



Transporta nelaimes  
gadījumu un incidentu  
izmeklēšanas birojs

**NOPIETNA DZELZCEĻA SATIKSMES  
NEGADĪJUMA IZMEKLĒŠANAS NOBEIGUMA  
ZIŅOJUMS  
Nr. 5-02/1-23**

**Nelaiimes gadījums ar cilvēku  
ritošā sastāva kustības laikā  
2023. gada 30. novembrī Lielvārdes dzelzceļa  
stacijā**



**2024**

## VISPĀRĪGĀ DAĻA

### Izmeklēšana veikta saskaņā ar:

- Dzelzceļa likumu;
- Latvijas Republikas Ministru kabineta 2020. gada 2. jūnija noteikumiem Nr. 334 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība”. (turpmāk tekstā – NK noteikumi Nr. 334) iekļautas tiesību normas, kas izriet no Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvas (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību;
- Eiropas Komisijas 2020. gada 24. aprīļa Īstenošanas regulu (ES) 2020/572 par ziņojuma struktūru, kas jāievēro dzelzceļa negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas ziņojumos.

### Izmeklēšanas statuss

Izmeklēšanu veic neatkarīgi no tiesībaizsardzības un darba aizsardzības institūciju veiktās izmeklēšanas. Izmeklēšana nenosaka personas vainu un atbildību.

### Drošības ieteikumi

- Lai novērstu dzelzceļa satiksmes negadījuma cēloņus un rašanās apstākļus un garantētu dzelzceļa satiksmes drošību, Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs (turpmāk tekstā - Izmeklēšanas birojs), pamatojoties uz izmeklēšanas gaitā izdarītajiem secinājumiem, izstrādā drošības ieteikumus. Drošības ieteikumos nenorāda vainas vai atbildības prezumpciju saistībā ar dzelzceļa satiksmes negadījumu;
- Izmeklēšanas birojs drošības ieteikumus adresē Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai (turpmāk tekstā - VDzTI) un, ja tas nepieciešams ieteikumu rakstura dēļ, citām Latvijas Republikas kompetentajām iestādēm, Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai un citu Eiropas Savienības dalībvalstu attiecīgajām iestādēm. Ja drošības ieteikumi adresēti VDzTI, tā atbilstoši kompetencei veic pasākumus, lai nodrošinātu, ka Izmeklēšanas biroja vai citas Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestādes izdotie drošības ieteikumi tiek pienācīgi ņemti vērā, un attiecīgajos gadījumos rīkojas saskaņā ar tiem;
- drošības ieteikumu adresāti pēc saskaņošanas ar VDzTI var veikt arī citus pasākumus, lai sasniegtu drošības ieteikumos minētos mērķus;
- VDzTI un citas iestādes, kurām ir adresēti drošības ieteikumi, par veiktajiem vai plānotajiem pasākumiem vismaz reizi gadā sniedz informāciju Izmeklēšanas birojam vai citas Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestādei, kura tos izdevusi.

### Izmeklēšanu veica:

Transporta nelaimes gadījumu

Tālrunis: 67283093

un incidentu izmeklēšanas birojs

Elektroniskā pasta adrese: [pasts@taiib.gov.lv](mailto:pasts@taiib.gov.lv)

Adrese: Brīvības ielā 58, Rīgā, LV-1011

# SATURS

VISPĀRĪGĀ DAĻA .....	2
SAĪSINĀJUMU UN TERMINU SKAIDROJUMS.....	6
1. Kopsavilkums .....	7
2. Izmeklēšana un tās konteksts .....	8
2.1. Lēmums veikt izmeklēšanu .....	8
2.2. Pamatojums lēmumam .....	8
2.3. Izmeklēšanas joma un ierobežojumi.....	8
2.4. Izmeklētāju grupas tehnisko spēju un funkciju apkopots apraksts .....	8
2.5. Saziņa un apspriešanās ar negadījumā iesaistītajām personām vai subjektiem .....	9
2.6. Iesaistīto subjektu nodrošinātā sadarbības līmeņa apraksts .....	9
2.7. Apraksts par izmeklēšanas metodēm un paņēmieniem, kā arī analīzes metodēm, kas izmantotas, lai noskaidrotu ziņojumā minētos faktus un konstatējumus .....	9
2.8. Apraksts par grūtībām un konkrētām problēmām, kas radās izmeklēšanas laikā .....	10
2.9. Sadarbība ar tiesībsardzības iestādēm .....	10
3. Negadījuma apraksts .....	11
a) Negadījums un pamatinformācija .....	11
3.1. Negadījuma veida apraksts .....	11
3.2. Negadījuma datums, precīzs laiks un norises vieta .....	11
3.3. Negadījuma vietas apraksts, norādot laikapstākļus un ģeogrāfiskos apstākļus negadījuma brīdī, un to, vai negadījuma vietā vai tās tuvumā tika veikti kādi darbi .....	14
3.4. Bojāgājušie, ievainotie cilvēki un materiālie zaudējumi .....	15
3.5. Apraksts par citām sekām, tostarp par negadījuma ietekmi uz iesaistīto dalībnieku parasto darbību .....	15
3.6. Iesaistīto personu, to funkciju un iesaistīto subjektu identifikācija .....	15
3.7. Vilkiena apraksts, identifikatori un sastāvs, tostarp iesaistītais ritošais sastāvs un tā reģistrācijas numuri .....	15
3.8. Infrastruktūras un signalizācijas sistēmas attiecīgo daļu apraksts – sliežu ceļa tips, pārmija, bloķēšana, signāls, vilciena aizsardzības sistēmas .....	16
b) Notikumu faktuāls apraksts .....	17
1. Tuvāko notikumu virkne, kas noveda līdz negadījumam .....	17
2. Notikumu virkne no negadījuma brīža līdz glābšanas dienestu darbības beigām .....	18
4. Negadījuma analīze .....	19

<i>a) Funkcijas un pienākumi.....</i>	<i>19</i>
<i>1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un/vai infrastruktūras pārvaldītājs.....</i>	<i>19</i>
<i>2. Par apkopi atbildīgā(-ās) struktūrvienība(-as), apkopes darbnīcas un/vai citi apkopes pakalpojumu sniedzēji.....</i>	<i>21</i>
<i>3. Ritošā sastāva ražotāji vai citi dzelzceļa ražojumu piegādātāji.....</i>	<i>21</i>
<i>4. Valstu drošības iestādes un/vai Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra .....</i>	<i>21</i>
<i>5. Paziņotās struktūras, izraudzītās struktūras un/vai riska novērtēšanas struktūras .....</i>	<i>21</i>
<i>6. Sertifikācijas iestādes, kas sertificē 2. punktā minētās par apkopi atbildīgās struktūrvienības .....</i>	<i>21</i>
<i>7. Visas citas personas vai subjekti, kas saistīti ar atgadījumu, ir vai nav dokumentēti kādā no attiecīgajām drošības pārvaldības sistēmām vai minēti reģistrā vai attiecīgajā tiesiskajā regulējumā.....</i>	<i>21</i>
<i>b) Ritošais sastāvs un tehniskās iekārtas.....</i>	<i>21</i>
<i>c) Cilvēkfaktori.....</i>	<i>21</i>
<i>1. Cilvēku individuālās īpašības: apmācība un pilnveidošanās, medicīniski un personiski apstākļi, iespējamais nogurums .....</i>	<i>22</i>
<i>2. Darba faktori.....</i>	<i>23</i>
<i>3. Organizatoriskie faktori un uzdevumi:.....</i>	<i>24</i>
<i>4. Vides faktori .....</i>	<i>24</i>
<i>5. Visi citi faktori, kas ir būtiski 1., 2., 3. un 4. punktā minētās izmeklēšanas nolūkā.....</i>	<i>24</i>
<i>d) Atgriezeniskās saites un kontroles mehānismi, tostarp riska un drošības pārvaldība, kā arī uzraudzības procesi.....</i>	<i>24</i>
<i>1. Attiecīgie tiesiskā regulējuma nosacījumi:.....</i>	<i>24</i>
<i>2. Iesaistīto dalībnieku – dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, infrastruktūras pārvaldītāju, veikto riska novērtēšanas un uzraudzības darbību procesi, metodes, saturs un rezultāti, un Komisijas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 402/2013 (1) 6. pantā minētā neatkarīgā novērtējuma ziņojumi.....</i>	<i>25</i>
<i>3. Iesaistītā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma un infrastruktūras pārvaldītāja drošības pārvaldības sistēma.....</i>	<i>26</i>
<i>4. Par apkopi atbildīgās(-o) struktūrvienības(-u) un apkopes darbnīcu pārvaldības sistēma, tostarp funkcijas, kas noteiktas Direktīvas (ES) 2016/798 14. panta 3. punktā un III pielikumā un visos turpmākajos īstenošanas aktos.....</i>	<i>30</i>
<i>5. Valstu drošības iestāžu saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 17. pantu veiktās uzraudzības rezultāti.....</i>	<i>30</i>
<i>6. Aģentūras, valstu drošības iestāžu vai citu atbilstības izvērtēšanas struktūru piešķirtās atļaujas un sertifikāti un sagatavotie novērtējuma ziņojumi.....</i>	<i>32</i>
<i>7. Citi sistēmiski faktori.....</i>	<i>32</i>
<i>e) Līdzīgi iepriekšēji negadījumi, ja tādi ir.....</i>	<i>32</i>

<b>5. Secinājumi.....</b>	<b>33</b>
<i>a) Analīzes un secinājumu kopsavilkums par negadījuma cēloņiem .....</i>	<i>33</i>
<i>b) Pēc negadījuma veiktie pasākumi.....</i>	<i>34</i>
<i>c) Papildu novērojumi.....</i>	<i>35</i>
<b>6. Drošības ieteikumi.....</b>	<b>38</b>

## SAĪSINĀJUMU UN TERMINU SKAIDROJUMS

### *Saīsinājumi*

GPS	Globālā pozicionēšanas sistēma
Izmeklēšanas birojs	Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs
TNGIIB	Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs
LDZ	Valsts akciju sabiedrība "Latvijas dzelzceļš"
VDzTI	Valsts Dzelzceļa tehniskā inspekcija
ESD	Dzelzceļa stacijas dežurants
TEN	Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi

### *Terminu skaidrojums*

Pārvadātājs	AS "Pasažieru vilciens"
Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs	Valsts akciju sabiedrība "Latvijas dzelzceļš"
Stacija	Dzelzceļa infrastruktūras objektu kopums, kas aizņem noteiktu daļu no dzelzceļa zemes nodalījuma joslas un nodrošina dzelzceļa pārvadājumu operāciju veikšanu
Benzīna lapu pūtējs	aparāts, kas paredzēts lapu un citu vieglu vaļēju nedegošu atkritumu novākšanai, bet ziemā - neblīva sniega nopūšanai no sliežu ceļiem
Signālists	speciāli nozīmēts ceļu saimniecības darbinieks, kurš paziņo citiem strādājošiem darbiniekiem par vilciena tuvošanos un par nepieciešamību atiet drošā attāluma no sliežu ceļa, pa kuru brauks vilciens
Pēkšņā bremzēšana	bremzēšana iepriekš neparedzētos gadījumos, ja ritošais sastāvs ir nekavējoties jāaptur
Bremzēšanas ceļš	bremzēšanas ceļš – attālums, kuru ritošais sastāvs nobrauc no bremžu iedarbināšanas brīža līdz pilnīgās apstāšanās brīdim;
signāls	redzams vai dzirdams noteikts rīkojums vai norādījums, kas ir saistošs dzelzceļa darbiniekiem un citām personām, kas atrodas dzelzceļa zemes nodalījuma joslā vai tieši piedalās dzelzceļa satiksmē

Saskaņā ar Komisijas īstenošanas regulu (ES) 2020/572 (2020. gada 24. aprīlis) "par ziņojuma struktūru, kas jāievēro dzelzceļa negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas ziņojumos" noteikto, šī Nobeiguma ziņojumā tika ievērots šāds princips: ja attiecīgā informācija nav pieejama vai negadījuma apstākļu dēļ netiek prasīta, nav saistoša vai tas saturs nav būtisks izmeklēšanai, atbilstīgajās nodaļās vai apakšnodaļās pievieno piezīmi "neattiecas", norādot, ka konkrētās izmeklēšanas kontekstā tas netiek uzskatīts par būtisku. Šo piezīmi var norādīt attiecībā uz visu nodaļu vai apakšnodaļu tās sākumā vai beigās.

