



Valsts dzelzceļa
tehniskā inspekcija

Drošības pārskats 2025.gads

Saturs

1. Ievads	3
1.1. Ziņojuma mērķis, darbības joma un mērķgrupas	3
1.2. Galvenie secinājumi par pārskata gadu	3
2. Kopsavilkums angļu valodā (Summary in English)	6
3. Drošības stratēģija, programmas, iniciatīvas un struktūra	7
3.1. Stratēģija un plānošana	7
3.2. Drošības ieteikumi	14
3.3. Ar citiem ieteikumiem nesaistīti drošības pasākumi	17
3.4. Dzelzceļa drošības organizācija	17
3.4.1. Drošības organizācijas struktūra Latvijā	17
3.4.2. VDzTI organizatoriskā struktūra	20
4. Drošības rādītāji	22
4.1. Nopietni negadījumi	23
4.2. Prekursori	29
4.3. Negadījumi ar bīstamām kravām	30
5. Tiesību akti	31
5.1. Izmaiņas tiesību aktos	31
5.2. Izņēmums saskaņā ar Dzelzceļa drošības direktīvas 15.pantu	33
6. Sertificēšana	33
6.1. Vienotais drošības sertifikāts un drošības atļauja	34
6.2. Ritekļu laišana tirgū	35
6.3. Par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāts (ECM)	37
6.4. Vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu) sertifikēšana un vadītāja instruktoru atzinumi	37
6.5. Cita veida atļaujas un sertifikāti	38
6.5.1. Stacionāro iekārtu pieņemšana ekspluatācijā	38
6.5.2. Neatkarīgas riska novērtēšanas iestādes atzišana	39
6.6. Saziņa ar citu valstu drošības iestādēm	40
6.7. Sadarbība un komunikācija ar nozari	40
7. Uzraudzība	42
7.1. Uzraudzības stratēģija, plāns, procedūras un lēmumu pieņemšana	42
7.2. Dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzības rezultāti	44
7.3. Koordinācija un sadarbība uzraudzības jomā	46
8. Kopējo drošības metožu piemērošana	47
8.1. Kopējo drošības metožu piemērošana drošības pārvaldības sistēmā	47
8.2. Kopīgās drošības metodes piemērošana riska noteikšanai un novērtēšanai	47
8.3. Kopīgās drošības metodes piemērošana pārraudzībai	48
8.4. ES projektu līdzdalība un īstenošana	48
9. Drošības kultūra	49
9.1. Drošības kultūras novērtēšana un uzraudzība	49
9.2. Drošības kultūras iniciatīvas/projekti	50
9.3. Drošības kultūras iniciatīvas, projekti un saziņa	51
10. Citas darbības	51

1. Ievads

1.1. Ziņojuma mērķis, darbības joma un mērķgrupas

Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas (turpmāk- VDzTI) kā valsts drošības iestādes galvenais mērķis ir augsta drošības līmeņa uzturēšana dzelzceļa sistēmā, kas sasaucas ar Eiropas Savienības (turpmāk- ES) dzelzceļa sistēmas kopīgo drošības mērķi.

Šajā pārskatā ir aprakstīts dzelzceļa drošības stāvoklis Latvijā 2025.gadā ar mērķi informēt Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru (turpmāk- ERA), dzelzceļa sistēmas dalībniekus un sabiedrību par paveikto un sasniegtajiem rezultātiem drošības jomā un progresu savstarpējās izmantojamības attīstībā dzelzceļa sistēmā. Pārskatā ir iekļauta arī informācija par VDzTI stratēģiskajiem mērķiem, to realizāciju attiecībā uz drošības nodrošināšanu un izvirzītajiem uzdevumiem nākamajiem gadiem.

Gada drošības pārskats ir izstrādāts saskaņā ar Dzelzceļa likuma 33.panta (3²) daļu un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa drošību (pārstrādāta redakcija)¹ 19. pantu, un sagatavots atbilstoši iestādes kompetencei, balstoties uz ERA sniegtajiem norādījumiem².

Pārskata satura veidošanā ir izmantoti dažādi informācijas avoti- infrastruktūras pārvaldītāja, pārvadātāju un citu organizāciju gada pārskati, ziņojumi par negadījumiem, Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja (Latvia NIB) ziņojumi par nelaimes gadījumu izmeklēšanu, Valsts dzelzceļa administrācijas sniegtā informācija, Centrālās statistikas pārvaldes dati u.c..

Pārskats visiem interesentiem ir pieejams VDzTI tīmekļvietnē³, kā arī tas katru gadu līdz 30. septembrim tiek iesniegts ERA un publicēts ERA savstarpējās izmantojamības un drošības datu bāze (ERADIS)⁴.

1.2. Galvenie secinājumi par pārskata gadu

VDzTI 2025. gadā nodrošināja valsts drošības iestādes funkciju izpildi, īstenojot dzelzceļa sistēmas dalībnieku sertificēšanu, atļauju piešķiršanu, novērtēšanu un uzraudzību, kā arī analizējot drošības rādītājus un identificējot riskus, kuriem nepieciešama pastiprināta uzmanība.

Kopumā 2025. gadā dzelzceļa sistēmas drošības stāvoklis Latvijā vērtējams kā stabils, un ilgtermiņā saglabājas pozitīva drošības rādītāju attīstības tendence.

Drošības stāvoklis un galvenās tendences

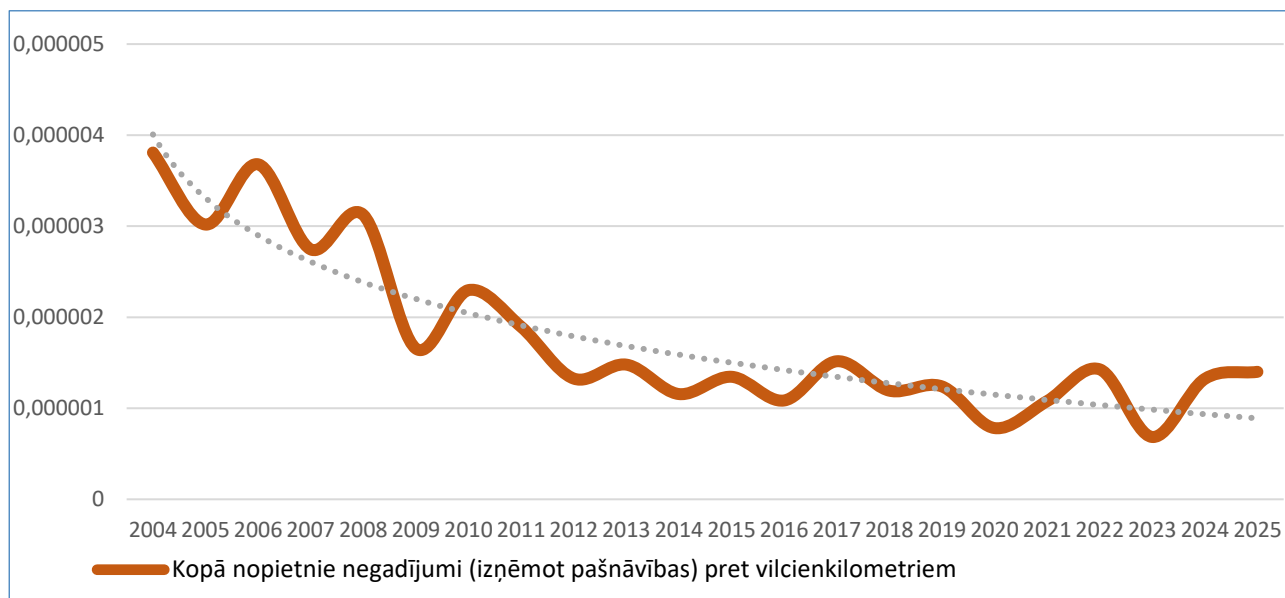
Izvērtējot nopietnu negadījumu (izņemot pašnāvības) skaita attiecību pret pārvadājumu apjomu, kas izteikts vilcienkilometros, laikposmā no 2004. līdz 2025. gadam (skat. 1. attēlu), secināms, ka ilgtermiņā vērojama nopietnu negadījumu relatīvā skaita samazināšanās tendence. 2025. gadā rādītājs ir saglabājies 2024. gada līmenī.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/798 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa drošību

² Guide on Issuing the [yyyy] NSA Annual Report, European Union Agency for railways, 04.04.2019.

³ <https://www.vdzti.gov.lv/lv/inspekcijas-drosibas-parskati>

⁴ https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/AnnualReport/default.aspx



1.attēls. **Nopietnu negadījumu skaita attiecība pret pārvadājumu apjomu (milj.vilcienkilometri) 2004.-2025.**

2025. gadā Latvijā reģistrēti 14 nopietni dzelzceļa satiksmes negadījumi, kuros cietušas 13 personas. Cietušie kategorijās pasažieri, nodarbinātie 2025.gadā nav reģistrēti. Lielākā daļa no cietušajiem – vidēji 76 % – ir reģistrēti negadījumos ar personām ritošā sastāva kustības laikā. Savukārt 19 % veido cietušie negadījumos uz dzelzceļa pārbrauktuvēm. Viens no būtiskākajiem drošības riskiem ir trešo personu atrašanās uz sliežu ceļiem. Līdz ar to ir nepieciešama vēl papildus rīcība dzelzceļa infrastruktūrā vai tās tuvumā risku mazināšanai, piemēram nožogojumu izbūve, pāreju ierīkošanas ar signāliem, u.t.t..

Cietušo personu relatīvais rādītājs 2025. gadā bija $1,40 \times 10^{-6}$ un nepārsniedza pārskata gadam noteikto drošības līmeni – $1,45 \times 10^{-6}$ (skat. 1. tabulu).

1.tabula. **Cietušo personu relatīvais rādītājs (drošības līmenis) pret vilcienkilometriem**

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Mērķis	$1,45(\times 10^{-6})$	$1,45(\times 10^{-6})$	$1,45(\times 10^{-6})$	$1,45(\times 10^{-6})$	$1,45(\times 10^{-6})$	$1,45(\times 10^{-6})$
Sasniegtais	$0,78(\times 10^{-6})$	$1,08(\times 10^{-6})$	$1,43(\times 10^{-6})$	$0,68(\times 10^{-6})$	$1,32(\times 10^{-6})$	$1,40(\times 10^{-6})$

2025. gada riska novērtējums liecina par būtisku ietekmi uz trešo personu rīcību atrodoties uz sliežu ceļiem vai to tuvumā. Jo īpaši augsta riska kategorija paliek noteikumu pārkāpēji un pārbrauktuvju lietotāji.

Balstoties uz izvērtētiem datiem un trešo personu rīcību, VDzTI 2025.gada nogalē iesniedza priekšlikumus pārbrauktuvju un pāreju drošības prasību stiprināšanai, nosakot, ka jaunas pārbrauktuves un pārejas tiek plānotas divos līmeņos vai arī pārejām tiek nodrošināti papildus skaņas signāli un barjeras.

Sertificēšana un uzraudzība

VDzTI sertifikēšanas un atļauju piešķiršanas darbības 2025. gadā bija vērstas uz to, lai pirms attiecīgās darbības uzsākšanas vai turpināšanas pārliecinātos par dzelzceļa sistēmas dalībnieku, ritekļu un citu VDzTI kompetencē esošo objektu atbilstību piemērojamajām drošības prasībām.

Pārskata gadā tika turpināta sertificēšanas un atļauju piešķiršanas procedūru pilnveidošana, nodrošinot to atbilstību ES un nacionālajām prasībām.

2025.gadā VDzTI uzraudzībā sāka piemērot uz riskiem balstītu pieeju, ņemot vērā drošības rādītāju dinamiku, negadījumu un incidentu analīzi, iepriekš konstatētās neatbilstības un uzraudzības rezultātus. 2025. gadā tika veiktas 79 pārbaudes un 2 drošības pārvaldības sistēmu audiiti. Tika izvērtēta dzelzceļa sistēmas dalībnieku spēja efektīvi pārvaldīt ar savu darbību saistītos drošības riskus.

Sertificēšanas un uzraudzības rezultāti kopumā neliecina par tādām sistēmiskām neatbilstībām, kas prasītu būtiski mainīt VDzTI līdzšinējo darbības pieeju uzraudzībai. Vienlaikus uzraudzības un drošības datu analīzes rezultāti norāda uz nepieciešamību turpināt riskos balstītu uzraudzību un pievērst pastiprinātu uzmanību cilvēcisko un organizatorisko faktoru ietekmei, drošības kultūrai, infrastruktūras riskiem un trešo personu drošībai.

Stratēģiskais mērķis

Mērķis

Līdz 2026. gadam ir samazināt cietušo personu skaitu par 10 %, nodrošinot, ka gada laikā ir ne vairāk kā 14 cietušās personas (izņemot pašnāvības) un relatīvais cietušo personu skaits nepārsniedz $1,305 \times 10^{-6}$.

2025. gadā reģistrētas 13 cietušās personas, tādējādi absolūtā skaita mērķis tika sasniegts. Savukārt relatīvais rādītājs – $1,40 \times 10^{-6}$ – vēl pārsniedz 2026. gadam noteikto mērķa vērtību $1,305 \times 10^{-6}$. Līdz ar to 2025. gada rezultāti liecina par virzību uz stratēģiskā mērķa sasniegšanu, vienlaikus saglabājot nepieciešamību turpināt pasākumus cietušo skaita un relatīvā riska samazināšanai arī no dzelzceļa sistēmas dalībnieku puses.

Prioritārās darbības nākamajā gadā

2025. gada drošības rādītāju, sertificēšanas un uzraudzības rezultātu analīze apliecina, ka VDzTI noteiktie darbības pamatvirzieni kopumā ir saglabājami. Vienlaikus identificētie riski nosaka nepieciešamību nākamajā pārskata periodā mērķtiecīgāk koncentrēt uzraudzības un preventīvos pasākumus jomās, kurās konstatēts paaugstināts vai atkārtots drošības risks. Vienlaikus identificētie riski trešo personu un pārbrauktu vju lietotāju drošības jomā, kā arī cilvēcisko, organizatorisko un atsevišķu infrastruktūras faktoru ietekme pamato nepieciešamību arī turpmāk īstenot sistemātisku, uz riskiem balstītu uzraudzību un mērķtiecīgus preventīvos pasākumus.

Ņemot vērā 2025. gada drošības rādītājus un identificētos riskus, nākamajā pārskata periodā VDzTI īsteno vairākas **prioritārās darbības**:

- turpināt riskos balstītu uzraudzību, īpašu uzmanību pievēršot jomām, organizācijām un infrastruktūras iecirkņiem, kuros identificēti paaugstināti vai atkārtoti drošības riski;
- turpināt dzelzceļa satiksmes negadījumu, prekursoru un citu drošības datu analīzi, lai izmantotu tās rezultātus uzraudzības prioritāšu un preventīvo pasākumu noteikšanai;
- nodrošināt izmaiņu veikšanu dzelzceļa pārbrauktu vju ierīkošanas nosacījumos, nosakot stingrākas prasības pārbrauktu vju un pāreju aprīkošanai;
- nodrošināt valsts īstenošanas plānu ieviešanas uzraudzību;
- turpināt analizēt ar trešajām personām un dzelzceļa pārbrauktu vju lietotājiem saistītos riskus un izvērtēt nepieciešamos risku samazināšanas pasākumus, īpaši vietās, kur identificēta paaugstināta negadījumu koncentrācija.

2. Kopsavilkums angļu valodā (Summary in English)

The State Railway Technical Inspectorate (VDzTI), acting as the National Safety Authority of Latvia (NSA Latvia), has prepared its Annual Safety Report for 2025. The report provides an overview of railway safety and interoperability in Latvia, including safety performance, certification and authorisation activities, supervision, risk management and the main priorities for further improvement.

The main objective of NSA Latvia is to maintain and continuously improve a high level of railway safety in accordance with the common safety framework of the European Union. In 2025, VDzTI focused on identifying and assessing safety risks, applying risk-based supervision, carrying out certification and authorisation activities, assessing the ability of railway organisations to manage their safety risks, and responding to risks identified through accidents, incidents, precursors and supervision results.

Overall, the railway safety situation in Latvia remained stable in 2025. Long-term analysis of railway safety performance shows a decreasing trend in the relative number of significant accidents in relation to traffic volume expressed in train-kilometres. In 2025, 14 significant railway accidents were recorded, resulting in 13 casualties. 13 accidents involved persons struck or otherwise affected by rolling stock in motion, while one collision occurred without casualties. No passengers or railway employees were among the casualties. Two significant accidents involved level-crossing users.

The relative casualty indicator remained within the safety level established for 2025. At the same time, the risk assessment identified level-crossing users and other persons as categories requiring increased attention. In particular, risks related to unsafe behaviour in or near railway infrastructure continue to represent one of the main challenges for railway safety in Latvia.

In 2025, VDzTI continued systematic risk-based supervision of railway organisations. A total of 79 supervision methods were applied and 25 partial safety management system (SMS) audits. The results confirmed that the current risk-based supervisory approach remains appropriate, while continued attention is required in relation to human and organisational factors, safety culture, infrastructure-related risks and the effectiveness of risk control measures.

VDzTI also continued certification, authorisation and assessment activities in accordance with European Union and national requirements. These activities included the assessment of railway undertakings and infrastructure managers, vehicle authorisation and other processes within the competence of the National Safety Authority. The aim was to ensure that organisations, vehicles and relevant processes complied with applicable safety and interoperability requirements before or during operation.

The long-term railway safety trend in Latvia remains positive. Nevertheless, the 2025 results show that further targeted action is necessary, particularly to reduce risks affecting level-crossing users and other persons, to strengthen the management of human and organisational factors, and to improve the effectiveness of preventive measures.

In 2026, VDzTI will therefore continue to apply a risk- and evidence-based approach to supervision, further develop certification and authorisation procedures, strengthen the analysis of accidents, incidents, precursors and other safety data, follow up on safety recommendations and corrective measures, and focus supervisory activities on areas where increased or recurring safety risks have been identified.

3. Drošības stratēģija, programmas, iniciatīvas un struktūra

3.1. Stratēģija un plānošana

VDzTI kā valsts pārvaldes institūcijas darbība balstās uz Darbības stratēģijā 2023.-2026. gadam (turpmāk- Stratēģija) noteikto galveno pamatmērķi un prioritātēm. Stratēģijā ir definēta iestādes misija un vīzija, un kopīgās vērtības.

VDzTI Stratēģijā izvirzītais pamatmērķis balstās uz iestādei normatīvajos aktos un tieši piemērojamos ES tiesību aktos noteiktajām funkcijām, un ES dzelzceļa sistēmas kopīgo drošības mērķi – uzturēt augstu drošības līmeni, kas saskan arī ar VDzTI Uzraudzības stratēģijas 2022.-2026. gadam pamatmērķi.

Mērķis

Nepārsniegt ES Komisijas lēmumā Nr.2012/226/ES (2012.gada 23.aprīlis) par dzelzceļa sistēmas kopīgo drošības mērķu kopumu⁵ Latvijai noteiktās vērtības

Latvijas kopējo drošības mērķu sasniegšanas novērtējums riska kategorijām norāda, ka izpildes kritēriji (maksimāli pieļaujamo dzelzceļa riska kategorijas līmenis) 2025. gadā noteiktās robežvērtības nav pārsniegtas (skat.2. tabulu).

2. tabula. Riska kategoriju atsauces vērtību novērtējums

Riska kategorijas	Atsauces vērtība	2023. gada novērtējums	2024. gada novērtējums	2025. gada novērtējums
Pasažieru risks	78,2 ($\times 10^{-9}$)	nav pārsniegts	nav pārsniegts	nav pārsniegts
Pasažieru risks	0,665 ($\times 10^{-9}$)	nav pārsniegts	nav pārsniegts	nav pārsniegts
Darbinieku risks	64,8 ($\times 10^{-9}$)	nav pārsniegts	nav pārsniegts	nav pārsniegts
Pārbraukuvju lietotāju risks	239,0 ($\times 10^{-9}$)	nav pārsniegts	pastāv risks	nav pārsniegts
„Citu” personu risks	11,6 ($\times 10^{-9}$)	nav pārsniegts	nav pārsniegts	nav pārsniegts
Dzelzceļa teritorijā nepiederošu personu risks	1310,0 ($\times 10^{-9}$)	nav pārsniegts	nav pārsniegts	nav pārsniegts
Sabiedrības risks	1660,0 ($\times 10^{-9}$)	nav pārsniegts	nav pārsniegts	nav pārsniegts

Kopumā VDzTI izvēlēta stratēģija, lai nodrošinātu augstu drošības līmeni, ir pareiza un tā ir jāturpina, lielāku uzmanību pievēršot riska kategorijām- pārbraukuvju lietotāji.

VDzTI ir noteikusi četrus galvenos attīstības virzienus jeb prioritātes, kuras ir cieši saistītas ar tieši piemērojamo ES tiesību aktu prasībām.

Prioritātes

1. Drošība
2. Sertificēšana
3. Laba pārvaldība
4. Resursu pietiekamība

Drošības prasību sasniegšanai VDzTI ir noteikusi vairākus uzdevumus:

- 1) kustības drošības līmeņa uzturēšana, nodrošinot to ar dzelzceļa sistēmas dalībnieku riskos balstītu uzraudzību;
- 2) veicināt dzelzceļa sistēmas dalībniekiem uzņemties atbildību par dzelzceļa sistēmas drošību, ieviešot drošības kultūru organizācijās;
- 3) vienotas drošības prasības vienotajā dzelzceļa telpā;

⁵ ES Komisijas lēmums Nr.2012/226/ES (2012.gada 23.aprīlis) par dzelzceļa sistēmas kopīgo drošības mērķu kopumu;

- 4) drošības pasākumu izstrādāšana sistēmas uzlabošanai;
- 5) sistēmiskas pieejas veicināšana dzelzceļa drošības pilnveidošanai un paaugstināšanai (vienādi kritērijiem visiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem).

Izvirzīto drošības mērķu kvalitatīvo un kvantitatīvo rādītāju novērtējums 2025.gadam ir apkopots 3. tabulā.

3. tabula. Drošības novērtējums

Nr.	Pasākums	Noteiktais kvalitatīvais rādītājs (2023.-2026.)	Noteiktais kvantitatīvais rādītājs(2023.-2026.)	Sasniegtais kvalitatīvais rādītājs			Sasniegtais kvantitatīvais rādītājs		
				2023	2024	2025	2023	2024	2025
1	Veikt dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzību	Definēts "Dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzības stratēģijā 2022. – 2026.gadam" ⁶ 1) Riska kontroles pasākumi; 2) Skaidri saprotami nosacījumi; 3) Sistēmiska pieeja, vienādi kritēriji.	1) Cietušo personu rādītājs uz vilcienkm - $1,54 (x10^{-6})$ 2) Nopietnu negadījumu rādītājs uz vilcienkm - $1,57 (x10^{-6})$ 3) Veikto DPS auditi >14/gadā; 4) Veikto pārbažu skaits >70/gadā	Uzraudzība tiek nodrošināta saskaņā ar Stratēģisko uzraudzības plānu un ikgadējo uzraudzības plānu ✓			Cietušo personu rādītājs uz vilcienkm ir $0,68 (x10^{-6})$ ✓	Cietušo personu rādītājs uz vilcienkm ir $1,32 (x10^{-6})$ ✓	Cietušo personu rādītājs uz vilcienkm ir $1,40 (x10^{-6})$ ✓
				Izstrādāti vienoti dzelzceļa sistēmas dalībnieku novērtēšanas kritēriji ✓	Izveidota drošības pārskatu uzraudzības sistēma ✓	Izstrādāta jauna risku vadības metodika ✓	Nopietnu negadījumu rādītājs uz vilcienkm ir $0,68 (x10^{-6})$ ✓	Nopietnu negadījumu rādītājs uz vilcienkm ir $1,32 (x10^{-6})$ ✓	Nopietnu negadījumu rādītājs uz vilcienkm ir $1,37 (x10^{-6})$ ✓
							Veikti 15 DPS ⁷ daļu auditi ✓	Veikti 18 DPS daļu auditi; 1 audits kopā ar NSA Igaunija ✓	Veikti 25 DPS daļu auditi ✓
							Veiktas 76 pārbaudes ✓	Veiktas 77 pārbaudes ✓	Veiktas 79 pārbaudes ✓
2	Organizēt dzelzceļa sistēmas dalībnieku izglītošanu un apmācību	Dzelzceļa sistēmas dalībnieki pilnveido savas drošības pārvaldības sistēmas un organizācijas tiecas drošības pārvaldības sistēmās veikt	4 tematiskie semināri	Ir izstrādātas vairākas rokasgrāmatas un vadlīnijas, lai sniegtu skaidrojumus par drošības savstarpējas izmantojamības prasību piemērošanu https://www.vdzti.gov.lv/lv/rokasgramatas-vadlinijas ✓			3 tematiskie semināri ✓	2 tematiskie semināri ✓	3 tematiskie semināri ✓

⁶ <https://www.vdzti.gov.lv/lv/dzelzcela-drosiba-0>⁷ Drošības pārvaldības sistēma

Nr.	Pasākums	Noteiktais kvalitatīvais rādītājs (2023.-2026.)	Noteiktais kvantitatīvais rādītājs(2023.-2026.)	Sasniegtais kvalitatīvais rādītājs			Sasniegtais kvantitatīvais rādītājs		
				2023	2024	2025	2023	2024	2025
		nepārtrauktus uzlabojumus							
3	Nodrošināt objektīvu datu iegūšanu un datu analīzi	Regulāra informācijas publicēšana VDzTI tīmekļvietnē atbilstoši datu publicēšanas kalendāram	1)14 datu publikācijas/gadā 2)1 drošības analīze/gadā	Informācija regulāri tiek atjaunota un dati tiek publicēti atbilstoši datu publicēšanas kalendārā noteiktajam ✓			17 publikācijas ✓	16 publikācijas ✓	20 publikācijas ✓
							- laikrindas par cietušajiem - negadījumi - kopīgie drošības rādītāji - drošības pārskats		
4	Pārskatīt drošības noteikumus atbilstoši veiktajam ERA vērtējumam	1) Izstrādāti visi nepieciešamie priekšlikumi noteikumu projektiem 2)ERA pozitīvs vērtējums par nacionālajām prasībām	2 ERA auditi	izvērtēti Savstarpējās izmantojamības noteikumi ✓	izvērtēti “Dzelzceļa ekspluatācijas noteikumi” (stājas spēkā 01.01.2024.) ✓	Iesniegti ERA izvērtēšanas noteikumi par signalizācijas sistēmām ✓	ERA pozitīvs vērtējums par nacionālajām prasībām, noteikumi par signalizācijas sistēmām izvērtēšanas procesā		
5	Drošības pasākumu plāna izstrāde un izpilde	Reizi gadā pārskatīts drošības pasākumu plāns, kurā norādīti uzdevumi galvenajiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem (pārvaldītājiem un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam)	4 drošības pasākumu plāni	1) 12 organizācijas ir veikušas savu sistēmu novērtējumu, sagatavojot un iesniedzot drošības pārskatus. 2) veikta drošības pārskatu analīze. ✓			Ziņojums - Drošības rādītāju analīze un ieteikumi nacionālā dzelzceļa transporta sistēmas drošības līmeņa uzturēšanai ✓	12 drošības pārskatu pārbaudes ✓	12 drošības pārskatu pārbaudes; 1 drošības pārskatu analīze; 1 apmācības par pārskatu sagatavošanu

Nr.	Pasākums	Noteiktais kvalitatīvais rādītājs (2023.-2026.)	Noteiktais kvantitatīvais rādītājs(2023.-2026.)	Sasniegtais kvalitatīvais rādītājs			Sasniegtais kvantitatīvais rādītājs		
				2023	2024	2025	2023	2024	2025
									Ziņojums ar drošības rādītāju analīzi un ieteikumiem ✓
6	Novērtēt pretendentu drošības pārvaldības sistēmas, izmantojot OSS	Visos gadījumos savlaicīgi (4 mēnešos) pieņemti lēmumi par vienotā drošības sertifikāta	Izskatīti 6 pieteikumi vienotā drošības sertifikāta saņemšanai	Vairumā gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot 4 mēnešu termiņu ✓			5 sertifikāti ✓	2 sertifikāti ✓	4 sertifikāti ✓
7	Infrastruktūras pārvaldītāja autorizācija, izmantojot OSS	Savlaicīgi (4 mēnešos) pieņemti lēmumi par drošības apliecības izsniegšanu	1 iesniegums drošības apliecības saņemšanai no infrastruktūras pārvaldītāja	Lēmums pieņemts ievērojot 4 mēnešu termiņu ✓			-	-	1 drošības apliecība ✓
8	Nodrošināt atļaujas izdošanas procesu ritekļiem, izmantojot OSS	Visos gadījumos savlaicīgi (4 mēnešos) pieņemti lēmumi par ritekļa laišanu tirgū	Izskatīti 20 pieteikumi ritekļu laišanai tirgū	Visos gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot 4 mēnešu termiņu ✓			3 atļaujas ✓	11 atļaujas ✓	4 atļaujas ✓
9	Nodrošināt atļaujas izdošanas procesu 1520	Visos gadījumos savlaicīgi (4 mēnešos) pieņemti lēmumi par ritekļa laišanu tirgū	Izskatīti 20 pieteikumi 1520mm kravas un pasažieru vagonu laišanai tirgū	Visos gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot 4 mēnešu termiņu ✓			4 atļaujas ✓	4 atļaujas ✓	5 atļaujas ✓

Nr.	Pasākums	Noteiktais kvalitatīvais rādītājs (2023.-2026.)	Noteiktais kvantitatīvais rādītājs(2023.-2026.)	Sasniegtais kvalitatīvais rādītājs			Sasniegtais kvantitatīvais rādītājs		
				2023	2024	2025	2023	2024	2025
	mm kravas un pasažieru vagoniem		Ritekļu izmaiņu pārvaldība				-	-	8 atļaujas ✓
10	Novērtēt pretendenta ritekļu tehniskās apkopes sistēmas	Visos gadījumos savlaicīgi (4 mēnešos) pieņemti lēmumi par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāta izsniegšanu	Izskatīti 2 pieteikumi par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāta saņemšanai	Visos gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot 4 mēnešu termiņu ✓			-	1 sertifikāts ✓	2 sertifikāti ✓
		Visos gadījumos savlaicīgi (4 mēnešos) pieņemti lēmumi par 1520mm sliežu ceļu platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāta izsniegšanu	Izskatīti 20 iesniegumi par 1520mm sliežu ceļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāta saņemšanai	Visos gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot 4 mēnešu termiņu ✓			14 sertifikāti ✓	11 sertifikāti ✓	4 sertifikāti ✓
11	Izsniegt stacionāro iekārtu atļaujas	Visos gadījumos savlaicīgi (4 mēnešos) pieņemti lēmumi	Izskatīti 2 iesniegumi sistēmu atbildības pārbaudei	Visos gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot 4 mēnešu termiņu ✓			1 atļauja, 1 lēmums par APIS ⁸ piemērošanu ✓	3 atļaujas, 1 lēmums par APIS piemērošanu ✓	4 atļaujas, 4 lēmumi par APIS piemērošanu, 1 pagaidu atļauja ✓

⁸ APIS- atļauja nodot ekspluatācijā stacionāro iekārtu

Nr.	Pasākums	Noteiktais kvalitatīvais rādītājs (2023.-2026.)	Noteiktais kvantitatīvais rādītājs(2023.-2026.)	Sasniegtais kvalitatīvais rādītājs			Sasniegtais kvantitatīvais rādītājs		
				2023	2024	2025	2023	2024	2025
		Pastāvīga komunikācijas nodrošināšana ar pretendentiem, nodrošināta atgriezeniskā saite	10 koordinācijas sanāksmes	Ir nodrošināta nepārtraukta komunikācija ar pretendentiem ✓			12 koordinācijas sanāksmes ✓	3 koordinācijas sanāksmes ✓	9 sanāksmes, 2 apmācību semināri ✓
	Neatkarīgas riska novērtēšanas iestādes atzīšana	Visos gadījumos (4 mēnešos) pieņemti lēmumi	Neatkarīgas riska novērtēšanas iestādes atzīšana	Visos gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot 4 mēnešu termiņu ✓			2 atzinumi ✓	-	2 atzinumi ✓
12	Izsniegt drošības apliecības	Visos gadījumos (4 mēnešos) pieņemti lēmumi	Izskatīti 250 iesniegumi drošības apliecību saņemšanai	Visos gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot 4 mēnešu termiņu ✓			53 drošības apliecības ✓	55 drošības apliecības ✓	93 drošības apliecības ✓
13	Nodrošināt vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu) sertificēšanas procedūras veikšanu	Sertificēšanas procedūra iekļaujas 30 dienu intervālā (no iesnieguma saņemšanas līdz sertifikāta izsniegšanai)	Izsniegti 180 vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu) sertifikāti	Visos gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot termiņu ✓			115 sertifikāti ✓	143 sertifikāti ✓	173 sertifikāti ✓

Veicot stratēģisko plānošanu un īstenojot sertifikācijas, atļauju piešķiršanas un uzraudzības procesus, VDzTI ievēro neatkarības un objektivitātes, kompetences, kā arī vienlīdzīgas attieksmes principus. Lai nodrošinātu sertifikācijas un atļauju piešķiršanas procesu neatkarību no uzraudzības procesa un novērstu iespējamu interešu konfliktu, šo procesu īstenošana iestādē ir funkcionāli nodalīta un uzticēta divām atsevišķām struktūrvienībām. Katru gadu tiek izstrādāts Sertifikācijas plāns un Uzraudzības plāns, nodrošinot plānveidīgu un pārskatāmu procesu īstenošanu, nepieciešamo cilvēkresursu un finanšu resursu plānošanu, savstarpējo koordināciju un izpildes kontroli. Iestādes darba plāni tiek publicēti VDzTI tīmekļvietnē.

2025. gadā VDzTI tika informēta par NIB Latvija izmeklēšanas gaitā sniegtu steidzami ieviešamu drošības ieteikumu saistībā ar nopietnu negadījumu Rīgas pasažieru stacijā – drezīnas sānu sadursmi ar pretimbraucošu elektrovilcienu, kā arī saņēmusi viena dzelzceļa satiksmes negadījuma izmeklēšanas nobeiguma ziņojuma projektu, kurā bija ietverts drošības ieteikums saistībā ar 2024. gada 24. februārī notikušo negadījumu – nekontrolētu vagonu atkabes aizribošanu no šķirošanas uzkalna.

3.2. Drošības ieteikumi

Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs (turpmāk – NIB Latvija) ir valsts izmeklēšanas struktūra, kas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību veic neatkarīgu dzelzceļa satiksmes negadījumu un incidentu drošības izmeklēšanu. Tās mērķis ir noskaidrot negadījumu cēloņus un apstākļus un, ja nepieciešams, izstrādāt drošības ieteikumus līdzīgu negadījumu novēršanai.

Dzelzceļa negadījumu un incidentu izmeklēšanas ziņojumi tiek sagatavoti atbilstoši Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2020/572⁹ noteiktajai ziņojumu struktūrai.

VDzTI sadarbojas ar NIB Latvija, izmeklēšanas procesā sniedzot nepieciešamo informāciju, kā arī uzraudzības ietvaros sekojot drošības ieteikumu ieviešanai un ņemot vērā to izpildes rezultātus turpmākās uzraudzības plānošanā.

Informācija par 2025. gadā aktuālajām NIB Latvija dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanām, to statusu un rezultātiem, kā arī sniegtajiem drošības ieteikumiem un to ieviešanu apkopota 4. tabulā.

⁹ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/572 (2020. gada 24. aprīlis) par ziņojuma struktūru, kas jāievēro dzelzceļa negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas ziņojumos

4. tabula. Informācija par NIB Latvija izmeklēšanām un drošības ieteikumiem 2025. gadā

Izmeklēšanas uzsākšanas datums	Pamatojums izmeklēšanas lēmumam	Izmeklēšanas iemesls/ negadījums	Izmeklēšanas joma	Izmeklēšanas statuss	Izmeklēšanas rezultāts/ drošības ieteikums	Drošības ieteikuma apraksts	Ieteikuma adresāts	Ieteikuma izpildes statuss
04.04.2024.	Potenciāli apdraudēta satiksmes drošība	24.02.2024. nopietns negadījums Šķirotavas stacijā- nekontrolējama vagonu atkabes aizribošana no šķirošanas uzkalna	Stacijas ekspluatācijas instrukciju precizēšana	<i>Pabeigts</i> -11.11.2025. ziņojums projekts saskaņošanai; -10.02.2026. Nobeiguma ziņojums	Ieteikums Nr. 2026-1	Šķirotavas stacijas ekspluatācijas instrukcijā ieviest maksimālos atkabes garuma un svara parametrus, tos pielīdzinot ražotāja ieteiktajiem ierobežojumiem	Infrastrukturā pārvaldītājs VAS "Latvijas dzelzceļš"	<i>Izpildīts</i> Grozījumi instrukcijā 21.02.2025
03.04.2025.	Pieaugošais negadījumu skaits uz dzelzceļa pārbrauktuvēm	Pēdējo trīs gadu laikā pieaugošais starpgadījumu skaits uz dzelzceļa pārbrauktuvēm	Pārbrauktuves Nr.902 notikušo starpgadījumu izmeklēšana	<i>Procesā</i> -26.01.2026. ziņojuma projekts saskaņošanai	Grozījumu projekts noteikumiem pārbrauktuvju Drošības uzlabošanā			
05.08.2025.	Potenciāli apdraudēta pasažieru drošība	03.07.2025. negadījums dzelzceļa iecirkņā Rīga– Jelgava posmā starp stacijām Olaine un Torņakalns, kur elektrovilciena "Škoda" kustības laikā	Negadījuma (bojāts vilciena strāvas noņēmējs) cēloņu un seku analīze, ieteikumu sniegšana līdzīgu negadījumu novēršanai	<i>Procesā</i> Informācijas iegūšana no pārvadātāja				

Izmeklēšanas uzsākšanas datums	Pamatojums izmeklēšanas lēmumam	Izmeklēšanas iemesls/ negadījums	Izmeklēšanas joma	Izmeklēšanas statuss	Izmeklēšanas rezultāts/ drošības ieteikums	Drošības ieteikuma apraksts	Ieteikuma adresāts	Ieteikuma izpildes statuss
		tika pārrauts kontakttīkla vads						
08.08.2025.	Potenciāli apdraudēta satiksmes drošība	07.08.2025. negadījums Rīgas dzelzceļu stacijā pārmiju Nr.17 un Nr.31 rajonā, kur notika elektrovilciena "Škoda" un VAS "Latvijas dzelzceļš" drezīnas sānu sadursme	Negadījuma (sadursme) cēloņu un seku analīze, ieteikumu sniegšana līdzīgu negadījumu novēršanai	<i>Pabeigts</i> -13.02.2026. papildus informācijas sniegšana par uzraudzību; -26.05.2026. ziņojuma projekts saskaņošanai; -20.07.2026. ziņojums	Steidzams drošības ieteikums Nr.2025-1	- Noteikt procedūru Rīgas pasažieru stacijas dežurantiem rīcībai noteiktos gadījumos. -Izvērtēt, vai minētās procedūras ir jāievieš arī citās dzelzceļa stacijās.	Infrastrukturā pārvaldītājs VAS "Latvijas dzelzceļš"	<i>Izpildīts</i> Grozījumi uzņēmuma infrastruktūras ekspluatācijas noteikumos, 12.09.2025. Noteiktā procedūra piemērojama visām dzelzceļa stacijām.
14.10.2025.	Dzelzceļa avārija ar smagām sekām	01.10.2025. negadījums uz dzelzceļa pārbrauktuves Nr. 910 pie pieturas punkta Imanta, iecirknī Zasulauks – Priedaine, kur divas meitenes guva letālas traumas	Nopietna negadījuma cēloņu un seku analīze, ieteikumu sniegšana līdzīgu negadījumu novēršanai	<i>Procesā</i> -05.08.2026. papildus informācijas sniegšana par uzraudzību; -15.09.2026. ziņojuma projekts saskaņošanai				

3.3. Ar citiem ieteikumiem nesaistīti drošības pasākumi

Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 33. pantā noteiktajām funkcijām VDzTI regulāri apkopo un analizē dzelzceļa drošības rādītājus, identificē būtiskākās riska jomas un izstrādā ieteikumus nacionālās dzelzceļa sistēmas drošības līmeņa uzturēšanai un pilnveidošanai. Analīzes rezultāti tiek izmantoti drošības risku identificēšanai, VDzTI uzraudzības prioritāšu noteikšanai un preventīvo drošības pasākumu plānošanai.

Analīzes rezultāti liecina, ka ilgtermiņā nopietnu negadījumu un cietušo personu skaitam ir samazināšanās tendence un Latvijai noteiktās nacionālās atsauces vērtības netiek pārsniegtas. Vienlaikus identificētas jomas, kurās nepieciešams turpināt drošības līmeņa pilnveidošanu. Taču atsevišķi negadījumi 2025.gadā izraisīja plašu rezonansi sabiedrībā un **VDzTI pieņēma lēmumu par atsevišķu drošības prasību pastiprināšanu uz pārbrauktuvēm un pārejām**. Tika iesniegti priekšlikumi dzelzceļa pārbrauktuvju un pāreju ierīkošanai noteikt stingrākas prasības, papildus nosakot skaņas signālu un barjeru ierīkošanu. Priekšlikumi ir atrodam [tiesību aktu portālā](#).

Cietušo personu skaita samazināšanai ieteikts arī kombinēt infrastruktūras un tehniskos risinājumus ar mērķtiecīgiem sabiedrības informēšanas pasākumiem, īpašu uzmanību pievēršot drošai dzelzceļa infrastruktūras un pārbrauktuvju šķērsošanai. VDzTI izskata iespēju palielināt administratīvos sodus, tā kā sabiedrības attieksme pret drošības prasībām uz dzelzceļa ir nenopietna. VDzTI uzraudzības laikā vairāk uzmanības pievērš visu pārvadātāju rīcībai cietušo skaita samazināšanai.

VDzTI sagatavotā drošības rādītāju analīze un ieteikumi ir publicēti iestādes tīmekļvietnē¹⁰ un pieejami dzelzceļa sistēmas dalībniekiem un citām ieinteresētajām pusēm.

3.4. Dzelzceļa drošības organizācija

3.4.1. Drošības organizācijas struktūra Latvijā

Dzelzceļa drošības organizatorisko struktūru Latvijā veido valsts pārvaldes iestādes un dzelzceļa sistēmas dalībnieki vairākos līmeņos (skat. 2. attēlu).

¹⁰ <https://www.vdzti.gov.lv/lv/dzelzcela-drosiba-0>



2.attēls. Dzelzceļa drošības organizatoriskā struktūra Latvijā

2025. gadā būtiskas izmaiņas dzelzceļa drošības organizatoriskajā struktūrā Latvijā nav notikušas.

Valsts pārvalde

Latvijas Republikā par valsts politikas veidošanu un īstenošanu dzelzceļa nozarē atbild Satiksmes ministrija. Dzelzceļa satiksmes negadījumu un incidentu izmeklēšanu veic Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs (NIB Latvija), kas ir Latvijas valsts izmeklēšanas struktūra. Dzelzceļa nozarē regulatīvās iestādes funkcijas atbilstoši kompetencei veic Valsts dzelzceļa administrācija.

VDzTI ir Satiksmes ministrijas pārraudzībā esoša valsts tiešās pārvaldes iestāde. Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 33. pantu VDzTI ir valsts drošības iestāde (*National Safety Authority – NSA Latvija*) dzelzceļa jomā Latvijā, kas veic Dzelzceļa likumā un citos normatīvajos aktos noteiktās funkcijas dzelzceļa drošības un savstarpējas izmantojamības jomā, tostarp dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzību un kontroli. VDzTI organizatoriski, juridiski un lēmumu pieņemšanā ir neatkarīga no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem, pieteikuma iesniedzējiem un citām personām, kuru intereses varētu būt saistītas ar VDzTI pieņemtajiem lēmumiem.

VDzTI darbību un funkcijas nosaka Dzelzceļa likums, Bīstamo kravu aprites likums, Ministru kabineta 2005. gada 4. janvāra noteikumi Nr. 14 “Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas nolikums”, kā arī tieši piemērojamie ES tiesību akti¹¹. Spēkā esošais nolikums nosaka VDzTI uzraudzības, sertificēšanas, atļauju piešķiršanas, riska novērtēšanas un citas funkcijas.

¹¹ KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULA (ES) 2018/761 (2018. gada 16. februāris), ar ko izveido kopīgas drošības metodes uzraudzībai, ko valsts drošības iestādes veic pēc vienotā drošības sertifikāta vai drošības atļaujas izdošanas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798, un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 1077/2012; KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULA (ES) 2018/762 (2018. gada 8. marts), ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798 izveido kopīgas drošības metodes, kas attiecas uz prasībām drošības pārvaldības sistēmām, un atceļ Komisijas Regulas (ES) Nr. 1158/2010 un (ES) Nr. 1169/2010;

2025.gadā tika pieņemts valdības lēmums **par dzelzceļa regulatīvās iestādes un valsts drošības iestādes apvienošanu vienā iestādē. Tika izstrādāts modelis iestāžu apvienošanai, kuru plānots saskaņot ar Eiropas Komisiju pēc Dzelzceļa likuma grozījumu izstrādes.**

Dzelzceļa infrastruktūra un tās pārvaldītāji

Latvijas Republikā dzelzceļa sliežu ceļu platums ir 1520 mm, izņemot šaursliežu dzelzceļa līniju Gulbene– Alūksne, kur sliežu ceļa platums ir 750 mm.

2025. gadā valstī kopumā ir 3782,19 km sliežu ceļu (izvērstais garums), no kuriem 16,7% ir privātās lietošanas dzelzceļi ar kopgarumu 631,9 km un 83,3% publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra ar kopējo garumu 3150,29 km¹².

Latvijā ir viens valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs – VAS „Latvijas dzelzceļš”. VAS “Latvijas dzelzceļš” nodrošina drošu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu, vilcienu kustības organizēšanu, kā arī stratēģiski svarīgu objektu apsardzi, organizē ugunsdrošības un glābšanas vienības. VAS “Latvijas dzelzceļš” ir atbildīga par datu un detalizētas informācijas ievadīšanu Eiropas dzelzceļa infrastruktūras reģistrā (RINF¹³) atbilstoši kopīgajām specifikācijām saskaņā ar ES tiesību aktu prasībām¹⁴.

2025. gadā Latvijā ar ES līdzfinansējumu turpinājās Eiropas standarta 1435 mm sliežu ceļa platuma dzelzceļa infrastruktūras projekta “Rail Baltica” projektēšanas un būvniecības darbi. Projekta “Rail Baltica” nacionālais ieviesējs Latvijā ir valsts kapitālsabiedrība SIA “Eiropas Dzelzceļa līnijas”. Savukārt AS “RB Rail” ir Latvijas, Lietuvas un Igaunijas izveidots kopuzņēmums, kas nodrošina Rail Baltica globālā projekta koordinēšanu un īstenošanu Baltijas valstu līmenī.

- **Pārvadātāji**

Saskaņā ar ERA sadarbības un drošības datubāzi (ERADIS)¹⁵ 2025.gadā Latvijā darbojās 14 (9 Latvijā reģistrēti, 2 Lietuvā reģistrēti, 3 Igaunijā reģistrēti) dzelzceļa uzņēmumi, kuriem atbilstoši noteiktajiem drošības nosacījumiem ir izsniegts vienotais drošības sertifikāts, un ir piešķirtas tiesības veikt pārvadājumus (kravu, pasažieru, manevru darbi) pa dzelzceļu, izmantojot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru (skat. 6.1.1.sadaļu).

- **Ritekļu turētāji**

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2018/763 (2018. gada 9. aprīlis), ar ko nosaka praktisku kārtību vienoto drošības sertifikātu izdošanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798 un atceļ Komisijas Regulu (EK) Nr. 653/2007;

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 402/2013 (2013. gada 30. aprīlis) par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai un par Regulas (EK) Nr. 352/2009 atcelšanu;

Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/779 (2019. gada 16. maijs), ar ko paredz sīki izstrādātus par ritekļu apkopi atbildīgo struktūru sertifikācijas sistēmas noteikumus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798 un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 445/2011;

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2018/545 (2018. gada 4. aprīlis), ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 nosaka dzelzceļa ritekļa atļaujas un dzelzceļa ritekļa tipa atļaujas piešķiršanas procesa praktisko kārtību.

¹² Valsts dzelzceļa administrācijas dati: <https://www.vda.gov.lv/lv/publikacijas-un-parskati>

¹³ https://www.era.europa.eu/domains/registers/rinf_en

¹⁴ [Komisijas Īstenošanas Regula \(ES\) 2019/777 \(2019.gada 16.maijs\) par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām un par Īstenošanas lēmuma 2014/880/ES atcelšanu](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32019R0777)

¹⁵ https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/scert/default.aspx

2024.gada 9.jūlijā ir pieņemti Ministru kabineta noteikumi Nr. 441 "Kārtība, kādā dzelzceļa ritekļus reģistrē Eiropas ritekļu reģistrā"¹⁶, kas nosaka kārtību, kādā dzelzceļa ritošajā sastāvā ietilpstošos ritekļus Latvijā reģistrē Eiropas ritekļu reģistrā. (EVR¹⁷)

Atbilstoši Eiropas Komisijas īstenošanas lēmuma 2018/1614¹⁸ 8.panta prasībām no 2024.gada 31.maija visi Latvijas Valsts dzelzceļa ritošā sastāva reģistra ritekļu dati ir nodoti EVR. 2025. gadā Valsts dzelzceļa administrācija turpināja nodrošināt EVR darbību – 2025. gada beigās EVR bija 42 aktīvi lietotāji¹⁹.

Saskaņā ar lēmuma prasībām, par ritekļu datu reģistrāciju un atjaunināšanu EVR ir atbildīgs nevis ritekļa īpašnieks, bet ritekļa turētājs, līdz ar to šobrīd ir svarīga ritekļu turētāju savlaicīga lietotāja kontu reģistrācija EVR, kur ritekļu turētāju marķējuma (VKM²⁰) reģistrā iekļaujamo datu pārbaudi un koordinēšanu veic VDzTI.

- **Citi dzelzceļa sistēmas dalībnieki**

Pārējie dzelzceļa sistēmas dalībnieki, kuru darbību sertificē un uzrauga VDzTI, ir manevru darbu veicēji, par ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības, dzelzceļa infrastruktūras būvnieki, remontētāji un apkalpotāji, ritošā sastāva būvnieki, remontētāji un apkalpotāji, vilces līdzekļa vadītāji (mašīnisti), kā arī organizācijas, kuru darbība ir saistīta ar bīstamo kravu pārvadāšanu u.c..

3.4.2. VDzTI organizatoriskā struktūra

2025. gadā VDzTI organizatorisko struktūru un darba organizāciju noteica ar Satiksmes ministriju saskaņotais "[Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas reglaments](#)" (25.03.2025.). Lai novērstu iespējamu procesu dublēšanos un optimizētu iestādes darbu, tika precizēts funkciju un atbildības sadalījums sertificēšanas jomā – no ES prasībām izrietošo funkciju izpildi nodrošina VDzTI Attīstības daļa, savukārt ar nacionālo prasību izpildi saistītās funkcijas – Kustības drošības daļa. Veicot strukturālās izmaiņas, tika likvidēta Pārvaldības daļa. VDzTI reglamentā ir skaidri definēti no tieši piemērojamiem ES tiesību aktiem izrietošie uzdevumi, kā arī precizēta sadarbība un koordinācija ar ES institūcijām.

Iestādi veido trīs struktūrvienības:

- **Kustības drošības daļa** uzrauga dzelzceļa transporta sistēmas dalībnieku darbību un drošības prasību ievērošanu- izvērtē organizāciju spēju droši darboties dzelzceļa sistēmā, ievērojot ES un nacionālās prasības un vietējos infrastruktūras nosacījumus. Uzraudzība aptver publiskās un privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājus, dzelzceļa pārvadātājus, kā arī organizācijas, kas veic ritošā sastāva vai dzelzceļa infrastruktūras būvniecību, remontu vai tehnisko apkopi;
- **Būvniecības daļa** nodrošina efektīvu un pārskatāmu dzelzceļa būvniecības procesa pārvaldīšanu un kontroli;
- **Attīstības daļa** nodrošina ar dzelzceļa drošības politikas īstenošanu saistīto funkciju izpildi, darbojas kā sertifikācijas vai atzīšanas struktūrvienība, kas nodrošina dzelzceļa sistēmas dalībnieku sertificēšanu- sertificēšanas procedūru izstrādi un īstenošanu, sistēmu

¹⁶ 09.07.2024. Ministru kabineta noteikumi Nr. 441 "Kārtība, kādā dzelzceļa ritekļus reģistrē Eiropas ritekļu reģistrā"

¹⁷ https://www.era.europa.eu/domains/registers/evr_en

¹⁸ Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2018/1614 (2018. gada 25. oktobris), ar ko nosaka specifikācijas ritekļu reģistriem, kas minēti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 47. pantā, un ar ko groza un atceļ Komisijas Lēmumu 2007/756/EK

¹⁹ Valsts dzelzceļa administrācijas dati: <https://www.vda.gov.lv/lv/publikācijas-un-parskati>

²⁰ https://www.era.europa.eu/domains/registers/vkm_en

novērtēšanu, dzelzceļa apakšsistēmu laišanas tirgū procesu, riska pārvaldības procesa piemērošanu un dzelzceļa speciālistu novērtēšanu un citus.

Visas struktūrvienības ir tieši pakļautas direktoram. VDzTI struktūrshēma ar nodarbināto amatiem ir atrodama iestādes tīmekļvietnē²¹.

VDzTI ir noteiktas 30 amata vietas. 2025. gada beigās tika nodarbinātas 29 personas jeb 97 % no noteiktā amata vietu skaita. Nodarbināto skaits salīdzinājumā ar 2024. gadu nav mainījies, savukārt salīdzinājumā ar 2023. gadu tas ir palielinājies par vienu nodarbināto (skat. 5. tabulu).

5.tabula. Personālsastāva raksturojošie rādītāji uz 31.12.2025.

Personālsastāva raksturojošie rādītāji	2023	2024	2025	Īpatsvars
Amata vietu skaits	30	30	30	100%
Esošais nodarbināto skaits, no tiem	28	29	29	97%
Dzimums				
- sievietes	10	10	10	35%
- vīrieši	18	19	19	66%
Darbinieki ar augstāko izglītību, no tiem				
- dzelzceļa specializācijā	17	18	19	66%
- citā tehniskā nozarē	2	2	2	7%
- tiesību zinātnē	3	3	3	10%
- citās specialitātēs	6	6	5	19%
Sadalījums pa vecuma grupām				
no 30 līdz 39 gadiem	2	3	2	7%
no 40 līdz 49 gadiem	12	13	13	42%
no 50 līdz 59 gadiem	13	12	14	51%
no 60 gadiem un vecāki	1	1	0	0%

Visiem VDzTI nodarbinātajiem ir augstākā izglītība. 19 nodarbinātajiem jeb 66 % ir augstākā izglītība dzelzceļa specializācijā, savukārt pārējiem nodarbinātajiem – citās tehniskajās nozarēs, tiesību zinātnē un citās specialitātēs. Šāds profesionālais sastāvs nodrošina iestādes funkciju izpildei nepieciešamo kompetenci dzelzceļa sistēmas uzraudzības, sertificēšanas, atļauju piešķiršanas un drošības novērtēšanas procesos.

VDzTI personālu raksturo profesionālā pieredze un stabilitāte. 2025. gadā lielāko nodarbināto grupu – 14 nodarbinātos jeb 51 % – veidoja darbinieki vecumā no 50 līdz 59 gadiem, savukārt 13 nodarbinātie jeb 42 % bija vecumā no 40 līdz 49 gadiem. Lai nodrošinātu iestādes darbības pēctecību un zināšanu nodošanu, personāla atlasē uzmanība tiek pievērsta arī jaunu speciālistu piesaistei. Vienlaikus 17 % nodarbināto iestādē strādā kopš tās izveidošanas 1999. gada 1. jūlijā, bet lielākā daļa nodarbināto VDzTI strādā ilgāk par pieciem gadiem, tādējādi nodrošinot institucionālās pieredzes un profesionālo zināšanu nepārtrauktību.

VDzTI kā valsts drošības iestāde dzelzceļa jomā atbalsta Eiropas Komisijas iniciatīvu "Sievietes transportā – ES pārmaiņu platforma" un ERA iniciatīvu "Sievietes dzelzceļa transportā", kuru mērķis ir veicināt sieviešu līdzdalību un dzimumu līdzsvaru transporta nozarē. Šie principi ir integrēti arī VDzTI darbības stratēģijā. VDzTI ir vienlīdzīgu iespēju darba devējs un personāla atlases procesos nodrošina vienlīdzīgu attieksmi pret visiem kandidātiem neatkarīgi no dzimuma. 2025. gadā VDzTI īstenotajos uzraudzības un sertificēšanas procesos sievietes veidoja 40 % no iesaistīto ekspertu sastāva.

²¹ <https://www.vdzti.gov.lv/lv/struktura-5>

VDzTI izstrādātā un regulāri pārskatītā Kompetenču pārvaldības sistēma (V-1.5., 07.11.2024.) nosaka kārtību, kādā iestādē novērtē, uztur un pārrauga nodarbināto zināšanas, prasmes un kompetences. Kompetenču pārvaldības sistēma ir ieviesta visās struktūrvienībās un attiecas uz visiem nodarbinātajiem, īpašas kompetences prasības nosakot darbiniekiem, kuri iesaistīti dzelzceļa sertificēšanas, atļauju piešķiršanas un uzraudzības procesos. 2025. gada rezultāti (skat. 6.tabulu) norāda, ka kompetenču pārvaldības mērķi faktiski ir sasniegti.

7. tabula. Kompetenču pārvaldība

Pasākums	Noteiktais kvalitatīvais rādītājs (2023.-2026.)	Noteiktais kvantitatīvais rādītājs (2023.-2026.)	Sasniegtais kvalitatīvais rādītājs			Sasniegtais kvantitatīvais rādītājs		
			2023	2024	2025	2023	2024	2025
Ieviest un uzturēt kompetenču pārvaldības sistēmu	60% nodarbināto ir sasnieguši vismaz piecas augsta līmeņa kompetences (3.līmenis) dzelzceļa jomā	Ikgadēja (četras) specifisko kompetenču novērtēšana	93%	57%	63%	1 novērtēšana	1 novērtēšana	1 novērtēšana
	80% gadījumos apmācību kursi iziet atbilstoši gada mācību plānā noteiktajam	960 apmācību stundas gadā (kopā)	95%	95%	95%	1015 mācību stundas	1209 mācību stundas	1091 mācību stundas

2025.gadā gadā nodarbinātajiem tika organizētas apmācības par informācijas sistēmu drošību, risku vadību, datu pārvaldību un analīzi, kiberdrošību, personas datu aizsardzību, korupcijas novēršanu, mākslīgā intelekta izmantošanu, lēmumu pieņemšanu un datorprasmju pilnveidošanu, kā arī individuālas profesionālās pilnveides apmācības.

Saskaņā ar VDzTI Ētikas kodeksu iestāde savā darbībā ievēro vienotus ētikas principus un īpašu uzmanību pievērš profesionālas darba vides veidošanai, kolektīva saliedētībai, uzticamai iekšējai komunikācijai un savstarpējai sadarbībai.

4. Drošības rādītāji

VDzTI veiktā dzelzceļa kustības drošības stāvokļa analīze ir balstīta uz dzelzceļa satiksmes negadījumu statistikas datiem. Datu kvalitāti un datu pilnīgumu nodrošina VDzTI, kas ik mēnesi apkopo un publicē negadījumu datus iestādes tīmekļvietnes sadaļā Statistika²² (latviešu un angļu valodā). VDzTI kā oficiālās statistikas iestāde nodrošina statistikas datu kvalitāti un pilnīgumu atbilstoši nacionālo normatīvo aktu un ES prasībām.

Dzelzceļa satiksmes negadījumu un incidentu datu uzskaiti VDzTI uztur vienotu dzelzceļa satiksmes negadījumu uzskaites sistēmu (COR), kurā dzelzceļa sistēmas dalībnieki iesniedz informāciju par negadījumiem un incidentiem. COR sistēmā uzkrātā informācija tiek izmantota dzelzceļa drošības stāvokļa analīzei, riska tendenču identificēšanai un uzraudzības prioritāšu noteikšanai.

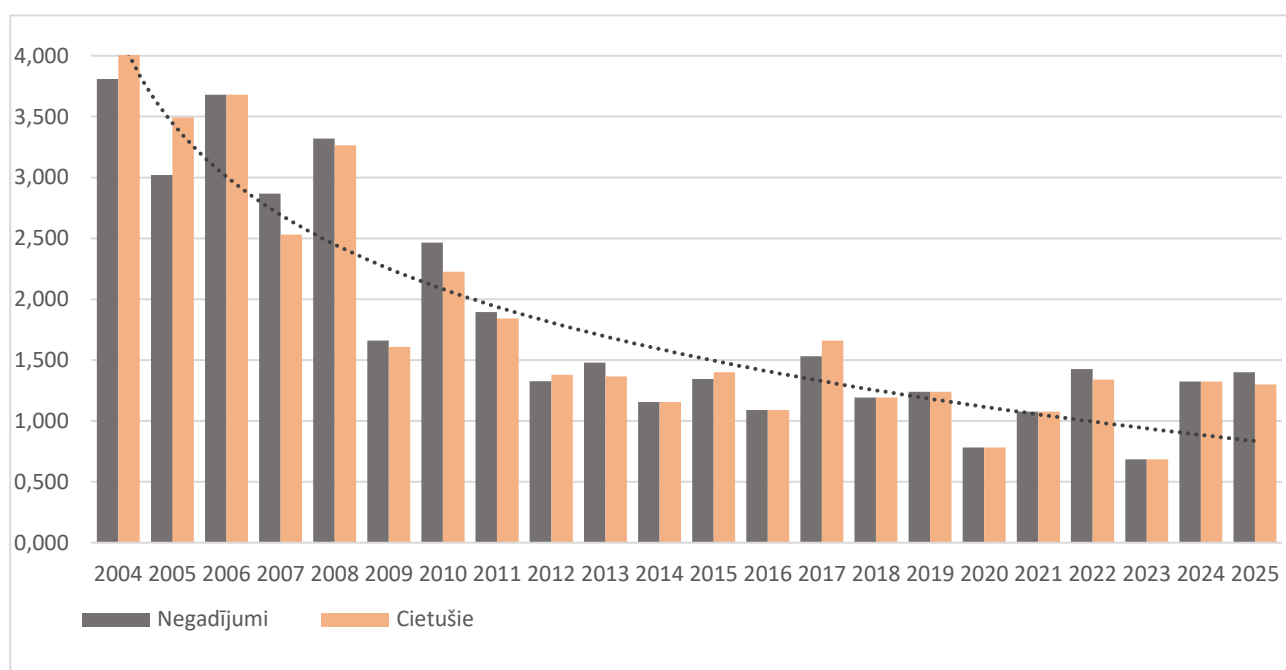
²² - <https://www.vdzt.gov.lv/lv/statistika-0>

VDzTI katru mēnesi savā tīmekļvietnē latviešu un angļu valodā publicē statistikas informāciju par dzelzceļa satiksmes negadījumiem, cietušajām personām un to kategorijām. Sīkāku analīzi par kustības drošības stāvokli, kas balstīts uz dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikāciju un skaitu, skatīt VDzTI Drošības pārskatos iestādes tīmekļvietnē²³.

4.1. Nopietni negadījumi

2025. gadā Latvijā reģistrēti 14 nopietni dzelzceļa satiksmes negadījumi ar 13 cietušām personām. No tiem 11 negadījumi ar cilvēkiem ritošā sastāva kustības laikā, vienā gadījumā notika vilcienu sadursme bez cietušajiem. 2025. gadā nav reģistrēts neviens nopietns negadījums, kurā cietušie būtu pasažieri vai nodarbinātie. Divi negadījumi bija saistīti ar dzelzceļa pārbrauktuvju lietotājiem.

Nopietnu negadījumu un tajos cietušo personu skaita salīdzinājums attiecībā pret pārvadājumu apjomu, kas izteikts milj. vilcienkilometru, ir atspoguļots 3. attēlā.



3.attēls. Nopietnu negadījumu un cietušo skaita attiecība pret pārvadājumu apjomu (milj. vilcienkilometri) 2004.- 2025.

Ilgtermiņā vērojama gan nopietnu negadījumu, gan tajos cietušo personu relatīvā skaita samazināšanās tendence. Neraugoties uz atsevišķu gadu svārstībām, rādītāji pēdējos gados ir būtiski zemāki nekā analizējamā perioda sākumā. Arī vidējais rādītājs jeb mediāna norāda uz samazinājumu. Tabulā norādītie dati norāda, ka uz vienu negadījumu ir aptuveni 1,001 cietušie. Atsevišķos negadījumos, piemēram, negadījumos uz dzelzceļa pārbrauktuvēm vidēji uz vienu negadījumu ir 1,3 cietušie.

7.tabula. Datu salīdzinājums nopietniem negadījumiem un cietušajiem

Periodi	Negadījumi				Gājuši bojā				Miesas bojājumus guvušie			
	2004-2022	2004-2023	2004-2024	2004-2025	2004-2022	2004-2023	2004-2024	2004-2025	2004-2022	2004-2023	2004-2024	2004-2025
Vidējais radītājs	32,84	31,55	30,72	29,96	17,95	17,25	16,62	16,09	14,95	14,35	14,19	13,96
Tendence	Kritums				Kritums				Kritums			

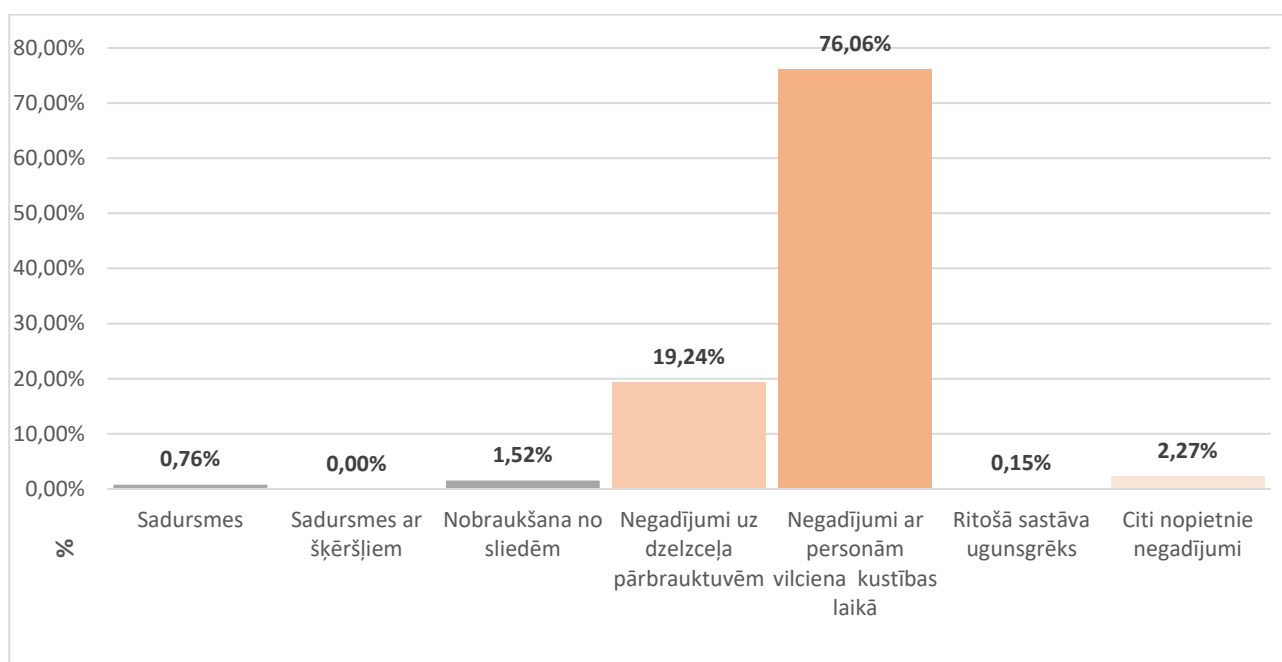
²³ <https://www.vdzti.gov.lv/lv/inspekcijas-drosibas-parskati>

Vidējā vērtība (mediāna)	25	25	25	24,5	15	15	15	14,5	11	10,5	11	10,5
Visbiežāk sastopamā vērtība	25	25	25	25	13	13	13	13	8	3	3	3
Zemākais rādītājs	9	7	7	7	6	4	4	4	3	3	2	2
Augstākais rādītājs	70	70	70	70	34	34	34	34	42	42	42	42
Kopā	624	631	645	659	341	345	349	354	284	287	298	307



Visās cietušo personu kategorijās ilgtermiņā vērojama cietušo skaita samazināšanās tendence.

No nopietnu negadījumu kopskaita joprojām lielāko īpatsvaru (76 %) veido negadījumi ar personām ritošā sastāva kustības laikā.

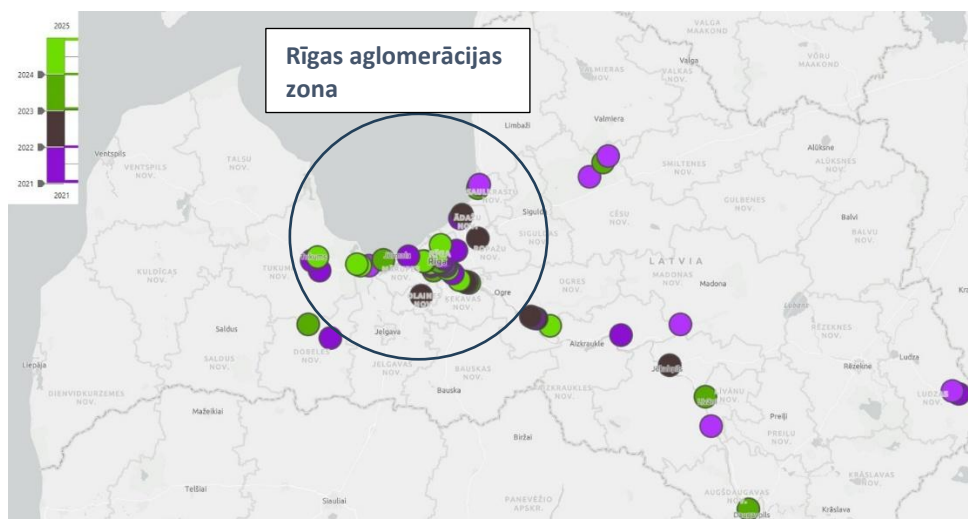


4.attēls. Nopietnu negadījumu īpatsvars (2004.-2025.)

Otru lielāko īpatsvaru (19,24 %) veido “negadījumi uz dzelzceļa pārbrauktuvēm”. Būtisku daļu (58 %) šo gadījumu veido negadījumi ar gājējiem un velosipēdistiem, kuri šķērso dzelzceļa pārbrauktuvi vai pāreju, neievērojot drošības prasības. Savukārt sadursmju ar transportlīdzekļiem skaits kopš 2013. gada ir būtiski samazinājies, vidēji sasniedzot 1 līdz 3 sadursmes gadā, kas sastāda 8,51 % no kopējā negadījumu skaita uz dzelzceļa pārbrauktuvēm. 2025. gadā uz dzelzceļa pārbrauktuvēm netika reģistrēta neviena sadursme ar transportlīdzekli.

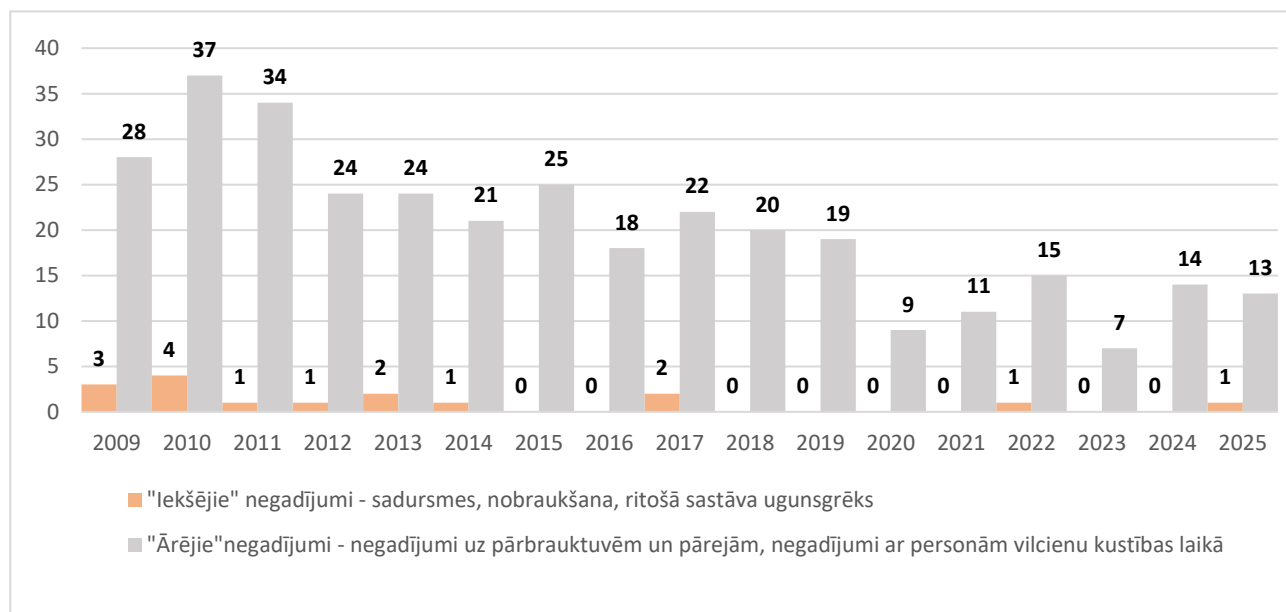
Visvairāk negadījumi - 87% gadījumu - tiek reģistrēti ar pasažieru vilcieniem.

2025.gadā nopietni negadījumi tika reģistrēti gan ceļa posmos (53,33 %), gan stacijās (46,67%). Ilgtermiņa teritoriālais sadalījums liecina, ka lielākais cietušo skaits reģistrēts Rīgā un Rīgas aglomerācijā (tieši elektrificētajās līnijās, kur ir lielākā pasažieru plūsma) – Tukuma, Saulkrastu un Jelgavas virzienos, kā arī Rīgas–Krustpils dzelzceļa līnijas piepilsētas satiksmes zonā, kas sastāda 21% no kopējā negadījumu skaita. Citos ceļa posmos reģistrēto negadījumu skaits nepārsniedz 10 negadījumu robežu 20 gadu periodā. (skat. 5.attēlu).



5.attēls. Nopietnu negadījumu vietu atrašanās kartē (2021.-2025.gads)

Salīdzinoši nelielu daļu veido t.s. “tiešie jeb iekšējie dzelzceļa satiksmes negadījumi”, kuri saistāmi ar dzelzceļa sistēmas darbību – vilcienu sadursmes, nobraukšana no sliedēm un ritošā sastāva ugunsgrēki. Būtiskākā daļa nopietnu negadījumu ir saistīta ar “ārējiem un sociālajiem faktoriem”, tostarp cilvēku rīcību un drošības prasību neievērošanu (skat. 6. attēlu).

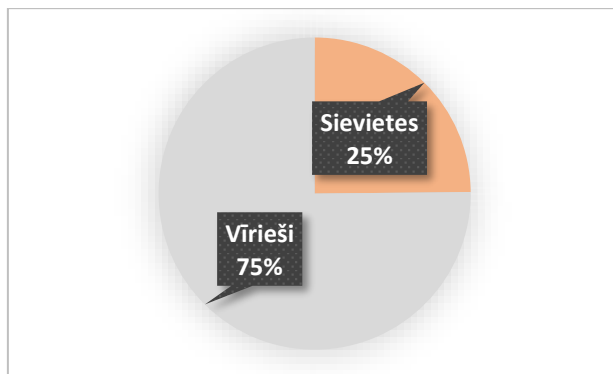


6.attēls. “Iekšējo un ārējo” negadījumu sadalījums pa gadiem (2009.-2025.)

Ilgtermiņa datu analīze par laikposmu no 2004. līdz 2025. gadam liecina, ka, salīdzinot ar 2004. gadu, nopietnu negadījumu skaits ir samazinājies vairāk nekā uz pusi. Šajā periodā ir īstenoti dažādi dzelzceļa drošības uzlabošanas pasākumi, tostarp ritošā sastāva un infrastruktūras modernizācija, drošības sistēmu pilnveidošana un sabiedrības informēšanas kampaņas par drošu rīcību dzelzceļa tuvumā. Neskatoties uz negadījumu skaita samazinājumu, VDzTI 2025.gadā īpašu uzmanību pievērta pārbrauktuvēm un pārejām, tā kā atsevišķi negadījumi izraisīja plašu rezonansi sabiedrībā. Šajā sakarā VDzTI sagatavoja priekšlikumus pārbrauktuvju noteikumu grozījumiem, pastiprinot prasības pāreju un pārbrauktuvju ierīkošanai.

Ir secināms, ka negadījumu iemesli ir gan sociālie faktori (alkohola lietošana), gan demogrāfiskie (noteiktas vecuma grupas, dzimums), gan meteoroloģiskie apstākļi (tumšais diennakts periods, slieds) un citi faktori, kas ietekmē t.s. “ārējo” dzelzceļa satiksmes negadījumu rezultātus:

- **dzimums** – lielākā daļa jeb 75 % cietušo ir vīrieši vecuma grupā no 41 līdz 60 gadiem (skat. 7. attēlu);



7.attēls. Cietušo īpatsvars (%) starp dzimumiem (2004.-2025.gads)

- **vecums** – būtisku cietušo daļu veido personas, īpaši vīrieši, darbspējīgā vecumā (skat. 8. tabulu). 2025. gadā visvairāk negadījumu reģistrēts ar personām vecuma grupās no 51 līdz 60 gadiem un no 41 līdz 50 gadiem. Salīdzinājumā ar iepriekšējiem gadiem vērojams cietušo īpatsvara pieaugums jaunākās vecuma grupās. 2025. gadā negadījumos gāja bojā trīs bērni vecumā no 13 līdz 17 gadiem. Novērojumi liecina, ka jauniešu vidū joprojām vērojama vieglprātīga attieksme pret drošību sliežu tuvumā. Sievietes vairumā gadījumu cieš krietni lielākā vecumā, kas norāda uz personu paradumiem un savu spēju neizvērtēšanas, šķērsojot sliežu ceļus.

8. tabula. Cietušo sadalījuma pēc dzimuma un vecuma grupām (2004.-2025.gads)

Sadalījums, dzimums/vecums	Cietušo skaits	Īpatsvars, %
vīrieši	609	75
71 gads un vecāki	76	
61-70	42	
51-60	93	
41-50	98	
31-40	92	
21-30	111	
11-20	68	
līdz 10 gadiem	34	
sievietes	203	24
71 gads un vecākas	48	
61-70	26	
51-60	36	
41-50	33	
31-40	21	
21-30	17	
11-20	16	
līdz 10 gadiem	8	

- **alkohola un citu apreibinošo vielu ietekme** – 2025. gadā 46,67 % no cietušajām personām negadījuma brīdī atradās alkohola vai citu apreibinošo vielu ietekmē. Atsevišķos gadījumos konstatēta personu atrašanās vai gulēšana uz sliežu ceļiem vai peroniem;

- **pašnāvības** – 2025. gadā pašnāvības veidoja 25 % no kopējā uz dzelzceļa reģistrēto negadījumu skaita. Ilgtermiņā pašnāvību skaits pa gadiem ir mainīgs un vidēji veido aptuveni 20 % no kopējā negadījumu skaita. Visvairāk šādu gadījumu reģistrēts vecuma grupās no 21 līdz 30, no 31 līdz 40 un no 41 līdz 50 gadiem. Pašnāvības reģistrētas vairāk vīriešu vidū. 2025. gadā 70 % pašnāvību gadījumu bija saistīti ar vīriešiem. Salīdzinot ar iepriekšējo gadu, par 20% ir pieaudzis ir sieviešu pašnāvību skaits;

- **gadalaiki** – ilgtermiņa dati liecina, ka salīdzinoši vairāk negadījumu ar cilvēkiem reģistrēts februārī, jūnijā, septembrī un decembrī, savukārt 2025. gadā visvairāk negadījumu reģistrēts februārī (sniegs, tumšais diennakts periods) un aprīlī (skat. 9. tabulu). Analizējot datus no 2024. gada ir vērojams, ka sāk pieaugt negadījumu skaits ar cietušajiem augustā, tieši jauniešu vidū. Joprojām augstākais cietušo skaits ir decembrī, kam par iemeslu var būt garš tumšais diennakts periods, depresija svētku laikā un arī pārmērīga alkohola lietošana svētku laikā. Negadījumu sadalījumu pa mēnešiem var ietekmēt vairāku faktoru kopums, tostarp meteoroloģiskie apstākļi, redzamība, diennakts gaišā laika ilgums un cilvēku pārvietošanās paradumi;

9. tabula. Cietušo sadalījums pa mēnešiem, dzimuma un miesas bojājumu veida (ieskaitot pašnāvības) no 2004. līdz 2025. gadam

Mēnesis	Cietušo skaits	Letāli miesas bojājumi	Smagi miesas bojājumi	Sieviete	Vīrietis
M01	55	41	17	17	40
M02	73	43	28	23	47
M03	50	31	17	17	32
M04	62	33	27	11	49
M05	64	40	24	16	48
M06	69	41	31	18	57
M07	69	38	24	20	43
M08	75	42	33	13	62
M09	78	45	31	15	61
M10	65	46	21	23	44
M11	69	44	26	12	56
M12	83	52	38	18	70

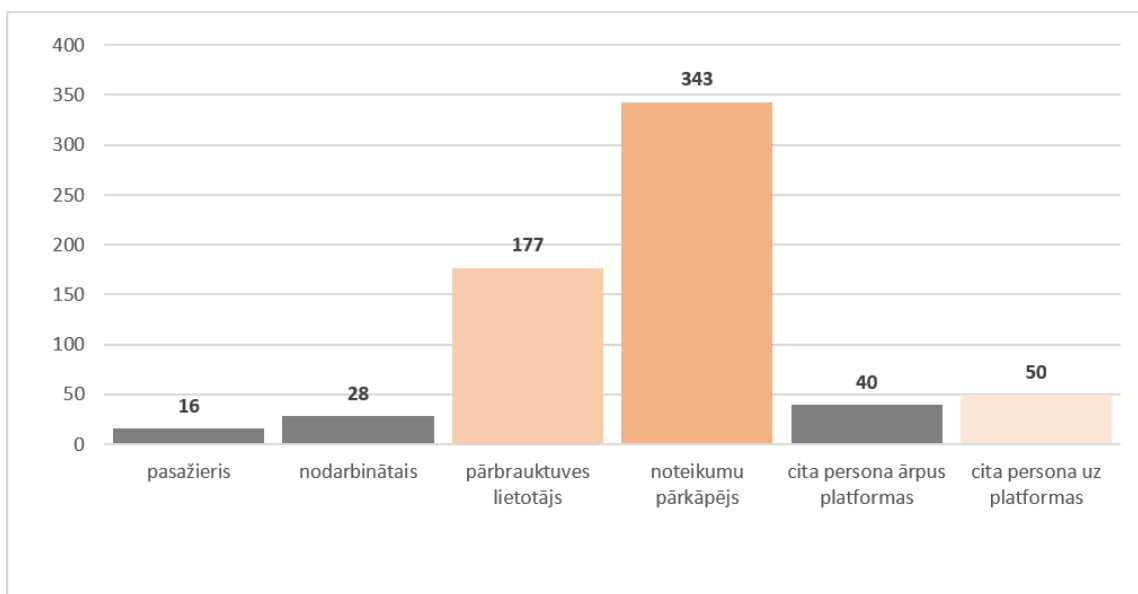
- **diennakts periods** – 38 % negadījumu reģistrēti laikposmā no plkst. 18.00 līdz 24.00. Šajā diennakts periodā, īpaši rudens un ziemas mēnešos, viens no drošību ietekmējošiem faktoriem var būt ierobežota redzamība (skat. 10. tabulu). Ir arī novērojams, ka tā saucamajos “tumšajos mēnešos” tiek reģistrēti vairāk letāli gadījumi un tiek vairāk traumēti tieši vīrieši.

10. tabula. Cietušo sadalījums diennaktī laikā no 2004. līdz 2025. gadam

Diennakts laiks	Cietušo skaits	Īpatsvars, %
00:00-06:00	113	14
06:00-12:00	149	18
12:00-18:00	240	30
18:00-24:00	310	38
KOPĀ:	812	100

Analizējot cietušo personu datus laikposmā no 2004. līdz 2025. gadam, konstatēts, ka 54 % gadījumu personas gājušas bojā, savukārt 46 % gadījumu guvušas miesas bojājumus. Vidēji mēnesī tiek reģistrēta viena līdz trīs cietušās personas. VDzTI kā oficiālās statistikas iestāde katru mēnesi publicē datus par dzelzceļa satiksmes negadījumos cietušajām personām savā [tīmeklīvietnē](#).

Negadījumu sadalījums pa cietušo personu kategorijām laikposmā no 2004. līdz 2025. gadam (skat. 8. attēlu) liecina, ka lielāko īpatsvaru veido trešās personas jeb personas, kas nav saistītas ar dzelzceļa sistēmas darbību, kā arī dzelzceļa pārbrauktuvi lietotāji. Paaugstināts risks pastāv personām, kuras atrodas uz peroniem, neatļautās vietās šķērso sliežu ceļus vai neievēro drošības prasības uz dzelzceļa pārbrauktuviem, jo īpaši gadījumos, kad personas atrodas alkohola vai citu apreibinošo vielu ietekmē.



8.attēls. Cietušo skaits pa cietušo kategorijām (2004.-2025.)

Galvenie reģistrētie apstākļi, kas saistīti ar cilvēku bojāeju vai miesas bojājumu gūšanu dzelzceļa infrastruktūrā, ir:

- personas atrašanās neatļautā vietā (sliežu ceļu šķērsošana neatļautā vietā, stāvēšanas uz sliekšņiem vai starp sliekšņiem) – 58,25 %;
- drošības prasību neievērošana, šķērsojot sliežu ceļus (austiņu lietošana, kapuces izmantošana, telefona lietošana) – 24,92 %;
- ceļu satiksmes noteikumu neievērošana, šķērsojot dzelzceļa pārbrauktuvi – 9,31 %;
- citi iemesli – 0,30 %.

Nemot vērā, ka lielāko negadījumu īpatsvaru veido gadījumi, kas saistīti ar personu atrašanos neatļautās vietās, VDzTI regulāri veic padziļinātu negadījumu vietu un riska faktoru analīzi. Pamatojoties uz analīzes rezultātiem, plānots izvērtēt nepieciešamību sagatavot infrastruktūras pārvaldītājam rekomendācijas par papildu pasākumiem cietušo personu skaita samazināšanai.

Kā iespējamie preventīvie pasākumi cietušo personu skaita samazināšanai izvērtējami:

- mērķētas sociālās kampaņas tieši kritiskajos mēnešos, kuros konstatēts paaugstināts negadījumu risks;
- nožogojumu ierīkošana stacijās, pieturas punktos un blīvi apdzīvotās vietās, kur notiek intensīva pasažieru/cilvēku kustība;
- skaņas signālu un vizuālo brīdinājumu piemērošana stacijās, pieturas punktos, uz gājēju pārejām, vilcienam uzsākot kustību vai tuvojoties;

- divlīmeņu šķērsojumu izveide, būvējot jaunu vai modernizējot esošo dzelzceļa infrastruktūru;
- dzelzceļa pārbrauktuvju aprīkošana ar skaņas signāliem un barjerām;
- nožogojumu pilnveidošana pie dzelzceļa pārbrauktuvēm un peroniem;
- brīdinājuma sistēmas izveide stacijās, pieturas punktos;
- pasažieru brīdināšanas risinājumu pilnveidošana ritošajā sastāvā, pasažieriem iekāpjot vai izkāpjot, piemērojot telemātikas prasības;
- dzelzceļa pārbrauktuvju un gājēju šķērsošanas vietu vizuālā marķējuma uzlabošana (nokrāsošana ar dzeltenu krāsu).

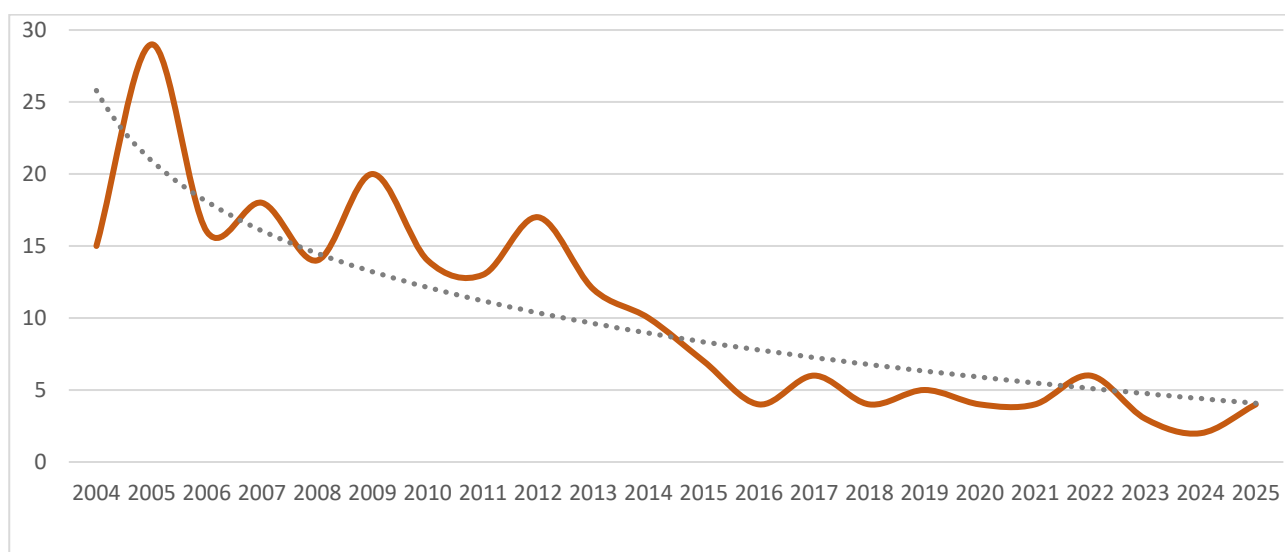
Izvērtējot dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanas dokumentus, VDzTI pievērš uzmanību arī nodarbināto darba slodzes uzraudzībai un darba vides risku novērtēšanai, tostarp tam, vai attiecīgie riski tiek novērtēti un kādi pasākumi tiek īstenoti dzelzceļa kustības drošības nodrošināšanai. Šo pasākumu izvērtēšana tiek nodrošināta veicot uzraudzību organizācijās.

Latvijā ir izveidota vienota negadījumu ziņošanas sistēma, kas nodrošina datu strukturēšanu, tā atvieglojot visiem sistēmas dalībniekiem datu apkopošanu. Vienotajā dzelzceļa satiksmes negadījumu uzskaites sistēmā ir arī nodrošināta iespēja strukturēt informāciju, lai analizētu cilvēkfaktoru ietekmi un identificētu ar to saistītos riskus.

Izvērtējot nopietnu dzelzceļa satiksmes negadījumu datus laikposmā no 2004. līdz 2025. gadam, konstatējama ilgtermiņa nopietnu negadījumu skaita samazināšanās. Ir arī vērojams, ka tiek sasniegt tas līmenis, ka negadījumu skaits ik gadu paliek 11-14 negadījumu gadā robežās. Vienlaikus ikgadējās rādītāju svārstības norāda uz nepieciešamību turpināt pasākumus dzelzceļa satiksmes drošības pilnveidošanai.

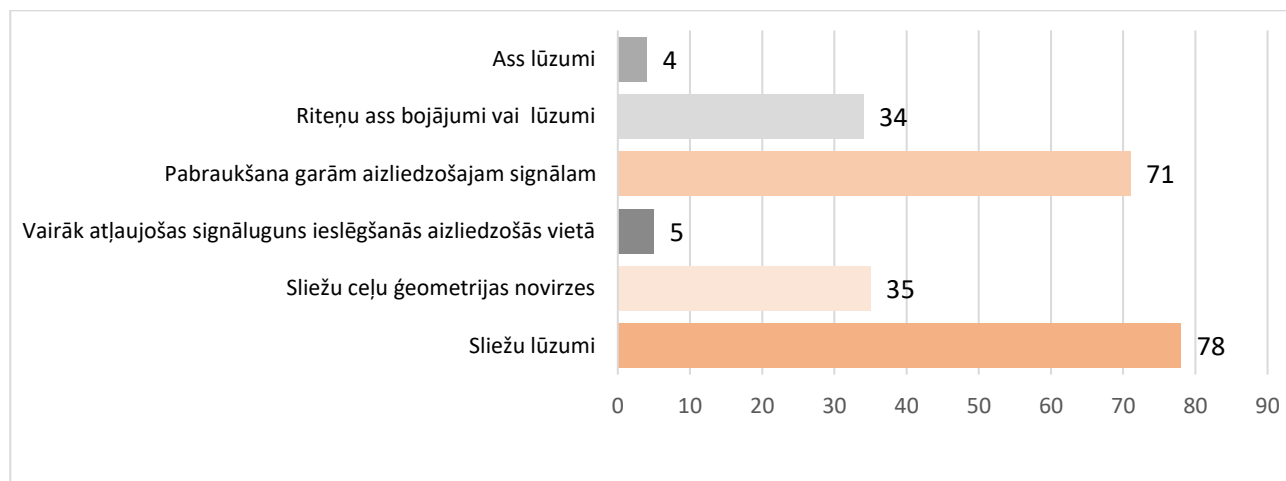
4.2. Prekursori

2025. gadā reģistrēti četri dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumi jeb prekursori. Tie bija saistīti ar tehniskiem un ekspluatācijas faktoriem, taču neradīja nopietnas sekas un nebija par iemeslu nopietnam negadījumam. Kopumā pēdējos gados vērojama prekursoru skaita samazināšanās tendence, un to skaits saglabājas salīdzinoši zemā līmenī (skat. 9.attēlu).



9.attēls. Prekursoru jeb dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu tendence (2004.-2025.)

Analizējot dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu jeb prekursoru sadalījumu pa veidiem laikposmā no 2004. līdz 2025. gadam (skat. 10 attēls), secināms, ka būtisku daļu veido sliežu lūzumi un gadījumi, kad ritošais sastāvs pabrauc garām aizliedzošam signālam. Sliežu lūzumu rašanos var ietekmēt vairāku faktoru kopums, tostarp ritošā sastāva riteņu ģeometrijas defekti, sliežu tehniskais stāvoklis, metinājumu kvalitāte un temperatūras svārstības. Savukārt aizliedzoša signāla pabraukšanas gadījumi var būt saistīti ar cilvēkfaktoriem, darba organizāciju, komunikāciju un procedūru ievērošanu. Kopš 2011.gada nav reģistrēts neviens atļaujošās signāluguns ieslēgšanās gadījums aizliedzošā vietā.



10.attēls. Dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu jeb prekursoru sadalījums pa to veidiem (2004.-2025.)

Dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu rašanos var ietekmēt vairāku faktoru kopums:

- **cilvēkfaktori** - nogurums, neuzmanība, drošības prasību neievērošana, komunikācijas kļūdas;
- **organizatoriskie faktori** - nepietiekama vai nekvalitatīva apkope, tehnoloģisko procesu neievērošana, nepilnības darba organizācijā;
- **tehniskie faktori** – infrastruktūras vai ritošā sastāva tehniskie defekti, neatbilstošu materiālu izmantošana, tehnoloģisko prasību neievērošana;
- **ekonomiskie faktori** – nepietiekams finansējums, nepietiekami resursi, neatbilstoši ekonomijas pasākumi vai personāla kapacitātes samazinājums;
- **meteoroloģiskie apstākļi** – krasas temperatūru svārstības- karstums, sals, apledojuums, un citi laika apstākļi.

Dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu (prekursoru) skaitam ilgtermiņā ir tendence samazināties. Vienlaikus ir identificēti atsevišķi riski, kas saistīti ar kustības drošību konkrētos publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras iecirkņos un kuriem nepieciešama turpmāka uzraudzība un riska mazināšanas pasākumi.

4.3. Negadījumi ar bīstamām kravām

Latvijā no 2015.gada nav reģistrēti negadījumi ar bīstamajām kravām, kuru rezultātā būtu radusies būtiska negatīva ietekme uz cilvēku veselību, vidi vai dzelzceļa satiksmes drošību.

Secinājumi par drošības rādītājiem:

- nopietnu dzelzceļa satiksmes negadījumu un prekursoru skaitam ilgtermiņā ir samazināšanās tendence;
- samazinās arī cietušo personu skaits, tostarp kategorijās “citas personas” un “nodarbinātie”;
- vienlaikus saglabājas paaugstināts risks kategorijās “noteikumu pārkāpēji” un “dzelzceļa pārbrauktuvju lietotāji”, kur būtiska nozīme ir ārējiem un sociālajiem faktoriem, tostarp apzinātai drošības prasību neievērošanai;
- prekursoru skaita samazināšanās pati par sevi neizslēdz lokālu vai specifisku tehnisko un organizatorisko risku pastāvēšanu, tādēļ nepieciešama to turpmāka uzraudzība un analīze.

5. Tiesību akti**5.1. Izmaiņas tiesību aktos**

VDzTI kā valsts dzelzceļa drošības iestāde, atbilstoši ES tiesību aktu prasībām, nodrošina tiesiskā tvēruma efektīvu darbību dzelzceļa transportā sistēmas drošības nodrošināšanā. VDzTI veic dzelzceļa sistēmas tiesību aktu izvērtēšanu un savas kompetences ietvaros sagatavo priekšlikumus tiesiskā ietvara pilnveidošanai, lai nodrošinātu efektīvu dzelzceļa sistēmas drošības pārvaldību.

2025. gadā VDzTI sagatavoja priekšlikumus sešiem normatīvo aktu projektiem - grozījumiem Dzelzceļa likumā un vairākos Ministru kabineta noteikumos. Priekšlikumi bija saistīti ar vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) kvalifikācijas iegūšanu, psihologu atzišanas procedūras izveidi un valodas nosacījumiem, kā arī citiem jautājumiem. Izmaiņas ir arī saistāmas ar Eiropas Savienības Dzelzceļa auditā norādītajām neatbilstībām attiecībā uz vilces līdzekļu vadītāju sertificēšanu.

Ņemot vērā dzelzceļa satiksmes drošības uzraudzībā identificētos riskus saistībā ar pārbrauktuvju lietotājiem, 2025. gadā VDzTI uzsāka arī darbu pie dzelzceļa pārbrauktuvju tiesiskā regulējuma un uzraudzības sistēmas pilnveidošanas, lai samazinātu ar pārbrauktuvju lietošanu saistītos drošības riskus. Ir plānots stiprināt drošības prasības un arī piemērot citus pasākumus, lai uzlabotu drošību:

- sabiedrības informēšana par riskiem šķērsojot pārbrauktuves, tā kā pie darbojošām gājēji, velosipēdisti, skūteristi un mopēdisti šķērso pārbrauktuvi neskatoties uz skaņas un gaismas signāliem. Visi šie gadījumi norāda uz drošības prasību neievērošanu no pārbrauktuvju lietotāju puses. Līdz ar to Inspekcija aicina pārdomāt par regulārām drošības kampaņām medijos par drošības prasību ievērošanu šķērsojot dzelzceļu visām sabiedrības grupām;
- arī administratīvie sodu pastiprināšana;
- tehniskie risinājumi:
 - o divlīmeņu šķērsojumi obligāts nosacījums gadījumos;
 - o pastiprināt jaunu pārbrauktuvju atvēršanas nosacījumus;
 - o ar barjerām noslēgt visu (pilnās barjeras) autoceļa klātni un gājēju ceļu. Papildus no barjerām uz abām pusēm paralēli gar dzelzceļu izveidot nožogojumus 10 - 15m garumā:
 - ja vilciena ātrums ir 120 - 140km/h;
 - pilsētu pārbrauktuvēs ar lielu dzelzceļa un autoceļa satiksmes intensitāti;
 - ja tiek šķērsoti divi un vairāk sliežu ceļi;
 - ja nav redzamības trīsstūra.
 - o pastiprināt tehniskās prasības gājēju pāreju ierīkošanai, noslogotām pārejām paredzot signalizāciju un nožogojumus uz abām pusēm paralēli gar dzelzceļu vismaz 1,2m augstumā un 20 – 30m garumā, labirinti vai signalizācija.

Informācija par būtiskākajām 2025. gadā veiktajām un uzsāktajām tiesiskā regulējuma izmaiņām apkopota 11. tabulā.

11.tabula. Izmaiņas tiesību aktos

Joma, kuru skar izmaiņas	Process	Tiesību akti	Apraksts	Statuss
Mašīnistu sertifikācija	ES prasību ieviešana	Dzelzceļa likums (grozījumi)	Nodrošināt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/59/EK (2007. gada 23. oktobris) par to vilcienu vadītāju sertifikāciju, kuri vada lokomotīves un vilcienus Kopienas dzelzceļu sistēmā prasību ieviešanu.	iesniegts Satiksmes ministrijā 30.06.2025. Pieņemts 19.02.2026.
Mašīnistu sertifikācija	ES prasību ieviešana	14.09.2010.Ministru kabineta noteikumi Nr.873 "Noteikumi par vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) kvalifikācijas un vilces līdzekļa vadīšanas tiesību iegūšanu" (grozījumi)	Noteikt nosacījumus atzītā psihologa, kurš veic vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu) psihofizioloģiskās pārbaudes, darbībai un statusa iegūšanai, ko piešķir VDzTI.	Spēkā 13.06.2025.
Kustības drošība	Uzraudzība	Ministru kabineta 06.10.1998. noteikumi Nr.392 "Dzelzceļa pārbrauktuvju un pāreju ierīkošanas, aprīkošanas, apkalpošanas un slēgšanas noteikumi"	Paaugstināt dzelzceļa satiksmes drošības prasības uz pārbrauktuvēm	iesniegts Satiksmes ministrijā 30.12.2025. Notiek vēl saskaņošanas process
VDzTI darbība	Visu procesu nodrošinājums	08.10.2024. Ministru kabineta rīkojumam Nr.809 "Par Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas 2025.gada budžeta apstiprināšanu"	VDzTI budžets tika precizēts Atbilstoši aktuālajai situācijai ar 16.04.2025. Ministru kabineta rīkojumu Nr.214 "Grozījumi Ministru kabineta 2024. gada 8. oktobra rīkojumā Nr. 809 "Par Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas 2025. gada budžeta apstiprināšanu""	Spēkā 16.04.2025. 28.08.2025.
VDzTI darbība	Struktūra un darba organizācija	VDzTI reglaments	- Likvidēta VDzTI Pārvaldības daļa un tās uzdevumus pārņēmusi Attīstības daļa; - Sadalīta atbildība sertifikācijas jomā, lai novērstu procesu iespējamu dublēšanos un optimizētu iestādes darbu, - Definēti uzdevumi, ko nosaka ES tieši piemērojamie tiesību akti; - Precizēta sadarbība un koordinācija ar ES institūcijām.	Spēkā 25.03.2025. (saskaņots ar Satiksmes ministriju 24.03.2025.)

5.2. Izņēmums saskaņā ar Dzelzceļa drošības direktīvas 15.pantu

Par tehnisko apkopi atbildīgo struktūrvienību sertificēšana

Latvija ir izmantojusi Direktīvas (ES) 2016/798 15. pantā paredzēto iespēju noteikt atkāpes no vienotās sertifikācijas sistēmas attiecībā uz 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām. To sertificēšanas kārtību, prasības un novērtēšanas kritērijus nosaka Ministru kabineta 2020. gada 9. jūnija noteikumi Nr. 375 "Dzelzceļa drošības noteikumi"²⁴.

Par 1435 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām piemēro ES sertifikācijas sistēmu, un izsniegtais sertifikāts ir derīgs visā ES. Savukārt nacionālais sertifikāts par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi ir derīgs Latvijas teritorijā. Organizācijas, kuru uzturētie 1520 mm ritekļi tiek izmantoti arī satiksmē ar trešajām valstīm, nodrošina tehniskās apkopes sistēmas savietojamību ar attiecīgajās valstīs piemērotajām prasībām.

VDzTI sertificē un uzrauga par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības. Konstatējot neatbilstības, VDzTI atbilstoši to radītajam drošības riskam uzrauga korektīvo pasākumu īstenošanu un nepieciešamības gadījumā piemēro pagaidu drošības pasākumus. Lai mazinātu administratīvo slogu, noteiktos gadījumos šo novērtēšanu iespējams apvienot ar vienotā drošības sertifikāta vai drošības apliecības izdošanas procedūru.

Ritošā sastāva vienības, kuras neregistrē Eiropas ritekļu reģistrā

Ministru kabineta 2023. gada 14. februāra noteikumi Nr.67 "Noteikumi par ritošā sastāva vienību, kuras neregistrē Eiropas ritekļu reģistrā, veidiem, prasības attiecībā uz tām, kā arī kārtību, kādā Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija atļauj šādu ritošā sastāva vienību izmantošanu"²⁵ nosaka ritošā sastāva vienību, kuras neregistrē Eiropas ritekļu reģistrā, veidus, tām piemērojamās prasības un kārtību, kādā VDzTI atļauj šādu vienību izmantošanu.

Ne visas Dzelzceļa likumā ietvertajam ritošā sastāva jēdzienam atbilstošās vienības ietilpst savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju (SITS) darbības jomā. Latvijā tiek izmantotas arī specializētas vienības, piemēram, atsevišķas ceļu remonta mašīnas, dzelzceļa celtņi un manevru darbu mehānismi, kas nav paredzēti izmantošanai transporta režīmā un netiek reģistrēti Eiropas ritekļu reģistrā.

Šādām vienībām Latvijā ir noteiktas īpašas drošības un tehniskās prasības, kas pielāgotas to izmantošanas veidam un nodrošina atbilstību dzelzceļa sistēmas pamatprasībām.

6. Sertificēšana

Saskaņā ar tieši piemērojamiem ES tiesību aktiem VDzTI pilda sertifikācijas un atzīšanas struktūras lomu Latvijā.

VDzTI savas kompetences ietvaros veic sertificēšanu vai atzīšanu šādiem procesiem:

- vienotā drošības sertifikāta izsniegšana, izmantojot ERA kontaktpunktu (One Stop Shop) (turpmāk- OSS);
- drošības atļauja dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam, izmantojot OSS;
- ritekļu laišana tirgū, izmantojot OSS;
- ritekļu izmaiņu pārvaldība;
- par tehnisko apkopi atbildīgo struktūrvienību sertificēšana (ECM);

²⁴ <https://likumi.lv/ta/id/315322-dzelzcela-drosibas-noteikumi>

²⁵ <https://likumi.lv/ta/id/339544-noteikumi-par-ritosa-sastava-vienibam-kuras-neregistre-eiropas-riteklu-registra-un-kartibu-kada-valsts-dzelzcela>

- stacionāro iekārtu pieņemšana ekspluatācijā;
- neatkarīgu riska novērtēšanas iestāžu atzīšana;
- vilces līdzekļu vadītāju sertificēšana un vilces līdzekļu vadītāju instruktoru (vilcienu vadītāju eksaminētāju) profesionālās kompetences atzīšana;
- psihologu atzīšana, ar tiesībām veikt vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) psihofizioloģiskās piemērotības novērtēšanu;
- drošības apliecību izsniegšana.

Papildus minētajām funkcijām VDzTI nodrošina:

- dzelzceļa būvvaldes funkciju īstenošanu, izmantojot Būvniecības informācijas sistēmu (turpmāk-BIS);
- atļauju izsniegšanu 1520mm sliežu ceļu platuma kravas un pasažieru vagonu ekspluatācijai;
- atļauju izsniegšanu ritekļu izmantošanai pārbaudēs dzelzceļa infrastruktūrā;
- atļauju izsniegšanu neregistrējamo ritekļu vienību izmantošanai;
- ritekļu turētāju marķējuma reģistrā iekļaujamo datu koordinēšanu.

6.1. Vienotais drošības sertifikāts un drošības atļauja

6.1.1. Vienotais drošības sertifikāts

Saskaņā ar ERA savstarpējas izmantojamības un drošības datubāzes (ERADIS)²⁶ datiem 2025. gadā Latvijā var darboties 14 sertificēti dzelzceļa pārvadātāji. Šiem uzņēmumiem ir izsniegti vienotie drošības sertifikāti, kas apliecina uzņēmumu atbilstību noteiktajām drošības prasībām un piešķir tiesības veikt kravu vai pasažieru pārvadājumus, kā arī manevru darbus publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā. Dzelzceļa uzņēmumu sadalījums pēc reģistrācijas valsts apkopots 12. tabulā.

12.tabula. Sertificētie pārvadātāji ar izmantošanu telpu Latvijā²⁷

Nr.	Pārvadātājs	Valsts	Izsniedzējs	Pārvadājumu veids
1.	SIA „LDZ Cargo”	Latvija	ERA	Kravas/ pasažieru
2.	Akciju sabiedrība "Baltijas Ekspresis"	Latvija	ERA	Kravas
3.	Akciju sabiedrība "BALTIJAS TRANŽĪTA SERVISS"	Latvija	LV NSA	Kravas
4.	SIA "EURO RAIL CARGO"	Latvija	LV NSA	Kravas
5.	Akciju sabiedrība "Pasažieru vilciens"	Latvija	LV NSA	Pasažieru
6.	SIA "Gulbenes - Alūksnes bānītis"	Latvija	LV NSA	Pasažieru (pa šaursliežu dzelzceļu)
7.	Sabiedrība ar ierobežotu atbildību ražošanas komercfirma "TRANSCELTNIEKS"	Latvija	LV NSA	Manevru darbu veikšana
8.	SIA "DZ Loko"	Latvija	LV NSA	Manevru darbu veikšana
9.	SIA "LokRem"	Latvija	LV NSA	Manevru darbu veikšana
10.	RailTech OÜ	Igaunija	LV NSA	Kravas
11.	Operail OÜ	Igaunija	ERA	Kravas
12.	Akcinē bendrovė "LTG Cargo"	Lietuva	ERA	Kravas
13.	AS Eesti Liinirongid	Igaunija	ERA	Pasažieru
14.	Uždaroji akcinė bendrovė "LTG Link"	Lietuva	ERA	Pasažieru

²⁶ ERADIS- https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/scert/default.aspx

²⁷ Aktuālā informācija VDzTI tīmekļvietnē- <https://www.vdzt.gov.lv/lv/izsniegtie-drosibas-sertifikati>

Atbilstoši Regulas (ES) 2018/763 (2018. gada 9. aprīlis)²⁸ prasībām, ar ko nosaka praktisku kārtību vienoto drošības sertifikātu izdošanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, 2025.gadā VDzTI ir piedalījusies 4 pieteikumu izskatīšanā un pieņēmusi 4 lēmumus- 2 par vienotā drošības sertifikāta izsniegšanu, 2-par nacionālo prasību izpildi (skat. 13. tabulu). 2025. gadā vienotie drošības sertifikāti netika apturēti vai atsaukti, bet tika pieņemts 1 lēmums par pagaidu drošības pasākuma piemērošanu organizācijai, tai ierobežojot vienotā drošības sertifikāta darbību.

13. tabula. Vienotā drošības sertifikāta izsniegšana*

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Sertifikātu izsniegšana	0	4	3	5	2	4
Latvijā	3	4	3	3	1	2
vairākās valstīs	0	0	1	2	1	2
Pieņemti lēmumi	4	4	4	6	1	5

*No 16.06.2020. visu iesniegumu izskatīšana tiek veikta caur OSS.

Lai palīdzētu attiecīgajiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem un sniegtu apkopotu informāciju par sertifikācijas procesa posmiem, norisi un kārtību, VDzTI ir izstrādājusi Drošības sertifikācijas rokasgrāmatu (2023), iekļaujot tajā informāciju attiecībā uz pieteikuma sagatavošanu un tam pievienotajiem dokumentiem par izveidotu un uzturētu drošības pārvaldības sistēmu. 2025. gadā rokasgrāmata pārskatīta, tajā veicot nacionālo prasību tabulas aktualizēšanu.

6.1.2. Drošības atļauja dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam

Drošības apliecības izsniegšanas, atjaunošanas, grozīšanas un atsaukšanas kārtību nosaka Ministru kabineta 2020. gada 9. jūnija noteikumi Nr. 375 "Dzelzceļa drošības noteikumi"²⁹. Lai atbalstītu pretendentes pieteikumu sagatavošanā, VDzTI ir izstrādājusi "Infrastruktūras pārvaldītāja drošības apliecības izsniegšanas rokasgrāmatu" (2023), kurā apkopota informācija par drošības apliecības saņemšanas procesu, iesniedzamajiem dokumentiem un vērtēšanas kritērijiem.

2025. gadā atkārtoti tika izsniegta drošības apliecība publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam VAS "Latvijas dzelzceļš", kas pārvalda stratēģiskās un reģionālās nozīmes publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru, tostarp Eiropas transporta tīklā (TEN-T) ietilpstošo infrastruktūru. Drošības apliecība apliecina pārvaldītāja spēju nodrošināt drošu infrastruktūras ekspluatāciju atbilstoši ES un Latvijas normatīvo aktu prasībām.

6.2. Ritekļu laišana tirgū

Ritekļu un ritekļu tipu laišanas tirgū prasības un atļauju piešķiršanas kārtību nosaka ES tiesību akti³⁰ un Ministru kabineta 09.06.2020. noteikumi Nr.374 "Dzelzceļa savstarpējās izmantojamības noteikumi".

Atkarībā no ritekļa veida, paredzētās izmantošanas telpas un veicamās darbības VDzTI kompetencē ietilpst:

²⁸ [KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA \(ES\) 2018/763 \(2018. gada 9. aprīlis\), ar ko nosaka praktisku kārtību vienoto drošības sertifikātu izdošanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu \(ES\) 2016/798 un atceļ Komisijas Regulu \(EK\) Nr. 653/2007](#)

²⁹ [09.06.2020. MK Nr.375 "Dzelzceļa drošības noteikumi"](#)

³⁰ [Komisijas Īstenošanas regula \(ES\) 2018/545 \(2018. gada 4. aprīlis\), ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu \(ES\) 2016/797 nosaka dzelzceļa ritekļa atļaujas un dzelzceļa ritekļa tipa atļaujas piešķiršanas procesa praktisko kārtību un Komisijas Īstenošanas regula \(ES\) Nr. 402/2013 \(2013. gada 30. aprīlis\) par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai un par Regulas \(EK\) Nr. 352/2009 atcelšanu](#)

- ritekļa atļaujas piešķiršana, ja izmantošanas telpa ir tikai Latvija;
- ritekļa atļaujas piešķiršanas procesā nepieciešamā novērtējuma veikšana, ja izmantošanas telpa aptver vairākas ES dalībvalstis;
- pagaidu atļauju izsniegšana ritekļu praktisko pārbaužu veikšanai tīklā;
- 1520 mm sliežu ceļa platuma kravas un pasažieru vagonu laišana tirgū;
- neregistrējamu ritošā sastāva vienību izmantošanas atļauju izsniegšana;
- ritekļu izmaiņu pārvaldības izvērtēšana.

Informācija par ritekļu un ritekļu tipu laišanas tirgū procedūru, piemērojot ES un Latvijas nacionālās prasības, ir apkopota VDzTI izstrādātajā “Ritekļu un ritekļu tipu laišanas tirgū rokasgrāmata” (V-2.0, 2026). Rokasgrāmata paredzēta pieteikuma iesniedzējiem, tostarp ritošā sastāva ražotājiem un pārveidojumu veicējiem, kā arī dzelzceļa pārvadātājiem.

Informācija par VDzTI iesaisti ritekļu laišanas tirgū procesa darbā ir apkopota 14. tabulā.

14. tabula. Ritekļu atļauju un saistīto procesu skaits

	2021	2022	2023	2024	2025
Atļaujas veids:					
ritekļu laišana tirgū (OSS)	3	2	3	15	2
ritekļu izmaiņu pārvaldība	-	-	-	2	8
1520mm kravas un pasažieru vagoni	102	85	4	4	5
pagaidu atļaujas ritekļa pārbaudēm	1	1	10	4	4
neregistrējamo ritekļu izmantošanas atļaujas	-	-	13	5	39

2025. gadā VDzTI, izmantojot OSS sistēmu, izskatīja 2 pieteikumus, pēc ritekļu atbilstības piemērojamajām savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām un nacionālajām prasībām izvērtēšanas, abos gadījumos tika pieņemts pozitīvs lēmums.

VDzTI veica 8 ritekļu izmaiņu pārvaldības izvērtējumus par izmaiņām jau atļauju saņēmušā ritekļī saskaņā ar Komisijas 2018. gada 4. aprīļa Īstenošanas regulu (ES) 2018/545 un, pamatojoties uz Dzelzceļa likuma 33. panta 1.1 daļas, trešās daļas 1.punktu un Ministru kabineta 2020.gada 9.jūnija noteikumu Nr.374 “Dzelzceļa savstarpējās izmantojamības noteikumi” 127.punktu, pieņēma atbilstošus lēmumus. Lēmumi tika pieņemti par visiem pieteikumiem, atzīstot, ka izmaiņu rīkotājs ir sniedzis pietiekamus pierādījumus, ka izmaiņu klasifikācija atbilstoši regulai ir pareizi piemērota jauna atļauja nav nepieciešama.

VDzTI nodrošina arī ritekļu turētāju marķējuma reģistra (Vehicle Keeper Marking – VKM) pieteikumu pārbaudi un koordinē to iesniegšanu ERA tālākai ritekļu turētāju marķējuma koda piešķiršanai. 2025. gadā tika pārbaudīti un apstiprināti 10 pieteikumi. (skat 15. tabulu). Šī funkcija veicina ritekļa turētāju integrāciju Eiropas vienotajā ritekļu reģistrā, nodrošinot ritekļu turētāju vienotu identificēšanu Eiropas dzelzceļa sistēmā.

15. tabula. Ritekļu turētāju marķējumu pieteikumu pārbaude*

	2023	2024	2025
Ritekļu turētāju marķējums:			
ieteikumu pārbaude	26	11	10

*- No 01.08.2023.

6.3. Par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāts (ECM)

Lai saņemtu par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikātu, organizācijai jānodrošina ritekļu droša ekspluatācija, ieviešot un uzturot tehniskās apkopes sistēmu, kas atbilst normatīvajos aktos noteiktajām prasībām. Organizācijai jāapliecina, ka tās tehniskās apkopes sistēmas funkcijas atbilst noteiktiem novērtēšanas kritērijiem neatkarīgi no tā, vai visas funkcijas tiek īstenotas pašas organizācijas ietvaros vai arī atsevišķas funkcijas vai to daļas tiek nodotas ārpalpojuma sniedzējiem.

Sertifikāta saņemšanai organizācija iesniedz pieteikumu VDzTI, ievērojot Komisijas Regulas (ES) 2019/779³¹ prasības. VDzTI veic pieteikuma un tehniskās apkopes sistēmas novērtēšanu un pieņem lēmumu par sertifikāta izsniegšanu, atjaunošanu, grozīšanu vai atsaukšanu.

Prasības par tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām un to novērtēšanas kritērijiem nosaka Komisijas Regula (ES) 2019/779 un Ministru kabineta 2020. gada 9. jūnija noteikumi Nr. 375 "Dzelzceļa drošības noteikumi".

Informācija par VDzTI iesaisti par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikācijas darbā ir apkopota 16. tabulā.

16. tabula. Par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāti

	2021	2022	2023	2024	2025
Par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāts:					
izsniegts	0	1	0	1	2
pieņemti lēmumi	0	1	0	1	5
Atbilstības sertifikāts par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgai struktūrvienībai:					
izsniegts	8	15	14	11	4
pieņemti lēmumi	8	15	31	31	16
Atbilstības sertifikāts par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgai struktūrvienībai noteikumu Nr.375 "Dzelzceļa drošības noteikumi" 60.punktā minētajā gadījumā	0	2	1	3	4

Laika periodā no 2021.-2025. gadam par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāti netika atsaukti vai apturēti.

6.4. Vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu) sertificēšana un vadītāja (mašīnista) instruktoru atzinumi

Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/59/EK³² un atbilstoši Dzelzceļa likuma 33.panta trešās daļas 10.punktā noteiktām pilnvarojumam, VDzTI organizē vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu) sertificēšanas procesu un izsniedz mašīnista vadīšanas apliecību.

Vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) apliecību izsniedz personai, kura atbilst Ministru kabineta 14.09.2010. noteikumos Nr. 873 „Noteikumi par vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) kvalifikācijas un vilces līdzekļa vadīšanas tiesību iegūšanu”³³ noteiktajām prasībām, un kura ir nokārtojusi VDzTI

³¹ [Komisijas Īstenošanas regula \(ES\) 2019/779 \(2019. gada 16. maijs\), ar ko paredz sīki izstrādātus par ritekļu apkopi atbildīgo struktūru sertifikācijas sistēmas noteikumus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu \(ES\) 2016/798 un atceļ Komisijas Regulu \(ES\) Nr. 445/2011](#)

³² [Eiropas Parlamenta un Padomes 2007.gada 23.oktobra Direktīva 2007/59/EK par to vilcienu vadītāju sertificāciju, kuri vada lokomotīves un vilcienus Kopienas dzelzceļu sistēmā](#)

³³ [Ministru kabineta 14.09.2010. noteikumos Nr. 873 „Noteikumi par vilces līdzekļa vadītāja \(mašīnista\) kvalifikācijas un vilces līdzekļa vadīšanas tiesību iegūšanu”](#)

teorētisko eksāmenu. Eiropas kopienas parauga vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) vadīšanas apliecība nodrošina vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) tiesības un iespējas strādāt visā ES teritorijā, neveicot papildu profesionālās kvalifikācijas atzīšanas procedūras. VDzTI uztur un pārvalda apvienoto vilcienu vadītāju vadīšanas apliecību un saskaņoto sertifikātu uzskaites sistēmu MARS.

Informācija par VDzTI darbu vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu) sertificēšanas procesā ir apkopota 17. tabulā.

17. tabula. **Vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu) sertificēšanas nodrošināšana**

	2021	2022	2023	2024	2025
Piešķirtie sertifikāti:					
-vadītājs (mašīnists), no tiem:	23	31	115	143	173
vīrieši	23	31	109	142	172
sievietes	0	0	6	1	1
-vadītāja (mašīnista) palīgs	53	83	-*	-	-
-vadītāja (mašīnista) instruktoru atzinumi	13	14	14	12	14
Eksaminācijas	100	149	178	186	237
Psihologu atzīšana (skaits)**	-	-	-	-	1

*- Vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīga sertificēšana līdz 01.11.2022., kad sertificēšanas procesu organizēja saskaņā ar Ministru kabineta 28.03.2006. noteikumiem Nr.236 "Noteikumi par vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) instruktora, vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista), vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīga kvalifikācijas prasībām un sertifikācijas kārtību";

** - no 13.06.2025.

Laika periodā no 2021.-2025. gadam vilces līdzekļu vadītāju apliecības netika apturētas vai atsauktas.

No 2023. gada sertificēto mašīnistu skaits pakāpeniski pieaug. Pieaugumu veicināja vairāki faktori, tostarp AS "Škoda Vagonka" ražoto jauno pasažieru elektrovilcienu ieviešana ekspluatācijā Latvijā un AS "Pasažieru vilciens" īstenotā jaunu mašīnistu piesaiste un apmācība.

Pārskata periodā novērojamas arī pozitīvas izmaiņas dzimumu līdzsvara veicināšanā starp vilcienu vadītājiem. Kopš 2023. gada vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) kvalifikāciju pirmo reizi ieguvušas sešas sievietes, savukārt 2024. un 2025. gadā tika sertificēta vēl viena sieviete katrā gadā. Šīs pārmaiņas atbilst Eiropas Komisijas un ERA iniciatīvas "Sievietes dzelzceļa transportā" mērķiem, kas vērsti uz sieviešu līdzdalības palielināšanu dzelzceļa nozarē.

Saskaņā ar grozījumiem 14.09.2010.Ministru kabineta noteikumos Nr.873 "Noteikumi par vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) kvalifikācijas un vilces līdzekļa vadīšanas tiesību iegūšanu" 2025.gadā VDzTI tika noteikts jauns uzdevums veikt psihologu atzīšanu, kuri var nodrošināt psihofizioloģiskās pārbaudes vilces līdzekļu vadītājiem (mašīnistiem). 2025.gadā tika atzīts viens psihologs.

6.5. Cita veida atļaujas un sertifikāti

6.5.1. Stacionāro iekārtu pieņemšana ekspluatācijā

Stacionārās iekārtas drīkst nodot ekspluatācijā tikai pēc tam, kad ir apliecināta to atbilstība Ministru kabineta 2020. gada 9. jūnija noteikumu Nr. 374 "Dzelzceļa savstarpējās izmantojamības noteikumi", Ministru kabineta 2014. gada 2. septembra noteikumu Nr. 530 "Dzelzceļa būvnoteikumi" un citu piemērojamo normatīvo aktu prasībām. VDzTI izsniedz stacionāro iekārtu nodošanas ekspluatācijā atļaujas kopš 2020. gada.

Izsniegt ekspluatācijas atļauju, VDzTI izvērtē stacionārās iekārtas atbilstību savstarpējās izmantojamības tehniskajām specifikācijām, nacionālajām prasībām un projekta dokumentācijai, pārliecinoties par tās drošu integrāciju dzelzceļa sistēmā.

18. tabula. **Stacionāro iekārtu pieņemšana ekspluatācijā**

	2021	2022	2023	2024	2025
Atļauja nodot ekspluatācijā stacionāro iekārtu	0	0	1	3	4
Pagaidu ekspluatācijas atļauja	0	0	0	0	1
Lēmums par stacionāro iekārtu pieņemšanu ekspluatācijā piemērošanu	0	0	1	1	4

2025.gadā VDzTI izdeva 4 atļaujas par stacionāru iekārtu nodošanu ekspluatācijā, 1 pagaidu atļauju un pieņēma 4 lēmumus par stacionāro iekārtu pieņemšanu ekspluatācijā piemērošanu (skat. 18.tabulu).

6.5.2. Neatkarīgas riska novērtēšanas iestādes atzīšana

Neatkarīgas riska novērtēšanas iestādes (AsBo) atzīšana tiek veikta saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 402/2013³⁴ par kopīgo drošības metodi riska novērtēšanai un novērtēšanai prasībām, kā arī Dzelzceļa likuma un Ministru kabineta 2020. gada 9. jūnija noteikumu Nr. 374 "Dzelzceļa savstarpējās izmantojamības noteikumi" prasībām.

VDzTI veic neatkarīgas riska novērtēšanas iestādes atzīšanu pēc tam, kad ir saņemta un izvērtēta visa nepieciešamā informācija un dokumentācija par pretendenta atbilstību regulā noteiktajiem kritērijiem. Novērtēšanas procesā tiek pārbaudīta pretendenta neatkarība, kompetence, objektivitāte un spēja veikt risku novērtēšanu dzelzceļa sistēmā atbilstoši normatīvo aktu prasībām.

Pārskata periodā atzīto neatkarīgo riska novērtēšanas iestāžu skaits un pieņemtie lēmumi apkopoti 19. tabulā.

19. tabula. **Neatkarīgas riska novērtēšanas iestādes atzīšana**

	2021	2022	2023	2024	2025
Izsniegti atzinumi	0	1	2	0	1
pieņemti lēmumi	0	1	2	0	3
veikta uzraudzība	0	0	2	2	2

Latvijā ir divas AsBo, viena ir pilnīgi neatkarīga, un otrā ir iestāde, kura var sniegt savus pakalpojumus koncerna ietvaros.

2025.gadā vienai neatkarīgai riska novērtēšanas iestādei ir veiktas divas uzraudzības (janvārī un decembrī), lai pārliecinātos, ka tā joprojām atbilst AsBo atzīšanas kritērijiem un joprojām nodrošina kompetenci atzītajās dzelzceļa sistēmas jomās. Par abām uzraudzībām ir pieņemti pozitīvi lēmumi, kuros ir apstiprināta AsBo spēja veikt neatkarīgas novērtēšanas iestādes pienākumus attiecīgajā dzelzceļa sistēmas jomā.

Sakarā ar atzīšanas derīguma termiņa beigām 2025.gadā bija veikta vienas AsBo atzīšanas atjaunošana un pieņemts lēmums par atzīšanas pagarinājumu vēl uz 5 gadiem.

VDzTI pieredze AsBo atzīšanā liecina par sektora augošo sapratni par risku vērtēšanas būtību un nepieciešamību. Piemēram, salīdzinājumā ar iepriekšēji veikto AsBo atzīšanas procesu, AsBo sapratne par atzīšanas kritērijiem un nepieciešamo personāla kompetenci ir palielinājusies, iesniegto dokumentu un

³⁴ Komisijas 2013.gada 30.aprīļa īstenošanas regula (ES) Nr.402/2013 par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai un par regulas (EK) Nr.352/2009 atcelšanu.

pierādījumu dokumentācijas kvalitāte ir ievērojami uzlabojusies, ir skaidri redzama AsBo personāla kompetences paaugstināšana.

6.6. Saziņa ar citu valstu drošības iestādēm

VDzTI kā Latvijas valsts drošības iestāde (National Safety Authority – NSA Latvija) sadarbojas ar citu ES dalībvalstu drošības iestādēm, lai nodrošinātu koordinētu dzelzceļa drošības prasību piemērošanu, uzraudzības pasākumu īstenošanu un savstarpēju informācijas apmaiņu.

Īpaši cieša sadarbība notiek ar kaimiņvalstu- NSA Lietuva (Lietuvas transporta drošības administrācija (Lietuvos transporto saugos administracija)) un NSA Igaunija (Igaunijas Patērētāju tiesību aizsardzības un tehniskās uzraudzības aģentūra (Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet)). Sadarbība ietver pārrobežu infrastruktūras un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu uzraudzību, informācijas apmaiņu par drošības jautājumiem, kā arī vienotu pieeju ES dzelzceļa drošības prasību piemērošanai.

20.tabula. VDzTI sadarbība ar citu valstu NSA

Nr.	Valsts	Iestāde	Dokuments/pasākums	Datums
1.	Lietuva	Lietuvas NSA	Saprašanās memorands par sadarbību uzraudzības jautājumos	29.03.2021. (ar grozīj. 22.03.2022.)
2.	Igaunija	Igaunijas NSA	Robežas šķērsošanas memorands par kārtību kādā tiek izsniegti vienotie drošības sertifikāti pierobežas zonā	28.03.2022.
3.	Igaunija	Igaunijas NSA	Pieredzes apmaiņas sanāksme, kurā tika apspriesta uzraudzības iestāžu darbība	01.11.2023.
4.	Lietuva	Lietuvas NSA un LTG (AS "Lietuvos geležinkeliai")	Tikšanās sanāksme par ES tiesību aktu pielietošanu Baltijas valstīs, ritošā sastāva reģistrācijas īpatnībām, ritošā sastāva atļaujas saņemšanu un tehniskās apkopes nodrošināšanu	11.04.2024.
5.	Lietuva Igaunija	Lietuvas NSA; Igaunijas NSA	Informācijas apmaiņa par pārrobežu dzelzceļa infrastruktūras stāvokli, sertifikācijas procesiem un īstenotajiem uzraudzības pasākumiem	31.12.2025.

Sadarbība un informācijas apmaiņa ar Lietuvas un Igaunijas NSA tiek īstenota saskaņā ar noslēgtajiem sadarbības memorandiem un ERA vadlīnijām par valsts drošības iestāžu sadarbību sertifikēšanas un uzraudzības jomā³⁵.

VDzTI reizi gadā nosūta attiecīgās kaimiņvalsts NSA informāciju par pārrobežu dzelzceļa infrastruktūras stāvokli un veiktajiem uzraudzības pasākumiem, pamatojoties uz infrastruktūras pārvaldītāja sniegto informāciju un VDzTI uzraudzības rezultātiem.

6.7. Sadarbība un komunikācija ar nozari

VDzTI sadarbības un komunikācijas principus nosaka iestādes Komunikācijas politika un Komunikācijas pasākumu plāns 2024.–2026. gadam. Komunikācijas mērķis ir nodrošināt savlaicīgu, skaidru un uzticamu informācijas apmaiņu ar dzelzceļa sistēmas dalībniekiem un citām

³⁵ ERA Guidance for safety certification and supervision, Coordination between national safety authorities, 2018

ieinteresētajām pusēm, sekmējot vienotu izpratni par dzelzceļa drošības un savstarpējās izmantojamības prasībām un to praktisko piemērošanu.

VDzTI komunikācijā galvenās mērķgrupas ir:

- dzelzceļa sistēmas dalībnieki, kuriem nepieciešama informācija par sertificēšanas, atļauju piešķiršanas un uzraudzības procedūrām, piemērojamajām prasībām un VDzTI sniegtajiem pakalpojumiem;
- drošības datu lietotāji – Eiropas Savienības un valsts institūcijas, pašvaldības, pētniecības un izglītības iestādes, pētnieki un eksperti;
- sabiedrība, kurai tiek nodrošināta informācija par dzelzceļa drošību un VDzTI darbību.

Būtiska sadarbības forma ar dzelzceļa nozari ir konsultācijas un informatīvie pasākumi. Ievērojot konsultatīvas un preventīvas uzraudzības principus, VDzTI regulāri organizē informatīvus seminārus un sanāksmes, kuros dzelzceļa sistēmas dalībnieki tiek informēti par izmaiņām ES un nacionālajā tiesiskajā regulējumā, sertificēšanas un uzraudzības procesos, kā arī par aktuāliem dzelzceļa drošības jautājumiem. Šāda pieeja sekmē vienotu prasību izpratni un savlaicīgu to piemērošanu praksē.

Viens no galvenajiem VDzTI informācijas kanāliem ir iestādes tīmekļvietne www.vdzti.gov.lv, kurā tiek publicēta informācija par VDzTI pakalpojumiem, sertificēšanas un uzraudzības procesiem, normatīvo regulējumu, drošības statistiku un citiem nozares jautājumiem. Informācijas pieejamība tiek nodrošināta, ievērojot tīmekļvietņu piekļūstamības prasības.

21.tabula. VDzTI tīmekļvietnes apmeklētība³⁶

	2021*	2022	2023	2024	2025
Lietotāju skaits	1123	2925	4401	4337	3789
Aktīvo lietotāju skaits mēnesī	281	323	419	408	350
Lapu skatījumu skaits	17183	31384	33778	29991	31070

*- No 02.09.2021.

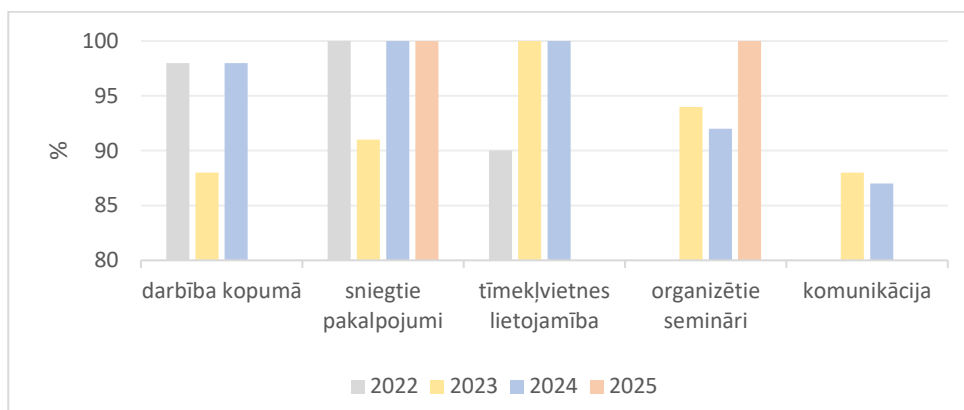
2025. gadā VDzTI tīmekļvietni apmeklēja 3789 lietotāji, bet lapu skatījumu skaits sasniedza 31 070 (skat. 21.tabulu). Salīdzinājumā ar 2024. gadu kopējais lietotāju un aktīvo lietotāju skaits samazinājās, savukārt lapu skatījumu skaits pieauga. Tas liecina, ka tīmekļvietne joprojām tiek aktīvi izmantota informācijas iegūšanai par VDzTI darbību un pakalpojumiem.

Komunikācijas un pakalpojumu kvalitātes novērtēšanai 2025. gadā tika veiktas trīs klientu aptaujas, kurās kopumā piedalījās 240 respondenti (skat.22.tabulu). Divās aptaujās tika vērtēta VDzTI sadarbība ar dzelzceļa sistēmas dalībniekiem, sniegto pakalpojumu kvalitāte, informatīvie semināri un tīmekļvietnes lietojamība. Papildus visa gada garumā tika veikta vilces līdzekļu vadītāju aptauja par VDzTI nodrošināto mašīnistu sertificēšanas procesu.

22. tabula. Klientu apmierinātība

	2022	2023	2024	2025
Aptauju skaits	1	4	2	3
Aptaujas dalībnieku skaits	54	161	74	240
Vidējais apmierinātības līmenis (%)	96	92	95	98

³⁶ Google Analytics dati



11. attēls. Klientu apmierinātība 2022.-2025. gadam

2025. gadā veiktās klientu apmierinātības aptaujas rezultāti (skat. 11.attēls) liecina, ka respondenti – dzelzceļa sistēmas dalībnieki augstu novērtē VDzTI sniegto pakalpojumu kvalitāti un organizētos informatīvos seminārus. Arī vilces līdzekļa vadītāju aptaujā 100 % respondentu pauda apmierinātību ar mašīnista sertifikācijas pakalpojumu kopumā, kā arī ar eksaminācijas organizāciju, procesa norisi un izmantotajiem tehniskajiem risinājumiem. Aptauju rezultāti apliecina arī klientu gatavību turpināt sadarbību ar VDzTI, tādēļ turpmāk īpaša uzmanība tiks pievērsta šīs jomas pilnveidošanai.

Lai nodrošinātu nepārtrauktu un koordinētu komunikāciju arī ārkārtas vai krīzes situācijās, VDzTI ir izstrādāta Krīzes komunikācijas kārtība, kas nosaka operatīvas informācijas aprites, atbildības un komunikācijas principus iespējamās krīzes gadījumā.

7. Uzraudzība

7.1. Uzraudzības stratēģija, plāns, procedūras un lēmumu pieņemšana

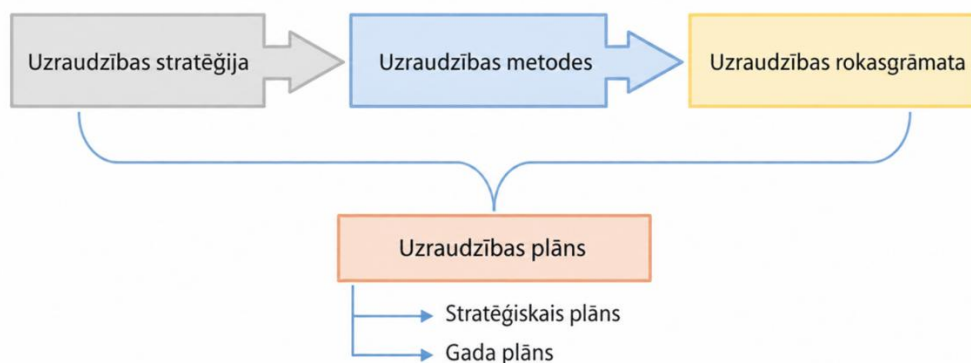
VDzTI kā Latvijas valsts drošības iestāde uzraudzību īsteno saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību, Dzelzceļa likumu un Komisijas Deleģēto regulu (ES) 2018/761³⁷, kas nosaka kopīgo drošības metodi valsts drošības iestāžu veiktajai uzraudzībai pēc sertifikācijas.

VDzTI uzraudzības sistēma ir veidota kā strukturēts, riskos balstīts un auditējams process, kas ietver uzraudzības stratēģijas izstrādi, riska jomu un prioritāšu noteikšanu, uzraudzības plānošanu un īstenošanu, rezultātu izvērtēšanu, kā arī uzraudzības stratēģijas un plānu regulāru pārskatīšanu.

VDzTI stratēģiskā pieeja ir noteikta “Dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzības stratēģijā 2022.–2026. gadam”³⁸, savukārt vidēja termiņa prioritātes – Stratēģiskajā uzraudzības plānā 2024.–2028. gadam. 2025.gadā tika pārskatīta arī VDzTI Uzraudzības rokasgrāmata (V-1.2.), kurā noteikti uzraudzības pārvaldības principi, metodes, atbildības un iekšējie procesi. Pamatojoties uz šiem dokumentiem, katru gadu tiek izstrādāts VDzTI uzraudzības plāns (sakāt. 12. attēlu).

³⁷ [Komisijas deleģētās regulas \(ES\) 2018/761 \(2018. gada 16. februāris\), ar ko izveido kopīgas drošības metodes uzraudzībai, ko valstu drošības iestādes veic pēc vienotā drošības sertifikāta vai drošības atļaujas izdošana saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu \(ES\) 2016/798, un atceļ Komisijas Regulu \(ES\) Nr. 1077/2012](#)

³⁸ <https://www.vdzt.gov.lv/lv/dzelzcela-drosiba-0>



12.attēls. VDzTI uzraudzības procesa shēma

Uzraudzības stratēģijas un plānu sagatavošanā VDzTI apkopo un analizē informāciju no dažādiem avotiem, tostarp iepriekšējo uzraudzības pasākumu rezultātus, drošības pārvaldības sistēmu novērtēšanas rezultātus, negadījumu, incidentu un prekursoru datus, drošības ieteikumus, dzelzceļa sistēmas dalībnieku gada drošības pārskatus, kā arī informāciju, kas iegūta sertificēšanas, atļauju piešķiršanas un citos VDzTI procesos. Uzraudzības plānošanā un risku novērtēšanā VDzTI izmanto arī COR sistēmā uzkrāto informāciju par dzelzceļa satiksmes negadījumiem un incidentiem, identificējot riska tendences un nosakot turpmākās uzraudzības prioritātes.

Atbilstoši identificētajiem riskiem tiek noteiktas uzraudzības prioritātes un nepieciešamie resursi.

Uzraudzības aktivitātes tiek īstenotas saskaņā ar gada uzraudzības plānu, izmantojot dažādas uzraudzības metodes, tostarp auditus, pārbaudes, apskates, anketēšanu, dokumentu un datu analīzi, kā arī ar negadījumu un incidentu izmeklēšanu saistītās informācijas izvērtēšanu.

Uzraudzības plāns un informācija par galvenajām uzraudzības metodēm tiek publicēta VDzTI tīmekļvietnē, lai dzelzceļa sistēmas dalībniekiem būtu pieejama informācija par plānotajiem uzraudzības pasākumiem un to īstenošanas pieeju. Būtisku izmaiņu gadījumā VDzTI sniedz papildu skaidrojumus un organizē informatīvus pasākumus.

Izmantojot vienu vai vairākas uzraudzības metodes, VDzTI vienotā drošības sertifikāta vai drošības apliecības darbības laikā izvērtē organizāciju drošības pārvaldības sistēmas darbību un efektivitāti, prioritāti piešķirot jomām, kurās identificēti būtiskākie vai nepietiekami kontrolētie riski. Šāda pieeja atbilst Regulas (ES) 2018/761 principam, ka uzraudzība galvenokārt jāvērs uz darbībām, kas rada būtiskākos riskus vai kurās riski tiek kontrolēti nepietiekami.

VDzTI uzraudzībai ir pakļauti dzelzceļa pārvadātāji, manevru darbu veicēji, infrastruktūras pārvaldītāji, par ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības, dzelzceļa infrastruktūras un ritošā sastāva būvniecības, remonta un apkopes uzņēmumi, kā arī komersanti, kuru darbība saistīta ar bīstamo kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu pēc attiecīgā sertifikāta vai drošības apliecības piešķiršanas visā tā darbības laikā.

VDzTI īsteno riskos balstītu dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzību, ko nodrošina Kustības drošības daļa. Uzraudzības intensitāti, prioritāti un piemērojamās metodes nosaka, pamatojoties uz risku novērtējumu un pieejamo informāciju par organizācijas darbību, iepriekšējās uzraudzības rezultātiem, negadījumiem un incidentiem, konstatētajām neatbilstībām un drošības pārvaldības sistēmas darbību.

Balstoties uz 2025. gadā izstrādāto Riska vadības metodiku, uzraudzības procesā tiek piemērotas divas galvenās pieejas:

- pārvaldība organizācijām ar ieviestu drošības pārvaldības sistēmu (DPS): riska līmenis tiek noteikts katrai DPS daļai atsevišķi, piemērojot 5 kritērijus (DPS daļas sarežģītība, ieguldījums drošības sasniegšanā, izmaiņas organizācijā, kontrole un krāpšanas risks);
- vienkāršota riskos balstīta uzraudzība pārējām organizācijām: piemēro infrastruktūras pārvaldītājiem, manevru veicējiem, būvniekiem, par ritekļu tehnisko apkopi atbildīgām struktūrvienībām un bīstamo kravu pārvadātājiem, izvērtējot sistēmas atbilstību, personāla kvalitāti, krāpšanas riskus un iepriekšējo pārbaudi un negadījumu vēsturi.

Galvenie uzraudzības un risku vadības pamatprincipi:

- Uzraudzības mērķis
Riskos balstītā pieeja kalpo uzraugāmo prioritāšu noteikšanai, uzraudzības plāna sastādīšanai, kā arī atbilstošās uzraudzības metodes un perioda izvēlei (nevis tiesiskās atbilstības vai brieduma līmeņa vērtēšanai);
- Riska līmeņu skala
Risku novērtēšanai izmanto piecu pakāpju skalu (no 1 līdz 5), kur 1. līmenis norāda uz nepārtrauktiem uzlabojumiem, bet 5. līmenis – uz to, ka drošības prasības nav noteiktas un piemērotas.
- Kopējais organizācijas riska līmenis
Pamatojoties uz izvērtēto kritēriju kopumu, organizācijai vai konkrētai uzraudzības jomai tiek noteikts zems, vidējs vai augsts riska līmenis. Jaunām organizācijām, par kuru darbību vēl nav pietiekamas uzraudzības vēstures, sākotnējais riska līmenis tiek noteikts atbilstoši metodikā paredzētajai pieejai.
- Integrētā analīze
Uzraudzībā VDzTI izmanto dzelzceļa satiksmes negadījumu analīzi, kā arī veic ikgadējo drošības pārskatu pārbaudi (saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 9. panta 6. punktu).

Risku novērtējums tiek izmantots, lai noteiktu uzraudzības prioritāti, uzraudzības metodi un biežumu. Tas neaizstāj normatīvās atbilstības vai drošības pārvaldības sistēmas veikspējas novērtēšanu, bet kalpo par pamatu uzraudzības resursu mērķētai plānošanai.

Uzraudzības plānošanā VDzTI izmanto arī dzelzceļa satiksmes negadījumu, incidentu un prekursoru analīzi, kā arī izvērtē dzelzceļa sistēmas dalībnieku gada drošības pārskatus. Pārskatu analīze liecina, ka vairākām organizācijām joprojām nepieciešams pilnveidot drošības datu analīzi un kopīgo drošības metožu praktisko piemērošanu.

2025. gadā VDzTI nav saņēmusi ieinteresēto personu sūdzības par uzraudzības ietvaros pieņemtajiem lēmumiem.

7.2. Dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzības rezultāti

2025. gadā VDzTI turpināja dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzību, piemērojot uzraudzības metodes atbilstoši uzraudzības plānā noteiktajām prioritātēm un identificētajiem riskiem. Uzraudzībā tika izmantoti auditi, DPS daļu auditi un pārbaudes, praktiskās darbības un punktveida pārbaudes, informācijas analīze, anketēšana, intervijas, pēcnegadījumu pārbaudes un pēcpārbaudes.

Drošības pārvaldības sistēmu uzraudzības un gada drošības pārskatu izvērtēšanas rezultāti liecina, ka organizācijās ir izveidoti drošības pārvaldības pamatprocesi, tomēr atsevišķās jomās nepieciešama turpmāka pilnveidošana, īpaši attiecībā uz drošības datu analīzi, risku pārvaldību un kopīgo drošības metožu praktisko piemērošanu.

2025. gadā tika veikti 2 pilni drošības pārvaldības sistēmas (DPS) auditi, 25 DPS daļu auditi, piemērotas 79 uzraudzības metodes, kas salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu ir līdzīgs skaits (skat. 23. tabulu).

23. tabula. Piemērotās uzraudzības metodes un pieņemtie lēmumi

Procedūra	Pasākums	2021	2022	2023	2024	2025
DPS³⁹ auditi	Audits	1	2	1	2	2
	DPS daļu auditi	16	16	15	18	25
	Audits kopā ar citām NSA kopā	0	0	0	1	0
	Riska organizācijas novērtējums (vidējais rādītājs)			3	3	3
Brieduma līmeņa novērtējums	% īpatsvars novērtējumam					
	Organizācija veic nepārtraukti drošības procesu efektivitātes izvērtējumu un kur vien nepieciešams veic uzlabojumus.					10%
	Drošības prasības ir noteiktas un tās tiek pildītas. Organizācijā ir vērojami pasākumi uzlabot drošības sniegumu.					30%
	Drošības prasības ir noteiktas un tās tiek pildītas. Procesi atbilst realitātē.					55%
	Drošības prasības ir noteiktas, bet tās netiek pildītas vai nav praktiski pārbaudītas (jaunām organizācijām)					5%
Uzraudzība*	Piemērotas uzraudzības metodes			76	77	79
	DPS daļu pārbaudes			7	6	10
	Praktiskās darbības pārbaudes**	49	36	3	22	2
	Punktveida pārbaudes			45	30	34
	Informācijas analīze			2	7	14
	Anketēšana			9	4	4
	Intervijas			0	1	8
	Pēcnegadījumu pārbaudes			9	5	7
	Pēcpārbaudes			0	0	7
	Resoriskās pārbaudes			1	0	0
Lēmumu pieņemšana	Pieņemti lēmumi	57	35	0	3	6
	Ekspluatācijas aizliegums ritošajam sastāvam	1	0	0	1	2
	Slēgts sliežu ceļš	47	29	0	2	0
	Slēgta pārmija	9	6	0	0	0
	Aizliegums veikt darbības ar bīstamām kravām	0	0	0	0	4
Drošības pārskati						
	Drošības pārskatu izvērtēšana	10	10	12	12***	12

*- pēc 01.01.2023.

** - līdz 31.12.2022.

***- no 01.01.2024. jauna pārskata forma

Uzraudzības rezultātā tika pieņemti 6 lēmumi, tostarp 2 lēmumi par ritošā sastāva ekspluatācijas aizliegumu un 4 lēmumi par aizliegumu veikt darbības ar bīstamām kravām. Dzelzceļa pārbrauktuvju uzraudzības ietvaros 2025. gadā tika veiktas 300 ikgadējās apskates, kā arī 21 komisijas pārbaude uz pārbrauktuvēm. Tāpat tika izvērtēti 12 dzelzceļa sistēmas dalībnieku gada drošības pārskati.

³⁹ DPS- drošības pārvaldības sistēma

Uzraudzības gaitā konstatētajos gadījumos, kad neatbilstība radīja nepieciešamību nekavējoties ierobežot attiecīgo darbību, VDzTI pieņēma divus lēmumus par ritošā sastāva ekspluatācijas aizliegumu un četrus lēmumus par aizliegumu veikt darbības ar bīstamām kravām. Šie gadījumi norāda uz nepieciešamību arī turpmāk uzraudzībā pievērst pastiprinātu uzmanību ritošā sastāva drošai ekspluatācijai un normatīvo prasību ievērošanai darbībās ar bīstamām kravām.

2025. gadā par tehnisko apkopi atbildīgo struktūrvienību (ECM) uzraudzībā būtiskas neatbilstības netika konstatētas.

Konstatēto neatbilstību novēršanai organizācijām tika noteikti korektīvie pasākumi, kuru īstenošanu VDzTI kontrolēja turpmākās uzraudzības ietvaros. 2025. gadā tika veiktas septiņas pēcpārbaudes, nodrošinot atgriezenisko saiti starp uzraudzībā konstatētajiem trūkumiem, organizāciju veiktajiem korektīvajiem pasākumiem un turpmāko riska novērtējumu.

2025. gada uzraudzības rezultāti kopumā liecina, ka dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzībā ir jāturpina riskos balstīta pieeja, koncentrējot uzraudzības resursus uz jomām, kurās identificēti paaugstināti riski, iepriekš konstatētas neatbilstības vai nepieciešama drošības pārvaldības sistēmas darbības padziļināta izvērtēšana. Uzraudzības rezultāti tiek izmantoti organizāciju riska novērtējuma aktualizēšanai, turpmāko uzraudzības prioritāšu un piemērojamo metožu noteikšanai, kā arī nepieciešamo korektīvo un preventīvo pasākumu izvērtēšanai.

7.3. Koordinācija un sadarbība uzraudzības jomā

VDzTI sadarbība ar Lietuvas un Igaunijas valsts drošības iestādēm (NSA) uzraudzības jomā tiek īstenota saskaņā ar Komisijas Deleģētās regulas (ES) 2018/761⁴⁰ 8. pantu un II pielikumu, kā arī starp valstu drošības iestādēm noslēgtajiem sadarbības memorandiem.

Koordinēta uzraudzība tiek īstenota attiecībā uz dzelzceļa pārvadātājiem, kas darbojas vairāk nekā vienā dalībvalstī, kā arī jautājumos, kas saistīti ar pārrobežu dzelzceļa infrastruktūru. Sadarbība ietver uzraudzībai būtiskas informācijas un uzraudzības rezultātu apmaiņu, kopīgu riska jomu identificēšanu, uzraudzības prioritāšu un pasākumu koordinēšanu, kā arī nepieciešamības gadījumā kopīgu uzraudzības aktivitāšu īstenošanu.

VDzTI reizi gadā sagatavo un nosūta attiecīgās kaimiņvalsts NSA informāciju par pārrobežu dzelzceļa infrastruktūras stāvokli, pamatojoties uz infrastruktūras pārvaldītāja sniegto informāciju un VDzTI uzraudzības rezultātiem.

Ja tiek identificēta nepieciešamība veikt koordinētu vai kopīgu dzelzceļa pārvadātāja uzraudzību, VDzTI ar attiecīgo Lietuvas vai Igaunijas NSA vienojas par uzraudzības jomām, apjomu, piemērojamām metodēm, informācijas apmaiņu un atbildības sadalījumu. Viena no pārvadātāju kopīgi piemērojamām uzraudzības metodēm ir audits.

Koordinētās un kopīgās uzraudzības aktivitātes tiek plānotas tā, lai nodrošinātu efektīvu valstu drošības iestāžu sadarbību un informācijas apmaiņu, koncentrētu uzraudzību uz būtiskākajiem drošības riskiem, kā arī izvairītos no uzraudzības pasākumu nepamatotas dublēšanās un nevajadzīga administratīvā sloga uzraugāmajām organizācijām.

⁴⁰ [Komisijas Deleģētā regula \(ES\) 2018/761 \(2018. gada 16. februāris\), ar ko izveido kopīgas drošības metodes uzraudzībai, ko valstu drošības iestādes veic pēc vienotā drošības sertifikāta vai drošības atļaujas izdošanas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu \(ES\) 2016/798, un atceļ Komisijas Regulu \(ES\) Nr. 1077/2012](#)

8. Kopējo drošības metožu piemērošana

8.1. Kopējo drošības metožu piemērošana drošības pārvaldības sistēmā

Dzelzceļa pārvadātāji un infrastruktūras pārvaldītāji izveido un uztur drošības pārvaldības sistēmu atbilstoši Direktīvas (ES) 2016/798 prasībām. Komisijas Deleģētā regula (ES) 2018/762⁴¹ nosaka kopīgās drošības metodes attiecībā uz drošības pārvaldības sistēmu prasībām.

Latvijā darbojas dažāda lieluma dzelzceļa pārvadātāji, kuru darbības apjoms, organizatoriskā struktūra un pieejamie resursi atšķiras. Līdz ar to atšķiras arī organizāciju drošības pārvaldības sistēmu sarežģītība un to brieduma līmenis. Drošības pārvaldības sistēma var būt integrēta citās organizācijas pārvaldības sistēmās, vienlaikus nodrošinot dzelzceļa drošības prasību izpildi.

VDzTI drošības pārvaldības sistēmas atbilstību novērtē vienotā drošības sertifikāta un infrastruktūras pārvaldītāja drošības apliecības piešķiršanas procesā. Savukārt sertifikāta vai drošības apliecības darbības laikā VDzTI riskos balstītas uzraudzības ietvaros izvērtē drošības pārvaldības sistēmas piemērošanu un efektivitāti. Īpaša uzmanība tiek pievērsta arī apakšuzņēmēju, partneru un piegādātāju radīto risku pārvaldībai.

Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvu (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību reizi gadā dzelzceļa pārvadātāji, manevru darbu veicēji un infrastruktūras pārvaldītāji (organizācijas) VDzTI iesniedz drošības pārskatus.

Lai atbalstītu organizācijas drošības pārskatu sagatavošanā, VDzTI ir izstrādājusi “Vadlīnijas organizācijām drošības pārskatu izstrādāšanai” (2024.), kas visiem ir pieejamas iestādes tīmekļvietnē⁴², 2025. gadā organizējusi apmācības par drošības pārskatu sagatavošanu, kā arī pēc nepieciešamības veic konsultatīvo darbu.

2025. gada uzraudzības rezultāti kopumā liecina, ka dzelzceļa pārvadātāji un infrastruktūras pārvaldītājs ir ieviesuši Regulas (ES) 2018/762 prasībām atbilstošus drošības pārvaldības pamatprocesus, tomēr atsevišķās organizācijās nepieciešams turpināt pilnveidot drošības datu analīzi, risku pārvaldību un kopīgo drošības metožu praktisku piemērošanu.

8.2. Kopīgās drošības metodes piemērošana riska noteikšanai un novērtēšanai

Dzelzceļa sistēmas tehnisko, ekspluatācijas un organizatorisko izmaiņu riska noteikšanai un novērtēšanai piemēro Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 402/2013⁴³, par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai.

VDzTI uzraudzības un sertificēšanas procesos izvērtē, kā dzelzceļa sistēmas dalībnieki piemēro riska pārvaldības procesu, tostarp kā tiek identificētas izmaiņas, novērtēts to nozīmīgums un pārvaldīti ar izmaiņām saistītie drošības riski.

VDzTI konstatējusi, ka atsevišķos gadījumos izmaiņu, tostarp organizatorisko izmaiņu, apraksti un to nozīmīguma novērtējumi nav pietiekami detalizēti, lai skaidri pamatotu pieņemto lēmumu par

⁴¹ [Komisijas Deleģētā regula \(ES\) 2018/762 \(2018. gada 8. marts\), ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu \(ES\) 2016/798 izveido kopīgas drošības metodes, kas attiecas uz prasībām drošības pārvaldības sistēmām, un atceļ Komisijas Regulas \(ES\) Nr. 1158/2010 un \(ES\) Nr. 1169/2010](#)

⁴² <https://www.vdzti.gov.lv/lv/drosibas-parskats>

⁴³ [Komisijas Īstenošanas regula \(ES\) Nr. 402/2013 \(2013. gada 30. aprīlis\) par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai un par Regulas \(EK\) Nr. 352/2009 atcelšanu](#)

izmaiņas nozīmīgumu. Tas var apgrūtināt ar izmaiņu saistīto drošības risku un piemēroto riska kontroles pasākumu izvērtēšanu.

Arī salīdzinoši neliela apjoma izmaiņas var ietvert būtiskus drošības apdraudējumus, tādēļ izmaiņas nozīmīguma izvērtējumam jābūt samērīgam, argumentētam un izsekojamam. Ņemot vērā konstatēto, VDzTI turpinās pievērst pastiprinātu uzmanību riska pārvaldības procesa piemērošanai uzraudzības un sertificēšanas procesos.

8.3. Kopīgās drošības metodes piemērošana pārraudzībai

Komisijas Regula (ES) Nr. 1078/2012⁴⁴ nosaka kopīgo drošības metodi pārraudzībai, ko pēc drošības sertifikāta vai drošības atļaujas saņemšanas piemēro paši dzelzceļa pārvadātāji un infrastruktūras pārvaldītāji, kā arī par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības. Pārraudzības procesa ietvaros organizācijas pārbauda, vai to drošības pārvaldības sistēmās noteiktie procesi, procedūras un tehniskie, ekspluatācijas un organizatoriskie riska kontroles pasākumi tiek pareizi piemēroti un ir efektīvi, kā arī nepieciešamības gadījumā nosaka un īsteno korektīvos vai preventīvos pasākumus.

VDzTI uzraudzības ietvaros izvērtē, kā organizācijas īsteno šo pārraudzības procesu un izmanto tā rezultātus drošības pārvaldības sistēmas pilnveidošanai.

Dzelzceļa pārvadātāji, manevru darbu veicēji un infrastruktūras pārvaldītāji ik gadu VDzTI saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvas (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību 9.panta 6.punktu iesniedz drošības pārskatus, kuros organizācijas ataino drošības un savstarpējas izmantojamības attīstību.

Izvērtējot un salīdzinot dzelzceļa sistēmas dalībnieku iesniegtos gada drošības pārskatus par 2024. un 2025. gadu, VDzTI kopumā konstatēja uzlabojumus to sagatavošanas kvalitātē. Vienlaikus atsevišķās drošības pārvaldības jomās joprojām identificētas nepilnības, tāpēc VDzTI plāno rīkot izglītojošus seminārus organizācijām par gada drošības pārskatu pareizu sagatavošanu.

VDzTI konstatētie būtiskākie pilnveides virzieni:

- **pārraudzība** - pilnīgāka pārraudzības pasākumu un to rezultātu atspoguļošana un analīze;
- **datu analīze un secinājumi** - pieejamo drošības datu pilnvērtīgāka analīze, tendenču identificēšana un datus balstītu secinājumu formulēšana;
- **risku un kompetenču pārvaldība, drošības pasākumi** - sistemātiska risku reģistru uzturēšana, drošības pasākumu efektivitātes izvērtēšana un nodarbināto kompetenču pārvaldība;
- **drošības mērķi, iekšējie auditi un drošības kultūra**- izmērāmu drošības mērķu un rādītāju noteikšana un iekšējo auditu efektivitātes izvērtēšana.

Drošības pārskatos vislabākie rezultāti vērojami kopīgo drošības rādītāju, risku novērtēšanas un savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju jomā.

VDzTI secina, ka organizācijām nepieciešams turpināt pilnveidot spēju izmantot drošības pārskatos apkopoto informāciju ne tikai faktu atspoguļošanai, bet arī drošības veikspējas analīzei, tendenču identificēšanai un turpmāko drošības pasākumu noteikšanai.

8.4. ES projektu līdzdalība un īstenošana

Rail Baltica

⁴⁴ [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](#)

Dzelzceļa infrastruktūras projekts "Rail Baltica"⁴⁵ tiek īstenots ar ES līdzfinansējumu ar mērķi integrēt Baltijas valstis Eiropas dzelzceļa tīklā. Rail Baltica ir daļa no Eiropas transporta tīkla (TEN-T) Ziemeļjūras–Baltijas Eiropas transporta koridora un Baltijas jūras–Melnās jūras–Egejas jūras Eiropas transporta koridora. Projektā paredzēts izveidot elektrificētu 1435 mm sliežu ceļa platuma dzelzceļa līniju, nodrošinot Baltijas valstu savienojumu ar Poliju un pārējo Eiropas dzelzceļa tīklu.

Rail Baltica projektēšanā un būvniecībā tiek piemērotas ES savstarpējās izmantojamības un dzelzceļa drošības prasības. Vilcienu kustības vadībai paredzēts izmantot Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmu (ERTMS). Autoceļu, gājēju ceļu un dzelzceļa šķērsojumi paredzēti dažādos līmeņos, tādējādi mazinot ar infrastruktūras šķērsošanu saistītos drošības riskus.

VDzTI kā valsts drošības iestāde un dzelzceļa būvniecības procesa uzraudzībā iesaistītā kompetentā iestāde atbilstoši savai kompetencei piedalās Rail Baltica projekta īstenošanā. VDzTI ir sniegusi atzinumus un skaidrojumus par savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju piemērošanu un apakšsistēmu atbilstības jautājumiem, kā arī īstenojusi dzelzceļa infrastruktūras objektu būvniecības procesa kontroli un pieņēmusi ar Rail Baltica būvniecību un būvprojektu izmaiņām saistītus lēmumus.

2025. gadā izskatītie 90 iesniegumi un pieņemtie 92 lēmumi bija saistīti ar jau uzsākto Rail Baltica būvniecības procesu un būvprojektu izmaiņām, jauni iesniegumi būvatļaujas saņemšanai 2025. gadā netika iesniegti.

24. tabula. Iesaiste Rail Baltica projekta realizācijā

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Izskatīti būvatļauju iesniegumi	3	2	2	3	58	10	27	1	0
Izdotas būvatļaujas	3	0	2	5	57*	10	27	1	0
Lēmums par stacionāro iekārtu pieņemšanu ekspluatācijā piemērošanu	0	0	0	0	0	0	0	0	1

*- 1 būvatļauja ir atcelta

Visā Rail Baltica projekta realizācijas laikposmā no 2017. līdz 2025. gadam VDzTI izskatīja 106 iesniegumus būvatļaujas saņemšanai un izdeva 105 būvatļaujas, no kurām viena vēlāk tika atcelta, pieņēma 1 lēmumu par stacionāro iekārtu pieņemšanu ekspluatācijā piemērošanu (skat. 24.tabulu).

9. Drošības kultūra

9.1. Drošības kultūras novērtēšana un uzraudzība

Saskaņā ar VDzTI uzraudzības stratēģiju drošības kultūra ir viena no jomām, kurai tiek pievērsta uzmanība dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzībā. Drošības kultūras aspekti tiek integrēti riskos balstītajā uzraudzībā un izvērtēti, izmantojot auditus, intervijas, pārbaudes un drošības pārvaldības sistēmas procesu novērtēšanu. Uzraudzības ietvaros VDzTI izvērtē organizāciju procesus un faktorus, kas var ietekmēt drošības kultūru, tostarp vadības iesaisti, izpratni par drošības riskiem, iekšējo komunikāciju, pārmaiņu vadību un drošības prasību praktisku īstenošanu.

Uzraudzības rezultātā VDzTI ir identificējusi vairākus faktorus, kas atsevišķās organizācijās var kavēt drošības kultūras pilnveidošanu:

- nepietiekami vienota izpratne par organizācijas drošības mērķiem un prioritātēm, tostarp nepietiekama drošības risku integrēšana organizācijas stratēģiskajā plānošanā;
- nepietiekama drošības politikas īstenošana praksē un izpratne par tās nozīmi organizācijas darbībā;

⁴⁵ <http://www.railbaltica.org/lv/>

- nepietiekama nodarbināto izpratne par būtiskākajiem ar viņu darbu saistītajiem drošības riskiem un to pārvaldību visos organizācijas līmeņos;
- nepietiekama vadības iesaiste atsevišķos ar drošību saistītos procesos un nepietiekami attīstīta atklāta komunikācija ar nodarbinātajiem par drošības jautājumiem;
- nepietiekami strukturēta pārmaiņu vadība un ar pārmaiņām saistīto drošības risku izvērtēšana.

VDzTI uzraudzības laikā konstatētos novērojumus un ieteikumus drošības kultūras pilnveidošanai ietver auditu ziņojumos un pārrunā ar organizācijām auditu noslēguma sanāksmēs. VDzTI īpašu uzmanību pievērš tam, lai organizācijas drošības pārvaldības procesos pienācīgi ņemtu vērā cilvēciskos un organizatoriskos faktorus, tostarp veidojot darba vidi, procesus un riska kontroles pasākumus tā, lai tie veicinātu drošu rīcību un mazinātu cilvēka kļūdas iespējamību.

VDzTI secina, ka 2025. gadā dzelzceļa sistēmas dalībnieki drošības kultūras jautājumus ir integrējuši drošības pārvaldības procesos, tomēr atsevišķās organizācijās nepieciešams turpināt pilnveidot vadības iesaisti, atklātu komunikāciju par drošības jautājumiem, pārmaiņu vadību, kā arī cilvēcisko un organizatorisko faktoru sistemātisku izvērtēšanu.

9.2. Drošības kultūras iniciatīvas/projekti

Viens no VDzTI stratēģiskajiem drošības mērķiem ir līdz 2026. gadam samazināt dzelzceļa satiksmes negadījumos cietušo personu skaitu par 10 %. Šā mērķa sasniegšanai VDzTI uzraudzībā pievērš pastiprinātu uzmanību dzelzceļa sistēmas dalībnieku noteiktajiem drošības mērķiem, drošības kultūrai, cilvēcisko un organizatorisko faktoru pārvaldībai un pasākumiem, kas vērsti uz cietušo personu skaita samazināšanu. Pamatojoties uz 2025. gadā veikto dzelzceļa kustības drošības datu analīzi, VDzTI ir identificējusi vairākus virzienus, kuros drošības kultūras un drošas uzvedības veicināšana var sekmēt identificēto risku mazināšanu:

- cilvēciskie un organizatoriskie faktori – organizāciju darba vide, procesi un riska kontroles pasākumi jāveido tā, lai droša rīcība būtu saprotama un praktiski īstenojama, savukārt kļūdainas vai nedrošas rīcības iespējamību mazinātu atbilstoši tehniskie un organizatoriskie riska kontroles pasākumi. Lai pilnveidotu kompetenci šajā jomā, VDzTI nodarbinātie ir piedalījušies apmācībās par organizāciju drošības kultūru un cilvēcisko un organizatorisko faktoru identificēšanu un pārvaldību;
- trešo personu droša uzvedība dzelzceļa infrastruktūrā – drošības datu analīze norāda uz nepieciešamību turpināt izvērtēt tehniskus un organizatoriskus pasākumus, kas ierobežo neatļautu vai nedrošu dzelzceļa infrastruktūras šķērsošanu, tostarp nožogojumu un citu fizisku drošības risinājumu izmantošanu pie pārbrauktuvēm, gājēju pārejām un pasažieru platformām;
- pārbrauktuvju lietotāju droša uzvedība – nepieciešams turpināt izvērtēt infrastruktūras un satiksmes organizācijas risinājumus, kas uzlabo pārbrauktuvju pārredzamību un veicina autovadītāju uzmanību un drošu rīcību.

VDzTI 2025. gadā ir pievērsusi uzmanību arī iestādes iekšējās drošības kultūras un darbinieku kompetences pilnveidošanai. Nodarbinātajiem tika organizētas mācības par risku vadību, lēmumu pieņemšanu, riskos balstītu auditēšanu un riskos balstītu uzraudzības prioritāšu definēšanu. Gada laikā tika organizētas arī darbinieku sanāksmes par VDzTI procesu pilnveidošanu. Šīs aktivitātes veicina vienotu izpratni par risku pārvaldību, pamatotu lēmumu pieņemšanu, riskos balstītas pieejas piemērošanu un nepārtrauktu iestādes procesu pilnveidošanu, tādējādi stiprinot iestādes iekšējo drošības kultūru.

9.3. Drošības kultūras iniciatīvas, projekti un saziņa

Dzelzceļa satiksmes negadījumu datu analīzes rezultāti tiek izmantoti arī preventīvo sabiedrības informēšanas pasākumu plānošanā sadarbībā ar Satiksmes ministriju, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju, dzelzceļa pārvadātājiem, pašvaldībām un citām iesaistītajām pusēm.

2025. gadā VDzTI atbalstīja sabiedrības informēšanas pasākumus par drošību dzelzceļa tuvumā, kā arī aktualizēja drošības jautājumus VDzTI organizētajos semināros dzelzceļa sistēmas dalībniekiem.

Sabiedrības informēšanas pasākumi par drošu rīcību dzelzceļa tuvumā tiek plānoti, ņemot vērā negadījumu sadalījumu gada griezumā, cietušo personu raksturojumu un identificētās riska grupas. Īpaša uzmanība drošības komunikācijā pievēršama bērniem un jauniešiem, tostarp organizējot informatīvus un izglītojošus pasākumus pirms skolēnu vasaras brīvlaika un mācību gada sākumā, kā arī periodos, kuros, pamatojoties uz ilgtermiņa datu analīzi, konstatēts paaugstināts negadījumu skaits.

Komunikācijā būtiski uzsvērt uzmanības, modrības un situācijas apzināšanās nozīmi dzelzceļa infrastruktūras tuvumā, kā arī riskus, ko rada uzmanības novēršana, lietojot mobilās ierīces vai austiņas un pārvietojoties ar velosipēdu, elektroskrejriteni vai citu mikromobilitātes līdzekli.

10. Citas darbības

Nav piemērojamas.