



Valsts dzelzceļa
tehniskā inspekcija

Drošības pārskats 2021.gads

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

Saturs

1.	Pārskata saturs	2
2.	Summary in English	3
3.	VDzTI uzraudzības stratēģija	4
4.	1.virziens - ES vienota tiesiskā regulējuma ieviešana	4
5.	2.virziens - Kustības drošības uzraudzība, novērtēšana un ziņošana	4
6.	3.virziens - Vienotu pakalpojumu ieviešana ES un Latvijas ietvaros	5
7.	4.virziens - Efektīvas pārvaldības izveide VDzTI	6
8.	Drošības ieteikumi pēc negadījumu izmeklēšanas	6
9.	Citi VDzTI ieteikumi un secinājumi	7
10.	Drošības organizācijas struktūra Latvijā	8
11.	Dzelzeļa drošības politikas struktūra Latvijā.....	8
12.	Kustības drošības stāvokļa novērtējums	10
13.	Tiesību aktu projekti	14
14.	Sertificēšana	15
15.	Vienotais drošības sertifikāts.....	15
16.	Ritošā sastāva laišana tirgū.....	15
17.	Drošības apliecība.....	16
18.	Par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāts.....	16
19.	Vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu), palīgu un instruktoru sertifikēšana.....	16
20.	Uzraudzība	17
21.	Kopējo drošības metožu piemērošana	19
22.	Riska novērtēšana.....	19
23.	Drošības pārvaldības sistēma	19
24.	Pārraudzība.....	19
25.	Rail Baltica	20
26.	Drošības kultūra	20

Pārskata saturs

Šajā pārskatā ir aprakstīts dzelzceļa drošības stāvoklis 2021.gadā Latvijā. Pārskata mērķis ir atainot paveikto un sasniegtos rezultātus drošības jomā. Gada pārskatā ir arī iekļautas jomas, kas saistāmas ar sertifikātu un atļauju izsniegšanu, un drošības uzraudzību.

Gada pārskata sagatavošana ir Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas (turpmāk -VDzTI) uzdevums saskaņā ar Dzelzceļa likuma 33.panta (3²) daļu. Pārskats tiek publicēts VDzTI tīmekļvietnē <https://www.vdzti.gov.lv/lv/inspekcijas-drosibas-parskati>.

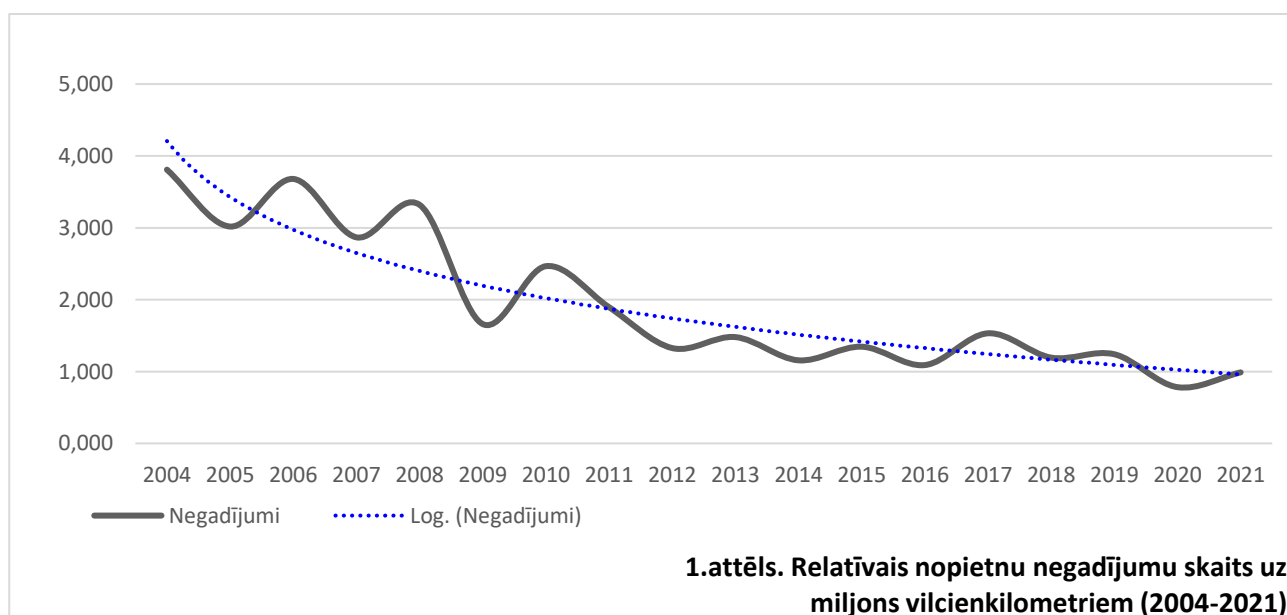
Informācijas avoti, kas norādīti pārskatā, ietver infrastruktūras pārvaldītāju un pāravadātāju pārskatus un arī izmeklēšanas biroja sagatavotos pārskatus. Pārskata saturā ir arī iekļauta analīze par VDzTI stratēģisko mērķu analīzi un to realizāciju attiecībā uz uzraudzību.

Pārskata kopsavilkums

2021.gadā reģistrēti 11 nopietni negadījumi. Visos negadījumos ir cietušie. Pārskata gadā ir mazāks rādītājs ir cietušajiem, kuri ir guvuši smagus miesas bojājumus. Vairumā gadījumos cietušie guvuši letālus miesas bojājumus. Taču izvērtējot vidējos statistiskos rādītājus nav vērojams pieaugums negadījumiem ar letālām sekām. 2021.gadā nav reģistrētas vilcienu sadursmes vai nobraukšanas no sliedēm. Pārskata gadā nav arī reģistrēti cietušie starp pasažieriem un nodarbinātajiem.

No nopietnu negadījumu kopskaita vēl joprojām lielāko negadījumu īpatsvaru (vidēji 76,15%) veido negadījumi ar cilvēkiem vilciena kustības laikā. Otrs lielākais īpatsvars (19,08%) ir negadījumiem kategorijā "Negadījumi uz dzelzceļa pārbrauktuvēm". Šajos negadījumos lielāko īpatsvaru (56,81%) veido nevis sadursmes ar autotransportu, bet gan gadījumi ar personu, kad tā ir šķērsojusi dzelzceļa pārbrauktuvi neievērojot drošības prasības.

2021.gadā ir krities gan pasažieru pāravadājumu apjoms, gan kravu pāravadājumu apjoms. Kopējo pāravadājumu apjomu būtiski ir ietekmējis COVID-19 ierobežojošie pasākumi (mājsēde, attālinātais darbs, slimības,u.t.t.). Jāatzīmē, ka būtiski ir samazinājušies pāravadājumi no trešajām valstīm (Krieviju un Baltkrieviju) politiskās ietekmes dēļ.



VDzTI 2021.gada apstiprināja pirmo drošības pasākumu plānu uz dzelzceļa cietušo personu skaita samazināšanai. Plānā veicamie pasākumi tika sadalīti pēc cietušo risku kategorijām, kur vislielākā uzmanība vērsta cietušo kategorijai "citi" un iespējamiem šīs kategorijas samazināšanas pasākumiem. Drošības

pasākumu plāns ir publiski pieejams un atrodams VDZTI tīmekļvietnē ar mērķi, lai visi dzelzceļa sistēmas dalībnieki būtu informēti par prioritārajām uzraudzības jomām no VDZTI puses un, kas būtu iekļaujamās VDZTI uzraudzības stratēģijā 2022.gadā.



VDZTI neskatoties uz būtiskiem COVID-19 ierobežojumiem 2021.gadā:

- ir veikusi vidēja apjoma pilnīgu drošības pārvaldības sistēmas auditu vienai komercsabiedrībai;
- veikusi aptauju par cilvēkfaktora jautājumiem un to ietekmi uz drošību komercsabiedrībās;
- uzsāka veikt analīzi par dzelzceļa negadījumu cēloņiem, lai varētu identificēt riskus un izvērtēt ieteikumus risku samazināšanai;
- uzsāka uzraudzības procesa pārmaiņu pārvaldību, lai īstenotu ieteikumu ieviešanu, kurus norādīja Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra VDZTI veikspējas auditā;
- uzsāka darbu pie kompetenču pārvaldības sistēmas ieviešanas iestādē, kas attiecas uz ES prasību izpildi;
- tika izveidota jauna tīmekļvietnes platforma www.vdzti.gov.lv ar mērķi sniegt pēc iespējas vairāk informācijas dzelzceļa sistēmas dalībniekiem.

Pārmaiņu pārvaldība prasa laiku, lai nodrošinātu drošības kultūra veicināšanu uzņēmumā un dalīšanos ar drošības informāciju. Drošības kultūra un cilvēkfaktoru jautājumi ir vieni no VDZTI prioritāri risināmajiem jautājumiem.

Summary in English

The State Railway Technical Inspectorate (NSA Latvia) has prepared the report on the safety activities in 2021. The report contains summarised information on the NSA Latvia safety management, its targets, tasks, priorities and its development, safety performance assessment, certification and authorisations processes as well as on 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;
- Description of certification processes - description of the current situation;
- Supervision activities;
- Information on the fulfilment of Common Safety Methods;
- Safety Culture issues.

Railway safety is stable, no serious railway accidents happened. There is a little increase of casualties. But the average for all categories is gradually declining, including fatalities. There has been a significant reduction in people who have got serious injuries. A less rapid decrease is observed in accidents with fatal consequences. Accidents with trains have serious consequences, as there are many victims, including fatal ones. In 2021, no train collisions or derailments were registered and without casualties in categories passengers and employees.

Steps have also been taken to improve competence and safety cultures in rail transport. Change management takes time to ensure the promotion of a safety culture in the company and the sharing of safety information. The introduction of a safety culture is one of the priority issues for the NSA Latvia.



