

**Publiskais pārskats**

2018.gads

Riepnieku iela 2, Rīga, LV-1050

vdzti@vdzti.gov.lv

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

# **Satura rādītājs**

1. [Pārskata saturs 2](#_Toc517956476)
2. [Pamatinformācija par VDzTI 2](#_Toc517956477)
3. [VDzTI mērķis 3](#_Toc517956478)
4. [VDzTI darbības virzieni 3](#_Toc517956486)
5. [VDzTI darbības rezultāti 3](#_Toc517956486)

[Dzelzceļa kustības drošības līmeņa pārraudzība 4](#_Toc517956487)

[Uzraudzība 4](#_Toc517956488)

[Sertificēšana 5](#_Toc517956489)

[Ceturtā dzelzceļa pakotne 5](#_Toc517956490)

1. [VDzTI darbības rezultāti 8](#_Toc517956491)
2. [VDzTI budžeta izlietojums 7](#_Toc517956492)
3. [Kustības drošības stāvokļa novērtējums 8](#_Toc517956493)
4. [Uzraudzība 15](#_Toc517956494)

[Pārbaudes, auditi un apskates 15](#_Toc517956495)

[Dzelzceļa negadījumu izmeklēšana 17](#_Toc517956496)

[Būvobjektu pieņemšana ekspluatācijā 18](#_Toc517956497)

[Ritošā sastāva pieņemšana ekspluatācijā 18](#_Toc517956498)

1. [Būvniecība 19](#_Toc517956499)
2. [Sertificēšana 20](#_Toc517956500)
3. [Drošības sertifikāts 20](#_Toc517956501)
4. [Drošības apliecība 21](#_Toc517956502)
5. [Dzelzceļa speciālistu sertificēšana 22](#_Toc517956503)

[Vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu), palīgu un instruktoru sertificēšana 22](#_Toc517956504)

[Teorētiskā eksāmena organizēšana un atbildīgo personu zināšanu pārbaudes 23](#_Toc517956505)

[Bīstamo kravu konsultantu (padomnieku) darbība 24](#_Toc517956506)

1. [Tiesību aktu projekti 24](#_Toc517956507)
2. [Dalība starptautiskajās institūcijās un organizācijās 25](#_Toc517956508)
3. [VDzTI struktūra un personāls 25](#_Toc517956509)
4. [VDzTI komunikācija 26](#_Toc517956511)
5. [Plānotie pasākumi 2018.gadam 26](#_Toc517956512)

# **Pārskata saturs**

Pārskata mērķis ir atainot Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas (turpmāk - VDzTI) paveikto un sasniegtos rezultātus 2018.gadā. Pārskatā ir analizēti VDzTI sasniegtie rezultāti ar VDzTI stratēģijās noteikto, ņemot vērā galvenos iekšējos un ārējos faktorus, kas ir ietekmējuši VDzTI darbu.

Pārskata periodā Dzelzceļa likumā noteikto funkciju izpildes ietvaros tika veiktas 154 pārbaudes, uzsākts viens Drošības pārvaldības sistēmas audits. Tika izsniegti 7 drošības sertifikāti un 80 drošības apliecības dzelzceļa nozarē strādājošiem uzņēmumiem. Dzelzceļa speciālistu sertificēšanas ietvaros gada laikā sertificēti 98 vilces līdzekļu vadītāji, 53 vilces līdzekļu vadītāju palīgi un 16 mašīnisti instruktori, kā arī 31 bīstamo kravu pārvadājumu drošības konsultants un pieņemti lēmumi par 129 dzelzceļa speciālistiem - uzņēmumu dzelzceļa speciālistu atestācijas komisiju locekļiem. Veikta izmeklēšana 42 dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumiem. Izdotas ekspluatācijas atļaujas 3 jauniem ritošā sastāva tipiem, pieņemta ekspluatācijā 71 ritošā sastāva vienība, pieņemti ekspluatācijā 23 dzelzceļa infrastruktūras objekti. Pieņemts vairāk nekā 121 lēmums būvniecības jautājumos.

|  |  |
| --- | --- |
|  | VDzTI 2018.gadā arī uzsāka darbu pie:* ES Ceturtās dzelzceļa pakotnes tehniskā pīlāra tiesiskā regulējuma pārņemšanas
* dzelzceļa drošības kultūras ieviešanas starp dzelzceļa sektora dalībniekiem;
* liela apjoma drošības pārvaldības sistēmas auditu vienai komercsabiedrībai.

Vienlaikus VDzTI ir arī veikusi vairākus pasākumus, lai palielinātu iestādes darbības efektivitāti. |

Ņemot vērā auditu rezultātus, kas gūti, novērtējot VDzTI iekšējās kontroles efektivitāti, var secināt, ka VDzTI kontroles sistēma kopumā darbojas efektīvi un kontrolē galvenos riskus stratēģisko mērķu sasniegšanai.

# **Pamatinformācija par VDzTI**

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

 VDzTI atrodas Satiksmes ministrijas padotībā, kura tiek īstenota pārraudzības formā. VDzTI ir izveidota 1999.gada 1.jūlijā. Iestādes darbību nosaka Ministru kabineta 04.01.2005. noteikumi Nr.14 “Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas nolikums”. VDzTI vada direktors Andris Dunskis.

 VDzTI nodrošina drošības procesu uzraudzību dzelzceļa komercsabiedrībās. Kontrolei tiek pakļauti gan publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, gan privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji. Uzraudzīti tiek arī dzelzceļa pārvadātāji, kā arī komercsabiedrības, kas veic ritošā sastāva vai infrastruktūras, būvniecību, remontu vai apkopi.

VDzTI pamatfunkcijas nosaka [Dzelzceļa likuma](http://likumi.lv/doc.php?id=47774) 33.pants un [Bīstamo kravu aprites](http://likumi.lv/doc.php?id=220516) likuma 11.pants.

# **VDzTI mērķis**

Uzņēmējdarbība dzelzceļa nozarē ir droša, ja riskus efektīvi pārvalda katru dienu. To vislabāk panāk tie uzņēmumi, kam ir izveidotas labas drošības pārvaldības sistēmas, kas savstarpēji koordinē savas rīcības un novērtē riskus, efektīvi tos kontrolē. VDzTI pieeja ir vērsta uz drošības risku identificēšanu. VDzTI uzdevums ir pārliecināties, kā sektors to dara, un vai to darot, ievēro tiesību aktu prasības. Lai to īstenotu, VDzTI ir jānosaka skaidri savas rīcības mērķi un sagaidāmie rezultāti:

* vācot pierādījumus par risku pārvaldību dzelzceļa uzņēmumos;
* nodrošinot regulāru auditu un pārbaužu veikšanu;
* nodrošinot dzelzceļa sektora uzraudzību;
* nodrošinot atsevišķu dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu izmeklēšanu un reaģējot uz incidentiem;
* nodrošinot, ka Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja sagatavotie ieteikumi tiek pienācīgi ņemti vērā un, kur praktiski iespējams, tiek īstenoti;
* apkopojot drošības rādītājus un veicot risku analīzes;
* izskatot sūdzības un ieteikumus.

|  |  |
| --- | --- |
|  | VDzTI darbības pamatmērķis ir drošības risku identificēšana un atbilstošas uzraudzības nodrošināšana. Ir svarīgi nodrošināt drošus dzelzceļa pārvadājumus.  |

## VDzTI apakšmērķi ir:

## droši pārvadājumi – jānodrošina, ka dzelzceļa transporta nozarē iesaistīto uzņēmumu darbība drošības jautājumos tiek nepārtraukti pilnveidota un, lai dzelzceļa pārvadājumu drošības līmenis valstī nepasliktinās un atbilst ES tiesību aktos noteiktajam līmenim;

## darbības uzraudzība un sertificēšana dzelzceļa transportā - uzraudzīt uzņēmumu darbu un savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju prasību ievērošanu, sekot līdzi dzelzceļa speciālistu kompetences līmenim;

## pilnīga un droša informācija par kustības drošības stāvokli komercsabiedrībās;

## atklātu un caurspīdīgu prasību ieviešana visiem dzelzceļa sektora dalībniekiem;

## interešu aizstāvība ES institūciju darba grupās;

## iekšējo procesu pilnveidošana.

# **VDzTI darbības virzieni**

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

|  |  |
| --- | --- |
|  | Galvenie VDzTI darbības virzieni ir:1.virziens – dzelzceļa kustības drošības līmeņa pārraudzība;2.virziens – nepārtraukta un caurspīdīga nozares komersantu darbības uzraudzība;3.virziens – vienotu sertificēšanas procesu nodrošināšana;4.virzniens – darbs pie ES Ceturtās dzelzceļa pakotnes tiesiskā regulējuma prasību ieviešanas Latvijas likumdošanā;5.virziens - VDzTI darba efektivitātes pilnveide, caurspīdīga pārvaldība un pietiekami resursi. |

# **Dzelzceļa kustības drošības līmeņa pārraudzība**

Statistikas dati liecina, ka pēdējo desmit gadu laikā Latvijā nopietni dzelzceļa satiksmes negadījumi ir būtiski samazinājušies. Taču Latvijā joprojām ir ievērojami liels cietušo personu skaits. Drošība svarīga ikvienam dzelzceļa transporta lietotājam.

 VDzTI nodrošina drošības rādītāju uzskaiti, identificē riskus un analīzē drošības stāvokli dzelzceļa nozarē strādājošos uzņēmumos.

**1.tabula. Drošības līmeņa novērtējums**

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

Saskaņā ar statistikas datiem drošības rādītāji norāda, ka pastāv riski kategorijā “Citas” personas. Riski šajā kategorijā nozīmē to, ka 2018. gadā dzelzceļa negadījumos ir bijis samērā liels skaits cietušo, kas šķērsojuši dzelzceļu ignorējot drošības prasības vai atradušies dzelzceļa bīstamajā zonā, bieži vien atrodoties arī alkohola reibuma stāvoklī. Kopumā kustības drošības stāvoklis nav pasliktinājies, arī nopietnu negadījumu skaits pakāpeniski samazinās. Drošības uzlabošanas pasākumu sekmīgā īstenošanā būtiska nozīme ir sadarbības nodrošināšanā un veicināšanā starp visām iesaistītām institūcijām, lai veicinātu sabiedrības izglītošanu, informēšanu, infrastruktūras uzlabošanu, tiesiskā regulējuma pilnveidi.

 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 pret drošības prasībām. Būtiskākie apstākļi, kas ietekmē drošību dzelzceļa transportā:

* personīgās drošības prasību neievērošana šķērsojot sliežu ceļus (vilciena signālu ignorēšana, pārgalvība šķērsojot pārejas, pārgalvīga uzvedība uz perona, brīdinājuma zīmju neievērošana, austiņu lietošana);
* neuzmanība un personu atrašanās reibumā dzelzceļa bīstamajā zonā;
* autovadītāju attieksme pret ceļu satiksmes drošību (ceļa zīmju neievērošana, luksofora signālu neievērošana).

# **Uzraudzība**

VDzTI ar savu darbību cenšas panākt, lai ikviens dzelzceļa transporta pakalpojumu sniedzējs primāri rūpētos par drošu pakalpojumu sniegšanu un būtu par to atbildīgs. Veicot uzraudzību, VDzTI cenšas ievērot vairākus pamatprincipus – samērīgums, konsekventa pieeja, lietderība, paredzamība, atbildība un sadarbība. VDzTI uzraudzību nodrošina, balstoties uz identificētiem riskiem – reģistrētiem negadījumiem, konstatētajiem trūkumiem un to pakāpēm, drošības ziņojumiem. Ar savām pārbaudēm VDzTI veic komersantu darbības kontroli ekspluatācijas laikā, veic iekārtu un drošības aprīkojuma darbības kontroli, pārbauda dzelzceļa pārvadājumos iesaistītā personāla kompetenci, u.c.

**2.tabula. Rezultatīvo radītāju novērtējums**

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

# **Sertificēšana**

Preventīvā uzraudzība ietver uzņēmumu sertificēšanas procedūras. Sertificēšanas procesā pieteikuma iesniedzējam jāpierāda, ka tā plānotā darbība ir droša un skaidri noteikta uzņēmuma procedūrās un dokumentos. 2018.gadā visi dzelzceļa pārvadātāji veica pārsertifikāciju, saņemot drošības sertifikātu A un B daļas uz pieciem gadiem.

2018.gadā tika uzsākta būvatļauju izsniegšana Rail Baltica būvniecībai, taču mazāk kā tika sākotnēji plānots, kas saistāms ar zemju atsavināšanas problēmām. Tāpēc prognozējams, ka 2019.gadā varētu būtiski pieaugt izsniegto būvatļauju skaits un ar dzelzceļa būvniecību saistīto lēmumu skaits.

 3**.tabula. Rezultatīvo radītāju novērtējums**

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

# **ES Ceturtā dzelzceļa pakotne**

ES Ceturtā dzelzceļa pakotne ir Eiropas Savienības direktīvu un regulu kopums, ar ko Eiropas Savienībā plānots ieviest vienotu drošības sertifikātu pārvadātājiem, atvieglot ritekļu pieņemšanu ekspluatācijā, palielināt dzelzceļa komersantu atbildību par drošības procesu ievērošanu un pastiprināt to darbības uzraudzību. 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 drošības līmeni, 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.

 VDzTI šī brīža uzdevums ir piedalīties ES tiesību aktu pārņemšanas normatīvo dokumentu projektu izstrādē, identificēt riskus un problēmas saistībā ar 1520mm dzelzceļa tīkla specifiku, kā arī aktīvi darboties pie jaunu tiesību aktu projektu izstrādes Eiropas dzelzceļa aģentūrā un Eiropas Komisijā.

**4.tabula. Rezultatīvo radītāju novērtējums**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  **Darbības rezultāts** | **Rezultatīvais rādītājs** | **2017** | **2018** |
| Analizēta un izvērtēta SITS un nacionālo noteikumu atbilstība  | Izpēšu skaits gadā | 2 SITS izpētes | 1 SITS izpēte |
| Ceturtās dzelzceļa pakotnes transponēšana  | Ieviestas ES tiesību aktu prasības | Darbs pie pārņemšanas | Projekts “Grozījumi Dzelzceļa likumā” nosūtīts Satiksmes ministrijai |
| ES tiesību aktu projektu izstrāde | Dalība ES institūciju darba grupās (sanāksmju skaits) | Dalība 42 darba grupās | Dalība 35 darba grupās |

|  |  |
| --- | --- |
|  | 2018.gadā VDzTI sagatavoja priekšlikumus “Grozījumi Dzelzceļa likumā, lai pārņemtu ES Ceturtās dzelzceļa pakotnes tehniskajā pīlārā iekļautos tiesību aktus, kas skar drošības un savstarpējās izmantojamības jautājumus, kā arī VDzTI darbību.  |

Lai 1520mm sliežu ceļa platuma tīkla specifika tiktu ņemta vērā ES tiesību aktos, netiktu samazināta drošība un savstarpējā savietojamība, ir nepieciešama aktīva dalība ES, dzelzceļa starptautisko organizāciju un ERA darba grupu darbā sākot ar tiesību aktu projektu izstrādi līdz to pilnīgai apstiprināšanai ES institūcijās. VDzTI dalība darba grupās 2018.gadā:

* Eiropas komisijas:
* Dzelzceļu sistēmas savstarpējās izmantojamības un kustības drošības komitejas (RISC) sēdes;
* Ekspertu darba grupas saistībā ar Ceturto dzelzceļa pakotni;
* Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras darba grupas:
* valsts dzelzceļa drošības iestāžu sēdes (informācijas apmaiņa ar dzelzceļa drošības iestādēm);
* drošības novērtējuma darba grupa (kopējie drošības mērķi un rādītāji);
* savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju izmaiņu darba grupas (SITS jautājumi);
* OSJD/ERA savstarpēji organizētā kontaktgrupa par 1520mm platuma fizikāliem lielumiem atbilstoši savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās noteiktajiem parametriem (parametru salīdzināšana un izvērtēšana atbilstoši SITS prasībām);
* 1520mm dzelzceļa tīkla sadarbības nolīgumu darba grupa;
* Dzelzceļa sadarbības organizācijas (OSJD):
* II komisijas ekspertu darba grupas sanāksmēs par bīstamo kravu pārvadājumiem ;
* Transporta politikas un stratēģiskās attīstības komisijas sanāksmes;
* Apvienoto Nāciju Organizācijas:
* EEK Transporta komitejas Bīstamo kravu pārvadājumu jomā darba grupa (WP.15);

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

Lai nodrošinātu efektīvu iestādes darbību, VDzTI no 2014.gada pakāpeniski veic savu iekšējo procesu izvērtēšanu. Darbības ir vērstas uz to, lai samazinātu iestādes administratīvās izmaksas un nodrošinātu efektīvāku funkciju izpildi.

 VDzTI ir uzsākusi iekšējās IKT sistēmas izstrādi, kas nodrošinātu efektīvu elektronisko dokumentu uzkrāšanu, apriti un uzskaiti. VDzTI no 2015.gada ir ievērojami pieaugusi elektronisko dokumentu aprite un uzskaite. Panāktā efektivitāte veicina VDzTI procesu pilnveidi un ļauj izvērtēt iestādes darbu.

**5.tabula. Rezultatīvo radītāju novērtējums**

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

# **VDzTI darbības rezultāti**

VDzTI saskaņā ar Dzelzceļa likumā noteiktām funkcijām nodrošina pārbaudes dzelzceļa uzņēmumos, piedalās uz dzelzceļa notikušo negadījumu izmeklēšanās, pārbauda atsevišķu kategoriju dzelzceļa speciālistu atbilstību kvalifikācijas prasībām, izsniedz dzelzceļa speciālistiem profesionālās kompetences sertifikātus reglamentētajā sfērā, izsniedz komersantiem drošības sertifikātus un drošības apliecības, izskata dzelzceļa infrastruktūras būvprojektus, izsniedz būvatļaujas un sadarbojas ar ārvalstu publiskās pārvaldes institūcijām, starptautiskajām un nevalstiskajām organizācijām, to pārstāvjiem un ekspertiem. Bez tam VDzTI atzīst novērtēšanas iestādes 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 izpratnē un sniedz informāciju par dzelzceļa nozares iesaistīto pušu pienākumiem saistībā ar Komisijas 2014.gada 11.decembra regulu (ES) Nr. 1305/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas kravas pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmai un regulas (EK) Nr. 62/2006 atcelšanu un Komisijas 2011.gada 5.maija regulu (ES) Nr. 454/2011 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas dzelzceļu sistēmas pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu.

# **VDzTI budžeta izlietojums**

No 2010. gada 1. janvāra Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija (turpmāk Inspekcija) ir budžeta nefinansēta valsts pārvaldes iestāde, kura tiek finansēta no publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras finansējuma saskaņā ar Dzelzceļa likuma 33. panta piekto daļu, kas nosaka, ka Inspekcijai ik gadu no Dzelzceļa likuma 10.panta otrās daļas 1. un 2.punktā noteiktajiem finansēšanas avotiem piešķir finansējumu 0,43 procentu apmērā no kopējā dzelzceļa infrastruktūras finansējuma apjoma par iepriekšējo gadu.

Ar Ministru kabineta rīkojumu tika apstiprināts Inspekcijas budžets 2018.gadam 668653 EUR apmērā, kas izriet no Dzelzceļa likuma Pārejas noteikumu 49. punkta, ka 2016.,2017. un 2018.gadā finansējums Inspekcijai nedrīkst būt mazāks par finansējumu, kāds attiecīgi piešķirts 2015.gadam un reizināts ar koeficientu 1,1.

 **6**.**tabula. Budžeta izlietojums 2018.gadā**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Iepriekšējā gadā (faktiskā izpilde)** | **Pārskata gadā** |
| **apstiprināts likumā** | **faktiskā izpilde** |
| Finanšu resursi izdevumu segšanai (kopā) | 668653 | 668653 | 668653 |
| dotācijas |  |  |  |
| maksas pakalpojumi un citi pašu ieņēmumi | 668653 | 668653 | 668653 |
| ārvalstu finanšu palīdzība |  |  |  |
| ziedojumi un dāvinājumi |  |  |  |
| Izdevumi (kopā) | 674032 | 668653 | 668653 |
| uzturēšanas izdevumi (kopā) | 668759 | 663653 | 663653 |
| kārtējie izdevumi | 668759 | 663653 | 663653 |
| procentu izdevumi |   |   |   |

# No piešķirtā 668653 EUR finansējuma 2018. gadam 663653 EUR paredzēti kārtējo izdevumu segšanai, tai skaitā 550739 EUR darbinieku atlīdzībai, precēm un pakalpojumiem 112914 EUR. Kapitāliem izdevumiem paredzēti 5000 EUR.

# Pamatojoties uz 24.03.1994.gada likuma „Likums par budžetu un finansu vadību” ar grozījumiem 6.1.panta 5. daļu budžeta nefinansētu iestāžu kārtējā gada līdzekļu atlikumu var izmantot nākamajā gadā izdevumu finansēšanai.

# **Kustības drošības stāvokļa novērtējums**

Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija nodrošina kontroli par dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas pareizību un veic to uzskaiti. Negadījumu kopums veido kopīgos drošības rādītājus, kas iedala negadījumus pēc kategorijām, cietušos pēc kategorijām un izmaksām. Datu kvalitāti un pilnīgumu nodrošina VDzTI, kas ik mēnesi publicē negadījumu datus savā tīmekļa vietnē un tie ir pieejami sadaļā Statistika.

**Laika posmā no 2004.gada dzelzceļa satiksmes negadījumu skaits pakāpeniski samazinās**. Arī cietušo personu skaits ir samazinājies. Tomēr ne visiem drošības rādītājiem ir tendence samazināties. Riski pastāv uz dzelzceļa pārbrauktuvēm.

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Negadījumi** | **Gājuši bojā** | **Guvuši miesas bojājumus**  |
| **Periodi** | **2004-2017** | **2004-2018** | **2004-2017** | **2004-2018** | **2004-2017** | **2004-2018** |
| Vidējais radītājs | 39,21 | 37,93 | 20,85 | 20,26 | 18,35 | 17,66 |
| Centrālā vērtība | 33 | 31 | 18 | 18 | 16 | 15 |
| Visbiežāk sastopamā vērtība | 25 | 25 | 18 | 18 | 8 | 8 |
| Zemākais rādītājs | 18 | 18 | 8 | 8 | 3 | 3 |
| Augstākais rādītājs | 70 | 70 | 34 | 34 | 42 | 42 |
| Kopā | 549 | 569 | 292 | 304 | 257 | 265 |
| Tendence | Kritums | Kritums | Nemainīgs | Kritums | Kritums | Kritums |

Pēc izanalizētiem datiem ir redzams, ka negadījumu skaitam samazinoties līdz 35 negadījumiem gadā, samazinās arī letālo gadījumu skaits. Samazinoties negadījumu skaitam zem 35 negadījumiem gadā, letālo gadījumu skaitam nav tendence secīgi samazināties. Samazinājums ir vērojams mazāks, jo vairumā negadījumi ir ar letālām sekām.

