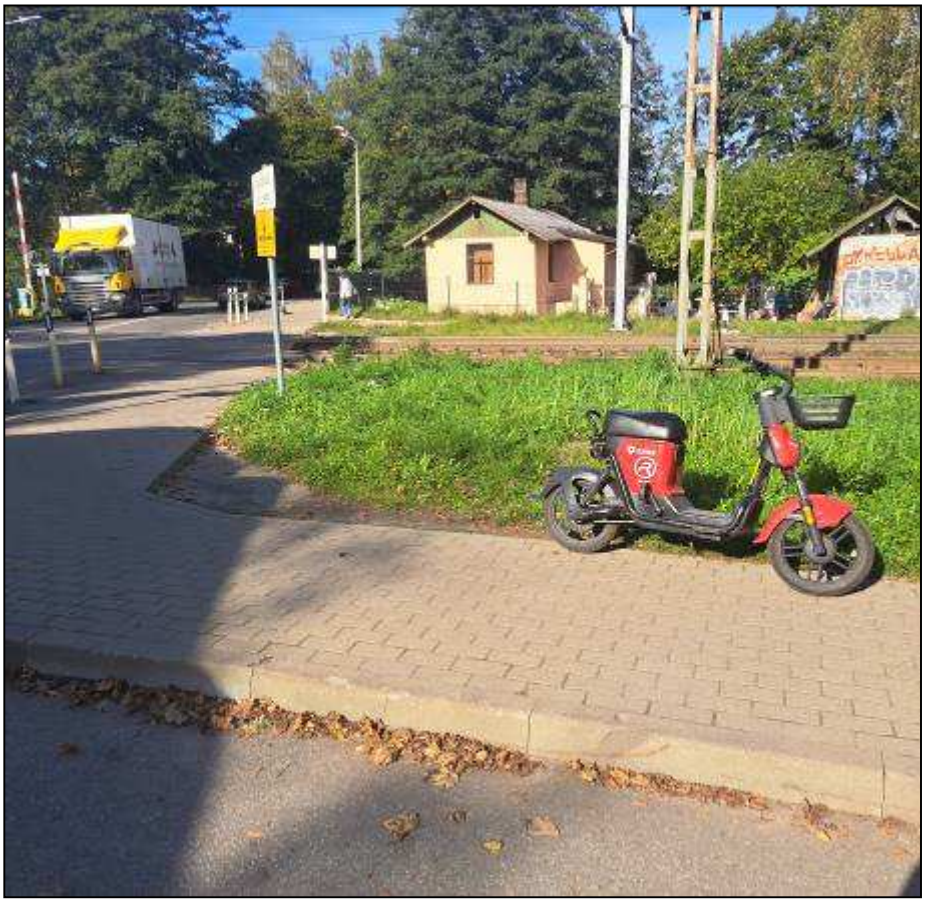
Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs

Brīvības iela 58, Rīga, LV-1011, tālr. 67288140, e-pasts: pasts@taiib.gov.lv , www.taiib.gov.lv

NOPIETNA DZELZCEĻA SATIKSMES NEGADĪJUMA IZMEKLĒŠANAS NOBEIGUMA ZIŅOJUMS Nr. 5-02/4-25

Nopietns negadījums uz dzelzceļa pārbrauktuves Nr. 910 2025. gada 1. oktobrī dzelzceļa posmā Zasulauks–Priedaine



2026

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). Noteikumos iekļautas tiesību normas, kas izriet no Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvas (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību (turpmāk – Direktīva (ES) 2016/798);
- Eiropas Komisijas 2020. gada 24. aprīļa īstenošanas Regulu (ES) 2020/572 par ziņojuma struktūru, kas jāievēro dzelzceļa negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas ziņojumos (turpmāk – Regula (ES) Nr. 2020/572).

Izmeklēšanas statuss

Izmeklēšanu veic neatkarīgi no tiesībaizsardzības un darba aizsardzības institūciju veiktas 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 vai citas Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestādes 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.: 67288140
Elektroniskā pasta adrese: pasts@taiib.gov.lv

SATURS

VISPĀRĪGĀ DAĻA ***2***

SAĪSINĀJUMU UN TERMINU SKAIDROJUMS ***7***

1. Kopsavilkums ***9***

2. Izmeklēšana un tās konteksts ***12***

2.1. Lēmums veikt izmeklēšanu *12*

2.2. Pamatojums lēmumam *12*

2.3. Izmeklēšanas joma un ierobežojumi *12*

2.4. Izmeklētāju grupas tehnisko spēju un funkciju apkopots apraksts *13*

2.5. Saziņa un apspriešanās ar negadījumā iesaistītajām personām vai subjektiem *13*

2.6. Iesaistīto subjektu nodrošinātā sadarbības līmeņa apraksts *14*

2.7. Apraksts par izmeklēšanas metodēm un paņēmieniem, kā arī analīzes metodēm, kas izmantotas, lai noskaidrotu ziņojumā minētos faktus un konstatējumus *14*

2.8. Apraksts par grūtībām un konkrētām problēmām, kas radās izmeklēšanas laikā *14*

2.9. Sadarbība ar tiesībaizsardzības iestādēm *15*

3. Negadījuma apraksts ***15***

3.a Negadījums un pamatinformācija *15*

3.a.1. Negadījuma veida apraksts *15*

3.a.2. Negadījuma datums, precīzs laiks un norises vieta *15*

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 *16*

3.a.4. Bojāgājušie, ievainotie cilvēki un materiālie zaudējumi *18*

3.a.5. Apraksts par citām sekām, tostarp par negadījuma ietekmi uz iesaistīto dalībnieku parasto darbību. *18*

3.a.6. Iesaistīto personu, to funkciju un iesaistīto subjektu identifikācija *18*

3.a.7. Vilciena apraksts, identifikatori un sastāvs, tostarp iesaistītais ritošais sastāvs un tā reģistrācijas numuri *19*

3.a.8. Infrastruktūras un signalizācijas sistēmas attiecīgo daļu apraksts – sliežu ceļa tips, pārmija, bloķēšana, signāls, vilciena aizsardzības sistēmas *20*

3.b. Notikumu faktuāls apraksts *22*

3.b.1. Tuvāko notikumu virkne, kas noveda līdz negadījumam: *22*

3.b.2. Notikumu virkne no negadījuma brīža līdz glābšanas dienestu darbības beigām: *24*

4. Negadījuma analīze ***26***

4.a. Funkcijas un pienākumi *26*

4.a.1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un Infrastruktūras pārvaldītājs *26*

4.a.2. Par apkopi atbildīgā(-ās) struktūrvienība(-as), apkopes darbnīcas un/vai citi apkopes pakalpojumu sniedzēji: *27*

4.a.3. Ritošā sastāva ražotāji vai citi dzelzceļa ražojumu piegādātāji: *28*

4.a.4. Valstu drošības iestādes un/vai Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra: *28*

4.a.5. Paziņotās struktūras, izraudzītās struktūras un/vai riska novērtēšanas struktūras: *28*

4.a.6. Sertifikācijas iestādes, kas sertificē 2. punktā minētās par apkopi atbildīgās struktūrvienības: *28*

4.a.7. Visas citas personas vai subjekti, kas saistīti ar atgadījumu, ir vai nav dokumentēti kādā no attiecīgajām drošības pārvaldības sistēmām vai minēti reģistrā vai attiecīgajā tiesiskajā regulējumā: *28*

4.b. Ritošais sastāvs un tehniskās iekārtas *29*

4.b.1. Faktori, kas izriet no ritošā sastāva, dzelzceļa infrastruktūras vai tehnisko iekārtu konstrukcijas *29*

4.b.2. Faktori, kas rodas, ierīkojot un nododot ekspluatācijā ritošo sastāvu, dzelzceļa infrastruktūru vai tehniskās iekārtas *31*

4.b.3. Faktori, kas saistīti ar ražotājiem vai citiem dzelzceļa ražojumu piegādātājiem *31*

4.b.4. Faktori, kas rodas ritošā sastāva vai tehnisko iekārtu apkopes un/vai pārveidošanas rezultātā *31*

4.b.5. Faktori, kas saistīti ar par apkopi atbildīgo struktūrvienību, apkopes darbnīcām un citiem apkopes pakalpojumu sniedzējiem *31*

4.b.6. Visi citi faktori vai sekas, ko uzskata par būtiskiem izmeklēšanas nolūkā *31*

4.c. Cilvēkfaktori *33*

4.c.1. Cilvēku individuālās īpašības: apmācība un pilnveidošanās, medicīniski un personiski apstākļi, iespējamais nogurums. *33*

Profesionālā pieredze un kvalifikācija *33*

Ar amata pienākumiem saistītās apmācības *33*

4.c.2. Darba faktori: *35*

4.c.3. Organizatoriskie faktori un uzdevumi: *37*

4.c.3.a. Personāla plānošana un darba slodze *37*

4.c.3.b. Komunikācija, informācijas aprite un komandas darbs *37*

4.c.3.c. Personāla atlase, kvalifikācija un kompetences uzturēšana *37*

4.c.3.d. Pienākumu, atbildības un darba uzdevumu noteikšana *38*

4.c.3.e. Darba izpildes uzraudzība un kontrole *38*

4.c.3.f. Organizācijas drošības kultūra un drošības pārvaldība *38*

4.c.4. Vides faktori: *38*

4.c.4.a. Darba vides apstākļi *38*

4.c.4.b. Laikapstākļi un ģeogrāfiskie apstākļi *38*

4.c.4.c. Atgadījuma vietā vai tās tuvumā veiktie darbi *38*

4.c.5. Visi citi faktori, kas ir būtiski 1., 2., 3. un 4. punktā minētās izmeklēšanas nolūkā: *39*

4.d. Atgriezeniskās saites un kontroles mehānismi, tostarp riska un drošības pārvaldība, kā arī uzraudzības procesi *39*

4.d.1. Attiecīgie tiesiskā regulējuma nosacījumi: *39*

4.d.2. Iesaistīto dalībnieku – dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, infrastruktūras pārvaldītāju, veikto riska novērtēšanas un uzraudzības darbību procesi, metodes, saturs un rezultāti, un Īstenošanas regulas (ES) Nr. 402/2013 (1) 6. pantā minētā neatkarīgā novērtējuma ziņojumi: *40*

4.d.3. Iesaistītā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma un infrastruktūras pārvaldītāja Drošības pārvaldības sistēma: *45*

4.d.3.1. Infrastruktūras pārvaldītājs *45*

4.d.3.2. Pārvadātājs. *45*

4.d.4. Par apkopi atbildīgās(-o) struktūrvienības(-u) un apkopes darbnīcu pārvaldības sistēma, tostarp funkcijas, kas noteiktas Direktīvas (ES) 2016/798 14. panta 3. punktā un III pielikumā un visos turpmākajos īstenošanas aktos: *46*

4.d.5. Valstu drošības iestāžu saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 17. pantu veiktās uzraudzības rezultāti: *47*

4.d.6. Aģentūras, valstu drošības iestāžu vai citu atbilstības izvērtēšanas struktūru piešķirtās atļaujas un sertifikāti un sagatavotie novērtējuma ziņojumi: *47*

4.d.7. Citi sistēmiski faktori: *47*

4.e. Līdzīgi iepriekšēji negadījumi *48*

5. Secinājums ***49***

5.a. Analīzes un secinājumu kopsavilkums par negadījuma cēloņiem *49*

5.b. Pēc negadījuma veiktie pasākumi *50*

5.c. Papildu novērojumi *57*

6. Drošības ieteikumi ***60***

SAĪSINĀJUMU UN TERMINU SKAIDROJUMS

GPS	Globālā pozicionēšanas sistēma
TNGIIB	Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs (Izmeklēšanas birojs)
VDzTI	Valsts Dzelzceļa tehniskā inspekcija
LDZ	Valsts akciju sabiedrība "Latvijas dzelzceļš"
ESD	Dzelzceļa stacijas dežurants
DCD	Vilcienu dispečers
BLOK-M	Vilciena kustības parametru reģistrācijas ierīce

apsargājamā pārbrauktuve	pārbrauktuve ar dežurējošo apkalpi, kuru izvieto attiecīgi aprīkotā telpā pie pārbrauktuves vai citā vietā, kas nodrošināta ar pārbrauktuves apkalpošanai nepieciešamajām tālvadības un videotehniskās kontroles ierīcēm
stacija	dzelzceļa infrastruktūras objektu kopums, kas aizņem noteiktu daļu no dzelzceļa zemes nodalījuma joslas un nodrošina dzelzceļa pārvadājumu operāciju veikšanu
pieturas punkts	vieta, kur apstājas vilciens. Tam nav ceļu izvērsuma, un tas paredzēts tikai pasažieru iekāpšanai un izkāpšanai
posms	ceļš starp divām blakus esošām stacijām
elektriskais skūteris	izmeklēšanas materiālos un personu paskaidrojumos lietots negadījumā iesaistītā transportlīdzekļa apzīmējums, kas šajā ziņojumā nav lietots kā juridiskās klasifikācijas termins. Negadījuma brīdī transportlīdzeklis bija vērtējams atbilstoši tobrīd spēkā esošajai Ceļu satiksmes likuma velosipēda definīcijai. Saskaņā ar SIA "RIDE" 24.03.2025. noteikumiem tas klasificējams, ka VET – vieglais elektriskais transportlīdzeklis. Savukārt no 2026. gada 1. februāra šāda veida transportlīdzeklis atbilstoši Ceļu satiksmes likuma terminoloģijai klasificējams kā pašgājējs velosipēds.
pēkšņā bremzēšana	bremzēšana iepriekš neparedzētos gadījumos, ja ritošais sastāvs ir nekavējoties jāaptur
dienesta bremzēšana	bremzēšana, lai vienmērīgi samazinātu ātrumu vai apturētu ritošo sastāvu iepriekš paredzētajā vietā
signāls	redzams vai dzirdams noteikts rīkojums vai norādījums, kas ir saistošs dzelzceļa darbiniekiem un citām personām, kas atrodas dzelzceļa zemes nodalījuma joslā vai tieši piedalās dzelzceļa satiksmē

bremzēšanas ceļš	attālums, kuru ritošais sastāvs nobrauc no bremžu iedarbināšanas brīža līdz pilnīgās apstāšanās brīdim
cēloņfaktors	jebkura darbība, bezdarbība, notikums vai apstāklis vai to apvienojums, kura labošana, novēršana vai nepieļaušana, visticamāk, novērstu attiecīgo atgadījumu (Regula (ES) Nr. 2020/572)
veicinošs faktors	jebkura darbība, bezdarbība, notikums vai apstāklis, kurš ietekmē atgadījumu, palielinot tā iespējamību, paātrinot tā ietekmi vai palielinot seku smagumu, bet kura novēršana nebūtu novērsusi attiecīgo atgadījumu (Regula (ES) Nr. 2020/572)
sistēmisks faktors	jebkurš cēlonisks vai veicinošs faktors, kam piemīt organizatorisks, pārvaldības, sabiedrisks vai reglamentējošs raksturs un kas nākotnē varētu ietekmēt līdzīgus un saistītus atgadījumus, tostarp jo īpaši tiesiskā regulējuma nosacījumi, drošības pārvaldības sistēmas izveide un piemērošana, personāla prasmes, procedūras un apkope (Regula (ES) Nr. 2020/572)
Iznomātājs	Sabiedrība ar ierobežotu atbildību "RIDE" – negadījumā iesaistītā elektriskā skūtera koplietošanas pakalpojuma sniedzējs
Nomnieks	mobilās aplikācijas "RIDE App" lietotājs, kurš/kura reģistrējies kā aplikācijas lietotājs un izmanto tās pakalpojumus
Koplīgums	Darba koplīgums ir rakstveida vienošanās starp darba devēju un darbinieku arodbiedrību vai darbinieku pilnvarotiem pārstāvjiem par darba tiesisko attiecību saturu, pušu savstarpējām tiesībām un pienākumiem, kā arī citiem ar darba tiesiskajām attiecībām saistītiem jautājumiem.

1. Kopsavilkums

Dzelzceļa satiksmes negadījums (turpmāk – negadījums) notika 2025. gada 1. oktobrī plkst. 18.00 ritošā sastāva kustības laikā uz dzelzceļa pārbrauktuves Nr.910 pie pieturas punkta (turpmāk – p.p.) Imanta dzelzceļa posmā Zasulauks – Priedaine. Negadījumā tika nāvīgi traumētas divas nepilngadīgās meitenes, kuras, šķērsojot dzelzceļa pārbrauktuvi ar elektrisko skūteri, pakļuva zem pasažieru vilciena Nr.6432M un guva letālas traumas.

Apsargājamā dzelzceļa pārbrauktuve Nr.910 ir aprīkota ar automātisko pārbrauktuvju signalizāciju, kas ieslēdz apstāšanās signālus autoceļa virzienā, un automātiskās barjeras ieņem slēgtu stāvokli tādu laiku pirms ritošā sastāva pienākšanas, lai autoceļa transportlīdzekļi varētu atbrīvot pārbrauktuvi. Automātiskā pārbrauktuvju signalizācija turpina darboties un automātiskās barjeras paliek slēgtā stāvoklī, kamēr ritošais sastāvs ir pilnīgi atbrīvojis pārbrauktuvi. Negadījuma brīdī gaismas signalizācija un barjeras darbojās, bet vienā pusē bija konstatēts akustiskās signalizācijas darbības traucējums, kuram netika konstatēta cēloniska saikne ar negadījumu. Pie pārbrauktuves redzamajā vietā bija izvietotas zīmes "Sargies vilciena", uz gājēju celiņa asfalta arī ir analogs uzraksts (sk. 1.att.)

a) Skats no Akācijas ielas puses

b) Skats no Rostokas ielas puses

1. att. Drošības zīmju un uzrakstu atrašanās vietas

Apsargājamo pārbrauktuvi negadījuma dienā apkalpoja dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja (LDZ) Sliežu ceļu pārvaldes pārbrauktuves dežurante. Pildot amata pienākumus, pārbrauktuves dežurante sagaidīja pasažieru vilcienu Nr.6432M no Jūrmalas puses, stāvot ar

seju pret tuvojošos vilcienu. Vilcienam tuvojoties dzelzceļa pārbrauktuvei, pārbrauktuves dežurante pamanīja, ka pa Zolitūdes ielu no Jūrmalas gatves puses pa gājēju celiņu lielā ātrumā šķērso pārbrauktuvi jaunietes ar elektrisko skūteri. Pārbrauktuve bija aizvērta un skanēja skaņas signāls. Pārbrauktuves dežurante padeva signālu ar signāltauri, bet jaunietes nereaģēja un turpināja kustību. Turpinot pārbrauktuves šķērsošanu, jaunietes nonāca pasažieru vilciena Nr.6432M kustības trajektorijā, kā rezultātā notika sadursme ar vilcienu. Pēc sadursmes elektrovilciens apstājās aiz pārbrauktuves zonas.

Pasažieru vilcienu Nr.6432M (elektrovilciens 16Ev Nr.0011, ražots 2023. gadā "Škoda vagonka a.s." rūpnīcā) vadīja vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) (turpmāk – elektrovilciena vadītājs) vienā personā. Vilcienā Nr.6432M pirms p.p. Imanta atradās 103 pasažieri. Šajā pieturas punktā bija paredzēta vilciena apstāšanās saskaņā ar kustības sarakstu. Elektrovilciena vadītājs, tuvojoties p.p. Imanta uzsāka vilciena dienesta bremzēšanu, vilciena kustības ātrumam esot 99 km/h, un dzelzceļa infrastruktūras noteiktajā vietā padeva brīdinājuma skaņas signālu ar maza skaļuma svilpi. Pēc tam elektrovilciena vadītājs pamanīja divas personas, kuras pa gājēju celiņu ar elektrisko skūteri bez apstāšanās šķērso dzelzceļa pārbrauktuvi, kas tajā laikā bija slēgta autotransporta un gājēju kustībai, un nereaģēja uz padoto skaņas signālu. Elektrovilciena vadītājs padeva liela skaļuma skaņas signālu (ar tauri) un veica pēkšņo bremzēšanu pie vilciena kustības ātruma 75 km/h, tomēr uzbraukšanu novērst neizdevās.

