

**Darbības pārskats 2019.gads**

Riepnieku iela 2, Rīga, LV-1050

[vdzti@vdzti.gov.lv](mailto:vdzti@vdzti.gov.lv)

[www.vdzti.gov.lv](http://www.vdzti.gov.lv)

**Saturs**

1. [**Pārskata saturs** 3](#_Toc51146294)
2. [**Summary in English** 4](#_Toc51146295)
3. [**VDzTI stratēģijas, programmas, plāni** 5](#_Toc51146296)
4. [**Dzelzceļa kustības drošības līmeņa pārraudzība** 5](#_Toc51146297)
5. [**Uzraudzība** 6](#_Toc51146298)
6. [**Sertificēšana** 7](#_Toc51146299)
7. [**Ceturtā dzelzceļa pakotne** 7](#_Toc51146300)
8. [**VDzTI darba kapacitāte, pārvaldība un resursi** 8](#_Toc51146301)
9. [**Drošības ieteikumi** 8](#_Toc51146302)
10. [**VDzTI struktūra un personāls** 8](#_Toc51146305)
11. [**Kustības drošības stāvokļa novērtējums** 9](#_Toc51146307)
12. [**Tiesību akti** 14](#_Toc51146308)
13. [**Uzraudzība** 14](#_Toc51146309)
14. [**Pārbaudes, auditi un apskates** 14](#_Toc51146310)
15. [**Dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšana** 16](#_Toc51146311)
16. [**Būvobjektu pieņemšana ekspluatācijā** 16](#_Toc51146312)
17. [**Ritošā sastāva pieņemšana ekspluatācijā** 17](#_Toc51146313)
18. [**Drošības sertifikāts** 17](#_Toc51146314)
19. [**Drošības apliecība** 18](#_Toc51146315)
20. [**Vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu), palīgu un instruktoru sertificēšana** 19](#_Toc51146316)
21. [**Teorētiskā eksāmena organizēšana un atbildīgo personu zināšanu pārbaudes** 19](#_Toc51146317)
22. [**Bīstamo kravu konsultantu (padomnieku) darbība** 20](#_Toc51146318)
23. [**Riska novērtēšana** 20](#_Toc51146319)
24. [**Rail Baltica** 21](#_Toc51146320)
25. [**Drošības kultūra** 21](#_Toc51146321)

# **Pārskata saturs**

Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas kontroli un uzraudzību Latvijā veic Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija (turpmāk - VDzTI), kura organizatoriski, juridiski un lēmumu pieņemšanā ir neatkarīga no pārvadātājiem, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem, un dzelzceļa publisko iepirkumu izpildītājiem[[1]](#footnote-1). VDzTI funkciju realizācija ir cieši regulēta ar ES normatīviem aktiem.

Pārskata mērķis ir atainot paveikto un sasniegtos rezultātus 2019.gadā. Pārskatā ir analizēti VDzTI sasniegtie rezultāti ar VDzTI stratēģijās noteikto, ņemot vērā galvenos iekšējos un ārējos faktorus, kas ir ietekmējuši iestādes darbu.

Pārskatā apkopotā veidā ir publicēta informācija par VDzTI darbību un sasniegtajiem rezultātiem 2019.gadā. Pārskats ietver šādu informāciju:

- kustības drošības stāvokļa novērtējums;

- tendences kustības drošības jomā;

- datu analīze;

- uzraudzības procesi;

- sertificēšana, u.c.

Šo pārskatu ir sagatavojusi VDZTI, saskaņā ar Dzelzceļa likuma 33.panta (32.) daļu un 02.06.2020. Ministru kabineta noteikumu Nr.334 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība” 58.punktu, ar mērķi informēt par kustības drošības līmeni un procesiem dzelzceļa transportā. Pārskats tiek publicēts VDzTI tīmekļvietnē www.vdzti.gov.lv.

Pārskata sagatavošanā ir izmantoti šādi informācijas avoti:

- VDZTI uzskaites reģistri un sistēmas;

- VDzTI darbības plāns 2019.gadam (2019.gada 24.februāris);

- VDzTI darbības stratēģija 2017.–2019.gadam (apstiprināta ar satiksmes ministra 2017.gada 8.septembra rīkojumu Nr.01-03/133);

- VDZTI uzraudzības stratēģija 2017.–2019.gadam (apstiprināta 11.09.2017.);

- Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020.gadam (Ministru kabineta 2013.gada 27.decembra rīkojums Nr. 683).

- u.c.

**Pārskata kopsavilkums**

Pārskats ataino VDzTI rīcību 2019.gadā. Ir analizēti VDzTI sasniegtie rezultāti ar VDzTI stratēģijās noteikto, ņemot vērā galvenos iekšējos un ārējos faktorus, kas ir ietekmējuši iestādes un dzelzceļa transporta nozares darbību.

Eiropas Komisijas Baltajā grāmatā par transportu un tās politikas mērķiem attiecībā uz dzelzceļiem ir noteikta mērķu apakšgrupa “Vienotas Eiropas dzelzceļa telpas” izveide, uzlabojot tehnisku savstarpēju izmantojamību un veidojot kopēju pieeju drošībai ES dzelzceļa sistēmā.

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **Kopējais mērķis ir augsta drošības līmeņa uzturēšana dzelzceļa sistēmā.** |

Lai to sasniegtu, VDzTI uzdevums ir:

* veicināt drošus pārvadājumus;
* nodrošināt atklātu un caurspīdīgu prasību ieviešanu visiem dzelzceļa sektora dalībniekiem;
* nodrošināt ES tiesību normu prasību ieviešanu Latvijā;
* nodrošināt dzelzceļa sektora dalībnieku darbības uzraudzību;
* nodrošināt vienādus un kvalitatīvus pakalpojumus visiem dzelzceļa sektora dalībniekiem gan ES, gan valsts ietvaros, pastāvīgi izvērtējot un uzlabojot pakalpojumu efektivitāti;
* iegūt pilnīgu, kvalitatīvu un drošu informāciju par kustības drošības stāvokli komercsabiedrībās;
* iekšējo procesu pilnveidošana – nodarbināto iesaistīšana procesos un to attīstība, godīgas un atvērtas darba kultūras saglabāšana, labu darba apstākļu un sociālo garantiju nodrošināšana.

2019.gadā kravu pārvadājumu apjoms ir būtiski krities, bet nedaudz pieaudzis ir pasažieru pārvadājumu apjoms. Negadījumu un cietušo skaits turpina samazināties. Tomēr ne visiem drošības rādītājiem ir tendence samazināties. Riski pastāv cietušo kategorijā “citas personas”. Šajā kategorijā ir daudz cietušo, kuri ir bijuši alkohola reibumā vai rīkojušies neadekvāti, piemēram, atrodoties uz ritekļa virsbūves vai guļot uz sliedēm. Vidējais rādītājs visās kategorijās pakāpeniski samazinās, tai skaitā arī personām, kas gājušas bojā. Ievērojams samazinājums ir bijis kategorijā ar personām, kas guvušas smagus miesas bojājumus.

Pārskata periodā Dzelzceļa likumā noteikto funkciju izpildes ietvaros tika veiktas 136 pārbaudes, pabeigts viens Drošības pārvaldības sistēmas audits. Tika izsniegti 4 drošības sertifikāti un 69 drošības apliecības dzelzceļa nozarē strādājošiem uzņēmumiem. Dzelzceļa speciālistu sertificēšanas ietvaros gada laikā sertificēti 49 vilces līdzekļu vadītāji, 81 vilces līdzekļu vadītāja palīgs un 14 mašīnisti instruktori, kā arī 30 bīstamo kravu pārvadājumu drošības konsultanti un pieņemti lēmumi par 164 dzelzceļa speciālistiem - dzelzceļa uzņēmumu speciālistu atestācijas komisiju locekļiem. Veikta izmeklēšana 31 dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumam. Izdotas ekspluatācijas atļaujas 7 jauniem ritošā sastāva tipiem, pieņemtas ekspluatācijā 72 ritošā sastāva vienības, pieņemti ekspluatācijā 17 dzelzceļa infrastruktūras objekti. Pieņemti 102 lēmumi būvniecības jautājumos.

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **VDzTI 2019.gadā:**   * **turpināja darbu pie Ceturtās dzelzceļa pakotnes tehniskā pīlāra pārņemšanas;** * **pabeidza liela apjoma drošības pārvaldības sistēmas auditu vienai komercsabiedrībai;** * **pieņēma lēmumus par Rail Baltica projekta ieviešanu;** * **turpināja darbu pie negadījumu uzskaites sistēmas izstrādes;** * **veica vairākus pasākumus iestādes efektivitātes paaugstināšanai.** |

# **Summary in English**

The State Railway Technical Inspectorate (NSA Latvia) has prepared the present report. Cabinet Regulations “Procedures for the Classification, Investigation and Recording of Railway Traffic Accidents” gives the NSA Latvia task to prepare Annual Report providing information on traffic safety level and safety processes. The report contains summarised information about the NSA Latvia safety and activity strategies, its targets, tasks, initiatives and its development, safety performance assessment, certification and authorisations processes as well as realized supervision activities. The report contains the following information:

* Directions of actions according to the NSA Latvia strategies;
* Developed analysis of accidents statistics (Common Safety Indicators) and tendencies;
* Assessment of traffic safety statistics;
* Description of certification processes - description of the current situation;
* Supervision activities;
* Risk assessment procedures;
* New rail project
* Safety Culture.

