



Valsts dzelzceļa
tehniskā inspekcija

Drošības pārskats

2018.gads

Riepnieku iela 2, Rīga, LV-1050
vdzti@vdzti.gov.lv
www.vdzti.gov.lv

Satura rādītājs

I.	Satura rādītājs	1
II.	Pārskata saturs	2
III.	Pārskata kopsavilkums	2
IV.	Summary in English	4
V.	VDzTI mērķis	5
VI.	VDzTI darbības virzieni	5
VII.	Dzelzceļa kustības drošības līmeņa pārraudzība	6
VIII.	Uzraudzība	6
IX.	Sertificēšana	7
X.	ES Ceturtā dzelzceļa pakotne	8
XI.	VDzTI darba kapacitāte, pārvaldība un resursi	8
XII.	Drošības ieteikumi	9
XIII.	Kustības drošības stāvokļa novērtējums	9
XIV.	Tiesību aktu projekti	15
XV.	Sertificēšana	16
XVI.	Drošības sertifikāts	16
XVII.	Drošības apliecība	17
XVIII.	Ritošā sastāva pieņemšana ekspluatācijā	18
XIX.	Dzelzceļa speciālistu sertifikēšana	18
XX.	Vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu), palīgu un instruktoru sertifikēšana	19
XXI.	Teorētiskā eksāmena organizēšana un atbildīgo personu zināšanu pārbaudes	20
XXII.	Bīstamo kravu konsultantu (padomnieku) darbība	20
XXIII.	Būvniecība	21
XXIV.	Būvobjektu (infrastruktūras apakšsistēmu) pieņemšana ekspluatācijā	22
XXV.	Uzraudzība	22
XXVI.	Riska novērtēšana	25
XXVII.	Rail Baltica	25
XXVIII.	Drošības kultūra	26

Pārskata saturs

Pārskata mērķis ir atainot Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas (turpmāk - VDzTI) paveikto un sasniegtos rezultātus 2018.gadā. Pārskatā ir analizēti VDzTI sasniegtie rezultāti ar VDzTI stratēģijās noteikto, ņemot vērā galvenos iekšējos un ārējos faktorus, kas ir ietekmējuši VDzTI darbu.

Pārskatā apkopotā veidā ir publicēta informācija par VDzTI darbību un sasniegtajiem rezultātiem 2018.gadā. Pārskatā ir analizēti VDzTI darbības rezultāti, veikts kustības drošības stāvokļa izvērtējams un datu analīze. Pārskats ietver šādu informāciju:

- kustības drošības stāvokļa novērtējums;
- tendences kustības drošības jomā;
- datu analīze;
- uzraudzības procesi;
- sertificēšana.

Ir arī izvērtēti VDzTI rezultāti, atainotas izmaiņas likumdošanā, kas ietekmē dzelzceļa procesus.

Šo pārskatu ir sagatavojusi VDZTI, saskaņā ar 26.10.2010. Ministru kabineta noteikumu Nr.999 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība” 57.punktu, ar mērķi informēt par kustības drošības līmeni un procesiem dzelzceļa transportā.

Pārskata sagatavošanā ir izmantoti šādi informācijas avoti:

- VDZTI uzskaites reģistri un sistēmas;
- VDZTI darbības plāns 2018.gadam (2018.gada 24.februāris);
- VDZTI darbības stratēģija 2017.–2019.gadam (apstiprināta ar satiksmes ministra 2017.gada 8.septembra rīkojumu Nr.01-03/133);
- VDZTI uzraudzības stratēģija 2017.–2019.gadam (apstiprināta 11.09.2017.);
- Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020.gadam (Ministru kabineta 2013.gada 27.decembra rīkojums Nr. 683);
- Transports Latvijā 2019.gads. Statistisko datu krājums. (Latvijas Republikas Centrālā statistikas pārvalde, Rīga, 2018 .gads);
- Valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” satiksmes drošības stāvokļa pārskats. 2018.gads. (Rīga, 2019.gads).
- SIA „LDZ CARGO” 2018.gada drošības pārskats (Rīga, 2019.gads);
- Akciju sabiedrības „Baltijas Ekspresis” drošības pārskats. 2018.gads. (Ventspils, 2019.gads);
- A/s „Pasažieru vilciens” satiksmes drošības pārskats par 2018.gadu (Rīga, 2019.gads);
- AS „BALTIJAS TRANZĪTA SERVISS” 2018.GADA DROŠĪBAS PĀRSKATS (Rīga, 2019.gads);
- VDZTI 2018.gada publiskais pārskats (Rīga, 2019.gads).
- Valsts dzelzceļa administrācijas 2018.gada darbības pārskats (Rīga, 2019.gads).

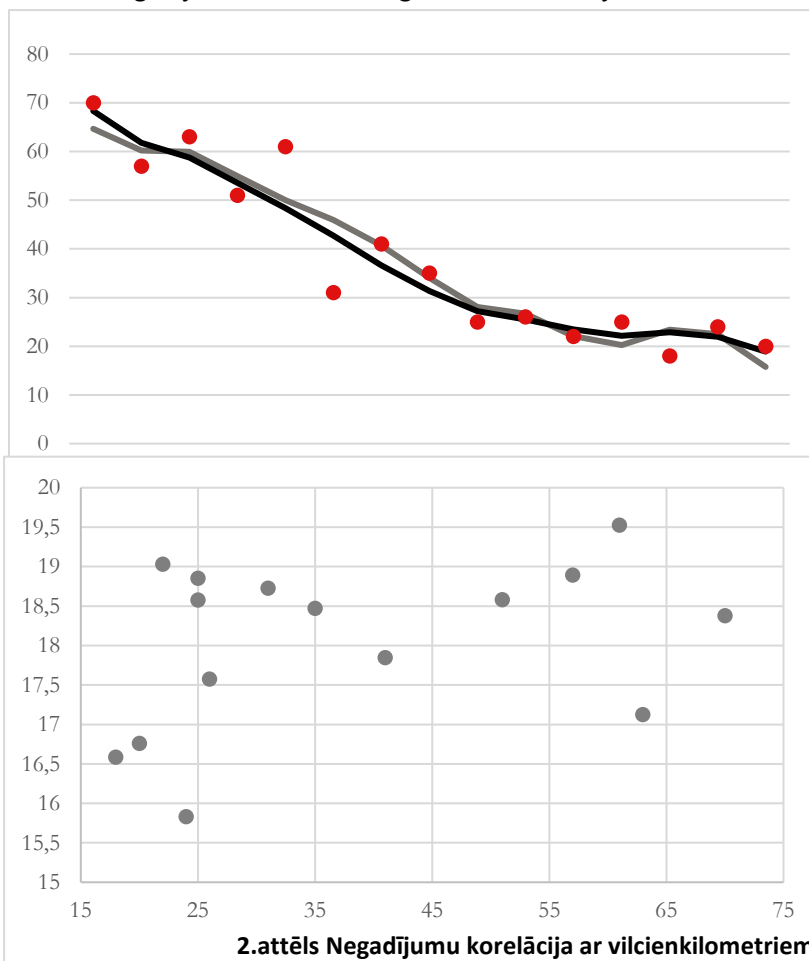
Pārskata kopsavilkums

Dzelzceļa kravu pārvadājumi 2018.gadā ir nedaudz pieauguši, sasniedzot 119.5% pret 2017.gadu, bet pret 2016.gadu -113.1%.¹ Kopumā kravu apgrozība pārskata gadā veido 17 859 tonnkilometrus, 2017.gadā 15 014 milj. tonnkilometrus², 2016.gadā tie bija 15 873 milj.tonnkilometri. Pasažieru pārvadājumi turpina pieaugt, no 2015.gada ir vērojams neliels, bet stabils kāpums. Pieaugums par 105,1% salīdzinājumā ar 2017.gadu.

¹ Valsts dzelzceļa administrācijas publiskais 2018.gada pārskats.

² Transports Latvijā 2019.gads. Statistisko datu krājums.

Negadījumu skaits 2018.gadā ir samazinājies un arī cietušo skaits ir samazinājies. No 2004.gada ir



novērojama negadījumu skaita samazināšanās un prognozējama arī negadījumu skaita un cietušo samazināšanās arī turpmāk, ja saglabāsies vilcienkilometru apjoms. Ja nākotnē būs vērojams negadījumu skaita pieaugums, negadījumu samazināšanās būs vērojama lēnāka, sasniedzot kritisko punktu, kad negadījumu skaita samazināšanās nav iespējama.

Veicot datu apstrādi ir secināms, ka nav novērojama korelācija attiecībā uz vilcienkilometriem un negadījumiem, kā arī attiecībā uz vilcienkilometriem un cietušajiem. Uz šo brīdi nav iespējams apgalvot, ka palielinoties pārvadājumu apjomam palielinās negadījumu skaits. Korelācijas koeficients negadījumiem ir 0,36 (vāja un maznozīmīga sakarība) un cietušajiem 0,36 (vāja un maznozīmīga sakarība). Ir samazinājies nelaimes gadījumu skaits ar cilvēkiem vilcienu kustības laikā,

bet pieaudzis negadījumu skaits uz dzelzceļa pārbrauktuvēm. Lielāko īpatsvaru no cietušajiem uz dzelzceļa pārbrauktuvēm veido gājēji.



Kopumā par 2018.gadu:

- VDzTI strādāja pie ES Ceturtās dzelzceļa pakotnes tehniskā pīlāra tiesiskā regulējuma pārņemšanas, sagatavojot priekšlikumus grozījumiem Dzelzceļa likumā;
- dzelzceļa drošības kultūras ieviešana starp dzelzceļa sektora dalībniekiem ir uzsākta, bet ir nepieciešama dziļāka izpēte;
- VDzTI ir uzsākusi liela apjoma drošības pārvaldības sistēmas auditu vienai komercsabiedrībai;
- nopietnu negadījumu un dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu skaits pakāpeniski samazinās;
- cietušo personu skaits samazinās, jo īpaši kategorijā noteikumu pārkāpēji, riski pastāv kategorijā citas personas;
- cietis viens pasažieris, bet nav bijuši cietušie nodarbināto vidū;
- uz dzelzceļa pārbrauktuvēm 80% gadījumus veido gājēji, kas nenovērtē vilcienu attālumu šķērsojot sliežu ceļu un arī daudzi cietušie ir lietojuši austiņas vai skatījušies mobilo tālruni;
- riska noteikšanu un novērtēšanu pielieto visi pārvadātāji un arī publiskās lietošanas dzelzceļa pārvaldītājs.

Dzelzceļa likumā noteikto funkciju izpildes ietvaros tika veiktas 154 pārbaudes, uzsākts viens Drošības pārvaldības sistēmas audits. Tika izsniegti 7 drošības sertifikāti un 80 drošības apliecības dzelzceļa nozarē strādājošiem uzņēmumiem. Dzelzceļa speciālistu sertificēšanas ietvaros gada laikā sertificēti 98 vilces līdzekļu vadītāji, 53 vilces līdzekļu vadītāju palīgi un 16 mašīnisti instruktori, kā arī 31 bīstamo kravu pārvadājumu drošības konsultants un pieņemti lēmumi par 129 dzelzceļa speciālistiem - uzņēmumu dzelzceļa speciālistu atestācijas komisiju locekļiem. Veikta izmeklēšana 42 dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumiem. Izdotas ekspluatācijas atļaujas 3 jauniem ritošā sastāva tiptiem, pieņemta ekspluatācijā 71 ritošā sastāva vienība, pieņemti ekspluatācijā 23 dzelzceļa infrastruktūras objekti. Pieņemts vairāk nekā 121 lēmums būvniecības jautājumos.

Summary in English

The State Railway Technical Inspectorate (NSA Latvia) has prepared the present report. Article 57 of the Cabinet Regulations of 26 October 2010 No. 999 "Procedures for the Classification, Investigation and Recording of Railway Traffic Accidents" gives the NSA Latvia task to prepare Safety Report providing information on traffic safety level and processes in railway traffic. The report contains summarised information about the NSA Latvia safety strategy, its targets, tasks, initiatives and its development, safety performance, certification and authorisations processes as well as realized supervision activities. The report contains the following information:

- Directions of actions according to the NSA Latvia strategies;
- Developed analysis of accidents statistics (common Safety Indicators) and tendencies;
- Assessment of traffic safety statistics;
- Description of certification processes - description of the current situation;
- Supervision activities;
- Risk assessment procedures;
- New rail project
- Safety Culture.

In the reporting year, the number of serious accidents decreased. Doing a deep data statistics analysis, there is a step by step decrease of accidents since 2004. The prognosis shows that decrease of accidents and casualties continues, if the current level will stay. If there is an increase in accidents in the future, the decrease of accidents will be slower reaching some point where decrease could not be reached. The data analysis also indicates that there is no correlation between train km and accidents as well as between train km and victims. At this stage, it cannot be to argue that due to the increase of the traffic volume will be increase of numbers of accidents. The correlation coefficient to serious accidents is 0,36 (weak correlation and insignificant) and to casualties is 0,36 (weak correlation and insignificant).

The total traffic volume increased in 2018 by 107,5% despite of economic impact of traffic to third countries.

Within the scope of the NSA Latvia functions determined by the Railway Law, the Inspectorate has supervised 154 rail objects. The NSA Latvia started one SMS audit of big company. Seven safety certificates of part A and part B issued. The NSA Latvia issued 80 safety permits (authorisations) for railway sector. Within the framework of certification procedure 98 train drivers, 53 train driver assistants and 16 train driver instructors, as well as 31 safety consultants on dangerous goods deliveries and 129 railway sector experts – commission members for attestation specialists of railway undertakings were certified. Operation permits were issued to 3 new rolling stock types, 71 rolling stock units and 23 railway infrastructure facilities were placed into service. More than 121 decisions of building permits were taken.

VDzTI mērķis

Uzņēmējdarbība dzelzceļa nozarē ir droša, ja riskus efektīvi pārvalda katru dienu. To vislabāk panāk tie uzņēmumi, kam ir izveidotas labas drošības pārvaldības sistēmas, kas savstarpēji koordinē savas rīcības un novērtē riskus, efektīvi tos kontrolē. VDzTI pieeja ir vērsta uz drošības risku identificēšanu. VDzTI uzdevums ir pārliecināties, kā sektors to dara, un vai to darot, ievēro tiesību aktu prasības. Lai to īstenotu, VDzTI ir jānosaka skaidri savas rīcības mērķi un sagaidāmie rezultāti:

- vācot pierādījumus par risku pārvaldību dzelzceļa uzņēmumos;
- nodrošinot regulāru auditu un pārbaudi veikšanu;
- nodrošinot dzelzceļa sektora uzraudzību;
- nodrošinot atsevišķu dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu izmeklēšanu un reaģējot uz incidentiem;
- nodrošinot, ka Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja sagatavotie ieteikumi tiek pienācīgi ņemti vērā un, kur praktiski iespējams, tiek īstenoti;
- apkopojot drošības rādītājus un veicot risku analīzes;
- izskatot sūdzības un ieteikumus.



VDzTI darbības pamatmērķis ir drošības risku identificēšana un atbilstošas uzraudzības nodrošināšana. Ir svarīgi nodrošināt drošus dzelzceļa pārvadājumus.

VDzTI apakšmērķi ir:

- **droši pārvadājumi** – jānodrošina, ka dzelzceļa transporta nozarē iesaistīto uzņēmumu darbība drošības jautājumos tiek nepārtraukti pilnveidota un, lai dzelzceļa pārvadājumu drošības līmenis valstī nepasliktinās un atbilst ES tiesību aktos noteiktajam līmenim;
- **darbības uzraudzība un sertificēšana dzelzceļa transportā** - uzraudzīt uzņēmumu darbu un savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju prasību ievērošanu, sekot līdzi dzelzceļa speciālistu kompetences līmenim;
- **pilnīga un droša informācija par kustības drošības stāvokli komercsabiedrībās;**
- **atklātu un caurspīdīgu prasību ieviešana visiem dzelzceļa sektora dalībniekiem;**
- **interesu aizstāvība ES institūciju darba grupās;**
- **iekšējo procesu pilnveidošana.**

VDzTI darbības virzieni

VDzTI 2017.gadā apstiprināja divas stratēģijas – darbības stratēģiju un uzraudzības stratēģiju trīs gadu periodam (2017-2019).



Galvenie VDzTI darbības virzieni ir:

- 1.virziens – dzelzceļa kustības drošības līmeņa pārraudzība;
- 2.virziens – nepārtraukta un caurspīdīga nozares komersantu darbības uzraudzība;
- 3.virziens – vienotu sertificēšanas procesu nodrošināšana;
- 4.virziens – darbs pie ES Ceturtās dzelzceļa pakotnes tiesiskā regulējuma prasību ieviešanas Latvijas likumdošanā;
- 5.virziens - VDzTI darba efektivitātes pilnveide, caurspīdīga pārvaldība un pietiekami resursi.

Dzelzceļa kustības drošības līmeņa pārraudzība

Statistikas dati liecina, ka pēdējo desmit gadu laikā Latvijā nopietni dzelzceļa satiksmes negadījumi ir būtiski samazinājušies. Taču Latvijā joprojām ir salīdzinoši liels cietušo personu skaits. Drošība svarīga ikvienam dzelzceļa transporta lietotājam.

VDzTI nodrošina drošības rādītāju uzskaiti, identificē riskus un analizē drošības stāvokli dzelzceļa nozarē strādājošos uzņēmumos.

1.tabula. Drošības līmeņa novērtējums

Rādītāji	Vērtība	Izpildes kritērijs 2017	Izpildes kritērijs 2018
Pasažieru risks (NRV 1.1) ³	78,20 ($\times 10^{-9}$)	Nav pārsniegts	Nav pārsniegts
Pasažieru risks (NRV 1.2)	0,665 ($\times 10^{-9}$)	Nav pārsniegts	Nav pārsniegts
Darbinieku risks (NRV 2)	64,80 ($\times 10^{-9}$)	Nav pārsniegts	Nav pārsniegts
Pārbrauktuvju lietotāju risks (NRV 3)	239,0 ($\times 10^{-9}$)	Nav pārsniegts	Nav pārsniegts
„Citu” personu risks (NRV 4)	11,60 ($\times 10^{-9}$)	Nav pārsniegts	Pastāv riski
Dzelzceļa teritorijā nepiederošu personu risks (NRV 5)	1310,0 ($\times 10^{-9}$)	Nav pārsniegts	Nav pārsniegts
Sabiedrības risks (NRV 6)	1660,0 ($\times 10^{-9}$)	Nav pārsniegts	Nav pārsniegts
Nopietnu negadījumu skaits gadā	24	Nav pārsniegts	Nav pārsniegts
Dzelzceļa satiksmes pārkāpumu izmeklēšanas gadījumi gadā	39	Nav pārsniegts	Nav pārsniegts
Nopietnu negadījumu rādītājs uz vilcienkilometriem	1,50 ($\times 10^{-6}$)	Nav pārsniegts	Nav pārsniegts
Cietušo personu rādītājs uz vilcienkilometriem	1,45 ($\times 10^{-6}$)	Pastāv riski	Nav pārsniegts

Saskaņā ar statistikas datiem drošības rādītāji norāda, ka pastāv riski kategorijā “Citas” personas. Riski šajā kategorijā nozīmē to, ka 2018. gadā dzelzceļa negadījumos ir bijis samērā liels skaits cietušo, kas šķērsojuši dzelzceļu ignorējot drošības prasības vai atradušies dzelzceļa bīstamajā zonā, bieži vien atrodoties arī alkohola reibuma stāvoklī. Kopumā kustības drošības stāvoklis nav pasliktinājies, arī nopietnu negadījumu skaits pakāpeniski samazinās. Drošības uzlabošanas pasākumu sekmīgā īstenošanā būtiska nozīme ir sadarbības nodrošināšanā un veicināšanā starp visām iesaistītām institūcijām, lai veicinātu sabiedrības izglītošanu, informēšanu, infrastruktūras uzlabošanu, tiesiskā regulējuma pilnveidi.

Ir jāpievērš uzmanība ne tikai faktoriem, kas tiešā mērā ietekmē dzelzceļa drošību (negadījumu skaits, tajos bojāgājušo un cietušo skaits, kaitējums videi, u.t.t.), bet ir arī jānorāda, ka drošība ir atkarīga no dzelzceļa transporta kustībā iesaistīto personu attieksmes pret drošības prasībām. Būtiskākie apstākļi, kas ietekmē drošību dzelzceļa transportā:

- personīgās drošības prasību neievērošana šķērsojot sliežu ceļus (vilciena signālu ignorēšana, pārgalvība šķērsojot pārejas, pārgalvīga uzvedība uz perona, brīdinājuma zīmju neievērošana, austiņu lietošana);
- neuzmanība un personu atrašanās reibumā dzelzceļa bīstamajā zonā;
- autovadītāju attieksme pret ceļu satiksmes drošību (ceļa zīmju neievērošana, luksofora signālu neievērošana).

Uzraudzība

VDzTI ar savu darbību cenšas panākt, lai ikviens dzelzceļa transporta pakalpojumu sniedzējs primāri rūpētos par drošu pakalpojumu sniegšanu un būtu par to atbildīgs. Veicot uzraudzību, VDzTI cenšas ievērot

³ Komisijas lēmums Nr.2012/226/ES (2012.gada 23.aprīlis) par dzelzceļa sistēmas kopīgo drošības mērķu kopumu

vairākus pamatprincipus – samērīgums, konsekventa pieeja, lietderība, paredzamība, atbildība un sadarbība. VDzTI uzraudzību nodrošina, balstoties uz identificētiem riskiem – reģistrētiem negadījumiem, konstatētajiem trūkumiem un to pakāpēm, drošības ziņojumiem. Ar savām pārbaudēm VDzTI veic komersantu darbības kontroli ekspluatācijas laikā, veic iekārtu un drošības aprīkojuma darbības kontroli, pārbauda dzelzceļa pārvadājumos iesaistītā personāla kompetenci, u.c.

2.tabula. Rezultatīvo rādītāju novērtējums

Darbības rezultāts	Rezultatīvais rādītājs		2017	2018
Nodrošināti drošības pārvaldības sistēmu (SMS) elementu auditi	Veiktie SMS elementu auditi gadā	Sasniegtais %	100	uzsākts
Nodrošinātas pārbaudes	Pārbaužu skaits gadā	Sasniegtais %	124	100
Atbilstības pārbaudes ritošā sastāva vienībām	Pieņemtas ekspluatācijā ritošā sastāva vienības gadā	Sasniegtais %	125	118
Atbilstības pārbaudes ritošā sastāva tipiem	Pieņemti ekspluatācijā ritošā sastāva tipi gadā	Sasniegtais %	350	150
Dzelzceļa pārbrauktu vju apskates	Ilgadējās dzelzceļa pārbrauktu vju apskates	Sasniegtais %	180	180
Atbilstības pārbaudes dzelzceļa būvobjektiem	Pieņemtie ekspluatācijā būvobjekti gadā	Sasniegtais %	102	66

Sertificēšana

Preventīvā uzraudzība ietver uzņēmumu sertifikācijas procedūras. Sertificēšanas procesā pieteikuma iesniedzējam jāpierāda, ka tā plānotā darbība ir droša un skaidri noteikta uzņēmuma procedūrās un dokumentos. 2018.gadā visi dzelzceļa pārvadātāji veica pārsertifikāciju, saņemot drošības sertifikātu A un B daļas uz pieciem gadiem.

2018.gadā tika uzsākta būvatļauju izsniegšana Rail Baltica būvniecībai, taču mazāk kā tika sākotnēji plānots, kas saistāms ar zemju atsavināšanas problēmām. Tāpēc prognozējams, ka 2019.gadā varētu būtiski pieaugt izsniegto būvatļauju skaits un ar dzelzceļa būvniecību saistīto lēmumu skaits.

3.tabula. Rezultatīvo rādītāju novērtējums

Darbības rezultāts	Rezultatīvais rādītājs		2017	2018
Teorētisko eksāmenu nodrošināšana komercsabiedrību pārstāvjiem	Eksamināciju skaits gadā	Sasniegtais %	199	156
Drošības sertifikātu izsniegšana	Izsniegto sertifikātu skaits gadā	Sasniegtais %	333	700
Drošības apliecību izsniegšana	Izsniegto apliecību skaits gadā	Sasniegtais %	237	200
Būvatļauju izsniegšana	Pieņemti lēmumi gadā	Sasniegtais %	136	87
Būvatļaujā iekļauto nosacījumu izpildes izskatīšana	Pieņemti lēmumi gadā	Sasniegtais %	280	48
Nosacījumu par būvdarbiem izskatīšana	Pieņemti lēmumi gadā	Sasniegtais %	260	90
Mašīnistu, mašīnistu palīgu un mašīnistu instruktoru eksaminācijas nodrošināšana	Eksamināciju skaits gadā	Sasniegtais %	111	75

ES Ceturtā dzelzceļa pakotne

ES Ceturtā dzelzceļa pakotne ir Eiropas Savienības direktīvu un regulu kopums, ar ko Eiropas Savienībā plānots ieviest vienotu drošības sertifikātu pārvadātājiem, atvieglot ritekļu pieņemšanu ekspluatācijā, palielināt dzelzceļa komersantu atbildību par drošības procesu ievērošanu un pastiprināt to darbības uzraudzību. Ceturtās dzelzceļa pakotnes mērķis ir novērst šķēršļus vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidei. Izdotie ES tiesību akti reformē dzelzceļa nozari. Ar tiem tiek īstenotas strukturālas un tehniskas reformas, panākot augstāku drošības līmeni, savstarpējo izmantojamību un uzticamību Eiropas dzelzceļu tīklā. Izmaiņas ir vērstas uz to, lai samazinātu dzelzceļa uzņēmumu administratīvās izmaksas un ļautu jauniem pārvadātājiem vieglāk iesaistīties tirgū.

VDzTI uzdevums ir piedalīties ES tiesību aktu pārņemšanas normatīvo dokumentu projektu izstrādē, identificēt riskus un problēmas saistībā ar 1520mm dzelzceļa tīkla specifiku, kā arī aktīvi darboties pie jaunu tiesību aktu projektu izstrādes Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrā un Eiropas Komisijā.

4.tabula. Rezultatīvo radītāju novērtējums

Darbības rezultāts	Rezultatīvais rādītājs	2017	2018
Analizēta un izvērtēta SITS un nacionālo noteikumu atbilstība	Izpēšu skaits gadā	2 SITS izpētes	1 SITS izpēte
Ceturtās dzelzceļa pakotnes transponēšana	Ieviestas ES tiesību aktu prasības	Darbs pie pārņemšanas	Projekts "Grozījumi Dzelzceļa likumā" nosūtīts Satiksmes ministrijai
ES tiesību aktu projektu izstrāde	Dalība ES institūciju darba grupās (sanāksmju skaits)	Dalība 42 darba grupās	Dalība 35 darba grupās



2018.gadā VDzTI sagatavoja priekšlikumus "Grozījumi Dzelzceļa likumā, lai pārņemtu ES Ceturtās dzelzceļa pakotnes tehniskajā pīlārā iekļautos tiesību aktus, kas skar drošības un savstarpējās izmantojamības jautājumus, kā arī VDzTI darbību.

VDzTI darba kapacitāte, pārvaldība un resursi

Lai nodrošinātu efektīvu iestādes darbību, VDzTI no 2014.gada pakāpeniski veic savu iekšējo procesu izvērtēšanu. Darbības ir vērstas uz to, lai samazinātu iestādes administratīvās izmaksas un nodrošinātu efektīvāku funkciju izpildi.

VDzTI ir uzsākusi iekšējās IKT sistēmas izstrādi, kas nodrošinātu efektīvu elektronisko dokumentu uzkrāšanu, apriti un uzskaiti. VDzTI no 2015.gada ir ievērojami pieaugusi elektronisko dokumentu aprite un uzskaitē. Panāktā efektivitāte veicina VDzTI procesu pilnveidi un ļauj izvērtēt iestādes darbu.

5.tabula. Rezultatīvo radītāju novērtējums

Darbības rezultāts	Rezultatīvais rādītājs		2017	2018
Elektronisko dokumentu ieviešana	Elektroniski parakstīti dokumenti (skaits)	Sasniegtais %	104	122
Paaugstināta personāla kvalifikācija	Stundu skaits	Sasniegtais %	71	294
IKT izstrāde un ieviešana	Procesa virzība	Sasniegtais %	Specifikācija	Sistēma

Drošības ieteikumi

2018.gadā VDzTI saņēma Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja izmeklēšanas nobeiguma pārskatu Nr.5-02/1-17 „Dīzeļlokomotīves 2TE10M Nr.3424 „B” sekcijas ugunsgrēks 2017.gada 9.februārī Jelgavas dzelzceļa stacijā”, kurā tika sagatavoti trīs drošības ieteikumi:

- **2018-1** - SIA „LDZ ritošā sastāva serviss” ieviest procedūras, lai tehniskās apkopes un atjaunošanas remonta laikā tiktu uzskaitītas nomainītās detaļas katrai dīzeļlokomotīvei, tai skaitā vilcējstieņa un tā kronšteina detaļas, lai kontrolētu remonta apjomu un detaļu ekspluatācijas ilgumu.

Ieteikums ir izpildes stadijā, SIA „LDZ ritošā sastāva serviss” strādā pie SAP-TORO PM moduļa ieviešanas, kas ļauj veikt detaļu un mezglu uzskaiti, un caurlūkot uzstādīto detālu un mezglu aprites vēsturi dīzeļlokomotīvēm.

- **2018-2** - SIA „LDZ ritošā sastāva serviss” ieviest procedūras, lai dīzeļlokomotīves tehniskās apkopes un atjaunošanas remonta procesa izpilde tiek pārbaudīta un pārbaude tiek dokumentēta, lai kontrolētu paveiktā darba izpildes apjomu un kvalitāti.

Ieteikums ir izpildes stadijā, SIA „LDZ ritošā sastāva serviss” strādā pie SAP-TORO PM moduļa ieviešanas, kas ļauj veikt detaļu un mezglu uzskaiti, un caurlūkot uzstādīto detālu un mezglu aprites vēsturi dīzeļlokomotīvēm.

- **2018-3** - VDZTI sagatavot priekšlikumus normatīvo aktu grozījumiem, lai turpmāk normatīvajos aktos paredzētu normu uzraudzīt ritošā sastāva ugunsgrēku izmeklēšanu, kas nav klasificējami kā nopietni negadījumi.

Ieteikums ir ieviests. VDzTI veica grozījumus iekšējā kārtībā “Kārtība, kādā nodrošina dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanu, klasificēšanu un uzskaiti”.

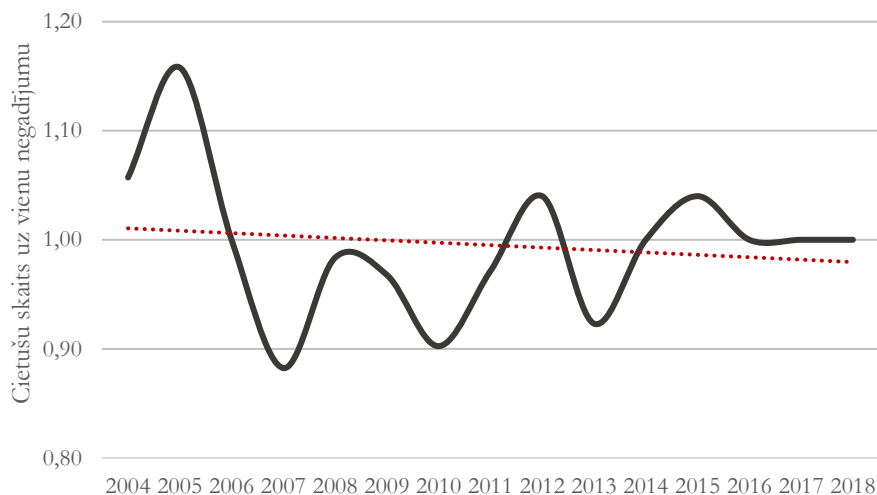
Kustības drošības stāvokļa novērtējums

Negadījumu kopums veido kopīgos drošības rādītājus, kas iedala negadījumus pēc kategorijām, cietušos pa to kategorijām un izmaksām. Datu kvalitāti un pilnīgumu nodrošina VDzTI, kas ik mēnesi publicē negadījumu datus savā tīmekļa vietnē un tie ir pieejami sadaļā Statistika.

Laika posmā no 2004.gada dzelzceļa satiksmes negadījumu skaits pakāpeniski samazinās. Arī cietušo personu skaits ir samazinājies. Samazinājums ir saistāms ar nožogojuma uzstādīšanu (no 2009.gada), izveidojot labirintus gājēju pārejās, veicot peronu modernizāciju. Sadursmju ar autotransportu uz dzelzceļa pārbrauktuvēm samazinājums ir saistāms ar video kameru uzstādīšanu uz pārbrauktuvēm un lieliem sodiem (no 2010.gada). Tomēr ne visiem drošības rādītājiem ir tendence samazināties. Riski pastāv uz dzelzceļa pārbrauktuvēm.

6.tabula. Datu salīdzinājums nopietniem negadījumiem un cietušajiem

Periodi	Negadījumi		Gājuši bojā		Guvuši miesas bojājumus	
	2004-2017	2004-2018	2004-2017	2004-2018	2004-2017	2004-2018
Vidējais radītājs	39,21	37,93	20,85	20,26	18,35	17,66
Centrālā vērtība	33	31	18	18	16	15
Visbiežāk sastopamā vērtība	25	25	18	18	8	8
Zemākais rādītājs	18	18	8	8	3	3
Augstākais rādītājs	70	70	34	34	42	42
Kopā	549	569	292	304	257	265
Tendence	Kritums	Kritums	Nemainīgs	Kritums	Kritums	Kritums



3.attēls. Cietušo skaits uz vienu negadījumu ar tendenci

Pēc izanalizētiem datiem ir redzams, ka negadījumu skaitam samazinoties līdz 35 negadījumiem gadā, samazinās arī letālo gadījumu skaits. Samazinoties negadījumu skaitam zem 35 negadījumiem gadā, letālo gadījumu skaitam nav tendence secīgi samazināties. Samazinājums ir vērojams mazāks, vairumā negadījumi ir ar letālām sekām.

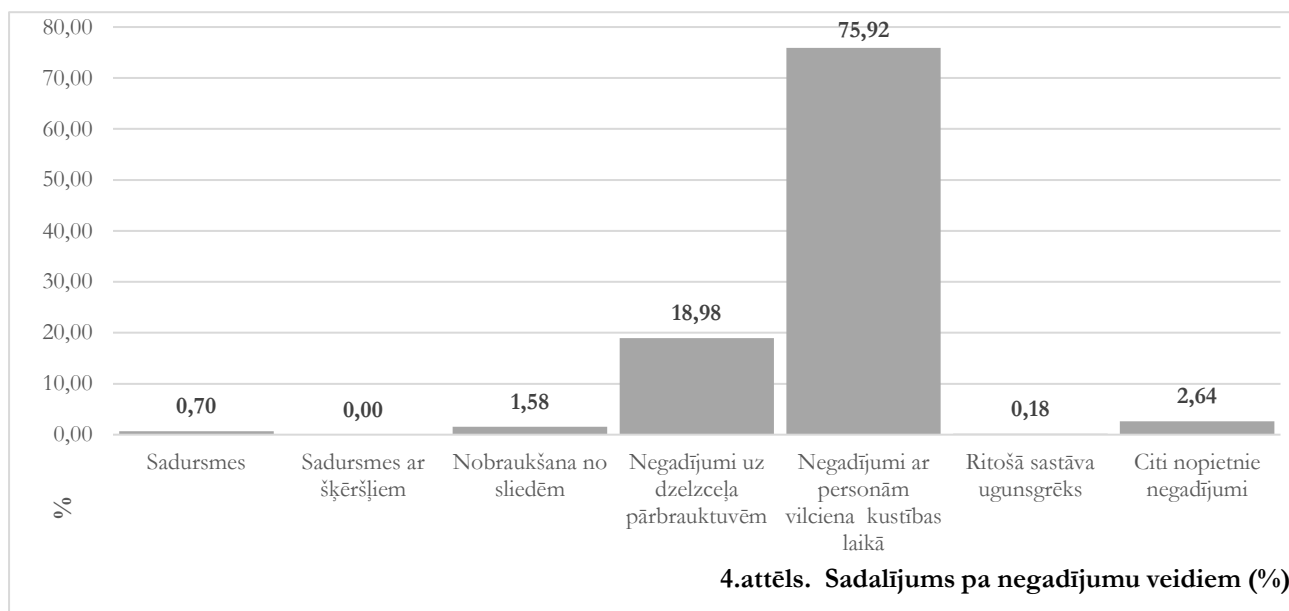
Latvijā vidēji uz vienu negadījumu ir viens cietušais. No 2004.gada

cietušo skaitam uz vienu negadījumu ir tendence samazināties.

2018.gadā reģistrēti 20 nopietni negadījumi, kas klasificējami kā negadījumi ar cilvēkiem ritošā sastāva kustības laikā un negadījumi uz dzelzceļa pārbrauktuvē. Visos negadījumos ir reģistrēti cietušie. 2018.gadā ir reģistrēts viens negadījums ar pasažieri, tam izkāpjot no vilciena. No nopietnu negadījumu kopskaita vēl joprojām lielāko negadījumu īpatsvaru (vidēji 75,92%) veido negadījumi ar cilvēkiem vilciena kustības laikā. Otrs lielākais īpatsvars ir negadījumiem uz dzelzceļa pārbrauktuvē. Savukārt šajos negadījumos lielāko īpatsvaru (18,98%) veido nevis sadursmes uz autotransportu, bet gan gadījumi personai uzbraucot virsū, kad tā ir šķērsojusi dzelzceļa pārbrauktuvi. Sadursmju ar transportlīdzekļiem gadījumu skaits no 2009.gada būtiski samazinājies, vidēji sasniedzot trīs sadursmes gadā, kas ir tikai 7,7% no kopējā negadījumu uz dzelzceļa pārbrauktuvē skaita. Personas, kuras šķērsojot sliežu ceļus nav ievērojušas drošības prasības (gājēji, velosipēdisti), sastāda 71% no kopējā negadījumu skaita uz dzelzceļa pārbrauktuvē.

Salīdzinošu mazs īpatsvars - sadursmes ar vilcieniem, nobraukšana no sliedēm un ritošā sastāva ugunsgrēki.

No 2015.gada nav reģistrēti negadījumi ar bīstamo kravu, kam būtu nopietna ietekme uz drošību.



Cēloņi šādiem negadījumiem ir gan sociālie, gan ekonomiskie faktori, kas ietekmē negadījuma rezultātu. **Sociālie un demogrāfiskie faktori, kas ietekmē negadījumu rezultātus:**

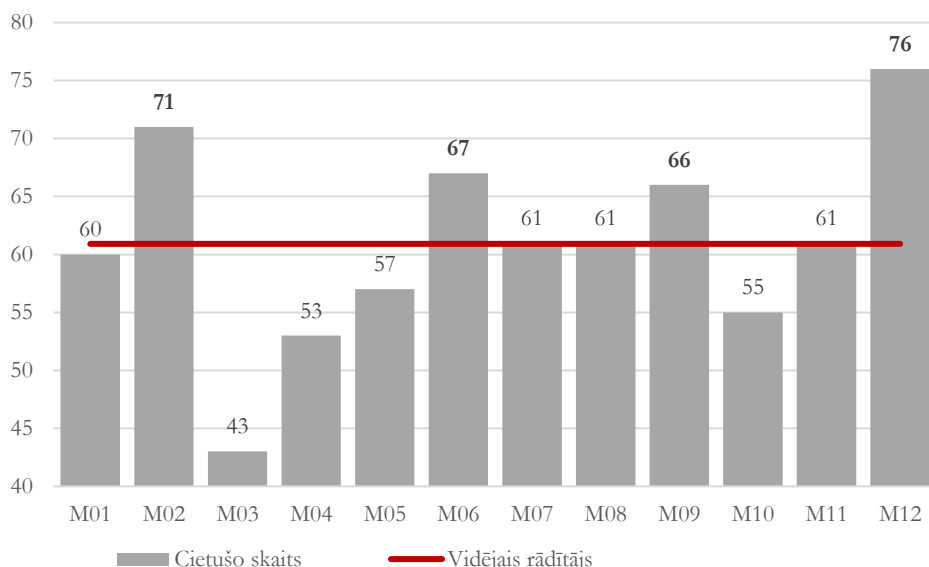
- **dzimums** – lielāko daļu negadījumos cieš *vīrieši*. Tie ir 76% *no cietušo personu kopskaita*.
- **vecums** – tiek traumētas personas darbaspējīgā vecumā. 28% *gadījumos cieta personas vecumā no 41-60 gadiem un pārsvarā vīrieši*. Jāatzīmē, ka ievērojami liels skaits cietušo ir vecāki par 65 gadiem. 3% no kopējo negadījuma skaita ir cietuši bērni vecumā līdz 10 gadiem.
- **drošības kultūras ievērošana** – 25 % no cietušajām personām ir lietojušas alkoholu (gulēšana uz platformām vai sliekšņiem), austiņu lietošana šķērsojot pārejas vai pārbrauktuves, sliežu ceļa šķērsošana tieša vilciena tuvumā, īsziņu rakstīšana, mūzikas klausīšanās, runāšana pa telefonu.
- **kritiskā domāšana** - iedzīvotāji šķērsojot sliežu ceļus nenovērtē iespējamās riskus, kam par iemeslu var būt ikdienas rutīna, laika neapbrēķināšana, u.t.t.
- **pašnāvības** – no kopējo negadījumu skaita tās sastāda 16,8%. Pašnāvību skaits gadu no gada svārstās. Pašnāvību gadījumi visvārāk reģistrēti ar personām vecumā no 20 līdz 35 gadiem. Dati liecina, ka 68% gadījumos pašnāvības veic vīrieši.

Ekonomiskie faktori, kas ietekmē negadījumu rezultātus:

- **finansējums** – nepietiekams finansējuma apjoms nožogojumu uzstādīšanai;
- **būvobjektu modernizācija** – nepieciešamība papildus pārdomāt drošības prasības;
- **drošības mērķu noteikšana** – ir nepieciešams līdzsvars starp komerciju un drošību, ne vienmēr komercsabiedrībām drošības prasības tiek noteiktas kā prioritāte;
- **pārvaldājumu apjoms**.

Laika apstākļi arī ietekmē negadījumu statistiku:

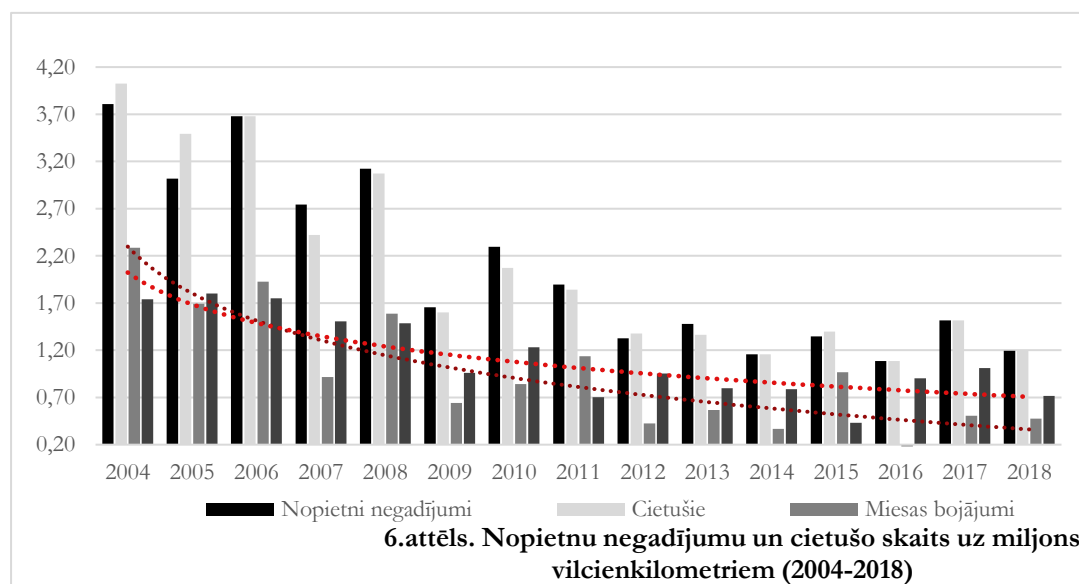
- **gadalaiki** - nopietniem negadījumiem nav nekādas tendences uz sezonālītāti, bet **kopumā ir problemātiskie mēneši**, kad visvairāk notiek nelaimes gadījumi ar cilvēkiem - **februāris, jūnijs, septembris un decembris**. Vislielākais cietušo personu skaits ir decembrī, kas varētu būt saistāms ar tumšo diennakts laiku un Ziemassvētku ietekmi (depresija, vientulība). Savukārt februārī cietušo skaitu varētu raksturot ar sniega segu, kas Latvijā ir raksturīga tieši februārī. Sniegs ievērojami slāpē trokšņus un brīdinājuma signālus. Jūnijs ir saistāms ar skolēnu vasaras brīvlaika sākšanos, savukārt septembrī personu atgriešanās no atvaļinājuma un mācību sākšanās skolās saistās ar steigu un pārdrošību. Vismazāk cietušo ir reģistrēti martā, aprīlī un oktobrī.



5.attēls. Cietušo sadalījums par mēnešiem (2004-2018)

- **temperatūra** – lielas temperatūru svārstības rada risku infrastruktūras bojājumiem (sliežu lūzumi, izmetumi, u.c.), arī ritošajam sastāvam. Lai mazinātu risku, regulāri veic infrastruktūras stāvokļa uzraudzību un kur nepieciešams, ierobežo satiksmi vai kustības ātrumu.

Ja izvērtē kustības drošības stāvokli (nopietnus negadījumus) attiecībā pret pārvadājumu apjomu (miljons vilcienkilometriem), relatīvajam radītājam ir tendence samazināties. Ievērojams samazinājums ir bijis,



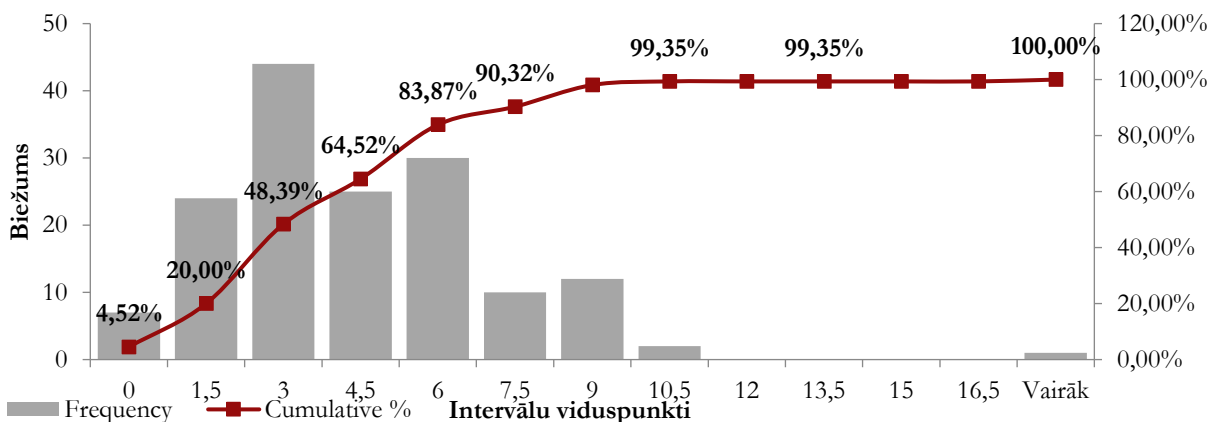
6.attēls. Nopietnu negadījumu un cietušo skaits uz miljonus vilcienkilometriem (2004-2018)

miesas bojājumus.

- **diennakts periods** – visvairāk negadījumi tiek reģistrēti dienas otrajā pusē, kad iedzīvotāji dodas mājās no darba un ir tumšais diennakts periods, jo īpaši ziemas mēnešos. No plkst.18:00 līdz plkst.24:00, ir reģistrēti 60% cietušo. Jo īpaši izteikts periods ir no plkst.16:00 līdz plkst.22:00.

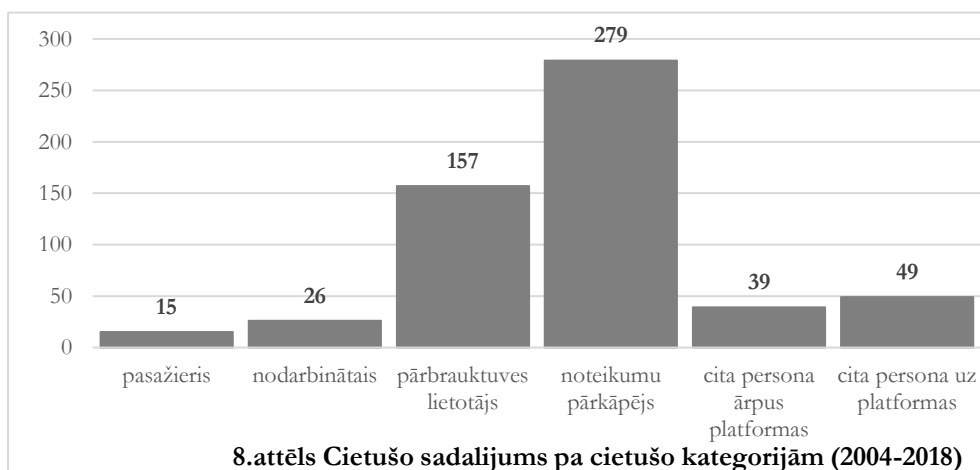
kad personas ir guvušas miesas bojājumus. Ne tik straujš samazinājums ir vērojams negadījumos ar letālām sekām. Veicot datu analīzi no 2004.gada, ir secināms, ka kopējā negadījumu skaita 54% ir ar letālām sekām, 46% cietušie gūst smagus

Cietušo skaits mēnesī variē līdz četriem cietušajiem. Trīs cietušie mēnesī ir visbiežāk sastopamā vērtība (48,39%). Ir gadījumi, kad nav reģistrēts neviens cietušais, bet ir atsevišķs gadījums, kur mēnesī reģistrēti vairāk kā 20 cietušie - 2005.gada dzelzeļa avārija.

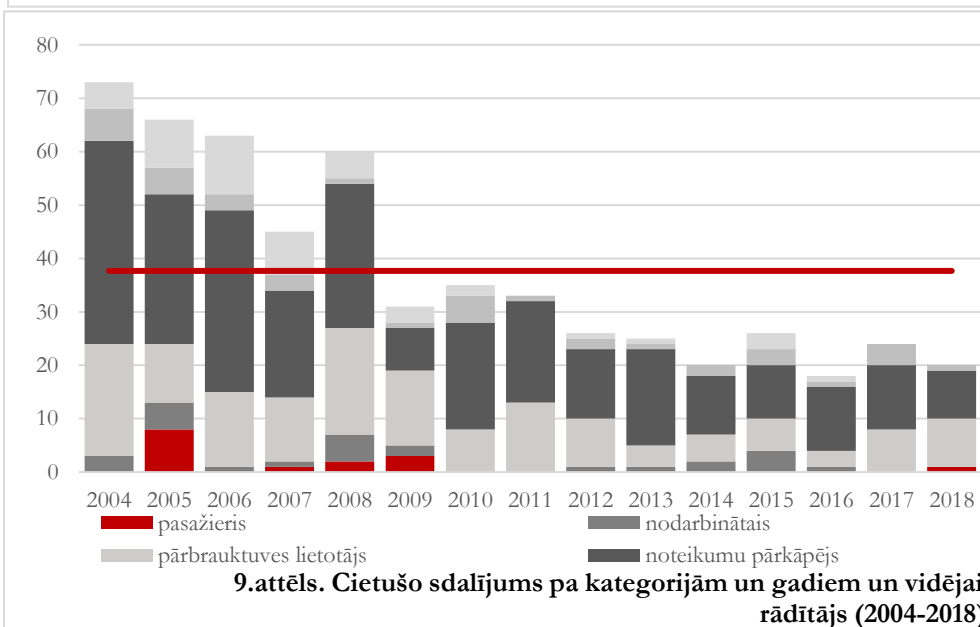


7.attēls Cietušo skaits mēnesī (2004-2018)

Sadalījumā pa cietušo personu kategorijām (2004.-2018.gads), lielākais īpatsvars ir nepiederošām



8.attēls Cietušo sadalījums pa cietušo kategorijām (2004-2018)



9.attēls. Cietušo sadalījums pa kategorijām un gadiem un vidējais rādītājs (2004-2018)

personām atrodies paaugstinātas bīstamības zonā un personām šķērsojot pārbrauktuves. Samērā lielu īpatsvaru veido arī to cietušo personu kategorijas, kas nav ievērojušas drošības prasības atrodies uz peroniem/platformām. 2018.gadā ir reģistrēts viens negadījums ar pasažieri, kur pasažiera steigas un neuzmanības dēļ tas tika traumēts ar vilciena durvīm. Kategorijas, kuras ir pakļautas lielākajiem riskiem - pārbrauktuves lietotāji un personas, kas atrodas uz peroniem un šķērso sliežu ceļus neatļautās vietās, it īpaši atrodies alkohola reibuma stāvoklī. Cietušo personu skaits pakāpeniski samazinās. No 2009.gada cietušo skaits ir zem vidējā rādītāja - 37,76. Pieaug arī tādi gadījumi, kad jaunieši atrodas uz

vilcienu sastāva autosakabēm vai elektrovilcienu gala vagoniem bez atļaujas. Pieaug t.s. “sērfofotāju” skaits, lai piedzīvotu ko ekstrēmu. Ļoti liela ietekme ir internetā redzamajam attiecībā uz ekstrēmiem piedzīvojumiem.

7.tabula. Datu salīdzinājums pa cietušo kategorijām

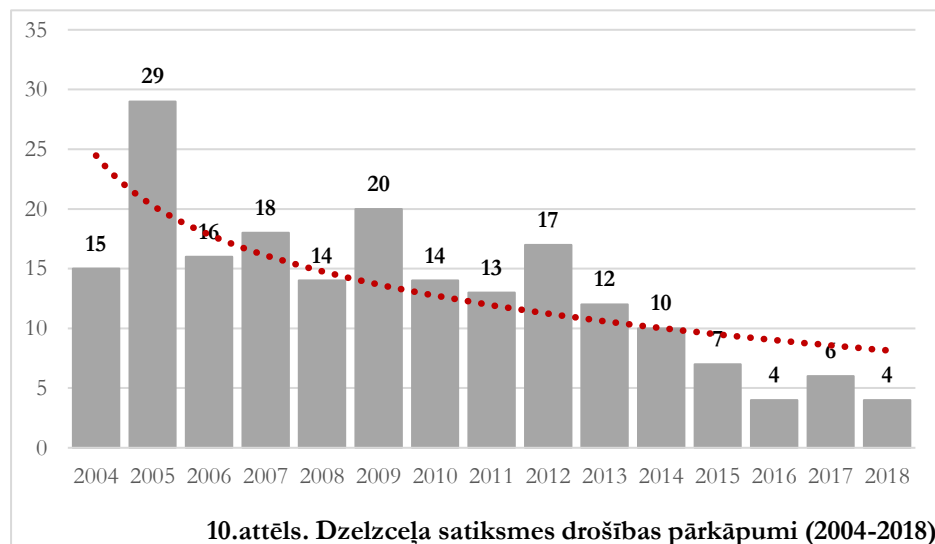
	pasažieris	nodarbinātais	pārbrauktuv es lietotājs	noteikumu pārkāpējs	cita persona ārpus platformas	cita persona uz platformas
Vidējais rādītājs	1	1,73	10,46	18,6	2,6	3,26
Centrālā vērtība	0	1	9	18	2	2
Visbiežāk sastopamā vērtība	0	1	14	20	1	0
Zemākais rādītājs	0	0	3	8	1	0
Augstākais rādītājs	8	5	21	38	6	11
Kopā	15	26	157	279	39	49
Tendence	Nemainīgs	Nemainīgs	Nemainīgs	Kritums	Kāpums	Kritums

Visvairāk negadījumu ir bijuši ar pasažieru vilcieniem. Līdzīgs sadalījums ir par notikuma vietām – 51 % negadījumu reģistrēti stacijās un 49% notikuši ceļa posmos. Vislielākais cietušo personu īpatsvars ir reģistrēts Rīgas aglomerācijas zonā, jo īpaši ceļa posmā Zaslauks-Priedaine (piepilsētas satiksme) un maršrutā Rīga – Krustpils (21% no kopējā negadījumu skaita), kur ir augsta vilcienu kustības intensitāte.

Par nopietnu negadījumu rašanās cēloņiem var būt arī **tehniskie faktori**:

- **infrastruktūra un tās aprīkojums** – sliežu ceļa elementu bojājumi;
- **ritošais sastāvs** – ritošā sastāva elementu bojājumi;
- **kustības organizācija** – organizācijas un personāla faktoru ietekmē pieļautās kļūdas.

Analizējot dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu (prekursoru) datus arī ir novērojama tendence pakāpeniskai tehnisku faktoru radītu pārkāpumu skaita samazināšanai.

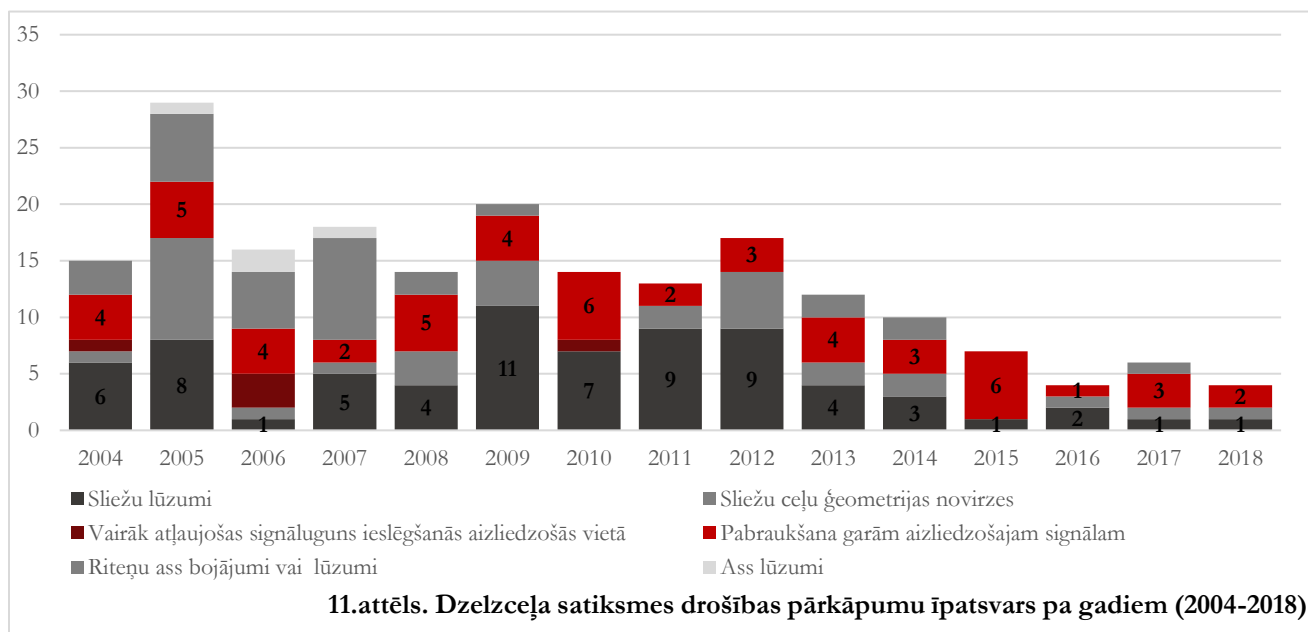


2018.gadā reģistrēti tikai četri dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumi (prekursori), kas ir saistīti ar tehniskiem faktoriem un ir zemākais rādītājs.

Sliežu lūzumu skaits ievērojami samazinās, kas ir saistīts ar precīzu metināšanas procedūru ievērošanu. Arī sliežu ceļu ģeometrijas noviržu skaits samazinās. Samazinājums ir arī saistāms ar laika apstākļiem. 2018.gadā

ziemas periodā nebija strauju temperatūras svārstību un arī vasarā nebija izteiktu laika apstākļu svārstību (sauss un silts).

Būtiski ir samazinājies riteņu ass bojājumu vai lūzumu skaits, kas saistīts ar ritošā sastāva tehniskā stāvokļa kontroles pastiprināšanos. No 2010.gada nav reģistrēts neviens vairāk atļaujošās signālugins ieslēgšanās gadījums aizliedzošā vietā. Ir uzlabots signalizācijas tehniskais stāvoklis. Pabraukšana garām aizliedzošajam signālam gadu no gada mainās, kas ir cieši saistāms ar cilvēciskiem un organizatoriskiem faktoriem.



2018.gadā nav bijis neviens tāds dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpums (prekursors), kas būtu novedis pie nopietna negadījuma.



Ir secināms:

- nopietnu negadījumu un dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu skaits pakāpeniski samazinās;
- cietušo personu skaits samazinās, jo īpaši kategorijā noteikumu pārkāpēji, riski pastāv kategorijā citas personas;
- dzelzceļu satiksmes drošības attīstības un drošības problēmu izpratnei ir nepieciešami precīzi dati, kas sniedz informāciju par to, kā, kur un cik tālu cilvēki pārvietojas un kas ir šie cilvēki;
- datiem ir raksturīga mainība. Tāpēc ir svarīgi izstrādāt sistēmas, kas nodrošina maksimālu datu kvalitāti. VDzTI ir uzsākusi darbu pie vienotas un strukturētas negadījumu datu uzskaites sistēmas izveides.

Tiesību aktu projekti

VDzTI 2018.gadā sagatavoja un iesniedza Satiksmes ministrijai piecus normatīvo aktu projektus par drošības sertifikācijas un savstarpējās izmantojamības jautājumiem saistībā ar ES tiesību aktu pārņemšanu.



2018.gadā tika iesniegti priekšlikumi “Grozījumi Dzelzceļa likumā” pārņemot Ceturtās Dzelzceļa pakotnes tehniskā pīlāra tiesību aktus.

Iesniegtie priekšlikumi “Grozījumi Dzelzceļa likumā” virzību uzsāka 2018.gada decembrī un tika uzsākts saskaņošanas process ar ministrijām, kurš turpinās 2019.gadā. Pēc Dzelzceļa likuma grozījumu pieņemšanas 2019.gadā, kuros tiek paredzēti arī attiecīgi deleģējumi, būs iespējams pieņemt Ministru kabineta noteikumus, ar kuriem tiktu pārņemtas atlikušās Dzelzceļa likumā neiekļautās direktīvu normas.

Satiksmes ministrija 2018.gada novembrī arī informēja Eiropas Komisiju par direktīvu pārņemšanas periodu, nosakot ka Ceturtās dzelzceļa pakotnes pārņemšana tiks nodrošināta līdz 2020.gada 16.jūnijam.

Sertificēšana

VDzTI nodrošina dzelzceļa drošības sertifikātu A un B daļu un drošības apliecību izsniegšanu, dzelzceļa speciālistu atestāciju un sertifikēšanu. Atbilstības izvērtēšanas process tiek nodrošināts bez maksas.



Visa sertifikēšanas procesa informācija ir pieejama VDzTI tīmekļa vietnē www.vdzti.gov.lv sadaļā Darbības atļaujas/ Drošības sertifikāti vai Drošības apliecības, vai Vilces līdzekļu vadītāju sertifikācija. Informācija tiek nepārtraukti aktualizēta.

Drošības sertifikāts

2008.gada 10.marta Ministru kabineta noteikumi Nr.168 "Noteikumi par drošības sertifikāta A daļas un B daļas izsniegšanas, apturēšanas un anulēšanas kārtību un kritērijiem" nosaka, ka dzelzceļa pārvadātājiem ir jānodrošina un jāuztur drošības pārvaldības sistēma, kurā tiek iekļauts riska izvērtējums un tā kontroles nodrošināšana, kompetence un drošības pārvaldība. Drošības sertifikātu izsniedz pārvadātājiem, kas atbilst noteiktajām prasībām tehniskās ekspluatācijas jomā un izpilda drošības prasības attiecībā uz personālu, ritošo sastāvu un komercsabiedrības iekšējo struktūru.

Latvijā darbojas seši komercuzņēmumi, kuriem, atbilstoši noteiktajiem drošības nosacījumiem, ir tiesības veikt pārvadājumus (kravu, pasažieru) pa dzelzceļu, izmantojot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru - SIA „LDZ Cargo”, a/s „Baltijas Ekspresis”, a/s „BALTIJAS TRANZĪTA SERVISS”, SIA „Gulbenes – Alūksnes bānītis” (šaursliežu dzelzceļš), a/s „Pasažieru vilciens”, SIA „Euro Rail Cargo” un a/s „Lietuvos geležinkeliai”.



VDzTI 2018.gadā izsniedza 7 drošības sertifikātu A un B daļas. No 2004.gada VDzTI ir izsniegusi 83 sertifikātus. Vidējais rādītājs ir 5,86 sertifikāti gadā. Visvairāk drošības sertifikātu tika izsniegts 2017.gadā.

Izvērtējot datus un ņemot vērā vienotā drošības sertifikāta ieviešanu, ir prognozējams, ka izsniegto drošības sertifikātu skaits samazināsies.

8.tabula Izsniegtie drošības sertifikāti (pa gadiem)

	2014	2015	2016	2017	2018
Izsniegts drošības sertifikāta A daļa	0	1	2	2	4
jauns drošības sertifikāts	0	1	0	2	0
atjaunots drošības sertifikāts	0	0	1	0	4
precizēts/grozīts drošības sertifikāts	0	0	1	0	0
pasažieru un kravu pārvadājumiem	0	0	0	0	1
pasažieru pārvadājumiem	0	0	2	0	1
kravu pārvadājumiem	0	1	0	2	2
Izsniegts drošības sertifikāta B daļa	2	1	3	8	3
jauns drošības sertifikāts	0	0	0	1	0
atjaunots drošības sertifikāts	1	0	1	6	3
precizēts/grozīts drošības sertifikāts	1	1	2	1	0
pasažieru un kravu pārvadājumiem	1	0	0	1	0
pasažieru pārvadājumiem	0	1	2	0	1
kravu pārvadājumiem	1	0	1	7	2

2018.gadā VDzTI saņēma 9 iesniegumus drošības sertifikātu saņemšanai, par ko tika pieņemti lēmumi. 2018.gadā kopumā tika pieņemts 21 lēmums – par riska novērtēšanu, par termiņa pagarināšanu un par

papildus informācijas pieprasīšanu. Vienā gadījumā tika pieņemts lēmums par atteikumu izsniegt drošības sertifikāta B daļu.

VDzTI Attīstības daļa, kā VDzTI struktūrvienība, pildot Regulas (ES) Nr.402/2013 par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai un par Regulas (EK) Nr.352/2009 atcelšanu (turpmāk Regulas Nr.402/2013) 6.panta 3.punkta a) apakšpunktā noteiktās prasības un darbojoties saskaņā ar Regulas Nr.402/2013 6.panta 4.punkta c) apakšpunktu veic būtiskās izmaiņas riska pārvaldības procesa īstenošanas neatkarīgo novērtējumu.

2018.gadā VDzTI veica divu būtisko izmaiņu riska pārvaldības procesu īstenošanas neatkarīgo novērtējumu. Vienā gadījumā – tika konstatēta riska pārvaldības procesa atbilstība Regulas (ES) Nr.402/2013 prasībām. Balstoties uz esošo atzinumu, VDzTI izsniedza pārvaldītājam drošības sertifikāta B daļu. Savukārt otrā gadījumā - VDzTI nevarēja apliecināt būtiskās izmaiņas riska pārvaldības procesa pilnīgu atbilstību Regulas Nr.402/2013 prasībām un drošības sertifikāta B daļa netika izsniegta.

Drošības apliecība

2011.gada 18.janvāra Ministru kabineta noteikumi Nr. 57 „Noteikumi par drošības apliecības izsniegšanas, darbības apturēšanas un anulēšanas kritērijiem un kārtību” nosaka prasības dzelzceļa drošības atļaujas iegūšanas prasībām. Drošības apliecības tiek izsniegtas ritošā sastāva būvniecībai un remontam, dzelzceļa infrastruktūras tehniskā aprīkojuma būvniecībai, remontam un tehniskai apkopei, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanai un manevru darbiem. Drošības apliecība uz šo brīdi ietver arī par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertificēšanu.

Pārskata gadā VDzTI izsniedza 80 drošības apliecības, apturēja 24 drošības apliecību darbību un anulēja 22 drošības apliecības.

9.tabula Izsniegtās drošības apliecības (pa gadiem)

	2014	2015	2016	2017	2018
Komerccarbība jomas					
ritošā sastāva būvniecība, remonts vai tehniskā apkope	6	7	4	5	5
par tehnisko apkopi atbildīgā struktūrvienība, tai skaitā	30	18	4	34	20
<i>kravas vagonu tehniskā apkope</i>	10	6	2	22	10
dzelzceļa infrastruktūras tehniskā aprīkojuma būvniecība, remonts un tehniskā apkope	33	38	23	51	44
manevru darbi	12	6	18	5	5
dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšana	39	102	101	49	51
Drošības apliecības veids					
jauna drošības apliecība	25	84	29	46	17
atjaunota drošības apliecība	25	42	46	41	42
precizēta/grozīta drošības apliecība	24	23	27	8	21
Anulētas drošības apliecības	12	27	20	19	22
Apturēta drošības apliecību darbība	11	20	44	21	24

Vidējais izsniegto drošības apliecību skaits gadā ir 61,34 apliecības. Augstākais rādītājs ir bijis 2010.gadā, kad tika izsniegta 161 drošības apliecība, kas saistāms ar pārejas perioda termiņa beigām. Izvērtējot datus, novērojams, ka izsniegto drošības apliecību skaitam ir tendence pieaugt. Pieaugums ir saistāms ar atjaunojamām apliecībām - sakarā ar komercsabiedrību nosaukuma maiņu, juridiskās adreses maiņu, izmaiņām komercdarbības jomā vai uzņēmumu restrukturizāciju.

Ritošā sastāva pieņemšana ekspluatācijā

2010.gada 28.decembra MK noteikumi Nr. 1211" Noteikumi par ritošā sastāva būvi, modernizāciju, atjaunošanas remontu, atbilstības novērtēšanu un pieņemšanu ekspluatācijā" nosaka kārtību ritošā sastāva tipa un vienības pieņemšanai ekspluatācijā. Ritošo sastāvu pieņem ekspluatācijā pirms tā ekspluatācijas uzsākšanas Latvijā.

2018.gadā VDzTI pieņēma ekspluatācijā 3 ritošā sastāva tipus un 71 vienību. Samazinājums ir saistāms ar ritošā sastāva parka nomaiņas pabeigšanu, kā arī ekonomisko ietekmi uz nozari, samazinoties kravu pārvadājumiem.

VDzTI reģistrēja 63 pieteikumus par ritekļu pieņemšanu ekspluatācijā no 18 komercsabiedrībām. Tabulā atainotie dati norāda par ritekļu pieņemšanu ekspluatācijā (1520mm dzelzceļa tīkls).

10.tabula. Pieņemti lēmumi par ritekļu pieņemšanu ekspluatācijā (pa gadiem)

	2014	2015	2016	2017	2018
Pieņemti ritošā sastāva tipi	5	6	8	7	3
vilces ritekļis	1	2	5	3	2
kravas vagoni	3	0	1	3	1
speciālais ritekļis	1	3	2	1	0
pasažieru vagoni	0	1	0	0	0
Pieņemtas ekspluatācijā ritošā sastāva vienības	325	146	82	75	71
kravas vagoni	304	102	53	28	45
speciālais ritošais sastāvs	6	14	4	5	0
vilces ritošais sastāvs	15	20	25	42	26
pasažieru vagoni	0	8	0	0	0
pēc modernizācijas	10	15	28	14	20
jaunbūvētas	289	14	5	22	6
lietotas, pirmo reizi tirgū piedāvātas	26	117	49	39	47

VDzTI 2018.gadā ir pieņēmusi desmit lēmumus:

- divus atteikumus pieņemt ekspluatācijā ritošo sastāvu, jo komercsabiedrības nebija iesniegušas apliecinājumus par dīzeļvilcienu vagonu drošu iekļaušanos dzelzceļa tīklā un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā veikto pārbaužu rezultātus;

- vienu lēmumu veikt grozījumus dzelzceļa ritošā sastāva tipa EK verifikācijas sertifikātā;
- piecus lēmumus par papildus pārbaužu veikšanu un pieņemšanas termiņa pagarināšanu;
- vienu lēmumu par ekspluatācijas aizliegumu;
- vienu lēmumu par ekspluatācijas atļauju.



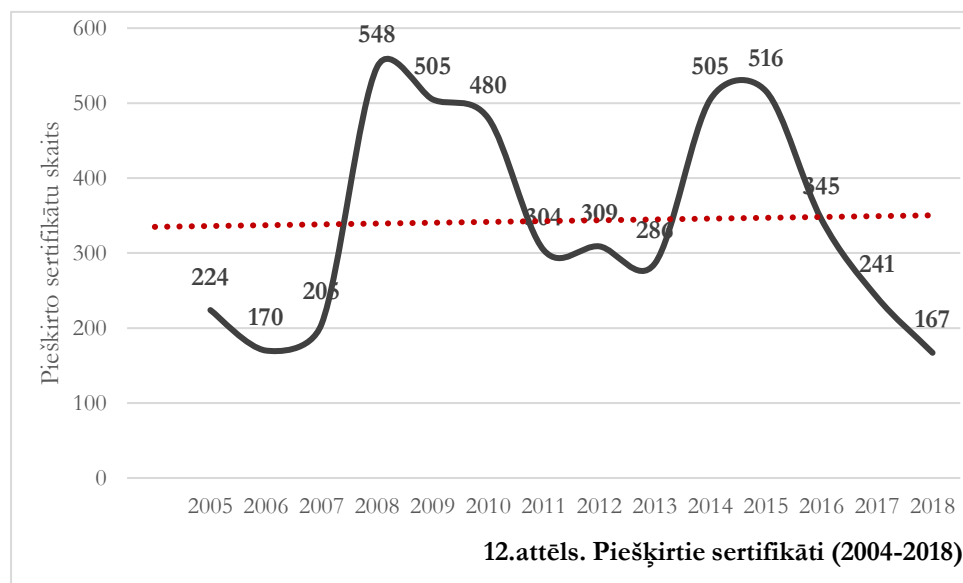
Informācija par ekspluatācijā pieņemtajiem ritošā sastāva tipiem un vienībām ir ievietota VDzTI tīmekļa vietnē www.vdzti.gov.lv, sadaļā Darbības atļaujas/ Ritošā sastāva pieņemšana ekspluatācijā.

Dzelzceļa speciālistu sertificēšana

Ietver sevī vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu), palīgu un instruktoru sertificēšanu, komersantu komisijas locekļu un tādu atbildīgo personu, kas veic komersanta dzelzceļa speciālistu zināšanu pārbaudes, bīstamo kravu drošības konsultantu eksamināciju.

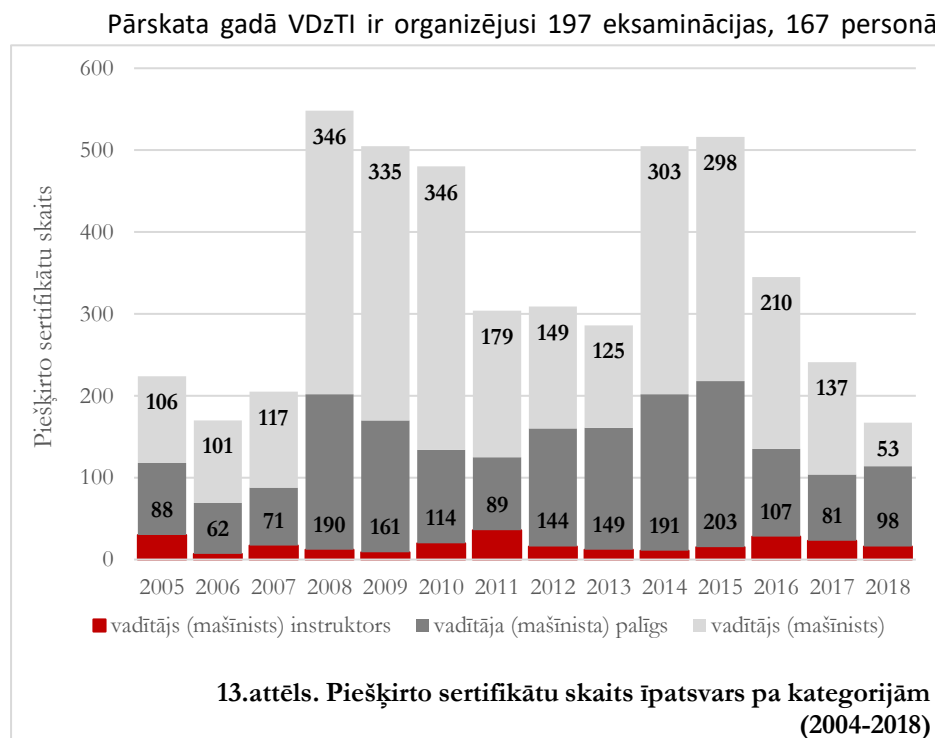
Vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu), palīgu un instruktoru sertificēšana

VDzTI sertificēšanas procesu organizē saskaņā ar 2006.gada 28.marta Ministru kabineta noteikumiem Nr.236 “Noteikumi par vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) instruktora, vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista), vilces



līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīga kvalifikācijas prasībām un sertifikācijas kārtību” (nosaka sertificēšanas prasības vilces līdzekļu vadītāju instruktoru un palīgu sertificēšanai) un 2010.gada 14.septembra MK noteikumiem Nr. 873 „Noteikumi par vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) kvalifikācijas un vilces līdzekļa vadīšanas tiesību iegūšanu” (nosaka sertificēšanas prasības

vilces līdzekļu vadītāju sertificēšanai).

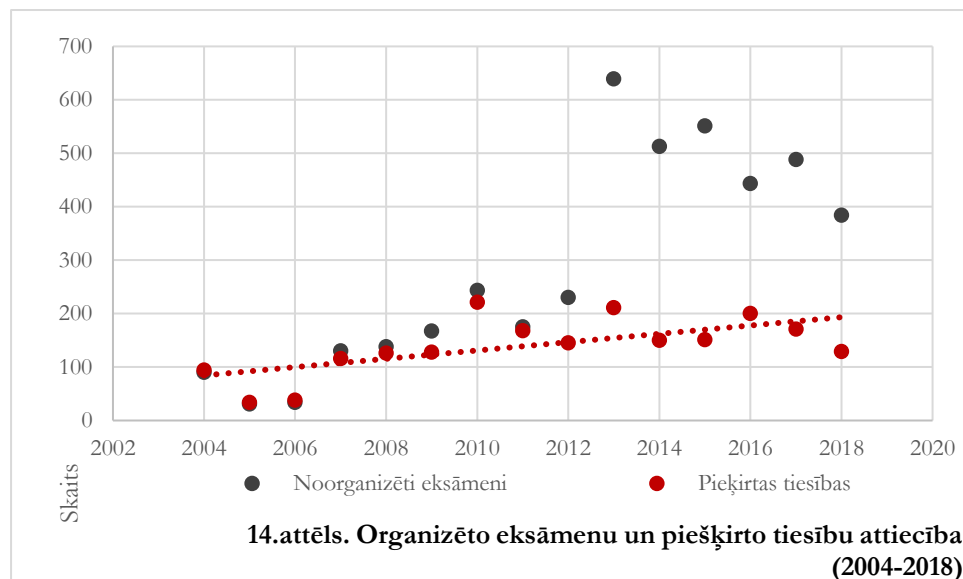


Lielāko daļu no piešķirto sertifikātu īpatsvara ir sertifikāti, kas piešķirti vilces līdzekļu vadītājiem (mašīnistiem). Tie sastāda 58% no kopējā sertifikātu skaita. No 2005.gada izsniegti 2805 vilces līdzekļu vadītāju sertifikāti. Kopumā VDzTI no 2005.gada ir izsniegusi 4805 sertifikātus. Statistiski vidēji gadā tiek piešķirti 297,57 sertifikāti.

VDzTI 2018.gadā nav pieņēmusi nevienu lēmumu saistībā ar sertifikāta anulēšanu vai apturēšanu.

Teorētiskā eksāmena organizēšana un atbildīgo personu zināšanu pārbaudes

VDzTI pārbauda komersantu komisijas locekļu un tādu atbildīgo personu, kas veic komersanta dzelzceļa speciālistu zināšanu pārbaudi, atbilstību kvalifikācijas prasībām. Teorētiskais eksāmens tiek organizēts, lai dzelzceļa darbībā iesaistītie dzelzceļa speciālisti garantētu dzelzceļa drošu ekspluatāciju, satiksmes drošību un darba organizāciju. Teorētisko eksāmenu nozīmē pēc komersanta iesnieguma saņemšanas.



VDzTI 2018.gadā ir organizējusi 384 teorētiskos eksāmenus, kur 34% dzelzceļa speciālistiem ir piešķirtas tiesības - 167 atbildīgajām personām ir tiesības veikt dzelzceļa speciālistu zināšanu pārbaudi. Teorētisko eksāmenu dzelzceļa speciālisti kārtu ik pēc trīs

gadiem.

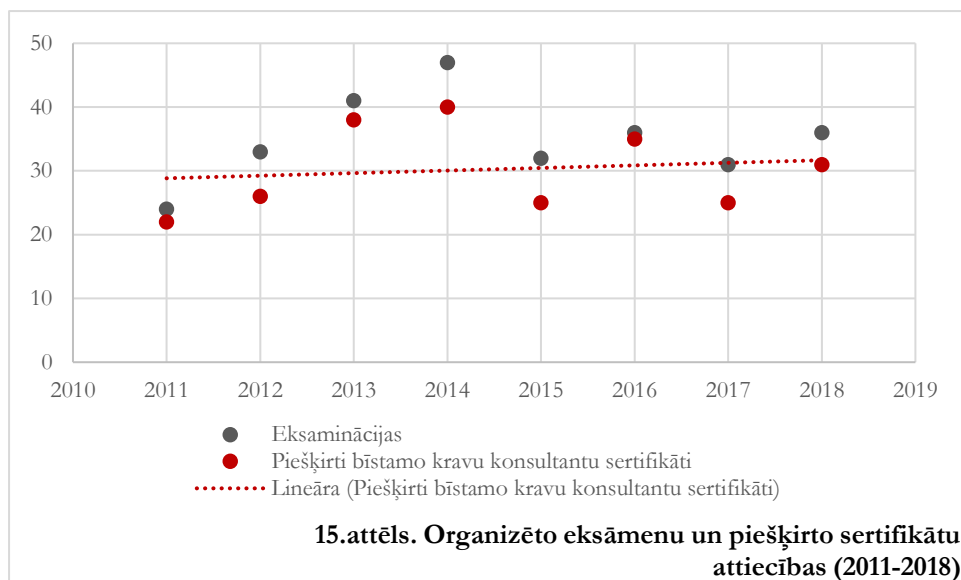
Veicot datu izvērtēšanu ir redzams, ka piešķirto tiesību skaits nepieaug proporcionāli noteikto eksāmenu skaitam, kas norāda par rezultātu pasliktināšanos attiecībā uz tehniskās ekspluatācijas zināšanām. VDZTI jau ir ieplānojusi veikt uzraudzības pasākumus, lai mazinātu kustības drošības risku komersantu vidū.



Tā kā teorētiskais eksāmens tiek veikts ar programnodrošinājuma palīdzību un, lai veicinātu zināšanu apguvi, VDzTI tīmekļa vietnē ir sagatavojusi informāciju, kurā tiek norādīts nepieciešamo zināšanu apjoms dzelzceļa speciālistiem, kas darbojas konkrētās jomās. Jautājumu grupas izdalītas atsevišķās kategorijās.

Bīstamo kravu konsultantu (padomnieku) darbība

2006.gada 21.februāra Ministru kabineta noteikumi Nr. 156 „Noteikumi par drošības konsultantu (padomnieku) norīkošanu, to profesionālo kvalifikāciju un darbību bīstamo kravu pārvadājumu jomā” nosaka VDzTI uzdevumus attiecībā uz bīstamo kravu pārvadājumu drošības konsultantu (padomnieku) kvalifikācijas iegūšanu un darbības uzraudzības sistēmas izveidi. VDzTI nodrošina komercsabiedrību pārbaudes (mērķa pārbaudes (skatīt 3.4.1. apakšnodaļu)), uzrauga drošības konsultantu darbību, kā arī bīstamo kravu drošības konsultantu kompetences paaugstināšanas un eksaminācijas procesus.

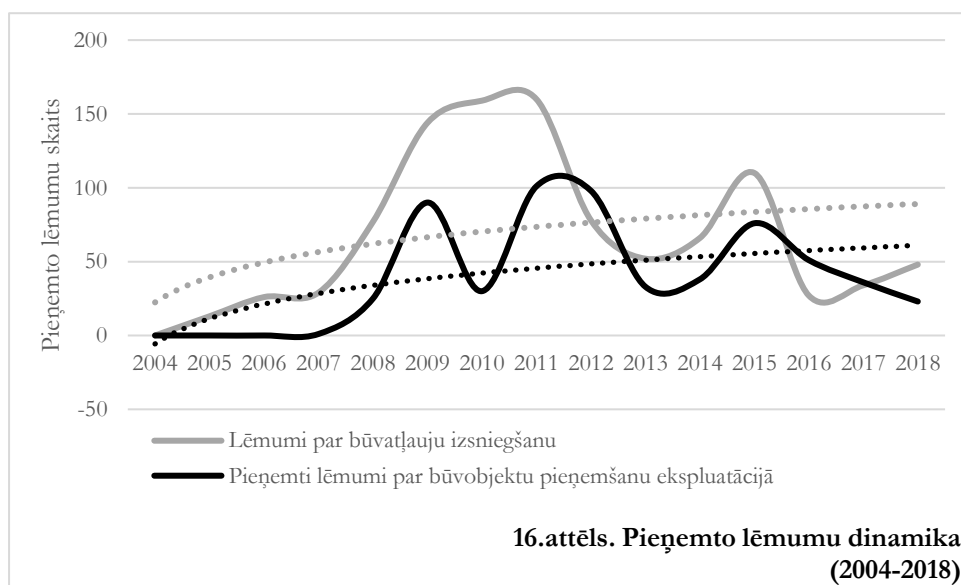


un ir piešķirts 31 sertifikāts bīstamo kravu drošības konsultantiem. Vidēji gadā sertifikāti tiek piešķirti 26,85 personām. Ir arī vērojama pieauguma tendence piešķirto sertifikātu skaitam. Izvērtējot rezultātus, 86% no saņemtajiem pretendentiem, tiek piešķirti sertifikāti. Rezultāts ir vērtējams kā ļoti labs.

Būvniecība

Būvniecības procesu uzraudzības kārtību nosaka 2014.gada 2.septembra Ministru kabineta noteikumi Nr.530 „Dzelzceļa būvnoteikumi”. VDzTI, kā specializētā būvvalde dzelzceļa transporta nozarē, izsniedz būvatļaujas un veic atzīmes būvatļaujās par projektēšanas nosacījumu izpildi, par būvdarbu uzsākšanas nosacījumu izpildi. Būvatļaujas tiek izsniegtas bez maksas.

VDzTI 2018.gadā pieņēma 48 lēmumus par būvatļauju izsniegšanu. Neskatoties uz to, ka pieņemto lēmumu skaits gadu no gada svārstās, tendence norāda par lēmumu skaita pieaugumu.



būvdarbu vai būvprojekta nosacījumu saņemšanai, kopumā pieņemot 121 lēmumu par būvatļaujas, būvdarbu vai būvprojekta nosacījumu izsniegšanu.

Drošības konsultants (padomnieks) uzrauga un regulāri pārbauda komersanta darbības atbilstību bīstamo kravu pārvadājumu regulējošiem aktiem. Tiesības veikt drošības konsultanta (padomnieka) pienākumus apliecina attiecīgs profesionālās kvalifikācijas sertifikāts.

VDzTI 2018.gadā ir organizējusi 36 eksāmenus

Attēlā arī ir vērojams, ka izsniegto būvatļauju apjoms ir lielāks, kā pieņemtie ekspluatācijā būvobjekti. Ne visas būvniecības ieceres tiek pabeigtas. Attiecībā pret izdoto būvatļauju skaitu, 54% būvobjektu tiek pabeigti.

VDzTI 2018.gadā ir saņēmusi 153 iesniegumus būvatļaujas,

11.tabula Pieņemti lēmumi būvniecībā (pa gadiem)

	2014	2015	2016	2017	2018
Būvatļauju izsniegšana	23	109	27	34	48
Būvatļaujā iekļauto nosacījumu izpildes izskatīšana	12	139	20	28	23
Nosacījumu par būvdarbiem izskatīšana	3	111	28	39	40
Būvobjektu pārbaudes	1	55	8	29	13



Informācija par būvniecības procesiem ir pieejama VDzTI tīmekļa vietnē www.vdzti.gov.lv, sadaļā Būvniecības ieceres.

Būvobjektu (infrastruktūras apakšsistēmu) pieņemšana ekspluatācijā

VDzTI 2018.gadā ekspluatācijā ir pieņēmusi 23 būvobjektus (infrastruktūras apakšsistēmas). Būvobjektu pieņemšana ekspluatācijā tiek veikta saskaņā ar Ministru kabineta 2014.gada 2.septembra noteikumiem Nr.530 „Dzelzceļa būvnoteikumi”.

Nododot dzelzceļa infrastruktūras objektus ekspluatācijā tiek pārbaudīta objektu atbilstība dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas un savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju prasībām.



Visa informācija par ekspluatācijā pieņemtiem būvobjektiem ir atrodama VDzTI tīmekļa vietnē www.vdzti.gov.lv, sadaļā Būvniecības ieceres.

12.tabula. Pieņemti lēmumi par būvobjektu pieņemšanu ekspluatācijā (pa gadiem)

	2014	2015	2016	2017	2018
Pieņemti lēmumi par dzelzceļa būvobjektu pieņemšanu ekspluatācijā	38	76	51	36	23
atjaunošana	11	14	5	3	5
jaunbūve	10	17	6	22	6
pārbūve	7	45	40	11	11
nojaukšana	0	0	0	0	1
pozitīvs lēmums	38	75	51	26	17
negatīvs lēmums	0	1	0	10	6
Būvobjektu veidi					
sliežu ceļi	23	67	11	3	11
kustības vadības automātiskās sistēmas	3	0	0	0	0
optiskie kabeļi	0	0	0	10	1
citi infrastruktūras objekti	11	9	40	23	11

Augstākais sasniegtais rādītājs ir 2011.gads, kad tika pieņemts ekspluatācijā 101 objekts apgūstot ES struktūrfondu līdzekļus. Šobrīd būvniecībā ir vērojams kritums, kas varētu būt saistīts ar uzsāktiem, bet vēl nepabeigtiem projektiem.

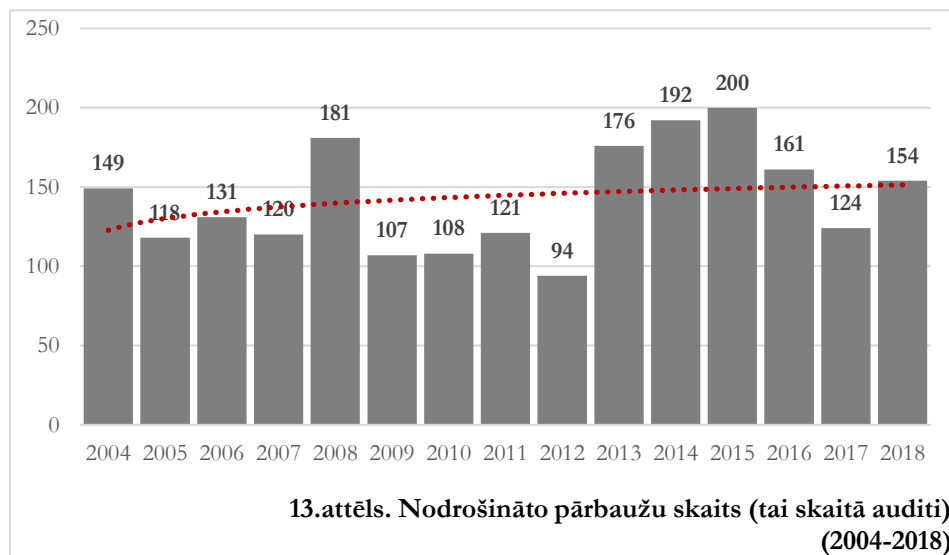
Uzraudzība

Dzelzceļa pārvadātājiem, infrastruktūras pārvaldītājiem un citiem dzelzceļa transportā iesaistītajiem ir nepieciešams efektīvi īstenot savas drošības pārvaldības vai iekšējās uzraudzības sistēmas, lai dzelzceļa sistēma kopumā darbotos droši.



VDzTI uzraudzības jomas ir tehniskās ekspluatācijas uzraudzība, pārbaudot, vai pārvadātāji un infrastruktūras pārvaldītāji atbilst viņu likumīgajam statusam, drošības pārvaldības sistēmu efektivitātes izvērtēšana, pārliecinoties, vai uzņēmumi apzinās savus riskus un tos pārvalda, pārbaudes ritošajam sastāvam un dzelzceļa infrastruktūras būvobjektiem, bīstamo kravu pārvadājumu uzraudzība, dzelzceļa pārbrauktuvi uzraudzība un dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšana.

2018.gadā ir veiktas 154 pārbaudes. Ir uzsākts viens drošības pārvaldības sistēmas audits, kuru plānots pabeigt 2019.gada nogalē.



Veicot izvērtējumu ir secināms, ka pārbaudžu skaitam joprojām ir tendence pieaugt. VDzTI plāno pārbaudžu skaita pakāpenisku samazināšanu līdz 100 pārbaudēm gadā, kas saistāms ar pakāpenisku drošības pārvaldības sistēmu auditēšanas ieviešanu. Viena pārvadātāja auditēšana prasa vismaz sešu mēnešu novērtēšanas posmu. Pārbaudžu apjoms

pakāpeniski piecu gadu periodā varētu samazināties vidēji par 6-13% gadā. Šobrīd vidējais statistiskais rādītājs ir 142,2 pārbaudes gadā. No 2004.gada VDzTI ir veikusi 2136 pārbaudes. Zemākais rādītājs no 2004.gada ir 94 pārbaudes gadā, augstākais rādītājs 200 pārbaudes gadā.



Lai plānotu pārbaudes, VDzTI ir noteikusi skaidrus pārbaudžu biežuma un periodiskuma kritērijus komercsabiedrībās. Drošības pārvaldības sistēmu auditēšana tiek plānota trīs gadu periodam.

No kopējā pārbaudžu skaita 2018.gadā 85% gadījumos tika nodrošinātas plānotās pārbaudes. Vidēji neplānoto pārbaudžu skaits pa gadiem svārstās 15-30% robežās. Katru mēnesi VDzTI plāno pārbaudes izvērtējot komersantu darbības riskus.

Nosakot pārbaudes apjomu, VDzTI izvērtē tās rīcībā esošo informāciju, veic analīzi, un apkopo informāciju par iepriekšējās pārbaudēs noteikto norādījumu ieviešanu. VDzTI veicot pārbaudes, piemēro "konsultē vispirms" principu. Mērķis ir panākt, lai paši komersanti izprot, cik liela nozīme ir drošībai un risku identificēšanai.

2018.gadā 80% gadījumos VDzTI ir organizējusi kompleksās pārbaudes, lai mazinātu administratīvo slogu un nodrošinātu visu iespējamo virzienu pārbaudes. Mērķa pārbaudēs tiek nodrošinātas padziļinātas pārbaudes, piemēram, sliežu ceļa uzturēšanas normu ievērošana vai ritošā sastāva tehniskā stāvokļa kontrole vai bīstamo kravu pārvadājumu uzraudzība.

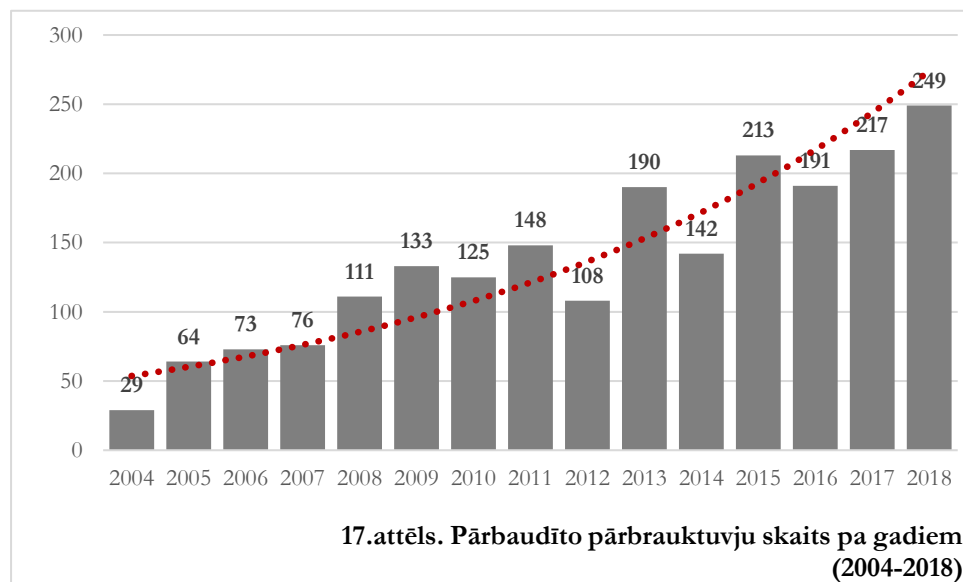
VDzTI 2018.gadā uzsāka vienu organizācijas drošības pārvaldības sistēmas auditu. Izskatāmie elementi ir - drošības politika, drošības pārvaldības sistēmas izstrāde, ieviešana un uzturēšana, informācijas aprīte, organizācijas pārvaldība drošības jomā, organizācijas stratēģiskie mērķi, organizatoriskās funkcijas, pienākumu deleģēšana personālam, atbildība un pilnvaras, apspriešanās ar personālu, procesu uzraudzība un kontrole, kvalitatīvie un kvantitatīvie mērķi drošības uzturēšanai un paaugstināšanai, plāni un procedūras šo mērķu sasniegšanai, darba plānu izstrāde un kontrole, drošības pārvaldības sistēmas apraksts un tā

sistemātiska pilnveidošana, dokumentu pārvaldības procesi, drošības informācijas dokumentēšana un analizēšana, informācijas radīšana un atjaunināšana, informācijas aprīte un kontrole, iesaistīto pušu uzraudzība un kontrole, procesu pārskatīšana un izmaiņu plānošana. Auditā plānots pabeigt 2019.gada nogalē.

14.tabula. Pārbaudes un pārbaudēs pieņemtie lēmumi pa gadiem

	2014	2015	2016	2017	2018
Pārbaudes	186	174	161	126	154
drošības pārvaldības sistēmas elementu audits	2	1	1 ⁴	1	1 ⁵
kompleksā pārbaude	55	91	84	81	92
mērķa pārbaude	128	82	77	44	61
Pieņemti lēmumi par					
sliežu ceļu ekspluatācijas aizliegšanu	17	48	62	74	106
ritošā sastāva atstādināšanu no ekspluatācijas	10	24	22	23	4
dzelzceļu speciālistu atstādināšana no darba pienākumu veikšanas	6	13	2	1	0
Izdoti priekšraksti	150	89	75	75	124
Sagatavoti audita ziņojumi	2	1	0	1	0
Sastādīti administratīvie protokoli	1	8	10	7	3

Ar katru gadu pieaug sliežu ceļu ekspluatācijas aizliegumu skaits. Kā iemesls ir minams nepietiekošas uzmanības pievēršana sliežu ceļu tehniskajam stāvoklim uz privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras. 2018. gadā ir sastādīti trīs administratīvie protokoli, piemērojot naudas sodus par drošas satiksmes organizēšanas neievērošanu un neatļautu darbu organizēšanu.



VDzTI nodrošina arī dzelzceļa pārbrauktuvju apsekošanu. Pārbrauktuvju apsekošana tiek organizēta saskaņā ar 1998.gada 6.oktobra Ministru kabineta noteikumiem Nr.392 „Dzelzceļa pārbrauktuvju un pāreju ierīkošanas, aprikošanas, apkalpošanas un slēgšanas noteikumi”. Bez ikgadējām komisijas apskatēm, vecākie

inspektori deviņas reizes ir piedalījušies arī komisiju darbā par dzelzceļa pārbrauktuvju ierīkošanu, aprikošanu vai slēgšanu. 2018.gadā vecākie inspektori ir piedalījušies 249 ikgadējās dzelzceļa pārbrauktuvju komisijas apskatēs. Tas ir augstākais sasniegtais rādītājs no 2004. Vidējais rādītājs ir 137,93 pārbaudes gadā. VDzTI mērķis ir kustības drošības uzturēšana. Ir ļoti svarīgi, lai iedzīvotāji var šķērsot pārbrauktuves droši.

⁴ Uzsākts

⁵ Uzsākts

Tādēļ ir ļoti svarīgi veikt pārbrauktuvi apskati un sekot līdzi pārbrauktuvi uzlabošanas pasākumiem. Pēc pārbrauktuvi apskatēm VDzTI uzrauga kā pārbrauktuvi pārvaldītāji veic uzlabošanas pasākumus.

Riska novērtēšana

Jebkura sistēmas izmaiņa var potenciāli paaugstināt riskus un ietekmēt kustības drošību. Riska novērtēšanas un pārvaldības procesā piemēro Komisijas 2013.gada 30.aprīļa Īstenošanas Regulas (ES) Nr.402/2013 par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai un par Regulas (EK) Nr.352/2009 atcelšanu (turpmāk – Regula Nr.402/2013).

Kā jau pārskatā tika minēts, pildot Regulas 403/2013 6.panta 3.punkta a) apakšpunktā noteiktās prasības un darbojoties saskaņā ar 402/2013 Regulas 6.panta 4.punkta c) apakšpunktu VDzTI veica būtiskās izmaiņas riska pārvaldības procesa īstenošanas neatkarīgo novērtējumu. 2018.gadā VDzTI veica divu riska pārvaldības procesa īstenošanas neatkarīgos novērtējumus:

- plānotajai kravu pakalpojumu uzsākšanai iecirknī “Daugavpils – Indra –valsts robeža”, starptautisko pārvadājumu sākšana sadarbībā ar trešās valsts dzelzceļa operatoru. Novērtējuma gaitā tika konstatētas vairākas neatbilstības Regulas 403/2013 prasībām, kuras neļāva apliecināt pieteikuma iesniedzēja veikto riska pārvaldības procesa īstenošanu par atbilstīgu Regulas 403/2013 prasībām;
- plānotajai saimniecības vilcienu kustības pakalpojumu uzsākšanai dzelzceļa iecirknī „Pļaviņas – Gulbene”. Novērtējuma gaitā tika konstatēts, ka riska pārvaldības procesa atbilstība Regulas Nr.402/2013 prasībām var tikt nodrošināta izpildot novērtēšanas iestādes norādījumus un ieteikumus.

Riska novērtēšanas procesi tika nodrošināti drošības sertifikācijas laikā.



Riska noteikšanu un novērtēšanu pielieto visi pārvadātāji un arī publiskās lietošanas dzelzceļa pārvaldītājs.

Šai sakarā VDzTI 2018.gadā ir atzinusi VAS “Latvijas dzelzceļš” Tehnisko inspekciju (publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs) par neatkarīgo novērtēšanas iestādi Regulas (ES) Nr.402/2013 izpratnē.

2018.gadā VAS “Latvijas dzelzceļš” Tehniskā inspekcija 2018.gadā reģistrēja 38 izmaiņas, kur 35 izmaiņas bija nebūtiskas, viena izmaiņa neietekmēja satiksmes drošību un divām izmaiņām tika piemērots riska novērtēšanas process – manevru dīzeļlokomotīves aprīkošana ar duālo degvielas sistēmu un kravu vilcienu apkalpošana bez vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīga. Slēdziens par izmaiņu ieviešanu - atbilstošs drošības prasībām un izmaiņa ir ieviešama.

Rail Baltica

Rail Baltica ir jauns dzelzceļa infrastruktūras projekts, kā mērķis ir integrēt Baltijas valstis Eiropas dzelzceļu tīklā. Projektā piedalās piecas Eiropas Savienības valstis – Polija, Lietuva, Latvija, Igaunija un, lai arī netieši, Somija. Paredzēts, ka dzelzceļa līnija savienos Helsinkus, Tallinu, Pērnavu, Rīgu, Paņevežu, Kauņu, Viļņu un Varšavu. Dzelzceļa līnijas izbūve, kas vīsies caur Baltijas valstīm, tiek dēvēta par Rail Baltica Globālo projektu.⁶ Daļa no Ziemeļjūras–Baltijas transporta koridora.

Līnija paredzēta gan pasažieru, gan kravu pārvadājumiem. Līnijas kopgarums 870 km. Maksimālais ātrums: 249 km/h (pasažieru pārvadājumi), 120 km/h (kravu pārvadājumi).

⁶ <http://www.railbaltica.org/lv/>

Vilcienu kustības kontrolēšanai tiks izmantota Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (ERTMS). Visi šķērsojumi ar brauktuvēm un gājēju ceļiem tiks veidoti divos līmeņos, un sliežu ceļš visā maršruta garumā tiks iežogots. Pasažieru stacijas būs aprīkotas tā, lai piekļuve dzelzceļa pakalpojumiem būtu viegla un ērta it visiem.

VDZTI, kā valsts drošības iestāde, ir sniegusi vairākus atzinumus un skaidrojumus par tehnisko specifikāciju apakšsistēmām, lai tiktu nodrošināta gan drošības, gan elementu savietojamība.



No 2016.gada VDZTI ir izsniegusi piecas būvatļaujas saistībā ar Rail Baltica projektu (centrālās dzelzceļa stacijas un lidostas pārbūve).

Šobrīd notiek projektēšanas stadija, iekļaujot projektā visus ar drošību un savstarpējo savietojamību saistītos elementus. Plānojams, ka 2020.gadā pieaugs Rail Baltica objektu iesniegumu par būvatļauju izsniegšanu skaits.

Drošības kultūra

VDZTI uzraudzības auditos reģistrē nepilnības, kas saistāmas ar drošības kultūras jautājumiem. VDZTI veic to analīzi un tikai pēc precīzu un visu problēmu identificēšanas, uzsāks diskusijas ar dzelzceļa transportā iesaistītām pusēm par drošības kultūras jautājumiem. Interviju un pārbaužu analīze ar organizāciju nodarbinātajiem ļauj noteikt galvenos ietekmējošos faktoros. Šobrīd VDZTI ir identificējusi, ka kavējošie elementi organizācijās ir:

- nav kopīga redzējuma, vīzijas vai mērķi, proti stratēģijās nav pilnībā izvērtēti drošības jautājumi un definēti iespējamie riski;
- drošības politikas nerealizēšana - nespēja ieviest vai realizēt drošības prasības, nav skaidra drošības politikas nozīme;
- cilvēciskais faktors - neatbilstoša darba vide un darba apstākļi, tehnoloģisko procesu neievērošana, nevēlēšanās gūt zināšanas no notikušajiem negadījumiem, cēloņsakarību neidentificēšana;
- drošības izpratnes nozīmība – drošībai netiek noteikta prioritāte, netiek izmantota priekšrocība mācīties no citu kļūdām;
- vadības organizācija atsevišķos procesos neiet kopsoļi ar drošību un organizācijas mērķiem – nav atvērta komunikācija ar nodarbinātajiem;
- pārmaiņu vadības strukturēta pieeja.

Lai šos jautājumus turpinātu risināt organizāciju iekšienē ir nepieciešama organizāciju nodarbināto iesaiste, atvērta komunikācija organizācijas iekšienē un procesu aprakstīšana. Ne vienmēr tas ir novērojams lielajās organizācijās.

VDZTI organizācijām jau ir norādījusi, ka ir jābūt pareizai un kvalitatīvi pamatotai pieejai iekšējo un ārējo procesu organizācijā, mērķu definēšanā, cilvēciskā un organizatoriskā faktora mazināšanā.