

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

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

---

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

## **2009. GADA PĀRSKATS**

Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas jomā

Transporta nelaimes gadījumu un incidentu  
izmeklēšanas birojs

LATVIJA

Rīga 2010

## **Pārskata kopsavilkums**

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

Pārskatā iekļauta informācija par Biroja darbu dzelzceļa avāriju izmeklēšanas jomā, par Biroja sadarbību ar citām institūcijām, kā arī par pabeigtajām un uzsāktajām izmeklēšanām 2009.gadā.

Birojs pārskata gada laikā pabeidza izmeklēt vienu smagu dzelzceļa avāriju un uzsāka izmeklēt vienu avāriju. Smagās dzelzceļa avārijas rezultātā gāja bojā divi cilvēki, vilciena mašīnists un mašīnista palīgs.

Pēc smagās dzelzceļa avārijas izmeklēšanas pabeigšanas tika izdoti 4 drošības ieteikumi, kuri tika adresēti dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam un pārvadātājiem.

Visi Biroja izdotie drošības ieteikumi ir ņemti vērā un ir uzsākta to ieviešana.

## Saturs

1. IEVADA DAĻA .....	1
1.1. Juridiskā bāze .....	1
1.2. Biroja pilnvarojums, loma un mērķis .....	1
1.3. Organizācija .....	2
1.4. Organizatoriskā struktūra.....	3
2. IZMEKLĒŠANAS PROCESS.....	4
2.1. Avārijas, kas ir jāizmeklē .....	4
2.2. Institūcijas, kas ir iesaistītas izmeklēšanā .....	4
2.3. Izmeklēšanas process .....	5
3. Izmeklēšana .....	7
3.1. Pabeigto izmeklēšanu skaits, nosakot svarīgākās tendences.....	7
3.2. 2009.gadā pabeigtās un uzsāktās izmeklēšanas.....	7
3.3. 2009.gadā pasūtītie un pabeigtie pētnieciskie darbi (vai ekspertīzes).....	7
3.4. Kopsavilkums par izmeklēšanām, kas pabeigtas 2009.gadā.....	8
3.5. Komentāri un īss apraksts par izmeklēšanu .....	10
3.6. Smagas dzelzceļa avārijas un avārijas, kas izmeklētas 2005.-2009.gadā .....	10
4. ieteikumi.....	11
4.1. Īss pārskats un iepazīstināšana ar ieteikumiem .....	11
4.2. 2009.gada izdotie drošības ieteikumi .....	11

Pielikums      Drošības ieteikumi

## **1. IEVADA DAĻA**

### **1.1. Juridiskā bāze**

*Dzelzceļu drošības direktīvas* prasības attiecībā uz neatkarīgas dzelzceļa avāriju izmeklēšanas iestādes izveidošanu tika ieviestas 2006.gada 30.aprīlī ar grozījumiem Dzelzceļa likumā, kuros tika noteiktas smagu dzelzceļa avāriju izmeklēšanas institūcijas funkcijas un uzdevumi un smagu dzelzceļa avāriju un avāriju kritēriji. Par smagu dzelzceļa avāriju izmeklēšanas institūciju tika noteikts Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs.

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

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

### **1.2. Biroja pilnvarojums, loma un mērķis**

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

Birojs darbu veic saskaņā ar 1944.gada 7.decembra Konvencijas par Starptautisko civilo aviāciju 13.pielikumu, 1994.gada 21.novembra Eiropas Padomes Direktīvu 94/56/EK ar ko nosaka civilās aviācijas nelaimes gadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas pamatprincipus, Eiropas Parlamenta un Padomes 2004.gada 29.aprīļa Direktīvu 2004/49/EK *Dzelzceļu drošības direktīva*, likumu „Par aviāciju”, Dzelzceļa likumu, 2005.gada 20.decembra Ministru kabineta noteikumiem Nr.973 „Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja nolikums”, 2003.gada 25.novembra Ministru kabineta noteikumiem Nr.660 „Noteikumi par aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu” un Ministru kabineta 1998.gada 6.oktobra noteikumiem Nr.393 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanas kārtība”.

Saskaņā ar Latvijas Republikas normatīvajiem tiesību aktiem, Birojam obligāti ir jāizmeklē smagas dzelzceļa avārijas un avārijas, kā arī Birojs jebkurā laikā var pieņemt lēmumu par visu dzelzceļa satiksmes negadījumu, kā arī citu ar vilcienu kustību saistītu negadījumu izmeklēšanu, ja tiem ir nelabvēlīga ietekme uz vilcienu kustības drošību.