 Latvijā vidēji uz vienu negadījumu ir viens cietušais. No 2004.gada cietušo skaitam uz vienu negadījumu ir tendence samazināties.

 **2018.gadā reģistrēti 20 nopietni negadījumi**, kas klasificējami kā negadījumi ar cilvēkiem ritošā sastāva kustības laikā un negadījumi uz dzelzceļa pārbrauktuvēm. Visos negadījumos bija cietušie. 2018.gadā ir reģistrēts viens negadījums ar pasažieri, tam izkāpjot no vilciena. No nopietnu negadījumu kopskaita vēl joprojām lielāko negadījumu īpatsvaru (vidēji 75,92%) veido negadījumi ar cilvēkiem vilciena kustības laikā. Otrs lielākais īpatsvars ir negadījumiem uz dzelzceļa pārbrauktuvēm. Savukārt šajos negadījumos lielāko īpatsvaru (18,98) veido nevis sadursmes uz autotransportu, bet gan gadījumi personai uzbraucot virsū, kad tā ir šķērsojusi dzelzceļa pārbrauktuvi. 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), sastāda 71% no kopējā negadījumu skaita uz dzelzceļa pārbrauktuvēm.

 Salīdzinošu mazs īpatsvars - sadursmes ar vilcieniem, nobraukšana no sliedēm un ritošā sastāva ugunsgrēki.

 No 2015.gada nav reģistrēti negadījumi ar bīstamo kravu, kam būtu nopietna ietekme uz drošību.

Cēloņi šādiem negadījumiem ir gan sociālie, gan ekonomiskie faktori, kas ietekmē negadījuma rezultātu. **Sociālie un demogrāfiskie faktori, kas ietekmē negadījumu rezultātus**:

* **dzimums** – lielāko daļu negadījumos cieš *vīrieši*. Tie ir *76% no cietušo personu kopskaita*.
* **vecums** – tiek traumētas personas darbspējīgā vecumā. *28% gadījumos cieta personas vecumā no 41-60 gadiem un pārsvarā vīrieši*. Jāatzīmē, ka ievērojami liels skaits cietušo ir vecāki par 65 gadiem. 3% no kopējo negadījuma skaita ir cietuši bērni vecumā līdz 10 gadiem.
* **drošības kultūras ievērošana** – 25 % no cietušajām personām ir lietojušas alkoholu (gulēšana uz platformām vai sliedēm), austiņu lietošana šķērsojot pārejas vai pārbrauktuves, sliežu ceļa šķērsošana tieša vilciena tuvumā, īsziņu rakstīšana, mūzikas klausīšanās, runāšana pa telefonu.
* **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 16,8%. Pašnāvību skaits gadu no gada svārstās. Pašnāvību gadījumi visvārāk reģistrēti ar personām vecumā no 20 līdz 35 gadiem. 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;
* **drošības mērķu noteikšana –** ir nepieciešams līdzsvars starp komerciju un drošību, ne vienmēr komercsabiedrībām drošības prasības tiek noteiktas kā prioritāte;
* **pārvadājumu apjoms**.

**Laika apstākļi** arī ietekmē negadījumu statistisku:

* **gadalaiki** - Nopietniem negadījumiem nav nekādas tendences uz sezonalitāti, bet **kopumā 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 personu atgriešanās no atvaļinājuma un mācību sākšanās skolās saistās ar steigu un pārdrošību. 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. Jo īpaši izteikts periods ir no plkst.16:00 līdz plkst.22:00.
* **temperatūra** – lielas temperatūru svārstības rada risku infrastruktūras bojājumiem, arī ritošajam sastāvam. Lai mazinātu risku, regulāri veic infrastruktūras stāvokļa uzraudzību un kur nepieciešams, ierobežo satiksmi vai kustības ātrumu.

Ja izvērtē kustības drošības stāvokli (nopietnus negadījumus) attiecībā pret pārvadājumu apjomu (miljons vilcienkilometriem), relatīvajam radītājam ir tendence samazināties. Ievērojams samazinājums ir bijis, kad personas ir guvušas miesas bojājumus. Ne tik straujš samazinājums ir vērojams negadījumos ar letālām sekām. Veicot datu analīzi no 2004.gada ir secināms, ka no kopējā negadījumu skaita 54% ir ar letālām sekām, 46% cietušie gūst smagus 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.-2018.gads), lielākais īpatsvars ir nepiederošām personām atrodoties paaugstinātas bīstamības zonā un personām šķērsojot pārbrauktuves. Samērā lielu īpatsvaru veido arī to cietušo personu kategorijas, kas nav ievērojušas drošības prasības atrodoties uz peroniem/platformām. 2018.gadā ir reģistrēts viens negadījums ar pasažieri, kur pasažiera steigas un neuzmanības dēļ tas tika traumēts ar vilciena durvīm. Kategorijas, kuras ir pakļautas lielākajiem riskiem - pārbrauktuves lietotāji un personas, kas atrodas uz peroniem un šķērso sliežu ceļus neatļautās vietās, it īpaši atrodoties alkohola reibuma stāvoklī. Cietušo personu skaits pakāpeniski samazinās. No 2009.gada cietušo skaits ir zem vidējā rādītāja - 37,76. Pieaug arī tādi gadījumi, kad jaunieši atrodas uz vilcienu sastāva autosakabēm vai elektrovilcienu gala vagoniem bez atļaujas. Pieaug t.s. “sērfotāju” skaits, lai piedzīvotu ko ekstrēmu. Ļoti liela ietekme ir internetā redzamajam attiecībā uz ekstrēmiem piedzīvojumiem.

**8.tabula. Datu salīdzinājums pa cietušo kategorijām**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **pasažieris** | **nodarbinātais** | **pārbrauktuves lietotājs** | **noteikumu pārkāpējs** | **cita persona ārpus platformas** | **cita persona uz platformas** |
| Vidējais radītājs | **1** | **1,73** | **10,46** | **18,6** | **2,6** | **3,26** |
| Centrālā vērtība | **0** | **1** | **9** | **18** | **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 | **15** | **26** | **157** | **279** | **39** | **49** |
| Tendence | **Nemainīgs** | **Nemainīgs** | **Nemainīgs** | **Kritums** | **Kāpums** | **Kritums** |

Visvairāk negadījumu ir bijuši ar pasažieru vilcieniem. Līdzīgs sadalījums ir par 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.

Par nopietnu negadījumu rašanās cēloņiem var būt arī **tehniskie faktori**:

* **infrastruktūra un tās aprīkojums** – sliežu ceļa elementu bojājumi;
* **ritošais sastāvs** – ritošā sastāva elementu bojājumi;
* **kustības organizācija** – personāla kļūdas**.**

Analizējot dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu datus arī ir novērojama tendence pakāpeniskai tehnisku faktoru radītu pārkāpumu skaita samazināšanai.

2018.gadā reģistrēti tikai četri dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumi, kas ir saistīti ar tehniskiem faktoriem un ir zemākais rādītājs.

