

**Uzraudzības stratēģija**

**2020.-2022. gadam**

Riepnieku iela 2, Rīga, LV-1050

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

www.vdzti.gov.lv

**Saturs**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1. Ievads |  | 3 |
| 1. Darbības pilnvarojums |  | 3 |
| 1. VDzTI mērķis |  | 4 |
| 1. Situācijas raksturojums un VDzTI prioritātes |  | 5 |
| 1. VDzTI darbības virzienu ietvaros plānojamās darbības |  | 11 |
| 1. Mērķauditorija un sagaidāmie rezultāti |  | 16 |

**Dokumentā lietotie saīsinājumi**

ES – Eiropas Savienība

EK – Eiropas Komisija

*ERA* – Eiropas Savienības Dzelzceļa aģentūra (*European Union Agency for Railways*)

VDzTI – Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija

MK – Ministru kabinets

*ERA/OSJD-*  Eiropas Savienības Dzelzceļa aģentūra un Dzelzceļu sadarbības organizācija

IT - informācijas tehnoloģijas

IKT – informācijas komunikācijas un tehnoloģiju rīki

4DzP – Ceturtās dzelzceļa paketes Tehniskais Pīlārs

SMS – drošības pārvaldības sistēma (*Safety Management System (SMS)*)

SITS – savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas

TAF SITS – Komisijas 2014.gada 11.decembra regula (ES) Nr. 1305/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas kravas pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmai

TAP SITS – Komisijas 2011.gada 5.maija regula (ES) Nr. 454/2011 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas dzelzceļu sistēmas pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu

AR – riska novērtēšana saskaņā ar Komisijas 2013.gada 30.aprīļa īstenošanas regulu (ES) Nr. 402/2013 par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai un par regulas (EK) Nr. 352/2009 atcelšanu izpratnē

*OSS –* Vienas pieturas aģentūras IT rīks (*One Stop Shop IT Tool)*

*ERTMS - The European Railway Traffic Management System*

**Ievads**

VDzTI darbības stratēģija ir VDzTI darbības vidējā termiņa plānošanas dokuments.

VDzTI darbības tiek plānota turpmākajiem trim gadiem. Stratēģijā noteikti VDzTI darbības uzdevumi, mērķi, virzieni un prioritātes, balstoties uz Dzelzceļa likumā noteiktām funkcijām. Stratēģijā ir raksturota esošā situācija katram uzdevumam, sagaidāmie darbības rezultāti, instrumenti darbības rezultātu sasniegšanai, kā arī analizēti īstenošanas riski un pieņēmumi, un sasaiste ar budžeta plānošanu un efektīvu budžeta līdzekļu apguvi. VDzTI darbības stratēģijā paredzētām darbībām un to rezultātiem jānodrošina mērķu un sagaidāmo rezultātu sasniegšana.

Pamatojoties uz darbības stratēģiju, VDzTI izstrādā ikgadējo darba plānu, kurā nosaka gada laikā sasniedzamos rezultātus un šo rezultātu sasniegšanai nepieciešamos pasākumus un resursus.

Darbības plānošanas procesa nodrošināšanai VDzTI ievēro ES tiesību aktos izvirzītās prasības dzelzceļa transporta drošības un savstarpējas savietojamības nodrošināšanai, vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidei, veicinot vienkāršotu piekļuvi Eiropas dzelzceļa sistēmas dalībniekiem.

**2. Darbības pilnvarojums**

VDzTI darbību nosaka Ministru kabineta 2005.gada 4.janvāra noteikumi Nr.14 „Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas nolikums”, saskaņā ar ko VDzTI ir Satiksmes ministrijas padotībā esoša tiešās pārvaldes iestāde, kura tiek īstenota pārraudzības formā.

VDzTI ir izveidota 1999.gada 1.jūlijā. Tā savas funkcijas veic neatkarīgi no infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai iepirkuma organizācijām.

VDzTI ir daļa no vienotās Eiropas dzelzceļa sistēmas un savas funkcijas īsteno pēc ES tiesību aktos un Dzelzceļa likumā noteiktā. VDzTI ir likumā noteiktā valsts drošības iestāde, kas uzrauga drošību un savstarpējo izmantojamību dzelzceļa sistēmā. ES mērķis ir panākt nemainīgu drošības līmeni.

VDzTI funkcijas ir noteiktas Dzelzceļa likuma 33.pantā, Bīstamo kravu aprites likumā un citos tiesību aktos. No 2020.gada VDzTI ir noteiktas jaunas un precizētas funkcijas un tās ir:

* + dzelzceļa drošības uzraudzība (precizēta);
  + drošības un aizsardzības pasākumu uzraudzība dzelzceļa bīstamo kravu apritē (precizēta);
  + dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanas uzraudzība un uzskaite (precizēta);
  + vienoto drošības sertifikātu izsniegšana, atjaunošana, grozīšana un atsaukšana (jauna);
  + drošības apliecību izsniegšana, atjaunošana, grozīšana un atsaukšana (precizēta);
  + atļauju ritekļu laišanai tirgū izsniegšana, atjaunošana, grozīšana un atsaukšana (jauna);
  + drošības pārskata sagatavošana un publicēšana (precizēta);
  + gada drošības plānu izstrāde (jauna);
  + drošības rādītāju uzskaite un drošības līmeņu novērtēšana starp dzelzceļa sektorā iesaistītājiem (precizēta);
  + dzelzceļa infrastruktūras būvprojektu izskatīšana un lēmumu pieņemšana par tiem, būvatļauju izsniegšana un kontrole, kā dzelzceļa infrastruktūras būvniecības dalībnieki ievēro Dzelzceļa likuma un citu būvniecību reglamentējošo normatīvo aktu prasības;
  + profesionālās kompetences sertifikātu reglamentētajās sfērās izsniegšana;
  + informācijas apmaiņa par VDzTI darbu un lēmumu pieņemšanas principiem un praksi ar citu ES dalībvalstu drošības iestādēm;
  + vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) apliecību izsniegšana;
  + vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) apliecību reģistru kārtošana;
  + atļauju piešķiršana nodot ekspluatācijā vilcienu vadības un signalizācijas stacionāro lauka iekārtu, energoapgādes un infrastruktūras apakšsistēmas, kas veido Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmu (jauna);
  + informācijas sniegšana par dzelzceļa nozares iesaistīto pušu pienākumiem saistībā ar *TAF* un *TAP* SITS.
  + novērtēšanas iestāžu atzīšana saskaņā ar *RA* prasībām;
  + pasažieru tiesību aizsardzība;
  + riska pārvaldības pasākumu uzraudzība (jauna);
  + atbalsta sniegšana ERA uzraudzīt dzelzceļa drošības pilnveidošanu Eiropas Savienības līmenī (jauna);
  + ritekļu uzraudzība (precizēta);
  + pārraudzīt, vai tiesību akti dzelzceļa drošības un tehnisko prasību jomā atbilst piemērojamiem Eiropas Savienības normatīvajiem aktiem, un paziņot Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai un Eiropas Komisijai par tiesību aktiem un to projektiem, kuros paredzētas nacionālās prasības (jauna).