In the reporting year, the number of serious accidents decreased. Doing a deep data statistics analysis, there is a step-by-step decrease of accidents since 2004.Bu still the risk of the category “Others” still exist.

The total traffic volume decreased in 2019. Passenger traffic step-by-step is increasing. Quite serious decrease is for freight traffic.

Within the scope of the NSA Latvia functions determined by the Railway Law, the Inspectorate has supervised 136 rail objects, closed SMS audit of big company. Four safety certificates of part A and part B issued. The NSA Latvia issued 69 safety permits (authorisations) for railway sector. Within the framework of certification procedure 49 train drivers, 81 train driver assistants and 14 train driver instructors, as well as 30 safety consultants on dangerous goods deliveries and 164 railway sector experts – commission members for attestation specialists of railway undertakings were certified. Operation permits were issued to 7 new rolling stock types, 72 rolling stock units and 17 railway infrastructure facilities (systems) were placed into service. More than 102 decisions of building permits were taken.

# **VDzTI stratēģijas, programmas, plāni**

VDzTI 2017.gadā apstiprināja divas stratēģijas –darbības un uzraudzības - trīs gadu periodam (2017-2019).

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **Galvenie VDZTI darbības virzieni trīs gadu periodā:**  **1.virziens - dzelzceļa kustības drošības līmeņa pārraudzība;**  **2.virziens – nepārtraukta un caurspīdīga uzraudzības nodrošināšana;**  **3.virziens - vienotu sertificēšanas procesu nodrošināšana;**  **4.virziens - darbs pie Ceturtās dzelzceļa pakotnes tiesiskā regulējuma prasību ieviešanas Latvijas likumdošanā;**  **5.virziens - VDzTI darba kapacitātes pilnveide, pārvaldība un resursi.** |

# **Dzelzceļa kustības drošības līmeņa pārraudzība**

Statistikas dati liecina, ka pēdējo desmit gadu laikā Latvijā nopietnie dzelzceļa satiksmes negadījumi ir būtiski samazinājušies. Taču Latvijā joprojām ir ievērojami liels cietušo personu skaits. Pastāv riski cietušo kategorijā “Citas” personas. Riski ir saistāmi ar cietušo personu atrašanos alkohola reibuma stāvoklī uz peroniem un sliedēm. Kopumā kustības drošības stāvoklis nav pasliktinājies, nopietnu negadījumu skaits pakāpeniski samazinās.

**1.tabula. Drošības līmeņa novērtējums**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rādītāji** | **Vērtība** | **Izpildes kritērijs**  **2017** | **Izpildes kritērijs**  **2018** | **Izpildes kritērijs**  **2019** |
| Pasažieru risks (*NRV* 1.1)[[2]](#footnote-2) | 78,20 (x10-9) | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts |
| Pasažieru risks (*NRV* 1.2) | 0,665(x10-9) | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts |
| **Rādītāji** | **Vērtība** | **Izpildes kritērijs**  **2017** | **Izpildes kritērijs**  **2018** | **Izpildes kritērijs**  **2019** |
| Darbinieku risks (*NRV* 2) | 64,80(x10-9) | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts |
| Pārbrauktuvju lietotāju risks (*NRV* 3) | 239,0 (x10-9) | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts |
| „Citu” personu risks (*NRV* 4) | 11,60 (x10-9) | Nav pārsniegts | Pastāv riski | Pastāv riski |
| Dzelzceļa teritorijā nepiederošu personu risks (*NRV* 5) | 1310,0 (x10-9) | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts |
| Sabiedrības risks (*NRV* 6) | 1660,0 (x10-9) | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts |
| Nopietnu negadījumu skaits gadā | 24 | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts |
| Dzelzceļa satiksmes pārkāpumu izmeklēšanas gadījumi gadā | 39 | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts |
| Nopietnu negadījumu rādītājs uz vilcienkilometriem | 1,50(x10-6) | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts |
| Cietušo personu rādītājs uz vilcienkilometriem | 1,45(x10-6) | Pastāv riski | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts |

VDzTI no 2004.gada apkopo datus par dzelzcela satiksmes negadījumiem, veic drošības rādītāju uzskaiti un analīzē drošības stāvokli uz dzelzceļiem. Ir secināms, ka dzelzceļa satiksmes negadījumu skaits pakāpeniski samazinās.

Ir jāpievērš uzmanība ne tikai faktoriem, kas tiešā mērā ietekmē dzelzceļa drošību (negadījumu skaits, tajos bojāgājušo un cietušo skaits, kaitējums videi, u.t.t.), bet ir arī jānorāda, ka drošība ir atkarīga no dzelzceļa transporta kustībā iesaistīto personu attieksmes, dzelzceļa vai ceļu transportlīdzekļa tehniskā stāvokļa un infrastruktūras. Būtiskākie apstākļi, kas ietekmē drošību dzelzceļa transportā:

* personu drošības prasību neievērošana šķērsojot sliežu ceļus (nesekošana līdzi stāvoklim šķērsojot pārejas, pārgalvīga uzvedība uz perona, zīmju neievērošana, austiņu lietošana);
* personu atrašanās reibumā.

# **Uzraudzība**

Veicot uzraudzību, VDzTI ievēro valsts drošības iestādes pamatprincipus uzraudzības jomā – samērīgumu, konsekventu pieeju, lietderību, pārredzamību, atbildību un sadarbību. VDzTI uzraudzību nodrošina, balstoties uz identificētiem riskiem – reģistrētiem negadījumiem, konstatētajiem trūkumiem un to pakāpēm, drošības ziņojumiem. Ar savām pārbaudēm VDzTI veic sektora dalībnieku darbības kontroli dzelzceļa ekspluatācijas laikā, iekārtu, drošības aprīkojuma uzraudzību, personāla kompetenci, bīstamo kravu dzelzceļa pārvadājumu uzraudzību, u.c.

**2.tabula. Rezultatīvo radītāju novērtējums**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Darbības rezultāts** | **Rezultatīvais rādītājs** | **Sasniegtais %**  **2017** | **Sasniegtais %**  **2018** | **Sasniegtais %**  **2019** |
| Nodrošināti drošības pārvaldības sistēmu (*SMS*) elementu auditi | Veiktie *SMS* elementu auditi gadā | 100 | uzsākts | 100 |
| Nodrošinātas pārbaudes | Pārbaužu skaits gadā | 124 | 100 | 98 |
| Atbilstības pārbaudes ritošā sastāva vienībām | Pieņemtas ekspluatācijā ritošā sastāva vienības gadā | 125 | 118 | 120 |
| Atbilstības pārbaudes ritošā sastāva tipiem | Pieņemti ekspluatācijā ritošā sastāva tipi gadā | 350 | 150 | 350 |
| Dzelzceļa pārbrauktuvju apskates | Ikgadējās dzelzceļa pārbrauktuvju apskates | 180 | 180 | 221 |
| **Darbības rezultāts** | **Rezultatīvais rādītājs** | **Sasniegtais %**  **2017** | **Sasniegtais %**  **2018** | **Sasniegtais %**  **2019** |
| Atbilstības pārbaudes dzelzceļa būvobjektiem | Pieņemtie ekspluatācijā būvobjekti gadā | 102 | 66 | 50 |

# **Sertificēšana**

Preventīvā uzraudzība ietver sertificēšanas procedūras. Sertificēšanas procesā pieteikuma iesniedzējam jāpierāda drošība un jādefinē procedūras. 2018.gadā tika uzsākta būvatļauju izsniegšana Rail Baltica būvniecībai, taču mazāk kā tika plānots, kas saistāms ar zemju atsavināšanas problēmām.

3**.tabula. Rezultatīvo radītāju novērtējums**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Darbības rezultāts** | **Rezultatīvais rādītājs** | **Sasniegtais %**  **2017** | **Sasniegtais %**  **2018** | **Sasniegtais %**  **2019** |
| Teorētisko eksāmenu nodrošināšana komercsabiedrību pārstāvjiem | Eksamināciju skaits gadā | 199 | 156 | 130 |
| Drošības sertifikātu izsniegšana | Izsniegto sertifikātu skaits gadā | 333 | 700 | 400 |
| Drošības apliecību izsniegšana | Izsniegto apliecību skaits gadā | 237 | 200 | 100 |
| Būvatļauju izsniegšana | Pieņemti lēmumi gadā | 136 | 87 | 50 |
| Būvatļaujā iekļauto nosacījumu izpildes izskatīšana | Pieņemti lēmumi gadā | 280 | 48 | 55 |
| Nosacījumu par būvdarbiem izskatīšana | Pieņemti lēmumi gadā | 260 | 90 | 55 |
| Mašīnistu, mašīnistu palīgu un mašīnistu instruktoru eksaminācijas nodrošināšana | Eksamināciju skaits gadā | 111 | 75 | 56 |

# **Ceturtā dzelzceļa pakotne**

Ceturtā dzelzceļa pakotne ir kopums plānotajām izmaiņām dzelzceļa transporta regulējumā Eiropas Savienībā. Ceturtās dzelzceļa pakotnes mērķis ir novērst šķēršļus vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidei. Izdotie ES tiesību akti reformē dzelzceļa nozari. Ar tiem tiek īstenotas strukturālas un tehniskas reformas, panākot augstāku drošību, savstarpējo izmantojamību un uzticamību Eiropas dzelzceļu tīklā. Izmaiņas ir vērstas uz to, lai samazinātu dzelzceļa uzņēmumu administratīvās izmaksas un ļautu jauniem pārvadātājiem vieglāk iesaistīties tirgū. Ceturtā dzelzceļa pakotne arī ietver standartus un ritošā sastāva autorizāciju un darbaspēka prasmju kritērijus.

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **2019.gadā VDzTI sagatavoja priekšlikumus grozījumiem Dzelzceļa likumā, lai pārņemtu t.s. Ceturtās dzelzceļa pakotnes tehniskajā pīlārā iekļautos tiesību aktus, kas skar drošības un savstarpējās izmantojamības jautājumus, kā arī VDzTI darbību.**  **2020.gada 16.jūnijā grozījumi Dzelzceļa likumā un likuma deleģējuma izrietošie Ministru kabineta noteikumi stājās spēkā, nodrošinot Ceturtās dzelzceļa pakotnes tehniskā pīlāra tiesību aktu prasību pilnīgu pārņemšanu Latvijas likumdošanā.** |

**4.tabula. Rezultatīvo radītāju novērtējums**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Darbības rezultāts** | **Rezultatīvais rādītājs** | **2017** | **2018** | **2019** |
| Ceturtās dzelzceļa pakotnes transponēšana | Ieviestas ES tiesību aktu prasības | Darbs pie pārņemšanas | Projekts “Grozījumi Dzelzceļa likumā” | Projekts “Grozījumi Dzelzceļa likumā” |
| ES tiesību aktu projektu izstrāde | Dalība ES institūciju darba grupās (sanāksmju skaits) | Dalība 42 darba grupās | Dalība 35 darba grupās | Dalība 35 darba grupās |

# **VDzTI darba kapacitāte, pārvaldība un resursi**

Lai nodrošinātu efektīvu iestādes darbību, VDzTI pastāvīgi veic savu iekšējo procesu izvērtēšanu, pilnveidojot tos un uzlabojot darba efektivitāti. VDzTI pēta un ievieš inovatīvus veidus, kā apkopot un analizēt plašākus datu avotus, un meklē risinājumus kā uzlabot šo datu izmantošanu. VDzTI ir nodrošina dzelzceļa sistēmas dalībniekiem paredzēto IKT darbības nepārtrauktību un atbalstu šo sistēmu lietošanā.

**5.tabula. Rezultatīvo radītāju novērtējums**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Darbības rezultāts** | **Rezultatīvais rādītājs** | **Sasniegtais %**  **2017** | **Sasniegtais %**  **2018** | **Sasniegtais %**  **2019** |
| Elektronisko dokumentu ieviešana | Elektroniski parakstīti dokumenti (skaits) | 104 | 122 | 125 |
| Paaugstināta personāla kvalifikācija | Stundu skaits | 71 | 294 | 186 |
| IKT izstrāde un ieviešana | Procesa virzība | Specifikācija | Sistēma | Sistēma |

# **Drošības ieteikumi**

# 2018.gadā VDzTI saņēma Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja Izmeklēšanas nobeiguma pārskatu Nr.5-02/1-17 ,,Dīzeļlokomotīves 2TE10M Nr.3424 ,,B” sekcijas ugunsgrēks 2017.gada 9.februārī Jelgavas dzelzceļa stacijā”. Visi ieteikumi ir ņemti vērā un ieviesti.

# 2019.gadā ieteikumi no Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja nav saņemti.

# **VDzTI struktūra un personāls**

## VDzTI struktūra 2019.gadā nav mainījusies. Uz 2019.gada 31.decembri inspekcijā bija 22 amata vietas. Pārskata gadā inspekcijā tika nodarbinātas 22 personas. Informācija par iestādes organizatorisko struktūru ir pieejama tīmekļvietnē <http://www.vdzti.gov.lv/index.php?id=282&sa=282>

VDzTI ir četras struktūrvienības, kur trīs no tām nodrošina kontroles un uzraudzības funkcijas, viena struktūrvienība nodrošina pārvaldības uzdevumus. Struktūrvienību uzdevumus nosaka reglaments un pieejams tīmekļvietnē <http://www.vdzti.gov.lv/index.php?id=293&top=266&sa=282> .

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **VDzTI savā darbībā pakāpeniski ievieš drošības kultūras modeli, nodrošinot risku identificēšanu un to pārvaldību, uzlabojot komunikācijas un sadarbības modeli, ievieš jaunas metodes uzraudzības procesu pilnveidošanai.** |

VDZTI 80% no darbinieku kopskaita ir dzelzceļa nozares speciālisti. VDzTI darbiniekiem ir nepieciešams pārzināt dzelzceļa nozari, lai spētu patstāvīgi pieņemt lēmumus ārkārtas situācijās un sniegt priekšlikumus kustības drošības stāvokļa uzlabošanai. Darbiniekiem, kuri nodarbojas ar dzelzceļa jautājumu risināšanu, ir augstākā tehniskā izglītība dzelzceļa nozarē - inženiera kvalifikācija. Visi VDzTI darbinieki ir ar augstāko izglītību.

# **Kustības drošības stāvokļa novērtējums**

VDzTI ir pienākums apkopot dzelzceļa satiksmes negadījumu datus. Noteikts datu kopums var būt par pamatu dzelzceļa attīstības novērtēšanai. Analīze par kustības drošības stāvokli ir balstīta uz dzelzceļa satiksmes negadījumu un cietušo personu datiem. Balstoties uz cietušo apjomu, tiek izvērtēti riski cietušo kategorijām un tas ļauj novērtēt rādītājus ES līmenī.

Datu kvalitāti un pilnīgumu nodrošina VDzTI, kas ik mēnesi publicē negadījumu datus par cietušajiem savā tīmekļa vietnē un tie ir pieejami sadaļā [Statistika](http://www.vdzti.gov.lv/index.php?id=307&sa=458,440,307). Dati tiek arī analizēti grafiski, kas parāda, ka cietušo skaits pakāpeniski samazinās. Vidējais statistiskais rādītājs no 2004.-2019.gadam ir 3,98 cietušie mēnesī, 2019.gadā 1 cietušais mēnesī.

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **Dzelzceļa satiksmes negadījumu skaits pakāpeniski samazinās, arī cietušo personu skaits samazinās.** |

Vidējais rādītājs visās kategorijās pakāpeniski samazinās, tai skaitā arī personām, kas gājušas bojā. Ievērojams samazinājums ir bijis kategorijā ar personām, kas guvušas smagus miesas bojājumus. Ne tik straujš samazinājums ir vērojams negadījumos ar letālām sekām. Vairumā negadījumos cietušajiem ir letālas sekas. Veicot datu analīzi no 2004.gada ir secināms, ka no kopējā negadījumu skaita 55% ir ar letālām sekām, 45% cietušie gūst smagus miesas bojājumus.

**7.tabula. Datu salīdzinājums nopietniem negadījumiem un cietušajiem**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Negadījumi** | | | **Gājuši bojā** | | | **Miesas bojājumus guvušie** | | |
| **Periodi** | **2004-2017** | **2004-2018** | **2004-2019** | **2004-2017** | **2004-2018** | **2004-2019** | **2004-2017** | **2004-2018** | **2004-2019** |
| Vidējais radītājs | 39,21 | 37,93 | 36,75 | 20,85 | 20,26 | 19,81 | 18,35 | 17,66 | 16,94 |
| Tendence | Kritums | | | Kritums | | | Kritums | | |
| Centrālā vērtība | 33 | 31 | 29 | 18 | 18 | 17 | 16 | 15 | 14 |
| Visbiežāk sastopamā vērtība | 25 | 25 | 25 | 18 | 18 | 18 | 8 | 8 | 8 |
| Zemākais rādītājs | 18 | 18 | 18 | 8 | 8 | 8 | 3 | 3 | 3 |
| Augstākais rādītājs | 70 | 70 | 70 | 34 | 34 | 34 | 42 | 42 | 42 |
| Kopā | 549 | 569 | 588 | 292 | 304 | 317 | 257 | 265 | 271 |

Latvijā vidēji uz vienu reģistrēto negadījumu ir viens cietušais.