Sliežu lūzumu skaits ievērojami samazinās, kas ir saistīts ar precīzu metināšanas procedūru ievērošanu. Arī sliežu ceļu ģeometrijas noviržu skaits samazinās. Būtiski ir samazinājies riteņu ass bojājumu vai lūzumu skaits, kas saistīts ar ritošā sastāva tehniskā stāvokļa kontroles pastiprināšanos. No 2010.gada nav reģistrēts neviens vairāk atļaujošās signāluguns ieslēgšanās gadījums aizliedzošā vietā. Ir uzlabots signalizācijas tehniskais stāvoklis. Pabraukšana garām aizliedzošajam signālam gadu no gada mainās, kas ir cieši saistāms ar cilvēciskiem un organizatoriskiem faktoriem.

2018.gadā nav bijis neviens tāds dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpums, kas būtu novedis pie nopietna negadījuma.

|  |  |
| --- | --- |
|  | 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;
* dzelzceļu satiksmes drošības attīstības un drošības problēmu izpratnei ir nepieciešami precīzi dati, kas sniedz informāciju par to, kā, kur un cik tālu cilvēki pārvietojas un kas ir šie cilvēki;
* datiem ir raksturīga mainība. Tāpēc ir svarīgi izstrādāt sistēmas, kas nodrošina maksimālu datu kvalitāti. VDzTI ir uzsākusi darbu pie vienotas un strukturētas negadījumu datu uzskaites sistēmas izveides;
 |

# **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, pārbaudot, vai pārvadātāji un infrastruktūras pārvaldītāji atbilst viņu likumīgajam statusam, drošības pārvaldības sistēmu efektivitātes izvērtēšana, pārliecinoties, vai uzņēmumi apzinās savus riskus un tos pārvalda, pārbaudes ritošajam sastāvam un dzelzceļa infrastruktūras būvobjektiem, bīstamo kravu pārvadājumu uzraudzība, dzelzceļa pārbrauktuvju uzraudzība un dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšana. |

# **Pārbaudes, auditi un apskates**

 2018.gadā ir veiktas 154 pārbaudes. Ir uzsākts viens drošības pārvaldības sistēmas audits, kuru plānots pabeigt 2019.gada nogalē.

Veicot izvērtējumu ir secināms, ka pārbaužu skaitam joprojām ir tendence pieaugt. VDzTI plāno pārbaužu skaita pakāpenisku samazināšanu līdz 100 pārbaudēm gadā, kas saistāms ar pakāpenisku 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. Šobrīd vidējais statistiskais rādītājs ir 142,2 pārbaudes gadā. No 2004.gada VDzTI ir veikusi 2136 pārbaudes. Zemākais rādītājs no 2004.gada ir 94 pārbaudes gadā, augstākais rādītājs 200 pārbaudes gadā.

|  |  |
| --- | --- |
|  | Lai plānotu pārbaudes, VDzTI ir noteikusi skaidrus pārbaužu biežuma un periodiskuma kritērijus komercsabiedrībās. Drošības pārvaldības sistēmu auditēšana tiek plānota trīs gadu periodam. |

 No kopējā pārbaužu skaita 2018.gadā 85% gadījumos tika nodrošinātas plānotās pārbaudes. Vidēji neplānoto pārbaužu skaits pa gadiem svārstās 15-30% robežās. Katru mēnesi VDzTI plāno pārbaudes izvērtējot komersantu darbības riskus.

 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.

 2018.gadā 80% gadījumos VDzTI ir organizējusi kompleksās pārbaudes, lai mazinātu administratīvo slogu un nodrošinātu visu iespējamo virzienu pārbaudes. Mērķa pārbaudēs tiek nodrošinātas padziļinātas pārbaudes, piemēram, sliežu ceļa uzturēšanas normu ievērošana vai ritošā sastāva tehniskā stāvokļa kontrole vai bīstamo kravu pārvadājumu uzraudzība.

 VDzTI 2018.gadā uzsāka vienu organizācijas drošības pārvaldības sistēmas auditu. Izskatāmie elementi ir - drošības politika, drošības pārvaldības sistēmas izstrāde, ieviešana un uzturēšana, informācijas aprite, organizācijas pārvaldība drošības jomā, organizācijas stratēģiskie mērķi, organizatoriskās funkcijas, pienākumu deleģēšana personālam, atbildība un pilnvaras, apspriešanās ar personālu, procesu uzraudzība un kontrole, kvalitatīvie un kvantitatīvie mērķi drošības uzturēšanai un paaugstināšanai, plāni un procedūras šo mērķu sasniegšanai, darba plānu izstrāde un kontrole, drošības pārvaldības sistēmas apraksts un tā sistemātiska pilnveidošana, dokumentu pārvaldības procesi, drošības informācijas dokumentēšana un analizēšana, informācijas radīšana un atjaunināšana, informācijas aprite un kontrole, iesaistīto pušu uzraudzība un kontrole, procesu pārskatīšana un izmaiņu plānošana. Auditu plānots pabeigt 2019.gada nogalē.

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

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| **Pārbaudes** | **186** | **174** | **161** | **126** | **154** |
| drošības pārvaldības sistēmas elementu audits | 2 | 1 | 1[[3]](#footnote-3) | 1 | 1[[4]](#footnote-4) |
| **kompleksā pārbaude** | 55 | 91 | 84 | 81 | 92 |
| **mērķa pārbaude** | 128 | 82 | 77 | 44 | 61 |
| **Pieņemti lēmumi par** |  |  |  |  |  |
| sliežu ceļu ekspluatācijas aizliegšanu  | 17 | 48 | 62 | 74 | 106 |
| ritošā sastāva atstādināšanu no ekspluatācijas  | 10 | 24 | 22 | 23 | 4 |
|  dzelzceļu speciālistu atstādināšana no darba pienākumu veikšanas | 6 | 13 | 2 | 1 | 0 |
| Izdoti priekšraksti  | 150 | 89 | 75 | 75 | 124 |
| Sagatavoti audita ziņojumi | 2 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Sastādīti administratīvie protokoli | 1 | 8 | 10 | 7 | 3 |

 Ar katru gadu pieaug sliežu ceļu ekspluatācijas aizliegumu skaits. Kā iemesls ir minams nepietiekošas uzmanības pievēršana sliežu ceļu tehniskajam stāvoklim uz privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras. 2018. 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 deviņas reizes ir piedalījušies arī komisiju darbā par dzelzceļa pārbrauktuvju ierīkošanu, aprīkošanu vai slēgšanu. 2018.gadā vecākie inspektori ir piedalījušies 249 ikgadējās dzelzceļa pārbrauktuvju komisijas apskatēs. Tas ir augstākais sasniegtais rādītājs no 2004. Vidējais rādītājs ir 137,93 pārbaudes gadā. VDzTI mērķis ir kustības drošības uzturēšana. Ir ļoti svarīgi, lai iedzīvotāji var šķērsot pārbrauktuves droši. Tādēļ ir ļoti svarīgi veikt pārbrauktuvju apskati un sekot līdzi pārbrauktuvju uzlabošanas pasākumiem. Pēc pārbrauktuvju apskatēm VDzTI uzrauga kā pārbrauktuvju pārvaldītāji veic uzlabošanas pasākumus.

# **Dzelzceļa negadījumu izmeklēšana**

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

VDzTI 2018.gadā ir izmeklējusi 42 dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumus. Izmeklēto pārkāpumu skaits ir pieaudzis. VDzTI nopietnu negadījumu izmeklēšanās nav piedalījusies no 2013.gada. Pārkāpumiem nav vērojamas nopietnas sekas un cietušie. Taču dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumi nedrīkst būt neizmeklēti, jo ir nepieciešams identificēt iemeslus un apzināt riskus, lai nepieļautu līdzīgu gadījumu rašanos. Iemesli satiksmes drošības pārkāpumiem var būt trūkumi infrastruktūras vai ritošā sastāva tehniskā stāvokļa uzturēšanā, procedūru neievērošana, organizācijas drošības 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 2018.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;
* dzelzceļa ritošā sastāva aizripošana aiz stāvēšanas ceļa kontrolstabiņa, luksofora vai izolētām salaidnēm.

