

गति प्रतिबंध हैण्ड बुक

यह सामग्री रेलवे का कोई प्रमाणित नियमावली अथवा मैनुअल नहीं है। इसे किसी भी प्रकार से व किसी भी दशा में कार्यपालन हेतु प्राधिकार न माना जाए। रेल कर्मचारियों के लिए गति प्रतिबंध संबंधित मामलों हेतु सामान्य एवं सहायक नियम तथा संबंधित अन्य नियमावलियाँ ही

संदर्भ के लिए आधार है। यह सामग्री केवल प्रशिक्षण के दौरान अतिरिक्त अध्ययन हेतु तैयार की गई है। इसमें अन्तर्निहित विषय-वस्तुओं में समय-समय पर परिवर्तन होना सम्भव है। अतः इस पाठ्य सामग्री को किसी भी रूप में मानक संदर्भ पुस्तक न माना जाय।

क्षेत्रीय रेलवे प्रशिक्षण संस्थान, उ.प.रे., उदयपुर

गति प्रतिबंध एवं सतर्कता आदेश

गति प्रतिबंध

जब किसी गाड़ी को किसी खण्ड पर किसी कारणवश उसके लिए निर्धारित सामान्य गति से कम गति पर चलाना आवश्यक हो तो उस गाड़ी के लिए गति प्रतिबंध कहा जाएगा।

गति प्रतिबंध के प्रकार

1. स्थाई
2. अस्थायी

स्थायी गति प्रतिबंध

जब कभी कोई गति प्रतिबंध भौगोलिक स्थिति, मानक से कम स्तर के रेलपथ, कमजोर पुल और अत्यधिक गोलाई, सिगनल तथा समपार फाटक पर्याप्त दूरी से दिखाई न देना इत्यादि परिस्थितियों के कारण लम्बे समय तक लागू किया जाए तो इसे स्थाई गति प्रतिबंध कहते हैं।

स्थायी गति प्रतिबंध का विवरण

स्थायी गति प्रतिबंध की सूचना पश्चिम रेलवे में संबंधित मण्डल के वर्किंग टाइम टेबिल के परिशिष्ट VII व VIII-A एवं उत्तर-पश्चिम रेलवे में परिशिष्ट I में दर्शायी जाती है। इसके अंतर्गत संबंधित ब्लॉक खण्ड, गति प्रतिबंध को किलोमीटर से-तक व कारण दर्शाया जाता है।

स्थायी गति प्रतिबंध लागू किए जाने की विधि

मण्डल के इंजीनियर विभाग द्वारा ऐसे गति प्रतिबंध जो 6 माह से अधिक समय के लिए लागू किए जाने हो इनका प्रस्ताव बनाकर मुख्यालय को भेजा जाता है। मुख्यालय द्वारा प्रत्येक वर्ष जारी किये जाने वाले वर्किंग टाइम टेबल में स्थाई गति प्रतिबंध की सूची प्रकाशित की जाती है। इसी प्रकार जब स्थाई गति प्रतिबंध हटाना हो तो मण्डल द्वारा मुख्यालय को सूचना भेजी जाती है और सूचना के आधार पर इन्हें स्थाई गति प्रतिबंध की सूची में से हटा दिया जाता है तथा अगले वर्किंग टाइम टेबल में प्रकाशित नहीं किया जाता है। वर्किंग टाइम टेबल का प्रकाशन वर्ष में एक बार मुख्यालय द्वारा सामान्यतः जुलाई माह में किया जाता है।

स्थायी गति प्रतिबंध को दर्शाने के लिए इंजीनियर इंडिकेटर स्थाई रूप से लगाये जाते हैं इनमें रात्रि में लाइट नहीं जलती है। लोको पायलट व गार्ड को लर्निंग रोड के दौरान स्थाई गति प्रतिबंधों व संबंधित इंडिकेटरों की पूर्ण जानकारी कर लेनी चाहिये। इनके लिए कोई सतर्कता आदेश जारी नहीं किया जाता है।

स्थाई गति प्रतिबंध निम्नलिखित कारणों से लगाये जाते हैं –

1. रेलपथ पर अत्यधिक गोलाई होने पर
2. दृश्यता बाधित होने पर
3. अधिक ढलान होने पर
4. रेलपथ नवीनीकरण में देरी होने पर
5. रेलपथ के घटक मानक स्तर के न होने पर
6. पॉइंट एवं क्रोसिंग पर

स्थाई गतिप्रतिबंधों के प्रति कर्मचारियों का उत्तरदायित्व

1. इंजीनियरिंग

✘ कॉशन इंडिकेटर, स्पीड इंडिकेटर व टर्मिनेशन बोर्डों का सही जगह लगाया जाना व आवश्यकतानुसार स्टेशन के प्रथम आगमन सिगनल पर स्पीड बोर्ड लगाना ।

✘ समय-समय पर इन बोर्डों पर पेन्ट करना, रखरखाव एवं लोको पायलट को पर्याप्त दूरी से स्पष्ट दिखें, यह सुनिश्चित करना ।

✘ जो अस्थाई गति प्रतिबंध 6 माह से अधिक समय से लागू है और जिन्हें अधिक समय तक के लिए लागू रखना है, के बारे में उच्च अधिकारियों को सूचित करना ।

✘ सिगनल एवं गति प्रतिबंध बोर्ड की दृश्यता में आने वाले अवरोध को हटाने की व्यवस्था करना ।

✘ सामान्य नियम 15.08(2) एवं भारतीय रेल संहिता 1986 के पेरा 804 के अनुसार कोई भी रेल कर्मचारी जो कि रेलपथ, निर्माण कार्य या पुल विभाग में कार्यरत है, रेलपथ बदलने का कार्य तब तक नहीं कर सकता जब तक कि वह स्टेशन मास्टर से लिखित में अनुमति न ले लें । अनुमति लेने के बाद भी संबंधित प्रभारी द्वारा आवश्यक इंजीनियरिंग सिगनल, बैनर फ्लेग आदि निर्धारित स्थान पर लगा दिये गये हैं ।

2. स्टेशन कर्मचारी

⇒ स्टेशन सीमा में लागू स्थाई गति प्रतिबंध की जानकारी होना सुनिश्चित करना । गति प्रतिबंध के लिए इंजीनियरिंग इंडिकेटरों का सही लगा होना तथा लोको पायलट द्वारा गति प्रतिबंध का पालन किया जाना सुनिश्चित करना । सिगनल एवं गति प्रतिबंध बोर्ड की दृश्यता में यदि कोई अवरोध हो, तो उसे हटवाने के लिए उचित कार्यवाही करना ।

3. लोको पायलट एवं गार्ड

⇒ वर्किंग टाइम टेबल के अनुसार सेक्शन में स्थाई गति प्रतिबंधों की जानकारी रखना एवं उनकी अनुपालना सुनिश्चित करना ।

⇒ गाड़ी संचालन के दौरान गति प्रतिबंधों के इंडिकेटर आने पर लोको पायलट एवं सह लोको पायलट आपस में ऊँची आवाज में एक दूसरे को दोहराएंगे तथा उनका पालन करेंगे ।

⇒ गार्ड द्वारा गाड़ी का अंतिम वाहन गति प्रतिबंध के स्थल से गुजर जाने पर लोको पायलट के साथ ऑल राइट सिगनल मिलाना चाहिये ।

स्थायी एवं अस्थायी गति प्रतिबंध जहाँ लागू किए जाते हैं उस कार्यस्थल पर बचाव हेतु लगाए जाने वाले इंजीनियरिंग इंडिकेटर व सिगनल

