

**Drošības pārskats 2020.gads**

Riepnieku iela 2, Rīga, LV-1050

vdzti@vdzti.gov.lv

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

**Saturs**

1. [**Pārskata saturs** 4](#_Toc83638124)
2. [**Summary in English** 5](#_Toc83638125)
3. [**VDzTI stratēģijas, programmas, plāni** 5](#_Toc83638126)
4. [Vienota tiesiskā regulējuma ieviešana 6](#_Toc83638127)
5. [Kustības drošības uzraudzība, novērtēšana un ziņošana 6](#_Toc83638128)
6. [Vienotu pakalpojumu ieviešana 7](#_Toc83638129)
7. [Efektīvas pārvaldības izveide VDzTI 7](#_Toc83638130)
8. [**VDzTI struktūra un personāls** 8](#_Toc83638131)
9. [**Tiesību akti** 8](#_Toc83638133)
10. [**Drošības ieteikumi** 9](#_Toc83638134)
11. [**Kustības drošības stāvokļa novērtējums** 10](#_Toc83638156)
12. [**Sertificēšana** 15](#_Toc83638157)
13. [Drošības sertifikāts/ Vienotais drošības sertifikāts 15](#_Toc83638158)
14. [Drošības apliecība 16](#_Toc83638159)
15. [Par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāts 17](#_Toc83638160)
16. [Ritošā sastāva laišana tirgū 17](#_Toc83638161)
17. [Vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu), palīgu un instruktoru sertificēšana 18](#_Toc83638162)
18. **Uzraudzība** ….…………………………………………………………………………………………………………………19
19. [Uzraudzības plāns 19](#_Toc83638163)
20. [Pārbaudes, auditi un apskates 19](#_Toc83638164)
21. [Būvobjektu pieņemšana ekspluatācijā 20](#_Toc83638165)
22. [Rail Baltica 21](#_Toc83638166)
23. [**Kopējo drošības metožu piemērošana** 21](#_Toc83638167)
24. [Riska novērtēšana 21](#_Toc83638168)
25. [Drošības pārvaldības sistēma 22](#_Toc83638169)
26. [Pārraudzība 22](#_Toc83638170)
27. [**Drošības kultūra** 23](#_Toc83638171)

# **Pārskata saturs**

 Šajā pārskatā ir aprakstīts dzelzceļa drošības stāvoklis 2020.gadā Latvijā. Pārskata mērķis ir atainot paveikto un sasniegtos rezultātus drošības jomā. Gada pārskatā ir arī iekļautas jomas, kas saistāmas ar sertifikātu un atļauju izsniegšanu, un drošības uzraudzību.

Gada pārskata sagatavošana ir Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas (turpmāk -VDzTI) uzdevums saskaņā ar Dzelzceļa likuma 33.panta (32) daļu. Pārskats tiek publicēts VDzTI tīmekļvietnē <https://www.vdzti.gov.lv/lv/inspekcijas-drosibas-parskati>.

Informācijas avoti, kas norādīti pārskatā, ietver infrastruktūras pārvaldītāju un pārvadātāju pārskatus un arī izmeklēšanas biroja sagatavotos pārskatus. Pārskata saturā ir arī iekļauta analīze par VDzTI stratēģisko mērķu analīzi un to realizāciju.

 **Pārskata kopsavilkums**

Drošība dzelzceļa satiksmē ir uzlabojusies. Vidējais rādītājs visās kategorijās pakāpeniski samazinās, tai skaitā arī personām, kas gājušas bojā. Ievērojams samazinājums ir bijis ar personām, kuras ir guvušas smagus miesas bojājumu. Ne tik straujš samazinājums ir vērojams negadījumos ar letālām sekām. Negadījumiem ar vilcieniem ir nopietnas sekas, jo ir daudz cietušie, tai skaitā ar letālām sekām. 2020.gadā nav reģistrētas vilcienu sadursmes vai nobraukšanas no sliedēm.

No nopietnu negadījumu kopskaita vēl joprojām lielāko negadījumu īpatsvaru (vidēji 77,42%) veido negadījumi ar cilvēkiem vilciena kustības laikā. Otrs lielākais īpatsvars ir negadījumiem kategorijā “Negadījumi uz dzelzceļa pārbrauktuvēm”. Šajos negadījumos lielāko īpatsvaru (88,98%) veido nevis sadursmes ar autotransportu, bet gan gadījumi ar personu, kad tā ir šķērsojusi dzelzceļa pārbrauktuvi neievērojot drošības prasības. 2020.gadā nav cietuši pasažieri un nodarbinātie.

2020.gadā arī kravu pārvadājumu apjoms ir būtiski krities, bet ir pieaudzis pasažieru pārvadājumu apjoms. Taču kopējais pārvadājum apjoms ir būtiski krities COVID-19 ierobežojošo pasākumu dēļ, kā arī pārvadājumi no trešajām valstīm ir ievērojami samazinājušies.

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

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **VDzTI 2020.gadā:*** **pabeidza darbu pie Ceturtās dzelzceļa pakotnes tehniskā pīlāra pārņemšanas;**
* **izveidoja vienotu dzelzceļa satiksmes negadījumu uzskaites sistēmu;**
* **veica strukturālās izmaiņas, lai nodrošinātu efektīvu darbību.**
 |

 Ir arī veikti pasākumi, lai uzlabotu kompetenci un drošības kultūru ieviešanu dzelzceļa transportā. Pārmaiņu pārvaldība prasa laiku, lai nodrošinātu drošības kultūra veicināšanu uzņēmumā un dalīšanos ar drošības informāciju. Drošības kultūras ieviešana ir viena no VDzTI prioritāri risināmajiem jautājumiem.

# **Summary in English**

The State Railway Technical Inspectorate (NSA Latvia) has prepared the present report. The report contains summarised information about the NSA Latvia safety management, its targets, tasks, initiatives and its development, safety performance assessment, certification and authorisations processes as well as realized supervision activities. The report contains the following information:

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

Railway safety has improved in 2020. The average for all categories is gradually declining, including fatalities. There has been a significant reduction in people who have suffered serious injuries. A less rapid decrease is observed in accidents with fatal consequences. Accidents with trains have serious consequences, as there are many victims, including fatal ones. In 2020, no train collisions or derailments were registered.

In 2019, VDzTI prepared proposals for amendments to the Railway Law in order to take over the so-called Legislation in the technical pillar of the Fourth Railway Package concerning safety and interoperability issues as well as the operation of the NSA. On June 16, 2020, amendments to the Railway Law and the regulations of the Cabinet of Ministers resulting from the delegation of the law entered into force, ensuring full transposition of the legal requirements of the technical pillar of the Fourth Railway Package into Latvian legislation.

Steps have also been taken to improve competence and safety cultures in rail transport. Change management takes time to ensure the promotion of a safety culture in the company and the sharing of safety information. The introduction of a safety culture is one of the priority issues for the NSA Latvia.

