



Transporta nelaimes
gadījumu un incidentu
izmeklēšanas birojs

**DZELZCEĻA SATIKSMES NEGADĪJUMA IZMEKLĒŠANAS
NOBEIGUMA ZIŅOJUMS
Nr. 5-02/3-25**

**Elektrovilciena un drezīnas sānu sadursme
Rīgas pasažieru stacijā 2025. gada 7. augustā**



Vispārīgā daļa

Izmeklēšana veikta saskaņā ar:

- ❖ Dzelzceļa likumu.
- ❖ Ministru kabineta 2020. gada 2. jūnija noteikumiem Nr. 334 “Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība” (turpmāk – MK noteikumi Nr. 334), kuros iekļautas tiesību normas, kas izriet no Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvas (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību.
- ❖ Eiropas Komisijas 2020. gada 24. aprīļa Īstenošanas regulu (ES) 2020/572 par ziņojuma struktūru, kas jāievēro dzelzceļa negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas ziņojumos.

Izmeklēšanas statuss

Izmeklēšanu veic neatkarīgi no tiesībaizsardzības un darba aizsardzības institūciju veiktās izmeklēšanas. Izmeklēšana nenosaka personas vainu un atbildību.

Drošības ieteikumi

Lai novērstu dzelzceļa satiksmes negadījuma cēloņus un rašanās apstākļus un garantētu dzelzceļa satiksmes drošību, Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs (turpmāk – Izmeklēšanas birojs), pamatojoties uz izmeklēšanas gaitā izdarītajiem secinājumiem, izstrādā drošības ieteikumus. Drošības ieteikumos nenorāda vainas vai atbildības prezumpciju saistībā ar dzelzceļa satiksmes negadījumu.

Izmeklēšanas birojs drošības ieteikumus adresē Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai (turpmāk – VDzTI) un, ja tas nepieciešams ieteikumu rakstura dēļ, citām Latvijas Republikas kompetentajām iestādēm, Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai un citu Eiropas Savienības dalībvalstu attiecīgajām iestādēm. Ja drošības ieteikumi adresēti VDzTI, tā atbilstoši kompetencei veic pasākumus, lai nodrošinātu, ka Izmeklēšanas biroja izdotie drošības ieteikumi tiek pienācīgi ņemti vērā, un attiecīgajos gadījumos rīkojas saskaņā ar tiem.

Drošības ieteikumu adresāti pēc saskaņošanas ar VDzTI var veikt arī citus pasākumus, lai sasniegtu drošības ieteikumos minētos mērķus.

VDzTI un citas iestādes, kurām ir adresēti drošības ieteikumi, par veiktajiem vai plānotajiem pasākumiem vismaz reizi gadā sniedz informāciju Izmeklēšanas birojam vai citas Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestādei, kura tos izdevusi.

Izmeklēšanu veica:

Transporta nelaimes gadījumu
un incidentu izmeklēšanas birojs
Adrese: Brīvības ielā 58, Rīgā, LV-1011

Tālr.: 67283093

Elektroniskā pasta adrese: pasts@taiib.gov.lv

Satura rādītājs

Vispārīgā daļa	2
Saīsinājumu un Terminu skaidrojums	5
1. Kopsavilkums.....	6
1. Summary	7
2. Izmeklēšana un tās konteksts	8
2.1. Lēmums veikt izmeklēšanu.....	8
2.2. Pamatojums lēmumam.....	8
2.3. Izmeklēšanas joma un ierobežojumi	8
2.4. Izmeklētāju grupas tehnisko spēju un funkciju apkopots apraksts	8
2.5. Saziņa un apspriešanās ar negadījumā iesaistītajām personām vai subjektiem.....	9
2.6. Iesaistīto subjektu nodrošinātā sadarbības līmeņa apraksts.....	9
2.7. Apraksts par izmeklēšanas metodēm un paņēmieniem, kā arī analīzes metodēm, kas izmantotas, lai noskaidrotu ziņojumā minētos faktus un konstatējumus	9
2.8. Apraksts par grūtībām un konkrētām problēmām, kas radās izmeklēšanas laikā	9
2.9. Sadarbība ar tiesībsardzības iestādēm	9
3. Negadījuma apraksts.....	10
3.a. Negadījums un pamatinformācija	10
3.a.1. Negadījuma veida apraksts	10
3.a.2. Negadījuma datums, precīzs laiks un norises vieta	10
3.a.3. Negadījuma vietas apraksts, norādot laikapstākļus un ģeogrāfiskos apstākļus negadījuma brīdī, un to, vai negadījuma vietā vai tās tuvumā tika veikti kādi darbi	12
3.a.4. Bojāgājušie, ievainotie cilvēki un materiālie zaudējumi	13
3.a.5. Apraksts par citām sekām, tostarp par negadījuma ietekmi uz iesaistīto dalībnieku parasto darbību	13
3.a.6. Iesaistīto personu, to funkciju un iesaistīto subjektu identifikācija.....	13
3.a.7. Vilciena apraksts, identifikatori un sastāvs, tostarp iesaistītais ritošais sastāvs un tā reģistrācijas numuri	14
3.a.7.1. LDz Sliežu ceļa pārvaldes Dzelzceļa WM15.S12 Nr. 022.....	14
3.a.7.2. AS "Pasažieru vilciens" pasažieru elektrovilciens	15
3.a.8. Vagonu parka A parks	16
3.a.9. Luksofors NV7	18
3.b. Negadījuma faktiskais apraksts.....	19
3.b.1. Notikumu virkne, kas noveda pie negadījuma	19
3.b.2. Notikumu virkne no incidenta rašanās līdz glābšanas dienestu darbību beigām	23
4. Negadījuma analīze	24
4.a. Funkcijas un pienākumi.....	24
4.a.1. Infrastruktūras pārvaldītājs (LDz)	24
4.a.2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums (AS "Pasažieru vilciens")	24
4.b. Ritošais sastāvs, infrastruktūra un tehniskās iekārtas	25
4.b.1. Ritošais sastāvs - Dzelzceļa	25
4.b.2. Ritošais sastāvs - Elektrovilciens	25
4.b.3. Infrastruktūra (ALSN)	25
4.b.4. Signalizācijas sistēma.....	25
4.b.5. Radiosakaru sistēma.....	26
4.c. Cilvēkfaktori	26
4.c.1. Cilvēka individuālās īpašības	26
4.c.2. Tehniskais atbalsts (ALSN un drošības ierīču sistēmas)	27
4.c.3. Saziņas līdzekļi un operatīvā komunikācija	28
4.c.4. Organizatoriskie faktori un uzdevumi	28

4.c.5. Vides faktori.....	28
4.d. Atgriezeniskās saites un kontroles mehānismi	29
4.d.1. LDz veiktās pārbaudes.....	29
4.d.2. VDzTI veiktās pārbaudes.....	29
5. Secinājumi	29
5.1. Konstatētie fakti.....	29
5.2. Tiešais cēlonis	30
5.3. Veicinošie faktori.....	30
6. Drošības ieteikumi.....	30
5. Conclusions	31
5.1. Established Facts.....	31
5.2. Direct Cause.....	31
5.3. Contributing Factors	31
6. Safety Recommendations	32
Izraksts no Bombardier EBIScreen 2000 FEU automatizētas darba vietas	33
2. pielikums.....	39
Apziņošana par elektrovilciena sadursmes ar drezīnu negadījumu.....	39

Saīsinājumu un Terminu skaidrojums

ALSN	Automātiskā lokomotīvu signalizācija
AS PV	AS “Pasažieru vilciens”.
CA	LDz Civilās aizsardzības un ugunsdrošības nodaļa
DCD	LDz Vilcienu kustības direkcijas Rīgas mezglā vilcienu dispečers
DCDR	LDz Vilcienu kustības direkcijas Rietumu reģiona vilcienu kustības organizācijas dežurants
DGP	LDz Vilcienu kustības direkcijas Pārvadājumu dispečers
EP	LDz Elektrotehniskā pārvaldes dispečers
ESD	Dzelzceļa stacijas dežurants
GPS	Globālā pozicionēšanas sistēma
LDz	VAS “Latvijas dzelzceļš”
LEN 1	LDz Rīgas lokomotīvu ekspluatācijas nodaļa
LRN	AS “LatRailNet”
MI	Mākslīgais intelekts
MPC	Mikroprocesoru centralizācijas sistēma
SCB	Signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas iekārtas
SCP	LDz Sliežu ceļa pārvalde
TNGIIB	Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs
UGV	LDz ugunsdrošības un glābšanas vienība
VDZTI	Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija
VUGD	Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests

1. Kopsavilkums

Dzelzceļa satiksmes negadījums notika 2025. gada 7. augustā plkst. 14.11 Rīgas pasažieru stacijā. Notika sānu sadursme starp pasažieru elektrovilcienu un drezīnu. Sadursmes brīdī elektrovilcienā bija pasažieri, cietušo nebija, visi pasažieri tika evakuēti, pārsēdināti citā elektrovilcienā un nogādāti galamērķī. Sadursmes rezultātā nodarīts kaitējums ritošajam sastāvam, tika nopietni bojāti divi elektrovilciena vagoni, kas pēc negadījuma tika nogādāti ražotāja rūpnīcā remonta veikšanai, ka arī tika bojāta drezīna. Izmeklēšanas ziņojuma publiskošanas brīdī kopējie negadījuma radītie zaudējumi bija mazāki par diviem miljoniem eiro.

Tiešais cēloniskais faktors: Drezīnas kustība garām manevru luksoforam M7, kas radīja aizliedzošu signālu, un turpmāka izbraukšana uz aizņemtu maršrutu.

Veicinošie faktori: NV7 luksofora rādījuma uztvere un turpmākās kustības kārtības izpratne, kas neatbilda faktiskajiem kustības nosacījumiem, kā arī radiosakaros nodotās informācijas savstarpējas apstiprināšanas neesamība pirms kustības uzsākšanas.

Drošības ieteikumi netika izstrādāti, jo uzreiz pēc negadījuma tika izdots steidzams drošības ieteikums, kas adresēts infrastruktūras pārvaldītājam, lai mazinātu cilvēkfaktoru, informācijas uztveres un komunikācijas nepilnību iespējamo ietekmi uz satiksmes drošību, kas izmeklēšanas laikā tika arī pieņemts un ieviests.

1. Summary

On 7 August 2025 at 14:11, a railway accident occurred at Riga Passenger Station, involving a side collision between an electric multiple unit (EMU) passenger train and a railway maintenance vehicle (draisine).

At the time of the collision, the passenger train was carrying passengers. There were no fatalities or injuries. All passengers were safely evacuated, transferred to another EMU, and transported to their intended destination.

The accident resulted in significant damage to the rolling stock. Two EMU cars sustained severe damage and were subsequently transported to the manufacturer's facility for repair. The draisine was also damaged. At the time of publication of this investigation report, the total financial loss resulting from the accident was less than EUR 2 million.

Direct causal factor: The movement of the draisine past shunting signal M7, which was displaying a stop (proceed prohibited) aspect, followed by its entry into an occupied route.

Contributing factors: The interpretation of the indication displayed by signal NV7 and the subsequent understanding of the authorised movement did not correspond to the actual operating conditions. In addition, the information exchanged via radio communications was not mutually confirmed before the movement was initiated.

Safety recommendations: No safety recommendations have been issued as part of this investigation, because an urgent safety recommendation was issued immediately after the accident and addressed to the infrastructure manager. The recommendation was intended to reduce the potential impact of human factors, information perception, and communication deficiencies on railway operational safety. During the course of the investigation, the recommendation was accepted and fully implemented.

