

APSTIPRINU

Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas direktors Andris Dunskis

(drošs elektroniskais paraksts un laika zīmogs)

**Drošības pārskats 2023.gads**

Riepnieku iela 2, Rīga, LV-1050

pasts@vdzti.gov.lv

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

**Saturs**

[1. Ievads3](#_Toc177373364)

[1.1. Ziņojuma mērķis, darbības joma un mērķgrupas 3](#_Toc177373365)

[1.2. Galvenie secinājumi par pārskata gadu 3](#_Toc177373366)

[2. Kopsavilkums angļu valodā (Summary in English) 5](#_Toc177373367)

[3. Drošības stratēģija, programmas, iniciatīvas un struktūra 6](#_Toc177373368)

[3.1. Stratēģija un plānošana 6](#_Toc177373369)

[3.2. Drošības ieteikumi 12](#_Toc177373370)

[3.3. Ar ieteikumiem nesaistīti drošības pasākumi 12](#_Toc177373371)

[3.4. Dzelzceļa drošības organizācija 12](#_Toc177373372)

[4. Drošības rādītāji 15](#_Toc177373373)

[4.1. Nopietni negadījumi 15](#_Toc177373374)

[4.2. Prekursori 21](#_Toc177373375)

[4.3. Negadījumi ar bīstamām kravām 23](#_Toc177373376)

[5. Tiesību akti 23](#_Toc177373377)

[5.1. Izmaiņas tiesību aktos 23](#_Toc177373378)

[5.2. Izņēmums saskaņā ar Dzelzceļa drošības direktīvas 15.pantu 25](#_Toc177373379)

[6. Sertificēšana 26](#_Toc177373380)

[6.1. Vienotais drošības sertifikāts un drošības atļauja 26](#_Toc177373381)

[6.2. Ritekļu laišana tirgū 27](#_Toc177373382)

[6.3. Par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāts (ECM) 28](#_Toc177373383)

[6.4. Vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu) sertificēšana un vadītāja (mašīnista) instruktoru atzinumi 29](#_Toc177373384)

[6.5. Stacionāro iekārtu pieņemšana ekspluatācijā 29](#_Toc177373385)

[6.6. Cita veida atļaujas/ sertifikāti 30](#_Toc177373386)

[6.7. Neatkarīgas riska novērtēšanas iestādes atzīšana 31](#_Toc177373387)

[6.8. Ritekļu turētāju marķējuma reģistrā iekļaujamo datu koordinēšana 32](#_Toc177373388)

[7. Saziņa ar citu valstu drošības iestādēm 32](#_Toc177373389)

[7.1. Sadarbība ar valstu drošības iestādēm 32](#_Toc177373390)

[7.2. Sadarbība un komunikācija 33](#_Toc177373391)

[8. Uzraudzība 34](#_Toc177373392)

[8.1. Uzraudzības stratēģija, plāns, procedūras un lēmumu pieņemšana 34](#_Toc177373393)

[7.2. Dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzība 36](#_Toc177373394)

[9. Kopējo drošības metožu (CSM) piemērošana 38](#_Toc177373395)

[9.1. Kopējo drošības metožu (CSM) piemērošana drošības pārvaldības sistēmā 38](#_Toc177373396)

[9.2. Riska novērtēšana un metodes piemērošana 38](#_Toc177373397)

[9.3. CSM piemērošana pārraudzībai 39](#_Toc177373398)

[10. ES projektu līdzdalība un īstenošana 39](#_Toc177373399)

[11. Drošības kultūra 40](#_Toc177373400)

[11.1. Drošības kultūras novērtēšana un uzraudzība 40](#_Toc177373401)

[11.2. Drošības kultūras iniciatīvas/projekti 40](#_Toc177373402)

[11.3. Drošības kultūras iniciatīvas, projekti un saziņa 41](#_Toc177373403)

[13. Citas darbības 41](#_Toc177373404)

# **1. Ievads**

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

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

Šajā pārskatā ir aprakstīts dzelzceļa drošības stāvoklis Latvijā 2023.gadā ar mērķi informēt Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru (turpmāk- ERA), dzelzceļa sistēmas dalībniekus un sabiedrību par paveikto un sasniegtajiem rezultātiem drošības jomā un progresu savstarpējās izmantojamības attīstībā dzelzceļa sistēmā. Pārskatā ir iekļauta arī informācija par VDzTI stratēģiskajiem mērķiem, to realizāciju attiecībā uz drošības nodrošināšanu un izvirzītajiem uzdevumiem nākamajam gadam.

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

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

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

## **Galvenie secinājumi par pārskata gadu**

Izvērtējot dzelzceļa kustības drošības stāvokli Latvijā var norādīt, ka gan nopietnu negadījumu, gan cietušo relatīvais rādītājs attiecībā pret pārvadājumu apjomu pakāpeniski ar katru gadu samazinās. 2023.gadā ir sasniegts zemākais rādītājs no 2004.gada.

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

**2004.-2023.**

2023.gadā ir vērojams būtisks nopietnu dzelzceļa negadījumu skaita samazinājums (salīdzinot ar 2022.gadu samazinājies par 52%) attiecībā pret dzelzceļa pārvadājumu apjomu. Jāatzīmē, ka 2023.gadā, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, par 30% ir samazinājusies kravu apgrozība (5191 miljons tonnkilometri), bet pasažieru apgrozījums (612 miljons pasažierkilometru) ir pieaudzis par 11,6%.[[5]](#footnote-5)

Apkopotie nopietnu negadījumu dati norāda uz drošības uzlabošanos Latvijā. Koordinēta uzraudzība un izsvērta stratēģisko mērķu noteikšana var būtiski ietekmēt dzelzceļa negadījumu samazināšanos. Jāatzīmē, ka būtiska nozīme ir arī vienotai negadījumu klasifikācijai visiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem. Vienota negadījumu uzskaites sistēma ļauj uzlabot datu kvalitāti un iesaistītām pusēm izvērtēt riskus.

2023.gadā cietušo personu relatīvais rādītājs nav pārsniedzis noteikto drošības līmeni, ko noteikusi VDzTI (skat. 1.tabulu).

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

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** |
| **Mērķis** | 1,45(x10-6) | 1,45(x10-6) | 1,45(x10-6) | 1,45(x10-6) | 1,45(x10-6) | 1,45(x10-6) |
| **Sasniegtais** | 1,19(x10-6) | 1,24(x10-6) | 0,78(x10-6) | 1,08(x10-6) | 1,34(x10-6) | 0,69(x10-6) |

Salīdzinot datus ar iepriekšējiem gadiem, pārskata gadā nav konstatēts neviens nopietns negadījums uz dzelzceļa pārbrauktuves. Izvērtējot vidējos statistiskos rādītājus, 2023.gadā nav vērojams pieaugums negadījumiem ar letālām sekām. Tāpat kā 2022.gadā, arī 2023. gadā nav reģistrēti cietušie starp pasažieriem. Viens negadījums ir ar dzelzceļa darbinieku vilcienu kustības laikā. Kopumā Latvijā salīdzinoši liels īpatsvars ir cietušajiem atrodoties uz sliedēm vai uz peroniem alkohola reibuma stāvoklī (47% gadījumos cietušie ir atradušies alkohola reibuma stāvoklī).

Lai samazinātu cilvēku bojāeju un cietušo personu skaitu uz dzelzceļa, VDzTI nepārtraukti veic drošības līmeņa analīzi un uzrauga dzelzceļa sistēmas dalībnieku drošības pasākumu plānu īstenošanu. **VDzTI mērķis līdz 2026.gadam ir samazināt cietušo personu skaitu par 10 % - ne vairāk kā 14 cietušas personas (izņemot pašnāvības) gadā jeb relatīvais cietušo personu skaits nepārsniedz 1,305 (x10-6)**.

VDzTI pārskata gadā turpināja izstrādāt un pilnveidot procedūras sertificēšanas un uzraudzības jomā. 2023.gadā īpaša uzmanība tika pievērts rokasgrāmatu izstrādei, lai dzelzceļa sistēmas dalībnieku izprastu VDzTI sertificēšanas un uzraudzības procedūras. 2023.gadā tika arī veikta padziļināta drošības rādītāju analīze un izstrādāti ieteikumi nacionālā dzelzceļa transporta sistēmas drošības līmeņa uzturēšanai.

Nākamajam gadā, lai uzlabotu vispārējo drošības līmeni, turpināsies darbs ar organizācijām par drošības pārvaldības sistēmu uzturēšanu, drošības kultūras attīstību, ietekmējošiem cilvēkfaktoriem un organizācijas faktoriem un drošības informācijas apmaiņu.

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

The State Railway Technical Inspectorate (NSA Latvia) has prepared the report on the safety activities in 2023. The report contains summarised information on the NSA Latvia safety management, its targets, tasks, priorities and its development, safety performance assessment, certification and authorisations processes as well as on supervision activities.

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

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

The relative number of serious accidents in relation to the volume of transport (train-km) indicates that the number of accidents has gradually decreased in Latvia since 2004. Although in 2023 there is a slight increase in the number of accidents due to recorded accidents, in general the number of serious accidents, there is a tendency to decrease and in 2023 the relative rate of injured persons has not exceeded the level of safety established by the NSA Latvia.

In 2023, 7 serious accidents were recorded, 7 of which resulted in casualties. Comparing the data with previous years, there were no serious accidents at level crossings in the reporting year. Looking at the statistical averages, there was no increase in fatal accidents. As in 2022, no passenger casualties were recorded in 2023. There is one accident involving a railway worker during train movements. In Latvia, a relatively high proportion of victims are in the category "other persons", which in most cases is attributable to persons being on the tracks or on platforms under the influence of alcohol.

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

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

The second highest proportion (20%) is in the category "Accidents at level crossings", where the highest proportion (12%) is not due to collisions with vehicles, but to people crossing the level crossing without observing safety requirements.

In 2023, an analysis of safety performance was carried out and recommendations were made to maintain the safety level of the national rail transport system.

The implementation and promotion of a safety culture in each railway undertaking, human factors issues and the sharing of safety information are topical issues in the field of safety. Maintaining a security culture enables its users to assess the security situation and identify areas for improvement.

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

## **Stratēģija un plānošana**

2023.gadā VDzTI izstrādāja jaunu Darbības stratēģiju 2023.-2026. gadam, kas atspoguļo VDzTI kā valsts pārvaldes institūcijas noteikto misiju, vīziju un vērtības, uz kurām balstās iestādes darbība. Darbības stratēģija tika izstrādāta arī balstoties uz Uzraudzības stratēģijā noteiktajiem mērķiem.

VDzTI darbības stratēģijas pamatmērķis balstās uz iestādei nacionālajos normatīvajos aktos un tieši piemērojamos ES tiesību aktos noteiktajām funkcijām un ES dzelzceļa sistēmas kopīgo drošības mērķi – uzturēt augstu drošības līmeni.

|  |  |
| --- | --- |
| **Mērķis** | **Nepārsniegt ES Komisijas lēmumā Nr.2012/226/ES (2012.gada 23.aprīlis) par dzelzceļa sistēmas kopīgo drošības mērķu kopumu[[6]](#footnote-6) Latvijai noteiktās vērtības**. |

Latvijas kopējo drošības mērķu sasniegšanas novērtējums riska kategorijām norāda, ka izpildes kritēriji (maksimāli pieļaujamo dzelzceļa riska kategorijas līmenis) 2023. gadā noteiktās robežvērtības nav pārsniegtas (skat.2.tabula).

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

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

Tas nozīmē, ka VDzTI izvēlētā stratēģija un uzraudzības metodes, lai nodrošinātu augstu drošības līmeni, ir pareiza un tā ir jāturpina, lielāku uzmanību pievēršot riska kategorijām “citas” personas un pārbrauktuvju lietotāji, lai cietušo skaits uz dzelzceļa samazinātos.