# **Būvobjektu pieņemšana ekspluatācijā**

VDzTI 2018.gadā ekspluatācijā ir pieņēmusi 23 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)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| **Pieņemti lēmumi par dzelzceļa būvobjektu pieņemšanu ekspluatācijā** | **38** | **76** | **51** | **36** | **23** |
| atjaunošana | 11 | 14 | 5 | 3 | 5 |
| jaunbūve | 10 | 17 | 6 | 22 | 6 |
| pārbūve | 7 | 45 | 40 | 11 | 11 |
| nojaukšana | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| **Būvobjektu veidi** |  |  |  |  |  |
| sliežu ceļi | 23 | 67 | 11 | 3 | 11 |
| kustības vadības automātiskās sistēmas | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| optiskie kabeļi | 0 | 0 | 0 | 10 | 1 |
| citi infrastruktūras objekti | 11 | 9 | 40 | 23 | 11 |

Augstākais sasniegtais rādītājs ir 2011.gads, kad tika pieņemts ekspluatācijā 101 objekts apgūstot ES struktūrfondu līdzekļus. Šobrīd būvniecībā ir vērojams kritums, kas varētu būt saistīts ar uzsāktiem, bet vēl nepabeigtiem projektiem.

# **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.

2018.gadā VDzTI pieņēma ekspluatācijā 3 ritošā sastāva tipus un 71 vienību. Samazinājums ir saistāms ar ritošā sastāva parka nomaiņas pabeigšanu, kā arī ekonomisko ietekmi uz nozari, samazinoties kravu pārvadājumiem.

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

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| **Pieņemti ritošā sastāva tipi** | **5** | **6** | **8** | **7** | **3** |
| vilces riteklis | 1 | 2 | 5 | 3 | 2 |
| kravas vagons | 3 | 0 | 1 | 3 | 1 |
| speciālais riteklis | 1 | 3 | 2 | 1 | 0 |
| pasažieru vagons | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| **Pieņemtas ekspluatācijā ritošā sastāva vienības** | **325** | **146** | **82** | **75** | **71** |
| kravas vagoni | 304 | 102 | 53 | 28 | 45 |
| speciālais ritošais sastāvs | 6 | 14 | 4 | 5 | 0 |
| vilces ritošais sastāvs | 15 | 20 | 25 | 42 | 26 |
| pasažieru vagons | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 |
| pēc modernizācijas | 10 | 15 | 28 | 14 | 20 |
| jaunbūvētas | 289 | 14 | 5 | 22 | 6 |
| lietotas, pirmo reizi tirgū piedāvātas | 26 | 117 | 49 | 39 | 47 |

|  |  |
| --- | --- |
|  | 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.  |

# **Būvniecība**

Būvniecības procesu uzraudzības kārtību nosaka 2014.gada 2.septembra Ministru kabineta noteikumi Nr.530 „[Dzelzceļa būvnoteikumi](http://likumi.lv/doc.php?id=269165)".   VDzTI, kā specializētā būvvalde dzelzceļa transporta nozarē, izsniedz būvatļaujas un veic atzīmes būvatļaujās par projektēšanas nosacījumu izpildi, par būvdarbu uzsākšanas nosacījumu izpildi. Būvatļaujas tiek izsniegtas bez maksas.

VDzTI 2018.gadā pieņēma 48 lēmumus par būvatļauju izsniegšanu. Neskatoties uz to, ka pieņemto lēmumu skaits gadu no gada svārstās, tendence norāda par lēmumu skaita pieaugumu.

Attēlā arī ir vērojams, ka izsniegto būvatļauju apjoms ir lielāks, kā pieņemtie ekspluatācijā buvobjekti. Ne visas būvniecības ieceres tiek pabeigtas. Attiecībā pret izdoto būvatļauju skaitu, 54% būvobjektu tiek pabeigti.

VDzTI 2017.gadā ir saņēmusi 153 iesniegumus būvatļaujas, būvdarbu vai būvprojekta nosacījumu saņemšanai, kopumā pieņemot 121 lēmumu par būvatļaujas, būvdarbu vai būvprojekta nosacījumu izsniegšanu.

**12.tabula Pieņemti lēmumi būvniecībā (pa gadiem)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Būvatļauju izsniegšana | 23 | 109 | 27 | 34 | 48 |
| Būvatļaujā iekļauto nosacījumu izpildes izskatīšana | 12 | 139 | 20 | 28 | 23 |
| Nosacījumu par būvdarbiem izskatīšana  | 3 | 111 | 28 | 39 | 40 |
| Būvobjektu pārbaudes | 1 | 55 | 8 | 29 | 13 |

|  |  |
| --- | --- |
|  | Informācija par būvniecības procesiem ir pieejama VDzTI tīmekļa vietnē [www.vdzti.gov.lv](http://www.vdzti.gov.lv) , sadaļā Būvniecības ieceres.  |

# **Sertificēšana**

 VDzTI nodrošina dzelzceļa drošības sertifikātu A un B daļu un drošības apliecību izsniegšanu, dzelzceļa speciālistu atestāciju un sertificēšanu. Atbilstības izvērtēšanas process tiek nodrošināts bez maksas.

|  |  |
| --- | --- |
|  | Visa sertificēšanas procesa informācija ir pieejama VDzTI tīmekļa vietnē [www.vdzti.gov.lv](http://www.vdzti.gov.lv) sadaļā Darbības atļaujas/ Drošības sertifikāti vai Drošības apliecības, vai Vilces līdzekļu vadītāju sertifikācija. Informācija tiek nepārtraukti aktualizēta.  |

# **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 darbojas  seši komercuzņēmumi, kuriem, atbilstoši noteiktajiem drošības nosacījumiem, ir 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” un a/s „Lietuvos geležinkeliai”.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  Drošības sertifikāta A daļa tiek izdota pārvadātājiem, kuri ir izveidojuši un uztur drošības pārvaldības sistēmu. Drošības sertifikāta B daļa tiek izdota pārvadātājiem, kas atbilst Latvijā noteiktajām prasībām tehniskās ekspluatācijas jomā un drošības prasībām attiecībā uz personālu, ritošo sastāvu un komercsabiedrības iekšējo struktūru. |

VDzTI 2018.gadā izsniedza 7 drošības sertifikātu A un B daļas. No 2004.gada VDzTI ir izsniegusi 83 sertifikātus. Vidējais rādītājs ir 5,86 sertifikāti gadā. Visvairāk drošības sertifikātu tika izsniegts 2017.gadā. Izvērtējot datus un ņemot vērā vienotā drošības sertifikāta ieviešanu, ir prognozējams, ka izsniegto drošības sertifikātu skaits samazināsies.

Drošības sertifikāta A daļa tiek reģistrēta vienotā reģistrā, kuru uztur ERA ar dalībvalstij noteiktu sertifikāta numuru. Dalībvalstu izsniegtos drošības sertifikātus (A daļas) pārvadātāju uzņēmumiem ir iespējams apskatīt Eiropas Savienības dzelzceļu aģentūras tīmekļa vietnē.