In 2021 despite significant restrictions of COVID-19 the NSA Latvia:

- has performed a medium-sized full security management system audit for one commercial company;
- conducted a survey on human factor issues and their impact on security in commercial companies
- started to analyse the causes of railway accidents in order to be able to identify risks and develop recommendations for risk reduction;
- started the change management of the monitoring process in order to implement the recommendations indicated by the European Union Railway Agency in the VDZTI performance audit;

- started work on the implementation of the competence management system in the institution, which refers to the fulfilment of EU requirements;
- a new website platform www.vdzti.gov.lv was created with the aim of providing as much information as possible to all participants of the railway system.

In 2021, a plan of safety measures to reduce the number of injured persons on the railway was approved by NSA Latvia. The measures to be taken in the plan were divided according to risk categories, where the greatest attention was directed to the category of other persons and possible measures to reduce casualties in this category. The safety measures plan is publicly available and can be found on the website of VDzTI with the aim that all members of the railway system are informed about the priority areas of monitoring by VDzTI and which should be included in the monitoring strategy of VDzTI.

VDzTI uzraudzības stratēģija

VDzTI kā valsts drošības iestādes galvenais mērķis ir augsta drošības līmeņa uzturēšana dzelzceļa sistēmā. VDzTI 2021.gadā uzsāka darbu pie jaunas uzraudzības stratēģijas izstrādes piecu gadu periodam, kas būtu piemērojama no 2022.gada. Līdz ar to jaunā uzraudzības stratēģija tiks atainota 2022.gada pārskatā.

Šajā pārskatā ir analizētas iepriekšējās uzraudzības stratēģijā norādītais.



Galvenie virzieni, kas skar uzraudzību ir:

- 1.virziens – ES vienotā tiesiskā regulējuma ieviešana;**
- 2.virziens - kustības drošības uzraudzība un novērtēšana;**
- 3.virziens - vienotu pakalpojumu ieviešana ES un Latvijas ietvaros;**
- 4.virziens - VDzTI darbības efektivitātes paaugstināšana.**

1.virziens - ES vienota tiesiskā regulējuma ieviešana

2020.gadā tika pārņemtas Ceturtās dzelzceļa pakotnes tehniskā pīlāra prasības un 2020.gada 16.jūnijā stājās spēkā grozījumi Dzelzceļa likumā, kurā tika noteiktas prasības par sertificēšanu, ritekļu laišanu tirgū un uzraudzību.

2021.gadā VDzTI definēja visus savus pakalpojumus un nepieciešamās prasības pakalpojuma saņemšanai. Pakalpojumu grozā tika iekļauta arī sertificēšana un ritekļu laišanā tirgū. Viss pakalpojumu grozs ir atrodams VDzTI tīmekļvietnē <https://www.vdzti.gov.lv/lv/pakalpojumi-0>.

2.virziens - Kustības drošības uzraudzība, novērtēšana un ziņošana

VDzTI uzraudzību realizē ar dažādām uzraudzības metodēm, piemēram ar tematiskām pārbaudēm, apskatēm, auditiem, anketēšanu un negadījumu uzraudzību. 2020.gadā tika uzsākta visu negadījumu reģistrēšana vienotā dzelzceļa satiksmes negadījumu uzskaites sistēmā, kurā datu ievadi nodrošina dzelzceļa sistēmas dalībnieki. 2021.gadā tika uzsākta negadījumu cēloņu analīze un ieviešamie pasākumi risku mazināšanai.

Pārskata gadā VDzTI veica dzelzceļa sistēmas dalībnieku **anketēšanu par cilvēkfaktora jautājumiem**, ņemot vērā to, ka tika identificēts augsts risks negadījumos cietušo personu kategorijā “nodarbinātie”. Veicot atbilstu analīzi tika secināts, ka sektoram būtu nepieciešams pievērst lielāku uzmanību nodarbināto pasargāšanas aspektiem no negadījumiem vilcienu kustības laikā. Tā rezultātā tika uzsākts darbs pie ieteikumu izstrādes riska faktoru mazināšanai.

Papildus vēl esošajam, VDzTI savā uzraudzības stratēģijā norādīja **kvantitatīvos rādītājus**.

Nr. p.k.	Pasākumi	Plānotie rezultāti	1.tabula Rādītāju novērtējums Rādītāji			
			2020		2021	
			Plāns	Dati	Plāns	Dati
1.	Dzelzceļa satiksmes negadījumi	Nopietnu negadījumu skaits gadā (nepārsniedz skaitu)	24	9 (ievērojams uzlabojums)	24	11 (ievērojams uzlabojums)
		Dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumi (prekursori)(nepārsniedz skaitu)	12	4 (ievērojams uzlabojums)	12	4 (ievērojams uzlabojums)
2.	Drošības novērtējums	Nopietnu negadījumu rādītājs uz vilcienkilometriem (nepārsniedz rādītāju)	1,58 ($\times 10^{-6}$)	0,78($\times 10^{-6}$) (ievērojams uzlabojums)	1,58 ($\times 10^{-6}$)	0,98($\times 10^{-6}$) (ievērojams uzlabojums)
		Cietušo personu rādītājs uz vilcienkilometriem (nepārsniedz rādītāju)	1,55 ($\times 10^{-6}$)	0,78($\times 10^{-6}$) (ievērojams uzlabojums)	1,58 ($\times 10^{-6}$)	0,98($\times 10^{-6}$) (ievērojams uzlabojums)

Veicot uzraudzību, VDzTI ievēro valsts drošības iestādes pamatprincipus uzraudzības jomā – samērīgumu, konsekventu pieeju, lietderību, pārredzamību, atbildību un sadarbību. Ir svarīgi, ka transporta pakalpojumu sniedzēji savus pienākumus veic droši un pārdomāti.

Statistikas dati liecina, ka pēdējo desmit gadu laikā Latvijā nopietnie dzelzceļa satiksmes negadījumi ir būtiski samazinājušies.

Jāatzīmē arī, ka 2021.gadā ieviestie COVID-19 ierobežojumi būtiski ietekmēja VDzTI kapacitāti uzraudzības jomā.

3.virziens - Vienotu pakalpojumu ieviešana ES un Latvijas ietvaros

Preventīvā uzraudzība ietver **sertificēšanas procedūras jeb pakalpojumus**. Sertificēšanas procesā pieteikuma iesniedzējam jāpierāda drošība un jādefinē procedūras. Definētie kvantitatīvie rādītāji stratēģijā ir:

Nr. p.k.	Pasākumi	Plānotie rezultāti	2.tabula. Rezultatīvo rādītāju novērtējums Rādītājs			
			2020		2021	
			Plāns	Dati	Plāns	Dati
1.	Vienotais drošības sertifikāts	Izsniegto sertifikātu skaits (darbības telpa tikai Latvija)	1	0	1	3
		Nacionālas daļas izskatīšana (darbības telpa vairākas dalībvalstis)	0	0	0	1
2.	Ritekļu laišana tirgū	Ritekļi laisti tirgū (1520mm sliežu ceļu platuma kravas vagoni)	25	103	35	107
3.	Drošības apliecība	Izsniegto apliecību skaits	35	102	50	85
4.	Par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāts	Izsniegto sertifikātu skaits (1520mm sliežu ceļu platuma)	3	0	7	8

Sertificēšanas procesu ieviešana prasīja jaunu procedūru izveidi un kritēriju izstrādi. 2021.gadā uzmanība tika pievērsta pakalpojumu aprakstīšanai, izveidei un iekšējo procedūru izstrādei. VDzTI ir

izveidojusi pakalpojumu pārvaldības sistēmu, sekmējot arī dažādu digitālo rīku izmantošanu. Informācija par pakalpojumiem ir pieejama VDzTI tīmekļvietnē <https://www.vdzti.gov.lv/lv/pakalpojumi-0>.

4.virziens - Efektīvas pārvaldības izveide VDzTI

2021.gadā VDzTI strādāja pie kompetenču pārvaldības sistēmas pārveides, tajā ietverot arī ES prasības. Tika izstrādāti kompetenču profili uzraudzībai un sertificēšanai, izstrādātas mentoringa programmas, apmācību profili un novērtēšana.

Drošības ieteikumi pēc negadījumu izmeklēšanas

2021.gadā VDzTI saņēma Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja izmeklēšanas nobeiguma divus pārskatus:

- Nr. 5-02/1-20¹ "Negadījums uz pārbrauktuves 2020. gada 4. aprīlī dzelzceļa posmā Ilmāja - Kalvene";
 - Nr. 5-02/2-20², 2020. gada 2. aprīļa dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpums Šķirotavas stacijā".
- VDzTI saņēma sešus ieteikumus. Pieci ieteikumi ieviesti, viens ieteikums tiek ieviests.

3.tabula. Ieteikumu ieviešanas novērtējums

Ieteikuma Nr.	Ieteikums	Skaidrojums	Ieviešana
2021-1	Satiksmes ministrijai izvērtēt iespēju veikt grozījumus vai izdot jaunus normatīvos aktus par pārbrauktuvi aprīkošanu un uzturēšanu, lai paaugstinātu satiksmes drošību uz dzelzceļa pārbrauktuviem, tai skaitā, paredzot pārbrauktuvi aprīkošanu ar barjerām, vai citiem drošības un brīdināšanas elementiem.	Grozījumi Ministru kabineta 1998. gada 6. oktobra noteikumos Nr. 392 "Dzelzceļa pārbrauktuvi un pāreju ierīkošanas, aprīkošanas, apkalošanas un slēgšanas noteikumi"	Ieteikuma ieviešana pabeigta 23.11.2021
2021-2	Valsts ceļiem izvērtēt iespēju uz autoceļa braucamās daļas seguma pirms pārbrauktuves Nr. 731 ierīkot šķērsvirziena trokšņu joslu, lai pievērstu transportlīdzekļu vadītāju uzmanību, tuvojoties pārbrauktuvei. Ieteikums.	Pieņemts lēmums veikt satiksmes drošības uzlabojumus uz valsts galvenā autoceļa A9, abpus dzelzceļa pārbrauktuvei uzklājot horizontālos apzīmējumus Nr.958, tā saucamās trokšņu joslas, kas pievērs transportlīdzekļa vadītāja uzmanību atļautā braukšanas ātruma ievērošanai, kas jāsamazina tuvojoties dzelzceļa pārbrauktuvei.	Ieteikuma ieviešana pabeigta 01.09.2022
		Horizontālo apzīmējumu uzklāšanu paredzēts veikt 2022.gada vasaras sezonā.	Ieviešana 2022.gada nogalē

¹ <https://www.taiib.gov.lv/lv/dzelzcela-nobeiguma-parskati>

² <https://www.taiib.gov.lv/lv/dzelzcela-nobeiguma-parskati>

Ieteikuma Nr.	Ieteikums	Skaidrojums	Ieviešana
2021-3	Infrastruktūras pārvaldītājam izskatīt iespēju pārbrauktuvi Nr. 731 un aprīkot ar automātiskām barjerām.	Dzelzceļa pārbrauktuves Nr.731 posmā Ilmāja-Kalvene (181km+606) aprīkošana ar automātiskām barjerām.	Ieteikuma ieviešana pabeigta 26.04.2022
2021-4	Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam veikt grozījumus visu darba tehnoloģiskajos procesos, nodrošinot prasību apskatīt vagonu - platformu rāmja sānu siju vidusdaļas no ārpuses.	Veikti grozījumi darba tehnoloģiskajos procesos, nodrošinot prasību apskatīt vagonu – platformu rāmja sānu siju vidusdaļas no ārpuses.	Ieteikuma ieviešana pabeigta 12.05.2022
2021-5	Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam, veicot tehniskās mācības un instruktāžas VTAP darbiniekiem, izskatīt 13-7024 tipa (modeļa) vagonu - platformu rāmju bojājumus un to atklāšanas paņēmienus.	Visiem VTAP darbiniekiem (vecākajiem vagonu apskatītājiem (remontētājiem) un vagonu apskatītājiem (remontētājiem)) tika izvesta satiksmes drošības instruktāža ar ierakstu žurnālā, bija izskatīti 13-7024 tipa (modeļa) vagonu – platformu rāmju bojājumi un to atklāšanas paņēmieni.	Ieteikuma ieviešana pabeigta 28.04.2021
2021-6	Vagona īpašniekam, organizējot 13-7024 tipa (modeļa) platformu plānoto remontu, paredzēt rāmja sānu sijas atgāžņa un apakšējās joslas savienojuma zonas pastiprināšanu neatkarīgi no plaisu esamības tajās, ņemot par pamatu PAO "Krkukovas vagonbūves rūpnīca" instrukcijas TU 25000.00042 rekomendācijas, ar izpildīto darbu uzskaiti turpmākajam platformu stāvokļa monitoringam ekspluatācijas laikā.	Visiem īpašumā esošajiem 13-7024 modeļa vagoniem, plānots veikt darbus atbilstoši PAO "Krkukovas vagonbūves rūpnīca" instrukcijas TU 25000.00042 rekomendācijai, neatkarīgi no plaisu esamības rāmja sānu sijas atgāžņa un apakšējās joslas savienojuma zonā.	Ieteikums ieviešanas stadijā

Citi VDzTI ieteikumi un secinājumi

Latvijā cietušo kategorija "nodarbinātie" ir viena no cietušo riska grupām ar augstu riska pakāpi. Lai veiktu pasākumus šīs cietušo riska grupas samazināšanai, 2021.gadā nolēma veikt izpēti par riska faktoru cēloņiem un iespējamiem risinājumiem samazināt nodarbināto risku nokļūt dzelzceļa negadījumos. Kā viens no tiem ir cilvēkfaktoru samazināšana uzņēmumā. Cilvēkfaktoru samazināšanu veicina uzņēmumā izveidota tāda nodarbināto rīcības sistēma, kura paredz to, ka cilvēku "pareiza" rīcība (atbilstoši drošības prasībām) ir ērtāka un vieglāka, nekā "nepareiza" (pārkāpjot drošības prasības), un cilvēku "nepareizai" rīcībai ir uzlikta tehniskas un/vai organizatoriskas barjeras. Esošā anketa tika izsūtīta galvenajiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem – pārvadātājiem, manevru darbu veicējiem, infrastruktūras pārvaldītājam un ritekļu remontu veicējiem.

Izvērtējot iesniegtās atbildes secināms:

- Uzņēmumos ir izveidota cilvēku noguruma noteikšanas sistēmas;
- Vairumā uzņēmumos ir izveidotas sistēmas nodarbināto slodzes/pārslodzes noteikšanai un arī tiek veikta analīze par to, vai uzlikto pienākumu kopumus ir iespējams paveikt noteiktajā laikā. Šādas sistēmas ir izveidotas pārvadātājiem un infrastruktūras pārvaldītājam.

Nepilnīgas sistēmas ir konstatētas remontu darbu veicējiem un tā rezultātā 2022.gadā ir ieplānoti uzraudzības pasākumi;

- Visos uzņēmumos notiek nodarbināto apmācība saistībā ar pasākumiem, ja nodarbinātais atrodas paaugstinātas bīstamības zonā un nodarbinātie tiek nodrošināti ar speciālo darba apģērbu un ir laba nodarbināto redzamība paaugstinātas bīstamības zonā;
- Ir konstatēts, ka ne visos uzņēmumos darba pārejas vai ceļi uz kuriem atrodas nodarbinātie ir apgaismoti, bet uzņēmumi izvērtē riskus un veic nepieciešamos.

No anketās sniegtajām atbildēm ir secināms, ka VDzTI uzraudzības plānā 2022.gadam SMS audita vai tematiskās pārbaudes ietvaros ir jāiekļauj arī jautājumi par nodarbināto slodzes uzraudzību un arī darba vides riska novērtējumu – vai tāds tiek veikts un kādi pasākumi tiek nodrošināti attiecībā uz kustības drošību.

Drošības organizācijas struktūra Latvijā

Dzelzceļa drošības politikas struktūra Latvijā

Par dzelzceļa politikas izstrādi valstī atbild Satiksmes ministrija. VDzTI ir Satiksmes ministrijas padotībā, kas tiek realizēta pārraudzības formā.



2.attēls Drošības politikas struktūra

Īss dzelzceļa galveno dalībnieku raksturojums:

- **Dzelzceļa infrastruktūra:**

- Latvijas Republikā ir viens publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs – VAS „Latvijas dzelzceļš”. VAS „Latvijas dzelzceļš” pārvaldījumā esošo sliežu ceļu ekspluatācijas garums ir 1 779 kilometri. Sliežu ceļu platums ir 1 520 milimetri, izņemot dzelzceļa līnijā Gulbene – Alūksne, kuras sliežu ceļa platums ir 750 milimetri.

- Šobrīd Latvijā aktīvi notiek Rail Baltica būvniecība, kas būs 1 435 mm sliežu ceļa platuma dzelzceļa infrastruktūra. Līdz ar to nākotnē Latvijā būs arī dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, kas būs atbildīgs par tādās dzelzceļa infrastruktūras izveidi un uzturēšanu, kas iekļauta Eiropas transporta tīklā (TEN-T) un tā prioritāro projektu sarakstā. Šobrīd notiek projektēšanas un būvniecības darbi.

- Valsts dzelzceļa infrastruktūras reģistrā uz 2021.gada 1.janvāri privāto pievedceļu kopgarums sastāda 624,23 km, ko pārvalda vairāk kā 200 privāti dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji.

- **Pārvadātāji:**

Latvijas dzelzceļa tīklā pārvadājumus ir tiesīgi veikt vairāki pasažieru vai kravu dzelzceļa pārvadātāji. Bez tam Latvijā ir arī atsevišķi manevru darbu veicēji.

- kravu pārvadātāji - AS „Baltijas Ekspresis”, AS „BALTIJAS TRANZĪTA SERVISS”, SIA „EURO RAIL CARGO”, AB „LTG CARGO”;
- pasažieru pārvadātāji – AS “Pasažieru vilciens”, SIA „Gulbenes –Alūksnes bānītis” (šaursliežu dzelzceļš), UAB "LTG Link";
- kravu un pasažieru pārvadātāji - SIA „LDZ CARGO”;
- manevru darbu veicēji – SIA RKF “Tranceltnieks”

VDzTI struktūra

Uz 2021.gada 31.decembri VDzTI noteiktas 28 amata vietas.

VDzTI ir četras struktūrvienības, kur viena nodrošina uzraudzības funkcijas, otra sistēmu novērtēšanas funkcijas, izpildot tieši piemērojamo Eiropas savienības tiesību aktu prasību izpildi, viena struktūrvienība nodrošina būvniecības objektu izvērtēšanu un viena struktūrvienība nodrošina pārvaldības uzdevumus iestādē. Informācija par iestādes struktūrvienību uzdevumiem ir atrodama tīmekļvietnē <https://www.vdzti.gov.lv/lv/strukturvienibas-0>



VDZTI 90% no darbinieku kopskaita ir dzelzceļa nozares speciālisti. Darbiniekiem, kuri nodarbojas ar dzelzceļa jautājumu risināšanu, ir augstākā tehniskā izglītība dzelzceļa nozarē - inženiera kvalifikācija. Visi VDZTI darbinieki, kuri nodrošina uzraudzību ir ar augstāko izglītību. 68% darbinieku ir maģistra grāds vai otra augstākā izglītība.

4.tabula. VDZTI personālsastāva raksturojošie rādītāji pa gadiem (uz 31.decembri)

Personālsastāva raksturojošie rādītāji	2017	2018	2019	2020 ³	2021
Esošais darbinieku skaits	22	22	22	24	26
Darbinieki ar augstāko izglītību, no tiem	22	22	22	24	25
dzelzceļa specializācijā	16	16	17	19	20

VDzTI ir pilnveidojusi savu kompetenču pārvaldības sistēmu, definējot specifiskās funkcijas, lai gūtu pārlicību, ka nodarbinātais ir spējīgs veikt pienākumus, kas ir saistīti ar drošību vai novērtēšanu. Taču jāatzīmē, ka ņemot vērā kopējo valsts pārvaldes kompetenču pieeju, VDzTI ir spiesta atsevišķi definēt specifiskās kompetences, nevis integrēt kopējā sistēmā, un tas būtiski palielina administratīvo slogu pie tā jau lielā VDzTI nodarbināto noslogojuma.

