

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

## **2010. GADA PĀRSKATS**

### Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas jomā

Rīga 2011

## **Pārskata kopsavilkums**

Latvijas Republikā smagas dzelzceļa avārijas un nopietnus negadījumus izmeklē Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs (turpmāk – Birojs).

Pārskatā iekļauta informācija par Biroja darbu dzelzceļa avāriju izmeklēšanas jomā, par Biroja sadarbību ar citām institūcijām, kā arī par pabeigtajām izmeklēšanām 2010. gadā.

Birojs 2010. gadā pabeidza izmeklēt vienu dzelzceļa avāriju. Šīs avārijas rezultātā vilcienu kustība tika pārtraukta gandrīz astoņas stundas. Šajā negadījumā nebija cietušo un bojā gājušo personu.

Pēc dzelzceļa avārijas izmeklēšanas pabeigšanas tika izdoti 4 drošības ieteikumi, kuri tika adresēti dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam un dzelzceļa infrastruktūras remonta un būvniecības komercuzņēmumam.

Visi Biroja izdotie drošības ieteikumi ir ņemti vērā un ieviesti.

## **Preface to report**

Serious railway traffic accidents and other accidents in the Republic of Latvia are being investigated by the Transport Accident and Incident Investigation Bureau (hereinafter – Bureau).

The report contains information regarding the work of the Bureau in the rail accident investigation, cooperation between Bureau and other institutions, as well as completed investigations in 2010.

In 2010 Bureau finished the investigation of one accident. As a result of this accident the train traffic was closed for almost 8 Hrs. There were no fatalities and injured persons in this accident.

After the accident investigation has completed 4 safety recommendations which were addressed to the infrastructure manager and railway Maintenance Company.

All recommendations issued by the Bureau have been taken into account and implemented.

## Saturs

1. IEVADA DAĻA .....	1
1.1. Juridiskā bāze .....	1
1.2. Biroja pilnvarojums, loma un mērķis .....	1
1.3. Organizācija .....	2
1.4. Organizatoriskā struktūra.....	3
2. IZMEKLĒŠANAS PROCESS.....	4
2.1. Avārijas, kas ir jāizmeklē .....	4
2.2. Institūcijas, kas ir iesaistītas izmeklēšanā .....	4
2.3. Izmeklēšanas process .....	5
3. IZMEKLĒŠANA .....	7
3.1. Pabeigto izmeklēšanu skaits, nosakot svarīgākās tendences.....	7
3.2. 2010.gadā pabeigtās un uzsāktās izmeklēšanas.....	7
3.3. 2010.gadā pasūtītie un pabeigtie pētnieciskie darbi (vai ekspertīzes).....	7
3.4. Kopsavilkums par izmeklēšanām, kas pabeigtas 2010.gadā.....	8
3.5. Komentāri un īss apraksts par izmeklēšanu .....	9
3.6. Smagas dzelzceļa avārijas un avārijas, kas izmeklētas 2006.-2010.gadā .....	9
4. IETEIKUMI.....	10
4.1. Īss pārskats un iepazīstināšana ar ieteikumiem .....	10
4.2. 2010. gada izdotie drošības ieteikumi .....	10

Pielikums      Drošības ieteikumi

## 1. IEVADA DAĻA

### 1.1. Juridiskā bāze

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004.gada 29.aprīļa Direktīvu 2004/49/EK Dzelzceļu drošības direktīvas prasības attiecībā uz neatkarīgas dzelzceļa avāriju izmeklēšanas iestādes izveidošanu tika ieviestas 2006.gada 30.aprīlī ar grozījumiem Dzelzceļa likumā, kuros tika noteiktas smagu dzelzceļa avāriju izmeklēšanas institūcijas funkcijas un uzdevumi un smagu dzelzceļa avāriju un avāriju kritēriji. Par smagu dzelzceļa avāriju izmeklēšanas institūciju tika noteikts Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs, kura sastāvā tika izveidota Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļa.

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

Pildot *Dzelzceļu drošības direktīvas* 21.pantā noteiktās prasības, Birojs ir izveidots kā institūcija, kas organizatoriski, juridiski un savu lēmumu pieņemšanā ir neatkarīga no dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja, pārvadātāja un dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas kontroles un uzraudzības institūcijas, kā arī no institūcijas, kas atbild par dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanu un iekasēšanu, dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu vai valsts pārvaldes realizēšanu dzelzceļa transporta jomā, un no personām, kuru intereses var būt pretrunā ar Biroja uzdevumiem. Birojā ir divi izmeklētāji, kuri notiekot smagai dzelzceļa avārijai vai nopietnam negadījumam, ir spējīgi veikt atbildīgā izmeklētāja funkcijas.

### 1.2. Biroja pilnvarojums, loma un mērķis

Biroja darbības mērķis ir valsts pārvaldes funkcijas īstenošana smagu dzelzceļa avāriju un nopietnu negadījumu izmeklēšanas jomā, kā arī aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas jomā.

Birojs darbu veic saskaņā ar 1944.gada 7.decembra Konvencijas par Starptautisko civilo aviāciju 13.pielikumu, 1994.gada 21.novembra Eiropas Padomes Direktīvu 94/56/EK ar ko nosaka civilās aviācijas nelaimes gadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas pamatprincipus, Eiropas Parlamenta un Padomes 2004.gada 29.aprīļa Direktīvu 2004/49/EK Dzelzceļu drošības direktīva, likumu „Par aviāciju”, Dzelzceļa likumu, 2005.gada 20.decembra Ministru kabineta noteikumiem Nr.973 „Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja nolikums”, 2003.gada 25.novembra Ministru kabineta noteikumiem Nr.660 „Noteikumi par aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu” un Ministru kabineta 2010.gada 26.oktobra noteikumiem Nr.999 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība”.

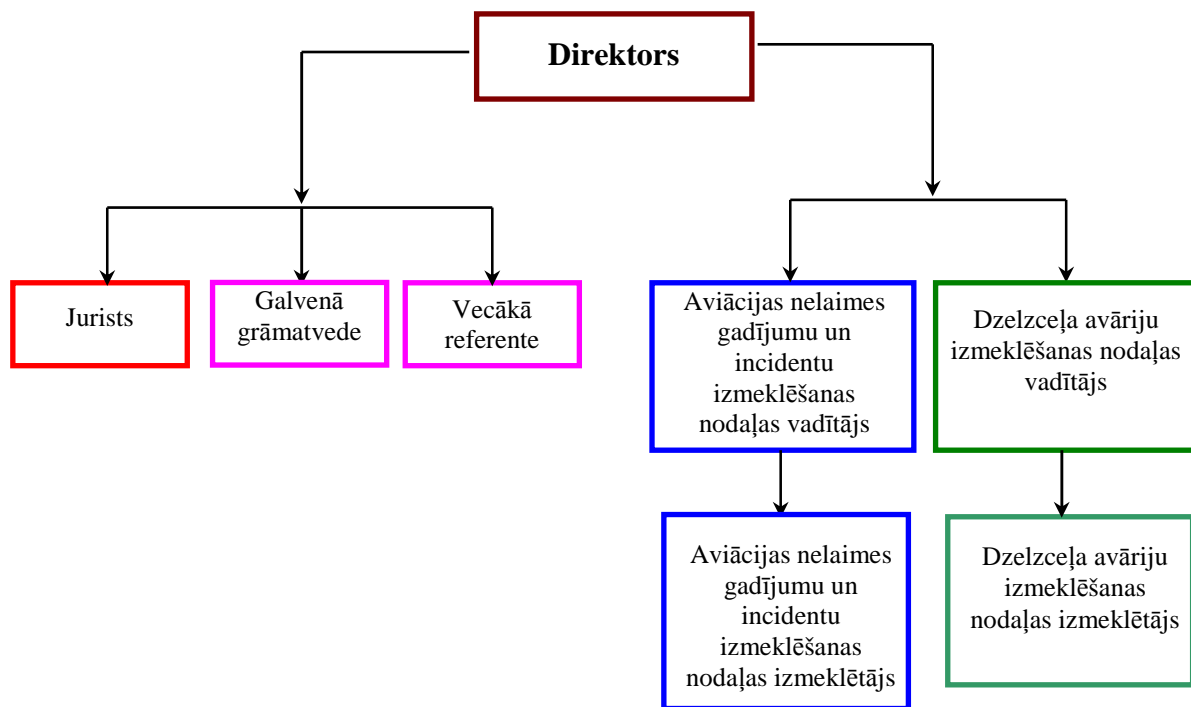
Saskaņā ar Latvijas Republikas normatīvajiem tiesību aktiem, Birojam obligāti ir jāizmeklē smagas dzelzceļa avārijas un nopietni negadījumi, pēc kuriem dzelzceļa ritošais sastāvs ir svītrojams no inventāra parka. Birojs jebkurā laikā var pieņemt lēmumu par ikviena dzelzceļa satiksmes negadījumu, kā arī citu ar vilcienu kustību saistītu negadījumu izmeklēšanu, ja tiem ir nelabvēlīga ietekme uz vilcienu kustības drošību.

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

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

### 1.3. Organizācija

Birojā ir astoņas amata vietas. Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļā ir divas amata vietas, nodaļas vadītājs un izmeklētājs. Biroja struktūra norādīta 1.attēlā.



1.att. Biroja struktūras shēma

Biroja budžets 2010. gadā bija EUR 315 400 (LVL 221 679), tai skaitā dzelzceļa nodaļas budžets bija EUR 164 400 (LVL 115 589).

Lēmumu par izmeklēšanas uzsākšanu Birojs pieņem pamatojoties Latvijas Republikas normatīvajiem tiesību aktiem. Saskaņā ar tiem Birojam obligāti ir jāizmeklē smagas dzelzceļa avārijas un nopietni negadījumi. Lēmumu par citu negadījumu izmeklēšanu pieņem izanalizējot un apkopojot informāciju par negadījumu un izvērtējot tā ietekmi uz kopējo vilcienu kustības drošību. Pirms lēmuma pieņemšanas Birojs var sadarboties ar Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju, infrastruktūras pārvaldītāju, pārvaldātājiem un dzelzceļa remonta uzņēmumiem, bet jebkurā gadījumā lēmums par izmeklēšanas uzsākšanu tiek pieņemts neatkarīgi no minētajām institūcijām un uzņēmumiem.

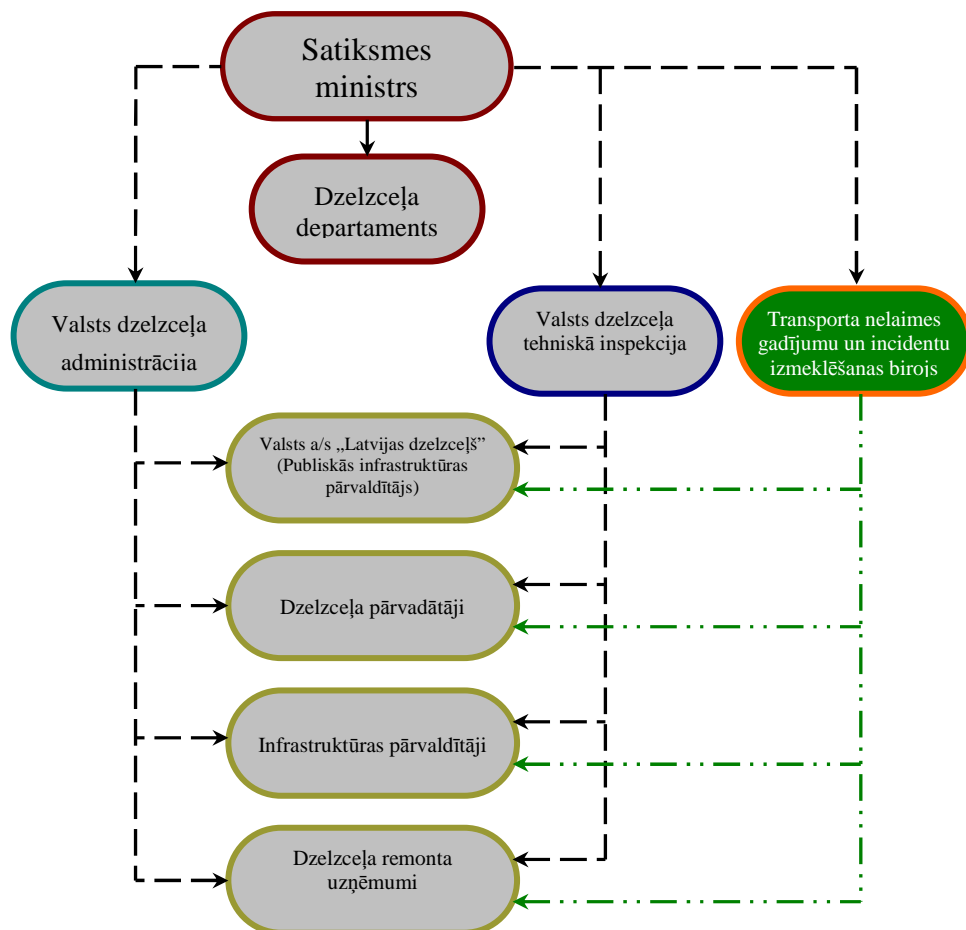
Izmeklēšanu vada Biroja direktors. Biroja direktors, dzelzceļa avārijas izmeklēšanai, norīko atbildīgo izmeklētāju, kurš atbild par izmeklēšanas darbību organizēšanu, veikšanu un kontroli.

Atbildīgais izmeklētājs var piesaistīt neatkarīgus ekspertus, piemēram, Rīgas Tehniskās universitātes dzelzceļa transporta institūta ekspertus, lai veiktu tehniskās ekspertīzes un aprēķinus, kas nepieciešami avārijas cēloņu noskaidrošanai.

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

#### 1.4. Organizatoriskā struktūra

Biroja darbu pārrauga Satiksmes ministrs. Izmeklēšanas jautājumos birojs sadarbojas ar infrastruktūras pārvaldītāju, dzelzceļa pārvadātājiem un dzelzceļa remonta uzņēmumiem. Ar Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju Birojs sadarbojas drošības ieteikumu ieviešanas termiņu saskaņošanas jautājumos. Sadarbība ar citām institūcijām un iestādēm ir norādīta 2. attēlā.



Apzīmējumi:

← - - - - pārraudzībā; ← . . . . . sadarbība izmeklēšanas jautājumos

2.att. Sadarbības shēma ar citām institūcijām

## **2. IZMEKLĒŠANAS PROCESS**

### **2.1. Avārijas, kas ir jāizmeklē**

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

Saskaņā ar minētajiem noteikumiem Birojam obligāti jāizmeklē smagas dzelzceļa avārijas un nopietni negadījumi, pēc kuriem dzelzceļa ritošais sastāvs ir svītrojams no inventāra parka.

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

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

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

- gājis bojā cilvēks vai miris 30 dienu laikā pēc nopietnā negadījuma;
- cilvēkam nodarīti miesas bojājumi, kuru dēļ viņš ir hospitalizēts ilgāk par 24 stundām;
- radīti nopietni ritošā sastāva, sliežu ceļu, citu iekārtu bojājumi vai nodarīts kaitējums videi, kas ir ekvivalents EUR 150 000 vai vairāk pēc Latvijas Bankas noteiktā oficiālā valūtas kursa dienā, kad noticis nopietns negadījums;
- sešas stundas vai ilgāk pārtraukta vilcienu kustība pa galveno sliežu ceļu.

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

### **2.2. Institūcijas, kas ir iesaistītas izmeklēšanā**

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

Saskaņā ar minētajiem noteikumiem, smagas dzelzceļa avārijas un nopietnus negadījumus izmeklē Birojs.

Izmeklēšanā var iesaistīt Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja un pārvaldātāja pārstāvjus.

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

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

Izmeklējot avārijas, Birojs savu darbību koordinē ar prokuratūras vai policijas pārstāvjiem.

### **2.3. Izmeklēšanas process**

Izmeklēšana ir informācijas vākšana par dzelzceļa satiksmes negadījuma sekām, apstākļiem tās analīze un atzinuma sagatavošana.

Biroja izmeklētāji reizi dienā pa e-pastu no infrastruktūras pārvaldītāja saņem ikdienas informāciju par visiem dzelzceļa satiksmes drošības negadījumiem. Par smagām dzelzceļa avārijām un nopietniem negadījumiem infrastruktūras pārvaldītājs nekavējoties paziņo Biroja darbiniekiem pa tālruni sakariem. Pēc ziņojuma saņemšanas par avāriju Biroja izmeklētāji ierodas negadījuma vietā un nekavējoties uzsāk tās izmeklēšanu. Izmeklēšanas process ir attēlots shematiski 3. attēlā.

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

Birojs par avārijas izmeklēšanas gaitu regulāri informē Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju, dzelzceļa satiksmes negadījumā iesaistīto dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju, pārvadātāju, cietušos un to radniekus, bojātās mantas īpašniekus, ražotājus, attiecīgos avārijas dienestus, personāla un lietotāju pārstāvjus un, ciktāl tas ir iespējams, dod viņiem iespējas sniegt izmeklēšanai savus atzinumus un viedokļus, kā arī komentārus par pārskata projektos sniegto informāciju.





3. att. Izmeklēšanas process

### 3. IZMEKLĒŠANA

#### 3.1. Pabeigto izmeklēšanu skaits, nosakot svarīgākās tendences

Avārijas veids	Avāriju skaits	Cietušo skaits		Materiālie zaudējumi EUR (aptuveni)	Tendences saistībā ar iepriekšējiem gadiem
		Bojā gājušie	Nopietni ievainoti		
Sadursmes	1	-	-	210 000	Samazinās
Nobraukšana no sliedēm	-	-	-	-	-
Cits	-	-	-	-	-

#### 3.2. 2010.gadā pabeigtās un uzsāktās izmeklēšanas

##### 2010.gadā pabeigtās izmeklēšanas

Notikuma datums	Izmeklēšanas nosaukums (Notikuma veids, vieta)	Juridiskais pamats	Pabeigts (datums)
2009.gada 16.decembris	Kravas vilciena sadursme ar dzelzceļa celtņi KDE (Avārija, ceļa posms Indra – valsts robeža)	i ii	2010.gada 13.augusts

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

##### 2010.gadā uzsāktās izmeklēšanas

Notikuma datums	Izmeklēšanas nosaukums (Notikuma veids, vieta)	Juridiskais pamats
-	-	-

#### 3.3. 2010.gadā pasūtītie un pabeigtie pētnieciskie darbi (vai ekspertīzes)

##### 2010.gadā pabeigtie pētnieciskie darbi

Pasūtījuma datums	Izmeklēšanas nosaukums (Notikuma veids, vieta)	Juridiskais pamats	Pabeigts (datums)
-	-	-	-

##### 2010.gadā pasūtītie pētnieciskie darbi

Pasūtījuma datums	Pētniecisko darbu nosaukums (Notikuma veids, vieta)	Juridiskais pamats
-	-	-

### 3.4. Kopsavilkums par izmeklēšanām, kas pabeigtas 2010.gadā

Ceļa posms Indra – valsts robeža 16.12.2009.



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

SIA RKF „Transceltnieks” 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, pamanot, 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 drezīna 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 meistarū 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 dežurantam ir jāinformē infrastruktūras pārvaldītāja ceļa meistars par trešās personas darbu uzsākšanu dzelzceļa posmā.

### 3.5. Komentāri un īss apraksts par izmeklēšanu

#### 2010.gadā uzsāktās un neturpinātās izmeklēšanas

Notikuma datums	Izmeklēšanas nosaukums (Notikuma veids, vieta)	Juridiskais pamats	Izmeklēšanas neturpināšanas vai atlikšanas iemesls	Kas, kāpēc, kad (lēmums)
-	-	-	-	-

### 3.6. Smagas dzelzceļa avārijas un avārijas, kas izmeklētas 2006.-2010.gadā

#### 2006.-2010.gadā izmeklētās dzelzceļa avārijas

Izmeklētās avārijas		2006	2007 <sup>1</sup>	2008	2009	2010	Kopā
Smagas dzelzceļa avārijas un avārijas (19. pants, 1 + 2)	Vilcienu sadursme	-	-	1	1	1	3
							0
							0
							0
							0
							0
							0
<b>Kopā</b>							<b>3</b>

<sup>1</sup> Birojs darbu dzelzceļa negadījumu izmeklēšanas jomā uzsāka 2007.gadā

## 4. IETEIKUMI

### 4.1. Īss pārskats un iepazīstināšana ar ieteikumiem

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

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

Izmeklēšanas birojs drošības ieteikumus nosūta Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai, norādot drošības ieteikumu gala ieviešēju, kā arī atbilstošos gadījumos – iestādēm, kuras bija iesaistītas dzelzceļa satiksmes negadījuma seku likvidēšanas darbos. Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija izvērtē, vai ir nepieciešams paplašināt drošības ieteikumu gala ieviešēju loku, un, ja nepieciešams, nosūta drošības ieteikumus arī citiem dzelzceļa nozares uzņēmumiem.

Ja nepieciešams, izmeklēšanas birojs drošības ieteikumus var nosūtīt citas dalībvalsts dzelzceļa drošības iestādēm.

Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija uzrauga drošības ieteikumu ieviešanu.

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

Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, pārvadātājs un citi dzelzceļa nozares uzņēmumi, kuri ir drošības ieteikumu gala ieviešji, vismaz reizi gadā ziņo Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai par veiktajiem vai plānotajiem pasākumiem saistībā ar drošības ieteikumiem.

#### 2007.-2010.gadā ieviestie ieteikumi

Izdotie ieteikumi		Ieteikumu ieviešanas status					
		Ieviesti		Tiek ieviesti		Nav ieviesti	
Gads	Skaitis	Skaitis	[%]	Skaitis	[%]	Skaitis	[%]
2007.	0	0	0	0	0	0	0
2008.	8	7	87,5	1	12,5	0	0
2009.	4	0	0	4	100	0	0
2010.	4	9	225	0	0	0	0
<b>Kopā</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>

### 4.2. 2010. gadā izdotie drošības ieteikumi

Pēc 16.12.2010. ceļa posma Indra – valsts robeža 466. kilometra 2.piketā notikušās avārijas tika izdoti četri drošības ieteikumi, kuri tika adresēti dzelzceļa infrastruktūras

pārvaldītājam un dzelzceļa remonta uzņēmumam. Ieteikumi un to ieviešana norādīta pielikumā.

Ieteikumu mērķis bija uzlabot vilcienu satiksmes drošību dzelzceļa infrastruktūras remontdarbu laikā.

#### 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 starpstaciju 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.

Pielikums  
Transporta nelaimes gadījumu  
un incidentu izmeklēšanas  
biroja 2010.gada pārskatam

**Ieteikumi**

<b>Datums un laiks:</b>	2009.gada 16.decembrī, plkst.12.20		
<b>Vieta:</b>	Ceļa posms Indra – valsts robeža 466.kilometra 2.pikets		
<b>Notikuma veids:</b>	Kravas vilcienu sadursme ar dzelzceļa celtni; dzelzceļa avārija		
<b>Vilciena tips un numurs:</b>	Saimniecības vilciens Nr.5902/5901, Dzelzceļa celtnis KDE-163 Nr.4617 Kravas vilciens Nr. 2824, 66 tukšas cisternas, dīzeļlokomotīve 2TE10UK Nr.082		
<b>Autotransports:</b>	-		
		<b>Vilcienā</b>	<b>Autotransportā</b>
<b>Cilvēku skaits:</b>	<b>Brigāde:</b>	2	-
	<b>Pasažieri:</b>	-	-
<b>Bojā gājušie:</b>	<b>Brigāde:</b>	-	-
	<b>Pasažieri:</b>	-	-
<b>Nopietni ievainoti:</b>	<b>Brigāde:</b>	-	-
	<b>Pasažieri:</b>	-	-
<b>Viegli ievainoti:</b>	<b>Brigāde:</b>	-	-
	<b>Pasažieri:</b>	-	-
<b>Ritošā sastāva bojājumi:</b>	Pilnībā sabojāts un nav atjaunojams dzelzceļa celtnis KDE-163 Nr.4617		
<b>Ceļa aprīkojuma bojājumi:</b>	Galvenais ceļš un jaunbūvējamais 1.ceļš avārijas vietā guva nelielus bojājumus		
<b>Citi bojājumi:</b>	-		
<b>Kopsavilkums:</b> SIA „Transceltnieks” darbiniekiem strādājot uz jaunbūvējamā ceļa negabarītā, vilciena Nr.5902/01 dzelzceļa celtnis KDE sadūrās ar vilcienu Nr.2824. Sadursmes brīdī celtnis bija darba stāvoklī un nebija norīkoti signālisti, kuri būtu bijuši atbildīgi par brīdināšanu par vilcienam tuvošanos			
<b>Nobeiguma pārskats izdots:</b>	2010. gada 13. augustā		
<b>Ieteikums 2010-1</b>	Lai uzlabotu satiksmes drošības iekšējās uzraudzības sistēmu 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		
<b>Datums</b>	<b>Statuss</b>	<b>Komentāri</b>	
14.09.2010.	Ieviests	SIA RKF „Transceltnieks” ir akceptējis ieteikumu un ir ieviesis	
<b>Ieteikums 2010-2</b>	Lai nodrošinātu satiksmes drošībai atbilstošu atļauju sagatavošanu tehnoloģiskajiem pārtraukumiem 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		
<b>Datums</b>	<b>Statuss</b>	<b>Komentāri</b>	

01.11.2010.	Ieviests	Infrastruktūras pārvaldītājs ir akceptējis ieteikumu un ir ieviesis 2010. gada novembrī
<b><i>Ieteikums 2010-3</i></b>	Lai uzlabotu svarīgas informācijas apmaiņu starp infrastruktūras pārvaldītāja darbiniekiem Infrastruktūras pārvaldītājam - valsts a/s „Latvijas dzelzceļš”, iekšējos normatīvajos aktos paredzēt normu, ka infrastruktūras pārvaldītāja stacijas dežurants ir pienākums informēt infrastruktūras pārvaldītāja ceļu meistarū par trešo personu plānoto darbu uzsākšanu stacijā vai starpstaciju posmā	
<b><i>Datums</i></b>	<b><i>Statuss</i></b>	<b><i>Komentāri</i></b>
01.11.2010.	Ieviests	Infrastruktūras pārvaldītājs ir akceptējis ieteikumu un ir ieviesis 2010. gada novembrī
<b><i>Ieteikums 2010-4</i></b>	Lai uzlabotu kustības drošības ievērošana remontdarbu veikšanas laikā 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	
<b><i>Datums</i></b>	<b><i>Statuss</i></b>	<b><i>Komentāri</i></b>
01.11.2010.	Ieviests	Infrastruktūras pārvaldītājs ir akceptējis ieteikumu un ir ieviesis 2010. gada novembrī