

**LATVIJAS REPUBLIKA**  
**TRANSPORTA NELAIMES GADĪJUMU UN INCIDENTU**  
**IZMEKLĒŠANAS BIROJS**

Brīvības iela 58, Rīga, LV-1011 Reģ. Nr.90002064522 Tālrunis: +371-67288140 Mob. tālr.: +371-26520082 Fakss: +371-67283339  
E-pasts: taiib@taiib.gov.lv www.taiib.gov.lv

---

**REPUBLIC OF LATVIA**  
**TRANSPORT ACCIDENT AND INCIDENT INVESTIGATION BUREAU**  
58 Brivibas Street, Riga, Latvia, LV-1011 Phone: +371-67288140 Mob. ph.: +371-26520082 Fax: +371-67283339  
E-mail: taiib@taiib.gov.lv www.taiib.gov.lv

**DZELZCEĻA AVĀRIJAS**  
**IZMEKLĒŠANAS NOBEIGUMA PĀRSKATS**  
**Nr.1/2010**

**Kravas vilciena sadursme ar dzelzceļa**  
**celtni KDE 2009.gada 16.decembrī**  
**ceļa posmā Indra – valsts robeža**



Izmeklēšana veikta saskaņā ar:

- Eiropas Parlamenta un Padomes 2004.gada 29.aprīļa Direktīvu 2004/49/EK „par drošību Kopienas dzelzceļos, un par Padomes direktīvas 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu un Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju (Dzelzceļa drošības direktīva) grozījumiem”;
- LR Dzelzceļa likumu;
- LR 1998.gada 6.oktobra Ministru kabineta noteikumiem Nr.393 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanas kārtība”.

**Izmeklēšana veikta neatkarīgi no tiesībaizsardzības institūciju veiktās izmeklēšanas, nenosakot personas vainu un atbildību.**

Izmeklēšanu veica Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļas vadītājs Jāzeņs Luksts un vecākais referents Aleksandrs Dmitrijevs.

Adrese:

Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs

Brīvības iela 58

Rīga, LV-1011

Tālr.: 67283093

Fakss: 67283339

Elektroniskā pasta adrese: taiib@taiib.gov.lv

## Saturs

<b>Summary .....</b>	<b>4</b>
<b>Kopsavilkums.....</b>	<b>5</b>
<b>1. Informācija par avāriju .....</b>	<b>6</b>
1.1. Avārijas datums, precīzs laiks un vieta.....	6
1.2. Avārijas un avārijas vietas, glābšanas un avārijas dienestu veikto pasākumu apraksts .....	6
1.3. Lēmums par izmeklēšanas veikšanu, personas, kas veica izmeklēšanu, izmeklēšanas gaita .....	8
1.4. Ar avāriju saistītais pārvadātājs un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, dzelzceļa speciālisti, citas personas un liecinieki .....	8
1.5. Vilcieni un to sastāvs, ritošā sastāva sērija un reģistrācijas numuri.....	9
1.6. Dzelzceļa infrastruktūras un tās aprīkojuma apraksts .....	9
1.7. Avārijas vietā vai tās tuvumā veiktie darbi.....	9
1.8. Glābšanas dienestu, pārvadātāja un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja operatīvās rīcības plāns un ar to saistīto notikumu virkne.....	9
1.9. Personas, kuras gājušas bojā vai guvušas miesas bojājumus .....	10
1.10. Mantiskie zaudējumi .....	10
1.11. Laika apstākļi un ģeogrāfiskās norādes .....	11
<b>2. Dzelzceļa speciālistu un citu liecinieku liecību kopsavilkums.....</b>	<b>12</b>
<b>3. Informācija par drošības pārvaldības sistēmu .....</b>	<b>13</b>
3.1. Uzņēmumu drošības apliecības .....	13
3.2. Prasības personālam un to ievērošana.....	14
3.3. Iekšējo pārbaudu un revīziju programmas un rezultāti .....	15
<b>4. Satiksmes drošību reglamentējošie normatīvie akti .....</b>	<b>15</b>
<b>5. Ritošā sastāva, dzelzceļa infrastruktūras un tās aprīkojuma tehnisko stāvokli un darbību, reģistrējošo ātrummērītāju un citu reģistrējošo ierīču dati .....</b>	<b>15</b>
<b>6. Saskarnes „cilvēks un mašīna” organizēšana .....</b>	<b>16</b>
6.1. Iesaistītajiem dzelzceļa speciālistiem noteiktais darba un atpūtas laiks .....	16
6.2. Medicīniskās pārbaudes .....	16
<b>7. Konstatēto faktu analīze .....</b>	<b>16</b>
<b>8. Informācija par līdzīgiem iepriekš notikušiem gadījumiem.....</b>	<b>17</b>
<b>9. Secinājumi.....</b>	<b>17</b>
9.1. Tiešais avārijas cēlonis.....	17
9.2. Pirmcēloņi .....	17
9.3. Pamatcēloņi.....	17
<b>10. Apraksts par veiktajiem vai paredzētajiem pasākumiem.....</b>	<b>17</b>
<b>11. Drošības ieteikumi .....</b>	<b>18</b>

## Summary

The accident occurred on Wednesday 16 December 2009 at about 12:20 hrs in the railway line Indra – state boarder (kilometre 446 picket 2).

The railway crane was unloading and fitting up stairs on the newly constructed railway road embankment. The parts of railway crane were turned towards railway in the direction of rolling stock on the parallel line. The working place wasn't fenced and signalmen weren't appointed, that is why no one noticed the freight train approaching on the parallel line. Noticing the railway crane, the train driver applied breaking, but it was too late and he couldn't avoid collision.

As the result of collision serious damage was done to diesel-electric locomotive, seven empty tanks, and little damages main road, and newly constructed road in the accident place. The railway crane was totally damaged and isn't repairable. Railcar and rail-platform got little damages.

The elimination of accident consequences was done by infrastructure manager. Environment wasn't polluted, because rail tanks were empty, and the fuel tanks of locomotive and railway crane weren't damaged at all. The train traffic was closed for almost 8 Hrs. There were no fatalities and injured persons in this accident.

**Direct and immediate cause of accident was the lack of delimitation of working area. As a result of this failure there was a collision between the railway crane and the freight train.**

*Underlying causes were the following:*

- RKF „Transceltnieks” Ltd staff hadn't planned the necessity of safety events on the working area before the commencement of work;
- The train driver didn't receive warning information about the railway crane activities on the newly constructed road, and all drivers were used to lasting repair works on that line, all this reduced the driver's attention;
- RKF „Transceltnieks” Ltd foreman didn't inform infrastructure manager authorities about the commencement of working activities on that newly constructed road.

*The root causes were the following:*

- RKF „Transceltnieks” Ltd did not follow requirements stated by Safety Management System regarding to planning safety measures, and staff's performance control;
- The infrastructure manager regulations do not inform about the necessity for station master to announce railway track foreman about third party work commencement on the railway line.

### Recommendations

The investigation process has developed four recommendations addressed to RKF „Transceltnieks” Ltd, valsts a/s “Latvijas dzelzceļs” – infrastructure manager and „LDZ infrastruktūra”Ltd. The recommendations are shown in the chapter 11 in this report they refer to:

- Safety Management System in the RKF „Transceltnieks” Ltd;
- railway repair works application submitting;
- infrastructure manager regulations according exchange information between station master and railway track foreman;
- supervision of subcontractors activities for traffic safety control.