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

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| **Izsniegts drošības sertifikāta A daļa** | **0** | **1** | **2** | **2** | **4** |
| jauns drošības sertifikāts | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 |
| atjaunots drošības sertifikāts | 0 | 0 | 1 | 0 | 4 |
| precizēts/grozīts drošības sertifikāts | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| pasažieru un kravu pārvadājumiem | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| pasažieru pārvadājumiem | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 |
| kravu pārvadājumiem | 0 | 1 | 0 | 2 | 2 |
| **Izsniegts drošības sertifikāta B daļa** | **2** | **1** | **3** | **8** | **3** |
| jauns drošības sertifikāts | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| atjaunots drošības sertifikāts | 1 | 0 | 1 | 6 | 3 |
| precizēts/grozīts drošības sertifikāts | 1 | 1 | 2 | 1 | 0 |
| pasažieru un kravu pārvadājumiem | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| pasažieru pārvadājumiem | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 |
| kravu pārvadājumiem | 1 | 0 | 1 | 7 | 2 |

2017.gadā VDzTI saņēma 9 iesniegumus drošības sertifikātu saņemšanai, par ko tika pieņemti lēmumi. 2018.gadā kopumā tika pieņemti 20 lēmumi – par riska novērtēšanu, par termiņa pagarināšanu un par papildus informācijas pieprasīšanu.

# **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 80 drošības apliecības, apturēja 24 drošības apliecību darbību un anulēja 22 drošības apliecības.

Vidējais izsniegto drošības apliecību skaits gadā ir 61,34 apliecības. Augstākais rādītājs ir bijis 2010.gadā, kad tika izsniegta 161 drošības apliecība, kas saistāms ar pārejas perioda termiņa beigām. Izvērtējot datus, novērojams, ka izsniegto drošības apliecību skaitam ir tendence pieaugt. Pieaugums ir saistāms ar atjaunojamām apliecībām - sakarā ar komercsabiedrību nosaukuma maiņu, juridiskās adreses maiņu, izmaiņām komercdarbības jomā vai uzņēmumu restrukturizāciju.

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

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|    | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| **Komercdarbība jomas** |  |  |  |  |  |
| ritošā sastāva būvniecība, remonts vai tehniskā apkope  | 6 | 7 | 4 | 5 | 5 |
| par tehnisko apkopi atbildīgā struktūrvienība, tai skaitā | 30 | 18 | 4 | 34 | 20 |
| *kravas vagonu tehniskā apkope* | 10 | 6 | 2 | 22 | 8 |
| dzelzceļa infrastruktūras tehniskā aprīkojuma būvniecība, remonts un tehniskā apkope | 33 | 38 | 23 | 51 | 44 |
| manevru darbi | 12 | 6 | 18 | 5 | 5 |
| dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšana | 39 | 102 | 101 | 49 | 51 |
| **Drošības apliecības veids** |  |  |  |  |  |
| jauna drošības apliecība | 25 | 84 | 29 | 46 | 17 |
| atjaunota drošības apliecība | 25 | 42 | 46 | 41 | 42 |
| precizēta/grozīta drošības apliecība | 24 | 23 | 27 | 8 | 21 |
| **Anulētas drošības apliecības** | **12** | **27** | **20** | **19** | **22** |
| **Apturēta drošības apliecību darbība** | **11** | **20** | **44** | **21** | **24** |

#

# **Dzelzceļa speciālistu sertificēšana**

Ietver sevī vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu), palīgu un instruktoru sertificēšanu, komersantu komisijas locekļu un tādu atbildīgo personu, kas veic komersanta dzelzceļa speciālistu zināšanu pārbaudes, bīstamo kravu drošības konsultantu eksamināciju.

**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 197 eksaminācijas, 167 personām piešķirot sertifikātus, kas ir 84,77% no kopējā eksāmenu skaita. Ir novērojams, ka eksāmenu rezultāti uzlabojas. Proti, ir vairāk nokārtoti eksāmeni ar pozitīvu rezultātu attiecībā pret visiem organizētiem eksāmeniem. Vilces līdzekļu vadītāju sertificēšanai ir raksturīgs cikliskums. Neskatoties uz cikliskumu, tendences norāda, ka sertificējamo personu skaits nedaudz pieaug.

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 2805 vilces līdzekļu vadītāju sertifikāti. Kopumā VDzTI no 2005.gada ir izsniegusi 4805 sertifikātus. Statistiski vidēji gadā tiek piešķirti 297,57 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 2018.gadā ir organizējusi 384 teorētiskos eksāmenus, kur 34% dzelzceļa speciālistiem ir piešķirtas tiesības - 167 atbildīgajām personām ir tiesības veikt dzelzceļa speciālistu zināšanu pārbaudi.  Teorētisko eksāmenu dzelzceļa speciālisti kārto ik pēc trīs gadiem.

Veicot datu izvērtēšanu ir redzams, ka piešķirto tiesību skaits nepieaug proporcionāli noteikto eksāmenu skaitam, kas norāda par rezultātu pasliktināšanos attiecībā uz tehniskās ekspluatācijas zināšanām. VDZTI jau ir ieplānojusi veikt uzraudzības pasākumus, lai mazinātu kustības drošības risku komersantu vidū.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  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. Jautājumu grupas izdalītas atsevišķās kategorijās. |

# **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 bīstamo kravu drošības konsultantu kompetences paaugstināšanas un eksaminācijas procesus.

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

VDzTI 2018.gadā ir organizējusi 36 eksāmenus un ir piešķirts 31 sertifikāts bīstamo kravu drošības konsultantiem. Vidēji gadā sertifikāti tiek piešķirti 26,85 personām. Ir arī vērojama pieauguma tendence piešķirto sertifikātu skaitam. Izvērtējot rezultātus, 86% no saņemtajiem pretendentiem, tiek piešķirti sertifikāti. Rezultāts ir vērtējams kā ļoti labs.

# **Tiesību aktu projekti**

VDzTI 2018.gadā sagatavoja un iesniedza Satiksmes ministrijai piecus normatīvo aktu projektus par drošības sertifikācijas jautājumiem saistībā ar ES tiesību aktu pārņemšanu*.*

**15.tabula. VDZTI sagatavoto tiesību aktu projektu skaits**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|   | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Sagatavoto normatīvo aktu projektu skaits pārskata gadā | 8 | 8 | 3 | 1 | 5 |

|  |  |
| --- | --- |
|  |  2018.gadā tika iesniegti priekšlikumi “Ģrozījumi Dzelzceļa likumā” pārņemot Ceturtās Dzelzceļa pakotnes tehniskā pīlāra tiesību aktus. Priekšlikumi ietver būtiskas izmaiņas drošības sertificēšanas un ritekļu autorizēšanas procesos, kā arī VDZTI funkcijās.  |

 VDzTI 2018.gadā ir veikusi 4 tiesību aktu tulkojuma kvalitātes ES tiesību aktu projektiem. Vairumā gadījumos VDzTI iebildumi ir ņemti vērā.

# **Dalība starptautiskajās institūcijās un organizācijās**

VDzTI dalība darba grupās 2018.gadā:

* EK Eiropas dzelzceļu sistēmas savstarpējās izmantojamības un kustības drošības komitejas (RISC) sēdes;
* Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras darba grupas:
* Nacionālo drošības iestāžu sēdes (informācijas apmaiņa ar drošības iestādēm);
* Drošības novērtējuma darba grupa (kopējie drošības mērķi un rādītāji);
* Savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju izmaiņu darba grupas (SITS jautājumi);
* OSJD/ERA savstarpēji organizētā kontaktgrupa par 1520mm platuma fizikāliem lielumiem atbilstoši savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās noteiktajiem parametriem (parametru salīdzināšana un izvērtēšana atbilstoši SITS prasībām);
* 1520m dzelzceļa tīkla apakšgrupa;
* Dzelzceļa sadarbības organizācijas (OSJD):
* II komisijas ekspertu darba grupas sanāksmēs par bīstamo kravu pārvadājumiem ;
* Transporta politikas un stratēģiskās attīstības komisija;
* Apvienoto Nāciju Organizācijas:
* EEK Transporta komitejas Bīstamo kravu pārvadājumu jomā darba grupa (WP.15);
* RID drošības komitejas kārtējās kopējā sanāksmēs WP.15/AC.1.
* Starptautiskās valsts pārvaldes dzelzceļa inspekciju sakaru grupas (ILGGRI) sēdes.