1. कॉशन इंडिकेटर

यह एक पीले रंग का बोर्ड होता है जिसका एक सिरा तीर के समान व दूसरा सिरा मछली की पूँछ के आकार का होता है । इसके मध्य में काले रंग से क्रॉस बना होता है । रात के समय इसमें लोको पायलट की ओर दिखाई देती हुई दो पीली बत्तियाँ जमीन के समानान्तर जलाई जाती हैं या चमकीला पेंट किया होता है । इस इंडिकेटर को जब गाड़ी रोकनी हो तो कार्यस्थल से बीजी में 1200 मीटर तथा एमजी / एनजी में 800 मीटर तथा जब गाड़ी बिना रूके प्रतिबंधित गति से गुजरनी हो तो किसी भी गेज में कम से कम 800 मीटर पहले लगाया जाता है ।

2. स्पीड इंडिकेटर

यह एक पीले रंग का तिकोना बोर्ड होता है जिस पर काले अक्षर से गति प्रतिबंध की सीमा अंकित रहती है । रात के समय इस पर एक बत्ती जलाई जाती है जिसकी रोशनी द्वारा या चमकीला पेंट किया होता है जिससे लोको पायलट को इस पर लिखी हुई गति दिखाई दे सके । इसे कार्य स्थल से किसी भी गेज में 30 मीटर पहले लगाया जाता है ।

3. स्टॉप इंडिकेटर

यह एक लाल रंग का आयताकार बोर्ड होता है जिस पर दो खड़े सफेद पट्टे होते हैं । रात के समय इसमें लोको पायलट की ओर दिखाई देती हुई दो जमीन के समानान्तर लाल बत्तियाँ या चमकीला पेंट किया होता है । इसे कार्यस्थल से किसी भी गेज में 30 मीटर पहले उस परिस्थिति में लगाया जाता है जब गाड़ी को कार्यस्थल से पूर्व खड़ा करना हो ।

4. टर्मिनेशन इंडिकेटर

यह एक पीले रंग का गोलाकार बोर्ड होता है जिस पर काले अक्षर से सवारी गाड़ी के लिए TP एवं माल गाड़ी के लिए TG लिखे रहते हैं । वर्तमान में BOX-N गाड़ी की अधिक लम्बाई होने के कारण TG-BOXN का बोर्ड भी

लगाया जाता है। इस बोर्ड द्वारा लोको पायलट को यह ज्ञात होता है कि गाड़ी का अंतिम वाहन कार्यस्थल से गुजर चुका है अतः गाड़ी की गति को पुनः सामान्य करें। TP बोर्ड कार्यस्थल के आगे उस सेक्शन में चलने वाली सबसे लम्बी सवारी गाड़ी की लम्बाई के बराबर दूरी पर तथा TG बोर्ड कार्यस्थल से आगे उसे सेक्शन में चलने वाली सबसे लम्बी मालगाड़ी की लम्बाई के बराबर दूरी पर लगाए जाते हैं। टर्मिनेशन इंडिकेटर पार करने के बाद लोको पायलट गाड़ी को सामान्य गति से चलायेगा।

5. बेनर फ्लेग

यह एक लाल रंग के कपड़े का बना हुआ सिगनल है जिसे दोनों तरफ लकड़ी के डण्डों की मदद से रेलवे लाइन के आर-पार जब कार्य एक दिन तक का है और गाड़ी को रोकना है तब कार्यस्थल से पहले BG में 600 मीटर तथा MG/NG में 400 मीटर पर एवं जब कार्य एक दिन से अधिक समय का है व गाड़ी को रोकना हो तब पश्चिम रेलवे में किसी भी गेज में कार्यस्थल से पहले 27 मीटर पर लगाया जाता है।

नोट :

- (i) उपरोक्त इण्डिकेटर व सिगनल एक दिन से अधिक समय का इंजीनियरिंग कार्य चल रहा हो तब सिंगल लाइन पर दोनों दिशाओं में व डबल लाइन पर यातायात की दिशा में लगाए जाएंगे।
- (ii) जिन सेक्शनों में रिफ्लेक्टिव टाइप इंजीनियरिंग इण्डिकेटर लगाए जाते हैं वहाँ इण्डिकेटरों को रात के समय जलाने की आवश्यकता नहीं है वे इंजन की हेड लाइट की रोशनी से स्वतः ही चमकते हैं।
- (iii) जब कार्य के दौरान सुरक्षा के आधार पर यदि यह माना जाये कि ट्रेन को कुछ समय विशेष पर कार्यस्थल से पास नहीं किया जा सकता है तो सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा कार्यस्थल का हाथ संकेतों तथा बैनर फ्लेग से भी बचाव किया जाये।

(As per Correction Slip No.97 of IRPWW परिशिष्ट 8/3 पैरा 807 और 808)

अस्थायी गति प्रतिबंध

अस्थायी गति प्रतिबंध आवश्यकतानुसार समय-समय पर किसी कार्य हेतु या परिस्थिति विशेष में लागू किए जाते हैं तथा कार्य पूर्ण होने अथवा परिस्थिति सामान्य होने पर हटा लिए जाते हैं। इस गति प्रतिबंधों का विवरण गाड़ी के लोको पायलट व गार्ड को प्रारम्भिक या नोटिस स्टेशन द्वारा सतर्कता आदेश पर लिखकर दिया जाता है। पश्चिम रेलवे में लाइट इंजन, मेटेरियल ट्रेन एवं विभागीय गाड़ी को प्रभावित ब्लॉक खण्ड से ठीक पहले स्थित ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा रोककर रिमाइण्डर सतर्कता आदेश दिया जाएगा। सतर्कता आदेश का

विवरण स्टेशन मास्टर/लॉबी पर जहाँ लोको पायलट एवं गार्ड ऑन ड्यूटी होते हैं, यहाँ भी बोर्ड पर प्रदर्शित रहता है। जहाँ सीएमएस पर ऑन ड्यूटी की जाती है वहाँ सीएमएस में भी सतर्कता आदेश प्रदर्शित रहते हैं।

सतर्कता आदेश निम्नलिखित तीन प्रकार के होते हैं –

1. सामान्य सतर्कता आदेश (T/409)

यह हरे रंग की स्याही से छपा हुआ फार्म होता है जो स्टेशन मास्टर द्वारा कार्बन की सहायता से तीन प्रतियों में बनाया जाता है। पश्चिम रेलवे में मूल प्रति लोको पायलट को, दूसरी प्रति गार्ड को तथा तीसरी प्रति रिकॉर्ड की होती है लेकिन उत्तर पश्चिम रेलवे में मूल प्रति रिकॉर्ड, दूसरी प्रति लोको पायलट तथा तीसरी प्रति गार्ड के लिए होती है। रिकॉर्ड प्रति पर लोको पायलट व गार्ड के हस्ताक्षर निर्धारित स्थान पर लिए जाते हैं। इसे गाड़ी की दिशा के अनुसार भौगोलिक क्रम में बनाया जाता है। इस पर निम्नांकित विवरण छपा होता है – गाड़ी नम्बर, दिनांक, स्टेशनों के नाम जिनके बीच गति प्रतिबंध लागू है, किलोमीटर गति प्रतिबंध, इण्डिकेटरों की स्थिति, लागू करने का कारण। इसके नीचे के भाग में लोको पायलट, गार्ड व स्टेशन मास्टर के हस्ताक्षर के कॉलम होते हैं।

