****

**Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas**

**darbības stratēģija**

**2023. – 2026. gadam**

Saskaņota ar Satiksmes ministriju

2023.gada 25.janvārī

**2023**

**Saturs**

[Ievads 3](#_Toc125032888)

[1. Darbības pilnvarojums 4](#_Toc125032889)

[2. Misija, vīzija, vērtības 4](#_Toc125032890)

[3. Mērķgrupas, to intereses un vajadzības 6](#_Toc125032891)

[4. Mērķi, funkcijas un uzdevumi 8](#_Toc125032892)

[4.1. Mērķi 8](#_Toc125032893)

[4.2. Funkcijas un uzdevumi 10](#_Toc125032894)

[5. Stipro un vājo pušu, iespēju un draudu (SVID) analīze 12](#_Toc125032895)

[6. Prioritātes, to mērķi un to sasniedzamie rādītāji 13](#_Toc125032896)

[7. Stratēģiskie priekšnoteikumi 21](#_Toc125032897)

[7.1. Cilvēkresursi 21](#_Toc125032898)

[7.2. Finanšu resursi 22](#_Toc125032899)

[7.3. Informācijas, komunikācijas un tehnoloģiju rīki 22](#_Toc125032900)

[7.4. ERA 23](#_Toc125032901)

**Ievads**

Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas (turpmāk- Inspekcija) darbības stratēģija no 2023. līdz 2026. gadam ir institūcijas vadībasattīstības un pārvaldības dokuments, kas nodrošina darbības plānošanu atbilstoši saistošo Eiropas Savienības (turpmāk- ES) un nacionālo tiesību aktu prasībām, transporta nozares politikas plānošanas dokumentiem un plānotajam institūcijas budžeta izdevumu kopapjomam. Stratēģijas darbības laika periods ir noteikts uz četriem gadiem.

Inspekcijas darbības stratēģija ir izstrādāta, pamatojoties uz Attīstības plānošanas sistēmas likuma pamatprincipiem, Ministru kabineta 2022. gada 1. februāra instrukciju Nr.1 “Kārtība, kādā izstrādā un aktualizē institūcijas darbības stratēģiju un novērtē tās ieviešanu” un ievērojot Satiksmes ministrijas darbības stratēģijā 2022.-2027. gadam noteikto.

Stratēģija atspoguļo Inspekcijas kā valsts pārvaldes institūcijas noteikto misiju, vīziju un vērtības, uz kurām balstās tās darbība, galveno pamatmērķi, izceļ svarīgākās darbības prioritātes, kuras ir aktuālas stratēģijas darbības periodā. Stratēģijas loma ir nodrošināt Inspekcijas prasmīgu, profesionālu un inovatīvu darbības plānošanu un atbilstošu resursu kapacitāti politikas mērķu sasniegšanā.

Lai nodrošinātu Inspekcijas darbības pēctecību un izvērtētu iepriekš plānoto risinājumu iespējamo ietekmi, stratēģija ir izstrādāta, ņemot par pamatu iepriekšējā perioda darbības stratēģiju un gada pārskatu, tai skaitā drošības pārskatu, novērtēšanas rezultātus. Pamatojoties uz šo vidējā termiņa darbības stratēģiju, Inspekcija izstrādā ikgadējos darba plānus, kuros nosaka gada laikā sasniedzamos rezultātus un šo rezultātu sasniegšanai nepieciešamos pasākumus un resursus.

Stratēģijā noteiktie mērķi ir sasniedzami tikai vienotā komandas darbā, tāpēc stratēģijas izstrādē piedalījās visi Inspekcijas darbinieki.

1. **Darbības pilnvarojums**

Inspekcija ir izveidota 1999.gada 1.jūlijā. Ministru kabineta 2005.gada 4.janvāra noteikumi Nr.14 „Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas nolikums” nosaka, ka Inspekcija ir Satiksmes ministrijas pārraudzībā esoša tiešās pārvaldes iestāde. Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 33. pantu Inspekcija ir valsts drošības iestāde dzelzceļa jomā Latvijā, kas veic dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumu[[1]](#footnote-1) kontroli un dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzību. Organizatoriski, juridiski un lēmumu pieņemšanā Inspekcija ir neatkarīga institūcija, kas savas funkcijas veic atklātā, nediskriminējošā un pārredzamā veidā.

Līdz ar ES Ceturtās dzelzceļa pakotnes tehniskā pīlāra[[2]](#footnote-2) tiesiskā regulējuma izstrādi 2016. gadā un pārņemšanu 2020. gadā Inspekcija ir daļa no vienotās ES dzelzceļa sistēmas, kas savā darbībā īsteno funkcijas, kuras ir noteiktas dzelzceļa drošību regulējošos tieši piemērojamos ES tiesību aktos saistībā ar uzraudzības procesa un savstarpējas izmantojamības nodrošināšanu.

Inspekcijas darbību regulē vairāki tieši piemērojamie ES tiesību akti[[3]](#footnote-3).

1. **Misija, vīzija, vērtības**

|  |  |
| --- | --- |
| **Misija** | **Uzturēt augstu dzelzceļa drošības līmeni Latvijas dzelzceļa sistēmā.** |

Inspekcijas darbība ir vērsta uz to, lai Latvijas dzelzceļa sistēma ir dzelzceļa darbības telpa bez robežām visā ES dzelzceļa tīklā, garantējot augstu dzelzceļa drošības un savstarpējas izmantojamības līmeni, vienlaikus uzlabojot dzelzceļa sistēmas konkurētspēju.

|  |  |
| --- | --- |
| **Vīzija** | **Profesionāla, progresīva un korekta valsts pārvaldes iestāde, kas līdzvērtīgi un aktīvi iekļaujas Eiropas dzelzceļa sistēmā, nodrošinot un pastāvīgi paaugstinot dzelzceļa drošības sistēmas līmeni.** |

Svarīgi ir ilgtermiņā panākt stāvokli, kad dzelzceļa sistēmas dalībnieki izprot un pilda drošības prasības, pielietojot drošības kultūru, kuras pamatā visi darbības procesi tiek kontrolēti un pastāvīgi pilnveidoti, riski apzināti un vadīti.

Saskaņā ar valsts pārvaldes noteiktajām kopīgajām vērtībām un atbilstoši savai darbības jomai Inspekcija ir izdalījusi un ievēro šādas vērtības – profesionalitāte, rūpes par nodarbinātajiem, komunikācija un vienoti nosacījumi uzraudzības un sertificēšanas procesos.

|  |  |
| --- | --- |
| **Vērtības** |  |
| **profesionalitāte** | Inspekcijas nodarbinātos raksturo:   * profesionālās zināšanas (60% nodarbināto ir ar inženiera kvalifikāciju dzelzceļa transportā); * augsts kompetences līmenis; * ilgstoša praktiskā pieredze; * līderība uzraudzībā; * regulāra nepieciešamo kompetenču pilnveidošana; * atvērtība sadarbībai; * atklāta komunikācija. |
| **nodarbinātie** | Inspekcija veido cieņā un koleģialitātē balstītas attiecības starp nodarbinātajiem un uztur rūpes par nodarbināto vajadzībām, izzinot viņu viedokli par darba vidi, profesionālo attīstību, sociāliem jautājumiem, atalgojumu un novērtēšanas kritērijiem. Inspekcijai ir svarīga darbinieku motivācija un iesaistīšanās līmenis, jaunajiem darbiniekiem Inspekcija veic mentoringa atbalstu. |
| **sadarbība** | Inspekcija savā darbā aktīvi sadarbojas un komunicē ar ES institūcijām, tostarp Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru (ERA), kaimiņvalstu drošības iestādēm, Latvijas valsts pārvaldes iestādēm, dzelzceļa sistēmas dalībniekiem. Pakalpojumu sniegšanā Inspekcija tiecas mazināt administratīvo slogu, konsultē un informē dzelzceļa sistēmas dalībniekus par aktualitātēm drošības un savstarpējās izmantojamības jomā, nepieciešamības gadījumā veic skaidrojošo darbu. |
| **vienoti nosacījumi** | Inspekcija visos uzraudzības un sertificēšanas procesos piemēro vienotus, noteiktus un skaidri saprotamus nosacījumus visiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem. |