# 1. Kopsavilkums

Dzelzceļa satiksmes negadījums (tālāk tekstā – negadījums) notika 2023. gada 30. novembrī plkst. 10.14 Lielvārdes dzelzceļa stacijā (tālāk tekstā – Lielvārdes stacija), kad ar AS “Pasažieru vilciens” dīzeļvilcienu tika nāvīgi traumēts valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” Sliežu ceļu pārvaldes darbinieks, (tālāk tekstā – Darbu veicējs).

Pirms negadījuma Lielvārdes stacijā uz pārmijām un sliežu ceļiem bija radušies sniega sanesumi, kas traucēja normālai vilcienu kustībai, tāpēc bija pieņemts lēmums veikt sniega tīrīšanas darbus.

Darbu veicējs bija norīkots veikt Lielvārdes stacijas pārmiju attīrīšanu no sniega, izmantojot lapu pūtēju. Vienlaikus darba drošības nodrošināšanai bija norīkots darbinieks, kuram bija jāpilda signālista pienākumi (tālāk tekstā – Signālists). Signālists novēloti pamanīja vilcienu, tāpēc savlaicīgi nepaspēja brīdināt Darbu veicēju par vilciena tuvošanos, kā rezultātā notika uzbraukšana tam ar letālām sekām.

Negadījums notika, pasažieru vilcienam Nr.817M Daugavpils – Rīga, iebraucot Lielvārdes stacijā pa I ceļu. Šī vilciena vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists), redzot strādājošus darbiniekus, vairākkārt padeva brīdinājuma skaņas signālu, pielietoja pēkšņo bremzēšanu, tomēr signāli nebija uztverti un novērst uzbraukšanu neizdevās.

Saskaņā ar MK noteikumu Nr. 334 10.4.apakšpunktu, negadījums klasificējams, kā negadījums ar personu, kurā iesaistīts kustībā esošs ritošais sastāvs.

Par negadījuma cēloni (cēlonisks faktors) kļuva signālista uzmanības novēršanās, pildot darba pienākumus, sakarā ar cita viņam neparedzētā darba veikšanu.

Par veicinošiem faktoriem brīdinājuma signālu neuztveršanai un kopumā negadījuma pieļaušanai izmeklēšanas gaitā bija konstatēts troksnis no strādājoša benzīna lapu pūtēja, kā arī darba un tehnoloģisko disciplīnu ietekmējušie pieļautie pārkāpumi (signālistam nepieciešamo rokas instrumentu nelietošana, apstāšanās signālu nenovietošana, signālista atrašanās blakus (tuvāk par 5 m) ar benzīna lapu pūtēju strādājošam darbiniekam).

Sistēmiskie faktori. Negadījuma pieļaušanu ietekmēja arī drošības procedūru un standartu nepilnības tehnoloģiskajā dokumentācijā, ka arī nepietiekama kontrole darba aprīkojuma lietošanā.

Visi minētie faktori un to konteksts detalizētāk izklāstīts šī Nobeiguma ziņojuma 5.p. Izmeklēšanas rezultātā izstrādāti trīs drošības ieteikumi. Drošības ieteikumi attiecas uz negadījuma cēloņiem un citiem novērojumiem.

Drošības ieteikumi ietver priekšlikumus šādās jomās:

- sliežu ceļu apkopes dokumentācija;
- pasažieru vilcienu aprīkojums.

## **2. Izmeklēšana un tās konteksts**

### **2.1. Lēmums veikt izmeklēšanu**

Izmeklēšana tika uzsākta 2023. gada 1. decembrī, Izmeklēšanas birojam izvērtējot negadījuma apstākļus un ņemot vērā negadījuma smagumu.

### **2.2. Pamatojums lēmumam**

Lēmums par izmeklēšanas uzsākšanu pieņemts, pamatojoties uz MK noteikumu Nr.334 23. punktu.

### **2.3. Izmeklēšanas joma un ierobežojumi**

Izmeklēšana veikta, lai noskaidrotu visus dzelzceļa satiksmes negadījuma cēloņus un sekas, un arī, lai nepieciešamības gadījumā sniegtu ieteikumus līdzīgu dzelzceļa satiksmes negadījumu novēršanai.

Izmeklēšanas birojs savu lēmumu pieņemšanā ir neatkarīgs no dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja, pārvadātāja un dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas kontroles un uzraudzības institūcijas, kā arī no institūcijas, kas atbild par dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanu un iekasēšanu, dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu vai valsts pārvaldes realizēšanu dzelzceļa transporta jomā, un no personām, kuru intereses var būt pretrunā ar Izmeklēšanas biroja uzdevumiem.

Izmeklēšanas galvenais mērķis ir veikt dzelzceļa satiksmes negadījuma tehnisko izmeklēšanu un novērst līdzīgus negadījumus, tādējādi uzlabojot dzelzceļa transporta kustības drošību.

### **2.4. Izmeklētāju grupas tehnisko spēju un funkciju apkopots apraksts**

Izmeklēšanu veicis Izmeklēšanas biroja Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļas izmeklētājs Aleksandrs Dmitrijevs.

Izmeklētāju tiesības ir noteiktas Dzelzceļa likuma 33<sup>1</sup> pantā.

Izmeklēšanas gaitā tika izpētīta šāda dokumentācija:

- Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja un pārvadātāja sagatavotie negadījuma



izmeklēšanas materiāli;

- amata apraksti;
- personāla tehniskās apmācības plāni, žurnāli;
- sliežu ceļu tehniskās apkopes instrukcijas;
- drošības pārvaldības sistēma, drošības sertifikāti u.c.

## **2.5. Saziņa un apspriešanās ar negadījumā iesaistītajām personām vai subjektiem**

Izmeklēšanas gaitā veikta iegūtas informācijas precizēšana un apspriešana ar negadījumā iesaistītajām personām un organizācijām:

- Valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” Vilcienu kustības pārvalde;
- Valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” Sliežu ceļu pārvalde;
- AS “Pasažieru vilciens” Tehniskais departaments.

Lai nodrošinātu iespēju sniegt atzinumus, komentārus un paust viedokli par projektā norādīto informāciju, šis negadījuma izmeklēšanas nobeiguma ziņojuma projekts tika iesniegts:

- VDzTI;
- Valsts a/s „Latvijas dzelzceļš”;
- AS “Pasažieru vilciens”.

## **2.6. Iesaistīto subjektu nodrošinātā sadarbības līmeņa apraksts**

Saskaņā ar Izmeklēšanas birojam iesniegto informāciju no iesaistītajām personām un organizācijām visu negadījuma apstākļu noskaidrošanai valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” un AS “Pasažieru vilciens” arī veikta izmeklēšana, izstrādāti pasākumi un ieteikumi vilcienu kustības drošības un darba aizsardzības uzlabošanai (2023. gada 6. decembra valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” Sliežu ceļu pārvaldes operatīvās apspriedes protokols Nr.SCP-2.27/21, 2024. gada 3. janvāra Nopietna negadījuma izmeklēšanas pārskats, 2023. gada 25. decembra AS “Pasažieru vilciens” Tehniskā departamenta atzinums).

## **2.7. Apraksts par izmeklēšanas metodēm un paņēmieniem, kā arī analīzes metodēm, kas izmantotas, lai noskaidrotu ziņojumā minētos faktus un konstatējumus**

Izmeklēšanas gaitā tika izpētītas Infrastruktūras pārvaldītāja un Pārvadātāja drošības pārvaldības sistēmas, dokumentācija par sliežu ceļu uzturēšanu, dīzeļvilciena tehniskie raksturojumi, pasažieru vilciena kustības parametru atšifrēšanas detalizēts izraksts, iesaistīto

darbinieku amata apraksti un paskaidrojumi, darba aizsardzības instrukcijas. Tika izmantotas šādas izmeklēšanas metodes:

- negadījuma vietas izpēte;
- personāla intervijas;
- dokumentācijas izpēte un analīze.

Visi faktiskie dati, kas atspoguļo notikumus un apstākļus, kas izraisīja šo negadījumu, sīkāk izklāstīti Nobeiguma ziņojuma 3. sadaļā.

## **2.8. Apraksts par grūtībām un konkrētām problēmām, kas radās izmeklēšanas laikā**

Izmeklēšanas procesā iesaistītās organizācijas un valsts iestādes sadarbojās ar Izmeklēšanas biroju, operatīvi sniedzot pieprasīto informāciju.

Toties, veicot izmeklēšanu, Izmeklēšanas birojs nevarēja izmantot videonovērošanas kameru ierakstus, jo valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” Lielvārdes stacijā ierīkotajā videonovērošanas sistēmā negadījuma vieta nav redzama.

Turklāt, Izmeklēšanas birojs ilgstoši nevarēja saņemt sliežu ceļu montiera (signālista) paskaidrojumu par negadījuma apstākļiem, jo darbiniekam no 2023. gada 30. novembra bija izsniegta darba nespējas lapa. Pēc slimības viņš pārtrauca darba attiecības ar LDZ.

## **2.9. Sadarbība ar tiesībaizsardzības iestādēm**

Negadījuma vietā Izmeklēšanas biroja izmeklētājs kontaktējās ar Valsts policijas darbiniekiem.

Valsts policijai tika nosūtīts oficiālais ziņojums par Izmeklēšanas biroja veicamās izmeklēšanas uzsākšanu.

### 3. Negadījuma apraksts

#### a) Negadījums un pamatinformācija

#### 3.1. Negadījuma veida apraksts

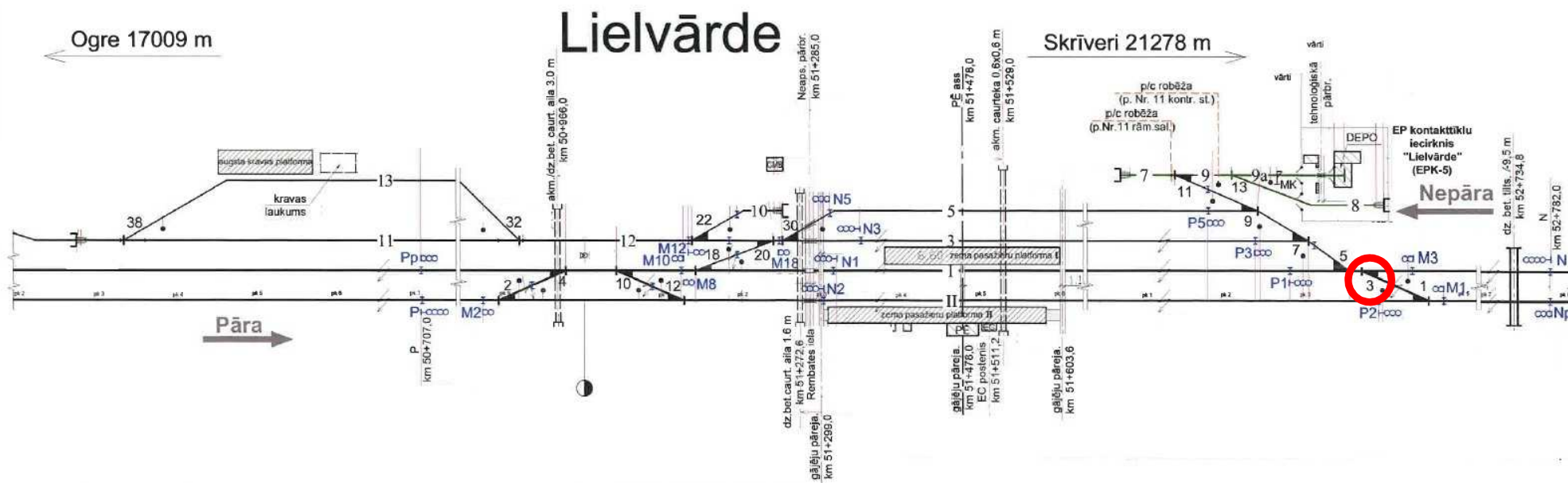
Saskaņā ar MK noteikumu Nr. 334 10.4. apakšpunktu šis negadījums klasificējams kā “Nopietns negadījums”.