VDzTI ir uz šo brīdi izveidojusi trīs kompetenču profilus – uzraudzībai, novērtēšanai un ECM sertifikācijai. Kompetenču profilā ir noteikti trīs līmeņi – minimālais līmenis (1.līmenis) izsludinot amatu konkursus, pamata līmenis (2.līmenis) un augstākais līmenis (3.līmenis) ekspertiem, kuri nodrošina grupu darbu vai veic īpašas ekspertīzes. Katrai kompetencei tiek noteikts prasmes. Visas definētās prasmes tiek novērtētas reizi gadā.

Sadarbība ar citu ES dalībvalstu valsts drošības iestādēm uzraudzības jomā

2021.gada 29.martā VDzTI ir parakstījusi memorandu ar Lietuvas Nacionālo drošības iestādi par sadarbību uzraudzības jautājumos.

2021.gada 11.maijā VDzTI ir parakstījusi robežas šķērsošanas memorands ar Igaunijas Nacionālo drošības iestādi par kārtību kādā tiek izsniegti vienotie drošības sertifikāti pierobežas zonā.

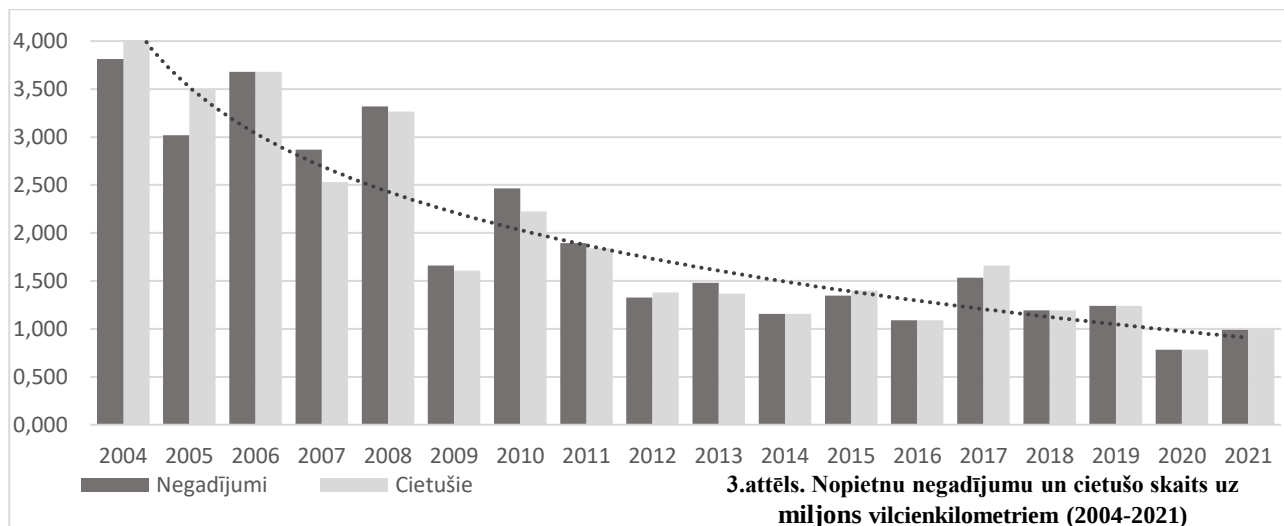
Ir sagatavots uzraudzības plāns audita veikšanai sadarbojoties visām trim dalībvalstīm.

³ 2020.gada 1.jūlijā tika veiktas VDzTI strukturālās izmaiņas palielinot amata vietu skaitu līdz 28.

Kustības drošības stāvokļa novērtējums

Analīze par kustības drošības stāvokli ir balstīta uz dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikāciju un skaitu. Balstoties uz cietušo apjomu, tiek izvērtēti riski cietušo kategorijām un tas ļauj novērtēt rādītājus ES līmenī. Datu kvalitāti un pilnīgumu nodrošina VDZTI, kas ik mēnesi publicē negadījumu datus par cietušajiem savā tīmekļa vietnē un tie ir pieejami sadaļā Statistika.

Datu kvalitāti un pilnīgumu nodrošina VDZTI, kas ik mēnesi publicē negadījumu datus par cietušajiem savā tīmekļa vietnē un tie ir pieejami VDZTI tīmekļvietnē ([latviešu valodā](#) un [angļu valodā](#)).



Izvērtējot datus no 2004.gada ir secināms, ka:



Dzelzceļa satiksmes negadījumu skaits pakāpeniski samazinās, arī cietušo personu skaits samazinās.

2021.gadā reģistrēti 11 nopietni negadījumi, kas klasificējami kā negadījumi ar cilvēkiem ritošā sastāva kustības laikā un negadījumi uz dzelzceļa pārbraukuvēm. Visos negadījumos bija cietušie. 2021.gadā nav reģistrēts neviens negadījums, kur cietušie būtu bijuši pasažieri vai nodarbinātie. Latvijā vidēji uz vienu reģistrēto negadījumu ir viens cietušais.

Vidējais rādītājs visās kategorijās pakāpeniski samazinās, tai skaitā arī cietušajiem. Ir vērojams bojā gājušo skaita samazinājums.

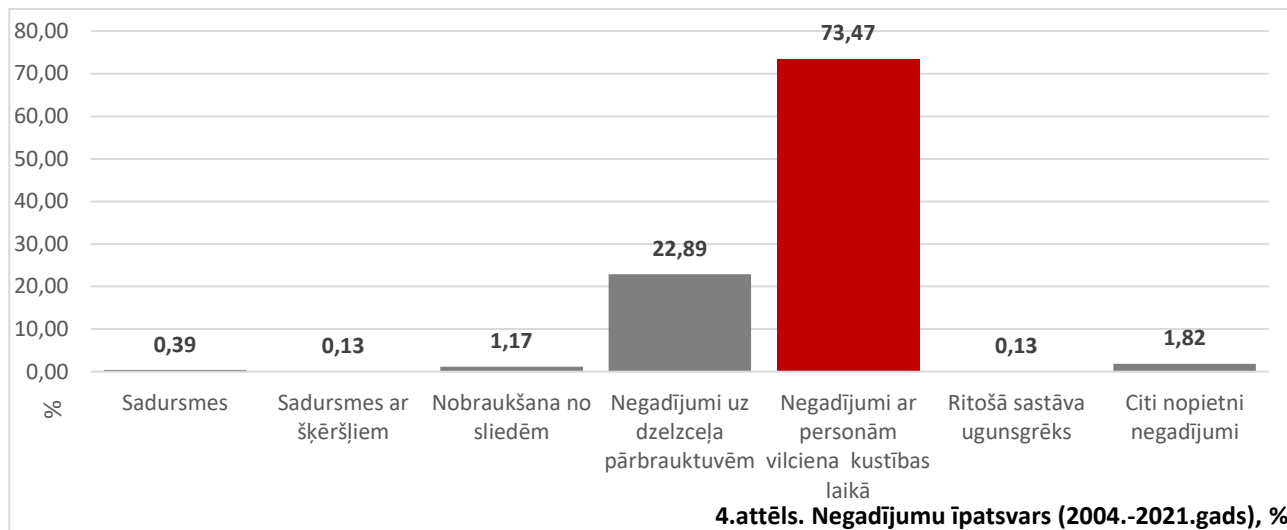
5.tabula. Datu salīdzinājums nopietniem negadījumiem un cietušajiem

Periodi	Negadījumi				Gājuši bojā				Miesas bojājumus guvušie			
	2004-2018	2004-2019	2004-2020	2004-2021	2004-2018	2004-2019	2004-2020	2004-2021	2004-2018	2004-2019	2004-2020	2004-2021
Vidējais rādītājs	37,93	36,75	35,11	33,78	20,26	19,81	19	18,22	17,66	16,94	16,11	15,68
Tendence	Kritums				Kritums				Kritums			
Centrālā vērtība	31	29	26	25	18	17	16	15	15	14	12	11
Visbiežāk sastopamā vērtība	25	25	25	25	18	18	18	15	8	8	8	8
Zemākais rādītājs	18	18	9	9	8	8	6	6	3	3	3	3
Augstākais rādītājs	70	70	70	70	34	34	34	34	42	42	34	42
Kopā	569	588	597	608	304	317	323	328	265	271	274	282

No nopietnu negadījumu kopskaita vēl joprojām lielāko negadījumu īpatsvaru (vidēji 73,47%) veido negadījumi ar cilvēkiem vilciena kustības laikā. Otrs lielākais īpatsvars ir negadījumiem kategorijā "Negadījumi uz dzelzceļa pārbraukuvēm". Šajos negadījumos lielāko īpatsvaru (90,38%) veido nevis

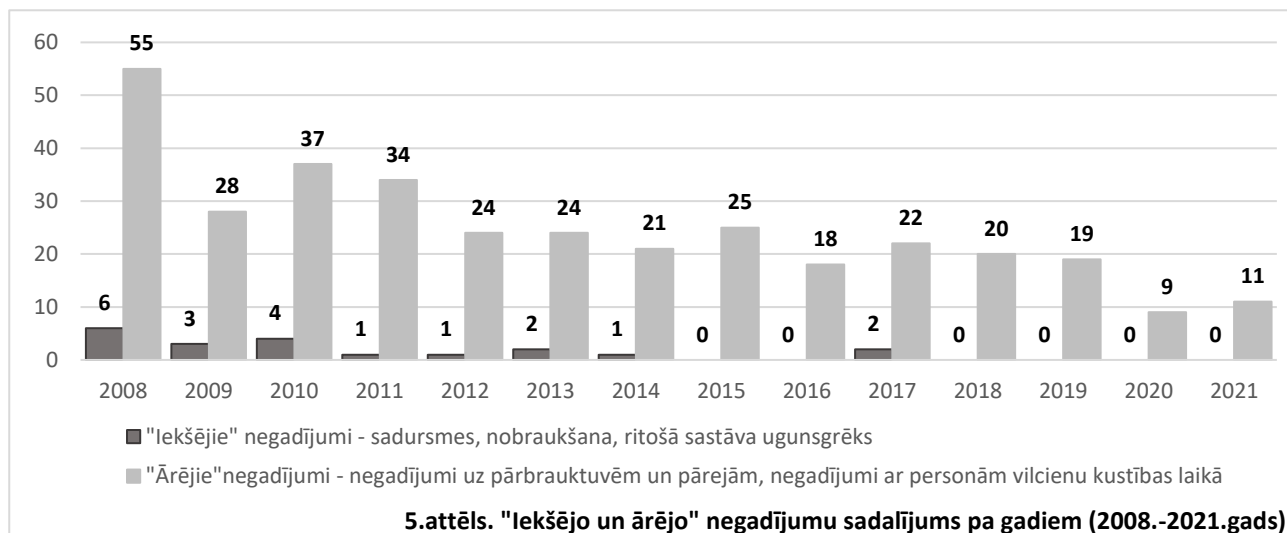
sadursmes ar autotransportu, bet gan gadījumi ar personu, kad tā ir šķērsojusi dzelzceļa pārbrauktuvi neievērojot drošības prasības. Sadursmju ar transportlīdzekļiem gadījumu skaits no 2009.gada būtiski samazinājies, vidēji sasniedzot trīs līdz vienu sadursmi gadā, kas ir tikai 0,39 % no kopējā negadījumu uz dzelzceļa pārbrauktuvēm skaita. Personas, kuras šķērsojot sliežu ceļus nav ievērojušas drošības prasības (gājēji, velosipēdisti), veido 71% no kopējā negadījumu skaita uz dzelzceļa pārbrauktuvēm. 2021.gadā uz dzelzceļa pārbrauktuves ir reģistrēta viena sadursme ar autotransporta līdzekli, kurā cieta viena persona.

Visvairāk negadījumi- 61% tiek reģistrēti ar pasažieru vilcieniem. Līdzīgs sadalījums ir pa notikuma vietām – 56 % negadījumu reģistrēti ceļa posmos un 44% notikuši stacijās. Vislielākais cietušo personu īpatsvars ir reģistrēts Rīgas aglomerācijas zonā, jo īpaši ceļa posmā Rīga-Krustpils piepilsētas satiksmē (72% no kopējā negadījumu skaita), kur ir augsta vilcienu kustības intensitāte.



Salīdzinoši mazs īpatsvars ir t.s. “tiešiem dzelzceļa satiksmes negadījumiem” - sadursmēm ar vilcieniem, nobraukšanai no sliedēm un ritošā sastāva ugunsgrēkiem. Lielai daļai negadījumu izraisošie faktori ir “ārējie un sociālie faktori” – cilvēku uzvedība, drošības prasību ignorēšana, u.tml.).

! 2021.gadā nav reģistrēts neviens “tiešais dzelzceļa satiksmes negadījums”. Visi reģistrētie negadījumi ir saistāmi ar personu uzvedību un drošības prasību ignorēšanu no cilvēku puses



Sociālie un demogrāfiskie faktori, kas ietekmē t.s. “ārējo” dzelzceļa satiksmes negadījumu rezultātus:

- **dzimums** – lielāko daļu negadījumos cieš *vīrieši*. 89% gadījumos cietušie ir vīrieši;

- **vecums** – tiek traumētas personas darbaspējīgā vecumā. 2021.gadā visvairāk negadījumu ir reģistrēti ar personām vecumā no 60-70 gadiem, cietušo personu vecums pieaug. Ir vērojams, ka gados vecākas personas neievēro drošības prasības šķērsojot sliežu ceļu vai neizvērtē savas spējas.

- **drošības kultūras ievērošana** – 43 % no cietušajām personām ir lietojušas alkoholu (gulēšana uz platformām vai sliedēm), austiņu lietošana šķērsojot pārejas vai pārbrauktuves, izskriešana pirms braucoša vilciena, u.c. Tāpat izsiņu rakstīšana, mūzikas klausīšanās austiņās, runāšana pa telefonu ir ietekmējusi cietušo personu pieaugumu uz gājēju pārejām.



Diemžēl drošības kultūra Latvijā ir diezgan zemā līmenī un ir ļoti grūti ietekmējama attiecībā uz drošības uzlabošanas pasākumiem.

- **pašnāvības** – no kopējo negadījumu skaita tās sastāda 33%. Pašnāvību skaits gadu no gada ir mainīgs. Pašnāvību gadījumi visvairāk reģistrēti ar personām vecumā no 20 līdz 35 gadiem. Demogrāfiskie dati liecina, ka 68% gadījumos pašnāvības veic vīrieši.

Laika apstākļi arī ietekmē negadījumu statistiku:

- **gadalaiki** - kopumā statistikas dati parāda, ka ir mēneši, kad visvairāk notiek nelaimes gadījumi ar cilvēkiem - februāris, jūnijs, septembris un decembris. Vismazāk negadījumi tiek reģistrēti martā.

6.tabula. Cietušo sadalījuma pa mēnešiem, dzimuma un miesas bojājumu veida no 2004. līdz 2021.gadam

Mēnesis	Cietušo skaits	Letāli miesas bojājumi	Smagi miesas bojājumi	Sieviete	Vīrietis
M01	57	40	17	17	39
M02	67	42	25	23	44
M03	42	28	14	15	27
M04	56	30	26	11	45
M05	58	38	20	14	44
M06	69	40	29	16	53
M07	56	34	22	18	38
M08	68	36	32	11	57
M09	67	39	28	13	54
M10	59	41	18	18	41
M11	62	36	26	11	51
M12	76	42	34	13	63

- **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.

7.tabula. Cietušo sadalījums diennaktī no 2004. līdz 2021.gadam

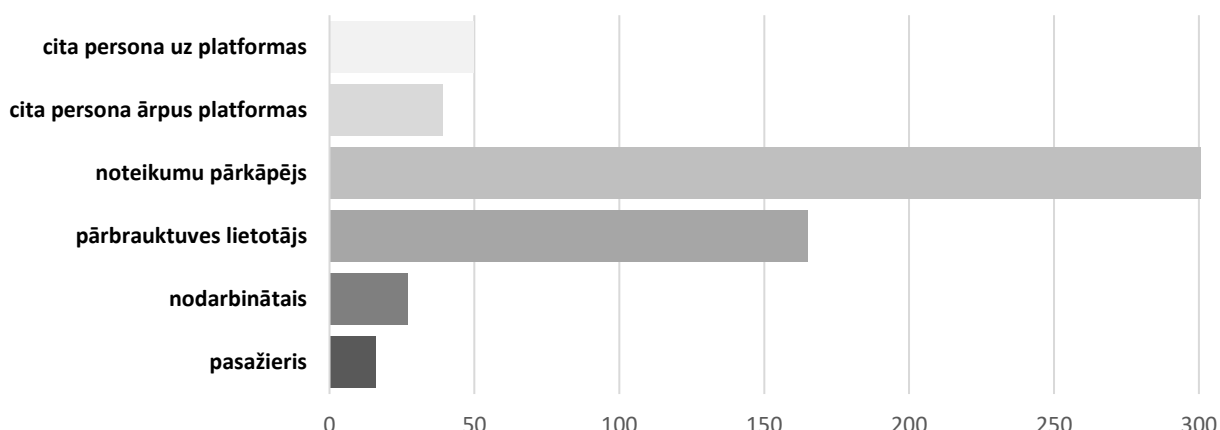
00:00-06:00	123
06:00-12:00	127
12:00-18:00	190
18:00-24:00	187

Latvijā no 2015.gada nav reģistrēti negadījumi ar bīstamo kravu, kam būtu nopietna ietekme uz drošību un vidi.

Analizējot cietušo personu datus, vidējais rādītājs ir 57% negadījumu ar letālām sekām. 43% gadījumos personas gūst miesas bojājumus. Vidēji mēnesī ir no viena līdz trīs cietušajiem. Ir gadījumi, kad nav reģistrēts neviens cietušais, bet ir atsevišķs gadījums, kur mēnesī reģistrēti vairāk kā 20 cietušie - 2005.gada dzelzceļa avārija.

Sadalījumā pa cietušo personu kategorijām (2004.-2020.gads), lielākais īpatsvars ir nepiederošām personām jeb noteikumu pārkāpējiem atrodoties paaugstinātas bīstamības zonā un pārbrauktuvju

lietotājiem. Augsti riski pastāv pārbrauktuves lietotājiem un personām, kas atrodas uz peroniem un šķērso sliežu ceļus neatļautās vietās, it īpaši atrodoties alkohola reibuma stāvoklī.



6. attēls Cietušo skats pa cietušo kategorijām (2004-2021)

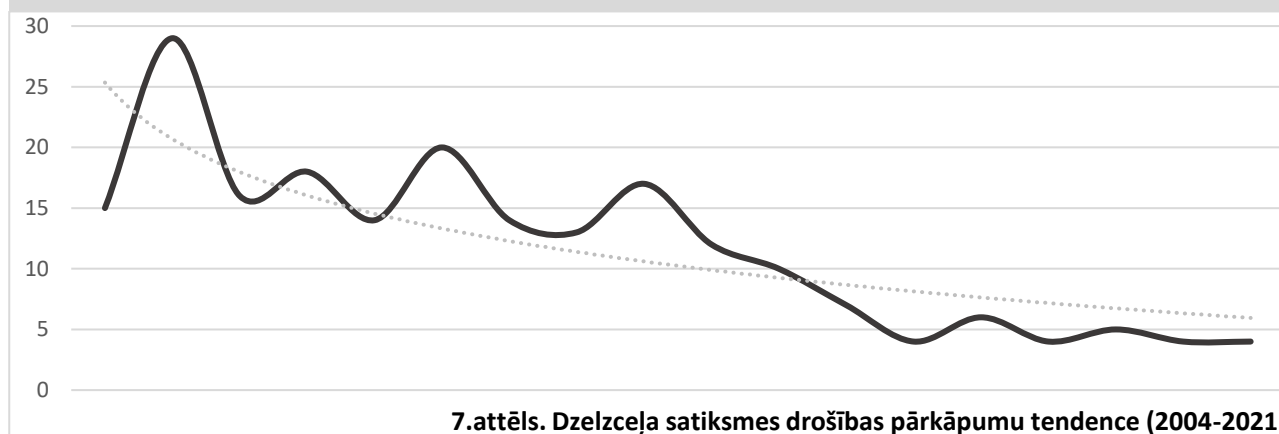
Latvijā salīdzinoši liels īpatsvars ir cietušie kategorijā "citas personas". Tas ir saistāms ar personu atrašanos uz sliedēm vai peroniem alkohola reibuma stāvoklī, lai ir vērojams samazinājums no 2020.gada. Pieaug arī tādi gadījumi, kad jaunieši pārgalvīgi pieķeras braucoša vilcienu sastāva autosakabēm vai elektrovilcienu gala vagoniem.

! Visās cietušo kategorijās ir vērojams cietušo skaita pakāpenisks samazinājums.

Visvairāk negadījumi tiek reģistrēti ar pasažieru vilcieniem. Līdzīgs sadalījums ir pa notikuma vietām – 50 % 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.

2021.gadā ir reģistrēti 4 dzelzceļa satiksmes pārkāpumi jeb prekursori.

! Analizējot dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumus (prekursorus) ir novērojama pakāpeniska satiksmes drošības pārkāpumu skaita samazināšanās. Bet ir identificēti riski, kas saistīti ar problēmām ar kustības drošību atsevišķos publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras iecirkņos.

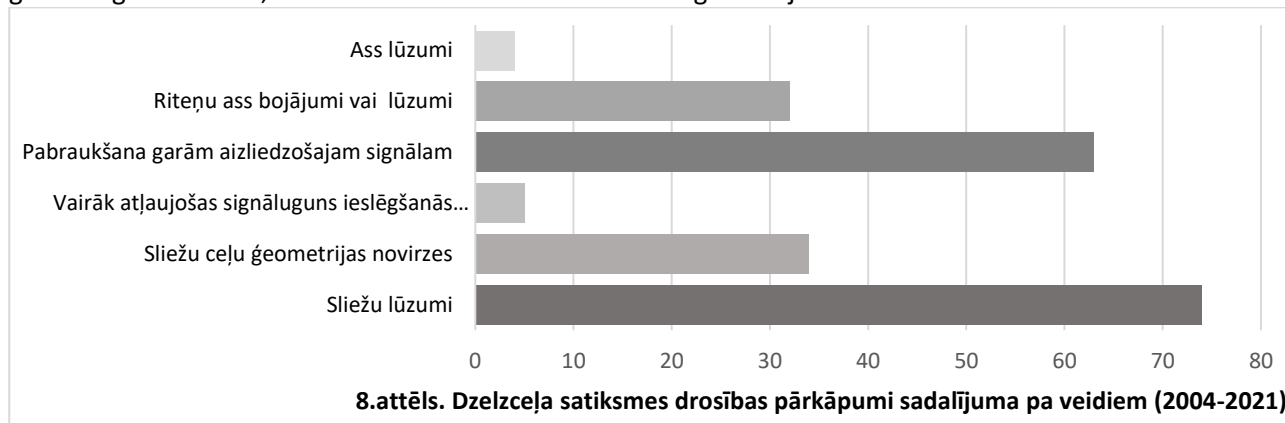


7.attēls. Dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu tendence (2004-2021)

2021.gadā reģistrēti 4 dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumi (prekursori), kuru rašanās cēloņi bija tehniskie faktori. Reģistrētiem pārkāpumiem nav bijušas nopietnas sekas.

Lielāko daļu no prekursoriem veido sliežu lūzumi, kas ir saistāms ar laika apstākļu ietekmi, piemēram strauji atkušņi, pēkšņa sala iestāšanās un metināšanas procedūru ievērošana. Sliežu lūzumi ir arī saistāmi ar ritošā sastāva riteņu ģeometrijas defektiem. Sliežu ceļu ģeometrijas novirzes ir saistāmas ar nelabvēlīgiem laika apstākļiem. No 2010.gada nav reģistrēts neviens vairāk atļaujošās signāluguns ieslēgšanās gadījums

aizliedzošā vietā. Otrs lielākais pārkāpumu skaits ir pabraukšana garām aizliedzošajam signālam. Šie gadījumi gadu no gada mainās, kas ir cieši saistāms ar cilvēka un organizācijas faktoriem.



Dzelzceļa satiksmes drošības **pārkāpumu cēloņi ir:**

- **cilvēka personīgie faktori** - nogurums, neuzmanība, drošības prasību neievērošana, komunikācijas kļūda. 2021.gadā VDZTI uzsāka anketēšanu par cilvēkfaktoru ietekmi un plāno veikt padziļinātu analīzi cēloņim;

- **organizācijas faktori** - nepietiekama apkope, apkopes līmeņa samazināšanās, tehnoloģisko procesu neievērošana;

- **tehniskie faktori** – nepiemērotu materiālu piemērošana, u.c.;

- **ekonomiskie faktori** – izmaksu samazināšana, finansējuma trūkums, nepareizi piemēroti ekonomijas pasākumi, personāla skaita samazināšana būtiski ietekmē negadījumu skaitu;

- **laika apstākļi** – temperatūru svārstības, karstums, aukstums, apledojums, u.c.

Latvijā salīdzinoši liels īpatsvars ir cietušie kategorijā “citas personas”. Tas ir saistāms ar personu atrašanos uz sliedēm vai peroniem alkohola reibuma stāvoklī. Pieaug arī tādi gadījumi, kad jaunieši pārgalvīgi pieķeras braucoša vilcienu sastāva autosakabēm vai elektrovilcienu gala vagoniem.



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” un “dzelzceļa pārbrauktuve lietotājs” un vairumā gadījumos saistāms ar sociālo faktoru ietekmi – apzinātu drošības prasību neievērošanu;
- datiem ir raksturīga mainība, ir vērojama cietušo personu skaita samazināšanās;
- ir vērojami uzlabojumi cietušo kategorijā “citas personas”, taču drošības kultūra Latvijā ir diezgan zemā līmenī un ir ļoti grūti ietekmējama attiecībā uz drošības uzlabošanas pasākumiem. Ir ļoti daudz cietušo personu alkohola reibuma stāvoklī un viņu neadekvātā uzvedība noved pie nopietniem negadījumiem. Pie kam 60% gadījumos tie ir vīrieši.

Tiesību aktu projekti

VDZTI 2021.gadā sagatavoja un iesniedza Satiksmes ministrijai normatīvo aktu projektu:

- grozījumi Ministru kabineta 1998. gada 6. oktobra noteikumos Nr. 392 "Dzelzceļa pārbrauktuvju un pāreju ierīkošanas, aprīkošanas, apkalpošanas un slēgšanas noteikumi" Ministru kabineta 02.06.2020. noteikumi Nr. 334 "Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība".

Grozījumi ietvēra izmaiņas pārbrauktuvju un pāreju definīcijā, klasifikācijā. Izmaiņas bija nepieciešamas, lai varētu veikt vienotu pārbrauktuvju uzskaiti un to klasifikāciju, kā to nosaka kopējie drošības indikatori.

Sertificēšana

Vienotais drošības sertifikāts

Saskaņā ar tieši piemērojamo Eiropas Savienības tiesību aktu – Regulu (ES) 2018/763 (2018. gada 9. aprīlis), ar ko nosaka praktisku kārtību vienoto drošības sertifikātu izdošanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, 2021.gadā VDzTI ir pieņēmusi lēmumus par drošības sertifikātu izsniegšanu 3 pārvadātājiem un deva atzinumu Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai iekļaut Latvijas 1520 mm sliežu ceļa platuma dzelzceļa tīklu pārvadātāja – SIA „LDZ CARGO”, izsniedzamā vienotā drošības sertifikāta darbības telpā.

8.tabula Izsniegtie vienotie drošības sertifikāti

Darbības veids	Ja darbības telpa atrodas Latvijā	Ja darbības telpa ir vairākās dalībvalstīs
Kravu un pasažieru pārvadājumi	-	1
Kravu pārvadājumi	1	-
Pasažieru pārvadājumi	1	-
Manevru darbu veikšana	1	-

Latvijā darbojas astoņi reģistrēti komercuzņēmumi, kuriem, atbilstoši noteiktajiem drošības nosacījumiem, tiek piešķirtas tiesības veikt pārvadājumus (kravu, pasažieru) pa dzelzceļu, izmantojot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru - SIA „LDZ Cargo”, a/s „Baltijas Ekspresis”, a/s „BALTIJAS TRANŽĪTA SERVIS”, SIA „Gulbenes –Alūksnes bānītis” (šaursliežu dzelzceļš), a/s „Pasažieru vilciens”, SIA „Euro Rail Cargo”, AB "LTG CARGO" un UAB "LTG Link".

Ritošā sastāva laišana tirgū

Ritekļa un ritekļa tipa laišana tirgū apliecina ritekļa un ritekļa tipa drošu integrāciju atbilstoši SITS un/vai nacionālām prasībām saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2016.gada 11.maija Direktīvu (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā, Komisijas īstenošanas regulu (ES) 2018/545 (2018. gada 4. aprīlis), ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 nosaka dzelzceļa ritekļa atļaujas un dzelzceļa ritekļa tipa atļaujas piešķiršanas procesa praktisko kārtību un Ministru kabineta 2020.gada 9.jūnija noteikumiem Nr.374 „Dzelzceļa savstarpējās izmantojamības noteikumi”.

Iesniegumi par ritekļu laišanu tirgū atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes 2016.gada 11.maija Direktīvu (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā, Komisijas īstenošanas regulas (ES) 2018/545 (2018. gada 4. aprīlis), ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 nosaka dzelzceļa ritekļa atļaujas un dzelzceļa ritekļa tipa atļaujas piešķiršanas procesa praktisko kārtību prasībām VDzTI 2021.gadā saņēma četrus iesniegumus. Visi iesniegumi tika izskatīti un pieņemti lēmumu par ritekļu atbilstību tipam.

9.tabula. Ritekļu laišana tirgū

	2020	2021
Ritekļu atbilstību tipam	1	4
Kravas vagonu laišana tirgū (1520mm tīklam)		
tipi	2	2
vienības	103	107
Pieņemti lēmumi	14	14

2021.gadā VDzTI ir devusi atļaujas divu tipu laišanai tirgū un 103 kravas vienību laišanai tirgū 1520 mm sliežu ceļa tīklā.

Drošības apliecība

Drošības apliecības tiek izsniegtas ritošā sastāva būvniecībai un remontam, dzelzceļa infrastruktūras tehniskā aprīkojuma būvniecībai, remontam un tehniskai apkopei, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanai un manevru darbiem.

09.06.2020. Ministru kabineta noteikumi Nr. 375 "Dzelzceļa drošības noteikumi" nosaka drošības apliecības izdošanas, atjaunošanas, grozīšanas un atsaukšanas kritērijus un kārtību.

Pārskata gadā VDzTI izsniedza 85 drošības apliecības un apturēja 19 drošības apliecību darbību.

10.tabula. Izsniegtās drošības apliecības (pa gadiem)

	2017	2018	2019	2020	2021
Komercdarbība jomas					
ritošā sastāva būvniecība, remonts vai tehniskā apkope	5	5	4	2	2
dzelzceļa infrastruktūras tehniskā aprīkojuma būvniecība, remonts un tehniskā apkope	51	44	26	24	27
manevru darbi	5	5	1	13	6
dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšana	49	51	25	77	59
Drošības apliecības veids					
jauna drošības apliecība	46	17	21	20	17
atjaunota drošības apliecība	41	42	30	56	55
precizēta/grozīta drošības apliecība	8	21	18	26	13
Anulētas drošības apliecības	19	22	23	12	0
Apturēta drošības apliecību darbība	21	24	12	54	19

Par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāts

Par tehnisko apkopi atbildīgo struktūrvienību VDzTI izvērtē saskaņā ar Komisijas 2019.gada 16.maija īstenošanas Regulu (ES) Nr.2019/779 ar ko paredz sīki izstrādātus par ritekļu apkopi atbildīgo struktūru sertifikācijas sistēmas noteikumus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798 un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 445/2011 (turpmāk – Regula 2019/779). 2021.gadā VDzTI nav saņēmusi iesniegumus par struktūrvienību sertificēšanu.

Savukārt par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienību izvērtē saskaņā ar Ministru kabineta 2020.gada 9.jūnija noteikumu Nr. 375 "Dzelzceļa drošības noteikumi". 2021.gadā tika saņemti septiņi iesniegumi, par kuriem tika pieņemti seši lēmumi un viens iesniegums izskatīts 2022.gadā.

11.tabula. Par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāta izsniegšana

	2021
Par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāts	0
Atbilstības sertifikāts par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgai struktūrvienībai	6

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).

Pārskata gadā VDzTI ir organizējusi 100 eksaminācijas, 92 personām piešķirot sertifikātus, kas ir 82,87% no kopējā eksāmenu skaita.

Vilces līdzekļu vadītāju sertificēšanai ir raksturīgs cikliskums, taču 2020. un 2021.gadā ir samazinājies sertificējamo personu skaits, kas saistāms COVID-19 ierobežojumiem un arī sakarā ar kravas pārvadājumu apjomu krituma ietekmi, kā rezultātā komersanti ir samazinājuši nodarbināto dzelzceļa speciālistu skaitu.

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 2894 vilces līdzekļu vadītāju sertifikāti. Kopumā VDzTI no 2005.gada ir izsniegusi 5156 sertifikātus. Statistiski vidēji gadā tiek piešķirti 303,5 sertifikāti.

Uzraudzība

Dzelzceļa sistēmas dalībnieki Latvijā, kas pakļauti uzraudzībai ir pārvadātāji, manevru darbu veicēji, infrastruktūras pārvaldītāji, par ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības, dzelzceļa infrastruktūras būvnieki, remontētāji un apkalpotāji, ritošā sastāva būvnieki, remontētāji un apkalpotāji, manevru veicēji, kā arī komersanti, kuru darbība ir saistīta ar bīstamo kravu pārvadāšanu.

Uzraudzības stratēģija un plāni

Nemot vērā, ka 2021.gadā VDzTI uzsāka uzraudzības procedūru pārskatīšanu, tai skaitā plānošanu un riska analīzi šobrīd VDzTI var atsaukties tikai uz 2020.gada stratēģiju, kas ir detalizēti izanalizēta [sākotnējā stratēģijas sadaļā](#).

Uzraudzības metodes

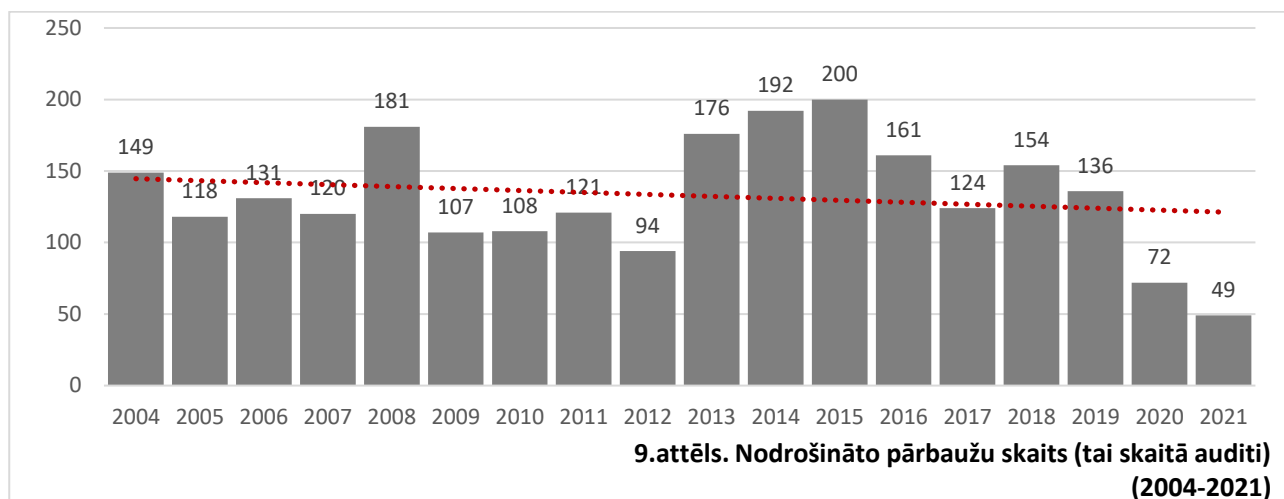
Dzelzceļa pārvadātājiem, infrastruktūras pārvaldītājiem un citiem dzelzceļa transportā iesaistītajiem ir nepieciešams efektīvi īstenot savas drošības pārvaldības vai iekšējās uzraudzības sistēmas, lai dzelzceļa sistēma kopumā darbotos droši.



VDzTI uzraudzības jomas ir drošības pārvaldības sistēmu veikspējas izvērtēšana, pārbaudes ritošajam sastāvam un dzelzceļa infrastruktūras būvobjektiem, bīstamo kravu pārvadājumu uzraudzība.

2021.gadā ir veiktas 49 pārbaudes⁴. Pabeigts viens drošības pārvaldības sistēmas audits un ir veiktas vairākas tematiskas pārbaudes nosūtot pieprasījumus pēc informācijas. Izanalizējot drošības pārvaldības sistēmu auditu datus ir secināms, ka pārvadātājiem ir nepilnīgas drošības politikas, nav skaidri definēti mērķi un arī nav kvalitatīvi veikti iekšējie auditi. Līdz ar to 2022.gada uzraudzības ietvaros ir ieplānots veikt tematisko pārbaudi par Komisijas regulas (ES) Nr. 1078/2012 (2012. gada 16. novembris) par kopīgo drošības metodi pārraudzībā, kas jāveic dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem pēc drošības sertifikāta vai drošības atļaujas saņemšanas un par tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām piemērošanu.

⁴ COVID-19 ierobežojumu ietekme



VDzTI no 2021.gada pakāpeniski samazina pārbaužu skaitu, kas saistāms ar uzraudzības metožu izmaiņām. Pārbaužu apjoms pakāpeniski piecu gadu periodā samazināsies.

No 2004.gada VDzTI ir veikusi 2393 dzelzceļa sistēmas dalībnieku un objektu pārbaudes.



Visu informāciju par plānojamām pārbaudēm un auditiem VDzTI publicē savā tīmekļvietnē www.vdzti.gov.lv.

12.tabula. Pārbaudes un pārbaudēs pieņemtie lēmumi pa gadiem

	2017	2018	2019	2020	2021
Pārbaudes	126	154	136	72⁵	49⁶
drošības pārvaldības sistēmas elementu auditi	1	1 ⁷	1	2	1
vairākas tematiskās pārbaudes vienlaicīgi	81	92	90	40	21
tematiskā pārbaude	44	61	45	30	28
Pieņemti lēmumi par					
sliežu ceļu ekspluatācijas aizliegšanu	74	106	126	62	56
ritošā sastāva atstādināšanu no ekspluatācijas	23	4	13	4	1
dzelzceļu speciālistu atstādināšana no darba pienākumu veikšanas	1	0	0	0	0
Izdoti priekšraksti	75	124	106	10	49
Sagatavoti audita ziņojumi	1	0	1	2	1
Sastādīti administratīvie protokoli	7	3	3	1	1

Sakarā ar uzraudzības metožu maiņu, VDzTI plāno atteikties no kvantitatīviem datiem pārejot uz kvalitatīvo datu analīzi un veicot arī jebkura uzņēmuma riska novērtējumu, kurā tiek ietverti dati par iepriekšējos gados veikto uzraudzību, negadījumiem un krāpniecības gadījumiem.

⁵ COVID-19 ierobežojumu ietekme

⁶ COVID-19 ierobežojumu ietekme

⁷ Uzsākts

Kopējo drošības metožu piemērošana

Riska novērtēšana

Latvijā 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). 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 var veikt būtiskās izmaiņas riska pārvaldības procesa īstenošanas neatkarīgo novērtējumu. 2021.gadā VDzTI tika saņemusi trīs iesniegumus neatkarīga novērtējuma veikšanai.



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

Tomēr VDzTI ir saskārusies ar to, ka ne vienmēr iesaistītās puses izmaiņas drošības jomā uzskata par būtiskām, lai būtu jāveic riska novērtējums. VDzTI, lai veicinātu riska pārvaldības procesa piemērošanu, dzelzceļa sistēmas dalībniekiem sniedz konsultācijas par risku novērtēšanu.

VDzTI 2021.gadā vairākkārtīgi sektoram ir atgādinājusi par izmaiņu novērtēšanu riska pārvaldības procesā piemērošanu. Ir secināms, ka kopējās drošības metodes ievērošana ir dārgāka un tādēļ lielākā daļa izmaiņu tiek uzskatītas par nebūtiskām. Veicot novērtējumu, netiek arī skaidri definētas izmaiņas, līdz ar to VDzTI nav iespējas novērtēt, vai riska pārvaldības process tiek piemērots atbilstoši. Tikai padziļināta izpēte auditos ļauj novērtēt uzņēmuma brieduma pakāpi riska pārvaldības procesa piemērošanā.

2021.gadā sastādīti četri drošības novērtējuma ziņojumi pārlicinoties ka riska pārvaldības procesi ir piemēroti atbilstoši Regulas 402/2013 prasībām un tā īstenošanā noteiktie drošības pasākumi ir piemērojami.

Drošības pārvaldības sistēma

Drošības pārvaldības sistēma paredzēta, lai sektors sasniegtu uzņēmējdarbības mērķus, ievērojot drošību. Visas prasības pēc drošības pārvaldības sistēmas satura izklāstītas direktīvas (ES) 2016/798 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa drošību 9.pantā. Drošības pārvaldības sistēmas izveidošana ir obligāta prasība dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem. Latvijā ir mazi, vidēji un lieli pāravadātāji un šīs atšķirības ietekmē arī pāravadātāju ieguldījumu un resursu pieejamību drošības pārvaldības sistēmas izveidošanai, uzturēšanai un pārmaiņu veikšanai. Šī iemesla dēļ drošības vadības kompetences līmenis un drošības vadības briedums ir atšķirīgs starp pāravadātājiem. Drošības pārvaldības sistēma bieži vien tiek integrēta ar citām pārvaldības sistēmām nolūkā uzlabot organizācijas vispārējos darbības rādītājus un samazināt izmaksas, vienlaikus apvienojot pūles visos organizācijas līmeņos.

Drošības pārvaldības sistēmas novērtējumu VDzTI veic izskatot iesniegumus sertifikāta saņemšanai un infrastruktūras pārvaldītāja drošības apliecības saņemšanai un attiecīgu drošības sertifikāta un drošības apliecības darbības termiņa laikā veic drošības pārvaldības sistēmas pilnu darbības un tās efektivitātes pārbaudes. Īpaša uzmanība tiek pievērsta apakšuzņēmēju kontrolei un uzraudzībai (līgumi, pārbaudes, informācijas apmaiņa utt.).

Lai gan drošība Latvijā ir uzlabojusies, tomēr ir jomas kurās nepieciešama attīstība un pilnveidošana. Līderības loma drošības pārvaldības sistēmā netiek novērtēta pienācīgi un arī drošības politikas izpratni ir nepieciešams pilnveidot visiem pāravadātājiem. 2021.gadā veicot detalizētu analīzi ir arī konstatēts, ka drošības pārvaldības sistēmu turētāji neefektīvi nodrošina iekšējos sistēmu auditus un ir problēmas ar mērķu definēšanu. Visi šie jautājumi ir iekļauti VDzTI uzraudzības plānā un detalizācija tiks atainota 2022.gada pārskatā.

Pārraudzība

KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 1078/2012 (2012. gada 16. novembris) par kopīgo drošības metodi pārraudzībā, kas jāveic dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem pēc drošības

sertifikāta vai drošības atļaujas saņemšanas un par tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām nosaka prasības lai pārraudzītu efektīvu drošības pārvaldību dzelzceļa sistēmā tās ekspluatācijas un tehniskās apkopes laikā un lai vajadzības gadījumā uzlabotu drošības pārvaldības sistēmu. Lai izvērtētu pārraudzības procesus, pāravadātāji ik gadu iesniedz Drošības pārskatus VDzTI.

Pāravadātājiem iesniedzot VDzTI drošības pārskatus, tika sniegta informācija par pārraudzības procesu piemērošanu. Taču pēc VDzTI ieskatiem analīze un dati norāda par nepilnīgu informāciju. Ir vērojamas arī atšķirības starp pārskatu sagatavotājiem, atsevišķos gadījumos ir veikta izvēsta analīze un situācijas raksturojums, savukārt citos pārskatos procesu analīze netika izvērtēta.

Jāatzīmē, ka pilnīgi visi pāravadātāji un pārvaldītājs sniedza informāciju par iekšējās uzraudzības pasākumiem, norādot gan kvantitatīvos, gan kvalitatīvos rādītājus. Atsevišķi uzņēmumi aprakstīja arī savas galvenās uzraudzības prioritātes, bet daži neiekļāva nekādu informāciju par savām prioritātēm. Visi uzņēmumi ir snieguši arī par riska pārvaldības procesa piemērošanu uzņēmumā, taču ne vienmēr sagatavotā informācija ir analizējama un izvērtējama. Nereti VDzTI veicot auditus, iegūst pilnīgāku informāciju par riska pārvaldības procesu, kā saņemot informāciju no pārskata.

Drošības rādītāju analīze ne vienmēr pārskatos ir nodrošināta, taču uzskaitē ir nodrošināta.

Rezumējot, drošības pārskati norāda, ka daži uzņēmumi izprot, plāno, un īsteno metodisku pārraudzību saskaņā ar REGULAS (ES) Nr. 1078/2012 (2012. gada 16. novembris) par kopīgo drošības metodi pārraudzībā, kas jāveic dzelzceļa pāravadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem pēc drošības sertifikāta vai drošības atļaujas saņemšanas un par tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām prasībām, taču ir nepieciešams sniegt vairāk skaidrojumus par drošības mērķiem, pārraudzības principiem un drošības kultūras jautājumiem. 2022.gada uzraudzības ietvaros ir ieplānots veikt tematisko pārbaudi par Komisijas regulas (ES) Nr. 1078/2012 (2012. gada 16. novembris) par kopīgo drošības metodi pārraudzībā, kas jāveic dzelzceļa pāravadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem pēc drošības sertifikāta vai drošības atļaujas saņemšanas un par tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām

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, Paņevēžu, Kauņu, Viļņu un Varšavu. Dzelzceļa līnijas izbūve, kas vīsiēs caur Baltijas valstīm, tiek dēvēta par Rail Baltica Globālo projektu.⁸ Daļa no Ziemeļjūras–Baltijas transporta koridora.

VDzTI, kā valsts drošības iestāde, ir sniegusi vairākus atzinumus un skaidrojumus par tehnisko specifikāciju apakšsistēmām, lai tiktu nodrošināta gan drošības, gan elementu savietojamība. VDzTI ir pieņēmusi vairākus lēmumus par Rail Baltica izbūvi un būvprojektu izmaiņām.

VDzTI aktīvi seko līdzi Rail Baltica projektam un iesaistītām pusēm sniedz konsultācijas drošības un savstarpējās izmantojamības jomā. VDzTI arī piedalās Rail Baltica Ilgtspējīgas attīstības koordinācijas padomes darbā.

Drošības kultūra

Drošības kultūras jautājumi arī 2021.gadā ir aktuāli. VDzTI uzraudzības auditos reģistrē nepilnības, kas saistāmas ar drošības kultūras jautājumiem. Interviju un pārbaudi analīze ar organizāciju nodarbinātajiem ļauj noteikt galvenos ietekmējošos faktorus par drošības kultūras jautājumiem. Šobrīd organizācijas ir pārmaiņu procesā, pakāpeniski integrējot drošības kultūras jautājumus. VDzTI ir identificējusi jomas, kas būtu raksturojamas kā kavējošie faktori drošības kultūras modeļa ieviešanā:

- nav kopīga redzējuma, vīzijas vai mērķi, proti stratēģijās nav pilnībā izvērtēti drošības jautājumi un definēti iespējamie riski;

⁸ <http://www.railbaltica.org/lv/>

- drošības politikas nerealizēšana - nespēja ieviest vai realizēt drošības prasības, nav skaidra drošības politikas nozīme;
- ne visos līmeņos darbinieki pārzina galvenos riskus un nodrošina to pārvaldību;
- vadības organizācija atsevišķos procesos neiet kopsolī ar drošību un organizācijas mērķiem – nav atvērta komunikācija ar nodarbinātajiem;
- pārmaiņu vadības strukturēta pieeja.

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. Ieteikumi drošības kultūras modeļa pilnveidošanai parasti tiek iekļauti audita ziņojumos un prezentēti organizācijas auditu noslēguma sanāksmēs.