Plānošanas periodam no 2023. līdz 2026. gadam VDzTI ir noteikusi četrus galvenos attīstības virzienus jeb prioritātes, kuras ir cieši saistītas ar tieši piemērojamo ES tiesību aktu prasībām.

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

Vienoto drošības prasību sasniegšanai VDzTI ir noteikusi vairākus uzdevumus:

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

Izvirzīto drošības pasākumu un sertificēšanas novērtēšanai ir veikts kvalitatīvo un kvantitatīvo rādītāju novērtējums 2023.gadam (skat. 3.tabulu).

3. tabula. **Drošības novērtējums 2023.gadā**

| **Nr.** | **Pasākums** | **Noteiktais kvalitatīvais rādītājs (2023.-2026.)** | **Noteiktais kvantitatīvais rādītājs (2023.-2026.)** | **Sasniegtais kvalitatīvais rādītājs, 2023.** | **Sasniegtais kvantitatīvais rādītājs, 2023.** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. | Veikt dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzību | “Dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzības stratēģija 2022. – 2026.gadam”[[7]](#footnote-7) (27.06.2022.): | | 1)Uzraudzība tiek nodrošināta saskaņā ar stratēģisko uzraudzības plānu 2023.-2027.gadam un ikgadējo uzraudzības plānu;  2) Izstrādāti riska kontroles modeļi;  3) Izstrādāti vienādi dzelzceļa sistēmas dalībnieku novērtēšanas kritēriji | 1) Cietušo personu rādītājs uz vilcienkm ir 0,68 (x10-6) (nav pārsniegts);  2) Nopietnu negadījumu rādītājs uz vilcienkm 0,68 (x10-6) (nav pārsniegts);  3)Veikti 15 drošības pārvaldības sistēmas (turpmāk -DPS) daļu auditi;  4) Veiktas 76 uzraudzības pārbaudes |
| 1. riska kontroles pasākumi; 2. skaidri saprotami nosacījumi; 3. sistēmiska pieeja, vienādi kritēriji. | 1. Cietušo personu rādītājs uz vilcienkm -1,54 (x10-6) 2. Nopietnu negadījumu rādītājs uz vilcienkm -1,57 (x10-6) |
| 2. | Organizēt dzelzceļa sistēmas dalībnieku izglītošanu un apmācību | Dzelzceļa sistēmas dalībnieki pilnveido savas DPS un organizācijas tiecas tajās veikt nepārtrauktus uzlabojumus | 4 tematiskie semināri | Dzelzceļa sistēmas dalībnieki ir uzsākuši veikt izmaiņas DPS, balstoties uz OPE SITS prasībās noteikto. Izmaiņas realizācija jāīsteno līdz 15.06.2024. | 1) 3 izglītojoši semināri par drošības un savstarpējas izmantojamības jautājumiem, un bīstamo kravu aktualitātēm (19.04.2023. un 15.11.2023.);  2) Izvērtētas DPS daļas, kurās ietverta cilvēkfaktoru un  organizatorisko faktoru integrēšana |
| 3. | Nodrošināt objektīvu datu iegūšanu un datu analīzi | Regulāra informācijas publicēšana tīmekļvietnē atbilstoši datu publicēšanas kalendāram | 14 datu publikācijas gadā  Viena drošības analīze gadā | Informācija regulāri tiek atjaunota un dati tiek publicēti atbilstoši datu [publicēšanas kalendārā noteiktajam](https://www.vdzti.gov.lv/lv/statistikas-datu-publicesanas-kalendars) | Kopumā 17 publikācijas:  1)12 - par cietušo sadalījumu negadījumos (ikmēneša pārskati);  2) 2 -dzelzceļa negadījumu statistika ( [VDzTI tīmekļvietnē](https://www.vdzti.gov.lv/lv/negadijumu-statistika), un [Statistikas portālā](https://stat.gov.lv/lvhttps:/stat.gov.lv/lv) (15.07.2023.));  3) 1- drošības rādītāju analīze un ieteikumi nacionālā dzelzceļa transporta sistēmas drošības līmeņa uzturēšanai (27.09.2023.);  4)1- publikācija par [kopējiem drošības rādītājiem](https://www.vdzti.gov.lv/lv/kopejie-drosibas-raditaji) (30.09.2023.);  5) 1-[Drošības pārskats](https://www.vdzti.gov.lv/lv/inspekcijas-drosibas-parskati) par 2022.gadu (30.09.2023.) |
| Nodrošināt dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzību | Nopietnu dzelzceļa negadījumu rādītāja samazinājums (tai skaitā cietušo personu) piecu gadu periodā par 5 % | 1,1 x10-6  negadījumu skaits uz vilcienkm | Nopietnu dzelzceļa negadījumu rādītāja samazinājums (tai skaitā cietušo personu) piecu gadu periodā par 17% | 0,684 x10-6 negadījumu skaits uz vilcienkm.  Samazinājums no 2022.gada par 46% |
| 4. | Pārskatīt drošības noteikumus atbilstoši veiktajam ERA vērtējumam | Izstrādāti visi nepieciešamie priekšlikumi noteikumu projektiem un iesniegti apstiprināšanai līdz 2024. gada beigām | - | Izstrādāti noteikumu projekti:   1. Savstarpējās izmantojamības noteikumi (pieņemti 13.08.2023.) 2. Dzelzceļa ekspluatācijas noteikumi (pieņemti 28.11.2023.) | ERA ir veikusi izvērtējumu par nacionālām prasībām un tika saņemts pozitīvs atzinums. |
| 5. | Drošības pasākumu plāna izstrāde | Reizi gadā pārskatīts drošības pasākumu plāns, kurā norādīti uzdevumi galvenajiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem (pārvadātājiem un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam) | 4 drošības pasākumu plāni | Organizācijas ir veikušas savu sistēmu novērtējumu, sagatavoti drošības pārskati. | Sagatavots ziņojums - Drošības rādītāju analīze un ieteikumi nacionālā dzelzceļa transporta sistēmas drošības līmeņa uzturēšanai (27.09.2023.) |
| 6. | Novērtēt pretendentu drošības pārvaldības sistēmas, izmantojot OSS | Visos gadījumos savlaicīgi (4 mēnešos) pieņemti lēmumi par vienotā drošības sertifikāta vai drošības apliecības izsniegšanu | Izskatīti 6 pieteikumi vienotā drošības sertifikāta saņemšanai un viens iesniegums drošības apliecības saņemšanai | Visos gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot 4 mēnešu termiņu | Izskatīti 5 pieteikumi vienotā drošības sertifikāta saņemšanai.  Pieņemti 2 lēmumi par drošības sertifikāta darbības telpas paplašināšanu un 3 lēmumi par vienotā drošības sertifikāta izsniegšanu (darbības telpa Latvija) |
| 7. | Nodrošināt atļaujas izdošanas procesu ritekļiem, izmantojot OSS | Visos gadījumos savlaicīgi (4 mēnešos) pieņemti lēmumi par ritekļa laišanu tirgū | Izskatīti 20 pieteikumi ritekļu laišanai tirgū | Visos gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot 4 mēnešu termiņu | Izskatīti 3 pieteikumi ritekļu autorizācijai. Pieņemt 3 lēmumi ritekļu laišanai tirgū |
| 8. | Nodrošināt atļaujas izdošanas processu1520mm kravas un pasažieru vagoniem | Visos gadījumos savlaicīgi (4 mēnešos) pieņemti lēmumi par ritekļa laišanu tirgū | Izskatīti 20 pieteikumi 1520mm kravas un pasažieru vagonu laišanai tirgū | Visos gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot 4 mēnešu termiņu | Pieņemti 4 lēmumi par atļaujas izdošanu 1520mm sliežu ceļu platuma kravas un pasažieru vagoniem |
| 9. | Novērtēt pretendenta ritekļu tehniskās apkopes sistēmas | Visos gadījumos savlaicīgi (4 mēnešos) pieņemti lēmumi par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāta izsniegšanu | Izskatīti 2 pieteikumi par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāta saņemšanai | Visos gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot 4 mēnešu termiņu | Saņemts 1 iesniegums sertifikāta saņemšanai |
| Visos gadījumos savlaicīgi (4 mēnešos) pieņemti lēmumi par 1520mm sliežu ceļu platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāta izsniegšanu | Izskatīti 20 iesniegumi par 1520mm sliežu ceļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāta saņemšanai | Visos gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot 4 mēnešu termiņu | 2023.gadā izsniegti 14 1520mm sliežu ceļa platuma ECM sertifikāti |
| 10. | Izsniegt stacionāro iekārtu atļaujas | Visos gadījumos savlaicīgi (4 mēnešos) pieņemti lēmumi | Izskatīti 2 iesniegumi sistēmu atbildības pārbaudei | Visos gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot 4 mēnešu termiņu | Saņemts 1 iesniegums un pieņemts 1 lēmums stacionāro iekārtu pieņemšana ekspluatācijā |
| Pastāvīga komunikācijas nodrošināšana ar pretendentiem, nodrošināta atgriezeniskā saite | 10 koordinācijas sanāksmes | Ir nodrošināta nepārtraukta komunikācija ar pretendentiem | Ir nodrošinātas trīs koordinācijas sanāksmes ar pretendentiem |
| 11. | Izsniegt drošības apliecību | Visos gadījumos (4 mēnešos) pieņemti lēmumi | Izskatīti 250 iesniegumi drošības apliecību saņemšanai | Visos gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot 4 mēnešu termiņu | Izsniegtas 53 drošības apliecības un pieņemti 189 lēmumi par drošības apliecību darbību |
| 12. | Izvērtēt un sniegt atzinumus par būvprojektiem | Visos gadījumos savlaicīgi pieņemti lēmumi | Pieņemti 325 lēmumi par dzelzceļa būvniecību | Visos gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot termiņu | Pieņemti 88 lēmumi par dzelzceļa būvniecību |
| 13. | Nodrošināt vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu) sertificēšanas procedūras veikšanu | Sertificēšanas procedūra iekļaujas 30 dienu intervālā (no iesnieguma saņemšanas līdz sertifikāta izsniegšanai) | Izsniegti 180 vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu) sertifikāti | Visos gadījumos lēmumi pieņemti ievērojot termiņu | Izsniegti 115 vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu)sertifikāti |

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

Efektīvas pārvaldības izveidē VDzTI pastāvīgi veic visu procesu izvērtēšanu un pilnveidošanu, liels darbs tiek ieguldīts pie procedūru izstrādēm atbilstoši ES un nacionālo tiesību aktu prasībām, ERA ieteikumu un vadlīniju ieviešanas, iekšējo procesu analīzes un optimizēšanas, risku identificēšanas, iekšējās un ārējās komunikācijas nodrošināšanas. VDzTI pēta un ievieš inovatīvus risinājumus, lielāko uzmanību pievēršot datu apkopošanai, analīzei un to tālākai izmantošanai.

## **3.2. Drošības ieteikumi**

Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs (NIB) 2023.gadā nav iesniedzis nevienu dzelzceļa avāriju izmeklēšanas drošības rekomendāciju.

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

Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 33. pantā noteiktajām funkcijām VDzTI regulāri veic dzelzceļa drošības rādītāju uzskaiti un analīzi. Secinot, ka Latvijā joprojām ir ievērojami liels cietušo personu skaits, un ņemot vērā arī citu ES dalībvalstu pieredzi, VDzTI ir izstrādājusi ieteikumus nacionālā dzelzceļa transporta sistēmas drošības līmeņa uzturēšanai.

