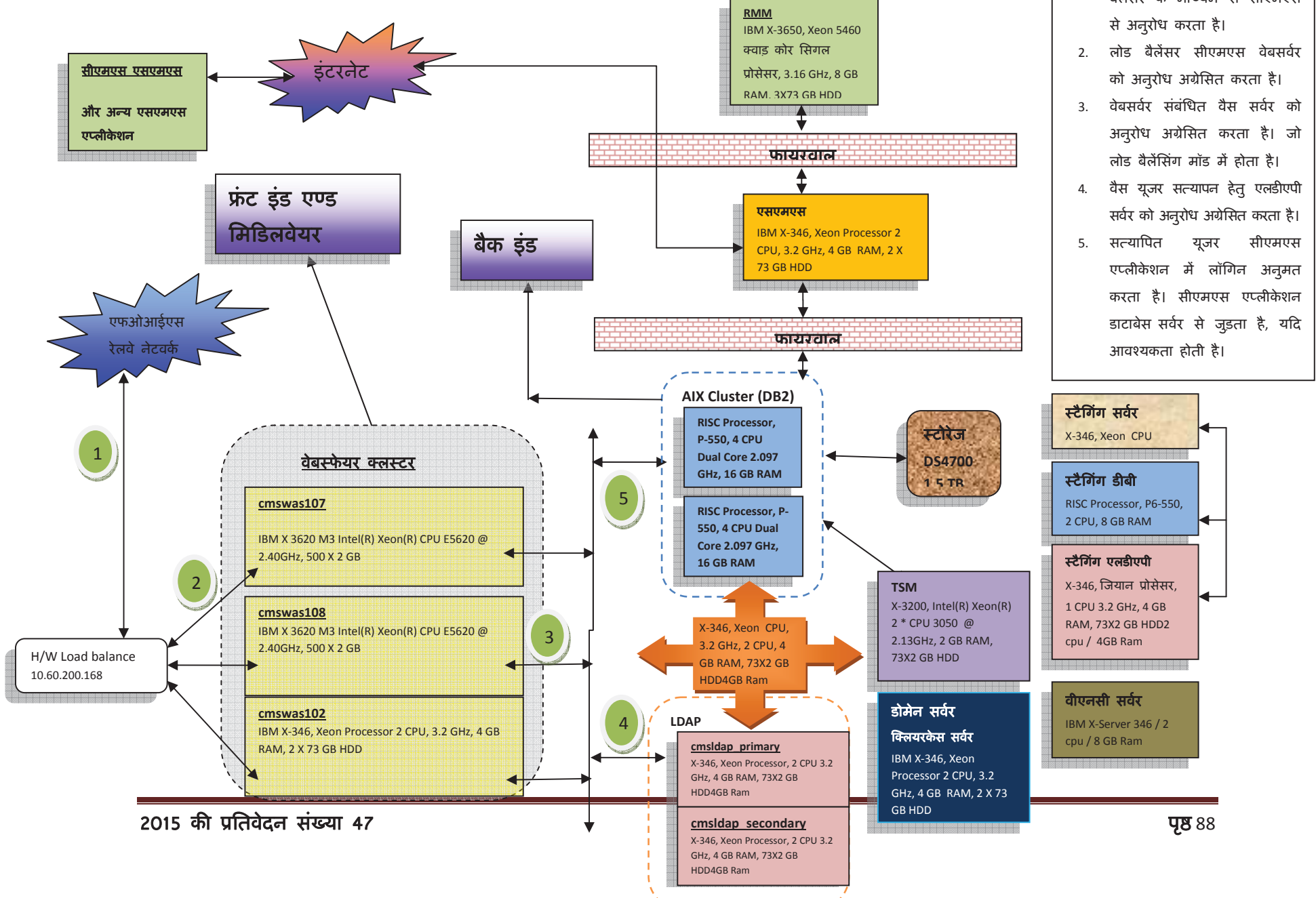


परिशिष्ट I - सीएमएस सर्वर संरचना (संदर्भ पैरा 1.2)



1. सीएमएस यूजर एच/डब्ल्यू लोड बैलेंसर के माध्यम से सीएमएस से अनुरोध करता है।
2. लोड बैलेंसर सीएमएस वेबसर्वर को अनुरोध अग्रेसित करता है।
3. वेबसर्वर संबंधित वैस सर्वर को अनुरोध अग्रेसित करता है। जो लोड बैलेंसिंग मॉड में होता है।
4. वैस यूजर सत्यापन हेतु एलडीएपी सर्वर को अनुरोध अग्रेसित करता है।
5. सत्यापित यूजर सीएमएस एप्लीकेशन में लॉगिन अनुमत करता है। सीएमएस एप्लीकेशन डाटाबेस सर्वर से जुड़ता है, यदि आवश्यकता होती है।

परिशिष्ट – II

[संदर्भ पैरा 2.1.2]

कर्मिदल बायोडेटा में कमियाँ दर्शाने वाला विवरण

16 जोनल रेलवे (जेआर) के 05 दिसम्बर 2014 तक सीएमएस डेटाबेस के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:-

- i. सक्रिय कर्मिदल डेटा के 483 अभिलेख थे जहाँ कर्मिदल की उम्र 18 वर्ष से कम थी (ब्वॉय सर्विस)।
- ii. सात कर्मिदल सदस्यों के संबंध में जन्म तिथि और नियुक्ति तिथि के बीच अंतर 38 वर्षों से अधिक था और 31 कर्मिदल सदस्यों के संबंध में यह 50 वर्षों से अधिक था।
- iii. 1161<sup>1</sup> कर्मिदल सदस्य ऐसे थे जिनकी नियुक्ति और पदोन्नति की तारीख समान थी (उरे, पूतरे<sup>2</sup>)।
- iv. छह मामलों में जन्म तिथि और नियुक्ति तिथि समान थी।
- v. 712<sup>3</sup> कर्मिदल सदस्य ऐसे थे जो सेवानिवृत्ति की उम्र पार कर चुके थे किन्तु अभी भी सीएमएस में सक्रिय पाए गए।
- vi. उ.रे. के 142 सक्रिय कर्मिदल जो अपनी सेवानिवृत्ति आयु पूरी कर चुके थे, में से उ.रे. के सात कर्मिदल 05 सितम्बर से 5 दिसम्बर 2014 के दौरान 1 से 55 बार तक इयूटी हेतु बुक किए गए थे।

दिल्ली मंडल के कर्मिदल की जन्म तिथि, नियुक्ति की तिथि और पदोन्नति की तिथि से संबंधित सीएमएस डेटा की उनके मैनुअल अभिलेखों के साथ तुलना पर अभिलेखों के दो सेटों के बीच 29 वर्षों तक की अवधि का अंतर का पता चला।

(अनुबंध- 3)

<sup>1</sup> उरे=1146, पूतरे=15

<sup>2</sup> शब्दावली देखें

<sup>3</sup> दरे को छोड़कर सभी जोनल रेलवे

परिशिष्ट – III

[संदर्भ पैरा 2.1.3]

कर्मिदल के कैचर न किए गए महत्वपूर्ण ब्यौरे वाले मामले दर्शाने वाला विवरण

- i. सभी जोनल रेलवे के 85301 अभिलेखों के 23 फील्ड्स के डेटा विश्लेषण से पता चला कि 7,97,932 फील्ड्स खाली थे।
- ii. सही/अद्यतित मोबाइल नम्बर/पता कैचर नहीं किए गए थे जिससे समय पर कॉल नहीं की जा सके।
- iii. अद्यतित/सही पदोन्नति तिथियां कैचर नहीं की गई थी जिससे गलत रिपोर्ट सृजन हो सकती हैं।
- iv. खाली कर्षण ब्यौरे से कर्मिदल सक्षमता का वैधीकरण न हो सके।
- v. खाली लोको निरीक्षक (एलआई) नाम के कारण कर्मिदल की काउंसिलिंग और ग्रेडिंग का डेटा गैर अद्यतन हो सकता है क्योंकि एक कर्मी एक विशेष लोको निरीक्षक से जुड़ा था।

(अनुबंध - 4)

**परिशिष्ट – IV**

[संदर्भ पैरा 2.1.6]

**अपूर्ण/गलत परिवार विवरणों को दर्शाने वाला विवरण**

- i. कर्मिदल बायोडेटा-विवरण के अनुसार, 15 जोनल रेलवे के 70300 सक्रिय कर्मिदल सदस्यों में से 43490 सक्रिय कर्मिदल सदस्य के 1-10 आश्रित थे। इसके प्रति केवल 2109 कर्मिदल सदस्यों के परिवार विवरण सीएमएस में उपलब्ध थे।
- ii. सीएमएस में परिवार के सदस्य के लिंग और वैवाहिक स्थिति, कर्मि के नाम/पिता का नाम के डेटा के वैधीकरण के लिए पर्याप्त नियंत्रण का अभाव था जैसाकि विभिन्न जोनों<sup>4</sup> में निम्नलिखित उदाहरणों से देखा जा सकता है:-

कर्मि आईडी	आश्रित का संबंध	लिंग	वैवाहिक स्थिति
BHC 7066	पत्नी	पुरुष	अविवाहित
BHC7066	पुत्र	महिला	----
HWH1182/GZB1872	पत्नी	महिला	अविवाहित
JMP1328/MTC1120	पुत्री	पुरुष	--
NH1100	बहन	पुरुष	---
DDN1028	विधवा माता	पुरुष	

- iii. डेटा विश्लेषण से पता चला कि सीएमएस ने न तो कर्मि के नाम, पिता के नाम का वैधीकरण किया था और न ही डेटा की पूर्णता सुनिश्चित की थी क्योंकि इसने एक अक्षर वाला कर्मि नाम स्वीकार किया था, पिता के नाम का फील्ड खाली/मूल्य ‘-’ पाया गया।

(अनुबंध - 7)

<sup>4</sup>पू.त.रे., पू.रे., उ.रे., प.रे., द.पू.म.रे., द.म.रे., उ.म.रे., प.म.रे., द.पू.रे.