#### 3.2. Negadījuma datums, precīzs laiks un norises vieta

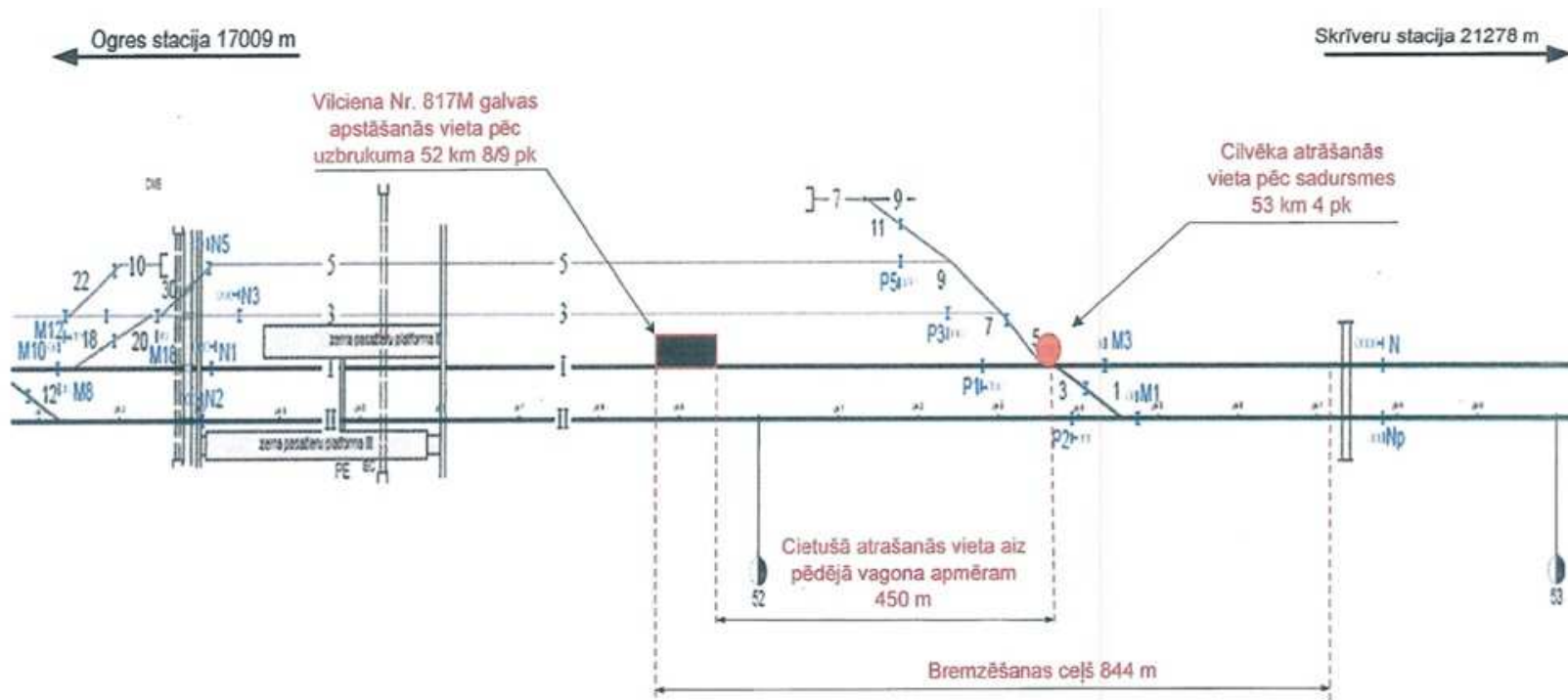
Negadījums notika 2023. gada 30. novembrī plkst. 10.14 Lielvārdes dzelzceļa stacijā pie pārmijas Nr. 3 (sk. 1. - 3.att.). GPS koordinātas (apt.) - 56.720423, 24.822438 (Google maps).



1.att. Negadījuma vieta



2. att. Lielvārdes dzelzceļa stacijas shēma (ar pārmijas Nr.3 izvietojumu)



3.att. Negadījuma vietas shēma

### 3.3. Negadījuma vietas apraksts, norādot laikapstākļus un ģeogrāfiskos apstākļus negadījuma brīdī, un to, vai negadījuma vietā vai tās tuvumā tika veikti kādi darbi

Pēc Latvijas vides, ģeoloģijas un metroloģijas centra novērojumu stacijas Skrīveri\* datiem 2023. gada 30. novembrī laika periodā no plkst. 9.00 līdz 12.00 meteoroloģiskie apstākļi dzelzceļa stacijā Lielvārde bija šādi:

Stunda	Stundas vidējā gaisa temperatūra, °C	Stundas vidējais vēja ātrums, m/s	Stundas vidējais vēja virziens, rumbi	Stundas vidējais gaisa relatīvais mitrums, %	Stundas vidējā metroloģiskā redzamība, m	Stundas kopējais nokrišņu daudzums, mm**
9.00-10.00	-6,5	1,6	R	92	2250	0,4/0,3
10.00-11.00	-6,3	1,6	R	92	9792	-/0,1
11.00-12.00	-6,1	1,6	R	91	9197	-/-

\* tuvākā laikapstākļu novērošanas stacija dzelzceļa stacijai Lielvārde;

\*\* novērojumu stacijas Skrīveri dati / novērojumu stacijas Lielpeči dati;

- nokrišņu nebija vai arī to bija mazāk nekā 0,1 mm.

Aktuālā situācija ar laikapstākļiem dabā parādīta 4. att.



4.att. Laikapstākļi negadījuma vietas apskates laikā (foto uzņemts negadījuma dienā ap plkst. 14.00)

Negadījuma vietā tika veikti pārmijas attīrīšanas no sniega darbi. Citi ceļa remonta darbi vai darbi tuvumā, kas varētu būt veicinošie faktori negadījuma notikšanai, netika veikti.

### **3.4. Bojāgājušie, ievainotie cilvēki un materiālie zaudējumi**

Šī negadījuma rezultātā gāja bojā valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" Sliežu ceļu pārvaldes darbinieks (sliežu ceļu montieris).

Materiālo zaudējumu Pārvadātājam un Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam nebija.

### **3.5. Apraksts par citām sekām, tostarp par negadījuma ietekmi uz iesaistīto dalībnieku parasto darbību**

Sliežu ceļu montieris, kurš bija norīkots par signālistu, bija nogādāts slimnīcā no negadījuma vietas sakarā ar sliktu pašsajūtu.

Pēc negadījuma aizturēti pasažieru vilcieni: Nr.817M - 1 st. 26 min., Nr.806M - 6 min.

### **3.6. Iesaistīto personu, to funkciju un iesaistīto subjektu identifikācija**

Sliežu ceļu montieris 1 (tālāk tekstā – darbu veicējs) – Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja sliežu ceļu montieris. Dzimis 1967. gadā. Attiecīgajā amatā darbu uzsāka 2017. gada 27. novembrī. Darba stāžs dzelzceļa sistēmā – seši gadi. Atpūta pirms darba maiņas sākuma – 15 st. Veica pārmijas Nr.3 attīrīšanu no sniega Lielvārdes stacijā.

Sliežu ceļu montieris 2 (tālāk tekstā – signālists) – Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja sliežu ceļu montieris. Dzimis 1959. gadā. Attiecīgajā amatā darbu uzsāka 2017. gada 8. maijā. Darba stāžs dzelzceļa sistēmā – seši gadi un seši mēneši. Atpūta pirms darba maiņas sākuma – 14 st. Pildīja signālista pienākumus, strādājot kopā ar darbu veicēju.

Vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) (tālāk tekstā – dīzeļvilciena mašīnists) – Pārvadātāja 2. klases dīzeļvilciena mašīnists. Dzimis 1968. gadā. Attiecīgajā amatā darbu uzsāka 2014. gada 1. decembrī. Darba stāžs dzelzceļa sistēmā – piecpadsmit gadi un vienpadsmit mēneši. Atpūta pirms darba maiņas sākuma – 24 stundas un īslaicīgā atpūtā darba vietā 8.1 stundas. Negadījuma dienā vadīja pasažieru vilcienu Nr. 817M Daugavpils – Rīga.

### **3.7. Vilciena apraksts, identifikatori un sastāvs, tostarp iesaistītais ritošais sastāvs un tā reģistrācijas numuri**

Negadījumā bija iesaistīts DR1A sērijas dīzeļvilciens, kas brauca pēc pasažieru vilciena Nr.817M grafika maršrutā Daugavpils – Rīga.

Vilciena sastāvā bija 3 vagoni – motorvagoni Nr. 290.3, piekabvagoni Nr. 290.8, vagoni ar vadības kabīni Nr. 290.6.

Dīzeļvilciens ražots 1990. gadā, Rīgas Vagonbūves rūpnīcā.

Pēdējais galvenais remonts (GR) vagoniem tika veikts 2022. gada 30. novembrī.  
Pēdējais tekošais remonts (TR-1) vagoniem tika veikts 2023. gada 22. novembrī.

Saskaņā ar šī vilciena kustības parametru atšifrēšanas izrakstu Daugavpils stacijā pirms nosūtīšanas reisā bija veikta elektropneimatisko un pneimatisko bremžu pārbaude. Vilciens nosūtīts no Daugavpils stacijas plkst. 7.42. Noteiktajā vietā veikta bremžu pārbaude ceļā.

Plkst. 10.13 Lielvārdes stacijā, 53. km 7.pik. veikta pēkšņā bremzēšana pie ātruma 80 km/h. Bremzēšanas ceļš 844 m. Ar rīkojumiem un brīdinājumiem noteiktie ātrumi nav pārsniegti.

### **3.8. Infrastruktūras un signalizācijas sistēmas attiecīgo daļu apraksts – sliežu ceļa tips, pārmija, bloķēšana, signāls, vilciena aizsardzības sistēmas**

*Negadījuma vietas infrastruktūras apraksts:*

Lielvārdes stacija, I nepāra ceļš (uz Rīgas pusi no pārmijas Nr.3):

- sliedes R65 Tagil, ieliktas 2005. gadā;
- bezsalaidņu ceļš;
- dzelzsbetona gulšņi;
- granīta šķembu balasts;
- stiprinājumi SKL-14;
- maks. pieļaujamais ātrums – pasažieru vilcieniem 100 km/h,  
kravas vilcieniem 80 km/h.

Lielvārdes stacijas pārmijas Nr.3 raksturojums:

- sliežu tips 60EI;
- krusteņa marka 1/11;
- ražota VAE;
- labā;
- ieliktā nepāra ceļā 2011. gadā;
- kontrolierīce “Termotrons”;
- aprīkota ar elektroapsildes ierīcēm sniega un ledus kausēšanai;
- ozolkoka brusas;
- granīta šķembu balasts;
- maks. pieļaujamais ātrums pasažieru vilcieniem 100 km/h,  
kravas vilcieniem 80 km/h.

