



Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs

Brīvības iela 58, Rīga, LV-1011, tālr. 67288140, mob. tālr. 26520082, fakss 67283339, e-pasts taiib@taiib.gov.lv, www.taiib.gov.lv

2015. GADA PĀRSKATS

Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas jomā

Rīga 2016

Pārskata kopsavilkums

Latvijas Republikā smagas dzelzceļa avārijas, kā arī citus dzelzceļa satiksmes negadījumus, ja tiem ir nelabvēlīga ietekme uz kustības drošību, izmeklē Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs.

Pārskatā iekļauta informācija par Biroja darbu dzelzceļa avāriju izmeklēšanas jomā un par izdotajiem ieteikumiem un to ieviešanu, kā arī sadarbību ar citām institūcijām.

Saturs

PĀRSKATA KOPSAVILKUMS	1
1. IEVADA DAĻA	4
1.1. Juridiskā bāze	4
1.2. Biroja pilnvarojums, loma un mērķis	4
1.3. Organizācija	5
1.4. Organizatoriskā struktūra.....	5
1.5. Budžets.....	6
2. IZMEKLĒŠANAS PROCESS.....	7
2.1. Dzelzceļa avārijas, kas ir jāizmeklē	7
2.2. Institūcijas, kas ir iesaistītas izmeklēšanā.....	7
2.3. Izmeklēšanas process	8
3. IZMEKLĒŠANA	9
3.1. Pabeigto izmeklēšanu skaits 2015, nosakot svarīgākās tendences.....	9
3.2. Pabeigtās izmeklēšanas 2015. gadā	9
3.3. Smagas dzelzceļa avārijas un nopietni negadījumi, kas izmeklētas 2008.-2015. gadā	9
3.4. Kopsavilkums par izmeklēšanām, kas pabeigtas 2015. gadā	10
4. IETEIKUMI.....	11
4.1. Īss pārskats un iepazīstināšana ar ieteikumiem	11
4.2. 2015. gadā izdotie drošības ieteikumi	12
PIELIKUMS.....	13

1. IEVADA DAĻA

1.1. Juridiskā bāze

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004.gada 29.aprīļa Direktīva 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos un par Padomes direktīvas [95/18/EK](#) par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu un direktīvas [2001/14/EK](#) par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju (turpmāk tekstā – Dzelzceļu drošības direktīva) prasības attiecībā uz neatkarīgas dzelzceļa avāriju izmeklēšanas iestādes izveidošanu tika ieviestas 2007.gada 24.maijā ar grozījumiem Dzelzceļa likumā, kas stājās spēkā 2007.gada 12.jūnijā un kuros tika noteiktas smagu dzelzceļa avāriju izmeklēšanas institūcijas funkcijas un uzdevumi un smagu dzelzceļa avāriju un avāriju kritēriji. Par smagu dzelzceļa avāriju izmeklēšanas institūciju tika noteikts Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs (turpmāk – Birojs), kura sastāvā tika izveidota Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļa.

Lai pilnībā ieviestu *Dzelzceļu drošības direktīvas* prasības un nodrošinātu Dzelzceļa likuma izpildi attiecībā uz neatkarīgu dzelzceļa avāriju izmeklēšanas iestādi, 2007.gada 27.martā tika veikti grozījumu 1998.gada 6.oktobra Ministru kabineta noteikumos Nr.393 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanas kārtība”, bet 2010.gada 26.oktobrī tika izdoti jauni Ministru kabineta noteikumi Nr.999 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība”.

Pildot *Dzelzceļu drošības direktīvas* 21.pantā noteiktās prasības, kas pārņemtas Dzelzceļa likuma 33.¹ panta 2.daļā, Birojs ir izveidots kā institūcija, kas organizatoriski, juridiski un savu lēmumu pieņemšanā ir neatkarīga 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 Biroja uzdevumiem. Birojā ir divi izmeklētāji, kuri notiekot smagai dzelzceļa avārijai vai nopietnam negadījumam, ir spējīgi veikt atbildīgā izmeklētāja funkcijas.

1.2. Biroja pilnvarojums, loma un mērķis

Biroja galvenais mērķis ir veikt neatkarīgu aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu, dzelzceļa avāriju un jūras negadījumu drošības izmeklēšanu. Izmeklēšanas vienīgais mērķis ir novērst aviācijas nelaimes gadījumus un incidentus, dzelzceļa avārijas, dzelzceļa satiksmes negadījumus un jūras negadījumus, tādējādi uzlabojot gaisa satiksmes, dzelzceļa un jūras transporta kustības drošību. Izmeklēšana nekādā gadījumā nav saistīta ar vainas vai atbildības noteikšanu.

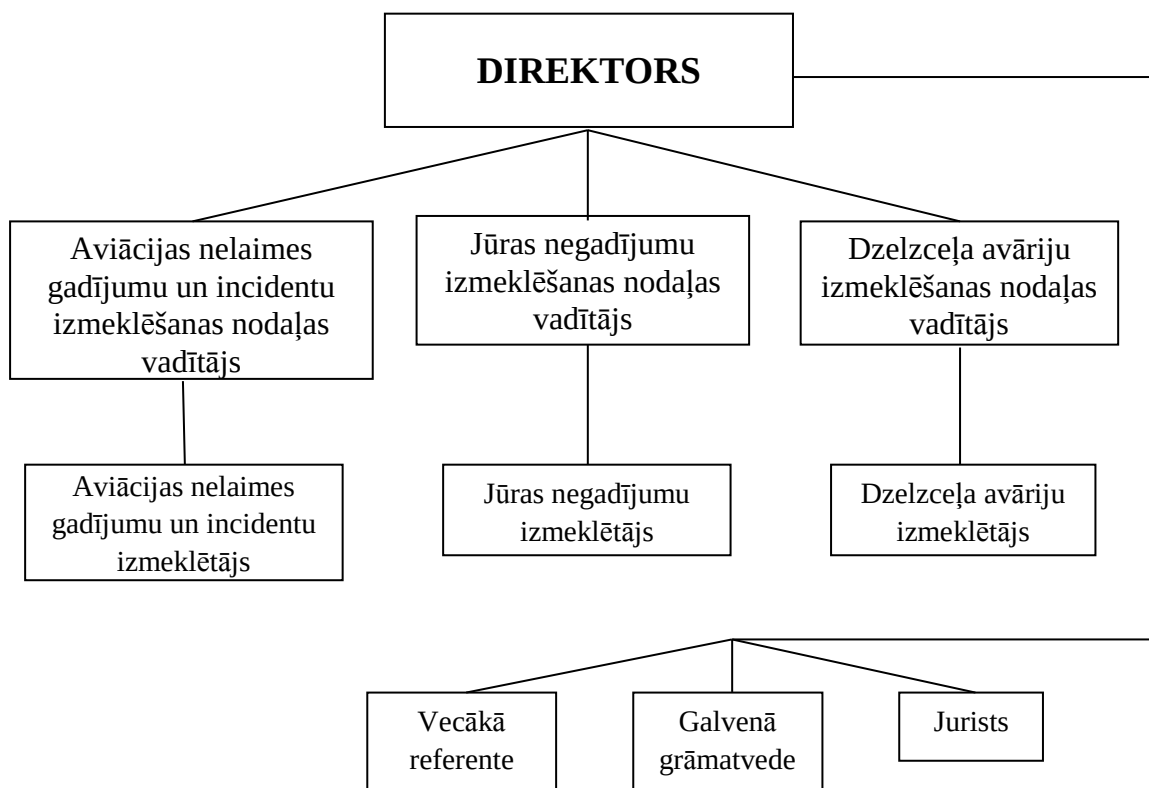
Birojs dzelzceļa negadījumu izmeklēšanu veic saskaņā ar *Dzelzceļu drošības direktīvas* prasībām un noteikumiem, kas pārņemti nacionālajos normatīvajos aktos – Dzelzceļa likumā, 2005.gada 20.decembra Ministru kabineta noteikumos Nr.973 „Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja nolikums”, Ministru kabineta 2010. gada 26. oktobra noteikumos Nr. 999 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība”.

Biroja Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļas darbības mērķis ir smagu dzelzceļa avāriju un nopietnu negadījumu neatkarīga izmeklēšana, lai noteiktu avārijas cēloņus un ja nepieciešams izstrādātu ieteikumus līdzīgu avāriju novēršanai nākotnē.

Birojs izmeklēšanu veic neatkarīgi no tiesībsardzības institūciju veiktās izmeklēšanas, nenosakot personas vainu un atbildību.

1.3. Organizācija

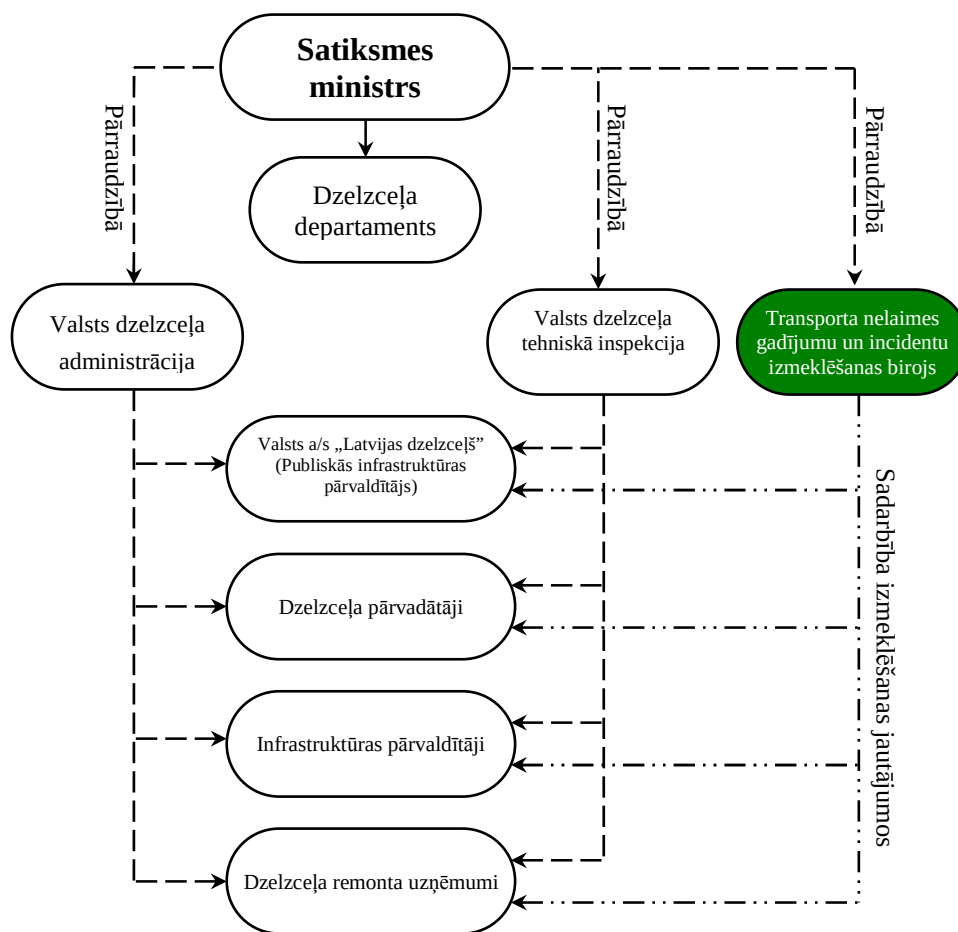
Birojā ir desmit darba vietas. Birojs ir valsts tiešās pārvaldes iestāde Satiksmes ministrijas pārraudzībā, kas īsteno valsts pārvaldi aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu, dzelzceļa avāriju un jūras negadījumu izmeklēšanas jomā. Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļā ir divas amata vietas, nodaļas vadītājs un izmeklētājs. Biroja struktūra norādīta 1.attēlā.



1.att. Biroja struktūras shēma

1.4. Organizatoriskā struktūra

Izmeklēšanas jautājumos Birojs sadarbojas ar infrastruktūras pārvaldītāju, dzelzceļa pārvaldītājiem un dzelzceļa remonta uzņēmumiem. Ar Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju Birojs sadarbojas drošības ieteikumu ieviešanas termiņu saskaņošanas jautājumos. Sadarbība ar citām institūcijām un iestādēm ir norādīta 2. attēlā.



2.att. Sadarbības shēma ar citām institūcijām

1.5. Budžets

Saskaņā ar likuma „Par aviāciju” 5. panta ceturto daļu Birojs aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas jomā tiek finansēts no ieņēmumu daļas par aeronavigācijas pakalpojumiem Rīgas lidojumu informācijas rajonā, ar Dzelzceļa likuma 33.¹ panta piekto daļu Birojs dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanas jomā tiek finansēts no dzelzceļa infrastruktūras finansējuma un ar Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma 8.¹ panta otro daļu Biroju jūras negadījumu un jūras incidentu izmeklēšanas jomā finansē no Latvijas Jūras administrācijas līdzekļiem, kuri saskaņā ar Ministru kabineta noteiktajiem izcenojumiem gūti par valsts pārvaldes uzdevumu ietvaros sniegtajiem maksas pakalpojumiem.

Ar 2014. gada 29. oktobra Ministru kabineta rīkojumu Nr. 617 „Par Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja 2015. gada budžeta apstiprināšanu” tika apstiprināti Biroja budžeta ieņēmumi EUR 453 825 apmērā, kur dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanai tika paredzēts finansējums EUR 187 036 apmērā.

2. IZMEKLĒŠANAS PROCESS

2.1. Dzelzceļa avārijas, kas ir jāizmeklē

Izmeklēšanas procesu reglamentē Ministru kabineta 2010.gada 26.oktobra noteikumi Nr.999 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība”.

Saskaņā ar minētajiem noteikumiem Birojam obligāti jāizmeklē smagas dzelzceļa avārijas, kā arī var pieņemt lēmumu izmeklēt un jebkurus citus dzelzceļa satiksmes negadījumus, ja tiem ir negatīva ietekme uz kustības drošību.

Smaga dzelzceļa avārija ir vilciena sadursme ar citu dzelzceļa ritošo sastāvu vai nobraukšana no sliedēm, kas izraisījusi vienu no šādām kaitīgām sekām:

- gājis bojā uzreiz vai smagas avārijas rezultātā 30 dienu laikā pēc tās miris vismaz viens cilvēks;
- nodarīti miesas bojājumi vismaz pieciem cilvēkiem, kuri negadījuma dēļ hospitalizēti ilgāk par 24 stundām;
- nodarīts kaitējums ritošajam sastāvam, dzelzceļa infrastruktūrai vai videi vismaz EUR 2 000 000 apmērā.

Smaga dzelzceļa avārija ir arī cits dzelzceļa satiksmes negadījums, kura sekas ir līdzīgas iepriekš minētajam un kuram ir acīmredzami nelabvēlīga ietekme uz dzelzceļa drošības regulēšanu vai drošības pārvaldību.

Nopietns negadījums ir nevēlams vai neparedzēts pēkšņs notikums, kurā ir iesaistīts vismaz viens kustībā esošs ritošais sastāvs ar ātrumu, kas ir lielāks par 0 km/h, vai īpaša notikumu virkne ar vismaz vienu no šādām kaitīgām sekām:

- gājis bojā cilvēks vai miris 30 dienu laikā pēc nopietnā negadījuma;
- cilvēkam nodarīti miesas bojājumi, kuru dēļ viņš ir hospitalizēts ilgāk par 24 stundām;
- radīti nopietni ritošā sastāva, sliežu ceļu, citu iekārtu bojājumi vai nodarīts kaitējums videi EUR 150 000 vai lielākā apmērā;
- sešas stundas vai ilgāk pārtraukta vilcienu kustība pa galveno sliežu ceļu.

Birojs jebkurā laikā var pieņemt lēmumu par citu dzelzceļa satiksmes negadījumu, kā arī citu ar vilcienu kustību saistītu negadījumu izmeklēšanu, ja tiem ir nelabvēlīga ietekme uz kustības drošību.

2.2. Institūcijas, kas ir iesaistītas izmeklēšanā

Iestādes un organizācijas, kas ir iesaistītas izmeklēšanā, nosaka Dzelzceļa likums un Ministru kabineta 2010.gada 26.oktobra noteikumi Nr.999 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība”.

Saskaņā ar minētajiem noteikumiem smagas dzelzceļa avārijas un jebkurus dzelzceļa satiksmes negadījumus, pēc kuriem dzelzceļa ritošais sastāvs ir svītrojams no inventāra parka, izmeklē Birojs.

Atbilstoši avārijas raksturam Birojs var pieaicināt piedalīties izmeklēšanā kompetentus ekspertus, kuri nav Biroja darbinieki, kā arī Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestādes pārstāvjus, ja avārijā ir iesaistīts pārvadātājs, kas reģistrēts un licencēts attiecīgajā dalībvalstī.

Birojs var lūgt citu Eiropas Savienības dalībvalstu izmeklēšanas iestāžu vai Eiropas Dzelzceļa aģentūras palīdzību, lai saņemtu ekspertu atzinumus vai veiktu tehniskās pārbaudes, analīzes, vai sniegtu novērtējumus.

2.3. Izmeklēšanas process

Izmeklēšana ir informācijas vākšana par dzelzceļa satiksmes negadījuma sekām, apstākļiem tās analīze un atzinuma sagatavošana. Birojs ir izstrādājis piecas rokasgrāmatas, lai veiktu kvalitatīvu izmeklēšanu un sekmētu iespējamo ieteikumu izstrādi.

Biroja izmeklētāji reizi dienā pa e-pastu no infrastruktūras pārvaldītāja vai pārvadātāja saņem informāciju par visiem dzelzceļa satiksmes drošības negadījumiem, kuri notika pēdējo 24 stundu laikā. Par smagām dzelzceļa avārijām un nopietniem negadījumiem infrastruktūras pārvaldītājs vai pārvadātājs nekavējoties paziņo Biroja darbiniekiem pa tālruni sakariem. Pēc ziņojuma saņemšanas par avāriju Biroja izmeklētāji ierodas negadījuma vietā un nekavējoties uzsāk negadījuma sākotnējo izvērtēšanu.

Lēmumu par izmeklēšanas uzsākšanu Birojs pieņem, pamatojoties uz Latvijas Republikas normatīvajiem tiesību aktiem. Saskaņā ar tiem Birojam obligāti ir jāizmeklē smagas dzelzceļa avārijas. Lēmumu par citu negadījumu izmeklēšanu pieņem, izanalizējot un apkopojot informāciju par negadījumu un izvērtējot tā ietekmi uz kopējo vilcienu kustības drošību.

Septiņu dienu laikā pēc izmeklēšanas uzsākšanas Birojs par to informē Eiropas Dzelzceļa aģentūru, Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju, Valsts policiju, dzelzceļa satiksmes negadījumā iesaistīto dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju un pārvadātāju.

Izmeklēšanu vada Biroja direktors. Biroja direktors dzelzceļa avārijas izmeklēšanai norīko atbildīgo izmeklētāju, kurš atbild par izmeklēšanas darbību organizēšanu, veikšanu un kontroli.

Atbildīgais izmeklētājs var piesaistīt neatkarīgus ekspertus, lai veiktu tehniskās ekspertīzes un aprēķinus, kas nepieciešami avārijas cēloņu noskaidrošanai.

Birojs par avārijas izmeklēšanas gaitu informē Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju, dzelzceļa satiksmes negadījumā iesaistīto dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju, pārvadātāju, cietušos un viņu radniekus, bojātās mantas īpašniekus, ražotājus, attiecīgos avārijas dienestus, personāla un lietotāju pārstāvjus un minētajām personām nodrošina iespēju sniegt atzinumus, komentārus un paust viedokli par pārskata projektos norādīto informāciju.

Izmeklēšanas nobeiguma pārskatu paraksta Biroja direktors un visi izmeklēšanas dalībnieki. Ja rodas domstarpības par pārskata saturu, izmeklēšanas nobeiguma pārskatu sagatavo izmeklēšanas vadītāja atbalstītajā redakcijā. Izmeklēšanas dalībnieks, kurš nepiekrīt izmeklēšanas nobeiguma pārskata saturam, to paraksta ar piezīmi par savu atšķirīgo viedokli un pamato šo viedokli. Izmeklēšanas nobeiguma pārskata parakstīšanas dienu uzskata par izmeklēšanas beigu dienu.

3. IZMEKLĒŠANA

3.1. Pabeigto izmeklēšanu skaits 2015, nosakot svarīgākās tendences

Avārijas veids	Avāriju skaits	Cietušo skaits		Materiālie zaudējumi EUR (aptuveni)	Tendences saistībā ar iepriekšējiem gadiem
		Bojā gājušie	Nopietni ievainoti		
Sadursmes	-	-	-	-	Samazinās
Nobraukšana no sliedēm	1	-	-	187 145	Palielinās
Nelaiimes gadījums ar cilvēku ritošā sastāva kustības laikā	1	1	-	-	Palielinās
Cits	-	-	-	-	Samazinās

3.2. Pabeigtās izmeklēšanas 2015. gadā

2015. gadā pabeigtās izmeklēšanas

Notikuma datums	Izmeklēšanas nosaukums (Notikuma veids, vieta)	Juridiskais pamats	Pabeigts (datums)
2014. gada 20. jūnijs	Nopietns dzelzceļa negadījums, kravas vilciena nobraukšana no sliedēm (Ziemeļblāzmas dzelzceļa stacija)	i ii	2015. gada 26. jūnijā
2014. gada 7. septembris	Nelaiimes gadījums ar cilvēku ritošā sastāva kustības laikā (Šķirotavas dzelzceļa stacija)	i ii	2015. gada 15. jūlijā

3.3. Smagas dzelzceļa avārijas un nopietni negadījumi, kas izmeklētas 2008.-2015. gadā

2008.-2015. gadā izmeklētas dzelzceļa avārijas

Izmeklētās avārijas		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Kopā
Smagas dzelzceļa avārijas un nopietni negadījumi (19. pants, 1 + 2)	Vilcienu sadursme	1	1	1	-	-	-	-	-	3
	Nobraukšana no sliedēm	-	-	-	-	1	-	-	1	2
	Nelaiimes gadījums ar cilvēku ritošā sastāva kustības laikā	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Kopā										6

Pamats izmeklēšanai: i = Saskaņā ar Drošības Direktīvu ii = Saskaņā ar nacionālās likumdošanas aktiem (ietverot Drošības Direktīvas 2. panta 2. punktā minētās jomas), iii = Brīvprātīgi - citi kritēriji (Nacionālie normatīvie akti/prasība nav iekļauta Drošības Direktīvā).

3.4. Kopsavilkums par izmeklēšanām, kas pabeigtas 2015. gadā

Kravas vilciena Nr.2134 vagonu nobraukšana no sliedēm 2014.gada 20.jūnijā uz Mangaļu stacijas Ziemeļblāzmas parkam pievienotā SIA “Statoil Fuel & Retail Latvia” un SIA “Neste Latvija” pievedceļa.



Dzelzceļa satiksmes negadījums (turpmāk – negadījums) notika 2014.gada 20.jūnijā plkst. 22.35 uz Mangaļu stacijas Ziemeļblāzmas parkam pievienotā SIA “Statoil Fuel & Retail Latvia” un SIA “Neste Latvija” pievedceļa (turpmāk – pievedceļš). Negadījums notika vilciena Nr.2134 pieņemšanas laikā uz pievedceļa pārmijas pārvedas Nr.6 (turpmāk – pārmija Nr.6).

Negadījuma rezultātā no sliedēm nobrauca 7 krauti dzelzceļa cisternvagoni (turpmāk – cisternas) ar dīzeļdegvielu, no tām četras cisternas apgāzās, kā rezultātā no divām cisternām daļēji bija noplūdusi krava. Kopumā apkārtējā vidē nonāca aptuveni 54,575 tonnas bīstamās kravas (dīzeļdegviela). Bīstamās kravas noplūdi ierobežoja avārijas dienesti. Seku likvidēšanā tika iesaistīts valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” palīdzības vilciens un Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests (VUGD).

Infrastruktūras pārvaldītājs - SIA “Statoil Fuel & Retail Latvia” un SIA “Neste Latvija”.

Pārvadātājs – SIA “LDZ CARGO”.

Vilcienu kustība pa pievedceļa sliežu ceļiem Nr.1, Nr.2, Nr.3 un pa pārmijām Nr.6, Nr.10 tika pārtraukta uz 63 dienām.

Ierodoties negadījuma vietā, Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja izmeklētāji konstatēja, ka uz pārmijas Nr. 6 labā asmens gala ir iesituma pēdas.

Turpmākā izmeklēšana parādīja, ka pārbaudot pārmijas Nr. 6 labā asmens piegulsu rāmjslīdei ar balansa pārmešanu notiek aizliktņa pacelšanās un asmens atiešana no rāmjslīdes, ka arī paša aizliktņa konstrukcija atšķiras no rasējuma.

Izmeklēšanas gaitā, iesaistot Rīgas Tehniskās universitātes Dzelzceļa transporta institūta ekspertus, tika izpētīta dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja darba organizācija, pārmijas Nr. 6 tehniskais stāvoklis, pārvadātāja cisternu tehniskie parametri un lokomotīves braukšanas parametri, kā rezultātā izstrādāti divi drošības ieteikumi.

Nelaiimes gadījums ar cilvēku ritošā sastāva kustības laikā 2014. gada 7. septembrī Šķirotavas stacijā.



Nelaiimes gadījums ar cilvēku ritošā sastāva kustības laikā (turpmāk – negadījums) notika 2014. gada 7. septembrī ap plkst. 06.17 Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalna rajonā. Vilciena Nr. 3605 izformēšanas laikā tika letāli traumēts vilcienu sastādītājs, kura darba uzdevums bija pārmiju pārlikšana ar kurbuli.

Negadījuma vietā tika veikti šķirošanas uzkalna rekonstrukcijas darbi un uzkalna signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas ierīces (turpmāk – SCB) ierīces bija izslēgtas no centralizācijas. Vilcienu izformēšana notika veicot manevrus ar grūdieniem, bet manevru maršrutus gatavoja vilcienu sastādītājs, pārliekot pārmijas ar kurbuli. Izmeklēšanas gaitā tika izstrādāts viens drošības ieteikums

4. IETEIKUMI

4.1. Īss pārskats un iepazīstināšana ar ieteikumiem

Latvijas Republikas normatīvajos tiesību aktos (Ministru kabineta 2010.gada 26.oktobra noteikumi Nr.999 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība”) ir noteikts, ka, lai novērstu smagas dzelzceļa avārijas vai nopietna negadījuma cēloņus un apstākļus, kā arī garantētu dzelzceļa satiksmes drošību, Birojs, pamatojoties uz izmeklēšanas gaitā izdarītajiem secinājumiem, izstrādā drošības ieteikumus.

Drošības ieteikumos nekonstatē personas vainas vai atbildības prezumpciju saistībā ar dzelzceļa satiksmes negadījumu.

Birojs drošības ieteikumus nosūta Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai un, ja tas nepieciešams ieteikumu rakstura dēļ, citām iestādēm vai citas Eiropas Savienības dalībvalsts dzelzceļa drošības iestādei. Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija un citas iestādes, kurām ir adresēti drošības ieteikumi, veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka izmeklēšanas biroja vai citas Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestādes izdotie drošības ieteikumi tiek pienācīgi ņemti vērā un attiecīgajos gadījumos par tiem pieņemti atbilstoši lēmumi.

Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija uzrauga drošības ieteikumu ieviešanu.

Institūcijas, kurām ir adresēti drošības ieteikumi, pēc saskaņošanas ar Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju var veikt arī citus pasākumus, lai sasniegtu drošības ieteikumos minētos mērķus.

Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija un citas iestādes, kurām ir adresēti drošības ieteikumi, vismaz reizi gadā sniedz informāciju izmeklēšanas birojam vai citas Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestādei, kura tos izdevusi, par veiktajiem vai plānotajiem pasākumiem saistībā ar drošības ieteikumiem.

2007.-2015. gadā ieviestie ieteikumi

Izdotie ieteikumi		Ieteikumu ieviešanas statuss					
		Ieviesti		Tiek ieviesti		Nav ieviesti	
Gads	Skaitis	Skaitis	[%]	Skaitis	[%]	Skaitis	[%]
2007.	0	0	0	0	0	0	0
2008.	8	7	87,5	1	12,5	0	0
2009.	4	0	0	4	100	0	0
2010.	4	9	225	0	0	0	0
2011.	0	0	0	0	0	0	0
2012.	3	0	0	3	100	0	0
2013.	0	3	100	0	0	0	0
2014.	0	0	0	0	0	0	0
2015.	3	0	0	3	100	0	0
Kopā	22	21	95	1	5	0	0

4.2. 2015. gadā izdotie drošības ieteikumi

Pēc Kravas vilciena Nr.2134 vagonu nobraukšanas no sliedēm 2014. gada 20. jūnijā uz Mangaļu stacijas Ziemeļblāzmas parkam pievienotā SIA “Statoil Fuel & Retail Latvia” un SIA “Neste Latvija” pievedceļa izmeklēšanas pabeigšanas bija izdoti divi drošības ieteikumi, kas adresēti Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai, norādot ieteikumu gala ieviesēju.

Ieteikumu mērķis bija uzlabot dzelzceļa necentralizēto pārmiju asmeņu fiksācijas drošību un uzlabot pārmiju uzturēšanas un pārbaudes kārtību

Ieteikums 2015-1

Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam vilcienu pieņemšanas maršruta pārmijām veikt pārmiju aizliktņu nostiprināšanu ar kontrolslēdzenēm vai citām ierīcēm, kas garantē aizliktņu drošu fiksāciju.

Ieteikums 2015-2

Valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” aktualizēt sliežu ceļu virsbūves uzturēšanas normas, kurās detalizēti aprakstīt necentralizēto pārmiju pārlikšanas mehānisma un tā drošas fiksācijas pārbaudes un defektācijas tehnoloģiju.

Pēc Nelaiemes gadījums ar cilvēku ritošā sastāva kustības laikā 2014. gada 7. septembrī Šķirotavas stacijā pabeigšanas bija izdots viens drošības ieteikums, kas adresēts Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai, norādot ieteikumu gala ieviesēju

Ieteikumu mērķis bija samazināt vilcienu sastādītāju darba risku, gadījumos kad mainās darbinieku slodze un pienākumi.

Ieteikums 2015-3

Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam izskatīt iespēju samazināt vilcienu sastādītāju darba vides risku gadījumos, kad mainās darbinieku darba slodze un pienākumi, apmācot darbiniekus kā lietojot īslaicīgus speciālus vingrinājumus var novērst miegainību un nogurumu.

Ieteikumi

Datums un laiks:		2014.gada 20.jūnijā plkst. 22.35	
Vieta:		Mangaļu stacijas Ziemeļblāzmas parkam pievienotā SIA "Statoil Fuel & Retail Latvia" un SIA "Neste Latvija" pievedceļš	
Notikuma veids:		Kravas vilciena Nr.2134 vagonu nobraukšana no sliedēm	
Vilciena tips un numurs:		Dīzeļlokomotīve 2M62 Nr.1220 kravas vilciens Nr. 2134, svars 5254 tonnas, 244 asis	
Autotransports:		-	
		Vilcienā	Autotransportā
Cilvēku skaits:	Brigāde:	2	-
	Pasažieri:	-	-
Bojā gājušie:	Brigāde:	-	-
	Pasažieri:	-	-
Nopietni ievainoti:	Brigāde:	-	-
	Pasažieri:	-	-
Viegli ievainoti:	Brigāde:	-	-
	Pasažieri:	-	-
Ritošā sastāva bojājumi:		Trīs cisternas bija bojātas tik lielā apmērā, ka to atjaunošana nav iespējama, vienai cisternai jāveic kapitālais remonts, bet trim cisternām nepieciešams veikt kārtējo atkabes remontu	
Ceļa aprīkojuma bojājumi:		Bojāts sliežu ceļš aptuveni 131 metru garumā, tai skaitā pārmijas Nr.6 un Nr.10	
Citi bojājumi:		Negadījuma rezultātā apkārtējā vidē nonākušas 54,575 tonnas bīstamās kravas (dīzeļdegviela)	
Kopsavilkums: Kravas vilcienam braucot pa pārmiju Nr.6 tās labais asmens atvirzījās no rāmjsliedes aizliktņa pacelšanās dēļ, kā rezultātā notika septiņu krautu cisternu nobraukšana no sliedēm			
Nobeiguma pārskats izdots:		2015. gada 25. jūnijā	
Ieteikums 2015-1	Lai uzlabotu dzelzceļa necentralizēto pārmiju asmeņu fiksācijas drošību Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam vilcienā pieņemšanas maršruta pārmijām veikt pārmiju aizliktņu nostiprināšanu ar kontrolslēdzenēm vai citām ierīcēm, kas garantē aizliktņu drošu fiksāciju		
Datums	Statuss	Komentāri Infrastruktūras pārvaldītājs izstrādāja jaunu <i>Instrukciju</i> , kurā paredzēja pārmiju aizliktņu nostiprināšanu ar kontrolslēdzenēm, lai garantu aizliktņu drošu fiksāciju	
25.06.2015.	Ieviests	Infrastruktūras pārvaldītājs ir akceptējis ieteikumu un ir ieviesis 2016. gada 11. maijā	
Ieteikums 2015-2	Lai uzlabotu pārmiju uzturēšanas un pārbaudes kārtību Valsts a/s "Latvijas dzelzceļš" aktualizēt sliežu ceļu virsbūves uzturēšanas normas, kurās detalizēti aprakstīt necentralizēto pārmiju pārlikšanas mehānisma un tā drošas fiksācijas pārbaudes un defektācijas tehnoloģiju		
Datums	Statuss	Komentāri Infrastruktūras pārvaldītājs veica izmaiņas <i>Sliežu ceļa uzturēšanas instrukcijā</i> , kurā noteica necentralizēto pārmiju pārlikšanas mehānisma un tā drošas fiksācijas pārbaudes un defektācijas tehnoloģiju	
25.06.2015.	Ieviests	Infrastruktūras pārvaldītājs ir akceptējis ieteikumu un ir ieviesis 2015. gada 29. jūlijā	