## Kopsavilkums

Avārija notika 2009.gada 16.decembrī plkst. 12:20 ceļa posma Indra – valsts robeža 466. kilometra 2. pieturē.

Dzelzceļa celtnis veica kāpņu laidumu izkraušanas un montāžas darbus uz jaunbūvējamā ceļa. Celtna daļas bija izvirzītas ārpus ritošā sastāva gabarīta blakusceļa virzienā. Darba vieta nebija norobežota un nebija nozīmēti signālisti, tāpēc neviens nepamanīja, ka pa blakus ceļu tuvojas kravas vilciens. Vilces līdzekļa vadītājs, pamano, ka celtnis ir negabarītā, pielietoja pēkšņo bremzēšanu, bet attālums līdz celtnim bija neliels un no sadursmes izvairīties nevarēja.

Sadursmes rezultātā pilnībā sabojāts un nav atjaunojams dzelzceļa celtnis. Bojāta dīzeļlokomotīve un septiņas tukšas cisternas. Nelielus bojājumus guva galvenais ceļš un jaunbūvējamais 1. ceļš avārijas vietā, kā arī drenāža un piesegšanas platforma.

Kaitējums videi netika nodarīts, jo dzelzceļa cisternas bija tukšas, kā arī netika bojātas lokomotīves un celtna degvielas tvertnes.

Avārijā nav bojā gājušu vai cietušu personu.

Avārijas seku likvidēšanu veica valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” – infrastruktūras pārvaldītāja, palīdzības vilciens. Vilcienu kustība bija pārtraukta gandrīz astoņas stundas.

**Tiešais avārijas cēlonis bija tas, ka SIA RKF „Transceltnieks” nenorobežoja darba vietu un nenorīkoja signālistus, kā rezultātā notika dzelzceļa celtna un kravas vilciena sadursme.**

*Izmeklēšanas gaitā tika atklāti šādi avārijas pirmcēloņi:*

- SIA RKF „Transceltnieks” darbinieki, sagatavojot un iesniedzot veicamo darbu pieteikumu, nebija ieplānojuši nepieciešamos drošības pasākumus darbu veikšanas vietā;
- Vilcienu vilces līdzekļu vadītājiem (mašīnistiem) netika izsniegti brīdinājumi par dzelzceļa celtna darbu dzelzceļa posmā uz jaunbūvējamā ceļa un vilcienu vilces līdzekļu vadītāji (mašīnisti) bija pieraduši, ka šajā ceļa posmā jau ilgstoši notiek remontdarbi, kas samazināja vilciena vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) modrību;
- SIA RKF „Transceltnieks” darbu vadītājs neinformēja infrastruktūras pārvaldītāja ceļa meistaru par darbu uzsākšanu dzelzceļa posmā.

*Izmeklēšanas gaitā tika atklāti šādi avārijas pamatcēloņi:*

- SIA RKF „Transceltnieks” esošā satiksmes drošības iekšējā uzraudzības sistēmā noteiktās prasības par drošības prasību plānošanu, ievērošanu, regulāru darbinieku darba plānošanas un izpildes uzraudzību netiek ievērotas;
- Normatīvajos dokumentos nav paredzēts, ka infrastruktūras pārvaldītāja stacijas dežurants ir jāinformē infrastruktūras pārvaldītāja ceļa meistars par trešās personas darbu uzsākšanu dzelzceļa posmā.

*Drošības ieteikumi*

Izmeklēšanas gaitā ir izstrādāti četri drošības ieteikumi, kas adresēti SIA RKF „Transceltnieks”, valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” un SIA „LDZ infrastruktūra”. Drošības ieteikumi ir norādīti šī pārskata 11. nodaļā un tie attiecas uz:

- SIA RKF „Transceltnieks” satiksmes drošības iekšējās uzraudzības sistēmu;
- Valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” dzelzceļa remonta darbu pieteikumu iesniegšanas kārtību;

- Infrastruktūras pārvaldītāja iekšējiem normatīvajiem dokumentiem, kas regulē informācijas apmaiņu starp infrastruktūras pārvaldītāja stacijas dežurantu un infrastruktūras pārvaldītāja ceļu meistaru;
- Infrastruktūras pārvaldītāja un galvenā būvuzņēmēja kontroli par apakšuzņēmēju vilcienu kustības drošības ievērošanu darbu vietā;

## **1. Informācija par avāriju**

### ***1.1. Avārijas datums, precīzs laiks un vieta***

Avārija notika 2009.gada 16.decembrī plkst. 12:20 ceļa posma Indra – valsts robeža 466. kilometra 2. piketā.

### ***1.2. Avārijas un avārijas vietas, glābšanas un avārijas dienestu veikto pasākumu apraksts***

Plkst. 11:32 SIA RKF „Transceltnieks” saimniecības vilciens Nr. 5902/5901 tika nosūtīts no Indras stacijas posmā uz jaunbūvējamo 1. ceļu. Pēc ierašanās jaunbūvējamā ceļa 466. kilometra 2. piketā SIA RKF „Transceltnieks” darbinieki uzsāka kāpņu laidumu izkraušanas un montāžas darbus, izmantojot dzelzceļa celtni.

Pēc kravas vilciena ātrummērītāja lentes atšifrējuma redzams, ka apmēram plkst. 12:20 pa esošo sliežu ceļu celtņa darba vietai tuvojās kravas vilciens Nr. 2824. Vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists), tuvojoties darbu vietai, apmēram 5 - 7 metrus pirms celtņa pielietoja pēkšņo bremzēšanu, bet no sadursmes izvairīties nevarēja. Kravas vilciens sadūrās ar dzelzceļa celtni KDE-163 Nr.4617, kura daļas bija izvirzītas ārpus ritošā sastāva gabarīta blakus ceļa virzienā. Vilcienu sadursmes shēma norādīta 1. attēlā (a) stāvoklis pirms sadursmes un b) stāvoklis pēc sadursmes).

Sadursmes rezultātā bojāta Baltkrievijas dzelzceļa dīzeļlokomotīve 2TE10UK Nr.082, septiņi Krievijas dzelzceļa kompānijai „Pervaja gruzavaja kompanija” (*Первая Грузовая Компания*) piederoši kravas vagoni (tukšas cisternas - Nr.50290980, Nr.57676892, Nr.50462696, Nr.57788994, Nr.51883346, Nr.50652890, Nr.57679714). Vagons Nr.50290980, nobrauca no sliedēm ar diviem riteņpāriem, bet vagoni Nr.57676892, Nr.50462696 nobrauca no sliedēm un apgāzās. Sadursmes vietā bojāts esošais galvenais ceļš un jaunbūvējamais 1. ceļš posmā Indra – valsts robeža. Pilnībā sabojāts un nav atjaunojams SIA RKF „Transceltnieks” dzelzceļa celtnis KDE-163 Nr.4617, bet drezīna DGKu Nr.4092 un piesegšanas platforma Nr.54582978 tika bojātas.

Kaitējums videi netika nodarīts, jo dzelzceļa cisternas bija tukšas, kā arī netika bojātas lokomotīves un celtņa degvielas tvertnes.

Avārijā nav bojā gājušu vai cietušu personu.

Avārijas seku likvidēšanu veica valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” – infrastruktūras pārvaldītāja, palīdzības vilciens. Tā dislokācijas vieta atrodas 76 kilometru attālumā no avārijas vietas, tāpēc avārijas seku likvidēšana tika uzsāka tikai plkst. 15:30 un pabeigta plkst. 18:30. Vilcienu kustība tika atjaunota plkst. 20:28. Vilcienu kustība bija pārtraukta astoņas stundas un astoņas minūtes.



### ***1.3. Lēmums par izmeklēšanas veikšanu, personas, kas veica izmeklēšanu, izmeklēšanas gaita***

Izmeklēšana veikta, pamatojoties uz Latvijas Republikas Dzelzceļa likuma 33.<sup>1</sup> pantu. Saskaņā ar 1998. gada 6. oktobra LR Ministru kabineta noteikumu Nr. 393 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanas kārtība” 6.2. apakšpunktu, šis dzelzceļa satiksmes negadījums tiek kvalificēts kā „Avārija”. Tādēļ, saskaņā ar šo noteikumu 11. punktu, izmeklēšanu veica Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļa.

Izmeklēšana veikta neatkarīgi no tiesībaizsardzības institūciju veiktās izmeklēšanas, nenosakot personas vainu un atbildību.

### ***1.4. Ar avāriju saistītais pārvadātājs un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, dzelzceļa speciālisti, citas personas un liecinieki***

SIA „LDZ Cargo” – pārvadātājs (pamatojoties uz līgumu, kas tiek slēgts starp robežvalsts pārvadātāju un publiskās lietošanas dzelzceļa pārvadātāju, pārvadājumus veica Baltkrievijas dzelzceļš).

Valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” - dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs.

SIA „LDZ infrastruktūra” – ģenerāluzņēmējs, kuram bija noslēgts līgums ar valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” „Par iecirkņa Indra – valsts robeža inženiertehniskās būves 2. etapu”.

SIA RKF „Transceltnieks” - infrastruktūras tehniskā aprīkojuma būvniecības, remonta un tehniskās apkopes komercuzņēmums. SIA RKF „Transceltnieks” bija noslēgts Uzņēmuma līgums ar SIA „LDZ infrastruktūra” „Par dzelzceļa iecirkņa stacija Indra – valsts robeža remonta darbiem”.

SIA RKF „Transceltnieks” ceļa meistara vecums avārijas dienā bija 34 gadi. Dzelzceļa sistēmā strādā no 1995. gada 23. janvāra. Dotajā uzņēmumā par ceļa meistaru strādā no 2003. gada 7. aprīļa. Dzelzceļa speciālista zināšanu pārbaudi bija nokārtojis 2009. gada 18. maijā. Papildus 2007. gada 21. maijā pabeidzis vilcienu sastādītāju un galveno konduktoru kursu.

SIA RKF „Transceltnieks” dzelzceļa celtņa mašīnista vecums avārijas dienā bija 45 gadi. Dzelzceļa sistēmā strādā 20 gadus. Dotajā uzņēmumā par dzelzceļa celtņa mašīnistu strādā no 1992. gada 8. novembra. Dzelzceļa speciālista zināšanu pārbaudi bija nokārtojis 2007. gada 24. septembrī.

Valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” Daugavpils ekspluatācijas iecirkņa līnijas dzelzceļa stacijas rezerves dežuranta vecums avārijas dienā bija 31 gads. Dzelzceļa sistēmā strādā no 2007. gada 14. aprīļa. Dotajā uzņēmumā par stacijas rezerves dežurantu strādā no 2007. gada 1. novembra. Dzelzceļa speciālista zināšanu pārbaudi bija nokārtojis 2007. gada 22. maijā.

Baltkrievijas dzelzceļa Polockas depo vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) vecums avārijas dienā bija 30 gadi. Dzelzceļa sistēmā strādā no 2000. gada. Dotajā uzņēmumā par mašīnistu strādā no 2008. gada 29. aprīļa. Dzelzceļa speciālista zināšanu pārbaudi bija nokārtojis 2008. gadā.

Baltkrievijas dzelzceļa Polockas depo vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīga vecums avārijas dienā bija 30 gadi. Dzelzceļa sistēmā strādā no 1999. gada. Dotajā uzņēmumā par mašīnista palīgu strādā no 2000. gada 26. jūnija. Dzelzceļa speciālista zināšanu pārbaudi bija nokārtojis 2008. gadā.



### ***1.5. Vilcieni un to sastāvs, ritošā sastāva sērija un reģistrācijas numuri***

Avārijā bija iesaistīti šādi vilcieni:

- Kravas vilciens Nr. 2824, kura sastāvā bija:
  - Baltkrievijas dzelzceļa dīzeļlokomotīve 2TE10UK Nr.082;
  - Krievijas dzelzceļa kompānijai „Pervaja gruzavaja kompanija” (*Первая Грузовая Компания*) piederoši 66 kravas vagoni - tukšas cisternas (no tiem bojāti šādi vagoni: Nr.50290980, Nr.57676892, Nr.50462696, Nr.57788994, Nr.51883346, Nr.50652890, Nr.57679714).
- Saimniecības vilciens Nr. 5902/5901, kura sastāvā bija:
  - drezīna DGKu Nr.4092;
  - SIA RKF „Transceltnieks” dzelzceļa celtnis KDE-163 Nr.4617;
  - piesegšanas platforma Nr.54582978.

### ***1.6. Dzelzceļa infrastruktūras un tās aprīkojuma apraksts***

Dzelzceļa posms Indra - valsts robeža ir vienceļa posms ar divvirzienu automātisko bloķēšanu un garāmejas luksoforiem. Tam blakus ir uzbūvēts otrs sliežu ceļš (jaunbūvējamais 1. ceļš), kas avārijas dienā nebija nodots ekspluatācijā un līdz ar to pa to bija atļauta tikai saimniecisko vilcienu kustība būvniecības veikšanai. Jaunbūvējamā sliežu ceļa kopgarums ir 6,365 kilometri, no Indras stacijas pārmijas Nr. 3 krusteņa gala līdz valsts robežai. Avārijas vietā ir labi pārrēdzams un taisns ceļa posms. Vilcienu kustību iecirknī vada un kontrolē vilcienu dispečers.

### ***1.7. Avārijas vietā vai tās tuvumā veiktie darbi***

Avārijas vietā tika veikta kāpņu laidumu izkraušana un montāža ar dzelzceļa celtni KDE-163. Darba vieta netika norobežota ar apstāšanās signāliem un nebija nozīmēti signālisti.

### ***1.8. Glābšanas dienestu, pārvadātāja un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja operatīvās rīcības plāns un ar to saistīto notikumu virkne***

Infrastruktūras pārvaldītāja palīdzības vilciena dislokācijas vieta atrodas 76 kilometru attālumā no avārijas vietas. Infrastruktūras pārvaldītājs negadījuma sekas likvidēšanu uzsāka plkst. 15:30 un pabeidza plkst. 18:30. Vilcienu kustība tika atjaunota plkst. 20:28. Vilcienu kustība bija pārtraukta astoņas stundas un astoņas minūtes.

Avārijas sekas likvidēšanā bija iesaistīti 18 palīdzības vilciena darbinieki, kā arī celtnis EDK-1000/4, vilcējs GTU un gāzes griešanas aparāts. Palīdzības vilciena darbinieki veica šādus darbus:

- ar gāzes griešanas aparātu divās daļās pārgriezta avarējušā celtna izlīci, vilcējstienus un citas metāla detaļas, lai varētu tās novākt no sliežu ceļa, un bojātām cisternām nogrieza divas autosakabes un vilcējstieni;
- ar celtni EDK – 1000/4 no sliežu ceļa novāca avarējušo celtni (54t), tā ratiņus, dīzeļģeneratora iekārtu un citas atlūzas; no sliežu ceļa novāca četrus bojāto vagonu ratiņus un uzlika uz slīdēm vienu cisternu, kas bija nobraukusi no slīdēm ar vieniem ratiņiem;
- ar vilcēju GTU no sliežu ceļa novilkā divas cisternas.

Avārijas sekas likvidēšanā tika iesaistīts infrastruktūras pārvaldītāja avārijas dienests. Citus glābšanas dienestus avārijas sekas likvidēšanā iesaistīt nebija nepieciešams.

Dzelzceļa celtņa KDE-163 atlūzas savāca un aizveda projām tā īpašnieks – SIA RKF „Transceltnieks”.

Divu cisternu novākšanai, kas palika avārijā vietā, 2009. gada 18. decembrī tika paredzēts tehnoloģiskais pārtraukums „logs”<sup>1</sup> no plkst. 10:00 līdz 15:00. Darbu veikšanai tika norīkots palīdzības vilciens un sagatavoti četri vagonu ratiņi. Infrastruktūras pārvaldītāja palīdzības vilciena darbinieki 15 cilvēku sastāvā un Daugavpils vagonu tehniskās apkopes punkta darbinieki trīs cilvēku sastāvā veica šādus darbus:

- ar celtņi EDK-1000/4 no pusvagona tika izkrauti četri vagonu ratiņi;
- paceltas divas cisternas un uzliktas uz ratiņiem;
- bojātie vagonu ratiņi un atlūzas iekrautas pusvagonā;
- uz ratiņiem uzceltās cisternas un pusvagonā iekrautie bojātie ratiņi ar atlūzām nogādāti valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” Daugavpils vagonu tehniskās apkopes punkta teritorijā.

### 1.9. Personas, kuras gājušas bojā vai guvušas miesas bojājumus

Avārijā nav bojā gājušu vai cietušu personu.

### 1.10. Mantiskie zaudējumi

Sadursmes rezultātā bojāta Baltkrievijas dzelzceļa dīzeļlokomotīve 2TE10UK Nr.082, septiņi Krievijas dzelzceļa kompānijai „Pervaja gruzavaja kompanija” (*Первая Грузовая Компания*) piederoši kravas vagoni (tukšas cisternas - Nr.50290980, Nr.57676892, Nr.50462696, Nr.57788994, Nr.51883346, Nr.50652890, Nr.57679714). Būtiskākie vilcienā Nr.2824 atrodošā ritošā sastāva bojājumi norādīti 1. tabulā.

1. tabula

Dīzeļlokomotīve 2TE10UK Nr.082	Izsists 150 mm x 60 mm caurums priekšējā stikla līmenī kreisajā gala statnī no vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīga puses. Deformēts priekšējā buferu luktura korpuss, kas nav atjaunojams. Salauzti divu galveno rezervuāru stiprinājumi. Deformēta virsbūves rāmja gareniskā nesošā U veida sija, kas nav atjaunojama. Visa lokomotīves garumā kreisajā pusē plēsts bojājums apšuvē. Norautas un deformētas virsbūves vertikālās stingruma ribas, kas ieliekas dīzeļdzinēja telpas virzienā, zaudējot vertikālumu un deformējot virsbūvi. Norauti ieejas durvju rokturi.
Vagons Nr.50290980	Katla ieliekums aptuveni 1300 mm x 70 mm lielumā. Saliekts katla nekustīgais balsts, pulkas sija, autoregulators, konsole, izkabināšanas svira, cisternas kāpnes, katla fasonu ķepas un automātiskās sakabes galviņa. Norautas sastādītāja kāpnes. Vieniem ratiņiem nepieciešams kapitālais remonts, otriem ratiņiem – riteņpāru nomaiņa.
Vagons Nr.57676892	Nepieciešama abu riteņpāru nomaiņa. Saliekts gaisdaļa balstenis, bremžu maģistrāle, automātiskā sakabe

<sup>1</sup> Tehnoloģiskais pārtraukums (logs) ir laiks, kurā pārtrauc vilcienu kustību posmā, izņemot saimniecības vilcienu, atsevišķos posma vai stacijas ceļos, lai veiktu plānotus dzelzceļa infrastruktūras būvniecības, remonta un uzturēšanas darbus.

	un pulkas sija. No abām pusēm norautas cisternas kāpnes. Bojāta vilces apskava.
Vagons Nr.50462696	Nepieciešama abu ratiņu un visu riteņpāru nomainīšana. Saliektas konsoles, pulkas sijas un cisternas kāpnes. Norauts noliekšanas aparāts un bremžu iekārta. Katla augšdaļā norauts laukumiņš, rokturi un kāpnes.
Vagons Nr.57788994	Norautas divas katla jostas, cisternas un sastādītāja kāpnes. Norautas un saliektas jostu stiprinājumu tumbas. Saliekti divi katla nekustīgie balsti.
Vagons Nr.51883346	Saliekta jostas stiprinājuma tumba, josta, cisternas kāpnes un pulkas sija.
Vagons Nr.50652890	Saliekts katla nekustīgais balsts, jostu stiprinājumu divas tumbas, cisternas kāpnes un sastādītāja rokturis. Katla ieliekums 2000 mm x 500 mm, 30 mm dziļumā.
Vagons Nr.57679714	Saliekti pārejas tiltiņa rokturi un cisternas kāpnes. Norautas un saliektas četras katla stiprinājuma jostas.

Avārijas vietā bojāts esošais galvenais ceļš un jaunbūvējamais 1. ceļš posmā Indra – valsts robeža. Bojāta SIA RKF „Transceltnieks” drezīna DGKu Nr.4092 un piesegšanas platforma Nr.54582978, bet dzelzceļa celtnis KDE-163 Nr.4617 ir svītrojams no inventāra parka.

### 1.11. Laika apstākļi un ģeogrāfiskās norādes

Avārija notika gaišā diennakts laikā. Gaisa temperatūra bija mīnus 15 grādi pēc Celsija skalas. Pēc Daugavpils novērojumu stacijas datiem avārijas dienā plkst. 11:00 metroloģiskā redzamība bija 15 kilometri. Pēc novērojumu staciju, kuras atrodas Daugavpilī, Krāslavā un Piedrujā, operatīvajiem datiem avārijas dienā periodā no plkst. 10:00 līdz 14:00 atmosfēras parādības (sniegs, dūmaka, migla u.c.) netika novērotas. Avārija notika Krāslavas novada Indras pagastā netālu no valsts robežas ar Baltkrieviju. Avārijas vieta kartē norādīta 2. attēlā.



2. att. Avārijas vietā kartē

## 2. Dzelzceļa speciālistu un citu liecinieku liecību kopsavilkums

2009. gada 9. decembrī valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” Daugavpils ceļu distance no SIA RKF „Transceltnieks” saņēma pieteikumu par tehnoloģiskā „loga” iedalīšanu no 2009.gada 12.decembra līdz 18. decembrim papildus darbu veikšanai un materiālu izkraušanai uz I galvenā ceļa Indras stacijā un jaunbūvējamā 1. ceļa posmā Indra – valsts robeža no 461. kilometra 3. piketa līdz 467. kilometra 1. piketam, izmantojot drezīnu DGKu un celtni KDE.

Pieteikumā bija rakstīts, ka sagatavošanas un materiālu izkraušanas darbi tiks veikti atbilstoši ritošā sastāva gabarītiem.

2009. gada 11. decembrī tika izdota valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” Daugavpils ekspluatācijas iecirkņa vadītāja vietnieka parakstīta telegramma<sup>2</sup> Nr. 360 par ceļu darbu veikšanu uz I galvenā ceļa Indras stacijā un jaunbūvējamā 1. ceļa posmā Indra – valsts robeža (no 461. kilometra 3. piketam līdz 464. kilometram).

Pamatojoties uz doto telegrammu, 2009. gada 16. decembrī tika piešķirts „logs”, lai veiktu remontdarbus uz Indras stacijas I galvenā ceļa un jaunbūvējamā 1. ceļa posmā Indra – valsts robeža. Minētos darbus veica SIA RKF „Transceltnieks”, saskaņā ar Uzņēmuma līgumu.

2009. gada 16. decembrī plkst. 8:40 SIA RKF „Transceltnieks” saimniecības vilciens Nr. 5902/5901 (dzelzceļa celtnis KDE-163 Nr. 4617, drezīna DGKu Nr. 4092 un piesegšanas platforma Nr. 54582978) no Skaistas stacijas tika pieņemts Indras stacijā uz I galvenā ceļa. Ar saimniecības vilcienu atbrauca SIA RKF „Transceltnieks” darbu vadītājs, kurš devās pie Indras stacijas dežuranta, lai informētu viņu par plānotajiem darbiem.

Pēc mutiska pieteikuma saņemšanas no SIA RKF „Transceltnieks” darbu vadītāja valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” Daugavpils ceļu distances 7. līnijas iecirkņa sliežu ceļa meistars plkst. 9:00 izdarīja ierakstu žurnālā „Ceļu, pārmiju pārvedu, SCB iekārtu un kontakttīklu apskates žurnāls” par Indras stacijas I galvenā sliežu ceļa slēgšanu un norobežošanu darbu veikšanas laikā. Tomēr SIA RKF „Transceltnieks” darbu vadītājs neinformēja sliežu ceļa meistaru par plānotajiem darbiem un par precīzu laiku, kurā SIA RKF „Transceltnieks” uzsāks konkrētus darbus jaunbūvējamā 1. ceļā posmā Indra – valsts robeža, kā arī sliežu ceļa meistars pats nepainterēsējās un nesevoja, ko dara SIA RKF „Transceltnieks” darbinieki.

Plkst. 11:03 SIA RKF „Transceltnieks” darbu vadītājs pabeidza darbu uz Indras stacijas I galvenā ceļa, bet sliežu ceļa meistaru par to neinformēja. Manevru kārtībā pārvietojot saimniecības vilcienu no I galvenā ceļa uz 7. pieņemšanas un nosūtīšanas ceļu, SIA RKF „Transceltnieks” darbu vadītājs deva mutisku pieteikumu Indras stacijas dežurantam izbraukt ar drezīnu DGKu un celtni KDE uz jaunbūvējamo 1. ceļu posmā Indra – valsts robeža līdz 466.kilometram.

Indras stacijas dežurants, nepieprasīja rakstisku pieteikumu no SIA RKF „Transceltnieks” darbu vadītāja, bet deva drezīnas DGKu vadītajam reģistrētu rīkojumu, kurš tika reģistrēts žurnālā „Vilcienu kustības žurnāls”, izbraukt no Indras stacijas 7. ceļa uz jaunbūvējamo 1. ceļu garām izejas luksoforam ar aizliedzošo signālu līdz posma Indra – valsts robeža 464. kilometram ceļa darbu veikšanai ar atgriešanos Indras stacijā. Saimniecības vilciens Nr.5902/5901 tika nosūtīts no Indras stacijas plkst. 11:32.

---

<sup>2</sup> Tehnoloģiskā pārtraukuma (loga) nozīmēšanai ir nepieciešama Ministru kabineta 2006.gada 26.septembra noteikumu Nr.787 „Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi attiecībā uz vilcienu kustību un manevru darbu” paredzētā un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja darba kārtības noteikumos paredzētā darbu veikšanas atļauja (telegramma).

Plkst. 11:53 notika telefona saruna starp SIA RKF „Transceltnieks” darbu vadītāju un Indras stacijas dežurantu. Sarunā darbu vadītājs pa mobilo tālruni informēja stacijas dežurantu par saimniecības vilciena ierašanos darbu veikšanas vietā, bet stacijas dežurants informēja darbu vadītāju, ka pēc vilciena Nr.2825 no Bigosovas pienākšanas Indras stacijā būs aptuveni 20 minūtes laika līdz vilciena Nr.2824 nosūtīšanai no Indras stacijas uz Bigosovu.

Zinot, ka pa posma Indra – valsts robeža galveno ceļu paredzēta vilcienu kustība un ka darbu laikā tiks pieļauta celtna KDE-163 daļu izvīrzišanās ārpus ritošā sastāva gabarītiem attiecībā pret galveno ceļu, SIA RKF „Transceltnieks” darbu vadītājs uzsāka darbu.

Plkst. 12:16 no Indras stacijas tika nosūtīts vilciens Nr.2824 ar 2TE10UK sērijas lokomotīvi Nr.082 Polockas lokomotīvu depo lokomotīvu brigādes vadībā. Vilciena sastāvā bija 66 tukšas cisternas.

Posmā Indra – valsts robeža vilciena Nr.2824 lokomotīves brigāde ieraudzīja, ka uz jaubūvējamā ceļa stāv dzelzceļa celtnis. Tam blakus nebija ne signālisti, ne citi darbinieki, kā arī vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) nebija izsniegts brīdinājums par darbu veikšanu uz jaunbūvējamā ceļa. Izjautājot lokomotīves brigādi, viņi paskaidroja, ka, tuvojoties celtnim, viņi padeva skaņas signālu, bet tas pēkšņi pagriezās. Vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) uzreiz pielietoja pēkšņo bremzēšanu, braucot ar ātrumu 38 kilometri stundā. Tomēr izvairīties no sadursmes neizdevās maza attālumā dēļ (skat. 1. att. shēmu b)). Vilciena Nr.2824 bremzēšanas ceļš bija 150 metri.

SIA RKF „Transceltnieks” dzelzceļa celtna KDE-163 mašīnists liecināja, ka aptuveni pēc 3-5 minūtēm pēc komandas saņemšanas pacelt kāpņu laidumu un novirzīt to uz sāniem notika spēcīgs trieciens. No Indras stacijas braucošo vilcienu viņš nevārēja redzēt, jo celtnis atradās pagriezts ar aizmugurēju grozāmo daļu uz Indras stacijas pusi. Vilciena lokomotīves skaņas signālus viņš nav dzirdējis, kā arī darbu vadītājs nedeļa komandu pārtraukt darbu.

Jāatzīmē, ka SIA RKF „Transceltnieks” darbu vadītāja liecības atšķiras no lokomotīves brigādes liecībām. Pēc darbu vadītāja liecībām lokomotīves brigāde nedeļa skaņas signālu un celtnis pagrieztā stāvoklī atradies apmēram trīs minūtes pirms sadursmes, bet nevis pēkšņi pagriezies, tuvojoties vilcienam. Bez tam, SIA RKF „Transceltnieks” darbu vadītājs liecināja, ka viņš nebija norīkojis signālistus, kuru pienākums būtu norobežot darba vietu un brīdināt par vilcienu tuvošanos.

### **3. Informācija par drošības pārvaldības sistēmu**

#### **3.1. Uzņēmumu drošības apliecības**

SIA RKF „Transceltnieks” 2008. gada 28. aprīlī ir izsniegta Drošības apliecība Nr. LV-25. Drošības apliecībā ir norādīts, ka komercsabiedrība spēj nodrošināt dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu, infrastruktūras tehniskā aprīkojuma būvniecību, remontu un tehnisko apkopi, saskaņā ar drošības prasībām. Minētā drošības apliecība ir derīga līdz 2013. gada 27. aprīlim.

SIA „LDZ infrastruktūra” 2009.gada 18.novembrī ir izsniegta Drošības apliecība Nr. LV-16/1, kura ir derīga līdz 2014. gada 17. novembrim. SIA „LDZ infrastruktūra”, pamatojoties uz ar valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” 2009. gada 27. februārī noslēgto Uzņēmuma līgumu Nr.DFGG-55/3634/02-47/20 „Par iecirkņa stacija Indra – valsts robeža remontdarbiem”, veica sliežu ceļa posma Indra - valsts robeža inženiertehnisko būvdarbu 2. etapu.

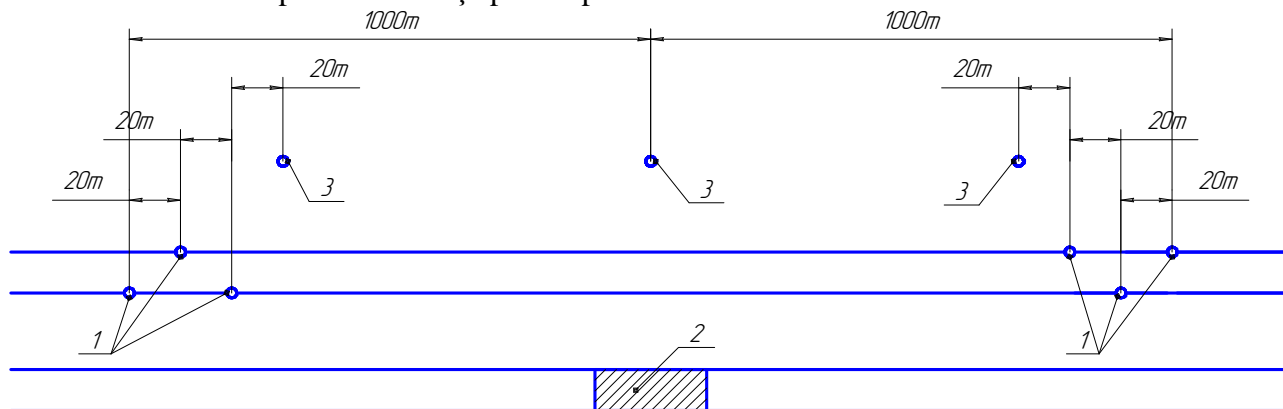
Minētā līguma izpildei 2009. gada 24. februārī starp SIA „LDZ infrastruktūra” un SIA RKF „Transceltnieks” bija noslēgts Uzņēmuma līgums Nr.02 – 48/29 „Par dzelzceļa iecirkņa stacija Indra – Valsts robeža remonta darbiem”.

### 3.2. Prasības personālam un to ievērošana

Strādājot dzelzceļa posmā personālam galvenokārt jāievēro Ministru kabineta 1999. gada 27. aprīļa noteikumi Nr. 148 „Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi”, konkrēti šo noteikumu 206., 207. un 212. punkts, kuru prasības ir šādas: „Katrs šķērslis kustībai (vieta, kur jāapstājas) posmā un stacijā, kā arī darbu izpildes vieta, kas ir bīstama kustībai (jāapstājas vai jāsamazina ātrums), jānorobežo ar signāliem no abām pusēm neatkarīgi no tā, vai vilciens (manevru sastāvs) ir gaidāms vai nav. Aizliegts sākt darbu, kamēr šķērslis vai darbu izpildes vieta, kas ir bīstama kustībai, nav norobežota ar signāliem, kā arī noņemt signālus, kas norobežo šķērsli vai darbu izpildes vietu, kamēr nav likvidēts šķērslis, nav pilnīgi pabeigts darbs, nav pārbaudīts ceļa un kontakttīkla stāvoklis un nav nodrošināts būvju tuvinājuma gabarīts. Aizliegts uzsākt darbus, ja darbu vadītājs nav saņēmis vilcienu dispečera rīkojumu (rakstisks paziņojums, telefonogramma vai telegramma) par posma (posma ceļa) slēgšanu un ja darba vieta nav norobežota ar attiecīgajiem signāliem” un Ministru kabineta 2006. gada 26. septembra noteikumu Nr.790 „Noteikumi par dzelzceļa signalizācijas sistēmām” 11.2 nodaļa „Šķēršļa un ceļa darba vietas norobežošana posmā”.

Tāpat jāievēro Ministru kabineta 2006. gada 26. septembra noteikumi Nr.787 „Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi attiecībā uz vilcienu kustību un manevru darbu”, konkrēti šo noteikumu 263., 289., 490. punkts, kuru prasības ir šādas: „Aizliegts uzsākt darbus, ja darbu vadītājs nav saņēmis vilcienu dispečera rīkojumu slēgt kustību posmā (posma ceļā) un ja darba vieta nav norobežota ar attiecīgajiem signāliem. Ja ceļa mašīnas strādā uz viena no divceļu posma ceļiem, blakusceļu norobežo ar signāliem atbilstoši dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja instrukcijai par vilcienu kustības drošību, veicot ceļa darbus. Vilcieniem, kas brauc pa blakusceļu, izsniedz brīdinājumus pēc darbu vadītāja pieteikuma. Darba vadītājs nedrīkst sākt darbus, kamēr nav saņēmis apstiprinājumu par to, ka brīdinājuma pieprasījums pieņemts izpildei”.

Papildus minētajiem Ministru kabineta noteikumiem jāievēro valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” 1996. gada 10. oktobra instrukcijas C-002 „Instrukcija par vilcienu kustības drošības nodrošināšanu, veicot ceļa darbus” 2.27. un 2.28. apakšpunkts, kuru prasības ir šādas: „Ja uz divceļu dzelzceļa līnijas mašīnas veic darbu, saistītus ar mašīnu daļu izvirkzīšanu ārpus ritekļu gabarīta blakusceļa virzienā, vai no pusvagoniem caur lūkām tiek izkrauts balasts, tad blakus ceļš darba iecirknī no abām pusēm jānorobežo ar apstāšanās signāliem. Visiem vilcieniem, kas kursē pa blakus ceļu, tiek izdoti brīdinājumi. Pie ceļa mašīnas, kuras daļas strādājot izvirkzās ārpus ritekļu gabarīta blakusceļa virzienā, jāatrodas signālisti ar sarkanu signālu. Blakusceļa norobežošanu ar apstāšanās signāliem veic speciāli nozīmēti signālisti, kuri 1000 metru attālumā no ceļa mašīnas vai saimnieciskā vilciena izvieto trīs petardes un, atējot 20 metrus no petardēm uz darba vietas pusi, rāda sarkano signālu vilciena iespējamās tuvošanās virzienā.....”. Darba vietas ierobežošanas piemērs divceļu posmā parādīts 3. attēlā.



3. att. Darba vietas ierobežošana

1. – petardes; 2. – darba vieta; 3. – signālists ar rokas sarkano signālu.

Avārijas dienā SIA RKF „Transceltnieks” darbinieki nebija nodrošinājuši augstāk minēto normatīvo aktu prasību ievērošanu. Tas liecina, ka SIA RKF „Transceltnieks” nebija pienācīgi veicis satiksmes drošības iekšējā uzraudzības sistēmas ievērošanu un kontroli, lai nodrošinātu komercsabiedrības darbību dzelzceļa nozarē saskaņā ar drošības prasībām. **(Ieteikums Nr. 2010-1).**

### ***3.3. Iekšējo pārbaužu un revīziju programmas un rezultāti***

Izmeklēšanas gaitā netika atklāts tas, ka SIA RKF „Transceltnieks” veiktu iekšējās revīzijas, lai pārbaudītu un pārliecinātos, ka satiksmes drošības iekšējā uzraudzības sistēma ir efektīva un attiecīgās drošības prasības tiek ievērotas.

Līgumos gan starp valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” un SIA „LDZ infrastruktūra”, gan starp SIA „LDZ infrastruktūra” un SIA RKF „Transceltnieks” nav norādīts, kam ir jākontrolē vilcienu kustības drošības ievērošana. Mīnētajos līgumos ir paredzēts, ka darbu izpildītāja pienākums ir uzņemties atbildību par darba drošības, darba aizsardzības, darba kārtības, sanitāro normu, drošības tehnikas, ugunsdrošības, apkārtējās vides aizsardzības instrukciju ievērošanu, kā arī citu normatīvo aktu prasības, kas regulē darbu veikšanu. **(Ieteikums Nr. 2010-4).**

## **4. Satiksmes drošību reglamentējošie normatīvie akti**

Dzelzceļa satiksmes drošību reglamentē:

Ministru kabineta 1999.gada 27.aprīļa noteikumi Nr.148 „Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi”;

Ministru kabineta 2006.gada 26.septembra noteikumi Nr.787 „Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi attiecībā uz vilcienu kustību un manevru darbu”;

Ministru kabineta 2006.gada 26.septembra noteikumi Nr.790 „Noteikumi par dzelzceļa signalizācijas sistēmām”.

Valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” 1996. gada 10. oktobra instrukcija C-002 „Instrukcija par vilcienu kustības drošības nodrošināšanu, veicot ceļa darbus”.

## **5. Ritošā sastāva, dzelzceļa infrastruktūras un tās aprīkojuma tehnisko stāvokli un darbību, reģistrējošo ātrummērītāju un citu reģistrējošo ierīču dati**

### ***Vilciena lokomotīves ātrummērītāja dati***

(Baltkrievijas dzelzceļa dīzeļlokomotīve 2TE10UK Nr.082)

Vilciens Nr.2824, vilciena svars 1762 tonnas, 284 asis. Vilciens nosūtīts no Daugavpils stacijas valsts robežas virzienā plkst. 9:23. Posma Daugavpils – Krauja 399. kilometrā veica bremžu pārbaudi, samazinot ātrumu no 38 līdz 8 kilometriem stundā. Pienāca Kraujas stacijā plkst. 9:37 un tika nosūtīts tālāk plkst. 9:41. Naujienas stacijā pienāca plkst. 9:57, tālāk nosūtīts plkst. 10:07. Posma Naujiņa – Izvalda 411. kilometrā veica bremžu pārbaudi, samazinot ātrumu no 54 līdz 7 kilometriem stundā. Pienāca Silavas stacijā plkst. 10:27, tālāk nosūtīts 11:10. Pienāca Indras stacijā plkst. 12:02, tālāk nosūtīts 12:16. Posma Indra – valsts robeža 466. kilometrā, braucot ar ātrumu 38 kilometriem stundā, plkst. 12:23 pielietoja pēkšņo bremzēšanu. Bremzēšanas ceļš bija 150 metri, kas atbilst normatīvu prasībām.

Ātrummērītāja lentes datu atšifrēšanu veica Baltkrievijas dzelzceļš. Citu dzelzceļa infrastruktūras un tās aprīkojuma tehnisko stāvokli un darbību, reģistrējošo ierīču datu nebija.



## 6. Saskarnes „cilvēks un mašīna” organizēšana

### 6.1. Iesaistītajiem dzelzceļa speciālistiem noteiktais darba un atpūtas laiks

SIA RKF „Transceltnieks” ceļa meistara atpūtas ilgums pirms darba bija 15 stundas.

SIA RKF „Transceltnieks” dzelzceļa celtna mašīnista atpūtas ilgums pirms darba bija 15 stundas.

Valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” Daugavpils ekspluatācijas iecirkņa līnijas dzelzceļa stacijas rezerves dežuranta atpūtas ilgums pirms darba bija 48 stundas.

Baltkrievijas dzelzceļa Polockas depo vilces līdzekļa vadītāja atpūtas ilgums pirms darba bija 46,5 stundas, atpūtas ilgums Daugavpilī 9 stundas.

Baltkrievijas dzelzceļa Polockas depo vilces līdzekļa vadītāja palīga atpūtas ilgums pirms darba bija 46,5 stundas, atpūtas ilgums Daugavpilī 9 stundas.

### 6.2. Medicīniskās pārbaudes

Šī pārskata 6.1. apakšpunktā minētajiem darbiniekiem pēc negadījuma netika veikta alkohola, narkotisko, psihotropo vai toksisko vielu ietekmes pārbaude.

## 7. Konstatēto faktu analīze

Izmeklēšanas gaitā konstatēts, ka SIA RKF „Transceltnieks” valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” Daugavpils ceļu distancei iesniegtajā remonta darbu pieteikumā par tehnoloģiskā „loga” iedalīšanu bija norādīts, ka sagatavošanas un materiālu izkraušanas darbi tiks veikti atbilstoši ritošā sastāva gabarītam. Tomēr avārijas brīdī notika kāpņu laiduma montāžas darbi, kas netika minēti pieteikumā. Šos darbus nebija iespējams veikt neizvirzot celtni ārpus ritošā sastāva gabarīta blakus ceļa virzienā.

SIA RKF „Transceltnieks” iesniegtajā remonta darbu pieteikumā nebija minēti visi plānotie darbi, kā rezultātā infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā kārtībā tika sagatavota un parakstīta telegramma, kurā netika norādīti kāpņu laidumu montāžas darbi un nepieciešamība slēgt posmu vilcienu kustībai. (**Ieteikums 2010-2**).

SIA RKF „Transceltnieks” darbu vadītājs remonta darbu vietā nenorīkoja signālistus, kuru pienākums būtu ierobežot darbu vietu un brīdināt par vilcienu tuvošanos. Tā vietā SIA RKF „Transceltnieks” darbu vadītājs pa tālruni sazinājās ar Indras stacijas dežurantu, lai uzzinātu par vilcienu kustību posmā Indra – valsts robeža. Tas bija vienīgais drošības pasākums avārijas vietā un tas bija nepietiekams, lai savlaicīgi pamanītu vilcienu un novērstu avāriju. Signālistu norīkošana darbu izpildītājam ir saistīta ar papildus izdevumiem.

SIA RKF „Transceltnieks” darbu vadītājs neinformēja infrastruktūras pārvaldītāja ceļa meistaru par darbu uzsākšanu uz jaubūvējamā ceļa, kā rezultātā netika paredzēta brīdinājumu izdošana vilces līdzekļa vadītājiem par šo darbu veikšanu. Savukārt infrastruktūras pārvaldītāja stacijas dežurantam nav pienākums informēt infrastruktūras pārvaldītāja ceļa meistaru par trešās personas plānoto darbu uzsākšanu starpstaciju posmā. (**Ieteikums 2010-3**).

Vilcienu dispečeram no remontdarbu vietas papildus informācija par darba apstākļu izmaiņām netika sniegta. Šāda informācija ir nepieciešama, lai vilcienu dispečers operatīvi informētu vilcienu vilces līdzekļu vadītājus (mašīnistus) par posmā veicamajiem darbiem un papildus drošības pasākumiem.



Izmeklēšanas gaitā tika izskatīti arī citi SIA RKF „Transceltnieks” pieteikumi par tehnoloģisko „logu” iedalīšanu, kuros bija norādīts, ka sagatavošanas un materiālu izkraušanas darbi tiks veikti atbilstoši ritošā sastāva gabarītam. Avārijas vietā attālums starp divceļu līnijas sliežu ceļu asīm ir 4200 milimetri. Šajā gadījumā ar celtņi KDE praktiski nav iespējams veikt materiālu izkraušanas darbus nepārkāpjot ritošā sastāva gabarītu, jo, pagriežot celtņi apmēram par 25 grādiem, tā daļas izvirzās ārpus ritošā sastāva gabarīta blakusceļa virzienā. (skat. 1. a) attēlu).

## **8. Informācija par līdzīgiem iepriekš notikušiem gadījumiem**

Neatkarīga dzelzceļa avāriju izmeklēšanas iestāde tika izveidota 2007. gada pavasarī, tāpēc līdzīgi iepriekš notikuši gadījumi nav izmeklēti.

## **9. Secinājumi**

### **9.1. Tiešais avārijas cēlonis**

**Tiešais avārijas cēlonis bija tas, ka SIA RKF „Transceltnieks” nenorobežoja darba vietu un nenorīkoja signālistus, kā rezultātā notika dzelzceļa celtņa un kravas vilciena sadursme.**

### **9.2. Pirmcēloni**

SIA RKF „Transceltnieks” darbinieki, sagatavojot un iesniedzot veicamo darbu pieteikumu, nebija ielāņojuši nepieciešamos drošības pasākumus darbu veikšanas vietā.

Vilcienu vilces līdzekļu vadītājiem (mašīnistiem) netika izsniegti brīdinājumi par dzelzceļa celtņa darbu dzelzceļa posmā uz jaunbūvējamā ceļa un vilces līdzekļu vadītāji bija pieraduši, ka šajā ceļa posmā jau ilgstoši notiek remontdarbi, kas samazināja vilces līdzekļa vadītāja modrību.

SIA RKF „Transceltnieks” darbu vadītājs neinformēja infrastruktūras pārvaldītāja ceļa meistaru par darbu uzsākšanu dzelzceļa posmā.

### **9.3. Pamatcēloni**

SIA RKF „Transceltnieks” esošā satiksmes drošības iekšējā uzraudzības sistēmā noteiktās prasības par drošības prasību plānošanu, ievērošanu, regulāru darbinieku darba plānošanas un izpildes uzraudzību netiek ievērotas.

Normatīvajos dokumentos nav paredzēts, ka infrastruktūras pārvaldītāja stacijas dežurantam ir jāinformē infrastruktūras pārvaldītāja ceļa meistars par trešās personas darbu uzsākšanu dzelzceļa posmā.

## **10. Apraksts par veiktajiem vai paredzētajiem pasākumiem**

Pēc avārijas Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija veica SIA RKF „Transceltnieks” un SIA „LDZ infrastruktūra” ārpuskārtas kompleksās tehniskās pārbaudes. SIA RKF „Transceltnieks” pārbaudes laikā tika konstatēti vairāk kā 40 pārkāpumi un trūkumi, kuri saistīti ar satiksmes drošības iekšējās uzraudzības sistēmas nepilnībām. **(Ieteikums Nr. 2010-1).**

Valsts a/s „Latvijas dzelzceļš”- dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, plāno izdot jaunu instrukciju „Par kārtību, kādā iedala un izmanto tehnoloģiskos pārtraukumus „logus” vilcienu kustības grafikā, veicot ceļa, inženiertehnisko būvju, kontakttīkla un SCB ierīču remonta un celtniecības darbus”.

Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija ir ierosinājusi veikt grozījumus Ministru kabineta 2005. gada 23. augusta noteikumos Nr.616 „Drošības apliecības izsniegšanas, anulēšanas un darbības apturēšanas kārtība”, lai paaugstinātu satiksmes drošības iekšējās uzraudzības sistēmas prasības komercuzņēmumiem, kas vēlas saņemt drošības apliecības.

## 11. Drošības ieteikumi

### Ieteikums 2010-1

SIA RKF „Transceltnieks” pārbaudīt un pārliecināties, vai izstrādātā satiksmes drošības iekšējā uzraudzības sistēma ir efektīva, vai tajā aprakstītās procedūras nodrošina, ka tiek ievērotas attiecīgās drošības prasības, lai garantētu savas darbības drošību un regulāri uzraudzītu darbinieku darba izpildi, veiktu iekšējās revīzijas un dokumentētu tās, kā arī regulāri organizētu saviem darbiniekiem tehniskās mācības un kvalifikācijas celšanas kursus.

### Ieteikums 2010-2

Infrastruktūras pārvaldītājam - valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” noteikt dzelzceļa remontdarbu un būvniecības pieteikumu nepieciešamās prasības (kritērijus), kas nepieciešamas, lai nodrošinātu satiksmes drošībai atbilstošu atļauju sagatavošanu tehnoloģiskajiem pārtraukumiem.

### Ieteikums 2010-3

Infrastruktūras pārvaldītājam - valsts a/s „Latvijas dzelzceļš”, iekšējos normatīvajos aktos paredzēt normu, ka infrastruktūras pārvaldītāja stacijas dežurantam ir pienākums informēt infrastruktūras pārvaldītāja ceļu meistarū par trešo personu plānoto darbu uzsākšanu stacijā vai starpstacijā posmā.

### Ieteikums 2010-4

Infrastruktūras pārvaldītājam – valsts a/s „Latvijas dzelzceļš”, galvenajam būvuzņēmējam – SIA „LDZ infrastruktūra”, līgumos par dzelzceļa remontdarbu un būvniecības veikšanu paredzēt, ka infrastruktūras pārvaldītājam un galvenajam būvuzņēmējam jākontrolē apakšuzņēmēju vilcienu kustības drošības ievērošana darbu veikšanas laikā.

2010. gada \_\_\_\_\_

Biroja direktors

I.A. Gaveika

Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas  
nodaļas vadītājs

J.Luksts

Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas  
nodaļas vecākais referents

A.Dmitrijevs