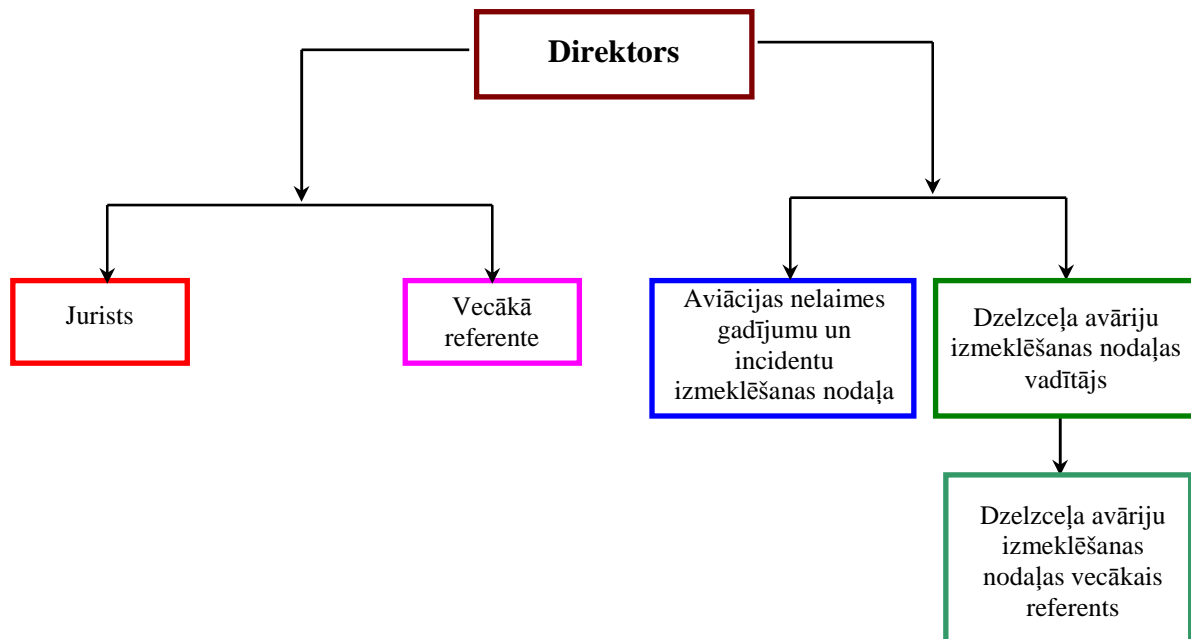
Biroja dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļas darbības mērķis ir smagu dzelzceļa avāriju un avāriju neatkarīga izmeklēšana, lai noteiktu avārijas cēloņus un izstrādātu ieteikumus līdzīgu avāriju novēršanai nākotnē.

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

### 1.3. Organizācija

Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļa ir Biroja struktūrvienība, kura veic dzelzceļa avāriju izmeklēšanu. Birojs ir valsts tiešās pārvaldes iestāde Satiksmes ministra pārraudzībā, kas īsteno valsts pārvaldi aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu, kā arī smagu dzelzceļa avāriju un avāriju izmeklēšanas jomā.

Birojā ir 6 amata vietas. Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļā ir divas amata vietas, nodaļas vadītājs un vecākais referents. Biroja struktūra norādīta 1.attēlā.



1.att. Biroja struktūras shēma

Biroja budžets 2009.gadā bija 157628 LVL.