[Drošības rādītāju analīze un ieteikumi nacionālā dzelzceļa transporta sistēmas drošības līmeņa uzturēšanai, 2023.](https://www.vdzti.gov.lv/lv/dzelzcela-drosiba-0)

Dokuments ir pieejams iestādes tīmekļvietnē[[8]](#footnote-8), lai ar to var iepazīties un ņemt vērā visi dzelzceļa transporta sistēmas dalībnieki. VDzTI plāno pievērst īpašu vērību drošība mērķu definēšanai cietušo skaita samazināšanai organizācijās.

## **3.4. Dzelzceļa drošības organizācija**

* + 1. **Drošības organizācijas struktūra Latvijā**

Dzelzceļa organizatorisko struktūru Latvijā veido valsts un dzelzceļa organizācijas vairākos līmeņos (skat. 2. attēlu). Izmaiņas valsts organizatoriskā struktūrā 2023.gadā nav bijušas.

A picture containing text, screenshot, font, line

Description automatically generated

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

1. **Valsts pārvalde**

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

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

1. **Dzelzceļa infrastruktūra un tās pārvaldītāji**

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

Valstī kopumā ir 3865.6 km sliežu ceļi (izvērstais garums), no kuriem 16% ir privātās lietošanas, bet 84% publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra. Dzelzceļa infrastruktūras (sliežu ceļu) valsts reģistrā 2023. gadā ir iekļauti 413 privātās lietošanas sliežu ceļu iecirkņi ar kopgarumu 631.7 km un 361 publiskās lietošanas sliežu ceļu iecirkņi ar kopgarumu 3233.9 km[[10]](#footnote-10). Latvijā ir viens publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs – VAS ,,Latvijas dzelzceļš”.

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

Šobrīd Latvijā ar ES līdzfinansējuma palīdzību aktīvi notiek dzelzceļa projekta “Rail Baltica” projektēšanas un būvniecības darbi. Tas nozīmē, ka Latvijā būs Eiropas sliežu ceļa platuma (1435 mm) dzelzceļa līnija ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju, kas būs atbildīgs par tādas dzelzceļa infrastruktūras izveidi un uzturēšanu, kas iekļauta Eiropas transporta tīklā (TEN-T) un tā prioritāro projektu sarakstā. Projekta “Rail Baltica” izbūve norisinās saskaņā ar visām drošības prasībām (vilcienu kustības kontrolēšanai tiks izmantota jaunākās paaudzes Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (ERTMS), visi šķērsojumi ar brauktuvēm un gājēju ceļiem tiks veidoti divos līmeņos un sliežu ceļš visā maršruta garumā tiks iežogots u.c.).

1. **Pārvadātāji**

Saskaņā ar ERA sadarbspējas un drošības datubāzi (ERADIS)[[12]](#footnote-12) 2023.gadā Latvijā darbojās astoņi (divi no tiem manevru darbu veicēji) Latvijā reģistrēti un divi Lietuvā reģistrēti dzelzceļa uzņēmumi, kuriem atbilstoši noteiktajiem drošības nosacījumiem ir izsniegts vienotais drošības sertifikāts un ir piešķirtas tiesības veikt pārvadājumus (kravu, pasažieru) pa dzelzceļu, izmantojot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru.

1. **Citi dzelzceļa sistēmas dalībnieki**

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

* + 1. **VDzTI organizatoriskā struktūra**

2023. gadā VDzTI pieņēma jaunu reglamentu (saskaņots ar Satiksmes ministriju), kas nosaka iestādes organizatorisko struktūru un darba organizāciju.

2023.gadā VDzTI veidoja četras struktūrvienības - trīs no tām nodrošina atzīšanas un uzraudzības funkcijas, izpildot tieši piemērojamo ES tiesību aktu prasību izpildi, viena struktūrvienība nodrošināja pārvaldības uzdevumus:

1. **Kustības drošības daļa** uzrauga dzelzceļa transporta sistēmas dalībnieku darbību un drošības prasību ievērošanu- izvērtē organizāciju spēju droši darboties dzelzceļa sistēmā.
2. **Būvniecības daļa** nodrošina efektīvu un pārskatāmu dzelzceļa būvniecības procesa pārvaldīšanu un kontroli;
3. **Attīstības daļa** nodrošina dzelzceļa drošības politikas veidošanu un ieviešanu, darbojas kā sertifikācijas vai atzīšanas struktūrvienība, kas nodrošina dzelzceļa sistēmas dalībnieku sertificēšanu;
4. **Pārvaldības daļa** iestādē nodrošina pārvaldības procesus- finanšu plānošanu, datu uzraudzību un dokumentēšanas procesu organizāciju.

Visas struktūrvienības ir tieši pakļautas direktoram. VDzTI struktūrshēma ar nodarbināto amatiem ir atrodama iestādes [tīmekļvietnē](https://www.vdzti.gov.lv/lv/struktura-5).

2023. gadā VDzTI tika nodarbinātas 28 personas, darbu Attīstības daļā uzsāka 1 darbinieks (skat.4.tabulu).



4.tabula. **Personālsastāva raksturojošie rādītāji uz 31.12.2023.**

| **Personālsastāva raksturojošie rādītāji** | **2023** | **Īpatsvars** |
| --- | --- | --- |
| **Amata vietu skaits** | **30** | **100%** |
| **Esošais nodarbināto skaits, no tiem** | **28** | **93%** |
| * ierēdņi | 17 | 61% |
| * darbinieki | 11 | 39% |
| **Dzimums** |  |  |
| * sievietes | 10 | 36% |
| * vīrieši | 18 | 64% |
| **Darbinieki ar augstāko izglītību, no tiem** |  |  |
| * dzelzceļa specializācijā | 17 | 61% |
| * citā tehniskā nozarē | 2 | 7% |
| * tiesību zinātnē | 3 | 11% |
| * citās specialitātēs | 6 | 21% |
| **Sadalījums pa vecuma grupām** |  |  |
| no 30 līdz 39 gadiem | 2 | 7% |
| no 40 līdz 49 gadiem | 12 | 43% |
| no 50 līdz 59 gadiem | 13 | 46% |
| no 60 gadiem un vecāki | 1 | 4% |

Visi VDzTI darbinieki ir ar augstāko izglītību. 65% darbinieku ir maģistra grāds vai otra augstākā izglītība. 61% no darbinieku kopskaita ir dzelzceļa speciālisti- augstākā tehniskā izglītība dzelzceļa nozarē (inženiera kvalifikācija), kas nepieciešama, lai darbinieki pārzinātu dzelzceļa nozari, spētu patstāvīgi pieņemt lēmumus ārkārtas situācijās un sniegt priekšlikumus kustības drošības stāvokļa uzlabošanai.

VDzTI visvairāk (46%) ir darbinieki vecumā no 50 līdz 59 gadiem. 17% darbinieku strādā no tās izveidošanas dienas, 1999.gada 1.jūlija. Lielāko daļu no VDzTI sastāva veido darbinieki, kuri iestādē strādā ilgāk kā piecus gadus.

VDzTI kā valsts drošības iestāde dzelzceļa jomā Latvijā savā darbībā atbalsta Eiropas Komisijas “Sieviete transportā–ES pārmaiņu platformu” un ERA iniciatīvu "Sievietes dzelzceļa transportā", kas paredz ES dalībvalstīs palielināt sieviešu darbaspēka īpatsvaru dzelzceļā (kas šobrīd veido tikai 21% no visa darbaspēka). Šo iniciatīvi VDzTI atbalsta kā viens no stratēģiskajiem priekšnoteikumiem cilvēkresursu nodrošināšanā. 2023. gadā VDzTI nodrošinātajos dzelzceļa nozares sertificēšanas un uzraudzības procesos piedalījās 40% sievietes.

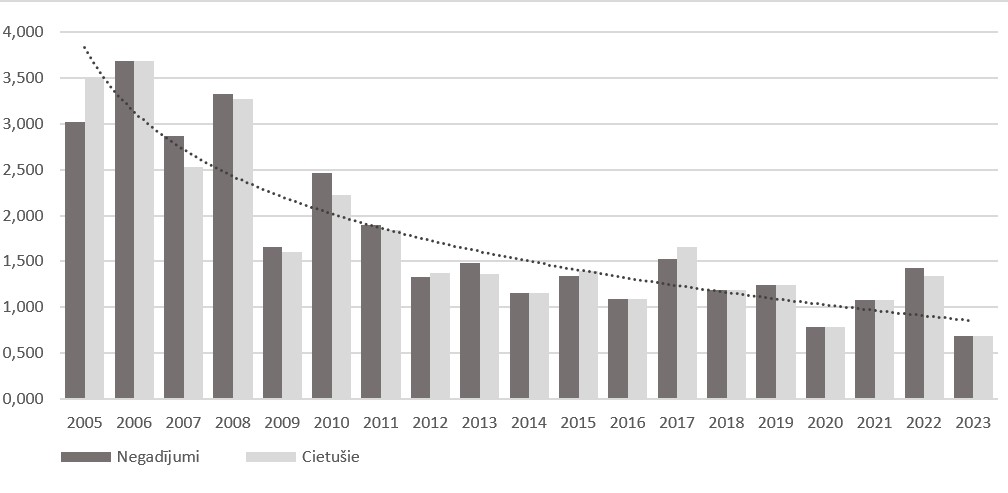
# **Drošības rādītāji**

VDzTI sniegtā kustības drošības stāvokļa analīze ir balstīta uz dzelzceļa satiksmes negadījumu statistiku. Datu kvalitāti un datu pilnīgumu nodrošina VDzTI, kas ik mēnesi apkopo un publicē negadījumu datus iestādes tīmekļvietnes sadaļā Statistika[[13]](#footnote-13) (latviešu un angļu valodā). VDzTI ir arī definēta kā oficiālā statistikas iestāde un nodrošina visas nepieciešamas ES prasības datu kvalitātes nodrošināšanai.

## **4.1. Nopietni negadījumi**

2023.gadā Latvijā reģistrēti 7 nopietni negadījumi ar 7 cietušajiem (uz vienu negadījumu viens cietušais). Visi šie negadījumi ir reģistrēti ar cietušiem cilvēkiem ritošā sastāva kustības laikā. 2023.gadā nav reģistrēts neviens negadījums, kur cietušie būtu bijuši pasažieri vai pārbrauktuves lietotājs. 2023.gadā ir viens negadījums ar dzelzceļa darbinieku.

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



3.attēls. **Nopietnu negadījumu un cietušo skaita attiecība pret pārvadājumu apjomu (milj. vilcienkilometri) 2004.- 2023.**

Nopietnu negadījumu un cietušo personu skaita vidējie rādītāji visās kategorijās pakāpeniski samazinās, tai skaitā ar cietušajiem un bojā gājušiem (skat. 5. tabulu).

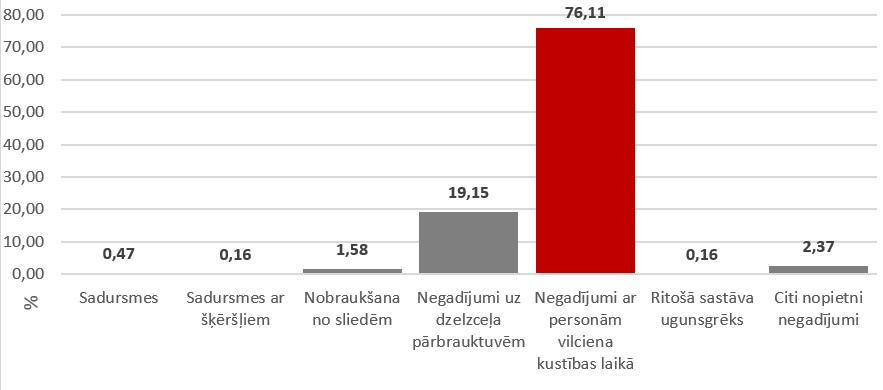
5.tabula**. Datu salīdzinājums nopietniem negadījumiem un cietušajiem**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Negadījumi** | | | | **Gājuši bojā** | | | | **Miesas bojājumus guvušie** | | | |
| **Periodi** | **2004-2020** | **2004-2021** | **2004-2022** | **2004-2023** | **2004-2020** | **2004-2021** | **2004-2022** | **2004-2023** | **2004-2020** | **2004-2021** | **2004-2022** | **2004-2023** |
| Vidējais radītājs | 35,11 | 33,78 | 32,84 | 31,55 | 19 | 18,22 | 17,95 | 17,25 | 16,11 | 15,68 | 14,95 | 14,35 |
| Tendence | **Kritums** | | | | **Kritums** | | | | **Kritums** | | | |
| Centrālā vērtība | 26 | 25 | 25 | 25 | 16 | 15 | 15 | 15 | 12 | 11 | 11 | 10,5 |
| Visbiežāk sastopamā vērtība | 25 | 25 | 25 | 25 | 18 | 15 | 13 | 13 | 8 | 8 | 8 | 3 |
| Zemākais rādītājs | 9 | 9 | 9 | 7 | 6 | 6 | 6 | 4 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Augstākais rādītājs | 70 | 70 | 70 | 70 | 34 | 34 | 34 | 34 | 42 | 42 | 42 | 42 |
| Kopā | 597 | 608 | 624 | 631 | 323 | 328 | 341 | 345 | 274 | 282 | 284 | 287 |

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

No nopietnu negadījumu kopskaita vēl joprojām lielāko negadījumu īpatsvaru (vidēji 76,11%) veido negadījumi ar cilvēkiem vilciena kustības laikā.

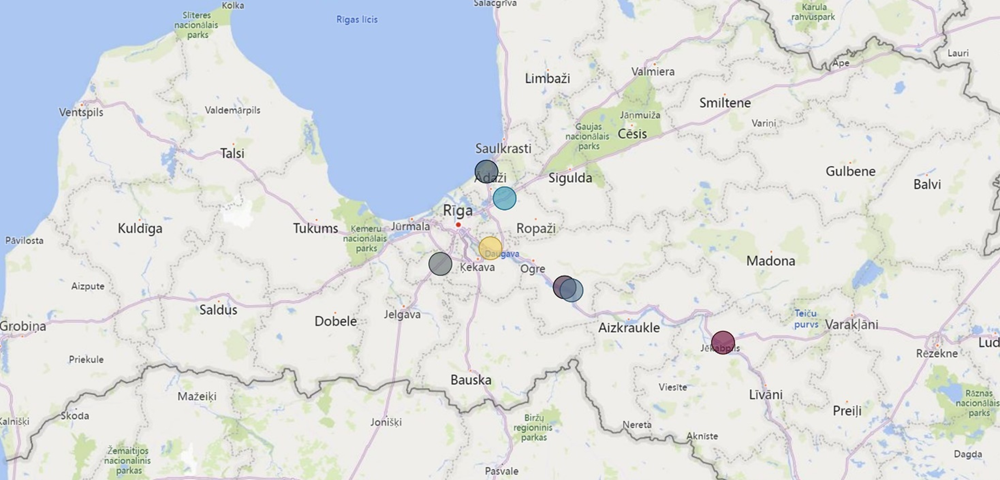
Otrs lielākais īpatsvars (vidēji 19,15%) ir negadījumiem kategorijā “negadījumi uz dzelzceļa pārbrauktuvēm”. Šo negadījumu lielāko īpatsvaru (60,62%) veido nevis sadursmes ar autotransportu, bet gan gadījumi ar personām (gājēji, velosipēdisti), kad tie ir šķērsojuši dzelzceļa pārbrauktuvi, neievērojot drošības prasības. Šie negadījumi veido 13,40% no kopējā negadījumu skaita uz dzelzceļa pārbrauktuvēm. Sadursmju skaits ar transportlīdzekļiem no 2013.gada ir būtiski samazinājies, vidēji sasniedzot trīs līdz vienu sadursmi gadā, kas sastāda 7,12 % no kopējā negadījumu skaita uz dzelzceļa pārbrauktuvēm. 2023.gadā uz dzelzceļa pārbrauktuves netika reģistrēts neviens negadījums uz dzelzceļa pārbrauktuves (skat. 4. attēlu).



4.attēls. **Nopietnu negadījumu īpatsvars (2004.-2023.)**

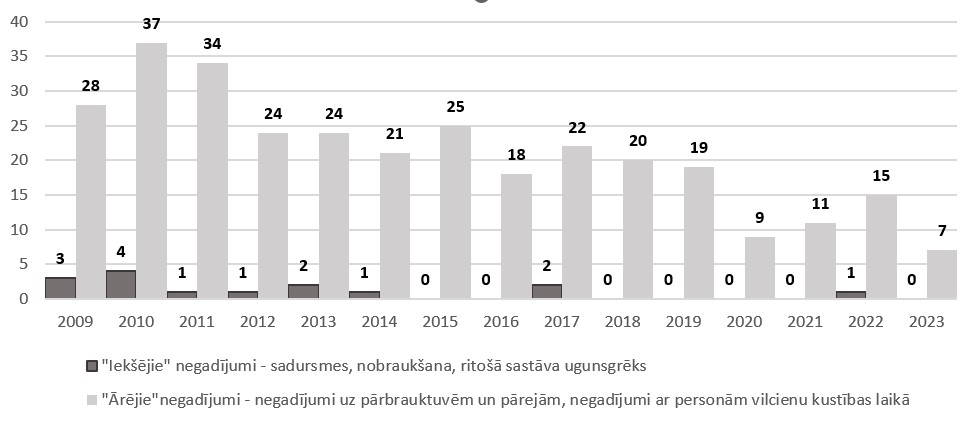
Visi nopietnie negadījumi tika reģistrēti ar pasažieru vilcieniem.

Negadījumu sadalījums pēc notikuma vietām ir sekojošs– 38 % negadījumu reģistrēti ceļa posmos, 25%- stacijās. Vislielākais cietušo personu īpatsvars ir reģistrēts Rīgas aglomerācijas zonā, īpaši, ceļa posma Rīga-Krustpils piepilsētas satiksmē (25% no kopējā negadījumu skaita), kur ir samērā augsta vilcienu kustības intensitāte (skat. 5.attēlu).



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

Salīdzinoši mazs īpatsvars ir t.s. “tiešiem jeb iekšējiem dzelzceļa satiksmes negadījumiem” - sadursmēm ar vilcieniem, nobraukšanai no sliedēm un ritošā sastāva ugunsgrēkiem. Lielai daļai negadījumu izraisošie faktori ir “ārējie un sociālie faktori” – cilvēku uzvedība, drošības prasību ignorēšana, u.tml. (skat. 6.attēlu).

6.attēls. **“Iekšējo un ārējo” negadījumu sadalījums pa gadiem (2009.-2023.)**

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **Izvērtējot nopietnu dzelzceļa negadījumu datus no 2004. gada līdz 2023. gadam, ir secināms, ka 2023. gadā Latvijā vērojams nopietnu dzelzceļa negadījumu skaita būtisks samazinājums. Šis samazinājums atspoguļo ilgtermiņa centienus uzlabot dzelzceļa drošību, ieviešot modernākas drošības tehnoloģijas, uzlabojot infrastruktūru un stiprinot regulatīvo uzraudzību.** |

Datu analīze par pēdējiem divdesmit gadiem (no 2004. līdz 2023.gadam) ataino, ka, salīdzinot ar 2004. gadu, nopietnu negadījumu skaits ir samazinājies vairāk nekā uz pusi. Šajā laikā ir veikti dažādi pasākumi, lai uzlabotu dzelzceļa drošību, piemēram, modernizēti vilcieni un infrastruktūra, ieviestas jaunas drošības sistēmas un veikta plaša sabiedrības informēšanas kampaņa par drošību pie dzelzceļa sliedēm.

Laika periodā no 2004. līdz 2023.gadam noteiktie sociālie, demogrāfiskie, meteoroloģiskie apstākļi un citi faktori, kas ietekmē t.s. “ārējo” dzelzceļa satiksmes negadījumu rezultātus:

* **dzimums** – lielākajā daļā (75%) negadījumu cieš vīrieši, turklāt vīriešiem sadalījumā pa vecuma grupām nav izteikta tendences (skat.6.tabulu);

7.attēls. **Cietušo īpatsvars (%) starp dzimumiem (2004.-2023.gads)**

* **vecums** – tiek traumētas personas darbspējīgā vecumā. 2023.gadā visvairāk negadījumu ir reģistrēti ar personām vecumā no 41-50 un 51-60 gadiem, cietušo personu vecums pieaug. Novērojumi rāda, ka gados vecākas personas neievēro drošības prasības, šķērsojot sliežu ceļus, vai neizvērtē savas spējas. 2023.gadā nav cietis neviens bērns. Sievietes vairumā negadījumos cieš krietni lielākā vecumā, kas var norādīt par to, ka netiek izvērtētas personas spējas šķērsojot sliežu ceļus. Arī paradumiem ir liela nozīme.

6.tabula. **Cietušo sadalījuma pēc dzimuma un**

**vecuma grupām (2004.-2023.gads)**

| **Sadalījums** | **Skaits** | **Īpatsvars %** |
| --- | --- | --- |
| **vīrieši** | **470 cietušie** | **75** |
| 70 gadi un vecāki | 86 cietušie |
| 60-70 | 2 cietušie |
| 50-60 | 70 cietušie |
| 40-50 | 77 cietušie |
| 30-40 | 66 cietušie |
| 20-30 | 76 cietušie |
| 10-20 | 50 cietušie |
| līdz 10 gadiem | 11 cietušie |
| **sievietes** | **142 cietušās** | **25** |
| 70 gadi un vecākas | 44 cietušās |
| 60-70 | 22 cietušās |
| 50-60 | 25 cietušās |
| 40-50 | 19 cietušās |
| 30-40 | 11 cietušās |
| 20-30 | 13 cietušās |
| 10-20 | 4 cietušās |
| līdz 10 gadiem | 4 cietušās |

* **drošības kultūras ievērošana** – 43% no cietušajām personām dzelzceļa tuvumā ir atradušās alkohola vai citu narkotisko vielu reibumā (gulēšana uz platformām vai sliedēm);
* **pašnāvības** – no kopējo negadījumu skaita tās sastāda 26%. Pašnāvību skaits gadu no gada ir mainīgs. Pašnāvību gadījumi visvārāk reģistrēti ar personām vecumā no 11 līdz 20 gadiem, 31 līdz 40 gadiem un no 51 līdz 60 gadu kategorijās. 2023.gadā 56% gadījumos pašnāvības veica sievietes, kas ir ļoti rets šāds gadījums, tā kā pārsvarā pašnāvības vēlas izdarīt jauni vīrieši vecumā līdz 25.gadiem.
* **gadalaiki** – visvairāk nelaimes gadījumi ar cilvēkiem notiek februārī, jūnijā, septembrī un decembrī, bet 2023.gadā visvairāk negadījumi tika reģistrēti marta mēnesī (skat. 7.tabulu). Izvērtējot demogrāfiskos datus, ir secināms, ka sievietes visvairāk tiek traumētas februārī, kas saistāms ar sniegu un tumšo diennakts periodu, savukārt vīrieši visvairāk tiek traumēti decembrī (Ziemassvētku periods), kas varētu būt saistāms ar depresiju un atrašanos alkohola reibuma stāvoklī.

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

**miesas bojājumu veida no 2004. līdz 2023.gadam**

| **Mēnesis** | **Cietušo skaits** | **Letāli miesas bojājumi** | **Smagi miesas bojājumi** | **Sieviete** | **Vīrietis** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| M01 | 63 | 40 | 18 | 17 | 39 |
| M02 | 74 | 42 | 26 | 23 | 43 |
| M03 | 49 | 30 | 18 | 16 | 30 |
| M04 | 58 | 31 | 27 | 11 | 46 |
| M05 | 62 | 39 | 20 | 14 | 44 |
| M06 | 74 | 44 | 30 | 17 | 55 |
| M07 | 62 | 35 | 24 | 18 | 39 |
| M08 | 72 | 40 | 32 | 11 | 60 |
| M09 | 73 | 42 | 31 | 13 | 57 |
| M10 | 60 | 42 | 18 | 18 | 42 |
| M11 | 69 | 41 | 27 | 13 | 53 |
| M12 | 85 | 49 | 34 | 15 | 66 |

* **diennakts periods** – visvairāk negadījumi (37%) tiek reģistrēti dienas otrajā pusē no plkst.18:00 līdz 24:00, kad iedzīvotāji dodas mājās no darba un ir tumšais diennakts periods, jo īpaši ziemas mēnešos (skat.8.tabulu).

8.tabula**. Cietušo sadalījums diennaktī laikā no 2004. līdz 2023.gadam**

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

Analizējot cietušo personu datus laika periodā no 2004. līdz 2023.gadam, 55% negadījumos personas ir gājušas bojā, bet 45% gadījumos personas ir guvušas miesas bojājumus. Vidēji mēnesī ir viens līdz trīs cietušie. Ir mēneši, kad nav reģistrēts neviens cietušais. VDzTI kā statistikas iestāde katru mēnesi publicē datus par cietušajiem savā [tīmekļvietnē](https://www.vdzti.gov.lv/lv/cietuso-sadalijums-pa-negadijumu-veidiem).

2004.-2023.gadu negadījumu sadalījums pa cietušo personu kategorijām (skat. 8.attēlu) norāda, ka lielāko īpatsvaru sastāda trešās jeb dzelzceļam nepiederošās personas, kas pārkāpjot noteikumus, atrodas paaugstinātas bīstamības zonā, un pārbrauktuvju lietotāji. Augsti riski pastāv pārbrauktuves lietotājiem un personām, kas atrodas uz peroniem un šķērso sliežu ceļus tam neatļautās vietās, it īpaši atrodoties alkohola reibuma stāvoklī.

8.attēls**. Cietušo skaits pa cietušo kategorijām (2004.-2023.)**

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

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

* + **atrašanās neatļautā vietā** (61% gadījumu);
  + personu drošības prasību neievērošana, šķērsojot sliežu ceļus (27% gadījumu);
  + ceļu satiksmes noteikumu neievērošana, šķērsojot dzelzceļa pārbrauktuvi (10% gadījumu);
  + citi iemesli (2% gadījumu).

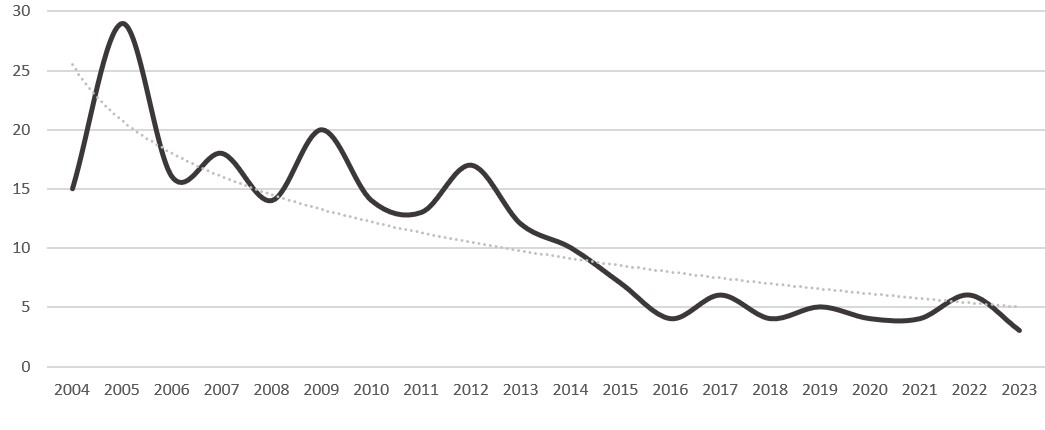
Tā kā lielāko īpatsvaru veido personu atrašanās neatļautās vietās, tiek veikta padziļināta analīze attiecībā uz, kurās vietās ir pastāv lielākie riski. Ir plānots izvērtēt negadījumu statistiku un sagatavot rekomendācijas no VDzTI puses infrastruktūras pārvaldītājam veikt nepieciešamos pasākumus cietušo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

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

Cietušo kategorija **“nodarbinātie”** ir arī viena no cietušo grupām ar augstu riska pakāpi. VDzTI plāno veikt padziļinātu izpēti par riska faktoriem. VDzTI arī jau drošības pārvaldības auditos vai pārbaudēs iekļauj arī jautājumus par nodarbināto slodzes uzraudzību un darba vides riska novērtējumu – vai tāds tiek veikts un kādi pasākumi tiek nodrošināti attiecībā uz kustības drošību. Arī vienotajā dzelzceļa negadījumu uzskaites sistēmā (turpmāk- COR) ir nodrošināta iespēja izdalīt kategorijas, lai analizētu cilvēkfaktorus un identificētu riskus. COR ir izstrādāta pamatojoties uz Ministru kabineta noteikumiem Nr.334 “Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība”, kuros arī ir iekļautas tiesību normas, kas izriet no Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvas (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību.

## **4.2. Prekursori**

2023.gadā reģistrēti 3 **dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumi (prekursori)** (skat. 9.attēlu), kuru rašanās cēloņi bija tehniskie iemesli, bet tiem nav bijušas nopietnas sekas jeb nav izraisījuši nopietnus negadījumus. Arī prekursori 2023.gadā ir sasnieguši zemāko punktu kopš 2004.gada. Ir arī vērojama tendence prekursoru skaitam ar katru gadu samazināties.

9.attēls. **Prekursoru jeb dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu tendence (2004.-2023.)**

Analizējot dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu jeb prekursoru sadalījumu pa to veidiem no 2004. līdz 2023.gadam, var secināt, ka lielāko daļu no prekursoriem veido sliežu lūzumi, sliežu ceļu ģeometrijas novirzes, kas ir saistāms ar laika apstākļu ietekmi (piemēram, straujas temperatūras izmaiņas- atkušņi, sals) Latvijā un metināšanas procedūru neievērošanu. Sliežu lūzumi var veidoties arī pie ritošā sastāva riteņu ģeometrijas defektiem. Otrs lielākais pārkāpumu skaits ir pabraukšana garām aizliedzošajam signālam. Šie gadījumi gadu no gada mainās, kas ir cieši saistāms ar cilvēkfaktoriem un procedūru neievērošanu. No 2010.gada nav reģistrēts neviens atļaujošās signāluguns ieslēgšanās gadījums aizliedzošā vietā.

10.attēls**. Dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu jeb prekursoru sadalījums pa to veidiem (2004.-2023.)**

Dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu cēloņi ir:

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

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

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

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

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

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

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

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

|  |  |
| --- | --- |
| **!** | **Secinājums:**   * **nopietnu negadījumu un dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu skaits pakāpeniski samazinās;** * **cietušo personu skaits samazinās, īpaši, kategorijā- “noteikumu pārkāpēji”, bet pastāv riski kategorijā “nodarbinātais”.** |

**!  VDzTI 2023. gadā ir veikusi detalizētu kopīgo drošības rādītāju analīzi no 2004.līdz 2023.gadam un izstrādājusi ieteikumus cietušo skaita samazināšanai, lai sasniegtu mērķi- līdz 2026.gadam samazināt cietušo skaitu par 10%. Izvērtējums ir atrodams VDzTI tīmekļvietnē[[14]](#footnote-14).**

# **Tiesību akti**

## **Izmaiņas tiesību aktos**

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

2023. gadā VDzTI normatīvā regulējuma pilnveidošanai drošības un savstarpējās izmantojamības jomā ir sagatavojusi priekšlikumus normatīvo aktu izstrādei vai to grozījumiem attiecībā uz:

9.tabula**. Tiesību aktu saraksts, kuri pieņemti 2023.gadā**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Joma, kuru skar izmaiņas** | **Objekts** | **Noteikumi** | **Apraksts** | **Noteikumu statuss** |
| Ritekļi | Ritekļu reģistrācija | [Noteikumi par ritošā sastāva vienībām, kuras nereģistrē Eiropas ritekļu reģistrā, un kārtību, kādā Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija atļauj šādu ritošā sastāva vienību izmantošanu](https://likumi.lv/ta/id/339544-noteikumi-par-ritosa-sastava-vienibam-kuras-neregistre-eiropas-riteklu-registra-un-kartibu-kada-valsts-dzelzce) | Procedūra nosaka ritošā sastāva vienībām, kuras nereģistrē Eiropas ritekļu reģistrā, prasības, kā arī kārtību, kādā VDzTI atļauj šādu ritošā sastāva vienību izmantošanu | Jauni |
| Bīstamās kravas | Bīstamo kravu drošības konsultanti (padomnieki) | [Drošības konsultantu (padomnieku) noteikumi bīstamo kravu autopārvadājumu un dzelzceļa pārvadājumu jomā](https://likumi.lv/ta/id/343558-drosibas-konsultantu-padomnieku-noteikumi-bistamo-kravu-autoparvadajumu-un-dzelzcela-parvadajumu-joma) | Noteikta kārtība, kādā starptautiskajos līgumos, kas reglamentē bīstamo kravu apriti autopārvadājumu un dzelzceļa pārvadājumu jomā, noteiktās prasības attiecībā uz drošības konsultantu (padomnieku) tiek piemērotas Latvijā | Grozījumi |
| Bīstamās kravas | Bīstamās kravas | [Noteikumi par bīstamo kravu pārvadāšanu pa dzelzceļu](https://likumi.lv/ta/id/74478-noteikumi-par-bistamo-kravu-parvadasanu-pa-dzelzcelu) | Pārņemtas atsevišķas Direktīvas 2022/2407/ES tiesību normas atsauci uz RID noteikumiem un citiem starptautiskos un iekšzemes pārvadājumos piemērojamajiem līgumiem | Grozījumi |
| Drošība un savstarpēja izmantojamība | Ekspluatācija | [Dzelzceļa ekspluatācijas noteikumi](https://likumi.lv/ta/id/347947-dzelzcela-ekspluatacijas-noteikumi) | nacionālās prasības attiecībā uz jomām, kas nav ietvertas ES tiesību aktos, balstoties uz ERA novērtējumu par nacionālo prasību piemērošanu dzelzceļa ekspluatācijai | Jauni |

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

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

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

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

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

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

Savukārt ,,[Noteikumi par ritošā sastāva vienību, kuras nereģistrē Eiropas ritekļu reģistrā, veidiem, prasības attiecībā uz tām, kā arī kārtību, kādā Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija atļauj šādu ritošā sastāva vienību izmantošanu](https://likumi.lv/ta/id/339544-noteikumi-par-ritosa-sastava-vienibam-kuras-neregistre-eiropas-riteklu-registra-un-kartibu-kada-valsts-dzelzce)” ir izstrādāti, lai noteiktu ritošā sastāva vienību, **kuras nereģistrē Eiropas ritekļu reģistrā**, veidus, prasības attiecībā uz tām, kā arī kārtību, kādā VDZTI atļauj šādu ritošā sastāva vienību izmantošanu. Uz ritošā sastāva apakšsistēmu attiecas Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr.1302/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmu "Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs” un Komisijas 2013. gada 13. marta Regula (ES) Nr.321/2013 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas apakšsistēmu "Ritošais sastāvs – kravas vagoni” un par Komisijas Lēmuma 2006/861/EK atcelšanu. Uz vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēmu attiecas Komisijas 2016. gada 27. maija Regula (ES) 2016/919 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām Eiropas Savienībā.

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

# **Sertificēšana**

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

VDzTI savas kompetences ietvaros veic sertificēšanu vai atzīšanu šādiem procesiem:

* vienotā drošības sertifikāta izsniegšana, izmantojot ERA kontaktpunktu (One Stop Shop) (turpmāk- OSS);
* ritekļu laišana tirgū, izmantojot OSS;
* par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertificēšana;
* stacionāro iekārtu pieņemšana ekspluatācijā;
* neatkarīgas riska novērtēšanas iestādes atzīšana;
* vilces līdzekļu vadītāju sertificēšana un vilces līdzekļu vadītāju instruktoru (vilcienu vadītāju eksaminētāju) profesionālās kvalifikācijas atzīšana;
* drošības apliecības izsniegšana;
* ritekļu turētāju marķējuma reģistrā iekļaujamo datu koordinēšana.

Papildus tam, VDzTI nodrošina arī dzelzceļa būvvaldes funkciju, kā arī atļauju izsniegšanu 1520mm sliežu ceļu platuma kravas un pasažieru vagoniem.

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

**6.1.1. Vienotais drošības sertifikāts**

2023.gadā Latvijā darbojas astoņi Latvijā reģistrēti un divi Lietuvā reģistrēti dzelzceļa uzņēmumi.

10.tabula. **Sertificētie pārvadātāji**

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

Saskaņā ar tieši piemērojamo ES tiesību aktu – Regulu (ES) 2018/763 (2018. gada 9. aprīlis), ar ko nosaka praktisku kārtību vienoto drošības sertifikātu izdošanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, 2023.gadā VDzTI ir pieņēmusi lēmumus par 5 jaunu drošības sertifikātu izsniegšanu.

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

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

\*No 16.06.2020. visu iesniegumu izskatīšana tiek veikta caur OSS[[15]](#footnote-15).

**6.1.2. Drošības atļauja dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam**

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

Informāciju attiecībā uz iesnieguma sagatavošanu drošības apliecības saņemšanai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam, kurš atbild par stratēģiskās un reģionālās nozīmes dzelzceļa infrastruktūru, vai dzelzceļa infrastruktūras izveidi, kas iekļauta Eiropas transporta tīklā (TEN-T) un tā prioritāro projektu sarakstā, VDzTI ir apkopojusi “Infrastruktūras pārvaldītāja drošības apliecības izsniegšanas rokasgrāmatā” (2023).

## **Ritekļu laišana tirgū**

**Prasības ritekļu laišanai tirgū un to atbilstības novērtēšanu nosaka ES saistošās regulas**[[16]](#footnote-16) **un** Ministru kabineta 09.06.2020. noteikumi Nr.374 “Dzelzceļa savstarpējās izmantojamības noteikumi**”**.

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

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

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

11.tabula. **Ritekļu laišana tirgū\***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Atļaujas veids** | **2021** | **2022** | **2023** |
| ritekļu laišana tirgū (OSS) | 3 | 2 | 3 |
| 1520mm kravas un pasažieru vagoni | 102 | 85 | 4 |
| pagaidu atļaujas ritekļa pārbaudēm | 1 | 1 | 10 |
| nereģistrējamo ritekļu izmantošanas atļaujas | 2 | 0 | 13 |
| **Pieņemti lēmumi** | 16 | 8 | 20 |

2023. gadā, izmantojot OSS sistēmu, tika saņemti pirmie trīs pieteikumi no ražotāja a.s.“Škoda Vagonka” jauno elektrovilcienu laišanai tirgū (pirmā atļauja un atļauja, kas pamatojas uz atbilstību tipam), pēc kuru savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju un nacionālo prasību atbilstības izvērtēšanas VDzTI sertificēšanas struktūrvienība pieņēma pozitīvus lēmumus.

Saskaņā ar 14.02.2023. Ministru Kabineta noteikumiem Nr. 67 “Noteikumi par ritošā sastāva vienībām, kuras nereģistrē Eiropas ritekļu reģistrā, un kārtību, kādā Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija atļauj šādu ritošā sastāva vienību izmantošanu” VDzTI veic atļauju izsniegšanu nereģistrējamam ritošajam sastāvam. 2023.gadā ir pieņemti 13 lēmumi par atļauju izmantot ritošo sastāvu.

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

Lai iegūtu par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikātu, organizācija nodrošina ritekļu drošu ekspluatāciju, izmantojot ritekļu tehniskās apkopes sistēmu, un apliecina, ka tā izveidotās sistēmas funkcijas atbilst izvirzītām prasībām un novērtēšanas kritērijiem neatkarīgi no tā, vai visas funkcijas organizācija īsteno pats vai kādu atsevišķu funkciju vai tās daļu uztic citam līgumslēdzējam, un iesniedz pieteikumu VDzTI, ievērojot Regulā Nr.2019/779[[17]](#footnote-17) noteiktās prasības. VDzTI izdod, atjauno, groza vai atsauc sertifikātus, ievērojot Regulā Nr.2019/779 noteiktās prasības par tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām un to novērtēšanas kritērijiem.

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

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

|  | **2021** | **2022** | **2023** |
| --- | --- | --- | --- |
| **Par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāts** |  |  |  |
| izsniegts | 0 | 1 | 0 |
| pieņemti lēmumi | 0 | 1 | 0 |
| saņemti iesniegumi | 0 | 1 | 1[[18]](#footnote-18) |
| **Izņēmumi** |  |  |  |
| **Atbilstības sertifikāts par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgai struktūrvienībai** |  |  |  |
| izsniegts | 8 | 15 | 14 |
| pieņemti lēmumi | 8 | 15 | 31 |
| Atbilstības sertifikāts par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgai struktūrvienībai noteikumu Nr.375 “Dzelzceļa drošības noteikumi” 60.punktā minētajā gadījumā | 2 | 2 | 1 |

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

Saskaņā ar Direktīvu 2007/59/EK[[19]](#footnote-19) un atbilstoši Dzelzceļa likuma 33.panta trešās daļas 10.punktā noteiktām pilnvarojumam, VDzTI dzelzceļa nozarē organizē vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu) sertificēšanas procesu un izsniedz mašīnista vadīšanas apliecību.

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

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **2021** | **2022** | **2023** |
| **Eksaminācijas** | 100 | 149 | 178 |
| **Piešķirti sertifikāti** |  |  |  |
| -vadītājs (mašīnists) | 23 | 31 | 115 |
| -vadītāja (mašīnista) palīgs | 57 | 83 | -\* |
| -vadītāja (mašīnista) instruktoru atzinumi | 13 | 14 | 14 |

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

Pēc sertificējamo personu skaita samazinājuma 2021. un 2022. gadā, kas bija saistāms ar COVID-19 ierobežojumiem, kravas pārvadājumu apjoma kritumu un nodarbināto mašīnistu skaita samazinājumu, 2023. gadā sertificēto mašīnistu skaits ir palielinājies. Viena no pozitīvajām tendencēm, kas veicināja sertificēto mašīnistu skaita pieaugumu, ir jauno a.s.“Škoda Vagonka” ražoto pasažieru elektrovilcienu laišana tirgū Latvijā un jaunu mašīnistu piesaiste un apmācība. Jāatzīmē, ka 2023. gadā no 115 sertificētiem mašīnistiem pirmo reizi līdzvērtīgi vīriešiem mašīnista kvalifikāciju ieguva arī 6 sievietes, šādi atbalstot Eiropas Komisijas politiku un ERA iniciatīvu "Sievietes dzelzceļa transportā", kas paredz ES dalībvalstīs palielināt sieviešu darbaspēka īpatsvaru dzelzceļā.

## **Stacionāro iekārtu pieņemšana ekspluatācijā**

Stacionāru iekārtu atļauts ekspluatēt tikai pēc stacionāras iekārtas ekspluatācijas atļaujas saņemšanas, ja stacionāra iekārta ir projektēta, būvēta un uzstādīta atbilstoši norādītajām pamatprasībām, ievērojot SITS un nacionālās prasības. Stacionāru iekārtu ekspluatācijas atļauja ir atļauja lietot stacionāru iekārtu kā dzelzceļa sistēmas apakšsistēmu vai tās daļu. Visa informācija par stacionāro iekārtu pieņemšanu ekspluatācijā ir atrodama VDzTI tīmekļa vietnē [Pakalpojumu sadaļā](https://www.vdzti.gov.lv/lv/stacionaro-iekartu-pienemsana-ekspluatacija) un pie [procedūru aprakstiem](https://www.vdzti.gov.lv/lv/rokasgramatas-vadlinijas).

VDzTI 2023.gadā saņēma vienu pieteikumu stacionārās iekārtas pieņemšanai ekspluatācijā Digitālai vilcienu radiosakaru sistēmai (DMR) četros virzienos. Balstoties uz saņemto informāciju VDzTI pieņēma lēmumu par stacionārās iekārtas ekspluatāciju.

14.tabula. **Stacionāro iekārtu pieņemšana ekspluatācijā**

|  |  |
| --- | --- |
|  | **2023** |
| **Saņemti pieteikumi** | 1 |
| * radiosakari | 1 |
| **Pieņemti lēmumi** | **1** |
| **Izsniegtas atļaujas** | **1** |
|  |  |

## **Cita veida atļaujas/ sertifikāti**

* + 1. **Drošības apliecība**

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

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

15.tabula.  **Drošības apliecības**

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

* + 1. **Būvniecība**

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

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

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **2021** | **2022** | **2023** |
| Paskaidrojuma raksts | 47 | 134 | 115 |
| Būvatļauja | 203 | 190 | 182 |
| Projektēšanas nosacījumu izpilde | 53 | 128 | 198 |
| Būvdarbu uzsākšanas nosacījumu izpilde | 13 | 21 | 83 |
| Būvobjektu pieņemšanu ekspluatācijā | 19 | 21 | 11 |
| Atzīme par būvdarbu pārbaudi | 5 | 5 | 5 |
| Izziņas par būves neesību | 0 | 5 | 2 |
| **KOPĀ** | **340** | **504** | **606** |

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

* + 1. **Bīstamo kravu konsultantu (padomnieku) darbības nodrošināšana**

VDzTI uzdevumus attiecībā uz bīstamo kravu pārvadājumu drošības konsultantu (padomnieku) kvalifikācijas iegūšanu un darbības uzraudzību nosaka Ministru kabineta 21.02.2006. noteikumi Nr. 156 „Noteikumi par drošības konsultantu (padomnieku) norīkošanu, to profesionālo kvalifikāciju un darbību bīstamo kravu pārvadājumu jomā, bet no 12.07.2023. Ministru kabineta 2023. gada 4. jūlija noteikumi Nr. 363 “Drošības konsultantu (padomnieku) noteikumi bīstamo kravu autopārvadājumu un dzelzceļa pārvadājumu jomā”. VDzTI veic bīstamo kravu pārvadājumu drošības konsultantu (padomnieku) kvalifikācijas iegūšanas un sertifikāta izsniegšanas administrēšanu, veido dzelzceļa transporta drošības konsultantu (padomnieku) uzskaites reģistru un kontrolē drošības konsultantu (padomnieku) darbību uzņēmumos.

17.tabula. **Bīstamo kravu pārvadājumu drošības konsultantu (padomnieku) kvalifikācijas iegūšanas administrēšana**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **2021** | **2022** | **2023** |
| Dalība eksaminācijā | 18 | 5\* | 6 |
| Piešķirti sertifikāti | 23 | 26 | 30 |

\* No 2022. gada eksamināciju nodrošina Satiksmes ministrija

2023. gadā, drošības konsultantu (padomnieku) darbības uzraudzības sistēmas ietvaros, VDzTI papildus veica aptauju par normatīvo aktu ievērošanu bīstamo kravu pārvadājumu jomā visiem uzņēmumiem, kas veic darbības ar bīstamo kravu pārvadājumiem. Kopumā 116 organizācijas sniedza informāciju par to darbību bīstamo kravu pārvadājumu jomā.