2. Izmeklēšana un tās konteksts

2.1. Lēmums veikt izmeklēšanu

Izmeklēšana tika uzsākta 2025. gada 7. augustā, izvērtējot negadījuma apstākļus un smagumu.

2.2. Pamatojums lēmumam

Lēmums par izmeklēšanas uzsākšanu pieņemts pamatojoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija direktīvas 2016/798 par dzelzceļa drošību 20. panta 2. punkta a) apakšpunktu un Ministru kabineta 2020. gada 2. jūnija noteikumu Nr. 334 “Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība” 23. punktu un 26.1. apakšpunktu.

2.3. Izmeklēšanas joma un ierobežojumi

Izmeklēšana veikta, lai noskaidrotu visus dzelzceļa satiksmes negadījuma cēloņus un sekas, kā arī, lai nepieciešamības gadījumā sniegtu ieteikumus līdzīgu dzelzceļa satiksmes negadījumu novēršanai.

Izmeklēšanas birojs savu lēmumu pieņemšanā ir neatkarīgs no dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja, pārvadātāja un dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas kontroles un uzraudzības institūcijas, kā arī no institūcijas, kas atbild par dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanu un iekasēšanu, dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu vai valsts pārvaldes realizēšanu dzelzceļa transporta jomā, un no personām, kuru intereses var būt pretrunā ar Izmeklēšanas biroja uzdevumiem.

Izmeklēšanas galvenais mērķis ir veikt dzelzceļa satiksmes negadījuma tehnisko izmeklēšanu un novērst līdzīgus negadījumus, tādējādi uzlabojot dzelzceļa transporta kustības drošību.

2.4. Izmeklētāju grupas tehnisko spēju un funkciju apkopots apraksts

Izmeklēšanu veica Izmeklēšanas biroja Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļas vadītājs Jāzeps Luksts.

Izmeklētāju tiesības ir noteiktas Dzelzceļa likuma 33.¹ pantā.

Izmeklēšanas gaitā tika izpētīta šāda dokumentācija:

- ❖ amata apraksti;
- ❖ personāla tehniskās apmācības plāni un žurnāli;
- ❖ drošības pārvaldības sistēma, drošības sertifikāti u.c.

2.5. Saziņa un apspriešanās ar negadījumā iesaistītajām personām vai subjektiem

Izmeklēšanas gaitā veikta iegūtas informācijas precizēšana un apspriešana ar negadījumā iesaistītajām personām un organizācijām:

- ❖ Infrastruktūras pārvaldītāju (VAS “Latvijas dzelzceļš” (turpmāk – LDz));
- ❖ Pārvadātāju (AS “Pasažieru vilciens”).

Lai nodrošinātu iespēju sniegt atzinumus, komentārus un paust viedokli par izmeklēšanas nobeiguma ziņojumā norādīto informāciju, šī ziņojuma projekts tika iesniegts:

- ❖ VDzTI;
- ❖ LDz;
- ❖ AS “Pasažieru vilciens”.

2.6. Iesaistīto subjektu nodrošinātā sadarbības līmeņa apraksts

LDz un AS “Pasažieru vilciens” veica iekšējo izmeklēšanu un sadarbojās ar Izmeklēšanas biroju izmeklēšanas gaitā.

2.7. Apraksts par izmeklēšanas metodēm un paņēmieniem, kā arī analīzes metodēm, kas izmantotas, lai noskaidrotu ziņojumā minētos faktus un konstatējumus

Izmeklēšanas gaitā tika izpētītas Rīgas pasažieru stacijas vilcienu kustības un manevru darbu organizācijas kārtība un šajā procesā iesaistīto darbinieku amata apraksti un paskaidrojumi. Tika izmantotas šādas izmeklēšanas metodes:

- ❖ negadījuma vietas izpēte;
- ❖ negadījuma praktiskā modelēšana;
- ❖ personāla intervijas;
- ❖ dokumentācijas izpēte un analīze;
- ❖ saņemtās informācijas pareizības un patiesuma pārbaude.

Visi faktiskie dati, kas atspoguļo notikumus un apstākļus, kas izraisīja šo negadījumu, sīkāk izklāstīti nobeiguma ziņojuma 3. un 4. sadaļā.

2.8. Apraksts par grūtībām un konkrētām problēmām, kas radās izmeklēšanas laikā

Izmeklēšanas gaitā netika konstatēti būtiski šķēršļi. Dzelzceļa nozares iesaistītās personas nodrošināja pilnvērtīgu sadarbību ar Izmeklēšanas biroju, kas veicināja operatīvu un kvalitatīvu lietas izskatīšanu.

2.9. Sadarbība ar tiesībsardzības iestādēm

Netika iesaistītas.

3. Negadījuma apraksts

3.a. Negadījums un pamatinformācija

3.a.1. Negadījuma veida apraksts

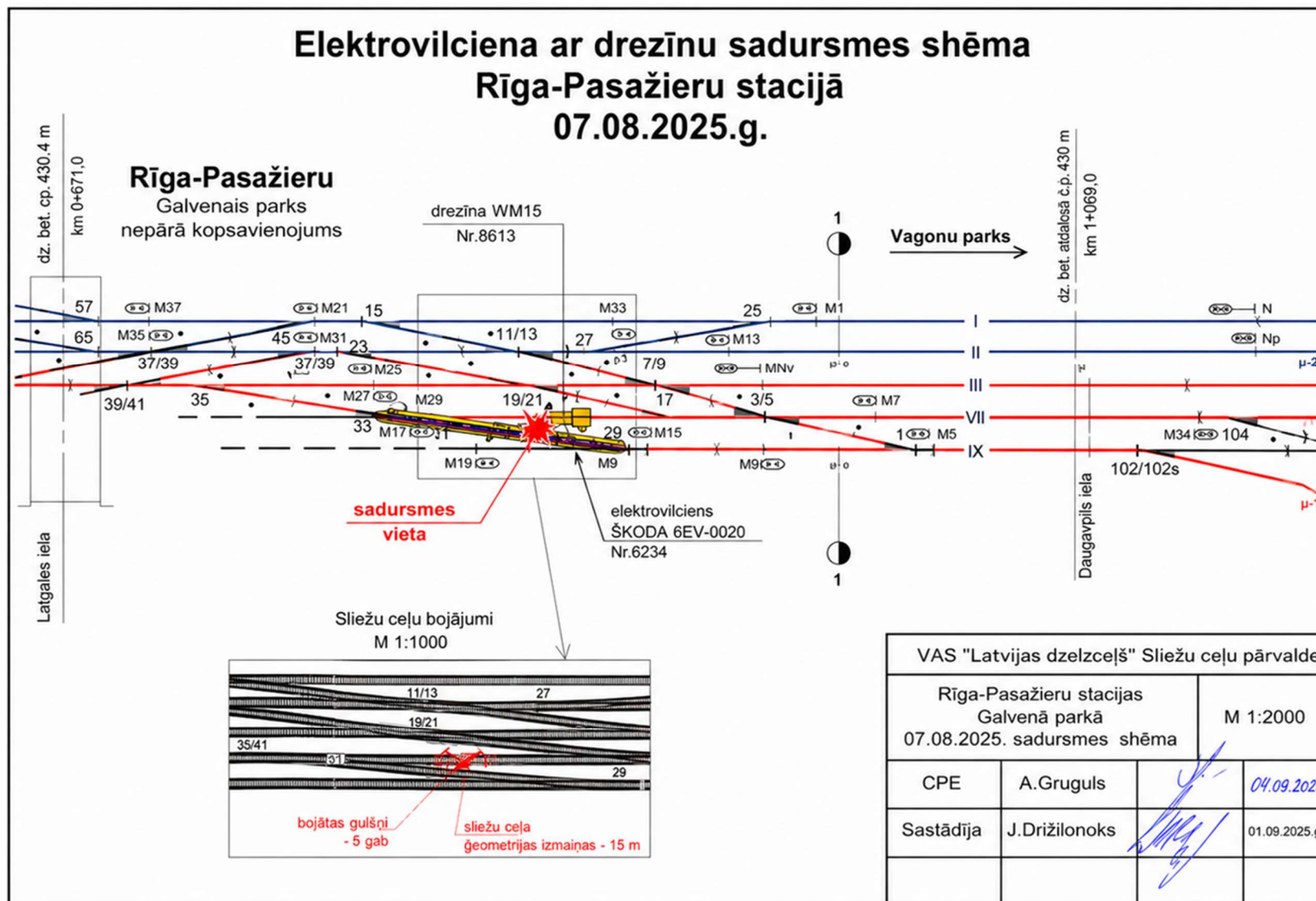
Saskaņā ar Ministru kabineta 2020. gada 2. jūnija noteikumu Nr. 334 “Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība” 9. punktu šis negadījums kvalificējams kā nopietns negadījums, jo dzelzceļa un elektrovilciena sadursmes rezultātā kopējie radītie zaudējumu ir mazāki par diviem miljoniem eiro.

3.a.2. Negadījuma datums, precīzs laiks un norises vieta

Negadījums notika 2025. gada 7. augustā plkst. 14.11 Rīgas pasažieru stacijā. GPS koordinātas - 56.946621, 24.135307 (Google maps) (sk. 1. attēlu. Negadījuma vieta kartē un 2. attēlu. Negadījuma shēma, ko sagatavoja infrastruktūras pārvaldītājs (LDz)).



1. attēls. Negadījuma vieta



2. attēls. Negadījuma shēma

3.a.3. Negadījuma vietas apraksts, norādot laikapstākļus un ģeogrāfiskos apstākļus negadījuma brīdī, un to, vai negadījuma vietā vai tās tuvumā tika veikti kādi darbi

Latvijas vides, ģeoloģijas un metroloģijas centra sniegtā informācija par stundas minimālo, vidējo un maksimālo gaisa temperatūru, vidējo vēja ātrumu un virzienu, maksimālajām vēja brāzmām, kopējo nokrišņu daudzumu, faktisko mākoņu daudzumu un augstumu stundas sākumā, minimālo un vidējo meteoroloģisko redzamību un atmosfēras parādību periodu un veidu 2025. gada 7. augustā laikā no plkst. 13.00 līdz plkst. 15.00 Rīgas pasažieru stacijā no novērojumu stacijas Rīga-Universitāte (1. tabula) (stacijas adrese: Raiņa bulvāris 19, Rīga, LV-1050, nokrišņu daudzums un vēja raksturlielumi, mākoņainums, un Kronvalda bulvāris 4, Rīga, LV-1050, atmosfēras parādības, redzamība, gaisa temperatūra) datiem.

1. tabula

Rīga-Universitāte

Stunda	Stundas minimālā gaisa temperatūra, °C	Stundas vidējā gaisa temperatūra, °C	Stundas maksimālā gaisa temperatūra, °C	Stundas vidējais vēja ātrums, m/s	Stundas vidējais vēja virziens, rums	Stundas maksimālās vēja brāzmas, m/s
13.00-14.00	+18,7	+20,2	+21,0	3,9	R	11,2
14.00-15.00	+17,7	+19,8	+21,3	4,0	R	9,4

2025. gada 7. augustā laikā no plkst. 13.00 līdz plkst. 15.00 novērojumu stacijā Rīga-Universitāte (2. tabula) redzamība (3. tabula un kopējais nokrišņu daudzums bija mazāks nekā 0,1 mm.

2. tabula

Rīga-Universitāte

Sākuma laiks	Beigu laiks	Atmosfēras parādība
13.26	13.33	Lietus
13.56	14.09	Lietus

3. tabula

Rīga-Universitāte

Stunda	Stundas minimālā meteoroloģiskā redzamība, m	Stundas vidējā meteoroloģiskā redzamība, m	Mākoņu daudzums 1. līmenī stundas sākumā, okta	Mākoņu daudzums 2. līmenī stundas sākumā, okta	Mākoņu augstums 1. līmenī stundas sākumā, m	Mākoņu augstums 2. līmenī stundas sākumā, m
13.00-14.00	6590	19888	3	-	1760	
14.00-15.00	16630	20000	4	6	1130	2140

- Mākoņu nebija, vai arī to daudzums bija mazāks nekā 1 okta

Informācija par mākoņu daudzumu tiek sniegta oktās, kas raksturo, cik astotdaļas no redzamajām debesīm sedz mākoņi (4. tabula).

Mākoņu daudzuma apraksts

Mākoņu daudzums, oktas	Laika apstākļu apraksts	Mākoņu daudzums, oktas	Laika apstākļu apraksts
0	Mākoņu nav, skaidrs, saulains laiks	5	Mākoņi aizklāj debesis lielāko daļu, tomēr uzspīd arī saule; mākoņains laiks, brīžiem skaidrojas
1	Mākoņu pēdas, atsevišķi mākoņi	6	Mākoņains laiks, mākoņos ir caurspīdīgumi
2	Mākoņu ir maz, spīd saule	7	
3	Mainīgs mākoņu daudzums; diena ir saulaina, tomēr palaikam debesis aizklāj arī mākoņi; debesis ir daļēji mākoņainas	8	Apmācies /debesis klāj biezi/tumši/lietus mākoņi, bieza mākoņu sega pilnībā aizklāj debesis

Nav konstatēts, ka laikapstākļi veicināja negadījuma rašanos.

Negadījuma vietā netika veikti dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas vai remonta darbi, kas varētu būt veicinošie faktori negadījuma rašanās procesā.

3.a.4. Bojāgājušie, ievainotie cilvēki un materiālie zaudējumi

Negadījumā netika reģistrēti bojāgājušie vai ievainotie.

Kopējie materiālie zaudējumi – 1 164 554,85 *eiro*, tai skaitā:

- ❖ Infrastruktūras pārvaldītājam drezīnas remonts – 106 144,41 *eiro*. Sliežu ceļa bojājumu novēršana un drezīnas pacelšana uz sliedēm – 35 630,05 *eiro*;
- ❖ AS “Pasažieru vilciens” – 1 150 377,39 *eiro*. Šī summa ir aprēķināta Rīgā ŠKODA speciālistiem, veicot apskati Rīgā. Šī summa var mainīties, veicot elektrovilciena bojāto vagonu izjaukšanu remontam ražotāja rūpnīcā Čehijā.

3.a.5. Apraksts par citām sekām, tostarp par negadījuma ietekmi uz iesaistīto dalībnieku parasto darbību

Neattiecas, jo pēc notikuma analīzes konstatēts, ka konkrētā informācija vai faktori nav būtiski, lai saprastu negadījuma cēloņus vai ietekmētu izmeklēšanas rezultātu.

3.a.6. Iesaistīto personu, to funkciju un iesaistīto subjektu identifikācija

AS “Pasažieru vilciens” Vilces līdzekļa vadītājs (Elektrovilciena mašīnists) – pienākums ir droši un atbilstoši normatīvajām prasībām vadīt vilces līdzekli, nepārtraukti uzraugot ceļa, signalizācijas un vilciena tehnisko stāvokli, lai nodrošinātu pasažieru un satiksmes drošību. Dzimis 1978. gadā. AS “Pasažieru vilciens” nodarbināts no 04.03.2024, attiecīgajā amatā – no 07.02.2025. Atpūta pirms darba maiņas sākuma – 18,1 stundas.

LDz Sliežu ceļa pārvaldes Dzelzceļa mašīnas WM vadītājs (WM mašīnists) – pienākums ir droši un precīzi vadīt MK - 6 mašīnu, uzraugot tās tehnisko stāvokli un darba

procesus, kā arī nodrošinot atbilstību darba tehnoloģijai un dzelzceļa satiksmes drošības prasībām.

Dzimis 1975. gadā. Darba stāžs dzelzceļa sistēmā 9 gadi 8 mēneši un attiecīgajā amatā – 3 gadi 5 mēneši. Atpūta pirms darba maiņas sākuma – 14 stundas.

LDz Sliežu ceļa pārvaldes Dzelzceļa mašīnas WM ¹vadītāja palīgs (WM mašīnista palīgs) – mašīnista palīgam jānodrošina mašīnas darba atbalsts, veicot tehniskos un sagatavošanas darbus, uzraugot iekārtu darbību un palīdzot mašīnistam droši un efektīvi organizēt darba procesu.

Dzimis 1963. gadā. Darba stāžs dzelzceļa sistēmā 17 gadi un attiecīgajā amatā – 7 gadi 6 mēneši. Atpūta pirms darba maiņas sākuma – 14 stundas.

LDz Sliežu ceļa pārvaldes Mašīnists instruktors Latgales reģionā (Instruktors) – pienākums ir apmācīt, uzraudzīt un vērtēt mašīnistu profesionālo sagatavotību, nodrošinot, ka vilces līdzekļu vadīšana notiek droši un atbilstoši normatīvajām prasībām.

Dzimis 1974. gadā. Darba stāžs dzelzceļa sistēmā 11 gadi un attiecīgajā amatā – 8 gadi. Atpūta pirms darba maiņas sākuma – negadījuma dienā bija atvaļinājumā.

3.a.7. Vilciena apraksts, identifikatori un sastāvs, tostarp iesaistītais ritošais sastāvs un tā reģistrācijas numuri

3.a.7.1. LDz Sliežu ceļa pārvaldes Drezīna WM15.S12 Nr. 022

Drezīna ir pašgājējs sliežu transportlīdzeklis (skat. 3. attēlu), kas paredzēts dažādu materiālu pārvadāšanai, ko izmanto ceļu (sliežu ceļa) dienests, un galvenokārt – balasta, dzelzceļa piederumu, līdz 6 m garu sliežu, vieglo mašīnu, iekārtu, ierīču u. tml. pārvadāšanai. Drezīnas kabīnē, papildus mašīnista darba vietai, ir paredzētas piecas sēdvietas cilvēku pārvadāšanai.

Lai iekrautu un izkrautu pārvadājamus materiālus vai piederumus, drezīna ir aprīkota ar hidraulisko celtni un kravas kasti.

Beramkravu iekraušanai drezīna var būt aprīkota ar greiferu vai hidrauliskā tipa iekraušanas mašīnu.

Tehniskā raksturojuma dati:

- ❖ Sliežu ceļa platums: 1520 mm
- ❖ Celtspēja: 15 t
- ❖ Garums: 12,55 m

¹ Dzelzceļa drezīna WM ir viegls pašgājējs tehniskais transportlīdzeklis ar iekšdedzes dzinēju, ko izmanto sliežu ceļa apskatei, apkopei un operatīvai pārvietošanai pa dzelzceļu, parasti nodrošinot brigāžu nokļūšanu darba vietās un nelielu kravu pārvadāšanu

❖ Pašmasa: 21,8 t

Kravas kaste:

❖ ietilpība – 8 m³

❖ garums – 6,1 m

❖ platums – 2,8 m

Kravas kastes virsmas augstums no sliedes galviņas: 1,3 m

Hidrauliskā celtņa celbspēja: 1600 kg

Hidrauliskā celtņa darbības rādiuss: 5,5 m



3. attēls. Drezīna WM15.S12

3.a.7.2. AS “Pasažieru vilciens” pasažieru elektrovilciens

Modelis un numurs – elektrovilciens Škoda 16Ev-0020 (skat. 4. attēlu), kas veica pārvadājumus reģionālās nozīmes maršrutā Rīga–Ogre.

Šis elektrovilciens ir paredzēts reģionālā transporta dzelzceļa infrastruktūras iecirkņiem ar sliežu platumu 1520 mm. Tas ir konstruēts kā duālas sistēmas vilciens, kas var darboties ar nominālo 3 kV līdzstrāvu un 25 kV / 50 Hz maiņstrāvas līnijas spriegumu. Esošā aprīkojumā tas paredzēts ekspluatācijai tikai ar 3 kV līdzstrāvas barošanas spriegumu, vienlaikus nodrošinot iespēju veikt pārveidi darbībai līnijās ar 25 kV / 50 Hz nominālo barošanas spriegumu. Pēc šādas pārveidošanas to varēs izmantot abos sprieguma režīmos. Aprīkojums ar vadības kabīnēm abos vilciena galos nodrošina divvirziena kustību. Maksimālais konstruktīvais ātrums ir 160 km/h, savukārt pašlaik Latvijas dzelzceļa infrastruktūrā atļautais ātrums ir 120 km/h, ko plānots palielināt līdz 140 km/h. Elektrovilciens ir paredzēts izmantošanai ar mašīnistu un apkalpi. Iespējama gan atsevišķa izmantošana, gan darbība vairāku vienību sastāvā, savienojot ar citu

identisku elektrovilcienu. Elektrovilciens ir paredzēts izmantošanai klimatiskajos apstākļos, kas norādīti standartā EN 50125-1, izņemot šādā vides temperatūrā:

- ❖ gaisa temperatūra ārpus transportlīdzekļa robežās no - 40° C līdz +40° C;
- ❖ relatīvais mitrums ārpus transportlīdzekļa nepārsniedz 90 % 20° C temperatūrā;
- ❖ augstuma virs jūras līmeņa robežvērtība atbilstoši A2 klasei – līdz 1000 m;
- ❖ sniega kārtas augstums – atbilstoši S2 klasei (līdz 400 mm virs zemes).



4. attēls. Elektrovilciena sastāvs un vagonu marķējums (izveidots ar MI)

Vagonu skaits – četri:

- ❖ Nr. 94254116139-7 (G1);
- ❖ Nr. 94254116220-5 (M);
- ❖ Nr. 94254116020-9 (P);
- ❖ Nr. 94254116140-5 (G2).

3.a.8. Vagonu parka A parks

Drezīna atradās uz Rīgas pasažieru stacijas Vagonu parka A parka strupceļā V7 izbraukšana no kura ir paredzēta pa vilcienu vai manevru signāliem (skat. 5. attēlu). Saskaņā Rīgas pasažieru stacijas tehniskās rīcības aktu, drezīnas izbraukšana no Vagonu parka A parka V7 strupceļa uz Galveno parku notiek pēc luksofora NV7 rādījumiem. SCB ierīču bojājuma gadījumā vai situācijās, kad nav iespējams sagatavot pilnu maršrutu, drezīnu kustība tiek organizēta pēc manevru signāliem. Manevru luksoforu atver MPC posteņa stacijas dežurants, izmantojot MPC sistēmu.

Pirms izbraukšanas no V7 strupceļa uz Galvenā parka ceļiem WM mašīnists pa vilcienu radiosakariem izsauc MPC posteņa stacijas dežurantu un ziņo par gatavību izbraukšanai. Saņemot šo informāciju, MPC posteņa stacijas dežurants sagatavo drezīnas kustības maršrutu un atver luksoforu NV7 no attiecīgā ceļa uz atļaujošo rādījumu.

Gadījumā, ja nav iespējams atvērt izejas luksoforu uz atļaujošo rādījumu, posteņa stacijas dežurantam iepriekš jāinformē drezīnas WM mašīnists pa vilcienu radiosakariem par maršruta daļēju sagatavošanu un kustības kārtību uz Galveno parku. Šādā gadījumā stacijas dežurants sagatavo manevru maršrutu, un drezīnas kustība uz Galveno parku tiek veikta pēc manevru signāliem, ievērojot noteikto kārtību un piesardzības pasākumus.

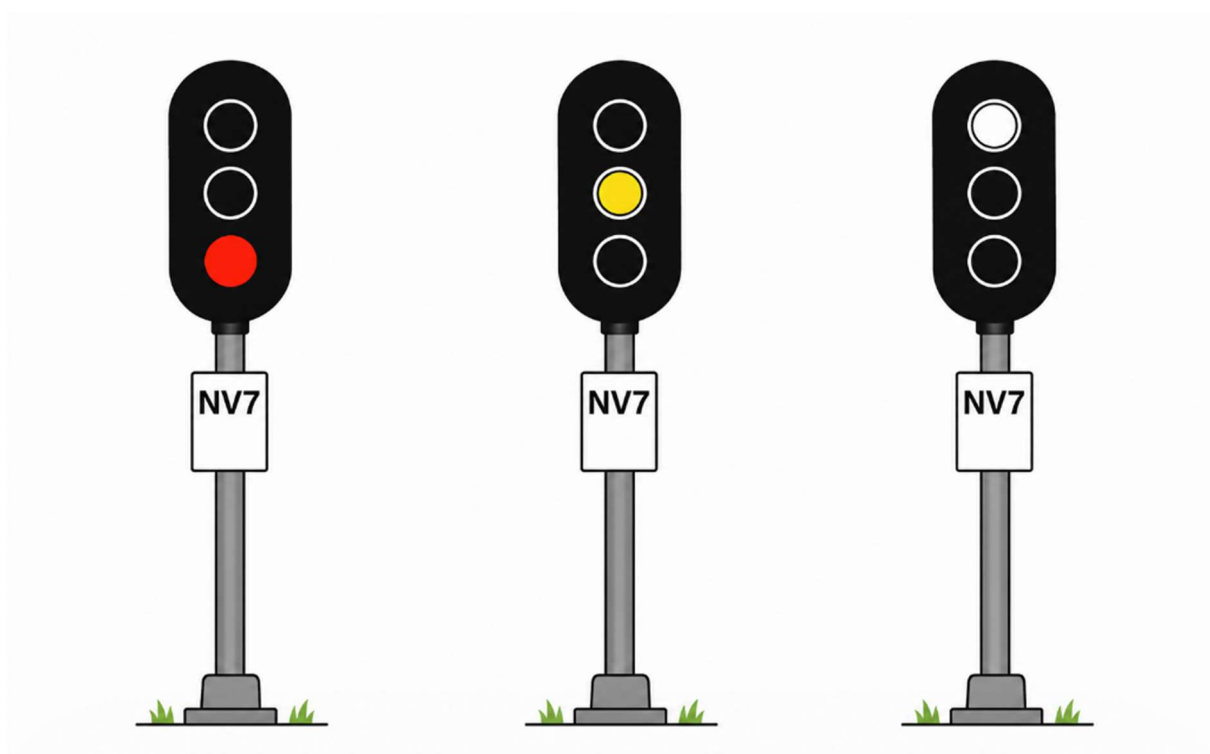
		
viena dzeltena uguns – atļauts braukt ar gatavību apstāties, nākamais luksofors slēgts. Šajā gadījumā M7 nav jāievēro, jo kustība notiek pa vilcienu signāliem		
		
viena mēnessbalta uguns - atļauts braukt garām signālam, turpmākai kustībai nepieciešama atļauja. Šajā gadījumā M7 ir jāievēro, jo kustība notiek pa manevru signāliem		
		
NV7 rādījums pirms negadījuma	viena zila uguns – aizliegts veikt manevrus un manevru sastāvam braukt garām signālam	

5. attēls. Luksoforu signālu pamatnozīme

3.a.9. Luksofors NV7

NV7 luksofors atrodas Rīgas pasažieru stacijas Vagonu parka A parka teritorijā un paredzēts kustības organizēšanai nepāra virziena no strupceļa V7. Apzīmējums N norāda atrašanos nepāra galā, bet V7 – attiecīgā parka ceļa numuru.

Luksofors NV7 var rādīt sarkanu, dzeltenu vai baltu uguni. Pēc konstrukcijas veida luksofors NV7 ir masta luksofors (skat. 6. attēlu). Ja luksoforā deg sarkanā uguns, kustība ir aizliegta. Ja luksoforā deg dzeltenā uguns, ir atļauta kustība no A parka uz Rīgas pasažieru stacijas Galvenā parka ceļu vai līdz NMJ maršruta luksoforam, ievērojot noteikto kustības kārtību un ātruma ierobežojumus. Ja luksoforā deg viena mēnessbalta uguns, ir atļauta manevru kustība līdz nākamajam manevru luksoforam, ievērojot manevru signālu prasības.



6. attēls. Masta luksofors NV7 ar dažādiem rādījumiem

Saskaņā ar Ministru kabineta 2023. gada 28. novembra noteikumu Nr. 680 “Dzelzceļa ekspluatācijas noteikumi” 6. pielikuma 51. punktu – ir noteikts, ka atļauju izdarīt manevrus var dot ar signālu izejas vai maršruta luksoforā – viena mēnessbalta uguns un nodzēsta sarkanā uguns. Šāds signāls nozīmē atļauju uzsākt manevru kustību ar noteikto manevru ātrumu, ievērojot piesardzību un gatavību apstāties pirms šķēršļa.

3.b. Negadījuma faktuāls apraksts

3.b.1. Notikumu virkne, kas noveda pie negadījuma

Pirms negadījuma drezīna veica plānotus darbus Rīgas dzelzceļa mezglā, pārvietojoties starp Šķirotavas, Čiekurkalna, Zemitānu un Rīgas pasažieru staciju.

2025. gada 7. augustā Rīga Pasažieru stacijā uz 3. un 4. perona tika veikti pagaidu paaugstinātas koka platformas izbūve. Darbus veica LDz Sliežu ceļa pārvalde (turpmāk – SCP). Drezīnu izmantoja materiālu nogādāšanai no glabāšanas vietas Čiekurkalna stacijā uz darbu veikšanas vietu Rīgas pasažieru stacijā. Pēc kokmateriālu iekraušanas Čiekurkalna stacijā drezīna plkst. 12.14 ar vilcienu Nr. 8613 tika nosūtīta uz Rīgas pasažieru staciju.

Plkst. 12.26 drezīna pienāca Rīgas pasažieru stacijā uz 2. ceļa, kur plkst. 12.27 WM mašīnista palīgs atstāja savu darbavietu, izkāpjot no drezīnas.

Rīgas pasažieru stacijas dežurants (turpmāk – ESD), nesaskaņojot ar SCP darba vadītāju, kopā ar ESD mācekli sagatavoja manevru maršrutu drezīnai no 2. ceļa līdz manevru luksoforam M34 ar mērķi pārvietot drezīnu uz 4. ceļu kravas izkraušanai. ESD pa radiosakariem paziņoja WM mašīnistam, ka maršruts sagatavots līdz luksoforam M34.

Netika saņemts apstiprinājums par nodotā norādījuma uztveršanu, un plkst. 12.36, pēc luksofora P2 atļaujošā manevru signāla ieslēgšanas, drezīna uzsāka kustību no 2. ceļa. Kustības uzsākšanas brīdī drezīnā neatradās WM mašīnista palīgs.

ESD, izmantojot manevru radiosakarus, izsauca SCP darbiniekus, lai precizētu drezīnas izmantošanas plānus. Saņemot atbildi, ka drezīna šobrīd nav nepieciešama, pieņēma lēmumu pārvietot drezīnu no 2. ceļa uz Vagonu parka A parka V7. strupceļu, pagarinot iepriekš sagatavoto manevru maršrutu no manevru luksofora M34 uz V7. strupceļu. ESD informēja WM mašīnistu par maršruta sagatavošanu uz V7. strupceļu, WM mašīnists apstiprināja norādījuma saņemšanu.

Plkst. 12.39 drezīna pienāca Vagonu parka V7. strupceļā.

Plkst. 13.50 SCP darba vadītājs pa radiosakariem izsauca ESD, lai precizētu, kad iespējams pārvietot drezīnu no Vagonu parka V7. strupceļa uz 4. ceļu. ESD sniedza atbildi, ka drezīnu būs iespējams nosūtīt pēc elektrovilciena Nr. 6234² nosūtīšanas plkst. 14.08.

Plkst. 14.08 ESD sagatavoja maršrutu elektrovilcienam Nr. 6234 no Rīgas pasažieru stacijas 4. ceļa uz Vagonu parku. Izejas luksoforā P4 ieslēdzot, atļaujošu signālu – divas dzeltenas ugunis, no kurām augšējā ir mirgojoša.

Plkst. 14.09 ESD sagatavoja drezīnai daļēju manevru maršrutu no Vagonu parka A parka V7. strupceļa līdz manevru luksoforam M7. Pēc atļaujošā manevru signāla (viena balta uguns)

² (Nr. 6234) – vilciena numurs kustības grafikā

atvēršanas luksoforā NV7 no V7 strupceļa, ESD par radiosakariem paziņoja WM mašinistam par sagatavoto maršrutu līdz luksoforam M7. Pirms kustības uzsākšanas no V7 strupceļa netika veikta radiosakarus nodotās informācijas savstarpēja apstiprināšana, un dzināšanas plkst. 14.10 uzsāka kustību no Vagonu parka A parka V7. strupceļa.

Plkst. 14.11 Dzināšanas turpināja kustību garām manevru luksoforam M7, kas rādīja aizliedzošu signālu (viena zila uguns), un izbrauca uz maršrutu, kurā atradās elektrovilciens. Tajā pašā laikā ESD māceklis uz vadības ierīces ieraudzīja, ka dzināšanas pabrauca manevru luksoforu M7 un paziņoja par to ESD, vienlaikus uz ESD pults atskanēja signāls par negabarīta sekcijas aizņemšanu. ESD izsauca WM mašinistu, paziņojot par aizliedzošu signālu un deva komandu apstāties, uz ko WM mašinists atbildēja, ka jau ir notikusi ritošo sastāvu sadursme.

Pārbraucot manevru luksoforu M7 ar aizliedzošu signālu, apmēram pēc 150 m starp pārmijām Nr. 17 un Nr. 31 notika dzināšanas sistēmas sadursme ar AS "Pasažieru vilciens" vilcienu Nr. 6234, kuru izpildīja ŠKODA 16Ev sērijas elektrovilciens Nr. 0020, kas brauca maršrutā Rīga - Ogre. Sadursmes rezultātā dzināšanas nobrauca no sliekšņa ar vienu riteņpāri, bet elektrovilcienam tika bojāti divi elektrovilciens vagoni (pirmais - (G2) un otrais - (P) vagoni pēc kustības virziena). Vilcienu kustība atspoguļota 7. attēla un 1. pielikumā "Izraksts no Bombardier EBIScreen 2000 FEU automatizētas darba vietas."

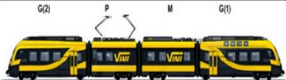
WM mašinista palīgs paskaidroja, ka ap plkst. 12.25 ar dzināšanu ieradās Rīgas pasažieru stacijā uz 2. ceļa. Saskaņā ar darba plānu izkraušana bija paredzēta uz 4. ceļa. Viņš atstāja dzināšanas vadības kabīni un devās pie darbu vadītāja uz 3. peronu. Pēc 5 – 7 minūtēm, pamanījās dzināšanas kustību Vagonu parka virzienā, viņš pieņēma, ka ESD pārvieto dzināšanu uz 4. ceļu un palika uz 3. perona. Vēlāk noskaidrojās, ka dzināšanu pārvietoja uz Vagonu parka A parka V7 strupceļu, lai nogaidītu, līdz radīsies iespēja to nosūtīt uz Rīgas pasažieru stacijas 4. ceļu. Ap plkst. 14.15 viņam piezvanīja WM mašinists un paziņoja, ka, braucot Rīgas pasažieru stacijas virzienā, notikusi sadursme ar elektrovilcienu. No 3. perona viņš ar kājām devās uz negadījuma vietu un tur ieradās pēc 5 – 8 minūtēm.

WM mašinists paskaidroja, pēc luksofora P2 atļaujošā signāla ieslēgšanās, viņš pieņēma lēmumu uzsākt kustību no Rīgas pasažieru stacijas 2. ceļa uz Vagonu parka A parka V7 strupceļu bez WM mašinista palīga.

Pēc stāvēšanas Vagonu parka A parka V7 strupceļā apmēram plkst. 14.10 dzināšanas uzsāka kustību pēc tam, kad luksoforā NV7 bija iedegts atļaujošs signāls. Dzināšanas kustības uzsākšanas brīdī signāla uztvere neatbilda tā faktiskajai nozīmei, kā rezultātā izveidojās situācijas izpratne par atļautu turpmāku kustību. Pietuvojoties manevru luksoforam M7, kas rādīja aizliedzošu

signālu (zilu uguni), tā nozīme netika identificēta atbilstoši faktiskajam signalizācijas stāvoklim. Analīze liecina, ka turpmāko signalizācijas informācijas uztveri ietekmēja sākotnēji izveidojusies situācijas izpratne par atļautu kustību, kā rezultātā jaunā informācija tika interpretēta saskaņā ar jau izveidoto priekšstatu par situāciju. Drezīnai turpinot kustību garām manevru luksoforam M7 ar aptuveni 23 km/h lielu ātrumu, tika konstatēts pretī braucošs elektrovilciens. Pēc tā pamanīšanas tika veikta pēkšņā bremzēšana, tomēr pieejamais attālums un laiks nebija pietiekams, lai novērstu sadursmi.

Elektrovilciena un drezīnas sānu sadursme

14.08	14.09.28	14.11.17	14.11.17	14.08.19	14.08
Drezīna atrodas Vagonu parka A parkā uz V7 strupceļā	Drezīnai sagatavots manevru maršruts no izejas luksofora NV7 (balts) līdz manevru luksoforam M7 (zils)	Drezīna pabrauca garam luksofora M7 aizliedzošo rādījumu (zils)	Elektrovilciens aizņēma sliežu ķēdes 33. sekciju. Drezīna aizņēma sliežu ķēdes 3/17 sekciju, notiek sadursme	Elektrovilcienam sagatavots vilcienu maršruts no izejas luksofora P4 līdz izejas luksoforam P5A no Rīgas pasažieru stacijas uz Vagonu parku	Elektrovilciens atrodas uz Rīgas Pasažieru stacijas 4. ceļā
Drezīnas kustība 			Notiek sadursme	 Elektrovilciena kustība	
					

7. attēls. Notikumu virkne

3.b.2. Notikumu virkne no incidenta rašanās līdz glābšanas dienestu darbību beigām

Uz notikuma vietu nekavējoties tika izsaukta Neatliekamā medicīniskā palīdzība (NMPD), Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests (VUDG) un Valsts policija (VP). Pasažieru vilcienā tobrīd atradās 93 cilvēki, un neviens no viņiem negadījumā nebija cietis. Visi pasažieri plkst. 15.14 tika evakuēti (pārsēdināti) no vilciena Nr. 6234 vilcienā Nr. 6238. Arī bīstamu vielu noplūdi ugunsdzēsēji nekonstatēja. 2. pielikumā atspoguļota detalizēta “Apziņošana par negadījumu”.

Negadījuma seku likvidēšanas darbi tika organizēti un veikti pakāpeniski, nodrošinot satiksmes drošību un infrastruktūras atjaunošanu iespējami īsākā laikā.

Laika posmā no plkst. 14.30 līdz 16.00 tika veikta pasažieru evakuācijas organizēšana no bojāta elektrovilciena citā vilcienā.

Evakuācija notika kontrolētos apstākļos, sadarbojoties ar operatīvajiem dienestiem un nodrošinot pasažieru drošu nogādāšanu starp vilcieniem.

Pēc pasažieru evakuācijas sākās negadījuma seku likvidēšanas darbi – drezīnas pacelšana uz sliedēm, bojātā elektrovilciena izvešana no negadījuma vietas un sliežu ceļu defektu novēršana. Pēc negadījuma tika konstatētas nebūtiskas sliežu ceļu ģeometrijas izmaiņas.

No plkst. 16.05 līdz 18.10 tika veikta drezīnas “atvienošana” no elektrovilciena, lai nodrošinātu drezīnas sagatavošanu pacelšanai un elektrovilciena drošu pārvietošanu.

No plkst. 18.15 līdz 18.45 drezīna tika pacelta, izmantojot hidraulisko pacelšanas ierīci (HESH), un novietota drošā stāvoklī uz sliežu ceļa.

Noslēdzošajā posmā no plkst. 18.50 līdz 21.08 tika veikts sliežu ceļa remonts un kontakttīkla tehniskā apsekošana, izmantojot kontakttīkla remonta drezīnu. Tika pārbaudīta un atjaunota ceļa un elektroapgādes infrastruktūras tehniskā gatavība, lai nodrošinātu drošu vilcienu kustības atjaunošanu.

Sadursmes rezultātā tika atcelts vilciens Nr. 6234/6241 iecirknī Rīga pasažieru - Ogre un Vilciens Nr. 6439/6440 atcelts iecirknī Rīga pasažieru - Sloka. Negadījuma dēļ aizturēts 51 vilciens. Vidējais viena vilciena kavējuma ilgums sastādīja 13,4 minūtes. Minimālais konstatētais kavējums bija 3 minūtes, savukārt maksimālais – 34 minūtes vilcienam Nr. 6523. Kopējais vilcienu kavējuma laiks negadījuma seku likvidēšanas laikā sasniedza 602 minūtes jeb 10 stundas un 2 minūtes.

4. Negadījuma analīze

4.a. Funkcijas un pienākumi

4.a.1. Infrastruktūras pārvaldītājs (LDz)

LDz Dzelzceļa likuma izpratnē ir dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, kas pārvalda gan publiskās, gan privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru.

LDz drošības pārvaldības sistēma izveidota atbilstoši un izsniegta Drošības apliecība Nr. LV2120250046. Drošības apliecība apliecina, ka komersants spēj nodrošināt komercdarbību atbilstoši drošības prasībām šādās jomās – LDz kā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs pārvalda tā valdījumā esošo dzelzceļa infrastruktūras reģistros reģistrēto publiskās un privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru, veic manevrus publiskās un privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā, ciktāl tas nepieciešams infrastruktūras pārvaldītāja funkciju nodrošināšanai, LDz nodrošina dzelzceļa infrastruktūras tehniskā aprīkojuma būvniecību, remontu un tehnisko apkopi pilnā apjomā.

Lai saņemtu atjaunotu drošības apliecību, LDz iesniedza VDzTI savas drošības pārvaldības sistēmas dokumentāciju, kura sagatavota pamatojoties uz Komisijas 2018. gada 8. marta Deleģētās regulas (ES) 2018/762, 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, prasībām. VDzTI, izvērtējot iesniegto dokumentāciju, nekonstatēja sistēmiskās neatbilstības un 2025. gada 12. jūnijā izsniedza LDz Drošības apliecību Nr. LV2920200056 ar derīguma termiņu no 2025. gada 13. jūnija līdz 2030. gada 12. jūnijam, tai skaitā manevru veikšanai publiskās un privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā.

Drošības apliecība izsniegta 2025. gada 13. jūnijā un ir derīga līdz 2030. gada 12. jūnijam.
Avots: <https://www.vdzti.gov.lv/lv>

4.a.2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums (AS “Pasažieru vilciens”)

AS “Pasažieru vilciens” galvenais darbības veids ir pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu. AS “Pasažieru vilciens” ir iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu operators Latvijā, kas nodrošina pasažieru pārvadāšanu elektrovilcienos un dīzeļvilcienos lielākajā daļā valsts teritorijas.

AS “Pasažieru vilciens” ir izveidota drošības pārvaldības sistēma, lai garantētu drošu AS “Pasažieru vilciens” darbību dzelzceļa pasažieru pārvadājumu jomā, kā arī nodrošinātu valdījumā esošo ritekļu un dzelzceļa infrastruktūras drošu ekspluatāciju.

Tāpat AS “Pasažieru vilciens” ir izsniegts vienotais drošības sertifikāts Nr. LV1020230158. Sertifikāts apliecina tiesības veikt pasažieru pārvadājumus (izņemot ātrgaitas pārvadājumus). Vienotā drošības sertifikāta izmantošanas telpa ir Latvijas Republikas 1520 mm sliežu ceļa

platuma tīkls līdz robežstacijai Valga (Igaunija). Sertifikāts izsniegts 2023. gada 19. jūnijā un ir derīgs no 2023. gada 5. augusta līdz 2028. gada 4. augustam.

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

Ņemot vērā, ka izmeklēšanas laikā netika konstatētas neatbilstības dzelzceļa pārvadājumu veikšanā, Izmeklēšanas iestāde secina, ka AS “Pasažieru vilciens” no drošības viedokļa nebija iesaistīts negadījuma izraisīšanā.

4.b. Ritošais sastāvs, infrastruktūra un tehniskās iekārtas

4.b.1. Ritošais sastāvs - Drezīna

Negadījumā iesaistīto drezīnu izmantoja materiālu nogādāšanai no glabāšanas vietas Čiekurkalna stacijā uz darbu veikšanas vietu Rīgas pasažieru stacijā. Drezīnas kravas kaste bija piekrauta ar kokmateriāliem.

4.b.2. Ritošais sastāvs - Elektrovilciens

Ņemot vērā negadījuma apstākļus un izmeklēšanas rezultātus, secināms, ka elektrovilciens (skat. 4. attēlu), kas veica pārvadājumus reģionālās nozīmes maršrutā Rīga – Ogre, neietekmēja negadījuma rašanos.

4.b.3. Infrastruktūra (ALSN)

Negadījuma iesaistītā infrastruktūra nav aprīkota ar ALSN kodēšanas sistēmu.

4.b.4. Signalizācijas sistēma

Negadījumā iesaistītais WM mašīnists paskaidroja, ka plkst. 14.00, ieraugot maršruta luksofora NV7 atļaujošo signālu, kuru uztvēra kā dzelteni, uzsāka kustību. Pietuvojoties manevru luksoforam M7, WM mašīnists pamanīja, ka tas dega zilā krāsā. Būdam pārliecināts, ka kustība tika uzsākta pēc luksofora NV7 dzeltenā signāla, WM mašīnists šo signālu neuztvēra kā aizliedzošu. Pabraucot garām manevru signālam M7 ar zilu rādījumu ar ātrumu aptuveni 23 km/h un redzot, ka pretī tuvojas elektrovilciens, WM mašīnists nekavējoties pielietoja pēkšņo bremzēšanu, tomēr sadursmi novērst neizdevās.

NV7 luksofors atrodas Rīgas pasažieru stacijas Vagonu parka A parka teritorijā un paredzēts kustības organizēšanai nepāra virzienā no strupceļa V7.

Luksofors NV7 var rādīt sarkanu, dzeltenu vai baltu uguni (skat. 6. attēlu). Ja luksoforā deg sarkanā uguns, kustība ir aizliegta. Ja luksoforā deg dzeltenā uguns, ir atļauta kustība no A parka uz Rīgas pasažieru stacijas Galvenā parka ceļu vai līdz NMJ maršruta luksoforam, ievērojot noteikto kustības kārtību un ātruma ierobežojumus. Ja luksoforā NV7 deg viena mēnessbalta

uguns, ir atļauta manevru kustība līdz nākamajam manevru luksoforam, ievērojot manevru signālu prasības.

4.b.5. Radiosakaru sistēma

Negadījuma vietā Rīgas pasažieru stacijas Vagonu parkā veiktajās radiosakaru kvalitātes pārbaudēs tika konstatēts, ka radiosakaru darbība atsevišķās vietās ir nestabila, kas var ietekmēt operatīvas informācijas nodošanas un uztveršanas kvalitāti. Izmeklēšanas laikā tika noskaidrots, ka pēc negadījuma LDz ir veicis pasākumus radiosakaru sistēmas darbības uzlabošanai.

4.c. Cilvēkfaktori

4.c.1. Cilvēka individuālās īpašības

WM mašīnistam bija derīga vilciena vadītāja apliecība, darba stāžs dzelzceļa sistēmā 9 gadi 8 mēneši un attiecīgajā amatā – 3 gadi 5 mēneši. Atpūta pirms darba maiņas sākuma – 14 stundas.

WM mašīnista patstāvīgā darba vieta bija Daugavpils dzelzceļa mezgls. WM mašīnists bija papildus apguvis profesionālās zināšanas par iecirkni Jelgava - Rīga un Rīgas dzelzceļa mezglu, lai varētu veikt darba pienākumus Rīgas dzelzceļa mezglā. Pārbaudes brauciens veikts 2024. gada 12. aprīlī iecirknī Jelgava - Rīga un Rīgas dzelzceļa mezglā, tā ilgums bija sešas stundas, izmantotais vilces līdzeklis drezīna. Pēc darba uzsākšanas Rīgas dzelzceļa mezglā, līdz negadījuma brīdim WM mašīnists Rīgas dzelzceļa mezglā bija nostrādājis 12 dienas.

Drezīnas kustības procesā signalizācijas informācijas uztvere neatbilda faktiskajam signalizācijas stāvoklim. Kustības uzsākšanas brīdī redzes korekcijas līdzekļi netika izmantoti, kas varēja ietekmēt vizuālās informācijas uztveres precizitāti un veicināt mēnessbaltā signāla uztveri atšķirīgi no tā faktiskās nozīmes.

Uzreiz pēc negadījuma veiktajās intervijās iegūtā informācija liecina, ka kustības uzsākšanas brīdī bija izveidojusies situācijas izpratne par atļautu turpmāku kustību. Šāda sākotnējā situācijas izpratne varēja ietekmēt turpmāko situācijas novērtēšanu un saņemto vizuālo signālu interpretāciju.

Saskaroties ar manevru luksoforu M7, kas rādīja aizliedzošu signālu, tā nozīme netika identificēta atbilstoši faktiskajam signalizācijas stāvoklim. Analīze liecina, ka turpmākās informācijas uztveri ietekmēja iepriekš izveidojusies situācijas izpratne par atļautu kustību. Cilvēkfaktoru pētījumos šāda parādība ir raksturīga situācijām, kad jaunā informācija tiek interpretēta saskaņā ar jau izveidotu priekšstatu par notikumu attīstību.

Luksofors NV7 var rādīt sarkanu, dzeltenu vai mēnessbaltu uguni. Šāda veida luksoforu signalizācijas kombinācija ekspluatācijas praksē sastopama salīdzinoši reti.

Izmeklēšanas rezultāti liecina, ka luksofora NV7 mēnessbaltās uguns uztvere kustības uzsākšanas brīdī neatbilda tās faktiskajai nozīmei. Cilvēkfaktoru analīze norāda, ka uztveres procesu varēja ietekmēt iepriekšējā profesionālā pieredze un ierastie signalizācijas modeļi. Šādos apstākļos vizuālā informācija var tikt interpretēta atbilstoši sagaidāmajam situācijas attīstības scenārijam un iepriekš iegūtajai pieredzei.

Kognitīvās psiholoģijas pētījumi liecina, ka cilvēks jaunus stimulus salīdzina ar iepriekš uzkrāto pieredzi un pazīstamiem uztveres modeļiem. Šis mehānisms ikdienā palīdz ātri pieņemt lēmumus, tomēr atsevišķās situācijās var radīt atšķirības starp faktisko situāciju un tās uztveri. Šādu procesu literatūrā raksturo arī kā apstiprinājuma aizspriedumu, kad jaunā informācija tiek interpretēta saskaņā ar jau izveidotu situācijas izpratni.

Analīze liecina, ka negadījuma attīstībā būtiska nozīme bija informācijas uztveres un interpretācijas īpatnībām konkrētajos darba apstākļos. Konstatētie apstākļi atbilst kognitīvajiem procesiem, kas saistīti ar sagaidāmās informācijas prioritizēšanu un automatizētu lēmumu pieņemšanu pazīstamās situācijās.

Netika konstatētas pazīmes, kas liecinātu par akūtu saslimšanu, paaugstinātu stresa līmeni vai nogurumu kā būtiskiem negadījumu veicinošiem faktoriem. Atpūtas laiks pirms darba maiņas atbilda noteiktajām prasībām.

4.c.2. Tehniskais atbalsts (ALSN un drošības ierīču sistēmas)

Manevru maršruti netiek kodēti ar ALSN kodiem. Līdz ar to ritošā sastāva kustības laikā pa manevru maršrutu lokomotīves luksoforā netiek padota informācija par signālu rādījumiem.

Izmeklēšanā vienlaikus secināts, ka arī modernu automātiskās vilcienu aizsardzības sistēmu vai automātiskās bremzēšanas funkciju esamība konkrētajos apstākļos, visticamāk, nebūtu novērsusi sadursmi. ALSN sistēmā aizliedzošā signāla uztveršana nenotiek momentāni – automātiskā bremzēšana tiek ierosināta tikai pēc tam, kad lokomotīves ALSN uztveršanas iekārta ir uztvērusi trīs secīgus aizliedzošā signāla kodu ciklus, kas parasti aizņem aptuveni 5–6 sekundes. Pēc tam vēl ir nepieciešamas aptuveni 7–8 sekundes līdz tiek veikta bremzēšanas maģistrāles ātrā izlāde (pēkšņā bremzēšana) un faktiski tiek uzsākta automātiskā bremzēšana.

Tādējādi izmeklēšanā secināts, ka konkrētajā situācijā automātiskās vilcienu aizsardzības sistēmas nebūtu spējušas novērst negadījumu, jo:

- ❖ manevru maršrutos ALSN kodi netiek padoti;
- ❖ automātiskās bremzēšanas ierosināšanai ALSN sistēmā ir nepieciešams noteikts laiks aizliedzošā signāla koda uztveršanai, bet pieejamais attālums līdz sadursmes vietai bija nepietiekams drošai apstādināšanai.

4.c.3. Saziņas līdzekļi un operatīvā komunikācija

Stacijās ar lielu ceļu izvērsi tiek pielietota prakse, kad manevru maršrutu, kurš krustojas ar citu manevru vai vilcienu maršrutu, sagatavo pa daļām. Šajos gadījumos vilces līdzekļa vadītāja cilvēkfaktora kļūda (ja viņš neaptur ritošo sastāvu pirms aizliedzoša signāla) var novest pie ritoša sastāva neatļautas izbraukšanas uz ceļu pa kuru iepriekš sagatavota maršruts un pa kuru brauc ritošais sastāvs.

Vilces līdzekļa vadīšana Rīgas pasažieru stacijā blīva signālu izvietojuma un intensīvas satiksmes dēļ prasa augstu uzmanības un koncentrēšanās līmeni. Lai noteiktu papildus drošības barjeru un samazinātu cilvēkfaktora izraisītus iespējamus riskus, tika ieviests steidzams drošības ieteikums, kurš nosaka stacijas dežurantiem aizliegumu nosūtīt vai pieņemt vilcienus, kā arī sagatavot manevru maršrutu, ja šis maršruts krustojas ar manevrējošā vilces līdzekļa (manevru sastāva) iespējamo kustības turpinājumu, un stacijas dežurants nav saņēmis manevrējošā vilces līdzekļa mašīnista apstiprinājumu par tā apturēšanu pie luksofora ar aizliedzošu signālu.

4.c.4. Organizatoriskie faktori un uzdevumi

Negadījuma attīstību ietekmēja arī tas, ka kustība tika uzsākta laikā, kad netika pilnībā nodrošināti visi drošības procedūrās paredzētie savstarpējās kontroles elementi. Atbilstoši noteiktajai darba organizācijai drezīnas apkalpē bija paredzēta gan mašīnista, gan mašīnista palīga dalība kustības nodrošināšanā, lai savstarpēji pārbaudītu saņemto informāciju un novērotu signālus. Kustības uzsākšanas brīdī šis kontroles mehānisms netika pilnībā izmantots, kā rezultātā samazinājās iespēja savlaicīgi identificēt iespējamu situācijas nepareizu interpretāciju un novērst tās tālāku attīstību.

4.c.5. Vides faktori

Rīgas pasažieru stacijas Vagonu parka A parka sliežu ceļiem ir sarežģīta izvērse un konfigurācija, liels pārmiju skaits, intensīva manevru kustība un blīvs signālu izvietojums. Luksofori NV7 un M7 atrodas salīdzinoši nelielā attālumā viens no otra, turklāt to uztvere ir cieši saistīta ar konkrēto atrašanās vietu, kustības virzienu un apkārtējo infrastruktūras elementu izvietojumu.

Šādos apstākļos drošas kustības nodrošināšanai ir nepieciešama nepārtraukta apkārtējās vides novērošana, precīza signālu identificēšana un savlaicīga saņemtās informācijas pārbaude. Darba vide pieprasa augstu koncentrēšanās līmeni, jo vienlaikus jāseko līdzi signāliem, sliežu ceļu attīstībai, pārmijām, radiosakariem un kustības organizēšanas norādījumiem.

4.d. Atgriezeniskās saites un kontroles mehānismi

4.d.1. LDz veiktās pārbaudes

WM mašīnists bija apguvis profesionālās zināšanas par iecirkni Jelgava - Rīga un Rīgas dzelzceļa mezglu un veiksmīgi nokārtojis pārbaudes braucienus iecirknī Jelgava - Rīga un Rīgas dzelzceļa mezglā, lai varētu veikt darba pienākumus.

4.d.2. VDzTI veiktās pārbaudes

VDzTI veica LDz drošības pārvaldības sistēmas dokumentācijas pārbaudi. Izvērtējot iesniegto dokumentāciju, VDzTI nekonstatēja sistēmiskās neatbilstības un izsniedza LDz drošības apliecību, tai skaitā manevru veikšanai publiskās un privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā.

5. Secinājumi

5.1. Konstatētie fakti

2025. gada 7. augustā Rīgas pasažieru stacijas Vagonu parka A parka V7 strupceļā dreizīnai tika sagatavots daļējs manevru maršruts līdz manevru luksoforam M7.

Pēc atļaujošā signāla atvēršanas luksoforā NV7 ESD pa radiosakariem informēja dreizīnas mašīnistu par sagatavoto maršrutu līdz manevru luksoforam M7.

Kustība no V7 strupceļa tika uzsākta apstākļos, kad radiosakaros nodotās informācijas uztveršana nebija savstarpēji apstiprināta.

Dreizīnas kustības laikā manevru luksoforā M7 dega aizliedzošs signāls – viena zila uguns.

Dreizīna pabrauca garām manevru luksoforam M7 ar aizliedzošu signālu un izbrauca uz aizņemtu maršrutu.

Ieraugot aizņemtu maršrutu, dreizīnas mašīnists veica pēkšņo bremzēšanu, tomēr pieejamais attālums un laiks nebija pietiekams, lai novērstu sadursmi.

Pēc manevru luksofora M7 pabraukšanas starp pārmijām Nr. 17 un Nr. 31 notika dreizīnas sānu sadursme ar elektrovilcienu.

Negadījumā bojāgājušo un ievainoto nebija.

Negadījuma rezultātā tika bojāta dreizīna, divi elektrovilcienu vagoni un sliežu ceļa infrastruktūra.

Negadījuma vietā veiktajās pārbaudēs tika konstatēta nestabila radiosakaru darbība.

Pēc negadījuma infrastruktūras pārvaldītājs veica pasākumus radiosakaru sistēmas darbības uzlabošanai.

5.2. Tiešais cēlonis

Drezīnas izbraukšana aiz manevru luksofora M7 ar aizliedzošu signālu un nokļūšana uz elektrovilcienu kustības maršruta, kā rezultātā notika sānu sadursme starp drezīnu un elektrovilcienu.

5.3. Veicinošie faktori

Situācijas uztveres un informācijas interpretācijas īpatnības, kuru ietekmē netika pareizi identificēta luksofora NV7 un turpmākās kustības kārtības nozīme.

Nepietiekami efektīva informācijas apmaiņa un savstarpējā kontrole pirms kustības uzsākšanas, jo netika nodrošināta radiosakarus sniegtās informācijas savstarpēja apstiprināšana.

Nepilnīga drezīnas apkalpes savstarpējā kontrole kustības uzsākšanas brīdī, jo netika pilnvērtīgi izmantota mašīnista un mašīnista palīga savstarpējā informācijas un signālu pārbaude.

Radiosakaru darbības nestabilitāte negadījuma vietā, kas samazināja iespēju savlaicīgi pārliecināties par nodotās informācijas uztveršanu un pareizu izpratni.

6. Drošības ieteikumi

Papildu drošības ieteikumi netika izstrādāti, jo uzreiz pēc negadījuma tika izdots steidzams drošības ieteikums.

Steidzams drošības ieteikums Nr. 2025-1

VAS “Latvijas dzelzceļš” (LDz) noteikt, ka Rīgas pasažieru stacijas dežurants aizliegts nosūtīt vai pieņemt vilcienus, kā arī sagatavot manevru maršrutu vilcienam (manevru sastāvam), ja šis maršruts krustojas ar manevrējošā vilces līdzekļa (manevru sastāva) iespējamo kustības turpinājumu, un stacijas dežurants nav saņēmis manevrējošā vilces līdzekļa mašīnista apstiprinājumu par tā apturēšanu pie luksofora ar aizliedzošu signālu. Izvērtēt, vai minētās procedūras ir jāievieš arī citās dzelzceļa stacijās.

5. Conclusions

5.1. Established Facts

On 7 August 2025, at Track V7 in Yard A of Riga Passenger Station, a partial shunting route was set for the draisine up to shunting signal M7.

After a proceed aspect had been displayed on signal NV7, the Station Duty Officer (SDO) informed the draisine driver by radio that the authorised route extended only as far as shunting signal M7.

The draisine departed from Track V7 under circumstances in which the information transmitted by radio had not been mutually confirmed between the Station Duty Officer and the draisine crew.

During the movement of the draisine, shunting signal M7 was displaying a stop aspect (single blue light).

The draisine passed shunting signal M7 while it was displaying a stop aspect and entered an occupied route.

Upon observing that the route ahead was occupied, the draisine driver initiated an emergency brake application. However, the available distance and time were insufficient to prevent the collision.

After passing shunting signal M7, a side collision occurred between the draisine and the EMU between Points No. 17 and No. 31.

There were no fatalities or injuries as a result of the accident.

The accident caused damage to the draisine, two EMU vehicles, and the railway infrastructure.

Tests carried out at the accident site identified unstable radio communication performance.

Following the accident, the infrastructure manager implemented measures to improve the reliability of the railway radio communication system.

5.2. Direct Cause

The draisine proceeded beyond shunting signal M7, which was displaying a stop aspect, and entered the route of the approaching EMU, resulting in a side collision between the draisine and the passenger train.

5.3. Contributing Factors

The characteristics of situation awareness and information interpretation resulted in the indication displayed by signal NV7 and the subsequent movement authority being interpreted in a manner that did not correspond to the actual operating conditions.

Information exchange and cross-checking prior to the commencement of movement were not sufficiently effective, as the information transmitted by radio was not mutually confirmed before the draisine departed.

The mutual cross-checking within the draisine crew at the time of departure was incomplete, as the verification of information and signal aspects between the driver and the assistant driver was not fully utilised.

The unstable performance of the radio communication system at the accident location reduced the opportunity to confirm the correct reception and understanding of operational information in a timely manner.

6. Safety Recommendations

No additional safety recommendations have been issued as part of this investigation, as an Urgent Safety Recommendation was issued immediately following the accident.

Urgent Safety Recommendation No. 2025-1

The investigation body recommended that JSC "Latvian Railways" (VAS Latvijas dzelzceļš – LDz) establish a procedure prohibiting the Station Duty Officer at Riga Passenger Station from dispatching or receiving trains, or from setting a shunting route for a train or shunting movement where that route conflicts with the potential continuation of a shunting movement, unless the Station Duty Officer has first received a positive confirmation from the driver of the shunting vehicle that it has come to a complete stop at a signal displaying a stop aspect.

Furthermore, the infrastructure manager was recommended to assess whether this operational procedure should be implemented at other railway stations within its network.

Investigator in charge

Jāzeps Luksts

20. July 2026.

Atbildīgais izmeklētājs

Jāzeps Luksts

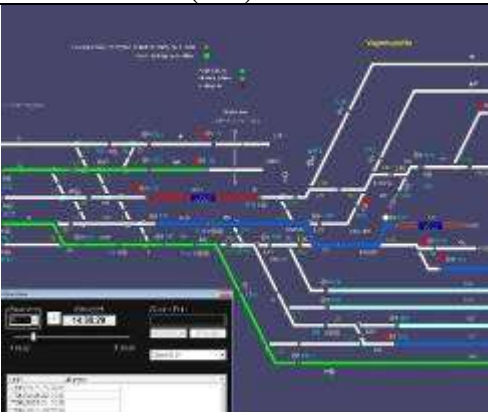
20.07.2026.

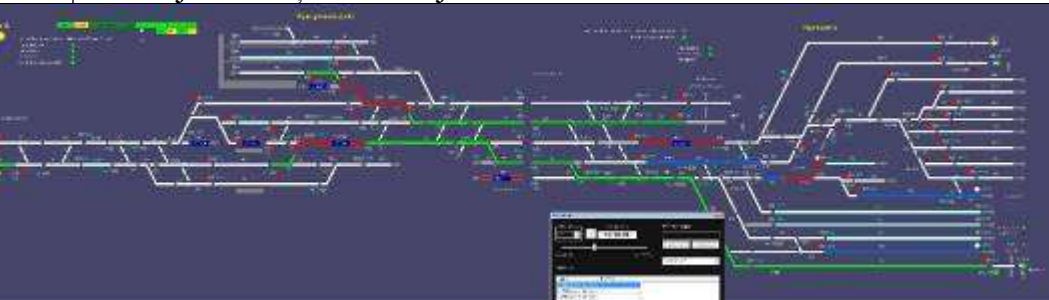
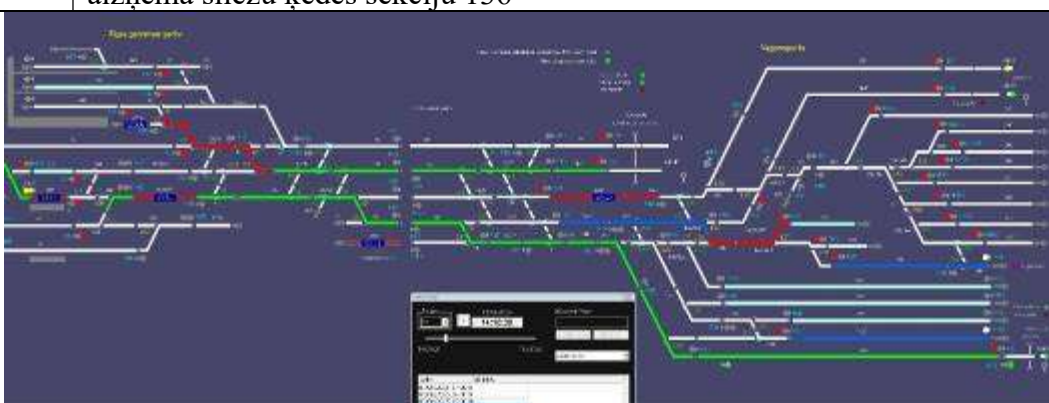
1. Pielikums.

Izraksts no Bombardier EBIScreen 2000 FEU automatizētas darba vietas

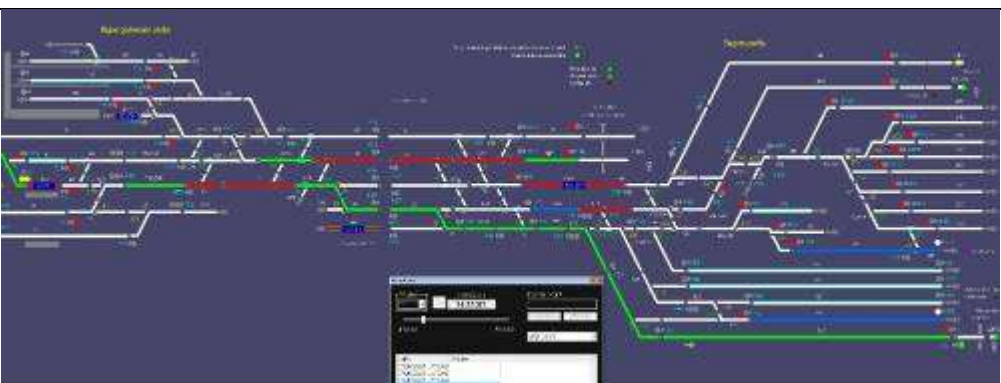
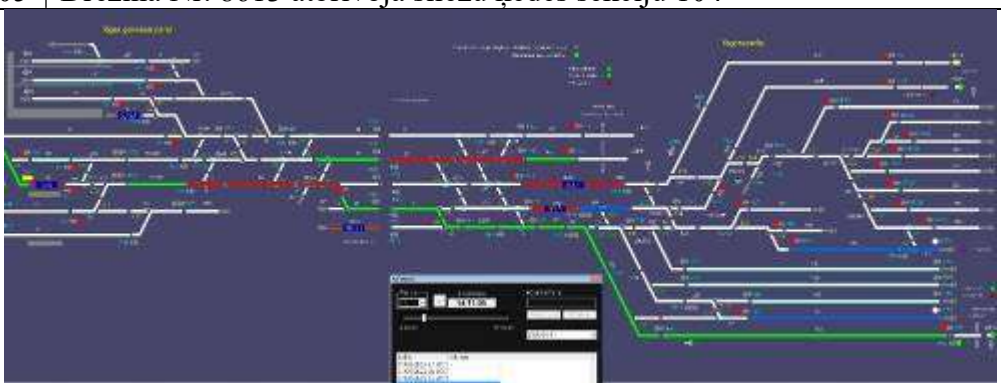
- ❖ Notikuma vieta - Rīgas pasažieru stacijas galvenais parks un Rīgas pasažieru stacijas Vagonu parka "A" parks
- ❖ Datums - 2025. gada. 7. augusts
- ❖ Laika periods - no plkst. 14.08 līdz 14.11

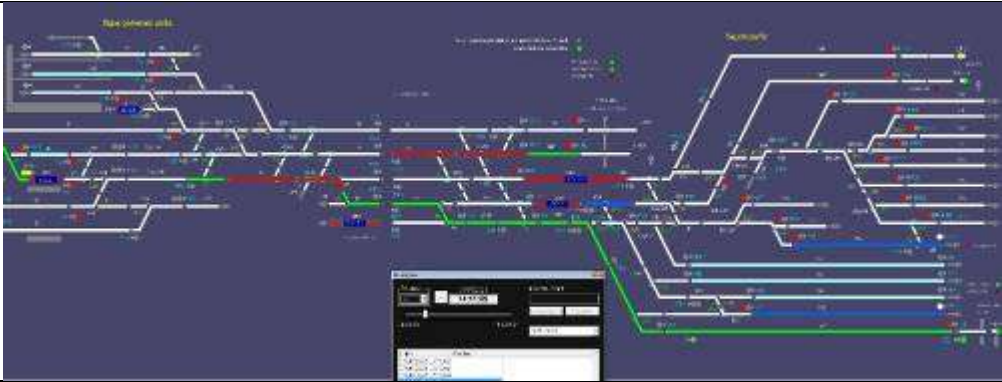
Notikumu gaita

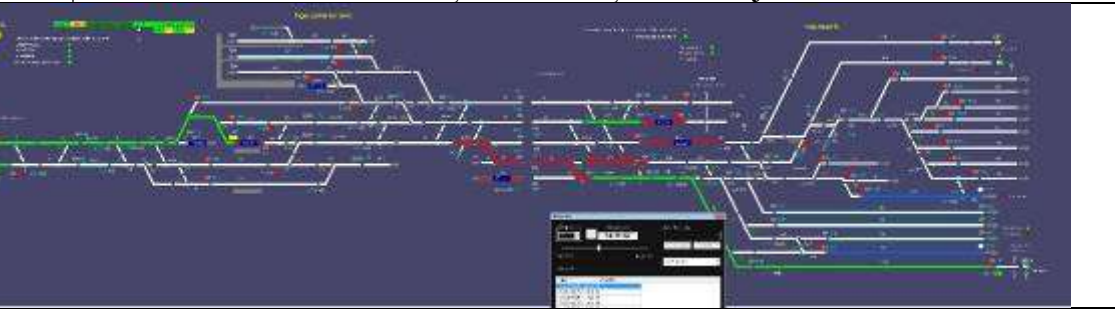
Plkst.	Notikums
14.08	Elektrovilciens Ev16-0020 Nr. 6234 atrodas uz 4. ceļa (4C)
14.08	Drezīna WM-15S-12 Nr. 8613 atrodas uz V7 strupceļa
14.08.19	Sagatavots vilcienu maršruts elektrovilcienam Nr. 6234 no izejas luksofora P4 līdz izejas luksoforam P5A no Rīgas pasažieru stacijas uz Vagonu parku
	
14.09.28	Sagatavots manevru maršruts drezīnai Nr. 8613 no izejas luksofora NV7 (balts) līdz manevru luksoforam M7 (zils)
	
14.10.03	Elektrovilciens Nr. 6234 pabruuca luksoforu P4 un aizņēma sliežu ķēžu sekcijas 109 un 111
	

14.10.14	Elektrovilciens Nr. 6234 aizņēma sliežu ķēdes sekciju 71/109P un atbrīvoja 4C
	
14.10.16	Drezīna Nr. 8613 pabrauca luksoforu NV7 un aizņēma sliežu ķēdes sekciju 122/124
	
14.10.20	Elektrovilciens Nr. 6234 atbrīvoja sliežu ķēdes sekciju 111. Drezīna Nr. 8613 atbrīvoja sliežu ķēdes sekciju V7C
	
14.10.30	Elektrovilciens Nr. 6234 atbrīvoja sliežu ķēdes sekciju 109. Drezīna Nr. 8613 aizņēma sliežu ķēdes sekciju 136
	
14.10.32	Drezīna Nr. 8613 atbrīvoja sliežu ķēdes sekciju 122/124
	

14.10.41	Drezīna Nr. 8613 aizņēma sliežu ķēdes sekciju 132/134
	
14.10.48	Elektrovilciens Nr. 6234 aizņēma sliežu ķēdes sekciju 71. Drezīna Nr. 8613 atbrīvoja sliežu ķēdes sekciju 136
	
14.10.52	Elektrovilciens Nr. 6234 aizņēma sliežu ķēdes sekciju 51. Drezīna Nr. 8613 aizņēma sliežu ķēdes sekciju 104
	
14.10.55	Drezīna Nr. 8613 atbrīvoja sliežu ķēdes sekciju 132/134
	
14.11.01	Elektrovilciens Nr. 6234 atbrīvoja sliežu ķēdes sekciju 71/109P

	
14.11.03	Drezīna Nr. 8613 aizņēma sliežu ķēdes sekciju IVAP
	
14.11.03	Elektrovilciens Nr. 6234 aizņēma sliežu ķēdes sekciju 35/41
	
14.11.05	Drezīna Nr. 8613 atbrīvoja sliežu ķēdes sekciju 104
	
14.11.09	Elektrovilciens Nr. 6234 atbrīvoja sliežu ķēdes sekciju 71

	
14.11.17	Elektrovilciens Nr. 6234 aizņēma sliežu ķēdes sekciju 33. <u>Drezīna Nr. 8613 pabrauca garam luksofora M7 aizliedzošo rādījumu (zils) un aizņēma sliežu ķēdes sekciju 3/17</u>
	
14.11.18	Drezīna Nr. 8613 atbrīvoja sliežu ķēdes sekciju IVAP
	
14.11.20	Elektrovilciens Nr. 6234 atbrīvoja sliežu ķēdes sekciju 51
	
14.11.25	Elektrovilciens Nr. 6234 aizņēma sliežu ķēdes sekciju 31

	
4.11.32	Elektrovilciens Nr. 6234 aizņēma sliežu ķēdes sekciju 29
	

2. pielikums.

Apziņošana par elektrovilcienu sadursmes ar drezīnu negadījumu

Laiks	Ziņotāja amats	Izsauktais abonents	Paziņojuma saturs
14.13	ESD Rīga pasažieru	DCD	Paziņoja, ka 8613 pabrauca garām manevru luksoforu M7, tiks noskaidrots, kas ir ar elektrovilcienu 6234
14.15	AS PV dispečers	DCDR	DCDR saņēma informāciju, ka no elektrovilcienu konduktora vārdiem drezīna iebrauca elektrovilcienu
14.15	ESD Rīga pasažieru	AS PV mašīnists	Piezvanīja mašīnistam pa mobilo tālruni un saņēma informāciju, ka ir nobraukšana no sliekšņa un cietušo nav
14.16	ESD Rīga pasažieru	DCD	Paziņoja par drezīnas ar elektrovilcienu sadursmi un nobraukšanu no sliekšņa
14.17	AS PV dispečers	DCDR	Saņēma informācija par cietušo sievieti un nepieciešamību izsaukt neatliekamo medicīnisku palīdzību
14.21	ESD Rīga pasažieru	AS PV mašīnists	Piezvanīja mašīnistam pa mobilo tālruni un saņēma precizējošu informāciju par to, ka elektrovilcienu sievietei ir saskrāpētas kājas un pieprasīja neatliekamo medicīnisku palīdzību
14.23	DCDR	Neatliekamā medicīniskā palīdzībai	DCDR pieprasīja izsaukt neatliekamo medicīnisku palīdzību, jo vilcienu ir cietušā sieviete
14.24	DGP	VDZTI	Rīga pasažieru stacija notika sadursme, drezīna iebrauca elektrovilcienā. Cietušo nav
14.25	DGP	Tehniskā inspekcija	Rīga pasažieru stacija notika sadursme, drezīna iebrauca elektrovilcienā. Cietušo nav
14.25	DGP	Tehniskās ekspluatācijas direktors	Rīga pasažieru stacija notika sadursme, drezīna iebrauca elektrovilcienā. Cietušo nav
14.29	DGP	Drošības direkcija	Rīga pasažieru stacija notika sadursme, drezīna iebrauca elektrovilcienā. Cietušo nav
14.30	DCDR	Neatliekamā medicīniskā palīdzība	Precizēja vilcienu atrašanās vietu un piebraukšanas orientierus - Daugavpils ielas un Kalupes ielas krustojuma rajonā, kur ir tehniskie vārti, lai iekļūtu negadījuma vietā
14.30	DGP	CA	Rīga pasažieru stacija notika sadursme, drezīna iebrauca elektrovilcienā. Cietušo nav
14.34	DCDR	LDz Apsardze	Rīga pasažieru stacija notika ceļinieku drezīnas sadursme ar elektrovilcienu 6234, Daugavpils ielas rajonā

2. pielikuma turpinājums

14.35	DCDR	VUGD	Paziņoja, ka Rīga pasažieru stacija notika sadursme elektrovilcienu 6234. VUGD darbinieks pieprasīja koordinātes uz ko DCDR pateica, ka uzreiz nevar pateikt. Uz ko VUGD darbinieks teica ka viņam jau ir informācija no neatliekamās medicīniskās palīdzības
14.36	DGP	Tehniskās ekspluatācijas direktors	Precizēja informāciju par negadījumu, nosaucot elektrovilcienu numuru, nosūtīšanas ceļu un to, ka drezīna pabrauca manevru luksoforu M7 ar aizliedzošu radījumu un notika sadursme
14.36	DGP	TNGIIB	Uzsāka ziņošanu, bet abonents pateica ka ir lietas kursa
14.38	VUGD	DCDR	VUGD darbinieks piezvanīja precizēt informāciju par negadījumu (par cietušiem, vai nav iespiesti cilvēku, par sadursmes iesaistīto ritošu sastāvu, vai nav vielu noplūdes).
14.41	LRN dispečers	DCDR	Izsauca DCDR un mēģināja uzzināt par notikušo uz ko saņēma atbildi, ka notika sadursme
14.42	DCDR	Energodispečeram	DCDR paziņoja, ka Rīga pasažieru stacija notika drezīnas sadursme ar elektrovilcienu 6234, Daugavpils ielas rajonā, sarunas precizēja, ka elektrovilciens ir atcelts, kontakttīklam bojājumu nav, ir ritošā sastāva bojājumi
14.48	DCDR	UGV-1	Izsauca UGV-1 dežurējošo darbinieku un deva rīkojumu uz palīdzības vilciena norīkojumu
14.51	DCDR	Šķīrotava manevru dispečers	DCDR paziņoja, ka plkst. 14.48 ir norīkots palīdzības vilciens un uzlika viņam kontrolēt palīdzības vilciena izbraukšanu
14.57	DCDR	Šķīrotava manevru dispečers	DCDR jautāja Šķīrotavas manevru dispečeram vai viņam ir manevru lokomotīve un saņēma atbildi, ka lokomotīves nav
14.57	DCDR	LEN 1 depo dežurants	DCDR paziņoja LEN 1 depo dežurantam par sadursmi Rīga pasažieru stacijā un pieprasīja lokomotīvi palīdzības vilcienam, izteicot cerību, ka palīdzības vilciena brigāde izbrauks ar automašīnu, bet lokomotīve būs nepieciešama
15.04	DCDR	UGV-3	DCDR izsauca UGV-3 dežurējošo darbinieku un deva rīkojumu uz palīdzības vilciena automašīnu norīkojumu
15.11	DCDR	LEN 1 depo dežurants	DCDR paziņoja LEN 1 depo dežurantam, ka lokomotīve palīdzības vilcienam nav nepieciešama, brauks ar autotransportu