**2019.gadā reģistrēti 19 nopietni negadījumi,** kas klasificējami kā negadījumi ar cilvēkiem ritošā sastāva kustības laikā un negadījumi uz dzelzceļa pārbrauktuvēm. Visos negadījumos bija cietušie. 2019.gadā ir reģistrēts viens negadījums ar pasažieri, tam izkrītot no vilciena alkohola reibuma stāvoklī un viens negadījums ar nodarbināto.

No nopietnu negadījumu kopskaita vēl joprojām lielāko negadījumu īpatsvaru (vidēji 77,42%) veido negadījumi ar cilvēkiem vilciena kustības laikā. Otrs lielākais īpatsvars ir negadījumiem kategorijā “Negadījumi uz dzelzceļa pārbrauktuvēm”. Šajos negadījumos lielāko īpatsvaru (88,98%) veido nevis sadursmes uz autotransportu, bet gan gadījumi ar personu, kad tā ir šķērsojusi dzelzceļa pārbrauktuvi neievērojot drošības prasības. Sadursmju ar transportlīdzekļiem gadījumu skaits no 2009.gada būtiski samazinājies, vidēji sasniedzot trīs sadursmes gadā, kas ir tikai 7,7% no kopējā negadījumu uz dzelzceļa pārbrauktuvēm skaita. Personas, kuras šķērsojot sliežu ceļus nav ievērojušas drošības prasības (gājēji, velosipēdisti), veido 71% no kopējā negadījumu skaita uz dzelzceļa pārbrauktuvēm. 2019.gadā uz dzelzceļa pārbrauktuves nav reģistrēta neviena sadursme ar autotransporta līdzekli ar nopietnām sekām.

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **Salīdzinoši mazs īpatsvars ir t.s. “tiešiem dzelzceļa satiksmes negadījumiem” - sadursmēm ar vilcieniem, nobraukšanai no sliedēm un ritošā sastāva ugunsgrēkiem. Lielai daļai negadījumu izraisošie faktori ir “ārējie un sociālie faktori” – cilvēku uzvedība, drošības prasību ignorēšana, u.t.m.l.** |

Sociālie un demogrāfiskie faktori, kas ietekmē t.s. “ārējo” dzelzceļa satiksmes negadījumu rezultātus:

* **dzimums** – negadījumos cieš pārsvarā *vīrieši*. 2019.gadā 89% gadījumos cietušie bija vīrieši;
* **vecums** – tiek traumētas personas darbspējīgā vecumā. *28% gadījumos ir personas vecumā no 41-60 gadiem un pārsvarā vīrieši*. Ir pieaudzis cietušo skaits vecuma kategorijā no 21-30 gadiem. Šajā kategorijā daudz cietušo ir lietojuši austiņas šķērsojot sliežu ceļus. 3% no kopējā negadījumu skaita ir cietuši bērni vecumā līdz 10 gadiem. Pieaugums vērojams pēdējos gados, kas saistāms ir IKT risinājumu pieaugumu – austiņas, mobilās aplikācijas, u.c. ierīces, kas novērš cilvēka uzmanību no satiksmes apstākļiem.
* **drošības kultūras ievērošana** – 33 % no cietušajām personām ir lietojušas alkoholu (gulēšana uz platformām vai sliedēm), austiņu lietošana šķērsojot pārejas vai pārbrauktuves, izskriešana pirms braucoša vilciena, u.c. Īsziņu rakstīšana, mūzikas klausīšanās austiņās, runāšana pa telefonu ir ietekmējusi cietušo personu pieaugumu uz platformām.
* **kritiskā domāšana** - iedzīvotāji šķērsojot sliežu ceļus nenovērtē iespējamos riskus, kam par iemeslu var būt ikdienas rutīna, laika neaprēķināšana, u.t.t.
* **pašnāvības** – no kopējo negadījumu skaita tās sastāda 18%. Pašnāvību skaits gadu no gada svārstās. Pašnāvību gadījumi visvairāk reģistrēti ar personām vecumā no 20 līdz 35 gadiem. Demogrāfiskie dati liecina, ka 68% gadījumos pašnāvības veic vīrieši.

**Ekonomiskie faktori, kas ietekmē negadījumu rezultātus**:

* **finansējums** – nepietiekams finansējuma apjoms nožogojumu uzstādīšanai,
* **būvobjektu modernizācija** – nepieciešamība papildus pārdomāt drošības prasības, kas ne vienmēr tiek nodrošināts izstrādājot projektus;
* **drošības mērķu noteikšana –** ir nepieciešams līdzsvars starp komerciju un drošību, ne vienmēr komercsabiedrībām drošība tiek noteikta kā prioritāte;
* **vadības iesaistīšanās drošības procesos** – ir svarīgi, ka komersantu augstākā līmeņa vadītāji izprot drošības prasības dzelzceļa transportā un tās mērķtiecīgi ievieš;
* **pārvadājumu apjoms**.

**Laika apstākļi** arī ietekmē negadījumu statistisku:

* **gadalaiki** - kopumā statistikas dati parāda, ka ir problemātiskie mēneši, kad visvairāk notiek nelaimes gadījumi ar cilvēkiem - februāris, jūnijs, septembris un decembris. Vislielākais cietušo personu skaits ir decembrī, kas varētu būt saistāms ar tumšo diennakts laiku un Ziemassvētku ietekmi (depresija, vientulība). Savukārt februārī cietušo skaitu varētu raksturot ar sniega segu, kas Latvijā ir raksturīga tieši februārī. Sniegs ievērojami slāpē trokšņus un brīdinājuma signālus. Jūnijs ir saistāms ar skolēnu vasaras brīvlaika sākšanos, savukārt septembrī - atgriešanās no atvaļinājumiem un skolas sākšanā raksturīga ar cilvēku steigu un neuzmanību par notiekošo apkārt. Vismazāk cietušo ir reģistrēti martā, aprīlī un oktobrī;
* **diennakts periods** – visvairāk negadījumi tiek reģistrēti dienas otrajā pusē, kad iedzīvotāji dodas mājās no darba un ir tumšais diennakts periods, jo īpaši ziemas mēnešos. No plkst.18:00 līdz plkst. 24:00, ir reģistrēti 60% cietušo.
* **temperatūra** – lielas temperatūru svārstības rada risku infrastruktūras bojājumiem, arī ritošajam sastāvam. Lai mazinātu risku, regulāri jāveic infrastruktūras stāvokļa uzraudzība un kur nepieciešams, jāierobežo satiksmi vai kustības ātrumu.

Latvijā no 2015.gada nav reģistrēti negadījumi ar bīstamo kravu, kam būtu nopietna ietekme uz drošību un vidi.

Analizējot cietušo personu datus, vidējais rādītājs ir 55% negadījumi ar letālām sekām. 45% gadījumos personas gūst miesas bojājumus. Cietušo skaits mēnesī variē līdz četriem cietušajiem. Trīs cietušie mēnesī ir visbiežāk sastopamā vērtība (48,39%). Ir gadījumi, kad nav reģistrēts neviens cietušais, bet ir atsevišķs gadījums, kur mēnesī reģistrēti vairāk kā 20 cietušie - 2005.gada dzelzceļa avārija.

Sadalījumā pa cietušo personu kategorijām (2004.-2019.gads), lielākais īpatsvars ir nepiederošām personām jeb noteikumu pārkāpējiem atrodoties paaugstinātas bīstamības zonā un pārbrauktuvju lietotājiem. Ievērojamu daļu veido arī to cietušo personu kategorijas, kas nav ievērojušas drošības prasības atrodoties uz peroniem/platformām. 2019.gadā ir reģistrēts viens negadījums ar pasažieri, kas atrodoties alkohola reibuma stāvoklī izkrita no ritekļa. Augstākie riski pastāv pārbrauktuves lietotājiem un personām, kas atrodas uz peroniem un šķērso sliežu ceļus neatļautās vietās, it īpaši atrodoties alkohola reibuma stāvoklī. 2019.gadā ir arī reģistrēts viens negadījums ar nodarbināto, kuru vilciens notrieca diennakts tumšajā periodā.

Latvijā salīdzinoši liels īpatsvars ir cietušie kategorijā “citas personas”. Tas ir saistāms ar personu atrašanos uz sliedēm vai peroniem alkohola reibuma stāvoklī. Pieaug arī tādi gadījumi, kad jaunieši pārgalvīgi pieķeras braucoša vilcienu sastāva autosakabēm vai rāpjas uz vagonu jumtiem.

**8.tabula. Datu salīdzinājums pa cietušo kategorijām (2004-2019)**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **pasažieris** | **nodarbinātais** | **pārbrauktuves lietotājs** | **noteikumu pārkāpējs** | **cita persona ārpus platformas** | **cita persona uz platformas** |
| Vidējais radītājs | **1** | **1,69** | **10,25** | **18** | **2,5** | **3,06** |
| Centrālā vērtība | **0** | **1** | **9** | **16** | **2** | **2** |
| Visbiežāk sastopamā vērtība | **0** | **1** | **14** | **20** | **1** | **0** |
| Zemākais rādītājs | **0** | **0** | **3** | **8** | **1** | **0** |
| Augstākais rādītājs | **8** | **5** | **21** | **38** | **6** | **11** |
| Kopā | **16** | **27** | **164** | **288** | **40** | **49** |
| Tendence | **Nemainīgs** | **Kritums** | **Kritums** | **Kritums** | **Kritums** | **Kritums** |

Salīdzinot periodu 2004.-2019.gads, visās cietušo kategorijās ir vērojams cietušo skaita pakāpenisks samazinājums.

Visvairāk negadījumi tiek reģistrēti ar pasažieru vilcieniem. Līdzīgs sadalījums ir pa notikuma vietām – 50 % negadījumu reģistrēti stacijās un 49% notikuši ceļa posmos. Vislielākais cietušo personu īpatsvars ir reģistrēts Rīgas aglomerācijas zonā, jo īpaši ceļa posmā Zasulauks-Priedaine (piepilsētas satiksme) un maršrutā Rīga – Krustpils (21% no kopējā negadījumu skaita), kur ir augsta vilcienu kustības intensitāte.

Nopietnu negadījumu rašanās cēloņi var būt arī **tehniskie faktori**:

* **infrastruktūra un tās aprīkojums** – sliežu metināšanas kvalitāte;
* **ritošais sastāvs** – riteņu un riteņu ass lūzumi un bojājumi nereti noved pie nobraukšanas no sliedēm un arī infrastruktūras bojājumiem. Ir bijuši atsevišķi gadījumi, kad no trešām valstīm ienākošais ritošās sastāvs ir bijis bojāts un radīja riskus kustības drošībai;
* **drošības aprīkojums** – teritorijas norobežošana, pāreju tehniskais aprīkojums, u.c.
* **kustības organizācija.**

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | *Analizējot prekursorus (atsevišķus dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumus) – arī ir novērojama pakāpeniska to skaita samazināšanās. Bet ir identificēti riski, kas saistīti ar problēmām ar kustības drošību atsevišķos publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras iecirkņos.* |

**2019.gadā reģistrēti 5 prekursori (dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumi), kuru rašanās cēloņi bija tehniskie faktori**. Reģistrētiem pārkāpumiem nav bijušas nopietnas sekas.

Lielāko negadījumu daļu veido sliežu lūzumi, kas ir saistāms ar laika apstākļu ietekmi, piemēram strauji atkušņi, pēkšņa sala iestāšanās un metināšanas procedūru ievērošana. Sliežu lūzumi ir arī saistāmi ar ritošā sastāva riteņu ģeometrijas defektiem. Sliežu ceļu ģeometrijas novirzes arī ir saistāmas ar nelabvēlīgiem laika apstākļiem. No 2010.gada nav reģistrēts neviens vairāk atļaujošās signāluguns ieslēgšanās gadījums aizliedzošā vietā. Otrs lielākais pārkāpumu skaits ir pabraukšana garām aizliedzošajam signālam. Šie gadījumi gadu no gada mainās, kas ir cieši saistāms ar cilvēka personīgiem un organizācijas faktoriem.

Dzelzceļa satiksmes drošības **pārkāpumu cēloņi ir**:

- **cilvēka personīgie faktori** - nogurums, neuzmanība, drošības prasību neievērošana, komunikācijas kļūda;

- **organizācijas faktori** - nepietiekama apkope, apkopes līmeņa samazināšanās, tehnoloģisko procesu neievērošana;

- **tehniskie faktori** – nepiemērotu materiālu piemērošana, u.c.;

- **ekonomiskie faktori** – izmaksu samazināšana, finansējuma trūkums, nepareizi piemēroti ekonomijas pasākumi;

- **laika apstākļi** – temperatūru svārstības, karstums, aukstums, apledojums, u.c.

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **Ir secināms:**   * **nopietnu negadījumu un dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu skaits pakāpeniski samazinās;** * **cietušo personu skaits samazinās, jo īpaši kategorijā “noteikumu pārkāpēji”, riski pastāv kategorijā “citas personas” un saistāms ar sociālo faktoru ietekmi;** * **dzelzceļu satiksmes drošības problēmu izpratnei ir nepieciešami precīzi un strukturēti dati, kas ļauj veidot prognozes un izvērtēt tendences;** * **datiem ir raksturīga mainība. VDzTI ir uzsākusi darbu pie vienotas un strukturētas negadījumu datu uzskaites sistēmas izveides;** * **dažādi lēmumu pieņemšanas kritēriji un procesi dalībvalstīs rada nepareizu ziņošanu par pašnāvības gadījumiem, ir jāpārdomā par vienotu kritēriju izstrādi, lai izlīdzinātu drošības līmeņa novērtēšanu.** |

# **Tiesību akti**

VDzTI 2019.gadā sagatavoja un iesniedza Satiksmes ministrijai trīs normatīvo aktu projektus, kur viens no tiem bija likumprojekts “Grozījumi Dzelzceļa likumā”, pārņemot t.s Ceturtās dzelzceļa pakotnes tehnisko pīlāru. Likumprojekts „Grozījumi Dzelzceļa likumā” tika izstrādāts, lai nodrošinātu Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija direktīvas (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā un Eiropas Parlamenta un Padomes 2016.gada 11.maija direktīvas (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību, prasību pārņemšanu. [Grozījumi Dzelzceļa likumā](https://likumi.lv/ta/id/312815-grozijumi-dzelzcela-likuma) tika pieņemti 2020.gada 13.debruārī.

Visi tiesību akti, kas pilnībā pārņem ES Ceturtās dzelzceļa pakotnes tehniskā pīlāra prasības, stājās spēkā 2020.gada 16.jūnijā.

**Uzraudzība**

Dzelzceļa pārvadātājiem, infrastruktūras pārvaldītājiem un citiem dzelzceļa transportā iesaistītajiem ir nepieciešams efektīvi īstenot savas drošības pārvaldības vai iekšējās uzraudzības sistēmas, lai dzelzceļa sistēma kopumā darbotos droši.

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **VDzTI uzraudzības jomas ir tehniskās ekspluatācijas uzraudzība, drošības pārvaldības sistēmu veikstpējas izvērtēšana, pārbaudes ritošajam sastāvam un dzelzceļa infrastruktūras būvobjektiem, bīstamo kravu pārvadājumu uzraudzība, dzelzceļa pārbrauktuvju uzraudzība un dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšana.** |

# **Pārbaudes, auditi un apskates**

2019.gadā ir veiktas 136 pārbaudes. Pabeigts liela apjoma drošības pārvaldības sistēmas audits. Audita periods bija divi gadi.

Pārbaudēm ir pakāpeniska tendence pieaugt. No 2019.gada VDzTi pakāpeniski samazina pārbaužu skaitu līdz 100 pārbaudēm gadā, kas saistāms ar drošības pārvaldības sistēmu auditēšanas ieviešanu. Viena pārvadātāja auditēšana prasa vismaz sešu mēnešu novērtēšanas posmu. Pārbaužu apjoms pakāpeniski piecu gadu periodā varētu samazināties vidēji par 6-13% gadā. 2019.gadā samazinājums ir par 12%, kas atbilst plānotajam. No 2004.gada VDzTI ir veikusi 2272 pārbaudes.

VDzTI 85% gadījumos ir nodrošinātas plānotās pārbaudes. Vidēji neplānoto pārbaužu skaits pa gadiem svārstās 15-30% robežās. Katru mēnesi VDzTI plāno pārbaudes izvērtējot dzelzceļa nozares komersantu darbības riskus.

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **Lai plānotu pārbaudes, VDzTI ir noteikusi skaidrus pārbaužu biežuma un periodiskuma kritērijus komercsabiedrībās. Drošības pārvaldības sistēmu auditēšana tiek plānota trīs gadu periodam. Visu informāciju par pārbaudēm un auditiem VDzTI publicē savā tīmekļvietnē** [**www.vdzti.gov.lv**](http://www.vdzti.gov.lv)**.** |

Nosakot pārbaudes apjomu, VDzTI izvērtē tās rīcībā esošo informāciju, veic analīzi, un apkopo informāciju par iepriekšējās pārbaudēs noteikto norādījumu ieviešanu. VDzTI veicot pārbaudes, piemēro “konsultē vispirms” principu. Mērķis ir panākt, lai paši komersanti izprot, cik liela nozīme ir drošībai un risku identificēšanai.