Cēloņfaktors

Cietušo personu iebraukšana dzelzceļa pārbrauktuves bīstamajā zonā un tās šķērsošana laikā, kad pārbrauktuves gaismas un skaņas signalizācija aizliedza šķērsošanu un pārbrauktuvei tuvojās pasažieru vilciens Nr. 6432M.

Veicinoši faktori

- Dzelzceļa pārbrauktuves šķērsošanas daļa nebija aprīkota ar fiziskiem risinājumiem, kas šķērsotājiem liktu mainīt kustības trajektoriju vai samazināt kustības ātrumu, tādējādi veicinot situācijas novērtēšanu un pārliecināšanos pirms sliežu šķērsošanas, ka vilciens netuvojas;
- Ierobežota tuvojošā vilciena redzamība no pieejas pārbrauktuvei, kas samazināja iespēju savlaicīgi vizuāli uztvert vilciena tuvošanos;
- Koplietošanas elektriskā skūtera nomas pakalpojuma piekļuves kontroles pasākumi negadījuma laikā nenodrošināja Iznomātāja noteiktā vecuma ierobežojuma efektīvu ievērošanu, kā rezultātā cietušajām personām bija iespējams iegūt piekļuvi negadījumā

izmantotajam koplietošanas transportlīdzeklim, lai gan Iznomātāja noteikumi tā izmantošanu personām līdz 18 gadu vecumam aizliedza.

Sistēmisks faktors

Negadījuma laikā spēkā esošajos normatīvajos aktos nebija noteiktas konkrētas prasības dzelzceļa pāreju minimālajam drošības aprīkojumam atkarībā no vilcienu kustības ātruma, vilciena redzamības un gājēju kustības intensitātes.

Izmeklēšanas gaitā identificētie cēloņfaktori un veicinošie faktori raksturo negadījuma rašanās mehānismu un drošības sistēmas darbību un nav uzskatāmi par personas vainas vai juridiskās atbildības konstatējumu.

Izmeklēšanas rezultātā izstrādāti trīs drošības ieteikumi.

Drošības ieteikumi attiecas uz:

- sistemātiskas dzelzceļa pārbrauktuvju apsekošanas pilnveidošanu un gājēju drošības aprīkojuma izvērtēšanu;
- pastāvīgas videonovērošanas nepieciešamības izvērtēšanu Imantas dzelzceļa pārbrauktuvē;
- paredzēto inženiertehnisko drošības pasākumu īstenošanu un to efektivitātes novērtēšanu, lai mazinātu neatļautas un nedrošas sliežu šķērsošanas risku un novērstu līdzīgu negadījumu atkārtošanos.

2. Izmeklēšana un tās konteksts

2.1. Lēmums veikt izmeklēšanu

Izmeklēšana tika uzsākta 2025. gada 14. oktobrī, Izmeklēšanas birojam izvērtējot negadījuma apstākļus un ņemot vērā negadījuma smagumu.

2.2. Pamatojums lēmumam

Lēmums par izmeklēšanas uzsākšanu pieņemts, pamatojoties uz MK noteikumu Nr. 334 23. punktu.

2.3. Izmeklēšanas joma un ierobežojumi

Izmeklēšana veikta, lai noskaidrotu visus dzelzceļa satiksmes negadījuma cēloņus un sekas, un 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.

Šis izmeklēšanas ziņojums satur datus, analīzi, secinājumus un drošības ieteikumus, kas iegūti izmeklēšanas gaitā, kuru veica Izmeklēšanas biroja direktora nozīmētais atbildīgais izmeklētājs.

Izmeklēšanas mērķis bija noteikt negadījuma apstākļus, identificēt cēloņfaktorus, veicinošos un sistēmiskos faktorus, kas noveda pie šī dzelzceļa satiksmes negadījuma.

Ziņojumā ietvertie secinājumi balstīti uz atbildīgā izmeklētāja konstatējumiem un iesaistīto pušu sniegto informāciju.

Izmeklēšana veikta neatkarīgi no jebkādas tiesu izmeklēšanas un nav bijusi vērsta uz vainas vai civiltiesiskās, kriminālās vai materiālās atbildības noteikšanu.

2.4. Izmeklētāju grupas tehnisko spēju un funkciju apkopots apraksts

Izmeklēšanu veica Izmeklēšanas biroja Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļas izmeklētājs Aleksandrs Dmitrijevs.

Izmeklētāju tiesības ir noteiktas Dzelzceļa likuma 33^1 pantā.

Izmeklēšanai nepieciešamo datu ieguves procesā bija iesaistīti citu valstu drošības izmeklēšanas biroju izmeklētāji.

Izmeklēšanas gaitā tika izpētīta šāda dokumentācija:

- Valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" (turpmāk – Infrastruktūras pārvaldītājs un akciju sabiedrības "Pasažieru vilciens" (turpmāk – Pārvadātājs) sagatavotie negadījuma izmeklēšanas materiāli;
- amata apraksti;
- personāla tehniskās apmācības plāni, žurnāli;
- sliežu ceļa tehniskās apkopes instrukcijas;
- drošības pārvaldības sistēma, drošības sertifikāti u.c.

2.5. Saziņa un apspriešanās ar negadījumā iesaistītajām personām vai subjektiem

Saziņa ar izmeklēšanā iesaistītajām pusēm tika nodrošināta gan institucionālā kārtībā, rakstiski nosūtot informāciju par izmeklēšanas uzsākšanu un pieprasot nepieciešamos dokumentus, gan arī operatīvai saziņai izmantojot elektronisko pastu un tālruni.

Izmeklēšanas laikā, veicot tehniskās pārbaudes, piedalījās Izmeklēšanas biroja un iesaistīto pušu pārstāvji.

Izmeklēšana tika veikta pārskatāmi, nodrošinot iesaistīto pušu iespēju sniegt informāciju, paust savu viedokli un tikt uzklausītām.

Veikta iegūtās informācijas precizēšana un apspriešana ar negadījumā iesaistītajām personām un organizācijām:

- Valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" Vilcienu kustības pārvalde;

- -Valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" Sliežu ceļu pārvalde;

- Akciju sabiedrības "Pasažieru vilciens" Tehniskās vadības departaments un Drošības pārvaldības sistēmas daļa.

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

- Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai (VDzTI);

- Valsts akciju sabiedrībai "Latvijas dzelzceļš" (Infrastruktūras pārvaldītājam);

- Akciju sabiedrībai "Pasažieru vilciens" (Pārvadātājam);

- Sabiedrībai ar ierobežotu atbildību "RIDE" (Iznomātājam);
- cietušo personu radiniekiem.

Saņemtie komentāri un priekšlikumi tika izvērtēti, un, ciktāl tie tika atzīti par pamatotiem un būtiskiem izmeklēšanas rezultātu precizēšanai, attiecīgi precizējumi tika veikti nobeiguma ziņojuma galīgajā redakcijā.

2.6. Iesaistīto subjektu nodrošinātā sadarbības līmeņa apraksts

Visas izmeklēšanas procesā iesaistītās puses sadarbojās ar Izmeklēšanas biroju, sniedzot pieprasīto informāciju un materiālus.

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

Lai noteiktu apstākļus, kas noveda pie notikuma, tika izmantotas individuālas un kolektīvas analīzes metodes datu izvērtēšanai un hipotēžu pārbaudei.

Izmeklēšanas gaitā tika izpētītas Infrastruktūras pārvaldītāja un Pārvadātāja drošības pārvaldības sistēmas, dokumentācija par sliežu ceļu un pārbrauktuvju uzturēšanu, elektrovilciena tehniskie raksturojumi, pasažieru vilciena kustības parametru atšifrēšanas detalizēts izraksts, iesaistīto darbinieku amata apraksti un paskaidrojumi. Tika izmantotas šādas izmeklēšanas metodes:

- apstākļu analīze, kas noveda pie notikuma;
- brīvas diskusijas ar iesaistīto personālu;
- elektrovilciena un pārbrauktuves iekārtu darbības datu analīze;
- iesaistītā personāla intervijas;
- negadījuma vietas apskate;
- foto un video materiālu izpēte;
- iesniegtās dokumentācijas izvērtēšana;
- saņemtas informācijas pareizības un patiesuma pārbaude.

Visi faktiskie dati, kas atspoguļo notikumus un apstākļus, kas izraisīja izskatāmo negadījumu, sīkāk izklāstīti šī Nobeiguma ziņojuma 3. sadaļā.

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

Izmeklēšanas laikā netika konstatētas būtiskas grūtības vai ierobežojumi, kas būtu ietekmējuši izmeklēšanas norisi vai secinājumus.

2.9. Sadarbība ar tiesībaizsardzības iestādēm

Negadījuma vietā, kā arī veicot izmeklēšanu, Izmeklēšanas biroja izmeklētājs sadarbojās ar Valsts policijas amatpersonām, veicot informācijas apmaiņu un koordinējot darbības tādā apjomā, kas nepieciešams neatkarīgas drošības izmeklēšanas veikšanai, ievērojot katras institūcijas kompetenci.

3. Negadījuma apraksts

3.a Negadījums un pamatinformācija

3.a.1. Negadījuma veida apraksts

Saskaņā ar MK noteikumu Nr. 334 9.1. un 10.3.3. apakšpunktu negadījums klasificējams kā nopietns negadījums uz regulējamas dzelzceļa pārbrauktuves, kur pārbrauktuves lietotājus brīdina un aizsargā ar ierīcēm, kuras aktivizē riteklis, tam tuvojoties pārbrauktuvei.

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

Negadījums notika 2025. gada 1. oktobrī plkst. 18.00 (sk. 2. att. un 3.att.). ritošā sastāva kustības laikā uz dzelzceļa pārbrauktuves Nr.910 pie p.p. Imanta dzelzceļa iecirknī Zasulauks – Priedaine, GPS koordinātas (apt.) - 56.950380, 23.998021 (Google maps).

2.att. Negadījuma vieta

3. att. Negadījuma vieta uz pārbrauktuves

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

2025. gada 1. oktobrī laika posmā no plkst. 17.00 līdz plkst. 19.00 novērojumu stacijā Rīga-Universitāte nokrišņu nebija un citas atmosfēras parādības netika novērotas.

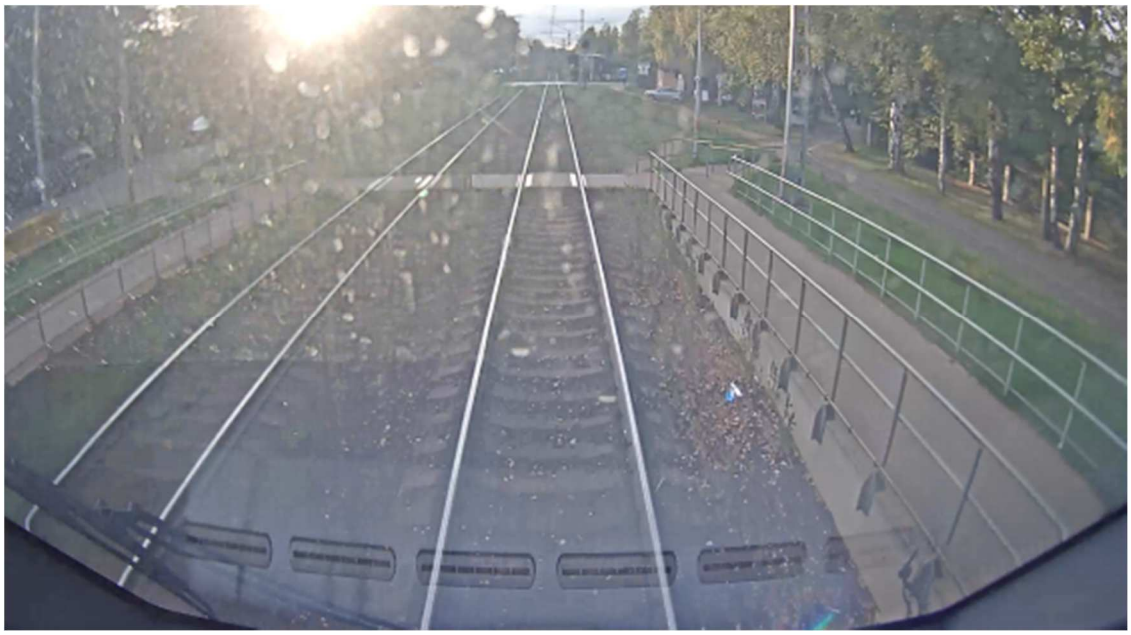
Rīga-Universitāte

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, rumbs	Stundas maksimālās vēja brāzmas, m/s
17.00-18.00	+11,6	+11,9	+12,1	2,8	A	5,7
18.00-19.00	+10,6	+11,3	+11,7	2,4	A	4,7

Rīga-Universitāte

Stunda	Stundas minimālā meteoroloģiskā redzamība, m	Stundas vidējā meteoroloģiskā redzamība, m	Mākoņu daudzums 1. līmenī stundas sākumā, okta	Mākoņu augstums 1. līmenī stundas sākumā, m
17.00-18.00	20000	20000	7	1330
18.00-19.00	20000	20000	3	6250

Aktuālā situācija ar laikapstākļiem dabā parādīta 4. att.



4.att. Laikapstākļi negadījuma vietā
(stopkadrs no vilciena Nr 6523M videoreģistratora ieraksta negadījuma dienā ap plkst. 17.59. Šis vilciens stāvēja p.p. Imanta)

LDZ bija izsniedzis sekojošo brīdinājumu visiem iesaistītajiem dzelzceļa infrastruktūras un Pārvadātāja darbiniekiem:

"01.10.2025. no plkst.08.00.00 līdz plkst.18.00.00 posmā Zasulauks - Priedaine 8. km 1. pk – 14. km 1. pk uz pāra un nepāra ceļiem darbojas brīdinājums "Nodrošināt īpašu uzmanību un biežāku vēstījuma signālu padošanu. Strādā ceļa brigāde. Strādā ceļa mašīna. Kontakttīkla balstu uzstādīšana."

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

Bojāgājušie:

Negadījuma rezultātā gāja bojā divas nepilngadīgas personas (turpmāk – Persona 1, Persona 2).

Materiālie zaudējumi*:

- Infrastruktūras pārvaldītājām materiālo zaudējumu nebija.
- Pārvadātājām materiālie zaudējumi bija 221,30 eiro.

(*- Zaudējumu apmēra noteikšana ir iesaistīto pušu atbildība, un Izmeklēšanas birojs nevar tikt iesaistīts nevienā darbībā, kas saistīta ar zaudējumu atlīdzināšanu vai vēlākām starpībām to novērtēšanā.).

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

Aizturēti vilcieni: Nr.6432M - 22 min., Nr.6528 - 52 min., Nr.6434 - 24 min., Nr.6436 - 6 min.

Pārtraukta vilcienu kustība pa II galveno sliežu ceļu 45 min.

Vilcienu kustība atjaunota plkst.18.45.

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

Apsargājamo (regulējamo) pārbrauktuvi Nr.910 pie p.p. Imanta dzelzceļa posmā Zasulauks – Priedaine apkalpoja LDZ Sliežu ceļu pārvaldes pārbrauktuves dežurante. Pārbrauktuves dežurantes amatā darbu uzsāka 2018. gada 2. janvārī. Darba stāžs dzelzceļa sistēmā negadījuma brīdī bija septiņi gadi un deviņi mēneši. Atpūtas periods pirms darba maiņas sākuma – 36 stundas.

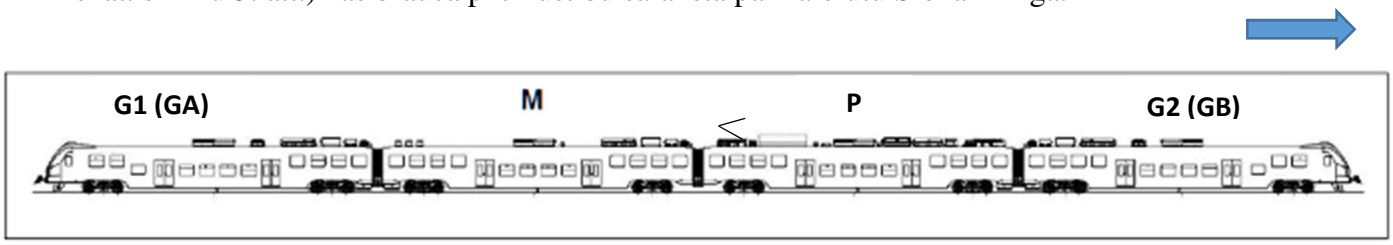
Elektrovilciena vadītājs – Pārvadātāja elektrovilciena mašīnists. Elektrovilciena vadītāja amatā darbu uzsāka 2021. gada 1. jūlijā. Darba stāžs dzelzceļa sistēmā (strādājot pie Pārvadātāja) – no 10.05.2017. līdz 31.05.2017. elektrovilciena mašīnista palīga dublieris; no 01.06.2017. līdz 30.06.2021. elektrovilciena mašīnista palīgs un no 01.07.2021. – elektrovilciena mašīnists. Negadījuma dienā vadīja pasažieru vilcienu Nr.6432M maršrutā Sloka - Rīga. Atpūtas periods pirms darba maiņas sākuma – 75,6 stundas.

Persona 1 – 2012. gada dzimusi meitene. Nepilngadīga. Vadīja elektrisko skūteri.

Persona 2 – 2012. gada dzimusi meitene. Nepilngadīga. Pasažiere.

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

Negadījumā bija iesaistīts pasažieru vilciens Nr.6432M (elektrovilciens 16Ev Nr.0011 skat. shēmu 5. att.) kas brauca pēc kustību saraksta pa maršrutu Sloka – Rīga.



Galvasvagons - G1 Nr. 94254116121-5	motorvagons - M Nr. 94254116 211-4	piekabvagons – P Nr. 94254116011-8	Galvasvagons - G2 Nr. 94254116122-3

5.att. Elektrovilciena 16Ev Nr.0011 shēma

16Ev elektrovilciena pamata tehniskie parametri:

- Ražots: "Škoda vagonka a.s.", 2023. gads
- Vilciena tips: elektrovilciens (EMU – Electric Multiple Unit)
- Sliežu platums: 1520 mm
- Vagonu skaits sastāvā: 4 vagoni
- Vilciena garums: 110 m
- Vilciena svars bez pasažieriem: 196 t
- Barošanas spriegums: 3 kV DC
- Maksimālais platums: 3430 mm
- Maksimālais augstums: 4560 mm
- Maksimālais projektētais ātrums: 160 km/h
- Pašreizējais ekspluatācijas ātrums Latvijā: līdz 120 km/h
- Sēdvietu skaits: 424
- Bremzētās masas procents: 137%

Saskaņā ar izziņu par elektrovilciena Nr. 16Ev-0011 vagonu starpremontu un tehnisko apkopju nobraukumiem uz negadījuma brīdi tie sastādīja:

Nr. p.k.	Remonta, tehniskās apkopes veids	Datums	Noskrējiens	Norma
1.	No uzbūves:	2023	289 465 km	
2.	No tehniskās apkopes EV			300 000 km
3.	No tehniskās apkopes EM	16.04.2025.	86 296 km	100 000 km
4.	No tehniskās apkopes EO	10.09.2025.	10 025 km	25 000 km
5.	No tehniskās apkopes BP	30.09.2025.	673 km	5 000 km

Saskaņā ar Vilciena kustības parametru atšifrēšanas izraksta datiem šim vilcienam kustības parametru reģistrācijas ierīce BLOK-M reģistrēja šādus parametrus:

Plkst. 17.34.41– vilciena atiešana no st. Sloka (pēc graf. 17.34). Plkst. 17.58.42 – posmā Priedaine – Zasulauks maksimālais ātrums 109 km/h. (saskaņā ar LDZ rīkojuma Nr.D-1.14./51-2021 pielikumu Nr.2 pieļaujamais ātrums 120 km/h pasažieru vilcieniem). Plkst. 17.59.53 – posmā Priedaine – Zasulauks. 8.km 3. pk. mašīnists signalizēja ar svilpi. Plkst. 17.59.58 – posmā Priedaine - Zasulauks 8.km 2.pk. mašīnists signalizēja ar tauri. Plkst. 17.59.59 – posmā Priedaine - Zasulauks 8.km 2.pk. pielietota pēkšņā bremzēšana: V- 75 km/h, bremzēšanas ceļš – 198 m. Vilciena pilnīgā apstāšanās plkst. 18.00.21.

Posmā Priedaine–Zasulauks noteiktais pasažieru vilcienu ātrums līdz 8. km 2/3 pk bija 120 km/h, savukārt pārbrauktuves Nr. 910 rajonā – 100 km/h. Vilciena kustības parametru reģistrācijas datos noteikto ātrumu pārsniegumi netika konstatēti.

3.a.8. Infrastruktūras un signalizācijas sistēmas attiecīgo daļu apraksts – sliežu ceļa tips, pārmija, bloķēšana, signāls, vilciena aizsardzības sistēmas

Pārbrauktuves raksturojums.

Pārbrauktuve atrodas Rīgas pilsētā, Zolitūdes ielā un šķērso divus galvenos sliežu ceļus dzelzceļa posmā Zasulauks - Priedaine 7,107 km (8.km 2.pk).

Pārbrauktuves redzamība vilciena mašīnistam no Zasulauka parka puses – 1000 m, no Priedaines stacijas puses 700 m.

Nepieciešamie dati par tās dzelzceļa infrastruktūras sastāvdaļām un ekspluatācijas īpatnībām izklāstīti spēkā esošajā "Vietējā instrukcija I kategorijas apsargājamās dzelzceļa pārbrauktuves apkalpošanai iecirknī Rīga – Tukums, 7,107 km (8.km 2.pk) (Rīga, Zolitūdes iela)" (izraksts):

Pārbrauktuvi visu diennakti apkalpo Ceļu distances Rīgas nodaļas pārbrauktuves dežurants.

Uz pārbrauktuves ierīkots drošības postenis.

Pārbrauktuve aprīkota ar:

- vadības pulti, kura atrodas uz posteņa balkona;
- vēstījuma un automātisko luksoforu signalizāciju;
- automātiskajām barjerām (turpmāk – barjeras), stāvoklis – atvērtas (paceltas), normālais;
- kurbuļiem barjeru pacelšanai ārkārtas situācijās (atrodas pārbrauktuves dežuranta

telpā);

- aizsprosta signalizāciju (aizsprosta luksoforiem "A1" un "A2");
- rezerves barjerām, kuras atrodas pārbrauktuves posteņa pagrabtelpā;
- autoceļu norobežojošām margām;
- ārējo elektrisko apgaismojumu un prožektoru ritošā sastāva apskatei;
- telefona sakariem ar Zasulauks - Tukums un Torņakalns – Jelgava iecirkņa vilcienu dispečeru, Bolderājas stacijas Zasulauka parka stacijas dežurantu un Priedaines stacijas dežurantu (turpmāk – ESD);
- radiosakariem ar vilcienu vilces līdzekļu vadītājiem;
- ritošā sastāva apakšējā gabarīta kontroles plāksnēm un iekārtām pārnēsājamo apstāšanās signālu uzstādīšanai.

Signalizācijas iekārtu raksturojums.

Pārbrauktuves signalizācija sāk darboties, vilcienam iebraucot tuvošanās iecirknī:

- nepāra vilcienam – aizņemot tuvošanās iecirkni aiz garāmejas luksofora Nr. 17 (1066 m attālumā no pārbrauktuves uz Zasulauka stacijas pusi);

- pāra vilcienam - aizņemot tuvošanās iecirkni aiz garāmejas luksofora Nr. 12 (1176 m attālumā no pārbrauktuves uz Priedaines stacijas pusi).

Vilcienam, lokomotīvei, saimniecības vilcienam, sliežu motortransportam vai divasu sliežu motortransportam, iebraucot pārbrauktuves tuvošanās iecirknī, sāk strādāt skaņas signāls, kurš uzstādīts zem vadības pults un pārbrauktuves luksoforos pārmaiņus iedegas mirgojošas sarkanas ugunis uz autoceļa pusi. Uz vadības pults iedegas attiecīgā sarkanā spuldzīte "Nepāra tuvošanās" vai "Pāra tuvošanās".

Pēc 14 – 16 sekundēm automātiskās barjeras aizveras (nonāk horizontālā stāvokli), skaņas signāls zem vadības pults pārtrauc strādāt un sāk darboties automātisko barjeru korpusos izvietotie skaņas signāli. Pēc vilciena aizbraukšanas pāri pārbrauktuvei, uz vadības pults nodziest attiecīgā sarkanā spuldzīte "Nepāra tuvošanās" vai "Pāra tuvošanās" un iedegas baltā. Automātiskās barjeras atveras un pārtrauc mirgot sarkanās signālugunis pārbrauktuves luksoforos.

Videonovērošanas sistēmas nav.

Dzelzceļa pārbrauktuve izvietota uz asfaltētā ceļa, kas šķērso sliežu ceļus ar slīpumu 65° leņķī.

3.b. Notikumu faktuāls apraksts

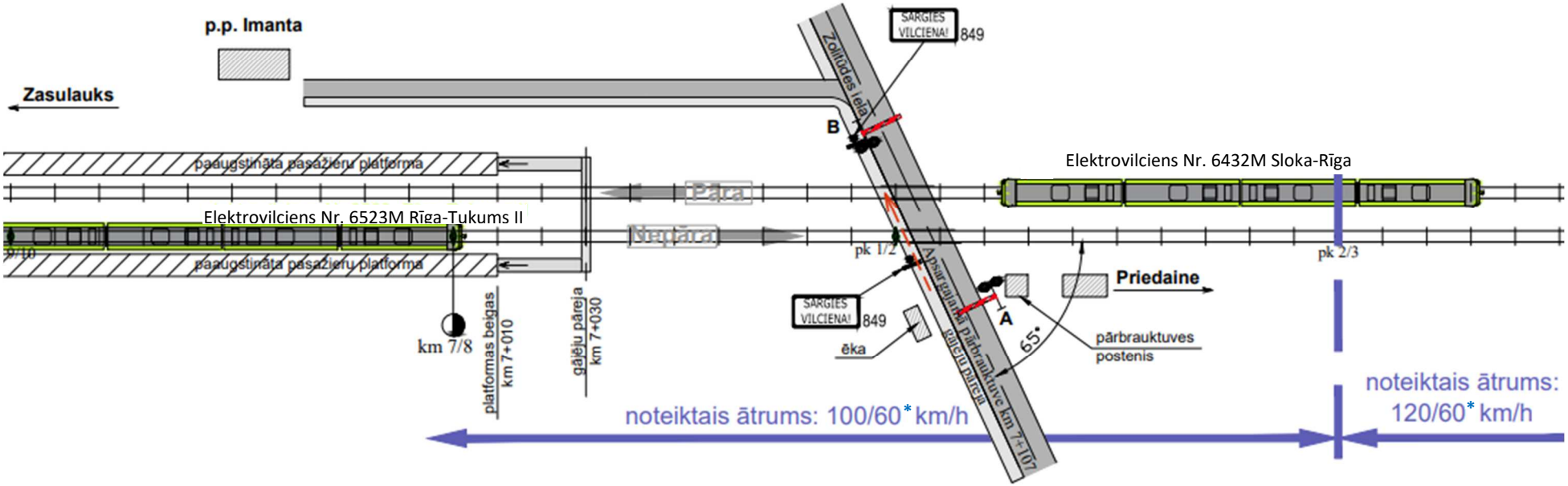
3.b.1. Tuvāko notikumu virkne, kas noveda līdz negadījumam:

2025. gada 1. oktobrī tieši pirms negadījuma uz dzelzceļa pārbrauktuves Nr.910 izveidojās šāda situācija (sk. 6. att.). Sakarā ar elektrovilciena Nr.6523M Rīga – Tukums II pienākšanu uz dzelzceļa pieturas punktu Imanta no Rīgas puses uz dzelzceļa pārbrauktuves autotransporta kustības pārtraukšanai bija ieslēgta skaņas un gaismas signalizācija un barjeras bija nolaistās. Uz p.p. Imanta bija gaidīts arī otrs vilciens Nr. 6432M Sloka – Rīga.

Persona 1 un Persona 2 ar nomāto elektrisko skūteri izbrauca uz dzelzceļa pārbrauktuves gājēju pārejas daļu no Imantas puses un turpināja kustību pārbrauktuves šķērsošanas virzienā, negaidot pārbrauktuves atbrīvošanu.

Pārbrauktuvi apkalpoja pārbrauktuves dežurante. Pēc viņas paskaidrojuma (izraksts) plkst.18.00 p.p. Imanta pienāca vilciens, kas brauca Jūrmalas virzienā. Plkst.18.01 stacijai Imanta tuvojās vilciens no Jūrmalas uz Rīgu. Viņa sagaidīja vilcienu no Jūrmalas puses, stāvot ar seju pret tuvojošos vilcienu. Kad vilciens bija gandrīz pie dzelzceļa pārbrauktuves, pamanīja, ka pa Zolitūdes ielu no Jūrmalas gatves puses, lielā ātrumā šķērso pārbrauktuvi jaunietes ar elektrisko skūteri. Pārbrauktuve bija aizvērta un skanēja skaņas signāls. Viņa padeva signālu ar signāltauri, bet jaunieši nereaģēja, pēc sekundes notika viņu sadursme ar vilcienu.

Elektrovilciena vadītājs savā paskaidrojumā norādīja, ka tuvojoties p.p. Imanta, jau bremzējot, ieraudzīja, ka uz pārbrauktuves no kreisās puses pēc vilciena gaitas pēkšņi izbrauca elektriskais skūteris ar divām meitenēm. Nekavējoties pielietoja pēkšņo bremzēšanu un padeva skaļo skaņas signālu. Lielā ātruma un mazā attāluma dēļ uzbraukumu novērst neizdevās.



6. att. Notikuma vietas shematiskā attēlošana (pirms sadursmes)

*ātrumi 100/60; 120/60 – pasažieru vilcieniem/kravas vilcieniem

3.b.2. Notikumu virkne no negadījuma brīža līdz glābšanas dienestu darbības beigām:

Pēc sadursmes elektrovilciens apstājās aiz pārbrauktuves zonas.

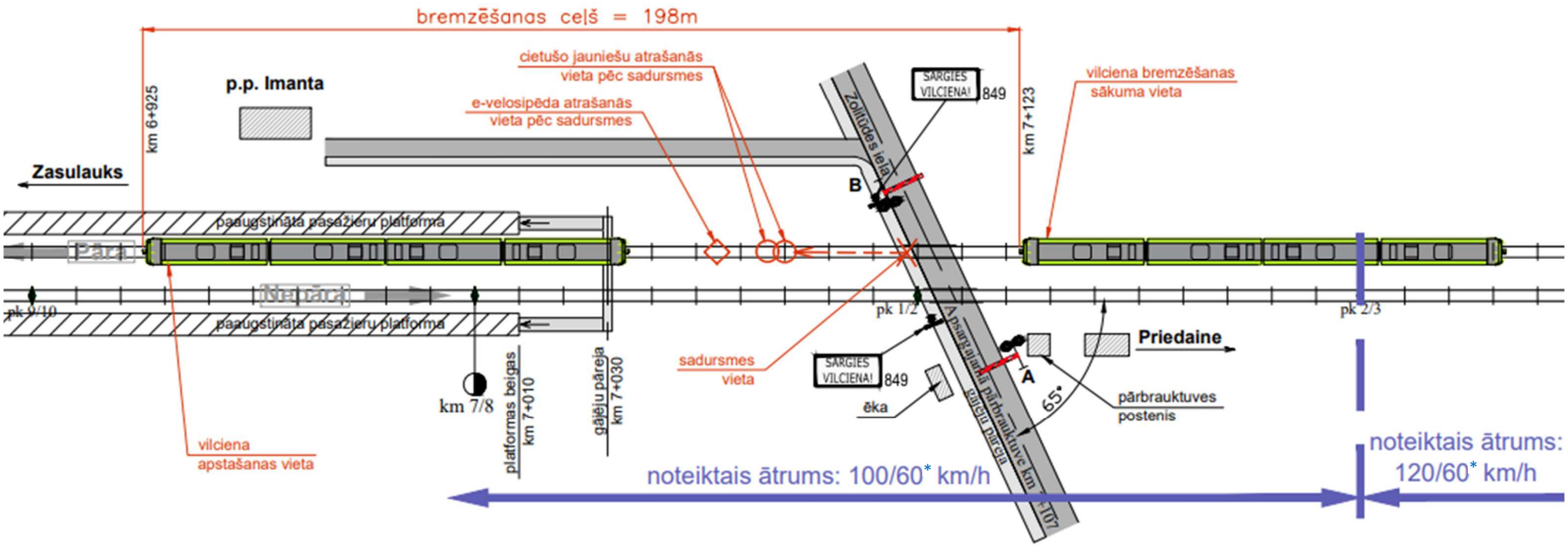
Uzreiz pēc pasažieru vilciena Nr.6432M apstāšanās mašīnists paziņoja vilcienu dispečeram, ka notika uzbraukšana cilvēkiem, divi bērni brauca ar elektrisko skūteri un par to, ka nepieciešama medicīniskā palīdzība uz pieturas punktu Imanta.

Savukārt DCD paziņoja par notikušo ārkārtas dienestam, kura darbinieki izsauca uz notikuma vietu neatliekamo medicīnisko palīdzību un policiju.

Notikuma vietas shematiskā attēlošana (pēc sadursmes) parādīta 7. att.

Vilciens bija aizturēts visu negadījuma apstākļu noskaidrošanai.

Pēc policijas darbinieka atļaujas saņemšanas pasažieru vilciens Nr. 6432M bija nosūtīts tālāk. Vilciena aizturēšanas laiks sastādīja 22 min.



7. att. Notikuma vietas shematiskā attēlošana (pēc sadursmes)

*ātrumi 100/60; 120/60 – pasažieru vilcieniem/kravas vilcieniem

4. Negadījuma analīze

Pamatojoties uz izmeklēšanas laikā iegūto informāciju un, lai noteiktu dzelzceļa satiksmes negadījuma cēloņus, kā arī identificētu drošības riskus un izstrādātu drošības ieteikumus līdzīgu negadījumu novēršanai nākotnē, izmeklēšana tika vērsta uz būtiskāko ar negadījumu saistīto apstākļu noskaidrošanu.

Izmeklēšanas laikā tika izvērtēts dzelzceļa pārbrauktuves tehniskais aprīkojums un infrastruktūra, tostarp pārbaudīts, vai pārbrauktuve bija aprīkota ar normatīvajiem aktiem atbilstošiem brīdinājuma līdzekļiem, vai signalizācijas un automatizācijas sistēmas negadījuma brīdī darbojās tehniski pareizi, vai brīdinājuma signāli tika aktivizēti savlaicīgi, kā arī analizēta redzamība pārbrauktuvē un citi infrastruktūras elementi, kas varēja ietekmēt satiksmes drošību.

Tika veikta vilciena tehniskā stāvokļa izvērtēšana, analizējot bremžu sistēmas darbību, vilciena kustības ātrumu attiecībā pret atļauto ātrumu konkrētajā infrastruktūras posmā, skaņas signālu izmantošanu, kā arī vilciena reģistratoru datos fiksēto informāciju.

Analizēta mašīnista rīcība pēc šķēršļa pamanīšanas, reakcijas laiks, normatīvo aktu un Pārvadātāja iekšējo instrukciju ievērošana, kā arī izvērtēts, vai konkrētajos apstākļos pastāvēja objektīva iespēja novērst sadursmi vai samazināt tās sekas.

Vienlaikus tika analizēti normatīvie un sistēmiskie aspekti, izvērtējot pārbrauktuves atbilstību spēkā esošajām drošības prasībām, kā arī nepieciešamību pilnveidot drošības pasākumus, tostarp pārbrauktuves aprīkojumu, satiksmes organizāciju vai citus drošības risinājumus.

Izmeklēšanas gaitā tika apkopoti un analizēti visi pieejamie pierādījumi, tostarp videonovērošanas ieraksti, vilciena videoreģistratora dati, notikuma vietā iegūtā informācija un citi tehniskie pierādījumi, lai objektīvi noskaidrotu negadījuma norisi un tā cēloņsakarības.

4.a. Funkcijas un pienākumi

4.a.1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un Infrastruktūras pārvaldītājs

Negadījumā bija iesaistīts Pārvadātāja darbinieks, elektrovilciena vadītājs, kurš vadīja pasažieru vilcienu Nr. 6432M maršrutā Sloka–Rīga.

Elektrovilciena vadītāja rīcību situācijā, kad vilciena kustības ceļā vai tā tuvumā atrodas cilvēks, dzīvnieks vai transportlīdzeklis, nosaka Pārvadātāja “Lokomotīvju brigāžu rīcības reglaments nestandarta situācijās” (turpmāk – reglaments).

Reglamenta XI nodaļas “Rīcība, ja vilciena ceļā negabarītā atrodas cilvēks, dzīvnieks vai transportlīdzeklis” 55. punktā noteikts, ka gadījumā, ja uz sliežu ceļa vai tā tuvumā, kas ietilpst vilciena kustības maršrutā, negabarītā atrodas cilvēks, dzīvnieks vai transportlīdzeklis, vilces

līdzekļa vadītājam jāveic noteikta darbību secība:

- saskaņā ar reglamenta 55.1. un 55.2. apakšpunktu vilces līdzekļa vadītājam vispirms jāpadod vēstījuma skaņas signāls (viens garš signāls). Ja uz padoto skaņas signālu neseko reakcija, jāpielieto avārijas bremzēšana un jāturpina padot vēstījuma skaņas signālu;
- reglamenta 55.3.–55.5. apakšpunktā noteikts pienākums nekavējoties informēt par notikušo citus vilcienu mašīnistus, izmantojot vilcienu radiosakarus, kā arī attiecīgo dzelzceļa satiksmes vadības personālu un Pārvadātāja Dispečeru centru;
- savukārt gadījumā, ja notikusi cilvēka traumēšana, reglamenta 55.6.–55.12. apakšpunktā noteikti turpmākie vilces līdzekļa vadītāja pienākumi, tostarp veikt notikuma vietas apskati, ziņot par apskates rezultātiem, pieprasīt Valsts policijas un neatliekamās medicīniskās palīdzības izsaukšanu, sadarboties ar Valsts policijas darbiniekiem, saņemt atļauju vilciena turpmākai kustībai un pēc darba beigām dokumentēt avārijas bremzēšanas lietošanas apstākļus un sagatavot paskaidrojumu par notikušo.

Pārbrauktuves dežuranta pienākumi

Negadījuma laikā apsargājamās dzelzceļa pārbrauktuves apkalpošanas funkcijas veica LDZ Sliežu ceļu pārvaldes darbiniece – pārbrauktuves dežurante.

Pārbrauktuves dežuranta pienākumi noteikti Sliežu ceļu pārvaldes vadītāja apstiprinātajā amata aprakstā, kā arī pārbrauktuves apkalpošanu reglamentējošajos normatīvajos un LDZ iekšējos normatīvajos aktos, un proti:

- pārbrauktuves aprīkojuma un iekārtu pārbaude, pārbrauktuves posteņa un teritorijas uzturēšana, kā arī paceļamo barjeru, to signālu, barjeru pacelšanas un nolaišanas iekārtu un brīdinājuma signālu pareizas darbības uzraudzība;
- darba laikā bija pastāvīgi jāatrodas savā darba vietā un, pārbrauktuvei tuvojoties vilcienam, pēc barjeru aizvēršanas jāpārliecinās, vai sliežu ceļi uz pārbrauktuves ir brīvi abos virzienos;
- garāmbraucošā ritošā sastāva novērošana un, konstatējot kustības drošību apdraudošu bojājumu, apstāšanās signāla došana, kā arī informācijas fiksēšana dežūru pieņemšanas un nodošanas un pārbrauktuves apskates žurnālā.

Izmeklēšanā uzmanība tika pievērsta tiem pārbrauktuves dežurantes amata pienākumiem, kas bija tieši saistīti ar pārbrauktuves stāvokļa un tās šķērsošanas zonas uzraudzību vilciena tuvošanās laikā, tostarp pienākumam pēc barjeru aizvēršanas pārliecināties, ka sliežu ceļi uz pārbrauktuves ir brīvi.

<u>4.a.2. Par apkopi atbildīgā(-ās) struktūrvienība(-as), apkopes darbnīcas un/vai citi apkopes</u>

pakalpojumu sniedzēji:

Izvērtētie dati liecina, ka elektrovilciena attiecīgo tehnisko apkopju noteiktie nobraukuma intervāli negadījuma brīdī nebija pārsniegti. Tādējādi izmeklēšanā nav konstatētas pazīmes, ka noteikto tehniskās apkopes intervālu neievērošana būtu varējusi ietekmēt negadījuma norisi.

4.a.3. Ritošā sastāva ražotāji vai citi dzelzceļa ražojumu piegādātāji:

Neattiecas. Izmeklēšanā netika konstatēti ar ritošā sastāva vai citu dzelzceļa ražojumu konstrukciju, izgatavošanu, piegādi vai tehnisko darbību saistīti apstākļi, kuru dēļ būtu nepieciešams vērtēt ritošā sastāva ražotāju vai cita dzelzceļa ražojuma piegādātāja darbību.

4.a.4. Valstu drošības iestādes un/vai Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra:

Latvijā valsts drošības iestādes funkcijas dzelzceļa jomā pilda VDzTI.

Atbilstoši Direktīvas (ES) 2016/798 16. un 17. pantam VDzTI kompetencē ietilpst dzelzceļa drošības uzraudzība, tostarp infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu drošības pārvaldības sistēmu piemērošanas un efektivitātes uzraudzība, kā arī citu Direktīvā noteikto valsts drošības iestādes funkciju īstenošana.

Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras (ERA) uzdevumi dzelzceļa drošības jomā ir noteikti Regulā (ES) 2016/796. ERA īsteno tai noteiktās funkcijas Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas drošības un savstarpējas izmantojamības jomā, tostarp sadarbojas ar valstu drošības iestādēm un izmeklēšanas struktūrām.

4.a.5. Paziņotās struktūras, izraudzītās struktūras un/vai riska novērtēšanas struktūras:

Neattiecas. Izmeklēšanas gaitā netika identificēti apstākļi, kuru dēļ būtu nepieciešams vērtēt paziņoto struktūru, izraudzīto struktūru vai riska novērtēšanas struktūru darbību saistībā ar negadījuma cēloņiem un veicinošajiem faktoriem.

4.a.6. Sertifikācijas iestādes, kas sertificē 2. punktā minētās par apkopi atbildīgās struktūrvienības:

Neattiecas. Izmeklēšanas gaitā netika identificēti apstākļi, kuru dēļ būtu nepieciešams vērtēt par apkopi atbildīgo struktūrvienību sertifikācijas iestāžu darbību saistībā ar negadījuma cēloņiem un veicinošajiem faktoriem.

4.a.7. Visas citas personas vai subjekti, kas saistīti ar atgadījumu, ir vai nav dokumentēti kādā no attiecīgajām drošības pārvaldības sistēmām vai minēti reģistrā vai attiecīgajā tiesiskajā regulējumā:

Negadījumā bija iesaistītās divas nepilngadīgas personas – ceļu satiksmes dalībnieces, kuras ar elektrisko skūteri šķērsoja dzelzceļa pārbrauktuvi. Uz minētajām personām neattiecas dzelzceļa

pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja drošības pārvaldības sistēmas prasības. Viņu dalība ceļu satiksmē un dzelzceļa pārbrauktuves šķērsošana vērtējama atbilstoši negadījuma laikā spēkā esošajam ceļu satiksmes un dzelzceļa pārbrauktuvju šķērsošanas tiesiskajam regulējumam.

4.b. Ritošais sastāvs un tehniskās iekārtas

Izmeklēšanas gaitā tika izvērtēts, vai negadījuma rašanos vai tā sekas varēja ietekmēt ritošā sastāva, dzelzceļa infrastruktūras vai tehnisko iekārtu konstrukcija, tehniskais stāvoklis, darbība, nodošana ekspluatācijā, ražošana, apkope vai pārveidošana, kā arī apstākļi, kas radušies, ierīkojot un nododot ekspluatācijā ritošo sastāvu, dzelzceļa infrastruktūru vai tehnisko iekārtu:

4.b.1. Faktori, kas izriet no ritošā sastāva, dzelzceļa infrastruktūras vai tehnisko iekārtu konstrukcijas

Izmeklēšanas gaitā tika izvērtēta elektrovilciena bremžu sistēmas darbība negadījuma laikā, tostarp vilciena reģistrētie ekspluatācijas dati, bremzēšanas sākuma ātrums, bremzēšanas ilgums un faktiskais bremzēšanas ceļš līdz vilciena pilnīgai apstāšanai.

Vilciena diagnostikas un reģistrācijas sistēmās netika konstatēti ieraksti par bremžu sistēmas darbības traucējumiem vai kļūmēm, kas negadījuma laikā varēja samazināt vilciena bremzēšanas efektivitāti. Izmeklēšanā iegūtā informācija neliecina arī par bremžu sistēmas tehnisku bojājumu vai neatbilstošu darbību.

Vilciena priekšgals bija apzīmēts ar trim lukturiem atbilstoši Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras ekspluatācijas noteikumu, kas apstiprināti ar VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes priekšsēdētāja 2023. gada 28. decembra rīkojumu Nr. D-1.14/94-2023, prasībām. Elektrovilciena ārējā apgaismojuma ierīces un skaņas signālierīces bija tehniskā kārtībā un darbojās bez konstatētiem traucējumiem.

Izmeklēšanas gaitā tika izvērtēti redzamības apstākļi gājējiem, kuri tuvojas dzelzceļa pārbrauktuvei pa Zolitūdes ielas gājēju celiņu no Jūrmalas gatves puses.

Tika konstatēts, ka no gājēju tuvošanās virziena redzamība uz dzelzceļa līniju ir daļēji ierobežota abos virzienos. Skatoties pa labi, redzamību ierobežo pārbrauktuves posteņa ēka. No aptuveni 11 m attāluma līdz I ceļa malējai sliedei posteņa ēka aizsedz daļu skata lauka gar dzelzceļa līniju, un tuvojošais vilciens kļūst pilnībā saskatāms tikai pēc skata līnijas atvēršanās gar ēkas malu (sk. 8. att.).

8.att. Redzamības apstākļi pa labi, aptuveni 11 m attāluma no I ceļa malējās sliedes

Skatoties pa kreisi, redzamību tuvošanās posmā ierobežo privātmājas žogs un tā tuvumā esošie apstādījumi. Žogs beidzas aptuveni 12 m attālumā no I ceļa malējās sliedes, pēc kā skata lauks gar dzelzceļa līniju pakāpeniski paplašinās (sk. 9. att.).

9.att. Redzamības apstākļi pa kreisi, aptuveni 11 m attāluma no I ceļa malējās sliedes

Analizējot redzamības apstākļus, konstatēts, ka no cietušo personu tuvošanās virziena iespēja savlaicīgi vizuāli uztvert vilciena tuvošanos bija daļēji ierobežota.

Lai gan aizliedzošā gaismas un akustiskā signalizācija negadījuma brīdī darbojās, vilciena redzamība veido papildu drošības barjeru. Ierobežotā redzamība samazināja šīs barjeras efektivitāti, tādēļ tā identificēta kā veicinošs faktors.

Izmeklēšanā konstatēts, ka negadījuma laikā pārbrauktuves akustiskās signalizācijas darbībā pastāvēja lokāls traucējums – nedarbojās akustiskais signāls pie aizsprostbarjeras “B” Rostokas ielas pusē. Vienlaikus pārējā pārbrauktuves brīdinājuma signalizācija darbojās.

Cietušo tuvošanās pusē darbojās pārbrauktuves gaismas signalizācija un akustiskā signalizācija, kas informēja par tuvojošos vilcienu un aizliedza uzsākt pārbrauktuves šķērsošanu.

Videomateriālos redzams, ka citi ceļu satiksmes dalībnieki bija apstājušies un gaidīja vilciena pabraukšanu, kas papildus apliecina, ka pārbrauktuves aizņemtais stāvoklis un brīdinājums par tuvojošos vilcienu bija uztverams.

Ņemot vērā, ka bojātais akustiskais signāls atradās pretējā pārbrauktuves pusē attiecībā pret cietušo personu tuvošanās virzienu, savukārt viņu tuvošanās pusē bija uztverama darbojošās gaismas un akustiskās signalizācijas sniegtā informācija, izmeklēšanā netika konstatēta cēloniska vai veicinoša saikne starp minēto akustiskās signalizācijas bojājumu un negadījuma rašanos.

4.b.2. Faktori, kas rodas, ierīkojot un nododot ekspluatācijā ritošo sastāvu, dzelzceļa infrastruktūru vai tehniskās iekārtas

Izmeklēšanā netika iegūti pierādījumi par tādiem trūkumiem vai neatbilstībām, kas būtu radušies ritošā sastāva, dzelzceļa infrastruktūras vai pārbrauktuves tehnisko iekārtu ierīkošanas vai nodošanas ekspluatācijā laikā un būtu izraisījuši negadījumu vai veicinājuši tā rašanos.

4.b.3. Faktori, kas saistīti ar ražotājiem vai citiem dzelzceļa ražojumu piegādātājiem

Izmeklēšanā netika konstatēti tādi ritošā sastāva, dzelzceļa infrastruktūras elementu vai tehnisko iekārtu ražošanas, piegādes vai to tehnisko risinājumu trūkumi, kas būtu izraisījuši negadījumu vai veicinājuši tā rašanos.

4.b.4. Faktori, kas rodas ritošā sastāva vai tehnisko iekārtu apkopes un/vai pārveidošanas rezultātā

Izmeklēšanas gaitā netika konstatēti tādi ritošā sastāva vai dzelzceļa pārbrauktuves tehnisko iekārtu apkopes trūkumi, savlaicīgi neveiktie apkopes darbi, neatbilstošie remontdarbi vai pārveidojumi, kas būtu ietekmējuši to darbību un izraisījuši negadījumu vai veicinājuši tā rašanos.

4.b.5. Faktori, kas saistīti ar par apkopi atbildīgo struktūrvienību, apkopes darbnīcām un citiem apkopes pakalpojumu sniedzējiem

Izmeklēšanā netika konstatēti apstākļi, kas liecinātu, ka par ritošā sastāva vai dzelzceļa tehnisko iekārtu apkopi atbildīgo struktūrvienību, apkopes darbnīcu vai citu apkopes pakalpojumu sniedzēju darbība vai bezdarbība būtu izraisījusi negadījumu vai veicinājusi tā rašanos.

4.b.6. Visi citi faktori vai sekas, ko uzskata par būtiskiem izmeklēšanas nolūkā

Izmeklēšanas gaitā papildus tika izvērtēti negadījumā izmantotā Iznomātāja iznomātā elektriskā skūtera izmantošanas nosacījumi, kā arī Iznomātāja ieviestie drošības un piekļuves kontroles pasākumi.

Uz elektriskā skūtera redzamā vietā bija izvietota informatīva uzlīme ar norādi, ka uz viena transportlīdzekļa vienlaikus aizliegts pārvietoties divām personām (sk. 10. att.).

10.att. Informatīvas uzlīmes atrašanās vieta uz elektriskā skūtera

Saskaņā ar Iznomātāja 2025. gada 24. martā apstiprinātajiem transportlīdzekļa lietošanas noteikumiem elektriskā skūtera (minētajos noteikumos VET – vieglais elektriskais transportlīdzeklis, 1.11.p.) izmantošana bija aizliegta personām, kuras jaunākas par 18 gadiem (5.5.1.p.), kā arī bija aizliegts uz viena transportlīdzekļa vienlaikus atrasties vairāk nekā vienai personai (5.5.3.p.).

Negadījuma brīdī transportlīdzeklis juridiski bija vērtējams atbilstoši tobrīd spēkā esošajai velosipēda definīcijai. Tas pats par sevi nenozīmēja vispārēju aizliegumu attiecīgā vecuma personai vadīt velosipēdu, ievērojot normatīvajos aktos noteiktos nosacījumus.

Izmeklēšanā tiek vērtēta drošības barjeru darbība un to nozīme negadījuma rašanās mehānismā. Negadījuma laikā Iznomātāja izmantotais piekļuves kontroles mehānisms nenodrošināja tā noteiktā vecuma ierobežojuma faktisku ievērošanu, kā rezultātā cietušajām personām bija iespējams iegūt piekļuvi negadījumā izmantotajam koplietošanas transportlīdzeklim.

Minēto apstākli apstiprina arī PTAC 2025. gada 13. oktobra pakalpojuma riska izvērtējums. PTAC konstatēja, ka, lai gan Iznomātāja distances līgumā transportlīdzekļa izmantošana personām, kuras jaunākas par 18 gadiem, bija aizliegta, lietotnē ievadīto dzimšanas datu pārbaude nenotika un braucienu faktiski varēja uzsākt arī nepilngadīga persona. PTAC secināja, ka šāds pakalpojuma sniegšanas veids rada nopietnu risku, un noteica nepieciešamību nodrošināt pakalpojuma saņēmēja identitātes un vecuma pārbaudi un pakalpojuma nepieejamību personām, kuras nav sasniegušas 18 gadu vecumu.

Ņemot vērā minēto, par veicinošu faktoru tiek atzīta Iznomātāja noteiktās preventīvās piekļuves kontroles neefektivitāte, kas konkrētajā gadījumā nenovērsa nepilngadīgu personu piekļuvi negadījumā izmantotajam koplietošanas transportlīdzeklim.

4.c. Cilvēkfaktori

Negadījuma izmeklēšana gaitā tika izskatīti šādi faktori, kas varēja ietekmēt traģisko seku rašanos, un proti:

4.c.1. Cilvēku individuālās īpašības: apmācība un pilnveidošanās, medicīniski un personiski apstākļi, iespējamais nogurums.

Tika izvērtēti cilvēkfaktori un organizatoriskie faktori, kas varēja ietekmēt negadījumā iesaistīto darbinieku darbības un pieņemtos lēmumus. Tostarp tika izvērtēta darbinieku profesionālā sagatavotība, darba pieredze, apmācība un zināšanu pārbaudes, atpūtas ilgums pirms darba uzsākšanas, kā arī izmeklēšanai pieejamā informācija par apstākļiem, kas varētu liecināt par noguruma vai citu individuālu faktoru iespējamu ietekmi uz darbinieku rīcību.

Izmeklēšanā šajā aspektā tika vērtēta pasažieru vilciena Nr. 6432M elektrovilciena vadītāja un Imantas dzelzceļa pārbrauktuves dežurantes profesionālā sagatavotība un darba apstākļi.

Elektrovilciena vadītājs

Negadījumā iesaistītā Pārvadātāja elektrovilciena vadītāja profesionālo pieredzi, apmācību un atpūtas ilgumu raksturo turpmāk norādītā informācija.

Profesionālā pieredze un kvalifikācija

Amats	Elektrovilciena vadītājs
Amatā kopš	01.07.2021.
Darba pieredze dzelzceļa sistēmā	AS "Pasažieru vilciens": 10.05.2017.–31.05.2017. — elektrovilciena mašīnista palīga dublieris; 01.06.2017.–30.06.2021. — elektrovilciena mašīnista palīgs; no 01.07.2021. — elektrovilciena vadītājs. 31.12.2024. – uzsāka strādāt ar 16Ev elektrovilcienu
Atpūtas ilgums pirms darba maiņas	75,6 stundas
Periodiskie amata eksāmeni	16Ev ritošā sastāva uzbūve — 23.12.2023.; iecirkņa Rīga–Tukums II infrastruktūra — 03.11.2023.

Ar amata pienākumiem saistītās apmācības

Datums	Apmācību saturs
04.02.2025.	Elektrovilciena bremžu vadīšanas īpatnības un pneimatiskās sistēmas darbība ziemas apstākļos; riteņpāru un reduktoru uzbūve; 16Ev sagatavošana evakuācijai izlādētas akumulatoru baterijas gadījumā; aktuālie operatīvie norādījumi.
13.03.2025.	16Ev Škoda elektrovilciena uzbūve un apkalpošana; praktiskās apmācības bojājumu novēršanai un rīcībai nestandarta situācijās; aktuālie operatīvie norādījumi.
23.04.2025.	Lokomotīvju brigāžu rīcības reglaments nestandarta situācijās; DMR vilcienu radiosakaru instrukcija; AS "Pasažieru vilciens" energopolitika; aktuālie operatīvie norādījumi.

Izmeklēšanā konstatēts, ka elektrovilciena vadītājam bija attiecīgā darba veikšanai nepieciešamā profesionālā kvalifikācija un pieredze. Pirms negadījuma viņš bija piedalījies periodiskajās apmācībās un zināšanu pārbaudēs, tostarp apmācībās par 16Ev elektrovilciena uzbūvi un apkalpošanu, bremžu vadīšanu un lokomotīvju brigāžu rīcību nestandarta situācijās.

2025. gada 23. aprīlī piedalījās apmācībās par Lokomotīvju brigāžu rīcības reglamentu nestandarta situācijās, tostarp par prasībām vilces līdzekļa vadītāja rīcībai gadījumos, kad vilciena kustības maršrutā vai tā tuvumā negabarītā atrodas cilvēks, dzīvnieks vai transportlīdzeklis.

Pirms darba maiņas elektrovilciena vadītāja atpūtas ilgums bija 75,6 stundas. Pirms darba maiņas sākuma elektrovilciena vadītājam tika veikta pārbaude alkohola koncentrācijas noteikšanai.

Izmeklēšanā tika pārbaudīti dati par elektrovilciena vadītāja profesionālo psihofizioloģisko piemērotību. 2023. gada 15. martā veiktajā pārbaudē viņam noteikta 1. profesionālās psihofizioloģiskās piemērotības grupa un viņš atzīts par piemērotu darbam par elektrovilciena vadītāju (mašīnistu). Atzinums derīgs līdz 2029. gada 14. martam. Pārbaudē bija novērtētas uzmanības apjoma un koncentrēšanās spējas, uzmanības pārslēgšanas ātrums, noturība pret traucējošiem faktoriem un stresu, modrība intensīvas kustības apstākļos, kā arī nervu sistēmas stabilitāte un stabila darbspēju dinamika.

Izmeklēšanā netika konstatēti apstākļi, kas liecinātu par elektrovilciena vadītāja profesionālās kvalifikācijas, darba pieredzes, apmācības vai atpūtas pirms darba maiņas nepietiekamību saistībā ar negadījumu.

Dzelzceļa pārbrauktuves dežurante

Negadījumā iesaistītās LDZ dzelzceļa pārbrauktuves dežurantes profesionālo pieredzi, apmācību un atpūtas ilgumu raksturo turpmāk norādītā informācija.

Profesionālā pieredze un kvalifikācija

Amats	Dzelzceļa pārbrauktuves dežurants
Amatā kopš	02.01.2018.
Darba pieredze dzelzceļa sistēmā	VAS “Latvijas dzelzceļš” no 02.01.2018. — dzelzceļa pārbrauktuves dežurante
Atpūtas ilgums pirms darba maiņas	36 stundas
Periodiskie amata eksāmeni	Dzelzceļa ekspluatācijas noteikumi (DEN) — 16.01.2024.

Ar amata pienākumiem saistītās apmācības

Datums	Apmācību saturs
30.05.2025.	Pirmās palīdzības sniegšana, LDZ Mācību centrs
20.06.2023.	Ugunsdrošība, LDZ Mācību centrs
12.04.2019.	Tehniskās ekspluatācijas noteikumi Ceļu distances darbiniekiem (4), LDZ Mācību centrs

Izmeklēšanā konstatēts, ka dzelzceļa pārbrauktuves dežurantei bija attiecīgā darba veikšanai nepieciešamā profesionālā sagatavotība un darba pieredze. Darbiniece dzelzceļa pārbrauktuves dežurantes amatā strādāja kopš 2018. gada 2. janvāra un bija nokārtojusi noteiktās zināšanu pārbaudes, kā arī piedalījusies ar amata pienākumu izpildi saistītajās apmācībās.

Pirms darba uzsākšanas pārbrauktuves dežurantes atpūtas ilgums bija 36 stundas. Izmeklēšanā iegūtā informācija neliecina, ka nepietiekama atpūta vai ar darba režīmu saistīts nogurums būtu ietekmējis dežurantes spēju veikt darba pienākumus.

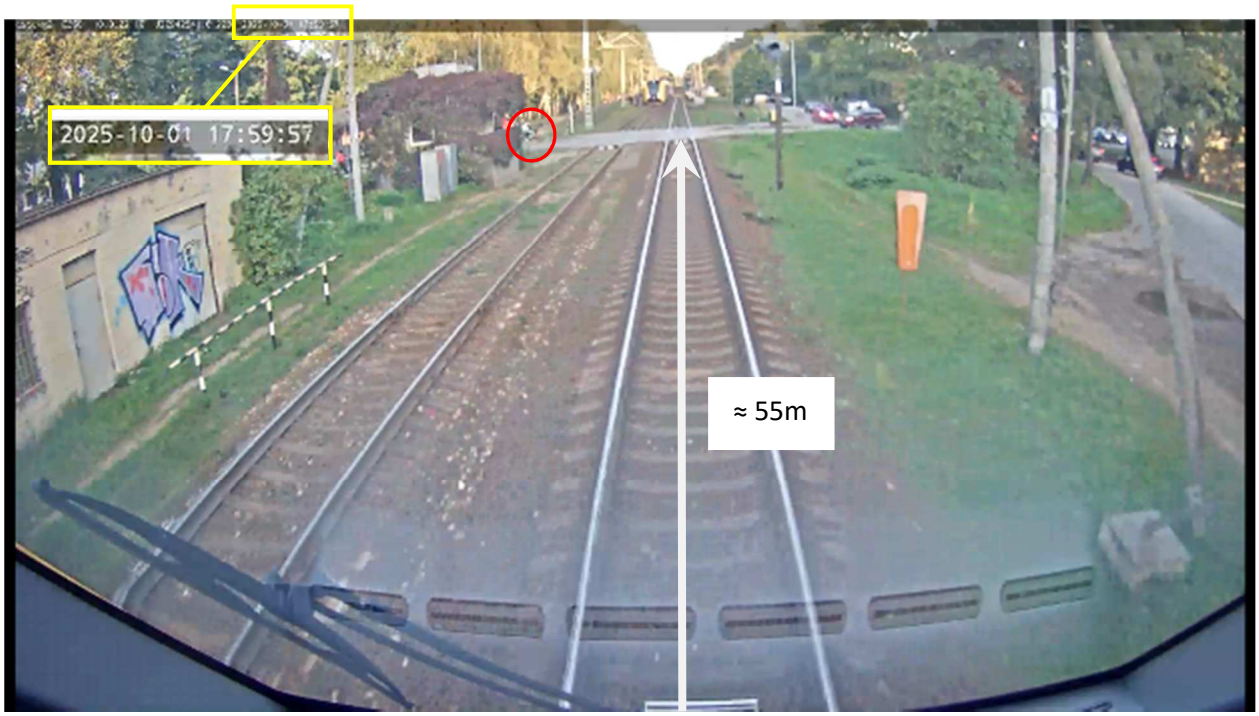
Izmeklēšanā netika iegūta informācija par tādiem medicīniskiem vai personiskiem apstākļiem, kas būtu varējuši negatīvi ietekmēt pārbrauktuves dežurantes rīcību negadījuma laikā.

Pamatojoties uz izmeklēšanā iegūto informāciju, netika konstatēti trūkumi pārbrauktuves dežurantes profesionālajā sagatavotībā, apmācībā vai atpūtas nodrošināšanā, kas būtu identificējami kā negadījuma cēloniskais vai veicinošais faktors.

4.c.2. Darba faktori:

Attiecībā uz elektrovilciena vadītāja darbībām tika izvērtēta vilciena vadīšana, tuvošanās dzelzceļa pārbrauktuvei, redzamības apstākļi no mašīnista darba vietas, uzmanības sadalījums, skaņas signālu izmantošana, bremzēšanas uzsākšana un iespējas reaģēt uz personu atrašanos vilciena kustības ceļā.

Pamatojoties uz vilciena kabīnē uzstādītā videoreģistratora ierakstu (sk. 11.att.) konstatēts, ka elektriskais skūteris ar Personu 1 un Personu 2 elektrovilciena vadītājam kļuva vizuāli pamanāms aptuveni plkst. 17.59.57. Jāņem vērā, ka videoreģistratora attēls precīzi neatspoguļo elektrovilciena vadītāja faktisko redzes lauku, jo videokamera ir novietota tiešā vējstikla tuvumā, savukārt vadītāja darba vieta atrodas tālāk no vējstikla. Līdz ar to videoreģistratora ierakstā fiksētais personu parādīšanās brīdis nav tieši pielīdzināms brīdim, kad tās kļuva vizuāli pamanāmas elektrovilciena vadītājam. Savukārt sadursmes brīdis videoreģistratorā piefiksēts plkst. 18.00.00. Tas nozīmē, ka elektrovilciena vadītājam bija aptuveni trīs sekundes, lai novērtētu situācijas bīstamību, pieņemtu lēmumu un veiktu attiecīgas darbības, proti, skaņas signāla padošanu un vilciena pēkšņas bremzēšanas aktivizēšanu.



11.att. Vilciena videoreģistratora fiksētā situācija pirms sadursmes (video stopkadrs).

Izmeklēšanā tika izvērtēta arī elektrovilciena vadītāja rīcības atbilstība Pārvadātāja Lokomotīvju brigāžu rīcības reglamenta nestandarta situācijās (turpmāk – Pārvadātāja reglaments) XI nodaļas prasībām. Pamatojoties uz vilciena notikumu reģistratora datiem, videoreģistratora ierakstiem, radiosakaru ierakstiem, mašīnista paskaidrojumu un citiem izmeklēšanas laikā iegūtajiem pierādījumiem, netika konstatētas atkāpes no reglamentā noteiktās rīcības. Elektrovilciena vadītājs padeva brīdinājuma skaņas signālu, nekavējoties pielietoja avārijas bremzēšanu un pēc vilciena apstāšanās veica Pārvadātāja reglamentā noteiktās darbības, kas saistītas ar negadījuma paziņošanu, notikuma vietas apskati un sadarbību ar operatīvajiem dienestiem.

Līdz ar to izmeklēšanā nav konstatēti apstākļi, kas liecinātu, ka elektrovilciena vadītāja rīcība negadījuma brīdī būtu ietekmējusi negadījuma iestāšanos vai tā seku smagumu.

Izmeklēšanā tika izvērtēta pārbrauktuves dežurantes rīcība un tās atbilstība amata aprakstā, pārbrauktuves apkalpošanas instrukcijā un citos Infrastruktūras pārvaldītāja iekšējos normatīvajos dokumentos noteiktajiem pienākumiem.

Saskaņā ar amata aprakstu pārbrauktuves dežurantei, pārbrauktuvei tuvojoties vilcienam, pēc barjeru aizvēršanas bija jāpārliecinās, vai sliežu ceļi uz pārbrauktuves ir brīvi abos virzienos, kā arī noteiktajā kārtībā jānovēro garāmbraucošais ritošais sastāvs.

Izmeklēšanā konstatēts, ka negadījuma brīdī pārbrauktuves dežurante atradās darba vietā un sagaidīja pasažieru vilcienu Nr. 6432M. Personas, kuras ar elektrisko skūteri tuvojās pārbrauktuvei un uzbrauca uz tās gājēju pārejas daļas, pārbrauktuves dežurante pamanīja brīdī, kad vilciens jau

atradās tiešā pārbrauktuves tuvumā. Konstatējot bīstamo situāciju, pārbrauktuves dežurante nekavējoties padeva brīdinājuma signālu ar signāltauri, tomēr personas uz šo signālu nereaģēja, un pēc īsa brīža notika sadursme.

Ņemot vērā ļoti īso laika intervālu no personu pamanīšanas līdz sadursmei un dežurantes rīcībā esošos brīdināšanas līdzekļus, izmeklēšanā netika konstatētas citas darbības, kuras viņa konkrētajos apstākļos būtu varējusi veikt, lai novērstu sadursmi.

4.c.3. Organizatoriskie faktori un uzdevumi:

Izmeklēšanas gaitā tika izvērtēts, vai negadījuma norisi vai tajā iesaistīto darbinieku rīcību varēja ietekmēt ar Pārvadātāja vai Infrastruktūras pārvaldītāja darba organizāciju saistīti faktori, tostarp personāla plānošana un darba slodze, pienākumu un atbildības sadalījums, savstarpējā komunikācija, darbinieku kompetences nodrošināšana, darba izpildes uzraudzība un organizācijās noteiktās drošības procedūras.

4.c.3.a. Personāla plānošana un darba slodze

Izmeklēšanā tika izvērtēta negadījumā iesaistīto darbinieku darba organizācija, darba un atpūtas režīms, kā arī darba slodze pirms negadījuma.

Iegūtā informācija neliecina, ka personāla plānošana, darba slodze vai darba un atpūtas režīms būtu nelabvēlīgi ietekmējis elektrovilciena vadītāja vai pārbrauktuves dežurantes spēju pienācīgi veikt viņiem noteiktos pienākumus.

4.c.3.b. Komunikācija, informācijas aprite un komandas darbs

Izmeklēšanā tika izvērtēta informācijas aprites un savstarpējās komunikācijas organizācija, kas attiecās uz vilciena kustības nodrošināšanu un apsargājamās dzelzceļa pārbrauktuves darbību.

Netika konstatēti trūkumi informācijas apritē vai savstarpējā komunikācijā starp iesaistītajiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem, kas būtu ietekmējuši negadījuma rašanos vai tā sekas.

4.c.3.c. Personāla atlase, kvalifikācija un kompetences uzturēšana

Izmeklēšanā tika pārbaudīts, vai negadījumā iesaistītajiem darbiniekiem bija attiecīgā amata pienākumu veikšanai nepieciešamā kvalifikācija, apmācība un kompetence.

Izmeklēšanā netika iegūti pierādījumi, ka darbinieku kvalifikācijas, apmācības vai kompetences nepietiekamība būtu bijusi negadījuma cēloniskais vai veicinošais faktors.

4.c.3.d. Pienākumu, atbildības un darba uzdevumu noteikšana

Elektrovilciena vadītāja un pārbrauktuves dežurantes pienākumi un rīcība attiecīgajās situācijās bija noteikta piemērojamajos normatīvajos aktos, amata aprakstos un iesaistīto organizāciju iekšējos normatīvajos dokumentos.

Izmeklēšanā netika konstatētas neskaidrības pienākumu vai atbildības sadalījumā, kas būtu tieši ietekmējušas negadījuma rašanos.

4.c.3.e. Darba izpildes uzraudzība un kontrole

Izmeklēšanā tika izvērtēti Pārvadātāja un Infrastruktūras pārvaldītāja noteiktie darbinieku darba izpildes uzraudzības un kontroles pasākumi.

Netika konstatēti pierādījumi, ka darba izpildes uzraudzības vai kontroles trūkumi būtu tieši ietekmējuši negadījuma rašanos.

4.c.3.f. Organizācijas drošības kultūra un drošības pārvaldība

Izmeklēšanas laikā tika vērtēts, vai organizatoriskā vide un drošības pārvaldības pieeja varēja ietekmēt iesaistīto darbinieku lēmumus vai rīcību.

Izmeklēšanā netika konstatēti tādi organizatoriskie faktori, kas būtu identificējami kā šā negadījuma cēloniskie vai veicinošie faktori.

4.c.4. Vides faktori:

4.c.4.a. Darba vides apstākļi

Izmeklēšanā netika konstatēti tādi darba vai vides apstākļi, kas būtu negatīvi ietekmējuši elektrovilciena vadītāja darba spējas, situācijas uztveri vai lēmumu pieņemšanu un būtu identificējami kā negadījuma cēloniskais vai veicinošais faktors.

4.c.4.b. Laikapstākļi un ģeogrāfiskie apstākļi

Negadījuma brīdī konstatētie meteoroloģiskie apstākļi neradīja tādus redzamības vai citus vides ierobežojumus, kas būtu uzskatāmi par negadījumu veicinošu faktoru.

4.c.4.c. Atgadījuma vietā vai tās tuvumā veiktie darbi.

Izmeklēšanā tika pārbaudīti arī elektrovilciena vadītājam pirms reisa un tā laikā izsniegtie brīdinājumi. Netika konstatēts, ka izsniegtajos brīdinājumos būtu ietverta informācija par apstākļiem, kas būtu tieši saistāmi ar negadījuma rašanos vai kas prasītu no vilces līdzekļa vadītāja citādu rīcību, tuvojoties Imantas p.p. dzelzceļa pārbrauktuvei.

4.c.5. Visi citi faktori, kas ir būtiski 1., 2., 3. un 4. punktā minētās izmeklēšanas nolūkā:

Izmeklēšanā tika ņemts vērā arī tas, ka dzelzceļa pārbrauktuve ir vide, kurā savstarpēji mijiedarbojas dzelzceļa sistēma un ceļu satiksmes dalībnieki, tostarp gājēji, velosipēdisti un mikromobilitātes līdzekļu lietotāji. Tādēļ tika vērtēta ne tikai atsevišķu personu rīcība, bet arī tas, vai pārbrauktuves infrastruktūra un tās ekspluatācijas organizācija pietiekami mazina paredzamas cilvēka kļūdas vai apzinātas nedrošas rīcības iespējamās sekas.

Izmeklēšanā iegūtā informācija par šiem apstākļiem tika ņemta vērā, nosakot negadījuma cēloniskos vai veicinošos faktorus un izvērtējot nepieciešamību izstrādāt drošības ieteikumus.

4.d. Atgriezeniskās saites un kontroles mehānismi, tostarp riska un drošības pārvaldība, kā arī uzraudzības procesi

4.d.1. Attiecīgie tiesiskā regulējuma nosacījumi:

Dzelzceļa sistēmas drošības pārvaldības pamatprincipi ir noteikti Direktīvā (ES) 2016/798 un Dzelzceļa likumā.

Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 36. pantu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem ir pienākums garantēt dzelzceļa satiksmes drošību.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji dzelzceļa satiksmes drošību nodrošina, izmantojot Drošības pārvaldības sistēmu, kuras ietvaros tiek identificēti ar to darbību saistītie apdraudējumi, novērtēti un kontrolēti riski, uzraudzīta drošības pasākumu efektivitāte, analizēti negadījumi un starpgadījumi, kā arī nepieciešamības gadījumā noteikti korektīvie un preventīvie pasākumi.

Prasības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju Drošības pārvaldības sistēmām nosaka Komisijas 2018. gada 8 marta Deleģētā regula (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 (turpmāk – regula (ES) 2018/762), tostarp attiecībā uz risku identificēšanu un novērtēšanu, ekspluatācijas plānošanu un kontroli, darbības uzraudzību, iekšējo revīziju, negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanu, kā arī uz Drošības pārvaldības sistēmas pastāvīgu pilnveidošanu.

Gadījumos, kad tiek veiktas tehniskas, ekspluatācijas vai organizatoriskas izmaiņas, kuru ietekme uz dzelzceļa sistēmas drošību ir jānovērtē, riska pārvaldības procesam piemēro Komisijas 2013. gada 30. aprīļa Īstenošanas regulā (ES) Nr. 402/2013 par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai un par Regulas (EK) Nr. 352/2009 atcelšanu noteikto kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai.

Minētais tiesiskais regulējums paredz, ka drošības pārvaldība nav ierobežojama tikai ar

normatīvajās prasībās noteikto tehnisko un ekspluatācijas prasību izpildi, bet ietver arī sistēmātisku informācijas par apdraudējumiem, negadījumiem, starpgadījumiem un citiem ar drošību saistītiem notikumiem iegūšanu un analīzi, risku pārskatīšanu un nepieciešamo drošības uzlabošanas pasākumu noteikšanu.

4.d.2. Iesaistīto dalībnieku – dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, infrastruktūras pārvaldītāju, veikto riska novērtēšanas un uzraudzības darbību procesi, metodes, saturs un rezultāti, un Īstenošanas regulas (ES) Nr. 402/2013 (1) 6. pantā minētā neatkarīgā novērtējuma ziņojumi:

Infrastruktūras pārvaldītājs

Izmeklēšanas gaitā tika izvērtēta LDZ Drošības pārvaldības sistēma attiecībā uz risku identificēšanu, novērtēšanu, kontroli un uzraudzību, kā arī šis sistēmas ietvaros noteiktajiem atgriezeniskās saites un nepārtrauktas pilnveidošanas mehānismiem.

Saskaņā ar LDZ Drošības pārvaldības sistēmas rokasgrāmatu sistēmas mērķis ir noteikt strukturētu pieeju, pasākumus un procedūras, lai garantētu uzņēmuma darbības drošu pārvaldību un nodrošinātu, ka tiek apzināti ar uzņēmuma darbību saistītie apdraudējumi un pastāvīgi pārvaldīti no tiem izrietošie riski.

LDZ risku pārvaldības process ir noteikts kā nepārtraukts un regulārs process, kas ietver:

– risku identificēšanu;

– risku novērtēšanu;

– risku mazināšanas un kontroles pasākumu noteikšanu un īstenošanu;

– ziņošanu par riskiem;

– risku vadības procesa koordinēšanu un kontroli.

Drošības risku identificēšanas procesā paredzēts konstatēt dzelzceļa satiksmes negadījumus un apdraudējumus, kuri potenciāli var ietekmēt pasažieru, darbinieku, dzelzceļa pārbrauktuvju lietotāju, gājēju vai citu trešo personu veselību un dzīvību un kurus tieši vai netieši var ietekmēt infrastruktūras pārvaldītāja darbība.

Drošības risku un noteikto drošības pasākumu efektivitātes uzraudzībai LDZ ir noteikta Satiksmes drošības pārraudzības stratēģija. Uzraudzības procesa mērķis ir pārbaudīt, vai drošības pārvaldības sistēmas procesi un procedūras, tostarp ekspluatācijas, organizatoriskie un tehniskie riska kontroles pasākumi, tiek pareizi piemēroti un ir efektīvi, savlaicīgi konstatēt novirzes no plānotajiem rezultātiem un nepieciešamības gadījumā noteikt preventīvus vai korektīvus pasākumus un izvērtēt to efektivitāti.

Uzraudzības procesā par informācijas avotiem un metodēm tiek izmantota negadījumu un incidentu analīze, infrastruktūras bojājumu un atteiču analīze, dzelzceļa negadījumu izmeklēšanas rezultāti, infrastruktūras un tehnisko iekārtu apskates un pārbaudes, Drošības pārvaldības sistēmas

dokumentācijas pārbaudes, iekšējās revīzijas un auditi, kā arī tehnoloģisko procesu izpildes kontrole.

LDZ struktūras periodiski izvērtē satiksmes drošības stāvokli, savukārt Tehniskā inspekcija sagatavo satiksmes drošības stāvokļa pārskatus, kuros apkopo un analizē datus par dzelzceļa satiksmes negadījumiem un citiem drošības rādītājiem un sniedz ieteikumus drošības stāvokļa uzlabošanai. Drošības pasākumu plāni tiek izstrādāti, ņemot vērā iepriekšējo periodu drošības rādītājus, pārvaldītos riskus un to tendences, negadījumu cēloņus, uzraudzības procesā konstatētos trūkumus, infrastruktūras tehnisko stāvokli un citus drošību ietekmējošus apstākļus.

Drošības pārvaldības sistēma paredz arī atgriezeniskās saites mehānismu no dzelzceļa negadījumiem un starpgadījumiem. Tehniskā inspekcija periodiski sagatavo satiksmes drošības stāvokļa pārskatus, kuros tiek analizēti notikušie dzelzceļa negadījumi, to cēloņi un noteiktie drošības pasākumi, kā arī sniegtas rekomendācijas turpmākai satiksmes drošības uzlabošanai. Konstatējot neatbilstības vai nepieciešamību pēc uzlabojumiem, tiek noteikti atbildīgie, pasākumu izpildes termiņi un veikta to īstenošanas kontrole.

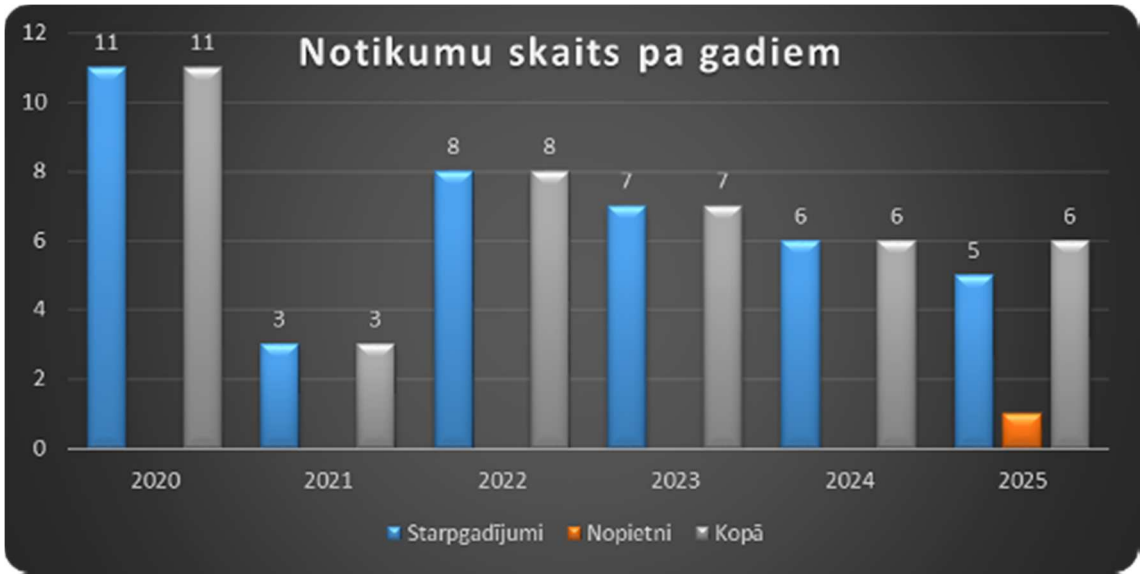
Kā viens no infrastruktūras tehniskā stāvokļa un satiksmes drošības uzraudzības pasākumiem tiek veiktas dzelzceļa pārbrauktuvju apskates reizi gadā sadarbībā ar pašvaldībām.

Negadījumu statistika uz šīs pārbrauktuves

Lai novērtētu pārbrauktuves drošības līmeni un identificētu iespējamas ilgtermiņa tendences, izmeklēšanas gaitā tika analizēti visi reģistrētie notikumi uz šīs dzelzceļa pārbrauktuves laika posmā no 2020. gada līdz 2025. gadam. Analizētajā periodā tika reģistrēti:

Rādītājs	**Skaits**
Nopietni negadījumi	1
Satiksmes drošības pārkāpumi	0
Starpgadījumi	40
Kopā	41

- <u>Starpgadījumu dinamika</u>



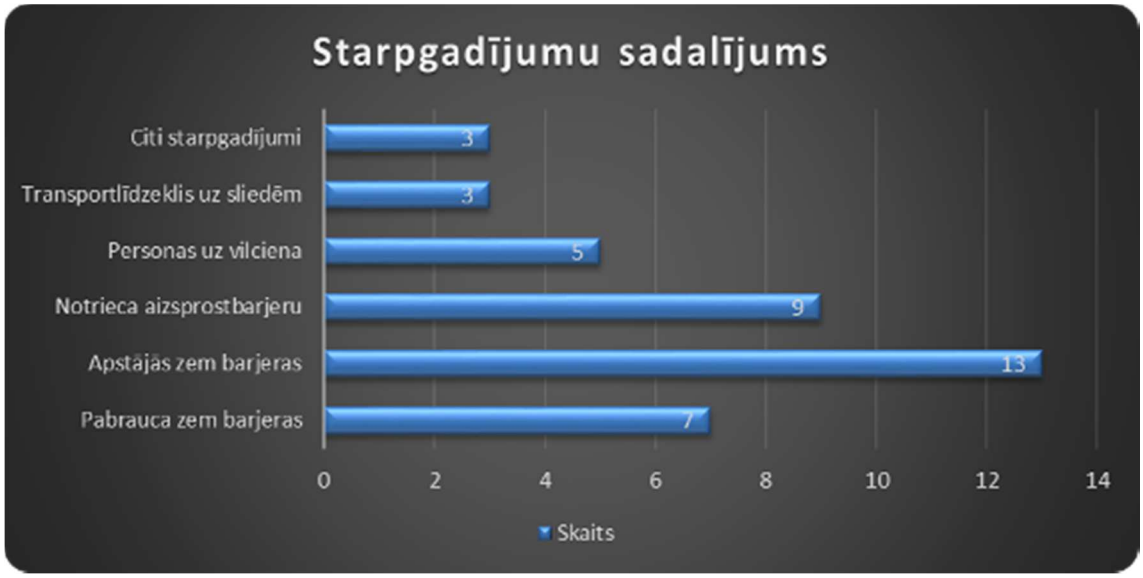
12.att. Starpgadījumu dinamika (pārbrauktuve Nr.910)

Kopumā vērojama pakāpeniska starpgadījumu skaita samazināšanās.

Salīdzinot 2020. un 2025. gada rezultātus, starpgadījumu skaits samazinājās no 11 līdz 5.

Analīze liecina, ka sešu gadu laikā uz pārbrauktuves līdz 2025. gadam nebija noticis neviens nopietns negadījums. Vienīgais nopietnais negadījums notika 2025. gadā un tiek izmeklēts šīs izmeklēšanas ietvaros.

Vienlaikus statistika rāda, ka uz pārbrauktuves regulāri notikuši dažādi starpgadījumi, kas saistīti ar satiksmes dalībnieku rīcību un drošības prasību neievērošanu. Starpgadījumu sadalījums parādīts diagrammā.



13.att. Starpgadījumu raksturs (pārbrauktuve Nr.910)

Kā redzams, lielākā daļa starpgadījumu bija saistīta ar transportlīdzekļu vadītāju rīcību.

Visbiežāk tika konstatēts:

- pabraukšana zem aizsprostbarjeras tās nolaišanas laikā;
- transportlīdzekļa apstāšanās zem/aiz aizsprostbarjeras;
- aizsprostbarjeras notriekšana;
- transportlīdzekļa atrašanās uz pārbrauktuves signalizācijas darbības laikā.

Šādi gadījumi veido lielāko daļu no visiem starpgadījumiem.

Tas liecina, ka galvenais riska faktors ir autovadītāju pieņemtie lēmumi, nevis pārbrauktuves tehniskā darbība.

Izmeklēšanas biroja ieskatā statistiskie dati neliecina par paaugstinātu tehnisko bojājumu skaitu pārbrauktuves aprīkojumā.

Gandrīz visi reģistrētie starpgadījumi radušies cilvēka rīcības rezultātā.

Tas ļauj secināt, ka analizētajā periodā dominējošais riska faktors bija ceļu satiksmes dalībnieku uzvedība, nevis pārbrauktuves tehniskais stāvoklis vai signalizācijas darbība.

Vienlaikus regulārā līdzīgu starpgadījumu atkārtošanās norāda uz nepieciešamību turpināt pasākumus, kas vērsti uz satiksmes dalībnieku informēšanu, preventīvo kontroli un drošas uzvedības veicināšanu pie dzelzceļa pārbrauktuvēm.

Izmeklēšanā tika izvērtēti Infrastruktūras pārvaldītāja iesniegtie dati par dzelzceļa pārbrauktuves Nr. 910 ikgadējo komisijas apskašu rezultātiem par laikposmu no 2020. līdz 2025. gadam.

Dokumentu analīze liecina, ka pārbrauktuve tika regulāri apsekota un katrā no analizētajiem gadiem komisija noteica pasākumus atsevišķu infrastruktūras, ceļu satiksmes organizācijas vai pārbrauktuves uzturēšanas trūkumu novēršanai.

2020. gada apskatē attiecībā uz pārbrauktuvi Nr. 910 cita starpā tika noteikts uzstādīt zīmi "Sargies vilciena", atjaunot horizontālos ceļa apzīmējumus un sakārtot gājēju pārejas pieejas. 2021. gadā papildus horizontālā ceļa apzīmējuma atjaunošanai tika noteikts ar līniju atdalīt braucamo daļu no gājēju celiņa.

Turpmākajos gados atkārtoti tika konstatēta nepieciešamība atjaunot horizontālos ceļa apzīmējumus, kā arī novērst trūkumus, kas saistīti ar pārbrauktuves pieeju ceļa segumu, ūdens novadi un ceļa zīmju redzamību. 2024. gadā komisija cita starpā noteica nogriezt krūmus, kuri traucēja ceļa zīmju redzamību, savukārt 2025. gadā – nodrošināt ceļa zīmes Nr. 311 redzamību un apgaismojumu uz apgaismes staba Nr. 24.

Ikgadējo apskašu rezultātu salīdzinošā analīze neliecina par vienu un to pašu ilgstoši dokumentētu tehnisku defektu, kas visā analizētajā periodā būtu saglabājies nenovērsts. Vienlaikus aktos atkārtoti norādīta nepieciešamība veikt pasākumus, kas saistīti ar satiksmes dalībnieku

kustības organizāciju, pārbrauktuves pieejām, horizontālo marķējumu un redzamības nodrošināšanu.

Apskates aktos nav konstatēta informācija par atsevišķu riska novērtējumu attiecībā uz iespēju gājējiem, velosipēdu vai mikromobilitātes rīku lietotājiem šķērsot sliežu ceļus bez fiziski organizētas kustības trajektorijas vai piespiedu ātruma samazināšanas/apstāšanās pirms sliežu ceļu šķērsošanas.

2025. gadā Izmeklēšanas biroja pārstāvji piedalījās vairākās šādās apskatēs un konstatēja, ka to veikšanai netiek izmantota vienota metodika vai standartizēts kontrolsaraksts. Līdz ar to pārbaužu saturs un izvērtējamie drošības aspekti var atšķirties atkarībā no konkrētās komisijas vai tās dalībniekiem, radot risku, ka atsevišķi drošībai nozīmīgi apstākļi netiek sistemātiski izvērtēti.

Kontrolsaraksta ieviešana nodrošinātu vienotu pieeju visu pārbrauktuvju apsekošanai, uzlabotu pārbaužu kvalitāti un savstarpējo salīdzināmību, kā arī atvieglotu konstatēto trūkumu uzskaiti un novēršanas izsekošanu.

Kontrolsarakstā būtu lietderīgi iekļaut ne tikai tradicionālo infrastruktūras elementu izvērtēšanu (ceļa zīmes, brīdinājuma signalizāciju, barjeras, redzamību, apgaismojumu, veģetācijas ietekmi, satiksmes organizāciju), bet arī atsevišķu sadaļu gājēju, velosipēdistu un mikromobilitātes līdzekļu lietotāju infrastruktūras izvērtēšanai. Tajā būtu jānovērtē gājēju, velosipēdistu un mikromobilitātes līdzekļu lietotāju drošības ierīču esamība, tehniskais stāvoklis un nepieciešamība, iespēja šīs ierīces apiet vai apbraukt, kā arī pazīmes, kas liecina par regulāru drošības ierīču apiešanu, piemēram, iemītas takas, velosipēdu riepu pēdas vai citi lietošanas nospiedumi.

Šāda sistemātiska izvērtēšana ļautu savlaicīgi identificēt nepietiekami efektīvus drošības risinājumus un pieņemt pamatotus lēmumus par papildu inženiertehnisko pasākumu ieviešanu, tādējādi samazinot negadījumu risku dzelzceļa pārbrauktuvēs, īpaši gājējiem, velosipēdistiem un mikromobilitātes līdzekļu lietotājiem.

Šajā sakarā bija izstrādāts drošības ieteikums Nr. 2026-2.

Izmeklēšanā konstatēts, ka Infrastruktūras pārvaldītāja rīcībā nav pastāvīgi iegūstamas objektīvas informācijas par gājēju un citu satiksmes dalībnieku faktiskajiem pārbrauktuves šķērsošanas paradumiem. Periodiskas apsekošanas un reģistrēto atgadījumu dati neļauj pilnvērtīgi identificēt atkārtotu riskantu uzvedību un novērtēt tās izplatību, kā arī pēc drošības pasākumu ieviešanas objektīvi novērtēt šo pasākumu efektivitāti. Tādēļ ir lietderīgi izvērtēt pastāvīgas videonovērošanas izmantošanu kā vienu no līdzekļiem pārbrauktuves riska sistemātiskai uzraudzībai un drošības pasākumu efektivitātes novērtēšanai.

Šajā sakarā bija izstrādāts drošības ieteikums Nr. 2026-3.

4.d.3. Iesaistītā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma un infrastruktūras pārvaldītāja Drošības pārvaldības sistēma:

4.d.3.1. Infrastruktūras pārvaldītājs

Infrastruktūras pārvaldītājam ir izveidota un dokumentēta drošības pārvaldības sistēma, kuras mērķis ir noteikt strukturētu pieeju, pasākumus un procedūras uzņēmuma darbības drošai pārvaldībai un nodrošināt ar tā darbību saistīto apdraudējumu identificēšanu un risku pastāvīgu pārvaldību.

Drošības pārvaldības sistēma ir veidota, pamatojoties uz principu "Plāno–Dari–Pārbaudi–Uzlabo", nodrošinot savstarpēji saistītu drošības plānošanas, ekspluatācijas, uzraudzības un pastāvīgas pilnveidošanas procesu.

Drošības pārvaldības sistēmā ir noteikta organizatoriskā struktūra, funkciju, pienākumu un atbildības sadale, risku pārvaldības process, kompetences un apmācības prasības, informācijas un saziņas kārtība, dokumentētās informācijas pārvaldība, ekspluatācijas un aktīvu pārvaldība, izmaiņu pārvaldība, ārkārtas situāciju pārvaldība, darbības uzraudzība, iekšējās revīzijas, vadības veikta sistēmas pārskatīšana, kā arī no negadījumiem un starpgadījumiem gūtās pieredzes izmantošana drošības uzlabošanai.

Par Drošības pārvaldības sistēmas uzturēšanu un pilnveidošanu kopumā atbild Tehniskā inspekcija. Tās kompetencē ietilpst satiksmes drošības politikas un drošības mērķu izstrāde, satiksmes drošības iekšējās uzraudzības organizēšana, drošības risku kopējā uzraudzība, dzelzceļa negadījumu izmeklēšanas procesa koordinācija, drošības pārvaldības sistēmas iekšējo revīziju veikšana, drošības uzlabošanas pasākumu un drošības ieteikumu izstrāde un to ieviešanas kontrole.

Drošības pārvaldības sistēma paredz arī ar dzelzceļa sistēmu nesaistītu personu radīto apdraudējumu identificēšanu un attiecīgu aizsardzības pasākumu plānošanu un ieviešanu dzelzceļa infrastruktūras objektos.

4.d.3.2. Pārvadātājs.

Pārvadātājam ir izveidota Drošības pārvaldības sistēma, kuras mērķis ir garantēt drošu uzņēmuma darbību dzelzceļa pasažieru pārvadājumu jomā, kā arī nodrošināt tā valdījumā esošā ritošā sastāva un dzelzceļa infrastruktūras drošu ekspluatāciju.

Šī sistēma ir strukturēta atbilstoši regulas (ES) 2018/762 prasībām un ietver organizācijas kontekstu, vadības līderību un atbildību, risku pārvaldības un drošības plānošanas procesus, personāla kompetences un apmācības prasības, informācijas un saziņas procesus, ekspluatācijas kontroli, izmaiņu pārvaldību, darbības uzraudzību, iekšējos auditus, kā arī sistēmas pastāvīgu pilnveidošanu.

Pārvadātāja Drošības pārvaldības sistēmas daļa ir atbildīga par DPS uzturēšanu un pilnveidošanu, drošības mērķu un drošības rādītāju izvērtēšanu, iekšējo auditu veikšanu, satiksmes drošības stāvokļa uzraudzību, drošības risku un dzelzceļa sistēmas izmaiņu pārvaldību, dzelzceļa satiksmes negadījumu analīzi, drošības pasākumu izstrādi un to izpildes kontroli.

Drošības pārvaldības sistēmā ir noteiktas arī iesaistīto struktūrvienību funkcijas un atbildība. Pasažieru pārvadājumu departaments nodrošina pasažieru vilcienus ar atbilstoši apmācītu personālu, savukārt Tehniskās vadības departaments organizē ritošā sastāva ekspluatāciju, tehnisko apkopi un remontu. Darbinieku pienākumi, atbildība un kompetences tiek noteiktas amatu aprakstos un uzņēmuma iekšējos normatīvajos aktos.

Pārvadātāja Drošības pārvaldības sistēma paredz arī informācijas apmaiņu un sadarbību ar infrastruktūras pārvaldītāju un citiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem attiecībā uz kopīgiem vai dalītiem drošības riskiem.

Izmeklēšanas gaitā tika izvērtēts, vai negadījumā iesaistīto Infrastruktūras pārvaldītāja un Pārvadātāja Drošības pārvaldības sistēmās bija noteikti tādi organizatoriskie, ekspluatācijas, uzraudzības un atgriezeniskās saites mehānismi, kas ļauj identificēt un pārvaldīt ar konkrēto negadījumu saistītos riskus.

Izmeklēšanā īpaša uzmanība tika pievērsta Drošības pārvaldības sistēmu elementiem, kas saistīti ar:

– dzelzceļa pārbrauktuvju ekspluatācijas un lietotāju drošības risku pārvaldību;

– ar dzelzceļa sistēmu nesaistīto personu radīto apdraudējumu identificēšanu;

– vilces līdzekļu vadītāju rīcības prasībām gadījumos, kad uz vilciena kustības ceļā atrodas cilvēks;

– negadījumu un starpgadījumu analīzes rezultātu izmantošanu;

– drošības pasākumu noteikšanu un to efektivitātes uzraudzību;

– informācijas apmaiņu starp Pārvadātāju un Infrastruktūras pārvaldītāju par kopīgiem drošības riskiem.

4.d.4. Par apkopi atbildīgās(-o) struktūrvienības(-u) un apkopes darbnīcu pārvaldības sistēma, tostarp funkcijas, kas noteiktas Direktīvas (ES) 2016/798 14. panta 3. punktā un III pielikumā un visos turpmākajos īstenošanas aktos:

Izmeklēšanas gaitā netika konstatēti apstākļi, kas liecinātu, ka negadījuma rašanos vai tā sekas būtu ietekmējis iesaistītā ritošā sastāva tehniskais stāvoklis, tā apkopes kvalitāte, apkopes darbu organizācija vai par apkopi atbildīgās struktūrvienības (ECM) pārvaldības sistēmas darbība.

Izmeklēšanā netika identificēti ar ritošā sastāva apkopi saistīti cēloniskie vai veicinošie faktori, tādēļ par apkopi atbildīgās struktūrvienības un apkopes darbnīcu pārvaldības sistēmas padziļināta izvērtēšana šīs izmeklēšanas ietvaros nebija nepieciešama.

4.d.5. Valstu drošības iestāžu saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 17. pantu veiktās uzraudzības rezultāti:

Izmeklēšanas gaitā tika pieprasīta un izvērtēta VDzTI informācija par tās veiktajiem uzraudzības pasākumiem attiecībā uz dzelzceļa pārbrauktuvēm, tostarp Imantas dzelzceļa pārbrauktuvi Nr. 910.

Saskaņā ar VDzTI sniegto informāciju dzelzceļa pārbrauktuvju uzraudzības ietvaros katru gadu tiek veiktas pārbrauktuvju apskates, kurās piedalās arī VDzTI. Uzraudzības vajadzībām VDzTI uztur informāciju par katru pārbrauktuvi, tostarp pārbrauktuves pasi un fotofiksācijas materiālus.

VDzTI 2026. gadā veiktās ikgadējās pārbaudes rezultātā tika noteikti papildu pasākumi Infrastruktūras pārvaldītājam un pašvaldībai pārbrauktuves drošības uzlabošanai, tostarp:

- gājēju pārejas zīmju uzstādīšana;
- apstāšanās vietas noteikšana;
- redzamības uzlabošana.

Papildus individuālu pārbrauktuvju uzraudzībai VDzTI ir iniciējusi grozījumus Ministru kabineta 1998. gada 6. oktobra noteikumos Nr. 392 "Dzelzceļa pārbrauktuvju un pāreju ierīkošanas, aprīkošanas, apkalpošanas un slēgšanas noteikumi" (turpmāk – MK noteikumi Nr. 392), paredzot papildu drošības prasības dzelzceļa pārbrauktuvju ierīkošanai un aprīkošanai. Tiesību akta projekts Tiesību aktu portālā TAP portālā reģistrēts ar Nr. 26-TA-21.

4.d.6. Aģentūras, valstu drošības iestāžu vai citu atbilstības izvērtēšanas struktūru piešķirtās atļaujas un sertifikāti un sagatavotie novērtējuma ziņojumi:

Drošības atļaujas un drošības sertifikāti

Uzņēmuma nosaukums	**Ziņas par drošības apliecību/drošības sertifikātu**			
	Dokumenta veids	**Numurs**	**Izsniegšanas datums**	**Derīgs līdz**
VAS "Latvijas dzelzceļš"	Drošības apliecība	LV2920200056	13.06.2025.	12.06.2030.
AS "Pasažieru vilciens"	vienotais drošības sertifikāts	LV1020230158	05.08.2023.	04.08.2028.

4.d.7. Citi sistēmiski faktori:

Izmeklēšanā konstatēts, ka negadījuma brīdī spēkā esošie MK noteikumi Nr. 392 noteica vispārīgas prasības pārbrauktuvju un pāreju aprīkojumam un drošai gājēju kustībai, taču tajos nebija noteiktas pietiekami konkrētas prasības attiecībā uz gājēju pāreju aprīkošanu ar fiziskiem

vai tehniskiem aizsardzības līdzekļiem, kas ierobežotu iespēju šķērsot sliežu ceļus, nesamazinot kustības ātrumu vai neapstājoties.

Šāda normatīvā regulējuma nepietiekama konkretizācija identificēta kā sistēmisks faktors, kas var ietekmēt drošības līmeni dzelzceļa pārbrauktuvju un pāreju gājēju daļās.

Izmeklēšanā konstatēts, ka normatīvajā regulējumā nepieciešams precizēt prasības attiecībā uz dzelzceļa pārbrauktuvju un pāreju gājēju daļas aprīkošanu ar drošības līdzekļiem.

Vienlaikus izmeklēšanas laikā Satiksmes ministrija ir izstrādājusi grozījumus MK noteikumos Nr. 392, ar kuriem paredzēts pilnveidot prasības dzelzceļa pārbrauktuvju un pāreju drošībai.

Ņemot vērā, ka identificētā sistēmiskā drošības jautājuma risināšanai normatīvā regulējuma pilnveidošanas process jau ir uzsākts un tā ietvaros paredzēts risināt izmeklēšanā konstatētos trūkumus, izmeklēšanas pabeigšanas brīdī atsevišķa drošības ieteikuma izdošana par šo jautājumu nav nepieciešama, jo tas pēc būtības dublētu jau uzsākto normatīvā regulējuma pilnveidošanas procesu.

4.e. Līdzīgi iepriekšēji negadījumi

Izmeklēšanas birojs iepriekš nav veicis tādu dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanu, kuru apstākļi un norises mehānismi būtu uzskatāmi par līdzīgiem šajā ziņojumā izmeklētajam negadījumam.

5. Secinājums

5.a. Analīzes un secinājumu kopsavilkums par negadījuma cēloņiem

Veicot izmeklēšanu konstatēti šādi negadījumu ietekmējošie faktori:

Cēloņfaktors

Cietušo personu iebraukšana dzelzceļa pārbrauktuves bīstamajā zonā un tās šķērsošana laikā, kad pārbrauktuves gaismas un skaņas signalizācija aizliedza šķērsošanu un pārbrauktuvei tuvojās pasažieru vilciens Nr. 6432M.

Veicinoši faktori

- Dzelzceļa pārbrauktuves šķērsošanas daļa nebija aprīkota ar fiziskiem risinājumiem, kas šķērsotājiem liktu mainīt kustības trajektoriju vai samazināt kustības ātrumu, tādējādi veicinot situācijas novērtēšanu un pārliecināšanos pirms sliežu šķērsošanas, ka vilciens netuvojas;
- Ierobežota tuvojošā vilciena redzamība no pieejas pārbrauktuvei, kas samazināja iespēju savlaicīgi vizuāli uztvert vilciena tuvošanos;
- Koplietošanas elektriskā skūtera nomas pakalpojuma piekļuves kontroles pasākumi negadījuma laikā nenodrošināja Iznomātāja noteiktā vecuma ierobežojuma efektīvu ievērošanu, kā rezultātā cietušajām personām bija iespējams iegūt piekļuvi negadījumā izmantotajam koplietošanas transportlīdzeklim, lai gan Iznomātāja noteikumi tā izmantošanu personām līdz 18 gadu vecumam aizliedza.

Sistēmisks faktors

Negadījuma laikā spēkā esošajos normatīvajos aktos nebija noteiktas pietiekami konkrētas prasības dzelzceļa pāreju minimālajam drošības aprīkojumam atkarībā no vilcienu kustības ātruma, vilciena redzamības un gājēju kustības intensitātes.

Izmeklēšanā identificētie cēloņfaktori un veicinošie faktori raksturo negadījuma rašanās mehānismu un drošības sistēmas darbību un nav uzskatāmi par personas vainas vai juridiskās atbildības konstatējumu.

5.b. Pēc negadījuma veiktie pasākumi

2025.gada oktobrī bija organizēta neplānota visu Rīgas reģiona pārbrauktuvju drošības ierīču tehniskā stāvokļa pārbaude. Pārbaudes rezultātā konstatēts, ka visi objekti ir tehniskā un vizuālā kārtībā, bojājumi nav konstatēti.

Par 2025. gada 1. oktobrī uz dzelzceļa pārbrauktuves Nr. 910 dzelzceļa posmā Priedaine–Zasulauks notikušo nelaimes gadījumu infrastruktūras pārvaldītāja un pārvadātāja pārstāvji veica izmeklēšanu, par kuras rezultātiem 2025. gada 19. novembrī tika sastādīts "Nopietna negadījuma izmeklēšanas pārskats". Izmeklēšanā piedalījās VAS "Latvijas dzelzceļš" Tehniskās ekspluatācijas direkcijas Sliežu ceļu pārvaldes un Elektrotehniskās pārvaldes, Tehniskās inspekcijas, kā arī AS "Pasažieru vilciens" pārstāvis. Izmeklēšanas pārskatā tika noteikti šādi veicamie pasākumi:

1.Sliežu ceļu pārvaldei:

1.1. līdz 21.11.2025. aktualizēt esošo gājēju pāreju saraksta datus;

1.2. līdz 30.11.2025. gājēju pārejai Zolitūdes ielā izstrādāt gājēju kustību regulējošo norobežojumu (labirintu) shēmu;

1.3. līdz 31.12.2025. aprīkot gājēju pāreju ar gājēju kustību regulējošiem norobežojumiem (labirintiem), ja būs labvēlīgie laikapstākļi.

2. Elektrotehniskajai pārvaldei:

2.1. līdz 05.12.2025. izstrādāt tehnisko dokumentāciju Zolitūdes ielas gājēju pārejas aprīkošanai ar pagaidu papildus luksoforiem;

2.2. līdz 09.01.2026. aprīkot gājēju pāreju ar pagaidu papildus gājēju luksoforiem.

3. LDZ:

3.1. veikt esošo gājēju pāreju revīziju (apskati) ar mērķi apzināt pasākumus konkrēto pāreju drošības uzlabošanai un pakāpeniskajai iekļaušanai investīciju plānos;

3.2. piedalīties un dot priekšlikumus MK noteikumu Nr.392 "Dzelzceļa pārbrauktuvju un pāreju ierīkošanas, apkalpošanas un slēgšanas noteikumi" grozījumu izstrādāšanā.

Šā nobeiguma ziņojuma sagatavošanas brīdī iepriekš minētajā izmeklēšanas pārskatā noteikto kustības drošības uzlabošanas ieteikumu izpildes statuss bija šāds:

- Sliežu ceļu pārvalde Tehnoloģisko procesu un diagnostikas daļa 2025. decembri aktualizēja esošo gājēju pāreju saraksta datus;
- Sliežu ceļu pārvaldes Sliežu ceļu projektēšanas daļa posma Zasulauks – Priedaine pārbrauktuvē Nr.910, 8.km 2.pk gājēju pārejai Zolitūdes iela izstrādāja gājēju kustību regulējošo norobežojumu (labirintu) shēmu un 2026.gada 14 aprīlī aprīkoja ar gājēju kustību regulējošiem

norobežojumiem (labirintiem); sk. 14.,15. att.

14. att. Pēc negadījuma uzstādītais gājēju kustības regulējošais norobežojums.
Skats no Akāciju ielas puses

15. att. Pēc negadījuma uzstādītais gājēju kustības regulējošais norobežojums.
Skats no Rostokas ielas puses

- 05.12.2025. Infrastruktūras pārvaldītāja Elektrotehniskā pārvalde izstrādāja tehnisko dokumentāciju posma Zasulauks – Priedaine pārbrauktuvē Nr.910, 8.km 2.pk Zolitūdes ielas gājēju pārejas aprīkošanai ar pagaidu papildus luksoforiem, un 08.01.2026. tika ieslēgta signalizācija gājēju pārejā, uzstādīti papildus luksofori A un B ar gaismas un skaņas signalizāciju;
- Veikta esošo gājēju pāreju revīzija (apskate) ar mērķi apzināt pasākumus konkrēto pāreju drošības uzlabošanai un pakāpeniskai iekļaušanai investīciju plānos. Izstrādāts "Drošības uzlabošanas pasākumu plāns uz dzelzceļa pārejām un to pieejās, kurā paredzēti uzlabojumi uz 45 gājēju pārejām, no tiem ir ieplānots realizēt 2026.gadā uz 17 gājēju pārejām, 2027.gadā uz 28

gājēju pārejām;

- Infrastruktūras pārvaldītājs piedalījās un sniedza priekšlikumus MK noteikumu Nr.392 grozījumu izstrādāšanā.

Papildus tam projektā "Rīgas dzelzceļa mezgla savienojošās infrastruktūras izveide starptautiskā lidosta "Rīga" – "Rīgas Centrālā dzelzceļa stacija" – Aizkraukles virziens" (RIX-RCS-Aizkraukles virziens) ietvaros saistībā ar p.p. Imanta un Zolitūdes ielas pārbrauktuvi, finansējums apstiprināts (Ministru kabineta 07.10.2025. noteikumi Nr. 599 "Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 3.1. prioritātes "Ilgtspējīga TEN-T infrastruktūra" 3.3.1. specifiskā atbalsta mērķa "Attīstīt noturīgu aizsardzības infrastruktūru, veicinot militāro mobilitāti Eiropas Savienībā" 3.3.1.1. pasākuma "Dzelzceļa infrastruktūras attīstība un energoefektivitātes uzlabošana sabiedriskajos pasažieru pārvadājumos" īstenošanas noteikumi"), kopumā plānoti trīs būvniecības iepirkumi (Torņakalns-Imanta, Imanta-RIX), Jāņavārti-Ogre), pagaidām palaisti divi iepirkumi Torņakalns - Imanta un Jāņavārti - Ogre. Iepirkums Imanta-RIX paredzēts izsludināt līdz 2026.gada beigām, kurā tiks ietverta Zolitūdes ielas pārbrauktuves modernizācija (signalizācija un piekļuve).

Izmeklēšanas laikā tika izpētīts arī Infrastruktūras pārvaldītāja izstrādātais projekts dzelzceļa satiksmes drošības uzlabošanai Imantas dzelzceļa pārbrauktuvē. Projektā paredzēta žogu izbūve abās gājēju pārejas pusēs, lai novērstu iespēju apiet labirinta tipa norobežojumu, kā arī papildu žoga izbūve vietās, kur pašlaik iespējama dzelzceļa sliežu šķērsošana ārpus gājēju pārejas skat. 16. att. Izmeklēšanas pabeigšanas brīdī projektā paredzētie drošības pasākumi vēl nebija īstenoti.

16.att. Projektā paredzētās papildu nožogojuma izbūves vietas

Šajā sakarā izstrādāts drošības ieteikums Nr. 2026-4.

<u>Izmaiņas elektrisko mikromobilitātes līdzekļu tiesiskajā regulējumā</u>

Pēc 2025. gada 1. oktobrī Imantas dzelzceļa pārbrauktuvē notikušā negadījuma tika aktualizēts jautājums par elektrisko mikromobilitātes līdzekļu klasifikāciju un to izmantošanas nosacījumiem ceļu satiksmē, tostarp attiecībā uz nepilngadīgām personām.

2025. gada 6. novembrī tika pieņemti grozījumi Ceļu satiksmes likumā, ar kuriem precizēta velosipēda definīcija un ieviesti atsevišķi termini "elektrovelosipēds" un "pašgājējs velosipēds". Ar grozījumiem tika nodalīti elektrisko velosipēdu veidi atkarībā no elektromotora jaudas un darbības principa, kā arī noteiktas papildu prasības to izmantošanai.

Vienlaikus tika noteikts, ka personām, kuras nav sasniegušas 14 gadu vecumu, piedalīties ceļu satiksmē ar elektrovelosipēdu, pašgājēju velosipēdu vai elektroskrejriteni ir aizliegts, savukārt personām no 14 gadu vecuma nepieciešamas velosipēda vai jebkuras kategorijas transportlīdzekļa vadīšanas tiesības. Tika noteiktas arī papildu prasības koplietošanas transportlīdzekļu pakalpojumu sniedzējiem attiecībā uz lietotāja vecuma un transportlīdzekļa vadīšanas tiesību pārbaudi.

Attiecīgās Ceļu satiksmes likuma normas par elektrovelosipēdu un pašgājēju velosipēdu klasifikāciju stājās spēkā 2026. gada 1. februārī.

2026. gada 24. martā tika pieņemti grozījumi Ministru kabineta 2015. gada 2. jūnija noteikumos Nr. 279 "Ceļu satiksmes noteikumi", precizējot prasības velosipēdu, pašgājēju velosipēdu un citu mikromobilitātes līdzekļu izmantošanai ceļu satiksmē.

Vienlaikus pēc negadījuma tika aktualizēta arī nepieciešamība pilnveidot drošības prasības pašām dzelzceļa pārbrauktuvēm un gājēju pārejām, tostarp to ierīkošanai, aprīkošanai un drošības novērtēšanai. Izmeklēšanas laikā konstatēts, ka Satiksmes ministrija ir izstrādājusi Ministru kabineta noteikumu projektu "Grozījumi Ministru kabineta 1998. gada 6. oktobra noteikumos Nr. 392 "Dzelzceļa pārbrauktuvju un pāreju ierīkošanas, aprīkošanas, apkalpošanas un slēgšanas noteikumi". Projekta anotācijā norādīts, ka grozījumu izstrādes nepieciešamību noteica arī 2025. gada 1. oktobrī Zolitūdes ielas dzelzceļa pārbrauktuvē notikusī traģēdija.

Plānotās izmaiņas ietver stingrākas prasības pārbrauktuvju un pāreju aprīkojumam, detalizētāku to klasifikāciju, regulāras drošības pārbaudes, skaidrāku atbildības sadalījumu starp iesaistītajām pusēm, ierobežojumus jaunu viena līmeņa šķērsojumu ierīkošanai, kā arī pakāpenisku infrastruktūras pielāgošanu jaunajām prasībām līdz 2037. gadam (sk. 1.tabulu). Minētie pasākumi ir vērsti uz ceļu satiksmes dalībnieku drošības paaugstināšanu un līdzīgu negadījumu riska mazināšanu nākotnē.

1.Tabula

	Līdzšinējais regulējums	**Paredzētās izmaiņas**	**Sagaidāmais drošības ieguvums**
Pārbrauktuvju aprīkojums	Normatīvajos aktos bija noteiktas tikai vispārīgas prasības, atstājot infrastruktūras pārvaldītājam plašu rīcības brīvību aprīkojuma izvēlē.	Tiek ieviestas detalizētas prasības katras kategorijas pārbrauktuvēm. Atsevišķās pārbrauktuvēs būs obligāti jāuzstāda automātiskās paceļamās aizsargbarjeras, kas noslēdz divas trešdaļas brauktuves, kā arī precizētas prasības gājēju ietvju daļai	Samazinās iespēja satiksmes dalībniekiem apzināti šķērsot pārbrauktuvi pie aizliedzošās signalizācijas vai nolaižoties barjerām.
Dzelzceļa pāreju drošība	Pārejām bija noteiktas tikai vispārīgas prasības bez klasifikācijas pēc riska.	Pārejas tiks klasificētas atbilstoši vilcienu un gājēju kustības intensitātei. Atkarībā no riska paredzēta automātiskā luksoforu signalizācija, norobežojošās iekārtas un cits drošības aprīkojums.	Drošības aprīkojums būs pielāgots faktiskajam riskam katrā konkrētajā vietā
Ikgadējā drošības kontrole	Regulāra visu pāreju tehniskā pārbaude nebija noteikta	Tiek ieviests pienākums katru gadu veikt dzelzceļa pāreju apsekošanu un izvērtēt to tehnisko stāvokli	Savlaicīga bojājumu un neatbilstību konstatēšana, drošības līmeņa uzturēšana
Jaunu pārbrauktuvju izbūve	Atsevišķos gadījumos bija iespējams izbūvēt arī zemākas kategorijas viena līmeņa pārbrauktuves	Tiek ierobežota IV kategorijas pārbrauktuvju ierīkošana un aizliegta viena līmeņa pārbrauktuvju izbūve vietās ar augstu vilcienu kustības ātrumu vai trīs un vairāk galvenajiem sliežu ceļiem	Samazinās jaunu augsta riska punktu skaits starp autotransportu un vilcieniem.
Esošo pārbrauktuvju slēgšana	Infrastruktūras pārvaldītājs varēja ierosināt pārbrauktuves slēgšanu	Turpmāk noteiktos gadījumos pārbrauktuvju slēgšana kļūs obligāta, ja netālu pieejams šķērsojums dažādos līmeņos (tilts vai tunelis).	Pakāpeniski samazinās viena līmeņa šķērsojumu skaits, kas statistiski ir paaugstināta riska objekti
Atbildības sadalījums	Praksē bieži radās domstarpības par pieeju uzturēšanu un atbildību starp infrastruktūras pārvaldītājiem un ceļu pārvaldītājiem	Precīzi noteiktas pārbrauktuvju un pāreju pieeju robežas, kā arī katras iesaistītās puses pienākumi attiecībā uz izbūvi, uzturēšanu un aprīkošanu	Skaidrāka atbildība samazina risku, ka drošībai būtiski darbi netiek veikti kompetenču neskaidrības dēļ
Ceļa zīmes	Nebija skaidri noteikta atbildība par atsevišķu drošībai nozīmīgu ceļa zīmju uzturēšanu.	Tiek noteikta atbildība par ceļa zīmju **"Neapstājoties tālāk braukt aizliegts"** un **"Augstuma ierobežojums"** uzstādīšanu un uzturēšanu	Uzlabojas satiksmes organizācija un samazinās kontakttīkla bojājumu un citu negadījumu risks.

PTAC veiktie pasākumi

Pēc 2025. gada 1. oktobra negadījuma Patērētāju tiesību aizsardzības centrs (PTAC) uzsāka Iznomātāja sniegtā mikromobilitātes transportlīdzekļu nomas pakalpojuma uzraudzības pasākumus. 2025. gada 2. oktobrī PTAC pieprasīja nekavējoties pārtraukt pakalpojuma sniegšanu un iesniegt pierādījumus par tā apturēšanu. Pēc tam tika izvērtēti pakalpojuma sniedzēja paskaidrojumi, veikti pakalpojuma darbības pārbaudes pasākumi un 2025. gada 9. un 13. oktobrī organizēta pakalpojuma riska izvērtēšana, kurā piedalījās PTAC, Valsts policijas, valsts akciju sabiedrības "Ceļu satiksmes drošības direkcija", Rīgas valstspilsētas pašvaldības un Bērnu klīniskās universitātes slimnīcas pārstāvji. Riska izvērtējumā tika secināts, ka pakalpojums rada nopietnu risku, jo nepilngadīgām personām bija iespējams izmantot nomas pakalpojumu bez efektīvas identitātes un vecuma pārbaudes.

Pamatojoties uz riska izvērtējumu, PTAC 2025. gada 20. oktobrī pieņēma lēmumu uzdot Iznomātājam pārtraukt pakalpojuma sniegšanu līdz brīdim, kad tiks ieviesta efektīva pakalpojuma saņēmēju identitātes un vecuma pārbaude un nodrošināta pakalpojuma nepieejamība personām, kuras nav sasniegušas 18 gadu vecumu. Vienlaikus PTAC noteica papildu drošības prasības gadījumam, ja pakalpojums nākotnē tiktu sniegts nepilngadīgām personām, tostarp prasības par minimālo vecumu, vadīšanas tiesībām, individuālajiem aizsardzības līdzekļiem un likumisko pārstāvju piekrišanu.

Saskaņā ar PTAC 2026. gada 9. jūlija sniegto informāciju Iznomātājs vēlāk ieviesa identitātes un vecuma pārbaudes risinājumu, izmantojot dokumentu un biometrisko datu verifikāciju, kuru PTAC atzina par pietiekamu nopietnā riska novēršanai. PTAC veica arī kontrolpirkumus, kuros tika konstatēts, ka nepilngadīgas personas, izmantojot savus personu apliecinošos dokumentus, vairs nevar iegūt piekļuvi nomas pakalpojumam. Atsevišķi vēlāk konstatētie gadījumi bija saistīti ar trešo personu identitātes datu neatļautu izmantošanu, nevis Iznomātāja kontroles mehānisma trūkumiem.

Sabiedrības ar ierobežotu atbildību "RIDE" veiktie un plānotie drošības pasākumi

Saistībā ar 2025. gada 1. oktobra negadījumu Izmeklēšanas birojs vērsās pie koplietošanas mikromobilitātes līdzekļu pakalpojumu sniedzēja (Iznomātāja), lūdzot sniegt informāciju par uzņēmuma veiktajiem un plānotajiem pasākumiem līdzīgu negadījumu riska mazināšanai.

Izmeklēšanas birojs īpaši lūdza sniegt informāciju par pasākumiem nepilngadīgu personu piekļuves pakalpojumam ierobežošanai, aizlieguma vairākām personām vienlaikus pārvietoties ar vienu transportlīdzekli ievērošanas nodrošināšanai un kontrolei, kā arī par citiem pēc negadījuma īstenotajiem vai plānotajiem drošības uzlabojumiem un sadarbību ar valsts, pašvaldību vai citām institūcijām.

Nepilngadīgu personu piekļuves ierobežošana

Iznomātājs informēja, ka uzņēmuma pakalpojumu izmantošana ir atļauta tikai personām, kuras sasniegušas noteikto vecumu un atbilst normatīvajos aktos noteiktajām prasībām.

Lai ierobežotu nepilngadīgu personu piekļuvi pakalpojumam, uzņēmums ir ieviesis lietotāja identitātes un vecuma pārbaudi. Pirms brauciena uzsākšanas klientam jāveic verifikācija, iesniedzot personu apliecinošu dokumentu, kas apliecina, ka persona ir sasniegusi vismaz 18 gadu vecumu. Gadījumos, kad tiek konstatēti lietošanas noteikumu pārkāpumi, uzņēmumam ir iespēja bloķēt vai ierobežot attiecīgā lietotāja kontu.

Papildus Iznomātājs lietotnē informē lietotājus par pakalpojuma izmantošanas drošības prasībām un normatīvajos aktos noteiktajiem ierobežojumiem.

Vairāku personu pārvietošanās ar vienu transportlīdzekli ierobežošana.

Iznomātāja lietošanas noteikumos ir noteikts aizliegums vairākām personām vienlaikus pārvietoties ar vienu transportlīdzekli.

Lai mazinātu šādu pārkāpumu risku, uzņēmums lietotnē attēlo drošības noteikumus un brīdinājumus, kā arī uz pašgājējiem velosipēdiem ir izvietojis informatīvas uzlīmes, kurās norādīts aizliegums divām personām vienlaikus pārvietoties ar vienu transportlīdzekli. Konstatētu lietošanas noteikumu pārkāpumu gadījumos uzņēmums var bloķēt vai ierobežot lietotāja kontu.

Vienlaikus Iznomātājs norādīja, ka šādu pārkāpumu pilnīga kontrole ar tehnoloģiskiem līdzekļiem koplietošanas mikromobilitātes pakalpojumu jomā ir sarežģīta. Uzņēmuma ieskatā būtiska nozīme ir arī sabiedrības izglītošanai un satiksmes drošības kampaņām. Iznomātājs tāpat norādīja, ka ceļu satiksmes noteikumos paredzēto aizliegumu ievērošanas kontrole praksē ir arī tiesībaizsardzības iestāžu, tostarp Valsts policijas un pašvaldības policijas, kompetencē.

Citi drošības uzlabojumi un iniciatīvas

Pēc negadījuma Iznomātājs papildus izvērtēja iespējamos pasākumus koplietošanas mikromobilitātes pakalpojumu drošības uzlabošanai.

Kā turpmākos drošības pasākumu virzienus uzņēmums norādīja pastiprinātu lietotāju informēšanu par drošības prasībām dzelzceļa pārbrauktuvju un citu paaugstināta riska vietu tuvumā, sadarbību ar valsts un pašvaldību institūcijām satiksmes drošības jautājumos, kā arī drošības datu un incidentu analīzi, lai identificētu potenciālos riskus un pilnveidotu preventīvos pasākumus.

Iznomātājs apliecināja gatavību arī turpmāk sadarboties ar atbildīgajām institūcijām, lai veicinātu satiksmes drošību un mazinātu līdzīgu negadījumu risku.

5.c. Papildu novērojumi

Pēc dzelzceļa satiksmes negadījuma, kas notika 2025. gada 1. oktobrī plkst. 18.00 ritošā sastāva kustības laikā uz dzelzceļa pārbrauktuves Nr.910 pie p.p. Imanta dzelzceļa posmā Zasulauks – Priedaine, tajā paša dienā, 01.10.2025. plkst.20.39 posmā Sloka – Ķemeri, 40.km 3.pk. pasažieru vilciena Nr.6534M, (elektrovilciens 16Ev-0011), tas pats elektrovilciena vadītājs pielietoja pēkšņo bremzēšanu, lai novērstu uzbraukšanu cilvēkam (sievietei). Uzbraukšanu novērst neizdevās, sieviete bija aizķerta (traumēta roka). Izsaukta policija un neatliekamā medicīniskā dienesta darbinieki. Aizturēti vilcieni: Nr.6534M – 1 st. 19 min; Nr.6531 – 1 st. 05 min; Nr.6536 – 1 st. 12 min; Nr.6533 – 1 st. 07 min; Nr.6538 – 1 st. 05 min; Nr.6535 – 51 min; Nr.6537 – 27 min.

Pārvadātāja iekšējos normatīvos aktos negadījuma laikā nebija noteikta īpaša kārtība, kādā tiek veikta vilciena vadītāja nomaiņa gadījumos, kad noticis uzbraukums cilvēkam, dzīvniekam, priekšmetam vai transportlīdzeklim u.tml. Pēc jebkura negadījuma atbildīgais (dežurējošais) mašīnists instruktors veic ar vilciena vadītāju sarunu, kuras laikā noskaidro vilciena vadītāja psiholoģisko stāvokli un iespēju turpināt braucienu. Ja vilciena vadītājs ziņo, ka nevar turpināt vilciena vadīšanu, tad nekavējoties tiek organizēta šī vilciena vadītāja maiņa, paralēli tiek organizēta pasažieru pārvadāšana ar alternatīvo transportu. Savukārt, ja vilciena vadītājs informē, ka var turpināt braucienu, tad vilciena vadītāja nomaiņa plānveidā tiek organizēta Rīgā vai apgrozības punktā.

Izmeklējamā negadījumā pēc negadījuma elektrovilciena vadītājs informēja mašīnistu instruktoru, ka jūtas normāli un turpinās braucienu. Savukārt Pārvadātājs, ņemot vērā vilciena Nr.6432M negadījuma uz dzelzceļa pārbrauktuves Nr.910 nopietnību, bija ieplānojis vilciena vadītāja maiņu tieši pēc vilciena Nr.6534M reisa izpildes, pienākot Rīgā (bija izsaukts darbā cits rezerves vilciena vadītājs).

Šajā sakarā TNGIIB bija nosūtījis vēstuli Eiropas nacionālo izmeklēšanas iestāžu tīklā ar lūgumu paziņot par rīcību ar vilcienu vadītājiem situācijās, kad noticis vilciena uzbraukums cilvēkam, dzīvniekam, priekšmetam vai transportlīdzeklim u.tml. Saņemtās atbildes par vilciena vadītāja nomaiņas praksi citās Eiropas valstīs apkopotas 2.tabulā.

.

2. tabula

Valsts	Juridiskas prasības	Vai mašīnists drīkst turpināt darbu?	Prakse / piezīmes
Dānija	Jā	Nē	Medicīniskā atļauja tiek anulēta, mašīnistu nekavējoties nomaina.
Slovēnija	Nav	Nē	Pārvadātāji aizstāj letālā negadījumā iesaistīto mašīnistu.
Somija	Nav	Nē	Nomaina; pirms atgriešanās darbā obligāta arodārsta apskate.
Grieķija	Nav	Parasti nē	Nomaina nekavējoties vai nākamajā stacijā; psiholoģiskais izvērtējums.
Rumānija	Nav	Jā	Nomaiņa nav obligāta; iespējama pēc policijas vai mašīnista lūguma.
Zviedrija	Nav	Nē	Pēc smaga negadījuma turpināt maiņu nav atļauts.
Čehija	Nav	Jā	Atkarīgs no mašīnista; var lūgt nomaiņu.
Lietuva	Nav	Atkarīgs no situācijas	Vadība izvērtē stāvokli; nomaina, ja nevar vai atsakās turpināt.
Vācija	Nav	Izņēmuma kārtā	Parasti nomaina; retos gadījumos līdz nākamajai stacijai.
Horvātija	Nav	Nē	Parasti nomaina; iespējams atvaļinājums vai slimības lapa.
Nīderlande	Nav	Jā	Nav valsts prasību; policija nopratina, uzņēmumi nodrošina atbalstu.
Slovākija	Nav	Jā	Ja alkohola tests negatīvs – var turpināt pēc saviem ieskatiem.
Lielbritānija	Nav	Parasti nē	Parasti atbrīvo no pienākumiem; izņēmuma kārtā līdz tuvākajai stacijai.
Spānija	Nav	Jā	Lēmumu pieņem mašīnists; pieejams psiholoģiskais atbalsts.
Portugāle	Nav	Jā	Tāda pati pieeja kā Spānijā.

Izmeklēšanas laikā Pārvadātājs šajā jautājumā panāca vienošanos ar Latvijas Dzelzceļnieku un satiksmes nozares arodbiedrību par izmaiņām Koplīgumā par konkrētām rīcībām, ja ir noticis uzbraukums cilvēkam. Koplīgums papildināts ar šādiem punktiem:

- pēc iespējas ātrāk tiek nodrošināta nomaiņa, saglabājot darba samaksu līdz darba (tūres) beigām;
- tiek piešķirtas 3 atpūtas dienas no nākamās dienas pēc darba (tūres) beigām, kuras laikā ir noticis uzbraukums, saglabājot vidējo izpeļņu;
- tiek nodrošināta pirmā psiholoģiskā palīdzība 72 stundu laikā pēc notikuma;
- pamatojoties uz darbinieka iesniegumu, Pārvadātājs darbinieku pēc iespējas ātrāk nosūta uz rehabilitāciju. Par uzturēšanās laiku rehabilitācijas centrā, bet ne ilgāk kā par darbnespējas lapas A laiku, darbiniekam saglabā vidējo izpeļņu.

Pilnveidota Pārvadātāja iekšēja kārtība, proti apstiprināts "Vilces ritošā sastāva lokomotīvju brigāžu darba organizēšanas procesa apraksts" (apst. ar AS „Pasažieru vilciens" 06.02.2026. rīkojumu Nr. 34-2026), kurā arī ir atrunāts, ka gadījumos, kad noticis uzbraukums cilvēkam vai uzbraukums, kura rezultātā cietis cilvēks, iespējami īsā laikā ir jāorganizē lokomotīves brigādes maiņa. Lokomotīves brigādei atļauts veikt maršrutu līdz Rīgas pasažieru stacijai, pieaicinot vadības kabīnē konduktoru kontrolieri, kur notiks lokomotīves brigādes maiņa.

Izmeklēšanā konstatēts, ka iepriekšējā kārtība vilciena vadītājam ļāva turpināt darbu pēc letāla negadījuma bez obligātas nomaiņas un noteikta atpūtas perioda, radot ar cilvēkfaktoru saistītu drošības risku. Ņemot vērā Pārvadātāja jau veiktos pasākumus šī riska samazināšanai, papildu drošības ieteikums nav nepieciešams.

6. Drošības ieteikumi

Drošības ieteikums 2026-2*

Valsts akciju sabiedrībai "Latvijas dzelzceļš" izstrādāt vienotu kontrolsarakstu dzelzceļa pārbrauktuvju ikgadējai apsekošanai, tajā paredzot arī kritērijus gājēju, velosipēdistu un mikromobilitātes līdzekļu lietotāju drošībai paredzētā aprīkojuma un infrastruktūras izvērtēšanai.

Pamatojums: Vienota kontrolsaraksta izmantošana veicinās sistemātisku un vienotu pieeju dzelzceļa pārbrauktuvju drošības izvērtēšanai, apsekojumu pilnīgumu un savlaicīgu drošības trūkumu un nepieciešamo uzlabojumu identificēšanu.

Drošības ieteikums 2026-3

Valsts akciju sabiedrībai "Latvijas dzelzceļš" izvērtēt pastāvīgas videonovērošanas sistēmas uzstādīšanas nepieciešamību Imantas dzelzceļa pārbrauktuvē, lai nodrošinātu objektīvas informācijas ieguvi par pārbrauktuves un tai piegulošo gājēju kustības zonu, identificētu iespējamu nedrošu rīcību un novērtētu īstenoto drošības pasākumu efektivitāti.

Pamatojums: Videonovērošanas sistēmas mērķis ir uzlabot satiksmes drošības risku uzraudzību, nodrošināt objektīvu informāciju satiksmes negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanai, identificēt bīstamas satiksmes dalībnieku uzvedības tendences un novērtēt ieviesto drošības pasākumu efektivitāti, savlaicīgi veikt nepieciešamus drošības pasākumus, tādējādi veicinot līdzīgu negadījumu novēršanu nākotnē.

Drošības ieteikums 2026-4

Valsts akciju sabiedrībai "Latvijas dzelzceļš" īstenot projektā paredzētos inženiertehniskos drošības pasākumus Imantas dzelzceļa pārbrauktuvē, izbūvējot žogus abās pārbrauktuves pieejās, lai ierobežotu iespēju apiet labirinta tipa norobežojumu un nokļūt uz sliežu ceļiem ārpus paredzētās gājēju pārejas.

Pamatojums: Esošais risinājums neierobežo iespēju apiet labirinta tipa norobežojumu un nokļūt uz sliežu ceļiem ārpus paredzētās gājēju šķērsošanas vietas.

* Šeit drošības ieteikumu numerācija sākas ar otro numuru. Pirmo ieteikumu 2026.gadā Izmeklēšanas birojs izstrādāja, veicot cita negadījuma izmeklēšanu.

Rīgā, 2026. gada 29. septembrī

Atbildīgais izmeklētājs
Dzelzceļa avāriju izmeklētājs A. Dmitrijevs

DOKUMENTS IR PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU