

Drošības pārskats 2024.gads

Riepnieku iela 2, Rīga, LV-1050

pasts@vdzti.gov.lv

[www.vdzti.gov.lv](http://www.vdzti.gov.lv)

**Saturs**

[1. Ievads 3](#_Toc207620206)

[1.1. Ziņojuma mērķis, darbības joma un mērķgrupas 3](#_Toc207620207)

[1.2. Galvenie secinājumi par pārskata gadu 3](#_Toc207620208)

[2. Kopsavilkums angļu valodā (Summary in English) 5](#_Toc207620209)

[3. Drošības stratēģija, programmas, iniciatīvas un struktūra 6](#_Toc207620210)

[3.1. Stratēģija un plānošana 6](#_Toc207620211)

[3.2. Drošības ieteikumi 12](#_Toc207620212)

[3.3. Ar ieteikumiem nesaistīti drošības pasākumi 12](#_Toc207620213)

[3.4. Dzelzceļa drošības organizācija 13](#_Toc207620214)

[3.4.1. Drošības organizācijas struktūra Latvijā 13](#_Toc207620215)

[3.4.2. VDzTI organizatoriskā struktūra 15](#_Toc207620216)

[4. Drošības rādītāji 17](#_Toc207620217)

[4.1. Nopietni negadījumi 17](#_Toc207620218)

[4.2. Prekursori 24](#_Toc207620219)

[4.3. Negadījumi ar bīstamām kravām 25](#_Toc207620220)

[5. Tiesību akti 26](#_Toc207620221)

[5.1. Izmaiņas tiesību aktos 26](#_Toc207620222)

[5.2. Izņēmums saskaņā ar Dzelzceļa drošības direktīvas 15.pantu 27](#_Toc207620223)

[6. Sertificēšana 28](#_Toc207620224)

[6.1. Vienotais drošības sertifikāts un drošības atļauja 28](#_Toc207620225)

[6.2. Ritekļu laišana tirgū 30](#_Toc207620226)

[6.3. Par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāts (ECM) 30](#_Toc207620227)

[6.4. Vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu) sertificēšana un vadītāja (mašīnista) instruktoru atzinumi 31](#_Toc207620228)

[6.5. Cita veida atļaujas un sertifikāti 32](#_Toc207620229)

[6.5.1. Stacionāro iekārtu pieņemšana ekspluatācijā 32](#_Toc207620230)

[6.5.2. Ritekļu izmaiņu pārvaldība 32](#_Toc207620231)

[6.5.3. Neatkarīgas riska novērtēšanas iestādes atzīšana 33](#_Toc207620232)

[6.5.4. Drošības apliecību izsniegšana 33](#_Toc207620233)

[6.5.5. Būvniecība 34](#_Toc207620234)

[6.5.6. Bīstamo kravu konsultantu (padomnieku) darbības nodrošināšana 34](#_Toc207620235)

[6.5.7. Ritekļu turētāju marķējuma reģistrā iekļaujamo datu koordinēšana 35](#_Toc207620236)

[6.6. Saziņa ar citu valstu drošības iestādēm 35](#_Toc207620237)

[6.7. Sadarbība un komunikācija 36](#_Toc207620238)

[7. Uzraudzība 38](#_Toc207620239)

[7.1. Uzraudzības stratēģija, plāns, procedūras un lēmumu pieņemšana 38](#_Toc207620240)

[7.2. Dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzība 40](#_Toc207620241)

[7.3. Koordinācija un sadarbība uzraudzības jomā 42](#_Toc207620242)

[8. Kopējo drošības metožu piemērošana 42](#_Toc207620243)

[8.1. Kopējo drošības metožu piemērošana drošības pārvaldības sistēmā 42](#_Toc207620244)

[8.2. Riska novērtēšana un metodes piemērošana 43](#_Toc207620245)

[8.3. Kopējo drošības metožu piemērošana pārraudzībai 43](#_Toc207620246)

[8.4. ES projektu līdzdalība un īstenošana 44](#_Toc207620247)

[9. Drošības kultūra 45](#_Toc207620248)

[9.1. Drošības kultūras novērtēšana un uzraudzība 45](#_Toc207620249)

[9.2. Drošības kultūras iniciatīvas/projekti 45](#_Toc207620250)

[9.3. Drošības kultūras iniciatīvas, projekti un saziņa 46](#_Toc207620251)

[10. Citas darbības 46](#_Toc207620252)

# **1. Ievads**

## **Ziņojuma mērķis, darbības joma un mērķgrupas**

Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas (turpmāk- VDzTI) kā valsts drošības iestādes galvenais mērķis ir augsta drošības līmeņa uzturēšana dzelzceļa sistēmā, kas sasaucas ar Eiropas Savienības (turpmāk- ES) dzelzceļa sistēmas kopīgo drošības mērķi.

Šajā pārskatā ir aprakstīts dzelzceļa drošības stāvoklis Latvijā 2024.gadā ar mērķi informēt Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru (turpmāk- ERA), dzelzceļa sistēmas dalībniekus un sabiedrību par paveikto un sasniegtajiem rezultātiem drošības jomā un progresu savstarpējās izmantojamības attīstībā dzelzceļa sistēmā. Pārskatā ir iekļauta arī informācija par VDzTI stratēģiskajiem mērķiem, to realizāciju attiecībā uz drošības nodrošināšanu un izvirzītajiem uzdevumiem nākamajiem gadiem.

Gada drošības pārskats ir izstrādāts saskaņā ar Dzelzceļa likuma 33.panta (32) daļu un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa drošību (pārstrādāta redakcija)[[1]](#footnote-1) 19. pantu, un sagatavots atbilstoši iestādes kompetencei, balstoties uz ERA sniegtajiem norādījumiem[[2]](#footnote-2).

Pārskata satura veidošanā ir izmantoti dažādi informācijas avoti- infrastruktūras pārvaldītāja, pārvadātāju un citu organizāciju gada pārskati, ziņojumi par negadījumiem, Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja (NIB) ziņojumi par nelaimes gadījumu izmeklēšanu, Valsts dzelzceļa administrācijas, Centrālās statistikas pārvaldes dati u.c..

Pārskats visiem interesentiem ir pieejams VDzTI tīmekļvietnē[[3]](#footnote-3), kā arī tas katru gadu līdz 30. septembrim tiek iesniegts ERA un publicēts ERA savstarpējas izmantojamības un drošības datu bāze (ERADIS)[[4]](#footnote-4).

## **Galvenie secinājumi par pārskata gadu**

Lai sasniegtu un uzturētu augstu drošības līmeni dzelzceļa sistēmā, VDzTI galvenie uzdevumi 2024.gadā ir drošības risku identificēšana un atbilstošas uzraudzības nodrošināšana. Tas tiek panākts sertificējot un uzraugot dzelzceļa transportā iesaistītos dalībniekus, nodrošinot risku vadības procesu un reaģējot uz satiksmes negadījumu cēloņiem.

Izvērtējot dzelzceļa kustības drošības stāvokli Latvijā pēdējos 20 gados (no 2004. gada līdz 2024. gadam), ir norādāms, ka nopietnu negadījumu relatīvais skaits attiecībā pret pārvadājumu apjomu pakāpeniski samazinās (skat. 1.attēlu). Lai arī 2024. gadā, samazinoties pārvadājumu apjomam, ir vērojams neliels negadījumu skaita pieaugums attiecībā pret 2023. gadu, kopumā nopietnu negadījumu skaitam, ir tendence samazināties.

1.attēls. **Nopietnu negadījumu skaita** **attiecība pret pārvadājumu apjomu (milj.vilcienkilometri)**

**2004.-2024.**

2024. gadā cietušo personu relatīvais rādītājs nav pārsniedzis VDzTI noteikto drošības līmeni (skat. 1.tabulu).

1.tabula. **Cietušo personu relatīvais rādītājs (drošības līmenis) pret 1000 vilcienkilometriem**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| **Mērķis** | 1,45(x10-6) | 1,45(x10-6) | 1,45(x10-6) | 1,45(x10-6) | 1,45(x10-6) | 1,45(x10-6) |
| **Sasniegtais** | 1,24(x10-6) | 0,78(x10-6) | 1,08(x10-6) | 1,43(x10-6) | 0,68(x10-6) | 1,32(x10-6) |

2024.gadā reģistrēti 14 nopietni negadījumi ar cietušajiem. Salīdzinot datus ar iepriekšējiem gadiem, pārskata gadā vairumā gadījumos cietušie guvuši smagus miesas bojājumus, bet mazāks ir rādītājs ar cietušajiem, kuri ir guvuši letālus miesas bojājumus. Izvērtējot vidējos statistiskos rādītājus, pieaugums negadījumiem ar letālām sekām nav novērojams.

Piecu gadu periodā nav reģistrēti cietušie starp pasažieriem, bet salīdzinoši liels īpatsvars no cietušiem ir kategorijā “noteikumu pārkāpējs”, kas vairumā gadījumu ir saistāms ar trešo personu atrašanos uz dzelzceļa- paaugstinātas bīstamības zonā alkohola reibuma stāvoklī vai arī neizvērtējot drošības riskus šķērsojot sliežu ceļus.

Lai samazinātu cilvēku bojāeju un cietušo personu skaitu uz dzelzceļa, VDzTI veic drošības līmeņa analīzi un uzrauga drošības pasākumu plānu īstenošanu, un kur vien iespējams norāda organizācijām par uzlabošanas pasākumu ieviešanu. VDzTI veic arī regulāru datu analīzi un identificē esošos un arī iespējamos riskus, kas ietekmē drošību.

**VDzTI mērķis- līdz 2026.gadam samazināt cietušo personu skaitu par 10 % - ne vairāk kā 14 cietušas personas (izņemot pašnāvības) gadā jeb relatīvais cietušo personu skaits nepārsniedz 1,305 (x10-6)**.

Nopietnu negadījumu (vilciena sadursme, vilciena nobraukšana no sliedēm, negadījums uz dzelzceļa pārbrauktuves vai pārejas, negadījums ar personu, kurā iesaistīts kustībā esošs ritošais sastāvs, ugunsgrēks un citi negadījumi) kopskaita lielāko negadījumu īpatsvaru (vidēji 76%) veido negadījumi ar cilvēkiem vilciena kustības laikā.

Otrs lielākais īpatsvars (19%) ir negadījumiem kategorijā “Negadījumi uz dzelzceļa pārbrauktuvēm”, kur lielāko daļu (58%) veido nevis sadursmes ar autotransportu, bet gan gadījumi, kad trešās puses neievēro drošības prasības un šķērso dzelzceļa pārbrauktuvi.

VDzTI pēdējos gados ir izstrādājusi vairākas procedūras sertificēšanas un uzraudzības jomā. Drošības jomā aktuāli ir jautājumi par cilvēcisko un organizatorisko faktoru ietekmi uz drošību, drošības informācijas pieejamību, drošības kultūras ieviešanu dzelzceļa uzņēmumos.

# **Kopsavilkums angļu valodā (Summary in English)**

The State Railway Technical Inspectorate (NSA Latvia) has prepared the report on the safety activities in 2024. The report contains summarised information on the NSA Latvia safety management, its targets, tasks, priorities and its development, safety performance assessment, certification and authorisations process as well as on supervision activities.

The main objective of the NSA Latvia is to maintain a high level of safety in the railway system, which is in line with the common safety objective of the rail system of the European Union.

In order to achieve the objective pursued, the main tasks of the NSA Latvia are to identify security risks and ensure appropriate monitoring. This is achieved by certifying and monitoring the specialists and organisations involved in rail transport, ensuring the risk management process and responding to the causes of traffic accidents.

The relative number of serious accidents in relation to the volume of transport (train-km) indicates that the number of accidents has gradually decreased in Latvia since 2004.

In 2024, 14 serious accidents were recorded, which resulted in casualties. Looking at the statistical averages, there was no increase in fatal accidents. During 5 years no passenger casualties were recorded. In 5 years is one accident involving a railway worker during train movements. In Latvia, a relatively large proportion of victims are in the category "trespasser", which in most cases can be attributed to persons being in an area of increased danger under the influence of alcohol.

In order to reduce the loss of life and the number of victims on the railway, the NSA Latvia shall regularly develop and implement a safety measures plan. The work aims to reduce the number of victims by 10% by 2026 - no more than 14 victims (except suicides) per year, or the relative number of victims does not exceed 1,305 (x10-6).

Of the total number of serious accidents (train collision, derailment, accident at level crossing or level crossing, accident involving a person with rolling stock in motion, fire and other accidents), accidents involving persons during train movements account for the largest proportion (64% on average).

The second highest proportion (19%) is in the category "Accidents at level crossings", where the highest proportion (58%) is not due to collisions with vehicles, but to people crossing the level crossing without observing safety requirements.

In 2024, an analysis of safety performance was carried out and recommendations were made to maintain the safety level of the national rail transport system.

In the area of safety, issues of the impact of human and organisational factors on safety, the availability of safety information, the introduction of a safety culture in railway undertakings are relevant.

# **Drošības stratēģija, programmas, iniciatīvas un struktūra**

## **Stratēģija un plānošana**

VDzTI kā valsts pārvaldes institūcijas darbība balstās uz Darbības stratēģijā 2023.-2026. gadam (turpmāk- Stratēģija) noteikto galveno pamatmērķi un prioritātēm. Stratēģijā ir definēta iestādes misija un vīzija, un kopīgās vērtības.

VDzTI Stratēģijā izvirzītais pamatmērķis balstās uz iestādei normatīvajos aktos un tieši piemērojamos ES tiesību aktos noteiktajām funkcijām, un ES dzelzceļa sistēmas kopīgo drošības mērķi – uzturēt augstu drošības līmeni, kas saskan arī ar VDzTI Uzraudzības stratēģijas 2022.-2026. gadam pamatmērķi.

|  |  |
| --- | --- |
| **Mērķis** | **Nepārsniegt ES Komisijas lēmumā Nr.2012/226/ES (2012.gada 23.aprīlis) par dzelzceļa sistēmas kopīgo drošības mērķu kopumu[[5]](#footnote-5) Latvijai noteiktās vērtības**. |

Latvijas kopējo drošības mērķu sasniegšanas novērtējums riska kategorijām norāda, ka izpildes kritēriji (maksimāli pieļaujamo dzelzceļa riska kategorijas līmenis) 2024. gadā noteiktās robežvērtības nav pārsniegtas (skat.2.tabula).

2.tabula. **Riska kategoriju atsauces vērtības**

| **Riska kategorijas** | **Atsauces vērtība** | **2023.gada novērtējums** | **2024.gada novērtējums** |
| --- | --- | --- | --- |
| Pasažieru risks | 78,2 (x10-9) | nav pārsniegts | nav pārsniegts |
| Pasažieru risks | 0,665 (x10-9) | nav pārsniegts | nav pārsniegts |
| Darbinieku risks | 64,8 (x10-9) | nav pārsniegts | nav pārsniegts |
| Pārbrauktuvju lietotāju risks | 239,0 (x10-9) | nav pārsniegts | pastāv risks pārsniegt |
| „Citu” personu risks | 11,6 (x10-9) | nav pārsniegts | nav pārsniegts |
| Dzelzceļa teritorijā nepiederošu personu risks | 1310,0 (x10-9) | nav pārsniegts | nav pārsniegts |
| Sabiedrības risks | 1660,0 (x10-9) | nav pārsniegts | nav pārsniegts |

Kopumā VDzTI izvēlētā stratēģija, lai nodrošinātu augstu drošības līmeni, ir pareiza un tā ir jāturpina, lielāku uzmanību pievēršot riska kategorijām- Pārbrauktuvju lietotāji un Darbinieki, lai cietušo skaits uz dzelzceļa samazinātos.

VDzTI ir noteikusi četrus galvenos attīstības virzienus jeb prioritātes, kuras ir cieši saistītas ar tieši piemērojamo ES tiesību aktu prasībām.

|  |  |
| --- | --- |
| **Prioritātes** | **1. Drošība**  **2. Sertificēšana**  **3. Laba pārvaldība**  **4. Resursu pietiekamība** |

Drošības prasību sasniegšanai VDzTI ir noteikusi vairākus uzdevumus:

1. kustības drošības līmeņa uzturēšana, nodrošinot to ar dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzību;
2. veicināt dzelzceļa sistēmas dalībniekiem uzņemties atbildību par dzelzceļa sistēmas drošību, ieviešot drošības kultūru organizācijās;
3. vienotas drošības prasības vienotajā dzelzceļa telpā;
4. drošības pasākumu izstrādāšana sistēmas uzlabošanai;
5. sistēmiskas pieejas veicināšana dzelzceļa drošības pilnveidošanai un paaugstināšanai (vienādi kritērijiem visiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem).

Izvirzīto drošības pasākumu un sertificēšanas novērtēšanai ir veikts kvalitatīvo un kvantitatīvo rādītāju novērtējums 2024.gadam (skat. 3.tabulu).