वे गाड़ियाँ जिनके इंजन लोको पायलट व को-लोको पायलट द्वारा चलाये जाते हैं, उन गाड़ियों के लिए सतर्कता आदेश चार प्रतियों में तैयार किया जायेगा। एक प्रति लोको पायलट, एक को-लोको पायलट, एक गार्ड व एक रिकॉर्ड प्रति होगी। जिन स्टेशनों पर कम्प्यूटर/साइक्लोस्टाइल या कोई अन्य कोई सुविधा उपलब्ध है तो उनके द्वारा सतर्कता आदेश तैयार किया जा सकता है।

2. कुछ नहीं (NIL) सतर्कता आदेश (T/A-409)

जब खण्ड पर कोई गति प्रतिबंध लागू न हो तो यह लोको पायलट एवं गार्ड को नोटिस/प्रारम्भिक स्टेशन से दिया जायेगा। इसकी रिकॉर्ड प्रति पर लोको पायलट व गार्ड के हस्ताक्षर नहीं लिए जाते हैं।

3. रिमाइण्डर सतर्कता आदेश (T/B-409)

यह सतर्कता आदेश लोको पायलट को गति प्रतिबंध से ठीक पहले वाले स्टेशन द्वारा सभी निर्धारित रूकने वाली गाड़ियों को दिया जाता है। पश्चिम रेलवे में इसके अतिरिक्त मेटेरियल ट्रेन, लाइट इंजन, स्पेशल गाड़ी, विभागीय गाड़ियाँ तथा अनशिड्यूल गाड़ी को रोककर दिया जाता है उत्तर पश्चिम रेलवे में जिन गाड़ियों को आउट ऑफ कोर्स रोकी जा सकती है उन्हें दिया जायेगा। जहाँ टोकन/टेबलेट प्रस्थान

आदेश है वहाँ सभी बिना रूके जाने वाली गाड़ियों को प्रस्थान आदेश के साथ पाउच में रखकर दिया जायेगा। यह लोको पायलट व रिकॉर्ड के लिए दो प्रतियाँ में बनाया जाता है।

यदि गाड़ी को इंजन द्वारा पुश बैक किया जा रहा हो तो प्रभावी ब्लॉक खण्ड के निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन पर उस गाड़ी के गार्ड को डुप्लीकेट कॉशन ऑर्डर दिया जायेगा।

अस्थाई गति प्रतिबंधों के प्रति विभिन्न कर्मचारियों का उत्तरदायित्व

1. इंजीनियरिंग कर्मचारी

⇒ कॉशन इंडिकेटर, स्पीड इंडिकेटर, स्टॉप इंडिकेटर तथा टर्मिनेशन इंडिकेटर को गति प्रतिबंध के अनुसार सही जगह लगाना और अगर वह रिफ्लेक्टिव टाइप नहीं है तो उन्हें रात्रि में जलाने की व्यवस्था करना। जहाँ आवश्यकता हो स्पीड इंडिकेटर पर हाथ सिगनल के साथ सक्षम कर्मचारी तैनात करना।

⇒ यह सुनिश्चित करना कि सभी इंजीनियरिंग इंडिकेटर की दृश्यता लोको पायलट को पर्याप्त दूरी से स्पष्ट दिखाई दे।

⇒ जो अस्थाई गति प्रतिबंध 6 माह से अधिक समय से लागू रहते हैं और अधिक समय तक लागू रखना है। उनके बारे में उच्च अधिकारियों को सूचित करना जिससे उन्हें स्थाई गति प्रतिबंध में शामिल करने की कार्यवाही की जा सके।

⇒ भारतीय संहिता 1986 के पैरा 804 एवं सामान्य नियम 15.08(2) के अनुसार कोई भी रेल कर्मचारी जो रेलपथ, निर्माण कार्य या पुल विभाग में कार्यरत है वह रेल बदलने का कार्य तब तक नहीं कर सकता जब तक वह स्टेशन मास्टर से लिखित में अनुमति न ले ले। अनुमति मिलने के बाद भी संबंधित प्रभारी द्वारा आवश्यक रोक सिगनल, बैनर फ्लेग आदि निर्धारित स्थान पर न लगा दिये गये हों।

2. सिग्नल कर्मचारी

⇒ यदि स्टेशन सीमा में पश्चिम रेलवे में 50 किमीप्रघ एवं उत्तर पश्चिम रेलवे में 15 किमीप्रघ से कम गति का प्रतिबंध लगा हो तो वार्नर को ऑन स्थिति में रखा जायेगा।

⇒ केबिन आदि का ओवरहोलिंग या इंटरलॉकिंग में परिवर्तन / अनुरक्षण से संबंधित कार्य हेतु यातायात संचालन आदेश जारी करवाना हो तो निर्धारित समय में उसका ड्राफ्ट बनाकर संबंधित अधिकारी को भेजना।

3. स्टेशन कर्मचारी

⇒ स्टेशन मास्टर गति प्रतिबंध की लिखित सूचना प्राप्त होने पर इसे निजि अंकों के आदान-प्रदान के साथ सेक्शन कन्ट्रोलर, नोटिस स्टेशन तथा कार्य स्थल के दूसरे पर स्थित स्टेशन के स्टेशन मास्टर को देगा। साथ ही स्टेशन पर सतर्कता आदेश रजिस्टर व उससे संबंधित रिकॉर्ड में इसकी प्रविष्टि करेगा।

⇒ स्टेशन मास्टर सतर्कता आदेश बनाते समय यह सुनिश्चित करेगा कि इसमें किसी भी प्रकार की कोई काँट-छाँट ना हो, स्टेशन का पूरा नाम लिखे, सही प्रभावित किलोमीटर लिखे तथा अपने पूर्ण हस्ताक्षर करके स्टेशन की मोहर लगायें। प्रत्येक सोमवार को 0/- बजे सतर्कता आदेश रजिस्टर में की गई प्रविष्टियों को अग्रेषित करें।

⇒ गति प्रतिबंध के लिए इंजीनियरिंग इंडिकेटर का सही लगा होना लोको पायलट द्वारा गति प्रतिबंध का पालन किया जाना सुनिश्चित करेंगे। सिगनल एवं बोर्ड की दृश्यता में यदि कोई अवरोध हो तो उसे हटवाने के लिए उचित कार्यवाही करना।

⇒ किसी स्टेशन पर स्टेबल लोड को क्लीयर करते समय लोको पायलट व गार्ड को अगले नोटिस स्टेशन तक नया सतर्कता आदेश जारी करेगा।

गति प्रतिबंध को परिवर्तित किया जाना / हटाना

कोई भी लागू किये गये गति प्रतिबंध को परिवर्तित करने अथवा हटाने के लिए जारी करने वाले सक्षम पदाधिकारी द्वारा संबंधित स्टेशन के स्टेशन मास्टर को लिखित में नियमानुसार सूचना दी जायेगी। ऐसी सूचना प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर निजि अंकों का आदान-प्रदान के साथ प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के दूसरे सिरे पर स्थित ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर, सेक्शन कन्ट्रोलर एवं नोटिस स्टेशन को सूचना देगा तथा अपने स्टेशन के रिकॉर्ड में नियमानुसार प्रविष्टि करेगा।