## **Neatkarīgas riska novērtēšanas iestādes atzīšana**

Neatkarīgas riska novērtēšanas iestādes atzīšana notiek atbilstoši Komisijas Īstenošanas regulai (ES) Nr.402/2013[[20]](#footnote-20) prasībām, kurām atbilst arī Dzelzceļa likumā un Ministru kabineta 2020.gada 9.jūnija noteikumos Nr.374 “Dzelzceļa drošības noteikumi” noteiktais.

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

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **2021** | **2022** | **2023** |
| **Izsniegti atzinumi** | **0** | **1** | **2** |
| Pieņemti lēmumi | 0 | 1 | 2 |
| Veikta uzraudzība | 0 | 0 | 2 |

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

No 2023. gada VDzTI kā valsts drošības iestāde saskaņā ar Komisijas Īstenošanas lēmuma[[21]](#footnote-21) 1. pielikuma 2. papildinājuma 7. punktu uzsāka organizāciju ritekļu turētāju marķējuma reģistra pieteikumu pārbaudi un to tālāku nosūtīšanu ERA ritekļa turētāja marķējuma koda apstiprināšanai, kas ļauj organizācijai darboties Eiropas vienotajā ritekļu reģistrā. 2023. gadā tika veiktas 25 šādas pārbaudes.

# **Saziņa ar citu valstu drošības iestādēm**

## **Sadarbība ar valstu drošības iestādēm**

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

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

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

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr.** | **Valsts** | **Iestāde** | **Dokuments/pasākums** | **Datums** |
| 1. | Lietuva | Lietuvas transporta drošības administrāciju (Lietuvos transporto saugos administracija) | Saprašanās memorands par sadarbību uzraudzības jautājumos | 29.03.2021.  (ar grozījumiem 22.03.2022.) |
| 2. | Igaunija | Igaunijas Patērētāju tiesību aizsardzības un tehniskās uzraudzības aģentūru (Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet) | Robežas šķērsošanas memorands par kārtību kādā tiek izsniegti vienotie drošības sertifikāti pierobežas zonā | 28.03.2022. |
| 3. | Igaunija | Igaunijas Patērētāju tiesību aizsardzības un tehniskās uzraudzības aģentūru (Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet) | Pieredzes apmaiņas sanāksme, kurā tika apspriesta uzraudzības iestāžu darbība. | 01.11.2023. |

Informācijas apmaiņa ar NSA notiek saskaņā ar parakstītajiem memorandiem vai pēc nepieciešamības, sazinoties ar kolēģiem elektroniski. Ziņojums par pārrobežu infrastruktūras stāvokli tiek sagatavots un nosūtīts NSA reizi gadā, pamatojoties uz infrastruktūras pārvaldītāja sniegto informāciju par veiktajām darbībām un to veiktajiem uzraudzības pasākumiem pierobežā.

## **Sadarbība un komunikācija**

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

VDzTI sadarbība ar ERA notiek saskaņā ar regulas[[22]](#footnote-22) prasībām, kur ERA noteiktais uzdevums ir dzelzceļu drošības un savstarpējās izmantojamības uzraudzība un nostiprināšana visā Eiropā. VDzTI kopā ar ERA nodrošina noteiktos sertifikācijas procesus, aktīvi piedalās ERA darba grupās, semināros, apmācībās un citos pasākumos. VDzTI regulāri sniedz ERA pārskatus par iestādes darbību un drošību, tās ieviešanas pasākumiem, plāniem u.c. informāciju.

Komunikācijas uzlabošanai ar dzelzceļa sistēmas dalībniekiem (pārvadātāji, manevru darbu veicēji, infrastruktūras pārvaldītāji, par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības u.c.) VDzTI ir analizējusi savas darbības iekšējo un ārējo vidi, apzinājusi klientu vajadzības. Lai nodrošinātu kvalitatīvu pakalpojumu snieguma līmeni, katram dzelzceļa sistēmas dalībniekam tiek piemeklēts piemērotākais sadarbības un komunikācijas veids, liela uzmanība tiek pievērsta informēšanas darbam un regulāriem izglītojošiem pasākumiem, konsultācijām.

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

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

20.tabula. **VDzTI tīmekļvietnes apmeklētība[[23]](#footnote-23)**

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

\*- No 02.09.2021.

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

Komunikācijas un pakalpojumu sniegšanas novērtēšanai un uzlabošanai 2023. gadā tika rīkotas četras klientu apmierinātības aptaujas, kurās klienti anonīmi varēja izteikt savu viedokli par iestādes darbu, sniegtajiem pakalpojumiem, organizētajiem semināriem, iestādes tīmekļvietnes un vienotas negadījumu uzskaites sistēmas (turpmāk-COR) sistēmas lietojamību un iesniegt savus priekšlikumus iestādes darbības uzlabošanai.

10. attēls**. Klientu apmierinātība 2023. gadā**

2023. gadā veiktās klientu apmierinātības aptaujas norāda, ka respondenti (dzelzceļa transporta sistēmas dalībnieki) 93% gadījumu pozitīvi vērtē iestādes darbu kopumā (10 baļļu sistēmā novērtējot to ar 7-10 ballēm).

2023.gadā VDzTI ir izstrādājusi jaunu Klientu apkalpošanas standartu, kurā definēta vīzija, noteiktas galvenās vērtības un principi veiksmīgai sadarbībai ar klientu, norādīta vēlamā VDzTI un klienta rīcība, sniegta informācija par pakalpojumu sniegšanas un saņemšanas veidiem un saziņas iespējām.

1. **Uzraudzība**

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

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

Lai nepārsniegtu Latvijai noteikto drošības līmeni, atbilstošas uzraudzības nodrošināšanai VDzTI savu stratēģisko pieeju ir noteikusi “Dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzības stratēģijā 2022. – 2026.gadam” (27.06.2022.) [[24]](#footnote-24), balstoties uz Komisijas deleģētās regulas[[25]](#footnote-25) prasībām un Dzelzceļa likuma 36.5 pantā minēto drošības pārvaldības sistēmu. Uzraudzības prioritātes vidējam plānošanas ciklam nosaka Stratēģiskais uzraudzības plāns 2023.-2027.gadam (24.11.2022.).

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

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

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

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

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

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

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

* **Dzelzceļa sistēmas kustības drošības risku samazināšana**

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

* **Sadarbība ar NSA**

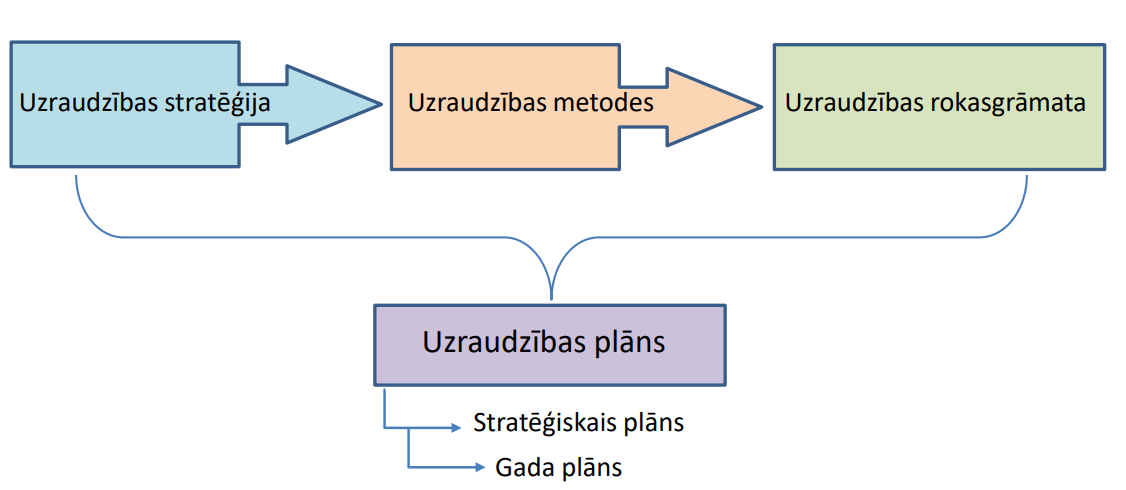
VDzTI kā Latvijas valsts drošības iestāde sadarbojas ar Lietuvas NSA un Igaunijas NSA gan pārrobežu dzelzceļa infrastruktūras uzraudzībā, gan citās jomās, kas saistītas ar dzelzceļa uzraudzību un drošības prasību ievērošanu.

* **Vispārīgie dzelzceļa sistēmas riski**

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

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

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



11.attēls. **VDzTI uzraudzības dokumentācijas shēma**

Uzraudzības plāns 2023. gadam ir pieejams visiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem iestādes tīmekļvietnē , lai organizācijas iepazītos ar plānoto VDzTI uzraudzības grafiku un uzraudzības metodēm (pārbaude, apskate, audits, anketēšana, negadījumu izmeklēšanas uzraudzība u.c.).

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

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

21.tabula. **Uzraudzības jomas un prioritātes**

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

## **7.2. Dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzība**

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

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

Uzraudzības procesos VDzTI piemēro arī dzelzceļa satiksmes negadījumu analīzi un risku identificēšanu. Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvas (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību 9.panta 6.punktu, VDzTI veic organizāciju drošības pārskatu pārbaudi par iepriekšējo kalendāro gadu. Izmantojot vienu vai vairākas uzraudzības metodes, VDzTI veic arī to dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzību, kuru darbība ir saistīta ar bīstamo kravu pārvadāšanu.

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

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Procedūra** | **Pasākums** | **2021** | **2022** | **2023** |
| **Nodrošināti DPS[[26]](#footnote-26) auditi** | **Veikti auditi** | **1** | **2** | **1** |
|  | Veikti auditi (ar citām NSA[[27]](#footnote-27) kopā) | **0** | **0** | **0** |
|  | Veikti DPS daļu auditi (NSA LV) | 16 | 16 | 15 |
| **Uzraudzība**\* | **Uzraudzības metodes** |  |  | **76** |
|  | DPS daļu pārbaudes |  |  | 7 |
|  | Praktiskās darbības pārbaudes\*\* | 49 | 36 | 3 |
|  | Punktveida pārbaudes |  |  | 45 |
|  | Informācijas analīze |  |  | 2 |
|  | Anketēšana |  |  | 9 |
|  | Pēcnegadījumu pārbaudes |  |  | 9 |
|  | Resoriskās pārbaudes |  |  | 1 |
| **Pieņemti lēmumi** |  |  |  |  |
|  | Ekspluatācijas aizliegums ritošajam sastāvam | 1 | 0 | 0 |
|  | Slēgts sliežu ceļš | 47 | 29 | 0 |
|  | Slēgta pārmija | 9 | 6 | 0 |
| **Dzelzceļa pārbrauktuves** | **Dzelzceļa pārbrauktuvju ikgadēja uzraudzība** | **267** | **173** | **198** |
|  |  |  |  |  |

\*- pēc 01.01.2023.

\*\*- līdz 31.12.2022.

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

Sīkāku analīzi par kustības drošības stāvokli, kas balstīts uz dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikāciju un skaitu, skatīt VDzTI Drošības pārskatos iestādes tīmekļvietnē[[28]](#footnote-28).

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

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

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

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

# **Kopējo drošības metožu (CSM) piemērošana**

## **9.1. Kopējo drošības metožu (CSM) piemērošana drošības pārvaldības sistēmā**

Drošības pārvaldības sistēmas izveidošana ir obligāta prasība dzelzceļa pārvadātājiem un infrastruktūras pārvaldītājam. Latvijā ir mazi, vidēji un lieli pārvadātāji un šīs atšķirības ietekmē arī pārvadātāju darba ieguldījumu un resursu pieejamību drošības pārvaldības sistēmas izveidošanai, uzturēšanai un pārmaiņu veikšanai. Šī iemesla dēļ drošības vadības kompetences līmenis un drošības vadības briedums organizācijām ir atšķirīgs. Drošības pārvaldības sistēma bieži vien tiek integrēta citās pārvaldības sistēmās, nolūkā, uzlabot organizācijas vispārējos darbības rādītājus un samazināt izmaksas, vienlaikus apvienojot pūles visos organizācijas līmeņos.

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

Papildus tam VDZTI ir uzsākusi analīzi un novērtēšanu par metožu piemērošanu organizācijās. Izvērtējot drošības pārskatus, VDzTI secina, ka organizācijām pietrūkst plašu zināšanu par atsevišķu drošības pārvaldības sistēmu daļām:

* līderība;
* drošības mērķi;
* riska novērtēšana;
* pārmaiņu vadība.

Organizācijām pietrūkst arī zināšanu un prasmes datu analītikā, lai izvērtētu riskus drošības jomā. Šajā sakarībā, VDzTI plāno organizēt tematiskos seminārus, lai organizācijām sniegtu izpratni par drošības procesu organizāciju.

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

Latvijā riska novērtēšanas un pārvaldības procesā piemēro Komisijas 2013.gada 30.aprīļa Īstenošanas Regulu (ES) Nr.402/2013 par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai un par Regulas (EK) Nr.352/2009 atcelšanu (turpmāk – Regula Nr.402/2013).

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

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

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

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

## **9.3. CSM piemērošana pārraudzībai**

Drošības pārvaldību sistēmas pārraudzība tās ekspluatācijas un tehniskās apkopes laikā tiek veikta saskaņā ar Komisijas regulu (ES) Nr.1078/2012 (2012. gada 16. novembris) par kopīgo drošības metodi pārraudzībā, kas jāveic dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem pēc drošības sertifikāta vai drošības atļaujas saņemšanas un par tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām (turpmāk- Regula Nr.1078/2012).

Lai gan drošība Latvijā ir uzlabojusies, tomēr ir jomas kurās nepieciešama attīstība un pilnveidošana. Līderības loma drošības pārvaldības sistēmā netiek novērtēta pienācīgi, kā arī drošības politiku ir nepieciešams pilnveidot visiem pārvadātājiem. Veicot detalizētu analīzi, ir konstatēts, ka drošības pārvaldības sistēmu turētāji neefektīvi nodrošina iekšējos sistēmu auditus un ir problēmas ar mērķu definēšanu. Visi šie jautājumi tika iekļauti VDzTI uzraudzības plānā un to detalizācija tika atainota 2023.gada pārskatā.

2023.gadā uzraudzības ietvaros VDzTI veica drošības pārvaldības sistēmas atsevišķu daļu praktiskās darbības novērtēšanas pārbaudes un auditu dzelzceļa pārvadātājiem un infrastruktūras pārvaldītājam.

Pārvadātāji ik gadu VDzTI iesniedz drošības pārskatus, kuros norāda informāciju par pārraudzības procesu piemērošanu. Drošības pārskati norāda, kā uzņēmumi izprot, plāno, un īsteno metodisku pārraudzību saskaņā ar Regulas Nr. 1078/2012 prasībām. Taču pēc VDzTI ieskatiem nepieciešams sniegt vairāk skaidrojumus par drošības mērķiem, pārraudzības principiem un drošības kultūras jautājumiem, jo ir vērojamas atšķirības starp pārskatu sagatavotājiem, kā arī iesniegtie dati un analīze norāda par nepilnīgas informācijas iesniegšanu.

# **ES projektu līdzdalība un īstenošana**

* 1. **Rail Baltica**

ES līdzfinansētā projekta “Rail Baltica” [[29]](#footnote-29). dzelzceļa infrastruktūras projekta mērķis ir integrēt Baltijas valstis Eiropas dzelzceļu tīklā, kā daļu no Ziemeļjūras–Baltijas transporta koridora. Projektā piedalās piecas ES valstis– Polija, Lietuva, Latvija, Igaunija un, lai arī netieši, Somija. Paredzēts, ka dzelzceļa līnija savienos Helsinkus, Tallinu, Pērnavu, Rīgu, Paņevežu, Kauņu, Viļnu un Varšavu.

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

# **Drošības kultūra**

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

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

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

* nav kopīga redzējuma, vīzijas vai mērķa, proti stratēģijās nav pilnībā izvērtēti drošības jautājumi un definēti iespējamie riski;
* drošības politikas nerealizēšana - nespēja ieviest vai realizēt drošības prasības, nav skaidra drošības politikas nozīme;
* ne visos līmeņos darbinieki pārzina galvenos riskus un nodrošina to pārvaldību;
* vadības organizācija atsevišķos procesos neiet kopsolī ar drošību un organizācijas mērķiem – nav atvērta komunikācija ar nodarbinātajiem;
* nav pārmaiņu vadības strukturētas pieejas.

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

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

VDzTI 2023.gadā kā vienu no iniciatīvām ir noteikusi cietušo skaita samazināšana par 10% līdz 2026.gadam. Līdz ar to, VDzTI pievērš pastiprinātu uzmanību organizāciju drošības mērķiem un pasākumiem cietušo skaita samazināšanai. VDzTI 2023.gadā ir veikusi datu analīzi par kustības drošības stāvokli Latvijā un identificējusi riskus šādās jomās:

- cilvēku un organizācijas faktori - būtu jāizveido tāda nodarbināto rīcības sistēma, kura paredz to, ka cilvēku “pareiza” rīcība (atbilstoši drošības prasībām) ir ērtāka un vieglāka, nekā “nepareiza” (pārkāpjot drošības prasības), un cilvēku “nepareizai” rīcībai ir uzliktas tehniskas un/vai organizatoriskas barjeras. Šajā sakarībā VDzTI ir izgājusi apmācības par organizāciju iekšējo kultūru šādu faktoru identificēšanai un mazināšanai;

- izvērtējot sabiedrības kultūru un ieradumus, ir secināms, ka ir nepieciešamas barjeras, arī uz gājēju pārejām, nožogojuma izbūve pie pārbrauktuvēm un peroniem;

- autovadītāju uzvedības kultūra - ievērības nodrošināšanai ir nepieciešama dzelzceļa pārbrauktuvju ceļa klājuma līnijas nokrāsošana ar dzeltenu krāsu;

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

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

*Nav piemērojamas.*

# **Citas darbības**

*Nav piemērojamas.*

1. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A02016L0798-20201023&qid=1689765863825> [↑](#footnote-ref-1)
2. Guide on Issuing the [yyyy] NSA Annual Report, European Union Agency for railways, 04.04.2019. [↑](#footnote-ref-2)
3. <https://www.vdzti.gov.lv/lv/inspekcijas-drosibas-parskati> [↑](#footnote-ref-3)
4. <https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/AnnualReport/default.aspx> [↑](#footnote-ref-4)
5. Centrālās statistikas pārvaldes dati [↑](#footnote-ref-5)
6. [ES Komisijas lēmums Nr.2012/226/ES (2012.gada 23.aprīlis) par dzelzceļa sistēmas kopīgo drošības mērķu kopumu](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02012D0226-20131213); [↑](#footnote-ref-6)
7. <https://www.vdzti.gov.lv/lv/dzelzcela-drosiba-0> [↑](#footnote-ref-7)
8. <https://www.vdzti.gov.lv/lv/dzelzcela-drosiba-0> [↑](#footnote-ref-8)
9. KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULA (ES) 2018/762(2018. gada 8. marts),ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798 izveido kopīgas drošības metodes, kas attiecas uz prasībām drošības pārvaldības sistēmām, un atceļ Komisijas Regulas (ES) Nr. 1158/2010 un (ES) Nr. 1169/2010;

   KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULA (ES) 2018/761 (2018. gada 16. februāris), ar ko izveido kopīgas drošības metodes uzraudzībai, ko valstu drošības iestādes veic pēc vienotā drošības sertifikāta vai drošības atļaujas izdošanas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798, un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 1077/2012;

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

   Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/779 (2019. gada 16. maijs), ar ko paredz sīki izstrādātus par ritekļu apkopi atbildīgo struktūru sertifikācijas sistēmas noteikumus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798 un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 445/2011;

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

   KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2018/545 (2018. gada 4. aprīlis), ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 nosaka dzelzceļa ritekļa atļaujas un dzelzceļa ritekļa tipa atļaujas piešķiršanas procesa praktisko kārtību. [↑](#footnote-ref-9)
10. Valsts dzelzceļa administrācijas dati: <https://www.vda.gov.lv/lv/publikacijas-un-parskati> [↑](#footnote-ref-10)
11. Komisijas Īstenošanas Regula (ES) 2019/777 (2019.gada 16.maijs) par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām un par Īstenošanas lēmuma 2014/880/ES atcelšanu. [↑](#footnote-ref-11)
12. <https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/scert/default.aspx>; [↑](#footnote-ref-12)
13. - <https://www.vdzti.gov.lv/lv/statistika-0> [↑](#footnote-ref-13)
14. <https://www.vdzti.gov.lv/lv/dzelzcela-drosiba-0> [↑](#footnote-ref-14)
15. <https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/scert/default.aspx> [↑](#footnote-ref-15)
16. Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2018/545 (2018. gada 4. aprīlis), ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 nosaka dzelzceļa ritekļa atļaujas un dzelzceļa ritekļa tipa atļaujas piešķiršanas procesa praktisko kārtību un Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 402/2013 (2013. gada 30. aprīlis) par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai un par Regulas (EK) Nr. 352/2009 atcelšanu [↑](#footnote-ref-16)
17. Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/779 (2019. gada 16. maijs), ar ko paredz sīki izstrādātus par ritekļu apkopi atbildīgo struktūru sertifikācijas sistēmas noteikumus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798 un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 445/2011 [↑](#footnote-ref-17)
18. Lēmums pieņemts 2024.gadā [↑](#footnote-ref-18)
19. [Eiropas Parlamenta un Padomes 2007.gada 23.oktobra Direktīva 2007/59/EK par to vilcienu vadītāju sertifikāciju, kuri vada lokomotīves un vilcienus Kopienas dzelzceļu sistēmā prasībām](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=celex:32007L0059) [↑](#footnote-ref-19)
20. Komisijas 2013.gada 30.aprīļa īstenošanas regula (ES) Nr.402/2013 par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai un par regulas (EK) Nr.352/2009 atcelšanu. [↑](#footnote-ref-20)
21. Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2018/1614 (2018. gada 25. oktobris), ar ko nosaka specifikācijas ritekļu reģistriem, kas minēti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 47. pantā, un ar ko groza un atceļ Komisijas Lēmumu 2007/756/EK [↑](#footnote-ref-21)
22. Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Regulas 2016/796/ES par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 881/2004 [↑](#footnote-ref-22)
23. Google Analytics dati [↑](#footnote-ref-23)
24. <https://www.vdzti.gov.lv/lv/dzelzcela-drosiba->0 [↑](#footnote-ref-24)
25. Komisijas deleģētās regulas (ES) 2018/761 (2018. gada 16. februāris), ar ko izveido kopīgas drošības metodes uzraudzībai, ko valstu drošības iestādes veic pēc vienotā drošības sertifikāta vai drošības atļaujas izdošana saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798, un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 1077/2012. [↑](#footnote-ref-25)
26. DPS- drošības pārvaldības sistēma [↑](#footnote-ref-26)
27. NSA- valsts drošības iestāde [↑](#footnote-ref-27)
28. <https://www.vdzti.gov.lv/lv/inspekcijas-drosibas-parskati> [↑](#footnote-ref-28)
29. <http://www.railbaltica.org/lv/> [↑](#footnote-ref-29)