

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

Apstiprināta 27.06.2022.

**Dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzības**

**stratēģija 2022. – 2026.gadam**

1. **Ievads**

 Šajā dokumentā ir izklāstīta Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas (turpmāk-VDzTI)) stratēģiskā pieeja visaptverošai uz risku balstītai uzraudzībai balstoties uz 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 izdošanas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798, un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 1077/2012 prasībām. Stratēģija ietver:

* juridisko pamatojumu jeb pilnvarojumu un normatīvo vidi;
* mērķi un apakšmērķus;
* prioritātes;
* resursu plānošanu.

 Šī stratēģija ir izstrādāta piecu gadu ciklam – 2022.-2026.gadam. Stratēģija katru gadu tiek pārskatīta, atbilstoši riska novērtējumam un pieejamiem resursiem.

 Uzraudzības stratēģijā ir ietvertas atsauces uz VDzTI uzraudzības politiku, metodēm un iekšējiem procesiem.

1. **Pilnvarojums**

 VDzTI ir daļa no vienotās Eiropas dzelzceļa sistēmas un savas funkcijas īsteno pēc Eiropas Savienības (turpmāk-ES) tiesību aktos un Dzelzceļa likumā noteiktā. VDzTI ir Dzelzceļa likumā un tieši piemērojamos ES tiesību aktos noteiktā valsts drošības iestāde, kas uzrauga drošību un savstarpējo izmantojamību dzelzceļa sistēmā.

 VDzTI pilnvarojumu uzraudzības jomā nosaka:

* 1. Dzelzceļa likuma 33.pants;
	2. Ministru kabineta 2005.gada 4.janvāra noteikumi Nr.14 „Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas nolikums”;
	3. tieši piemērojamie Eiropas Savienības tiesību akti[[1]](#footnote-1).
1. **Situācijas apraksts**

 Ar kopīgo drošības metodi attiecībā uz uzraudzību tiek īstenotas Eiropas Parlamenta un Padomes 2016.gada 11.maija Direktīvas (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību un Dzelzceļa likuma prasības, proti, VDzTI ir jāuzrauga dzelzceļa sistēmas dalībniekus tiklīdz tiem ir piešķirts:

* 1. vienotais drošības sertifikāts,
	2. par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāts vai
	3. drošības apliecība.

Dzelzceļa sistēmas dalībnieki Latvijā, kas pakļauti uzraudzībai ir pārvadātāji, manevru darbu veicēji, infrastruktūras pārvaldītāji, par ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības, dzelzceļa infrastruktūras būvnieki, remontētāji un apkalpotāji, ritošā sastāva būvnieki, remontētāji un apkalpotāji, manevru veicēji, kā arī komersanti, kuru darbība ir saistīta ar bīstamo kravu pārvadāšanu.

* 1. **Dzelzceļa infrastruktūra:**
		1. Latvijas Republikā ir viens publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras
		pārvaldītājs – VAS ,,Latvijas dzelzceļš”. VAS ,,Latvijas dzelzceļš” pārvaldījumā esošo sliežu ceļu ekspluatācijas garums ir 1 779 kilometri. Sliežu ceļu platums ir 1 520 milimetri, izņemot dzelzceļa līnijā Gulbene – Alūksne, kuras sliežu ceļa platums ir 750 milimetri. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskats ir atrodams VAS ,,Latvijas dzelzceļš” tīmekļvietnē internetā (<https://www.ldz.lv/lv/content/tikla-parskati>).
		2. Šobrīd Latvijā aktīvi notiek Rail Baltica būvniecība, kas būs 1 435 mm sliežu ceļa platuma dzelzceļa infrastruktūra. Līdz ar to nākotnē Latvijā būs arī dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, kas būs atbildīgs par tādas dzelzceļa infrastruktūras izveidi un uzturēšanu, kas iekļauta Eiropas transporta tīklā (TEN-T) un tā prioritāro projektu sarakstā. Šobrīd notiek projektēšanas un būvniecības darbi.
		3. Valsts dzelzceļa infrastruktūras reģistrā[[2]](#footnote-2) uz 2021.gada 1.janvāri privāto pievedceļu kopgarums sastāda 624,23 km, ko pārvalda vairāk kā 200 privāti dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji.
	2. **Pārvadātāji:**

Latvijas dzelzceļa tīklā pārvadājumus ir tiesīgi veikt vairāki pasažieru vai kravu dzelzceļa pārvadātāji. Bez tam Latvijā ir arī atsevišķi manevru darbu veicēji.

* + 1. kravu pārvadātāji - AS „Baltijas Ekspresis”, AS „BALTIJAS TRANZĪTA SERVISS”, SIA „EURO RAIL CARGO”, AB "LTG CARGO";
		2. pasažieru pārvadātāji – AS “Pasažieru vilciens”, SIA „Gulbenes –Alūksnes bānītis” (šaursliežu dzelzceļš), UAB "LTG Link";
		3. kravu un pasažieru pārvadātāji - SIA „LDZ CARGO”;
		4. manevru darbu veicēji – SIA RKF “Tranceltnieks”.
	1. **Par ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības**.
	2. **Citi dzelzceļa sistēmas dalībnieki.**
1. **Uzraudzības mērķis**

 **VDzTI galvenais uzraudzības mērķis ir augsta drošības līmeņa uzturēšana Latvijas dzelzceļa sistēmā.**

 Ir svarīgi, lai Latvija nepārsniedz vērtības, kādas ir noteiktas ES tiesību aktos[[3]](#footnote-3) un nepārsniedz 1.tabulā noteikto.

**1. tabula Rādītāji mērķu mērīšanai**

|  **Riska kategorijas** | **Atsauces vērtība** |
| --- | --- |
| Pasažieru risks (*NRV* 1.1)  | 78,2 (x10-9) |
| Pasažieru risks (*NRV* 1.2) | 0,665 (x10-9) |
| Darbinieku risks (*NRV* 2) | 64,8 (x10-9) |
| Pārbrauktuvju lietotāju risks (*NRV* 3) | 239,0 (x10-9) |
| „Citu” personu risks (*NRV* 4) | 11,6 (x10-9) |
| Dzelzceļa teritorijā nepiederošu personu risks (*NRV* 5) | 1310,0 (x10-9) |
| Sabiedrības risks (*NRV* 6) | 1660,0 (x10-9) |

 Līdz ar to, VDzTI galvenais mērķis ir panākt šo vērtību nepārsniegšanu un pēc iespējas samazināt tās. Papildus tam, VDzTI ir noteikusi savus iekšējos rādītājus, lai nodrošinātu nepārtrauktu uzraudzību un nepārsniegtu rādītājus par 2.tabulā noteikto.

**2. tabula Rādītāji drošības novērtēšanai**

|  |  |
| --- | --- |
|  **Relatīvie rādītāji** | **Mērījumi** |
| Cietušo personu rādītājs uz vilcienkilometriem  | 1,54 (x10-6) |
| Nopietnu negadījumu rādītājs uz vilcienkilometriem | 1,57 (x10-6) |

**VDzTI kvalitatīvie mērķi ir:**

* + 1. uzraudzīt kā dzelzceļa sistēmas dalībnieki ievieš un īsteno nepieciešamos riska kontroles pasākumus (novērtējot ar riska pakāpi) ņemot vērā normatīvos aktus, tieši piemērojamos ES tiesību aktus un starptautiskos noteikumus, kā arī zinātnes un tehnikas progresu un piešķirot prioritāti negadījumu novēršanai;
		2. piemērot tiesību aktus atklāti un nediskriminējošā veidā (skaidri saprotami nosacījumi), veicinot vienotas dzelzceļa transporta sistēmas attīstību;
		3. nodrošināt sistēmiskas pieejas ievērošanu dzelzceļa drošības pilnveidošanas un paaugstināšanas pasākumos (ar vienādiem kritērijiem visiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem).

Mērķa sasniegšanai VDzTI izmanto ticamus datus un informāciju, lai varētu pieņemt pārdomātus uz risku balstītus uzraudzības lēmumus un tie būtu pamatoti. To var panākt ar šādiem paņēmieniem:

* + 1. nosakot optimālākās uzraudzības metodes katram uzraudzības veidam[[4]](#footnote-4);
		2. veicot dzelzceļa sistēmas dalībniekiem regulāru riska izvērtēšanu, panākot to ar skaidriem izvērtēšanas kritērijiem[[5]](#footnote-5), vai riski palielinās vai samazinās[[6]](#footnote-6);
		3. nosakot skaidras kritiskās neatbilstības, kad tiek nekavējoties pieņemti pagaidu drošības pasākumi.

 Uzraudzībai jābūt saistītai ar drošības pārvaldības sistēmas novērtējumu tā, lai dzelzceļa sistēmas dalībniekus vai darbības, ko uzskata par prioritārām, varētu pakļaut aktīvākai uzraudzībai.

1. **Uzraudzībai piemērojamie principi**

VDzTI dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzībā piemēro šādus principus:

* 1. **proporcionalitātes principu starp izpildes panākšanu un risku**.

VDzTI izpildes panākšanas aktivitātes (pagaidu drošības pasākumi - darbības ierobežošana, ritekļu atstādināšana, sliežu ceļu slēgšana) ir proporcionālas drošības riskiem, ko rada prasību neizpilde.

* 1. **konsekventas pieejas principu.**

VDzTI līdzīgos apstākļos īsteno līdzīgu pieeju ar vienotiem kritērijiem, lai sasniegtu līdzīgus rezultātus.

* 1. **prioritātes princips.**

VDzTI prioritizē savas aktivitātes dzelzceļa dalībnieku drošības pārvaldības sistēmas efektivitātes uzraudzību, lai panāktu noteiktos mērķus.

* 1. **pārredzamības princips**.

VDzTI savus uzraudzības darbības plāno un šos plānus publicē un atjauno savā tīmekļvietnē.

* 1. **lai palīdzētu** dzelzceļa sistēmas dalībniekiem izprast, kāda rīcība no tiem tiek gaidīta (tostarp, kas tiem būtu vai nebūtu jādara) un kādu rīcību tie var gaidīt no VDzTI (uzraudzības rezultātu novērtējums pēc līmeņiem – 0., 1., 2., 3. un 4.[[7]](#footnote-7)).
	2. **atbildības princips.**

VDzTI atbild par saviem lēmumiem. Ir noteikti skaidri kritēriji šādu lēmumu pieņemšanai un to pamatojums. Turklāt ir ieviests process šādu lēmumu apstrīdēšanai, kas ir publiski pieejams.

* 1. **sadarbības princips.**

VDzTI sadarbojas ar Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru (turpmāk -ERA), kaimiņvalstu valsts drošības iestādēm un Latvijas valsts iestādēm:

* + 1. VDzTI sadarbojas ar Latvijas iestādēm un institūcijām, kuras ir reģistru turētājas, veic nozares dalībnieku ekonomisku regulēšanu un jaudas sadali, kā arī nopietnu negadījumu un avāriju izmeklēšanu;
		2. VDzTI ir noslēgti sadarbības nolīgumi ar Igaunijas un Lietuvas valsts drošības iestādēm (turpmāk - NSA LT un NSA EE) par sadarbības jautājumiem pierobežas infrastruktūras uzraudzībā, kā arī pārvadātāju pārrobežas satiksmes uzraudzībā;
		3. VDzTI ir sadarbības līgums ar ERA par sadarbību vienoto drošības sertifikātu nacionālo prasību daļas izvērtēšanu, kā arī par nacionālo prasību daļas izvērtēšanu, veicot ritekļu laišanu tirgū;
		4. VDzTI eksperti, ņemot vērā to kompetenci, var būt iekļauti ERA ekspertu sarakstā *(pool of experts)*, lai pildītu ERA uzdevumus tieši un nepastarpināti.

VDzTI piemēro uzraudzības principus, lai attieksme pret dzelzceļa sistēmas dalībniekiem, kuri tiek uzraudzīti, būtu taisnīga un pietiekami stingra, kā arī lēmumi tiek pieņemti kompetenti un pamatoti. Uzraudzības principi ir savstarpēji papildinoši un darbojas tā, lai atklāti un taisnīgi pieņemtu pārdomātus lēmumus.

1. **VDzTI uzraudzībā iesaistītais personāls**

Uzraudzību veic Kustības drošības daļa, kura ir nodrošināta ar:

* 1. **kompetentiem nodarbinātiem**. Katram amatam, lomai un uzdevumam ir noteiktas kompetences atbilstoši VDzTI kompetenču pārvaldības sistēmai.

**3.tabula SVID[[8]](#footnote-8) analīze nodarbināto kompetencēm**

| **Elementi** | **Skaidrojums** |
| --- | --- |
| Stiprās puses | * izveidota kompetenču pārvaldības sistēma;
* pie noteiktas uzraudzības metodes tiek izvēlēts atbilstošākais nodarbinātais;
* resursu plānošana;
* “četru acu” principa piemērošana;
 |
| Vājās puses | * resursu trūkums;
* korupcijas risks;
* kvalitatīvas apmācības trūkums;
 |
| Iespējas | * kompetentākā personāla piesaiste;
* dzelzceļa sistēmas dalībnieki ņem vērā un piekrīt drošības uzlabojumiem;
* vairāku nodarbināto apvienošana vienā uzraudzības metodē;
 |
| Apdraudējums | * izmaiņas ES un nacionālajos tiesību aktos.
 |

* 1. **nodarbināto kompetenču novērtēšanu**. Darbinieku kompetence tiek pārbaudīta un uzturēta atbilstoši VDzTI kompetenču pārvaldības sistēmai. Kompetenču pārvaldības sistēma ir izstrādāta tādējādi, lai, izmantojot VDzTI personāla vadības procesu stiprās puses, varētu minimizēt vai koriģēt vājos aspektus un, izmantojot ārējās vides piedāvātās iespējas, izvairītos no dažādiem draudiem un riskiem, kas šobrīd un nākotnē apdraud vai varētu apdraudēt mērķu sasniegšanu.

**4.tabula SVID analīze nodarbināto novērtēšanai**

|  |  |
| --- | --- |
| **Elementi** | **Skaidrojums** |
| Stiprās puses | * izveidota kompetenču pārvaldības sistēma;
* pie noteiktas uzraudzības metodes tiek izvēlēts kompetentākais nodarbinātais;
* resursu plānošana;
 |
| Vājās puses | * novērtēšanas neobjektivitāte;
* resursu trūkums;
 |
| Iespējas | * atbilstošākā personāla piesaiste pie attiecīgās uzraudzības metodes;
 |
| Apdraudējums | * valsts pārvaldes sistēmas īpatnības.
 |

* 1. **kompetentu jaunu ekspertu atlasi**. Aktivitāšu ietvaros ir plānots attīstīt kvalificētu un kompetentu resursu piesaisti, ieviešot savlaicīgu un efektīvu ekspertu atlasi un kvalificētu mentoru piesaisti.

**5.tabula SVID analīze atlases procesam**

|  |  |
| --- | --- |
| **Elementi** | **Skaidrojums** |
| Stiprās puses | * skaidri noteiktas minimālās kompetences;
* vienots vakanču portāls (<https://cvvp.nva.gov.lv/#/pub/>);
* izstrādāta procedūra un kritēriji;
* mentora piesaiste;
 |
| Vājās puses | * nav konkurētspējīgs atalgojums;
* kompetentu ekspertu trūkums, jo īpaši ES prasību jomā;
 |
| Iespējas | * personāla izglītošana;
* sadarbība ar ES institūcijām;
* sadarbība ar dalībvalstu drošības iestādēm;
 |
| Apdraudējums | * valsts pārvaldes modernizācijas plānā var netikt ņemtas vērā VDzTI specifiskās prasības;
* izmaiņas normatīvajos aktos;
* finanšu resursu nepietiekamība.
 |

* 1. **kvalifikācijas celšanu un prasmju pilnveidošanu**. Nepārtraukti pilnveidot attīstības un mācību sistēmu, attīstot vadības prasmes ne tikai struktūrvienību vadītājiem, bet arī ekspertiem. Tāpat tiek plānots pie resursu noturēšanas un motivēšanas, uzlabojot darba snieguma rezultativitāti un kvalitāti, ieviešot skaidru, saprotamu un uz rezultātu orientētu atalgojuma sistēmu. Savukārt, strādājot pie pēctecības, pakāpeniski veidot jauno ekspertu paaudzi.

**6.tabula SVID analīze kvalifikācijas celšanas procesam**

| **Elementi** | **Skaidrojums** |
| --- | --- |
| Stiprās puses | * kompetents nodarbinātais;
* iespēja pilnveidot prasmes attālināti;
* darbs grupās;
* jaunu metožu pielietošana;
 |
| Vājās puses | * trūkst kompetentu ekspertu, jo īpaši ES prasību jomā;
* resursu trūkums;
 |
| Iespējas | * attiecīgajai uzraudzības metodei tiek izvēlēts kompetentākais nodarbinātais;
* iespēja apgūt prasmes ES institūcijā;
* sadarbība ar dalībvalstu dzelzceļa uzraudzības iestādēm;
 |
| Apdraudējums | * nodarbinātais nav ieinteresēts prasmju pilnveidē;
* atbilstošu apmācību kursu neesamība;
* finanšu resursu nepietiekamība.
 |

VDzTI uzraudzības veikšanai ir 8 amata (Kustības drošības daļa) vietas:

direktora vietnieks, Kustības drošības daļas vadītājs;

vecākais inspektors ritošā sastāva ekspluatācijas jautājumos;

vecākais inspektors ritošā sastāva modernizācijas jautājumos;

vecākais inspektors infrastruktūras jautājumos;

vecākais inspektors ekspluatācijas jautājumos (2 amata vietas);

vecākais inspektors bīstamo kravu pārvadājumu jautājumos;

vecākais eksperts uzraudzības jautājumos

Kustības drošības daļa vismaz 75% no sava darba laika patērē šajā stratēģijā minētajiem uzdevumiem. Neplānotas darbības varētu aptvert 15% un administratīvais darbs varētu aptvert 10%.

1. **Uzraudzības prioritātes 2022.-2026.gadam**

VDzTI prioritizē savu uzraudzības veikšanas aktivitāti šādi:

**Prioritāte Nr.1**

* + 1. **Dzelzceļa sistēmas dalībnieku drošības pārvaldības sistēmas uzraudzība (70%).**

VDzTI veic nepārtrauktu drošības pārvaldības sistēmas uzraudzību visiem pārvadātajiem, manevru darbu veicējiem un publiskās infrastruktūras pārvaldītājam, nodrošinot 5 gadu laika periodā to, ka visām drošības pārvaldības sistēmas daļām tiek pielietota kāda uzraudzības metode. Uzraudzības metodes izvēle katram dzelzceļa sistēmas dalībniekam ir atkarīga no dalībnieka riska vērtējuma (jeb informācijas “uzņēmuma failā”), pielietojot vairāk neklātienes metodes tiem dalībniekiem, kuriem aprēķinātā riska vērtība ir mazāka. Uzraudzības metodes un tām nepieciešamo resursu patēriņš ir noteikts VDzTI uzraudzības metodēs.

* + 1. **Par ritošo sastāvu atbildīgās struktūrvienības uzraudzība (10%).**

VDzTI veic par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības izveidotas ritekļu tehniskās apkopes sistēmas uzraudzību, nodrošinot, ka vismaz vienu reizi 5 gadu laika periodā tiktu pielietota viena no klātienes uzraudzības metodēm.

Uzraudzība par 1 520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām, kuru atbildībā ir 1520 mm sliežu ceļa platuma tīklam paredzētie kravas vai pasažieru vagoni, kurus izmanto vai paredz izmantot ne tikai Eiropas Savienībā, bet arī pārvadājumiem uz valstīm un no valstīm, kuras nav ES dalībvalstis, tiek veikta vienu reizi gadā ar anketēšanas metodes palīdzību.

Pārvadātāju, manevru darbu veicēju un publiskās infrastruktūras pārvaldītāja ritekļu tehniskās apkopes sistēmas uzraudzība tiek apvienota ar drošības pārvaldības sistēmas uzraudzību, un kā atsevišķs uzdevums netiek izdalīts.

* + 1. **Citu dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzība (20%).**

Citi dzelzceļa sistēmas dalībnieki ir privātās lietošanas infrastruktūras pārvaldītāji, ieskaitot ostas un termināļu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājus, kuriem ir piešķirta lielākā prioritāte, dzelzceļa infrastruktūras būvniecības, remonta un apkopes uzņēmumi, kā arī uzņēmumi, kas nodarbojas ar bīstamo kravu pārvadājumiem. VDzTI veic citu dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzību, pielietojot kādu no uzraudzības metodēm un sastādot laika grafiku.

**Prioritāte Nr.2**

 Ņemot pa pamatu ES Dzelzceļu aģentūras veiktos kopējo drošības mērķu sasniegšanas novērtējumus[[9]](#footnote-9) VDzTI nosaka šādus dzelzceļa sistēmas augsta līmeņa riskus, kurus nepieciešams būtiski samazināt:

* + 1. cietušo kategorija “citi”;
		2. cietušo kategorija “pārbrauktuvju lietotāji”.

 **Prioritāte Nr.3**

Sadarbība ar NSA LT un NSA EE.

VDzTI ir noslēgusi saprašanās memorandus ar NSA LT un NSA EE, kuri paredz uzraudzības sadarbību pārvadātājiem, kuriem ir vienotais drošības sertifikāts ne tikai Latvijā, bet arī Lietuvā un/vai Igaunijā, kā arī informācijas apmaiņu par pierobežas dzelzceļa infrastruktūras tehnisko stāvokli.

Pārvadātāju kopējai uzraudzībai pielietotā metode ir audits, kuras norise un apjoma detaļas tiek saskaņotas starp VDzTI un ar NSA LT un NSA EE. VDzTI koordinē uzraudzības aktivitātes ar NSA LT un NSA EE tā, lai neradītu liekas neērtības dzelzceļa pārvadātājiem, manevru darbu veicējiem vai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam.

 Pierobežas infrastruktūras uzraudzībai tiek veikta kā pierobežas dzelzceļa iecirkņu tehniskā stāvokļa pārbaude, kurai tiek pielietota punktveida pārbaude[[10]](#footnote-10).

 **Prioritāte Nr.4**

 Ņemot vērā likumdošanas izmaiņas un pa pamatu pielietojot informācijas avotus (Uzraudzības metodes 7.punkts) VDzTI nosaka šādus vispārīgus dzelzceļa sistēmas riskus:

* + 1. drošības pārskatu pārbaude;
		2. drošības kultūra;
		3. cilvēkfaktoru un organizatorisko faktoru integrēšana;
		4. no negadījumiem un starpgadījumiem gūta mācība;
		5. drošības metodes pārraudzībai pielietošana;
		6. satiksmes un vilcienu vadības (OPE) SITS pielietošana.

Lai pēc iespējas lietderīgāk izmantotu resursu jomas ar uzraudzības prioritāti Nr.2, Nr.3 un Nr.4, VDzTI pēc iespējas iepriekš minētās prioritātes iekļauj drošības pārvaldības sistēmu uzraudzībā (jeb prioritātē Nr.1).

Par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienību uzraudzība ir apvienota ar citu dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzību (prioritāte Nr.1), izdalot atsevišķi tikai tās par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības, kuras pilda tehniskās apkopes veikšanas funkciju citiem komersantiem.

**7.tabula Uzraudzības jomas un prioritātes piecu gadu ciklam**

| **Dalībnieks** | **Sertifikāta veids** | **Joma** | **Prioritāte** | **Plānoto resursu apjoms 5 gadu laikā** | **Pilna laika ekvivalents[[11]](#footnote-11)** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Pārvadātājs, manevru darbu veicējs | Vienotais drošības sertifikāts | Drošības pārvaldības sistēmas veiktspējas novērtēšana | 1 | 25 740 stundas | 3 FTE |
| Cietušo kategorija „Citi” | 2 |
| Cietušo kategorija “Pārbrauktuvju lietotāji” | 2 |
| Drošības pārvaldības sistēmas uzraudzība sadarbībā ar NSA LT un NSA EE | 3 |
| Drošības pārskatu pārbaudes | 4 |
| Cilvēkfaktori | 4 |
| Drošības kultūra | 4 |
| Negadījumu izmeklēšana | 4 |
| Satiksmes un vilcienu vadības (OPE) SITS pielietošana | 4 |
| Drošības metodes pārraudzībai pielietošana | 4 |
| Publiskās lietošanas infrastruktūras pārvaldītājs  | Drošības apliecība | Drošības pārvaldības sistēmas veiktspējas novērtēšana | 1 | 10 296 stundas | 1,2 FTE |
| Cietušo kategorija „Citi” | 2 |
| Cietušo kategorija “Pārbrauktuvju lietotāji” | 2 |
| Pierobežas dzelzceļa iecirkņu tehniskais stāvoklis | 3 |
| Drošības pārskatu pārbaudes | 4 |
| Cilvēkfaktori | 4 |
| Drošības kultūra | 4 |
| Negadījumu izmeklēšana | 4 |
| Satiksmes un vilcienu vadības (OPE) SITS pielietošana | 4 |
| Drošības metodes pārraudzībai pielietošana | 4 |
| Par 1 520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienība  | Par 1 520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāts | Ritekļu tehniskās apkopes sistēmas novērtēšana | 1 | 5148 stundas | 0,6 FTE |
| Negadījumu izmeklēšana | 4 |
| Drošības kultūra | 4 |
| Citi dzelzceļa sistēmas dalībnieki  | Drošības apliecība | Sistēmas darbība | 1 | 10 296 stundas | 1,2 FTE |
| **Kopā** | **51 480 stundas** | **6 FTE KDD** |
| **Resursi** | Kustības drošības daļa (KDD) - 8 amata vietas | **Riski** | Resursu nepietiekamībaKompetentu speciālistu trūkumsNepareizi izvēlēta uzraudzības metode |

Uzraudzību veic katram dzelzceļa sistēmas dalībniekam, atbilstoši tam speciāli pielāgotajam uzraudzības gada plānam. Uzraudzības plānu sastāda tā, lai pārliecinātos par dzelzceļa sistēmas dalībnieka drošības pārvaldības sistēmas darbspēju visa vienotā drošības sertifikāta, drošības apliecības vai par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāta darbības laikā.

1. 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;

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;

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. [↑](#footnote-ref-1)
2. Valsts dzelzceļa administrācijas publiskais 2020. gada pārskats [↑](#footnote-ref-2)
3. Komisijas lēmums Nr.2012/226/ES (2012.gada 23.aprīlis) par dzelzceļa sistēmas kopīgo drošības mērķu kopumu [↑](#footnote-ref-3)
4. VDzTI uzraudzības metodes [↑](#footnote-ref-4)
5. VDzTI uzraudzības metodes [↑](#footnote-ref-5)
6. “Uzņēmuma fails” [↑](#footnote-ref-6)
7. VDzTI uzraudzības metodes [↑](#footnote-ref-7)
8. SVID *(SWOT)* analīze ir metode, ar kuras palīdzību VDzTI novērtē savas stiprās un vājās puses, kā arī pastāvošās iespējas vai gaidāmos draudus. [↑](#footnote-ref-8)
9. <https://www.era.europa.eu/activities/analysis-and-monitoring_en> [↑](#footnote-ref-9)
10. VDZTI uzraudzības metodes [↑](#footnote-ref-10)
11. Full time equivalent (FTE) [↑](#footnote-ref-11)