Šo vērtību uzturēšanai un pilnveidošanai Inspekcija savā darbā piemēro vairākus principus.

| **Principi** |  |
| --- | --- |
| **proporcionalitātes princips** | Inspekcija izvērtē, lai izpildes panākšanas aktivitātes (pagaidu drošības pasākumi - darbības ierobežošana, ritekļu ekspluatācijas aizliegšana, sliežu ceļu slēgšana) ir proporcionālas drošības riskiem, ko rada prasību neizpilde. |
| **konsekventas pieejas principu** | Inspekcija savā darbā līdzīgos apstākļos īsteno vienādu pieeju ar vienotiem kritērijiem, lai sasniegtu līdzvērtīgus rezultātus. |
| **prioritātes princips** | Inspekcija prioritizē savas aktivitātes dzelzceļa dalībnieku drošības pārvaldības sistēmas efektivitātes uzraudzībā, lai sasniegtu noteiktos mērķus. |
| **pārredzamības princips** | Inspekcija savas uzraudzības darbības plāno, par plāniem informē iesaistītās puses, šos plānus publicē savā tīmekļvietnē. |
| **“luksofora” princips** | Inspekcija savā darbā ir ieviesusi uzraudzības rezultātu novērtējumu pēc līmeņiem, lai palīdzētu dzelzceļa sistēmas dalībniekiem izprast, kurā vietā tiem ir lielākas problēmas un kāda rīcība no tiem tiek gaidīta. |
| **atbildības princips** | Inspekcija atbild par saviem lēmumiem. Ir noteikti skaidri kritēriji šādu lēmumu pieņemšanai un pamatojumam. Turklāt ir ieviests process šādu lēmumu apstrīdēšanai, kas ir publiski pieejams iestādes tīmekļvietnē. |
| **kompetenču princips** | Inspekcijā ir izstrādāta kompetenču pārvaldības sistēma, lai, izmantojot iestādes 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. Katram amatam, lomai un uzdevumam ir noteiktas kompetences atbilstoši Inspekcijas kompetenču pārvaldības sistēmai. |
| **sadarbības princips** | Inspekcija sadarbojas ar ERA, kaimiņvalstu valsts drošības iestādēm un Latvijas valsts pārvaldes iestādēm, lai veiktu informācijas un pieredzes apmaiņu. Aktīva sadarbība un komunikācija notiek ar sniegto pakalpojumu klientiem. |
| **“konsultē vispirms” princips** | Inspekcija sniedz skaidrojošu informāciju visiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem par tiesību aktu prasībām vai darbības uzsākšanu tiem pieejamā veidā, ievietojot informāciju iestādes tīmekļvietnē, organizējot seminārus, sniedzot konsultācijas klātienē, telefoniski vai atbildot elektroniskajā pastā. |

1. **Mērķgrupas, to intereses un vajadzības**

Inspekcija, analizējot savas darbības iekšējo un ārējo vidi, ir apzinājusi tās darbībā ieinteresētās puses - personas un organizācijas, ārējos un iekšējos klientus.

Katra mērķgrupa no Inspekcijas darbības sagaida konkrētus rezultātus, tāpēc iestādei savā uz mērķi vērstajā darbībā ir nepieciešams sabalansēt visu ieinteresēto pušu vajadzības.

|  |  |
| --- | --- |
| **Ārējie klienti** | **Intereses un vajadzības** |
| **Sabiedrība** | * droša dzelzceļa transporta sistēma, * pieejami, piekļūstami un droši pārvadājumi, * brīva pārvietošanās, * nepārtraukta informācijas pieejamība, * procesu caurskatāmība, * efektīva līdzekļu izmantošana |
| **Vilces līdzekļa vadītāji (mašīnisti), bīstamo kravu pārvadājumu drošības konsultanti (padomnieki)** | * efektīva un koordinēta sadarbība, * objektīva attieksme, * vienotas prasības, * skaidras un caurspīdīgas prasības, * atbilstības apstiprinājums (sertifikāts), * termiņu savlaicīga ievērošana, * profesionālas konsultācijas, * interešu pārstāvniecība ES institūcijās |
| **Ārējie klienti** | **Intereses un vajadzības** |
| **Dzelzceļa sistēmas dalībnieki- pārvadātāji, manevru darbu veicēji, infrastruktūras pārvaldītāji, par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības un citi dalībnieki, kas varētu ietekmēt dzelzceļa sistēmas drošu darbību** | * efektīva un koordinēta sadarbība, * vienotas prasības visiem dalībniekiem, * skaidras un caurspīdīgas prasības, * atbilstības apstiprinājums (sertifikāts, atļauja, u.c.), * termiņu savlaicīga ievērošana, * profesionālas konsultācijas, semināri, * pieejama un viegli saprotama informācija, * administratīvo šķēršļu samazināšana, * interešu pārstāvniecība ES institūcijās |
| **Citas valsts pārvaldes iestādes- Valsts kanceleja, Valsts dzelzceļa administrācija, Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs, Centrālā statistikas pārvalde, Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests, Būvniecības valsts kontroles birojs** | * saskaņota rīcība valsts un sabiedrības interesēs, * uz kopīgu mērķi vērsta komunikācija un sadarbība, * informācijas apmaiņa iestādes kompetences ietvaros, * vienotu informācijas sistēmu/reģistru izmantošana, * uz cieņu un koleģialitāti balstītu attiecību veidošana, * statistiskie dati par dzelzceļa negadījumiem |
| **Satiksmes ministrija** | * normatīvo aktu projektu priekšlikumu sagatavošana, * līdzdalība nacionālo interešu aizstāvībā ES jautājumos un ar tiem saistīto dokumentu izstrādē, * savlaicīga atbilžu sagatavošana uz informācijas pieprasījumiem savas kompetences ietvaros, * objektīvas informācijas sniegšana par stāvokli dzelzceļa transportā, * ieviešanas plānu uzraudzība, * noteikto mērķu sasniegšana, * aktīva līdzdalība darba grupās, * profesionalitāte, * komunikācija un sadarbība, * efektīvs finanšu līdzekļu izlietojums |
| **ERA** | * sadarbības nodrošināšana, * ekspertu nolīgšana, * precīza informācijas iesniegšana, * efektīva un koordinēta sadarbība, * atklātība un darbības caurspīdība, * atklāta ES prasību izpilde, * kompetenti darbinieki, * pietiekami resursi, * aktīva līdzdalība darba grupās, * precīza sistēmu analīze un atšķirību paziņošana |
| **Citas ES institūcijas un starptautiskās organizācijas** | * ieinteresēta līdzdalība, * savlaicīga ES prasību transponēšana, paziņošana un ieviešana, * savlaicīga un precīza sistēmu analīze un atšķirību paziņošana, * kompetenti darbinieki |
| **Iekšējie klienti** | **Intereses un vajadzības** |
| **Nodarbinātie** | * iestādes reputācija, * stabila darba vieta, * konkurētspējīgs atalgojums, * regulāras darbinieku uz kompetenču attīstību vērstas apmācības, * darba procesa digitalizācija, tehnisko palīglīdzekļu nodrošinājums, * atbilstoša darba vide, kas nodrošina darbinieku labizjūtu, * iestādē noteikto uzvedības un ētikas principu ievērošana, * atbildība par darba drošību un sociālajām garantijām. |

1. **Mērķi, funkcijas un uzdevumi**

## **Mērķi**

Inspekcijai ir svarīgi savā darbībā nodrošināt konsekvenci un saskaņotību ar Latvijas un ES vispārējiem politiskajiem mērķiem un prioritātēm, atbalstīt to galvenās iniciatīvas.

Viens no Eiropas Komisijas aktuālajiem uzdevumiem ir izveidot sadarbībspējīgu un drošu Eiropas dzelzceļa telpu, lai panāktu dzelzceļa savstarpēju izmantojamību un drošību, kā to nosaka Ilgtspējīga un gudra mobilitātes stratēģija ( Misijas paziņojums, 2022[[4]](#footnote-4)).

Inspekcijas izvirzītais mērķis balstās uz iestādei normatīvajos aktos un tieši piemērojamos ES tiesību aktos noteiktajām funkcijām un ES dzelzceļa sistēmas kopīgo drošības mērķi – **uzturēt** **augstu drošības līmeni**.

|  |  |
| --- | --- |
| **Mērķis** | **Nepārsniegt ES Komisijas lēmumā Nr.2012/226/ES (2012.gada 23.aprīlis) par dzelzceļa sistēmas kopīgo drošības mērķu kopumu[[5]](#footnote-5) Latvijai noteiktās vērtības**. |

Saskaņā ar ES Komisijas lēmumu Nr.2012/226/ES (2012.gada 23.aprīlis) par dzelzceļa sistēmas kopīgo drošības mērķu kopumu dalībvalsts dzelzceļa sistēmas drošības līmenis tiek izteikts nacionālajās atsauces vērtībās.

Šobrīd Latvijai dažādās riska kategorijās ir noteiktas šādas nacionālās atsauces vērtības, kuras izmanto kopīgo drošības mērķu aprēķināšanai un noteikšanai.

***Riska kategoriju atsauces vērtības***

| **Riska kategorijas** | **Atsauces vērtība** | **Nopietnu negadījumu rezultātā** |
| --- | --- | --- |
| Pasažieru risks | 78,2 (x10-9)[[6]](#footnote-6) | pasažieru nāves un svērtu smagu miesas bojājumu gadījumu skaits pret pasažieru vilcienkilometru skaitu gadā |
| Pasažieru risks | 0,665 (x10-9) | pasažieru nāves un svērtu smagu miesas bojājumu gadījumu bojājumu skaits pret pasažierkilometru skaitu gadā |
| Darbinieku risks | 64,8 (x10-9) | darbinieku nāves un svērtu smagu miesas bojājumu gadījumu skaits pret vilcienkilometru skaitu gadā |
| Pārbrauktuvju lietotāju risks | 239,0 (x10-9) | pārbrauktuvju lietotāju nāves un svērtu smagu miesas bojājumu gadījumu skaits pret vilcienkilometru skaitu gadā |
| „Citu” personu risks | 11,6 (x10-9) | “citu” personu nāves un svērtu smagu miesas bojājumu gadījumu skaits pret vilcienkilometru skaitu gadā |
| Dzelzceļa teritorijā nepiederošu personu risks | 1310,0 (x10-9) | dzelzceļa teritorijā nepiederošu personu nāves un svērtu smagu miesas bojājumu gadījumu skaits pret vilcienkilometru skaitu gadā |
| Sabiedrības risks | 1660,0 (x10-9) | visu personu nāves un svērtu smagu miesas bojājumu gadījumu skaits pret vilcienkilometru skaitu gadā |

Šīs vērtības ERA izmantoto kopējo drošības mērķu sasniegšanas novērtējumā. Šobrīd par Latviju ERA veiktais drošības novērtējums riska kategorijām norāda, ka izpildes kritēriji netiek pārsniegti. Tas nozīmē, ka Inspekcijas izvēlētā stratēģija ir pareiza un tā ir jāturpina, lai nodrošinātu augstu drošības līmeni, taču uzmanība ir jāpievērš riska kategorijām “citas” personas un pārbrauktuvju lietotāji.

Inspekcijas mērķis sasaucas arī ar Satiksmes ministrijas Transporta attīstības pamatnostādnēs 2021.-2027.gadam noteikto transporta politikas mērķi, kas ir integrēta transporta sistēma, kas nodrošina drošu, efektīvu, pieejamu, piekļūstamu, viedu un ilgtspējīgu mobilitāti, veicina valsts ekonomisko izaugsmi, reģionālo attīstību un nodrošina virzību uz klimatneitrālu ekonomiku. Viens no dokumentā izvirzītajiem sasniedzamajiem politikas rezultātiem ir paaugstināta transporta drošība un drošums. Tā sasniegšanā Inspekcija veic darbu, lai dzelzceļa sistēmā samazinātos negadījumi.

***Transporta politikas rezultatīvie rādītāji***

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rezultatīvais rādītājs** | **Mērvienība** | **Bāzes gads** | **Bāzes gada vērtība** | **Mērķa vērtība 2023** | **Mērķa vērtība 2027** |
| Nopietnu dzelzceļa negadījumu skaits | skaits/vilc.km | 2020 | 1,58x10-9 | 1,42x10-9 | 1,30x10-9 |

Mērķa sasniegšanai ir pakārtoti divi apakšmērķi, kuru izpildi Inspekcija ir noteikusi par prioritāru.

|  |  |
| --- | --- |
| **Apakšmērķi** | * **atbilstošas uzraudzības nodrošināšana, tai skaitā veicot negadījumu analīzi,** * **dzelzceļa sistēmas dalībnieku sertificēšana kā kvalitatīvi pakalpojumi.** |

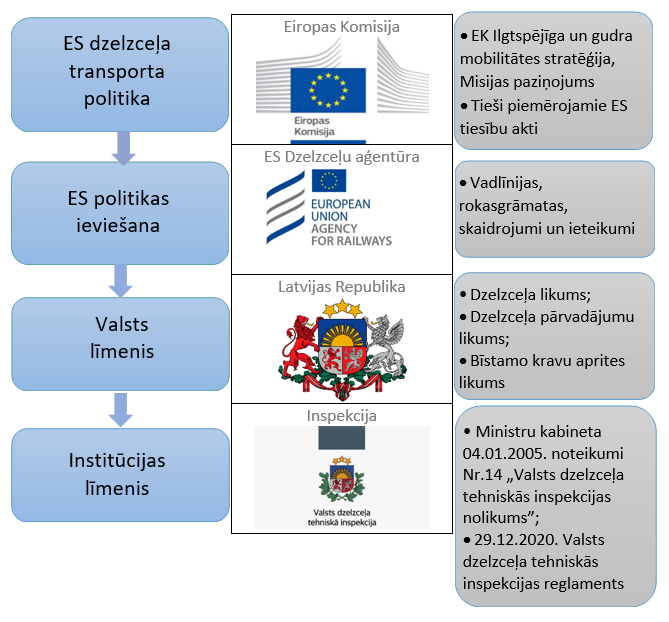
## **Funkcijas un uzdevumi**

Inspekcijas darbību kopumā nosaka vairāku līmeņu tiesību aktu prasības- nacionālā līmeņa normatīvie akti, tieši piemērojamie ES tiesību akti un starptautiskās prasības.

Nacionālajā līmenī Inspekcijas funkcijas ir noteiktas Dzelzceļa likumā, Dzelzceļa pārvadājumu likumā, Bīstamo kravu aprites likumā un citos normatīvajos aktos. Dzelzceļa likuma 33. pantā ir definētas galvenās Inspekcijas funkcijas, kuras 2020. gadā tika pārskatītas un precizētas atbilstoši ES Ceturtās dzelzceļa pakotnes tehniskā pīlāra1 tiesiskā regulējuma prasībām.

Vienotās drošības prasības dzelzceļa sistēmā, kuras definētas līdz ar ES Ceturtās dzelzceļa pakotnes tehniskā pīlāra1 tiesiskā regulējuma pārņemšanu Latvijā, rada saprotamāku un pievilcīgāku vidi visiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem. Tas veicina jaunu sektora dalībnieku ienākšana tirgū un konkurenci starp sektora dalībniekiem, uzlabo sniegto pakalpojumu kvalitāti, samazinot cenas un uzlabojot informācijas apriti. Vienotās drošības prasības nosaka ne tikai jaunus uzdevumus valsts drošības iestādēm, bet arī uzsver visu dzelzceļa sistēmas dalībnieku atbildību par dzelzceļa sistēmas drošību.

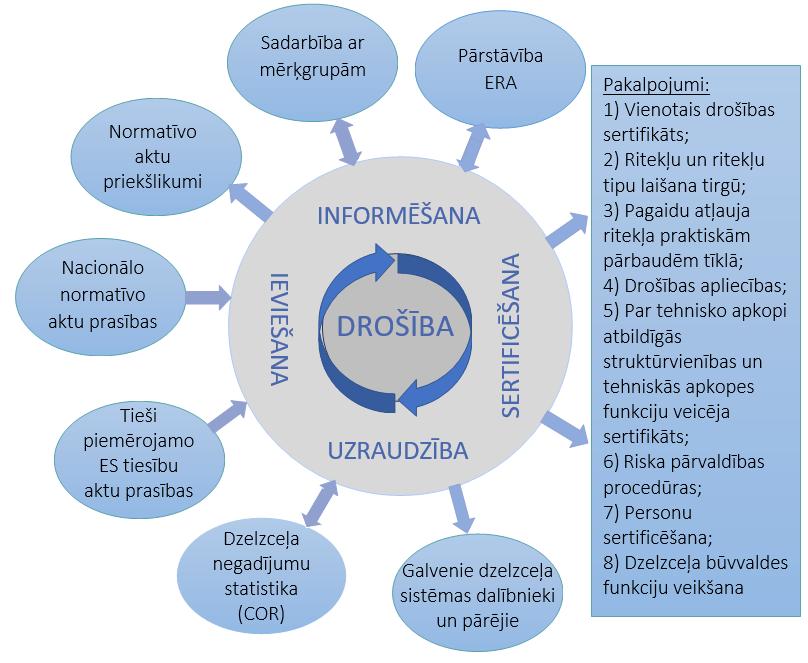
***Tiesiskā regulējuma hierarhija***



Lai nodrošinātu funkciju izpildi, šobrīd liels darbs tiek ieguldīts dzelzceļa uzraudzības sistēmas ieviešanā un nodrošināšanā. Šajā darbā Inspekcija, kā valsts drošības iestāde, izstrādā procedūras, veic pārbaudes un sniedz atzinumus par to, kā dzelzceļa sistēmas dalībnieki ievēro Dzelzceļa likumā minētās nacionālās prasības un dzelzceļa drošību regulējošos tieši piemērojamo ES tiesību aktus. Pamatā tās ir pārbaudes par fizisku personu, juridisku personu vai personu apvienību (turpmāk- organizāciju) atbilstību minētajām drošības prasībām, darbojoties attiecīgajā jomā, un spēju savā darbībā identificēt un kontrolēt ar drošību saistītos riskus. Latvijā uzraudzības sistēmai ir pakļauti dzelzceļa pārvadātāji, manevru darbu veicēji, infrastruktūras pārvaldītāji, par ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības, dzelzceļa infrastruktūras būvnieki, ritekļu būvnieki, kā arī organizācijas, kuru darbība ir saistīta ar dzelzceļa bīstamo kravu pārvadāšanu.

Lai sasniegtu noteiktos mērķus uzraudzības jomā, pamatojoties uz Eiropas Komisijas deleģēto regulu[[7]](#footnote-7), Inspekcija piecu gadu periodam izstrādā Uzraudzības stratēģiju, kuru apstiprina direktors un kurā norāda uzraudzības virzienus, prioritātes, rezultatīvos rādītājus un resursu novērtējumu.

***Darbības shēma***



Nacionālās prasības būvniecības jomā[[8]](#footnote-8) nosaka, ka Inspekcija ir atbildīgā institūcija par dzelzceļa infrastruktūras objektu būvniecības procesa uzraudzību un tiesiskumu. Inspekcija pieņem ekspluatācijā dzelzceļa infrastruktūras objektus, pārbaudot objektu atbilstību dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumu prasībām (izvērtē dzelzceļa infrastruktūras objektu būvniecības ieceres, izdod tehniskos noteikumus, izsniedz būvatļaujas, izdara atzīmes par projektēšanas nosacījumu izpildi un par būvdarbu uzsākšanas nosacījumu izpildi).

Saskaņā ar Bīstamo kravu aprites likuma 11. pantu Inspekcija veic uzraudzību dzelzceļa bīstamo kravu apritē. Inspekcija pārbauda, kā organizācija veic tās darbībai noteiktos drošības un aizsardzības pasākumus.

Inspekcija uzrauga, kā dzelzceļa sistēmas dalībnieki veic dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanu un uzskaiti, apkopo un analizē dzelzceļa satiksmes negadījumu datus. Lai harmonizētu dzelzceļa satiksmes negadījumu uzskaiti un klasifikāciju, Inspekcija ir izveidojusi dzelzceļa satiksmes negadījumu uzskaites sistēmu COR (*Common Occurrence Reporting*).

Inspekcija pieņem lēmumus par vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu) atbilstību kvalifikācijas prasībām un veic to zināšanu un prasmju pārbaudi (eksamināciju), apliecina mašīnistu instruktoru kvalifikāciju un veic citas funkcijas, kuras ir saistītas dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzību.

Atbilstoši kompetencei Inspekcija sadarbojas ar ES institūcijām, starptautiskajām un nevalstiskajām organizācijām, to pārstāvjiem un ekspertiem un piedalās to darba grupās.

Visciešākā sadarbība Inspekcijai notiek ar ERA. Saskaņā ar regulas[[9]](#footnote-9) prasībām ERA uzdevums ir dzelzceļu drošības un savstarpējās izmantojamības uzraudzība un nostiprināšana visā Eiropā. ERA ir institūcija, kas palīdz ES dalībvalstīm, tostarp arī Latvijai, integrēt vienotās dzelzceļu sistēmas prasības un nosaka dzelzceļu stratēģisko kursu, sniedz skaidras prasības, nodrošina nepieciešamo informācijas apmaiņu. ERA 2022. gadā, kā vēlamo nākotnes stāvokli ilgtermiņā, ir izvirzījusi vīziju- “Dzelzceļa zona bez robežām, garantējot augstu dzelzceļa drošības un savstarpējas izmantojamības līmeni, vienlaikus uzlabojot dzelzceļa nozares konkurētspēju”, kuras sasniegšanā piedalās visas ES dalībvalstis.

## **Stipro un vājo pušu, iespēju un draudu (SVID) analīze**

SVID analīze veikta, lai izvērtētu Inspekcijas darbības stiprās puses, vājības, iespējas un draudus.

|  |  |
| --- | --- |
| **Stiprās puses** | * kompetenti un profesionāli speciālisti, * izstrādātas iekšējās procedūras atbilstoši ES prasībām un to patstāvīga izvērtēšana, * resursu plānošana, * “četru acu” principa piemērošana procedūrās, * skaidri definēti pakalpojumi |
| **Vājās puses** | * nepareizs atbildības lomu sadalījums starp dzelzceļa transportā iesaistītajiem, * nav pietiekošas prakses jaunajos procesos, * nav konkurētspējīga atalgojuma augstas klases ekspertiem, kas noved pie kompetentu ekspertu trūkuma, jo īpaši ES prasību jomā, * datu trūkums, lai varētu izstrādāt kvalitatīvas prognozes un identificēt riskus |
| **Iespējas** | * kompetentākā personāla piesaiste iekšējās procedūrās (“*pool of experts*” principa piemērošana), * dzelzceļa sistēmas dalībnieki ņem vērā un piekrīt drošības uzlabojumiem, * cilvēku un organizatorisko faktoru ietekme drošības pārvaldības procesos, * atbilstošākā personāla piesaiste pie attiecīgās procedūras, * sadarbība ar ES institūcijām, * sadarbība ar dalībvalstu drošības iestādēm un labās prakses |
| **Draudi** | * kustības drošības stāvokļa pasliktināšanās, * sabiedrības nenopietnā attieksme pret drošību dzelzceļa transporta tuvumā, * izmaiņas ES un nacionālajos tiesību aktos, kas ietekmē iestādes darbību, * valsts pārvaldes sistēmas īpatnības, kas ietekmē tieši piemērojamo ES tiesību aktu piemērošanu, * būtisks kravu apjoma kritums - finansējuma nepieejamība dzelzceļa infrastruktūrai un pārvadātājiem, nepietiekami resursi drošības sistēmai |

1. **Prioritātes, to mērķi un to sasniedzamie rādītāji**

Inspekcija izvirzīto mērķu sasniegšanai savas darbības plānošanas periodā 2023.-2026. gadam ir noteikusi **četrus galvenos attīstības virzienus jeb prioritātes**:

1. drošība;
2. sertificēšana;
3. laba pārvaldība;
4. resursu pietiekamība.

Visas prioritātes ir cieši saistītas ar tieši piemērojamo ES tiesību aktu prasībām. Katrai no prioritātēm attiecīgā darbības procesa ietvaros ir noteikti pasākumi un svarīgākie institūcijas sasniedzamie kvalitatīvie un kvantitatīvie rādītāji.

**Darbības prioritātes, pasākumi un sasniedzamie rādītāji**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. **prioritāte:** | | **Drošība** | | | | |
| **Nr.p.**  **k.** | **Mērķi** | **Pasākums** | | **Kvalitatīvais rādītājs**  **(2023.-2026.)** | | **Kvantitatīvais rādītājs (2023.-2026.)** |
| 1. | Augsts kustības drošības līmenis | Veikt dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzību | | Definēts “Dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzības  stratēģijā 2022. – 2026.gadam”[[10]](#footnote-10) | | |
| 2. | Panākt drošības kultūras ieviešanu organizācijās | Organizēt dzelzceļa sistēmas dalībnieku izglītošanu un apmācību | | Dzelzceļa sistēmas dalībnieki pilnveido savas drošības pārvaldības sistēmas un organizācijas tiecas drošības pārvaldības sistēmās veikt nepārtrauktus uzlabojumus | | **Četri** tematiskie semināri |
| 3. | Samazināt nopietnu negadījumu skaitu dzelzceļa sistēmā | Nodrošināt objektīvu datu iegūšanu un datu analīzi | | Regulāra informācijas publicēšana Inspekcijas tīmekļvietnē atbilstoši datu publicēšanas kalendāram | | **14** datu publikācijas gadā  **Viena** drošības analīze gadā |
| Nodrošināt dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzību | | Nopietnu dzelzceļa negadījumu rādītāja samazinājums (tai skaitā cietušo personu) piecu gadu periodā par 5 % | | **1,1 x10-9**  negadījumu skaits uz vilcienkilometriem |
| Uzraudzīt izmeklēšanas biroja[[11]](#footnote-11) ieteikumu ieviešanu | | Veikt monitoringu par savlaicīgu izmeklēšanas biroja ieteikumu ieviešanu | | **Reizi** gadā pārskats par ieviešanu |
| ~~4.~~ | Vienotas drošības prasības vienotajā dzelzceļā dzelzceļa telpā | Pārskatīt drošības noteikumus atbilstoši veiktajam ERA vērtējumam | | Izstrādāti visi nepieciešamie priekšlikumi noteikumu projektiem un iesniegti apstiprināšanai līdz 2024. gada beigām | | ~~-~~ |
| 5. | Izstrādāt drošības pasākumu plānu sistēmas uzlabošanai | Drošības pasākumu plāna izstrāde | | Reizi gadā pārskatīts drošības pasākumu plāns, kurā norādīti uzdevumi galvenajiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem (pārvadātājiem un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam) | | **4** drošības pasākumu plāni |
| **Resursi** | | Uzraudzības procesus nodrošina Kustības drošības daļa. Attīstības daļa sniedz uzraudzības uzdevumus. Kopumā drošības uzraudzības politikas īstenošanā varētu tikt iesaistītas 13 amata vietas (8,2 *FTE*[[12]](#footnote-12)). Uzraudzības procesos piemēro kompetenču pārvaldības sistēmu, uzticot noteiktus uzdevumus uzraudzības jomā kompetentākiem speciālistiem.  Finansējums ir nepieciešams informācijas komunikācijas un tehnoloģiju rīku izveidei, kompetenču apmācībai un darba vides uzlabošanai (portatīvie datori, speciālais apģērbs, u.c.). | | | | |
| **SVID analīze** | | **Stiprās puses** | **Vājās puses** | | **Iespējas** | **Draudi** |
|  | | * kompetenti speciālisti; * kompetentākā personāla piesaiste iekšējās procedūrās; * sadarbība ar ES institūcijām; * sadarbība ar dalībvalstu drošības iestādēm un labās prakses; * brieduma modeļu piemērošana uzraudzības procesos; | * nav pietiekošas prakses jaunajos procesos; * nav pietiekoši daudz datu, kas var ietekmēt uzraudzības atbilstošāku metožu piemērošanu; * nepareizs atbildības lomu sadalījums starp dzelzceļa sistēmas dalībniekiem; * valsts pārvaldes sistēmas īpatnības, kas ietekmē ES tiesību aktu piemērošanu | | * izstrādātas iekšējās procedūras atbilstoši ES prasībām un to patstāvīga izvērtēšana; * dzelzceļa sistēmas dalībnieki ņem vērā un piekrīt drošības uzlabojumiem; * cilvēku un organizatorisko faktoru ietekme drošības procesos; * informācijas apmaiņa un labās prakses; | * izmaiņas ES un nacionālajos tiesību aktos, kas ietekmē iestādes darbību; * korupcijas risks un lobēšana būtiski ietekmē drošības uzlabojumus dzelzceļa sistēmā; * sabiedrības nenopietnā attieksme pret drošību. |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. **prioritāte:** | | **Sertificēšana** | | | | |
| **Nr.**  **p.k.** | **Mērķi** | **Pasākums** | | **Kvalitatīvais rādītājs**  **(2023.-2026.)** | | **Kvantitatīvais rādītājs**  **(2023.-2026.)** |
| 1. | Organizācijas apzinās drošības prasības | Novērtēt pretendentu drošības pārvaldības sistēmas, izmantojot OSS (One Stop Shop IT Tool)[[13]](#footnote-13) | | Visos gadījumos savlaicīgi (četros mēnešos) pieņemti lēmumi par vienotā drošības sertifikāta vai drošības apliecības izsniegšanu | | Izskatīti **seši** pieteikumi vienotā drošības sertifikāta saņemšanai un **viens**  iesniegums drošības apliecības saņemšanai |
| 2. | Ritekļu laišana tirgū | Nodrošināt atļaujas izdošanas procesu ritekļiem, izmantojot OSS | | Visos gadījumos savlaicīgi (četros mēnešos) pieņemti lēmumi par ritekļa laišanu tirgū | | Izskatīti **20** pieteikumi ritekļu laišanai tirgū |
| Nodrošināt atļaujas izdošanas processu1520mm kravas un pasažieru vagoniem | | Visos gadījumos savlaicīgi (četros mēnešos) pieņemti lēmumi par ritekļa laišanu tirgū | | Izskatīti **20** pieteikumi 1520mm kravas un pasažieru vagonu laišanai tirgū |
| 3. | Integrētas tehniskās apkopes sistēmas | Novērtēt pretendenta ritekļu tehniskās apkopes sistēmas | | Visos gadījumos savlaicīgi (četros mēnešos) pieņemti lēmumi par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāta izsniegšanu | | Izskatīti **divi** pieteikumi par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāta saņemšanai |
| Visos gadījumos savlaicīgi (četros 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 |
| 4. | Visas stacionāras iekārtas tiek izvērtētas | Izsniegt stacionāro iekārtu atļaujas | | Visos gadījumos savlaicīgi (četros mēnešos) pieņemti lēmumi | | Izskatīti **divi** iesniegumi sistēmu atbildības pārbaudei |
| Pastāvīga komunikācijas nodrošināšana ar pretendentiem, nodrošināta atgriezeniskā saite | | **10** koordinācijas sanāksmes |
| 5. | Iekšējās drošības uzraudzības sistēmas novērtēšana | Izsniegt drošības apliecību | | Visos gadījumos (četros mēnešos) pieņemti lēmumi | | Izskatīti **250** iesniegumi drošības apliecību saņemšanai |
| 6. | Dzelzceļa būvprojektu izvērtēšana | Izvērtēt un sniegt atzinumus par projektiem | | Visos gadījumos savlaicīgi pieņemti lēmumi | | Pieņemti **325** lēmumi par dzelzceļa būvniecību |
| Sadarboties Rail Baltica projekta ietvaros | | Pastāvīga komunikācijas nodrošināšana ar būvniecībā iesaistītajām pusēm | | **10** koordinācijas sanāksmes |
| 7. | Vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu) sertificēšana | 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 |
| Dalība Padomes darba grupās par sertificēšanas sistēmas pārskatīšanu | | - |
| **Resursi** | | Sertificēšanā tiek iesaistītas trīs struktūrvienības – Būvniecības daļa, Attīstības daļa un Kustības drošības daļa atkarībā no deleģētā uzdevuma. Kopumā sertificēšanas politikas īstenošanā varētu tikt iesaistītas 22 amata vietas (14,6 *FTE*). Sertificēšanas procesos piemēro kompetenču pārvaldības sistēmu, uzticot veikt novērtēšanu kompetentākiem speciālistiem.  Finansējums ir nepieciešams kompetenču apmācībai un darba vides uzlabošanai (portatīvie datori, speciālais apģērbs, u.c.). | | | | |
| **SVID analīze** | | **Stiprās puses** | **Vājās puses** | | **Iespējas** | **Draudi** |
|  | | * kompetentākā personāla piesaiste novērtēšanā; * sadarbība ar ES institūcijām; * sadarbība ar dalībvalstu drošības iestādēm un labās prakses; * informācijas apmaiņa un labās prakses; * precīzi definēti pakalpojumi; | * nav pietiekošas prakses jaunajos procesos; * valsts pārvaldes sistēmas īpatnības, kas ietekmē tieši piemērojamo ES tiesību aktu piemērošanu; | | * iespēja sekot līdzi jaunu dzelzceļa sistēmas dalībnieku vai objektu attīstībai; * uzlabojas dzelzceļa sistēmas dalībnieku drošības kultūra; | * izmaiņas ES un nacionālajos tiesību aktos, kas ietekmē iestādes darbību; * nozares finansējuma trūkums būtiski ietekmē dzelzceļa drošību. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. **prioritāte:** | | **Laba pārvaldība** | | | | | |
| **Nr.**  **p.k.** | **Mērķi** | **Pasākums** | **Kvalitatīvais rādītājs**  **(2023.-2026.)** | | | | **Kvantitatīvais rādītājs**  **(2023.-2026.)** |
| 1. | Dzelzceļa sistēmas dalībnieki ir informēti par drošības un savstarpējas izmantojamības procesiem | Informēt dzelzceļa sistēmas dalībniekus par drošību un savstarpēju izmantojamību | Dzelzceļa sistēmas dalībnieki iegūst informāciju un izmanto to savā organizācijā, kas pierādāms ar drošības pārvaldības sistēmas brieduma līmeņa paaugstināšanos | | | | **10** informatīvi semināri |
| 75% dalībnieki ir apmierināti ar informatīvo semināru saturu un sniegto informāciju | | | | **10** apmierinātības aptaujas |
| Savlaicīga informācijas aktualizēšana tīmekļvietnē un 80% lietotāju ir apmierināti ar tīmekļvietnes saturu un informācijas pieejamību | | | | **Divas** aptaujas par Inspekcijas tīmekļvietni |
| Pieaudzis par 5% Inspekcijas tīmekļvietnes lietotāju skaits | | | | Vismaz **320** aktīvo lietotāju skaits mēnesī |
| Dalība ES institūciju organizētajās sanāksmēs un semināros | | | | Inspekcijas eksperti piedalāsvismaz **20** sanāksmes un semināri gadā |
| 2. | Novērtēti iekšējie procesi un, kur nepieciešams, tie pilnveidoti | Kvalitātes vadības procesu piemērošana procedūrās | Pārskatītas un novērtētas visas (100% apjomā) iekšējās pamatdarbības procedūras | | | | Veiktas **četras** iekšējās revīzijas/auditi |
| 3. | Kvalitatīva pakalpojumu pārvaldība | Nodrošināt kvalitatīvus pakalpojumus | Aprakstīti un regulāri (reizi gadā) pārskatīti pakalpojumu procesi | | | | Veiktas **četras** iekšējās revīzijas/auditi/izvērtējumi par pakalpojumiem |
| No esošo pakalpojumu skaita pilnībā digitāli nodrošināti pakalpojumi 30% apmērā | | | | - |
| 85% gadījumos pretendenti ir apmierināti ar pakalpojuma kvalitāti | | | | **Divas** klientu apmierinātības aptaujas par pakalpojumiem |
| 4. | Digitalizācija | Informācijas un komunikācijas tehnoloģiju (IKT) rīku pielietošana iestādes procesos | IKT rīki ir attīstīti 90% lietojamības apjomā | | | | **3** sistēmas[[14]](#footnote-14) |
| Papīra dokumentu aprite iestādē nepārsniedz 15% | | | | - |
| Izvērtēti visi priekšlikumi (100% apjomā) par sistēmu lietojamības uzlabošanu | | | | Pilnveidota **2 sistēmu lietojamība[[15]](#footnote-15)** |
| **Resursi** | | Šajā prioritātē iesaistīta Attīstības daļa. Kopumā labas pārvaldības procesa īstenošanā iesaistītas 4 amata vietas (2,5 *FTE*).  Finansējums ir nepieciešams sistēmu analīzei un pētījumiem, kompetenču apmācībai, portatīvie datori, kas spēj nodrošināt liela apjoma datu analīzi un programmēšanu, programmatūrām. Šai prioritātei papildus nepieciešami resursi serveru uzturēšanai (tai skaitā virtuālo) un mākoņpakalpojumu nodrošināšanai. | | | | | |
| **SVID analīze** | | **Stiprās puses** | | **Vājās puses** | **Iespējas** | **Draudi** | |
|  | | * pati nodarbina programmētāju * sadarbība ar ES institūcijām; * kompetents personāls; * skaidri definēti mērķi sistēmu veidošanai; * atvērta komunikācija ar dzelzceļa sistēmas dalībniekiem | | * grūti pārliecināt dzelzceļa sistēmas dalībniekus pāriet uz digitalizāciju; * nodarbināto digitālās prasmes | * strukturēti dati; * dati uzkrājas vienā vietā;, * finanšu ietaupījums pašiem veidojot sistēmas; * tiešā kontakta samazināšanās ar klientiem, tā mazinot korupcijas riskus | * izmaiņas ES un nacionālajos tiesību aktos, kas ietekmē iestādes darbību | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. **prioritāte:** | | **Resursi** | | | | | |
| **Nr.**  **p.k.** | **Mērķi** | **Pasākums** | | **Kvalitatīvais rādītājs**  **(2023.-2026.)** | | | **Kvantitatīvais rādītājs**  **(2023.-2026.)** |
| 1. | Inspekcijā nodarbināti kompetenti eksperti | Ieviest un uzturēt kompetenču pārvaldības sistēmu | | 60% nodarbināto ir sasnieguši vismaz piecas augsta līmeņa kompetences (3.līmenis) dzelzceļa jomā | | | **Ikgadēja (četras)** specifisko kompetenču novērtēšana |
| 80% gadījumos apmācību kursi izieti atbilstoši gada mācību plānā noteiktajam | | | **960** apmācību stundas gadā (kopā) |
| Konkurētspējīgu ekspertu nodarbināšana ar konkurētspējīgu atalgojumu, kas ir 80%no vadošo ekspertu atalgojuma dzelzceļa transporta sektorā | | | **70 % nodarbinātiem** ir konkurētspējīgs atalgojums |
| 2. | Finanšu plānošana | Budžeta nefinansēta iestāde | | Finanšu resursi gada ietvaros izmantoti 97% apjomā un tie ir pietiekošā apjomā | | | 1 406 601EUR darbības segšanai[[16]](#footnote-16) |
| **Resursi** | | Cilvēkresursu un finanšu resursu politiku īsteno Attīstības daļa un Pārvaldības daļa. Procesu īstenošanai piesaistītas trīs amata vietas (0,9 *FTE*).  Lai Inspekcija nodrošinātu labu sniegumu savu mērķu sasniegšanā, ir svarīgi, lai nodarbinātie būtu pienācīgi atalgoti un, ka prasmes un kompetences ir piemērotas atbilstoši ES tiesību aktos definētajam. Šī procesa īstenošanai ir nepieciešama sistēmas piesaiste specifisko kompetenču novērtēšanā, pētījumu veikšanai un apmācību kursu organizēšanai un apmaksai. | | | | | |
| **SVID analīze** | | **Stiprās puses** | **Vājās puses** | | **Iespējas** | **Draudi** | |
|  | | * kompetents personāls, kas pārzina svešvalodas un ir pieredze dzelzceļa transportā; | * nav pietiekošā klāstā apmācību kursu par dzelzceļa transporta drošības pārvaldību; | | * kompetentāko speciālistu piesaiste drošības procesos; * iepriekšējā gada finansējums pārceļas un nākamo gadu; | * izmaiņas ES un nacionālajos tiesību aktos, kas ietekmē iestādes darbību; * kravu apjomu kritums būtiski ietekmē finanšu resursu plānošanu; * neatbilstošs atalgojums neļauj piesaistīt kompetentus ekspertus. | |

1. **Stratēģiskie priekšnoteikumi**

# **7.1. Cilvēkresursi**

Inspekcijā ir noteiktas 30 amata vietas. Iestādē ir izveidotas četras struktūrvienības, kur trīs no tām nodrošina uzraudzības un sertificēšanas funkcijas, izpildot tieši piemērojamo ES tiesību aktu prasību izpildi, viena struktūrvienība nodrošina pārvaldības uzdevumus:

* Vadība – 1 amata vieta;
* Kustības drošības daļa – 9 amata vietas;
* Būvniecības daļa– 8 amata vietas;
* Attīstības daļa– 9 amata vietas;
* Pārvaldības daļa – 3 amata vietas.

Kustības drošības daļa izvērtē organizācijas spēju droši darboties dzelzceļa sistēmā, ievērojot ES un nacionālās prasības un vietējos infrastruktūras nosacījumus, nodrošina dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzību. Būvniecības daļa izvērtē dzelzceļa būvprojektus. Attīstības daļa nodrošina dzelzceļa sistēmas dalībnieku sertificēšanu un dzelzceļa drošības politikas veidošanu un ieviešanu. Pārvaldības daļa nodrošina finanšu plānošanas, datu uzraudzības un dokumentēšanas procesu organizāciju Inspekcijā.

**Personālsastāva raksturojošie rādītāji**

| **Personālsastāva raksturojošie rādītāji** | **2022** | **Īpatsvars** |
| --- | --- | --- |
| **Amata vietu skaits** | **30** | **100%** |
| **Esošais nodarbināto skaits, no tiem** | **28** | **93%** |
| * ierēdņi | 18 | 64% |
| * darbinieki | 10 | 36% |
| **Dzimums** |  |  |
| * sievietes | 11 | 39% |
| * vīrieši | 17 | 61% |
| **Darbinieki ar augstāko izglītību, no tiem** |  |  |
| * dzelzceļa specializācijā | 17 | 61% |
| * citā tehniskā nozarē | 2 | 7% |
| * tiesību zinātnē | 3 | 11% |
| * citās specialitātēs | 6 | 21% |
| **Sadalījums pa vecuma grupām** |  |  |
| no 30 līdz 39 gadiem | 2 | 7% |
| no 40 līdz 49 gadiem | 11 | 40% |
| no 50 līdz 59 gadiem | 13 | 46% |
| no 60 gadiem un vecāki | 2 | 7% |
|  |  |  |

Visi Inspekcijas darbinieki ir ar augstāko izglītību. 68% darbinieku ir maģistra grāds vai otra augstākā izglītība. Vairākiem nodarbinātiem ir iegūtas vairākas augstākās izglītības.

Inspekcijā 63% no darbinieku kopskaita ir dzelzceļa speciālisti. Darbiniekiem ir nepieciešams pārzināt dzelzceļa nozari, lai spētu patstāvīgi pieņemt lēmumus ārkārtas situācijās un sniegt priekšlikumus kustības drošības stāvokļa uzlabošanai. Visiem nodarbinātajiem, kuri nodarbojas ar dzelzceļa jautājumu risināšanu, ir augstākā tehniskā izglītība dzelzceļa nozarē - inženiera kvalifikācija.

Inspekcijā visvairāk ir darbinieki vecumā no 50 līdz 59 gadiem. 17% darbinieku strādā no tās izveidošanas dienas, 1999.gada 1.jūlija. Lielāko daļu no Inspekcijas sastāva veido darbinieki, kuri strādā ilgāk kā piecus gadus.

Inspekcija arī iekļaujas Eiropas Komisijas platformas “Sieviete transportā” iniciatīvā, piesaistot dzelzceļa transporta nozarē vairāk sievietes. Inspekcijas uzraudzības un sertificēšanas procesos darbojas 39% sievietes.

Lai nodrošinātu labu sniegumu iestādes mērķu sasniegšanā, ir svarīgi, lai Inspekcijas nodarbinātie būtu pienācīgi atalgoti un, lai viņu prasmes un kompetences ir piemērotas atbilstoši ES tiesību aktos definētajam. Inspekcijā ir izveidots specifisko kompetenču saraksts, lai noteikta uzdevuma izpildei izvēlētos kompetentāko ekspertu. Darbinieku kompetence tiek pārbaudīta un uzturēta atbilstoši Inspekcijas kompetenču pārvaldības sistēmai.

# **7.2. Finanšu resursi**

Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 10.panta otrās daļas 1. un 2.punktā noteiktajiem finansēšanas avotiem Inspekcijai ik gadu piešķir finansējumu 0,43 procentu apmērā no kopējā dzelzceļa infrastruktūras finansējuma apjoma par iepriekšējo gadu. Šo finansējumu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs piešķir pa daļām, pārskaitot to uz Inspekcijas kontu. Atbilstoši grozījumiem Dzelzceļa likuma pārejas noteikumu 55.punktā 2020. un 2021., 2022., 2023.gadā finansējums Inspekcijai nedrīkst būt mazāks par attiecīgi 2015.gadam piešķirto finansējumu, kas reizināts ar koeficientu 1,78. No 2023.gada 1.aprīļa Inspekcijai no noteiktajiem finansēšanas avotiem tiks piešķirts finansējums 1,79 procentu apmērā no kopējā dzelzceļa infrastruktūras finansējuma apjoma par iepriekšējo gadu.

***Plānojamie resursi***

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Resursi Inspekcijas izdevumu segšanai** | **2022. gada izpilde** | **2023. gada plāns** | **2024. gada plāns** | **2025. gada plāns** | **2026. gada plāns** |
| Ieņēmumi no maksas pakalpojumiem un citi pašu ieņēmumi, citi finansējuma avoti | 1 082 001 | 1 082 001 | 1 406 601 | 1 406 601 | 1 406 601 |

Lai nodrošinātu efektīvu resursu pārvaldību, Inspekcija veic budžeta ieņēmumu un izdevumu uzraudzību un kontroli, lai finansējums tiktu nodrošināts pamatdarbības uzdevumu veikšanai, tai skaitā atalgojumam. Arī Inspekcijas darbības stratēģijā paredzēto pasākumu īstenošanai nepieciešamie finanšu resursi tiek plānoti iestādes budžeta ietvaros.

# **7.3. Informācijas, komunikācijas un tehnoloģiju rīki**

2022. gadā Inspekcija ir mainījusi darba vidi un procesu, vairāk strādājot komandās jeb grupās un piemērojot “atvērtā biroja” pieeju. Inspekcija šim nolūkam pakāpeniski pārveido darba telpas ar interaktīvām tāfelēm, mobilu darba vidi, tai skaitā pakāpeniski pārejot no stacionāriem datoriem uz portatīviem datoriem. Dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzība- anketēšana, intervēšana prasa pēc iespējas mobilākus risinājumus.

Mobilitātes ieviešanas procesā visi nodarbinātie tika nodrošināti ar noteiktām sistēmām. Iestādē pilnībā ir elektronizēta dokumentu aprite, izmantojot iestādes elektronisko dokumentu pārvaldības sistēmu, vienoto negadījumu uzskaites sistēmu, lai nodrošinātu pamatdarbības uzdevumu izpildi. Inspekcija izmanto arī citus pieejamos datu apmaiņas kanālus– e-pastu, e-adresi u.c. Jāatzīmē, ka Inspekcija pati “būvē” un izstrādā sistēmas, kas ir specificētas tikai iestādes pamatdarbības uzdevumu nodrošināšanai.

**Plānojamās rīcības**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pasākums** | **2023. gada plāns** | **2024. gada plāns** | **2025. gada plāns** | **2026. gada plāns** |
| Portatīvo datoru iegāde (skaits) | 3 | 1 | 2 | 4 |
| Pamatsistēmu pilnveidošana | Pilnīga pāreja uz WEB dokumentu pārvaldības sistēmu  “uzņēmuma lieta”  COR (statistika) | | - | - |
| Atbalsta sistēmu attīstīšana | Horizon  (personāls un specifiskās kompetences) | | - | - |

Klientiem ir nodrošināta pakalpojumu pieejamība e-vidē- valsts pārvaldes pakalpojumu katalogā, iestādes tīmekļvietnes pakalpojumu sadaļā vai attiecīgi citā ārējā informācijas sistēmā, piemēram, Būvniecības informācijas sistēmā vai OSS. Inspekcijas izveidotajā dzelzceļa satiksmes negadījumu uzskaites sistēmā COR uzņēmumi elektroniski ievada negadījumu datus, kurus Inspekcija sekojoši var apkopot un analizēt. Tieši piemērojamos ES tiesību aktos noteikto pakalpojumu reģistrācija no 2020.gada tiek veikta caur OSS.

Tiek turpināts darbs pie digitalizācijas sistēmas pilnveides un uzlabošanas gan iekšējām, gan ārējām vajadzībām.

# **ERA**

Inspekcija savā darbā cieši sadarbojas ar ERA, plaši izmanto ERA izstrādātās rokasgrāmatas, rekomendācijas un arī IKT rīkus, lai uzturētu augstu drošības līmeni.

***Plānojamās rīcības sadarbībai ar ERA***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pasākums** | **2023. gada plāns** | **2024. gada plāns** | **2025. gada plāns** | **2026. gada plāns** |
| Inspekcijas darbības jeb drošības pārskata iesniegšana | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Inspekcijas par tehnisko apkopi atbildīgo struktūrvienību sertificēšanas pārskata iesniegšana | - | - | 1 | - |
| ERA audits par Inspekcijas darbību | 1 | - | - | 1[[17]](#footnote-17) |
| Dalība ERA sanāksmēs un semināros | 15 | 15 | 16 | 16 |

Inspekcija sniedz ERA pārskatus par iestādes darbību un drošību, tās ieviešanas pasākumiem, plāniem u.c. informāciju. Inspekcija arī aktīvi piedalās ERA darba grupās, semināros, apmācībās un citos pasākumos.

Inspekcija tiek regulāri auditēta no ERA puses par to, lai gūtu pārliecību, vai ir vienota ES pieeja drošības un savstarpējas izmantojamības jautājumiem.

1. Dzelzceļa drošības vai tehniskās prasības, kas noteiktas Dzelzceļa likumā, tieši piemērojamos ES tiesību aktos un nacionālajās prasībās; [↑](#footnote-ref-1)
2. Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīva (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā;

   Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīva (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību [↑](#footnote-ref-2)
3. 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;

   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) 2018/763 (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) 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. [↑](#footnote-ref-3)
4. European Commission “Sustainable & Smart Mobility Strategy Mission Statement: <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2022-02/DG_MOVE_Mission_Statements_per_Directorate_and_Units_2022.pdf> [↑](#footnote-ref-4)
5. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lv/TXT/?uri=CELEX:32012D0226> [↑](#footnote-ref-5)
6. ES Komisijas lēmums Nr.2012/226/ES (2012.gada 23.aprīlis) par dzelzceļa sistēmas kopīgo drošības mērķu kopumu. [↑](#footnote-ref-6)
7. Komisijas 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 1.pielikumu. [↑](#footnote-ref-7)
8. Būvniecības likums; Ministru kabineta 19.08.2014. noteikumi Nr.500 "Vispārīgie būvnoteikumi"; Ministru kabineta 02.09.2014. noteikumi Nr.530 "Dzelzceļa būvnoteikumi"; Rail Baltica projekta īstenošanas likums [↑](#footnote-ref-8)
9. Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Regulas 2016/796/ES par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 881/2004 [↑](#footnote-ref-9)
10. <https://www.vdzti.gov.lv/lv/dzelzcela-drosiba-0> [↑](#footnote-ref-10)
11. Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs [↑](#footnote-ref-11)
12. Pilna laika ekvivalents (*FTE – Full time equivalent*) ir pasākums, ko izmanto cilvēkresursos, lai uzzinātu pilnas slodzes darba ņēmēju skaitu, kas nepieciešams darbības veikšanai. [↑](#footnote-ref-12)
13. ERA kontaktpunkts - Vienas pieturas aģentūras informācijas tehnoloģiju rīks [↑](#footnote-ref-13)
14. Elektroniskā dokumentu pārvaldības sistēma, vienotā negadījumu uzskaites sistēma, Horizon sistēmas lietošanas paplašināšana [↑](#footnote-ref-14)
15. Elektroniskā dokumentu pārvaldības sistēma, vienotā negadījumu uzskaites sistēma [↑](#footnote-ref-15)
16. Sākotnēji veiktie aprēķini [↑](#footnote-ref-16)
17. Atkarīgs no ERA valdes lēmuma [↑](#footnote-ref-17)