

DROŠĪBAS PĀRSKATS LATVIJA 2011.GADS



RIEPNIEKU IELA 2, RĪGA, LV 1050
Elektroniskais pasts vdzti@vdzti.gov.lv
Tālrunis 67234308, 67234335 fakss 67234333
www.vdzti.gov.lv

1. Vispārīga informācija	3
1.1. Pārskata saturs	3
1.2. Summary in English	4
1.3. 2011.gada tendences	5
1.3.1. Vispārējās tendences	5
1.3.2. Tendences Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas darbībā	6
2. Dzelzceļa sektors Latvijā	7
2.1. Dzelzceļa infrastruktūra un pārvaldītāji	7
2.2. Valsts pārvalde	8
2.2.1. Uzraudzība un sadarbības struktūra	8
2.2.2. Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija	9
3. Kustības drošības stāvokļa izvērtējums	11
3.1. Esošās situācijas analīze un pieņemtie pasākumi kustības drošības uzlabošanai	11
3.2. Dzelzceļa negadījumu izvērtējums	12
3.3. Drošības rekomendāciju izpilde	16
4. Izmaiņas likumdošanā	16
5. Drošības sertifikāti un atļaujas	17
5.1. Drošības sertifikātu izsniegšana	18
5.2. Drošības apliecību izsniegšana	19
6. Komerccabiedrību uzraudzība	20
7. Pārvadātāju un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja pārskatu analīze	22
7.1. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja pārskats	22
7.2. Dzelzceļa pārvadātāju uzņēmumu pārskati	23
8. Riska izvērtējums	24
9. Prioritātes	24
10. Informācijas avoti	24
11. Pielikumi	26

1. Vispārīga informācija

Transporta nozare ietver dzelzceļa, autosatiksmes, jūrniecības un aviācijas apakšnozares, ka arī pasažieru pārvadājumu un tranzītpārvadājumu jomas. Ir nepieciešams uzturēt un attīstīt Latvijā efektīvu, drošu, konkurētspējīgu, videi draudzīgu, elastīgu transporta sistēmu, kas piedāvā plašas pakalpojumu izvēles iespējas lietotājiem. Latvijas politika transporta un sakaru nozarē tiek izstrādāta, ņemot vērā attīstības tendences reģionā, ES politiku attiecīgajās jomās un citu starptautisko organizāciju aktivitātes. Lai izveidotu harmonizētu dzelzceļa nozari atbilstoši ES prasībām ir nepieciešams izveidot caurspīdīgu tiesisko un ekonomisko vidi, kas nodrošinātu efektīvu un racionālu resursu izmantošanu. Lai nodrošinātu harmonisku transporta attīstību, ir jāņem vērā arī austrumu valstu ekonomikas, ar kurām sadarbība lielā mērā norit tieši caur Eiropas Savienības austrumu daļu, tostarp Latviju, kuras transporta infrastruktūras kvalitātes uzlabošana var veicināt šo sadarbību. Latvijai ir būtiski izmantot savas ģeogrāfiskās atrašanās vietas priekšrocības¹.

Analizējot situāciju transporta nozarē, kā galvenie risināmo problēmu bloki izdalāmi infrastruktūras pilnveide un satiksmes drošība, kas nodrošinātu transporta sistēmas ilgtspējību. Pieejami, kvalitatīvi pasažieru un kravu transporta pakalpojumi apmierinātu pieprasījumu pēc mobilitātes. Latvijas transporta problēmu risinājums lielā mērā iekļaujas kopējā Eiropas Savienības transporta politikas īstenošanā, kā būtiskākās jomas izvirzot satiksmes drošības uzlabošanu, sabiedriskā transporta attīstību, dzelzceļa transporta nozīmes saglabāšanu, videi draudzīgu transporta attīstības veicināšanu.

Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas loma ir nodrošināt Latvijas normatīvos aktos noteikto drošības prasību izpildi dzelzceļa transporta sektorā, vienlaicīgi strādājot arī pie šo prasību harmonizācijas ar Eiropas Savienības noteiktajām prasībām. Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas darbības mērķis ir valsts pārvaldes funkciju īstenošana dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas uzraudzībā un kontrolē, lai nodrošinātu minēto jomu regulējošo normatīvo aktu prasību ievērošanu un izpildi panākot dzelzceļa transporta efektīvu un kvalitatīvu uzturēšanu. Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas uzdevums ir nodrošināt, vienotas un drošas dzelzceļa ekspluatācijas prasības ikvienam dzelzceļa nozarē strādājošam komersantam ar:

- 1.1. vienotiem sertificēšanas principiem dzelzceļa nozarē strādājošiem komersantiem;
- 1.2. vienotiem dzelzceļa speciālistu sertificēšanas principiem;
- 1.3. vienotām prasībām izskatot dzelzceļa objektu būvprojektus;
- 1.4. vienotām prasībām pieņemot ekspluatācijā ritošo sastāvu;
- 1.5. vienotām prasībām nododot ekspluatācijā dzelzceļa strukturālās apakšsistēmas;
- 1.6. vienotām uzraudzības prasībām dzelzceļa ekspluatācijā;
- 1.7. vienotām prasībām nodrošinot dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanas.

Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija veic drošības sistēmas uzraudzību dzelzceļa komercsabiedrībās. Kontrolei tiek pakļauti gan publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, gan privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji. Uzraudzīti tiek arī dzelzceļa pārvadātāji, kā arī komercsabiedrības, kas veic ritošā sastāva vai infrastruktūras, būvniecību, remontu vai apkopi.

1. 1. Pārskata saturs

Pārskata mērķis ir atainot kustības drošības jomā paveikto 2011.gadā un sasniegtos rezultātus. Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija ir apkopojusi informāciju par kustības drošības stāvokli valstī, veicot

¹ TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS PAMATNOSTĀDNES 2013. – 2020.GADAM

analīzi par rezultātiem. Ir izvērtēti noteiktie uzdevumi un analizēti sasniegtie rezultāti. Ir atainotas izmaiņas likumdošanā, kas ietekmē dzelzceļa procesus. Ir sniegts darbības izvērtējums. Inspekcijas aktivitātes ir vērstas uz uzraudzības nodrošināšanu nacionālajā dzelzceļa tīklā, sertificēšanas procesiem, drošības līmeņa un situāciju analīzi. Pārskats ataino tendences dzelzceļa tīklā, problēmas un sasniegtos rezultātus dzelzceļa nozares procesu pilnveidei.

Liela uzmanību publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs pievērš pasākumiem negadījumu ar cilvēkiem skaita samazināšanai. Ik gadu tiek veiktas vairākas drošības kampaņas, kas galvenokārt vērstas uz sabiedrības informēšanu par drošības aspektiem uz dzelzceļa un par drošības prasību ievērošanas nozīmi negadījumu nepieļaušanai. Pārskata gadā ir samazinājies bojā gājušo personu īpatsvars, kas ir mazāk kā 40% (uz vienu bojā gājušo personu, 1,6 personas guvušas smagus miesas bojājumus). 2011.gadā tika vairāk pievērsta uzmanība risku un bīstamības faktoru apzināšanai, ko rada ar dzelzceļa sistēmu nesaietītas personas. Tika analizēti visi negadījumi un to cēloņi, veikta personāla apmācība rīcībai ārkārtas gadījumos. Lai samazinātu potenciālo negadījumu risku uz sliežu ceļiem ar nožogojumu tika aprīkotas stacijas, iezīmētas pasažieru platformu bīstamās zonas ar dzeltenas krāsas sadalītājlinijām (bīstamās zonas apzīmējumi).

Pārskats arī ataino Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas veiktās darbības un sasniegtos rezultātus 2011.gadā. Pārskata periodā Dzelzceļa likumā noteikto funkciju izpildes ietvaros tika veikta 121 dzelzceļa uzņēmumu pārbaude. Tika izsniegtas 85 drošības apliecības dzelzceļa nozarē strādājošiem uzņēmumiem. Dzelzceļa speciālistu sertificēšanas ietvaros gada laikā sertificēti 179 vilces līdzekļu vadītāji, 89 vilces līdzekļu vadītāju palīgi un 36 mašīnisti instruktori, kā arī 22 bīstamo kravu pārvadājumu drošības konsultanti un 175 dzelzceļa speciālisti – dzelzceļa uzņēmumu speciālistu atestācijas komisiju locekļi. Veikta izmeklēšana 30 dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu gadījumos un vienam nopietnam negadījumam. Izdotas ekspluatācijas atļaujas 3 jauniem ritošā sastāva tipiem, pieņemtas ekspluatācijā 296 ritošā sastāva vienības, pieņemts ekspluatācijā 101 dzelzceļa infrastruktūras objekts. Tika izskatīts un akceptēts 1 skiču projekts un 66 būvprojekti, izsniegta 61 būvatļauja un pagarināta 111 būvatļauju darbība.

1.2. Summary in English

The aim of the present report is to reflect results in the field of railway traffic safety achieved in 2011. The State Railway Technical Inspectorate has summarized information on development of railway safety and has performed analysis of achieved results. Prescribed tasks and achieved results were assessed. This report shows amendments in legal acts that have impact on railway operational processes. Performance assessment is given. The main activities of the Inspectorate are supervision of national railway network, certification processes and analysis of safety level and of current situation. The report reflects the railway network trends, problems and achievements in development of processes in the railway sector.

Public railway infrastructure manager shall pay particular attention on measures to be taken to reduce the number of accidents involving people. Several specialised campaigns have been arranged each year to inform the public about railway safety aspects and to emphasize the importance of safety requirements to be observed as preventive measures.

The number of serious accidents has declined by 19% relatively to 2010. In general, the number of accidents is continuously declining year by year, and since the year 2004 the number of serious accidents has dropped by 50%. The number of accidents during the train movement leading to injuries to persons also has declined. In 2011 the number of deaths in accidents has been significantly reduced and comprises less than 40 % of all accidents (1.6 heavy injuries relatively to one death). In this review period more attention had been given to ascertain risks and hazards posed by unauthorised persons. All accidents and their causes were carefully analysed and staff training in case of emergency were performed. In order to

reduce possible accident risks, railway station facilities were fenced and dangerous areas of passenger platforms were marked with yellow separating lines (designations of dangerous areas).

The present report shows also activities performed by the State Railway Technical Inspectorate and the results achieved in 2011. Within the scope of its functions determined by the Railway Law, the Inspectorate has examined 121 railway undertakings. 85 safety certificates have been issued to enterprises that perform their activities in the railway sector. In 2011 within the framework of certification procedure 179 train drivers, 89 train driver assistants and 36 train driver instructors, as well as 22 safety consultants on dangerous goods deliveries and 175 railway sector experts – commission members for attestation specialists of railway undertakings were certified. 30 railway traffic safety violence cases and one serious accident were investigated. Operation permits were issued to 3 new rolling stock types, in addition 296 rolling stock units and 101 railway infrastructure facilities were taken into operation. 1 draft design and 66 project designs were reviewed and accepted, 61 building permissions were issued and 111 building permissions were prolonged.

Analysis of annual volume of deliveries by transport type shows increase in deliveries by 24.9% in 2011. Total freight turnover in the review period is 21 462 million tonnkilometers in comparison with 17 178.4 million tonnkilometers in 2010. But in 2010, the passenger transport is continuously declining in average by 5 % (from 749 mio. passenger km in 2010 to 741 mio. passenger km in 2011). At the same time, introduction of new lines has facilitated increase in international passenger services. In 2011 there was increase in tourism transport services.

In the scope of rail track modernization plan Automatic locomotive signalling of continuous operation (ALSN) system has been introduced in several sections with total length of 341.455 km. Thereby in total 1224.2 km of main track lines now are equipped with ALSN system. Modernization has facilitated train transport safety and carrying capacity and has reduced train delays. In 2011 the following projects have been realised: rail track with total length of 35 km were reconstructed; 13 level crossings were repaired and 8 level crossings were renovated, communication registration system was improved thus reducing accident risks; in order to reduce accident risks with casualties at darkness lighting system were improved and contact networks were reorganised.

1.3. 2011.gada tendences

1.3.1. Vispārējās tendences

Analizējot 2011. gada pārvadājumu apjomu pēc kustības veidiem, var secināt, ka kravu pārvadājumu apjoms 2011.gadā ir pieaudzis par 24,9%.² Kopumā kravu apgrozība pārskata gadā sastādīja 21 462 milj. tonnkilometrus, 2010.gadā tie bija 17 178,4 milj. tonnkilometri. Pasažieru kustība 2011.gadā turpināja samazināties (vidēji par 5%) no 749 milj. pasažierkilometriem 2010.gadā uz 741 milj. pasažierkilometriem 2011.gadā. Taču ir vērojams starptautisko pasažieru pārvadājumu pieaugums sakarā ar jaunu līniju atvēršanos. 2011.gadā bija vērojams arī pasažieru pārvadājumu pieaugums tūrisma pārvadājumiem.

2011.gadā nopietnu negadījumu skaits ir samazinājies. Samazinājums pret 2010.gadu ir 19%. Kopš 2004.gada negadījumu skaitam ir tendence samazināties. Samazinājums no 2004.gada ir 50% robežās, t.i., nopietnu negadījumu skaits ir samazinājies uz pusi. Ir samazinājies nelaimes gadījumu skaits

² Valsts dzelzceļa administrācijas publiskais 2011.gada pārskats

ar cilvēkiem vilcienu kustības laikā. Apkopotie dati jau ļauj veikt analīzi par tendencēm attiecībā uz negadījumu dinamiku pa gadiem un arī gada griezumā. Ja salīdzina pārskata datus attiecībā pret vilcienkilometriem, tad negadījumu samazinājums 2011.gadā ir par 27%. 2011.gadā ir samazinājies reģistrēto pašnāvību skaits.

Dzelzceļa līniju ekspluatācijas kopgarums, kas aprīkotas ar ALSN pēc modernizācijas palielinājās par 341,455 km un sastāda 1224,2 km. Modernizācija ir veicinājusi vilcienu kustības drošību, dzelzceļu līniju caurlaides spēju un samazinājusi vilcienu aizkavēšanos. 2011. gadā tika veikta sliežu ceļu rekonstrukcija 35 km garumā, veikts 13 pārbrauktuvju remonts un 8 pārbrauktuvju modernizācija, sarunu reģistrācijas sistēmas modernizācija, apgaismojuma modernizācija un kontakttīklu pārkārtošana, lai izvairītos no negadījumiem ar cilvēkiem tumšajā diennakts periodā.

2011.gadā sāka darboties jauna kārtība ritošā sastāva pieņemšanai ekspluatācijā atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 17.jūnija Direktīvai 2008/57/EK par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību kopienā. Ieviešot šos procesus, būtiska nozīme Latvijas dzelzceļu apstākļos ir saglabāt arī savstarpējās savietojamības līmeni satiksmē ar trešajām valstīm. Kopumā gada laikā atbilstoši jaunajai kārtībai tika dotas ekspluatācijas atļaujas 3 jauniem ritošā sastāva tipiem un pieņemtas ekspluatācijā 296 ritošā sastāva vienības.

Pārskata gadā Latvijas dzelzceļu sistēmā tika pabeigta vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu) sertificēšana atbilstoši nacionālajām prasībām un ar 1.novembri sāka vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu) sertificēšana atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Direktīvai 2007/59/EK par to vilcienu vadītāju sertifikāciju, kuri vada lokomotīves un vilcienus Kopienas dzelzceļu sistēmā, izsniedzot vienota Eiropas parauga vilces līdzekļu vadītāju apliecības. Vienlaikus ir saglabāta arī vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu) palīgu un vilces līdzekļu vadītāju-instruktoru sertificēšanas kārtība, kura Latvijā veiksmīgi darbojas no 2005.gada.

Pārskata gadā ir arī pilnveidoti autorizācijas procesi, pārņemot Eiropas Parlamenta un Padomes 2008.gada 16.decembra Direktīvas 2008/110/EK, ar ko groza Direktīvu 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos prasības. Tika izstrādāta jauna drošības apliecības izsniegšanas, darbības apturēšanas un anulēšanas kritēriju kārtība.

1.3.2. Tendences Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas darbībā

Dzelzceļa elementu un apakšsistēmu savstarpējās izmantojamības atzišanas sistēmas ieviešanas mērķis ir atspoguļot 1520mm platuma dzelzceļu tehniskās atšķirības, kā arī nodrošināt kontroli par prasību izpildi, veicot jaunu infrastruktūras objektu un ritošā sastāva vienību pieņemšanu ekspluatācijā. 2011.gadā tika uzsākts darbs pie 1520mm platuma dzelzceļu tehnisko parametru iekļaušanas Infrastruktūras savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas (SITS), Enerģētikas SITS un Lokomotīvu un pasažieru ritošā sastāva SITS to revīzijas laikā. Tika arī iesniegti grozījumi 28.12.2010. MK noteikumiem Nr.1210 "[Noteikumi par Eiropas dzelzceļa sistēmu savstarpējo izmantojamību](#)" un Nr. 1211 "[Noteikumi par ritošā sastāva būvi, modernizāciju, atjaunošanas remontu, atbilstības novērtēšanu un pieņemšanu ekspluatācijā](#)". Papildus normatīvo aktu projektu sagatavošanas procesam, 2011.gadā inspekcijas darbinieki ir veikuši 101 jauna vai rekonstruēta dzelzceļa infrastruktūras objektu, trīs ritošā sastāva tipu un 296 ritošā sastāva vienību pieņemšanu ekspluatācijā. 2011.gadā bija vērojams spējš ekspluatācijā pieņemto objektu un vienību skaita pieaugums.

Kopējo drošības metožu, mērķu un rādītāju ieviešana dzelzceļa transporta sektorā ir īstenota 2010.gadā, taču vēl joprojām turpinās darbs pie sistēmas pilnveides. Tika sagatavots grozījumu projekts 10.03.2008. MK noteikumiem Nr.168 "[Noteikumi par drošības sertifikāta A daļas un B daļas izsniegšanas,](#)

[apturēšanas un anulēšanas kārtību un kritērijiem](#)” papildinot prasības par atbilstības novērtēšanu un kopējiem drošības rādītājiem. Inspekcija pārskata gadā ir nodrošinājusi viena nopietna dzelzceļa negadījuma un 30 dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu izmeklēšanas, kā arī negadījumu uzskaiti un veikusi nepieciešamos uzraudzības pasākumus.

Harmonizētas drošības sertifikācijas sistēmas izveide ir īstenota 2008.gadā. Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija 2011.gadā ir izsniegusi vienu drošības sertifikāta A daļu un sešas drošības sertifikāta B daļas.

Drošības sistēmu autorizācijas sistēmas pilnīgas ieviešanas pirmais posms ir pabeigts 2010.gadā. Pirmajā posmā kopā inspekcija ir izdevusi 270 drošības apliecības. 2011.gada 18.janvārī Ministru kabinets pieņēma noteikumus Nr. 57 „[Noteikumi par drošības apliecības izsniegšanas, darbības apturēšanas un anulēšanas kritērijiem un kārtību](#)” iekļaujot prasības, ko nosaka EK tiesību akti, lai novērtētu atbilstību dzelzceļa drošības atļaujas iegūšanas prasībām. Pārskata gadā inspekcija izsniedza 85 drošības apliecības infrastruktūras pārvaldītājiem, manevru darbu veicējiem, ritošā sastāva remonta un apkopes veicējiem, kā arī infrastruktūras remonta darba veicējiem. 2011.gadā tika apturēta deviņu drošības apliecību darbība un anulētas četras drošības apliecības.

Dzelzceļa vilces līdzekļu vadītāju, vadītāju palīgu un vadītāju instruktoru sertifikācijas sistēmas tiek organizētas saskaņā ar 2006.gada 28.marta Ministru kabineta noteikumiem Nr.236 „[Noteikumi par vilces līdzekļa vadītāja \(mašīnista\) instruktora, vilces līdzekļa vadītāja \(mašīnista\), vilces līdzekļa vadītāja \(mašīnista\) palīga kvalifikācijas prasībām un sertifikācijas kārtību](#)” (nosaka sertificēšanas prasības vilces līdzekļu vadītāju instruktoru un palīgu sertificēšanai) un 2010.gada 14.septembra Ministru kabineta noteikumiem Nr. 873 „[Noteikumi par vilces līdzekļa vadītāja \(mašīnista\) kvalifikācijas un vilces līdzekļa vadīšanas tiesību iegūšanu](#)” (nosaka sertificēšanas prasības vilces līdzekļu vadītāju sertificēšanai). 2011.gada 1.novembrī tika uzsākts jauns vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu) sertificēšanas process. Šī sertifikācijas sistēma paredz, ka fiziska persona iegūst tiesības vadīt vilces līdzekli EK dzelzceļa sistēmā, ja tā ir ieguvusi vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) apliecību un saskaņoto papildu sertifikātu. Vilces līdzekļa vadītāja apliecību izsniedz Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija, bet saskaņoto papildu sertifikātu – vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) darba devējs - komercsabiedrība, kuras darbības veikšanai dzelzceļa nozarē ir nepieciešams drošības sertifikāts vai drošības apliecība. Līdz 2017.gada 1.novembrim ir paredzēts pārejas periods, kurā Latvijā derīgas būs gan Eiropas kopienas parauga vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) vadīšanas apliecības, gan līdz šim izdots vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) profesionālās kvalifikācijas sertifikāts. 2011.gadā 20 pretendenti veiksmīgi nokārtoja un saņēma Eiropas kopienas parauga vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) vadīšanas apliecības. 2011.gadā tika izsniegti arī 284 vilces līdzekļu vadītāju, palīgu un vadītāju instruktoru sertifikāti.

2. Dzelzceļa sektors Latvijā

2. 1. Dzelzceļa infrastruktūra un pārvaldītāji

Kopumā valsts reģistrā uz 2011.gada 31.decembri iekļauts 401 privātās lietošanas sliežu ceļu iecirknis ar kopgarumu 674,5 km un 358 publiskās lietošanas sliežu ceļu iecirkņi ar kopgarumu 3323,2 km. Kopumā valstī reģistrēti 3997,7 km sliežu ceļi. 2011.gadā nav novērotas būtiskas sliežu ceļu kopgaruma izmaiņas.

Rādītāji	2009.gadā	2010.gadā	2011.gadā
Kopējais izvērttais sliežu ceļu garums , km	3996,00	3995,08	3997,7
publiskie sliežu ceļi, km, tai skaitā	3315,52	3324,98	3323,2
<i>maģistrālie sliežu ceļi, km, no tiem</i>	<i>2241,10</i>	<i>2237,00</i>	<i>2238,9</i>
<i>divceļu līnijas un vairāk, km</i>	<i>305,40</i>	<i>319,50</i>	<i>316,2</i>
<i>elektrificētas līnijas, km</i>	<i>647,90</i>	<i>647,90</i>	<i>647,90</i>
privātie sliežu ceļi , km	680,47	670,10	674,5
Publisko maģistrālo ceļu ekspluatācijas garums, km	1850,8	1896,90	1864,7
Elektrificēto līniju ekspluatācijas garums, km	257,40	257,40	257,40

No reģistrētajiem sliežu ceļiem 80% pārvalda valsts a/s „Latvijas dzelzceļš”. Valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” ir lielākais publiskās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs.

Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra 1224,2 km garumā ir aprīkota ar automātisko lokomotīvu signalizācijas sistēmu (ALSN). Salīdzinot ar 2010.gadu aprīkoto ar signalizācijas sistēmu kopgarums ir pieaudzis, kas sastāda 66% no maģistrālo līniju kopgaruma un 31% no kopējā sliežu ceļu kopgaruma. Latvijā ir elektrificēti 19 % no visiem sliežu ceļiem.

2011.gadā Latvijā darbojās pieci komercuzņēmumi, kuriem, atbilstoši noteiktajiem drošības nosacījumiem, bija tiesības veikt pārvadājumus pa dzelzceļu, izmantojot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru:

2.1. kravu un pasažieru pārvadājumi

2.1.1. SIA „LDZ Cargo” - iekšzemes un starptautiskie kravu pārvadājumi, manevru darbu operācijas, starptautiskie pasažieru pārvadājumi;

2.2. kravu pārvadājumi

2.2.1. a/s „Baltijas Ekspresis” - iekšzemes kravu pārvadājumi, manevru darbu operācijas;

2.2.2. a/s „BALTIJAS TRANZĪTA SERVISS” - iekšzemes kravu pārvadājumi, manevru darbu operācijas.

2.3. pasažieru pārvadājumi

2.3.1. SIA „Gulbenes -Alūksnes bānītis” (šaursliežu dzelzceļš) - iekšzemes pārvadājumi;

2.3.2. a/s „Pasažieru vilciens” - iekšzemes pārvadājumi.

Latvijā lielāko pārvadājumu daļu sastāda kravu pārvadājumi. Vislielāko pārvadājumu apjomu nodrošina SIA „LDZ Cargo” (aptuveni 77,12 % no kravu pārvadājumu apjoma). Pārējo pārvadājumu apjomu nodrošina a/s „BALTIJAS TRANZĪTA SERVISS” un a/s „Baltijas Ekspresis”. 2011. gadā pārvadāto kravu apjoms pret 2010. gadu ir ievērojami pieaudzis. Kopējais apjoma pieaugums gadā ir 24,9%.

Visvairāk pasažieru pārvadājumus Latvijā nodrošina a/s „Pasažieru vilciens” (90% no kopējā pārvadājumu apjoma), kas nodrošina vietējos pasažieru pārvadājumus. Starptautiskos pasažieru pārvadājumus 2011.gadā nodrošināja SIA „LDZ Cargo”. Pasažieru pārvadājumu apjomam ir vērojams samazinājums. Kopš 2007.gada katru gadu ir vērojams kritums 5-10% robežās. Lai gan 2011.gadā ir pieaudzis pārvadāto pasažieru skaits starptautiskajā satiksmē, kā arī vietējā tūrisma pārvadājumos.

2.2. Valsts pārvalde

2.2.1. Uzraudzības un sadarbības struktūra

Satiksmes ministrija ir vadošā valsts pārvaldes iestāde transporta un sakaru nozarē, kas izstrādā nozari reglamentējošo tiesību aktu un politikas plānošanas dokumentu projektus, nodrošina politikas

Īstenošanu ministrijas padotībā esošajās valsts pārvaldes iestādēs un kapitālsabiedrībās, kurās tā ir kapitāla daļu turētāja. Satiksmes ministrijas Dzelzceļa nodaļa ir atbildīga par dzelzceļa politikas veidošanu un tās ieviešanu. Viens no nodaļas uzdevumiem ir likumu harmonizācija ar Kopienas normatīvo aktu prasībām. Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas sadarbība ar ministriju ir aktīva. 2011.gadā ministrijai tika iesniegti vairāki tiesību aktu grozījumi par bīstamo kravu pārvadājumu un drošības sertifikācijas procesu pilnveidi, apakšsistēmu verificēšanu, kā arī ritošā sastāva atbilstības novērtēšanu un pieņemšanu ekspluatācijā. Inspekcija ir arī piedalījusies vairāku tiesību aktu lingvistiskajās pārbaudēs.

Dzelzceļa politiku īsteno Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija, Valsts dzelzceļa administrācija, Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs.

Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs (turpmāk – izmeklēšanas birojs) izmeklē nopietnus vilcienu un manevru darbu negadījumus, kam ir nelabvēlīga ietekme uz kustības drošību, ņemot vērā negadījuma smagumu. Izmeklēšanas birojs par izmeklēšanas gaitu informē Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju. Izmeklēšanas birojs pēc negadījuma sagatavo izmeklēšanas nobeiguma pārskatu un nosūta to Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai. 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. Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija uzrauga drošības ieteikumu ieviešanu. Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija arī izvērtē, vai ir nepieciešams paplašināt drošības ieteikumu gala ieviešanu, un, ja nepieciešams, nosūta drošības ieteikumus arī citiem dzelzceļa nozares uzņēmumiem. Par drošības ieteikumu ieviešanu inspekcija informē izmeklēšanas biroju.

Valsts dzelzceļa administrācija ir atbildīga par licenču izdošanu kravu pārvadātājiem, strīdu izskatīšanu starp pārvadātājiem un infrastruktūras pārvaldītājiem, vides politikas stratēģijas izveidi un riska izvērtējumu. Valsts dzelzceļa administrācija uztur valsts infrastruktūras un ritošā sastāva reģistrus. Inspekcijas sadarbība ar administrāciju notiek infrastruktūras un ritošā sastāva reģistra ietvaros. Inspekcija uzraudzības nodrošināšanai izmanto reģistrus. Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija informē Valsts dzelzceļa administrāciju par ritošā sastāva ekspluatācijas aizliegumiem, kā arī ekspluatācijas atļaujām.

Padotības un pakļautības struktūra no 2007.gada nav mainījusies.

2.2.2. Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija

Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas kontroli un uzraudzību nodrošina Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija. Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija atrodas Satiksmes ministrijas padotībā, kas tiek īstenota pārraudzības formā. Inspekcija ir izveidota 1999.gada 1.jūlijā. Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas izveidošanas mērķis ir valsts pārvaldes funkciju īstenošana dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas uzraudzībā un kontrolē. Iestādes darbību nosaka Ministru kabineta 04.01.2005. noteikumi Nr.14 "Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas nolikums". Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju vada direktors.

Dzelzceļa likuma 33.pants nosaka Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas galvenās funkcijas. Tās ir:

2.2.2.1. kontrolēt dzelzceļa ekspluatācijas un tās drošības jautājumos pieņemtajos likumos un citos normatīvajos aktos noteikto prasību izpildi;

2.2.2.2. kontrolēt civilās aizsardzības pasākumu (to skaitā preventīvo, reaģēšanas un seku likvidēšanas pasākumu) veikšanu dzelzceļa ekspluatācijā;

2.2.2.3. izmeklēt dzelzceļa satiksmes negadījumus un veikt to uzskaiti;

2.2.2.4. kontrolēt ritošā sastāva avāriju seku novēršanas darbu organizēšanu un veikšanu;

2.2.2.5. izskatīt dzelzceļa infrastruktūras būvprojektus un pieņemt lēmumus par tiem, izsniegt būvatļaujas un kontrolēt, kā dzelzceļa infrastruktūras būvniecības dalībnieki ievēro šā likuma un citu būvniecību reglamentējošo normatīvo aktu prasības;

2.2.2.6. saskaņā ar normatīvajiem aktiem izsniegt pārvadātājiem drošības sertifikātus;

- 2.2.2.7. noteiktā kārtībā izsniegt drošības apliecības;
- 2.2.2.8. saskaņā ar normatīvajiem aktiem izsniegt profesionālās kompetences sertifikātus reglamentētajās sfērās;
- 2.2.2.9. apmainīties ar informāciju par savu darbu un lēmumu pieņemšanas principiem un praksi ar citu Eiropas Savienības dalībvalstu attiecīgajām institūcijām;
- 2.2.2.10. izsniegt vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) apliecības;
- 2.2.2.11. kārtot vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) apliecību reģistru;
- 2.2.2.12. lemt par ritošā sastāva pieņemšanu ekspluatācijā.

2011.gadā divos Ministru Kabineta noteikumos Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai tika noteikti divi precizēti uzdevumi par bīstamo kravu dzelzceļa transportā aprites uzraudzību - 21.06.2011. MK noteikumi Nr. 464 „[Bīstamo kravu ar īpašu riska potenciālu aprites aizsardzības pasākumu plānošanas, īstenošanas un kontroles kārtība](#)” 7.punkts (īpaši bīstamo kravu aprites un reglamentējošo dokumentu kontrole pārvadājumos pa dzelzceļu (**precizēts uzdevums**)) un 05.07.2011. MK noteikumi Nr. 541 „[Bīstamo kravu aprites kontroles kārtība](#)” 2.punkts (Bīstamo kravu aprites kontrole dzelzceļa pārvadājumos (**precizēts uzdevums**))

Uz 2011.gada 31.decembri inspekcijā bija 19 amata vietas. Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija 2011.gadā veica iekšējās strukturālās izmaiņas, sakarā ar noteikto funkciju palielināšanos. Tika izvērtēts darba apjoms un pieņemts lēmums - nemainot amata vietu skaitu un daļas, pārstrukturēt amatus un pienākumus. Strukturālās izmaiņas bija nepieciešamas, lai nodrošinātu visu inspekcijas funkciju īstenošanu sakarā ar Eiropas Savienības dzelzceļa nozares normatīvos aktos noteiktām papildus prasībām vienotas dzelzceļa politikas īstenošanai.

Pārskata gadā inspekcijā tika nodarbinātas 19 personas, kur septiņas personas nodrošināja uzraudzības funkcijas, septiņas personas tika iesaistītas sertificēšanas darbā, trīs dzelzceļa politikas ieviešanas jautājumos un divas atbalsta funkciju nodrošināšanā.

Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas struktūra pārskata gadā:

2.2.2.13. Kustības drošības daļa nodrošina valsts uzraudzību un kontroli par dzelzceļa tehnisko ekspluatāciju. Daļa arī izmeklē dzelzceļa komercsabiedrību darbībā pieļautos dzelzceļa negadījumus. Katrs daļas inspektors atbild par satiksmes drošības jautājumu uzraudzību un atzinumu sniegšanu konkrētā dzelzceļa saimniecībā.

2.2.2.14. Analītiskā un sertificēšanas daļa nodrošina valsts uzraudzību un kontroli drošības sertificēšanas, dzelzceļa speciālistu sertificēšanas jomā. Daļa nodrošina arī dzelzceļa uzņēmumu (uzņēmējsabiedrību) iekšējās uzraudzības sistēmas jomā pieņemto normatīvo aktu uzraudzību. Sertificēšanas procesu noslēgumā, tiek izsniegti sertifikāti. Daļa veic arī normatīvo dokumentu projektu sagatavošanu dzelzceļa nozarē, kā arī koordinē ES prasību ieviešanu nacionālajā likumdošanā. Katrs daļas darbinieks ir atbildīgs par noteiktu sertificēšanas vai rīcībpolitikas jomu.

2.2.2.15. Finanšu un projektu vadības daļas kompetencē ir nodrošināt efektīvu un pārskatāmu dzelzceļa infrastruktūras projektu izskatīšanu, būvatļauju izsniegšanu, valsts budžeta līdzekļu plānošanu un izlietojumu, kā arī grāmatvedības uzskaiti. Daļa organizē būvprojektu uzskaiti un apstrādi, veic būvprojektu izvērtēšanu.

2.2.2.16. Kontroles un uzskaites daļa atbild par datu uzskaiti un administrēšanu, kā arī valsts drošības līmeņa kontroli un tendenču analīzi. Daļas kompetencē ir pārskatu sagatavošana. Daļa arī nodrošina personālvadības un citu inspekcijas iekšējo procesu darbību un pilnveidi, atbild par administratīvā darba organizāciju iestādē.

Inspekcijas darbu vada direktors. Direktoru pēc tā kandidatūras apstiprināšanas Ministru kabinetā amatā ieceļ satiksmes ministrs.

3. Kustības drošības stāvokļa izvērtējums

3.1. Esošās situācijas analīze un pieņemtie pasākumi kustības drošības uzlabošanai

Viena no Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas funkcijām ir pārbaudīt, kā dzelzceļa ekspluatācijas dalībnieki (infrastruktūras pārvaldītāji, pārvadātāji, par ritošā sastāva apkopi atbildīgā struktūrvienība, u.c.) ievēro dzelzceļa ekspluatācijas prasības. Tai pat laikā ekspluatācijas dalībnieki saskaņā ar drošības pārvaldības un iekšējās uzraudzības sistēmās norādīto nodrošina pārbaužu plānu izstrādi atbilstoši periodiskumam. Pārbaužu laikā fiksētie pārkāpumi tiek dokumentēti un sniegtas rekomendācijas atbildīgiem darbiniekiem par trūkumu novēršanu un kopējā satiksmes drošības stāvokļa uzlabošanu. Saskaņā ar noteiktajiem pamatprincipiem, tiek arī veikta satiksmes drošības stāvokļa analīze, kurā tiek sagatavoti ieteikumi drošības stāvokļa pilnveidei. Inspekcija novērtē ekspluatācijas dalībnieku spēju ievērot visas drošības prasības, lai uzņēmums spētu darboties noteiktajā jomā vai tīklā.

2011.gadā veicot vairāku staciju un pieturas punktu pārbaudes tika konstatēts, ka pasažieriem paredzētās telpas stacijās nav pieejamas visās vietās, kur kursē pasažieru vilcieni. Inspekcija par to informēja infrastruktūras pārvaldītāju. Dzelzceļa stacijās ir arī konstatēta sarunu reglamenta neievērošana, kas ir bijis par pamatu dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas pārkāpumu gadījumiem.

Latvijā vēl joprojām ir saglabājies liels lokomotīvu bojājumu skaits. Satiksmes drošības pārkāpumu skaita palielināšanās galvenie cēloņi ir ritošā sastāva remonta tehnoloģiju neievērošana vagonu tehniskās apskates punktos, tiešo izpildītāju nepietiekošas zināšanas un viņu darba kontrole, kā arī vilces līdzekļu parka novecojums.

2011.gadā ir pieaudzis to negadījumu skaits, kur konstatēta bīstamās kravas sūce cisternvagoniem. Tas ir saistīts ar to, ka bīstamo kravu iekraušanas laikā netika pareizi sagatavoti cisternvagoni, pārkāpjot iekraušanas un izkraušanas tehniskos noteikumus (nehermētiski pievilkti iekšējie vārsti). Par iemeslu negadījumu skaita pieaugumam ir arī minami laika apstākļi, kad mainīgajos laika apstākļos veidojas ledus korķi. Negadījumu skaita īpatsvars attiecībā uz vilcienkilometriem ir pieaudzis nedaudz.

3.1. tabula Pieņemtie pasākumi drošības risku mazināšanai

Cēloņu apraksts	Pieņemtie pasākumi
Privātie dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji neievēro drošības prasības (nav saņemta drošības apliecība, ka apliecina spēju darboties ievērojot drošības prasības)	Ekspluatācijas aizliegums
Nav sniegta informācija par bīstamo kravu pārvadājumiem radot apdraudējumu cilvēka dzīvībai, veselībai, personas mantai un videi	Ekspluatācijas aizliegums
Bīstamo kravu sūces gadījumu skaita pieaugums sakarā ar nepareizi sagatavotiem cisternvagoniem (no trešajām valstīm) (nehermētiski pievilkti iekšējie vārsti)	Pastiprināta kontrole par cisternvagonu iekraušanas procesu

Pieņemtie pasākumi, kas atainoti 3.1. tabulā ir Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas pieņemtie lēmumi kustības drošības stāvokļa pilnveides nodrošināšanai, par ko tika informēti ekspluatācijas dalībnieki.

Neskatoties uz to, ka ir vērojams negadījumu skaita samazinājums, atsevišķi negadījumi ir prasījuši pieņemt pasākumus, lai samazinātu riskus un veiktu pasākumus gan infrastruktūras tehniskā

aprīkojuma uzlabošanai, gan cilvēciskā faktora izraisītu kļūdu ietekmes samazināšanai uz satiksmes drošību un negadījumu ar cilvēkiem skaita samazināšanai. 3.2.tabulā atainotie pieņemtie pasākumi ir no Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas, pārvadātāju un infrastruktūras pārvaldītāja puses.

3.2. tabula Pieņemtie drošības pasākumi negadījuma rezultātā

Negadījuma datums, vieta	Negadījuma apraksts	Pieņemtie pasākumi
06.08.2011., Ludzas stacijas galvenais ceļš	Kravas vilcienu trīs vagonu nobraukšana no sliedēm sakarā ar sliežu ceļa noturības zudumu (šķembu balasta trūkums) un nepietiekošu ātruma ierobežojumu	1. Apkopot datus par vietām, kur koka gulšņi ielikti vienlaidus sliežu ceļa posmā. 2. Veikt izmaiņas sliežu ceļa konstrukcijā, pievēršot uzmanību līknēm ar rādiusu 2000m un mazāk.
05.09.2011., Sarkandaugava 7.km 8.pk ārpus perona	Pielietota kravas vilciena pēkšņā bremzēšana, lai novērstu uzbraukšanu zēnam, kurš tika traumēts.	Tuvākajās stacijai skolās organizēt drošības stundu par uzvedību sliežu ceļu tuvumā.
03.12.2011., Sabile-Kandava 84.km 1.pk, apsargājamā pārbrauktuve	Smagā automašīna salauza 84.km 1.pk. pārbrauktuves barjeras brusu, kura atradās negabarītā. Pārbrauktuves dežurante pirms braucoša vilciena mēģināja novilkt salauzto aizsargbarjeru no sliedēm, taču vilciens uzbrauca uz barjeras gala un smagi traumēja pārbrauktuves dežuranti.	1. Organizēt ārkārtas tehniskās apmācības ar pārbrauktuvju dežurantiem par dežuranta darba organizāciju un pienākumiem, ja uz pārbrauktuves konstatēti šķēršļi vilcienu kustībai, kā arī par darba drošības pasākumiem. 2. Vērsties Ceļu satiksmes drošības direkcijā ar lūgumu izskatīt jautājumu par ātruma ierobežošanu līdz 70 km/h pārbrauktuves pieejās uz autoceļa A 10 Rīga - Ventspils 96 km.

Lai gan pēdējos gados ir vērojama negadījumu, kuros ir cietuši bērni vai jaunieši, skaita samazināšanās, tomēr satraucošs ir fakts (SKDS pētījums 2010.gada rudenī), ka ļoti maz vecāku (tikai 48%) ar saviem bērniem runā par bīstamību sliežu ceļu tuvumā, par to, ka vilciens vienmēr ir stiprāks. Ņemot vērā šo faktu un to, ka bērni un jaunieši ievērojamu daļu laika pavada pie interneta, kas viņiem arī nereti palīdz veidot savu zināšanu sistēmu 2011. gada vasarā, tuvojoties jaunajam mācību gadam valsts a/s *Latvijas dzelzceļš* sociālajā tīklā *draugiem.lv* rīkoja akciju, kurā aicināja bērnus un jauniešus apgūt jaunas vai atsvaidzināt savas zināšanas par drošību pie sliežu ceļiem. 2011. gadā turpinājās vairākus gadus iesāktais darbs – drošības stundas skolas un pirmsskolas vecuma bērniem³.

3.2. Dzelzceļa negadījumu izvērtējums

Latvijā, 2011.gadā nopietnu negadījumu skaits ir samazinājies. Samazinājums pret 2010.gadu ir 19%. Taču ir jāatzīmē esošā tendence, ka pāra gados ir vērojams nopietnu negadījumu pieaugums, nepāra gados samazinājums. Ir jāatzīmē, ka no 2004.gada negadījumu skaitam ir tendence samazināties. Samazinājums kopš 2004.gada ir 50% robežās, t.i., nopietnu negadījumu skaits ir samazinājies uz pusi. Ir samazinājies nelaimes gadījumu skaits ar cilvēkiem vilcienu kustības laikā.

³ Valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” SATIKSMES DROŠĪBAS STĀVOKĻA PĀRSKATS. 2011. GADS.

Dzelzceļa negadījumu statistika	2008.gadā	2009.gadā	2010.gadā	2011.gadā
Negadījumu skaits, kuros cietušas personas	56	27	37	33
Negadījumu skaits, kuros nav cietušas personas	5	2	5	2
Kopējais negadījumu skaits	61	30	43	35

Pārskata gadā ir reģistrēti 35 nopietni dzelzceļa satiksmes negadījumi. Cietušo personu īpatsvars ir 95% gadījumu. 2011.gadā ir samazinājies bojā gājušo cilvēku īpatsvars – 38% no cietušo personu kopskaita. Bojā gājušo cilvēku īpatsvara samazinājums ir vērojams 22% robežās. 2009. un 2010.gadā bojā gājušo cilvēku īpatsvars bija vairāk kā pusē gadījumos (60% no cietušajiem). Vislielāko negadījumu īpatsvaru vēl joprojām sastāda negadījumi ar cilvēkiem vilcienu kustības laikā, kuri nav ievērojuši drošības prasības šķērsojot sliežu ceļus. No kopējo negadījumu skaita tas sastāda vidēji 60-70%.

Tāpat kā 2010.gadā, arī 2011.gadā divos gadījumos ir konstatēta nopietna bīstamās kravas noplūde, kas notikusi pārkāpjot tehnoloģiskos procesus, veicot kravas iekraušanu un pārkāpjot tehniskās ekspluatācijas prasības. Atbilstoši sadalījumam pēc bīstamības, 2011.gadā reģistrētie negadījumi klasificējami kā negadījumi ar trešās klases kravām.

Dzelzceļa negadījumu statistika	2008.gadā	2009.gadā	2010.gadā	2011.gadā
Vilcienu sadursmes	1	1	1	0
Tai skaitā negadījumi ar cietušajiem	1	0	0	0
gūti miesas bojājumi	0	0	0	0
gājuši bojā	2	0	0	0
Vilcienu nobraukšana no sliedēm	0	0	0	1
Tai skaitā negadījumi ar cietušajiem	0	0	0	0
gūti miesas bojājumi	0	0	0	0
gājuši bojā	0	0	0	0
Negadījumu uz dzelzceļa pārbrauktuvēm	10	8	10	8
Tai skaitā negadījumi ar cietušajiem	10	8	10	7
gūti miesas bojājumi	7	6	5	6
gājuši bojā	6	4	5	2
Negadījumi ar cilvēkiem vilcienu kustības laikā	45	19	27	26
Tai skaitā negadījumi ar cietušajiem	45	19	27	26
gūti miesas bojājumi	24	6	10	15
gājuši bojā	21	13	17	11
Citi nopietni negadījumi	5	2	5	0
Tai skaitā negadījumi ar cietušajiem	0	0	0	0
gūti miesas bojājumi	0	0	0	0
gājuši bojā	0	0	0	0
Bīstamās kravas noplūde	0	0	2	2

Latvijā vēl joprojām vislielāko cietušo personu īpatsvaru veido negadījumi ar cilvēkiem vilcienu kustības laikā. 2011.gadā tas sastādīja 74%, 2010.gadā veidoja 66%, 2009.gadā 63%. Jāatzīmē, ka arī Eiropas līmenī negadījumi ar cilvēkiem ritošā sastāva kustības laikā un uz dzelzceļa pārbrauktuvēm veido lielāko daļu no kopējā negadījumu skaita (aptuveni 67%). Latvijā abu negadījumu kopskaits sastāda 90%. Negadījumu uz dzelzceļa pārbrauktuvēm svārstības pa gadiem vērojamas 10-20% robežās. Vairumā negadījumu ir reģistrēti uz neapsargājamām (automātiskajām) pārbrauktuvēm (70% gadījumu), autovadītājiem neievērojot ceļu satiksmes noteikumu prasības vai cilvēkiem neievērojot drošības prasības „cilvēciskā faktora” dēļ. Sadursmes uz dzelzceļa pārbrauktuvēm ir notikušas ar vieglajām automašīnām, motociklu (cieta divi cilvēki) un kravas mašīnu (balķvedēju). Negadījumos uz dzelzceļa pārbrauktuvēm ir

cietuši gan gājēji, gan velosipēdisti, gan arī automašīnu vadītāji un pasažieri. 2011.gadā tika reģistrēts arī viens gadījums uz apsargājamās dzelzceļa pārbrauktuves, kur mikroautobuss notrieca aizsargbarjeru, kā rezultātā vilciens uzbrauca uz barjeras gala, kas atlēca un smagi traumēja dzelzceļa darbinieku. Salīdzinot ar 2010.gadu, bojā gājušo personu skaits uz dzelzceļa pārbrauktuvēm ir samazinājies par 25%. Lielāko daļu negadījumu uz dzelzceļa pārbrauktuvēm veido vilcienu sadursmes ar autoceļa transportlīdzekļiem. 2011.gadā visvairāk sadursmes ir reģistrētas ar vieglām automašīnām, kas sastāda 45% no negadījumu uz pārbrauktuvēm skaita. Salīdzinot ar 2010.gadu ir pieaudzis negadījumu skaits ar kravas automašīnām – par 28%.

Samazinoties negadījumu skaitam ir arī samazinājies kopējais cietušo personu skaits. Ir bijis tikai viens gadījums, kur negadījumā cieta divas personas - sadursme uz dzelzceļa pārbrauktuves ar motociklu. Pārskata gadā ir ievērojami samazinājies bojā gājušo personu skaits, kas sastāda mazāk kā 40% (uz vienu bojā gājušo personu, 1,6 personas guvušas smagus miesas bojājumus). No 2004.gada bija vērojams, ka bojā gājušo personu īpatsvars sastāda no 50 līdz 65%, taču 2011.gadā ir ievērojami samazinājies bojā gājušo personu īpatsvars. 2010.gadā tika vairāk pievērsta uzmanība risku un bīstamības faktoru apzināšanai, ko rada ar dzelzceļa sistēmu nesaistītas personas. Tika analizēti visi negadījumi un to cēloņi, veikta personāla apmācība rīcībai ārkārtas gadījumos. Lai samazinātu potenciālo negadījumu risku uz sliežu ceļiem ar nožogojumu tika aprīkotas stacijas, iezīmētas pasažieru platformu bīstamās zonas ar dzeltenas krāsas sadalītājlīnijām (bīstamās zonas apzīmējumi).

Cietušo personu skaits dzelzceļa negadījumos	2008.gadā	2009.gadā	2010.gadā	2011.gadā
Gūti miesas bojājumi	31	12	15	21
%	52	40	40	62
Gājuši bojā	29	17	22	13
%	48	60	60	38
Kopā	60	29	37	34

2010.gadā bija vērojams cietušo vīriešu īpatsvara pieaugums pret 2009.gadu (18%), kas arī turpinājās pārskata gadā. Pieaugums ir vairāk kā 10%. 2011.gadā tikai 14% gadījumos ir cietušas sievietes, kuras pārsvarā ir bijušas vecumā no 55 līdz 75 gadiem. Tas liecina par personu neuzmanību šķērsojot sliežu ceļus. 2011.gadā cietušo personu īpatsvars bija 86%, 2010.gadā 78%, 2009.gadā 60%. Jāatzīmē, ka 50% no gadījumiem vīrieši ir atradušies alkohola reibuma stāvoklī. Pieaugums, salīdzinot ar 2010.gadu ir vērojams 15% robežās, kas ir viens no augstākajiem rādītājiem no 2004.gada. Alkohola lietošana norāda par sociāla rakstura problēmām. Ir pieaudzis arī to gadījumu skaits, kam par iemeslu ir bijis personu drošības prasību neievērošana šķērsojot gājēju pārejas vilciena tuvumā. Nereti tam par iemeslu ir bijis audioaustiņu lietošana klausoties mūziku no mobilajām ierīcēm. 2011.gadā tika uzsākta informatīva kampaņa par izvairīšanos lietot audioaustiņas dzelzceļa teritorijas tuvumā.

Apkopojot informāciju par cietušām personām, ir vērojams, ka ik gadu visvairāk negadījumos ir cietušas personas t.s. „aktīvajā vecumā” (20-55 gadi). 2011.gadā lielāko daļu negadījumu ar personām reģistrēti vecumā no 20 līdz 40 gadiem, kas sastāda 40% no kopējo negadījumu skaita. 2010.gadā visvairāk bija cietušas personas vecumā no 20 līdz 30 gadiem. 2009.gadā visvairāk personas ir cietušas vecumā no 30 līdz 40 gadiem. Katru gadu negadījumos cieš arī bērni un jaunieši. 2011. un 2010.gadā reģistrēti trīs gadījumi, kad ir cietuši bērni vecumā līdz 12 gadiem.

Cietušo personu sadalījums negadījumos	2008.gadā	2009.gadā	2010.gadā	2011.gadā
Nepiederošu personu atrašanās paaugstinātas bīstamības zonā	30	9	20	21
letāli	15	8	13	8
miesas bojājumi	15	1	7	13
Pārbrauktuves lietotāji	13	6	10	8
letāli	6	2	5	2
miesas bojājumi	7	4	5	6
Citas personas	11	8	7	5
letāli	6	5	4	3
miesas bojājumi	5	3	3	2
Pasažieri	2	3	0	0
letāli	0	1	0	0
miesas bojājumi	2	2	0	0
Dzelzceļa uzņēmumu darbinieki	4	3	0	1
letāli	2	1	0	0
miesas bojājumi	2	2	0	1

Vislielāko cietušo personu īpatsvaru veido nepiederošu personu atrašanās paaugstinātas bīstamības zonā. Ievērojami mazu daļu veido, kad ir cietuši pasažieri vai darbinieki - kopā nepārsniedz 5% no kopējā cietušo personu skaita.

Pārskata gadā visvairāk cietušo reģistrēts septembrī un decembrī, kas sastāda 41% no kopējā cietušo personu skaita. 2010.gadā visvairāk cietušo tika reģistrēti augustā un septembrī (40% no kopējā negadījumu skaita), savukārt 2009.gadā negadījumi ir notikuši ziemas mēnešos. Reģistrētie dati parāda, ka visvairāk cietušo tiek reģistrēti septembrī. Tas varētu būt saistīts ar to, ka atsākas mācību gads un ir beidzies atvaļinājumu laiks.

Lielākā daļa negadījumu ar personām vilcienu kustības laikā notiek Rīgas aglomerācijas zonā, jo īpaši maršrutā Rīga – Aizkraukle (40% no kopējo negadījumu skaita). Tas ir saistīts ar to, ka šajā ceļa posmā tiek nodrošināts vislielākais pārvadājumu skaits. Posmā Rīga – Aizkraukle tiek arī reģistrēts salīdzinoši liels sadursmju uz dzelzceļa pārbrauktuvēm skaits. Liels cietušo personu īpatsvars 2011.gadā ir bijis piepilsētas maršrutā Rīga –Tukums (visvairāk negadījumi Torņakals – Zaslauks posmā). Pieaugums vērojams vasaras mēnešos, kad tiek nodrošināts liels pārvadājumu skaits uz Jūrmalu. 2010.gadā ir reģistrēts cietušo personu pieaugums maršrutā Rīga –Saulkrasti, par ko nevar teikt attiecībā uz 2011.gadu. Jāatzīmē, ka 75% gadījumos negadījumi ir reģistrēti ar pasažieru vilcieniem. Lielākā daļa negadījumu ir notikuši laika posmā no plkst.18:00 līdz plkst.24:00, kas sastāda 43,59 % no kopēja negadījumu skaita.

2011.gadā ir samazinājies pašnāvību gadījumu skaits uz dzelzceļa, taču izvērtējot no kopējā negadījumu skaita, reģistrēto pašnāvību gadījumu īpatsvars ir palicis 2010.gada līmenī. 2010.gadā bija vērojams pašnāvību skaita uz dzelzceļa pieaugums. 2011.gadā ir reģistrētas 10 pašnāvības, 2010. tika reģistrētas 13 pašnāvības. Tika prognozēts, ka 2011.gadā pašnāvību skaits varētu pieaugt, taču pārskata gada otrajā pusgadā bija vērojams straujš samazinājums. 2009.gadā uz sliežu ceļiem reģistrētas 10 pašnāvības, 2008.gadā konstatētas deviņas pašnāvības. Pašnāvības uz dzelzceļiem ir veikuši gados jaunāki cilvēki. Dzelzceļā raksturīgs ir vīriešu pašnāvību rādītājs – vairāk kā 70%. 40% gadījumos pašnāvības ir veikušas psihiski nelīdzsvarotas personas, kas ir ārstējušās stacionāros vai uzturējušās sociālās aprūpes centros. Arī alkohola lietošanas nelabvēlīgā ietekme ir veicinājusi pašnāvības veikšanu uz dzelzceļa.

Izvērtējot tehniska rakstura pārkāpumus ir secināms, ka vēl joprojām pieaug vilces ritošā sastāva bojājumu gadījumu skaits, kas būtiski kavē satiksmi. Vilcienu vilces līdzekļu bojājumu galvenie cēloņi ir ritošā sastāva remonta tehnoloģiju neievērošana un vilces līdzekļu parka novecojums. Uz šo brīdi tiek domāts par lokomotīvu parka atjaunošanu. No 2010.gada tiek atjaunots arī vagonu parks – cisternas, platformas, u.c.

Sakarā ar krasām temperatūras svārstībām ziemas un pavasara periodā, no 2008.gada ir pieaudzis sliežu lūzumu skaits. Atsevišķos gadījumos lūzumu cēlonis ir bijusi arī metināšanas tehnoloģijas neievērošana. 2011.gadā ir pieaudzis sliežu ceļa virsbūves ģeometrijas defektu gadījumu skaits (izmetumi), kur vienā gadījumā tas ir bijis par pamatu vilciena nobraukšanai no sliedēm.

3.3. Drošības rekomendāciju izpilde

Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija no Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja 2011.gadā rekomendācijas nav saņēmusi.

4. Izmaiņas likumdošanā

Pārskata gadā Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija sagatavoja vairākus grozījumus MK noteikumos dzelzceļa procesu pilnveidei. Tika iesniegti grozījumi par bīstamo kravu pārvadājumu un drošības sertifikācijas procesu pilnveidi, apakšsistēmu verificēšanu, kā arī ritošā sastāva atbilstības novērtēšanu un pieņemšanu ekspluatācijā. Turpinās darbs pie tehniskās ekspluatācijas prasību pilnveides.

Pieņemtie noteikumi, kas skar dzelzceļa ekspluatācijas jautājumus:

4.1. 18.01.2011. Ministru kabineta noteikumos Nr. 57 "[Noteikumi par drošības apliecības izsniegšanas, darbības apturēšanas un anulēšanas kritērijiem un kārtību](#)"

4.2. 03.05.2011. MK noteikumi Nr.338 „[Grozījumi Ministru kabineta 2009.gada 17.jūnija noteikumos „Bīstamo kravu pārvadāšanai pa dzelzceļu paredzēto cisternu un konteineru atbilstības novērtēšanas noteikumi”](#)” ;

4.3. 14.06.2011. MK noteikumi Nr. 446 „[Grozījumi Ministru kabineta 2008.gada 10.marta noteikumos Nr.168 "Noteikumi par drošības sertifikāta A daļas un B daļas izsniegšanas, apturēšanas un anulēšanas kārtību un kritērijiem"](#)”;

4.4. 21.06.2011. MK noteikumi Nr.464 „[Bīstamo kravu ar īpašu riska potenciālu aprites aizsardzības pasākumu plānošanas, īstenošanas un kontroles kārtība](#)”;

4.5. 05.07.2011. MK noteikumi Nr.541 „[Bīstamo kravu aprites kontroles kārtība](#)”;

4.6. 27.09.2011. MK noteikumi Nr.729 „[Grozījumi Ministru kabineta 2011.gada 28.jūnija noteikumos Nr.500 „Noteikumi par transportējamām spiedieniekārtām”](#)”;

4.7. 19.10.2011. MK noteikumi Nr. 805 „[Grozījumi Ministru kabineta 2010.gada 28.decembra noteikumos Nr.1210 "Noteikumi par Eiropas dzelzceļa sistēmu savstarpējo izmantojamību"](#)”;

4.8. 19.10.2011. MK noteikumi Nr. 806 „[Grozījumi Ministru kabineta 2010.gada 28.decembra noteikumos Nr.1211 "Noteikumi par ritošā sastāva būvi, modernizāciju, atjaunošanas remontu, atbilstības novērtēšanu un pieņemšanu ekspluatācijā"](#)”;

Sīkāka analīze ir atainota 4. pielikumā.

Pieņemtie noteikumi tiek publicēti oficiālajā laikrakstā "Latvijas Vēstnesis" (www.vestnesis.lv). Visi dzelzceļa normatīvie akti ir pieejami mājas lapā www.likumi.lv, ka arī Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas mājas lapā <http://www.vdzti.gov.lv/index.php?id=322&sa=322>. Informācija ir arī pieejama angļu valodā <http://www.vdzti.gov.lv/index.php?id=354&sa=354>.

Jebkuri Ministru kabineta noteikumi un rīkojumi ir saistoši un obligāti dzelzceļa pārvadātājiem un infrastruktūras pārvaldītājiem. Tas pats attiecas arī uz komercsabiedrībām, kas veic ritoša sastāva vai infrastruktūras tehniskā aprīkojuma būvniecību, remontu vai apkopi, ka arī manevru darbus.

Normatīvie dokumenti, kuru prasības attiecas arī uz pārvadātājiem un kuros *valsts akciju sabiedrība „Latvijas dzelzceļš”* kā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs nosaka pārvaldāmās infrastruktūras lietošanas kārtību, tiek izdoti atbilstoši Dzelzceļa likuma 5. panta 2.¹ daļai. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja izdotie saistošie norādījumi pārvadātājiem ir aktualizēti un apkopoti Tīkla pārskatā, kas tiek publicēts infrastruktūras pārvaldītāja mājas lapā www.ldz.lv. Informācija ir arī pieejama inspekcijas mājas lapā.

2011.gadā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs ir izdevis 19 jaunus un trīs grozītus normatīvos dokumentus (publicēti www.ldz.lv), kas ir piemērojami pārvadātāju uzņēmumiem, tai skaitā instrukcijas braucoša vilciena ritošā sastāva tehniskā stāvokļa automātisko kontrollīdzekļu izvietojumam, uzstādīšanai un ekspluatācijai, ritošā sastāva tehniskā stāvokļa kontrolei vilciena gaitā, par dzelzceļa satiksmes negadījuma sekas likvidēšanas darbu organizēšanu uz publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras, braucoša vilciena ritošā sastāva tehniskā stāvokļa automātisko kontrollīdzekļu izvietojuma, uzstādīšanas un ekspluatācijas prasībām, ritošā sastāva tehniskā stāvokļa kontrolei vilciena gaitā uz publiskās lietošanas infrastruktūras sliežu ceļiem, kā arī kārtība vilces līdzekļu automātiskās lokomotīvu signalizācijas un mašīnista modrības kontroles ierīču darbības traucējumu uzskaitē un rīkojumi par saskaņoto papildu sertifikātu izsniegšanas kārtību un rīcību atklājot riteņpāru bojājumus ekspluatācijā.

5. Drošības sertifikāti un atļaujas

Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija nodrošina dzelzceļa drošības sertifikātu A un B daļu un drošības atļauju izsniegšanu, kura tiek ietverta drošības apliecība darbības uzraudzības procesā. Sertificēšanas process tiek nodrošināts bez maksas. Sistēmu izvērtēšanu nodrošina Analītiskā un sertificēšanas daļa.

Visa sertificēšanas procesa informācija ir pieejama inspekcijas mājas lapā www.vdzti.gov.lv sadaļā Darbības atļaujas/ Drošības sertifikāti vai Darbības atļaujas/ Drošības apliecības. Informācija ir arī pieejama angļu valodā <http://www.vdzti.gov.lv/index.php?top=336&id=336>.

5.1. Drošības sertifikātu izsniegšana

2008.gada 10.marta Ministru kabineta noteikumi Nr.168 "Noteikumi par drošības sertifikāta A daļas un B daļas izsniegšanas, apturēšanas un anulēšanas kārtību un kritērijiem" noteic, ka dzelzceļa pārvadātājiem ir jānodrošina un jāuztur drošības pārvaldības sistēma, kurā tiek iekļauts riska izvērtējums un tā kontroles nodrošināšana, kompetence un drošības pārvaldība. 14.06.2011. tika pieņemti Ministru kabineta noteikumi Nr. 446 „[Grozījumi Ministru kabineta 2008.gada 10.marta noteikumos Nr.168 "Noteikumi par drošības sertifikāta A daļas un B daļas izsniegšanas, apturēšanas un anulēšanas kārtību un kritērijiem"](#)”.

Latvijā darbojas pieci komercuzņēmumi, kuriem, atbilstoši noteiktajiem drošības nosacījumiem, ir tiesības veikt pārvadājumus (kravu, pasažieru) pa dzelzceļu, izmantojot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru - SIA „LDZ Cargo”, a/s „Baltijas Ekspresis”, a/s „BALTIJAS TRANZĪTA SERVISS”, SIA „Gulbenes -Alūksnes bānītis” (šaursliežu dzelzceļš) un a/s „Pasažieru vilciens”.

	2008.gadā	2009.gadā	2010.gadā	2011.gadā
Izsniegtas drošības sertifikātu A daļas	5	2	-	1
pasažieru un kravu pārvadājumiem	-	1	-	-
pasažieru pārvadājumiem	2	-	-	1
kravu pārvadājumiem	3	1	-	-
Izsniegtas drošības sertifikātu B daļas	3	5	-	6
pasažieru un kravu pārvadājumiem	-	1	-	2
pasažieru pārvadājumiem	2	1	-	2
kravu pārvadājumiem	1	3	-	2
Kopā	8	7	0	7

2011.gadā Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija ir saņēmusi vienu iesniegumu drošības sertifikāta A daļas atjaunošanai (SIA „Gulbenes - Alūksnes bānītis” (šaursliežu dzelzceļš)) un septiņus iesniegumus drošības sertifikāta B daļas saņemšanai, atjaunošanai vai precizēšanai/grozīšanai.

Drošības sertifikāta A daļa tika atjaunota sakarā ar derīguma termiņa beigām. Pārskata gadā izsniegtā drošības sertifikāta A daļas derīguma termiņš ir pieci gadi.

2011.gadā tika izsniegtas sešas drošības sertifikātu B daļas un viena iesnieguma izskatīšana turpinās 2012.gadā. Visi iesniegumi tika izskatīti Valsts dzelzceļa tehniskajā inspekcijā un pieņemti lēmumi par sertifikātu izsniegšanu. Iesniegumi tika saņemti:

- 5.1.1. no SIA „LDZ Cargo” (divi iesniegumi) drošības sertifikāta B daļas precizēšanai/grozīšanai ;
- 5.1.2. no SIA „Gulbenes - Alūksnes bānītis” drošības sertifikāta B daļas atjaunošanai;
- 5.1.3. no a/s „Pasažieru vilciens” drošības sertifikāta B daļas precizēšanai/grozīšanai;
- 5.1.4. no a/s „BALTIJAS TRANŽĪTA SERVISS” (divi iesniegumi) drošības sertifikāta B daļas atjaunošanai un drošības sertifikāta B daļas precizēšanai/grozīšanai;
- 5.1.5. no Lietuvas dzelzceļa drošības sertifikāta B daļas saņemšanai (izskatīšana turpinās 2012.gadā) pārvadājumu nodrošināšanai Latvijas teritorijā .

Saskaņā ar 2008.gada 10.marta Ministru kabineta noteikumiem Nr.168 "Noteikumi par drošības sertifikāta A daļas un B daļas izsniegšanas, apturēšanas un anulēšanas kārtību un kritērijiem", ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums maina ritošā sastāva veidu sarakstu vai dzelzceļa speciālistu sarakstu, ir jāgroza drošības sertifikāta B daļa. Atjaunotās sertifikāta B daļas bija izsniegtas sakarā ar derīguma termiņa beigām.

Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai ir arī tiesības apturēt drošības sertifikāta A un/vai B daļas darbību, ja pārvadātājs ir pieļāvis pārkāpumus attiecībā uz nosacījumiem (sniegtas nepatiesas ziņas, atkārtoti gada laikā tiek apturēta drošības sertifikāta A un/vai B daļas darbība, nav izmantots drošības sertifikāts, pārvadātājs izbeidzis darbību) uz kuru pamata tam ir izsniegta drošības sertifikāta A un/vai B daļa. Drošības sertifikāta A un/vai B daļas apturēšanas un anulēšanas lēmums saskaņā ar Dzelzceļa likuma 35. panta pirmo daļu liedz tiesības pārvadātājam piekļūt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai. Pārskata gadā inspekcija nav pieņēmusi lēmumus par drošības sertifikāta darbības apturēšanu vai anulēšanu.

Informāciju par izsniegtām drošības sertifikātu B daļām var iegūt Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas mājas lapā www.vdzti.gov.lv sadaļā [Darbības atļaujas/ Drošības sertifikāti](#).

5.2. Drošības apliecību izsniegšana

Prasības par infrastruktūras pārvaldītāju drošības atļaujām ir transponētās Dzelzceļa likumā un 18.01.2011. Ministru kabineta noteikumos Nr. 57 "[Noteikumi par drošības apliecības izsniegšanas, darbības](#)

[apturēšanas un anulēšanas kritērijiem un kārtību](#)". Dzelzceļa likuma 1. panta 22. punkts paredz, ka publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem jābūt ieviestai drošības pārvaldījuma sistēmai. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja drošības pārvaldības sistēma tiek akceptēta 18.01.2011. Ministru kabineta noteikumu Nr. 57 "Noteikumi par drošības apliecības izsniegšanas, darbības apturēšanas un anulēšanas kritērijiem un kārtību" 5. punktā un 3. pielikumā, ar ko ir transponētas Dzelzceļa drošības direktīvas prasības par infrastruktūras pārvaldītāju drošības pārvaldības sistēmas akceptēšanu, paredzētājā kārtībā izdodot tam attiecīgu drošības apliecību (drošības atļauju). Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 35.¹ panta pirmo daļu šāda drošības apliecība (drošības atļauja) piešķir tiesības pārvaldīt un ekspluatēt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru. Arī uzņēmumiem, kuriem dzelzceļa pārvadājumi nav pamata darbības veids, piemēram, dzelzceļa infrastruktūras vai ritošā sastāva būvniekiem un remontētājiem ir jāsaņem drošības apliecība, kas apliecina to drošu darbošanos dzelzceļa jomā. Drošības apliecības tiek izsniegtas. :

- 5.2.1. publiskās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanai;
- 5.2.2. privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanai;;
- 5.2.3. manevru darbu veikšanai;
- 5.2.4. dzelzceļa infrastruktūras tehniskā aprīkojuma būvniecības, remonta vai tehniskās apkopes veikšanai;
- 5.2.5. par ritošā sastāva apkopi atbildīgā struktūrvienībām.

Pārskata gadā inspekcija izsniedza 85 drošības apliecības (ar noteiktu identifikācijas numuru, kas raksturo darbības veidu), apturēja deviņu drošības apliecību darbību un anulēja četras drošības apliecības. Drošības apliecībā var tikt norādītas vairākas komercdarbības jomas. 2011.gadā vairumā iesniegumi tika saņemti privātās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanai un infrastruktūras tehniskā aprīkojuma būvniecībai, remontam un tehniskai apkopei.

Joma	2011.gadā
Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšana	0
Privātās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšana	57
Manevru darbu veikšana dzelzceļa satiksmes nodrošināšanai starp stacijām un manevru veikšanai stacijās	0
Manevru darbu veikšana privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā	3
Ritošā sastāva būvniecība, remonts vai tehniskā apkope	6
Dzelzceļa infrastruktūras tehniskā aprīkojuma būvniecība, remonts un tehniskā apkope	28
Izsniegtas drošības apliecības	85
Anulētas drošības apliecības	4
Apturēta drošības apliecību darbība	9

Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 33. panta trešās daļas 7. punktu Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai uzticētais uzdevums izdot, atjaunot, grozīt drošības apliecības nosaka arī tiesības anulēt attiecīgo drošības apliecību vai apturēt tās darbību. Tā kā drošības apliecība ir administratīvs akts, jo tā piešķir tiesības pārvaldīt un ekspluatēt dzelzceļa infrastruktūru, tās izsniegšanas procedūra ir pakļauta Administratīvā procesa likumam. 18.01.2011. Ministru kabineta noteikumu Nr. 57 "Noteikumi par drošības apliecības izsniegšanas, darbības apturēšanas un anulēšanas kritērijiem un kārtību" nosaka kritērijus apliecības apturēšanai vai anulēšanai. Drošības apliecības pārskata gadā tika anulētas sakarā ar komercsabiedrību nosaukuma maiņu, juridiskās adreses maiņu, darba specializācijas maiņu, infrastruktūras tipa šnieka maiņu, precizētas/grozītas apliecības izsniegšanu. Drošības apliecību darbības apturēšana vai anulēšana ir veikta komercsabiedrībām, kas nodrošina privātās infrastruktūras pārvaldīšanu vai dzelzceļa infrastruktūras tehnisko aprīkojuma būvniecību, remontu vai tehnisko apkopi.

Informāciju par izsniegtām drošības apliecībām var iegūt Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas mājas lapā www.vdzti.gov.lv sadaļā [Darbības atļaujas/ Drošības apliecības](#).

6. Komerksabiedrību uzraudzība

Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas uzraudzība tiek realizēta:

- 6.1. nodrošinot pārbaudes komerksabiedrībās;
- 6.2. nodrošinot inspekcijas objektos;
- 6.3. pārbaudot dzelzceļa speciālistu zināšanas;
- 6.4. veicot atbilstības pārbaudes infrastruktūras objektiem vai ritošajam sastāvam.

Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija 2011.gadā ir veikusi 121 pārbaudi (gan auditus, gan fiziskās pārbaudes uz vietas (turpmāk - inspekcijas)) veicot uzraudzību 101 objektam. Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija veic drošības sistēmas uzraudzību dzelzceļa komerksabiedrībās. Kontrolei tiek pakļauti gan publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, gan privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji. Uzraudzīti tiek arī dzelzceļa pārvadātāji, kā arī komerksabiedrības, kas veic ritošā sastāva vai infrastruktūras, būvniecību, remontu vai apkopi. Saskaņā ar izstrādāto Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas ikgadējo plānu, pārbaudes 2011.gadā veiktas 110% apjomā. Uzraudzību inspekcijā nodrošina Kustības drošības daļa, savukārt datu kontroli un uzskaiti nodrošina Kontroles un uzskaites daļa.

Dzelzceļa likuma 33. panta ceturtās daļas 1. punkts nosaka, ka Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija savas kompetences ietvaros ir tiesīga pārbaudīt Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumu (drošības noteikumu) ievērošanu neatkarīgi no tā, kam pieder pārbaudāmais objekts. Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas nolikuma (Ministru kabineta 04.01.2005. noteikumi Nr. 14) 10.1. apakšpunkts paredz, ka inspekcijas amatpersonām, pildot amata pienākumus, ir tiesības jebkurā laikā bez iepriekšēja brīdinājuma, īpašas atļaujas, bez maksas un citiem ierobežojumiem netraucēti apmeklēt un pārbaudīt dzelzceļa objektus (būvobjektus) un ritošo sastāvu neatkarīgi no to piederības un īpašuma veida.

Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija var veikt neplānotas inspekcijas vai auditus sistēmām, ja ir iegūta informācija par dzelzceļa jomu reglamentējošo normatīvo aktu pārkāpumiem vai neatbilstībām. Neplānotas inspekcijas tika veiktas par ritošā sastāva ekspluatāciju, mikroprocesoru ierīču pieslēgšanas darbības uzraudzību, bīstamo kravu pārvadājumiem dzelzceļa transportā, drošības apliecību darbības uzraudzību. Neplānotās pārbaudes pārskata gadā sastāda 12% no kopējā pārbaudīto objektu skaita.

Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija uzraugot pārvadātāju darbību nodrošina gan sistēmu auditus, gan arī inspekcijas uz vietas. 2011.gadā kompleksā pieeja (gan auditi, gan inspekcijas) tika nodrošināta pieciem dzelzceļa pārvadātāju uzņēmumiem, 17 ritošā sastāva remonta darba veicējiem un divās publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras sistēmas daļās. Sistēmiskā pieeja tiek arī pielietota komerksabiedrībām, kas veic bīstamo kravu iekraušanu un izkraušanu (kopumā 20 auditi apvienoti ar inspekcijām). Dzelzceļa būvobjektos tika veiktas divas inspekcijas un 77 inspekcijas privātās lietošanas dzelzceļa objektos vai komerksabiedrībās, kas nodrošina infrastruktūras remontu vai uzturēšanu. 2011.gadā atsevišķas komerksabiedrības tika inspicētas atkārtoti, lai nodrošinātu kontroli par konstatēto trūkumu novēršanas gaitu, kam ir būtiska ietekme uz kustības drošību un ekspluatāciju.

Nosakot kopējās pārbaudes apjomu, inspekcija izvērtē tās rīcībā esošo informāciju, ņem vērā laiku no iepriekšējās pārbaudes veikšanas un informāciju par iepriekšējās pārbaudēs noteikto norādījumu (rekomendāciju) ieviešanu. Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija ik gadu nodrošina kompleksās pārbaudes (gan auditus, gan inspekcijas), kuras tiek plānotas pārskata gada ietvaros, kā arī veic noteikta mērķa inspekcijas. Noteikta mērķa inspekcijas vērstas ritošā sastāva tehniskā stāvokļa, infrastruktūras, kustības

organizācijas un bīstamo kravu pārvadājumu jautājumu kontrolei.

Veiktās pārbaudes	2008.gadā	2009.gadā	2010.gadā	2011.gadā
Kompleksās pārbaudes (sistēmu auditi un inspekcijas), no tiem	30	28	23	24
<i>dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi</i>	5	6	5	5
<i>publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs</i>	4	2	2	2
<i>ritošā sastāva remonta darbu veicēji</i>	21	20	15	17
Bīstamo kravu pārvadājumu nodrošinājuma auditi	27	11	17	20
Ritošā sastāva tehniskā stāvokļa inspekcijas	42	13	27	26
Sliežu ceļu tehniskā stāvokļa inspekcijas	55	45	14	32
Citas inspekcijas	27	10	27	19
Kopā pārbaudes	181	107	108	121

Atbilstoši noteiktajiem procesiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs tiek pārbaudīti ne retāk kā reizi gadā. Drošības apliecību saņēmušie komersanti tiek uzraudzīti ne retāk kā reizi drošības apliecībā noteiktajā darbības laikā. Bīstamo kravu saņēmējiem un nosūtītājiem pārbaudes tiek nodrošinātas ne retāk kā reizi trijos gados. Pietiekoši liela uzmanība ir vērsta privātās dzelzceļa infrastruktūras stāvokļa inspicēšanai un manevru darbu veikšanas procesiem ņemot vērā, ka Latvijā ir vairāk kā 200 privātās infrastruktūras īpašnieku. 2011.gadā ir pieaudzis uzraudzīto komercsabiedrību skaits, kas nodrošina bīstamo kravu iekraušanu un izkraušanu.

Pārbaudes laikā, konstatējot trūkumus dzelzceļa infrastruktūrai vai ritošajam sastāvam, kas apdraud dzelzceļa satiksmes drošības stāvokli, cilvēku veselību, apkārtējo vidi vai pārkāpumus ar kuriem ir aizliegta dzelzceļa infrastruktūras vai ritošā sastāva ekspluatācija, inspekcija nekavējoties pieņem lēmumu par dzelzceļa infrastruktūras vai ritošā sastāva ekspluatācijas apturēšanu. Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas lēmumi, kas tiek pieņemti ir administratīvie akti atbilstoši Administratīva procesa likuma 1.panta trešajai daļai. 2011. gadā, salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem, ir būtiski pieaudzis pieņemto lēmumu skaits par ekspluatācijas aizliegumiem.

Pārbažu rezultātā pieņemtie pasākumi kustības drošības nodrošināšanai	2008.gadā	2009.gadā	2010.gadā	2011.gadā
Aizliegta sliežu ceļu ekspluatācija , no tiem	19	9	13	26
<i>dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem</i>	1	0	0	0
<i>publiskās lietošanas infrastruktūras pārvaldītājam</i>	0	0	1	0
<i>ritošā sastāva remonta veicējiem</i>	2	0	1	0
<i>citi</i>	16	9	11	26
Atstādināts no ekspluatācijas ritošais sastāvs, no tiem	13	7	15	13
<i>dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem</i>	2	1	3	0
<i>publiskās lietošanas infrastruktūras pārvaldītājam</i>	0	0	1	0
<i>ritošā sastāva remonta veicējiem</i>	3	1	1	1
<i>citi</i>	8	5	10	12
Citi aizliegumi (dzelzceļu speciālistu atstādināšana no darba pienākumu veikšanas) , no tiem	6	4	2	0
<i>dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem</i>	1	0	0	0
<i>publiskās lietošanas infrastruktūras pārvaldītājam</i>	0	0	0	0
<i>ritošā sastāva remonta veicējiem</i>	0	0	1	0

<i>citi</i>	5	4	1	0
Pārbaužu rezultātā pieņemtie pasākumi kustības drošības nodrošināšanai	2008.gadā	2009.gadā	2010.gadā	2011.gadā
Izdoti priekšraksti par trūkumiem un trūkumu novēršanai, no tiem	143	86	75	78
<i>dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem</i>	5	6	5	5
<i>publiskās lietošanas infrastruktūras pārvaldītājam</i>	4	2	2	2
<i>ritošā sastāva remonta veicējiem</i>	21	20	15	17
<i>citi</i>	113	58	53	54
Sastādīti administratīvie protokoli (soda piemērošana), no tiem	0	1	3	4
<i>dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem</i>	0	0	1	0
<i>publiskās lietošanas infrastruktūras pārvaldītājam</i>	0	0	0	0
<i>ritošā sastāva remonta veicējiem</i>	0	0	0	1
<i>citi</i>	0	1	2	3
Kopā	181	107	108	121

Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija par jebkuru auditu (ja konstatēts būtisks apdraudējums) vai inspekciju sastāda administratīvos priekšrakstus. Par auditos konstatētajiem novērojumiem tiek sastādīts akts, kurā ir norādītas konstatētās problēmas vai trūkumi un arī ieteikumi novēršanai.

Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas sastādīto administratīvo protokolu skaits ir pieaudzis sakarā ar informācijas nesniegšanu, kas saistīta ar dzelzceļa satiksmes negadījumu vai dzelzceļa drošību un par dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu.

7. Pārvadātāju un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja pārskatu analīze

7.1. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja pārskats

Drošības pārskats tika iesniegts savlaicīgi. Pārskats ir atainojis valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* kā infrastruktūras pārvaldītāja konstatētās drošības tendences, veiktās darbības satiksmes drošības jomā un sasniegtos rezultātus. Kā viena no galvenajām prioritātēm komercsabiedrībā ir nelaiemes gadījumu ar cilvēkiem skaita samazināšana. 2011. gadā valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* veica vairākas drošības kampaņas, kas galvenokārt vērstas uz sabiedrības informēšanu par drošības aspektiem uz dzelzceļa un par drošības prasību ievērošanas nozīmīgo lomu negadījumu nepieļaušanai. Taču jāatzīmē, ka sabiedrības interese par drošību nav tik aktīva, kā būtu vēlams. Lai uzlabotu cilvēku drošību un samazinātu potenciālo negadījumu risku uz sliežu ceļiem, valsts *a/s Latvijas dzelzceļš* *vairākās stacijās* ir veicis peronu segumu un apmaļu renovāciju, pārveidotas gājēju pārejas, lai atvieglotu ceļošanu cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās iespējām, ar pasažieru plūsmas ierobežotājiem, kas neļauj gājējiem un velosipēdistiem bez apstāšanās pāriet sliežu ceļus, u.t.t.

Savas sistēmas pārraudzībai un kontrolei valsts *a/s "Latvijas dzelzceļš"* ir izveidojusi Satiksmes drošības iekšējās uzraudzības sistēmu. Sistēma arī nosaka tehnisko revīziju un pārbaužu periodiskumu⁴.

⁴ Valsts *a/s „Latvijas dzelzceļš” SATIKSMES DROŠĪBAS STĀVOKĻA PĀRSKATS. 2011. GADS.*

	Plānots	Izpildīts	%
Tehniskās revīzijas (kompleksie auditi)	109	109	100
Iekšējās pārbaudes	4171	4667	112

2011.gadā tehniskās revīzijas bija veiktas Signalizācijas un sakaru distances Rīgas reģionālajā centrā, visos 7 vagonu tehniskās apkopes punktos (VTAP), kā arī 101 dzelzceļa stacijā.

Tehnisko revīziju un pārbažu laikā fiksēti gan pārkāpumi, gan sniegtas rekomendācijas atbildīgiem darbiniekiem par trūkumu novēršanu un kopējā satiksmes drošības stāvokļa uzlabošanu.

7.2. Dzelzceļa pārvadātāju uzņēmumu pārskati

Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija līdz 2011.gada 30.jūnijam saņēma visu pārvadātāju drošības pārskatus. Pārskatos tika atainota informācija par drošības pasākumu izpildi, par iekšējās uzraudzības sistēmas struktūru uzņēmumā, vispārējā statistiskā informācija. Pielikumos tika arī pievienota informācija par notikušajiem dzelzceļa satiksmes negadījumiem.

Veicot pārskatu analīzi ir konstatējams, ka vēl joprojām problēmas ir ar zaudējumu aprēķiniem, kas radušies negadījumu rezultātā. Problēmas sagādā arī kavējumi, ņemot vērā, ka negadījuma, kur cietis cilvēks, dēļ izmeklēšanas periodā tiek arī paralēli uzsākts kriminālprocess no policijas puses, kas ievērojami kavē vilcienu kustību un rada zaudējumus komercsabiedrībām. Nereti vilcienu kustība tiek pārtraukta ilgāk par divām stundām.

2011.gadā ir arī parādījusies pieauguma tendence gadījumiem, kad vilciens tika vadīts ar izslēgtām vai bojātām drošības ierīcēm. Tas saistīts ar to, ka iecirkņi tika aprīkoti ar jaunu bloķēšanas sistēmu, kas modernizācijas gaitā, kā arī, pirmo laika posmu pēc ieviešanas ekspluatācijā, darbojās nestabili. Līdz ar to, notiekot automātiskās lokomotīvu signalizācijas darbības kļūmēm, vairākos gadījumos mašīnists bija spiests saņemt vilcienu dispečera rīkojumu par atļauju turpināt vilciena kustību. Šādi gadījumi vērtējami kā braukšana ar bojātām drošības ierīcēm⁵.

2011.gadā visi pārvadātāji ir veikuši drošības pārvaldības sistēmu auditēšanu, lai pārliecinātos, vai sistēma nodrošina savas darbības drošumu. Drošības pārvaldības sistēmas auditi veikti visos drošības pārvaldības sistēmas elementos, kā arī tika pārbaudīts vai iekšējie normatīvie akti nodrošina procesus un procedūras, kas skar drošības jautājumus, kā arī vai drošības pārvaldības sistēma joprojām ir efektīva. Saņemot atzinumus par auditu rezultātiem, tika konstatēts, ka:

7.2.1. drošības pārvaldības sistēma ir efektīva un garantē drošību. Dokumenti, procedūras un procesi, kuros aprakstītas darbības atbilst normatīvo aktu prasībām, tehnoloģijas procesiem un sniedz drošus pakalpojumus. Drošības politikas mērķi un principi ir aktuāli, attīstības prioritātes paliek nemainīgas;

7.2.2. ir nepieciešams drošības pārvaldības sistēmu pilnveidot, papildinot to ar atsevišķiem procesiem, atbildības līmeņiem, ka arī nodrošināt iekšējo normatīvo aktu aktualizāciju atbilstoši ārējo normatīvo aktu prasībām;

Vienam pārvadātājam saskaņā ar standarta ISO 9001:2008 prasībām ir veikts arī ārējais sertifikācijas audits, kurā tika auditēti visi uzņēmuma procesi.

Drošības pārvaldības sistēmas uzturēšanai un pilnveidošanai ir izstrādāti pasākumu un attīstības plāni. Pasākumus plāno katram gadam un ilgtermiņā. Pasākumus plāno, pamatojoties uz komercsabiedrību struktūrvienību izstrādātajiem priekšlikumiem.

Atbilstoši iekšējās uzraudzības sistēmai komercsabiedrībās pārbaudes ir veiktas vairāk kā tika plānotas. Satiksmes drošības iekšējās uzraudzības sistēma reglamentē jautājumu izskatīšanas kārtību,

⁵ SIA „LDZ Cargo” drošības pārskats. 2011.gads.

pārbaužu veikšanas kārtību, mācību, instruktāžu un darbu ar personālu kārtību, pasākumu plānu, atskaišu un lokomotīvu brigāžu darbu reglamentējošo dokumentu izstrādi un izpildi. Kopumā ir veiktas vairāk kā 6000 iekšējās pārbaudes. Uzraudzības sistēma komercsabiedrībās ir atbilstoša tām prasībām, ko nosaka tehniskās ekspluatācijas pamatprasības.

8. Riska izvērtējums

Gan pārvadājumu uzņēmumi, gan infrastruktūras pārvaldītāji, gan remontu darbu veicēji un būvnieki ievēro Eiropas Komisijas regulas (EK) Nr.352/2009 (2009.gada 24.aprīlis) **par kopīgas drošības metodes ieviešanu riska noteikšanai un novērtēšanai** atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/49/EK 6.panta 3.punkta a) apakšpunktam prasības, kura no 2010.gada 19.jūlija piemērojama visām būtiskām tehniskām izmaiņām, kas ietekmē riteņus un visām būtiskām izmaiņām attiecībā uz strukturālam apakšsistēmām, ja to paredz Direktīvas 2008/57/EK 15.panta 1.punkts vai SITS. Visi autorizācijas procesi nosaka pamatprasības būtisku izmaiņu izvērtēšanai.

2011.gadā Latvijā attiecīgas būtiskas izmaiņas nav konstatētas nevienā sistēmā.

9. Prioritātes

Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija 2012.gadā plāno turpināt darbības, kas ir noteiktas inspekcijas darbības stratēģijā attiecībā uz kustības drošības un savstarpējās izmantojamības jautājumiem.

Viens no inspekcijas mērķiem ir inspekcijas darbinieku dalība ES tiesību aktu projektu izstrādē par kustības drošības jautājumiem, dzelzceļu sistēmu savstarpējo izmantojamību, lokomotīvu brigāžu sertificēšanu un bīstamo kravu pārvadāšanu. Sevišķi svarīgi tas ir tāpēc, ka vienlaicīgi ir jāpiemēro ES izvirzītās tehniskās prasības, tajā pat laikā ievērojot 1520 mm dzelzceļu sistēmas standartus, uz kuriem ir balstīts Latvijas dzelzceļu tīkls. Ir svarīgi, lai tehniskajās specifikācijās tiktu iekļauti Latvijas situācijai un interesēm atbilstoši nosacījumi vai specifiski gadījumi, ņemot vērā nepieciešamību nodrošināt savstarpēju dzelzceļa sistēmu savietojamību arī ar trešajām valstīm.

Ir svarīgi arī turpināt 2011.gada nogalē uzsākto pāreju uz jauno vilces līdzekļu vadītāju sertificēšanas sistēmu, vienlaikus saglabājot arī vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu) palīgu un vilces līdzekļu vadītāju instruktoru sertificēšanas kārtību, kura Latvijā veiksmīgi darbojas no 2005.gada.

Inspekcijas plānotie pasākumi 2012.gadam ir arī saistīti ar iestādes strukturālām izmaiņām un jaunas iestādes stratēģijas izstrādi atbilstoši ES un Latvijas prasībām, tā kā 2012.gadā spēkā stājas virkne Eiropas Savienības regulu (KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 445/2011 (2011. gada 10. maijs), ar ko izveido sistēmu par kravas vagonu tehnisko apkopi atbildīgo struktūru sertifikācijai un izdara grozījumus Regulā (EK) Nr. 653/2007; KOMISIJAS REGULA (EK) Nr. 352/2009 (2009. gada 24. aprīlis) par kopīgas drošības metodes ieviešanu riska noteikšanai un novērtēšanai atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/49/EK 6. panta 3. punkta a) apakšpunktam; KOMISIJAS REGULA par kopīgo drošības metodi uzraudzībā, ko veic valsts drošības iestādes pēc drošības sertifikāta izdošanas vai drošības atļaujas izdošanas), kuru prasības ir saistošas izpildei Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai.

10. Informācijas avoti

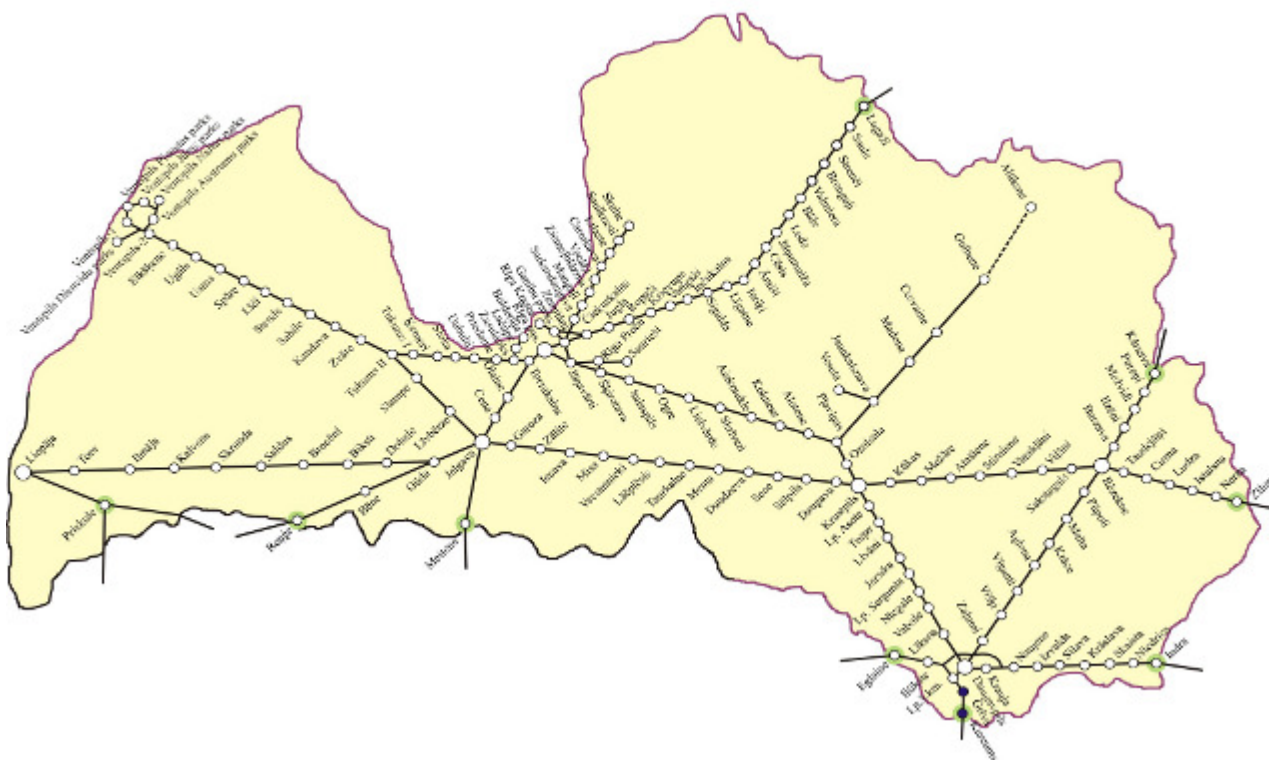
10.1. Dzelzceļa likums (1998.gada 1. aprīlis).

10.2. Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas nolikums (2005.gada 4.janvāris).

10.3. Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas darbības stratēģija laika posmam no 2007.gada līdz 2013.gadam (2006.gada 1.janvāris).

- 10.4. Transporta attīstības pamatnostādnes 2007.-2013.gadam (apstiprinātas ar Ministru kabineta 2006.gada 12.jūlija rīkojumu Nr.518, precizētas ar Ministru kabineta 2010.gada 10.marta rīkojumu Nr.140).
- 10.5. Transports 2011.gads. Statistisko datu krājums. (Latvijas Republikas Centrālā statistikas pārvalde, Rīga, 2012 .gads).
- 10.6. Valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” galvenie darba rādītāji (Rīga, 2012 .gads).
- 10.7. Valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” satiksmes drošības stāvokļa pārskats. 2011.gads. (Rīga, 2012.gads).
- 10.8. SIA „LDZ CARGO” 2011.gada drošības pārskats (Rīga, 2012.gads).
- 10.9. Akciju sabiedrības „Baltijas Ekspresis” drošības pārskats. 2011.gads. (Ventspils,2012.gads).
- 10.10. SIA „Gulbenes - Alūksnes bānītis” drošības pārskats par 2011.gadu (Gulbene,2012.gads).
- 10.11. A/s „Pasažieru vilciens” satiksmes drošības pārskats par 2011.gadu (Rīga, 2012.gads).
- 10.12.AS „BALTIJAS TRANZĪTA SERVISS” 2011.GADA DROŠĪBAS PĀRSKATS (Rīga, 2012.gads).
- 10.13.Valsts a/s 'Latvijas dzelzceļš' galvenie darba rādītāji. 2011.gads. (Rīga, 2012.gads).
- 10.14.Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas 2011.gada darbības pārskats (Rīga, 2012.gads).
- 10.15.Valsts dzelzceļa administrācijas 2011.gada darbības pārskats (Rīga, 2012.gads).

Latvijas dzelzceļa shēma

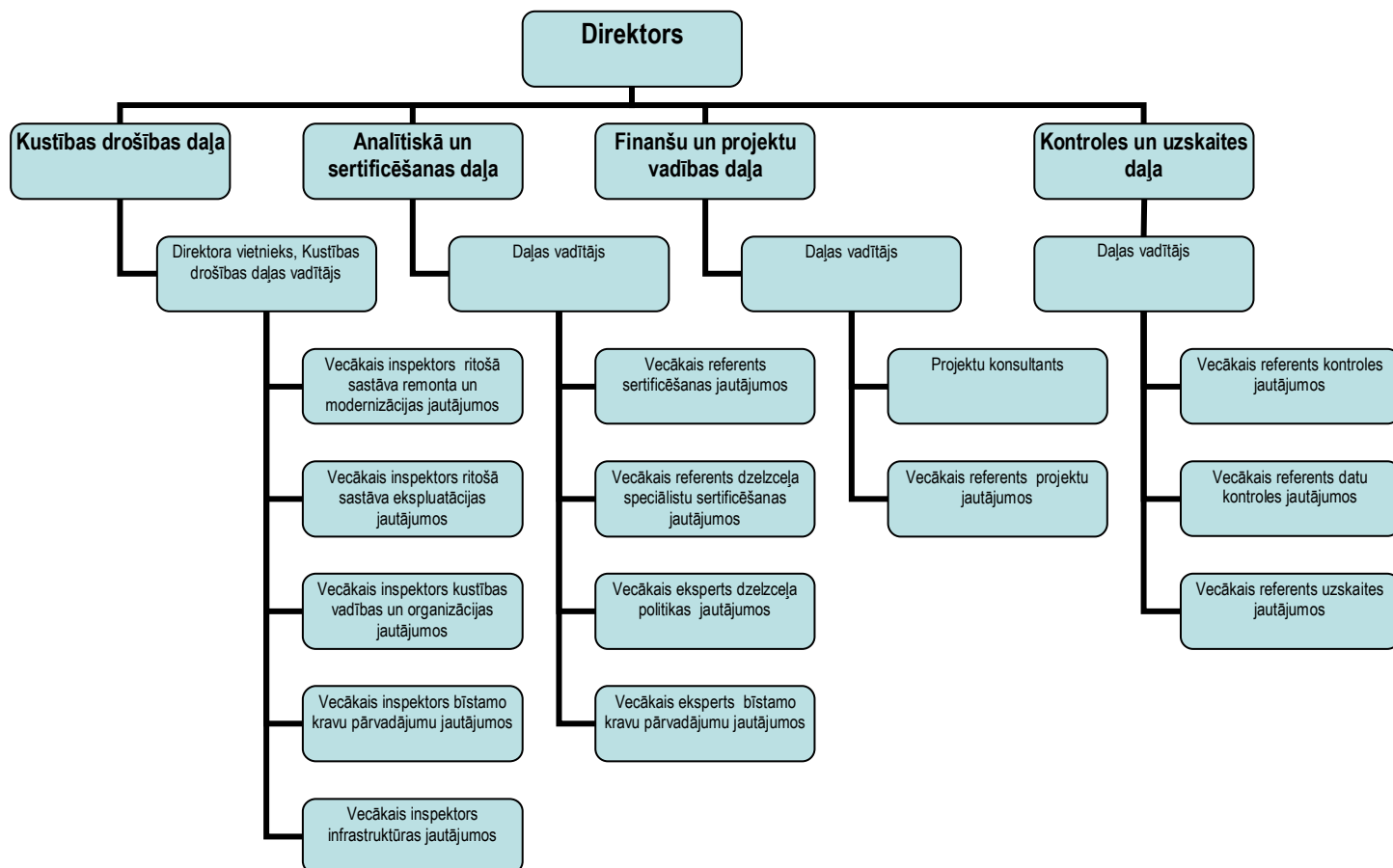


Latvijas infrastruktūras pārvaldītāja un pārvadātāju saraksts

Nosaukums	Mājas lapa	Drošības sertifikāta vai apliecības numurs	Darbības veids
Valsts a/s „Latvijas dzelzceļš”	www.ldz.lv	LV-45, izdota 26.08.2008. ar derīguma termiņu līdz 25.08.2013.	Infrastrukturās pārvaldītājs Tīkla pārskats http://www.ldz.lv/?object_id=3094
A/s „Baltijas ekspresis”	www.asbe.lv	LV 1120080007 (A daļa) LV 1220090004 (B daļa)	Pārvadātājs (kravu pārvadājumi)
A/s „Pasažieru vilciens”	www.pv.lv	LV 1120080003 (A daļa) LV 1220110006 (B daļa)	Pārvadātājs (pasažieru pārvadājumi)
A/s „BALTIJAS TRANZĪTA SERVISS”	nav	LV 1120080006 (A daļa) LV 1220110007 (B daļa)	Pārvadātājs (kravu pārvadājumi)
SIA „Gulbenes-Alūksnes bānītis”	www.banitis.lv	LV 1120110002 (A daļa) LV 1220110003 (B daļa)	Pārvadātājs (pasažieru pārvadājumi)
SIA „LDZ Cargo”	www.ldz.lv	LV1120090001 (A daļa) LV 1220110005(B daļa)	Pārvadātājs (kravu un pasažieru pārvadājumi)

⁶ Valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” SATIKSMES DROŠĪBAS STĀVOKĻA PĀRSKATS. 2011. GADS.

Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas struktūra



Izmaiņas likumdošanā pārskata gadā

	Tiesiskā atsauce	Spēkā stāšanās datums	Apraksts Izmaiņas vai jauns normatīvais akts
Funkcijas un uzdevumi			
Likumdošana, kur noteikti uzdevumi dzelzceļa tehniskas ekspluatācijas kontroles un uzraudzības institūcijai	21.06.2011. MK noteikumi Nr. 464 „ Bīstamo kravu ar īpašu riska potenciālu aprites aizsardzības pasākumu plānošanas, īstenošanas un kontroles kārtība ” 7.punkts	01.07.2011.	Īpaši bīstamo kravu aprites un reglamentējošo dokumentu kontrole pārvadājumos pa dzelzceļu (precizēts uzdevums)
	05.07.2011. MK noteikumi Nr. 541 „ Bīstamo kravu aprites kontroles kārtība ” 2.punkts	14.07.2011.	Bīstamo kravu aprites kontrole dzelzceļa pārvadājumos (precizēts uzdevums)
Likumdošana par novērtēšanas organizācijām, u.t.t	03.05.2011. MK noteikumi Nr.338 „ Grozījumi Ministru kabineta 2009.gada 17.jūnija noteikumos „Bīstamo kravu pārvadāšanai pa dzelzceļu paredzēto cisternu un konteineru atbilstības novērtēšanas noteikumi” ”	18.05.2011.	Normatīvā akta grozījumi Uzdevumi novērtēšanas institūcijām
Drošības noteikumi			
Noteikumi par drošības mērķiem un metodēm	Nav	Nav	Nav
Noteikumi par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu drošības pārvaldības sistēmām un drošības sertifikātiem	14.06.2011. MK noteikumi Nr. 446 „ Grozījumi Ministru kabineta 2008.gada 10.marta noteikumos Nr.168 "Noteikumi par drošības sertifikāta A daļas un B daļas izsniegšanas, apturēšanas un anulēšanas kārtību un kritērijiem" ”	18.06.2011.	Normatīvā akta grozījumi 1. Papildināts 14.punkts saistībā ar Komisijas 2010.gada 9.decembra regulu Nr. 1158/2010 par kopīgu drošības metodi, lai novērtētu atbilstību dzelzceļa drošības sertifikātu iegūšanas prasībām pieņemšanu. 2. Grozīts 2.pielikums „Pārvadātāja drošības rādītāji”.
Noteikumi par drošības pārvaldības sistēmām un infrastruktūras pārvaldītāju drošības atļaujām	18.01.2011. Ministru kabineta noteikumos Nr. 57 „ Noteikumi par drošības apliecības izsniegšanas, darbības apturēšanas un anulēšanas kritērijiem un kārtību ”	10.02.2011.	Jauns normatīvais akts Noteikumi nosaka drošības apliecības izsniegšanas, darbības apturēšanas un anulēšanas kritērijus un kārtību
Noteikumi par prasībām vagonu turētājiem	Nav	Nav	Nav

	Tiesiskā atsauce	Spēkā stāšanās datums	Apraksts izmaiņas vai jauns normatīvais akts
Noteikumi par tehnisko apkopi atbildīgām struktūrvienībām	18.01.2011. Ministru kabineta noteikumos Nr. 57 " Noteikumi par drošības apliecības izsniegšanas, darbības apturēšanas un anulēšanas kritērijiem un kārtību "	10.02.2011.	Jauns normatīvais akts Noteikumi nosaka drošības apliecības izsniegšanas, darbības apturēšanas un anulēšanas kritērijus un kārtību
Noteikumi par dzelzceļa remontu veicējiem	18.01.2011. Ministru kabineta noteikumos Nr. 57 " Noteikumi par drošības apliecības izsniegšanas, darbības apturēšanas un anulēšanas kritērijiem un kārtību "	10.02.2011.	Jauns normatīvais akts Noteikumi nosaka drošības apliecības izsniegšanas, darbības apturēšanas un anulēšanas kritērijus un kārtību
Noteikumi par atļaujām nodot ekspluatācijā un uzturēt jaunu vai būtiski pārveidotu ritošo sastāvu	"19.10.2011. MK noteikumi Nr. 806 „ Grozījumi Ministru kabineta 2010.gada 28.decembra noteikumos Nr.1211 "Noteikumi par ritošā sastāva būvi, modernizāciju, atjaunošanas remontu, atbilstības novērtēšanu un pieņemšanu ekspluatācijā"	26.10.2011.	Normatīvā akta grozījumi 1. Papildināts teksts saistībā ar Komisijas 2011.gada 1.marta regulu Nr. 201/2011 par apstiprināta dzelzceļa ritekļa tipa atbilstības deklarācijas paraugu. 2. Prasības, ja ritošais sastāvs ir būvēts ārpus Eiropas Savienības.
Noteikumi par vienotu tehnisko ekspluatāciju	27.09.2011. MK noteikumi Nr.729 „ Grozījumi Ministru kabineta 2011.gada 28.jūnija noteikumos Nr.500 "Noteikumi par transportējamām spiedieniekārtām" ”	01.10.2011.	Normatīvā akta grozījumi Transportējamo spiedieniekārtu tehniskās prasības
Noteikumi par prasībām personālam, kas veic drošībai kritiskus uzdevumus, ieskaitot personāla atlases kritērijus, veselības stāvokli, profesionālo apmācību un sertifikāciju	Nav	Nav	Nav
Dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanas noteikumi	Nav	Nav	Nav
Noteikumi par dzelzceļa negadījumu datu uzskaiti un analīzi	Nav	Nav	Nav
Noteikumi par atļaujam nodot ekspluatācijā un uzturēt jaunu vai būtiski pārveidotu infrastruktūras objektu	19.10.2011. MK noteikumi Nr. 805 „ Grozījumi Ministru kabineta 2010.gada 28.decembra noteikumos Nr.1210 "Noteikumi par Eiropas dzelzceļa sistēmu savstarpējo izmantojamību"	26.10.2011.	Normatīvā akta grozījumi 1.Apakšsistēmu verificēšanas prasības 2.Apakšsistēmu vai apakšsistēmu daļu pārbaudes posmi.

Sertificēšanas process – drošības sertifikāti (statistiskie dati)

4.1.

	Kopējais drošības sertifikātu skaits	Paziņoto drošības sertifikātu skaits ERADIS
Izdotās drošības sertifikātu A daļas 2011.gadā	1	1
Kopējais drošības sertifikātu A.daļu skaits un derīgas pārskata gadā	6	6

4.2.

	Kopējais drošības sertifikātu skaits	Paziņoto drošības sertifikātu skaits ERADIS
Izdotās drošības sertifikātu B daļas 2011.gadā, no tām	6	6
<i>izdota A daļa Latvijā</i>	6	6
<i>izdota A daļa citā dalībvalstī</i>	0	0
Kopējais drošības sertifikātu B daļu skaits, kas derīgas pārskata gadā	5	5

4.3.

	A	R	P	
Saņemtie iesniegumi drošības sertifikāta A daļas saņemšanai 2011.gadā, no tiem	<i>jauni sertifikāti</i>	0	0	0
	<i>precizēti/grozīti sertifikāti</i>	0	0	0
	<i>atjaunoti sertifikāti</i>	1	0	0

4.4.

		A	R	P	
Saņemtie iesniegumi drošības sertifikāta A daļas saņemšanai 2011.gadā, no tiem	<i>izdota A daļa Latvijā</i>	<i>jauni sertifikāti</i>	0	0	0
		<i>precizēti/grozīti sertifikāti</i>	4	0	0
		<i>atjaunoti sertifikāti</i>	2	0	0
	<i>izdota A daļa citā dalībvalstī</i>	A	R	P	
		<i>jauni sertifikāti</i>	0	0	1
		<i>precizēti/grozīti sertifikāti</i>	0	0	0
	<i>atjaunoti sertifikāti</i>	0	0	0	

A = Akceptēti pieteikumi, drošības sertifikāti jau izsniegti

R = Noraidīti iesniegumi, drošības sertifikāti nav izsniegti

P = Iesniegums ir iesniegts, tas tiek izskatīts, bet drošības sertifikāts vēl nav izsniegts

4.5.

	Kopējais drošības sertifikātu skaits	Paziņoto drošības sertifikātu skaits ERADIS
Atcelto/atsaukto drošības sertifikātu skaits 2011.gadā	0	0
A daļa	0	6
B daļa	0	0

4.6.

	Uzņēmuma nosaukums	Valsts, kur saņemta drošības sertifikāta A daļa
Valstu saraksts, kur dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi 2011.gadā iesniedzot iesniegumu drošības sertifikāta B daļai ir saņēmuši drošības sertifikāta A daļu	SIA „LDZ Cargo”	Latvija
	A/s „BALTIJAS TRANŽĪTA SERVISS”	Latvija
	A/s Pasažieru vilciens”	Latvija
	SIA „Gulbenes – Alūksnes bānītis”	Latvija
	A/s „Lietuvos geležinkelii”	Lietuva

4.7.

	Jauns sertifikāts	Precizēts/ grozīts sertifikāts	Atjaunots sertifikāts
Vidējais laika periods no iesnieguma iesniegšanas līdz drošības sertifikāta A daļas saņemšanai	Viens mēnesis	Viens mēnesis	Viens mēnesis
Vidējais laika periods no iesnieguma iesniegšanas līdz drošības sertifikāta B daļas saņemšanai,			
ja drošības sertifikāta A daļa izsniegta Latvijā	Viens mēnesis	Viens mēnesis	Viens mēnesis
ja drošības sertifikāta A daļa izsniegta citā dalībvalstī	Viens mēnesis	Viens mēnesis	Viens mēnesis

Sertificēšanas process – drošības atļaujas (drošības apliecības) (statistiskie dati)

5.1.

	Kopējais drošības atļauju skaits
Izdotas drošības atļaujas (drošības apliecības) 2011.gadā	0
Kopējais drošības atļauju (drošības apliecību) skaits, kas derīgas pārskata gadā	1

5.2.

Saņemtie iesniegumi drošības atļaujas (drošības apliecības) saņemšanai 2011.gadā, no tiem		A	R	P
	<i>jaunas atļaujas</i>	0	0	0
	<i>precizētas/grozītas atļaujas</i>	0	0	0
	<i>atjaunotas atļaujas</i>	0	0	0

A = Akceptēti pieteikumi, drošības sertifikāti jau izsniegti

R = Noraidīti iesniegumi, drošības sertifikāti nav izsniegti

P = Iesniegums ir iesniegts, tas tiek izskatīts, bet drošības sertifikāts vēl nav izsniegts

5.3.

	Kopējais drošības atļauju (drošības apliecību) skaits
Atcelto/atsaukto drošības atļauju (drošības apliecību) skaits 2011.gadā	0

5.4.

	Jauna atļauja/apliecība	Precizēta/grozīta atļauja/apliecība	Atjaunota atļauja/apliecība
Vidējais laika periods no iesnieguma iesniegšanas līdz drošības atļaujas (drošības apliecības) saņemšanai	Viens mēnesis	Viens mēnesis	Viens mēnesis