3. tabula. **Drošības novērtējums**

| **Nr.** | **Pasākums** | **Noteiktais kvalitatīvais rādītājs (2023.-2026.)** | **Noteiktais kvantitatīvais rādītājs (2023.-2026.)** | **Sasniegtais kvalitatīvais rādītājs** | | | **Sasniegtais kvantitatīvais rādītājs** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2023** | | **2024** | **2023** | | **2024** |
| 1. | Veikt dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzību | Definēts “Dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzības stratēģijā 2022. – 2026.gadam”[[6]](#footnote-6) | | Badge Tick1 with solid fillUzraudzība tiek nodrošināta saskaņā ar Stratēģisko uzraudzības plānu un ikgadējo uzraudzības plānu | | | Badge Tick1 with solid fillCietušo personu rādītājs uz vilcienkm ir 0,68 (x10-6) | | Badge Tick1 with solid fillCietušo personu rādītājs uz vilcienkm ir 1,32 (x10-6) |
| Kvalitatīvie mērķi:   1. riska kontroles pasākumi; 2. skaidri saprotami nosacījumi; 3. sistēmiska pieeja, vienādi kritēriji. | 1) ) Cietušo personu rādītājs uz vilcienkm -1,54 (x10-6)  2) Nopietnu negadījumu rādītājs uz vilcienkm -1,57 (x10-6) |
| Badge Tick1 with solid fillIzstrādāti vienoti dzelzceļa sistēmas dalībnieku novērtēšanas kritēriji | | Badge Tick1 with solid fillIzveidota drošības pārskatu uzraudzības sistēma | Badge Tick1 with solid fillNopietnu negadījumu rādītājs uz vilcienkm ir 0,68 (x10-6) | | Badge Tick1 with solid fillNopietnu negadījumu rādītājs uz vilcienkm ir 1,32 (x10-6) |
| Veikti 25 DPS[[7]](#footnote-7) daļu auditi | | Veikti 18 DPS daļu auditi |
| Veiktas 76 pārbaudes | | Veiktas 75 pārbaudes |
| 2. | Organizēt dzelzceļa sistēmas dalībnieku izglītošanu un apmācību | Dzelzceļa sistēmas dalībnieki pilnveido savas drošības pārvaldības sistēmas un organizācijas tiecas drošības pārvaldības sistēmās veikt nepārtrauktus uzlabojumus | Četri tematiskie semināri | Ir izstrādātas vairākas rokasgrāmatas un vadlīnijas, lai sniegtu skaidrojumus par drošības savstarpējas izmantojamības prasību piemērošanu  Badge Tick1 with solid fillhttps://www.vdzti.gov.lv/lv/rokasgramatas-vadlinijas | | | Badge Tick1 with solid fill3 tematiskie semināri | | 2 tematiskie semināri  Badge Tick1 with solid fill |
| 3. | Nodrošināt objektīvu datu iegūšanu un datu analīzi | Regulāra informācijas publicēšana VDzTI tīmekļvietnē atbilstoši datu publicēšanas kalendāram | 14 datu publikācijas gadā  Viena drošības analīze gadā | Informācija regulāri tiek atjaunota un dati tiek publicēti atbilstoši datu [publicēšanas kalendārā noteiktajam](https://www.vdzti.gov.lv/lv/statistikas-datu-publicesanas-kalendars) | | | Badge Tick1 with solid fill17 publikācijas | Badge Tick1 with solid fill16 publikācijas | |
| * [laikrindas par cietušajiem](https://www.vdzti.gov.lv/lv/cietuso-sadalijums-pa-negadijumu-veidiem) * [negadījumi](https://stat.gov.lv/lv/meklet?Search=%22%22&DataSource=%22data%22&Themes=%222475%22) * [kopīgie drošības rādītāji](https://www.vdzti.gov.lv/lv/kopejie-drosibas-raditaji) * [Drošības pārskats](https://www.vdzti.gov.lv/lv/inspekcijas-drosibas-parskati) | | |
| 4. | Pārskatīt drošības noteikumus atbilstoši veiktajam ERA vērtējumam | Izstrādāti visi nepieciešamie priekšlikumi noteikumu projektiem un iesniegti apstiprināšanai līdz 2024. gada beigām |  | Izstrādāti noteikumu projekti:  1) Savstarpējās izmantojamības noteikumi (pieņemti 13.08.2023.)  Badge Tick1 with solid fill2) Dzelzceļa ekspluatācijas noteikumi (pieņemti 28.11.2023.) | 1) Stājas spēkā ar 01.01.2024. “Dzelzceļa ekspluatācijas noteikumi”  Badge Tick1 with solid fill2) ERA pozitīvs atzinums par “Dzelzceļa ekspluatācijas noteikumu” atbilstību | | ERA pozitīvs vērtējums par nacionālajām prasībām | | |
| 5. | Drošības pasākumu plāna izstrāde un izpilde | Reizi gadā pārskatīts drošības pasākumu plāns, kurā norādīti uzdevumi galvenajiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem (pārvadātājiem un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam) | 4 drošības pasākumu plāni | Organizācijas ir veikušas savu sistēmu novērtējumu, sagatavojot drošības pārskatus. | | | Badge Tick1 with solid fillSagatavots ziņojums - Drošības rādītāju analīze un ieteikumi nacionālā dzelzceļa transporta sistēmas drošības līmeņa uzturēšanai (27.09.2023.) | | Badge Tick1 with solid fill12 drošības pārskatu pārbaudes |
| 6. | Novērtēt pretendentu drošības pārvaldības sistēmas, izmantojot OSS | Visos gadījumos savlaicīgi (4 mēnešos) pieņemti lēmumi par vienotā drošības sertifikāta vai drošības apliecības izsniegšanu | Izskatīti 6 pieteikumi vienotā drošības sertifikāta saņemšanai un 1 iesniegums drošības apliecības saņemšanai | Badge Tick1 with solid fillVairumā gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot 4 mēnešu termiņu | | | Badge Tick1 with solid fillIzskatīti 5 pieteikumi | | Badge Tick1 with solid fillIzskatīti 2 pieteikumi |
| 7. | Nodrošināt atļaujas izdošanas procesu ritekļiem, izmantojot OSS | Visos gadījumos savlaicīgi (4 mēnešos) pieņemti lēmumi par ritekļa laišanu tirgū | Izskatīti 20 pieteikumi ritekļu laišanai tirgū | Badge Tick1 with solid fillVisos gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot 4 mēnešu termiņu | | | Badge Tick1 with solid fillizskatīti 3 pieteikumi | | izskatīti 11 pieteikumi  Badge Tick1 with solid fill |
| 8. | Nodrošināt atļaujas izdošanas procesu1520mm kravas un pasažieru vagoniem | Visos gadījumos savlaicīgi (4 mēnešos) pieņemti lēmumi par ritekļa laišanu tirgū | Izskatīti 20 pieteikumi 1520mm kravas un pasažieru vagonu laišanai tirgū | Badge Tick1 with solid fillVisos gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot 4 mēnešu termiņu | | | Badge Tick1 with solid fillizskatīti 4 pieteikumi | | izskatīti 4 pieteikumi  Badge Tick1 with solid fill |
| 9. | Novērtēt pretendenta ritekļu tehniskās apkopes sistēmas | Visos gadījumos savlaicīgi (4 mēnešos) pieņemti lēmumi par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāta izsniegšanu | Izskatīti 2 pieteikumi par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāta saņemšanai | Badge Tick1 with solid fillVisos gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot 4 mēnešu termiņu | | | Badge Tick1 with solid fillizskatīts 1 pieteikums | | Badge Tick1 with solid fillizskatīts 1 pieteikums |
| Visos gadījumos savlaicīgi (4 mēnešos) pieņemti lēmumi par 1520mm sliežu ceļu platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāta izsniegšanu | Izskatīti 20 iesniegumi par 1520mm sliežu ceļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāta saņemšanai | Badge Tick1 with solid fillVisos gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot 4 mēnešu termiņu | | | Badge Tick1 with solid fillizskatīti 14 pieteikumi | | Badge Tick1 with solid fillizskatīti 11 pieteikumi |
| 10 | Izsniegt stacionāro iekārtu atļaujas | Visos gadījumos savlaicīgi (4 mēnešos) pieņemti lēmumi | Izskatīti 2 iesniegumi sistēmu atbildības pārbaudei | Badge Tick1 with solid fillVisos gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot 4 mēnešu termiņu | | | Badge Tick1 with solid fillizskatīts 1 pieteikums | | Badge Tick1 with solid fillIzskatīti 5 pieteikumi |
| Pastāvīga komunikācijas nodrošināšana ar pretendentiem, nodrošināta atgriezeniskā saite | 10 koordinācijas sanāksmes | Ir nodrošināta nepārtraukta komunikācija ar pretendentiem | | | 12 koordinācijas sanāksmes | | 3 koordinācijas sanāksmes |
| 11 | Izsniegt drošības apliecības | Visos gadījumos (4 mēnešos) pieņemti lēmumi | Izskatīti 250 iesniegumi drošības apliecību saņemšanai | Badge Tick1 with solid fillVisos gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot 4 mēnešu termiņu | | | izsniegtas 53 drošības apliecības  Badge Tick1 with solid fill | | izsniegtas 55 drošības apliecības  Badge Tick1 with solid fill |
| 12 | Nodrošināt vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu) sertificēšanas procedūras veikšanu | Sertificēšanas procedūra iekļaujas 30 dienu intervālā (no iesnieguma saņemšanas līdz sertifikāta izsniegšanai) | Izsniegti 180 vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu) sertifikāti | Badge Tick1 with solid fillVisos gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot termiņu | | | Badge Tick1 with solid fillizsniegti 115 sertifikāti | | izsniegti 143 sertifikāti  Badge Tick1 with solid fill |

Darbā ar sertificēšanas un uzraudzības procesiem VDzTI darbojas atbildīgi, lai ievērotu neatkarību un objektivitāti, kompetenci, vienlīdzīgu attieksmi pret visiem. Lai ievērotu atļauju piešķiršanas un uzraudzības procesu neatkarību, iestādē šie procesi tiek nodalīti un veikti divās atsevišķās struktūrvienībās. Katru gadu tiek sastādīts Sertificēšanas plāns un Uzraudzības plāns, tā nodrošinot procesu pārskatāmību, komunikāciju, nepieciešamo cilvēkresursu sadalījumu, finansējumu un kontroli. Visi iestādes darba plāni tiek publicēti iestādes tīmekļvietnē.

## **3.2. Drošības ieteikumi**

Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs (Latvia NIB) 2024.gadā informēja VDzTI par viena nopietna negadījuma izmeklēšanas uzsākšanu Šķirotavas stacijā, kur nekontrolējamas 32 vagonu atkabes aizripošanas dēļ notika tās sānu sadursme ar kravas vilcienu.

2024.gadā tika saņemts viens pārskats par nopietnu negadījumu, kur notika negadījums ar cilvēku ritošā sastāva kustības laikā Lielvārdes dzelzceļa stacijā.

4.tabula **VDzTI adresētie ieteikumi**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Negadījums** | | |
| **Darbu izpildes laikā nāvīgi traumēts nodarbinātais** | | |
| Ieteikums 2024-1 | VAS “Latvijas dzelzceļš” | Jāizstrādā kārtība, kas pilnībā izslēdz signālista iesaisti jebkādos citos papildus darbos, lai nodrošinātu viņa nepārtrauktu koncentrēšanos uz tiešajiem pienākumiem |
| Ieteikums 2024-2 | VAS “Latvijas dzelzceļš” | Jāievieš noteikumi, kas nodrošina, ka ceļu saimniecībā izmantojamie lapu pūtēji tiek lietoti saskaņā ar ražotāja rokasgrāmatu, lai samazinātu iespējamus negadījumus un nodrošinātu drošu darba vidi |
| Ieteikums 2024-2 | AS “Pasažieru vilciens” | Apsvērt iespēju aprīkot visus īpašumā esošos elektrovilcienus un dīzeļvilcienus ar video reģistratoriem, kas vērsti uz sliežu ceļu, balstoties uz citu valstu pieredzi |

Minētie ieteikumi ir adresēti iesaistītām pusēm un par ieviešanu tiks informēts 2025.gada pārskatā.

## **3.3. Ar citiem ieteikumiem nesaistīti drošības pasākumi**

Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 33. pantā noteiktajām funkcijām VDzTI regulāri veic dzelzceļa drošības rādītāju uzskaiti un analīzi. Secinot, ka Latvijā joprojām ir ievērojami liels cietušo personu skaits, un ņemot vērā arī citu ES dalībvalstu pieredzi, VDzTI ir izstrādājusi ieteikumus nacionālā dzelzceļa transporta sistēmas drošības līmeņa uzturēšanai: ’’[Drošības rādītāju analīze un ieteikumi nacionālā dzelzceļa transporta sistēmas drošības līmeņa uzturēšanai’’, 2023.](https://www.vdzti.gov.lv/lv/dzelzcela-drosiba-0)

Dokuments ir pieejams iestādes tīmekļvietnē[[8]](#footnote-8), lai ar to var iepazīties visas iesaistītās puses. VDzTI plāno pievērst īpašu vērību drošības mērķu definēšanai cietušo skaita samazināšanai organizācijās.

## **3.4. Dzelzceļa drošības organizācija**

### **3.4.1. Drošības organizācijas struktūra Latvijā**

Dzelzceļa organizatorisko struktūru Latvijā veido valsts un dzelzceļa organizācijas vairākos līmeņos (skat. 2. attēlu). Izmaiņas valsts organizatoriskā struktūrā 2024.gadā nav bijušas.



2.attēls. **Dzelzceļa drošības organizatoriskā struktūra Latvijā**

1. **Valsts pārvalde**

Latvijas Republikā par dzelzceļa nozares politikas veidošanu un īstenošanu valstī atbild Satiksmes ministrija. Dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanu veic Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs (Latvia NIB). Kā regulatīva iestāde dzelzceļa nozarē darbojas Valsts dzelzceļa administrācija.

VDzTI ir Satiksmes ministrijas pārraudzībā esoša valsts pārvaldes iestāde. Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 33. pantu VDzTI ir valsts drošības iestāde dzelzceļa jomā Latvijā, kas veic dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumu kontroli un dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzību. Organizatoriski, juridiski un lēmumu pieņemšanā VDzTI ir neatkarīga institūcija, kas savas funkcijas veic atklātā, nediskriminējošā un pārredzamā veidā. VDzTI darbību regulē un funkcijas nosaka Dzelzceļa likuma 33.pants un Bīstamo kravu aprites likuma 11.pants, Ministru kabineta 2005.gada 4.janvāra noteikumi Nr.14 „Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas nolikums” un tieši piemērojamie ES tiesību akti[[9]](#footnote-9).

1. **Dzelzceļa infrastruktūra un tās pārvaldītāji**

Latvijas Republikā dzelzceļa sliežu ceļu platums ir 1520 mm, izņemot šaursliežu dzelzceļa līniju Gulbene– Alūksne, kur sliežu ceļa platums ir 750 mm.

2024. gadā valstī kopumā ir 3817.51 km sliežu ceļi (izvērstais garums), no kuriem 16,6% ir privātās lietošanas dzelzceļi ar kopgarumu 632,35 km un 83,4% publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra ar kopējo garumu 3185,16 km[[10]](#footnote-10).

Latvijā ir viens publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs – VAS ,,Latvijas dzelzceļš”. VAS “Latvijas dzelzceļš” ir arī atbildīgi par datu un detalizētas informācijas ievadīšanu Eiropas dzelzceļa infrastruktūras reģistrā (RINF[[11]](#footnote-11)) atbilstoši kopīgajām specifikācijām saskaņā ar ES tiesību aktu prasībām[[12]](#footnote-12).

Šobrīd Latvijā ar ES līdzfinansējuma palīdzību aktīvi notiek dzelzceļa projekta “Rail Baltica” projektēšanas un būvniecības darbi. Tas nozīmē, ka Latvijā būs Eiropas sliežu ceļa platuma (1435 mm) dzelzceļa līnija ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju, kas būs atbildīgs par tādas dzelzceļa infrastruktūras izveidi un uzturēšanu, kas iekļauta Eiropas transporta tīklā (TEN-T). Projekta “Rail Baltica” izbūve norisinās saskaņā ar visām drošības prasībām (vilcienu kustības kontrolēšanai tiks izmantota jaunākās paaudzes 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 u.c.).

1. **Pārvadātāji**

Saskaņā ar ERA sadarbspējas un drošības datubāzi (ERADIS)[[13]](#footnote-13) 2024.gadā Latvijā darbojās 10 (8 Latvijā reģistrēti un 2 Lietuvā reģistrēti) dzelzceļa uzņēmumi, kuriem atbilstoši noteiktajiem drošības nosacījumiem ir izsniegts vienotais drošības sertifikāts, un ir piešķirtas tiesības veikt pārvadājumus (kravu, pasažieru, manevru darbi) pa dzelzceļu, izmantojot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru.

1. **Citi dzelzceļa sistēmas dalībnieki**

Pārējie dzelzceļa sistēmas dalībnieki, kuru darbību sertificē un uzrauga VDzTI, ir manevru darbu veicēji, par ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības, dzelzceļa infrastruktūras būvnieki, remontētāji un apkalpotāji, ritošā sastāva būvnieki, remontētāji un apkalpotāji, vilces līdzekļa vadītāji (mašīnisti), kā arī organizācijas, kuru darbība ir saistīta ar bīstamo kravu pārvadāšanu u.c..

1. **Ritekļu turētāji**

2024.gada 9.jūlijā ir pieņemti Ministru kabineta noteikumi Nr. 441 "Kārtība, kādā dzelzceļa ritekļus reģistrē Eiropas ritekļu reģistrā"[[14]](#footnote-14), kas nosaka kārtību, kādā dzelzceļa ritošajā sastāvā ietilpstošos ritekļus Latvijā reģistrē Eiropas ritekļu reģistrā. (EVR[[15]](#footnote-15))

Atbilstoši Eiropas Komisijas īstenošanas lēmuma 2018/1614[[16]](#footnote-16) 8.panta prasībām no **31.05.2024.** visi Latvijas Valsts dzelzceļa ritošā sastāva reģistra ritekļu dati tika nodoti Eiropas vienotajam ritekļu reģistram (EVR). Valsts ritošā sastāva reģistra darbība ir pilnīgi apturēta, un visi dati ir pieejami tikai EVR.

Saskaņā ar lēmuma prasībām, par ritekļu datu reģistrāciju un atjaunināšanu EVR ir atbildīgs nevis ritekļa īpašnieks, bet ritekļa turētājs, līdz ar to šobrīd ir svarīga ritekļu turētāju savlaicīga lietotāja kontu reģistrācija EVR, kur ritekļu turētāju marķējuma (VKM[[17]](#footnote-17)) reģistrā iekļaujamo datu pārbaudi un koordinēšanu veic VDzTI.

### **3.4.2. VDzTI organizatoriskā struktūra**

2024. gadā VDzTI organizatorisko struktūru un darba organizāciju noteica “Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas reglaments” (13.02.2023.), kas ir saskaņots ar Satiksmes ministriju.

Iestādi veido trīs struktūrvienības (2024. gadā tika likvidēta viena struktūrvienība- Pārvaldības daļa). Struktūrvienības nodrošina kontroles, uzraudzības un sertifikācijas funkcijas, izpildot tieši piemērojamo ES tiesību aktu prasību izpildi:

1) **Kustības drošības daļa** uzrauga dzelzceļa transporta sistēmas dalībnieku darbību un drošības prasību ievērošanu- izvērtē organizāciju spēju droši darboties dzelzceļa sistēmā, ievērojot ES un nacionālās prasības un vietējos infrastruktūras nosacījumus. Uzraudzīts tiek gan publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, gan privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji, dzelzceļa pārvadātāji, kā arī organizācijas, kas veic ritošā sastāva vai infrastruktūras būvniecību, remontu vai apkopi;

2) **Būvniecības daļa** nodrošina efektīvu un pārskatāmu dzelzceļa būvniecības procesa pārvaldīšanu un kontroli;

3) **Attīstības daļa** nodrošina dzelzceļa drošības politikas veidošanu un ieviešanu, darbojas kā sertifikācijas vai atzīšanas struktūrvienība, kas nodrošina dzelzceļa sistēmas dalībnieku sertificēšanu- sertificēšanas procedūru izveidošanu un nodrošināšanu, sistēmu novērtēšanu, dzelzceļa apakšsistēmu laišanu tirgū, riska pārvaldības procesa piemērošanu, dzelzceļa speciālistu novērtēšanu.

Visas struktūrvienības ir tieši pakļautas direktoram. VDzTI struktūrshēma ar nodarbināto amatiem ir atrodama iestādes tīmekļvietnē[[18]](#footnote-18).

VDzTI ir noteiktas 30 amata vietas. 2024. gadā tika nodarbinātas 29 personas. Laika periodā no 2021. līdz 2024. gadam nodarbināto skaits ir pieaudzis par 4 amata vietām (skat.5.tabulu).

5.tabula. **Personālsastāva raksturojošie rādītāji uz 31.12.2024.**

| **Personālsastāva raksturojošie rādītāji** | **2024** | **Īpatsvars** |
| --- | --- | --- |
| **Amata vietu skaits** | **30** | **100%** |
| **Esošais nodarbināto skaits, no tiem** | **29** | **97%** |
| * ierēdņi | 17 | 59% |
| * darbinieki | 12 | 41% |
| **Dzimums** |  |  |
| * sievietes | 10 | 34% |
| * vīrieši | 19 | 66% |
| **Darbinieki ar augstāko izglītību, no tiem** |  |  |
| * dzelzceļa specializācijā | 18 | 62% |
| * citā tehniskā nozarē | 2 | 7% |
| * tiesību zinātnē | 3 | 10% |
| * citās specialitātēs | 6 | 21% |
| **Sadalījums pa vecuma grupām** |  |  |
| no 30 līdz 39 gadiem | 3 | 10% |
| no 40 līdz 49 gadiem | 13 | 45% |
| no 50 līdz 59 gadiem | 12 | 41% |
| no 60 gadiem un vecāki | 1 | 4% |

Visi VDzTI darbinieki ir ar augstāko izglītību. 65% darbinieku ir maģistra grāds vai otra augstākā izglītība. 62% no darbinieku kopskaita ir dzelzceļa speciālisti- augstākā tehniskā izglītība dzelzceļa nozarē (inženiera kvalifikācija), kas nepieciešama, lai darbinieki pārzinātu dzelzceļa nozari, spētu patstāvīgi pieņemt lēmumus ārkārtas situācijās un sniegt priekšlikumus kustības drošības stāvokļa uzlabošanai.

VDzTI visvairāk (45%) ir darbinieki vecumā no 40 līdz 49 gadiem. Šobrīd iestādē no visa darbaspēka 34% sastāda sievietes. 17% darbinieku strādā no tās izveidošanas dienas, 1999.gada 1.jūlija. Lielāko daļu no VDzTI sastāva veido darbinieki, kuri iestādē strādā ilgāk kā piecus gadus. VDzTI apzinās, ka lielāko daļu nodarbināto ir vecāki par 40 gadiem. Lai nodrošinātu pēctecību un novērstu novecošanās riskus, VDzTI ir izstrādājusi cilvēkresursu attīstības plānu, lai nodrošinātu plānotu nodarbināto pēctecību.

VDzTI kā valsts drošības iestāde dzelzceļa jomā Latvijā savā darbībā atbalsta Eiropas Komisijas “Sieviete transportā–ES pārmaiņu platformu” un ERA iniciatīvu "Sievietes dzelzceļa transportā", kas paredz ES dalībvalstīs palielināt sieviešu darbaspēka īpatsvaru dzelzceļā. Šī ERA iniciatīva nosaka veikt konkrētus pasākumus- palielināt sieviešu iespējas, veicināt dzimumu līdztiesību. Šī iniciatīva ir minēta arī VDzTI Stratēģijā, kā viens no stratēģiskajiem priekšnoteikumiem cilvēkresursu nodrošināšanā, tāpēc VDzTI ir vienlīdzīgu iespēju darba devējs un pieņem pieteikumus no visiem kandidātiem, kuri atbilst noteiktajiem atlases kritērijiem, nešķirojot tos pēc dzimuma. 2024. gadā VDzTI nodrošinātajos dzelzceļa nozares uzraudzības un sertificēšanas procesos piedalījās gan vīrieši, gan sievietes (40% no grupas sastāva).

VDzTI izstrādātā un regulāri pārskatītā Kompetenču pārvaldības sistēma (V-1.5., 07.11.2024.) nosaka, kā iestādē novērtēt, uzturēt un pārraudzīt nodarbināto zināšanas, prasmes un citas īpašības. Kompetenču pārvaldības sistēma ir integrēta pilnībā visām struktūrvienībām, un ir piemērojama visiem nodarbinātajiem, īpašas prasības nosakot un uzmanību pievēršot darbiniekiem, kuri ir veic dzelzceļa sertificēšanu (vienota drošības sertifikāta, ritekļu atļaujas izdošana, vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) sertificēšana) un uzraudzību. Darbinieku kompetences līmenis regulāri tiek paaugstināts, organizējot dažādas iekšējas un ārējas apmācības.

6.tabula. **Kompetenču pārvaldība**

| **Pasākums** | **Noteiktais kvalitatīvais rādītājs**  **(2023.-2026.)** | **Noteiktais kvantitatīvais rādītājs**  **(2023.-2026.)** | **Sasniegtais kvalitatīvais rādītājs** | | **Sasniegtais kvantitatīvais rādītājs** | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2023** | **2024** | **2023** | **2024** |
| Ieviest un uzturēt kompetenču pārvaldības sistēmu | 60% nodarbināto ir sasnieguši vismaz piecas augsta līmeņa kompetences (3.līmenis) dzelzceļa jomā | Ikgadēja (četras) specifisko kompetenču novērtēšana | 57% nodarbinātie ir sasnieguši augsta līmeņa kompetences | | 1 kompetenču novērtēšana | 1 kompetenču novērtēšana |
| 80% gadījumos apmācību kursi izieti atbilstoši gada mācību plānā noteiktajam | 960 apmācību stundas gadā (kopā) | Izstrādāto un realizēto mācību plānu izpilde 90% apjomā | | 1015 apmācību stundas | 1209 apmācību stundas |

2024. gadā ir organizētas nodarbināto apmācības par informācijas sistēmu drošību, komunikāciju (iestādes vides un tēla uzlabošanai), drošības kultūru, audita plānošanu un citi individuāli kursi kompetenču paaugstināšanai.

VDzTI ir noteikusi savas darbības kopīgos ētikas pamatprincipus, liela uzmanība tiek pievērsta kolektīva stiprināšanai, uzticamai iekšējai komunikācijai un savstarpējai sadarbībai.

# **Drošības rādītāji**

VDzTI sniegtā kustības drošības stāvokļa analīze ir balstīta uz dzelzceļa satiksmes negadījumu statistiku. Datu kvalitāti un datu pilnīgumu nodrošina VDzTI, kas ik mēnesi apkopo un publicē negadījumu datus iestādes tīmekļvietnes sadaļā Statistika[[19]](#footnote-19) (latviešu un angļu valodā). VDzTI ir arī definēta kā oficiālā statistikas iestāde un nodrošina visas nepieciešamas ES prasības datu kvalitātes nodrošināšanai.

## **4.1. Nopietni negadījumi**

2024.gadā Latvijā reģistrēti 14 nopietni negadījumi ar 14 cietušajiem (uz vienu negadījumu viens cietušais). Visi šie negadījumi ir reģistrēti ar cietušiem cilvēkiem ritošā sastāva kustības laikā. 2024.gadā nav reģistrēts neviens negadījums, kur cietušie būtu bijuši pasažieri vai nodarbinātie. 2024.gadā ir četri negadījumi ar pārbrauktuves lietotājiem.

Nopietnu negadījumu un cietušo skaita salīdzinājums attiecībā pret pārvadājumu apjomu (milj. vilcienkilometri) ir parādīts 3. attēlā.

3.attēls. **Nopietnu negadījumu un cietušo skaita attiecība pret pārvadājumu apjomu (milj. vilcienkilometri) 2004.- 2024.**

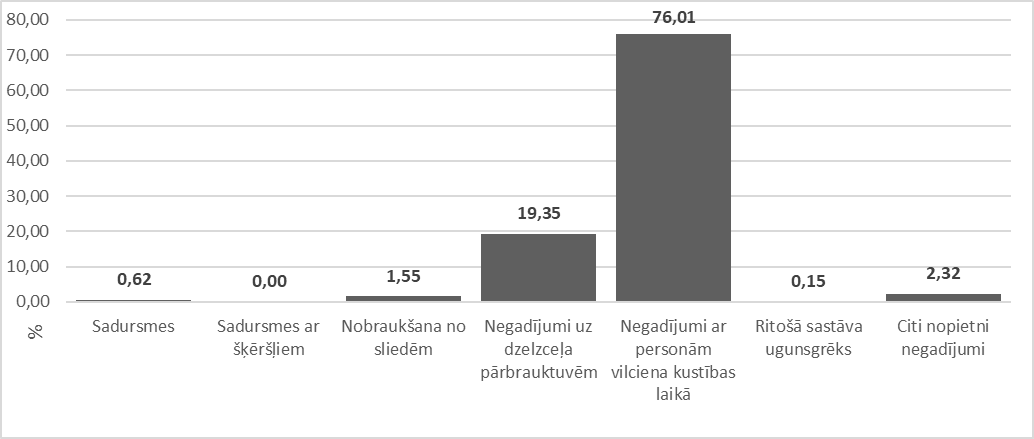
Nopietnu negadījumu un cietušo personu skaita vidējie rādītāji visās kategorijās pakāpeniski samazinās, tai skaitā ar cietušajiem un bojā gājušiem.

6.tabula**. Datu salīdzinājums nopietniem negadījumiem un cietušajiem**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Negadījumi** | | | | **Gājuši bojā** | | | | **Miesas bojājumus guvušie** | | | |
| **Periodi** | **2004-2021** | **2004-2022** | **2004-2023** | **2004-2024** | **2004-2021** | **2004-2022** | **2004-2023** | **2004-2024** | **2004-2021** | **2004-2022** | **2004-2023** | **2004-2024** |
| Vidējais radītājs | 33,78 | 32,84 | 31,55 | 30,72 | 18,22 | 17,95 | 17,25 | 16,62 | 15,68 | 14,95 | 14,35 | 14,19 |
| Tendence | **Kritums** | | | | **Kritums** | | | | **Kritums** | | | |
| Centrālā vērtība | 25 | 25 | 25 | 25 | 15 | 15 | 15 | 15 | 11 | 11 | 10,5 | 11 |
| Visbiežāk sastopamā vērtība | 25 | 25 | 25 | 25 | 15 | 13 | 13 | 13 | 8 | 8 | 3 | 3 |
| Zemākais rādītājs | 9 | 9 | 7 | 7 | 6 | 6 | 4 | 4 | 3 | 3 | 3 | 2 |
| Augstākais rādītājs | 70 | 70 | 70 | 70 | 34 | 34 | 34 | 34 | 42 | 42 | 42 | 42 |
| Kopā | 608 | 624 | 631 | 645 | 328 | 341 | 345 | 349 | 282 | 284 | 287 | 298 |

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **Visās cietušo kategorijās ir vērojams cietušo skaita pakāpenisks samazinājums. Arī nopietnu negadījumu skaitam ir tendence samazināties.** |

No nopietnu negadījumu kopskaita vēl joprojām lielāko negadījumu īpatsvaru (vidēji 76%) veido negadījumi ar cilvēkiem vilciena kustības laikā.

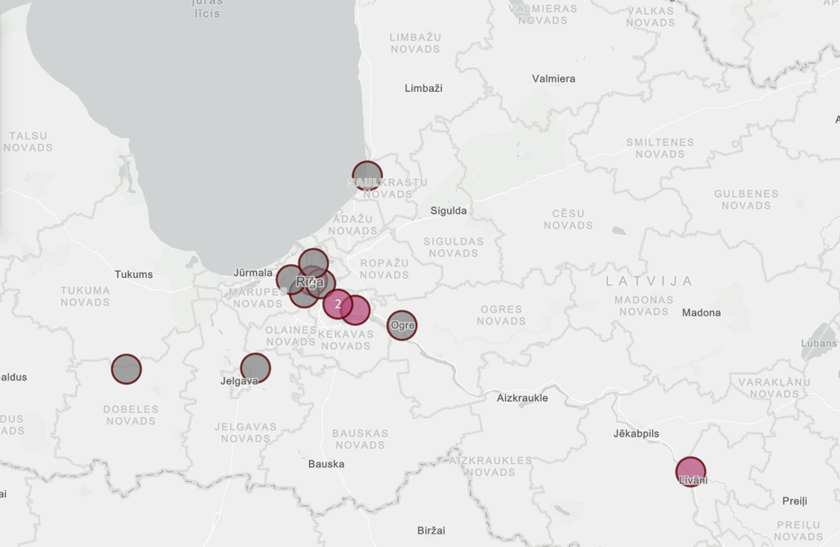


4.attēls. **Nopietnu negadījumu īpatsvars (2004.-2024.)**

Otrs lielākais īpatsvars (vidēji 19,35%) ir negadījumiem kategorijā “negadījumi uz dzelzceļa pārbrauktuvēm”. Šo negadījumu lielāko īpatsvaru (58%) veido nevis sadursmes ar autotransportu, bet gan gadījumi ar personām (gājēji, velosipēdisti), kad tie ir šķērsojuši dzelzceļa pārbrauktuvi, neievērojot drošības prasības. Šie negadījumi veido 11% no kopējā negadījumu skaita uz dzelzceļa pārbrauktuvēm. Sadursmju skaits ar transportlīdzekļiem no 2013.gada ir būtiski samazinājies, vidēji sasniedzot trīs līdz vienu sadursmi gadā, kas sastāda 8,51 % no kopējā negadījumu skaita uz dzelzceļa pārbrauktuvēm. 2024.gadā uz dzelzceļa pārbrauktuves tika reģistrētas divas sadursmes uz dzelzceļa pārbrauktuvēm, kur tika traumēti divi cilvēki.

Visvairāk negadījumi- 93% tiek reģistrēti ar pasažieru vilcieniem.

2024.gadā negadījumu sadalījums pēc notikuma vietām ir sekojošs– 71,43 % negadījumu reģistrēti ceļa posmos, 25%- stacijās. Vislielākais cietušo personu īpatsvars ir reģistrēts Rīgas aglomerācijas zonā (21,05% no kopējā negadījumu skaita), īpaši maršruta Rīga-Krustpils piepilsētas satiksmē (19,25% no kopējā negadījumu skaita) un maršrutā Riga-Tukums (14,44% no kopējā negadījumu skaita), kur ir samērā augsta vilcienu kustības intensitāte (skat. 5.attēlu).



5.attēls. **Nopietnu negadījumu vietu atrašanās kartē**

Salīdzinoši mazs īpatsvars ir t.s. “tiešiem jeb iekšējiem 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. (skat. 6.attēlu).

6.attēls. **“Iekšējo un ārējo” negadījumu sadalījums pa gadiem (2009.-2024.)**

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **Izvērtējot nopietnu dzelzceļa negadījumu datus no 2004. gada līdz 2024. gadam, ir secināms, ka 2024. gadā Latvijā ir vērojams dzelzceļa nopietnu negadījumu pieaugums. Tas, savukārt, liecina par nepieciešamību veikt padziļinātu negadījumu cēloņu analīzi, pārskatīt esošās drošības prasības un stiprināt preventīvos pasākumus, lai mazinātu riskus un nodrošinātu lielāku pasažieru un darbinieku aizsardzību.** |

Datu analīze par pēdējiem divdesmit gadiem (no 2004. līdz 2024.gadam) ataino, ka, salīdzinot ar 2004. gadu, nopietnu negadījumu skaits ir samazinājies vairāk nekā uz pusi. Šajā laikā ir veikti dažādi pasākumi, lai uzlabotu dzelzceļa drošību, piemēram, modernizēti vilcieni un infrastruktūra, ieviestas jaunas drošības sistēmas un veikta plaša sabiedrības informēšanas kampaņa par drošību pie dzelzceļa sliedēm.

Laika periodā no 2004. līdz 2024.gadam noteiktie sociālie, demogrāfiskie, meteoroloģiskie apstākļi un citi faktori, kas ietekmē t.s. “ārējo” dzelzceļa satiksmes negadījumu rezultātus:

* **dzimums** – lielākajā daļā (75%) negadījumu cieš vīrieši, turklāt vīriešiem sadalījumā pa vecuma grupām nav izteikta tendences (skat.7.attēls);

7.attēls. **Cietušo īpatsvars (%) starp dzimumiem (2004.-2024.gads)**

* **vecums** – tiek traumētas personas darbspējīgā vecumā. 2024.gadā visvairāk negadījumu ir reģistrēti ar personām vecumā no 21-30, 41-50 un 51-60 gadiem, cietušo personu vecums pieaug. Novērojumi rāda, ka gados vecākas personas neievēro drošības prasības, šķērsojot sliežu ceļus, vai neizvērtē savas spējas. 2024.gadā nav cietis neviens bērns. Sievietes vairumā negadījumos cieš krietni lielākā vecumā, kas var norādīt par to, ka netiek izvērtētas personas spējas šķērsojot sliežu ceļus. Arī paradumiem ir liela nozīme.

