೆ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಮುಖ್ಯ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಆತನು ಅಗ್ನಿಶಾಮಕ ಸೇವೆಗಳ ಹಾಜರಾತಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಹಾಯಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಅಗತ್ಯವಾದಲ್ಲಿ ಆಂಬ್ಯುಲೆನ್ಸ್ ಸೇವೆಗಳಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

(9) ರೈಲು ನಿರ್ವಾಹಕನು ಅಥವಾ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿರ್ವಾಹಕನು, ಪಕ್ಕದ ಕಟ್ಟಡಕ್ಕೆ ಬೆಂಕಿ ಬಿದ್ದಿರುವುದನ್ನು ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಸ್ವತ್ತಿಗೆ ಅಪಾಯ ಉಂಟು ಮಾಡುವುದೆಂಬುದಾಗಿ ಗಮನಿಸಿದಲ್ಲಿ ಆ ಬಗ್ಗೆ ಸಾರಿಗೆ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಮುಖ್ಯನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ಹಾಗೆಯೇ ಭದ್ರತಾ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸ್ಥಳೀಯವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಅಪಾಯ ಸಂಭವಿಸಬಹುದೆಂದು ದೃಢಪಡಿಸಿದ ಹೊರತು, ಸಾಮಾನ್ಯ ಸೇವೆಯನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

52. ಪ್ರವಾಹ.- (1) ಯಾರೇ ನಿರ್ವಾಹಕನು ಅಥವಾ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಅಥವಾ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯ ಇತರೆ ಸದಸ್ಯನು ಟ್ರಾಕಿನ ಮೇಲೆ ನೀರು ಸಂಗ್ರಹವಾಗುತ್ತಿರುವುದನ್ನೂ ಗಮನಿಸಿದರೆ, ಆತನು ಸ್ಥಳದ ಬಗ್ಗೆ ಬಾಧಿತಗೊಂಡಿರುವ ಟ್ರಾಕಿನ ಅಂತರದ ಬಗ್ಗೆ

ಮತ್ತು ಜೈಲಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ನೀರಿನ ಮಟ್ಟದ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಧ್ಯವಾದಷ್ಟು ವಿವರಗಳನ್ನು ನೀಡುತ್ತಾ ಸಾರಿಗೆ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ವರದಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

(2) ಸಾರಿಗೆ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಆ ಭಾಗದ ಮೂಲಕ ಹಾಯ್ದುಹೋಗಬೇಕಾಗಿರುವ ಎಲ್ಲ ರೈಲುಗಳಿಗೆ ಮಾಹಿತಿ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ನೀರಿನ ಮಟ್ಟದ ಬಗ್ಗೆ ವಸ್ತುಸ್ಥಿತಿಯ ಬಗೆಗಿನ ವರದಿಗೆ ಕೋರಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಮತ್ತು ನೀರಿನ ಮಟ್ಟ ರೈಲು ಕಟ್ಟುಗಳ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕೆಳಗಿದ್ದಲ್ಲಿ, ಸಾರಿಗೆ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಆ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಚಲಿಸುವಂಥ ಎಲ್ಲಾ ರೈಲುಗಳ ರೈಲು ನಿರ್ವಾಹಕರಿಗೆ ಅವರ ರೈಲುಗಳ ವೇಗವನ್ನೂ ಗಂಟೆಗೆ 25 ಕಿ.ಮೀ.ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸಿ ಚಲಿಸುವಂತೆ ಹೇಳತಕ್ಕದ್ದು.

(3) ರೈಲು ಕಟ್ಟುಗಳ ಮೇಲೆ ನೀರಿನ ಮಟ್ಟ ಏರುತ್ತಿದ್ದರೆ ಕೇವಲ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ರೈಲುಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳ ಮೇರೆಗೆ ಚಲಿಸಲು ಅನುಮತಿ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು.

53. ಇತರೆ ಅಸುರಕ್ಷಿತ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗಳು.- (1) ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಸಮಸ್ತ ನೌಕರರು ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ರೈಲು ನಿರ್ವಾಹಕ ಮತ್ತು ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕರು ರೈಲು ಟಾರಿನ ಮೇಲಿನ ಅಥವಾ ಅದರ ಸಮೀಪದ ಅಸುರಕ್ಷಿತ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ನಿಗಾ ವಹಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅವು ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತಿವೆ :

(ಎ) ರೈಲ್ವೆ ಹಕ್ಕುದಾರಿಯ ಒಳಗಿರುವ ಹಾನಿಗೊಳಗಾದ ಅಥವಾ ಬೇರ್ಪಟ್ಟ ಸ್ಥಿರಸಾಧನ ಸಾಮಗ್ರಿ.

(ಬಿ) ಹಾನಿಗೊಳಗಾದ ಅಥವಾ ಮುರಿದುಹೋದ ಹಳಿಗಳು.

(ಸಿ) ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಿದ ಅಥವಾ ಹಾನಿಗೊಳಗಾದ ಮೂರನೇ ಮಾರ್ಗದ ವಿದ್ಯುತ್ ವಾಹಕಗಳು

(ಡಿ) ಟ್ರಾಕಿನ 6 ಮೀಟರ್ ಒಳಗೆ ಚಾಚಿಕೊಳ್ಳಬಹುದಾದ ಕ್ರೇನುಗಳ ಬಳಕೆಯೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಟ್ರಾಕಿನ ಪಕ್ಕದ ನಿರ್ಮಾಣ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು.

(ಇ) ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಹಾನಿ ಉಂಟುಮಾಡಬಹುದಾದ ಅಥವಾ ಹಾನಿ ಉಂಟು ಮಾಡಿರುವ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳು.

(ಎಫ್) ರೈಲ್ವೆ ಹಕ್ಕಿನ ಟ್ರಾಕ್‌ನ್ನು ವಾಹನಗಳು ಅಥವಾ ಅವುಗಳ ಲೋಡುಗಳು ಅತಿಕ್ರಮಿಸಲು ಕಾರಣವಾಗಬಹುದಾದ ಅಥವಾ ಕಾರಣವಾದ ಅಪಘಾತಗಳು.

(ಜಿ) ಟ್ರಾಕಿನ ಮೇಲಿನ ಯಾವುದೇ ಇತರ ಅಡಚಣೆಗಳು.

(2) ರೈಲು ನಿರ್ವಾಹಕನು ಯಾವುದೇ ಅಸುರಕ್ಷಿತ ಅಂಶವನ್ನು ಗಮನಿಸಿದಲ್ಲಿ ತಕ್ಷಣವೇ ಆ ಬಗ್ಗೆ ಸಾರಿಗೆ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ವರದಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಅದರ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸಲು ಮತ್ತು ಅದರ ಕಾರಣವನ್ನು ನಿವಾರಿಸಲು ಕ್ರಮಕೈಗೊಳ್ಳಬಹುದಾಗಿದೆ.

(3) ಭೂಕಂಪದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ತಕ್ಷಣದಿಂದಲೇ ಎಲ್ಲಾ ರೈಲುಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವಂತೆ ಸೂಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅಂಥ ಭೂಕಂಪ ಕಡಿಮೆಯಾದ ಮೇಲೆ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ರೈಲು ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ಟ್ರಾಕು ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಅಡಚಣೆಯಿಂದ ಮುಕ್ತವಾಗಿದೆ

ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಪರೀಕ್ಷಿಸಿ ನಡೆದಾಡುವ ವೇಗದಲ್ಲಿ ರೈಲನ್ನು ರಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟೆಡ್
 ಮ್ಯಾನ್ಯುಯಲ್ ವಿಧಾದಲ್ಲಿ ಮುಂದಿನ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದವರೆಗೆ
 ಮುಂದುವರೆಯುವಂತೆ ನಿಲುಗಡೆಯಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ರೈಲು
 ನಿರ್ವಾಹಕನಿಗೆ ಸೂಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು:
 ಪರಂತು, ಅಂಥ ಘಟನೆಯ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಎಲ್ಲಾ ಟ್ರಿಯಾಕ್ ಮತ್ತು
 ವಿನ್ಯಾಸಗಳನ್ನು ಪರೀಕ್ಷಿಸಿ ಅವುಗಳು ಸುರಕ್ಷಿತ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿರುವುದು
 ಕಂಡುಬಂದರೆ ರೈಲುಗಳನ್ನು ಪರೀಕ್ಷಿಸಿ ಅವುಗಳು ಸುರಕ್ಷಿತ
 ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿರುವುದು ಕಂಡುಬಂದರೆ ರೈಲುಗಳ ಸಾಮಾನ್ಯ
 ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ಪುನರ್‌ಸ್ಥಾಪಿಸುವುದು.

- 54. ಅಪಘಾತಗಳು.-** (1) ಅಪಘಾತಗಳ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ವೈದ್ಯಕೀಯ ನೆರವಿಗೆ
 ಮತ್ತು ಅನಾರೋಗ್ಯಪೀಡಿತ, ಗಾಯಗೊಂಡ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸ್ಥಳಾಂತರಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ
 ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಆಂಬುಲೆನ್ಸ್, ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಮತ್ತು ವಾಹನಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ
 ಮಾಡುವುದು ಮತ್ತು ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸಿರುವಂಥ ಉಪಬಂಧಗಳ
 ಪ್ರಕಾರ ಸೇರಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
- (2) ಗಂಭೀರ ಸ್ವರೂಪದ ಅಪಘಾತದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯ ನಿಯಂತ್ರಕನು
 ಆಡಳಿತ ವರ್ಗದ ಹಿರಿಯ ಅಧಿಕಾರಿಗೊಂದಿಗೆ ಸಮಾಲೋಚನೆ ನಡೆಸಿ,
 ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸಿರುವ ಉಪಬಂಧಗಳ ಪ್ರಕಾರ
 ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ತುರ್ತುಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಎಂದು ಘೋಷಿಸಬಹುದು.
- (3) ಆಡಳಿತ ವರ್ಗದ ಒಬ್ಬ ಕಿರಿಯ ಅಧಿಕಾರಿಯನ್ನು ತುರ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿ
 ಅಧಿಕಾರಿ ಎಂದು ನೇಮಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣಾ ನಿಯಂತ್ರಣ

ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಾಗಲೀ ಅಥವಾ ಆ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿಯಾಗಲೀ ಘಟನೆಯ ಸ್ವರೂಪವನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿ ಒಂದು ತುರ್ತುಪರಿಸ್ಥಿತಿ ನಿಯಂತ್ರಣವನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

- (4) ತುರ್ತುಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಅಧಿಕಾರಿಯು, ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಎಲ್ಲಾ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ಮತ್ತು ತುರ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ನಿಭಾಯಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆ ಹಾಗೂ ಬಾಹ್ಯ ತುರ್ತು ಸೇವೆಗಳಾದಂಥ ಅಗ್ನಿಶಾಮಕ, ಆಂಬ್ಯುಲೆನ್ಸ್ ಮತ್ತು ಪೊಲೀಸ್ ಹಾಗೂ ಉಪಯುಕ್ತ ಸೇವೆಗಳ ನಡುವಿನ ಸಮನ್ವಯಗಳ ಪೂರ್ಣ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವನ್ನು ಹೊಂದಿರತಕ್ಕದ್ದು.