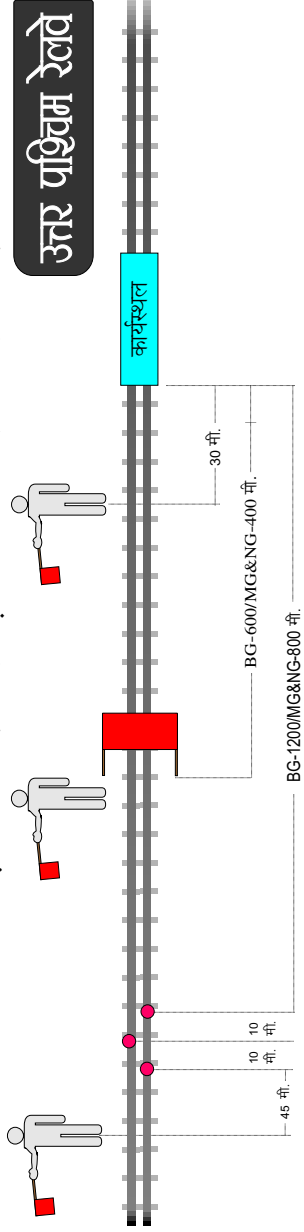
सतर्कता आदेश जारी करने की विभिन्न परिस्थितियाँ

1. जब लाइन पर, सिगनलिंग में या ओएचई आदि में मरम्मत का कार्य चल रहा हो।
2. कोई अस्थायी गति प्रतिबंध लगाया गया हो।
3. रेल फ्रेक्चर के बाद अस्थायी रूप से मरम्मत की सूचना प्राप्त होने पर।
4. मेटेरियल लॉरी सेक्शन में आंशिक ब्लॉक पर कार्य कर रही है।
5. जब दो मोटर ट्रॉली किसी गाड़ी / अन्य मोटर ट्रॉली को फोलो कर रही हो तो बीच वाली मोटर ट्रॉली के इंचार्ज को (पश्चिम रेलवे)।

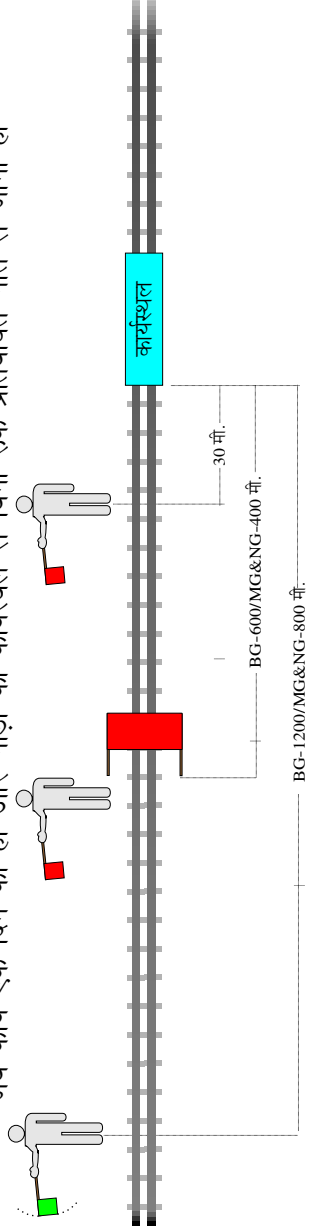
6. जब धुंध कोहरे या धूल भरे मौसम में (पश्चिम रेलवे)
7. जब लोको पायलट ने असामान्य परिस्थिति की सूचना दी हो तो उस ब्लॉक सेक्शन में जाने वाली गाड़ी को ।
8. जब किसी स्टेशन पर ब्लॉक लाइन पर गाड़ी ली जा रही हो ।
9. डबल लाइन सेक्शन जब क्रेन / ट्रेक मशीन काम कर रही हो ।
10. डबल लाइन सेक्शन पर कोई गाड़ी ऑवर ड्यू हो गयी हो तब पास वाली लाइन पर भेजी जाने वाली गाड़ी को ।
11. स्टेशन सीमा में कोई क्रेन रनिंग लाइन पर कार्य कर रही हो ।
12. जब गाड़ी को खराब पॉइंट से गुजरना हो ।
13. जब कलर लाइट आगमन सिगनल ब्लैक ऑफ हो ।
14. इंजीनियरिंग पेट्रोलमेन ऑवर ड्यू होने पर ।
15. किसी सिगनल का स्थान बदला गया हो या उसे हटाया गया हो या कोई नया लगाया गया हो तो 10 दिनों तक ।
16. समपार फाटक खराब होने / गेट टेलीफोन पर सम्पर्क नहीं होने पर ।
17. जब गाड़ी में अलार्म चैन पुलिंग सिस्टम डिस्कनेक्ट कर दिया गया हो ।
18. दुर्घटना स्थल या अवरुद्ध ब्लॉक सेक्शन में कोई सहायता इंजन / गाड़ी भेजने पर ।
19. किसी गाड़ी में ओडीसी वेगन लगा हो ।
20. डबल लाइन पर अस्थाई सिंगल लाइन कार्य प्रणाली लागू होने पर ।
21. डबल लाइन पर पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर ।
22. सिंगल लाइन पर पूर्ण संचार व्यवस्था भंग होने पर ।
23. यातायात कार्य आदेश जारी होने पर उसके अनुसार ।
24. जब इंटरलॉकड स्टेशन पर पॉइंट व लॉक को बिना लीवर से डिस्कनेक्ट किये मरम्मत कार्य करना हो । (उत्तर पश्चिम रेलवे)
25. जब बैंकिंग इंजन सहायता कर रहा हो तो गाड़ी इंजन के लोको पायलट को । (उत्तर पश्चिम रेलवे)
26. यदि स्टेशन पर मेला आदि के समय अधिक भीड़ हो ।
27. खतरनाक सेक्शन में पुश ट्रौली गई हुई हो । (पश्चिम रेलवे)
28. भरे हुए बीसीएक्स या बॉक्स वेगन की स्प्रिंग टूटने के बाद उसे क्लैम्प किया गया हो ।
29. इनके अलावा ऐसा कोई अन्य कार्य जिसमें गाड़ी के लोको पायलट को सतर्कता रखना आवश्यक हो ।

जब कार्य एक दिन का हो और गाड़ी को कार्यस्थल से रुककर जाना हो

उत्तर पश्चिम रेलवे

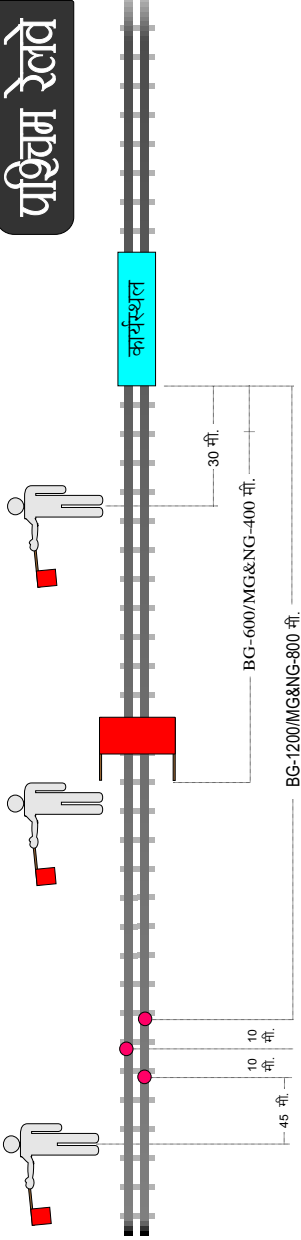


जब कार्य एक दिन का हो और गाड़ी को कार्यस्थल से बिना रुके प्रतिबंधित गति से जाना हो