परिशिष्ट - V

[पैरा 2.1.7 देखें]

कोई तदनुरूपी क्षेत्र कोड न रखने वाले इंजनों का ब्यौरा दर्शाने वाला विवरण

इंजन कर्षण/गैज→	3पीएच	डीएसएल	ईएलईसी	एमजी	एनजी	जोड़
इंजनो की संख्या →	500	699	413	5	83	<b>1700</b>

परिशिष्ट - VI

[पैरा 2.1.8 देखें]

स्टेशन, रेलमार्गों, दूरी आदि का अपूर्ण/विसंगत डेटा दर्शाने वाला विवरण

- i. 257 स्टेशनों के जोनल और डिवीजन कोड सीएमएस डेटाबेस में उपलब्ध नहीं थे।
- ii. पूरे, उपरे, दपूमेरे, उपूरे और दपरे<sup>5</sup> में, 226 स्टेशन सीएमएस में उपलब्ध नहीं थे।
- iii. पूरे, पूसीरे, दमरे<sup>6</sup> और दपरे में, 43 स्टेशनों के कोड सीएमएस में गलत पाए गए थे।
- iv. मरे, पूमरे, पूरे, दमरे, दपूरे, और पूतरे<sup>7</sup> में, 159 रेलमार्ग सीएमएस में उपलब्ध नहीं थे।
- v. पूरे, उमरे और दमरे में सीएमएस में अभिलिखित दूरी और कार्यचालन समय सारणी में उपलब्ध दूरी की तुलना करने पर लेखापरीक्षा में पाया कि नौ रेलमार्गों के संबंध में सीएमएस में अभिलिखित दूरियां 0.08 कि.मी से 408.76 किमी तक कम थी जबकि 20 रेलमार्गों के संबंध में सीएमएस में अभिलिखित दूरियां 0.15 कि. मी से 57.3 कि.मी तक अधिक थीं। गलत दूरियों के केचर करने के कारण माइलेज रिपोर्टों में हस्त्य रूप से सुधार किया गया था।
- vi. लेखापरीक्षा ने यह पाया कि उपरोक्त 23 रेलमार्गों के संबंध में सीएमएस में अभिलिखित दूरियां दर शाखा प्रणाली (आरबीएस) में अभिलिखित दूरियों से 0.14 कि.मी से 229.80 कि.मी तक अधिक थी जबकि छह रेलमार्गों के संबंध में वे आरबीएस में अभिलिखित दूरियों से 0.08 से 46.08 कि.मी तक कम थी। गलत दूरियों के केचर करने के कारण माइलेज रिपोर्टों में मैनुअल रूप से सुधार करना पड़ता है।
- vii. सीएमएस में पुणे से होकर धोरपुरी (जीपीआर) से कोल्हापुर (केओपी) तक का रेलमार्ग अन्तर्विष्ट नहीं था, जब भी कर्मिदल को पुणे से केओपी तक रेलगाड़ी में कार्य करने के लिए मरे की जीपीआर लॉबी से बुक किया गया था, इसे 326 कि.मी की बजाय 323 कि.मी की माइलेज प्राप्त होती है। रेलगाड़ी पुणे स्टेशन

<sup>5</sup> उत्तर पश्चिम रेलवे (उपरे), दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (दपूमेरे), दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे)

<sup>6</sup> पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे (पूसीरे), दक्षिण मध्य रेलवे (दमरे)

<sup>7</sup> मध्य रेल (मरे), पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे), दक्षिण पूर्व रेलवे (दपूरे), पूर्व तटीय रेलवे (पूतरे)

से चलती है और कर्मिदल को जीपीआर से इंजन लाना पड़ता है जो पुणे से तीन कि.मी दूर है। इसलिए, कर्मिदल तीन कि.मी कम माइलेज प्राप्त करते हैं और प्रत्येक बार इसे माइलेज रिपोर्ट में मैनुअल रूप से ठीक किए जाने की आवश्यकता है।

(अनुबंध- 9)

**अनुबंध – VII**  
**[पैरा 2.1.9 देखें]**

**संव्यवहारों/कमियों के ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण जहां कर्मिदल को फेच ऑल विकल्प के साथ बुक किया गया था।**

- i. लेखापरीक्षा द्वारा 15 जोनल रेलवे की 5 सितम्बर 2014 से 4 दिसम्बर 2014 की अवधि के लिए पुराने डॉटा को दर्शाने वाली तालिकाओं के अंतिम रूप दिए गए 2713032 संव्यवहारों/अभिलेखों<sup>8</sup> की समीक्षा से पता चला कि 2009077 संव्यवहारों में कर्मिदल सदस्यों (74 प्रतिशत) को 'फेच कू एज पर रूल' विकल्प के बजाय 'फेच कू ऑल' विकल्प के चयन द्वारा बुक किया गया था।
- ii. लेखापरीक्षा ने कर्मिदल बुकिंग हेतु 'फेच कू ऑल' विकल्प का उपयोग करने के लिए अभिलिखित कारणों के नमूना विश्लेषण के दौरान पाया कि छह जोनल रेलवे<sup>9</sup> द्वारा द्वारा विश्लेषण की गई 734925 संव्यवहारों में से 145752 संव्यवहारों के संबंध में 'फेच कू ऑल' विकल्प का उपयोग करने हेतु कारणों को अभिलिखित नहीं किया गया था।
- iii. 115538 संव्यवहारों (उरे) के विश्लेषण के अनुसार 8353 प्रकार के कोड (कारणों) को 'फेच कू आल' विकल्प का उपयोग करते हुए कर्मिदल की बुकिंग हेतु अभिलिखित किया गया था जिसमें एलआर (कम परिवर्तन के साथ एलआर देय/अद्यतित न किए गए एलआर आदि) से संबंधित 71 प्रकार के कोड (कारण) और विश्राम ( कम परिवर्तन के साथ देय विश्राम/निरस्त विश्राम आदि) से संबंधित 40 प्रकार के कोड (कारण) शामिल हैं तथा शेष अधिकतर मामलों में अभिलिखित कारण वास्तविक और अर्थपूर्ण जानकारी नहीं देते क्योंकि कुछ अंकीय/अल्फा अंकीय संख्या या वर्णमाला जैसाकि एए, बीबी आदि 'फेच कू आल' विकल्प का उपयोग करने के लिए अभिलिखित किए गए थे। अन्य जोनल रेलवे<sup>10</sup> से संबंधित 'फेच कू ऑल'

<sup>8</sup> संव्यवहार/अभिलेख में एक कर्मिदल के टीए, काल बुक/प्राप्ति समय, साइन ऑन/ऑफ समय आदि के ब्यौरे निर्दिष्ट होते हैं।

<sup>9</sup> उपरे, पूसीरे, उरे, दमरे, पूतरे तथा दपूरे

<sup>10</sup> उपरे, पूसीरे, दरे, दमरे तथा दपूरे



विकल्प का उपयोग करके संव्यवहार की बुकिंग के संदर्भ में भी ऐसी ही स्थिति देखी गई।

- iv. लेखापरीक्षा ने दिसम्बर 2014 में दिल्ली, डिवीजन लॉबी के 'नियमावली सहित/के बिना बुक किए गए कर्मिदलों' की रिपोर्टों के नमूना विश्लेषण के दौरान यह पाया कि डीएलआई लॉबी के लगभग सभी रेल इंजन कर्मिदल और डीएलआई, गाजियाबाद (जीजेडबी), झाकल (जेएचएल), जिंद, शक्रबस्ती (एसएसबी) और टीकेडी<sup>11</sup> लॉबियों के अधिकतर गार्डों को 'फेच क्रू एज पर रूल' विकल्प की बजाय 'फेच क्रू आल' विकल्प का उपयोग करते हुए बुक किया गया था। तथापि, फरवरी 2015 के दौरान डीएलआई लॉबी में 'फेच क्रू ऑल' विकल्प का उपयोग करके बुक किए गए रेल इंजन कर्मिदल की प्रतिशतता लगभग 50 प्रतिशत थी किन्तु डीएलआई, जीजेडबी, जेएचएल, जिंद, टीकेडी एवं एसएसबी लॉबियों में लगभग सभी/अधिकतर गार्डों को 'फेच क्रू ऑल' विकल्प का उपयोग करके बुक किया गया था।

(अनुबंध- 10)

---

<sup>11</sup> शब्दावली देखें

अनुबंध - VIII

[पैरा 2.1.10 देखें]

कर्मीदल को की गई कॉल के डेटा विश्लेषण के परिणामों को दर्शाने वाला विवरण

5 सितम्बर 2014 से 5 दिसम्बर 2014 तक से संबंधित कर्मीदल कॉलिंग समय के संदर्भ में 16 जोनल रेलवे के 2599975 संव्यवहारों के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:-

- i. 173311 संव्यवहारों में कॉल को रेलगाड़ी के निर्धारित/आर्डरिंग समय के पश्चात किया हुआ पाया गया।
- ii. 559558 संव्यवहारों के संदर्भ में, कॉल को रेलगाड़ी आर्डर समय से 165 मिनट पहले/अग्रिम में किया गया पाया गया था।

(अनुबंध- 11)

परिशिष्ट – IX

[पैरा 2.1.11 देखें]

काल सर्व समय और प्राप्ति/स्वीकार समय से संबंधित डेटा के विश्लेषण के परिणाम दर्शाने वाला विवरण

5 सितम्बर 2014 से 5 दिसम्बर 2014 से संबंधित 16 जोनल रेलवे के 2745140 संव्यवहारों (पुराने डेटा) के काल सर्व समय और काल प्राप्ति/स्वीकार समय के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:-

- i. दो मामलों में (उरे और दपूरे से प्रत्येक) काल्स, काल किए जाने से पहले प्राप्त पाई गई थी जो कमजोर एप्लीकेशन नियंत्रण को दर्शाने वाला है।
- ii. 441317 मामलों में काल्स, काल किए जाने के 165 मिनट बाद प्राप्त हुई पाई गई।
- iii. 1488253 मामलों में, काल्स 30 मिनट के अन्दर प्राप्त हुई थी।

(अनुबंध- 12)

परिशिष्ट - X

[पैरा 2.1.12 देखें]

कर्मीदल साइन ऑन समय से संबंधित डेटा के विश्लेषण के परिणाम दर्शाने वाला  
विवरण

16 जोनल रेलवे के 2771169 संचयवहारों के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:-

- i. 724513 मामलों में, कर्मीदल रेलगाड़ी आदेश समय या उसके बाद साइन आन हुए पाए गए थे।
- ii. 338653 मामलों में कर्मीदल रेलगाड़ी के प्रत्याशित प्रस्थान (आदेश) समय से 10 से 45 मिनट के अपेक्षित समय के प्रति रेलगाड़ी आदेश के 10 मिनट से कम समय पूर्व साइन किए हुए पाये गये थे।

(अनुबंध- 13)

परिशिष्ट - XI

[पैरा 2.1.13 देखें]

कर्मीदल साइन आन समय के पर्यवेक्षी अनुमोदन से संबंधित डेटा के विश्लेषण के परिणाम दर्शाने वाला विवरण

16 जोनल रेलवे से 3070897 संव्यवहारों के लेखापरीक्षा द्वारा विश्लेषण से पता चला कि:

- i. 1425 मामलों में, पर्यवेक्षक के 'कर्मीदल साइन आन' समय का अनुमोदन 'कर्मीदल साइन आन' समय से पूर्व का था।
- ii. 2096485 मामलों में, 'कर्मीदल साइन आन' समय पर्यवेक्षक द्वारा कर्मीदल साइन आन समय से 30 मिनट या अधिक के बाद अनुमोदित किया गया था।

(अनुबंध- 14)

परिशिष्ट – XII

[पैरा 2.1.14 देखें]

कर्मिदल साइन आफ समय के पर्यवेक्षक के अनुमोदन में कमियां दर्शाने वाला विवरण

15 जोनल रेलवे<sup>12</sup> के 1642377 संव्यवहारों के विश्लेषण से पता चला कि:

- i. 143062 संव्यवहारों में, कर्मिदल साइन ऑफ अनुमोदन समय डेटा इनपुट वैधीकरण नियंत्रण की कमी दर्शाने वाला था।
- ii. 612965 संव्यवहारों में, पाया गया कि पर्यवेक्षक ने एक घंटे से अधिक के विलम्ब के बाद कर्मिदल साइन ऑफ समय का अनुमोदन किया था।

(अनुबंध- 15)

---

<sup>12</sup> उपरे को छोडकर सभी जोन

परिशिष्ट – XIII

[पैरा 2.1.15 देखें]

कर्मिदल साइन ऑन की तुलना में कर्मिदल साइन ऑफ समय में अनियमितता को दर्शाने वाला विवरण

लेखापरीक्षा द्वारा 15 जोनल रेलवे<sup>13</sup> के संबंध में पर्यवेक्षक द्वारा अनुमोदित 1367760 संव्यवहारों के कर्मिदल साइन ऑन समय और कर्मिदल साइन ऑफ समय के विश्लेषण से पता चला कि:

- i. 160 संव्यवहारों में, 'कर्मिदल का साइन ऑन' और 'साइन ऑफ' समय समान था अर्थात् साइन ऑन/ऑफ संव्यवहार गलत रूप से किए गए थे।
- ii. 38541 संव्यवहारों में साइन ऑन और साइन ऑफ समय के बीच 20 घंटों से अधिक के अंतर ने दर्शाया कि या तो कर्मिदल ने समय पर अपना साइन ऑफ कार्य नहीं किया था या काल्पनिक साइन ऑफ समय अनुमोदित किए गए थे।

(अनुबन्ध – 16)

---

<sup>13</sup> उपरूे को छोडकर सभी जोन

परिशिष्ट – XIV

[पैरा 2.2.1 देखें]

विभिन्न क्षेत्रों में एसएमएस के उपयोग की स्थिति को दर्शाने वाला विवरण

5 सितम्बर 2014 से 5 दिसम्बर 2014 तक एसएमएस और कर्मिदल से संबंधित सीएमएस डेटाबेस की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i. सक्रिय कर्मिदल सदस्यों के साथ दरे को छोड़कर शेष सभी जोनल रेलवे पर भेजे गए एसएमएस की स्थिति निम्नानुसार थी:

एसएमएस के प्रकार	एसएमएस की संख्या
प्रेषित	644079
प्राप्त हुए/उत्तर दिए गए	68454
लंबित	349759

- ii. इस प्रकार भेजे गए केवल 10.63 प्रतिशत एसएमएस कर्मिदल द्वारा प्राप्त हुए/ उत्तर दिए गए थे जो बहुत कम था और कर्मिदल को भेजे गए 54.30 प्रतिशत एसएमएस को लंबित के रूप में दर्शाया गया था, जो काफी अधिक था।
- iii. एसएमएस सेवा को 43 लॉबीस में उपयोग नहीं किया गया था (दमरे की दस लॉबीज, मरे और परे प्रत्येक की सात लॉबीज, पूसीरे तथा पमरे प्रत्येक की पांच लॉबीज, उरे और दपूरे की प्रत्येक की चार लॉबीज और उपूरे की एक लॉबी)।
- iv. 13983 मामलों में, हालांकि क्लोज्ड यूजर ग्रुप (सीयूजी) मोबाइल स्टेटस को वाई के रूप में दर्शाया गया था फिर भी मोबाइल नंबर को 13 जोनल रेलवे में शून्य के रूप में दर्शाया गया था।
- v. नौ जेडआरज के 45062 अभिलेखों में यद्यपि सीयूजी मोबाइल कर्मिदल के पास उपलब्ध था फिर भी सीयूजी स्टेटस को रिक्त के रूप में दर्शाया गया था।
- vi. मरे, उरे, उपरे और दमरे में 170683 एसएमएस को 1066202 साइन ऑन संव्यवहारों के प्रति भेजा गया था जो कुल साइन-ऑन संव्यवहारों को केवल 16.01 प्रतिशत था।
- vii. उरे में, केवल 178 एसएमएस का कर्मिदल को कॉल करने हेतु 11 लॉबिज में उपयोग किया गया था।

(अनुबंध- 17)



परिशिष्ट – XV

[पैरा 2.4.1 देखें]

उन मामलों को दर्शाने वाला विवरण जहाँ एलआर नियत तिथि सही रूप से नहीं गिनी गई थी

- क. 1 दिसम्बर 2013 के बाद<sup>14</sup> की अवधि के लिए रोड लर्निंग से संबंधित एलआर संबंधित डेटा, जिसमें एलआर यात्राओं की कुल संख्या शून्य दर्शायी गई थी, के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला :-
- 153264 अभिलेखों में, एलआर की नियत तिथि पिछली ड्राईव तिथि से पहले थी।
  - 93137 अभिलेखों में, पिछली ड्राइव तिथि तथा एलआर की नियत तिथि समान थी।
  - 4503 अभिलेखों में, एलआर की नियत तिथि पिछली ड्राईव तिथि से अधिक थी परन्तु अन्तर 89 दिनों से कम था अर्थात् सीएमएस ने सही ठंग से तीन महीने के अन्तर के साथ एलआर की नियत तिथि की गणना नहीं की थी।
  - 236145 अभिलेखों में, एलआर की नियत तिथि तथा पिछली ड्राईव तिथि के बीच अन्तर 92 दिनों से अधिक था अर्थात् सीएमएस ने तीन महीने से अधिक के अन्तराल के पश्चात एलआर नियत तिथि की गणना की थी।
- ख. 1 दिसम्बर 2013 से बाद<sup>15</sup> की अवधि के लिए डीएस एलआर संबंधी डेटा जिसमें एलआर यात्राओं की कुल संख्या शून्य से अधिक थी, जहाँ एलआर नियत तिथि समाप्त<sup>16</sup> नहीं हुई थी, के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:-
- 29563 अभिलेखों में, पिछली ड्राईव तिथि तथा एलआर नियत तिथि के बीच अन्तर 89 दिनों से कम था अर्थात् सीएमएस ने तीन महीने की अवधि के अन्दर एलआर नियत तिथि की गणना की थी।

<sup>14</sup> 1 दिसम्बर 2013 तथा उसके बाद से पिछली ड्राईव तिथि

<sup>15</sup> 1 दिसम्बर 2013 तथा उसके बाद से पिछली ड्राईव तिथि

<sup>16</sup> पिछली ड्राईव तिथियाँ 5 दिसम्बर 2014 से पहले थीं तथा एलआर नियत तिथियाँ 5 दिसम्बर 2014 से बाद की अवधि से संबंधित थी

- ii. 15955 मामलों में, यद्यपि एलआर की यात्राएं लम्बित थी परन्तु सीएमएस ने 3 महीने की अवधि के लिए देय तिथियों की गणना की थी जो अनियमित था।
- iii. 255 मामलों में, जहाँ नियत एलआर यात्राओं की संख्या शून्य से अधिक थी, सीएमएस ने एलआर नियत तिथियों की गणना तीन महीने की अवधि (अर्थात् 95 दिन से 180 दिनों के बीच) के पश्चात की थी जो अनियमित था।
- iv. 2767 मामलों में, जहाँ एलआर नियत तिथि समाप्त हो गई थी अर्थात् एलआर नियत तिथि 6 दिसम्बर 2014 से पहले थी तथा एलआर यात्राएं देय थीं, सीएमएस ने तीन महीने से अधिक की अवधि के पश्चात एलआर नियत तिथि की गणना की थी।

(अनुबंध 19)

परिशिष्ट – XVI

[पैरा 2.4.2 देखें]

प्रशिक्षण रिपोर्ट/डेटा में विसंगतियाँ दर्शाने वाला विवरण

- i. सीएमएस पर सीएमएस डेटाबेस के साथ-साथ प्रशिक्षण रिपोर्ट के विश्लेषण से पता चला कि सीएमएस डीजल के लिये पुनश्चर्या प्रशिक्षण पाठ्यक्रम और शंटर के लिये इलैक्ट्रिक ट्रेक्शन (आरईएफडी और आरईएफई) ऑटोमेटिक सिग्नलिंग (एसआईजी) प्रशिक्षण आदि जैसे विभिन्न प्रकार के प्रशिक्षण कार्यक्रम के लिये सीएमएस अगली तारीख दर्शा रहा था, जबकि इनकी आवश्यकता नहीं थी।
- ii. समीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने उदाहरण देखे जहां दिल्ली मंडल लॉबी (एनवीआर, एनजेडएम आदि) के संबंधित अधिकारियों को निर्धारित तिथि में प्रशिक्षण के लिये प्रतिनियुक्त नहीं किया गया था। उत्तर में लॉबी अधिकारियों ने सूचित किया कि डीजल ट्रेक्शन पर कार्य कर रहे कर्मोदल को इलैक्ट्रिक ट्रेक्शन और इसके विपरीत को पुनश्चर्या प्रशिक्षण की आवश्यकता नहीं है। इसके अतिरिक्त, कर्मोदल जिसने आरईएफई और आरईएफडी पाठ्यक्रम में भाग लिया था, को क्रमशः 3पीएच और डब्ल्यूडीजी4/डब्ल्यूडीपी4<sup>17</sup> प्रशिक्षण की आवश्यकता नहीं होती और शंटर को सिग्नलिंग प्रशिक्षण की आवश्यकता नहीं होती।
- iii. प्रशिक्षण डेटा के विश्लेषण के दौरान, लेखापरीक्षा ने पाया कि सीएमएस डेटाबेस ने उ.रे की 12 लॉबी से संबंधित 24254 मामलों के संबंध में एसआईजी प्रशिक्षण की अगली तारीख दर्शायी जबकि उसी लॉबी के 73 मामलों के संबंध में, डेटा बेस ने एसआईजी प्रशिक्षण की तारीख नहीं दर्शायी। भारतीय रेल सामान्य एवं सहायक नियमावली (उरे- 2011) के अनुसार, ऑटोमेटिक सिग्नलिंग प्रशिक्षण एक वर्ष के पश्चात देय हो जाता है तथा सीएमएस हेतु व्यवसायिक तर्क पर क्रिस प्रलेखन (2006) के अनुसार, ऑटोमेटिक सिग्नलिंग प्रशिक्षण छह महीने में देय होता है। दिल्ली मंडल में तीन मामलों में, वर्ष 2014 से संबंधित अगली एसआईजी प्रशिक्षण की अगली तारीख छह माह बाद थी और उसी वर्ष के दौरान 3214 मामलों के संबंध में यह एक वर्ष बाद थी।
- iv. द.पू.म.रे में, सीएमएस डेटाबेस ने द.पू.म.रे की 15 लॉबी से संबंधित 2526 मामलों में एसआईजी प्रशिक्षण की अगली तारीख दर्शायी। 2526 मामले में से,

<sup>17</sup> विभिन्न प्रकार के लोको नोटिस से संबंधित प्रशिक्षण

316 मामलों में, वर्ष 2014 (बीएसपी मण्डल) से संबंधित अगले एसआईजी प्रशिक्षण की अगली तारीख छह माह बाद थी और उसी वर्ष के दौरान एक मामले (बीएसपी मण्डल) के संबंध में एक वर्ष बाद थी। पूरे में, सीएमएस डेटाबेस ने पूरे की 14 लॉबियों से संबंधित 1070 मामलों के संबंध में एसआईजी प्रशिक्षण की अगली निर्धारित तिथियाँ दर्शायी थी जबकि एक मामले के संबंध में, डेटा बेस ने अगली एसआईजी प्रशिक्षण की निर्धारित तिथि नहीं दर्शायी थी।

**परिशिष्ट – XVII**

**[संदर्भ पैरा 2.4.3]**

**टीए में प्रयोग किये गये लोको विवरण में देखी गई कमियों को दर्शाने वाला विवरण**

- i. 5 सितम्बर 2014 से 5 दिसम्बर 2014 की अवधि के लिये दस<sup>18</sup> जोनों से संबंधित यातायात सूचना (टीए) डेटा की संवीक्षा से पता चला कि सामान्य प्रकार के 28305 टीए के संबंध में जहां कर्मिदल कार्य/अतिरिक्त कार्य के लिये बुक किया गया था और उनके साइन ऑन समय पर्यवेक्षक द्वारा अनुमोदित किये गये थे, लोको प्रकार को शून्य के रूप में रिकॉर्ड किया गया था। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि इस प्रकार का कोई भी लोको मुख्य तालिका में उपलब्ध नहीं था।
- ii. टीए के सीएमएस डेटा के विश्लेषण से, लेखापरीक्षा ने देखा कि अधिकांश लॉबी बहुविध टीएज सृजन करने के लिये लोको की कल्पित संख्या का प्रयोग कर रहे थे जैसाकि निम्नलिखित से स्पष्ट है:
  - क. द.पू.म.रे में, चार लॉबी<sup>19</sup> में 123 और 11111 लोकों संख्या के साथ कई टीए सृजन करने के लिये अवैध लोको संख्या का प्रयोग किया गया था।
  - ख. उ.प.रे के जयपुर मण्डल में चार लॉबी<sup>20</sup> ने क्रमशः सितम्बर और अक्टूबर 2014 में 291, 1719, 17 और 1414 कर्मिदल को बुक करने के लिये अपने कई टीए के साथ लोको संख्या 111 लगाया। वास्तव में, लोको संख्या 111, 2 अक्टूबर 2014 को जयपुर मण्डल की उपरोक्त चार लॉबी की 54 रेलगाड़ियों में लगाया गया था।
  - ग. म.रे में, टीए प्रस्तुत करने के लिये 2829 अभिलेखों में, अवैध लोको संख्या अर्थात् 11111 प्रविष्ट किया गया था।
  - घ. उ.रे में, लखनऊ (एलकेयू) लॉबी ने 14 अक्टूबर 2014 को अपने 25 टीए के साथ '0' प्रकार के लोको संख्या 147 को जोड़ा, डीएलआई लॉबी ने 8 नवम्बर 2014 को अपने 65 टीएज के साथ '2' प्रकार के लोको संख्या 1111 को लगाया।

<sup>18</sup> पूसीरे=53, उपरे=11646, दपरे=2376, उरे=2376, मरे=830, पूरे=819, दपूमरे=3361, दपूरे=323, परे= 5676, प्दमरे=845  
(कुल=28305)

<sup>19</sup> रायपुर, एमआईबी, सीडब्ल्यूए, डीजीजी

<sup>20</sup> बंदीकुई, फुलेरा, जयपुर और रेवाड़ी

- ड. उ.रे में, अपने कई टीए के साथ 30 नवम्बर 2014 को लोको संख्या 1111 का प्रयोग कई लॉबी<sup>21</sup> ने किया था।
- च. पूरे में, 20/11/2014 को लोको संख्या 100 पूरे<sup>22</sup> की अलग-अलग लॉबियों में 128 बार प्रयोग की गई थी।
- छ. प.रे में, 93452 अभिलेखों के संबंध में, लोको ब्यौरे कैप्चर करने के लिए लोको नम्बर के चार फील्ड और लोको प्रकार के एक फील्ड में शून्य था। पूरे और पूसीरे में लोको संख्या 100/1000/10000, 33756 मामलों<sup>23</sup> में प्रयोग की गई थी।
- ज. पूरे और दमरे में, 145521 मामलों<sup>24</sup> में कोई भी लोको संख्या प्रयोग नहीं की गई थी।
- झ. दमरे में, 1714 मामलों में, लोको संख्या 111 और 5163 मामलों में लोको संख्या 123 का प्रयोग किया गया था। पूरे में, 39 मामलों में लोको संख्या '0' प्रयोग किया गया था, लोको संख्या '1' का, छह मामलों में प्रयोग किया गया था।

<sup>21</sup> डीएलआई, लुधियाना (एलडीएच), फिरोजपुर (एफजेडआर), दिल्ली सराय रोहल्ला (डीईई), अमृतसर(एएसआर), पठानकोट (पीटीके), भटिन्डा(बीटीआई)

<sup>22</sup> (एजेड-53 बार, एचडब्ल्यूएच-47 बार, केओएए-6 बार, एमएलडीटी-7 बार, पीकेआर-14 बार, आरपीएच- 1 बार)

<sup>23</sup> पूरे=13834, पूसीरे=19922

<sup>24</sup> पूरे=36385, पूसीरे=109136

**परिशिष्ट – XVIII**

[संदर्भ पैरा 2.4.8]

**कर्मिदल परामर्श डेटा में कमियां दर्शाने वाला विवरण**

- i. कर्मिदल के ज्ञानधार में वृद्धि के लिये विभिन्न प्रशिक्षण के लिये कर्मिदल की तैनात, उनके लोको निरीक्षकों द्वारा उनको परामर्श आदि जैसे विभिन्न पद्धतियों का प्रयोग किया जाता है। इस संबंध में, आरबी ने कर्मिदल परामर्श की अवधि के प्रतिमान के लिये 28.10.2014 को आदेश<sup>25</sup> जारी किया। उसी दिन उरे<sup>26</sup> ने इस संबंध में आदेश जारी किये। दिनांक 28 अक्टूबर 2014 के उरे के आदेश के अनुसार संरक्षा श्रेणी 'क' के लोको पायलटों को दो माह में एक बार परामर्श की आवश्यकता थी, संरक्षा श्रेणी 'ख' को माह में एक बार परामर्श की आवश्यकता थी और संरक्षा श्रेणी 'ग' को दो सप्ताह में एक बार परामर्श की आवश्यकता थी। आरबी के आदेशों के अनुसार, 'ग' ग्रेड कर्मिदल को तीन माह में एक बार, 'ख' ग्रेड कर्मिदल को दो माह में एक बार और 'क' ग्रेड कर्मिदल को माह में एक बार परामर्श की आवश्यकता थी। इस प्रकार, दोनों आदेशों में परामर्श की अवधि समान नहीं थी।
- ii. लेखापरीक्षा ने परामर्श की स्थिति की समीक्षा के लिये उरे के आदेशों को ध्यान में रखते हुये डेटा विश्लेषण किया। कर्मिदल को दिये गये अंतिम परामर्श को देखने के लिये, 28 अक्टूबर 2014 से पूर्व के डेटा का संदर्भ लेना पड़ा था। उनके मुख्य एलआई/एलआई द्वारा कर्मिदल (ग्रेड ए, बी और सी) की परामर्श की अवधि के संबंध में 6 दिसम्बर 2014 से पूर्व की अवधि के सीएमएस डेटा की समीक्षा के दौरान लेखापरीक्षा ने देखा कि उरे में 29 प्रतिशत कर्मिदल, पूसीरे में 88 प्रतिशत कर्मिदल और उपरे में छह प्रतिशत कर्मिदल को उरे द्वारा निर्धारित अवधि पर परामर्श नहीं दिया गया था।
- iii. इसके अतिरिक्त 6 दिसम्बर 2014 से पूर्व की अवधि के लिये सीएमएस डेटा के विश्लेषण से उरे में यह देखा गया कि 23 प्रतिशत कर्मिदल को आरबी द्वारा निर्धारित अवधि के अनुसार परामर्श नहीं दिया गया था।

<sup>25</sup> पत्र संख्या 2012/सुरक्षा (डीएम)/7/25 दिनांक 28.10.2014(दिनांक 28.10.2014 के आरबी पत्र के अनुसार)

<sup>26</sup> संख्या 45 आरएस/9/ट्रेन संचालन दिनांक 28.10.2014

- iv. जनवरी 2015 से मार्च 2015 में दिल्ली मण्डल<sup>27</sup> की विभिन्न लॉबियों के कियोस्क से उपलब्ध परामर्श डेटा के विश्लेषण से यह भी पुष्टि हुई कि कर्मिदल ग्रेडिंग और परामर्श निर्धारित अवधि में नहीं किया जा रहा था।
- v. म.रे में कुल 7840 सक्रिय कर्मिदल में से, केवल 1593 कर्मिदल के परामर्श से संबंधित डेटा सीएमएम में रखा गया था। किये गये परामर्श की संख्या एक से 157 के बीच थी।
- vi. छह क्षेत्रों<sup>28</sup> में, 2167 उदाहरण थे जहां कर्मिदल को लोको निरीक्षक द्वारा परामर्श दिया गया था, लेकिन लोको निरीक्षकों, जिन्होंने कर्मिदल को परामर्श दिया था, की आईडी सीएमएस अभिलेख में उपलब्ध नहीं थी।

(अनुबंध- 21)

---

<sup>27</sup> एमटीसी, डीईई, जिंद, एसएसबी आदि;

<sup>28</sup> मरे=529, पूतरे=773, दपूमरे=446, उरे=101, पूसीरे=98, उपरे=220 (कुल=2167)



परिशिष्ट – XIX

[संदर्भ पैरा 2.4.10]

विभिन्न जोनों में ब्रेथ विश्लेषक यंत्र की स्थिति दर्शाने वाला विवरण

- i. ब्रेथ विश्लेषक (बीए) को 12 जोनल रेलवे<sup>29</sup> में प्रणाली के साथ एकीकृत नहीं किया जा सका। लेखापरीक्षा के दौरान परीक्षण जांच में एकीकृत बीए दिल्ली मण्डल (उरे) की तीन लॉबी, पूसीरे की पाँच लॉबी, परे की तीन लॉबी और उपरे की दो लॉबी में लगाये गये थे। पूसीरे की पीएसए लॉबी में, यद्यपि बीए, सीएमएस के साथ एकीकृत था, एकीकरण कार्य नहीं कर रहा था। 2012 के दौरान एमएस लॉबी में सीएमएस/कियोस्क में संस्थापित और एकीकृत बीए इकाई सॉफ्टवेयर में परेशानी के कारण निष्क्रिय कर दी गई थी। दरे की अन्य लॉबियों में, कर्मिदल की पूर्ण बीए जांच हैंड-हेल्ड बीए इकाईयों के प्रयोग से की जा रही थी।
- ii. आईआर में अन्य चयनित लॉबियों में, कियोस्क में बीए इकाई एकीकृत नहीं थी। कर्मिदल की पूर्ण बीए जांच हैंड-हेल्ड बीए इकाईयों के प्रयोग से मुख्य कर्मिदल नियंत्रक/कर्मिदल नियंत्रक के पर्यवेक्षण में की जा रही थी। उसके बाद परिणाम उचित चेक बॉक्स पर क्लिक करके सीएमएस में रिकॉर्ड किये जाते थे। चूँकि कर्मिदल द्वारा बीए जांच करने की प्रक्रिया मैनुअल है, इसमें संरक्षा से संबंधित प्रणाली नियंत्रण का काफी अभाव है। इसलिये, इस सुविधा के गलत प्रयोग की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता।
- iii. 5 सितम्बर से 5 दिसम्बर 2014 तक कर्मिदल के ब्रेथ साइन ऑन डेटा के विश्लेषण से पता चला कि सात जोनल रेलवे<sup>30</sup> में 246 मामलों में पर्यवेक्षक ने कर्मिदल को इयूटी शुरू करने का अनुमोदन दिया यद्यपि ब्रेथ साइन-ऑन का मान 'एन' था अर्थात् कर्मिदल ने ब्रेथ साइन-ऑन नहीं किया था। सीएमएस ने कर्मिदल साइन-ऑन के अनुमोदन की अनुमति दी जो कर्मिदल साइन-ऑन का वैध करने में नियंत्रण की कमजोरी दर्शाने वाला है।

(अनुबंध 23)

<sup>29</sup> पूरे, मरे, पमरे, पूमरे, उमरे, दपूरे, दपूमरे, उमरे, पूसीरे, उपूरे, दमरे और दपरे

<sup>30</sup> उरे, दमरे, दपूर, पमरे, दपूमरे, उमरे और मरे

- iv. 16 अक्टूबर से 5 दिसम्बर 2014 के दौरान पर्यवेक्षी के कर्मिदल 'साइन-ऑन' अनुमोदन वाले फील्ड के मान के अनुसार क्रमशः उरे, पूसीरे और मरे के '27'<sup>31</sup> मामलों में पर्यवेक्षक द्वारा 'कर्मिदल साइन-ऑन' अनुमोदन न करने के लिये कारण के रूप में ब्रेथ साइन-ऑन विफलता (कोड बीएफ) रिकॉर्ड किया गया था लेकिन 'साइन-ऑन' फील्ड का मान सभी मामलों में शून्य पाया गया था (अर्थात कर्मिदल ने बीए जांच पास की थी)। यह कर्मिदल साइन-ऑन को वैध करने में अपर्याप्त नियंत्रण दर्शाने वाला है।
- v. उरे की डीईई लॉबी में, बीए जांच के परिणाम, प्रत्यक्ष रूप से सीएमएम में रिकॉर्ड किये गये बताये गये थे और बीए जांच के परिणामों को रिकॉर्ड करने के लिये कोई भी मैनुअल रजिस्टर नहीं बनाया गया था। बायोमेट्रिक और एकीकृत बीए उपकरणों के न होने से, यह सुनिश्चित नहीं किया जा सका कि सभी की बीए जांच डीईई लॉबी में पूर्ण रूप से हो रही है।
- vi. दमरे की मौला अली (एमएलवाई) लॉबी हैदराबाद (एचवाईबी) और सिकंदराबाद (एससी) डिविजन के बीच कर्मिदल बदलने का स्थान है, लेखापरीक्षा ने पाया कि लॉबी क्रियाशील नहीं है और एमएलवाई लॉबी में साइन-ऑन/साइन-ऑफ, सांस विश्लेषण से संबंधित कार्य की निगरानी नहीं हो रही थी चूँकि एमएलवाई लॉबी में कोई भी स्टाफ तैनात नहीं किया गया था। साइन-ऑन/साइन-ऑफ, सांस विश्लेषण आदि जैसे एमएलवाई लॉबी के कर्मिदल परिचालन से संबंधित कार्य की डेटा प्रविष्टि उसकी सह लॉबी<sup>32</sup> केसीजी और एसएनएफ में की जा रही थी जो कि एमएलवाई लॉबी से करीब 13-14 किमी दूर थी।
- vii. मरे में, दोंड लॉबी के निरीक्षण के दौरान एएईएमई<sup>33</sup> (ईंधन) द्वारा यह देखा गया कि 29 दिसम्बर 2014 को साइन-ऑन/साइन-ऑफ करने वाले 372 स्टाफ में से, 109 कर्मिदल ने बीए जांच नहीं करवायी। सभी कर्मिदल की बीए जांच परिणाम सुनिश्चित करने में विफलता, इस महत्वपूर्ण सुरक्षा पहलू के लिये रेल प्रशासन के उदासीन दृष्टिकोण को दर्शाती हैं। जनवरी 2015 (प्रेस क्लिपिंग) के दौरान मरे में घटना हुई जिसमें उपनगरीय रेल का एक मोटरमैन नशे में पकड़ा गया जो ड्यूटी शुरू करते समय बीए जांच की विफलता का परिणाम हो सकता है। उसने आपातकालीन ब्रेक लगाया जिससे ट्रेन जब स्टेशन से बाहर निकल

<sup>31</sup> उरे=23, पूसीरे= दो मरे= दो

<sup>32</sup> सह लॉबी धारणा वहां लागू है जहां सीएमएस प्रयोगकर्ता लॉबी "ए" कर्मिदल को बुलाने की सेवा चाहते हैं लेकिन कर्मिदल को स्टेशन "बी" पर साइन-ऑन करना अनिवार्य हो। इसी प्रकार वापसी में, कर्मिदल स्टेशन "बी" पर साइन-ऑफ करता है लेकिन उसे कर्मिदल को आगे बुक करने के लिये स्टेशन "ए" पर उपलब्ध कराना होता है।

<sup>33</sup> शब्दावली देखें

रही थी रूक गई। इयूटी शुरु करते समय एकीकृत बीए उपकरण के माध्यम से अनिवार्य बीए जांच कर्मिदल को रास्ते में या यात्रा के दौरान नशा करने के जोखिम को कम करेगी।

परिशिष्ट – XX

[संदर्भ पैरा 2.5.1]

माइलेज भत्ता समाकृति में कमियों का विवरण दर्शाने वाला ब्यौरा

- i. 11 जेडआर<sup>34</sup> की विभिन्न लॉबी द्वारा सीएमएस में समाकृत भत्तों की समीक्षा से पता चला कि विद्यमान नियम का उल्लंघन करते हुये, सीएमएस, अपने मुख्यालय पर गैर-रनिंग इयूटी/प्रशिक्षण करने के लिये कर्मिदल को 80/120/160 किलोमीट्रेज प्रतिदिन (की जाने वाली इयूटी के प्रकार पर निर्भर) को प्रभार अनुमत करने के लिये समाकृत किया गया था। 9 मार्च और 4 दिसम्बर 2014, के बीच अपने मुख्यालय में विभिन्न गैर- रनिंग इयूटी/प्रशिक्षण पाठ्यक्रम<sup>35</sup> में भाग लेने के लिये दस जोनल रेलवे ने कर्मिदल को करीब ₹ 485 लाख मूल्य के 21136799 किमी के माइलेज भत्ते की अनुमति दी।
- ii. मरे और उरे में, 111 मामलों<sup>36</sup> में, यद्यपि कर्मिदल को मुख्यालय के अलावा गैर-रनिंग इयूटी करते हुये दर्शाया गया है, उनकी मुख्यालय की जगह और बाहर की जगह बिल्कुल एक थी, तथापि, सीएमएस ने 13,560 किमी<sup>37</sup> के आउटस्टेशन भत्ते की अनुमति दी। यह असंगत डेटा दर्शा रहा था।
- iii. सीएमएस में मुख्य डेटा में 98 प्रकार की गैर-रनिंग इयूटी निर्धारित हैं। यद्यपि, 1-100 प्रकार की गैर-रनिंग इयूटी<sup>38</sup> विभिन्न जोनल रेलवे द्वारा सीएमएस के अंतर्गत संसाधित पाई गई। सूची में गैर-रनिंग इयूटी जैसे एनआरईएसटी, सीआरईएसटी, डब्ल्यूओएफएफ आदि भी शामिल हैं। यह देखा गया कि सीएमएस द्वारा किमी के संदर्भ में गैर-रनिंग भत्ते को गैर-रनिंग इयूटी जैसे अनुपस्थित, एलएपी, सीएल आदि, जिसके लिये यह अनुमत नहीं था, संगणन किया गया था
- iv. सीएमएस डेटा विश्लेषण के परिणामों के आधार पर, भौतिक अभिलेखों की नमूना जांच टीकेडी (उरे), बिलासपुर (बीएसपी) और ब्रजराजनगर (बीआरजेएन) (दपूमरे) लॉबियों में की गई थी। नमूना लेखापरीक्षा जांच के दौरान पाया गया

<sup>34</sup> मरे, पूरे, पूमरे, पूनरे, उरे, उपरे, दमरे, दपूमरे, पमरे, परे, उमरे

<sup>35</sup> जैसे आरईएफई, पीडी, एसएचडीटी, पीसीआर, आरईएफडी, आरईएफएससी, एसएफसीएम, टीसीसी, सीएलसीसी, पीएमई, टीसीसी, एसटीडीटीओ आदि (शब्दावली देखें)

<sup>36</sup> मरे=106, उरे=पाँच

<sup>37</sup> मरे=12800, उरे=760

<sup>38</sup> जैसे आरईएफई, पीडी, एसएचडीटी, पीसीआर, आरईएफडी, आरईएफएसएससी, एसएफसीएम, टीसीसी, सीटीसीसी, सीटीएलसी, पीएमई, एसटीडीटीओ आदि

कि मूल वेतन के 30 प्रतिशत के बराबर वेतन तत्व के भुगतान की बजाय उनके मुख्यालय (उ.रे, द.पू.म.रे) में गैर- रनिंग इयूटी करने के लिये अधिकारियों को 160 किमी की दर पर माइलेज भत्ते का भुगतान किया गया था।

(अनुबंध- 24)

परिशिष्ट- XXI

[पैरा 2.5.2 देखें]

स्वीकार्य किलोमिटरज में विसंगतियों के ब्यौरें दर्शाने वाला विवरण

- i डीईई लॉबी में, लेखापरीक्षा ने माइलेज रिपोर्टों की नमूना जांच के दौरान देखा कि जब एक कर्मिदल (डीईई 1089) धामपुर में संरक्षा कैंप प्रशिक्षण के लिये 9 नवम्बर 2014 को 19:15 घंटे पर छोड़ा गया, वह तुरंत ही सीएमएस पर 'प्रशिक्षण पर' के रूप में बुक कर दिया गया था और कर्मिदल 16 नवम्बर 2014 को 08:00 घंटे पर वापस आ गया। उसे सीएमएस द्वारा 1440 कि.मी. की अनुमति दी गई जिसमें स्वीकार्य 320 कि.मी. शामिल हैं क्योंकि डीईई लॉबी में सीएमएस को धामपुर में गैर-रनिंग इयूटी करने के लिये स्वीकार्य किमी के रूप में 320 कि.मी. (160x2 से और तक) भुगतान के लिये समाकृत किया गया था तथा अतिरिक्त 160 कि.मी एक अतिरिक्त दिन के लिये था। तथापि, प्रशिक्षण अवधि के लिए उसके माइलेज भत्ते को लॉबी द्वारा मैनुअल रूप से सही किया गया था तथा उसे सात दिन अर्थात् प्रशिक्षण के छह दिन तथा एक अतिरिक्त दिन के लिए 1120 किमी (160x7) के माइलेज भत्ता का भुगतान किया गया था। अतः भुगतान किया गया माइलेज भत्ता सीएमएस द्वारा की गई गणना के अनुसार नहीं था।
- ii पूरे में, यह देखा गया था कि पीएमई प्रशिक्षण हेतु नवम्बर 2014 तथा मार्च 2015 के माह के दौरान दो लाबियों<sup>39</sup> के कर्मिदल को क्रमशः दो तथा तीन दिनों के लिए हावड़ा (एचडब्ल्यूएच) में तैनात किया गया था। तथापि, सीएमएस द्वारा कर्मिदल को माइलेज भत्ते के रूप में क्रमशः 536 किमी तथा 800 किमी अनुमत किया गया था जिसमें प्रशिक्षण में उपस्थित रहने के लिए 320 किमी तथा 480 किमी शामिल थे तथा अन्य 216 किमी तथा 320 किमी स्वीकार्य किमी के रूप में थे क्योंकि इन लाबियों को स्वीकार्य किमी के रूप में अतिरिक्त 216 किमी तथा 320 किमी का प्रभारित करने के लिए सीएमएस में समाकृत किया गया था।

(अनुबंध- 25)

<sup>39</sup> एजेड (आईडी एजेड 1176) तथा आरपीएच (आईडी आरपीएच 7176) लाबियाँ

**परिशिष्ट – XXII**

[पैरा 2.5.6 देखें]

**रेलगाडी के प्रस्थान/आगमन समय की तुलना में कर्मिदल साइन ऑन समय में विसंगतियों/अनियमतिओं के ब्यौरें दर्शाने वाला विवरण**

जाने का नाम	विसंगतियां/लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां
दपूमरे, पूरे, मरे, दपूरे, पूसीरे, दरे एवं उमरे	1349 मामलों में कर्मिदल ने एफओआईएस रेलगाडी प्रस्थान समय के पश्चात एक मिनट से 93 घंटे 10 मिनट तक के अन्तराल के साथ साइन आन किया था।
दपूमरे, पूरे, मरे, दरे एवं उमरे	3073 मामलों में, कर्मिदल ने एफओआईएस रेल प्रस्थान समय से पहले 31 मिनट से 2635 मिनट तक के अन्तराल के साथ साइन ऑन किया था।
दमरे	2022 मामलों में, कर्मिदल ने रेलगाडी के एफओआईएस आगमन समय से पहले साइन ऑफ किया था तथा 2020 मामलों में, कर्मिदल ने रेलगाडी के एफओआईएस प्रस्थान समय के पश्चात साइन ऑन किया था।
मरे, पूरे, एवं दपूरे	33 मामलों में एफओआईएस रेलगाडी प्रस्थान समय तथा कर्मिदल का साइन-आन समय समान था अतः वहां कोई अन्तर नहीं था यद्यपि नियमों के अनुसार, कर्मिदल को रेलगाडी के प्रस्थान से 10-45 मिनट पहले साइन ऑन करना था।
उरे एवं दपूरे	6549 मामलों में, सीएमएस रेलगाडी प्रस्थान समय रेलगाडी के आदेशित समय के पश्चात था तथा यह अन्तर 30 मिनट से 599 मिनट तक था।
उरे, मरे, दपूरे, एवं उपरे	9570 मामलों में कर्मिदल ने रेलगाडी के आदेशित समय के पश्चात साइन आन किया था तथा अन्तर एक मिनट से 1485 मिनट तक था।
उरे, मरे, परे, उपरे एवं पूसीरे	1183 मामलों में, कर्मिदल ने सीएमएस रेलगाडी प्रस्थान समय के पश्चात साइन ऑन किया था तथा अन्तर एक मिनट से

	104 घंटे तक था।
दमरे	सीओए डेटा के साथ सीएमएस डेटा की तुलना से पता चला कि 45 मामलों में, जहां रेलगाड़ी विलम्बित थी, वहाँ 'साइन ऑन' समय रेलगाड़ी के वास्तविक प्रस्थान समय से सिर्फ 15 मिनट से दो मिनट पहले था। तीन मामलों में, कर्मिदल का 'साइन ऑन' समय रेलगाड़ी के निर्धारित प्रस्थान समय के समान था तथा 62 मामलों में कर्मिदल का 'साइन ऑन' समय निर्धारित प्रस्थान समय के बाद था। सभी 65 मामलों में रेलगाड़ी विलम्बित हुई थी।
	17 मामलों में, कर्मिदल का 'साइन ऑन' समय वास्तविक प्रस्थान समय (सीओए समय) के बाद का था। 16 मामलों में समयान्तराल एक मिनट से 29 मिनट तक था और केवल एक मामले में समय अन्तराल 985 मिनट था।

(अनुबंध- 30)



परिशिष्ट – XXIII

[पैरा 3.2 देखें]

यातायात सूचना के ब्यौरों में विसंगतियां दर्शाने वाला विवरण

रेलगाड़ी संख्या/नाम एवं लॉबी का नाम	देखी गई विसंगतियों के ब्यौरें
14095 (हिमालय क्वीन) (डीईई)	30.11.2014 के एक टीए में रेलगाड़ी का आदेशित समय 05:35 था और 30.11.2014 के दूसरे टीए में रेलगाड़ी का आदेशित समय 05.40 था।
14086 (हरियाणा एक्सप्रेस) (एसएसबी)	26.10.2014 को टीए एसएसबी से डीबीएसआई तक तैयार किया गया था, 27.10.2014 को टीए एसएसबी से एनजेडएम तक तैयार किया गया था और 30.10.2014 को टीए एसएसबी से डीएलआई स्टेशन तक तैयार किया गया था।
12455 (डीडीई-एसजीएनआर एस-एफ एक्सप्रेस) (जेएचएल)	16.09.2014 को टीए रेलगाड़ी सं. 12455 एक्सप्रेस के मेल सर्विस प्रकार की रेलगाड़ी के लिए तैयार किया गया था और 18.09.2014 को टीए रेलगाड़ी सं. 12455 एक्सप्रेस की फ्रेट सर्विस प्रकार रेलगाड़ी के लिए तैयार किया गया था, यद्यपि दोनों दिनों में स्टेशन से, स्टेशन तक, लोको संख्या लोको प्रकार, आदेशित समय, मार्ग का नाम आदि समान थे।  कुछ दिनों पर इस रेलगाड़ी को रेलगाड़ी संख्या 12455 एक्सप्रेस के साथ प्रचालित किया जाता था और अन्य दिनों में इस रेलगाड़ी को रेलगाड़ी संख्या 12455 के साथ प्रचालित किया गया था।
14006 (लिच्छवी एक्सप्रेस) (एएनवीआर)	25.11.2014 को रेलगाड़ी संख्या 14006 का टीए फ्रेट प्रकार की रेलगाड़ी हेतु तैयार किया गया था और 26.11.2014 को रेलगाड़ी संख्या 14006 का टीए यात्री प्रकार की रेलगाड़ी हेतु तैयार किया गया था।  2.11.2014 को रेलगाड़ी संख्या 14006 का टीए मेल सेवा प्रकार

		<p>की रेलगाड़ी के लिए एएनवीआर से सीएनबी तक था और 3.11.2014 को रेलगाड़ी संख्या 14006 का टीए यात्री सेवा प्रकार रेलगाड़ी के लिए एनएनवीआर से टीडीएल तक था।</p> <p>23.9.2014 की रेलगाड़ी संख्या 14006 के एक टीए में रेलगाड़ी का आदेशित समय 21:45 था और 23.09.2014 की रेलगाड़ी संख्या 14006 के दूसरे टीए में रेलगाड़ी का आदेशित समय 23.30 था।</p>
<p>18409 (श्री जगन्नाथ एक्सप्रेस)</p> <p>18625 (पटना हटिया सुपर एक्सप्रेस) और</p> <p>18619 (राँची दुमका इंटरसिटी एक्सप्रेस)</p>		<p>दपूरे में टीएज तैयार करते समय सेवा प्रकार हेतु किसी भी एकरूपता का रखरखाव नहीं किया गया था। कुछ दिनों पर एक्सप्रेस रेलगाड़ी के रूप में प्रचालित रेलगाड़ी को अन्य दिनों में यात्री/मालरेलगाड़ी के रूप में प्रचालित किया गया था।</p>

परिशिष्ट – XXIV

[पैरा 3.10 देखें]

सीएमएस रिपोर्टों में विसंगतियों वाले मामलों के ब्यौरें दर्शाने वाला विवरण

- i. आवधिक विश्राम (पीआर) के लिए देय कर्मिदल रिपोर्ट की समीक्षा से पता चला कि रिपोर्ट सही आऊटपुट नहीं दे रही थी। उदाहरण के लिए, 3 मार्च 2015 की एएनवीआर लाबी की 'पीआर के लिए देय कर्मिदल रिपोर्ट' में दर्शाया गया था कि दो कर्मिदल (आईडी एएनवीआर 1041 और एएनवीआर 1062) ने अपना पिछला आराम 28 फरवरी 2015 और 1 मार्च 2015 को लिया था किन्तु इसी रिपोर्ट में यह दर्शाया गया था कि कर्मिदल ने रिपोर्ट तिथि अर्थात् 3 मार्च 2015 से पिछले सात दिनों के दौरान कोई विश्राम (अवकाश) नहीं लिया था।
- ii. 3 मार्च 2015 की सीएमएस 'कर्मिदल प्रशिक्षण हिस्टरी रिपोर्ट'<sup>40</sup> के अनुसार कर्मिदल (आईडी एएनवीआर 1046) 14 सितम्बर 2014 को पीएमई के लिए देय था किन्तु उसी समय सृजित 'कर्मिदल प्रशिक्षण विवरण रिपोर्ट'<sup>41</sup> में दर्शाया गया कि कर्मिदल आईडी एएनवीआर 1046, 12 सितम्बर 2014 को पीएमई प्रशिक्षण के लिए देय था। उपरोक्त तथ्यों को एएनवीआर लाबी में भी सत्यापित किया गया था और यह पाया गया कि रिपोर्ट गलत आऊटपुट दे रही थी। (उरे)
- iii. पीएनपी लाबी की विभिन्न रिपोर्टों की तुलना से पता चला कि फरवरी माह के लिए 'कर्मिदल माइलेज सार रिपोर्ट' के अनुसार 36 घंटों की बीओआर थी किन्तु फरवरी 2015 माह के लिए बीओआर रिपोर्ट के अनुसार 29 घंटों की बीओआर थी। (उरे)

<sup>40</sup> यह रिपोर्ट कर्मिदल के विभिन्न प्रशिक्षण के ब्यौरें जैसे प्रशिक्षण का नाम, प्रशिक्षण के देय तिथि और प्रशिक्षण की तिथि को दर्शाती है।

<sup>41</sup> यह रिपोर्ट विशेष प्रशिक्षण पाठ्यक्रम के ब्यौरें जैसे प्रशिक्षण का नाम, कर्मिदल का नाम, उनकी प्रशिक्षण की देय तिथि और किए गए प्रशिक्षण की तिथि को दर्शाती है।

परिशिष्ट – XXV

[पैरा 4.1 देखें]

विभिन्न जोनों में देखें गए सुरक्षा उपायों में कमियों को दर्शाने वाला विवरण

- i. नौ जोनल रेलवे<sup>42</sup> में लेखापरीक्षा के दौरान नमूना जांच की गई लॉबियों में सीसीटीवी कैमरे प्रतिष्ठापित नहीं किए गए थे। परे की सात लॉबियों में से केवल तीन पर कीयोस्क मशीनों पर सीसीटीवी कैमरे प्रतिष्ठापित किए गए थे।
- ii. हुबली लोबी में प्रतिष्ठापित सीसीटीवी कैमरे वास्तविक समय आधार पर प्रभावी मॉनीटरिंग के लिए किसी मॉनीटर से जुड़े नहीं थे।
- iii. पूमरे में, बरवाडीह, धनबाद, पतरातू जैसी कुछ लॉबियों में एकल सीसीटीवी कैमरा प्रतिष्ठापित था जोकि कर्मोदल की अधिक संख्या (200-300) की गतिविधियों को मॉनीटर करने के लिए पर्याप्त नहीं थे।
- iv. पूरे में, दो लॉबियाँ, हावड़ा स्टेशन में दूसरी श्रेणी के प्रतीक्षा कक्ष के पास स्थित थी। इसलिए इन लॉबियों में अनाधिकृत प्रविष्टियों के जोखिम की संभावना थी।
- v. मरे और पमरे में सीएमएस उपकरण को मरे तथ पमरे की लॉबियों में नियंत्रित पर्यावरण में स्थापित किया गया था तथा मरे के पुणे मंडल की सभी लॉबियों में सीसीटीवी निगरानी उपलब्ध थी परन्तु पमरे की लॉबियों में नहीं थी।

---

<sup>42</sup> दपूरे की एनएमपी तथा एडीएल लॉबियाँ (दपूरे में केजीपी तथा एसआरसी लॉबियों में उपलब्ध सीसीटीवी कैमरे परिचालन में नहीं थे), दपूमरे की छह लॉबियाँ, उपरे की चार लॉबियाँ, दमरे की 14 लॉबियाँ, पूतरे की पाँच लॉबियाँ, उरे के दिल्ली मंडल की सभी सीएमएस लॉबियाँ, पूसीरे लॉबियाँ, उमरे लॉबियाँ (इलाहाबाद लॉबी का छोड़कर) तथा उपूरे लॉबियाँ (गोरखपुर लॉबी को छोड़कर)

परिशिष्ट – XXVI

[पैरा 4.3 देखें]

विभिन्न स्तरों पर रेलवे सीएमएस प्रयोगकर्ताओं के प्रबंधन में देखी गई  
कमियों/अनियमितताओं को दर्शाने वाला विवरण

- i. उरे में, डीएलआई लॉबी पर पाँच सीएमएस प्रयोगकर्ताओं को प्रशासनिक (डीआरएमएन)<sup>43</sup> विशेषाधिकार सौंपे गए थे, उनमें से एक 'मोबाइल' जैसे पदनाम के साथ 'जॉच' के नाम पर था। एसएसबी, एनजेडएम तथा जीजेडबी लॉबियों में, दो प्रयोगकर्ताओं के पास प्रशासनिक (डीसीएमएन)<sup>44</sup> विशेषाधिकार थे एवं उनमें से एक प्रशासनिक विशेषाधिकार वाले प्रयोगकर्ता या तो एक सहायक ड्राईवर था या गार्ड था अर्थात् प्रयोगकर्ता पर्यवेक्षक नहीं था।
- ii. पू रे में प्रशासनिक विशेषाधिकार (डीआर एमएन) वाले चार प्रयोगकर्ता को मंडल नाम में सृजित किया गया था और मंडल नाम अर्थात् 'एसएन', 'एचडब्ल्यूएच', एमएलडीटी एवं 'एसडीएच' को पदनाम के रूप में दर्ज किया गया था।
- iii. दपूमे में, चार डीसीएमएन (प्रशासनिक) प्रयोगकर्ताओं को 123, एबीसीडी, जीजीएसजीएस सीसीसी के नाम पर बनाया गया था। दपरे में, एक प्रशासनिक आईडी को 123 के नाम पर बनाया गया तथा एक अधिकारी के पास प्रशासनिक विशेषाधिकार सहित दो आईडी थी। पूतरे में, टीएलएचआर लॉबी पर दो प्रयोगकर्ताओं के पास प्रशासनिक विशेषाधिकार थे तथा उनमें से एक टीएलएचआर कन्सोल के नाम पर था। उपूरे में, एक टीएनसी के पास डीसीएमएन (प्रशासनिक) विशेषाधिकार था। दपूरे के राउरकेला में, दो सक्रिय प्रयोगकर्ताओं के पास डीसीएमएन (प्रशासनिक) विशेषाधिकार था। उपूरे की एलकेओ लॉबी में तीन प्रयोगकर्ताओं के पास डीसीएमएन/डीआरएमएन (प्रशासनिक) विशेषाधिकार थे।
- iv. उरे, पूरे, उपूरे, दपूरे, दमरे, पमरे, उपरे, मरे, दरे, पूतरे एवं पूसीरे<sup>45</sup> जेडआर में यूजर आईडी लॉबियों के नाम पर/अस्पष्ट नाम पर बनाए गए थे और दपूमे में यूजर

<sup>43</sup> मंडलीय रिपोर्ट प्रबंधक विशेषाधिकार

<sup>44</sup> मंडलीय कन्सोल प्रबंधक विशेषाधिकार

<sup>45</sup> (एलएच एवं आरबीएल कियोस्क पदनाम के साथ, एएमजीजीटीएनसी एवं एएमजीएलटीएनसी एएमजी लॉबी पर, डीडीएन पर डीडीएनएलएस एवं डीडीएनजीएस लॉबी, एन (जेयूसी लॉबी), एनआई (एफडी लॉबी), उरे में एफडीजीएस लॉबी का एफडीजीएस), उपरे में बंदी कुई, उपूरे में जीडी एवं एमएलएन, बीडब्ल्यूएन कर्मदल लॉबी पर बीडब्ल्यूएनए,

आईडी जोन के नाम पर रखे गये थे। मरे में, 16 विभिन्न यूजर आईडी 'लॉबी' प्रयोगकर्ता नाम के साथ बनाये गये थे।

- v. उपरे में, वार्षिक अनुरक्षण सेवा प्रदाता फर्म के प्रतिनिधित्व के लिए सृजित एक प्रयोगकर्ता का पदनाम सहायक लोको पायलेट रखा गया था।
- vi. परे में, डुप्लीकेट लॉबी नाम और यूजर आईडी के चार रिकॉर्ड लॉबी परीक्षण जाँच पर पाए गए थे।
- vii. तेरह जोनल रेलवे<sup>46</sup> में, 888 टीएनसी/एएलपी/बॉक्स पोर्टल/क्लीनर/कॉल बॉय, गैंगमेन/आरआर धारक/निजी संचालक/ठेकेदार/एसएलआई आदि को पर्यवेक्षण विशेषाधिकार दिया गया था।

(अनुबंध- 38)

---

बीडब्ल्यूएनबी, बीएनएनओ, एएमएलए, जीपीआर, बीडब्ल्यूबीआई, जेएमपी लॉबी पर जेएमपी, एचडब्ल्यूएच लॉबी पर एचडब्ल्यूएच डीसी, एचडब्ल्यूएच एसडी, एचडब्ल्यूएच जीटीएनसी, एमएलडीटी सीएमएस, आरआरआर (पूतरे) के नाम वाले पीएसए एमएल डीटी लॉबी पर एमएलडीटी डीसी आदि।

<sup>46</sup> उरे, उपरे, दपूरे, उपूरे, पूरे, पूसीरे, उमरे, दपूमरे, मरे, परे, दपरे, दरे, पमरे

**परिशिष्ट – XXVII**

[पैरा 4.3 देखें]

**सीएमएस प्रयोगकर्ताओं के प्रबंधन में अनियमितताओं के ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण**

अनियमितता का प्रकार	विवरण
बहुल प्रोफाइल/यूजर आईडी	छह जोनल रेलवे में 466 सीएमएस प्रयोगकर्ताओं <sup>47</sup> के वही लॉबी नाम, यूजर नाम एवं फोन नम्बर के साथ दो से 10 यूजर प्रोफाइल थे और बहुविध प्रकार के प्राधिकार थे।
	पूसीरे में 40 प्रयोगकर्ताओं के आईडी दो से नौ की सीमा में थे और दपूरे में 24 कर्मिदल के पास 2-3 सक्रिय कर्मिदल आईडी थे।
	दपरे में, दो प्रयोगकर्ताओं के पास दो विभिन्न लॉबियों में यूजर आईडी थे।
	मरे की पुणे मंडल में, एकल व्यक्ति के लिए 14 विभिन्न यूजर आईडी बनाए गए थे।
आवश्यकता से अधिक बनाए गए प्रयोगकर्ता	मरे में, 544 प्रयोगकर्ता आईडी को 201 प्रयोगकर्ता नामों के लिए बनाया गया था। बनाई गई कई प्रयोगकर्ता आईडी को लॉबी जाँच के दौरान सत्यापित लॉबियों द्वारा उपयोग नहीं किया जा रहा था।
	दमरे में, अधिकतर 856 प्रयोगकर्ता आईडी को दमरे की 42 लॉबियों के लिए बनाया गया था जो वास्तविक आवश्यकता से बहुत अधिक प्रतीत होती है तथा यह दर्शाने वाला है कि सेवानिवृत्त तथा बाहर के स्टाफ की अनुपयुक्त प्रयोगकर्ता आईडी को सिस्टम से हटाया नहीं जा रहा था।
	लेखापरीक्षा द्वारा दौरा की गई दरे की सात लॉबियों के लिए बनाए गए सीएमएस प्रयोगकर्ताओं को वास्तविक आवश्यकता से अधिक पाया गया क्योंकि लगभग 12 प्रयोगकर्ताओं <sup>48</sup> की आवश्यकता के प्रति सभी लॉबियाँ (एमएसबी के अलावा) के पास 25 से ज्यादा प्रयोगकर्ता थे।

<sup>47</sup> उरे = 132, उपूरे = 8, दपूमरे = 70, पूमरे = 113, पूरे = 26, दमरे = 117

<sup>48</sup> चार उपयोक्ताओं के लिए (3 टीएनसी + 1 प्रयवेक्षक) तीन शिफ्ट पर कार्यरत प्रत्येक लॉबी के आधार पर संगणित

<p>पूर्व अधिकारियों की सक्रिय यूजर आईडी</p>	<p>उरे के दिल्ली मंडल की एएनवीआर, एमटीसी, आरओके, जींद, झाखल लॉबियों, उपरे की काशीपुर तथा फारूखाबाद लॉबियों तथा पूसीरे की एनसीबी लॉबी के प्रोफाइल विश्लेषण तथा अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि पूर्व/स्थानान्तरित अधिकारियों, जो अब सीएमएस से नहीं जुड़े थे, की प्रयोगकर्ता आईडी को अभी भी उपयोग में/सक्रिय पाया गया था।</p>
---	--



परिशिष्ट – XXVIII

[पैरा 4.6 देखें]

लॉबियों पर अवसररचना/व्यवसाय निरंतरता योजना में कमियाँ दर्शाने वाला विवरण

- i. लेखापरीक्षा के दौरान नमूना जाँच में देखा गया कि 13 जोनल रेलवे<sup>49</sup> के लॉबियों में लगातार सीएमएस प्रचालन में अवरोध का मुख्य कारण कनेक्टिविटी/संपर्क विफलता, केंद्रीय सर्वर और सीएमएस क्लाइंट मशीनों के बीच नेटवर्क की धीमी गति थी। यद्यपि रेलवे बोर्ड ने मार्ग के अनुरक्षण हेतु व 24 x 7 कनेक्टिविटी सुनिश्चित करने के लिए मीडिया और मार्ग की विविधता/वैकल्पिक संप्रेषण चैनल के अनुरक्षण के लिए निर्देश जारी किए थे किन्तु लेखापरीक्षा के दौरान नमूना जाँच में सात जोनल रेलवे<sup>50</sup> की लॉबियों में ऐसा सुनिश्चित नहीं किया गया था। दरे के चयनित लॉबियों में नमूना जाँच के दौरान मार्ग एवं मीडिया विविधता/वैकल्पिक संप्रेषण चैनल उपलब्ध पाए गए थे।
- ii. आठ जोनल रेलवे<sup>51</sup> की लॉबियों में वैकल्पिक पावर आपूर्ति की व्यवस्था पर्याप्त नहीं थी। पूसीरे के जीएचवाई और एनजीसी लॉबियों हेतु वैकल्पिक आपूर्ति पावर बैकअप प्रतिष्ठापित नहीं किये गये थे और दो वर्षों से अधिक समय से निष्क्रिय पड़े थे। दपूमरे और पमरे की लॉबियों में पर्याप्त पावर बैकअप सुविधा उपलब्ध थी।
- iii. लेखापरीक्षा के दौरान नमूना जांच किए गए 13 जोनल रेलवे<sup>52</sup> में लॉबियों के सीएमएस उपकरण/डिवाइसेज एएमसी के तहत शामिल नहीं किए गए थे। सीएमएस उपकरण/डिवाइसेज पूतरे, दपूमरे, उरे (दिल्ली मंडल की इलैक्ट्रिकल लॉबी) में एएमसी के तहत शामिल किए गए थे और पमरे के उपकरण/डिवाइसेज वारंटी के अन्तर्गत थे।
- iv. 10 जोनल रेलवे<sup>53</sup> की लॉबियों में लगातार प्रचालन सुनिश्चित करने के लिए खराब उपकरण के तुरन्त प्रतिस्थापन के लिए कार्यकारी स्पेयर उपकरण/डिवाइसिज

<sup>49</sup> मरे, उरे, दरे, दमरे (13 लॉबियों), पूतरे, दपूमरे, पूरे, पूमरे, पूसीरे, उमरे, उपरे, पमरे, दपूरे

<sup>50</sup> दिल्ली प्रभाग (उरे), दपूमरे, पूसीरे, पूमरे, दमरे (केवल दो लॉबियों पर उपलब्ध) पूरे, पमरे

<sup>51</sup> परे (तीन लॉबियों), दरे (11 लॉबियों), दमरे (एक लॉबी), पूतरे (दो लॉबियों), दपरे, पूरे (पाँच लॉबियों), उरे (केवल एक लॉबी गाजियाबाद), उपरे

<sup>52</sup> पूमरे, पूरे, दपूरे, दमरे, पूसीरे, उपूरे, मरे, उपरे, दपरे, दरे (शामिल 26 लॉबियों में से केवल दो के यूपीएस/इन्वर्टर), परे, उरे (दिल्ली मण्डल की डीजल लॉबियों) और उमरे

<sup>53</sup> पूमरे, पूरे, दपूरे, उपरे, दपूमरे, मरे, उरे (एमटीसी आरओके, एनजेडएम, जेएचएल, जीद, जीजेडबी, डीईई लॉबियों) दरे, दमरे, पमरे

उपलब्ध नहीं थे। पूतरे और परे की लॉबियों में कार्यकारी उपकरण/डिवाइसेज उपलब्ध थे।

- v. दरे,<sup>54</sup> दपरे (कैसलरॉक), एनडब्ल्यूआर (जयपुर), एनएफआर लॉबियों, पूरे (चार लॉबियों), पूमरे (पूमरे में पर्याप्त नहीं थे) पर अग्निरोधक एकस्पायर पाये गये थे/संस्थापित नहीं पाए गए थे। परे, उरे, मरे, दपूरे, दपूमरे, पमरे लॉबियों पर अग्निरोधक उपलब्ध थे।
- vi. लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जाँच में सभी जोनल रेलवे की लॉबियों में धुँआ संसूचक/अग्नि अलार्म प्रणाली नहीं पाई गई थी।

---

<sup>54</sup> जनवरी 2015 में तांबरम लॉबी में एकस्पायर और ऐसे स्थान पर भी उपलब्ध नहीं थे जो कि आपातकाल के दौरान उनका तुरंत उपयोग करने में सहायक हो।

परिशिष्ट – XXIX

[पैरा 5.3 देखें]

विभिन्न जोनल रेलवे में लॉबियों के प्रारंभ में विलम्ब के मामले दर्शाने वाला विवरण

- i. 39 स्थानों में टीएसएस उपकरण की आपूर्ति और चालू करने का कार्य जनवरी 2012 में फर्म को दिया गया था। चालू करने के पूर्ण होने की तिथि 25 अप्रैल 2012 निर्धारित की गई थी। शुरू में क्रिस में विकास कार्य के कारण चालू करने में देरी हुई और बाद में स्थल तैयार न होने के कारण विलम्ब हुआ। अप्रैल 2014 तक केवल 15 लॉबियाँ चालू की जा सकी हैं और 24 लॉबियाँ अभी भी लंबित थी क्योंकि स्थल तैयार नहीं थे।
- ii. 31 मार्च 2007 तक उरे की 40 लॉबियों में चरण एक के तहत सीएमएस के कार्यान्वयन के लक्ष्य के प्रति सभी लॉबियां या तो चालू नहीं हुई थी अथवा फरवरी 2008 के दौरान पॉपुलेटिंग रिफॉरेसल डेटा कार्य के बिना चालू की गई थी। छः लॉबियाँ जुलाई 2008 की समाप्ति के बाद भी कर्मिदल की बुकिंग/शुरूआत नहीं कर पाई थी। कार्यान्वयन का लक्ष्य पूरा न कर पाने का मूल कारण सिविल/इलैक्ट्रिकल/एसएण्डटी (नेटवर्क अवसरचना) संबंधी कार्य का पूरा न होना था।
- iii. यहाँ तक कि अंतिम/तीसरे चरण के दौरान भी सीएमएस कार्यान्वयन लक्ष्य अभी भी पूरा किया जाना था क्योंकि कनेक्टिविटी, तैयार स्थल के अभाव, सीएमएस उपकरण की अनुपलब्धता के कारण उ.रे की 16 लॉबियों में सीएमएस का कार्यान्वयन नहीं किया गया था (31 मार्च 2015 तक)
- iv. द.रे में, सीएमएस के कार्यान्वयन को पूरा करने हेतु कोई लक्ष्य नहीं बनाया/निर्धारित किया गया था।

परिशिष्ठ – XXX

[पैरा 5.5 देखें]

विभिन्न क्षेत्रों में सीएमएस के उपयोग न करने के ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण

- i. दमरे में, सिंकदराबाद लॉबी में, गार्ड मैनुअल रूप से अपनी ड्यूटी का साइन ऑन/ऑफ कर रहे थे।
- ii. दरे में, एमएस लॉबी के 162 डीजल कर्मिदल का डेटा सीएमएस में नहीं कैचर किया गया था और उनका प्रचालन सीएमएस के तहत कवर नहीं किया गया था।
- iii. दपूरे में, एसआरसी लॉबी में, गार्डों की बुकिंग मैनुअल प्रणाली द्वारा की जा रही थी।
- iv. उरे में, एनडीएलएस, जीजेडबी, पीएनपी और एएनवीआर<sup>55</sup> लॉबियों पर, गार्ड साइन ऑन/साइन ऑफ प्रयोजन के लिए सीएमएस का उपयोग नहीं कर रहे थे।
- v. पमरे में, बियोहारी और रेवा लॉबियों में, उचित प्रचालक की अनुपलब्धता और खराब प्रणाली के कारण प्रणाली निष्क्रिय पड़ी हुई थी।
- vi. दरे और पूरे में, एमएसबी (गार्ड लॉबी) और बीडीसी पर सीएमएस लॉबियों उनके चालू होने से ही निष्क्रिय पड़ी हुई थी और हार्डवेयर भी निष्क्रिय पड़े रहे। पूरे में, बीडीसी लॉबी का हार्डवेयर का एक सेट एचडब्ल्यूएच लॉबी को शिफ्ट कर दिया गया था।
- vii. मरे में, मुम्बई मंडल की 12 लॉबियों में सीएमएस का उपयोग नौ वर्ष बीत जाने के बाद भी बहुत खराब था। लेखापरीक्षा का तर्क स्वीकार करते हुए रेल प्रशासन ने बताया कि खराब उपयोग विभिन्न समस्याओं के कारण था (मुख्य रूप से सीएमएस में बुकिंग की स्लेट सिस्टम की अनुपलब्धता, जीवन काल बीत चुके उपकरण आदि के कारण)।

---

<sup>55</sup> शब्दावली देखें