Vidējā dalība gadā ir 37,57 sanāksmes.

Sasniegtie rezultāti dalībai sanāksmēs:

* analizētas un izvērtētas SITS attiecībā uz 1520mm dzelzceļa tīklu platumu;
* definēti 1520 mm tīkla parametri un specifiskās prasības;
* ir atklātie punkti par 1520m dzelzceļa tīklu;
* identificēti Latvijai interesējošie riski kustības drošības jomā;
* veikta analīze par bīstamo kravu pārvadājumiem un to specifiku dzelzceļa transportā;
* identificēti tīkla parametri un atainoti savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās.

# **VDzTI struktūra un personāls**

## VDzTI struktūra 2018.gadā nav mainījusies. Uz 2018.gada 31.decembri inspekcijā bija 22 amata vietas. Pārskata gadā inspekcijā tika nodarbinātas 22 personas.

VDzTI ir četras struktūrvienības, kur trīs no tām nodrošina kontroles un uzraudzības funkcijas, viena struktūrvienība nodrošina atbalsta funkcijas.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  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. 57% darbinieku ir maģistra grāds vai otra augstākā izglītība. |

**16.tabula. VDzTI personālsastāva raksturojošie rādītāji pa gadiem**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Personālsastāva raksturojošie rādītāji** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Esošais darbinieku skaits, no tiem | **21** | **21** | **21** | **22** | **22** |
| ierēdņi | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 |
| darbinieki | 6 | 6 | 6 | 7 | 7 |
| Darbinieki ar augstāko izglītību, no tiem | **21** | **21** | **21** | **22** | **22** |
| dzelzceļa specializācijā | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 |

VDzTI vairāk nekā 60% nodarbināto ir vīrieši un darbinieki vecumā no 32 līdz 45 gadiem. 25% darbinieku strādā no tās izveidošanas dienas, 1999.gada 1.jūlija. VDzTI lielāko daļu tās sastāva veido darbinieki, kuri strādā ilgāk kā piecus gadus.

Lielākā daļa VDzTI darbinieku labi pārvalda angļu un krievu valodu. Daži darbinieki pārzina arī vācu vai franču valodu. VDzTI darbinieku aktivitātes Eiropas Savienības un starptautisko organizāciju darba grupās, norāda par VDzTI darbinieku profesionālām prasmēm un pieredzi. VDzTI darbinieku aktīva dalība noteikto mērķu sasniegšanā parāda darbinieku konkurētspēju gan Eiropas Savienības institūcijās, gan arī Latvijā.

# **VDzTI komunikācija**

Iestādes komunikācija tiek nodrošināta ar iestādes tīmekļa vietnes starpniecību, sanāksmju vai semināru organizēšanu. 2018.gadā VDzTI ir organizējusi semināru par bīstamo kravu pārvadājumiem, GIG Baltic jautājumiem un drošības novērtējumu. Atbilstoši Eiropas Savienības un Latvijas tiesību aktu prasībām VDzTI tīmekļa vietnē regulāri atjauno informāciju par sertificēšanas un atbilstības novērtēšanas procesiem.

VDzTI arī nodrošina informācijas apmaiņu ar Eiropas Dzelzceļa aģentūru par savstarpējās izmantojamības un kustības drošības procesiem, kā to nosaka Komunikāciju protokols (*Communication Protocol between the European Railway Agency and the competent national authorities and bodies relating to the exchange of information as described in the EU law for railway safety and interoperability*).

2018.gadā ir izveidots komunikatoru tīkls starp ES dalībvalstu dzelzceļa drošības iestādēm, kuru organizē Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra.

# **Plānotie pasākumi 2019.gadam**

Plānotie pasākumi 2019.gadam:

* **VDzTI ietvaros –** negadījumu pārvaldības sistēmas izveide**,** iekšējo sistēmu analīze un optimizēšana.
* **Latvijas ietvaros**:

 **-**  Darbs pie Ceturtās dzelzceļa paketes pārņemšanas (līdz 2020.gada 16.jūnijam);

 **-**  Dzelzceļa likumā noteikto funkciju izpilde

**17.tabula. VDZTI plānotie rezultatīvie rādītāji**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Darbības rezultāts** | **Rezultatīvais rādītājs** | **2018** |
| Atbilstoša dzelzceļa drošības līmeņa pārraudzība | Nopietnu negadījumu skaits nepārsniedz | 24 |
| Nodrošināti drošības pārvaldības sistēmu (SMS) elementu auditi  | Veiktie SMS elementu auditi gadā | 9 |
| Nodrošinātas pārbaudes | Pārbaužu skaits gadā | 115 |
| Atbilstības pārbaudes dzelzceļa ritošā sastāva vienībām | Pieņemtas ekspluatācijā ritošā sastāva vienības | 60 |
| Atbilstības pārbaudes dzelzceļa ritošā sastāva tipiem | Pieņemti ekspluatācijā ritošā sastāva tipi | 2 |
| Dzelzceļa pārbrauktuvju apskates | Ikgadējās dzelzceļa pārbrauktuvju apskates | 100 |
| Teorētisko eksāmenu nodrošināšana komercsabiedrību pārstāvjiem | Eksamināciju skaits gadā | 320 |
| Drošības sertifikātu izsniegšana | Izsniegto sertifikātu skaits gadā | 1 |
| Drošības apliecību izsniegšana | Izsniegto apliecību skaits gadā | 70 |
| Būvatļauju izsniegšana | Pieņemti lēmumi gadā | 50 |
| **Darbības rezultāts** | **Rezultatīvais rādītājs** | **2018** |
| Būvatļaujā iekļauto nosacījumu izpildes izskatīšana | Pieņemti lēmumi gadā | 50 |
| Nosacījumu par būvdarbiem izskatīšana  | Pieņemti lēmumi gadā | 45 |
| Atbilstības pārbaudes dzelzceļa būvobjektiem | Pieņemtie ekspluatācijā būvobjekti gadā | 35 |
| Mašīnistu, mašīnistu palīgu un mašīnistu instruktoru eksaminācijas nodrošināšana | Eksamināciju skaits gadā | 275 |

* **ES ietvaros:**

Nodrošināt atgriezenisko saiti ar dalībvalstu dzelzceļa drošības iestādēm un Eiropas Dzelzceļa aģentūru par dzelzceļa nozares jautājumiem, problēmām un risināšanas iespējām. VDzTI plāno:

* iespēju robežās ņemt aktīvu dalību ERA darba grupās;
* sniegt informāciju par savstarpējās izmantojamības un kustības drošības jautājumiem;
* piedalīties dzelzceļa savstarpējās izmantojamības un drošības komitejas sanāksmēs;
* piedalīties savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju parametru analīzē (dalība ERA/OSJD darba grupās):

**18.tabula. VDZTI plānotie rezultatīvie rādītāji**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Darbības rezultāts** | **Rezultatīvais rādītājs** | **2019** |
| Analizēta un izvērtēta SITS un nacionālo noteikumu atbilstība | Izpēšu skaits gadā | 1 SITS izpēte |
| 4DzP TP transponēšana  | Ieviestas ES tiesību aktu prasības | Grozījumi Dzelzceļa likumā |
| ES tiesību aktu projektu izstrāde | Dalība ES institūciju darba grupās (sanāksmju skaits) | 30 |

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)