**9.tabula. Pārbaudes un pārbaudēs pieņemtie lēmumi pa gadiem**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |
| **Pārbaudes** | **174** | **161** | **126** | **154** | **136** |
| drošības pārvaldības sistēmas elementu audits | 1 | 1[[3]](#footnote-3) | 1 | 1[[4]](#footnote-4) | 1 |
| **kompleksā pārbaude** | 91 | 84 | 81 | 92 | 90 |
| **mērķa pārbaude** | 82 | 77 | 44 | 61 | 45 |
| **Pieņemti lēmumi par** |  |  |  |  |  |
| sliežu ceļu ekspluatācijas aizliegšanu | 48 | 62 | 74 | 106 | 126 |
| ritošā sastāva atstādināšanu no ekspluatācijas | 24 | 22 | 23 | 4 | 13 |
| dzelzceļu speciālistu atstādināšana no darba pienākumu veikšanas | 13 | 2 | 1 | 0 | 0 |
| Izdoti priekšraksti | 89 | 75 | 75 | 124 | 106 |
| Sagatavoti audita ziņojumi | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Sastādīti administratīvie protokoli | 8 | 10 | 7 | 3 | 3 |

Sliežu ceļu ekspluatācijas aizliegums ir saistāms ar nepietiekošas uzmanības pievēršanu sliežu ceļu tehniskajam stāvoklim uz privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras. 2019. gadā ir sastādīti trīs administratīvie protokoli, piemērojot naudas sodus par drošas satiksmes organizēšanas neievērošanu un neatļautu darbu organizēšanu.

VDzTI nodrošina arī dzelzceļa pārbrauktuvju apsekošanu. Pārbrauktuvju apsekošana tiek organizēta saskaņā ar 1998.gada 6.oktobra Ministru kabineta noteikumiem Nr.392 „[Dzelzceļa pārbrauktuvju un pāreju ierīkošanas, aprīkošanas, apkalpošanas un slēgšanas noteikumi](http://www.likumi.lv/doc.php?id=50059)”. Bez ikgadējām komisijas apskatēm, vecākie inspektori ir arī piedalījušies komisiju darbā par dzelzceļa pārbrauktuvju ierīkošanu, aprīkošanu vai slēgšanu. Pārskata gadā inspektori ir piedalījušies deviņu dzelzceļa pārbrauktuvju ierīkošanas, aprīkošanas vai slēgšanas komisiju darbā.

2019.gadā vecākie inspektori ir piedalījušies 221 ikgadējā dzelzceļa pārbrauktuvju komisijas apskatē. Vidējais rādītājs ir 137,93 pārbaudes gadā. Pārbrauktuvju apskates tiek veiktas ar mērķi nodrošināt pārbrauktuves klātnes un tehniskā aprīkojuma atbilstošu kvalitāti drošai pārbrauktuves šķērsošanai lietotājiem. Pēc pārbrauktuvju apskatēm VDzTI uzrauga kā pārbrauktuvju pārvaldītāji veic uzlabošanas pasākumus, lai atjaunotu pārbrauktuves elementu stāvokli drošas lietošanas līmenī.

# **Dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšana**

VDzTI veic dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanu un veic to uzskaiti. Dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšana un uzskaite 2019.gadā tika veikta saskaņā ar 2010.gada 28.oktobra Ministru kabineta noteikumu Nr.999 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība” prasībām.

**VDzTI 2019.gadā ir izmeklējusi 31 dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu. Izmeklēto pārkāpumu skaits, salīdzinot ar 2018.gadu, ir samazinājies**. Izmeklējot dzelzceļa satiksmes negadījumu ir nepieciešams identificēt iemeslus un apzināt riskus, lai nepieļautu līdzīgu gadījumu atkārtošanos. Iemesli negadījumiem var būt tehniski trūkumi, procedūru neievērošana, organizācijas kultūras problēmas, kā arī speciālistu nepareiza rīcība darba un ārkārtas apstākļos, zināšanu trūkums, nogurums vai neuzmanība. No šādiem gadījumiem nav iespējams pilnībā izvairīties, taču ir jāievieš tādi pasākumi, lai šādus gadījumus samazinātu līdz minimumam.

Izmeklētie pārkāpumi 2019.gadā:

* vilciena vai ritošā sastāva nobraukšana no sliedēm;
* ritošā sastāva sadursme ar citu ritošo sastāvu vai sadursme ar dzelzceļa infrastruktūras objektu, iekraušanas vai izkraušanas iekārtu elementiem vai priekšmetu, kas apdraud dzelzceļa satiksmes drošību;
* vilciena pieņemšana vai nosūtīšana pa nesagatavotu maršrutu, ieskaitot elektriskā ritošā sastāva nosūtīšanu vai pieņemšanu, ja maršruts vai tā daļa nav aprīkota ar kontakttīklu vai tajā nav sprieguma;
* pabraukšana garām aizliedzošajam signālam;
* dzelzceļa ritošā sastāva aizripošana aiz stāvēšanas ceļa kontrolstabiņa, luksofora vai izolētām salaidnēm.

# **Būvobjektu pieņemšana ekspluatācijā**

**VDzTI 2019.gadā ekspluatācijā ir pieņēmusi 17 būvobjektus**. Būvobjektu pieņemšana ekspluatācijā tiek veikta saskaņā ar Ministru kabineta 2014.gada 2.septembra noteikumiem Nr.530 ,,[Dzelzceļa būvnoteikumi](http://likumi.lv/doc.php?id=269165)”.

Nododot dzelzceļa infrastruktūras objektus ekspluatācijā tiek pārbaudīta objektu atbilstība dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas un savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju prasībām.

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **Visa informācija par ekspluatācijā pieņemtiem būvobjektiem ir atrodama VDzTI tīmekļa vietnē** [**www.vdzti.gov.lv**](http://www.vdzti.gov.lv) **, sadaļā Būvniecības ieceres.** |

**10.tabula. Pieņemti lēmumi par būvobjektu pieņemšanu ekspluatācijā(pa gadiem)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |
| **Pieņemti lēmumi par dzelzceļa būvobjektu pieņemšanu ekspluatācijā** | **76** | **51** | **36** | **23** | **17** |
| atjaunošana | 14 | 5 | 3 | 5 | 3 |
| jaunbūve | 17 | 6 | 22 | 6 | 7 |
| pārbūve | 45 | 40 | 11 | 11 | 7 |
| nojaukšana | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| **Būvobjektu veidi** |  |  |  |  |  |
| sliežu ceļi | 67 | 11 | 3 | 11 | 6 |
| kustības vadības automātiskās sistēmas | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| optiskie kabeļi | 0 | 0 | 10 | 1 | 2 |
| citi infrastruktūras objekti | 9 | 40 | 23 | 11 | 5 |

Šobrīd būvniecībā ir daudz uzsākti projekti, kuru pieņemšana ekspluatācijā varētu būt 2022.-2023.gads.

# **Ritošā sastāva pieņemšana ekspluatācijā**

2010.gada 28.decembra MK noteikumi Nr. 1211**”** [Noteikumi par ritošā sastāva būvi, modernizāciju, atjaunošanas remontu, atbilstības novērtēšanu un pieņemšanu ekspluatācijā](http://www.likumi.lv/doc.php?id=223860)**” nosaka** kārtību ritošā sastāva tipa un vienības pieņemšanai ekspluatācijā. Ritošo sastāvu pieņem ekspluatācijā pirms tā ekspluatācijas uzsākšanas Latvijā.

2019.gadā VDzTI pieņēma ekspluatācijā 7 ritošā sastāva tipus un 72 vienības. Samazinājums ir saistāms ar pārejas periodu uz jaunu ritekļu autorizācijas, kā arī ekonomisko ietekmi samazinoties kravu pārvadājumiem.

**11.tabula. Pieņemti lēmumi par ritekļu pieņemšanu ekspluatācijā (pa gadiem)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |
| **Pieņemti ritošā sastāva tipi** | **6** | **8** | **7** | **3** | **7** |
| vilces riteklis | 2 | 5 | 3 | 2 | 5 |
| kravas vagons | 0 | 1 | 3 | 1 | 0 |
| speciālais riteklis | 3 | 2 | 1 | 0 | 1 |
| pasažieru vagons | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| **Pieņemtas ekspluatācijā ritošā sastāva vienības** | **146** | **82** | **75** | **71** | **72** |
| kravas vagoni | 102 | 53 | 28 | 45 | 31 |
| speciālais ritošais sastāvs | 14 | 4 | 5 | 0 | 2 |
| vilces ritošais sastāvs | 20 | 25 | 42 | 26 | 39 |
| pasažieru vagons | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| pēc modernizācijas | 15 | 28 | 14 | 20 | 4 |
| jaunbūvētas | 14 | 5 | 22 | 6 | 4 |
| lietotas, pirmo reizi tirgū piedāvātas | 117 | 49 | 39 | 47 | 64 |

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **Informācija par ekspluatācijā pieņemtajiem ritošā sastāva tipiem un vienībām ir ievietota VDzTI tīmekļa vietnē** [**www.vdzti.gov.lv**](http://www.vdzti.gov.lv)**, sadaļā Darbības atļaujas/ Ritošā sastāva pieņemšana ekspluatācijā.** |

# **Drošības sertifikāts**

2008.gada 10.marta Ministru kabineta noteikumi Nr.168 "[Noteikumi par drošības sertifikāta A daļas un B daļas izsniegšanas, apturēšanas un anulēšanas kārtību un kritērijiem](http://www.likumi.lv/doc.php?id=172807)” nosaka, ka dzelzceļa pārvadātājiem ir jānodrošina un jāuztur drošības pārvaldības sistēma, kurā tiek iekļauts riska izvērtējums un tā kontroles nodrošināšana, kompetence un drošības pārvaldība. Drošības sertifikātu izsniedz pārvadātājiem, kas atbilst noteiktajām prasībām tehniskās ekspluatācijas jomā un izpilda drošības prasības attiecībā uz personālu, ritošo sastāvu un komercsabiedrības iekšējo struktūru.

Latvijā  2019.gadā darbojās reģistrēti septiņi komercuzņēmumi, kuriem, atbilstoši noteiktajiem drošības nosacījumiem, tika piešķirtas tiesības veikt pārvadājumus (kravu, pasažieru) pa dzelzceļu, izmantojot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru - SIA „LDZ Cargo”, a/s „Baltijas Ekspresis”, a/s „BALTIJAS TRANZĪTA SERVISS”, SIA „Gulbenes –Alūksnes bānītis” (šaursliežu dzelzceļš), a/s „Pasažieru vilciens”, SIA „Euro Rail Cargo”, SIA "LG CARGO", SIA "LG Keleiviams".

VDzTI 2019.gadā izsniedza 4 drošības sertifikātu B daļas. No 2004.gada VDzTI ir izsniegusi 87 sertifikātus. Vidējais rādītājs ir 5,36 sertifikāti gadā. Visvairāk drošības sertifikātu tika izsniegts 2017.gadā.

**12.tabula. Izsniegtie drošības sertifikāti (pa gadiem)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |
| **Izsniegts drošības sertifikāta A daļa** | **1** | **2** | **2** | **4** | **0** |
| jauns drošības sertifikāts | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| atjaunots drošības sertifikāts | 0 | 1 | 0 | 4 | 0 |
| precizēts/grozīts drošības sertifikāts | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| pasažieru un kravu pārvadājumiem | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| pasažieru pārvadājumiem | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 |
| kravu pārvadājumiem | 1 | 0 | 2 | 2 | 0 |
| **Izsniegts drošības sertifikāta B daļa** | **1** | **3** | **8** | **3** | **4** |
| jauns drošības sertifikāts | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| atjaunots drošības sertifikāts | 0 | 1 | 6 | 3 | 0 |
| precizēts/grozīts drošības sertifikāts | 1 | 2 | 1 | 0 | 2 |
| pasažieru un kravu pārvadājumiem | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| pasažieru pārvadājumiem | 1 | 2 | 0 | 1 | 1 |
| kravu pārvadājumiem | 0 | 1 | 7 | 2 | 3 |

2019.gadā VDzTI saņēma 5 iesniegumus drošības sertifikātu saņemšanai, par ko tika pieņemti lēmumi. 2019.gadā kopumā tika pieņemti 7 lēmumi – par riska novērtēšanu un par termiņa pagarināšanu.

# **Drošības apliecība**

2011.gada 18.janvāra Ministru kabineta noteikumi Nr. 57 „[Noteikumi par drošības apliecības izsniegšanas, darbības apturēšanas un anulēšanas kritērijiem un kārtību](http://www.likumi.lv/doc.php?id=225509) nosaka prasības **dzelzceļa drošības atļaujas iegūšanas prasībām.** Drošības apliecības tiek izsniegtas ritošā sastāva būvniecībai un remontam, dzelzceļa infrastruktūras tehniskā aprīkojuma būvniecībai, remontam un tehniskai apkopei, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanai un manevru darbiem.

**Pārskata gadā VDzTI izsniedza 69 drošības apliecības**, apturēja 14 drošības apliecību darbību un anulēja 23 drošības apliecības. Vidējais izsniegto drošības apliecību skaits gadā ir 61,34 apliecības.

**13.tabula. Izsniegtās drošības apliecības (pa gadiem)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |
| **Komercdarbība jomas** |  |  |  |  |  |
| ritošā sastāva būvniecība, remonts vai tehniskā apkope | 7 | 4 | 5 | 5 | 4 |
| par tehnisko apkopi atbildīgā struktūrvienība, tai skaitā | 18 | 4 | 34 | 20 | 26 |
| *kravas vagonu tehniskā apkope* | 6 | 2 | 22 | 8 | 2 |
| dzelzceļa infrastruktūras tehniskā aprīkojuma būvniecība, remonts un tehniskā apkope | 38 | 23 | 51 | 44 | 26 |
| manevru darbi | 6 | 18 | 5 | 5 | 1 |
| dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšana | 102 | 101 | 49 | 51 | 25 |
|  | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |
| **Drošības apliecības veids** |  |  |  |  |  |
| jauna drošības apliecība | 84 | 29 | 46 | 17 | 21 |
| atjaunota drošības apliecība | 42 | 46 | 41 | 42 | 30 |
| precizēta/grozīta drošības apliecība | 23 | 27 | 8 | 21 | 18 |
| **Anulētas drošības apliecības** | **27** | **20** | **19** | **22** | **23** |
| **Apturēta drošības apliecību darbība** | **20** | **44** | **21** | **24** | **12** |

# **Vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu), palīgu un instruktoru sertificēšana**

VDzTI sertificēšanas procesu organizē saskaņā ar 2006.gada 28.marta Ministru kabineta noteikumiem Nr.236 “[Noteikumi par vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) instruktora, vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista), vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīga kvalifikācijas prasībām un sertifikācijas kārtību](http://www.likumi.lv/doc.php?id=132340)” (nosaka sertificēšanas prasības vilces līdzekļu vadītāju instruktoru un palīgu sertificēšanai) un 2010.gada 14.septembra MK noteikumiem Nr. 873 „[Noteikumi par vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) kvalifikācijas un vilces līdzekļa vadīšanas tiesību iegūšanu](http://www.likumi.lv/doc.php?id=219230)” (nosaka sertificēšanas prasības vilces līdzekļu vadītāju sertificēšanai).

Pārskata gadā VDzTI ir organizējusi 207 eksaminācijas, 144 personām piešķirot sertifikātus.

Vilces līdzekļu vadītāju sertificēšanai ir raksturīgs cikliskums. Jo īpaši tas novērojams sertificējot vilces līdzekļu vadītājus un vilces līdzekļu vadītāju palīgus.

Lielāko daļu no piešķirto sertifikātu īpatsvara ir sertifikāti, kas piešķirti vilces līdzekļu vadītājiem (mašīnistiem). Tie sastāda 58% no kopējā sertifikātu skaita. No 2005.gada izsniegti 2854 vilces līdzekļu vadītāju sertifikāti. Kopumā VDzTI no 2005.gada ir izsniegusi 4949 sertifikātus. Statistiski vidēji gadā tiek piešķirti 277,57 sertifikāti.

# **Teorētiskā eksāmena organizēšana un atbildīgo personu zināšanu pārbaudes**

VDzTI pārbauda komersantu komisijas locekļu un tādu atbildīgo personu, kas veic komersanta dzelzceļa speciālistu zināšanu pārbaudi, atbilstību kvalifikācijas prasībām. Teorētiskais eksāmens tiek organizēts, lai dzelzceļa darbībā iesaistītie dzelzceļa speciālisti garantētu dzelzceļa drošu ekspluatāciju, satiksmes drošību un darba organizāciju. Teorētisko eksāmenu nozīmē pēc komersanta iesnieguma saņemšanas.

VDzTI 2019.gadā ir organizējusi 419 teorētiskos eksāmenus, kur 39% dzelzceļa speciālistiem ir piešķirtas tiesības - 164 atbildīgajām personām ir tiesības veikt dzelzceļa speciālistu zināšanu pārbaudi.  Teorētisko eksāmenu dzelzceļa speciālisti kārto ik pēc trīs gadiem. VDzTI eksamināciju veic ar programmnodrošinājuma palīdzību.

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **Tā kā teorētiskais eksāmens tiek veikts ar programnodrošinājuma palīdzību un, lai veicinātu zināšanu apguvi, VDzTI tīmekļa vietnē ir sagatavojusi informāciju, kurā tiek norādīts nepieciešamo zināšanu apjoms dzelzceļa speciālistiem, kas darbojas konkrētās jomās.** |

# **Bīstamo kravu konsultantu (padomnieku) darbība**

2006.gada 21.februāra Ministru kabineta noteikumi Nr. 156 „[Noteikumi par drošības konsultantu (padomnieku) norīkošanu, to profesionālo kvalifikāciju un darbību bīstamo kravu pārvadājumu jomā](http://www.likumi.lv/mknoteikumi.php?mk_numurs=156)” nosaka VDzTI uzdevumus attiecībā uz bīstamo kravu pārvadājumu drošības konsultantu (padomnieku) kvalifikācijas iegūšanu un darbības uzraudzības sistēmas izveidi. VDzTI nodrošina komercsabiedrību pārbaudes (mērķa pārbaudes (skatīt 3.4.1. apakšnodaļu)), uzrauga drošības konsultantu darbību, kā arī eksaminācijas darbību.

Drošības konsultants (padomnieks) uzrauga un regulāri pārbauda komersanta darbības atbilstību bīstamo kravu pārvadājumu regulējošiem aktiem. Tiesības veikt drošības konsultanta (padomnieka) pienākumus apliecina attiecīgs profesionālās kompetences sertifikāts.

VDzTI 2019.gadā organizēja 34 pārbaudes. 30 drošības konsultanti (padomnieki) nokārtoja kvalifikācijas pārbaudījumus un saņēma profesionālās kompetences sertifikātus. Vidēji gadā sertifikāti tiek piešķirti 26,85 personām. Izvērtējot rezultātus 86% pretendentu saņem sertifikātus..

# **Riska novērtēšana**

Latvijā riska novērtēšanas un pārvaldības procesā piemēro Komisijas 2013.gada 30.aprīļa Īstenošanas Regulas (ES) Nr.402/2013 par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai un par Regulas (EK) Nr.352/2009 atcelšanu (turpmāk – Regula Nr.402/2013). 2019.gadā pildot Regulas 403/2013 6.panta 3.punkta a) apakšpunktā noteiktās prasības un darbojoties saskaņā ar 402/2013 Regulas 6.panta 4.punkta c) apakšpunktu VDzTI veica būtiskās izmaņas riska pārvaldības procesa īstenošanas neatkarīgo novērtējumu. 2018.gadā VDzTI veica divu riska pārvaldības procesa īstenošanas neatkarīgos novērtējumus:

* plānotajai kravu pārvadājumu uzsākšanai uz/no Lietuvas sadarbībā ar UAB “LGC Cargo”. Novērtējuma gaitā tika konstatēts, ka riska pārvaldības procesa atbilstība Regulas Nr.402/2013 prasībām var tikt nodrošināta izpildot novērtēšanas iestādes norādījumus un ieteikumus;
* riska pārvaldības procesa īstenošanas neatkarīgo novērtējumu plānotajai lokomotīvju brigāžu darbinieku un speciālo operāciju veicēju (kravas vilcienu konduktoru un vilcienu sastādītāju) darbspējas pārbaudei bez medicīniskās apskates, uzsākot un pabeidzot braucienu/maiņu AS “Baltijas Ekspresis” Ventspils, Jelgavas un Daugavpils dīzeļlokomotīvju ekspluatācijas daļās. Novērtējuma gaitā tika konstatēts, ka riska pārvaldības procesa atbilstība Regulas Nr.402/2013 prasībām var tikt nodrošināta izpildot novērtēšanas iestādes norādījumus un ieteikumus.

Riska novērtēšanas procesi tika nodrošināti drošības sertifikācijas laikā.

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **Riska noteikšanu un novērtēšanu pielieto visi pārvadātāji un arī publiskās lietošanas dzelzceļa pārvaldītājs**. |

Šai sakarā VDzTI 2018.gadā ir atzinusi VAS “Latvijas dzelzceļš” Tehnisko inspekciju (publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs) par neatkarīgo novērtēšanas iestādi Regulas (ES) Nr.402/2013 izpratnē.

2019.gadā VAS “Latvijas dzelzceļš” Tehniskā inspekcija reģistrēja 27 izmaiņas, kur 20 izmaiņas bija nebūtiskas, 7 izmaiņas neietekmēja satiksmes drošību. Pārvadātāji ir piemērojuši riska novērtēšanu vienā gadījumā, kas saistāma ar remonta procesa izmaiņām, taču šī izmaiņa neietekmēja satiksmes drošību.

# **Rail Baltica**

Rail Baltica ir jauns dzelzceļa infrastruktūras projekts, kā mērķis ir integrēt Baltijas valstis Eiropas dzelzceļu tīklā. Projektā piedalās piecas Eiropas Savienības valstis – Polija, Lietuva, Latvija, Igaunija un, lai arī netieši, Somija. Paredzēts, ka dzelzceļa līnija savienos Helsinkus, Tallinu, Pērnavu, Rīgu, Paņevežu, Kauņu, Viļnu un Varšavu. Dzelzceļa līnijas izbūve, kas vīsies caur Baltijas valstīm, tiek dēvēta par Rail Baltica Globālo projektu.[[5]](#footnote-5) Daļa no Ziemeļjūras–Baltijas transporta koridora.

VDzTI, kā valsts drošības iestāde, ir sniegusi vairākus atzinumus un skaidrojumus par tehnisko specifikāciju apakšsistēmām, lai tiktu nodrošināta gan drošības, gan elementu savietojamība. VDzTI ir pieņēmusi vairākus lēmumus par Rail Baltica izbūvi un būvprojektu izmaiņām.

VDzTI aktīvi seko līdzi Rail Baltica projektam un iesaistītām pusēm sniedz konsultācijas drošības un savstarpējās izmantojamības jomā. VDzTI arī piedalās Rail Baltica Ilgtspējīgas attīstības koordinācijas padomes darbā.

# **Drošības kultūra**

VDzTI uzraudzības auditos reģistrē nepilnības, kas saistāmas ar drošības kultūras jautājumiem. Interviju un pārbaužu analīze ar organizāciju nodarbinātajiem ļauj noteikt galvenos ietekmējošos faktorus par drošības kultūras jautājumiem. Šobrīd organizācijas ir pārmaiņu procesā, pakāpeniski integrējot drošības kultūras jautājumus. VDzTI ir identificējusi jomas, kas būtu raksturojamas kā kavējošie faktori drošības kultūras modeļa ieviešanā:

- nav kopīga redzējuma, vīzijas vai mērķi, proti stratēģijās nav pilnībā izvērtēti drošības jautājumi un definēti iespējamie riski;

- drošības politikas nerealizēšana - nespēja ieviest vai realizēt drošības prasības, nav skaidra drošības politikas nozīme;

-  ne visos līmeņos darbinieki pārzina galvenos riskus un nodrošina to pārvaldību;

- vadības organizācija atsevišķos procesos neiet kopsolī ar drošību un organizācijas mērķiem – nav atvērta komunikācija ar nodarbinātajiem;

- pārmaiņu vadības strukturēta pieeja.

Kā pozitīvus faktorus var minēt, ka:

* organizācijas spēj droši darboties ārkārtas situācijās un nepārtraukti pilnveidojas;
* nodrošina nepārtrauktu kompetenču pilnveidošanu;
* izprot darba apstākļu uzlabošanas nepieciešamību, lai uzlabotu drošību.

VDzTI organizācijām jau ir norādījusi, ka ir jābūt pareizai un kvalitatīvi pamatotai pieejai iekšējo un ārējo procesu organizācijā, mērķu definēšanā, cilvēciskā un organizatoriskā faktora mazināšanā. Ieteikumi drošības kultūras modeļa pilnveidošanai parasti tiek iekļauti audita ziņojumus un prezentēti organizācijas auditu noslēguma sanāksmēs.

Pielikumā: Kopīgie drošības rādītāji par 2019.gadu un savstarpējās izmantojamības dati (MS Excel, 250 KB).

1. Dzelzceļa likuma 33.panta pirmā daļa [↑](#footnote-ref-1)
2. Komisijas lēmums Nr.2012/226/ES (2012.gada 23.aprīlis) par dzelzceļa sistēmas kopīgo drošības mērķu kopumu [↑](#footnote-ref-2)
3. Uzsākts [↑](#footnote-ref-3)
4. Uzsākts [↑](#footnote-ref-4)
5. <http://www.railbaltica.org/lv/> [↑](#footnote-ref-5)