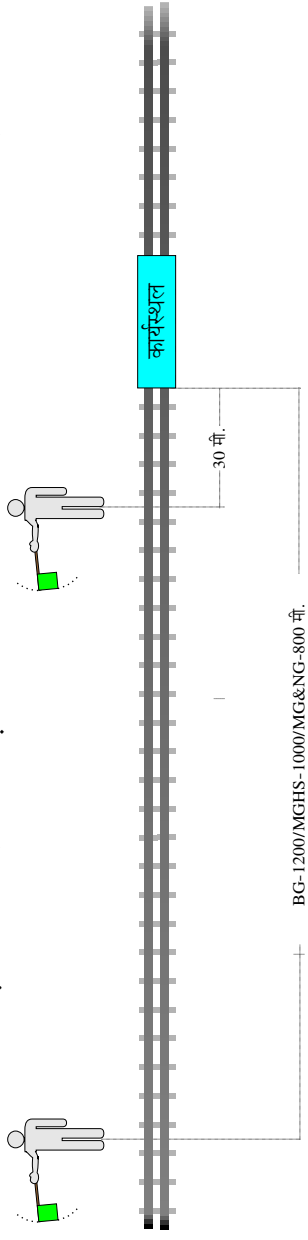


जब कार्य एक दिन का हो और गाड़ी को कार्यस्थल से रुककर जाना हो

पश्चिम रेलवे

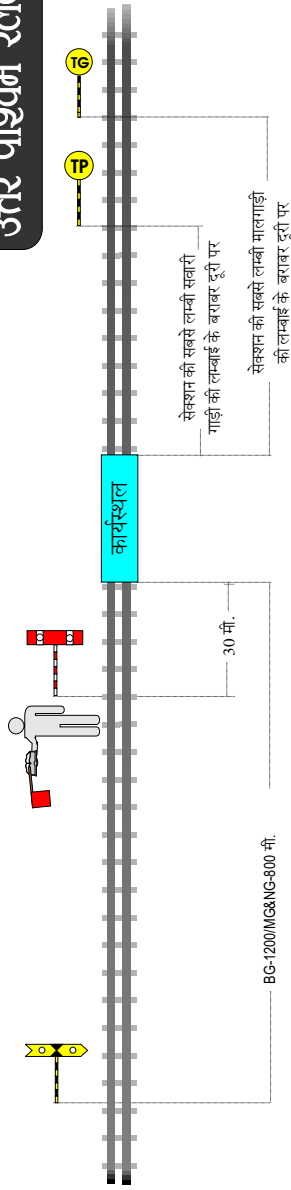


जब कार्य एक दिन का हो और गाड़ी को कार्यस्थल से बिना रुके प्रतिबंधित गति से जाना हो

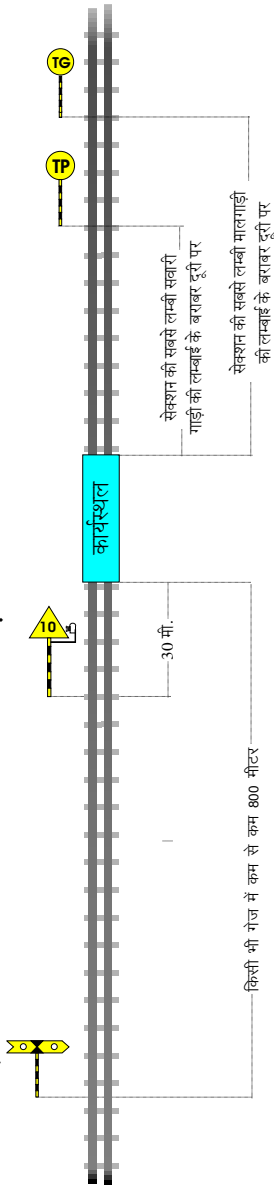


जब कार्य एक दिन से अधिक समय का हो और गाड़ी को कार्यस्थल से रुककर जाना हो

उत्तर पश्चिम रेलवे



जब कार्य एक दिन से अधिक समय का हो और गाड़ी को कार्यस्थल से बिना रुके प्रतिबंधित गति से जाना हो



गति प्रतिबंध

क्र. सं.	नियम संख्या G&SR	परिस्थिति	स्पीड (किमीप्रघ)	
			उ.प.रे.	प.रे.
01.	13.3(4)(1)NWR 13.3(4)(ए)WR	केवल एक गाड़ी पद्धति में स्टॉप बोर्ड पर जो सबसे बाहरी फेंसिंग पॉइंट से कम से 180 मी. पहले होता है।	डेड स्टॉप	डेड स्टॉप
02.	13.4(3)(1)NWR 13.4(3)(ए)WR	आपात स्थिति में केवल एक गाड़ी पद्धति में जब रात्रि में गाड़ी/मेटेरियल ट्रेन को सेक्शन में काम करना हो : (i) सीधी लाइन (ii) कर्व, कटिंग, मध्यवर्ती या टर्मिनल स्टेशन पर प्रवेश करते समय (iii) जब टर्मिनल स्टेशन पर फेंसिंग पॉइंट पर सक्षम रेलकर्मी न हो	15 08 रुको व 08	15 08 रुको व 08
03.	4.23(9)(ए)NWR 4.23(1)(डी)WR	बिना ब्रेकवान की माल गाड़ी के अंतिम डिब्बे पर जब टेल बोर्ड/टेल लैम्प नहीं लगा हो तब प्रत्येक ब्लॉक स्टेशन पर : (i) दिन व दृश्यता साफ होने पर (ii) रात/धुंध कोहरे के मौसम में दृश्यता बाधित होने पर	20 रुककर	20 रुककर
04.	6.02(5)(6)(A)NW 6.02(4)(F)(i)WR	धुँध कोहरे के मौसम में सिंगल लाइन पर संचार व्यवस्था खोलने के लिए जाने वाला वाहन	पैदल चाल	पैदल चाल
05.	6.02(5)(6)(A)NW 6.02(4)(F)(i)WR	सिंगल लाइन पर पूर्ण संचार व्यवस्था भंग के दौरान संचार खोलने के लिए जाने वाला वाहन : (i) दिन व दृश्यता साफ होने पर (ii) रात/दृश्यता बाधित होने पर	15 10	15 10
06.	6.02(4)(3)(बी) NWR 6.02(3)(सी)(ii) WR	पूर्ण संचार व्यवस्था के दौरान डबल लाइन पर जब गाड़ी टी/सी-602 पर भेजी जाये : (i) दृश्यता साफ होने पर (ii) दृश्यता बाधित होने पर	25 10	25 10
07.	6.02(5)(18) NWR 6.02(4)(आर) WR	सिंगल लाइन में पूर्ण संचार व्यवस्था भंग के दौरान अनुगामी गाड़ी : (i) दृश्यता साफ होने पर (ii) दृश्यता बाधित होने पर	25 10	25 10
08.	6.02(1)(ए)(iii) NWR 6.02(5)(ए)(1) (सी) WR	अवरुद्ध ब्लॉक सेक्शन में सहायता गाड़ी/इंजन को भेजने पर : (i) दिन व दृश्यता साफ होने पर (ii) रात/दृश्यता बाधित होने पर (iii) दूसरी सहायता गाड़ी भेजने पर	15 08 08	15 10 08