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

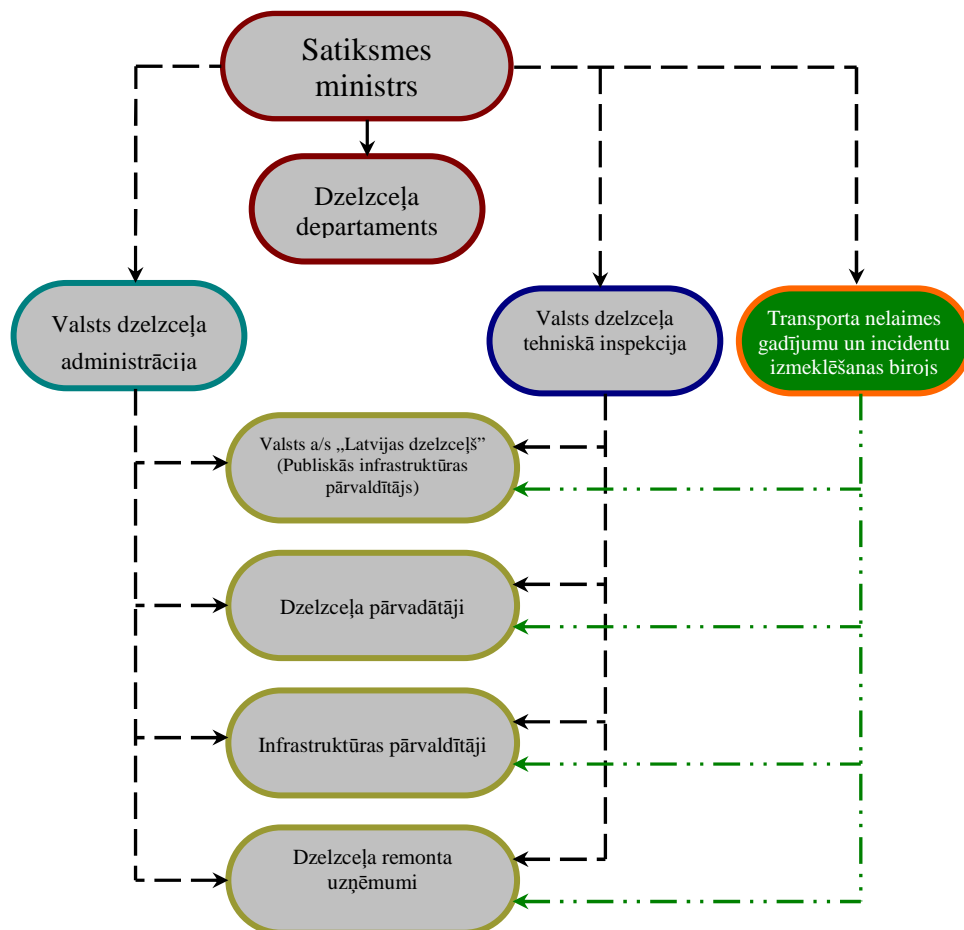
Izmeklēšanu vada Biroja direktors. Biroja direktors, dzelzceļa avāriju izmeklēšanai, norīko atbildīgo izmeklētāju, kurš atbild par izmeklēšanas darbību organizēšanu, veikšanu un kontroli.

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

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

#### 1.4. Organizatoriskā struktūra

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



Apzīmējumi:

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

2.att. Sadarbības shēma ar citām institūcijām

## **2. IZMEKLĒŠANAS PROCESS**

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

Izmeklēšanas procesu reglamentē Ministru kabineta 1998.gada 6.oktobra noteikumi Nr.393 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanas kārtība”.

Saskaņā ar minētajiem noteikumiem Birojam obligāti jāizmeklē smagas dzelzceļa avārijas un avārijas.

Smaga dzelzceļa avārija ir dzelzceļa ritošā sastāva sadursme ar citu dzelzceļa ritošo sastāvu vai nobraukšana no sliedēm, kas izraisījusi šādas sekas:

- gājis bojā vismaz viens cilvēks;
- nodarīti vidēja smaguma miesas bojājumi vismaz pieciem cilvēkiem;
- nodarīts kaitējums ritošajam sastāvam, dzelzceļa infrastruktūrai vai videi vismaz divu miljonu eiro apmērā pēc Latvijas Bankas noteiktā oficiālā ārvalstu valūtas apmaiņas kursa dienā, kad noticis dzelzceļa satiksmes negadījums.

Avārija ir dzelzceļa ritošā sastāva sadursme ar citu dzelzceļa ritošo sastāvu vai nobraukšana no sliedēm, kas izraisījusi šādas sekas:

- nodarīti smagi miesas bojājumi vismaz vienam cilvēkam;
- bojāts dzelzceļa ritošais sastāvs, un tā tehniskais stāvoklis vairs neatbilst tehniskajiem noteikumiem, negarantē drošu ekspluatāciju un ir svītrojams no inventāra parka.

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

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

Institūcijas, kas ir iesaistītas izmeklēšanā, nosaka Dzelzceļa likums un Ministru kabineta 1998.gada 6.oktobra noteikumu Nr.393 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanas kārtība”.

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

Šo noteikumu 7.1., 7.2., 7.3., 7.4., 7.5., 7.6., 7.7., 7.8. un 7.9. apakšpunktā minētos satiksmes drošības pārkāpumus izmeklē Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja un pārvadātāja izveidota komisija. Komisijas priekšsēdētājs ir Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas pārstāvis.

Šo noteikumu 8.2. apakšpunktā minēto nelaimes gadījumu un tos satiksmes drošības pārkāpumus, ar kuriem saistīts pārvadātājs (izņemot šo noteikumu 7.1., 7.2., 7.3., 7.4., 7.5., 7.6., 7.7., 7.8. un 7.9. apakšpunktā minētos satiksmes drošības pārkāpumus, izmeklē dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja un pārvadātāja kopīgi izveidota komisija. Komisija sastāv no vismaz diviem dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja pārstāvjiem un vismaz diviem pārvadātāja pārstāvjiem. Izmeklēšanas komisijas priekšsēdētājs ir dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja pārstāvis.