7.tabula. **Cietušo sadalījuma pēc dzimuma un vecuma grupām (2004.-2024.gads)**

| **Sadalījums** | **Skaits** | **Īpatsvars %** |
| --- | --- | --- |
| **vīrieši** | **492 cietušie** | **77** |
| 71 gads un vecāki | 27 cietušie |
| 61-70 | 37 cietušie |
| 51-60 | 102 cietušie |
| 41-50 | 97 cietušie |
| 31-40 | 79 cietušie |
| 21-30 | 91 cietušie |
| 11-20 | 50 cietušie |
| līdz 10 gadiem | 9 cietušie |
| **sievietes** | **147 cietušās** | **23** |
| 71 gads un vecākas | 31 cietušās |
| 61-70 | 26 cietušās |
| 51-60 | 31 cietušās |
| 41-50 | 22 cietušās |
| 31-40 | 14 cietušās |
| 21-30 | 14 cietušās |
| 11-20 | 5 cietušās |
| līdz 10 gadiem | 4 cietušās |

* **drošības kultūra** – 2024.gadā 42.86 % no cietušajām personām dzelzceļa tuvumā ir atradušās alkohola vai citu narkotisko vielu reibumā (gulēšana uz platformām vai sliedēm);
* **pašnāvības** – no kopējo negadījumu skaita tās sastāda 41.67 %. Pašnāvību skaits gadu no gada ir mainīgs, vidēji tas sastāda 20% no kopējo negadījumu skaita. Pašnāvību gadījumi visvārāk reģistrēti ar personām vecumā no 11 līdz 20 gadiem, 21 līdz 30 gadiem un no 31 līdz 40 gadu kategorijās. 90% gadījumos pašnāvības veica vīrieši.
* **gadalaiki** – visvairāk nelaimes gadījumi ar cilvēkiem notiek februārī, jūnijā, septembrī un decembrī, bet 2024.gadā visvairāk negadījumi tika reģistrēti maija mēnesī (skat. 8.tabulu). Izvērtējot demogrāfiskos datus, ir secināms, ka sievietes visvairāk tiek traumētas februārī, kas saistāms ar sniegu un tumšo diennakts periodu, savukārt vīrieši visvairāk tiek traumēti decembrī (Ziemassvētku periods), kas varētu būt saistāms ar depresiju un atrašanos alkohola reibuma stāvoklī.

8.tabula**. Cietušo sadalījums pa mēnešiem, dzimuma un**

**miesas bojājumu veida no 2004. līdz 2024.gadam**

| **Mēnesis** | **Cietušo skaits** | **Letāli miesas bojājumi** | **Smagi miesas bojājumi** | **Sieviete** | **Vīrietis** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| M01 | 63 | 41 | 18 | 17 | 40 |
| M02 | 78 | 43 | 29 | 23 | 47 |
| M03 | 52 | 31 | 18 | 17 | 32 |
| M04 | 61 | 33 | 28 | 11 | 49 |
| M05 | 69 | 41 | 25 | 16 | 49 |
| M06 | 76 | 44 | 30 | 18 | 56 |
| M07 | 66 | 38 | 25 | 20 | 41 |
| M08 | 74 | 40 | 33 | 12 | 61 |
| M09 | 75 | 43 | 30 | 14 | 58 |
| M10 | 63 | 44 | 19 | 20 | 43 |
| M11 | 69 | 42 | 26 | 12 | 54 |
| M12 | 91 | 51 | 38 | 18 | 69 |

* **diennakts periods** – visvairāk negadījumi (35,71%) tiek reģistrēti dienas otrajā pusē no plkst.18:00 līdz 24:00, kad iedzīvotāji dodas mājās no darba un ir tumšais diennakts periods, jo īpaši ziemas mēnešos (skat.9.tabulu).

9.tabula**. Cietušo sadalījums diennaktī laikā no 2004. līdz 2024.gadam**

|  |  |
| --- | --- |
| **Diennakts laiks** | **Negadījumu skaits** |
| 00:00-06:00 | 97 |
| 06:00-12:00 | 124 |
| 12:00-18:00 | 176 |
| 18:00-24:00 | 236 |

Analizējot cietušo personu datus laika periodā no 2004. līdz 2024.gadam, 54% negadījumos personas ir gājušas bojā, bet 46% gadījumos personas ir guvušas miesas bojājumus. Vidēji mēnesī ir viens līdz trīs cietušie. Ir mēneši, kad nav reģistrēts neviens cietušais. VDzTI kā statistikas iestāde katru mēnesi publicē datus par cietušajiem savā [tīmekļvietnē](https://www.vdzti.gov.lv/lv/cietuso-sadalijums-pa-negadijumu-veidiem).

2004.-2024.gadu negadījumu sadalījums pa cietušo personu kategorijām (skat. 8.attēlu) norāda, ka lielāko īpatsvaru sastāda trešās jeb dzelzceļam nepiederošās personas, kas pārkāpjot noteikumus, atrodas paaugstinātas bīstamības zonā, un pārbrauktuvju lietotāji. Augsti riski pastāv pārbrauktuves lietotājiem un personām, kas atrodas uz peroniem un šķērso sliežu ceļus tam neatļautās vietās, it īpaši atrodoties alkohola reibuma stāvoklī.

8.attēls**. Cietušo skaits pa cietušo kategorijām (2004.-2024.)**

Latvijā salīdzinoši liels īpatsvars no cietušajiem ir kategorijā “citas personas”, kas bieži ir saistāms ar personu alkohola reibuma stāvoklī atrašanos uz sliedēm vai peroniem. Lai arī no 2020.gada ir vērojams šo negadījumu skaita samazinājums, pieaug negadījumi, kad jaunieši neuzmanīgi šķērso sliežu ceļus vai pārgalvīgi pieķeras braucoša vilcienu sastāva autosakabēm vai elektrovilcienu gala vagoniem.

Kā galvenie iemesli cilvēku bojāejai un miesas bojājumu gūšanai uz dzelzceļa ir:

* + atrašanās neatļautā vietā (63,58 % gadījumu);
  + personu drošības prasību neievērošana, šķērsojot sliežu ceļus (28,36 % gadījumu);
  + ceļu satiksmes noteikumu neievērošana, šķērsojot dzelzceļa pārbrauktuvi (7,76% gadījumu);
  + citi iemesli (0,30 % gadījumu).

Tā kā lielāko īpatsvaru veido personu atrašanās neatļautās vietās, tiek veikta padziļināta analīze attiecībā uz, kurās vietās ir pastāv lielākie riski. Ir plānots izvērtēt negadījumu statistiku un sagatavot rekomendācijas no VDzTI puses infrastruktūras pārvaldītājam veikt nepieciešamos pasākumus cietušo skaita samazināšanai. Kā iespējamie risinājumi cietušo personu skaita samazināšanai varētu būt:

* sociālās kampaņas tieši kritiskajos mēnešos;
* nožogojumu izbūve stacijās un blīvi apdzīvotās vietās, kur notiek intensīva pasažieru/cilvēku kustība;
* skaņas signālu piemērošana stacijās vilcienam uzsākot kustību un tuvojoties stacijām;
* divlīmeņu pāreju veidošana, izstrādājot jaunus vai modernizējot dzelzceļa infrastruktūras objektus;
* skaņas signālu izvietošana uz gājēju pārejām;
* nožogojuma izbūve pie pārbrauktuvēm un peroniem;
* brīdinājuma sistēmas izveide stacijās, pieturas punktos;
* brīdinājumu sistēmas izveide ritekļos, pasažieriem iekāpjot vai izkāpjot;
* dzelzceļa pārbrauktuvju ceļa klājuma līnijas nokrāsošana ar dzeltenu krāsu.

Cietušo kategorija “nodarbinātie” ir arī viena no cietušo riska grupām ar augstu riska pakāpi. Lai samazinātu nodarbināto risku nokļūt dzelzceļa negadījumos, VDzTI veica izpēti par galvenajiem riska faktoru cēloņiem, anketējot galvenos dzelzceļa sistēmas dalībniekus– pārvadātājus, manevru darbu veicējus, infrastruktūras pārvaldītāju un ritekļu remontu veicējus. Tika secināts, ka viens no tiem ir cilvēkfaktoru ietekme.

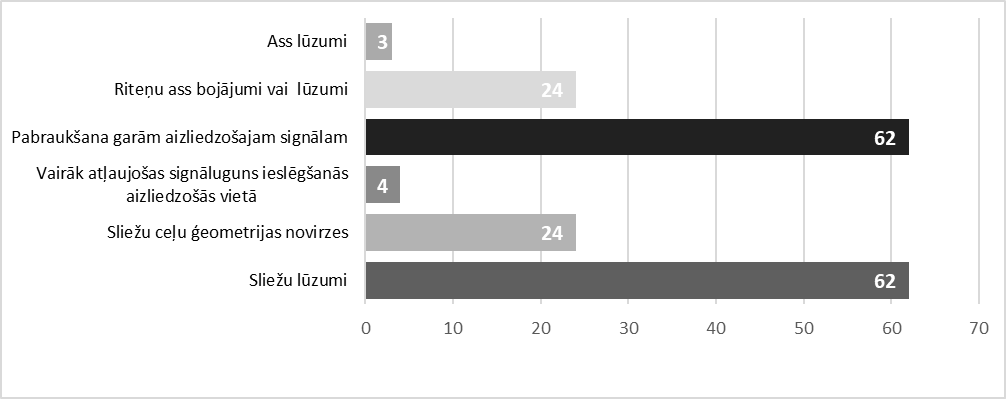
Cietušo kategorija **“nodarbinātie”** ir arī viena no cietušo grupām ar augstu riska pakāpi. VDzTI ir veikusi izpēti par galvenajiem riska faktoriem, kas ietekmē šo grupu. Izskatot dzelzceļa negadījumu izmeklēšanas dokumentus, VDzTI pievērš uzmanību, lai tajos būtu iekļauti arī jautājumi par nodarbināto slodzes uzraudzību un darba vides riska novērtējumu – vai šāds novērtējums tiek veikts un kādi pasākumi tiek nodrošināti attiecībā uz kustības drošību. Arī vienotajā dzelzceļa negadījumu uzskaites sistēmā (turpmāk- COR) ir nodrošināta iespēja izdalīt kategorijas, lai analizētu cilvēkfaktorus un identificētu riskus. COR ir izstrādāta pamatojoties uz Ministru kabineta noteikumiem Nr.334 “Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība”, kuros arī ir iekļautas tiesību normas, kas izriet no Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvas (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību.

## **4.2. Prekursori**

2024.gadā reģistrēti 2 **dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumi (prekursori)** (skat. 9.attēlu), kuru rašanās cēloņi bija tehniskie iemesli, bet tiem nav bijušas nopietnas sekas jeb nav izraisījuši nopietnus negadījumus. Arī prekursori 2024.gadā ir sasnieguši zemāko punktu kopš 2004.gada. Ir arī vērojama tendence prekursoru skaitam ar katru gadu samazināties.

9.attēls. **Prekursoru jeb dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu tendence (2004.-2024.)**

Analizējot dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu jeb prekursoru sadalījumu pa to veidiem no 2004. līdz 2024.gadam, var secināt, ka lielāko daļu no prekursoriem veido sliežu lūzumi, kas var veidoties arī pie ritošā sastāva riteņu ģeometrijas defektiem, un pabraukšana garām aizliedzošajam signālam, kas ir cieši saistāms ar cilvēkfaktoriem un procedūru neievērošanu. Prekursors- sliežu ceļu ģeometrijas novirzes ir saistāms ar laika apstākļu ietekmi (piemēram, straujas temperatūras izmaiņas- atkušņi, sals) uz sliežu ceļiem un metināšanas procedūru neievērošanu. No 2011.gada nav reģistrēts neviens atļaujošās signāluguns ieslēgšanās gadījums aizliedzošā vietā.



10.attēls**. Dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu jeb prekursoru sadalījums pa to veidiem (2004.-2024.)**

Dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu cēloņi ir:

- **cilvēkfaktori** - nogurums, neuzmanība, drošības prasību neievērošana, komunikācijas kļūda;

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

- **tehniskie faktori** – nepiemērotu materiālu pielietošana, tehnoloģiju neievērošana u.c.;

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

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

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **Dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu (prekursoru) skaits pakāpeniski samazinās. Bet ir identificēti riski, kas saistīti ar problēmām ar kustības drošību atsevišķos publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras iecirkņos.** |

## **4.3. Negadījumi ar bīstamām kravām**

Latvijā no 2015.gada nav reģistrēti negadījumi ar bīstamajām kravām, kuru rezultātā var rasties būtiska negatīva ietekme uz drošību, vidi un cilvēku veselību.

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **Secinājums:**   * **nopietnu negadījumu un dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu skaits pakāpeniski samazinās;** * **cietušo personu skaits samazinās, īpaši, kategorijā- “citas personas”, “nodarbinātais”, bet pastāv riski kategorijā “noteikumu pārkāpēji” un “dzelzceļa pārbrauktuves lietotājs”, kas vairumā gadījumu saistāms ar sociālo faktoru ietekmi– apzinātu drošības prasību neievērošanu.** |
| **!** | **VDzTI 2023. gadā ir veikusi detalizētu kopīgo drošības rādītāju analīzi no 2004. līdz 2022.gadam un izstrādājusi ieteikumus cietušo skaita samazināšanai[[20]](#footnote-20), lai sasniegtu mērķi- līdz 2026.gadam samazināt cietušo skaitu par 10%.** |

# **Tiesību akti**

## **Izmaiņas tiesību aktos**

VDzTI regulāri seko līdzi jaunākajām izmaiņām ES tiesību aktus un pārskata arī nacionālos normatīvos aktus, lai tie atbilstu ES vienotajām drošības prasībām. Nepieciešamības gadījumā, tiek izstrādāti attiecīgi priekšlikumi normatīvo aktu projektiem un iesniegti Satiksmes ministrijā to tālākai apstiprināšanai.

2024. gadā VDzTI ir sagatavojusi priekšlikumus diviem jauniem dzelzceļa normatīvo aktu projektiem, stājās spēkā 2024.gadā.

10.tabula**. Saistošo tiesību aktu saraksts**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Joma, kuru skar izmaiņas** | **Process** | **Noteikumi** | **Apraksts** | **Noteikumu statuss** |
| Ritekļi | Ritekļu reģistrācija | [Kārtība, kādā dzelzceļa ritekļus reģistrē Eiropas ritekļu reģistrā](https://likumi.lv/ta/id/353531-kartiba-kada-dzelzcela-riteklus-registre-eiropas-riteklu-registra)  Ministru kabineta 09.07.2024. noteikumi Nr. 441 | ES noteikto prasību, kas saistītas ar ritekļu reģistrāciju Eiropas ritekļu reģistrā, piemērošana pēc valsts reģistrā esošo datu par ritekļiem pārsūtīšanas uz Eiropas ritekļu reģistru attiecībās ar ritekļu turētājiem un Eiropas ritekļu reģistram piekļuves tiesību apjoma noteikšana ritekļu turētājiem un ritekļu īpašniekiem. | J**auni**  Stājas spēkā: 12.07.2024. |
| Drošība un savstarpēja izmantojamība | Dzelzceļa ekspluatācija | [Dzelzceļa ekspluatācijas noteikumi](https://likumi.lv/ta/id/347947-dzelzcela-ekspluatacijas-noteikumi)  Ministru kabineta 28.11.2023. noteikumi Nr. 680 | Nacionālās prasības attiecībā uz jomām, kas nav ietvertas ES tiesību aktos, balstoties uz ERA novērtējumu par nacionālo prasību piemērošanu dzelzceļa ekspluatācijai | **Jauni**  Stājas spēkā: 01.01.2024. |

## **Izņēmums saskaņā ar Dzelzceļa drošības direktīvas 15.pantu**

Latvija ir izmantojusi Direktīvas 2016/798/ES par dzelzceļa drošību 15.pantā paredzēto rīcības brīvību noteikt atkāpes no sertifikācijas sistēmas, ko izmanto par tehnisko apkopi atbildīgo struktūrvienību sertificēšanai, ja ritekļus izmanto tīklos vai līnijās, kuru sliežu ceļu platums atšķiras no tā, kāds tas ir ES galvenajos dzelzceļa tīklos, nosakot atkāpes **par 1520 mm sliežu ceļu platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgo struktūrvienību sertificēšanai**. Līdz ar to Latvijā ir sadalītas prasības un novērtēšanas procedūras par tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām atkarībā no tā, par kuru ritekļu tehnisko apkopi tā ir atbildīga. Ministru Kabineta 09.06.2020. noteikumi Nr. 375 “Dzelzceļa drošības noteikumi” nosaka atsevišķu kārtība, kādā VDzTI izdod, atjauno, groza vai atsauc par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikātu, tā izdošanas, atjaunošanas, grozīšanas un atsaukšanas prasības un novērtēšanas kritērijus.

1520 mm sliežu ceļa platuma tīklam paredzētiem kravas vai pasažieru vagoniem, kurus izmanto vai paredz izmantot ne tikai ES, bet arī pārvadājumiem uz valstīm un no valstīm, kuras nav ES dalībvalstis, par tehnisko apkopi atbildīgo struktūrvienība izveido tehniskās apkopes sistēmu, kas ir savietojama ar attiecīgajās valstīs izmantojamo tehniskās apkopes sistēmu.

Ja par tehnisko apkopi atbildīgā struktūrvienība ir atbildīga par 1435 mm sliežu ceļa platumam paredzēto ritekļu tehnisko apkopi, tā saņem par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikātu, kurš ir derīgs visā ES. Šādu sertifikātu var iegūt arī organizācija, kura ir atbildīga par 1520 mm sliežu ceļa platumam paredzēto ritekļu tehnisko apkopi. Savukārt, par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikātu saņem struktūrvienība, kura ir atbildīga par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi, un šīs sertifikāts saskaņā ar Dzelzceļa likuma prasībām ir derīgs tikai Latvijas teritorijā.

VDzTI veic par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāta turētāja uzraudzību ar mērķi pārliecināties, ka struktūrvienība veic savas aktivitātes, ievērojot nepieciešamās drošības prasības, un, ja VDzTI konstatē kādas neatbilstības, tā nekavējoties reaģē. Atkarībā no šo neatbilstību radītā iespējamā drošības apdraudējuma riska, vienojoties ar par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāta turētāju, tiek sastādīts neatbilstību novēršanas plāns. Lai sertifikāta turētājs veiktu nepieciešamās rīcības drošības nodrošināšanai, VDzTI piemēro pagaidu drošības pasākumus, tostarp ierobežojot vai apturot attiecīgās darbības. Par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāta turētājs informē VDzTI par uzlabojumiem vai izmaiņām tās darbībā, ja izmaiņas skar drošības aspektus.

Ja vienotā drošības sertifikāta vai drošības apliecības saņēmējs veic arī 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības pienākumus, tad administratīvā sloga samazināšanai, sertifikāta saņēmējs par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāta izdošanas procedūras apvieno ar vienotā drošības sertifikāta vai drošības apliecības izdošanai nepieciešamām procedūrām, jo ritekļu tehniskās apkopes drošības aspekti ir arī vienotā drošības sertifikāta vai drošības apliecības izsniegšanai nepieciešamajā novērtējuma sastāvdaļa.

Savukārt 14.02.20213. Ministru kabineta noteikumi Nr. 67 ,,Noteikumi par ritošā sastāva vienību, kuras nereģistrē Eiropas ritekļu reģistrā, veidiem, prasības attiecībā uz tām, kā arī kārtību, kādā Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija atļauj šādu ritošā sastāva vienību izmantošanu”[[21]](#footnote-21) ir izstrādāti, lai noteiktu **ritošā sastāva vienību, kuras nereģistrē Eiropas ritekļu reģistrā**, veidus, prasības attiecībā uz tām, kā arī kārtību, kādā VDZTI atļauj šādu ritošā sastāva vienību izmantošanu. Uz ritošā sastāva apakšsistēmu attiecas Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr.1302/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmu "Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs” un Komisijas 2013. gada 13. marta Regula (ES) Nr.321/2013 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas apakšsistēmu "Ritošais sastāvs – kravas vagoni” un par Komisijas Lēmuma 2006/861/EK atcelšanu. Uz vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēmu attiecas Komisijas 2016. gada 27. maija Regula (ES) 2016/919 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām Eiropas Savienībā.

Ritošais sastāvs ir lokomotīves, vagoni, motorvilcieni, motorvagoni, vadāmi pašgājējvagoni, ceļu remonta mašīnas, celtņi, citas mašīnas un mehānismi, kuri savu tehnisko īpašību dēļ spēj pārvietoties vai pārvietojas pa sliedēm. Tomēr ne katra ritošā sastāva vienība, kas norādīta termina "ritošais sastāvs" attiecas vismaz uz vienu SITS. Šis termins ir saturiski plašāks par SITS noteikto apakšsistēmas darbības jomu, jo, piemēram, tikai tādas ceļu remonta mašīnas ir iekļautas SITS darbības jomā, ja tās kustībai izmanto pašas savus dzelzceļa riteņus, tās konstruētas tā, lai satiksmes vadības vajadzībām to varētu uztvert ar sliežu ceļos izvietotu vilcienu detektēšanas sistēmu palīdzību, un tās darbojas transporta (kustības) režīmā kā pašgājējs riteklis vai kā velkams riteklis. Latvijā ir arī tādas ritošā sastāva vienības, kas nav paredzētas darbībai transporta (kustības) režīmā un kurām līdz ar to SITS nav piemērojama, piemēram, kombinētas gaitas ekskavatori, kas veic rakšanas darbus pārvietojoties pa sliežu ceļiem tikai tehnoloģiska procesa ietvaros. Līdzīgi piemēri ir arī dzelzceļa celtņi un manevru darbu mehānismi. Šādas ritošā sastāva vienības netiek reģistrētas Eiropas ritekļu reģistrā. Līdz ar to, Latvija ir piemērojusi īpašas prasības attiecībā uz šādiem ritošiem sastāviem. Noteikumi nosaka prasības, kādām ir jāatbilst nereģistrējamām vienībām. Šīs prasības ir savietojamas un pielāgotas vispārīgajām pamatprasībām dzelzceļa sistēmai.

# **Sertificēšana**

Saskaņā ar tieši piemērojamiem ES tiesību aktiem VDzTI pilda sertifikācijas un atzīšanas struktūras lomu Latvijā.

VDzTI savas kompetences ietvaros veic sertificēšanu vai atzīšanu šādiem procesiem:

* vienotā drošības sertifikāta izsniegšana, izmantojot ERA kontaktpunktu (One Stop Shop) (turpmāk- OSS);
* drošības atļauja dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam;
* ritekļu laišana tirgū, izmantojot OSS;
* par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertificēšana;
* vilces līdzekļu vadītāju sertificēšana un vilces līdzekļu vadītāju instruktoru (vilcienu vadītāju eksaminētāju) profesionālās kvalifikācijas atzīšana.

Papildus tam, VDzTI veic stacionāro iekārtu pieņemšanu ekspluatācijā, neatkarīgas riska novērtēšanas iestādes atzīšanu, ritekļu izmaiņu pārvaldību, nodrošina dzelzceļa būvvaldes funkciju, drošības apliecības izsniegšanu, kā arī atļauju izsniegšanu 1520mm sliežu ceļu platuma kravas un pasažieru vagoniem, bīstamo kravu konsultantu (padomnieku) darbības nodrošināšana, ritekļu turētāju marķējuma reģistrā iekļaujamo datu koordinēšanu.

## **Vienotais drošības sertifikāts un drošības atļauja**

**6.1.1. Vienotais drošības sertifikāts**

Saskaņā ar ERA sadarbspējas un drošības datubāzi (ERADIS) [[22]](#footnote-22) 2024.gadā Latvijā darbojas 10 (8 Latvijā reģistrēti un 2 Lietuvā reģistrēti) dzelzceļa uzņēmumi, kuriem atbilstoši noteiktajiem drošības nosacījumiem ir izsniegts vienotais drošības sertifikāts un ir piešķirtas tiesības veikt pārvadājumus (kravu, pasažieru) pa dzelzceļu, izmantojot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru.

11.tabula. **Sertificētie pārvadātāji ar izmantošanu telpu Latvija[[23]](#footnote-23)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nr.** | **Pārvadātājs** | **Pārvadājumu veids** |
| 1. | SIA „LDZ Cargo” | Kravas |
| 2. | Akciju sabiedrība "Baltijas Ekspresis" | Kravas |
| 3. | Akciju sabiedrība "BALTIJAS TRANZĪTA SERVISS" | Kravas |
| 4. | Akciju sabiedrība "Pasažieru vilciens" | Pasažieru |
| 5. | SIA ražošanas komercfirma "TRANSCELTNIEKS" | Manevru darbu veikšana |
| 6. | SIA "EURO RAIL CARGO" | Kravas |
| 7. | SIA "Gulbenes - Alūksnes bānītis" | Pasažieru (šaursliežu dzelzceļš) |
| 8. | SIA "LokRem" | Manevru darbu veikšana |
| 9. | UAB “LTG Link” | Pasažieru |
| 10. | AB “LTG Cargo” | Kravas |

Atbilstoši Regulas (ES) 2018/763 (2018. gada 9. aprīlis)[[24]](#footnote-24) prasībām, ar ko nosaka praktisku kārtību vienoto drošības sertifikātu izdošanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, 2024.gadā VDzTI ir piedalījusies 2 pieteikumu izskatīšanā.

12.tabula. **Vienotā drošības sertifikāta izsniegšana\***

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| **Sertifikātu izsniegšana** | 0 | 4 | 3 | 5 | 2 |
| Latvijā | 3 | 4 | 3 | 3 | 1 |
| vairākās valstīs | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 |
| **Pieņemti lēmumi** | 3 | 4 | 4 | 5 | 1 |

\*No 16.06.2020. visu iesniegumu izskatīšana tiek veikta caur OSS.

Iesniegumu un visu dokumentu iesniegšana, informācijas pieprasīšana un aprite, kā arī lēmumu paziņošana pretendentam notiek, izmantojot OSS.

Lai palīdzētu attiecīgajiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem un sniegtu apkopotu informāciju par sertifikācijas procesa posmiem, norisi un kārtību, VDzTI ir izstrādājusi Drošības sertifikācijas rokasgrāmatu (2023), iekļaujot tajā informāciju attiecībā uz pieteikuma sagatavošanu un tam pievienotajiem dokumentiem par izveidotu un uzturētu drošības pārvaldības sistēmu.

**6.1.2. Drošības atļauja dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam**

2020. gadā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam VAS “Latvijas dzelzceļš” tika izsniegta drošības atļauja uz 5 gadiem. 2024. gadā neviens jauns iesniegums nav saņemts.

Informāciju attiecībā uz iesnieguma sagatavošanu drošības apliecības saņemšanai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam, kurš atbild par stratēģiskās un reģionālās nozīmes dzelzceļa infrastruktūru, vai dzelzceļa infrastruktūras izveidi, kas iekļauta Eiropas transporta tīklā (TEN-T) un tā prioritāro projektu sarakstā, VDzTI ir apkopojusi “Infrastruktūras pārvaldītāja drošības apliecības izsniegšanas rokasgrāmatā” (2024).

## **Ritekļu laišana tirgū**

**Prasības ritekļu laišanai tirgū un to atbilstības novērtēšanu nosaka ES saistošās regulas**[[25]](#footnote-25) **un** Ministru kabineta 09.06.2020. noteikumi Nr.374 “Dzelzceļa savstarpējās izmantojamības noteikumi**”**.

Atļauju ritekļu laišanai tirgū izdod pretendentam, kurš ir apliecinājis ritekļa un tā tipa spēju drošai ekspluatācijai, šādiem veidiem:

* ritekļu laišana tirgū, ja izmantošanas telpa atrodas tikai Latvijā;
* ritekļu laišana tirgū ja izmantošanas telpa atrodas vairākās dalībvalstīs;
* pagaidu atļauja ritekļa praktiskām pārbaudēm tīklā;
* 1520 mm sliežu ceļa platuma kravas un pasažieru vagonu laišana tirgū.

Informāciju par ritekļu un ritekļu tipu laišanas tirgū procedūru VDzTI ir apkopojusi “[Ritekļu un ritekļu tipu laišanas tirgū rokasgrāmatā](https://www.vdzti.gov.lv/lv/riteklu-laisana-tirgu)”(2023).

13.tabula. **Ritekļu laišana tirgū\***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| **Atļaujas veids:** |  |  |  |  |
| ritekļu laišana tirgū (OSS) | 3 | 2 | 3 | 12 |
| 1520mm kravas un pasažieru vagoni | 102 | 85 | 4 | 4 |
| pagaidu atļaujas ritekļa pārbaudēm | 1 | 1 | 10 | 4 |
| nereģistrējamo ritekļu izmantošanas atļaujas | 2 | 0 | 13 | 5 |
| **Pieņemti lēmumi** | 16 | 8 | 4 | 24 |

2024. gadā, izmantojot OSS sistēmu, izskatīšanai tika saņemti 12 pieteikumi no ražotāja a.s.“Škoda Vagonka” jauno elektrovilcienu laišanai tirgū (pirmā atļauja un atļauja, kas pamatojas uz atbilstību tipam), pēc kuru savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju un nacionālo prasību atbilstības izvērtēšanas VDzTI sertificēšanas struktūrvienība pieņēma pozitīvus lēmumus.

Saskaņā ar 14.02.2023. Ministru Kabineta noteikumiem Nr. 67 “Noteikumi par ritošā sastāva vienībām, kuras nereģistrē Eiropas ritekļu reģistrā, un kārtību, kādā Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija atļauj šādu ritošā sastāva vienību izmantošanu” VDzTI veic atļauju izsniegšanu nereģistrējamam ritošajam sastāvam. 2024.gadā ir pieņemti 5 lēmumi par atļauju izmantot ritošo sastāvu.

## **6.3. Par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāts (ECM)**

Lai iegūtu par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikātu, organizācija nodrošina ritekļu drošu ekspluatāciju, izmantojot ritekļu tehniskās apkopes sistēmu, un apliecina, ka tā izveidotās sistēmas funkcijas atbilst izvirzītām prasībām un novērtēšanas kritērijiem neatkarīgi no tā, vai visas funkcijas organizācija īsteno pats vai kādu atsevišķu funkciju vai tās daļu uztic citam līgumslēdzējam, un iesniedz pieteikumu VDzTI, ievērojot Regulā Nr.2019/779[[26]](#footnote-26) noteiktās prasības. VDzTI izdod, atjauno, groza vai atsauc sertifikātus, ievērojot Regulā Nr.2019/779 noteiktās prasības par tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām un to novērtēšanas kritērijiem.

Ministru kabineta 09.06.2020. noteikumi Nr. 375 "Dzelzceļa drošības noteikumi" nosaka prasības par tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām un to izvērtēšanas kritērijiem.

14.tabula. **Par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāti**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| **Par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāts:** |  |  |  |  |
| izsniegts | 0 | 1 | 0 | 1 |
| pieņemti lēmumi | 0 | 1 | 0 | 1 |
| **Atbilstības sertifikāts tehniskās apkopes funkciju veicējam:** |  |  |  |  |
| izsniegts | 0 | 1 | 0 | 1 |
| pieņemti lēmumi | 0 | 1 | 0 | 1 |
| **Atbilstības sertifikāts par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgai struktūrvienībai:[[27]](#footnote-27)** |  |  |  |  |
| izsniegts | 8 | 15 | 14 | 11 |
| pieņemti lēmumi | 8 | 15 | 31 | 26 |
| Atbilstības sertifikāts par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgai struktūrvienībai noteikumu Nr.375 “Dzelzceļa drošības noteikumi” 60.punktā minētajā gadījumā[[28]](#footnote-28) | 2 | 2 | 1 | 3 |

## **Vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu) sertificēšana un vadītāja (mašīnista) instruktoru atzinumi**

Saskaņā ar Direktīvu 2007/59/EK[[29]](#footnote-29) un atbilstoši Dzelzceļa likuma 33.panta trešās daļas 10.punktā noteiktām pilnvarojumam, VDzTI dzelzceļa nozarē organizē vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu) sertificēšanas procesu un izsniedz mašīnista vadīšanas apliecību.

Vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) apliecību izsniedz personai, kura atbilst Ministru kabineta 14.09.2010. noteikumos Nr. 873 „Noteikumi par vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) kvalifikācijas un vilces līdzekļa vadīšanas tiesību iegūšanu” noteiktajām prasībām, un kura ir nokārtojusi VDzTI teorētisko eksāmenu. Eiropas kopienas parauga vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) vadīšanas apliecība nodrošina vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) tiesības un iespējas strādāt visā ES teritorijā, neveicot papildu profesionālās kvalifikācijas atzīšanas procedūras. VDzTI uztur un pārvalda apvienoto vilcienu vadītāju vadīšanas apliecību un saskaņoto sertifikātu uzskaites sistēmu - MARS sistēma.

15.tabula. **Vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu) sertificēšanas nodrošināšana**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| **Piešķirtie sertifikāti:** |  |  |  |  |
| **-vadītājs (mašīnists),** no tiem: | **23** | **31** | **115** | **143** |
| vīrieši | 23 | 31 | 109 | 142 |
| sievietes | 0 | 0 | 6 | 1 |
| **-vadītāja (mašīnista) palīgs** | **57** | **83** | **-\*** | **-** |
| **-vadītāja (mašīnista) instruktoru atzinumi** | **13** | **14** | **14** | **12** |
| **Eksaminācijas** | 100 | 149 | 178 | 186 |

\*- Vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīga sertificēšana līdz 01.11.2022., kad sertificēšanas procesu organizēja saskaņā ar Ministru kabineta 28.03.2006. noteikumiem Nr.236 “Noteikumi par vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) instruktora, vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista), vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīga kvalifikācijas prasībām un sertifikācijas kārtību”.

Pēc sertificējamo personu skaita samazinājuma 2021. un 2022. gadā, kas bija saistāms ar COVID-19 ierobežojumiem, kravas pārvadājumu apjoma kritumu un nodarbināto mašīnistu skaita samazinājumu, no 2023. gadā sertificēto mašīnistu skaits ir palielinājies. Viena no pozitīvajām tendencēm, kas veicināja sertificēto mašīnistu skaita pieaugumu, ir jauno a.s.“Škoda Vagonka” ražoto pasažieru elektrovilcienu laišana tirgū Latvijā un jaunu mašīnistu piesaiste un apmācība. Jāatzīmē, ka 2023. gadā no sertificētiem mašīnistiem pirmo reizi līdzvērtīgi vīriešiem mašīnista kvalifikāciju ieguva arī 6 sievietes, bet 2024.gadā- 1 sieviete, šādi atbalstot Eiropas Komisijas politiku un ERA iniciatīvu "Sievietes dzelzceļa transportā", kas paredz ES dalībvalstīs palielināt sieviešu darbaspēka īpatsvaru dzelzceļā.

## **Cita veida atļaujas un sertifikāti**

### **Stacionāro iekārtu pieņemšana ekspluatācijā**

Stacionāru iekārtu atļauts ekspluatēt tikai pēc tās nodošanas ekspluatācijā, ja tās ir projektētas, būvētas un uzstādītas atbilstoši 2020. gada 9. jūnija Ministru kabineta noteikumiem Nr. 374 “Dzelzceļa savstarpējās izmantojamības noteikumi”, Dzelzceļa būvnoteikumiem un Deklarāciju regulai. Latvijā stacionāru iekārtu ekspluatācijas atļauju izsniedz VDzTI, kura šī procesa īstenošanu uzsāka 2021.gadā.

2024. gadā VDzTI veica “Stacionāro iekārtu pieņemšanas ekspluatācijā procesa rokasgrāmatas” (04.07.2024.) pilnīgu procedūras pārskatīšanu, kas nodrošina pieteikuma iesniedzējam efektīvāku darbību visā stacionāro iekārtu ekspluatācijas atļaujas saņemšanas procesā un samazina kļūdu riskus.

16.tabula. **Stacionāro iekārtu pieņemšana ekspluatācijā**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | |  | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | | **Atļauja nodot ekspluatācijā stacionāro iekārtu** | 0 | 0 | 1 | 3 | | **Lēmums par stacionāro iekārtu pieņemšanu ekspluatācijā piemērošanu** | 0 | 0 | 1 | 1 | |

2024.gadā VDzTI pieņēma vienu lēmumu par stacionāro iekārtu pieņemšanu ekspluatācijā piemērošanu un izdeva arī trīs atļaujas par stacionāru iekārtu nodošanu ekspluatācijā.

### **6.5.2. Ritekļu izmaiņu pārvaldība**

2024.gadā VDzTI saņēma divus pieteikumus par izmaiņām jau atļauju saņēmušā riteklī saskaņā ar Komisijas 2018. gada 4. aprīļa Īstenošanas regulas (ES) 2018/545, 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, pamatojoties uz Dzelzceļa likuma 33. panta 1.1 daļas, trešās daļas 1.punktu un Ministru kabineta 2020.gada 9.jūnija noteikumu Nr.374 “Dzelzceļa savstarpējās izmantojamības noteikumi” 127.punktu, pieņēma atbilstošus lēmumus. Lēmumi tika pieņemti par abiem iesniegumiem, atzīstot, ka izmaiņu rīkotājs ir sniedzis pietiekamus pierādījumus, ka izmaiņu klasifikācija atbilstoši regulai ir pareizi piemērota jauna arļauja nav nepieciešama.

17.tabula. **Ritekļu izmaiņu pārvaldība**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| **Pieņemtie lēmumi** | **-** | **-** | **-** | **2** |

### **6.5.3. Neatkarīgas riska novērtēšanas iestādes atzīšana**

Neatkarīgas riska novērtēšanas iestādes atzīšana notiek atbilstoši Komisijas Īstenošanas regulai (ES) Nr.402/2013[[30]](#footnote-30) prasībām, kurām atbilst arī Dzelzceļa likumā un Ministru kabineta 2020.gada 9.jūnija noteikumos Nr.374 “Dzelzceļa drošības noteikumi” noteiktais.

VDzTI funkcija ir atzīt novērtēšanas iestādes Īstenošanas regulas (ES) Nr. 402/2013 izpratnē pēc visas informācijas un dokumentācijas saņemšanas, kas ir noteikta VDzTI izstrādātā kārtībā “Neatkarīgas riska novērtēšanas iestādes atzīšanas sistēma saskaņā ar Regulu 402/2013” (2023).

18.tabula. **Neatkarīgas riska novērtēšanas iestādes atzīšana**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| **Izsniegti atzinumi** | **0** | **1** | **2** | **0** |
| pieņemti lēmumi | 0 | 1 | 2 | 0 |
| veikta uzraudzība | 0 | 0 | 2 | 2 |

2024. gadā veikta divu neatkarīgas riska novērtēšanas iestāžu uzraudzība, lai pārliecinātos, ka organizācija ir izveidojusi kvalitātes nodrošināšanas sistēmu, kas nodrošina tās spēju pildīt neatkarīgas novērtēšanas iestādes pienākumus atbilstoši prasībām.

### **6.5.4. Drošības apliecību izsniegšana**

Drošības apliecības tiek izsniegtas ritošā sastāva būvniecībai un remontam, dzelzceļa infrastruktūras tehniskā aprīkojuma būvniecībai, remontam un tehniskai apkopei, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanai un manevru darbiem. Ministru kabineta 09.06.2020. noteikumi Nr.375 "Dzelzceļa drošības noteikumi" nosaka drošības apliecības izdošanas, atjaunošanas, grozīšanas un atsaukšanas kritērijus un kārtību.

VDzTI novērtē, vai organizācija kā dzelzceļa sistēmas dalībnieks spēj izpildīt attiecīgās prasības un konsekventi tās piemērot, nodrošinot dzelzceļa sistēmas drošu darbību, izvērtē organizācijas spēju droši darboties dzelzceļa sistēmā, ievērojot ES un nacionālās prasības un vietējos infrastruktūras nosacījumus.

19.tabula.  **Drošības apliecības**

|  | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Izsniegtas drošības apliecības** | **85** | **36** | **53** | **55** |
| jauna drošības apliecība | 17 | 19 | 27 | 25 |
| atjaunota drošības apliecība | 55 | 12 | 21 | 20 |
| precizēta/grozīta drošības apliecība | 13 | 5 | 5 | 10 |
| **Anulētas drošības apliecības** | **0** | **19** | **8** | **10** |
| **Apturēta drošības apliecību darbība** | **19** | **23** | **8** | **14** |
| **Pieņemti lēmumi** | **265** | **175** | **189** | **186** |
| **Komercdarbība jomas:** |  |  |  |  |
| ritošā sastāva būvniecība, remonts vai tehniskā apkope | 2 | 1 | 2 | 3 |
| dzelzceļa infrastruktūras tehniskā aprīkojuma būvniecība, remonts un tehniskā apkope | 27 | 18 | 18 | 25 |
| manevru darbi | 6 | 3 | 6 | 6 |
| dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšana | 59 | 17 | 37 | 21 |

### **6.5.5. Būvniecība**

Būvobjektu pieņemšana ekspluatācijā tiek veikta saskaņā ar Ministru kabineta 02.09.2014. noteikumiem Nr.530 ,,Dzelzceļa būvnoteikumi”.

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

20.tabula.**Pieņemtie lēmumi par dzelzceļa būvniecību**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| Paskaidrojuma raksts | 47 | 134 | 115 | 203 |
| Būvatļauja | 203 | 190 | 182 | 119 |
| Projektēšanas nosacījumu izpilde | 53 | 128 | 198 | 119 |
| Būvdarbu uzsākšanas nosacījumu izpilde | 13 | 21 | 83 | 39 |
| Būvobjektu pieņemšanu ekspluatācijā | 19 | 21 | 11 | 63 |
| Atzīme par būvdarbu pārbaudi | 5 | 5 | 15 | 25 |
| Izziņas par būves neesību | 0 | 5 | 2 | 7 |
| Tehniskie noteikumi | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Būvniecības ieceres dokumentācijas saskaņojums | 0 | 0 | 0 | 1 |
| **KOPĀ** | **340** | **504** | **606** | **577** |

Pēdējos gados būtiski ir pieaudzis būvniecībā pieņemto lēmumu skaits saistībā ar Rail Baltica projekta realizāciju.

### **6.5.6. Bīstamo kravu konsultantu (padomnieku) darbības nodrošināšana**

VDzTI uzdevumus attiecībā uz bīstamo kravu pārvadājumu drošības konsultantu (padomnieku) darbību nosaka Ministru kabineta 04.07.2023. noteikumi Nr. 363 “Drošības konsultantu (padomnieku) noteikumi bīstamo kravu autopārvadājumu un dzelzceļa pārvadājumu jomā” un citi normatīvi akti, kas regulē dzelzceļa bīstamo kravu pārvadājumus.

VDzTI veic bīstamo kravu pārvadājumu drošības konsultantu (padomnieku) kvalifikācijas iegūšanas un sertifikāta izsniegšanas administrēšanu, veido dzelzceļa transporta drošības konsultantu (padomnieku) uzskaites reģistru, uzrauga drošības konsultantu (padomnieku) darbību, veicot pārbaudes organizācijās, apkopojot iesniegtos gada pārskatus, un regulāri organizē mācību seminārus par aktualitātēm bīstamo kravu pārvadājuma jomā.

21. tabula. **Bīstamo kravu pārvadājumu drošības konsultantu sertificēšana un to darbības uzraudzība**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| Dalība eksaminācijā | 18 | 5\* | 6 | 11 |
| Piešķirtie sertifikāti | 23 | 26 | 30 | 22 |
| Gada pārskatu kontrole | 142 | 113 | 122 | 112 |
| Veiktie auditi/pārbaudes uzņēmumos | 2 | 5 | 15\*\* | 20 |
| Organizētie mācību semināri | 0 | 1 | 2 | 0 |

\* No 2022. gada eksamināciju nodrošina Satiksmes ministrija

\*\*Papildus tika apkopotas 125 aptaujas anketas par uzņēmumiem, kas veic bīstamo kravu pārvadājumus

### **6.5.7. Ritekļu turētāju marķējuma reģistrā iekļaujamo datu koordinēšana**

No 2023. gada VDzTI kā valsts drošības iestāde saskaņā ar Komisijas Īstenošanas lēmuma[[31]](#footnote-31) 1. pielikuma 2. papildinājuma 7. punktu uzsāka organizāciju ritekļu turētāju marķējuma reģistra pieteikumu pārbaudi un to tālāku nosūtīšanu ERA ritekļa turētāja marķējuma koda apstiprināšanai, kas ļauj organizācijai darboties Eiropas vienotajā ritekļu reģistrā.

22. tabula. **Ritekļu turētāju marķējums**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| **Ritekļu turētāju marķējums:** |  |  |  |  |
| pieteikumu pārbaude | - | - | 26 | 11 |
| apstiprinātie kodi | - | - | 25 | 11 |

## **6.6. Saziņa ar citu valstu drošības iestādēm**

VDzTI sadarbojas ar citu valstu drošības iestādēm (turpmāk- NSA), lai nodrošinātu savlaicīgu vienoto ES drošības prasību ieviešanu, sistēmas uzturēšanu, nepieciešamās informācijas un datu apmaiņu.

VDzTI kā Latvijas NSA sadarbojas ar kaimiņvalstu Lietuvas NSA un Igaunijas NSA pārrobežu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja un organizāciju pēc vienota drošības sertifikāta vai drošības atļaujas piešķiršanas darbību uzraudzībā un drošības prasību nodrošināšanā.

23.tabula. **Sadarbība ar citu valstu NSA**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr.** | **Valsts** | **Iestāde** | **Dokuments/pasākums** | **Datums** |
| 1. | Lietuva | Lietuvas transporta drošības administrāciju (Lietuvos transporto saugos administracija) | Saprašanās memorands par sadarbību uzraudzības jautājumos | 29.03.2021.  (ar grozījumiem 22.03.2022.) |
| 2. | Igaunija | Igaunijas Patērētāju tiesību aizsardzības un tehniskās uzraudzības aģentūru (Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet) | Robežas šķērsošanas memorands par kārtību kādā tiek izsniegti vienotie drošības sertifikāti pierobežas zonā | 28.03.2022. |
| 3. | Igaunija | Igaunijas Patērētāju tiesību aizsardzības un tehniskās uzraudzības aģentūru (Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet) | Pieredzes apmaiņas sanāksme, kurā tika apspriesta uzraudzības iestāžu darbība | 01.11.2023. |
| 4. | Lietuva | Lietuvas NSA un LTG (AS “Lietuvos geležinkeliai”) | Tikšanās sanāksme par ES tiesību aktu pielietošanu Baltijas valstīs, ritošā sastāva reģistrācijas īpatnībām, ritošā sastāva atļaujas saņemšanu un tehniskās apkopes nodrošināšanu | 11.04.2024. |

Šobrīd, kad Lietuvas un Igaunijas dzelzceļa pārvadātāji ienākt Latvijas tirgu, aizvien lielāka nozīme ir NSA kopīgajam darbam, kas saistīts ar dzelzceļa drošības prasību pārbaudi.

Sadarbība un informācijas apmaiņa ar NSA organizācijām notiek saskaņā ar parakstītajiem memorandiem, ERA vadlīnijām[[32]](#footnote-32). Ziņojums par pārrobežu infrastruktūras stāvokli tiek sagatavots un nosūtīts NSA reizi gadā, pamatojoties uz infrastruktūras pārvaldītāja sniegto informāciju par veiktajām darbībām un to veiktajiem uzraudzības pasākumiem pierobežā.

## **6.7. Sadarbība un komunikācija**

VDzTI sadarbība ar ERA notiek saskaņā ar regulas[[33]](#footnote-33) prasībām, kur ERA noteiktais uzdevums ir dzelzceļu drošības un savstarpējās izmantojamības uzraudzība un nostiprināšana visā Eiropā. VDzTI kopā ar ERA nodrošina noteiktos sertifikācijas procesus, aktīvi piedalās ERA darba grupās, semināros, apmācībās un citos pasākumos. VDzTI regulāri sniedz ERA pārskatus par iestādes darbību un drošību, tās ieviešanas pasākumiem, plāniem u.c. informāciju.

Atbilstoši kompetencei VDzTI sadarbojas ar Satiksmes ministriju, citām valsts pārvaldes institūcijām, ES institūcijām, starptautiskajām un nevalstiskajām organizācijām, to pārstāvjiem un ekspertiem un piedalās dažādās darba grupās.

2024. gadā ir pārskatīta VDzTI Komunikācijas politika un izstrādāts Komunikācijas pasākumu plāns 2024.-2026.gadam, kurā ir noteikti galvenie komunikācijas mērķi un principi, kā arī galvenie pasākumi, tēmas un iniciatīvas noteiktajam laikposmam. Lai nodrošinātu informatīvu, godīgu, proaktīvu un uzticamu sadarbību ar dzelzceļa sistēmas dalībniekiem un veidotu viņu izpratni par dzelzceļa drošību un savstarpēju izmantojamību, ir noteikti 5 galvenie komunikācijas mērķi:

1. sekmēt dzelzceļa sistēmas dalībnieku izpratni par Eiropas Savienības noteiktajiem principiem un to piemērošanu savā praksē;
2. veicināt atklātu un skaidru dialogu ar dzelzceļa sistēmas dalībniekiem par drošības un savstarpējās izmantojamības jautājumiem;
3. izplatīt un nodrošināt konsekventas un vienotas informācijas izplatīšanu visos komunikācijas kanālos;
4. veicināt profesionālas (kompetentas), progresīvas un uzticamas dzelzceļa transporta valsts pārvaldes iestādes tēlu;
5. veicināt pozitīvu sadarbības kultūru un nodarbināto apmierinātību.

VDzTI ir izanalizējusi savas darbības iekšējo un ārējo vidi, apzinājusi savā darbībā ieinteresētās puses, lietotāju grupas, ārējos un iekšējos klientus, viņu intereses un vajadzības.

Savā komunikācijā VDzTI izdala trīs lietotāju grupas:

1. **dzelzceļa sistēmas dalībnieki** (pārvadātāji, manevru darbu veicēji, infrastruktūras pārvaldītāji, par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības u.c.), kuriem ir nepieciešama skaidra informācija par sertificēšanas vai uzraudzības procedūrām, procedūrās piemērojamiem kritērijiem, pakalpojumu saņemšanu, to maksu, u.t.t
2. **datu lietotāji**, kuriem tiek sniegta informācija un atainoti dati par dzelzceļa satiksmes negadījumiem, cietušajiem un to kategorijām:
   * Eiropas Savienības institūcijas un organizācijas,
   * valsts vai pašvaldību iestādes,
   * pētnieciskās un zinātniskās iestādes, pētnieki, eksperti, ekonomisti
   * izglītības iestādes, skolēni, studenti
3. **sabiedrība**.

Katra mērķgrupa no VDzTI darbības sagaida konkrētus rezultātus, tāpēc iestādei jāveido piemērotākais sadarbības un komunikācijas veids ar katru no pusēm.

Komunikācijas uzlabošanai VDzTI ir apzinājusi klientu vajadzības, katrai grupai tiek piemeklēts piemērotākais sadarbības un komunikācijas veids, liela uzmanība tiek pievērsta informēšanas darbam un regulāriem izglītojošiem pasākumiem, konsultācijām.

Kā viens no galvenajiem informācijas avotiem ir VDzTI tīmekļvietne- [www.vdzti.gov.lv](http://www.vdzti.gov.lv). Klientiem tiek piedāvāta informācija vienkāršā un ērti lietojamā veidā, nodrošinot tīmekļvietnes piekļūstamību visām sabiedrības grupām, ieskaitot personas ar invaliditāti.

VDzTI tīmekļvietni apmeklē, galvenokārt, dzelzceļa transporta sistēmas dalībnieki, kuru aktīvo lietotāju skaits 2023. gadā ir palielinājies.

24.tabula. **VDzTI tīmekļvietnes apmeklētība[[34]](#footnote-34)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2021**\* | **2022** | **2023** | **2024** |
| **Lietotāju skaits** | 1123 | 2925 | 4401 | 4337 |
| **Aktīvo lietotāju skaits mēnesī** | 281 | 323 | 419 | 408 |
| **Lapu skatījumi** | 17 183 | 31 384 | 33 778 | 29 991 |

\*- No 02.09.2021.

Atbilstoši ERA vadlīnijām un valsts iestāžu principa “Konsultē vispirms” piemērošanu, VDzTI divas reizes gadā rīko informatīvus seminārus un sanāksmes, lai informētu dzelzceļa transporta sistēmas dalībniekus par izmaiņām normatīvajos aktos un izskaidrotu, kādas jaunas prasības tās paredz. Tādā veidā tiek novērstas domstarpības un iespējami tiesiskā regulējuma pārpratumi, kā arī tiek atbalstīta dzelzceļa sistēmas dalībnieku tālāka nepārtraukta darbība.

Komunikācijas un pakalpojumu sniegšanas novērtēšanai un uzlabošanai 2024. gadā tika veiktas divas klientu apmierinātības aptaujas, kurās klienti anonīmi varēja izteikt savu viedokli par iestādes darbu, sniegtajiem pakalpojumiem, organizētajiem semināriem, iestādes tīmekļvietnes lietojamību un iesniegt savus priekšlikumus iestādes darbības uzlabošanai.

11. attēls. Klientu apmierinātība 2022.-2024. gadam

2024. gadā veiktās klientu apmierinātības aptaujas norāda, ka respondenti (dzelzceļa transporta sistēmas dalībnieki) pozitīvi vērtē iestādes darbu kopumā, ir apmierināti ar sniegtajiem pakalpojumiem un iestādes tīmekļvietnes lietojamību. Lai arī aptaujās respondenti norāda, ka ir atvērti tālākai sadarbībai ar VDzTI, un izrāda interesi par rīkotajiem informatīvajiem pasākumiem, tomēr nedaudz ir samazinājusies apmierinātība par organizētajiem semināriem un iestādes komunikāciju, kam nākotnē jāpievērš lielāka uzmanība.

VDzTI ir pārskatījusi Krīzes komunikācijas kārtību (30.01.2024.) ar mērķi nodrošināt iestādes reputāciju, darbību un drošību kopumā, operatīvu un sekmīgu informācijas apriti un tūlītēju rīcību potenciālos krīzes gadījumos.

1. **Uzraudzība**

## **7.1. Uzraudzības stratēģija, plāns, procedūras un lēmumu pieņemšana**

Attiecībā uz uzraudzību VDzTI īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes 2016.gada 11.maija Direktīvas (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību un Dzelzceļa likuma prasības.

Lai nepārsniegtu Latvijai noteikto drošības līmeni, atbilstošas uzraudzības nodrošināšanai VDzTI savu stratēģisko pieeju ir noteikusi “Dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzības stratēģijā 2022. – 2026.gadam” (27.06.2022.) [[35]](#footnote-35), balstoties uz Komisijas deleģētās regulas[[36]](#footnote-36) prasībām un Dzelzceļa likuma 36.5 pantā minēto drošības pārvaldības sistēmu. Uzraudzības prioritātes vidējam plānošanas ciklam nosaka Stratēģiskais uzraudzības plāns 2023.-2027.gadam (24.11.2022.).

Uzraudzības veikšanai VDzTI ir izvirzījusi šādas **prioritātes**:

* **Dzelzceļa sistēmas dalībnieku drošības pārvaldības sistēmas uzraudzība (70%)**

VDzTI veic nepārtrauktu drošības pārvaldības sistēmas uzraudzību visiem pārvadātajiem, manevru darbu veicējiem un publiskās infrastruktūras pārvaldītājam, nodrošinot 5 gadu laika periodā to, ka visām drošības pārvaldības sistēmas daļām tiek pielietota kāda uzraudzības metode.

* **Par ritošo sastāvu atbildīgās struktūrvienības uzraudzība (10%)**

VDzTI veic par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības izveidotas ritekļu tehniskās apkopes sistēmas uzraudzību, nodrošinot, ka vismaz vienu reizi 5 gadu laika periodā tiktu pielietota viena no klātienes uzraudzības metodēm.

* **Citu dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzība (20%)**

Citi dzelzceļa sistēmas dalībnieki ir privātās lietošanas infrastruktūras pārvaldītāji, ieskaitot ostas un termināļu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājus, kuriem ir piešķirta lielākā prioritāte, dzelzceļa infrastruktūras būvniecības, remonta un apkopes uzņēmumi, kā arī uzņēmumi, kas nodarbojas ar bīstamo kravu pārvadājumiem. VDzTI veic citu dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzību, pielietojot kādu no uzraudzības metodēm un sastādot laika grafiku.

* **Dzelzceļa sistēmas kustības drošības risku samazināšana**

VDzTI nosaka šādus dzelzceļa sistēmas augsta līmeņa riskus, kurus nepieciešams būtiski samazināt: cietušo kategorija “citi”un cietušo kategorija “pārbrauktuvju lietotāji”.

* **Sadarbība ar NSA**

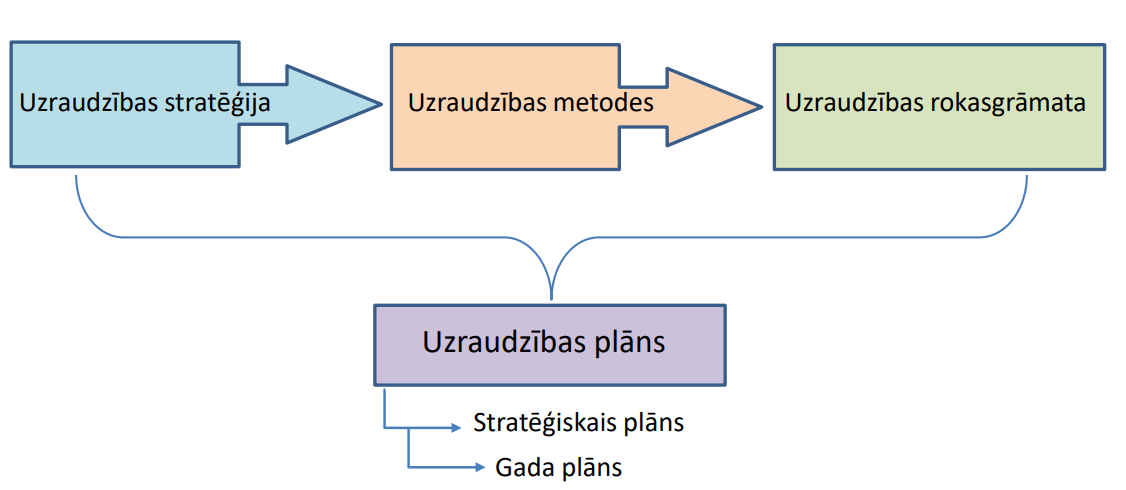
VDzTI kā Latvijas valsts drošības iestāde sadarbojas ar Lietuvas NSA un Igaunijas NSA gan pārrobežu dzelzceļa infrastruktūras uzraudzībā, gan citās jomās, kas saistītas ar dzelzceļa uzraudzību un drošības prasību ievērošanu.

* **Vispārīgie dzelzceļa sistēmas riski**

Ņemot vērā likumdošanas izmaiņas, kas nosaka kā dzelzceļa sistēmas dalībnieki pilda Dzelzceļa likumā un tieši piemērojamajos ES tiesību aktos noteiktās drošības prasības, un veicot dažādu iekšēju un ārēju informācijas avotu analīzi, VDzTI ir noteikusi vispārīgus dzelzceļa sistēmas riskus:

* drošības pārskatu sagatavošana;
* drošības kultūras ieviešana;
* cilvēkfaktoru un organizatorisko faktoru (HOF) integrēšana;
* no negadījumiem un starpgadījumiem gūta pieredze;
* drošības metodes pārraudzības pielietošanā;
* satiksmes un vilcienu vadības (OPE) SITS pielietošana.

VDzTI Uzraudzības rokasgrāmata (V-1.1.), kas papildināta un pārskatīta 16.01.2023., nosaka VDzTI uzraudzības pārvaldības principus, metodes un iekšējos procesus. Tā attiecas uz VDzTI struktūrvienībām, kas iesaistītas kustības drošības uzraudzībā un sniedz novērtējumu par sistēmām un izvērtē riskus, kas noteikti tieši piemērojamos ES tiesību aktos.



12.attēls. **VDzTI uzraudzības dokumentācijas shēma**

Uzraudzības plāns 2024. gadam ir pieejams visiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem iestādes tīmekļvietnē, lai organizācijas iepazītos ar plānoto VDzTI uzraudzības grafiku un uzraudzības metodēm (pārbaude, apskate, audits, anketēšana, negadījumu izmeklēšanas uzraudzība u.c.).

Visu informāciju par uzraudzību, tās metodēm, plānotajām pārbaudēm un auditiem, brieduma modeļiem VDzTI publicē savā tīmekļvietnē , kur informācija tiek regulāri atjaunota, bet atsevišķos gadījumos pie būtiskākām procesa izmaiņām dzelzceļa sistēmas dalībniekiem tiek sagatavoti skaidrojumi, rīkoti semināri.

Izmantojot vienu vai vairākas uzraudzības metodes, katrai organizācijai vienotā drošības sertifikāta vai drošības apliecības darbības laikā VDzTI veic pilnīgu drošības pārvaldības sistēmas veiktspējas un efektivitātes uzraudzību, aptverot visas drošības pārvaldības sistēmas daļas.

25.tabula. **Uzraudzības jomas un prioritātes**

| **Dalībnieks** | **Sertifikāta veids** | **Joma** | **Prioritāte** |
| --- | --- | --- | --- |
| Pārvadātājs, manevru darbu veicējs | Vienotais drošības sertifikāts | Drošības pārvaldības sistēmas veiktspējas novērtēšana | 1 |
| Cietušo kategorija „Citi” | 2 |
| Cietušo kategorija “Pārbrauktuvju lietotāji” | 2 |
| Drošības pārvaldības sistēmas uzraudzība sadarbībā ar NSA LT un NSA EE | 3 |
| Drošības pārskatu pārbaudes | 4 |
| Cilvēkfaktori | 4 |
| Drošības kultūra | 4 |
| Negadījumu izmeklēšana | 4 |
| Satiksmes un vilcienu vadības (OPE) SITS pielietošana | 4 |
| Drošības metodes pārraudzībai pielietošana | 4 |
| Publiskās lietošanas infrastruktūras pārvaldītājs | Drošības apliecība | Drošības pārvaldības sistēmas veiktspējas novērtēšana | 1 |
| Cietušo kategorija „Citi” | 2 |
| Cietušo kategorija “Pārbrauktuvju lietotāji” | 2 |
| Pierobežas dzelzceļa iecirkņu tehniskais stāvoklis | 3 |
| Drošības pārskatu pārbaudes | 4 |
| Cilvēkfaktori | 4 |
| Drošības kultūra | 4 |
| Negadījumu izmeklēšana | 4 |
| Satiksmes un vilcienu vadības (OPE) SITS pielietošana | 4 |
| Drošības metodes pārraudzībai pielietošana | 4 |
| Par 1 520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienība | Par 1 520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāts | Ritekļu tehniskās apkopes sistēmas novērtēšana | 1 |
| Negadījumu izmeklēšana | 4 |
| Drošības kultūra | 4 |
| Citi dzelzceļa sistēmas dalībnieki | Drošības apliecība | Sistēmas darbība | 1 |

## **7.2. Dzelzceļa sistēmas dalībnieku 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, kā arī komersanti, kuru darbība ir saistīta ar bīstamo kravu pārvadāšanu.

VDzTI uzrauga dzelzceļa sistēmas dalībniekus tiklīdz tiem ir piešķirts vienotais drošības sertifikāts, par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāts vai izsniegta drošības apliecība. Drošības pārvaldības sistēmu novērtēšanā VDzTI piemēro brieduma modeli, savukārt pārbaudēs novērtējumi tiek strukturēti pēc neatbilstībām, lai palīdzētu dzelzceļa sistēmas dalībniekiem izprast, kāda rīcība no tiem tiek gaidīta (tostarp, kas tiem būtu vai nebūtu jādara) un kādu rīcību tie var gaidīt no VDzTI. 2024.gadā VDzTI uzsāka ieviest riska pārvaldības modeli uzraudzībā, tā pilnīga ieviešanu plānots pabeigt 2026.gadā.

Uzraudzības procesos VDzTI piemēro arī dzelzceļa satiksmes negadījumu analīzi un risku identificēšanu. Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvas (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību 9.panta 6.punktu, VDzTI veic organizāciju drošības pārskatu pārbaudi par iepriekšējo kalendāro gadu. Izmantojot vienu vai vairākas uzraudzības metodes, VDzTI veic arī to dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzību, kuru darbība ir saistīta ar bīstamo kravu pārvadāšanu. 2024.gadā VDzTI uzsāka drošības pārskatu novērtēšanu, definējot briedumu un identificējot riskus. Izvērtējot drošības pārskatus, secināms, ka organizācijām ir nepieciešams pilnveidot datu analīzes prasmes un kopējo drošības metožu pielietošanu.

26.tabula. **Pielietotās uzraudzības metodes un pieņemtie lēmumi**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Procedūra** | **Pasākums** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| **DPS[[37]](#footnote-37) auditi** | **Veikti auditi** | **1** | **2** | **1** | **2** |
|  | Veikti auditi (ar citām NSA[[38]](#footnote-38) kopā) | 0 | 0 | 0 | 1 |
|  | Veikti DPS daļu auditi (NSA LV) | 16 | 16 | 15 | 1 |
| **Uzraudzība**\* | **Piemērotas uzraudzības metodes** |  |  | **76** | **77** |
|  | DPS daļu pārbaudes |  |  | 7 | 6 |
|  | Praktiskās darbības pārbaudes\*\* | 49 | 36 | 3 | 22 |
|  | Punktveida pārbaudes |  |  | 45 | 30 |
|  | Informācijas analīze |  |  | 2 | 7 |
|  | Anketēšana |  |  | 9 | 4 |
|  | Intervijas |  |  | 0 | 1 |
|  | Pēcnegadījumu pārbaudes |  |  | 9 | 5 |
|  | Pēcpārbaudes |  |  | 0 | 0 |
|  | Resoriskās pārbaudes |  |  | 1 | 0 |
| **Lēmumu pieņemšana** | **Pieņemti lēmumi** | **57** | **35** | **0** | **3** |
|  | Ekspluatācijas aizliegums ritošajam sastāvam | 1 | 0 | 0 | 1 |
|  | Slēgts sliežu ceļš | 47 | 29 | 0 | 2 |
|  | Slēgta pārmija | 9 | 6 | 0 | 0 |
| **Dzelzceļa pārbrauktuves** |  |  |  |  |  |
|  | Ikgadēja uzraudzība/apskate | 267 | 173 | 198 | 138 |
|  | Komisijas uz pārbrauktuvēm | 0 | 3 | 7 | 16 |
| **Drošības pārskati** |  |  |  |  |  |
|  | Drošības pārskatu izvērtēšana | 10 | 10 | 12 | 12\*\*\* |
|  |  |  |  |  |  |

\*- pēc 01.01.2023.

\*\*- līdz 31.12.2022.

\*\*\*- no 01.01.2024. jauna pārskata forma

Dzelzceļa satiksmes negadījumu uzskaites nodrošināšanai, VDzTI uztur vienotu dzelzceļa satiksmes negadījumu uzskaites (COR) sistēmu, kur dzelzceļa sistēmas dalībnieki ievada informāciju vai iegūst nepieciešamos datus. VDzTI katru mēnesi savā tīmekļvietnē publicē (latviešu un angļu valodā) datus par dzelzceļa negadījumiem un cietušajiem konkrētās negadījumu klasifikācijas kategorijās.

2024. gadā COR sistēmai bija pieslēgti 160 lietotāji no 60 dažādiem dzelzceļa uzņēmumiem.

27.tabula. **COR sistēmas darbības nodrošināšana**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| **COR pieteikto lietotāju skaits** (kopā) | 31 | 104 | 134 | 160 |
| **COR sistēmas lietotāju apmācības** | 11 | 26 | 12 | 5 |

Sīkāku analīzi par kustības drošības stāvokli, kas balstīts uz dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikāciju un skaitu, skatīt VDzTI Drošības pārskatos iestādes tīmekļvietnē[[39]](#footnote-39).

## **7.3****.** **Koordinācija un sadarbība uzraudzības jomā**

Noslēgtie memorandi ar Lietuvas un Igaunijas NSA paredz sadarbību uzraudzības jomā pār dzelzceļa pārvadātājiem, kuriem ir vienotais drošības sertifikāts Latvijā, Lietuvā vai Igaunijā, kā arī nodrošinot NSA ar informāciju par pierobežas dzelzceļa infrastruktūras tehnisko stāvokli.

Ziņojums par pārrobežu infrastruktūras stāvokli tiek sagatavots un nosūtīts NSA reizi gadā, pamatojoties uz infrastruktūras pārvaldītāja sniegto informāciju par veiktajām darbībām un uzraudzības pasākumiem pierobežā.

Pārvadātāju kopējai uzraudzībai pielietotā metode ir audits, kura norisi un apjoma detaļas nepieciešamības gadījumā VDzTI saskaņo ar Lietuvas un Igaunijas NSA. VDzTI ar kaimiņu valstu kolēģiem koordinē kopīgas uzraudzības aktivitātes tā, lai neradītu liekas neērtības dzelzceļa pārvadātājiem, manevru darbu veicējiem vai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam.

# **Kopējo drošības metožu piemērošana**

## **8.1. Kopējo drošības metožu piemērošana drošības pārvaldības sistēmā**

Drošības pārvaldības sistēmas izveidošana ir obligāta prasība dzelzceļa pārvadātājiem un infrastruktūras pārvaldītājam saskaņā ar Komisijas Deleģētā regula (ES) 2018/762 (2018. gada 8. marts), ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798 izveido kopīgas drošības metodes, kas attiecas uz prasībām drošības pārvaldības sistēmām, un atceļ Komisijas Regulas (ES) Nr. 1158/2010 un (ES) Nr. 1169/2010[[40]](#footnote-40). Latvijā ir mazi, vidēji un lieli pārvadātāji un šīs atšķirības ietekmē arī pārvadātāju darba ieguldījumu un resursu pieejamību drošības pārvaldības sistēmas izveidošanai, uzturēšanai un pārmaiņu veikšanai. Šī iemesla dēļ drošības vadības kompetences līmenis un drošības vadības briedums organizācijām ir atšķirīgs. Drošības pārvaldības sistēma bieži vien tiek integrēta citās pārvaldības sistēmās, 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. Drošības sertifikāta un drošības apliecības darbības termiņa laikā veic drošības pārvaldības sistēmas pilnu darbības un tās efektivitātes pārbaudi. Īpaša uzmanība tiek pievērsta apakšuzņēmēju kontrolei un uzraudzībai (līgumi, pārbaudes, informācijas apmaiņa utt.).

Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvu (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību reizi gadā dzelzceļa pārvadātāji, manevru darbu veicēji un infrastruktūras pārvaldītāji (organizācijas) VDzTI iesniedz drošības pārskatus.

Lai atbalstītu organizācijas drošības pārskatu sagatavošanā, VDzTI ir izstrādājusi “Vadlīnijas organizācijām drošības pārskatu izstrādāšanai” (28.02.2024.), kas visiem ir pieejamas iestādes tīmekļvietnē[[41]](#footnote-41), kā arī pēc nepieciešamības veic konsultatīvo darbu.

## **8.2. Riska novērtēšana un metodes piemērošana**

Latvijā riska novērtēšanas un pārvaldības procesā piemēro Komisijas 2013.gada 30.aprīļa Īstenošanas Regulu (ES) Nr.402/2013 par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai un par Regulas (EK) Nr.352/2009 atcelšanu[[42]](#footnote-42).

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **Riska noteikšanu un novērtēšanu pielieto visi pārvadātāji un publiskās lietošanas dzelzceļa pārvaldītājs**. |

Lai arī prasības nosaka riska pārvaldības procesa piemērošanu izmaiņu novērtēšanā, tomēr VDzTI ir secinājusi, ka ne vienmēr izmaiņas (arī strukturālas) drošības jomā tiek novērtētas kā būtiskas, un tādēļ tām netiek veikts riska novērtējums. Izmaiņu apraksti bieži ir vispārīgi, bez pietiekošas detalizācijas, kas traucē objektīvi novērtēt drošības riskus un to būtiskuma pakāpi.

Svarīgi atzīmēt, ka pat mazos projektos var būt iesaistīti būtiski dzelzceļa drošības apdraudējumi, kas jāņem vērā, veicot novērtējumu par izmaiņu nozīmīgumu. Līdz ar to tiek plānoti papildus uzraudzības pasākumi (padziļināta izpēte arī auditos), lai pārliecinātos, kā tiek nodrošināta riska novērtēšana organizācijās.

VDZTI arvien vairāk uzraudzības un sertificēšanas procesos izvērtē riska piemērošanas metodes organizācijās.

## **8.3. Kopējo drošības metožu piemērošana pārraudzībai**

Saskaņā ar Komisijas Regulu (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[[43]](#footnote-43) VDzTI veic pārraudzību, ar mērķi, nodrošināt efektīvu drošības pārvaldības sistēmu dzelzceļa ekspluatācijas un tehniskās apkopes laikā. VDzTI pārbauda, vai visi pārvaldības sistēmas procesi un procedūras (tehniskie, ekspluatācijas un organizatoriskie riska kontroles pasākumi) tiek pareizi piemēroti un ir efektīvi, vai pārvaldības sistēma kopumā tiek pareizi piemērota un vai tā sasniedz paredzētos rezultātus, lai noteiktu un īstenotu piemērotus preventīvos un/vai korekcijas pasākumus.

Dzelzceļa pārvadātāji, manevru darbu veicēji un infrastruktūras pārvaldītāji ik gadu VDzTI saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvas (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību 9.panta 6.punktu iesniedz drošības pārskatus, kuros organizācijas ataino drošības un savstarpējas izmantojamības attīstību.

Izvērtējot un salīdzinot iesniegtos organizāciju drošības pārskatus par 2023. un 2024.gadu, VDzTI ir konstatējusi uzlabojumus. Dažas drošības pārvaldības sistēmas darbības jomas darbojas labāk, bet joprojām nepieciešami uzlabojumi drošības pārskatos konstatētajiem trūkumiem un problēmām:

1) drošības mērķu definēšana - organizācijām sagādā grūtības definēt mērķus ar rādītājiem, līdz ar to VDzTI ir secinājusi, ka organizācijām ir vēlreiz nepieciešams organizēt apmācības par drošības mērķu definēšanu;

2) kopīgo drošības rādītāju analīze un tendenču prognozēšana - lai gan rādītāju apkopošana ir ievērojami uzlabojusies, organizācijām nav pieredzes datu analīzē un problēmas sagādā tendenču vērtēšana;

3) risku identificēšana, to ietekme uz drošību - ir sasniegti ievērojami uzlabojumi, taču ir konstatējams, ka problēmas sagādā risku reģistru izveide un to uzraudzība. VDzTI šis jautājumam jo īpašu uzmanību ir pievērsusi un reizi gadā dzelzceļa sistēmas dalībniekiem rīko apmācības par šiem jautājumiem;

4) iekšējie auditi - organizācijām nav īstas izpratnes par iekšējo drošības pārvaldības sistēmu iekšējo auditu veikšanu, to efektivitātes mērīšanu, VDzTI papildus plāno organizēt apmācības;

5) kopējo drošības metožu piemērošana - pietrūkst detalizēta izvērtējuma par metožu piemērošanu.

Lai novērstu konstatētās nepilnības, VDzTI organizē tematiskos seminārus un apmācības.

## **8.4. ES projektu līdzdalība un īstenošana**

**Rail Baltica**

Dzelzceļa infrastruktūras projekts “Rail Baltica” [[44]](#footnote-44) tiek īstenots un līdzfinansēts no ES fondiem ar mērķi integrēt Baltijas valstis Eiropas transporta tīklā (TEN-T), kā daļu no Ziemeļjūras–Baltijas transporta koridora, un kā arī daļu no Baltijas jūras–Melnās jūras–Egejas jūras koridora (papildināts saskaņā ar regulu[[45]](#footnote-45) 13.06.2024.), lai uzlabotu Eiropas transporta infrastruktūras savienojamību, efektivitāti, noturību un ilgtspējību. Projektā piedalās piecas ES valstis– Polija, Lietuva, Latvija, Igaunija un, lai arī netieši, Somija. Paredzēts, ka elektrificētā 1435 mm dzelzceļa līnija savienos Helsinkus, Tallinu, Pērnavu, Rīgu, Paņevežu, Kauņu, Viļnu un Varšavu, ievērojami paaugstinot transporta plūsmas caurlaides spēju, izveidojot nepieciešamos starprobežu savienojumus, veicinot dažādu transporta veidu integrāciju un transporta tīklu savietojamību.

Rail Baltica izbūve norisinās saskaņā ar visstingrākajām drošības prasībām. Vilcienu kustības kontrolēšanai tiks izmantota jaunākās paaudzes 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 visiem.

VDzTI, kā valsts drošības iestāde, ir sniegusi vairākus atzinumus un skaidrojumus par tehnisko specifikāciju apakšsistēmām, lai tiktu nodrošināta gan drošība, gan elementu savietojamība. VDzTI, kā atbildīgā institūcija par dzelzceļa infrastruktūras objektu būvniecības procesa kontroli un tiesiskumu, ir pieņēmusi vairākus lēmumus saistībā ar Rail Baltica izbūvi un būvprojektu izmaiņām.

28.tabula. **Iesaiste RailBaltica projekta realizācijā**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| **Izskatīti būvniecības iesniegumi** | 3 | 2 | 2 | 3 | 58 | 10 | 27 | 1 |
| **Izdotas būvatļaujas** | 3 | 0 | 2 | 5 | 57\* | 10 | 27 | 1 |
| **APIS procedūras piemērošana** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |

\*- 1 būvatļauja ir atcelta

Laika periodā no 2017.- 2024. gadam VDzTI ir izskatījusi 106 būvniecības iesniegumus būvatļaujas saņemšanai un izdevusi 105 būvatļaujas.

# **Drošības kultūra**

## **9.1. Drošības kultūras novērtēšana un uzraudzība**

Saskaņā ar VDzTI uzraudzības stratēģiju uzraudzības auditu interviju un pārbaužu laikā īpaša uzmanība tiek pievērsta procesiem, kas saistāmi ar drošības kultūras jautājumiem, un galvenajiem drošības kultūru ietekmējošiem faktoriem.

VDzTI ir identificējusi jomas, kas būtu raksturojamas, kā kavējošie faktori drošības kultūras modeļa ieviešanā:

* nav kopīga redzējuma, vīzijas vai mērķa, 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;
* 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;
* nav pārmaiņu vadības strukturētas pieejas.

VDzTI ieteikumi drošības kultūras modeļa pilnveidošanai parasti tiek iekļauti audita ziņojumos un prezentēti organizācijas auditu noslēguma sanāksmēs. VDzTI organizācijām norāda, ka iekšējo un ārējo procesu definēšanā, ir jābūt pareizai un kvalitatīvi pamatotai pieejai cilvēciskā un organizatoriskā faktora mazināšanā.

## **9.2. Drošības kultūras iniciatīvas/projekti**

VDzTI kā vienu no iniciatīvām ir noteikusi cietušo skaita samazināšana par 10% līdz 2026.gadam. Līdz ar to, VDzTI pievērš pastiprinātu uzmanību organizāciju drošības mērķiem un pasākumiem cietušo skaita samazināšanai.

VDzTI 2023.gadā ir veikusi datu analīzi par kustības drošības stāvokli Latvijā un identificējusi riskus šādās jomās:

* + cilvēku un organizācijas faktori - būtu jāizveido 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 uzliktas tehniskas un/vai organizatoriskas barjeras. Šajā sakarībā VDzTI ir izgājusi apmācības par organizāciju iekšējo kultūru šādu faktoru identificēšanai un mazināšanai;
  + izvērtējot sabiedrības kultūru un ieradumus, ir secināms, ka ir nepieciešamas barjeras, arī uz gājēju pārejām, nožogojuma izbūve pie pārbrauktuvēm un peroniem;
  + autovadītāju uzvedības kultūra - ievērības nodrošināšanai ir nepieciešama dzelzceļa pārbrauktuvju ceļa klājuma līnijas nokrāsošana ar dzeltenu krāsu;

Tāpat VDzTI, balstoties uz datiem ir konstatējusi, ka sociālās kampaņas skolās jeb drošības stundas īpaši efektīvas būtu pirms skolēnu brīvlaika maijā un pirmajās skolas dienās septembrī. Sociālās kampaņas plašsaziņas līdzekļos par vispārēju drošību uz dzelzceļa arī būtu veicamas periodiski un kritiskākajos gada mēnešos: februārī, jūnijā, septembrī, novembrī/decembrī. Šajās kampaņās svarīgi ir uzsvērt tieši modrības un klātesamības nozīmi dzelzceļa tuvumā, īpaši lietojot austiņas, braucot ar automašīnu, velosipēdu, skrejriteni vai citu mikromobilitātes līdzekli. Tāpat šajās kampaņās ir nepieciešams uzsvērt, ka dzelzceļa elektrotransports ir ātrs un samērā kluss, it īpaši ziemā.

## **9.3. Drošības kultūras iniciatīvas, projekti un saziņa**

*Nav piemērojamas.*

# **Citas darbības**

*Nav piemērojamas.*

1. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A02016L0798-20201023&qid=1689765863825> [↑](#footnote-ref-1)
2. Guide on Issuing the [yyyy] NSA Annual Report, European Union Agency for railways, 04.04.2019. [↑](#footnote-ref-2)
3. <https://www.vdzti.gov.lv/lv/inspekcijas-drosibas-parskati> [↑](#footnote-ref-3)
4. <https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/AnnualReport/default.aspx> [↑](#footnote-ref-4)
5. [ES Komisijas lēmums Nr.2012/226/ES (2012.gada 23.aprīlis) par dzelzceļa sistēmas kopīgo drošības mērķu kopumu](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02012D0226-20131213); [↑](#footnote-ref-5)
6. <https://www.vdzti.gov.lv/lv/dzelzcela-drosiba-0> [↑](#footnote-ref-6)
7. Drošības pārvaldības sistēma [↑](#footnote-ref-7)
8. <https://www.vdzti.gov.lv/lv/dzelzcela-drosiba-0> [↑](#footnote-ref-8)
9. KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULA (ES) 2018/761 (2018. gada 16. februāris), ar ko izveido kopīgas drošības metodes uzraudzībai, ko valstu drošības iestādes veic pēc vienotā drošības sertifikāta vai drošības atļaujas izdošanas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798, un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 1077/2012;

   KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULA (ES) 2018/762(2018. gada 8. marts),ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798 izveido kopīgas drošības metodes, kas attiecas uz prasībām drošības pārvaldības sistēmām, un atceļ Komisijas Regulas (ES) Nr. 1158/2010 un (ES) Nr. 1169/2010;

   KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2018/763 (2018. gada 9. aprīlis), ar ko nosaka praktisku kārtību vienoto drošības sertifikātu izdošanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798 un atceļ Komisijas Regulu (EK) Nr. 653/2007;

   KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 402/2013 (2013. gada 30. aprīlis) par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai un par Regulas (EK) Nr. 352/2009 atcelšanu;

   Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/779 (2019. gada 16. maijs), 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;

   KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (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. [↑](#footnote-ref-9)
10. Valsts dzelzceļa administrācijas dati: <https://www.vda.gov.lv/lv/publikacijas-un-parskati> [↑](#footnote-ref-10)
11. <https://www.era.europa.eu/domains/registers/rinf_en> [↑](#footnote-ref-11)
12. [Komisijas Īstenošanas Regula (ES) 2019/777 (2019.gada 16.maijs) par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām un par Īstenošanas lēmuma 2014/880/ES atcelšanu.](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:02019R0777-20230928) [↑](#footnote-ref-12)
13. <https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/scert/default.aspx>; [↑](#footnote-ref-13)
14. <https://likumi.lv/ta/id/353531-kartiba-kada-dzelzcela-riteklus-registre-eiropas-riteklu-registra> [↑](#footnote-ref-14)
15. <https://www.era.europa.eu/domains/registers/evr_en> [↑](#footnote-ref-15)
16. [Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2018/1614 (2018. gada 25. oktobris), ar ko nosaka specifikācijas ritekļu reģistriem, kas minēti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 47. pantā, un ar ko groza un atceļ Komisijas Lēmumu 2007/756/EK](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=CELEX:32018D1614) [↑](#footnote-ref-16)
17. <https://www.era.europa.eu/domains/registers/vkm_en> [↑](#footnote-ref-17)
18. <https://www.vdzti.gov.lv/lv/struktura-5> [↑](#footnote-ref-18)
19. - <https://www.vdzti.gov.lv/lv/statistika-0> [↑](#footnote-ref-19)
20. <https://www.vdzti.gov.lv/lv/dzelzcela-drosiba-0> [↑](#footnote-ref-20)
21. <https://likumi.lv/ta/id/339544-noteikumi-par-ritosa-sastava-vienibam-kuras-neregistre-eiropas-riteklu-registra-un-kartibu-kada-valsts-dzelzcela> [↑](#footnote-ref-21)
22. <https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/scert/default.aspx> [↑](#footnote-ref-22)
23. Aktuālā informācija ir pieejama <https://www.vdzti.gov.lv/lv/izsniegtie-drosibas-sertifikati> [↑](#footnote-ref-23)
24. [KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2018/763 (2018. gada 9. aprīlis), ar ko nosaka praktisku kārtību vienoto drošības sertifikātu izdošanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798 un atceļ Komisijas Regulu (EK) Nr. 653/2007](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A02018R0763-20200616) [↑](#footnote-ref-24)
25. Komisijas Īstenošanas regula (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 Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 402/2013 (2013. gada 30. aprīlis) par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai un par Regulas (EK) Nr. 352/2009 atcelšanu [↑](#footnote-ref-25)
26. Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/779 (2019. gada 16. maijs), 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 [↑](#footnote-ref-26)
27. Izņēmums saskaņā ar Dzelzceļa drošības direktīvas 15.pantu [↑](#footnote-ref-27)
28. Izņēmums saskaņā ar Dzelzceļa drošības direktīvas 15.pantu [↑](#footnote-ref-28)
29. [Eiropas Parlamenta un Padomes 2007.gada 23.oktobra Direktīva 2007/59/EK par to vilcienu vadītāju sertifikāciju, kuri vada lokomotīves un vilcienus Kopienas dzelzceļu sistēmā prasībām](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=celex:32007L0059) [↑](#footnote-ref-29)
30. Komisijas 2013.gada 30.aprīļa īstenošanas regula (ES) Nr.402/2013 par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai un par regulas (EK) Nr.352/2009 atcelšanu. [↑](#footnote-ref-30)
31. Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2018/1614 (2018. gada 25. oktobris), ar ko nosaka specifikācijas ritekļu reģistriem, kas minēti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 47. pantā, un ar ko groza un atceļ Komisijas Lēmumu 2007/756/EK [↑](#footnote-ref-31)
32. [ERA Guidance for safety certification and supervision, Coordination between national safety authorities, 2018](https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/Cooperation%20between%20national%20safety%20authorities.pdf?t=1756195141) [↑](#footnote-ref-32)
33. Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Regulas 2016/796/ES par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 881/2004 [↑](#footnote-ref-33)
34. Google Analytics dati [↑](#footnote-ref-34)
35. <https://www.vdzti.gov.lv/lv/dzelzcela-drosiba-0> [↑](#footnote-ref-35)
36. Komisijas deleģētās regulas (ES) 2018/761 (2018. gada 16. februāris), ar ko izveido kopīgas drošības metodes uzraudzībai, ko valstu drošības iestādes veic pēc vienotā drošības sertifikāta vai drošības atļaujas izdošana saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798, un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 1077/2012. [↑](#footnote-ref-36)
37. DPS- drošības pārvaldības sistēma [↑](#footnote-ref-37)
38. NSA- valsts drošības iestāde [↑](#footnote-ref-38)
39. <https://www.vdzti.gov.lv/lv/inspekcijas-drosibas-parskati> [↑](#footnote-ref-39)
40. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2018/762/oj/?locale=LV> [↑](#footnote-ref-40)
41. <https://www.vdzti.gov.lv/lv/drosibas-parskats> [↑](#footnote-ref-41)
42. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A02013R0402-20150803> [↑](#footnote-ref-42)
43. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/1078/oj/?locale=LV> [↑](#footnote-ref-43)
44. <http://www.railbaltica.org/lv/> [↑](#footnote-ref-44)
45. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj> [↑](#footnote-ref-45)