Posms Skrīveri – Lielvārde, nepāra ceļš:

- sliedes 60EI, ieliktas 2016. gadā;
- bezsalaidņu ceļš;
- dzelzsbetona gulšņi;
- granīta šķembu balasts;
- stiprinājumi SKL-14;



- maks pieļaujama ātrums pasažieru vilcieniem 120 km/h, kravas vilcieniem 80 km/h;
- 400 m attālumā no pārmijas Nr.3 Skrīveru st. pusē - līkne ar rādiusu 1846m.

Lielvārdes stacija aprīkota ar releju bloku elektrisko centralizāciju ar pārmiju un luksoforu elektrisko centralizāciju. Stacijai piegulošie posmi Lielvārde – Ogre un Lielvārde - Skrīveri aprīkoti ar vienvirziena divceļu trīsziņņu automātisko bloķēšanu un automātisko lokomotīvu signalizāciju ar garāmejas luksoforiem.

Negadījums noticis, ceļa luksoforā degot atļaujošam signālam (zaļš).

## ***b) Notikumu faktiskais apraksts***

### **1. Tuvāko notikumu virkne, kas noveda līdz negadījumam**

2023. gada 29. novembrī Lielvārdes stacijā izveidojās sarežģīta situācija sakarā ar stipriem sniega sanesumiem uz sliežu ceļiem un pārmijām, un bija pieņemts lēmums veikt attīrīšanas darbus. Lēmumu pieņēma valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” Sliežu ceļu pārvaldes Šķirotavas ekspluatācijas daļas 6. ceļa iecirkņa sliežu ceļu meistara pienākumu izpildītājs (tālāk tekstā – ceļu meistars). Plānojot nākamās dienas darbus, ceļu meistars noteiktajā kārtībā pieprasīja izdot brīdinājumu vilcienu mašīnistiem, braucošiem pa Lielvārdes stacijas sliežu ceļiem 2023. gada 30. novembrī laika posmā 8.00-17.00, ar paziņojumu “Nodrošināt īpašu uzmanību un biežāku vēstījuma signālu padošanu. Strādā ceļu brigāde”.

2023. gada 29. novembrī ceļu meistars veica atkārtotu darba aizsardzības instruktāžu Lielvārdes dzelzceļa stacijā strādājošajiem sliežu ceļu montieriem ar ierakstu “darba aizsardzības instruktāžas darba vietā žurnālā”, tai skaitā arī negadījumā iesaistītajiem darbiniekiem.

2023. gada 30. novembrī plkst. 8.00 ceļu meistars norīkoja divus sliežu ceļu montierus veikt signālistu darbus ar firmu “BMGS” Lielvārdes stacijas nepāra galā, un vēl divus sliežu ceļu montierus attīrīt pārmijas no sniega Lielvārdes stacijā. Pirms darbinieku nosūtīšanas ceļu meistars norīkoja vienu sliežu ceļu montieri par darbu veicēju ar benzīna lapu pūtēju, bet otru sliežu ceļa montieri - par signālistu, veicot mutisku instruktāžu par drošības tehnikas ievērošanu pārmiju attīrīšanas no sniega darbos.

Pēc tam ceļu meistars devās pie Lielvārdes stacijas dežuranta un plkst. 9.00, izdarījis ierakstu Ceļu, pārmiju, signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas, sakaru un kontakttīkla apskates žurnālā par brigādes darba vietu un iepriekšējo informēšanu par vilcienu kustību pa divpusējiem parka skaļruņu sakariem, brīdinot stacijas dežurantu par to, ka sniega attīrīšana tiks uzsākta uz stacijas nepāra gala pārmijām.

Negadījuma dienā saskaņā ar pasažieru vilcienu kustības grafiku dīzeļvilcienam Nr.817M, kas brauca pa maršrutu Daugavpils – Rīga, Lielvārdes dzelzceļa stacijā bija paredzēta apstāšanās.

Vilcienu apkalpoja mašīnists vienā personā, bez mašīnista palīga.

No mašīnista paskaidrojuma izriet, ka, vilcienam tuvojoties dzelzceļa stacijai Lielvārde un izbraucot no sliežu ceļa līknes, viņš pēkšņi ieraudzīja divus ceļa darbiniekus, kuri tīrīja pārmiju Nr. 3 no sniega. Viens darbinieks atradās pie labās sliedes ar muguru pret vilcienu, ģērbies oranžā signāļvestē ar lapu pūtēju uz muguras. Otrs darbinieks atradās pāris metru tālāk un ar rokas instrumenta palīdzību attīrīja pārmiju. To redzot, dīzeļvilciena mašīnists sāka nepārtraukti padot skaļu skaņas signālu un veica pēkšņo bremsēšanu. Abi darbinieki uz skaņas signālu nereaģēja. Darbinieks, kurš atradās pie kreisās sliedes, pēdējā brīdī nolēca no pārmijas uz kreiso pusi. Liela ātruma un maza attāluma dēļ izvairīties neizdevās no uzbraukšanas darbiniekam, kurš atradās pie labās sliedes.

Sliežu ceļu montieris, kurš pildīja signālista pienākumus, paskaidroja, ka sniegs pārmijas Nr.3 rajonā bija sablīvēts un ar benzīna lapu pūtēju atsevišķas vietas bija apgrūtināti attīrīt, tāpēc viņš nolēma palīdzēt otram darbiniekam un sāka tīrīt pārmijas kastes ar lāpstu. Strādājot apmēram piecas minūtes, viņš ieraudzīja ātri tuvojošos vilcienu, kas bija ļoti tuvu darbu veicējam, atlēca no sliedēm un nespēja brīdināt to par bīstamību.

Šajā sakarā Izmeklēšanas birojs izstrādāja vienu drošības ieteikumu (skat. 6. sad., ieteikums Nr. 2024-1).

Pēc vilciena apstāšanās cietušais darbinieks atradās apmēram 450 m aiz pēdējā vagona labajā pusē, 2,5 m no pārmijas Nr.3 asmeņa.

## **2. Notikumu virkne no negadījuma brīža līdz glābšanas dienestu darbības beigām**

Uzreiz pēc pasažieru vilciena Nr.817M apstāšanās dīzeļvilciena mašīnists paziņoja vilcienu dispečeram, ka veica pēkšņo bremsēšanu, lai novērstu uzbraukšanu ceļu darbiniekiem, un par to, ka uzbraukšanu novērst neizdevās.

Vilcienu dispečers deva norādījumu stacijas dežurantei izsaukt neatliekamo medicīnisko palīdzību un policiju.

Stacijas dežurante nekavējoties paziņoja par notikušo ceļu meistaram un plkst.10.35 par notikušo bija paziņots stacijas priekšniekam. Pēc saskaņošanas ar vilcienu dispečeru un pasažieru vilciena Nr.817M mašīnistu stacijas izejas luksofors no I galvenā ceļa bija pārslēgts uz aizliedzošu rādījumu, vilciens bija aizturēts negadījuma apstākļu noskaidrošanai.

Pēc Valsts policijas darbinieka atļaujas saņemšanas pasažieru vilciens Nr.817M bija nosūtīts tālāk. Aizturēšanas laiks – 90 min.

## 4. Negadījuma analīze

### a) Funkcijas un pienākumi

#### 1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un/vai infrastruktūras pārvaldītājs

##### Pārvadātājs

Negadījumā bija iesaistīts Pārvadātāja (AS “Pasažieru vilciens”) darbinieks - vilces līdzekļa vadītājs (dīzeļvilciena mašīnists), kas vadīja pasažieru vilcienu Nr.817M pa maršrutu Daugavpils – Rīga.

Vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) pienākumi ir noteikti saskaņā ar 2010. gada 3. augusta Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumiem Nr. 724 (Izdoti saskaņā ar Dzelzceļa likuma 1. panta 10.p.) (izraksts no 448. - 449.p.):

- atbilstoši kompetencei nodrošināt dzelzceļa satiksmes drošību;
- ievērot vilces līdzekļa ekspluatācijas noteikumus;
- ievērot noteiktos bremžu ekspluatācijas nosacījumus;
- ievērot vilcienu kustības sarakstu;
- vērot, vai ceļš ir brīvs, un nekavējoties apturēt vilcienu (vilces līdzekli), ja vilciens (vilces līdzeklis) var apdraudēt cilvēku drošību vai radies šķērslis, vai pamanīts bojājums, kas var apdraudēt dzelzceļa satiksmes drošību;
- ievērot signālus un izpildīt to prasības;
- padot noteiktos signālus;
- apstākļos, kas samazina signālu redzamību, vadīt vilcienu sevišķi uzmanīgi un, ja nepieciešams, samazināt kustības ātrumu, lai neapdraudētu dzelzceļa satiksmes drošību;

Bez tam lokomotīves brigādes loceklim - vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) ir noteikti pienākumi saskaņā ar 2023. gada 13. februāra AS “Pasažieru vilciens” Vilces ritošā sastāva lokomotīvu brigāžu darba instrukcijas 5.p.

– lokomotīvu brigādes darba laikā apkalpo vilces ritošo sastāvu, vada to atbilstoši vilcienu kustības grafikam, nodrošinot kustības drošību, kontrolē vilces ritošā sastāva tehnisko, ugunsdrošības un sanitāro stāvokli, kā arī veic manevru darbu.

##### Infrastruktūras pārvaldītājs

Negadījumā brīdī pārmiju attīrīšanu no sniega veica Infrastruktūras pārvaldītāja Sliežu ceļu pārvaldes darbinieki (sliežu ceļu montieri).

Minētiem darbiniekiem bija jāievēro 2014. gada 4. septembra VAS “Latvijas dzelzceļš” instrukcijas Nr. C-002 “Instrukcija par vilcienu kustības drošības nodrošināšanu, veicot ceļa darbus” (tālāk teksta – instrukcija Nr.C-002) prasības:

- 1.4.p. "Lai nodrošinātu darba vietu norobežošanu, darbinieku un vilcienu kustības drošību, LDZ nozīmē signālistus. Par signālistiem var būt LDZ darbinieki, kuriem noteiktā kārtībā veikta zināšanu pārbaude, izsniegta dzelzceļa speciālista apliecība un ir atzīme par to, ka viņi var pildīt signālista pienākumus."

- 6.1.p. "Veicot sliežu ceļu un pārmiju pārvedu uzturēšanas darbus, neatkarīgi no tā, vai darba vieta jānorobežo ar apstāšanās signālzīmēm vai nav jāierobežo, darba vietā uzstāda apstāšanās signālu".

- 15.p. Vilcienu sagaidīšanas kārtība

- 15.1. Vilcienus sagaida darbu vadītāji, dzelzceļa darbinieki, kuri nozīmēti ceļu apskatei, signālisti, pārbrauktuvju dežuranti un citi.

- 15.2. Sagaidot vilcienus, dzelzceļa darbiniekiem savlaicīgi jānoiet malā, kad vilciens atrodas no viņiem attālumā ne mazākā par 400 m, bet posmos ar ātrvilcienu kustības ātrumu 121 - 140 km/h - 5 minūtes pirms vilciena pienākšanas. Vilcienus sagaida, skatoties vilciena kustības virzienā, stāvot labajā pusē (vienceļa līniju līknes posmos - stāvot līknes iekšpusē ne tuvāk kā 2 m attālumā no tuvākās sliedes, bet iecirkņos ar kustības ātrumiem 121-140 km/h - ne tuvāk kā 4 m attālumā no tuvākās sliedes, stāvot ar seju pret ceļu un pretī vilciena kustībai pagrieztu galvu).

Papildus tam, Infrastruktūras pārvaldītāja Sliežu ceļu pārvaldes darbiniekiem bija jāievēro VAS "Latvijas dzelzceļš" izstrādātās darba aizsardzības instrukcijas – 2021. gada 6. janvāra instrukcija Nr. CPDA-46 "Darba aizsardzības instrukcija darbiniekiem, kas apkalpo centralizētās pārmiju pārvedas Šķirotavas ekspluatācijas daļā: st. Salaspils, Ogre, Lielvārde, Skrīveri, Aizkraukle un Koknese" (tālāk tekstā – instrukcija Nr. CPDA-46) un 2020. gada 8. maija instrukcija Nr. CPDA-24 "Darba aizsardzības instrukcija, strādājot ar benzīna – lapu pūtēju" (tālāk tekstā – instrukcija Nr. CPDA-24).

Izmeklēšanas gaitā konstatēts, ka, organizējot un pildot pārmiju attīrīšanu no sniega, ceļu meistaram un sliežu ceļu montieriem bija jāievēro šādas šo instrukciju prasības:

- instrukcija Nr. CPDA-46:

18. p. "Sliežu ceļu meistars caur attiecīgās daļas ražošanas dispečeru izdod brīdinājumus visiem vilcieniem par īpašu uzmanību un biežāku brīdinājuma signālu padošanu...";

19.p. "Stacijās, kas atrodas stacijas dežuranta ... vadībā, pirms pārmiju pārvedu attīrīšanas tiešais darbu vadītājs ... izdara ierakstu "Ceļu, pārmiju, signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas, sakaru un kontakttīkla apskates žurnālā" par darba veidu un vietu, darba veikšanas laiku ...";

26.p. "Sliežu ceļu pārvaldes signālistam līdzī jābūt sarkanās un dzeltenās krāsas rokas signāliem (karodziņi un/vai lukturi), signāлтаurei un petaržu komplektam, viņš seko vilcienu kustībai un paziņo darbiniekiem par vilcienu tuvošanos."

- instrukcija Nr. CPDA-24:

- 15.p. "Nedrīkst strādāt uz sliežu ceļiem ar benzīna lapu pūtēju bez signālista klātbūtnes";

- 30.p. "Nepieļaut nepiederošu personu atrašanos darba vietā, 5 m rādiusā nedrīkst atrasties neviena cita persona".

## **2. Par apkopi atbildīgā(-ās) struktūrvienība(-as), apkopes darbnīcas un/vai citi apkopes pakalpojumu sniedzēji**

Neattiecas, jo konkrētās izmeklēšanas kontekstā šī informācija nav saistoša

## **3. Ritošā sastāva ražotāji vai citi dzelzceļa ražojumu piegādātāji**

Neattiecas, jo konkrētās izmeklēšanas kontekstā šī informācija nav saistoša

## **4. Valstu drošības iestādes un/vai Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra**

Neattiecas, jo konkrētās izmeklēšanas kontekstā šī informācija nav saistoša

## **5. Paziņotās struktūras, izraudzītās struktūras un/vai riska novērtēšanas struktūras**

Neattiecas, jo konkrētās izmeklēšanas kontekstā šī informācija nav saistoša

## **6. Sertifikācijas iestādes, kas sertificē 2. punktā minētās par apkopi atbildīgās struktūrvienības**

Neattiecas, jo konkrētās izmeklēšanas kontekstā šī informācija nav saistoša

## **7. Visas citas personas vai subjekti, kas saistīti ar atgadījumu, ir vai nav dokumentēti kādā no attiecīgajām drošības pārvaldības sistēmām vai minēti reģistrā vai attiecīgajā tiesiskajā regulējumā**

Neattiecas, jo konkrētās izmeklēšanas kontekstā šī informācija nav saistoša

### **b) Ritošais sastāvs un tehniskās iekārtas**

Neattiecas, jo konkrētās izmeklēšanas kontekstā šī informācija nav saistoša

### **c) Cilvēkfaktori**

Ņemot vērā to, ka negadījuma cēloniskie, veicinošie faktori un sekas bija saistītas ar cilvēka rīcību, veicot izmeklēšanu, uzmanība bija pievērsta konkrētajiem apstākļiem un veidam, kādā iesaistītie darbinieki normālas ekspluatācijas laikā veic ierastās darbības, un cilvēkfaktoriem un organizatoriskajiem faktoriem, kas var ietekmēt darbības un/vai lēmumus.

Viens no galvenajiem cilvēkfaktoriem, kas ietekmē signālista darbu, ir uzmanība un koncentrēšanās. Signālistiem ir jāpievērš nepārtraukta uzmanība dažādām norādēm un informācijai. Pat neliela uzmanības novēršana var radīt nepareizu signālista rīcību vai kavējumus, kas var ietekmēt dzelzceļa satiksmes drošību.

Cilvēkfaktori ir jāņem vērā, nodrošinot signālistiem atbilstošu apmācību, periodisku atpūtu un atbalstu stresa situācijās, lai uzlabotu dzelzceļa satiksmes drošību un darbinieku darba apstākļus.

Negadījuma izmeklēšanas gaitā bija detalizēti izpētīti faktori, kas varēja ietekmēt traģisko seku rašanos, un proti:

### **1. Cilvēku individuālās īpašības: apmācība un pilnveidošanās, medicīniski un personiski apstākļi, iespējamais nogurums**

Konstatēts, ka visi šī ziņojuma 3.6.p. minētie darbinieki bija pienācīgā kārtībā apmācīti.

Pēc ierakstiem mācību un darba aizsardzības žurnālos redzams, ka negadījumā iesaistītie darbinieki noteiktā kārtībā bija piedalījušies apmācībās un viņiem veiktas periodiskās un ārpuskārtas instruktāžas darba vietā.

Darbu veicējs un signālists attiecīgi 2021. gadā 25. februārī. un 2021. gada 9. martā sekmīgi nokārtoja periodiskos amata eksāmenus TEN zināšanās. Pirms tam, attiecīgi 2019. gada 25. septembrī un 2019. gada 27. jūnijā viņi piedalījās Ceļu distances darbiniekiem organizētajās nodarbībās par TEN prasībām.

Atkārtoto darba aizsardzības instruktāžu darba vietā minētie darbinieki saņēma tieši pirms negadījuma – 2023. gada 29. novembrī, ko veicis ceļu meistars.

Dīzeļvilciena mašīnists 2021. gada 9. martā sekmīgi nokārtoja periodiskos amata eksāmenus TEN zināšanā.

Atbilstoši darba vides riska novērtējumā noteiktajiem veselībai kaitīgajiem darba vides faktoriem (dabīgais starojums, ja darbs notiek saulē, troksnis (no 80 līdz 85 db(A), rokas – plaukstu vibrācija, visa ķermeņa vibrācija, smagumu pārvietošana, celšana, atrašanās piespiedu pozā, muskuļu sasprindzinājums, biežas monotonas, atkārtotas kustības, nakts darbs) un īpašajiem apstākļiem darbinieki bija izgājuši periodisko veselības pārbaudi ar atzīmi - veselības stāvoklis atbilst veicamajam darbam (pārbaudes veiktas attiecīgi 2023. gada 10. oktobrī un 2023. gada 3. aprīlī). Darba stāžs amatos sastāda attiecīgi seši gadi un pieci gadi 11 mēneši.

Dīzeļvilciena mašīnistam pirmsreisa veselības pārbaude veikta 2023. gada 29. novembrī Rīgas pasažieru dzelzceļa stacijā un 2023. gada 30. novembrī Daugavpils dzelzceļa stacijā.

Nogurums nevarēja būt par negadījuma cēloni, jo tas noticis darba dienas sākumā, Darbu veicējam un Signālistam pēc atpūtas attiecīgi 15 un 14 stundu laikā. Dīzeļvilciena mašīnistam atpūta pirms darba maiņas sākuma – 24 stundas un īslaicīgā atpūta darba vietā 8.1 stundas.

## 2. Darba faktori

Šeit aprakstīti saistošie faktori, kas skar darbu veicēja ierastās darbības - uzdevumu plānošana, ekspluatācijas noteikumi, vietējās instrukcijas, aprīkojums un instrukcijas, kas veido darba praksi, prasības personālam, iesaistītā personāla darba laiks.

Sliežu ceļu montieriem ikdienas uzdevumus un kopumā darba pienākumu izpildes reglamentēšanu veic valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” Sliežu ceļu pārvaldes Šķirotavas ekspluatācijas daļas 6.ceļa iecirkņa ceļu meistars. Visi viņu amata pienākumi izklāstīti 2020. gada 3. februāra Sliežu ceļu pārvaldes vadītāja apstiprinātajā Amata aprakstā, kurā iekļauti pienākumi (izraksts):

- 6.2.8. veikt ceļu uzturēšanas darbus, pielietojot roku darbu vai mazas mehanizācijas un elektroinstrumentus;

- 6.3. pēc atbilstošas apmācības:

- 6.3.1 pildīt signālista pienākumus.

Bez tam, veicot konkrētus darbus, darbu veicējam un signālistam bija jāpilda šī Negadījuma ziņojuma 4.a)1.punktā norādīto dokumentu (instrukcija Nr.C-002, instrukcija Nr. CPDA- 24, instrukcija Nr. CPDA-46) prasības.

Minētiem darbiniekiem paredzēta 5 dienu darba nedēļa, bet sarežģītos laikapstākļos vai sliežu ceļu bojājumu gadījumos, kad nepieciešama bojājumu seku ātrākā likvidēšana, darbinieki šo darbu veikšanai tiek izsaukti nakts laikā, brīvdienās, vai arī var būt organizēts darbs maiņās.

Darbu veicējs pārmijas attīrīšanai no sniega lietojis benzīna lapu pūtēju Husqvarna 580BTS (skat. 5.att.)



5.att. Benzīna lapu pūtējs Husqvarna 580BTS

Saskaņā ar Pūtēja lietotāja rokasgrāmatas prasībām Pūtēja lietotājam jānodrošina, lai cilvēki vai dzīvnieki neatrastos darba vietai tuvāk par 15 metriem.

Šajā sakarā Izmeklēšanas birojs izstrādāja vienu drošības ieteikumu (skat. 6. sad., ieteikums Nr. 2024-2).

Dīzeļvilciena mašīnista darbs tiek organizēts pēc ik mēnesi sastādāmā grafika.

Lokomotīves brigādes loceklim - vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) bez TEN prasībām (skat. šī ziņojuma 4.a)1.punkts), pienākumi ir noteikti saskaņā ar 2023. gada 13. februāra AS "Pasažieru vilciens" Vilces ritošā sastāva lokomotīvu brigāžu darba instrukcijas 5.punktu.

### **3. Organizatoriskie faktori un uzdevumi:**

Neattiecas, jo konkrētās izmeklēšanas kontekstā šī informācija nav saistoša.

### **4. Vides faktori**

Šeit tiek aprakstīti tādi vides faktori kā darba apstākļi (troksnis, apgaismojums, vibrācija utt.), laikapstākļi un ģeogrāfiskie apstākļi, atgadījuma vietā vai tās tuvumā veiktie darbi.

Negadījuma vietā bija veikti pārmijas attīrīšanas no sniega darbi ar benzīna lapu pūtēju, kura troksnis, sevišķi, ja signālists atradās tuvu darbu veicējam, varēja būt par veicinošo faktoru vilciena skaņas signāla vēlai uztveršanai.

### **5. Visi citi faktori, kas ir būtiski 1., 2., 3. un 4. punktā minētās izmeklēšanas nolūkā**

Neattiecas, jo šāda informācija Izmeklēšanas birojam netika iesniegta.

## **d) Atgriezeniskās saites un kontroles mehānismi, tostarp riska un drošības pārvaldība, kā arī uzraudzības procesi**

### **1. Attiecīgie tiesiskā regulējuma nosacījumi:**

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, Infrastruktūras pārvaldītājiem atbilstoši Dzelzceļa likuma 36. panta prasībām ir jāgarantē dzelzceļa satiksmes drošība.

Citi tiesiskā regulējuma vadošie dokumenti:

- Ministru kabineta 2010. gada 3. augusta noteikumi Nr. 724 "Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi.";
- MK noteikumi Nr. 334, kuros iekļautas tiesību normas, kas izriet no Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvas (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību;
- Eiropas Komisijas 2020. gada 24. aprīļa Īstenošanas regula (ES) 2020/572 par



ziņojuma struktūru, kas jāievēro dzelzceļa negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas ziņojumos.

## **2. Iesaistīto dalībnieku – dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, infrastruktūras pārvaldītāju, veikto riska novērtēšanas un uzraudzības darbību procesi, metodes, saturs un rezultāti, un Komisijas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 402/2013 (1) 6. pantā minētā neatkarīgā novērtējuma ziņojumi**

Infrastruktūras pārvaldītājam (valsts a/s “Latvijas dzelzceļš”) procedūras un metodes riska faktoru novērtēšanai un riska ierobežošanas pasākumu ieviešanai, ja ekspluatācijas darba apstākļi vai citi materiāli rada jaunus ekspluatācijas riska faktoros, ir noteiktas drošības pārvaldības sistēmā, kas paredz arī riska pārvaldību – riska (apdraudējuma) noteikšanu un novērtēšanu. Negadījumā iesaistītajiem darbiniekiem (sliežu ceļu montieriem) iespējamie riska faktori ir noteikti instrukcijā Nr. CPDA-46 (izraksts):

### 3.1. Fizikālie faktori:

3.1.1. darba telpas un darba vietas apkārtne;

3.1.2. nepietiekoša apgaismojuma varbūtība;

3.1.3. darbs ārpus telpām (zema gaisa temperatūra – nelabvēlīgu klimatisko apstākļu iedarbība);

3.1.4. troksnis (iespējams nepastāvīgs paaugstināts trokšņa līmenis, atrodoties blakus tehnikai, darba izmantojamie instrumenti, garāmbraucošs vilciens).

### 3.2. Fiziskie faktori:

3.2.1. fiziskā piepūle, kas atkārtojas (darbs ar rokas instrumentiem);

3.2.2. darba pozas (darba izpilde neizteiktā piespiedu pozā saliecoties, stiepjoties u.tml.)

3.2.3 lokāls muskuļu sasprindzinājums (biežas, monotonas, atkārtotas kustības).

### 3.3. Traumatiskie faktori:

3.3.1. darbs (atrašanās) sliežu ceļu zonā – paaugstinātās bīstamības teritorijā – dzelzceļa ritošā sastāva uzbraukšanas varbūtība;

3.3.2. darbs ar rokas darbarīkiem, mehānismiem, elektriskiem instrumentiem, pneimonopūšanas iekārtām (traumēšanās ar rokas darbarīku rotējošām un kustīgām daļām);

3.3.3. mikro traumas, krītoši priekšmeti, (šķembas, akmeņi, sīkas metāla, rūsas vai cita materiāla daļiņas, sniegs (ciets), ledus);

3.3.4. darbinieku pārvietošanās uz darba vietu (atpakaļ) ar darba devēja transportu;

3.3.5. nepietiekama nodarbinātā profesionālā sagatavotība (nodarbinātā profesionālās sagatavotības atbilstība veicamajam darbam).

### 3.4. Ķīmiskie faktori:

3.4.1. ķīmiskās vielas un maisījumi (kontakts ar ādu, citu ķermeņa daļu kairinājums).

### 3.5. Psiholoģiskie un emocionālie faktori:

#### 3.5.1. darba un atpūtas laiks (darbs ziemas periodā organizēts maiņās).

## **3. Iesaistītā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma un infrastruktūras pārvaldītāja drošības pārvaldības sistēma**

3.1. *Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumā* – AS „Pasažieru vilciens” ir izstrādāta un ar 2023. gada 27. februāra rīkojumu Nr. 76-2023 apstiprinātā Satiksmes drošības iekšējās uzraudzības sistēma (turpmāk – Sistēma), kuras mērķis ir nodrošināt Komisijas regulas (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” prasību izpildi un noteikt iekšējās uzraudzības noteikumus, lai AS “Pasažieru vilciens” nodrošinātu efektīvu drošības pārvaldību dzelzceļa sistēmā tās ekspluatācijas un tehniskās apkopes laikā, un vajadzības gadījumā uzlabotu esošo drošības pārvaldības sistēmu.

AS „Pasažieru vilciens”, radot savstarpēju uzticēšanos un pārredzamību dzelzceļa sistēmas dalībnieku vidū, uztur savu uzraudzības sistēmu, kura ir balstīta uz kopīgu drošības metodi, kas ir saistoša visiem galvenajiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem. Satiksmes drošības iekšējās uzraudzības mērķis ir panākt, lai drošības pārvaldības sistēma tiktu pareizi īstenota un ar tajā esošajiem procesiem un pasākumiem sasniegtu Sabiedrības drošības mērķus. Lai panāktu drošības mērķu sasniegšanu, AS „Pasažieru vilciens” tiek gan nepārtraukti pārraudzīta visu drošībai būtisko procesu pareiza izpilde, gan nepārtraukti vērtēta drošības pārvaldības sistēmas procesu efektivitāte, ņemot vērā mainīgo vidi ar apdraudējumiem un riskiem. Ņemot vērā AS „Pasažieru vilciens” pieredzi dzelzceļa pasažieru pārvadājumos un rezultātus, kas gūti iepriekšējā uzraudzības procesā, nākamajam drošības sertifikāta darbības periodam AS „Pasažieru vilciens” nosaka prioritātes satiksmes drošības iekšējā uzraudzībā šādā secībā:

a) *vilcienu vadīšanā* – vilciena vadītāja (mašīnista) rīcība; dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumu ievērošana; darbinieku, kas pavada vilcienu, amatu pienākumu izpilde;

b) *manevru darba veikšanā* – vilces ritošā sastāva (tālāk tekstā -VRS) vadītāja (mašīnista) rīcība; dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumu, kas attiecas uz manevru darbu, ievērošana; darbinieku, kas vada manevrus, amatu pienākumu izpilde;

c) *VRS sagatavošanā ekspluatācijai, VRS tehnisko apkopju un remontu veikšana* – VRS vadītāja (mašīnista) rīcība pirms brauciena; darbinieku, kuri nodrošina VRS tehnisko apkopju funkciju, amatu pienākumu izpilde; apakšuzņēmēju un līgumslēdzēju, kuri veic VRS mezglu tehniskās apkopes vai remonta darbus AS „Pasažieru vilciens” uzdevumā, saistību izpilde un pārraudzība;

d) *drošības pārvaldības sistēmas uzturēšanā* – tehnoloģisko procesu apraksti; instrukciju, kārtību, rokasgrāmatu u.tml. izstrāde, aktualizācija un pilnveidošana;

e) *darbā ar AS „Pasažieru vilciens” personālu* – darbinieku teorētiskā un praktiskā apmācība, instruktāžas, profesionālo zināšanu un kompetenču pārbaude; darba aizsardzības pasākumi, tai skaitā darbinieku veselības stāvokļa pārbaude (atbilst veicamajam darbam amatā); darbinieku kompetenču apliecinošo dokumentu uzturēšana; darba organizācijas un cilvēkfaktoru analīze; individuālas pārrunas un apspriedes ar personālu, prioritāti piešķirot darbiniekiem, kuri veic satiksmes drošībai būtiskas funkcijas;

f) *riska pārvaldībā* – riska (apdraudējuma) noteikšana un novērtēšana;

g) *starpgadījumu un citu negadījumu, kuri negatīvi ietekmē satiksmes drošību, izmeklēšanā* negadījumu izmeklēšana; negadījumu cēloņu noteikšana; apdraudējumu analīze; negadījumu kaitējuma izraisīto seku nopietnība; drošības ieteikumu izstrādāšana;

h) *pārskatu, atskaišu, auditu veikšanā* – regulāra drošības līmeņa novērtēšana salīdzinājumā ar AS „Pasažieru vilciens” noteiktajiem un/vai dalībvalstu līmenī noteiktajiem drošības mērķiem; no jauna ieviesto drošības pasākumu efektivitātes analīze; drošības pārvaldības sistēmas definēto procesu izpildes un to aktualitātes pārbaude. Katram AS „Pasažieru vilciens” darbiniekam, kurš iesaistīts satiksmes drošības iekšējā uzraudzībā, pēc iespējas agrāk ir jākonstatē gadījumi, kas ir saistīti ar drošības pārvaldības sistēmas neatbilstošu piemērošanu, kuru rezultātā varētu rasties avārijas, satiksmes drošības pārkāpumi, starpgadījumi, bīstama tuvošanās vai citi apdraudējumi satiksmes drošībai. Ja, veicot satiksmes drošības iekšējo uzraudzību tiek konstatētas neatbilstības Sistēmas noteiktajiem procesiem, AS „Pasažieru vilciens” atbildīgajiem darbiniekiem jāizstrādā pasākumu plāns un jāīsteno pasākumi, kas novērš neatbilstības gadījumus un apdraudējumus satiksmes drošībai.

Ikvienam AS „Pasažieru vilciens” darbiniekam ir iespēja sniegt ziņojumu par satiksmes drošības apdraudējumu, ko izdara viņš pats vai kāds cits darbinieks. Šo ziņojumu darbinieks iesniedz savam tiešajam vadītājam. Saņemot ziņojumu, vadītājs izvērtē, vai viņa kompetencē ir novērst apdraudējumu, un, ja tas nav viņa kompetencē, nodod ziņojumu tālākai izskatīšanai risku vadības procesa ietvaros. Apdraudējums tiek analizēts, novērtēts un, ja nepieciešams, tiek pilnveidoti satiksmes drošības pārvaldības un iekšējās uzraudzības procesi. Izvērtējot satiksmes drošības apdraudējumu, tiek izvērtēta darbinieka rīcība. Ja tiek konstatēts, ka darbinieks ir pārkāpis noteikto darba kārtību vai darba līgumu, tostarp nav pienācīgi izpildījis darba pienākumus, viņam var piemērot disciplinārsodu Darba likumā noteiktajā kārtībā. Tas, ka darbinieks pats ir ziņojis par satiksmes drošības apdraudējumu un/vai centies novērst apdraudējuma sekas, tiek ņemts vērā, nosakot darbinieka atbildības līmeni.

3.2. **Infrastrukturās pārvaldītājam** - ir Drošības pārvaldības sistēma, kas apstiprināta ar 2020. gada 21. aprīļa VAS „Latvijas dzelzceļš” rīkojumu Nr. D-1.14./129-2020.

Satiksmes drošības stāvokļa uzraudzībai atbilstoši „Latvijas dzelzceļš” koncerna „Satiksmes drošības politikai” ir apstiprināta Satiksmes drošības iekšējās uzraudzības sistēma. Šī sistēma ir periodisks preventīvo pasākumu komplekss satiksmes drošības stāvokļa uzraudzībai un tā uzlabošanai. Satiksmes drošības iekšējās uzraudzības sistēma izstrādāta, lai noteiktu minimālās satiksmes drošības uzraudzības un drošības līmeņa paaugstināšanas procedūras, ņemot vērā vairāku līmeņu kontroles nodrošināšanas principu, un sadalītu atbildību starp LDZ dažāda līmeņa vadītājiem. Galvenie sistēmas instrumenti ir satiksmes drošības stāvokļa izskatīšanas, dzelzceļa infrastruktūras apskates, dažādas pārbaudes, noteikto LDZ struktūru tehniskās revīzijas, dzelzceļa speciālistu tehniskās mācības, satiksmes drošības instruktāžas. Satiksmes drošības iekšējā uzraudzības sistēma nosaka procedūru pamatnozīmi (mērķi), periodiskumu un par procedūru veikšanu atbildīgās personas (izpildītājus). Visas satiksmes drošības iekšējās uzraudzības sistēmas procedūras noteiktā kārtībā tiek dokumentētas.

Saskaņā ar Satiksmes drošības iekšējās uzraudzības sistēmā noteikto periodiskumu LDZ organizē un veic Vilcienu kustības pārvaldes iecirkņu un Vilcienu kustības organizācijas daļas, Vagonu apkopes distances Vagonu tehniskās apkopes punktu, Sliežu ceļu pārvaldes Eksploatācijas daļu un Sliežu ceļu remonta daļas, Elektrotehniskās pārvaldes Reģionālo centru tehniskās revīzijas. Tehnisko revīziju mērķis ir pārbaudīt satiksmes drošības nodrošināšanas organizāciju, tehnoloģijas ievērošanu, tehniskās dokumentācijas esamību un atbilstību normatīvo aktu prasībām, tehnisko mācību organizēšanu, izpildītāju rīcību, darba vietu stāvokli, dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas, remonta organizāciju un kvalitāti, ritošā sastāva eksploatāciju, apkopi, tehniskās dokumentācijas aizpildīšanas pareizību un citus jautājumus. Tehniskās revīzijas veic LDZ kompetentas personas. LDZ struktūras, kurā bija veikta revīzija, vadītājs organizē tehniskās revīzijas akta izskatīšanu.

LDZ atbilstoši normatīvo aktu prasībām izmeklē katru dzelzceļa negadījumu, noskaidro visus dzelzceļa negadījuma cēloņus un izstrādā drošības pasākumus līdzīgu negadījumu novēršanai.

LDZ ievieš arī valsts izmeklēšanas institūciju drošības ieteikumus.

Satiksmes drošības stāvokli kopumā un satiksmes drošības iekšējās uzraudzības sistēmas procedūru ievērošanu LDZ uzrauga tās Tehniskā inspekcija.

LDZ drošības pārvaldības sistēma sastāv no šādiem pamatelementiem:

- LDZ darbības veidi un apjoms;
- dzelzceļa infrastruktūras apraksts;
- LDZ valdījumā esošais ritošais sastāvs;
- pienākumu un funkciju sadalījums;

- LDZ satiksmes drošības politika;
- kvalitatīvie un kvantitatīvie mērķi satiksmes drošības uzturēšanai un paaugstināšanai, plāni un procedūras šo mērķu sasniegšanai;
- procedūras iekšējās informācijas aprītei un informācijas aprītei starp komersantiem, kas darbojas dzelzceļa infrastruktūrā;
- personāla kompetences pārvaldības sistēma;
- procedūras, kas nosaka ritošā sastāva ekspluatāciju, tehnisko apkopi un remontu;
- procedūras, kas nosaka dzelzceļa infrastruktūras drošu plānojumu, uzturēšanu un ekspluatāciju;
- procedūras, kas nosaka dzelzceļa satiksmes organizāciju un vadību;
- procedūras esošo, jauno un grozīto tehnisko un ekspluatācijas standartu vai citu priekšrakstu ievērošanai;
- procedūras un metodes riska faktoru novērtēšanai un riska ierobežošanas pasākumu ieviešanai, ja ekspluatācijas apstākļi vai citi materiāli rada jaunus ekspluatācijas riska faktorus;
- procedūras un paraugi, kā dokumentēt drošības informāciju, kā arī svarīgas drošības informācijas kontroles procedūras;
- procedūras, kas nosaka dzelzceļa satiksmes negadījuma seku likvidēšanas darbu organizēšanu uz publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras;
- procedūras dzelzceļa negadījumu un citu bīstamu notikumu reģistrācijai, izmeklēšanai, analizēšanai un nepieciešamo preventīvo pasākumu veikšanai;
- LDZ darba aizsardzības sistēma;
- piemērojamo savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju saraksts ar norādi par to piemērošanu drošības pārvaldības sistēmas procesos;
- atkārtotu drošības pārvaldības sistēmas iekšējo auditu veikšana.

Saskaņā ar šīs Sistēmas 6. p. (izraksts):

LDZ atbilstoši Dzelzceļa likuma 36. panta prasībām ir jāgarantē dzelzceļa satiksmes drošība. LDZ to garantē, ievērojot Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumus, savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas attiecībā uz satiksmes nodrošināšanas un vadību, kopīgo drošības metodi pārraudzībā, kas jāveic dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem pēc drošības sertifikāta vai drošības atļaujas saņemšanas un par tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām, kopējo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai, kopīgo drošības metodi, lai novērtētu atbilstību dzelzceļa drošības atļaujas iegūšanas prasībām.

LDZ satiksmes drošības pamatmērķis ir tiekties ar katru gadu uzlabot satiksmes drošības stāvokli un nepieļaut tā pasliktināšanos. Lai garantētu mērķa sasniegšanu, LDZ drošības pārvaldības procesā iesaistītās struktūras katru gadu izstrādā un apstiprina pasākumu plānus satiksmes drošības stāvokļa uzlabošanai. Pasākumu plāni tiek izstrādāti, ņemot vērā kopējo satiksmes drošības stāvokli, LDZ darba rādītājus, pieļauto dzelzceļa negadījumu cēloņus, revīzijās un pārbaūžu laikā atklātos pārkāpumus un trūkumus, dzelzceļa infrastruktūras stāvokļa tehniskos rādītājus, attīstības prognozes un finansiālās iespējas.

#### **4. Par apkopi atbildīgās(-o) struktūrvienības(-u) un apkopes darbnīcu pārvaldības sistēma, tostarp funkcijas, kas noteiktas Direktīvas (ES) 2016/798 14. panta 3. punktā un III pielikumā un visos turpmākajos īstenošanas aktos**

Neattiecas, jo konkrētās izmeklēšanas kontekstā šī informācija nav nepieciešama

#### **5. Valstu drošības iestāžu saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 17. pantu veiktās uzraudzības rezultāti**

VDzTI uzraudzības jomas ir drošības pārvaldības sistēmu veikspējas izvērtēšana, pārbaudes ritošajam sastāvam un dzelzceļa infrastruktūras būvobjektiem, bīstamo kravu pārvadājumu uzraudzība.

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

Atbilstošas uzraudzības nodrošināšanai VDzTI savu stratēģisko pieeju ir noteikusi “Dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzības stratēģijā 2022. – 2026.gadam” (apstiprināta 2022. gada 27. jūnijā), balstoties uz Komisijas deleģētās regulas prasībām. Šajā dokumentā ir norādīts iestādes darbības juridiskais pamatojums, mērķi un apakšmērķi, ietvertas stratēģijas prioritātes un plānotie resursi. Prioritātes vidējam plānošanas ciklam nosaka Stratēģiskais uzraudzības plāns, savukārt uzraudzības procesa ietvaros sastādītais gada uzraudzības plāns norāda plānojamās rīcības, metodes un laika grafiku.

Atbilstošas uzraudzības nodrošināšanai 2023. gadā tika pārskatīta un pilnveidota Uzraudzības rokasgrāmata, kas nosaka VDzTI uzraudzības pārvaldības principus, metodes un iekšējos procesus.

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.

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. VDzTI pārbauda, kā organizācijas pastāvīgi pilda pienākumus saskaņā ar Dzelzceļa likuma 36.5 pantā minēto drošības pārvaldības sistēmu. Drošības pārvaldības sistēmu veiktspējas un efektivitātes uzraudzībā VDzTI piemēro prasības, kas noteiktas Komisijas regulā (ES) 2018/762. 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. VDzTI vienu reizi gadā veic organizāciju drošības pārskatu pārbaudi.

Izmantojot vienu vai vairākas uzraudzības metodes, VDzTI veic dzelzceļa sistēmas dalībnieku uzraudzību, kuru darbība ir saistīta arī ar bīstamo kravu pārvadāšanu.

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 tonnkilometru), bet pasažieru apgrozījums (612 miljons pasažierkilometru) ir pieaudzis par 11,6%.

Apkopotie nopietnu negadījumu dati norāda uz drošības uzlabošanos Latvijā. Koordinēta uzraudzība un izsvērtā 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.

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).

## 6. Aģentūras, valstu drošības iestāžu vai citu atbilstības izvērtēšanas struktūru piešķirtās atļaujas un sertifikāti un sagatavotie novērtējuma ziņojumi

### *Drošības atļaujas un drošības sertifikāti*

Uzņēmuma nosaukums	Ziņas par drošības apliecību/drošības sertifikātu			
	Dokumenta veids	Numurs	Izsniegšanas datums	Derīgs līdz
VAS "Latvijas dzelzceļš"	Drošības apliecība	LV2920200056	13.06.2020.	12.06.2025.
AS "Pasažieru vilciens"	vienotais drošības sertifikāts	LV1020230158	05.08.2023.	04.08.2028

## 7. Citi sistēmiski faktori

Neattiecas, jo konkrētās izmeklēšanas kontekstā šī informācija nav saistoša

### e) Līdzīgi iepriekšēji negadījumi, ja tādi ir

Līdzīgu negadījumu, kas saistīts ar ritošā sastāva uzbraukšanu SIA "LDZ apsardze" darbiniekam, Izmeklēšanas birojs izmeklēja 2019. gadā.

Minētā dzelzceļa nopietnā negadījuma izmeklēšanas pārskats Nr. 5-02/1-19 "Nelaiimes gadījums ar cilvēku ritošā sastāva kustības laikā 2019. gada 8. februārī uz Rīgas dzelzceļa tilta pāri Daugavai" pieejams <https://www.taiib.gov.lv/lv/dzelzcela-nobeiguma-parskati#2019>



## 5. Secinājumi

### a) Analīzes un secinājumu kopsavilkums par negadījuma cēloņiem

Veicot negadījuma apstākļu noskaidrošanu, izanalizējot iesaistīto darbinieku rīcību, Pārvadātāja (AS “Pasažieru vilciens”) un Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja (Valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš”) iesniegtos dokumentus un šī negadījuma izskatīšanas materiālus, var secināt, ka par negadījuma - nelaiemes gadījuma ar cilvēku ritošā sastāva (pasažieru vilciena Daugavpils – Rīga Nr.817M) kustības laikā 2023. gada 30. novembrī dzelzceļa stacijā Lielvārde cēloņiem kļuva šādi faktori:

#### **Cēloniskais faktors**

Signālists, pildot darba pienākumus, vienlaikus strādāja ar lāpstu, tīrot pārmijas kastes. Šī darbība novērsa viņa uzmanību no Signālista pienākumiem un izraisīja negadījumu.

#### **Veicinošie faktori**

Šie faktori radīja apstākļus, kas ievērojami apgrūtināja risku savlaicīgu identificēšanu un novēršanu, tādējādi palielinot negadījuma iespējamību:

- pastāvīgs troksnis no strādājoša lapu (vai sniega) pūtēja — augsts trokšņa līmenis darba vietā samazināja spēju laikus pamanīt un reaģēt uz tuvojošos dīzeļvilciena brīdinājuma signālus un apgrūtināja komunikāciju starp darbiniekiem, tādējādi radot papildu drošības riskus;
- nepieciešamo rokas instrumentu neizmantošana no Signālista puses — šī faktora dēļ darbs netika veikts atbilstoši paredzētajām drošības procedūrām, kas savukārt paaugstināja negadījuma iespējamību, jo netika izmantoti rīki, kas paredzēti, lai veiktu uzdevumu droši un efektīvi;
- apstāšanās signālu nenovietošana atbilstoši noteiktai kārtībai — apstāšanās signālu neizmantošana norādīja uz drošības kārtības neievērošanu, kas būtu palīdzējis savlaicīgi brīdināt citus darbiniekus par iespējamiem riskiem;
- Signālista atrašanās tuvāk par pieciem metriem no darbinieka, kas darbojās ar benzīna lapu pūtēju — šis apstāklis liecina par drošības attāluma neievērošanu, kas nepieciešams, lai uztvertu tuvojošos dīzeļvilciena brīdinājuma signālus.

#### **Sistēmiskie faktori**

Tie nav tieši saistīti ar individuālām darbībām, bet gan ar organizatoriskām un sistēmiskām problēmām, kas veicināja negadījuma iespējamību:

- drošības procedūru un instrukciju nepilnības — instrukcijās nav precīzu norādījumu par to, kā jārikojas atsevišķās konkrētās situācijās (piemēram, nav noteikts, ka signālistam aizliegts pildīt papildus darbus, kas novērš viņa uzmanību no tiešo pienākumu izpildes);

• nepietiekama darba aprīkojuma lietošanas kontrole — signālists neizmantoja nepieciešamos rokas instrumentus, kas liecina par nepilnībām darbinieku darba organizācijā un uzraudzībā.

Saskaņā ar Satiksmes drošības iekšējās uzraudzības sistēmas 3.2. punktu LDZ atbilstoši normatīvo aktu prasībām izmeklē katru dzelzceļa negadījumu, noskaidro visus dzelzceļa negadījuma cēloņus un izstrādā drošības pasākumus līdzīgu negadījumu novēršanai.

Nemot vērā preventīvus pasākumus, kas bija izstrādāti LDZ, veicot šī negadījuma izmeklēšanu, var secināt, ka valsts akciju sabiedrība “Latvijas dzelzceļš” spēj ar savu drošības pārvaldības sistēmu risināt šīs problēmas, lai novērstu turpmākos negadījumus un starpgadījumus.

## **b) Pēc negadījuma veiktie pasākumi**

Valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” Sliežu ceļu pārvalde 2023.gada 6.decembrī organizēja operatīvo apspriedi par 2023. gada 30. novembrī notikušā nelaimes gadījuma darbā ar Sliežu ceļu pārvaldes sliežu ceļu montieri apstākļu izskatīšanu.

Tika noteikti sekojoši veicamie pasākumi:

Sliežu ceļu pārvaldes 1. tehniskajai daļai aktualizēt rīkojumus par:

- 1.1. sadales punktu sarakstiem, kuros pārmiņu pārvedu apkalpošanu var veikt viena persona;
- 1.2. par sliktas redzamības vietām;
- 1.3. par šaurām vietām.

2. Tehniskās inspekcijas darba aizsardzības nodaļai:

2.1. veikt sliežu ceļa montieru aptauju par pašreizējo darba noslodzi un darba apstākļiem, kā arī pēc visu pieprasīto datu saņemšanas, izanalizēt saņemto informāciju.

2.2. izpētīt tirgus piedāvājumus un sniegt rekomendācijas nepieciešamo tehnisko līdzekļu un signalizācijas iegādei un ieviešanai LDZ.

3. Tehniskās inspekcijas darba aizsardzības nodaļai lūgt Personāla direkcijas personāla speciālistus apkopot datus un iesniegt Tehniskajai inspekcijai tālākai informācijas apstrādei:

3.1. Sliežu ceļu pārvaldes sliežu ceļu montieru Obligāto veselības pārbaūžu ierobežojumus pēc Obligātās veselības pārbaudes kartes datiem;

3.2. faktiski nostrādātās darba stundas laika periodā no 2023. gada 15. novembra līdz 2023. gada 15. decembrim;

3.3. sliežu ceļa montieru – 2023. gada pirmziemnieku sarakstu.

4. Elektrotehniskajai pārvaldei sniegt priekšlikumus sliežu ceļu montieru vēstījuma signalizācijas (gaismas un skaņas signalizācijas) aprīkošanai uz galveno sliežu ceļu pārmijām.

5. Tehniskās inspekcijas darba aizsardzības nodaļai pēc visas informācijas saņemšanas un izanalizēšanas izstrādāt rekomendācijas darba aizsardzības situācijas uzlabošanai LDZ.

6. Ar protokolu iepazīstināt visus Sliežu ceļu pārvaldes darbiniekus, kuru darba izpilde var notikt uz sliežu ceļiem vai citā paaugstinātas bīstamības teritorijā, atgādinot par to, ka ir aizliegts pārkāpt jebkuras drošības instrukcijas prasības.

Izmeklēšanas birojs, pārbaudot pasākumu izpildi konstatēja, ka VAS "Latvijas dzelzceļš" Sliežu ceļu pārvaldes 2023. gada 6. decembra operatīvās sēdes protokolā norādītie veicamie pasākumi ir izpildīti.

VAS "Latvijas dzelzceļš" Tehniskās inspekcijas Darba aizsardzības nodaļa veica Sliežu ceļu pārvaldes sliežu ceļu montieru aptauju visos Latvijas reģionos un nodaļās. Rīgas reģionā tika aptaujāti 58 darbinieki, Kurzemes reģionā – 70 darbinieki un Latgales reģionā – 107 darbinieki. Saņemtas un apstrādātas tika 235 anketas. Kopumā tika aptaujāti aptuveni 30% no sliežu ceļu montieru skaita, sniedzot atbildes uz 36 jautājumiem par darba vidi, darba raksturu un darba apstākļiem, lai noskaidrotu darbinieku viedokli un veiktu nepieciešamos preventīvos pasākumus pēc notikušā nelaimes gadījuma.

Aptaujas rezultāti bija šādi: sliežu ceļu montieri strādā atbilstoši summētā darba laika mēneša normai, ievērojot darba un atpūtas laika nosacījumus. Darba likumā, koplīgumā un uzņēmumā noteiktās prasības tiek ievērotas.

Konstatēts, ka 2023.gadā sliežu ceļa montieriem OVP kartēs 12.punktā noteikti 19 arodārstu ierobežojumi. Šēšos gadījumos norādījumi ir interpretējami. Lai darba devējs varētu noteikt atbilstošus pasākumus darbinieku veselības aizsardzībai darba vidē un nodrošinātu satiksmes drošības prasības, VCA poliklīnikas "Dzelzceļš" arodārstam nosūtīta vēstule. Tajā lūgts precizēt atzinumu, skaidri norādot veselības aizsardzības pasākumus un medicīniskās kontrindikācijas konkrētai personai atbilstoši OVP kartē norādītajiem riska faktoriem un īpašiem apstākļiem.

Papildus tam tika aizliegta lapu pūtēju izmantošana pārmiju un sliežu ceļu tīrīšanai uz galvenajiem un pieņemšanas/nosūtīšanas ceļiem, ja tie nav slēgti vilcienu satiksmei.

### **c) Papildu novērojumi**

Izmeklēšanas gaitā arī tika pētīta situācija ar videoreģistratoru esamību pasažieru vilcienos citās Eiropas valstīs un Lielbritānijā. Šim nolūkam bija nosūtīts pieprasījums līdzīgiem Eiropas Izmeklēšanas birojiem. Saņemto atbilžu sadalījums parādīts 1.tabulā.

1.tabula

Valsts	Jautājums/atbilde	
	Vai Jūsu valstī pasažieru vilcienos ir uzstādītas videonovērošanas kameras?	Ja jā, lūdzu norādīt, kuru skatu tās atspoguļo? (uz sliežu ceļu/uz vilciena vadītāju/cits)
Lielbritānija, UK	Jā, lielākajā daļā vilcienu	Uz sliežu ceļu
Slovēnija, SI	Jā, vienam pārvadātājam	Uz pasažieriem, uz sānu durvīm
Čehija, CZ	Jā, dažiem pārvadātājiem	Uz sliežu ceļu
Nīderlande, NL	Jā, lielākajā daļā vilcienu	Uz sliežu ceļu
Dānija, DK	Jā, dažiem pārvadātājiem	Uz sliežu ceļu /uz ieejas durvīm
Somija, FI	Jā	Tikai uz pasažieriem
Īrija, IR	Jā	Uz sliežu ceļu
Polija, PL	Jā, lielākajā daļā vilcienu	Uz sliežu ceļu/dažos vilcienos uz pasažieriem
Spānija, ES	Jā, dažiem pārvadātājiem	Uz sliežu ceļu/ uz pasažieriem
Igaunija, EE	Jā	Uz sliežu ceļu
Portugāle, PT	Jā	Dažos uz pasažieriem/dažos uz ieejas durvīm
Lietuva, LT	Jā, gandrīz visos vilcienos	Uz sliežu ceļu un uz vadības paneli
Ungārija, HR	Jā, bet tikai jaunos vilcienos	Uz sliežu ceļu un uz ieejas durvīm
Slovākija, SL	Jā, lielākajā daļā vilcienu	Vecā tipa vilcienos uz pasažieriem un uz ieejas durvīm. Jaunos vilcienos arī uz sliežu ceļu un uz pantogrāfa un kontakttīkla kontakta laukumu
Zviedrija, SE	Nav	nav

Analizējot minēto, var secināt, ka lielākajā daļā Eiropas valstu pasažieru vilcieni aprīkoti ar videoreģistratoriem ar skatu uz sliežu ceļu. Ārzemju pieredze parāda, ka videoreģistratoru informācijas izmantošana ļauj vairākos gadījumos ievērojami atvieglot negadījumu izmeklēšanu, ļauj novērst subjektivitāti radušos situāciju novērtēšana.

Turklāt, šī informācija var būt noderīga šajās jomās:

- Pasažieru un darbinieku drošība;
- Drošības noteikumu pārkāpumu dokumentēšana;
- Tehnisko problēmu diagnosticēšana;
- Drošības kontrole.

Videoreģistratori ir kļuvuši par nozīmīgu tehnoloģisko instrumentu vilcienu kustības organizācijā, veicinot drošību, palīdzot novērst potenciālas problēmas dzelzceļa pārvadājumos un veicinot pasažieru labāko apkalpošanas kvalitāti.

Šajā sakarā Izmeklēšanas birojs izstrādāja vienu drošības ieteikumu (skat. 6. sad., ieteikums Nr. 2024-3).

## 6. Drošības ieteikumi

### Ieteikums 2024-1

Valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” jāizstrādā kārtība, kas pilnībā izslēdz signālista iesaisti jebkādos citos papildus darbos, lai nodrošinātu viņa nepārtrauktu koncentrēšanos uz tiešajiem pienākumiem.

*Pamatojums: Signālistam ir būtiska loma dzelzceļa satiksmes drošības nodrošināšanā, jo viņa pienākumi ietver vilcienu kustības organizāciju un kontroles pasākumus, kas prasa augstu koncentrēšanās līmeni un pastāvīgu uzmanību. Iesaistīšanās citos darbos var novērst signālista uzmanību un palielināt kļūdu iespējamību, kas var novest pie negadījumiem.*

### Ieteikums 2024-2

“Lai samazinātu iespējamus negadījumus un nodrošinātu drošu darba vidi, Valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” izvērtēt darba aizsardzības instrukcijā dotā drošības attāluma, strādājot ar lapu pūtēju (5m), pamatotību no signālista pienākumu pildīšanas viedokļa un precizēt instrukcijas prasības citām personām atbilstoši ražotāja rokasgrāmatā norādītajam (15m).

*Pamatojums: Lapu pūtēju darbības laikā radītais augstais troksnis un putekļi var gan apgrūtināt signālista pienākumu pildīšanu, gan negatīvi ietekmēt darba vidi un apkārtējos, tādēļ ir svarīgi ievērot visus drošības pasākumus.”*

### Ieteikums 2024-3

A/S “Pasažieru vilciens” apsvērt iespēju aprīkot visus īpašumā esošos elektrovilcienus un dīzeļvilcienus ar videoreģistratoriem, kas vērsti uz sliežu ceļu, balstoties uz citu valstu pieredzi.

*Pamatojums: Videoreģistratori, kas vērsti uz sliežu ceļu, var būtiski veicināt dzelzceļa drošību un palīdzēt negadījumu izmeklēšanā. Daudzās Eiropas valstīs šādas ierīces ir obligātas, jo tās nodrošina vizuālus pierādījumus un datu ierakstus par jebkādiem neparedzētiem vai bīstamiem gadījumiem uz sliežu ceļa. Šāda pieeja uzlabo gan drošības pārraudzību, gan ļauj efektīvāk analizēt un novērst riskus nākotnē, balstoties uz objektīviem ierakstiem.*

Rīgā, 2024. gada 2. decembris

Atbildīgais izmeklētājs  
Dzelzceļa avāriju izmeklētājs

A. Dmitrijevs