**3. Mērķis**

Eiropas Komisijas Baltajā grāmatā par transportu un tās politikas mērķiem attiecībā uz dzelzceļiem ir noteikta mērķu apakšgrupa “Vienotas Eiropas dzelzceļa telpas” izveide, uzlabojot tehnisko savstarpēju izmantojamību un veidojot kopēju pieeju drošībai ES dzelzceļa sistēmā.Ir svarīgi sekot uzlabošanas pasākumiem, lai būtu efektīvs un drošs dzelzceļš. **Galvenais mērķis** ir **augsta drošības līmeņa uzturēšana dzelzceļa sistēmā**, un, lai to sasniegtu, VDzTI uzdevums ir **drošības risku identificēšana un atbilstošas uzraudzības nodrošināšana,** lai veicinātuEiropas dzelzceļa telpas izveidi bez robežām un uzturētu pietiekoši augstu drošības līmeni. To panāk sertificējot un uzraugot dzelzceļa transportā iesaistītos speciālistus un komersantus, nodrošinot risku vadības procesu un reaģējot uz satiksmes negadījumu cēloņiem.

VDzTI uzdevuma ietvaros**:**

* 1. **jāveicina droši pārvadājumi** – sertificēšanas un sertifikātu uzraudzības rezultātā tiek panākts, ka dzelzceļa transporta nozarē iesaistītie komersanti pilnveido savas drošības pārvaldības sistēmas un kontrolē ar drošību saistītos riskus, lai valsts drošības līmenis nepasliktinātos pret ES tiesību aktos noteikto;
  2. **jānodrošina atklātu un caurspīdīgu prasību ieviešana** visiem dzelzceļa sektora dalībniekiem, lai apmierinātu dalībnieku vajadzības un veicinātu sadarbību starp visām iesaistītām pusēm, panākot, ka nozare nepārtraukti uzlabo pasažieru, nodarbināto un sabiedrības drošību;
  3. jānodrošina saskaņota **reglamentējošās sistēmas izveide** ES un Latvijas ietvaros, nodrošinot vienotus sertifikācijas, autorizācijas un apstiprināšanas procesus un pakalpojumusun Latvijas **interešu aizstāvība** ES institūciju darba grupās;
  4. **jāveic darbības uzraudzība dzelzceļa transportā** - uzraudzīt komercsabiedrību darbību dzelzceļa ekspluatācijas un savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju prasību ievērošanā;
  5. **vienādu kvalitatīvu pakalpojumu nodrošināšana** visiem dzelzceļa sektora dalībniekiem gan ES, gan valsts ietvaros, pastāvīgi izvērtējot un uzlabojot pakalpojumu efektivitāti;
  6. **pilnīga, kvalitatīva un droša informācija** par kustības drošības stāvokli komercsabiedrībās, lai izprastu riskus un noteiktu prioritārās darbības, arī ievērojot kvalitātes un konfidencialitātes principus datu apkopošanā;
  7. **iekšējo procesu pilnveidošana –** nodarbināto iesaistīšana procesos un to attīstība, godīgas un atvērtas darba kultūras saglabāšana, labu darba apstākļu un sociālo garantiju nodrošināšana. Tas ietver resursu pieejamību, lai attīstītu viņu kompetenci un prasmes.

Visām augstāk minētajām darbībām jāatvieglo jaunu sektora dalībnieku ienākšana tirgū un jāveicina konkurence starp sektora dalībniekiem, veicinot labāku pakalpojumu kvalitāti, samazinot cenas un uzlabojot informācijas apriti. 4DzP ne tikai nosaka jaunus uzdevumus gan ERA, gan valsts drošības iestādēm, lai varētu samazināt administratīvos šķēršļus pamatmērķa sasniegšanai, bet arī uzsver, ka visi dzelzceļa sistēmas dalībnieki ir atbildīgi par dzelzceļa sistēmas drošību.

**4. Situācijas raksturojums un VDzTI prioritātes**

ES dzelzceļa sistēma ir daudz konkurētspējīgāka starp citiem transporta veidiem, kas ļauj izmantot tās priekšrocības vides aizsardzībā un energoefektivitātē, tas ir konkurētspējīgāks transporta veids, salīdzinot ar citiem. Ir būtiski atbalstīt Eiropas dzelzceļa sistēmu dzelzceļa drošības un tehniskās attīstības jomā, lai nepasliktinātu drošības līmeni. To var panākt, ja dzelzceļa transporta sektorā ir izveidotas efektīvas pārvaldības sistēmas un ieviesti risku vadības procesi. Svarīgi ir risku identificēšanā iesaistīt visas ar riskiem saistītās puses un nodrošināt šo risku kontroli, lai neradītu kaitējumu nodarbinātiem, pasažieriem un sabiedrībai. Drošībai jābūt par pamatu ikviena dzelzceļa sistēmas dalībnieka rīcībai domājot par izmaksu samazināšanu, efektivitātes paaugstināšanu un konkurētspējas veicināšanu.

Dzelzceļa sistēmas dalībnieku darbības uzraudzība ir svarīgs priekšnosacījums, lai saglabātu drošu dzelzceļa sistēmu. Viens no VDzTI uzdevumiem ir pārliecināties, kā dzelzceļa sistēmas dalībnieki ievēro tiesību aktos noteiktās prasības. Lai to panāktu VDzTI:

* vāc pierādījumus par drošības pārvaldību, veicot auditus, pārbaudes vai inspekcijas;
* uzrauga dzelzceļa negadījumu izmeklēšanas procesu;
* izvērtē kopējo dzelzceļa sistēmas drošības stāvokli valstī;
* ievieš vienotas prasības visiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem;
* nodrošina vienotu sertificēšanas un autorizēšanas procesu.

VDzTI darbības **prioritātes** plānošanas periodā:

4.1. vienotā tiesiskā regulējuma ieviešana;

4.2. kustības drošības uzraudzība un novērtēšana;

4.3. vienotu pakalpojumu ieviešana ES un Latvijas ietvaros;

4.4. VDzTI darbības efektivitātes paaugstināšana.

**4.1. Vienota tiesiskā regulējuma ieviešana**

2016.gadā tika pieņemti jauni ES tiesību akti 4DzP ietvaros (tehniskais pīlārs), kuru ieviešana jānodrošina līdz 2020.gada 16.jūnijam. Lai mazinātu administratīvos šķēršļus vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidē 4DzP ievieš vienotu dzelzceļa drošības sertifikātu pārvadātājiem un manevru darbu veicējiem, vienotu kārtību ritekļu laišanai tirgū un stacionāro apakšsistēmu ekspluatācijas atļauju saņemšanai, vienotu pieteikšanās platformu visiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem pieteikumu iesniegšanai. Vairākās dalībvalstīs 4DzP pārņemšana sākās jau 2019.gada 16.jūnijā un ir gūta neliela pieredze jauno prasību piemērošanā, tāpēc ir svarīgi izmantot ERA piedāvātos sadarbības formātus lai nodrošinātu veiksmīgu 4DzP pārņemšanu Latvijā. Šajā sakarā VDzTI ievērojami pieaug darbs ES ietvaros – ES tiesību aktu pārņemšana, dalība darba grupās, vienotu sertificēšanas un autorizācijas kritēriju izstrāde, sadarbības nolīgumu izstrāde un sadarbības veidošana ar citu dalībvalstu dzelzceļa drošības iestādēm, u.tml.

2018.un 2019.gadā VDzTI veica lielu darbu pie 4DzP pārņemšanas. 2018.gadā tika sagatavoti priekšlikumi “Grozījumi Dzelzceļa likumā” un iesniegti Satiksmes ministrijā. 2019.gada augustā Dzelzceļa likuma grozījumi tika iesniegti izskatīšanai Saeimā. 2019.gadā tika izstrādāti vairāku Ministru kabineta noteikumu projekti, lai nodrošinātu pilnīgu 4DzP prasību pārņemšanu 2020.gada 16.jūnijā.

Savukārt pēc 2020.gada 16.jūnija svarīgi ir nodrošināt jauno prasību izpildi un palīdzēt arī dzelzceļa sistēmas dalībniekiem piemērot 4DzP jaunievedumus savā darbībā.

VDzTI turpmākās darbības saistībā ar 4DzP:

* + 1. sagatavot MK noteikumu projektus pardrošības, negadījumu izmeklēšanas un savstarpējās izmantojamības jautājumiem (līdz 2020.gada 1.aprīlim);
    2. aktīvi piedalīties ERA darba grupās par drošības un savstarpējās izmantojamības jautājumiem (visa perioda garumā);
    3. uzsākt vienota drošības sertifikāta izsniegšanu, par ritošo sastāvu atbildīgo struktūrvienību sertificēšanu un ritekļu autorizēšanu vienotajā ES dzelzceļa telpā (no 2020.gada 16.jūnija);
    4. sadarbības nodrošināšana ar ERA, tai skaitā sadarbības nolīgumu parakstīšana ar citu dalībvalstu dzelzceļa drošības iestādēm.

**4.2. Kustības drošības uzraudzība, novērtēšana un ziņošana**

Veicot uzraudzību, VDzTI ir jāievēro valsts drošības iestādes pamatprincipi uzraudzības jomā – samērīgums, konsekventa pieeja, lietderība, atklātība, atbildība un sadarbība. Pēc drošības apliecības vai drošības sertifikāta izsniegšanas, VDzTI nodrošina uzraudzību, lai gūtu pārliecību, ka komersanti savā darbībā identificē un kontrolē ar drošību saistītos riskus.

VDzTI īsteno uz risku balstītu uzraudzības stratēģiju un nosaka uzraudzības prioritātes. VDzTI jāgūst pārliecību, ka pārvadājumi vai darbības uz dzelzceļa tiek veiktas atbilstoši noteiktajām drošības prasībām, riski ir apzināti un tiek kontrolēti. Komersantiem jāuztur tāda uzraudzības sistēma, kas būtu praktiski pielietojama un saprotama un būtu vērsta drošības līmeņa uzlabošanas virzienā.

Kustības drošības izvērtēšana ir ļoti būtiska, lai gūtu pārliecību, ka dzelzceļa sistēma darbojas atbilstoši un efektīvi. VDzTI veic dzelzceļa satiksmes negadījumu datu apkopošanu un analīzi. VDzTi ir uzsākusi darbu pie jaunas dzelzceļa satiksmes negadījumu paziņošanas sistēmas izstrādes. Tā pastāvīgi tiks pilnveidota, un tajā tiks reģistrēti gan brīvprātīgi, gan obligāti dzelzceļa satiksmes negadījumi – smagas dzelzceļa avārijas, nopietni negadījumi, dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumi un starpgadījumi.

Statistikas dati liecina, ka negadījumu skaits pakāpeniski samazinās. Taču Latvijā joprojām ir salīdzinoši liels cietušo personu skaits. Veicot dalībvalstu drošības izvērtējumu visās riska kategorijās – pasažieriem, darbiniekiem, pārbrauktuvju lietotājiem, personām, kuras šķērsojušas sliežu ceļus neatļautās vietās, citas personas un sabiedrībai - Latvijai pastāv riski kategorijā “Citas” personas. Tas nozīmē, ka laika posmā no 2014. līdz 2019. gadam dzelzceļa satiksmes negadījumos ir bijis samērā liels skaits cietušo, kas šķērsojuši dzelzceļu, ignorējot drošības prasības vai atradušies alkohola reibuma stāvoklī dzelzcela teritorijā, piemēram, gulēšana uz peronu malām vai uz sliežu ceļiem.

No 2004.gada Latvijā ir novērojama nopietnu negadījumu (ar cietušajiem) skaita samazināšanās un prognozējama negadījumu skaita un cietušo samazināšanās arī turpmāk, pie nosacījuma, ka pārvadājumu apjoms pārsniegs 16 milj.vilckm.gadā. Ja nākotnē būs vērojams negadījumu skaita pieaugums, negadījumu samazināšanās tendence palēnināsies līdz sasniegs kritisko punktu, kad negadījumu skaita samazināšanās tendence apstāsies.

Kustības drošība Latvijā ir atkarīga no dzelzceļa transporta kustībā iesaistīto personu attieksmes pret drošības prasībām. Būtiskākie faktori, kas ietekmē drošību dzelzceļa transportā:

4.2.1. **sociālie un demogrāfiskie faktori** – cietušo dzimums un vecums, drošības kultūras ievērošana, kritiskā domāšana, pašnāvības;

4.2.2. **ekonomiskie faktori** – infrastruktūras finansējuma nepietiekamība, drošības mērķu noteikšana, jo komersantiem drošība ne vienmēr ir prioritāra, pārvadājumu apjoma svārstības;

4.2.3. **laika apstākļi** – gadalaiks, diennakts periods, gaisa temperatūra.

**4.2.1.tabula. Drošības novērtējums riska kategorijām**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Rādītāji** | **Izpildes kritērijs**  **2017** | **Izpildes kritērijs**  **2018** | **Izpildes kritērijs 2019** |
| Pasažieru risks (*NRV* 1.1)[[1]](#footnote-1) | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts |
| Pasažieru risks (*NRV* 1.2) | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts |
| Darbinieku risks (*NRV* 2) | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts |
| Pārbrauktuvju lietotāju risks (*NRV* 3) | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts |
| „Citu” personu risks (*NRV* 4) | Nav pārsniegts | Pastāv riski | Pastāv riski |
| Dzelzceļa teritorijā nepiederošu personu risks (*NRV* 5) | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts |
| Sabiedrības risks (*NRV* 6) | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts |
| Nopietnu negadījumu skaits gadā | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts |

VDzTI darbojas tā, lai ikviens dzelzceļa transporta pakalpojumu sniedzējs primāri rūpētos par drošu pakalpojumu sniegšanu un būtu par to atbildīgs. Katram dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, infrastruktūras pārvaldītājam un par apkopi atbildīgajai struktūrvienībai būtu jānodrošina, ka to līgumslēdzēji un citas personas īsteno riska kontroles pasākumus.

Veicot uzraudzību, VDzTI cenšas ievērot vairākus pamatprincipus – samērīgums, pārmaiņu vadība, konsekventa pieeja, lietderība, atklātība, atbildība un sadarbība. VDzTI uzraudzību nodrošina, balstoties uz identificētiem riskiem – reģistrētiem negadījumiem, konstatētajiem trūkumiem un to pakāpēm, drošības ziņojumiem, risku pārvaldību u.t.t. VDzTI uzrauga, vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs uztur drošības pārvaldības sistēmu. Šajā sakarā VDzTI veic drošības pārvaldības sistēmu auditus, lai pārliecinātos kā drošības pārvaldības sistēmas komersantiem ir efektīvas un vai praktiski pielietojamas.

**4.2.2.tabula. Uzraudzības procesi**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nr.p.k** | **Pasākuma nosaukums** | **Sasniedzamie rezultāti** |
| 1. | Pārbaudes | Ievērots periodiskums |
| 2. | Auditi | Izvērtēta drošības pārvaldības sistēmu efektivitāte |
| 3. | Dzelzceļa negadījumu uzskaite un analīze | Identificēti riski un apzināti cēloņi, Reprezentatīvi un salīdzināmi dati |
| 4. | Ieteikumu darbības uzraudzība | Drošības ieteikumu ieviešana |
| 5. | Apakšsistēmu uzraudzība | Ievērotas savstarpējas izmantojamības specifikāciju prasības |

VDzTI turpmākās darbības uzraudzības jomā:

4.2.1. ieviest dzelzceļa satiksmes negadījumu paziņošanas sistēmu (līdz 2020.gada 1.jūlijam), lai nodrošinātu kvalitatīvu datu uzskaiti;

4.2.2. nodrošināt paplašinātu datu uzskaiti un cēloņu analīzi (visa perioda garumā);

4.2.3. identificēt drošības (drošuma) riskus un nodrošināt to uzraudzību (visa perioda garumā);

4.2.4. koordinēt drošības plānu izstrādi un uzraudzīt pasākumu plānu ieviešanas gaitu (katru gadu).

**4.3. Vienotu pakalpojumu ieviešana ES un Latvijas ietvaros**

Latvijā ir sertificēti astoņi pārvadātāji, kas darbojas atbilstoši Drošības direktīvā (2004/49/EK) noteiktajiem principiem. VDzTI no 2020.gada 16.jūnija izsniegs vienotus drošības sertifikātus un ritekļu atļaujas. ERA uztur vienotu pieteikumu apstrādes platformu – Vienas pieturas aģentūru (turpmāk - OSS). Gan pieteikumu iesniegšana, gan to apstrāde procesā iesaistītajām pusēm, gan komunikācija ar pieteikuma iesniedzēju paredzēta tikai izmantojot OSS. Šajā sakarā VDzTI ir svarīgi būt gan tehniski, gan tiesiski gataviem darbam jaunajā platformā un sniegt palīdzību dzelzceļa sistēmas dalībniekiem darbojoties OSS. VDZTI ir uzsākusi vairāku tiesību aktu projektu izstrādi, lai noteiktu kārtību kādā izsniedz vienotos drošības sertifikātus, ritekļu atļaujas un pieņem ekspluatācijā apakšsistēmas.

Vienoto drošības sertifikātu izsniegs, pamatojoties uz pierādījumiem, ka pārvadātājs ir ieviesis savu drošības pārvaldības sistēmu. Savukārt infrastruktūras pārvaldītāju pienākums ir būt atbildīgiem par dzelzceļa tīkla drošību, uzturēšanu un ekspluatāciju. Infrastruktūras pārvaldītājiem ir jāsaņem VDzTI izdota drošības apliecība attiecībā uz drošības pārvaldības sistēmu, un jāizpilda citi drošības nosacījumi. Par ritekļu tehnisko apkopi atbildīgajai struktūrvienībai izsniegtais sertifikāts garantēs, ka apkopes prasības tiek izpildītas attiecībā uz katru ritekli, par kuru tā ir atbildīga.

**4.3.tabula. Sertificēšanas procesi**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nr.p.k** | **Pasākuma nosaukums** | **Sasniedzamie rezultāti** |
| 1. | Drošības pārvaldības sistēmu novērtēšana | Apzināti un kontrolēti procesi |
| 2. | Dzelzceļa sistēmas dalībnieku sertificēšana, drošības apliecību izdošana | Ievēroti atbilstības nosacījumi |
| 3. | Dzelzceļa speciālistu sertificēšana un uzraudzība | Atbilstošas zināšanas un kompetence |
| 4. | Būvprojektu izskatīšana un kontrole | Ievēroti atbilstības nosacījumi |
| 5. | Pārmaiņu procesu izvērtēšana | Apzināti un kontrolēti riski |

Vilces līdzekļu vadītāju sertificēšana atbilstoši vienotām prasībām Eiropas dzelzceļa telpā nodrošina nepieciešamo kompetenci, kā arī palielina vilces līdzekļu vadītāju konkurētspēju. VDZTI ne tikai nodrošina vilces līdzekļu vadītāju sertificēšanas procesu, bet arī uztur vilces līdzekļu vadītāju apliecību un harmonizēto sertifikātu reģistru, kas atvieglo ikdienas darbu komersantiem.

No 2008.gada VDzTI veic specializētās dzelzceļa būvvaldes funkciju. Šajos gados gūtā pieredze dažāda veida dzelzceļa infrastruktūras būvniecības projektu izskatīšanā, būvniecības kontrolē un pieņemšanā ekspluatācijā ir vērtīgs kompetences pamats uzsākot Rail Baltica projekta posmu īstenošanu.

VDzTI turpmākās darbības pakalpojumu nodrošināšanas jomā:

* + 1. vienota drošības sertifikāta izdošana caur OSS (no 2020.gada 16.jūnija);
    2. par ritošo sastāvu atbildīgās struktūrvienības sertificēšana (no 2020.gada 16.jūnija);
    3. drošības apliecību izdošana (no 2020.gada 16.jūnija);
    4. ritekļu autorizācija caur OSS (no 2020.gada 16.jūnija);
    5. apakšsistēmu pieņemšana ekspluatācijā (no 2020.gada 16.jūnija);
    6. būvniecības procesu organizācija un būvatļauju izsniegšana Būvniecības informācijas sistēmā (turpmāk – BIS) (no 2020.gada 1.marta);
    7. vilces līdzekļu vadītāju sertificēšana (visa perioda garumā).