ಅಧ್ಯಾಯ-VIII

ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆಯ ವಿಧಾನಗಳು

55. ನಿರಂತರ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ನಿಯಂತ್ರಣ ವಿಧಾನ.- (1) ನಿರಂತರ

ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲು ನಿಯಂತ್ರಣ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣಾ ವಿಧಾನವನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯಲ್ಲಿ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಮತ್ತು ಡಿಪೋ ಹಾಗೂ ಮುಖ್ಯಮಾರ್ಗದ ಮಧ್ಯೆ ರೈಲುಗಳ ಓಡಾಟಕ್ಕಾಗಿ ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು.

- (2) ನಿರಂತರ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲು ನಿಯಂತ್ರಣ ವಿಧಾನವು, ಟ್ರಾಕ್ ಸರ್ಕ್ಯೂಟ್ ಮೂಲಕ ಟ್ರ್ಯಾಕಿನಿಂದ ರೈಲಿಗೆ ನಿರಂತರ ಹಾದಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಪ್ರವಹಿಸುವ ಮೂಲಕ ಕ್ಯಾಬ್ ಸಂಕೇತದೊಂದಿಗೆ ಚಾಲಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ಮತ್ತು ಗರಿಷ್ಠ ಸುರಕ್ಷಿತ ವೇಗದ ಮಿತಿಯ ಮೇರೆಗೆ ವಿವರಿಸಿರುವ ಒಂದು ಸುರಕ್ಷಿತ

ನಿರ್ವಹಣಾ ಆವರಣವನ್ನು ನಿರಂತರವಾಗಿ ಸೃಷ್ಟಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾ ಎಲ್ಲಾ ನಿರ್ವಹಣಾ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗಳ ಮೇರೆಗೆ ಎಲ್ಲಾ ರೈಲುಗಳ ಸುರಕ್ಷಿತ ಓಡಾಟವನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಂಡು ಗುರಿಯ ವೇಗ ಮತ್ತು ಗುರಿಯ ದೂರದ ತತ್ವದ ಮೇಲೆ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತದೆ.

(3) ಚಾಲಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಮಿತಿಯು (ಎಲ್ಲೆ) ವೇಗದಲ್ಲಿರುವ ತಪ್ಪಿನ ಅಂತರವನ್ನು ಮತ್ತು ದೂರದ ಅಳತೆಯನ್ನು ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾ ಬ್ರೇಕಿನ ಅಂತರಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ವಾಹನದ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆಯ ಸಮಯಗಳನ್ನು ಲೆಕ್ಕಹಾಕುತ್ತಾ ರೈಲು ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿ ಒಂದು ದೂರದ ಸ್ಥಳವನ್ನು ತಲುಪುವುದು.

(4) ಗರಿಷ್ಠ ಸುರಕ್ಷಿತ ವೇಗವು, ರೈಲು ನಿಯಂತ್ರಣ ಮತ್ತು ಸಂಕೇತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮಧ್ಯಪ್ರವೇಶವಿಲ್ಲದೆ ಯಾವ ವೇಗದಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿ ಓಡಲು ಅನುಮತಿಸಲಾಗಿದೆಯೋ ಅಂಥ ವೇಗವು ಗರಿಷ್ಠ ವೇಗವಾಗತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅವನು ಶಾಶ್ವತ ವೇಗ ನಿರ್ಬಂಧಗಳು, ರೈಲಿನ ಮಾದರಿಯ ಮೇಲೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸಿದ ವೇಗದ ಮಿತಿಗಳು ಮತ್ತು ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ವೇಗದ ನಿರ್ಬಂಧಗಳು ಇವುಗಳನ್ನು ಮೀರದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಲೆಕ್ಕಹಾಕತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲು ಚಾಲಕ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಎಲ್ಲೆಯನ್ನೂ ಎಂದೂ ಮೀರದೇ ನಿಂತುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು.

(5) ನಿರಂತರ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ನಿಯಂತ್ರಣ ವಿಧಾನವು ಈ ಮುಂದಿನ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ನಿರ್ವಹಣಾ ವಿಧಾನಗಳಿಗೆ ಅವಕಾಶ ಕಲ್ಪಿಸತಕ್ಕದ್ದು; ಎಂದರೆ

- (ಎ) ಸ್ವಯಂ ಚಾಲಿತ ವಿಧಾನ,
- (ಬಿ) ಕೋಡೆಡ್ ಮ್ಯಾನ್ಯುಯಲ್ ವಿಧಾನ,
- (ಸಿ) ರನ್ ಆನ್ ಸೈಟ್ ವಿಧಾನ,
- (ಡಿ) ರಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟೆಡ್ ಮ್ಯಾನ್ಯುಯಲ್ ವಿಧಾನ, ಮತ್ತು
- (ಇ) ಕಟ್ ಔಟ್ ವಿಧಾನ.

56. ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ವಿಧಾನ.- (1) ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಬಾಗಿಲನ್ನು ಮುಚ್ಚುವುದು ಮತ್ತು ತೆರೆಯುವುದನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿದಂತೆ ಆತನ ಮಧ್ಯಪ್ರವೇಶವಿಲ್ಲದೇ ರೈಲು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ವಿಧಾನವು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ವಿಧಾನವು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲು ಸಂರಕ್ಷಣಾ ಪ್ರಕಾರ್ಯಗಳ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಮತ್ತು ನಿಯಂತ್ರಣದ ಮೇರೆಗೆ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(2) ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ, ರೈಲುಗಾಡಿ ನಿಯಂತ್ರಣ ಮತ್ತು ಸಂಕೇತ ವಿಧಾನಗಳು -

- (ಎ) ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಮನ್ ಶಕ್ತಿಯನ್ನು ಅಳವಡಿಸುವ, ಕೋಸ್ಟಿಂಗ್ ಮತ್ತು ಬ್ರೇಕುಗಳನ್ನು ಹಾಕುವ ಮತ್ತು ಬಿಡುವ ಮೂಲಕ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ವೇಗವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ತಗ್ಗಿಸತಕ್ಕದ್ದು;
- (ಬಿ) ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತವಾಗಿ ವೇಗವನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ಹೆಚ್ಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

- (ಸಿ) ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲನೆಗೆ ಅವಶ್ಯವಿರುವ ಎಲ್ಲ
ಗುರುತುಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸತಕ್ಕದ್ದು;
- (ಡಿ) ಚಾಲನೆಯ ಅಧಿಕಾರದ ಗರಿಷ್ಠ ಸುರಕ್ಷಾ ವೇಗವನ್ನು
ಮತ್ತು ಅದರ ಮಿತಿಯನ್ನು ನಿರಂತರವಾಗಿ
ನಿರ್ಣಯಿಸತಕ್ಕದ್ದು;
- (ಇ) ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಚಲನೆಯನ್ನು ಗರಿಷ್ಠ ಸುರಕ್ಷಾ ವೇಗಕ್ಕಿಂತ
ಹೆಚ್ಚಿನ ವೇಗವನ್ನು ಮತ್ತು ಚಲನೆಯ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು
ತಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು;
- (ಎಫ್) ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸಂರಕ್ಷಣಾ ಬಾಗಿಲು
ತೆಗೆದುಕೊಂಡಾಗ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ನಿಂತಿರುವಾಗ
ಸರಿಯಾದ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು
ತೆರೆಯತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅವಕಾಶವಿದ್ದರೆ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ
ತೆರೆಬಾಗಿಲುಗಳು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತವಾಗಿ ಸರಿಯಾದ
ಭಾಗದಲ್ಲಿ ತೆರೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು;
- (ಜಿ) ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಬಾಗಿಲುಗಳು ಮುಚ್ಚಿರುವುದು
ಪತ್ತೆಯಾಗದಿದ್ದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಲಿಸುವುದನ್ನು
ತಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು;
- (ಹೆಚ್) ಸಂಕೇತ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ರೈಲುಗಾಡಿ ಪುನಃ
ಪ್ರಾರಂಭವಾಗುವುದು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತವಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು;

(ಐ) ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಲುಗಡೆಯಿಂದ ರೈಲುಗಾಡಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವುದು
ಅಥವಾ ಪುನರ್‌ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ರೈಲುಗಾಡಿ
ಚಾಲಕನು ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

57. ಕೋಡೆಡ್ ಮ್ಯಾನ್ಯುಯಲ್ ವಿಧಾನ.- (1) ಕೋಡೆಡ್ ಮ್ಯಾನ್ಯುಯಲ್
ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ, ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ಕ್ಯಾಬ್ ಸಂಕೇತಗಳನ್ನು
ಪಾಲಿಸುವ ಮೂಲಕ ಚಾಲನೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

(2) ಕೋಡೆಡ್ ಮ್ಯಾನ್ಯುಯಲ್ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ, ರೈಲುಗಾಡಿ ನಿಯಂತ್ರಣ ಮತ್ತು
ಸಂಕೇತ ನೀಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು -

(ಎ) ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಚಾಲ್ತಿವೇಗವೂ ಸೇರಿದಂತೆ, ಚಾಲನೆ ಮಾಡಲು
ಅವಶ್ಯವಿರುವ ಕ್ಯಾಬ್ ಸಂಕೇತಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಎಲ್ಲ ಇತರ
ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(ಬಿ) ಗರಿಷ್ಠ ಸುರಕ್ಷತಾ ವೇಗವನ್ನು ಮತ್ತು ಚಾಲನ ಅಧಿಕಾರದ
ಮಿತಿಯನ್ನು ನಿರಂತರವಾಗಿ ನಿರ್ಣಯಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(ಸಿ) ಗರಿಷ್ಠ ಸುರಕ್ಷತಾ ವೇಗಕ್ಕಿಂತ ಅತಿಯಾದ ವೇಗದಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿ
ಚಾಲನೆಯನ್ನು ಅಥವಾ ಚಾಲನಾ ಅಧಿಕಾರದ ಮಿತಿಯನ್ನು
ತಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು;

(ಡಿ) ರೈಲುಗಾಡಿಯ ವೇಗವು ಗರಿಷ್ಠ ಸುರಕ್ಷತಾ ವೇಗವನ್ನು ಮೀರಿದರೆ,
ಕಿವಿಗೆ ಕೇಳಿಸಬಹುದಾದ ಮತ್ತು ನೋಡಬಹುದಾದ
ಎಚ್ಚರಿಕೆಯನ್ನು ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು;

(ಇ) ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಕಡೆಯ ಬಾಗಿಲುಗಳು ಮಾತ್ರ ತೆರೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ, ರೈಲುಗಾಡಿ ನಿಂತಿದ್ದಾಗ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಬಾಗಿಲು ತೆರೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಅವಕಾಶ ಕಲ್ಪಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(ಎಫ್) ರೈಲುಗಾಡಿ ಬಾಗಿಲುಗಳು ಮುಚ್ಚಿವೆ ಎಂಬುದು ಪತ್ತೆಯಾಗದಿದ್ದರೆ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಲಿಸಲು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವುದನ್ನು ತಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು.

58. ರನ್ ಆನ್ ಸೈಟ್ ವಿಧಾನ .- ಟ್ರ್ಯಾಕ್‌ನಿಂದ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸಂರಕ್ಷಣಾ ಸಂಕೇತಗಳು ಇಲ್ಲದಿರುವಾಗ ಮಾತ್ರ ಚಾಲನೆಯಾಗುವ ರನ್ ಆನ್ ಸೈಟ್ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ, ರೈಲು ಗಾಡಿಯನ್ನು ಕೈನಿಂದ ಸೈಟ್ (ನೋಟದ) ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಚಾಲನೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅದರ ವೇಗವು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸಂರಕ್ಷಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಗರಿಷ್ಠ ಗಂಟೆಗೆ 25 ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು. ಟ್ರ್ಯಾಕ್‌ನಿಂದ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸಂರಕ್ಷಣಾ ಸಂಕೇತಗಳನ್ನು ಸ್ವೀಕರಿಸಿದಾಗ, ಈ ವಿಧಾನವು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತವಾಗಿ ಕೋಡೆಡ್ ಮ್ಯಾನ್ಯುಯಲ್ ವಿಧಾನಕ್ಕೆ ಬದಲಾಯಿಸುತ್ತದೆ.

59. ನಿರ್ಬಂಧಿತ ಮ್ಯಾನ್ಯುಯಲ್ ವಿಧಾನ.- (1) ನಿರ್ಬಂಧಿತ ಮ್ಯಾನ್ಯುಯಲ್ ವಿಧಾನವು, ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯ ತಪ್ಪಿತದ ವಿಧಾನ ಮತ್ತು ಇದು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ನಿಯಂತ್ರಣದ ರೈಲುಗಾಡಿ ಹೊಂದಿರುವ ಉಪಕರಣವನ್ನು ಮೊದಲು ಶಕ್ತಗೊಳಿಸಿದಾಗ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತವಾಗಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದು ಕೋಡೆಡ್

ಮ್ಯಾನ್ಯುಯಲ್ ವಿಧಾನಕ್ಕೆ ವರ್ಗಾಯಿಸುವಾಗ ಸಾಕಷ್ಟು ಸುಸ್ಥಿತಿಗೆ ಬರುವವರೆಗೆ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ.

(2) ನಿರ್ಬಂಧಿತ ಮ್ಯಾನ್ಯುಯಲ್ ವಿಧಾನವನ್ನು -

(ಎ) ರೈಲುಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಡಿಪೋಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮಾಡಲು;

(ಬಿ) ಮುಖ್ಯ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ತುರ್ತು ಬ್ರೇಕನ್ನು ಹಾಕುವಾಗ ಮತ್ತು ಕ್ಯಾಬ್ ಸಂಕೇತಗಳು ಇಲ್ಲದಿರುವಾಗ;

(ಸಿ) ಡಿಪೋಗೆ ಪ್ರವೇಶಿಸಲು; ಮತ್ತು

(ಡಿ) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಂದ ಸೂಚನೆಗಳು ಬಂದ ಮೇಲೆ -

- ಉಪಯೋಗಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(3) ನಿರ್ಬಂಧಿತ ಮ್ಯಾನ್ಯುಯಲ್ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ವೇಗವನ್ನು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ರಕ್ಷಣಾ ಉಪಕರಣದ ಹಲಗೆಯ ಮೇಲೆ ಇರುವಂತೆ ಗಂಟೆಗೆ ಗರಿಷ್ಠ 25 ಕಿ.ಮಿ.ಗೆ ಸೀಮಿತಗೊಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(4) ಸರಿಯಾದ ಭಾಗದಲ್ಲಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನು ಸಹ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ಕೈಯಿಂದ ಚಾಲನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

60. ಕಟ್‌ಔಟ್ ವಿಧಾನ.- (1) “ಕಟ್‌ಔಟ್ ” ವಿಧಾನವನ್ನು ರೈಲುಗಾಡಿ ಹೊಂದಿರುವ ರೈಲುಗಾಡಿ ನಿಯಂತ್ರಣ ಮತ್ತು ಸಂಕೇತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ವಿಫಲಗೊಂಡ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಬಳಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಅಂತಹ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ವೇಗವು ರೈಲುಗಾಡಿ ಸಾಧನಸಾಮಗ್ರಿ ಹಲಗೆಯ ಮೇಲೆ ಜಾರಿಯಲ್ಲಿರುವಂತೆ ಗಂಟೆಗೆ 25 ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೆ ನಿರ್ಬಂಧಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

- (2) ಕಟ್‌ಔಟ್ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಮಾರ್ಗಪಕ್ಕದ ಸಂಕೇತಗಳ ಮತ್ತು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ರೇಡಿಯೋದಲ್ಲಿ ಮಾತಿನ ಮೂಲಕ ಕೊಡುವ ಸೂಚನೆಗಳ ಅನುಸಾರ ಚಾಲನೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.
- (3) ಮುಖ್ಯ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಕಟ್‌ಔಟ್ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವುದನ್ನು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನ ಸೂಚನೆಗಳ ಮೇರೆಗೆ ಮಾತ್ರ ಅನುಮತಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ.
- (4) ಸರಿಯಾದ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿ ಬಾಗಿಲುಗಳನ್ನೂ ಸಹ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕನು, ಕೈಯಿಂದ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

ಅಧ್ಯಾಯ-IX

ಏಕಮಾರ್ಗದ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ

61. ಏಕಮಾರ್ಗದ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯ ಉದ್ದೇಶ.- ಓಡುತ್ತಿರುವ ಮಾರ್ಗಗಳ ಒಂದರಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಎರಡು ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ನಡುವೆ ಒಂದು ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಅಡಚಣೆಯುಂಟಾದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ರೈಲುಗಾಡಿ ಸೇವೆಯನ್ನು ಬಾಧಿತವಾಗದಿರುವ ಟ್ರಾಕಿನ ಮೇಲೆ ಏಕಮಾರ್ಗದ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಎರಡೂ ದಿಕ್ಕುಗಳಲ್ಲಿ ಪಕ್ಕದ ಮಾರ್ಗದ ಮೇಲೆ ಮುಂದುವರಿಸಬಹುದು ಮತ್ತು ಅಂತಹ ಏಕಮಾರ್ಗದ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯನ್ನು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ನಿರ್ಣಯಿಸುವ ಅಂತರಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಗುಂಪುಗಳಲ್ಲಿ 'ತಂಡಗಳಾಗಿ', ಇನ್ನೊಂದು ದಿಕ್ಕಿನಿಂದ ಅಷ್ಟೇ ಸಮಾನ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಗುಂಪುಗಳಲ್ಲಿ ಅನುಸರಿಸುವ ಮೂಲಕ ಸಾಧಿಸಬಹುದು.

62. ಅನುಷ್ಠಾನ.- (1) ಸಂಚಾರಿ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಮುಖ್ಯ ನಿಯಂತ್ರಕನೊಂದಿಗೆ ಸಮಾಲೋಚಿಸಿ, ಏಕಮಾರ್ಗ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಲು ನಿರ್ಣಯಿಸಬಹುದು,-

(2) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಹಿಂದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗುವ ಮೊದಲು ಏಕಮಾರ್ಗ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲೂ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(3) ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿರುವ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂನ ಮೇಲೆ ಜನದಟ್ಟಣೆಯನ್ನೂ ಸಹ ಹತ್ತಿರದಿಂದ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಮಿತಿಮೀರಿದ ಜನದಟ್ಟಣೆಯು ಅಪಾಯಕಾರಿಯಾದಾಗ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಪ್ರವೇಶಗಳನ್ನು ಮುಚ್ಚಲು ಸಿದ್ಧರಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು.

(4) ಈ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕರುಗಳು, ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ನೋಟದ ಮತ್ತು ಕೇಳುವ ಘೋಷಣೆಗಳನ್ನು ಮಾಡುವ ಮೂಲಕ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸರಿಯಾದ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂಗೆ ಸಾಗುವಂತೆ ನಿರ್ದೇಶಿಸಲು ಅವಶ್ಯವಿರುವ ಯಾವುದೇ ಇತರ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು.

(5) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಎಲ್ಲ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಾಲಕರಿಗೆ, ಸ್ಥಳದ ಮತ್ತು ಏಕಮಾರ್ಗ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯ ದಿಕ್ಕಿನ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(6) ರೈಲುಗಾಡಿಗಳು, ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯು ಸೇರಿದಂತೆ ಸಾಮಾನ್ಯ ಸಂಕೇತಗಳ ಅಡಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ಆದರೆ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯೊಂದಿಗೆ ಸಜ್ಜುಗೊಂಡ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲುಗಾಡಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ನಿಯಂತ್ರಣವು, ಪ್ರಯಾಣದ ಸಾಮಾನ್ಯ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಲಭ್ಯವಿರತಕ್ಕದ್ದು. ಹಿಂದಕ್ಕೆ ಚಲಿಸುವ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ, ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಕೈನಿಂದ ನಡೆಸುವ ಕ್ಯಾಬ್ ಸಂಕೇತ ವಿಧಾನದ ಅಡಿ ಚಾಲನೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

(7) ಸಹಜ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮರಳಿದಾಗ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಕೊನೆಯ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಏಕಮಾರ್ಗ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿನಿಲ್ದಾಣದ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ವಿಭಾಗವನ್ನು ಹಿಂದಕ್ಕೆ ಚಲಿಸುವ ದಿಕ್ಕಿಗೆ ಹಾದುಹೋಗಲು ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು. ಆನಂತರ ಸಾಮಾನ್ಯ ನಿಲ್ದಾಣ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯು ಮರಳತಕ್ಕದ್ದು.

63. ಸಂಕೇತಗಳು ವಿಫಲಗೊಳ್ಳುವುದು.- ಎಲ್ಲ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಮೇಲೆ ನಿರ್ಬಂಧಿತ ಮ್ಯಾನ್ಯುಯಲ್ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಅವಶ್ಯಗೊಳಿಸುವಂತೆ ಮಾಡುವ ಟ್ರಾಕ್ ಭಾಗದ ಸಂಕೇತ ನೀಡುವ ಸಾಧನವು ವಿಫಲವಾದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಏಕಮಾರ್ಗದ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯನ್ನು ತಕ್ಷಣವೇ ನಿಲ್ಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅವಶ್ಯವಿದ್ದರೆ, ಆಗಲೂ ರೈಲುಗಾಡಿಯು, ಪ್ರಯಾಣದ ಸಾಮಾನ್ಯ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿನ ಭಾಗದಲ್ಲಿ

ಹಾದುಹೋಗಬಹುದು ಮತ್ತು ದೋಷಗಳನ್ನು ದುರಸ್ತಿ ಮಾಡಿದ ನಂತರ, ಏಕಮಾರ್ಗ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯನ್ನು ಪುನರ್ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಬಹುದು.

ಅಧ್ಯಾಯ-X

ಶಾಶ್ವತವಾದ ಮಾರ್ಗ ಮತ್ತು ಕಾಮಗಾರಿಗಳು

64. ಸಾಮಾನ್ಯ.- (1) ಎಲ್ಲಾ ರೈಲುಓಡುವ ಟ್ರಾಕ್‌ಗಳನ್ನು ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿಧಿಸಲಾದ ಕಾಲದ ಅಂತರಗಳಲ್ಲಿ ಪರಿಶೀಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
- (2) ಟ್ರಾಕ್ ಮೇಲೆ ಸಂಚರಿಸುವುದು ಯಾರ ಕರ್ತವ್ಯವಾಗಿರುತ್ತದೆಯೋ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಆ ಎಲ್ಲ ನೌಕರರನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ತರಬೇತುಗೊಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು (1)ನೇ ಉಪನಿಯಮದ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ಅನಧಿಕೃತಗೊಳಿಸಿದ ನೌಕರರೆಂದು ಪ್ರಮಾಣೀಕರಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
- (3) ಟ್ರಾಕ್‌ಗಳ ಮೇಲೆ ಸಂಚರಿಸುವ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಎಲ್ಲ ನೌಕರರು ಸಮುಚಿತವಾದ ಎದ್ದು ಕಾಣುವ ಉಡುಪನ್ನು ಧರಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
- (4) ಇಂಜಿನಿಯರನ ಸ್ವಾಧೀನತೆಯಲ್ಲಿರುವುದರ ಹೊರತಾಗಿ ಹಳಿಯ ಮೇಲೆ ಟ್ರಾಕ್ ಸರ್ಕ್ಯೂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮಾಡಲು ಸಮರ್ಥವಾಗಿರದ ಯಾವುದೇ ರೈಲು ಕೂಡಿಸಿರುವ ವಾಹನವನ್ನು ಟ್ರಾಕ್‌ನ ಮೇಲೆ ಇರಿಸತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.
- 65 ಸಂಚಾರವಿಲ್ಲದ ವೇಳೆಗಳಲ್ಲಿ ಟ್ರಾಕ್‌ನ ಕಾಮಗಾರಿ ಮತ್ತು ಟ್ರಾಕ್ ಬದಿಯ ಕಾಮಗಾರಿ.-
- (1) ಯಾರೇ ಉಸ್ತುವಾರಿ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಸಂಚಾರಿ ನಿಯಂತ್ರಕನ ಅನುಮತಿ ಇಲ್ಲದೆ ಯಾವುದೇ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಲಿಸುವ ಮಾರ್ಗದ ಟ್ರಾಕ್‌ನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.

(2) ಸಂಚಾರವಿಲ್ಲದ ವೇಳೆಗಳನ್ನು ಯಾವುದೇ ಕಾಮಗಾರಿ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸೇರಿದಂತೆ, ಕೊನೆಯ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಮತ್ತು ಬೆಳಗ್ಗೆ ಪುನಃ ಸಂಚಾರವು ಪ್ರಾರಂಭವಾಗುವ ಮೊದಲು ಪ್ರಕಟಿಸಲಾದ ವೇಳೆಯ ಅಂತರದ ನಡುವಿನ ವೇಳೆಗಳೆಂದು ಪರಿಭಾಷಿಸಲಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಸಾಮಾನ್ಯ ವೇಳೆಯನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯು ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ವ್ಯತ್ಯಸ್ಥಗೊಳಿಸಬಹುದಾದಂತೆ ಸೂಕ್ತ ಕಿರುಹೊತ್ತಿಗೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(3) ಟ್ರಾಕ್‌ನ ಸಮಗ್ರತೆಗೆ ಬಾಧಕವಾಗದ ಅಥವಾ ಏಣಿಗಳ ಅಥವಾ ಸ್ಕೆಫೋಲ್ಡಿಂಗ್‌ಗಳ ಬಳಕೆ ಅಗತ್ಯವಿರದ ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಅಥವಾ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅಪಾಯವನ್ನು ಒಳಗೊಳ್ಳುವ ಸಾಧನದ ಪರಿಶೀಲನೆ ಅಥವಾ ದುರಸ್ತಿಯನ್ನು ಮಾಡಲು ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಉಸ್ತುವಾರಿ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯು, ಈ ಮುಂದಿನ ಷರತ್ತುಗಳ ಮೇರೆಗೆ ಟ್ರಾಕ್‌ನ ಮೇಲೆ ಪ್ರವೇಶಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ಅವು ಯಾವುವೆಂದರೆ.-

(ಎ) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಸ್ಥಳವನ್ನು ಮತ್ತು ಯಾವ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಅನುಮತಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆಯೋ ಅದನ್ನು ಮತ್ತು ಸಿಬ್ಬಂದಿಯು ಟ್ರಾಕ್ ಬಿಟ್ಟು ಹೊರಡತಕ್ಕ ವೇಳೆಯನ್ನು ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸುತ್ತ ಅನುಮತಿ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು.

(ಬಿ) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು,, (ಎ) ಖಂಡದ ಮೇರೆಗೆ ಯಾರಿಗೆ ಅನುಮತಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆಯೋ ಆ ಸಮಯ, ಸ್ಥಳವನ್ನು ಲಾಗ್ ಪುಸ್ತಕದಲ್ಲಿ ಬರೆಯತಕ್ಕದ್ದು;

(ಸಿ) ಕಾಮಗಾರಿ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ಮೇಲೆ, (ಎ) ಖಂಡದ ಮೇರೆಗೆ ಯಾರಿಗೆ ಅನುಮತಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆಯೋ ಆ ವ್ಯಕ್ತಿಯು, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನ ಬಳಿ ಹಾಜರಾಗತಕ್ಕದ್ದು, ತಾನೇ ಗುರುತು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅವನು ಮತ್ತು ಅವನು ಸಾಧನಗಳು ಟ್ರಾಕ್‌ನಿಂದ ತೆಗೆಯಲ್ಪಟ್ಟಿರುವುದನ್ನು ಮತ್ತು ಸೇವೆಯನ್ನು ಪುನರಾರಂಭಿಸಲು ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ದೃಢಪಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು;

(ಡಿ) ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ್ದ ವೇಳೆಯೊಳಗೆ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಗದಿದ್ದರೆ, (ಎ) ಖಂಡದ ಮೇರೆಗೆ ಯಾರಿಗೆ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆಯೋ ಆ ವ್ಯಕ್ತಿಯು, ಅವನಿಗೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ್ದ ವೇಳೆಯು ಮುಗಿಯುವ ಮೊದಲು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಕಾಲವಿಸ್ತರಣೆಗೆ ಮತ್ತು ಇಂಜಿನಿಯರನ ಸ್ವಾಧೀನತೆಗೆ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನೊಂದಿಗೆ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು; ಮತ್ತು

(ಇ) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಕಾಮಗಾರಿಯ ಎಲ್ಲ ಅನುಮತಿಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ನೀಡುವ ಮತ್ತು ಹಿಂತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವವರೆಗೆ ಸಾಮಾನ್ಯ ಸೇವೆಯ ಪ್ರಾರಂಭಕ್ಕೆ ಅನುಮತಿ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ;

(4) ಸಂಚಾರವಿಲ್ಲದ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ನಡೆಸಲಾಗುವ ಎಲ್ಲ ಇತರ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಇಂಜಿನಿಯರನ ಸ್ವಾಧೀನತೆಯಿಂದ ಸಂರಕ್ಷಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

66. ಸಂಚಾರ ವೇಳೆಗಳಿಗೂ ವಿಸ್ತಾರವಾಗುವ ಟ್ರಾಕ್ ಕಾಮಗಾರಿ ಮತ್ತು ಟ್ರಾಕ್ ಬದಿಯ

ಕಾಮಗಾರಿ .- (1) ಸಂಚಾರವಿರದ ವೇಳೆಗಿಂತಲೂ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸೇವೆಗಳು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮಾಡುವ ವೇಳೆವರೆಗೆ ವಿಸ್ತೃತವಾಗುವ ಎಲ್ಲ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಕನಿಷ್ಠ ಒಂದು ತಿಂಗಳ ಮೊದಲು ಅಧಿಸೂಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(2) ಅಂತಹ ಎಲ್ಲ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಇಂಜನಿಯರನ ಸ್ವಾಧೀನತೆಯಲ್ಲಿ ನಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು.

(3) ಇಂಜನಿಯರನ ಸ್ವಾಧೀನತೆ ಇಲ್ಲದೆ, ಸಂಚಾರವಿರದ ವೇಳೆಯೊಳಗೆ ನಡೆಸಲು ಯೋಜಿಸಲಾದ, ಆದರೆ ಮುಂಗಾಣದ ಸಂದರ್ಭ- ಸನ್ನಿವೇಶಗಳಿಂದಾಗಿ ವಿಳಂಬವಾದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಇಂಜನಿಯರನ ಸ್ವಾಧೀನತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂರಕ್ಷಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(4) ಇಂಜನಿಯರನ ಸ್ವಾಧೀನತೆಯ ಸಮುಚಿತ ರಕ್ಷಣೆಯನ್ನು ಇರಿಸುವವರೆಗೆ ಮಾರ್ಗದ ಪಕ್ಕದ ಭಾಗಗಳ ಮೇಲೆ ಯಾವ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸೇವೆಗಳು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.

67. ಸಂಚಾರದ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ತುರ್ತು ಟ್ರಾಕ್ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಅಥವಾ ಟ್ರಾಕ್ ಬದಿಯ

ಕಾಮಗಾರಿಗಳು.- (1) (2)ನೇ ಉಪನಿಯಮದಲ್ಲಿ ಉಪಬಂಧಿಸಲಾದಂತೆ ಹೊರತು, ರೈಲುಗಾಡಿ ಸೇವೆಗಳು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ನಡೆಯುವ ವೇಳೆಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ನಿರಂತರ ಉಸ್ತುವಾರಿಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.

(2) ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ತಡೆಯಲು ಅಥವಾ ರೈಲುಗಾಡಿ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಲು ಅಥವಾ ಸಹಜ ಸ್ಥಿತಿಗೆ ತರಲು ತುರ್ತು ದುರಸ್ತಿ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ನಡೆಸಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ, ಅಂತಹ ತುರ್ತು ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು

ವಿಳಂಬವಾಗದಂತೆ, ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಸೇವೆಗಳ ಅತ್ಯಾವಶ್ಯಕತೆಯನ್ನು ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಯ ವೇಳಾಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಹೊಂದಾಣಿಕೆಗಳನ್ನು ಮಾಡುವುದನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಂದ ಮಂಜೂರಾಗತಕ್ಕ ಇಂಜಿನಿಯರನ ಸ್ವಾಧೀನತೆಯಡಿ ನಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು.

68. ಇಂಜಿನಿಯರನ ಸ್ವಾಧೀನತೆ.- (1) ರೈಲುಗಾಡಿಗಳು ಓಡುವ ಮಾರ್ಗಗಳ ಇಂಜಿನಿಯರನ ಸ್ವಾಧೀನತೆಯನ್ನು, ಇಂಜಿನಿಯರನು ಸ್ವಾಧೀನತೆಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬಹುದೆ ಅಥವಾ ಇಲ್ಲವೆ ಎಂಬುದರ ಬಗ್ಗೆ ಅಂತಿಮ ಹೊಣೆಯನ್ನು ಹೊತ್ತಿರುವ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.
- (2) ಡಿಪೋದಲ್ಲಿ ಟ್ರಾಕ್‌ಗಳ ಮೇಲಿನ ಎಲ್ಲ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಡಿಪೋ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡತಕ್ಕ ಇಂಜಿನಿಯರನ ಸ್ವಾಧೀನತೆಯೊಳಗೆ ಕೈಗೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು.
- (3) ಇಂಜಿನಿಯರನ ಸ್ವಾಧೀನತೆಯಡಿಯಲ್ಲಿನ ಪ್ರದೇಶವು, ಪ್ರಭಾರಧಾರಕ ಇಂಜಿನಿಯರ್ ಅಧಿಕಾರಿಯ ಏಕಮಾತ್ರ ಹೊಣೆಯಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಚಲನೆಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಆ ಪ್ರದೇಶದೊಳಗಿನ ಸುರಕ್ಷಾ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಎಲ್ಲ ವಿಷಯಗಳೂ ಅವನ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- (4) ಇಂಜಿನಿಯರನ ಸ್ವಾಧೀನತೆಯ ಪ್ರಭಾರದಲ್ಲಿರುವ ವ್ಯಕ್ತಿಯನ್ನು ಆ ಪಾತ್ರದ ಕರ್ತವ್ಯಗಳು ಮತ್ತು ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ತರಬೇತುಗೊಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಹಾಗೆಂದು ಅಧಿಕೃತ ಅಧಿಕಾರಿಯಿಂದ ಪ್ರಮಾಣೀಕರಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(5) ಒಂದೇ ಸ್ವಾಧೀನತೆಯಲ್ಲಿ, ಒಂದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಉಸ್ತುವಾರಿ ಘಟಕವು ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರೆ, ಆಗ ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಒಬ್ಬ ವ್ಯಕ್ತಿಯನ್ನು ಎಲ್ಲ ಘಟಕಗಳ ಕಾಮಗಾರಿಯ ಸಂಯೋಜನೆಗೆ ಹೊಣೆಗಾರನಾದ ವ್ಯಕ್ತಿಯನ್ನಾಗಿ ನೇಮಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(6) (1)ನೇ ಮತ್ತು (2)ನೇ ಉಪನಿಯಮಗಳ ಮೇರೆಗೆ ಸ್ವಾಧೀನತೆಯನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡಿದಾಗ, ಪ್ರಭಾರದಲ್ಲಿರುವ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಅಧಿಕಾರಿಯು, ಸ್ವಾಧೀನತೆಯ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ರೈಲುಗಾಡಿಗಳು ಪ್ರವೇಶಿಸುವುದನ್ನು ಈ ಮುಂದಿನ ರೀತಿಗಳಲ್ಲಿ ರಕ್ಷಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ಯಾವುವೆಂದರೆ:-

(ಎ) ಸ್ವಾಧೀನತೆಯ ಮಿತಿಯಲ್ಲಿ ವಾಹನವನ್ನು ಸುಭದ್ರಗೊಳಿಸುವುದು;

(ಬಿ) ಸ್ವಾಧೀನತೆಯ ಪ್ರದೇಶದಿಮದ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಮಾರ್ಗ ಮಾರ್ಗಾಂತರಗೊಳಿಸುವ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಹೊರಳುಗಂಬಿಗಳನ್ನು ಸುಭದ್ರಗೊಳಿಸುವುದು;

(ಸಿ) ಸ್ವಾಧೀನತೆಯ ಮಿತಿಯಲ್ಲಿ ಟ್ರಾಕ್ ಸರ್ಕ್ಯೂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಶಾರ್ಟ್ ಸರ್ಕ್ಯೂಟಿಂಗ್ ಕೇಬಲ್‌ಗಳನ್ನು ಬಳಸುವುದು; ಮತ್ತು

(ಡಿ) ವಿಶೇಷ ನಿರ್ದೇಶನಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಯಾವುದೇ ಇತರ ಮಾರ್ಗಗಳು.

(7) ಎರಡೂ ದಿಕ್ಕಿನಿಂದ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ನಡೆಸಲು ಮಾರ್ಗ ಸಂಕೇತಗಳನ್ನು ಬಳಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಮರ್ಥವಾದ ಪ್ರವೇಶದ ಎಲ್ಲ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ರಕ್ಷಣೆಯನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು (6)ನೇ ಉಪನಿಯಮದ ಅನುಸಾರ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ವಿಧಾನಗಳನ್ನು ಬಳಸಬಹುದು.

- (8) ಸ್ವಾಧೀನತೆಯ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಕಾಮಗಾರಿ ನಿರ್ವಹಿಸುವ ರೈಲುಗಾಡಿ ಅಥವಾ ತಾನೇ ಮುಂದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ಉಸ್ತುವಾರಿ ವಾಹನವನ್ನು ಬಳಸಬೇಕಾದರೆ, ಅದು ಸ್ವಾಧೀನಪಡೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಮೊದಲು ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಆಗಮಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸ್ವಾಧೀನತೆಯ ಪ್ರದೇಶದ ಕಡೆಗೆ ಚಾಲನೆಯನ್ನು ನಿರ್ಬಂಧಿಸುವ ಕೆಂಪು ಬಣ್ಣವನ್ನು ಪ್ರದರ್ಶಿಸುವ ಲ್ಯಾಂಪ್‌ಗಳನ್ನು ಸ್ವಾಧೀನತೆಯ ಪರಿಮಿತಿಯಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಎಲ್ಲಿ ಇವುಗಳನ್ನು ಸ್ವಾಧೀನತಾ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ರಕ್ಷಿಸಲು ಬಳಸುವರೋ ಆ ಸುಭದ್ರಗೊಳಿಸಿದ ವಾಹನಗಳ ಮೇಲೆ ಇರಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
- (9) ಒಂದು ಟ್ರಾಕಿನ ಮೇಲಿನ ಕಾಮಗಾರಿಯು, ಪಕ್ಕದ ಟ್ರಾಕಿನ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಬಾಧಕವಾಗುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಇದ್ದರೆ, ಬಾಧಿತಗೊಳ್ಳುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಇರುವ ಎಲ್ಲ ಟ್ರಾಕ್‌ಗಳ ಸ್ವಾಧೀನತೆಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು.
- (10) ರೈಲುಗಾಡಿಗಳು ಪಕ್ಕದ ಟ್ರಾಕಿನಲ್ಲಿ ಹಾದುಹೋಗಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ, ಸ್ವಾಧೀನತೆಯ ಪ್ರಭಾರದಲ್ಲಿರುವ ವ್ಯಕ್ತಿಯು, ಕೈಯಿಂದ ಸಂಕೇತದ ಮೂಲಕ ಅನುಮತಿ ನೀಡುವ ಮೊದಲು, ಟ್ರಾಕ್ ಬಳಸುವುದಕ್ಕೆ ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು.
- (11) ರೈಲುಗಾಡಿಗಳು ಚಲಿಸಲು ಅತ್ಯಾವಶ್ಯಕವಾಗಿದ್ದ ಹೊರತು, ಟ್ರಾಕ್ಮನ್ ಶಕ್ತಿಯನ್ನು ಟ್ರಾಕ್ಮನ್ ಶಕ್ತಿ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಸ್ವಾಧೀನತಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಆರಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸೃಷ್ಟಿಕರಣದ ಸ್ವೀಕೃತಿಯ ನಂತರ ಮರುಚಟುವಟಿಕೆಗೊಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

- (12) ನಿರ್ವಹಣಾ ಕಾಮಗಾರಿಗಾಗಿ ಅಥವಾ ಇಂಜಿನಿಯರನ ಸ್ವಾಧೀನತೆಗಾಗಿ ಅಥವಾ ಯಾವುದೇ ಇತರ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಟ್ರಾಕ್ಟ್‌ನ ಶಕ್ತಿಯ ಎಲ್ಲ 'ಆನ್' ಸ್ವಿಚ್‌ಗಳ ಅಥವಾ 'ಆಫ್' ಸ್ವಿಚ್‌ಗಳ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳ ಎಲ್ಲ ಸ್ವಿಚ್ ಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಪವರ್ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಂದ ಅನುಮೋದಿತವಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು.
- (13) ಪ್ರಭಾರದಲ್ಲಿರುವ ವ್ಯಕ್ತಿಯು, ಕಾಮಗಾರಿಯು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ಮೇಲೆ, ಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಪವರ್‌ನ್ನು ಸ್ವಿಚ್ ಆನ್ ಮಾಡಲು ಎಲ್ಲ ಸಂರಕ್ಷಣಾ ಸಾಧನಗಳನ್ನು ತೆಗೆಯಲಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ರೈಲುಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಚಾಲನೆ ಮಾಡಲು ಟ್ರಾಕ್ ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ದೃಢಪಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

69. ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಕಾಮಗಾರಿ: (1) ಇಂಜಿನಿಯರನ ಸ್ವಾಧೀನತೆ ಇಲ್ಲದೆ, ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯ ಸುರಕ್ಷತೆಗೆ ಬಾಧಕವಾಗುವ ಮತ್ತು ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಂದ ಅನುಮತಿ ಮಂಜೂರಾಗುವವರೆಗೆ ಯಾವ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ನಡೆಸತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.

(2) ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿನ ಎಲ್ಲ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಪ್ರವೇಶಿಸುವುದನ್ನು ತಡೆಯಲು ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿ ಬೇಲಿ ಹಾಕತಕ್ಕದ್ದು.

(3) ನಿರ್ವಹಣಾ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯು ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳ ಪ್ರಕಾರ, ಕಾಮಗಾರಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವ ಮೊದಲು ಮತ್ತು ಸ್ಥಳವನ್ನು (ನಿಲ್ದಾಣ) ಬಿಡುವ ಮೊದಲು ಪುನಃ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ

ವರದಿ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಉದ್ಭವಿಸುವ ಯಾವುದೇ ತುರ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಅವರು ಎಚ್ಚರಿಕೆ ನೀಡಬಹುದಾದಂತೆ, ಅವರ ಕೆಲಸಗಳ ವೇಳೆ ಮತ್ತು ಸ್ಥಳವನ್ನು ದಾಖಲಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

(4) ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕಾಮಗಾರಿ ಇದ್ದು, ಅಗ್ನಿಶಾಮಕ ಅಥವಾ

(5) ನಿರ್ವಹಣಾ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯು, ಅವರ ಸ್ವಂತ ರಕ್ಷಣೆಗೆ ಮತ್ತು ಪ್ರತ್ಯೇಕಗೊಳಿಸಿರುವ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಬೆಂಕಿ ಅಪಘಾತದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಎಚ್ಚರಿಕೆಯನ್ನು ನೀಡಲು ಹೊಣೆಯಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅವರ ಕೆಲಸವು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ಮೇಲೆ, ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ತಿಳಿಸುತ್ತ ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸಲಾದ ಸಾಧನಕ್ಕೆ ಸಹಜ ಪ್ರಕಾರ್ಯವನ್ನು ಮರಳಿಸಲೂ ಸಹ ಹೊಣೆಗಾರರಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು.

(6) ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಅಗ್ನಿಸೂಚಕವು ಅಥವಾ ಅಗ್ನಿಶಾಮನ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಮುಚ್ಚಿಹೋಗಬೇಕಾದ ಯಾವ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ನಿಲ್ದಾಣವು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಮುಕ್ತವಾಗಿರುವ ವೇಳೆಗಳಲ್ಲಿ ನಡೆಸತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.

(7) ಏಣಿಗಳನ್ನು ಅಥವಾ ಸ್ಕಪೋಲ್ಡಿಂಗ್‌ಗಳನ್ನು ಬಳಸಬೇಕಾಗಿರುವ ಯಾವ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಸಂಚಾರದ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ತುದಿಯಿಂದ ಹರಹುಗಳ ಅನುಸೂಚಿಯಲ್ಲಿ ನೀಡಿರುವ ಸ್ಥಿರ ನಿರ್ಮಿತಿಯ ಹರಹುಗಳ ಒಳಗೆ ನಡೆಸತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.

ಅಧ್ಯಾಯ-XI

ವಿದ್ಯುತ್ ಸರಬರಾಜು ಮತ್ತು ಟ್ರಾಕ್ಸನ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ

70. ಟ್ರಾಕ್ಸನ್ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುತ್ ಸರಬರಾಜು ವಿತರಣೆಯ ಸ್ವಿಚ್ಚನ್ನು ಹಾಕುವುದು ಮತ್ತು ಆರಿಸುವುದು .- ಎಲ್ಲ ಟ್ರಾಕ್ಸನ್ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುತ್ ವಿತರಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳು, ಎಲ್ಲ ಸಮಯಗಳಲ್ಲಿ ಜೀವಂತವಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸಾಧನದ (ಯಂತ್ರದ) ನಿರ್ವಹಣೆ ಅಥವಾ ಇತರ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕಾರ್ಯಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ರಕ್ಷಣೆಯು ಅವಶ್ಯವಿದ್ದಾಗ ಮಾತ್ರ ಆರಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(2) ಟ್ರಾಕ್ಸನ್ ಸರಬರಾಜನ್ನು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನ ಸೂಚನೆಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಹಾಕತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಆರಿಸತಕ್ಕದ್ದು :

ಪರಂತು, ತುರ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ಮಾಹಿತಿ ನೀಡಿದ ನಂತರ ಟ್ರಾಕ್ಸನ್ ವಿದ್ಯುತ್ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ವಿದ್ಯುತ್‌ನ್ನು ಆರಿಸಲು ಅಧಿಕಾರ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು.

(3) ಆರಿಸಲಾಗಿರುವ ಎಲ್ಲ ಟ್ರಾಕ್ಸನ್ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುತ್ ವಿತರಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ಯಾವುದೇ ನಿರ್ವಹಣಾ ಅಥವಾ ದುರಸ್ತಿ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಮೊದಲು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಮಣ್ಣಿನಿಂದ ಮುಚ್ಚಿರತಕ್ಕದ್ದು.

(4) ಹೈ-ಟೆನ್ಷನ್ ವಿತರಣಾ ಜಾಲದ ಮೇಲಿನ ಎಲ್ಲ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು, ಆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆ ಜಾಲದ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಾಗಿ ಪರ್ಯಾಪ್ತ ವಿದ್ಯುತ್ ಸರಬರಾಜಿನ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ಸುನಿಶ್ಚಿತಗೊಳಿಸುವ ಟ್ರಾಕ್ಸನ್ ವಿದ್ಯುತ್ ನಿಯಂತ್ರಕನ ಅನುಮತಿಯೊಂದಿಗೆ ಕೈಗೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು.

(5) **ತುರ್ತು ಟ್ರಿಪ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ:** (ಎ) ಯಾವುದೇ ತುರ್ತು ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ತುರ್ತು ಟ್ರಿಪ್ ಸ್ವಿಚ್‌ಗಳನ್ನು, ತುರ್ತು ಟ್ರಿಪ್ ಸ್ವಿಚ್‌ನ ಹತ್ತಿರದ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ವಿಭಾಗಗಳ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಡಿ.ಸಿ.ಟ್ರಾಕ್ಟ್‌ನ ವಿದ್ಯುತ್ ಸರಬರಾಜಿನ ಸಂಪರ್ಕ ಕಡಿದುಹಾಕಲು ಬಳಸಲಾಗುವುದು.

(ಬಿ) ತುರ್ತು ಟ್ರಿಪ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸ್ವಿಚ್ಚುಗಳನ್ನು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿನ ಫ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂನ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ತುದಿಯಲ್ಲಿ, ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೊಠಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಸುರಂಗ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿನ ಅಡ್ಡದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಅಳವಡಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ತುರ್ತು ಟ್ರಿಪ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸಕ್ರಿಯಗೊಳಿಸಿದ ನಂತರ, ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಸಂಕೇತವನ್ನು ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣಾ ನಿಯಂತ್ರಣ ಮತ್ತು ದತ್ತಾಂಶ ಆರ್ಜನೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಟ್ರಾಪಿಂಗ್ ಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ಒದಗಿಸಲಾದ ತರ್ಕ ಸೂತ್ರಗಳಿಗನುಸಾರವಾಗಿ, ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣಾ ನಿಯಂತ್ರಣ ಮತ್ತು ದತ್ತಾಂಶ ಆರ್ಜನೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸಂಬಂಧಿತ ಡಿ.ಸಿ. ಸರ್ಕ್ಯೂಟ್ ವಿಭಜಕಗಳಿಂದ ಸಂಪರ್ಕ ತಪ್ಪಿಸಿ, ಟ್ರಾಕ್ಟ್ ವಿಭಾಗವನ್ನು ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕರಹಿತಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ (ಡಿ-ಎನರ್ಜೈಸ್ಡ್) ಎಂದು ಸೂಚಿಸುವ ಸಂಕೇತಗಳನ್ನು ಕಳುಹಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

71. **ಪ್ರವೇಶ:-** (1) ಹೆಚ್ಚು ಹೈ-ವೋಲ್ಟೇಜ್ ಇರುವ ಸಾಧನಕ್ಕೆ ಸಮರ್ಥನೀಯ ಪ್ರವೇಶಾವಕಾಶದ ಎಲ್ಲ ಪಾಯಿಂಟ್‌ಗಳಿಗೆ ಬೀಗ ಹಾಕಿರತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಮೇಲೆ ಸೂಕ್ತ ಎಚ್ಚರಿಕೆ ನೋಟೀಸ್‌ಗಳನ್ನು ಪ್ರದರ್ಶಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(2) ಎಲ್ಲ ಸ್ವಿಚ್‌ಗೇರ್ ಮತ್ತು ಇತರ ಹೈ-ವೋಲ್ಟೇಜ್ ಇರುವ ಸಾಧನಕ್ಕೆ ಬೇಲಿ ಹಾಕಿರತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅಧಿಕೃತ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಮಾತ್ರ ಪ್ರವೇಶಿಸತಕ್ಕದ್ದು

ಹಾಗೂ ವಿದ್ಯುತ್ ಪ್ರವಹಿಸುತ್ತಿರುವ (ಜೀವಂತ) ಸಾಧನದ ಬಳಿಗೆ ಪ್ರವೇಶವನ್ನು ಆ ಸಾಧನದ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ತಪ್ಪಿಸಿದ್ದಾಗ ಮತ್ತು ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿಧಿಸಲಾದಂತೆ ಭೂಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಿದ್ದಾಗ ಮಾತ್ರ ಅನುಮತಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

- (3) ಯಾರೇ ವ್ಯಕ್ತಿಯೂ ಹೈ-ವೋಲ್ಟೇಜ್ ಅಥವಾ 750 ವಿ.ಡಿ.ಸಿ. ಸಾಧನದ ಮೇಲೆ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ ಅಥವಾ ಅನ್ಯಥಾ ಆತನು ಸೂಕ್ತವಾಗಿ ತರಬೇತಿ ಪಡೆಯದೆ ಮತ್ತು ಅಧಿಕೃತ ಅಧಿಕಾರಿಯಿಂದ ಅಂಥ ಕರ್ತವ್ಯಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಪ್ರಮಾಣೀಕೃತನಾಗದೆ ಮತ್ತು ಸಿಂಧುವಾದ ಸಕ್ಷಮತೆಯ ಪ್ರಮಾಣಪತ್ರವನ್ನು ಪಡೆಯದ ಹೊರತು ಸ್ಥಳೀಯ ನಿಯಂತ್ರಣದ ಮೂಲಕ ಅಂಥ ಸಾಧನವನ್ನು ತಿರುಗಿಸತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ ಮತ್ತು ಆತನು, ಅಂಥ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಮೊದಲು ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟ್ ವಿದ್ಯುತ್ ನಿಯಂತ್ರಕನ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ಸಹ ಪಡೆದಿರತಕ್ಕದ್ದು ಹಾಗೂ ಅಂಥಹ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ಪಡೆಯುವುದಕ್ಕಾಗಿ, ನೀಡುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಮತ್ತು ರದ್ದುಗೊಳಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಿನ ಕಾರ್ಯವಿಧಾನಗಳನ್ನು ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿಧಿಸಿರತಕ್ಕದ್ದು.

72. ವಿದ್ಯುಚ್ಛಾಪ ಮತ್ತು ಬೆಂಕಿ .- (1) ಯಾರೇ ವ್ಯಕ್ತಿಯು ವಿದ್ಯುತ್ ವಾಹಕದಿಂದ

ಒಂದು ಮೀಟರಿನಷ್ಟು ಸಮೀಪದಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ನಿರ್ವಹಿಸತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.

- (2) ಸಿಬ್ಬಂದಿಯ ಯಾರೇ ಸದಸ್ಯನು ಮೂರನೇ ರೈಲು ಕಂಬಿ ಸಾಧನದ ಸನಿಹದಲ್ಲಿ ಬೆಂಕಿ, ಹೊಗೆ, ವಿದ್ಯುಚ್ಛಾಪ ಅಥವಾ ಕರುಗುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸಿದರೆ ಎಷ್ಟು ಸಾಧ್ಯವೋ ಅಷ್ಟು ಬೇಗನೆ ಅದನ್ನು ಸಂಚಾರ

ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಆ ವಿಭಾಗ ಅಥವಾ ಮಾರ್ಗದಿಂದ
ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸಬೇಕೆಂದು ಕೋರತಕ್ಕದ್ದು.

(3) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಘಟನೆಯ ತನಿಖೆ ನಡೆಸಲು ಯಾವುದೇ
ಮುಂದಿನ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಆ ಮಾರ್ಗದ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ
ಹರಿಯುವ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ತಪ್ಪಿಸಲು ಟ್ರಾಕ್ಸ್‌ನ್ ವಿದ್ಯುತ್
ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ಸೂಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(4) ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಹತ್ತಿರದ ನಿಲ್ದಾಣದ ನಿಲ್ದಾಣದ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ
ಬೆಂಕಿ ಅಥವಾ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಾಪವನ್ನು ನಂದಿಸಲಾಗಿದೆಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು
ಪರೀಕ್ಷಿಸಲು ಸಹ ಸೂಚಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(5) ವರದಿ ಮತ್ತು ತನಿಖೆಯ ಹಾಗೂ ತಪ್ಪನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಿದ ಸ್ಥಿರೀಕರಣದ
ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ, ಟ್ರಾಕ್ಸ್‌ನ್ ವಿದ್ಯುತ್ ನಿಯಂತ್ರಕನು ವಿಭಾಗವನ್ನು
ಮತ್ತು ಚಾಲನೆಗೊಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ರೈಲ್ವೆ ಸೇವೆಗಳನ್ನು
ಪುನರಾರಂಭಿಸಲು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ಸಲಹೆ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು.

73. ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಮಾರ್ಗ ಮತ್ತು ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆ.-

ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಮಾರ್ಗ ಮತ್ತು ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆ
ಟ್ರಾಕ್ಸ್‌ನ್ ಕೈಪಿಡಿ ಮತ್ತು ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳಿಗನುಸಾರ ಕ್ರಮಬದ್ಧವಾಗಿ
ಪರಿಶೀಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

74. ಎಚ್ಚರಿಕೆ ನೀಡುವುದು.- ಮೂರನೇ ರೈಲು ಕಂಬಿಯ ಸಾಧನ ಕೆಟ್ಟುಹೋದ

ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿಯು ಎಚ್ಚರಿಕೆಯಿಂದ ಮುಂದುವರಿಯುವುದು
ಅಗತ್ಯವಾದಾಗ, ಟ್ರಾಕ್ಸ್‌ನ್ ವಿದ್ಯುತ್ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ಜಾರಿಯಲ್ಲಿರುವ

ಕಾರ್ಯವಿಧಾನಗಳಿಗೆ ಅನುಸಾರವಾಗಿ ಎಚ್ಚರಿಕೆ ಆದೇಶವನ್ನು ನೀಡುವುದಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು.

75. ಮೂರನೇ ರೈಲುಕಂಚಿ ಸಾಧನವು ವಿಫಲಗೊಂಡಾಗ ಅಥವಾ ಕೆಟ್ಟುಹೋದ

ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಸಂರಕ್ಷಣೆ.- ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಚಾಲಕನು ಮೂರನೇ ರೈಲು ಕಂಚಿ ಸಾಧನವು ವಿಫಲಗೊಂಡಾಗ ಅಥವಾ ಮೂರನೇ ರೈಲು ಕಂಚಿ ಸಾಧನವು ನಿಂತುಹೋದ ಕಾರಣಕ್ಕಾಗಿ ತನ್ನ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಮುಂದೆ ಚಲಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂದು ಕಂಡುಕೊಂಡಾಗ, ಆತನು ತನ್ನ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ಸುಭದ್ರಗೊಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ಮತ್ತು ಟ್ರಾಕ್ಮನ್ ವಿದ್ಯುತ್ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು 50ನೇ ನಿಯಮದ (2)ನೇ ಉಪನಿಯಮದಲ್ಲಿ ವಿಧಿಸಿರುವ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

76. ವಿದ್ಯುತ್ ಸಾಧನದ ಪಕ್ಕದ ಅಥವಾ ಅದನ್ನೊಳಗೊಂಡ ಕಾಮಗಾರಿಕೆ ಅನುಮತಿ.-

(1) ವಿದ್ಯುತ್ ಸಾಧನದ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತಿರುವ ಅಥವಾ ಅದರ ಯಾವುದೇ ಭಾಗಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಅಧಿಕೃತ ಉದ್ಯೋಗಿ ಮಾತ್ರವೇ ನಡೆಸತಕ್ಕದ್ದು.

(2) ಅಧಿಕೃತಗೊಳಿಸಿದ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗೆ ಕಾಮಗಾರಿ ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಅನುಮತಿ ನೀಡದ ಮತ್ತು ಜೊತೆಗೆ ಅತ್ಯುತ್ತಮ ಸುರಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸುತ್ತ ಕಾಮಗಾರಿಗೆ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ಪಡೆಯುವ, ಮಂಜೂರಾತಿ ಪಡೆಯುವ ಮತ್ತು ರದ್ದುಪಡಿಸುವ ಸವಿವರವಾದ ಕಾರ್ಯವಿಧಾನವನ್ನು ವಿಧಿಸತಕ್ಕ ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳ ಅನುಸಾರ, ಅವಶ್ಯವಿರುವೆಡೆ, ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಶಾಖೆಯ ಅರ್ಹನಾದ ಪ್ರತಿನಿಧಿಯನ್ನು

ನಾಮನಿರ್ದೇಶನ ಮಾಡದ ಹೊರತು (1)ನೇ ಉಪನಿಯಮದ ಮೇರೆಗೆ ಯಾವ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.

(3) ಅಧಿಕೃತ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯು, ಟ್ರಾಕ್ಟರ್ ವಿದ್ಯುತ್ ನಿಯಂತ್ರಕನ ಸಮ್ಮತಿಯೊಲ್ಲದೆ ಕಾಮಗಾರಿಗೆ ಅಂಥ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ನೀಡತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ ಮತ್ತು ಪ್ರತಿಯಾಗಿ ರೈಲುಗಾಡಿ ಚಲನೆಗಳ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮವುಂಟಾದಾಗ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ಮಾಹಿತಿ ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು. ಅಂಥ ಕಾಮಗಾರಿಯು ಯಾವುದೇ ಇತರ ಸ್ಥಾಪನೆಗಳಿಗೆ ಅಡಚಣೆಯುಂಟು ಮಾಡುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಇದ್ದಾಗ, ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳಿಗನುಸಾರವಾಗಿ ನಡೆಸಲಾಗುತ್ತದೆ.

(4) ಮೂರನೇ ರೈಲುಕಂಬಿಯ ಮೇಲಿನ ಅಥವಾ ಅದರ ಸಂಬಂಧಿತ ಕೇಬಲ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಸಾಧನದ ಮೇಲಿನ ಯಾವುದೇ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಅಥವಾ ಮೂರನೇ ರೈಲುಕಂಬಿಯ ಎರಡು ಮೀಟರುಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯೊಳಗೆ ಯಾವುದೇ ಇತರ ಪರಿಶೀಲನೆ ಅಥವಾ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಅಧಿಕೃತ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯಿಂದ ಕಾಮಗಾರಿಗೆ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು.

(5) ತುರ್ತು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಟ್ರಾಕ್ಟರ್ ಸ್ಥಾಪನೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯನ್ನು ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳಲ್ಲಿ ಇರುವ ಕಾರ್ಯವಿಧಾನಕ್ಕನುಸಾರವಾಗಿ ಕಾಮಗಾರಿಗೆ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡ ತರುವಾಯ ನಡೆಸತಕ್ಕದ್ದು.

77. ಸಿಬ್ಬಂದಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಎಚ್ಚರಿಕೆ ನೀಡುವುದು.- (1) ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ,

ಮಾನವ ಜೀವದ ಉಳಿವಿಗೆ ಅಪಾಯಕಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ, ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸಾಧನವನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಟ್ರಾಕ್ಸ್‌ನ್ ಮ್ಯಾನ್ಯುಯಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಸೂಚನೆಗಳ ಪ್ರಕಾರ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ನಿಷ್ಕ್ರಿಯಗೊಳಿಸಿದ ಮತ್ತು ಮಣ್ಣಿನಲ್ಲಿ ಹೂಳಿದ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಹೊರತು ಎಲ್ಲ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಾಧನವನ್ನು ಎಲ್ಲ ಸಮಯಗಳನ್ನು ಜೀವಂತವಾಗಿದೆ/ಸಕ್ರಿಯವಾಗಿದೆ ಎಂದು ಪರಿಗಣಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(2) ಈ ನಿಯಮಗಳಿಗೆ ಅನುಬಂಧಿಸಲಾದ ಅನುಸೂಚಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸಿದ ಎಚ್ಚರಿಕೆ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಎಲ್ಲ ಅಪಾಯ ಸಾಧ್ಯತೆಗಳಿರುವ ಸ್ಥಳಗಳ ಹತ್ತಿರ, ಯುಕ್ತ ಜಾಗರೂಕತೆಯನ್ನು ವಹಿಸಲು ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಎಚ್ಚರಿಕೆ ನೀಡಲು ಶಾಶ್ವತವಾಗಿ ಅಳವಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

(3) ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳಿಗನುಸಾರವಾಗಿ, ಮೂರನೇ ಕಂಬಿಯನ್ನು ನಿಷ್ಕ್ರಿಯಗೊಳಿಸಿದಾಗ ಮತ್ತು ಭೂಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದಾಗ ಮತ್ತು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಕಾರುಗಳು ಕೆಳಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾದ ವ್ಯಕ್ತಿಯು, ಕಾಮಗಾರಿ ನಡೆಸಲು ಅನುಮತಿ ಹೊಂದಿದ ಹೊರತು, ಯಾವ ವ್ಯಕ್ತಿಯೂ ಈ ವಾಹನಗಳು ಮೂರನೇ ರೈಲಿನ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ನಿಂತಿದ್ದಾಗ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಕೆಳಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.

78. ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳ ಬದಲಾವಣೆ .- ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಪಂಕ್ಷೀಕರಿಸುವ ಅಥವಾ

ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಸಮತಟ್ಟುಗೊಳಿಸುವಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಮಾಡುವ ಮೊದಲು ಮೂರನೇ ರೈಲಕಂಬಿ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಯಾರು ಹೊಣೆಗಾರರಾಗಿರುವರೋ ಅವರಿಗೆ ಯುಕ್ತ ಸೂಚನೆಯನ್ನು ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು, ಅದರಿಂದ ಹೊಸ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗಳಿಗೆ

ಹೊಂದುವಂತೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸಿದ ಗೇಜ್ ಅನ್ನು ಬಳಸಿ ಮೂರನೇ ರೈಲುಕಂಬಿಯನ್ನು ಸರಿಹೊಂದಿಸಬಹುದು.

79. **ವಿದ್ಯುದ್ದೀಕೃತ ವಿಭಾಗಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ನಿಯಮಗಳು.**— ವಿದ್ಯುದ್ದೀಕೃತ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಕಾಮಗಾರಿ ಯಾವುದಾದರೂ ಇದ್ದರೆ, ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಅಧಿಕೃತ ಅಧಿಕಾರಿಯು ನೀಡತಕ್ಕದ್ದು.

80. **ಟ್ರಾಕ್ಟನ್ ವಿದ್ಯುತ್ ಸ್ವಿಚ್ಚನ್ನು 'ಆಫ್' (ಆರಿಸುವುದು) ಮತ್ತು 'ಆನ್' (ಹಾಕುವುದು) ಮಾಡುವುದು.**— (1) ಟ್ರಾಕ್ಟನ್ ವಿದ್ಯುತ್‌ನ್ನು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸಿದ ಮೂರನೇ ರೈಲು ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಸಂಚಾರ ವೇಳೆಗಳಲ್ಲಿ ಟ್ರಾಕ್ಟನ್ ವಿದ್ಯುತ್ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಅಥವಾ ಅವನು ಅಧಿಕೃತಗೊಳಿಸಿದ ನೌಕರನು, ತುರ್ತು ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ —

(ಎ) ಗಂಭೀರ ವಿದ್ಯುತ್ ಹರಿವು ಅಥವಾ ಕರಗುವಿಕೆಯನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವ;

(ಬಿ) ಅಸಾಮಾನ್ಯ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವ ;

(ಸಿ) ಪ್ರವಾಹದ ನೀರು ಚರಂಡಿಯಿಂದ ತುಂಬಿ ಹರಿಯುತ್ತಿರುವ ;

— ಮುಂತಾದ ತುರ್ತು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ 'ಹಾಕ' ತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು 'ಆರಿಸ' ತಕ್ಕದ್ದು.

(2) “ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ತಪ್ಪಿಸುವ” ಕಾರ್ಯ ಮುಗಿದ ನಂತರ, ತುರ್ತು ವಿದ್ಯುತ್ ತಡೆಯನ್ನು ತೆಗೆಯುವ ಉದ್ಯೋಗಿಯು ಟ್ರಾಕ್ಟನ್ ವಿದ್ಯುತ್ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಗೆ ಆ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳಿಸುವುದು ಮತ್ತು ತುರ್ತು ವಿದ್ಯುತ್ ತಡೆಯನ್ನು ರದ್ದುಗೊಳಿಸುವುದು.

- (3) ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆ, ಟ್ರಾಕ್ಟರ್ ವಿದ್ಯುತ್ ನಿಯಂತ್ರಕನು, ರೈಲುಕಂಬಿಯನ್ನು ಪುನರ್/ಮರುಚಾಲನೆಗೊಳಿಸಲು ಅನುಮತಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಆ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವು ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿದೆ ಎಂದು ಮತ್ತು ಯಾವುದೇ ಅಡಚಣೆಗಳಿಂದ ಮುಕ್ತವಾಗಿದೆಯೆಂದು ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಮತ್ತು ಸಂಕೇತ ನೀಡುವ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಂದ ಸ್ಥಿರೀಕರಣ ಪಡೆದ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ಪಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು. ತದನಂತರ ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಸಂಚಾರವನ್ನು ಪುನರಾರಂಭಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

81. ನಿಷ್ಕ್ರಿಯಗೊಳಿಸಿದ ಅಥವಾ ಭೂಸಂಪರ್ಕಿತ ರೈಲು ಕಂಪಿಯೊಂದಿಗೆ ರೈಲುಮಾರ್ಗದ ವಿಭಾಗಗಳೊಳಗೆ ಅಥವಾ ಮೇಲೆ ವಿದ್ಯುತ್ ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಪ್ರವೇಶವನ್ನು ತಡೆಯುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ.- (1) ರೈಲುಕಂಬಿ ಸಾಧನವನ್ನು ನಿಷ್ಕ್ರಿಯಗೊಳಿಸಿರುವ ಅಥವಾ ಕಾಮಗಾರಿಗೆ ಅನುಮತಿ ನೀಡಿರುವ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದೊಳಗೆ ಅಥವಾ ಅಡ್ಡಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಪ್ರವೇಶಿಸುವುದರಿಂದ ವಿದ್ಯುತ್ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು ತಡೆಯುವುದಕ್ಕಾಗಿ, ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು, ಅಂಥ ಮಾರ್ಗಗಳ ತಡೆ-ಜೋಡಣೆ ಜಾರಿಗೆ ತರತಕ್ಕದ್ದು.
- (2) ಸಂಕೇತಗಳ ಸನ್ನೆಗಳು ಅಥವಾ ಸ್ಲೈಡ್ (ಸರುವು) ಅಥವಾ ತಳ್ಳು ಗುಂಡಿಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುತ್ (ಎಲೆಕ್ಟ್ರಿಕ್) ರೈಲುಗಾಡಿಯ ಚಲನೆ ನಿಯಂತ್ರಿಸುವ ಸ್ಥಾನಗಳನ್ನು ಸೂಕ್ತ ರೀತಿಯಿಂದ ಸಂರಕ್ಷಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಸ್ಥಾನಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಸಂಕೇತಗಳನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯವಾಗಿ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದರೆ, ಅವುಗಳನ್ನು ಭದ್ರಪಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಅವುಗಳನ್ನು ಸಾಮಾನ್ಯ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಬೀಗಮುದ್ರೆಗೊಳಪಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು

ಕೀಲಿಗಳನ್ನು ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕ ಅಥವಾ ಸಂದರ್ಭಾನುಸಾರ ಡಿಪೋ ನಿಯಂತ್ರಕನ ಬಳಿ ಇಡತಕ್ಕದ್ದು.

- (3) ಈ ಸಂರಕ್ಷಕ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು, ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಂದ ಸಂದೇಶ ಪಡೆಯುವವರೆಗೆ ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ಒಪ್ಪುವವರೆಗೆ ನಿಲ್ದಾಣ ನಿಯಂತ್ರಕ ಅಥವಾ ಸಂದರ್ಭಾನುಸಾರ ಡಿಪೋ ನಿಯಂತ್ರಕನು ಹಿಂತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ ಮತ್ತು ಸಂಚಾರ ನಿಯಂತ್ರನು, ವಿದ್ಯುತ್ ತಡೆಯನ್ನು (ಬ್ಲಾಕ್) ರದ್ದುಗೊಳಿಸಿ ಟ್ರಾಕ್ಟ್ ವಿದ್ಯುತ್ ನಿಯಂತ್ರಕನಿಂದ ಸಂದೇಶವನ್ನು ಸ್ವೀಕರಿಸಿದ ಹೊರತು ಅಂಥ ಸಂದೇಶವನ್ನು ನೀಡತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.

ಅಧ್ಯಾಯ- XII

ವಿಭಾಗ ಕಾಮಗಾರಿಯ ಇತರ ಪದ್ಧತಿಗಳು

82. **ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳ ಅನ್ವಯ.**- ಈ ನಿಯಮಗಳಲ್ಲಿ ಏನೇ ಇದ್ದರೂ, ಅನುಮೋದಿತ ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳ ಮೇರೆಗೆ ರೂಪಿಸಲಾದ ವಿಶೇಷ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗಳು ಪ್ರಾರಂಭಿಕ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಯಾವುದೇ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಅಂಥ ಸ್ಥಿತಿ ಉದ್ಭವಿಸಿದಾಗಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ಅನ್ವಯವಾಗತಕ್ಕದ್ದು.

ವಿವರಣೆ: ಈ ನಿಯಮದ ಉದ್ದೇಶಗಳಿಗಾಗಿ, “ಪ್ರಾರಂಭಿಕ ಹಂತ” ಎಂದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲ್ವೆಯ ಯಾವುದೇ ವಿಭಾಗವು ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತ ರೈಲು ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಇಲ್ಲದೆ ತೆರೆಯುವ ಅಥವಾ ಸಂಕೇತ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮತ್ತು ರೈಲು ನಿಯಂತ್ರಣ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರದಿಂದ ಲಭ್ಯವಾಗುವ ಅವಧಿ.

ಅನುಸೂಚಿ

(ನಿಯಮ 77(2)ನ್ನು ನೋಡಿ)

ಎಚ್ಚರಿಕೆ

CAUTION
750 VOLTS

(ಕಡತ ಸಂ.ಕೆ. 14011/45/2010-ಮೆಟ್ರೋ)
ಎಸ್.ಕೆ.ಲೋಹಿಯಾ, ಓಎಸ್‌ಡಿ (ನಗರ ಸಾರಿಗೆ) ಮತ್ತು
ಇ.ಬಿ. ಜಂಟಿ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ.