#

Riepnieku iela 2, Rīga, LV-1050, tālr. 67234308, 67234335, fakss 67234333, e-pasts vdzti@vdzti.gov.lv, www.vdzti.gov.lv

**Drošības pasākumu plāns uz**

**dzelzceļa cietušo personu skaita samazināšanai**

26.01.2021.

1. **Situācijas izklāsts**

Dzelzceļa transportā kopējais mērķis ir augsta drošības līmeņa uzturēšana sistēmā. Lai to nodrošinātu ir jāveicina droši pārvadājumi un jānodrošina pilnīga, kvalitatīva un droša informācija par kustības drošības stāvokli komercsabiedrībās.

Dati norāda, ka pēdējo desmit gadu laikā Latvijā nopietnie dzelzceļa satiksmes negadījumi ir būtiski samazinājušies. Nopietno negadījumu skaitam (vilciena sadursme, vilciena nobraukšana no sliedēm, negadījums uz dzelzceļa pārbrauktuves vai pārejas, negadījums ar personu, kurā iesaistīts kustībā esošs ritošais sastāvs, ugunsgrēks un citi negadījumi) no 2004.gada ir tendence samazināties. Taču Latvijā joprojām ir ievērojami liels cietušo personu skaits.

No nopietnu negadījumu kopskaita vēl joprojām lielāko negadījumu īpatsvaru (vidēji 77,42%) veido “Negadījumi ar personu, kurā iesaistīts kustībā esošs ritošais sastāvs”. Otrs lielākais īpatsvars ir negadījumiem kategorijā “Negadījums uz dzelzceļa pārbrauktuves vai pārejas”. Šajos negadījumos lielāko īpatsvaru (88,98%) veido nevis sadursmes ar autotransportu, bet gan gadījumi ar personām, kad tās ir šķērsojušas dzelzceļa pārbrauktuvi neievērojot drošības prasības. Salīdzinoši mazs īpatsvars ir t.s. “tiešiem dzelzceļa satiksmes negadījumiem” – vilcienu sadursme, vilciena nobraukšana no sliedēm un ugunsgrēki riteklī.

Sadalījumā pa cietušo personu kategorijām (2004.-2019.gads), lielākais īpatsvars ir nepiederošām personām jeb noteikumu pārkāpējiem atrodoties paaugstinātas bīstamības zonā un pārbrauktuvju lietotājiem. Ievērojamu daļu veido arī to cietušo personu kategorijas, kas nav ievērojušas drošības prasības atrodoties uz peroniem/platformām. Augstākie riski pastāv pārbrauktuves lietotājiem un personām, kas atrodas uz peroniem un šķērso sliežu ceļus neatļautās vietās, it īpaši atrodoties alkohola reibuma stāvoklī.

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

Izvērtējot riskus cietušo personu kategorijās ir secināms, ka pastāv riski cietušo kategorijā “Citas” personas. Riski ir saistāmi ar cietušo personu atrašanos alkohola reibuma stāvoklī uz peroniem un sliedēm. Kā otra augsta riska pakāpe ir kategorija “Nodarbinātie”.

**1.tabula. Drošības līmeņa novērtējums**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  **Rādītāji** | **Vērtība** | **Izpildes kritērijs****2017** | **Izpildes kritērijs****2018** | **Izpildes kritērijs****2019** |
| Pasažieru risks (*NRV* 1.1)[[1]](#footnote-1) | 78,20 (x10-9) | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts |
| Pasažieru risks (*NRV* 1.2) | 0,665(x10-9) | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts |
| Darbinieku risks (*NRV* 2) | 64,80(x10-9) | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts |
| Pārbrauktuvju lietotāju risks (*NRV* 3) | 239,0 (x10-9) | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts |
| „Citu” personu risks (*NRV* 4) | 11,60 (x10-9) | Nav pārsniegts | Pastāv riski | Pastāv riski |
| Dzelzceļa teritorijā nepiederošu personu risks (*NRV* 5) | 1310,0 (x10-9) | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts |
| Sabiedrības risks (*NRV* 6) | 1660,0 (x10-9) | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts | Nav pārsniegts |

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

Lielai daļai negadījumu izraisošie faktori ir “ārējie un sociālie faktori” – cilvēku uzvedība, drošības prasību ignorēšana, u.t.m.l. **Sociālie un demogrāfiskie faktori**, kas ietekmē t.s. “ārējo” dzelzceļa satiksmes negadījumu rezultātus:

* **dzimums** – negadījumos cieš pārsvarā *vīrieši,* vidēji tie ir 86% no cietušo skaita;
* **vecums** – tiek traumētas personas darbspējīgā vecumā. *28% gadījumos ir personas vecumā no 41-60 gadiem un pārsvarā vīrieši;*
* **drošības kultūras ievērošana** – *37 % no cietušajām personām ir lietojušas alkoholu* (gulēšana uz platformām vai sliedēm), austiņu lietošana šķērsojot pārejas vai pārbrauktuves, izskriešana pirms braucoša vilciena, u.c. Īsziņu rakstīšana, mūzikas klausīšanās austiņās, runāšana pa telefonu ir ietekmējusi cietušo personu pieaugumu uz platformām.
* **kritiskā domāšana** - iedzīvotāji šķērsojot sliežu ceļus nenovērtē iespējamos riskus, kam par iemeslu var būt ikdienas rutīna, laika neaprēķināšana, u.t.t.
* **pašnāvības** – no kopējo negadījumu skaita tās sastāda 18%. Pašnāvību skaits gadu no gada svārstās. Pašnāvību gadījumi visvairāk reģistrēti ar personām vecumā no 20 līdz 35 gadiem. Demogrāfiskie dati liecina, ka 68% gadījumos pašnāvības veic vīrieši.

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

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

**Laika apstākļi** arī ietekmē negadījumu statistisku:

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

 Analizējot cietušo personu datus, vidējais rādītājs ir 55% negadījumi ar letālām sekām. 45% gadījumos personas gūst miesas bojājumus. Cietušo skaits mēnesī variē līdz četriem cietušajiem. Trīs cietušie mēnesī ir visbiežāk sastopamā vērtība (48,39%). avārija.

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

Izvērtējot esošo situāciju, ir nepieciešamība izstrādāt drošības pasākumu plānu, kas veicinātu cietušo skaita samazināšanos.

1. **Drošības pasākumu plāns cietušo skaita samazināšanai**

**2.tabula. Drošības pasākumu plāns**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Riska grupas** | **Risks** | **Plānojamie pasākumi** | **Plānotais rādītājs** | **Atbildīgā puse** | **Prioritāte** | **Ieviešanas datums** |
| **Pasažieris** | Zems | Informācijas kampaņa vilcienos par drošības pasākumiem | datums | A/s “Pasažieru vilciens” | Vidēja | **02.07.2021.** |
| **Nodarbinātais** | Augsts | Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas analīze par pārvadātāju un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja pasākumiem cilvēkfaktora mazināšanai | datums | Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija | Augsta | **31.12.2021.** |
| **Pārbrauktuves lietotājs** | Vidējs | Dzelzceļa pārbrauktuvju aprīkošana ar automātiskajām aizsargbarjerām un videonovērošanas sistēmām | skaits | VAS “Latvijas dzelzceļš” | Vidēja | **31.12.2021.** |
| **Noteikumu pārkāpējs** | Vidējs | Drošības kampaņas,drošības stundas skolās | kampaņu skaits | VAS “Latvijas dzelzceļš” | Vidēja | **Pastāvīgi** |
| **Citas personas** | Ļoti augsts | Divlīmeņu gājēju šķērsojumu izbūve | objektuskaits | VAS “Latvijas dzelzceļš” | Augsta | **31.12.2021.** |
| Gājēju pāreju aprīkošana ar gaismas un skaņas signalizāciju | objektuskaits | VAS “Latvijas dzelzceļš” | Augsta | **31.12.2021.** |
| Gājēju pāreju atjaunošana un jaunupāreju izveidošana | objektuskaits | VAS “Latvijas dzelzceļš” | Augsta | **31.12.2021.** |
| Nožogojuma uzstādīšana vietās, kur ir intensīva satiksme | km | VAS “Latvijas dzelzceļš” | Augsta | **31.12.2021.** |
| **Sabiedrība kopumā** | Vidējs | Staciju modernizācija atbilstoši drošības prasībām | objektuskaits | VAS “Latvijas dzelzceļš” | Vidēja | **31.12.2022.** |
| Informācijas kampaņa vilcienos par riskiem šķērsojot dzelzceļa sliežu ceļus izkāpjot no vilciena | datums | A/s “Pasažieru vilciens” | Vidēja | **02.07.2021.** |

1. Komisijas lēmums Nr.2012/226/ES (2012.gada 23.aprīlis) par dzelzceļa sistēmas kopīgo drošības mērķu kopumu [↑](#footnote-ref-1)