**4.4. VDzTI procesu pārvaldība**

VDzTI savā darbībā uzlabo savas organizatoriskās spējas, pastāvīgi pilnveidojot VDzTI iekšējos procesus 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 un piekļuvi lietotājiem. VDzTI ir jānodrošina dzelzceļa sistēmas dalībniekiem paredzēto IKT darbības nepārtrauktību un atbalstu šo sistēmu lietošanā.

VDzTI pievērš lielu uzmanību ciešai komunikācijai un sadarbībai iestādē, tā stiprinot VDzTI kolektīvu. Ir aprakstīti un pilnveidoti procesu, tai skaitā ikdienas darba procesi. Lai nodrošinātu vēl efektīvāku darbu, ir plānots veikt vēl papildus pasākumus, kas izslēgtu darbu dublēšanos, mazinātu papīra dokumentu apriti un administratīvo slogu. VDzTI arī turpmāk ir nepieciešams starptautiski sadarboties ar citu dalībvalstu dzelzceļa drošības iestādēm.

Cilvēkresursi ir vissvarīgākais resurss iestādes attīstībā. Cilvēkresursi kļūst par nozīmīgu resursu iestādes attīstībā. Ir ļoti nozīmīgs darbs veikts, lai samazinātos darbinieku mainība, paaugstinātos nodarbināto motivācija. Ieviešot 4DzP prasības nacionālajā likumdošanā VDzTI identificē nodarbinātajiem nepieciešamās kompetences, prasmes un arī apmācību vajadzības. Ir maksimāli efektīvi jāizmanto esošos resursus ar 4DzP saistīto funkciju izpildei.

VDzTI nodrošina regulāru personāla apmācību. VDzTI atbilstoši ES tiesību aktiem nodrošina, lai uzraudzībā iesaistītajam personālam būtu nepieciešamās zināšanas un prasmes:

4.4.1. zināšanas par attiecīgo tiesisko regulējumu, kas piemērojams uzraudzībai;

4.4.2. zināšanas par dzelzceļa sistēmas darbību;

4.4.3. zināšanas par drošības pārvaldības sistēmu darbību un to uzraudzības pieredze;

4.4.4. problēmu risināšanas, saziņas un komandas darba prasmes.

**4.4.1.tabula.** **Procesu pārvaldība**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nr.p.k** | **Pasākuma nosaukums** | **Sasniedzamie rezultāti** |
| 1. | Ikdienas darba procesu pilnveide | Identificēti riski  Pilnveidoti iekšējie procesi |
| 2. | Efektīva komunikācija | Savlaicīgi un ērti pieejama informācija |
| 3. | Digitalizācija | Visi dati pārvaldīti un vienā vietā |
| 4. | Personālvadība | Nodarbinātais VDzTI ir nostrādājis ne mazāk par pieciem gadiem |
| 5. | Psihoemocionālais stress | Optimāls amata vietu skaits un pienākumu noteikšana |

VDzTI vērtība ir profesionalitāte, izglītība, zināšanas un prasmes, godīgums un ētiska rīcība, darbs komandā un koleģialitāte.

VDzTI ka darba devējs mērķtiecīgi īsteno arī korporatīvās sociālās atbildības pasākumus, kas sekmē darba vides pilnveidi un darbinieku izaugsmi. VDzTI darbojas tā, lai efektīvi izmantotu iestādes pamatlīdzekļus, procesus, laika resursus. VDzTI savā ikdienas darbā plāno materiālu ekonomiju, laika resursu optimizāciju, darba izpildes kvalitātes uzlabošanu, papīra dokumentu samazināšanu.

VDzTI uztur savu tīmekļa vietni tā, lai ar tās starpniecību dzelzceļa sistēmas dalībniekiem sniegtu darbam nepieciešamo informāciju. VDzTI nepatraukti strādā pie lietojamības un satura, lai palielinātu apmeklētāju skaitu tīmekļvietnē.

VDzTI turpmākās darbības efektivitātes paaugstināšanā:

4.4.1.komunikācijas stratēģijas izveide (līdz 2020.gada 31.decembrim);

4.4.2. iekšējās komunikācijas un IKT rīku pastāvīga attīstīšana (visa perioda garumā);

4.4.3. tehniskā nodrošinājuma atbilstība funkciju izpildei atbilstošām prasībām (visa perioda garumā);

4.4.4. uz ilgtermiņa attīstību vērsta budžeta plānošana (visa perioda garumā);

4.4.5. optimāls amata vietu skaits un pienākumu sadalījums starp nodarbinātajiem (līdz 2020.gada 16.jūnijam);

4.4.6. efektīvu iekšējo procesu nodrošināšana (visa perioda garumā).

**5. VDzTI darbības virzienu ietvaros plānojamās darbības**

**5.1. Vienota tiesiskā regulējuma ieviešana**

4DzP ir kopums plānotajām izmaiņām vienotā dzelzceļa telpā. 4DzP mērķis ir novērst šķēršļus vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidei. Izdotie ES tiesību akti reformē dzelzceļa nozari. Ar tiem tiek īstenotas strukturālas un tehniskas reformas ar mērķi panākt augstāku drošību/drošumu, savstarpējo izmantojamību un uzticamību vienotā dzelzceļa telpā. Izmaiņas ir arī vērstas uz to, lai samazinātu uzņēmumu administratīvās izmaksas un ļautu jauniem pārvadātājiem vieglāk iesaistīties tirgū.

**VDzTI ir jānodrošina savlaicīga tiesību aktu projektu izstrāde**. Tāpat VDzTI turpina aktīvi piedalīties Dzelzceļa savstarpējās izmantojamības un drošības Komitejā, lai sektoru līdzi jaunu ES tiesību aktu izstrādes procesa, tai skaitā par valsts drošības izvērtējumu.

Detalizēts apraksts atainots VDzTI darbības stratēģijā 2020.-2022.gadam.

**5.2. Kustības drošības uzraudzība, novērtēšana un ziņošana**

Dzelzceļa satiksmes negadījumu pakāpeniski samazinās. Taču Latvijā pastāv risks cietušo personu kategorijā “citi”. Drošība skar ikvienu dzelzceļa transporta lietotāju un turpmāk ir jāpārdomā ar kādiem līdzekļiem ir iespēja samazināt risku. Drošības uzlabošanas pasākumu sekmīgā īstenošanā būtiska nozīme ir sadarbības nodrošināšanā un veicināšanā starp visām atbildīgajām institūcijām, sabiedrību un pakalpojumu sniedzējiem, veicot sabiedrības izglītošanu, informēšanu, infrastruktūras uzlabošanu, tiesību pilnveidi, u.t.t.

**Mērķis - drošības līmenis valstī nepasliktinās un cietušo skaits paliek vismaz tādā pašā līmenī, kāds ir šobrīd, un ir salīdzināms ar citām dalībvalstīm.** Ir svarīgi, ka transporta pakalpojumu sniedzēji savus pienākumus veic droši un pārdomāti. Ir jānodrošina efektīvi, atklāti un mērķtiecīgi drošības pasākumi. Lai efektīvāk izvērtētu drošības stāvokli valstī, VDzTI plāno ieviest vienotu negadījumu uzskaites sistēmu, kurā tiktu uzskaitīti visi cēloņi, cietušie, izvērtēti riski, u.c.

Atbilstoši Transporta attīstības politikas pamatnostādnēs 2014.-2020.gadam, drošības jautājumi būtu attiecināmi uz šādām cietušo kategorijām - pasažieri, nodarbinātie, pārbrauktuvju lietotāji, citas personas un sabiedrība kopumā.

**5.2.1. tabula Rezultatīvie rādītāji mērķu mērīšanai**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr.p.**  **k.** | **Pasākumi** | **Plānotie rezultāti** | **Plānotie rādītāji** | | |
| **2020** | **2021** | **2022** |
| **5.2.1.** | Kopīgie drošības mērķi | novērtējums | izstrāde[[2]](#footnote-2) | izstrāde[[3]](#footnote-3) | rādītāji[[4]](#footnote-4) |
| **Nr.p.**  **k.** | **Pasākumi** | **Plānotie rezultāti** | **Plānotie rādītāji** | | |
| **2020** | **2021** | **2022** |
| **5.2.2.** | Dzelzceļa satiksmes negadījumi | nopietnu negadījumu skaits gadā (nepārsniedz skaitu) | 24 | 24 | 23 |
| dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumi (prekursori)(nepārsniedz skaitu) | 12 | 12 | 12 |
| Izveidota dzelzceļa satiksmes negadījumu uzskaites sistēma | 30.09.2020 | - | - |
| **5.2.3.** | Drošības novērtējums | Nopietnu negadījumu rādītājs uz vilcienkilometriem (nepārsniedz rādītāju) | 1,58  (x10-6) | 1,58  (x10-6) | 1,57  (x10-6) |
| Cietušo personu rādītājs uz vilcienkilometriem  (nepārsniedz rādītāju) | 1,55  (x10-6) | 1,55  (x10-6) | 1,54  (x10-6) |
| **5.2.4.** | Drošības pasākumi kustības drošības uzlabošanai | Drošības plāna izstrāde (plāns) | 1 | 1 | 1 |
| **5.2.5.** | Dzelzceļa negadījumu statistika | Laikrindas (informācijas publicēšana tīmekļvietnē) | 12 | 12 | 12 |
| Dzelzceļa negadījumi (informācijas publicēšana tīmekļvietnē) | 15.07.2020 | 15.07.2021 | 15.07.2022 |
| **5.2.5.** | Dzelzceļa negadījumu statistika | Kopīgie drošības rādītāji (informācijas publicēšana tīmekļvietnē) | 30.09.2020 | 30.09.2021 | 30.09.2022 |
| Pārskati par darbību un drošību (informācijas publicēšana tīmekļvietnē) | 15.07.2020  30.09.2020 | 15.07.2020  30.09.2020 | 15.07.2020  30.09.2020 |
| **5.2.6.** | Nodrošināti drošības pārvaldības sistēmu (*SMS*) elementu auditi | Veiktie *SMS* elementu auditi gadā | 2 | 2 | 2 |
| **5.2.7.** | Nodrošinātas pārbaudes | Pārbaužu skaits gadā | 123 | 110 | 110 |
| **5.2.8.** | Dzelzceļa pārbrauktuvju apskates | Ikgadējās dzelzceļa pārbrauktuvju apskates | 205 | 190 | 185 |
| **5.2.9.** | Uzraudzības plāns | Ikmēneša uzraudzības plāns | 12 | 12 | 12 |
| Stratēģiskais auditu plāns | 1 | 1 | 1 |
| **5.2.10** | Kvalitatīvais rādītājs | Plānotās pārbaudes attiecībā pret neplānotām % | 80 | 80 | 80 |
| Neplānotās pārbaudes attiecībā pret plānotām % | 20 | 20 | 20 |
| **Sagaidāmie rezultāti** | | Valstī nav pasliktinājies kustības drošības stāvoklis un ir nodrošināta atbilstoša uzraudzība | | | |
| **Kvalitatīvais rādītājs** | | Nodrošināti visi uzraudzības veidi un kvalitatīvi apkopota dzelzceļa satiksmes negadījumu statistika | | | |
| **Riski** | | Sabiedrības attieksme pret drošību dzelzceļa transporta tuvumā;  Datu trūkums;  Kvalificēta personāla piesaiste;  Atbildības lomu sadalījums starp dzelzceļa transportā iesaistītajiem  Nav ievērota dzelzceļa tehniskā ekspluatācija  Cilvēk un organizatorisko faktoru ietekme drošības pārvaldības procesos | | | |
| **Personāls** | | Nepieciešams iesaistīt 14 nodarbinātos (10 *FTE*[[5]](#footnote-5)), kas nodrošina uzraudzību un dzelzceļa negadījumu statistikas apkopošanu un izvērtēšanu;  Ekspertu apmācība – administratīvais process, auditi, stresa pārvaldība, statistikas metodes. | | | |
| **Finanšu resursi** | | Atbilstoša finansējuma plānošana IKT rīkiem, kvalificēta personāla piesaistei, apmācībai. | | | |
| **Maksas pakalpojumi** | | Nav | | | |

VDzTI ar savu darbību jāpanāk, lai ikviens ar transporta pakalpojumu sniegšanu saistītais uzņēmums savus pienākumus saista ar drošību. VDzTI izvērtē visas darbības, kur pastāv riski vai apdraudējums.

Uzņēmumi ir atbildīgi par drošu ekspluatāciju un uzturēšanu, iekārtu un transportlīdzekļu uzturēšanu, u.t.t. VDzTI uzrauga kā puses īsteno drošības pasākumus. Veicot uzraudzību, VDzTI ir jāievēro valsts drošības iestādes pamatprincipi uzraudzības jomā – samērīgums, konsekventa pieeja, lietderība, pārredzamība, atbildība un sadarbība. VDzTI uzraudzību nodrošina, balstoties uz identificētiem riskiem – reģistrētiem negadījumiem, konstatētajiem trūkumiem un to pakāpēm, drošības ziņojumiem.

VDzTI izvērtē visas darbības, kur pastāvēs riski vai apdraudējums.

**5.3. Vienotu pakalpojumu ieviešana ES un Latvijas ietvaros**

No 2019.gada 16.jūnija darbojas vienots ES informācijas un komunikācijas tehnoloģiju rīks OSS[[6]](#footnote-6), kurā pakalpojumu iesniedzējs var iesniegt pieteikumu vienota drošības sertifikāta, ritekļa autorizācijas vai ERTMS atļaujas saņemšanai. OSS ataino informāciju par ieteikumu iesniedzējiem un viņu pieteikumu stadijām un rezultātiem, kā arī vajadzības gadījumā par apstrīdēšanas pieprasījumiem un lēmumiem. Ar OSS tiek ieviesta arī “agrīnās brīdināšanas sistēmas” funkcionalitāte, kas ļauj jau agrīnā posmā noteikt koordinācijas nepieciešamību starp lēmumiem, kas jāpieņem valstu drošības iestādēm un Aģentūrai, attiecībā uz dažādiem pieteikumiem, kuri pieprasa atļaujas vai drošības sertifikātus. Sertificēšanas procesā pieteikuma iesniedzējam jāpierāda drošība un jādefinē procedūras. Tiek ņemta vērā arī riska analīze. Pārbaudēs tiek pārbaudīta uzņēmuma organizācija un procesi.

Arī būvniecībā visa dokumentu aprite no 2020.gada notiek tikai Būvniecības informācijas sistēmā (BIS).

5.3.1.tabula. **Sasniedzamie darbības rezultāti pakalpojumu jomā**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr.p.**  **k.** | **Pasākumi** | **Plānotie rezultāti** | **Plānotie rādītāji** | |  |
| **2020** | **2021** | **2022** |
| **5.3.1.** | Vienotais drošības sertifikāts | Procesa uzsākšana caur OSS | 16.06.2020 | - | - |
| Izsniegto sertifikātu skaits | 0 | 1 | 1 |
| Lēmumu pieņemšanas laiks (nepārsniedz) | 6 mēneši | 6 mēneši | 6 mēneši |
| Pieņemto lēmumu skaits | 2 | 5 | 5 |
| Apstrīdēti lēmumi (ne vairāk kā) | 0 | 1 | 1 |
| **5.3.2.** | Ritekļu autorizācija | Procesa uzsākšana caur OSS | 16.06.2020 | - | - |
| Izsniegto atļauju skaits | 25 | 35 | 35 |
| Lēmumu pieņemšanas laiks (nepārsniedz) | 6 mēneši | 6 mēneši | 6 mēneši |
| Pieņemto lēmumu skaits | 31 | 44 | 44 |
| Apstrīdēti lēmumi (ne vairāk kā) | 1 | 2 | 2 |
| **5.3.3.** | Drošības apliecība | Procesa uzsākšana | 16.06.2020 | - | - |
| Izsniegto apliecību skaits | 35 | 50 | 50 |
| Lēmumu pieņemšanas laiks (nepārsniedz) | 4 mēneši | 4 mēneši | 4 mēneši |
| Pieņemto lēmumu skaits | 42 | 62 | 62 |
| Apstrīdēti lēmumi (ne vairāk kā) | 1 | 1 | 1 |
| **5.3.4.** | Par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāts | Procesa uzsākšana | 16.06.2020 | - | - |
| Izsniegto sertifikātu skaits | 3 | 7 | 7 |
| Lēmumu pieņemšanas laiks (nepārsniedz) | 4 mēneši | 4 mēneši | 4 mēneši |
| Pieņemto lēmumu skaits | 4 | 10 | 10 |
| Apstrīdēti lēmumi (ne vairāk kā) | 0 | 1 | 1 |
| **5.3.5.** | Apakšsistēmu pieņemšana ekspluatācijā | Lēmumu pieņemšanas laiks (nepārsniedz) | 4 mēneši | 4 mēneši | 4 mēneši |
| Pieņemto lēmumu skaits | 27 | 27 | 27 |
| Apstrīdēti lēmumi (ne vairāk kā) | 0 | 1 | 1 |
| **5.3.6.** | Būvniecība | Būvatļaujas (pieņemti lēmumi) | 22 | 23 | 26 |
| Būvnosacījumi (pieņemti lēmumi) | 12 | 12 | 14 |
| Būvdarbu nosacījumi (pieņemti lēmumi) | 11 | 11 | 13 |
| Pieņemti ekspluatācijā būvobjekti | 16 | 16 | 16 |
| **5.3.7.** | Teorētiskais eksāmens | Eksamināciju skaits gadā | 171 | 129 | 145 |
| **5.3.8.** | Vilces līdzekļu vadītāju, vadītāju palīgu un instruktoru sertificēšana | Eksamināciju skaits gadā | 184 | 218 | 129 |
| **5.3.9.** | Bīstamo kravu drošības konsultantu kompetences eksāmens | Eksamināciju skaits gadā | 22 | 26 | 11 |
| **5.3.10.** | Pakalpojumu sistēmas izveide | IKT rīku ieviešana | 31.12.2020 | pilnveide | - |
| **5.3.11.** | Pakalpojumu aprakstīšana | Procesu apraksti | 31.12.2020 | pilnveide | - |
| **5.3.12.** | Kvalitatīvais rādītājs | Iesnieguma vidējais izskatīšanas laiks (dienās) no iesnieguma saņemšanas brīža | 15 | 15 | 15 |
| **Sagaidāmie rezultāti** | | Vienādi sertificēšanas nosacījumi visiem sektora dalībniekiem | | | |
| **Kvalitatīvais rādītājs** | | Savlaicīgi pieņemti lēmumi par sertifikātu, apliecību vai atļauju izsniegšanu | | | |
| **Riski** | | Nav pietiekošas prakses jaunajos sertificēšanas procesos  Nav pietiekošu zināšanu par OSS  Atbildības lomu sadalījums starp dzelzceļa transportā iesaistītajiem  Dzelzceļa speciālistu nepietiekošs zināšanu līmenis  Iesaistītas puses nav pilnībā informētas par jaunākām tendencēm un izmaiņām normatīvajos dokumentos  Kustības drošības stāvokļa pasliktināšanās | | | |
| **Personāls** | | Nepieciešams iesaistīt 16 nodarbinātos (12 *FTE*[[7]](#footnote-7)), kas nodrošina sertificēšanas procesus, piedalās lēmumu pieņemšanā un dokumentu izvērtēšanā;  Ekspertu apmācība – OSS, sertificēšana, komunikācijas prasmes, stresa pārvaldība, administratīvais process. | | | |
| **Finanšu resursi** | | Atbilstoša finansējuma plānošana IKT rīkiem, kvalificēta personāla piesaistei, jo īpaši apmācībai. | | | |
| **Maksas pakalpojumi** | | Vienotais drošības sertifikāts, ritekļu autorizācija, drošības apliecība, par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāts, atbilstības pārbaudes, būvniecība, dzelzceļa speciālistu sertificēšana | | | |

Publiskie pakalpojumi ir t.s. “taustāmais” rezultāts, kas nepieciešams interešu nodrošināšanai, piemēram, būvatļaujas, dažādu atļauju un sertifikātu izsniegšanai. VDzTI pakalpojuma ietvaros tiks iekļauti sertificēšanas procesi ņemot vērā vienoto Eiropas Savienības pieeju. Pakalpojums darbības ietvaros tiks nodrošināts par maksu. VDzTI nodrošinās publiskos pakalpojumus fiziskām vai juridiskām personām.

Vienotās ES pieejas mērķis ir nodrošināt lietotājorientētu, inovatīvu un racionāli organizētu sertificēšanas pakalpojumu sniegšanu, paredzot nākotnes situācijas un vajadzības dzelzceļa transportā. Lietotājorientēti pakalpojumi tiek nodrošināti atbilstoši dzelzceļa speciālistu un uzņēmumu vajadzībām, tai pat laikā nodrošinot uzraudzību par drošību. Vairumā sertificēšanas pakalpojumi tiks nodrošināti elektroniski, ar izņēmumiem dzelzceļa speciālistu sertificēšanā.

Šai sakarā VDzTI plāno izveidot pakalpojumu sistēmas pārvaldību, arī sekmējot digitālo prasmju pilnveidi starp dzelzceļa transportā iesaistītajiem dalībniekiem.

**5.4. Efektīvas pārvaldības izveide VDzTI**

VDzTI savā darbībā vēlas ieviest tādus principus un nosacījumu kopumu, ar kuru tiek sasniegti VDzTI mērķi. Lai to nodrošināti, ir jāapzina iespējamie riski, kuri tiek izvērtēti un pārraudzīti. Arī darbības rezultātiem ir jābūt uzskaitāmiem un izvērtētiem. Labas pārvaldības sistēmas ietvaros VDzTI var darboties ar skaidriem atbildības nosacījumiem. Lai nodrošinātu efektīvu VDzTI darbu, VDzTI iekšienē ir noteikti skaidri amata pienākumi, finanšu resursu uzraudzības nosacījumi, VDzTI stratēģiskie mērķi, risku apzināšana un pārvaldība, atalgojuma sistēmas izveide un kompetences.

VDzTI savā darbībā lielāka uzmanība būtu jāpievērš komunikācijai, lai sektora dalībnieki būtu savlaicīgi un atbilstoši informēti par drošības procesiem valstī. VDzTI plāno izveidot komunikācijas stratēģiju un ieviest tādus IKT rīkus, kas būtu praktiski pielietojami.

Ar 2020.gadu VDzTI pieaug amata vietu skaits no 22 amata vietām uz 30 amata vietām, lai nodrošināto noteiktās prasības dzelzceļa drošībai un savstarpējai izmantojamībai. Ir plānotas piecas struktūrvienības.

Detalizēts apraksts atainots VDzTI darbības stratēģijā 2020.-2022.gadam.

**6. Mērķauditorija un sagaidāmie rezultāti**

VDzTI ir apzinājusi tās darbībā ieinteresētās puses un zina, ko tās sagaida no VDzTI darbības. Tā kā VDzTI darbībā un tās rezultātos ir ieinteresētas dažādas personas un organizācijas. **VDzTI ir nepieciešamas sabalansēt visu ieinteresēto pušu vajadzības:**

* 1. **Sabiedrība**

Sagaidāmie rezultāti: droši pārvadājumi, drošs transports, brīva pārvietošanās, nepārtraukta informācijas pieejamība, procesu caurskatāmība, efektīva līdzekļu izmantošana.

* 1. **Komercsabiedrības, kas nodrošina infrastruktūras pārvaldīšanu, pārvadājumus, ritošā sastāva un infrastruktūras būvniecību, remontu un apkopi, tai skaitā darbuzņēmēju apakšlīgumi**

Sagaidāmie rezultāti: efektīva un koordinēta sadarbība, vienotas prasības visiem dalībniekiem, skaidras un caurspīdīgas prasības, atbilstības apstiprinājums (sertifikāti, atļaujas, u.c.), termiņu savlaicīga ievērošana, profesionālas konsultācijas, interešu pārstāvniecība ES institūcijās.

* 1. **Dzelzceļa speciālisti**

Sagaidāmie rezultāti: efektīva un koordinēta sadarbība, objektīva attieksme, vienotas prasības, skaidras un caurspīdīgas prasības, atbilstības apstiprinājums (sertifikāti), termiņu savlaicīga ievērošana, profesionālas konsultācijas, interešu pārstāvniecība ES institūcijās.

* 1. **Satiksmes ministrija**

Sagaidāmie rezultāti: savlaicīga normatīvo aktu projektu priekšlikumu sagatavošana, kompetenti priekšlikumi, līdzdalība [Latvijas Republikas nacionālo pozīciju ES jautājumos un ar tām saistīto instrukciju](http://likumi.lv/doc.php?id=187425&search=on) izstrādē, kā arī atbilžu sagatavošanā uz EK informācijas pieprasījumu savas kompetences ietvaros, objektīva informācija par stāvokli dzelzceļa transportā, ieviešanas plānu uzraudzība, profesionalitāte, noteikto mērķu sasniegšana.

* 1. ***ERA***

Sagaidāmie rezultāti: sadarbības nodrošināšana, ekspertu nolīgšana, precīza informācijas iesniegšana, efektīva un koordinēta sadarbība, atklātība un darbības caurspīdība, atklāta ES prasību izpilde, kompetenti VDzTI darbinieki, pietiekami resursi, aktīva līdzdalība darba grupās, precīza sistēmu analīze un atšķirību paziņošana.

1. **Citas ES institūcijas un organizācijas**

Sagaidāmie rezultāti: līdzdalība, savlaicīga ES prasību transponēšana un paziņošana (punktuāla normatīvo aktu izpilde (regulas, direktīvu savlaicīga ieviešana), savlaicīga un precīza sistēmu analīze un atšķirību paziņošana, personāla kompetence, pietiekami resursi.

1. Komisijas lēmums Nr.2012/226/ES (2012.gada 23.aprīlis) par dzelzceļa sistēmas kopīgo drošības mērķu kopumu [↑](#footnote-ref-1)
2. Single Programming Document 2020 (<https://www.era.europa.eu/sites/default/files/agency/docs/decision/decision_n215_annex_adopting_the_single_programming_document_2020_en.pdf>) [↑](#footnote-ref-2)
3. Single Programming Document 2020 (<https://www.era.europa.eu/sites/default/files/agency/docs/decision/decision_n215_annex_adopting_the_single_programming_document_2020_en.pdf>) [↑](#footnote-ref-3)
4. Pēc ES tiesību akta pieņemšanas [↑](#footnote-ref-4)
5. Pilna laika ekvivalents *(Full Time Equivalent)* [↑](#footnote-ref-5)
6. <https://oss.era.europa.eu/logon.html> [↑](#footnote-ref-6)
7. Pilna laika ekvivalents *(Full Time Equivalent)* [↑](#footnote-ref-7)