09.	GR 6.05	ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी का इंजन खराब हो जाए और सहायता इंजन की मांग कर ली हो किंतु इंजन ठीक हो जाये व गाड़ी चलानी हो	पैदलचाल	पैदलचाल
10.	6.02(7)(11)NW 6.02(1)(के)WR	डबल लाइन पर अस्थाई सिंगल लाइन कार्यप्रणाली के दौरान जाने वाली पहली गाड़ी (एआरटी तथा एआरएमई को छोड़कर)	25	25
11.	GR 15.13	शंटिंग के दौरान अधिकतम गति	15	15
12.	5.13(1)(A)NW 5.13(13)WR	अकेले बॉक्स वेगन की शंटिंग	5-6	5
13.	5.13(1)(A)NW 5.13(13)WR	दो से अधिक बॉक्स वेगन की शंटिंग(ट्रांजिट कप्लिंग) दो से पाँच बॉक्स वेगन की शंटिंग	2 -	- 3
14.	5.13 WR	(i) यात्री गाड़ी की शंटिंग जिसमें यात्री नहीं हो (ii) यात्री गाड़ी की शंटिंग जिसमें यात्री हो या जानवर, विस्फोटक, ज्वलनशील, खतरनाक माल से लदे डिब्बे या टैंक वेगन	- -	15 8
15.	4.27(2)(1)(iv) NWR	स्टीम क्रेन को डमी ट्रक पर बिना रखे चलायी जाये	6	6
16.	4.27(3)(1)NWR 4.27(3)(ए)WR 4.27(3) 4.27(3)(2)	बीजी में 140/120/75/65/40 टन की क्रेन बीजी में 140 टन की क्रेन बीजी में 120/75/65/40 टन की क्रेन इसके अतिरिक्त : (i) आनन्द - खम्भात (ii) वासद-कथाना (iii) इन्दौर-देवास-उज्जैन (iv) शिप्रा नदी के पुल पर नागदा-उज्जैन ब्रांच लाइन पर 30/35/65 टन की क्रेन (v) एमजी में 35 टन की क्रेन (vi) एमजी में मावली-बड़ी सादड़ी सेक्शन में 35 टन की क्रेन	75 - - - - 50 8	- 100 65 40 40 40 25 50 -
17.	3.64(5)(6)NWR 3.64(5)(F)NWR	पटाखों की जाँच करने के उपयोग में लाये गये वाहन	8-11	8-12
18.	98Safety(A&R)/ 19/16 of 07.12.09	धुँध व कोहरे के मौसम में गाड़ी संचालन : (i) सम्पूर्ण ब्लॉक पद्धति (ii) ऑटोमेटिक ब्लॉक पद्धति • सिंगल तथा डबल पीला संकेत होने पर • हरा संकेत होने पर	60 30 60	60 30 60

19.	8.02(6)(ii) WR	धुँध व कोहरे के मौसम में पिछले स्टेशन से सतर्कता आदेश मिलने के बाद प्रथम रोक सिगनल पर रुकने के बाद स्टेशन में प्रवेश करते समय	—	8
20.	3.75(3)	आईबीपी के होम सिगनल ऑन स्थिति में मिलने टेलीफोन खराब होने व 5 मिनट तक सिगनल ऑफ न होने पर : (i) जब रास्ता साफ दिखाई दे (ii) जब रास्ता साफ दिखाई न दे	15 8	15 8
21.	3.80(2)	जब गाड़ी आगमन रोक सिगनल को ऑन/खराब स्थिति में पार करे	15	15
22.	4.10	नॉन-इंटरलॉकड फेसिंग पॉइंट/टर्न आउट/क्रॉस ओवर पर	15	15
23.	4.11(2) WR	(i) 1 में 8 ^{1/2} के टर्न आउट में माल गाड़ी (ii) 1 में 8 ^{1/2} के टर्न आउट में यात्री गाड़ी को प्रथम रोक सिगनल पर रोकने के बाद (iii) 1 में 8 ^{1/2} के टर्न आउट पर बीजी में यदि कवर्ड स्विच लगा हो	— — —	10 10 15
24.	3.77(2) NWR 3.77(3) WR	क्षतिग्रस्त पॉइंट यदि संचालन के लिए सुरक्षित हो: (i) फेसिंग (ii) ट्रेलिंग	8 8	15 50
25.	4.12(3) NWR 4.12(5) WR	ब्लॉक सेक्शन से वापस पुश बैक होने पर : (i) सीधी लाइन पर (ii) ब्रेकवान आगे न होने पर/150 में 1 से अधिक की दलान/टर्न आउट	25 8	8 8
26.	4.14(3)(a)(i)NW 4.14(2) WR 4.14 GR	हेडलाइट खराब होने पर : (i) बी जी में (ii) एम जी में (iii) एन जी में (iv) रिफ्लेक्टिव टाइप इंडिकेटर होने पर (बीजी) (या सेक्शन में इससे कम लागू स्पीड)	50 40 — 40	40 40 15 —
27.	4.62(3)(सी)NW 4.62(3) WR	मेटेरियल ट्रेन— (i) इंजन आगे होने पर (ii) पुश बैक के दौरान जब ब्रेक वान आगे हो — • सीधी लाइन पर • टर्न आउट पर (iii) पुश बैक के दौरान जब ब्रेक वान आगे न हो	25 8 8	25 8 8
28.	अध्याय 15 का परिशिष्ट 1/8	टी टी एम : (i) अधिकतम (ii) पॉइंट व क्रॉसिंग पर	40 10	40 10

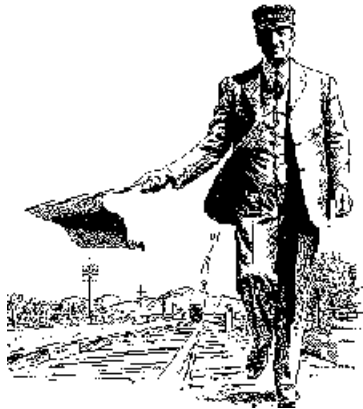
29.	15.23(3) NWR 15.25(15) WR	मोटर ट्रोलियों की स्पीड – पॉइंट क्रॉसिंग / स्टेशन यार्ड / टर्न आउट में	15	15
30.	TSR 38 NWR 4.21(4) WR	ईएमयू का अगला केब खराब हो जाने पर निकटतम केब से गाड़ी चलाने पर	15	15
31.	15.05(6)(सी)NW 15.05(1)(ए)WR	पेट्रोलमैन ओवरड्यू होने पर (i) दिन में दृश्यता साफ हो (ii) रात व दृश्यता साफ न हो	40 15	40 15
32.	10.03(4) NW 10.03(डी) WR	अनुगामी गाड़ी पद्धति में फोलो करने वाली पहली गाड़ी : • दिन में दृश्यता साफ होने पर • रात व दृश्यता साफ न होने पर	25 15	25 25
33.	4.11(बी) NWR 4.11(2) WR	लूप लाइन से गाड़ी पास करने की गति	15	15
34.	4.20 NWR 4.12(5) WR	(i) लोको पायलट के अशक्त होने पर लोको पायलट पास प्रशिक्षित सहा. लोको पायलट द्वारा ब्लाक सेक्शन साफ करते समय (ii) आगे क्रू चेंजिंग स्टेशन तक मालगाड़ी	सावधानी- पूर्वक	सावधानी- पूर्वक 30
35.	परि. नियमा. 4.12(2) IR	गाड़ी में ओडीसी वेगन लगा होने पर (i) ए क्लास – बीजी व एमजी/एनजी में (ii) बी क्लास – बीजी, एमजी/एनजी में (iii) सी क्लास – बीजी, एमजी/एनजी में	सेक्शनल 40/25/15 25/25/15	सेक्शनल 40/25/15 25/25/15
36.	15.17 NW 15.08(2)(c)WR	रेल फ्रेक्चर की अस्थाई मरम्मत के बाद	धीरे-धीरे	स्टॉप डेड व 10
37.	दुर्घटना नियम. पैरा 321	दुर्घटना ग्रस्त गाड़ी के व्हीकल जो बिना गाड़ी परीक्षण भेजे जा रहे हों	40	40
38.	4.08(4)(2)NW 4.08(3)(बी)WR	सवारी गाड़ी में माल डिब्बा लगाना हो : (i) बीजी (ii) एमजी	75 50	यात्री गाड़ी की गति
39.	परिशिष्ट- I L- xing gate wkg	ब्लाक सेक्शन में स्थित इंजी. सी क्लास समपार फाटकवाले से सम्पर्क नहीं होने पर	तीक्ष्ण दृष्टि	तीक्ष्ण दृष्टि
40.	GR 6.04(1)	डबल/मल्टीपल लाइन खण्ड पर गाड़ी ओवरड्यू हो जाने पर पास वाली लाइन पर जाने वाली गाड़ी को	तीक्ष्ण दृष्टि	तीक्ष्ण दृष्टि

41.	रेलवे बोर्ड सर्क्यू	इंटरलॉकड स्टेशन के फेसिंग पॉइंट पर : (i) मानक - I (ii) मानक - II (iii) मानक - III (iv) मानक - IV	50 110 140 160	50 110 140 160
42.	9.12(6) WR	लाइन पर पानी आ जाने पर: डीजल इंजन : <ul style="list-style-type: none"> रेल लेवल तक रेल लेवल से ऊपर 100 मिमी बीजी रेल लेवल से ऊपर 90 मिमी एमजी बीजी व एमजी में क्रमशः 100 व 90 एमएम से ऊपर होने पर इलेक्ट्रिक इंजन : <ul style="list-style-type: none"> रेल लेवल तक रेल लेवल से ऊपर 75 मिमी तक 75 एमएम से ऊपर 100 मिमी तक 100 एमएम से ऊपर होने पर ईएमयू : <ul style="list-style-type: none"> रेल लेवल तक रेल लेवल से ऊपर 75 मिमी तक 75 एमएम से ऊपर 100 मिमी तक 100 एमएम से ऊपर 125 एमएम तक 125 एमएम से ऊपर 	सामान्य 5 5 नहीं चलायेंगे सामान्य 15 8 नहीं चलायेंगे सामान्य 25 8 सुरक्षित जगह तक नहीं चलायेंगे	सामान्य 8 8 नहीं चलायेंगे सामान्य 25 8 सुरक्षित जगह तक नहीं चलायेंगे
43.	16.06(2) WR	इंटरलॉकड गेट पर चेन से बंद होने के बाद गेट सिगनल में एक पीली बत्ती	-	60
44.	रेलवे बोर्ड सर्क्यू	24 घंटे से अधिक पीएलसी वर्किंग	30	30
45.	4.08(3) NWR	डॉक यार्ड में प्रवेश करते समय	8	-
46.	4.22(1)(बी)	जब विद्युत/डीजल इंजन सहायक द्वारा आपात स्थिति में अगले रिलीफ व्यवस्था वाले स्टेशन तक	15	40
47.	4.21(3)(ए)	जब विद्युत इंजन सहायक द्वारा पिछले केब से चलाया जाये और लोको पायलट अगले केब में हो	-	40
48.	4.21(3)(बी)	जब विद्युत इंजन सहायक द्वारा अगले केब से चलाया जाये और लोकोपायलट पिछले केब में हो	-	15

49.	15.26(2)(बी)(iii) व नोट WR	खतरनाक खण्ड में जब पुश ट्रॉली गई हुई हो तब (i) यात्री गाड़ी (ii) माल गाड़ी व बालास्ट गाड़ी • बीजी • एमजी • एनजी	— — —	तीक्ष्ण दृष्टि 40 30 25
50.	15.27(4)(बी)(4) WR	200 में 1 के ढलान वाले ब्लॉक सेक्शन में माल ठेला कार्य कर रहा हो और उसमें मालगाड़ी, बालास्ट गाड़ी/लाइट इंजन भेजी जाये • बीजी • एमजी • एनजी	— — —	40 30 25
51.	6.02(3)(सी)(ii) का नोट WR	बड़ोदरा सीटी व सी एवं डी केबिन के बीच डबल सेक्शन पर पूर्ण संचार व्यवस्था भंग के दौरान सीधी लाइन पर	—	15
52.	15.25(16)(ए)WR	रेल कार की अधिकतम गति : • ओपन रोड पर • पॉइंट व क्रोसिंग पर • टर्न आउट पर	— — —	50 25 15
53.	15.27(6) WR	जब माल ठेला खण्ड में कार्यरत हो तो आंशिक/नॉन एवीबी गाड़ी चलानी हो	—	25
54.	15.09(2)(जी) (1) WR	जब लोको पायलट स्टॉप इंडिकेटर पर रुककर चले	—	8
55.	GR 4.12(1)	(i) जब पेट्रोल/सर्चलाइट स्पेशल के आगे एक या एक से अधिक वाहन लगाकर चलाना हो (ii) जब इंजन/स्वाचालित वाहन किसी गाड़ी को स्टेशन सीमा के बाहर पुश बेक करें	40 25	40 8
56.		जब बीसीएक्स वेगन में स्प्रिंग टूटने के बाद क्लैम्प करके चलाया जाये	40	40
57.	4.09(1)(X)	जब लाइन क्लीयर ब्लॉक उपकरण पर मिले परंतु निजि अंक प्राप्त न हो सके तो उस खण्ड में जाने वाली गाड़ी (मूर्तरूप ब्लॉक उपकरण में)	—	तीक्ष्ण दृष्टि
58.	4.09(1)(L) SWR के तहत	स्टेशन की दो ब्लॉक केबिन के मध्य निजि अंकों आदान-प्रदान नहीं होना	—	तीक्ष्ण दृष्टि
59.	6.07(2)NWR 6.07(1)(e)WR	लोको पायलट को लाइन पर असामान्य स्थिति का आभास होने पर	रुको व 10	रुको व 10

60.	4.50(2)WR	रास्ते में इंजन की सीटी खराब होने पर : <ul style="list-style-type: none"> • दृश्यता साफ होने पर • दृश्यता साफ न होने पर 	— —	25 8
61.	4.50(3) WR	ईएमयू/मेमू/डीएमयू की सीटी खराब होने पर सेक्शन क्लीयर करने तक : <ul style="list-style-type: none"> • दृश्यता साफ होने पर • दृश्यता साफ न होने पर 	— —	25 8
62.	17.09(5)NWR/ WR अध्याय 17 का परिशिष्ट-ए	ओएचई में खराबी होने पर : (i) यदि दोषपूर्ण लाइन पर कोई गाड़ी नहीं और स्वस्थ लाइन पर गाड़ी भेजी जाये (ii) यदि दोषपूर्ण लाइन पर पहले से ही कोई गाड़ी गई हुई हो और स्वस्थ लाइन कोई गाड़ी भेजी जाये : <ul style="list-style-type: none"> • दिन व दृश्यता साफ • रात / दृश्यता साफ न हो (iii) यदि दोषपूर्ण खण्ड पर पहले से गाड़ी के के लोको पायलट की टीपीसी/खण्ड नियंत्रक से बात हो जाये एवं कोई दोष नहीं मिलने पर : <ul style="list-style-type: none"> • दिन व दृश्यता साफ • रात / दृश्यता साफ न हो 	तीक्ष्ण दृष्टि 60 30 60 30	तीक्ष्ण दृष्टि 35 20 35 20
63.	GR 9.02(1)	सिंगल लाइन व डबल लाइन पर जब ऑटोमेटिक सिगनल को ऑन स्थिति में पार किया जाये : (i) दृश्यता साफ होने पर (ii) दृश्यता साफ न होने पर	15 8	15 8
64.	9.12(1)(ई)WR	ऑटोमेटिक सेक्शन में सभी सिगनलों का लम्बी अवधि तक फेल हो परंतु संचार व्यवस्था चालू हो: <ul style="list-style-type: none"> • दृश्यता साफ होने पर • दृश्यता साफ न होने पर 	25 8	25 10
65.	9.12(2)(B)(N) (b) WR	ऑटोमेटिक सेक्शन में सभी सिगनलों का लम्बी अवधि तक फेल हो एवं संचार व्यवस्था भी भंग हो: <ul style="list-style-type: none"> • दृश्यता साफ होने पर • दृश्यता साफ न होने पर • फेसिंग पॉइंट्स पर 	25 8 15	25 8 15
66.	9.12(3)(A)(xiii) WR	ऑटोमेटिक सेक्शन में डबल लाइन पर अस्थाई सिंगल लाइन कार्य प्रणाली के दौरान विपरित दिशा से सभी गाड़ियाँ एवं सही दिशा की पहली गाड़ी :		

		<ul style="list-style-type: none"> • दृश्यता साफ होने पर • दृश्यता साफ न होने पर • फेसिंग पॉइंट्स पर 	<p>—</p> <p>—</p> <p>—</p>	<p>25</p> <p>10</p> <p>15</p>
67.	9.12(3)(B)(ii) (ee)WR	<p>ऑटोमेटिक सेक्शन में क्वार्डपल लाइन पर दो अप या दो डाउन लाइन बंद होने पर थ्रू लाइन विपरित दिशा की ओर जाने वाली लाइन पर :</p> <ul style="list-style-type: none"> • दृश्यता साफ होने पर • दृश्यता साफ न होने पर • फेसिंग पॉइंट्स पर 	<p>—</p> <p>—</p> <p>—</p>	<p>25</p> <p>10</p> <p>15</p>
68.		<p>प्लेट टायर की स्थिति में :</p> <p>(i) यदि बीजी में इंजन/कोचिंग स्टॉक में 40 से 50 एमएम के बीच होने पर</p> <p>(ii) यदि बीजी में माल गाड़ी स्टॉक में 50 से 60 एमएम के बीच होने पर</p> <p>(iii) उपरोक्त (i) व (ii) की सीमा से अधिक होने पर वाहन खाली अवस्था में मरम्मत के स्थान तक</p>	<p>20</p> <p>20</p> <p>20</p> <p>20</p>	<p>20</p> <p>20</p> <p>20</p> <p>20</p>



इंजीनियरिंग विभाग द्वारा लगाये जाने वाले अस्थाई गति प्रतिबंध

क्र. सं.	नियम संख्या	परिस्थिति	स्पीड (किमीप्रघ)	
			बीजी	एमजी
01.	IRPWM के पैरा 914(1)(बी)(V)	लेवल क्रोसिंग पर चेक रेल निकली होने पर गाड़ी गुजरते समय	30	30
02.	IRPWM के पैरा 238(2)(एफ)(v)	डीप स्क्रीनिंग कार्य / लगातार स्लीपर एवं ट्रेक नवीनीकरण के बाद : (i) पहली थू टेपिंग के बाद (ii) दूसरी थू टेपिंग के बाद (iii) तीसरी थू टेपिंग के बाद	20 45 75	— — —
03.	IRPWM के पैरा 205	ब्रिज के डिस्ट्रेंसड स्थिति में होने पर : (i) गुप - I (ii) गुप - II	15 25-50	15 25-50
04.	IRPWM के पैरा 233(3)	ट्रेक का रिग्रेडिंग कार्य करने हेतु	समुचित गति प्रतिबंध	समुचित गति प्रतिबंध
05.	IRPWM के पैरा 243(4)	रेल का बकिलंग होने पर आपात मरम्मत के बाद (फिश वेल्डेड ट्रेक के लिए)	20	20
06.	IRPWM के पैरा 253(7)	रेल / वेल्ड फ्रेक्चर होने पर आपात मरम्मत के बाद (फिश वेल्डेड ट्रेक के लिए)	20	20
07.	IRPWM के पैरा 242(7)(एफ)	किसी जोड़ पर रेल क्लोजर लगा होने पर	30	30
08.	LWR मैन्यूअल के पैरा 6.2.1(1) (ए)(बी)	एलडब्ल्यूआर ट्रेक में जब रेल तापमान $td+20^{\circ}c$ से अधिक हो जाये एवं नियमित कन्सोलिडेशन अवधि के दौरान गति सीमा : (i) कंक्रीट स्लीपर ट्रेक के अलावा जब – ☞ सोल्डर व क्रिब कॉम्पेक्शन किया हो ☞ सोल्डर व क्रिब कॉम्पेक्शन न किया हो (ii) कंक्रीट स्लीपर ट्रेक होने पर	50 30 50	40 20 40
09.	LWR मैन्यूअल के Annexure-II	जब अन्य क्लैम्पों को अस्थाई मरम्मत के लिए प्रयोग किया जाये	20	20
10.	LWR मैन्यूअल के Annexure-II	डिस्ट्रेसिंग से पहले कर्मिक स्लीपरों पर फिटिंग्स निकालने पर	30	30

11.	LWR मैन्वूअल के Annexure-II	एलडब्ल्यूआर ट्रेक पर रेल फ्रेक्चर होने पर आपात मरम्मत पूरी करने के बाद : (i) पहली गाड़ी (ii) बाद की गाड़ियाँ	स्टोप डेड व 10 20	स्टोप डेड व 10 20
12.	LWR मैन्वूअल के Annexure-II	एलडब्ल्यूआर ट्रेक में जब 1 मीटर लम्बी फिश प्लेट या जोगल फिश प्लेट बोल्टेड क्लैम्प सहित अस्थाई रेल जोड़ का प्रयोग किया जाये तथा 24 घंटे निगरानी रखी जाये	30	30
13.	LWR मैन्वूअल के Annexure-II	एलडब्ल्यूआर ट्रेक में ब्कलिंग होने पर रेलपथ की आपात मरम्मत पूरी होने के बाद : (i) पहली गाड़ी (ii) बाद की गाड़ियाँ	स्टोप डेड व 10 20	स्टोप डेड व 10 20
14.	IRPWM के पैरा 256(1)	(अ) रनिंग लाइनों में 5.5 मीटर से छोटी स्थाई रेल क्लोजर होने पर (ब) सुरंग के दोनों ओर पहुँच मार्गों पर 500 मी. की लम्बाई, सुरंग खास, पुल खास व उच्च तटबंध जैसे स्थलों के लिए रनिंग लाइनों में स्थाई रेल क्लोजर की लम्बाई दो निकट फिश प्लेटों के बीच 11 मी. से कम होने पर	30 30	30 30
15.	USFD मैन्वूअल के पैरा 6.4	SE/JE (P.Way) / USFD को USFD द्वारा खराबी का पता लगे तब तुरंत फ्लाड रेल/वेल्ड को बदलने तक	30 या कम	30 या कम
16.	USFD मैन्वूअल के पैरा 6.5.2	(i) SE/JE (P.Way)/USFD को खराब वेल्ड DFW का पता चले तब तुरंत (ii) जोगल फिश प्लेट से वेल्ड बचाव करने के के बाद : • माल गाड़ी • सवारी गाड़ी	30 या कम 75 100	30 या कम 30 60