# **VDzTI stratēģijas, programmas, plāni**

VDzTI ir izstrādātas divas stratēģijas 2020.-2021.gadam, kur viena stratēģijas ietver uzraudzības jomu, otra VDzTI attīstības virzienus. VDzTI trīs gadu periodā ir definējusi četrus svarīgākos darbības virzienus – tiesiskais regulējums, uzraudzība, pakalpojumu ieviešana un VDzTI kapacitātes uzlabošana.

# **Vienota tiesiskā regulējuma ieviešana**

2020.gada 16.jūnijā Latvijā tika pilnībā pārņemta Ceturtās dzelzceļa pakotnes tehniskais pīlārs. Tika apstiprināti un saskaņoti vairāki tiesību akti, lai nodrošinātu pilnīgu Ceturtās dzelzceļa pakotnes tehniskā pīlāra pārņemšanu.

**1.tabula. Rezultatīvo radītāju novērtējums**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nr.p.k.** | **Pasākumi** | **Plānotie rezultāti** | **Rezultāts (datumi)**  |
| **1.** | 4.DzP transponēšana | Sagatavoti MK noteikumu projekti: |  |
| noteikumi par drošību | 09.03.2020 |
| noteikumi par savstarpējo izmantojamību | 09.03.2020 |
| noteikumi par dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanu un uzskaiti | 09.03.2020 |
| grozījumi VDzTI nolikumā | 09.03.2020 |
| noteikumi par maksas pakalpojumu cenrādi | izstrādē |
| **2.** | 4.DzP transponēšana | VDzTI reglamenta pārskatīšana un grozījumu veikšana | 28.12.2020 |
| **3.** | 4.DzP transponēšana | Noslēgti sadarbības līgumi ar ERA un Baltijas valstu drošības iestādēm | 02.04.202005.05.2020 |

VDzTI vēl turpina darbu pie maksas pakalpojumu izstrādes, izvērtējot visus riskus tā ieviešanā. Papildus tam VDzTI izstrādā iekšējās procedūras un apraksta pakalpojumus, lai nodrošinātu kvalitatīvu maksas pakalpojumu ieviešanu.

# **Kustības drošības uzraudzība, novērtēšana un ziņošana**

VDzTI uzraudzību realizē ar pārbaudēm, apskatēm, auditiem un izvērtē negadījumu riskus. 2020.gadā tika uzsākta visu negadījumu reģistrēšana dzelzceļa satiksmes negadījumu uzskaites sistēmā, kurā datu ievadi nodrošina dzelzceļa transporta sektorā iesaistītie dalībnieki un VDzTI nodrošina ievadītās informācijas uzraudzību.

**2.tabula. Rezultatīvo rādītāju novērtējums**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nr.p.****k.** | **Pasākumi** | **Plānotie rezultāti** | **Rādītāji 2020** |
| **1.** | Dzelzceļa satiksmes negadījumi | nopietnu negadījumu skaits gadā | 9 |
| dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumi (prekursori) | 4 |
| izveidota dzelzceļa satiksmes negadījumu uzskaites sistēma | 30.09.2020 |
| **2.** | Drošības novērtējums | nopietnu negadījumu rādītājs uz vilcienkilometriem | 0,78(x10-6) |
| cietušo personu rādītājs uz vilcienkilometriem | 0,78(x10-6) |
| **3.**  | Nodrošināti drošības pārvaldības sistēmu (*SMS*) elementu auditi  | Veiktie *SMS* pilno elementu auditi gadā | 2 |
| **4.** | Nodrošinātas pārbaudes | Pārbaužu skaits gadā | 70 |
| **5.** | Dzelzceļa pārbrauktuvju apskates | Ikgadējās dzelzceļa pārbrauktuvju apskates | 189 |

 Statistikas dati liecina, ka pēdējo desmit gadu laikā Latvijā nopietnie dzelzceļa satiksmes negadījumi ir būtiski samazinājušies. Taču Latvijā joprojām ir ievērojami liels cietušo personu skaits. Pastāv riski cietušo kategorijā “Citas” personas.

# **Vienotu pakalpojumu ieviešana**

No 2019.gada 16.jūnija darbojas vienots ES informācijas un komunikācijas tehnoloģiju rīks OSS[[1]](#footnote-1) , kurā pakalpojumu iesniedzējs var iesniegt pieteikumu vienota drošības sertifikāta, ritekļa autorizācijas vai ERTMS atļaujas saņemšanai. Arī būvniecībā visa dokumentu aprite no 2020.gada notiek tikai Būvniecības informācijas sistēmā[[2]](#footnote-2) (BIS).

**3.tabula. Rezultatīvo radītāju novērtējums**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nr.p.****k.** | **Pasākumi** | **Plānotie rezultāti** | **Izpilde** |
| **1.** | Vienotais drošības sertifikāts | Procesa uzsākšana caur OSS | 16.06.2020 |
| Izsniegto sertifikātu skaits | 0 |
| Pieņemto lēmumu skaits  | 2 |
| **2.** | Ritekļu laišana tirgū | Procesa uzsākšana caur OSS | 16.06.2020 |
| Ritekļi laisti tirgū | 99 |
| Pieņemto lēmumu skaits [[3]](#footnote-3) | 16 |
| **3.** | Drošības apliecība  | Procesa uzsākšana | 16.06.2020 |
| Izsniegto apliecību skaits | 102 |
| Pieņemto lēmumu skaits  | 232 |
| **4.** | Par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāts | Procesa uzsākšana | 16.06.2020 |
| Izsniegto sertifikātu skaits | 0 |
| Pieņemto lēmumu skaits  | 0 |
| **5.** | Apakšsistēmu pieņemšana ekspluatācijā | Pieņemto lēmumu skaits  | 0[[4]](#footnote-4) |
| **7.** | Vilces līdzekļu vadītāju, vadītāju palīgu un instruktoru sertificēšana | Eksaminēto personu skaits gadā | 160 |

 VDzTI plāno izveidot pakalpojumu sistēmas pārvaldību, sekmējot arī digitālo rīku izmantošanu dzelzceļa transportā iesaistītajiem dalībniekiem.

# **Efektīvas pārvaldības izveide VDzTI**

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

**4.tabula. Rezultatīvo radītāju novērtējums**

| **Nr.p.****k.** | **Pasākumi** | **Plānotie rezultāti** | **Izpilde** |
| --- | --- | --- | --- |
| **1.** | IKT risinājumi | Pieslēgšanās OSS | 16.06.2020 |
| Negadījumu uzskaites sistēmas izveide | 30.09.2020 |
| Pakalpojumu uzskaites sistēmas izveide | izstrādē |
| IKT stratēģija | izstrādē |
| Iekšējās komunikācijas procesa pārskatīšana | izstrādē |
| **2.** | Procesu aprakstīšana | Iekšējo procesu pārskatīšana (pieņemti iekšējie normatīvie akti) | 25 |
| **4.** | Personāls | Amata vietu skaits | 25 |
| Amata vietu aizpildījums (%) | 86%[[5]](#footnote-5) |
| Personāla mainība | 0% |
| Kompetenču noteikšana | 30.06.2020 |
| **5.** | Personāla kvalifikācijas celšana | Apmeklētie mācību kursi (stundas kopā) | 200 |

# **VDzTI struktūra un personāls**

## Pārņemot Ceturtās dzelzceļa pakotnes tehnisko pīlāru VDzTI tika uzdotas vairākas jaunas funkcijas. 2020.gada 20.jūnijā VDzTI tika veiktas strukturālās izmaiņas, nemainot struktūrvienību sadalījumu. Struktūrvienībām tika noteiktas jaunas funkcijas un uzdevumi un palielināts VDzTI amata vietu skaits. Uz 2020.gada 1.jūliju VDzTI noteiktas 28 amata vietas, papildinot amata vietu skaitu ar būvinspektoru, vecāko inspektoru un ekspertu amatu vietām. Pārskata gadā VDzTI tika nodarbinātas 25 personas.

VDzTI ir četras struktūrvienības (informācija ir pieejama tīmekļvietnē [latviešu valodā](https://www.vdzti.gov.lv/lv/strukturvienibas-0) un [angļu valodā](https://www.vdzti.gov.lv/en/structure-4)), kur trīs no tām nodrošina kontroles un uzraudzības funkcijas, viena struktūrvienība nodrošina pārvaldības uzdevumus. Struktūrvienību uzdevumus nosaka reglamenti. Papildus tam VDzTI ir noteikusi funkcionālo struktūrvienību darbības principus, lai pie ierobežota nodarbināto skaita tiktu pieņemti caurspīdīgi un atklāti lēmumi.

VDZTI 90% 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.

**5.tabula. VDZTI personālsastāva raksturojošie rādītāji pa gadiem (uz 31.decembri)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Personālsastāva raksturojošie rādītāji** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020[[6]](#footnote-6)** |
| Esošais darbinieku skaits | **21** | **22** | **22** | **22** | **25** |
| Darbinieki ar augstāko izglītību, no tiem | **21** | **22** | **22** | **22** | **25** |
| dzelzceļa specializācijā | 16 | 16 | 16 | 17 | 20 |

VDzTI ir nepieciešams pārskatīt kompetenču pārvaldības pieeju iestādē, kur tiktu definēti detalizētāki kritēriji par nodarbinātā kvalifikāciju un prasmēm.

# **Tiesību akti**

2020.gada 16.jūnijā Latvija pilnībā pārņēma Ceturtās dzelzceļa pakotnes tehnisko pīlāru, pārņemot Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvas (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā un Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvas (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību prasības.

VDzTI 2019.gadā sagatavoja un iesniedza Satiksmes ministrijai vairākus normatīvo aktu projektus, kur viens no tiem bija likumprojekts “[Grozījumi Dzelzceļa likumā](https://likumi.lv/ta/id/312815-grozijumi-dzelzcela-likuma). Grozījumi Dzelzceļa likumā tika pieņemti 2020.gada 13.februārī.

Pēc Dzelzceļa likuma grozījumu veikšanas 2020.gadā tika sagatavoti vairāki noteikumus projekti, lai pilnībā pārņemtu Ceturtās dzelzceļa pakotnes tehnisko pīlāru. Izmaiņas tika veiktas šādiem tiesību aktu projektiem:

* grozījumi Ministru kabineta 04.01.2005. noteikumos Nr. 14 “Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas nolikums “ (pārņemot Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvas (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā un Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvas (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību prasības);
* Ministru kabineta 02.06.2020. noteikumi Nr. 334 “ Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība” (pārņemot Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvas (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību prasības)
* Ministru kabineta 09.06.2020. noteikumi Nr. 375 “Dzelzceļa drošības noteikumi” (pārņemot Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvas (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību prasības);
* Ministru kabineta 09.06.2020. noteikumi Nr. 374 “Dzelzceļa savstarpējās izmantojamības noteikumi” (pārņemot Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvas (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā prasības);
* grozījumi 31.01.2012. Ministru kabineta noteikumos Nr. 92 "Dzelzceļa ritošā sastāva reģistrācijas kārtība" (pārņemot Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvas (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā un Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvas (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību prasības)

Visi tiesību akti ir pieejami VDzTI tīmekļvietnē [latviešu](https://www.vdzti.gov.lv/lv/lr-normativie-akti) un [angļu](https://www.vdzti.gov.lv/en/national-legislation-1) valodā.

# **Drošības ieteikumi**

# 2020.gadā VDzTI saņēma Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja Izmeklēšanas nobeiguma pārskatu Nr. 5-02/1-19 [[7]](#footnote-7),, Nelaimes gadījums ar cilvēku ritošā sastāva kustības laikā2019. gada 8. februārī uz Rīgas dzelzceļa tilta pāri Daugavai”.

# VDzTI saņēma trīs ieteikumus. Divi ieteikumi ieviesti, viens ieteikums tiek ieviests.

**6.tabula. Ieteikumu ieviešanas novērtējums**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ieteikuma Nr.** | **Ieteikums** | **Skaidrojums** | **Ieviešana** |
| **2020-1** | SIA “LDZ apsardze” veikt attiecīgās izmaiņas darba aizsardzības instrukcijā, detalizēti aprakstot apsargu rīcību drošības jomā, pildot darba pienākumus uz dzelzceļa tilta. | Ieteikumu ieviesa SIA “LDZ apsardze”, veicot izmaiņas procedūras aprakstā un nosakot pienākumus atrodoties uz dzelzceļa tilta.  | **Ieteikuma ieviešana pabeigta 30.04.2021.** |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ieteikuma Nr.** | **Ieteikums** | **Skaidrojums** | **Ieviešana** |
| **2020-2** | SIA “LDZ apsardze” izskatīt iespēju uzlikt papildus gaismu atstarojošus elementus uz apsargu darba apģērba roku un kāju zonā vai izmantot citu darba apģērba tipu ar HI-VIS tehnoloģiju, vai piemeklēt citu risinājumu, lai tilta patrulēšanas laikā diennakts tumšajā laikā apsargi būtu labi saredzami no vilces līdzekļa kabīnes. | Ieteikumu ieviesa SIA “LDZ apsardze”, izstrādājot jaunu apsargu darba formas bikšu paraugu ar atstarojošu elementu uzšuvēm bikšu staru apakšējā zonā un veicot pakāpenisku formu nomaiņu.  | **Ieteikuma ieviešana pabeigta 30.04.2021.** |
| **2020**-3 | Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam modernizēt esošo tehnoloģiskās ejas un sliežu ceļu apgaismojumu uz dzelzceļa tilta pāri Daugavai, piemeklējot tādu tehnisko risinājumu, lai vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) netiktu apžilbināts un varētu savlaicīgi pamanīt cilvēkus uz tilta. | Ieteikumus ievieš VAS “Latvijas dzelzceļš”. Pagaidu tehniskais risinājums 2 gaismekļu nomaiņa uz LED gaismekļiem uz viena tilta laiduma konstrukcijas balstiem, lai pārbaudītu LED gaismekļu apžilbinājuma efekta samazināšanas iespēju un atbilstību apgaismojuma normām.  | Ieteikums tiek ieviests. Modernizācijas plānu ietvaros plāno veikt pilnu apgaismošanas sistēmas rekonstrukciju 2021.gadā. |

# **Kustības drošības stāvokļa novērtējums**

VDzTI ir pienākums apkopot dzelzceļa satiksmes negadījumu datus un darīt to pieejamu sabiedrībai. Noteikts datu kopums var būt par pamatu dzelzceļa attīstības novērtēšanai. Analīze par kustības drošības stāvokli ir balstīta uz dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikāciju un skaitu, kā arī cietušo skaitu. Balstoties uz cietušo apjomu, tiek izvērtēti riski cietušo kategorijām un tas ļauj novērtēt rādītājus ES līmenī.

Datu kvalitāti un pilnīgumu nodrošina VDzTI, kas ik mēnesi publicē negadījumu datus par cietušajiem savā tīmekļa vietnē un tie ir pieejami VDZTI tīmekļvietnē ([latviešu valodā](https://www.vdzti.gov.lv/lv/statistika-0) un [angļu valodā](https://www.vdzti.gov.lv/en/statistics)).

Izvērtējot datus no 2006.gada ir secināms, ka:

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **Dzelzceļa satiksmes negadījumu skaits pakāpeniski samazinās, arī cietušo personu skaits samazinās.** |
|  Satiksmes drošība Latvijā 2020. gadā saglabājās labā līmenī. Ir bijuši salīdzinoši maz nopietnu negadījumu. Salīdzinot ar 2019.gadu, samazinājums ir bijis uz pusi. Zemākais rādītājs no 2004.gada. **2020.gadā reģistrēti 9 nopietni negadījumi,** kas klasificējami kā negadījumi ar cilvēkiem ritošā sastāva kustības laikā un negadījumi uz dzelzceļa pārbrauktuvēm. Visos negadījumos bija cietušie. 2020.gadā nav reģistrēts neviens negadījums, kur cietušie būtu bijuši pasažieri vai nodarbinātie.  |

Vidējais rādītājs visās kategorijās pakāpeniski samazinās, tai skaitā arī personām, kas gājušas bojā. Ievērojams samazinājums ir bijis ar personām, kuras ir guvušas smagus miesas bojājumu. Ne tik straujš samazinājums ir vērojams negadījumos ar letālām sekām. Negadījumiem ar vilcieniem ir nopietnas sekas, jo ir daudz cietušie, tai skaitā ar letālām sekām.

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Negadījumi** | **Gājuši bojā** | **Miesas bojājumus guvušie** |
| **Periodi** | **2004-2017** | **2004-2018** | **2004-2019** | **2004-2020** | **2004-2017** | **2004-2018** | **2004-2019** | **2004-2020** | **2004-2017** | **2004-2018** | **2004-2019** | **2004-2020** |
| Vidējais radītājs | 39,21 | 37,93 | 36,75 | 35,11 | 20,85 | 20,26 | 19,81 | 19 | 18,35 | 17,66 | 16,94 | 16,11 |
| Tendence | **Kritums** | **Kritums** | **Kritums** |
| Centrālā vērtība | 33 | 31 | 29 | 26 | 18 | 18 | 17 | 16 | 16 | 15 | 14 | 12 |
| Visbiežāk sastopamā vērtība | 25 | 25 | 25 | 25 | 18 | 18 | 18 | 18 | 8 | 8 | 8 | 8 |
| Zemākais rādītājs | 18 | 18 | 18 | 9 | 8 | 8 | 8 | 6 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Augstākais rādītājs | 70 | 70 | 70 | 70 | 34 | 34 | 34 | 34 | 42 | 42 | 42 | 34 |
| Kopā | 549 | 569 | 588 | 597 | 292 | 304 | 317 | 323 | 257 | 265 | 271 | 274 |

 Latvijā vidēji uz vienu reģistrēto negadījumu ir viens cietušais.

 No nopietnu negadījumu kopskaita vēl joprojām lielāko negadījumu īpatsvaru (vidēji 77,42%) veido negadījumi ar cilvēkiem vilciena kustības laikā. Otrs lielākais īpatsvars ir negadījumiem kategorijā “Negadījumi uz dzelzceļa pārbrauktuvēm”. Šajos negadījumos lielāko īpatsvaru (88,98%) veido nevis sadursmes ar autotransportu, bet gan gadījumi ar personu, kad tā ir šķērsojusi dzelzceļa pārbrauktuvi neievērojot drošības prasības. Sadursmju ar transportlīdzekļiem gadījumu skaits no 2009.gada būtiski samazinājies, vidēji sasniedzot trīs sadursmes gadā, kas ir tikai 7,7% no kopējā negadījumu uz dzelzceļa pārbrauktuvēm skaita. Personas, kuras šķērsojot sliežu ceļus nav ievērojušas drošības prasības (gājēji, velosipēdisti), veido 71% no kopējā negadījumu skaita uz dzelzceļa pārbrauktuvēm. 2020.gadā uz dzelzceļa pārbrauktuves ir reģistrēta viena sadursme ar autotransporta līdzekli, kurā cieta viena persona.

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

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **2020.gadā nav reģistrēts neviens “tiešais dzelzceļa satiksmes negadījums”. Visi reģistrētie negadījumi ir saistāmi ar personu uzvedību un drošības prasību ignorēšanu** |

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

* **dzimums** – lielāko daļu negadījumos cieš *vīrieši*. 89% gadījumos cietušie ir vīrieši;
* **vecums** – tiek traumētas personas darbspējīgā vecumā. *2020.gadā visvairāk negadījumu ir reģistrēti ar personām vecumā no 50-60 gadiem.*
* **drošības kultūras ievērošana** – 33 % no cietušajām personām ir lietojušas alkoholu (gulēšana uz platformām vai sliedēm), austiņu lietošana šķērsojot pārejas vai pārbrauktuves, izskriešana pirms braucoša vilciena, u.c. Īsziņu rakstīšana, mūzikas klausīšanās austiņās, runāšana pa telefonu ir ietekmējusi cietušo personu pieaugumu uz platformām.
* **pašnāvības** – no kopējo negadījumu skaita tās sastāda 33%. Pašnāvību skaits gadu no gada svārstās. Pašnāvību gadījumi visvārāk reģistrēti ar personām vecumā no 20 līdz 35 gadiem. Demogrāfiskie dati liecina, ka 68% gadījumos pašnāvības veic vīrieši.

**Laika apstākļi** arī ietekmē negadījumu statistisku:

* **gadalaiki** - kopumā statistikas dati parāda, ka ir mēneši, kad visvairāk notiek nelaimes gadījumi ar cilvēkiem - februāris, jūnijs, septembris un decembris. Februārī parasti ir vērojams sniegs, kas ievērojami samazina tuvojoša vilciena troksni. Savukārt decembris ir saistāms ar depresīvu noskaņojumu svētku periodā;
* **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.

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

Analizējot cietušo personu datus, vidējais rādītājs ir 55% negadījumu ar letālām sekām. 45% gadījumos personas gūst miesas bojājumus. Vidēji mēnesī ir no trīs līdz pieci cietušie. 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.-2020.gads), lielākais īpatsvars ir nepiederošām personām jeb noteikumu pārkāpējiem atrodoties paaugstinātas bīstamības zonā un pārbrauktuvju lietotājiem. Augsti riski pastāv pārbrauktuves lietotājiem un personām, kas atrodas uz peroniem un šķērso sliežu ceļus neatļautās vietās, it īpaši atrodoties alkohola reibuma stāvoklī.

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

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

|  | **pasažieris** | **nodarbinātais** | **pārbrauktuves lietotājs** | **noteikumu pārkāpējs** | **cita persona ārpus platformas** | **cita persona uz platformas** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Reference | 2004-2019 | 2004-2020 | 2004-2019 | 2004-2020 | 2004-2019 | 2004-2020 | 2004-2009 | 2004-2020 | 2004-2009 | 2004-2020 | 2004-2009 | 2004-2020 |
| Vidējais radītājs | 1 | 1 | 1,7 | 1,7 | 10,25 | 9,5 | 18 | 17,3 | 2,5 | 2,4 | 3,06 | 3,06 |
| Centrālā vērtība | 0 | 0 | 1 | 1 | 9 | 8,5 | 16 | 12,5 | 2 | 2 | 2 | 1,5 |
| Visbiežāk sastopamā vērtība | 0 | 0 | 1 | 1 | 14 | 14 | 20 | 20 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| Zemākais rādītājs | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 8 | 8 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Augstākais rādītājs | 8 | 8 | 5 | 5 | 21 | 21 | 38 | 38 | 6 | 6 | 11 | 11 |
| Kopā | 16 | 16 | 27 | 27 | 151 | 152 | 288 | 277 | 39 | 39 | 49 | 49 |
| Tendence | **Nemainīgs** | **Nemainīgs** | **Kritums** | **Kritums** | **Nemainīgs** | **Nemainīgs** |

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **Visās cietušo kategorijās ir vērojams cietušo skaita pakāpenisks samazinājums.** |

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

Vilcienu satiksmē iesaistītais ātrums un masa būtiski ietekmē negadījumu sekas, tāpēc jebkuram negadījumam var būt ļoti nopietnas sekas un ir svarīgi identificēt visus riskus, lai novērstu līdzīgi gadījumu rašanos. Parasti vilcienu satiksmes nodrošināšanā paļaujas uz tehniskajām drošības sistēmām un personāla kompetenci, novēršot riska faktorus. Taču ir jāapzinās arī cilvēciskā faktora ietekme nodrošinot kustībā.

Nopietni negadījumi vilcienu satiksmē ir retāk sastopami kā starpgadījumi un dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumi. Starpgadījumi notiek biežāk, un tos uzraugot var identificēt riskus un iegūt precīzāku priekšstatu kustības drošības novērtēšanā. Izmaiņas ziņoto starpgadījumu skaitā var liecināt ne tikai drošības stāvokļa novērtējumā, bet arī ziņošanas kultūrā. VDzTI 2020.gadā izveidoja vienotu negadījumu uzskaites sistēmu ar mērķi identificēt iespējamos riskus arī starpgadījumiem. Pēc sistēmas ieviešanas ir iespējams identificēt objektus jeb vietas, kur ir vērojams negadījumu skaits ar paaugstinātu risku.

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **Analizējot dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumus – ir novērojama tendence – pakāpeniska satiksmes drošības pārkāpumu skaita samazināšanās. Bet ir identificēti riski, kas saistīti ar problēmām ar kustības drošību atsevišķos publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras iecirkņos.** |

**2020.gadā reģistrēti 4 dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumi (prekursori), kuru rašanās cēloņi bija tehniskie faktori**. Reģistrētiem pārkāpumiem nav bijušas nopietnas sekas.

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

Dzelzceļa satiksmes drošības **pārkāpumu cēloņi ir**:

 -**cilvēka personīgie faktori** - nogurums, neuzmanība, drošības prasību neievērošana, komunikācijas kļūda, nepietiekamas prasmes un iesācēju apmācība, ātru reāģēšana sspēju trūkums;

 - **organizācijas faktori** - nepietiekama apkope, apkopes līmeņa samazināšanās, tehnoloģiso procesu neievērošana, neatbilstoša darbu plānošana, drošības kultūra;

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

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

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

Ir arī jāatzīmē, ka dzelzceļa tīkls un ritošais sastāvs var sastāvēt no dažādām sistēmām, kas ieviestas gadu desmitiem un kas arī pārstāv plašu tehnoloģiju klāstu. Ritošā sastāva drošības aprīkojuma nomaiņa un remonti būtiski ietekmē starpgadījumu skaitu. Atsevišķos posmos palielinās drošības aprīkojuma kļūmes un to dēļ ir jāpaļaujas uz mutisku saziņu. Tāpēc pareiza uzturēšana ir būtisks nosacījums, lai nodrošinātu sistēmas pareizu darbspēju.

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **Ir secināms:*** **nopietnu negadījumu un dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu skaits pakāpeniski samazinās;**
* **cietušo personu skaits samazinās, jo īpaši kategorijā “noteikumu pārkāpēji”, riski pastāv kategorijā “citas personas” un saistāms ar sociālo faktoru ietekmi;**
* **datiem ir raksturīga mainība, ir vērojama cietušo personu skaita samazināšanās;**
* **ir vērojami uzlabojumi cietušo kategorijā “citas personas”;**
* **cilvēciskā faktora ietekme ir vērojama vairākos starpgadījumos.**
 |

# **Sertificēšana**

 VDzTI nodrošina dzelzceļa drošības sertifikātu 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 Pakalpojumi (**[**latviešu**](https://www.vdzti.gov.lv/lv/pakalpojumi-0) **un** [**angļu**](https://www.vdzti.gov.lv/en/services-0) **valodā).**  |

# **Drošības sertifikāts/ Vienotais drošības sertifikāts**

Dzelzceļa pārvadātājiem ir jānodrošina un jāuztur drošības pārvaldības sistēma, kurā tiek iekļauts riska izvērtējums un tā kontroles nodrošināšana, kompetence un drošības pārvaldība. Drošības sertifikātu/vienoto 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 2020.gadā darbojās reģistrēti astoņi komercuzņēmumi, kuriem, atbilstoši noteiktajiem drošības nosacījumiem, tika piešķirtas tiesības veikt pārvadājumus (kravu, pasažieru) pa dzelzceļu, izmantojot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru - SIA „LDZ Cargo”, a/s „Baltijas Ekspresis”, a/s „BALTIJAS TRANZĪTA SERVISS”, SIA „Gulbenes –Alūksnes bānītis” (šaursliežu dzelzceļš), a/s „Pasažieru vilciens”, SIA „Euro Rail Cargo”, SIA "LG CARGO", SIA "LG Keleiviams" un a/s “LG CARGO”.

**Līdz 2020.gada 16.jūnijam**

Līdz 2020.gada 16.jūnijam bija spēkā 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)”.

VDzTI 2020.gadā izsniedza 1 drošības sertifikāta B daļu. No 2004.gada VDzTI ir izsniegusi 88 sertifikātus. Vidējais rādītājs ir 5,16 sertifikāti gadā. Visvairāk drošības sertifikātu tika izsniegts 2017.gadā.

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

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| **Izsniegts drošības sertifikāta A daļa** | **2** | **2** | **4** | **0** | **0** |
| **Izsniegts drošības sertifikāta B daļa** | **3** | **8** | **3** | **4** | **1** |

2020.gadā kopumā tika pieņemti 4 lēmumi, izskatot iesniegumus par drošības sertifikāta izsniegšanu.

**Pēc 2020.gada 16.jūnija**

09.06.2020. Ministru kabineta noteikumi Nr. 375 "Dzelzceļa drošības noteikumi" nosaka kārtību vienoto drošības sertifikātu izdošanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem atkarībā no darbības telpas. VDzTI pēc 2020.gada 16.jūnija nav izsniegusi nevienu vienoto drošības sertifikātu ar darbības telpu Latvijā vai pieņēmusi lēmumus par nacionālo prasību piemērošanu. Ir pieņemti trīs administratīvi lēmumi par drošības sertifikātu B daļas darbību.

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **No 2020.gada 16.jūnija visu iesniegumu izskatīšana tiek veikta caur** [**Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras kontaktpunktu**](https://oss.era.europa.eu/register.jsp)**.**  |

Pieredze strādājot ar kontaktpunktu rāda, ka ir nepieciešami lietojamības uzlabojumi sistēmām un pieteikumu iesniedzējiem ir grūtības izprasts sistēmas darbību.

Drošības sertifikātu pieteikumu kvalitāte joprojām ir ļoti atšķirīga. Tomēr, pēdējos gados ir notikuši uzlabojumi drošības pārvaldības sistēmās. VDzTI turpina pievērst uzmanību riska pārvaldības un drošības politikas jautājumiem.

# **Drošības apliecība**

Drošības apliecības tiek izsniegtas ritošā sastāva būvniecībai un remontam, dzelzceļa infrastruktūras tehniskā aprīkojuma būvniecībai, remontam un tehniskai apkopei, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanai un manevru darbiem.

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) līdz 2020.gada 16.jūnijam noteica prasības **dzelzceļa drošības atļaujas iegūšanai.** 09.06.2020. Ministru kabineta noteikumi Nr. 375 "Dzelzceļa drošības noteikumi" nosaka drošības apliecības izdošanas, atjaunošanas, grozīšanas un atsaukšanas kritērijus un kārtību. No 2020.gada 16.jūnija ir atsevišķi noteiktas prasības par tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām un to izvērtēšanas kritērijiem.

**Pārskata gadā VDzTI izsniedza 102 drošības apliecības**, no tiem 77 infrastruktūras pārvaldītājiem.

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

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|    | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| **Drošības apliecības veids** |  |  |  |  |  |
| jauna drošības apliecība | 29 | 46 | 17 | 21 | 20 |
| atjaunota drošības apliecība | 46 | 41 | 42 | 30 | 56 |
| precizēta/grozīta drošības apliecība | 27 | 8 | 21 | 18 | 26 |

# **Par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāts**

**Pēc 2020.gada 16.jūnija**

09.06.2020. Ministru kabineta noteikumi Nr. 375 ["Dzelzceļa drošības noteikumi"](https://likumi.lv/ta/id/315322-dzelzcela-drosibas-noteikumi) nosaka papildus prasības par tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām un to izvērtēšanas kritērijiem. VDzTI pārskata periodā nav saņēmusi nevienu iesniegumu, lai izvērtētu ritekļu tehniskās apkopes kritērijus. Process ir uzsākts 2020.gada 16.jūnijā. Pieteikumi sertifikāta saņemšanai 2020.gadā netika saņemti.

# **Ritošā sastāva laišana tirgū**

**Līdz 2020.gada 16.jūnijam**

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.

Līdz 2020.gada 16.jūnijam VDzTI pieņēma ekspluatācijā 3 ritošā sastāva tipus un 12 vienības.

**11.tabula. Pieņemti lēmumi par ritekļu pieņemšanu ekspluatācijā (pa gadiem) līdz 2020.gada 16.jūnijam**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| **Pieņemti ritošā sastāva tipi** | **8** | **7** | **3** | **7** | **3** |
| vilces riteklis | 5 | 3 | 2 | 5 | 1 |
| kravas vagons | 1 | 3 | 1 | 0 | 1 |
| speciālais riteklis | 2 | 1 | 0 | 1 | 1 |
| pasažieru vagons | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| **Pieņemtas ekspluatācijā ritošā sastāva vienības** | **82** | **75** | **71** | **72** | **12** |
| kravas vagoni | 53 | 28 | 45 | 31 | 8 |
| speciālais ritošais sastāvs | 4 | 5 | 0 | 2 | 1 |
| vilces ritošais sastāvs | 25 | 42 | 26 | 39 | 3 |
| pasažieru vagons | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| pēc modernizācijas | 28 | 14 | 20 | 4 | 3 |
| jaunbūvētas | 5 | 22 | 6 | 4 | 0 |
| lietotas, pirmo reizi tirgū piedāvātas | 49 | 39 | 47 | 64 | 9 |

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

**Pēc 2020.gada 16.jūnija**

09.06.2020. Ministru kabineta noteikumi Nr. 374 “[Dzelzceļa savstarpējās izmantojamības noteikumi](https://likumi.lv/ta/id/315321-dzelzcela-savstarpejas-izmantojamibas-noteikumi)**”** nosaka **prasības apakšsistēmu laišanai tirgū un to atbilstības novērtēšanai**.

No 2020.gada 16.jūnija VDzTI ir laidusi tirgū 2 kravas vagonu tipus un 97 kravas vagonu vienības 1520mm dzelzceļa tīklam. Tika pieņemti 1 4 lēmumi par kravas vagonu laišanu tirgū.

**12.tabula. Ritekļu laišana tirgū no 2020.gada 16.jūnija**

|  |  |
| --- | --- |
|  | **2020** |
| **Kravas vagonu laišana tirgū (1520mm tīklam)** | **99** |
| tipi | 2 |
| vienības | 97 |
| **Pieņemti lēmumi** | **14** |

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **No 2020.gada 16.jūnija visu iesniegumu izskatīšana tiek veikta caur** [**Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras kontaktpunktu**](https://oss.era.europa.eu/register.jsp)**.**  |

# **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 160 eksaminācijas, 115 personām piešķirot sertifikātus, kas ir 71,87% no kopējā eksāmenu skaita.

Vilces līdzekļu vadītāju sertificēšanai ir raksturīgs cikliskums, taču 2020.gadā ir samazinājies sertificējamo personu skaits, kas saistāms COVID-19 ierobežojumiem un arī sakarā ar kravas pārvadājumu apjomu ievērojamu samazinājumu ietekmi. Tiek nodarbināts ievērojami mazāks dzelzceļa speciālistu skaits.

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 2871 vilces līdzekļu vadītāju sertifikāti. Kopumā VDzTI no 2005.gada ir izsniegusi 5064 sertifikātus. Statistiski vidēji gadā tiek piešķirti 316,5 sertifikāti.

 **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.

# **Uzraudzības plāns**

 Katru gadu VDzTI sagatavo darbības plānu, kurā tiek iekļauti arī uzraudzības jautājumi. Ievērojot šo plānu, VDzTI uzrauga visus dzelzceļa sektora dalībniekus veicot drošības pārvaldības sistēmu auditus, pārbaudes un izvērtējot kustības drošības stāvokli uzņēmumā. VDzTI katru gadu publicē savu darbības plānu savā tīmekļvietnē sadaļā [Darba plāni](https://www.vdzti.gov.lv/lv/darba-plani).

 VDzTI katru mēnesi precizē uzraudzības plānu. Ja nepieciešams, tiek mainīts uzraudzības plāna grafiks. Piemēram, jaunu risku identificēšana vai konstatēts pārkāpums. Par plānotajām pārbaudēm un auditiem VDzTI informāciju publicē savā tīmekļvietnē sadaļā [Notikumu kalendārs](https://www.vdzti.gov.lv/lv/notikumu-kalendars).

 Auditu stratēģiskie plāni tiek aktualizēti katru gadu, izvērtējot riska, infrastruktūras un ritošā sastāva pārvaldību, kustības drošību un līderības elementus. VDZTI īpašu uzmanību pievērš drošības kultūras ieviešanu uzņēmumos. Auditi tiek organizēti aktīvi komunicējot ar sektoru.

 2020.gadā saistībā ar plašām izmaiņām tiesību aktos, VDzTI jo īpaši uzmanību pievērsa sektora informēšanai par izmaiņām un to pienākumiem, lai varētu sektors savlaicīgi nodrošināt pārmaiņu pārvaldību.

# **Pārbaudes, auditi un apskates**

 2020.gadā ir veiktas 72 pārbaudes[[8]](#footnote-8). Pabeigti divi liela apjoma drošības pārvaldības sistēmas auditi.

 VDZTI no 2019.gada pakāpeniski samazina mērķa pārbaužu skaitu līdz 100 pārbaudēm gadā, kas saistāms ar drošības pārvaldības sistēmu auditēšanas ieviešanu. Viena pārvadātāja auditēšana prasa vismaz sešu mēnešu novērtēšanas posmu. Pārbaužu apjoms pakāpeniski piecu gadu periodā varētu samazināties vidēji par 6-13% gadā. 2020.gadā samazinājums ir par 45%, kas ir saistāms arī ar COVID-19 ierobežojumiem. No 2004.gada VDzTI ir veikusi 2344 pārbaudes.

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

 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.

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

|  | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pārbaudes** | **161** | **126** | **154** | **136** | **72[[9]](#footnote-9)** |
| drošības pārvaldības sistēmas elementu audits | 1[[10]](#footnote-10) | 1 | 1[[11]](#footnote-11) | 1 | 2 |
| **kompleksā pārbaude** | 84 | 81 | 92 | 90 | 40 |
| **mērķa pārbaude** | 77 | 44 | 61 | 45 | 30 |
| **Pieņemti lēmumi par** |  |  |  |  |  |
| sliežu ceļu ekspluatācijas aizliegšanu  | 62 | 74 | 106 | 126 | 62 |
| ritošā sastāva atstādināšanu no ekspluatācijas  | 22 | 23 | 4 | 13 | 4 |
|  dzelzceļu speciālistu atstādināšana no darba pienākumu veikšanas | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Izdoti priekšraksti  | 75 | 75 | 124 | 106 | 10 |
| Sagatavoti audita ziņojumi | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 |
| Sastādīti administratīvie protokoli | 10 | 7 | 3 | 3 | 1 |

 Sliežu ceļu ekspluatācijas aizliegums ir saistāms ar nepietiekošas uzmanības pievēršanu sliežu ceļu tehniskajam stāvoklim uz privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras.

 VDzTI nodrošina arī dzelzceļa pārbrauktuvju apsekošanu. 2020.gadā vecākie inspektori ir piedalījušies 189 ikgadējās dzelzceļa pārbrauktuvju komisijas apskatē. Vidējais rādītājs ir 153,12 pārbaudes gadā. Pārbrauktuvju apskates tiek veiktas ar mērķi nodrošināt pārbrauktuves klātnes un tehniskā aprīkojuma atbilstošu kvalitāti drošai pārbrauktuves šķērsošanai lietotājiem. Pēc pārbrauktuvju apskatēm VDzTI uzrauga kā pārbrauktuvju pārvaldītāji veic uzlabošanas pasākumus, lai atjaunotu pārbrauktuves elementu stāvokli drošas lietošanas līmenī. Bez ikgadējām komisijas apskatēm, vecākie inspektori ir arī piedalījušies komisiju darbā par dzelzceļa pārbrauktuvju ierīkošanu, aprīkošanu vai slēgšanu. Pārskata gadā inspektori ir piedalījušies deviņu dzelzceļa pārbrauktuvju ierīkošanas, aprīkošanas vai slēgšanas komisiju darbā.

# **Būvobjektu pieņemšana ekspluatācijā**

**VDzTI 2019.gadā ekspluatācijā ir pieņēmusi 16[[12]](#footnote-12) 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 Pakalpojumi**. |

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

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| **Pieņemti lēmumi par dzelzceļa būvobjektu pieņemšanu ekspluatācijā** | **51** | **36** | **23** | **17** | **16** |
| **Būvobjektu veidi** |  |  |  |  |  |
| sliežu ceļi | 11 | 3 | 11 | 6 | 7 |
| kustības vadības automātiskās sistēmas | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 |
| optiskie kabeļi | 0 | 10 | 1 | 2 | 0 |
| citi infrastruktūras objekti | 40 | 23 | 11 | 5 | 5 |

 Šobrīd būvniecībā ir daudz uzsākti projekti, tai skaitā ir uzsākta aktīvā fāze Rail Baltica būvniecībai.

# **Rail Baltica**

 Rail Baltica ir jauns dzelzceļa infrastruktūras projekts, kā mērķis ir integrēt Baltijas valstis Eiropas dzelzceļu tīklā. Projektā piedalās piecas Eiropas Savienības valstis – Polija, Lietuva, Latvija, Igaunija un, lai arī netieši, Somija. Paredzēts, ka dzelzceļa līnija savienos Helsinkus, Tallinu, Pērnavu, Rīgu, Paņevežu, Kauņu, Viļnu un Varšavu. Dzelzceļa līnijas izbūve, kas vīsies caur Baltijas valstīm, tiek dēvēta par Rail Baltica Globālo projektu.[[13]](#footnote-13) Daļa no Ziemeļjūras–Baltijas transporta koridora.

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

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

**Sadarbība ar citu ES dalībvalstu valsts drošības iestādēm uzraudzības jomā**

VDzTI 2020.gadā nebija sadarbība ar citām dalībvalstu drošības iestādēm uzraudzības jomā.

# **Kopējo drošības metožu piemērošana**

# **Riska novērtēšana**

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

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

Tomēr VDzTI ir saskārusies ar to, ka ne vienmēr iesaistītās puses izmaiņas drošības jomā uzskata par būtiskām, lai būtu jāveic riska novērtējums. VDzTI 2020.gadā vairākkārtīgi sektoram ir atgādinājusi par izmaiņu novērtēšanu riska pārvaldības procesā piemērošanu. Ir secināms, ka kopējās drošības metodes ievērošana ir dārgāka un tādēļ lielākā daļa izmaiņu tiek uzskatītas par nebūtiskām. Veicot novērtējumu, netiek arī skaidri definētas izmaiņas, līdz ar to VDzTI nav iespējas novērtēt, vai riska pārvaldības process tiek piemērots atbilstoši. Tikai padziļināta izpēte auditos ļauj novērtēt uzņēmuma brieduma pakāpi riska pārvaldības procesa piemērošanā.

2020.gadā vairāk kā 90 izmaiņām [[14]](#footnote-14)tika piemērots izvērtējums attiecībā uz izmaiņu būtiskumu un piecām izmaiņām ir piemērots riska pārvaldības process.

# **Drošības pārvaldības sistēma**

Drošības pārvaldības sistēma paredzēta, lai sektors sasniedz uzņēmējdarbības mērķus, ievērojot drošību. Latvijā ir mazi, vidēji un lieli pārvadātāji un šīs atšķirības ietekmē arī pārvadātāju ieguldījumu un resursu pieejamību drošības pārvaldības sistēmas izveidošanai, uzturēšanai un pārmaiņu veikšanai. Šī iemesla dēļ drošības vadības kompetences līmenis un drošības vadības briedums ir atšķirīgs starp pārvadātājiem. Drošības pārvaldības sistēma bieži vien tiek integrēta ar citām pārvaldības sistēmām nolūkā uzlabot organizācijas vispārējos darbības rādītājus un samazināt izmaksas, vienlaikus apvienojot pūles visos organizācijas līmeņos.

Drošības pārvaldības sistēmas novērtējumu VDzTI veic izskatot iesniegumu sertifikāta saņemšanai un attiecīgi drošības sertifikāta darbības termiņa laikā veic drošības pārvaldības sistēmas pilnu darbības un tās efektivitātes pārbaudes. Īpaša uzmanība tiek pievērsta apakšuzņēmēju kontrolei un uzraudzībai.

Lai gan drošība Latvijā ir uzlabojusies, tomēr ir jomas kurās nepieciešama attīstība un pilnveidošana. Līderības loma drošības pārvaldības sistēmā netiek novērtēta pienācīgi un arī drošības politikas izpratni ir nepieciešams pilnveidot visiem pārvadātājiem. VDzTI šiem jautājumiem pastiprināti pievērš uzmanību, veicot sistēmas novērtējumu un arī nodrošinot sistēmu auditus.

# **Pārraudzība**

KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 1078/2012 (2012. gada 16. novembris) par kopīgo drošības metodi pārraudzībā, kas jāveic dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem pēc drošības sertifikāta vai drošības atļaujas saņemšanas un par tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām nosaka prasības lai pārraudzītu efektīvu drošības pārvaldību dzelzceļa sistēmā tās ekspluatācijas un tehniskās apkopes laikā un lai vajadzības gadījumā uzlabotu drošības pārvaldības sistēmu. Lai izvērtētu pārraudzības procesus, pārvadātāji ik gadu iesniedz Drošības pārskatus VDzTI.

Pārvadātājiem iesniedzot VDzTI drošības pārskatus, tika sniegta informācija par pārraudzības procesu piemērošanu. Taču pēc VDzTI ieskatiem analīze un dati norāda par nepilnīgu informāciju. Ir vērojamas arī atšķirības starp pārskatu sagatavotājiem, atsevišķos gadījumos ir veikta izvērsta analīze un situācijas raksturojums, savukārt citos pārskatos procesu analīze netika izvērtēta.

Jāatzīmē, ka pilnīgi visi pārvadātāji un pārvaldītājs sniedza informāciju par iekšējās uzraudzības pasākumiem, norādot gan kvantitatīvos, gan kvalitatīvos rādītājus. Atsevišķi uzņēmumi aprakstīja arī savas galvenās uzraudzības prioritātes, bet daži neiekļāva nekādu informāciju par savām prioritātēm. Visi uzņēmi ir snieguši arī par riska pārvaldības procesa piemērošanu uzņēmumā, taču ne vienmēr sagatavotā informācija ir analizējama un izvērtējama. Nereti VDzTI veicot auditus, iegūst pilnīgāku informāciju par riska pārvaldības procesu, kā saņemot informāciju no pārskata.

Drošības rādītāju analīze ne vienmēr pārskatos ir nodrošināta, taču uzskaite ir nodrošināta.

Rezumējot, drošības pārskati norāda, ka daži uzņēmumi izprot, plāno, un īsteno metodisku pārraudzību saskaņā ar Regulas 1078/2012 prasībām, taču ir nepieciešams sniegt vairāk skaidrojumus par drošības mērķiem, pārraudzības principiem un drošības kultūras jautājumiem.

# **Drošības kultūra**

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

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

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

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

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

- pārmaiņu vadības strukturēta pieeja.

Kā pozitīvus faktorus var minēt, ka:

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

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

Pielikumā: Kopīgie drošības rādītāji par 2020.gadu un savstarpējās izmantojamības dati par 2020.gadu (angļu valodā).

1. <https://oss.era.europa.eu/logon.html> [↑](#footnote-ref-1)
2. <https://www.bis.gov.lv/> [↑](#footnote-ref-2)
3. Kravas vagoni 1520mm tiklam ar trešajām valstīm [↑](#footnote-ref-3)
4. Nav saņemti iesniegumi [↑](#footnote-ref-4)
5. COVID-19 ierobežojumu ietekme [↑](#footnote-ref-5)
6. 2020.gada 1.jūlijā tika veiktas VDzTI strukturālās izmaiņas palielinot amata vietu skaitu līdz 28. [↑](#footnote-ref-6)
7. https://www.taiib.gov.lv/lv/dzelzcela-nobeiguma-parskati [↑](#footnote-ref-7)
8. COVID-19 ierobežojumu ietekme [↑](#footnote-ref-8)
9. COVID-19 ierobežojumu ietekme [↑](#footnote-ref-9)
10. Uzsākts [↑](#footnote-ref-10)
11. Uzsākts [↑](#footnote-ref-11)
12. COVID-19 ierobežojumu ietekme [↑](#footnote-ref-12)
13. <http://www.railbaltica.org/lv/> [↑](#footnote-ref-13)
14. Pārvadātāju drošības pārskati [↑](#footnote-ref-14)