Tos satiksmes drošības pārkāpumus, ar kuriem pārvadātājs nav saistīts, un šo noteikumu 8.1. apakšpunktā minēto nelaimes gadījumu izmeklē dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja izveidota komisija. Komisijas sastāvā ir vismaz trīs komisijas locekļi.

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

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

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

### **2.3. Izmeklēšanas process**

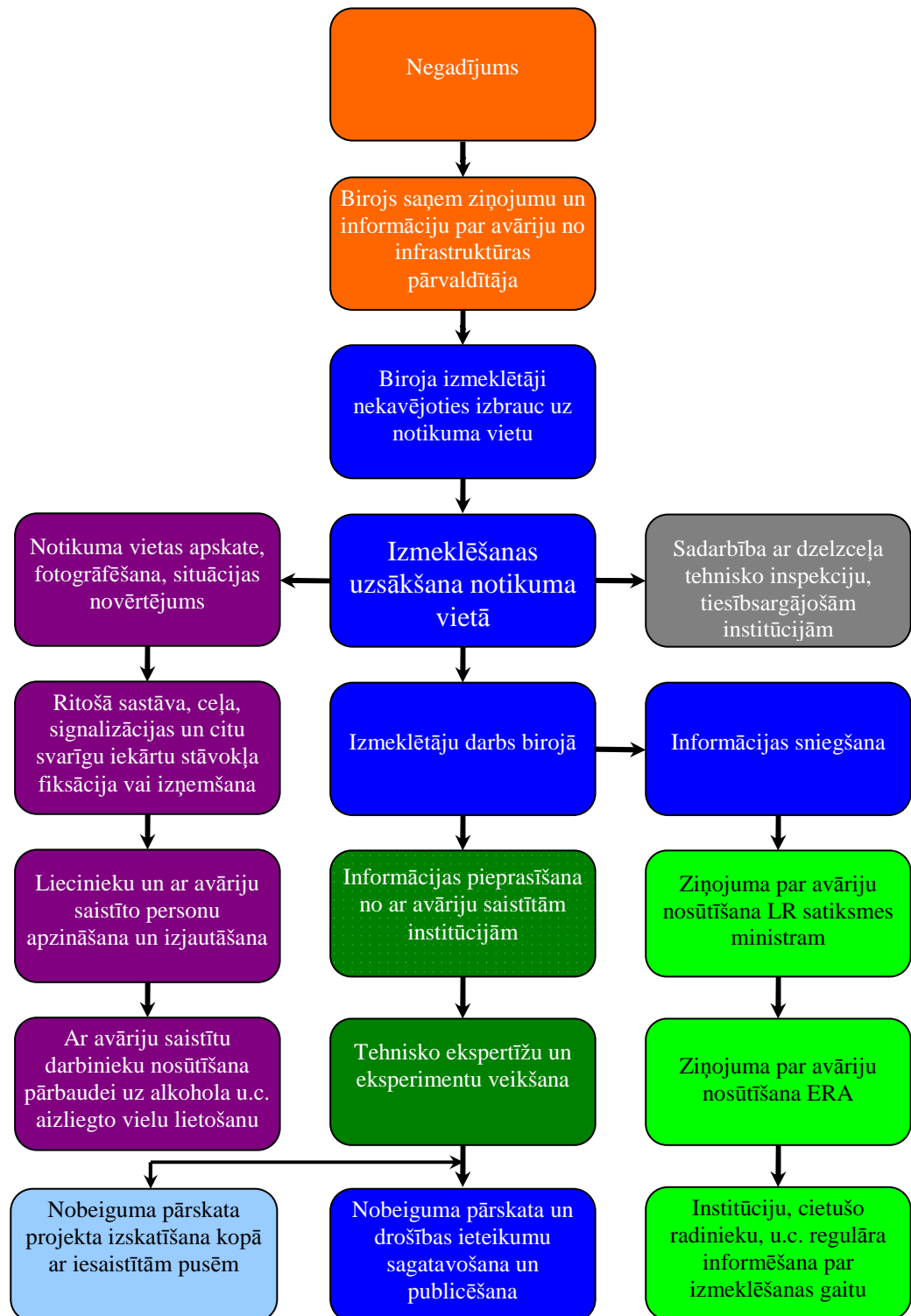
Izmeklēšana ir informācijas vākšana par dzelzceļa satiksmes negadījuma apstākļiem, tās analīze un atzinuma sagatavošana.

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

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

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





### 3. IZMEKLĒŠANA

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

Avārijas veids	Avāriju skaits	Cietušo skaits		Materiālie zaudējumi Euro (aptuveni)	Tendences saistībā ar iepriekšējiem gadiem
		Bojā gājušie	Nopietni ievainoti		
Sadursmes	1	2	-	3 312819	Nemainās
Nobraukšana no sliedēm	-	-	-	-	-
Cits	-	-	-	-	-

#### 3.2. 2009.gadā pabeigtās un uzsāktās izmeklēšanas

##### 2009.gadā pabeigtās izmeklēšanas

Notikuma datums	Izmeklēšanas nosaukums (Notikuma veids, vieta)	Juridiskais pamats	Pabeigts (datums)
2008.gada 20.decembris	Divu kravas vilcienu sadursmes cēloņu izmeklēšana (Smaga dzelzceļa avārija, Ventspils stacija)	i ii	2009.gada 11.novembris

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

##### 2009.gadā uzsāktās izmeklēšanas

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

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

#### 3.3. 2009.gadā pasūtītie un pabeigtie pētnieciskie darbi (vai ekspertīzes)

##### 2009.gadā pabeigtie pētnieciskie darbi

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

##### 2009.gadā pasūtītie pētnieciskie darbi

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

### 3.4. Kopsavilkums par izmeklēšanām, kas pabeigtas 2009.gadā

Ventspils 20.12.2008.



Smaga dzelzceļa avārija (turpmāk – avārija) notika 2008. gada 20. decembrī plkst.9.29 Ventspils stacijas parkā „st. Ventspils-II” (turpmāk - Ventspils-II).

Kravas vilciens Nr.2445 (lokomotīve 2TE10M-3453 un 59 krauti vagoni) pienāca no Elkšķenes stacijas puses uz Ventspils-II II sānu ceļu, kas tajā brīdī bija aizņemts ar stāvošu kravas vilcienu Nr.1703 (lokomotīve 2TE10M-3422 un 61 krauts vagoni). Rezultātā plkst. 9.29 vilciena Nr.2445 lokomotīve sadūrās ar vilciena Nr.1703 pēdējo vagonu.

Sadursmes rezultātā bojā gāja vilciena Nr.2445 lokomotīves brigāde, aizdegās vilciena Nr.2445 lokomotīve un pirmie divi vagoni, vilciena Nr.1703 astoņi ar benzīnu krauti vagoni un uz 3. ceļa stāvošā sastāva seši vagoni. Ugunsgrēka rezultātā tika pilnīgi bojāta vilciena Nr.2445 lokomotīve (nav atjaunojama), bojāts 21 vagoni (13 vagoni nav atjaunojami) un pilnīgi iznīcināta krava (benzīns) no trim vagoniem.

Pēc sadursmes vilciena Nr.2445 ritošais sastāvs līdz pilnīgās apstāšanās vietai nobrauca aptuveni 40 metrus. Vilciena Nr.1703 pēdējie trīs vagoni tika izgrūsti no sastāva I ceļa virzienā un pieci vagoni nobrauca no sliedēm ar diviem riteņpāriem. Tāpat no sliedēm nobrauca vilciena Nr.2445 lokomotīve un četri (kustības virzienā no divdesmitā līdz divdesmit trešajam) vagoni (divi ar diviem riteņpāriem, divi ar visiem riteņpāriem).

Piecu metru attālumā aiz II ceļa izejas luksofora P2 sadursmes vietas virzienā (48 metri pirms sadursmes vietas) uz sliedēm tika atrastas smilšu padeves pēdas, kas liecina par iespējamo pēkšņās bremzēšanas pielietošanu pirms sadursmes vai par autostopa nostrādāšanu.

Mašīnista mirstīgās atliekas tika atrastas lokomotīves vedošās sekcijas „A” dīzeļtelpā virs kompresora KT7. Mašīnista palīga – mirstīgās atliekas tika atrastas ārpus lokomotīves vilciena kustības virziena kreisajā pusē pie sekcijas „B” degvielas tvertnes.

Vilciena lokomotīves otrajā kabīnē atradās apsargs, kurš avārijā ieguva vieglus sasitumus un patstāvīgi atstāja lokomotīves kabīni.

Sadursmes un ugunsgrēka rezultātā vilciena Nr.2445 lokomotīve bija pilnīgi sabojāta, sadegusi ātrummērītāja lente un augstas temperatūras ietekmē izkusis ātrummērītājs.

Lokomotīves vadības ierīces un modrības kontroles ierīces sabojātas tā, ka noteikt to stāvokli līdz sadursmes brīdim bez ekspertīzes nebija iespējams.

Infrastrukturā pārvaldītājs avārijas sekas likvidēšanā iesaistīja Ventspils stacijas ugunsdzēsības vilcienu un Jelgavas stacijas palīdzības vilcienu. Ugunsgrēka dzēšanu vadīja Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta Ventspils brigāde.

Vilcienu kustība pa 5. sliežu ceļu tika atjaunota 2008. gada 20. decembrī plkst. 23.30. Avārijas sekas likvidēšana pabeigta 2008. gada 21. decembrī plkst. 14.10, bet infrastruktūras atjaunošanas darbi pabeigti 2008. gada 24. decembrī plkst. 12.00.

Tiešais avārijas cēlonis bija cilvēka kļūda: vilciena Nr.2445 lokomotīves brigāde bija zaudējusi modrību un nekontrolēja vilciena vadību, kā rezultātā vilciens pabrauca garām Ventspils-II ieejas luksoforam N ar aizliedzošu signālu un sadūrās ar uz II ceļa stāvošo kravas vilcienu Nr.1703.

#### *Veicinošie faktori*

- > no ekspertu slēdziena var secināt, ka vilciena Nr.2445 lokomotīves brigāde bija zaudējusi modrību un vadot vilcienu, neievēroja sarunu reglamentu - savstarpēji neatkārtoja luksoforu signālrādījumus;
- > Ventspils-II dežurante nebrīdināja vilciena Nr.2445 mašīnistu par aizturēšanu pie ieejas luksofora;
- > Ventspils – Jelgava iecirkņa vilcienu dispečerei intensīvas vilcienu kustības dēļ, nebija pilnas informācijas par ceļu aizņemtību Ventspils-II;
- > Ventspils – Jelgava iecirkņa vilcienu dispečere nespēja operatīvi pieņemt pareizu lēmumu, kad Ventspils-II dežurante pa telefonu lūdza viņai palīdzēt atrisināt radušos nestandarta situāciju;
- > Ventspils Naftas-Austrumu parka stacijas dežurantes nesaskaņotas rīcības dēļ ar iesaistītiem darbiniekiem radās situācija, ka Ventspils-II tuvojās divi vilcieni no pretējām pusēm, bet brīvs bija tikai viens ceļš;
- > Ventspils-II dežurante avārijas dienā patstāvīgi strādāja tikai septīto maiņu, tāpēc viņai nebija pietiekamu iemaņu, kā rīkoties nestandarta situācijās;
- > dzelzceļa iecirknis Ventspils-Tukums-II nav aprīkots ar nepārtrauktā tipa automātiskās lokomotīvu signalizācijas lauka ierīcēm, tāpēc šajā iecirknī mašīnista modrības kontroles ierīču darbība strādā tikai laika režīmā, bet nav saistīta ar luksoforu signālrādījumiem.

### 3.5. Komentāri un īss apraksts par izmeklēšanu

#### 2009.gadā uzsāktās un neturpinātās izmeklēšanas

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

### 3.6. Smagas dzelzceļa avārijas un avārijas, kas izmeklētas 2005.-2009.gadā

#### 2005.-2009.gadā izmeklētās dzelzceļa avārijas

Izmeklētās avārijas		2005	2006	2007 <sup>1</sup>	2008	2009	Kopā
Smagas dzelzceļa avārijas un avārijas (19. pants, 1 + 2)	Vilcienu sadursme	-	-	0	1	1	2
							0
							0
							0
							0
							0
							0
<b>Kopā</b>							<b>2</b>

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

## 4. IETEIKUMI

### 4.1. Īss pārskats un iepazīstināšana ar ieteikumiem

Latvijas Republikas normatīvajos tiesību aktos (Ministru kabineta 1998.gada 6.oktobra noteikumu Nr.393 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanas kārtība”) ir noteikts, ka Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija un citas iestādes, kurām adresēti drošības ieteikumi, nodrošina, ka Biroja izdotie drošības ieteikumi dzelzceļa satiksmes negadījuma cēloņu un apstākļu novēršanai, kā arī dzelzceļa satiksmes drošības garantēšanai tiek ņemti vērā un īstenoti. Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija un iestādes, kurām adresēti drošības ieteikumi, vismaz reizi gadā ziņo Birojam par drošības ieteikumos minēto pasākumu izpildi.

#### 2007.-2009.gadā ieviestie ieteikumi

Izdotie ieteikumi		Ieteikumu ieviešanas status					
		Ieviesti		Tiek ieviesti		Nav ieviesti	
Gads	Skaitis	Skaitis	[%]	Skaitis	[%]	Skaitis	[%]
2007.	0	0	0	0	0	0	0
2008.	8	7	87,5	1	12,5	0	0
2009.	4	0	0	4	100	0	0
<b>Kopā</b>	<b>12</b>	<b>7</b>	<b>58,3</b>	<b>5</b>	<b>41,7</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>

### 4.2. 2009.gada izdotie drošības ieteikumi

Pēc 20.12.2009. Ventspils stacijā notikušās smagās dzelzceļa avārijas izmeklēšanas pabeigšanas 11.11.2009. tika izdoti 4 drošības ieteikumi, kuri tika adresēti dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam un pārvadātājiem.

Ņemot vērā to, ka ieteikumi ir izdoti 2009. gada nogalē to ieviešana paredzēta 2010. - 2011. gadā. Ieteikumi un to ieviešana norādīta pielikumā.

Ieteikumu mērķis bija uzlabot dzelzceļa infrastruktūras un kravas un pasažieru vilcienu maģistrālo (1520 mm) lokomotīvu drošības ierīces, kā arī pārvadātājiem veikt satiksmes drošības iekšējās uzraudzības kārtības sistēmas auditu ar mērķi uzlabot šīs sistēmas efektivitāti.

#### Ieteikums 2009-1

Infrastruktūras pārvaldītājam - valsts a/s „Latvijas dzelzceļš”, izskatīt iespēju nodrošināt maģistrālo līniju (1520 mm) dzelzceļa infrastruktūru ar automātiskās lokomotīvu signalizācijas lauka (sliežu ķēžu kodēšanas) ierīcēm.

#### Ieteikums 2009-2

Pārvadātājiem – izskatīt iespēju aprīkot kravas un pasažieru vilcienu maģistrālās (1520 mm) lokomotīves ar mašīnista modrības kontroles ierīcēm, kuras darbojas ne tikai periodiski pieprasot mašīnista modrības apliecinājumu un aptur vilcienu, ja tas jau pabraucis garām aizliedzošam signālam, bet kuru darbība ļautu:

- kontrolēt mašīnista darbaspējas nepārtraukti;

- apturēt vilcienu, ja savlaicīgi netiktu samazināts ātrums tuvojoties luksoforam ar aizliedzošu signālu.

#### Ieteikums 2009-3

SIA „LDZ Cargo” un citiem pārvadātājiem veikt savas komercsabiedrības satiksmes drošības iekšējās uzraudzības kārtības sistēmas auditu ar mērķi uzlabot šīs sistēmas efektivitāti, īpašu uzmanību pievēršot mašīnistu un to palīgu savstarpējā sarunu reglamenta ievērošanas nodrošināšanai un kontrolei.

#### Ieteikums 2009-4

Infrastruktūras pārvaldītājam - valsts a/s „Latvijas dzelzceļš”, aktualizēt kārtību kādā stacijas dežurants vai vilcienu dispečers laikus pa radiosakariem nodod informāciju mašīnistam par vilciena aizturēšanu pie luksofora, grafikā neparedzētu apstāšanos vai citos nestandarta gadījumos un pārstrādāt valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” Kravu pārvadājumu pārvaldes direktora 2002. gada 4. februāra rīkojumu Nr.DK-3/46 „Par mašīnistu un stacijas dežurantu un vilcienu dispečeru savstarpējo kontroli un informāciju”.

## Ieteikumi

<b>Datums un laiks:</b>	2008.gada 20.decembrī, plkst.9.29		
<b>Vieta:</b>	Ventspils stacijas parkā „st. Ventspils-II” uz II ceļa		
<b>Notikuma veids:</b>	Divu krautu kravas vilcienu sadursme; Smaga dzelzceļa avārija		
<b>Vilcienu tips un numurs:</b>	Kravas vilcienu Nr.2445 svars - 4877 tonnas, 236 asis, sastāvs - lokomotīve 2TE10M-3453 un 59 krauti vagoni; Kravas vilcienu Nr.1703 svars - 4929 tonnas, 244 asis, sastāvs - lokomotīve 2TE10M-3422 un 61 krauts vagoni		
<b>Autotransports:</b>	-		
		<b>Vilcienu</b>	<b>Autotransportā</b>
<b>Cilvēku skaits:</b>	<b>Brigāde:</b>	4	-
	<b>Pasažieri:</b>	-	-
<b>Bojā gājušie:</b>	<b>Brigāde:</b>	2	-
	<b>Pasažieri:</b>	-	-
<b>Nopietni ievainoti:</b>	<b>Brigāde:</b>	-	-
	<b>Pasažieri:</b>	-	-
<b>Viegli ievainoti:</b>	<b>Brigāde:</b>	-	-
	<b>Pasažieri:</b>	-	-
<b>Ritošā sastāva bojājumi:</b>	Pilnīgi bojāta lokomotīve Nr. 2TE10M-3453 (nav atjaunojama), bojāts 21 vagoni (13 vagoni nav atjaunojami)		
<b>Ceļa aprīkojuma bojājumi:</b>	Bojāti 485 metri sliežu ceļa, kā arī signalizācijas un sakaru iekārtas, kabelis 400 metru garumā un četri transformatori		
<b>Citi bojājumi:</b>	-		
<b>Kopsavilkums:</b> Kravas vilciens Nr.2445 pabraucot garām luksoforam ar aizliedzošu signālu sadūrās ar stāvošu kravas vilcienu Nr.1703. Sadursmes rezultātā gāja bojā vilcienu Nr.2445 lokomotīves brigāde, aizdegās vilcienu Nr.2445 lokomotīve un pirmie divi vagoni, vilcienu Nr.1703 astoņi ar benzīnu krauti vagoni un uz 3. ceļa stāvošā sastāva seši vagoni			
<b>Nobeiguma pārskats izdots:</b>	2009. gada 11. novembris		
<b>Ieteikums 2009-1</b>	Lai paaugstinātu vilcienu satiksmes drošību		
	Infrastrukturā pārvaldītājam - valsts a/s „Latvijas dzelzceļš”, izskatīt iespēju nodrošināt maģistrālo līniju (1520 mm) dzelzceļa infrastruktūru ar automātiskās lokomotīvu signalizācijas lauka (sliežu ķēžu kodēšanas) ierīcēm		
<b>Datums</b>	<b>Statuss</b>	<b>Komentāri</b>	
15.01.2010.	Tiek ieviests	Infrastrukturā pārvaldītājs ir akceptējis ieteikumu un plāno ieviest 2011. gadā	
<b>Ieteikums 2009-2</b>	Lokomotīvu vadītāju kontroles uzlabošanai		
	Pārvadātājiem – izskatīt iespēju aprīkot kravas un pasažieru vilcienu maģistrālās (1520 mm) lokomotīves ar mašīnista modrības kontroles ierīcēm, kuras darbojas ne tikai periodiski pieprasot mašīnista modrības apliecinājumu un aptur vilcienu, ja tas jau pabraucis garām aizliedzošam signālam, bet kuru darbība ļautu: - kontrolēt mašīnista darbaspējas nepārtraukti; - apturēt vilcienu, ja savlaicīgi netiktu samazināts ātrums tuvojoties luksoforam ar aizliedzošu signālu		



<i>Datums</i>	<i>Statuss</i>	<i>Komentāri</i>
15.01.2010.	Tiek ieviests	Pārvadātāji ir akceptējuši ieteikumu un plāno ieviest 2010.-2011. gadā
<b><i>Ieteikums 2009-3</i></b>	Lai veiktu satiksmes drošības iekšējās uzraudzības kārtības sistēmas auditu	
	SIA „LDZ Cargo” un citiem pārvadātājiem veikt savas komercsabiedrības satiksmes drošības iekšējās uzraudzības kārtības sistēmas auditu ar mērķi uzlabot šīs sistēmas efektivitāti, īpašu uzmanību pievēršot mašīnistu un to palīgu savstarpējā sarunu reglamenta ievērošanas nodrošināšanai un kontrolei	
<i>Datums</i>	<i>Statuss</i>	<i>Komentāri</i>
15.01.2010.	Ieviests	Ieteikums ir ieviests 2010. gada 1. ceturksnī
<b><i>Ieteikums 2009-4</i></b>	Lai uzlabotu stacijas dežurantu darbu	
	Infrastrukturā pārvaldītājam - valsts a/s „Latvijas dzelzceļš”, aktualizēt kārtību kādā stacijas dežurants vai vilcienu dispečers laikus pa radiosakariem nodod informāciju mašīnistam par vilciena aizturēšanu pie luksofora, grafikā neparedzētu apstāšanos vai citos nestandarta gadījumos un pārstrādāt valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” Kravu pārvadājumu pārvaldes direktora 2002. gada 4. februāra rīkojumu Nr.DK-3/46 „Par mašīnistu un stacijas dežurantu un vilcienu dispečeru savstarpējo kontroli un informāciju”.	
<i>Datums</i>	<i>Statuss</i>	<i>Komentāri</i>
01.03.2010.	Ieviests	Ieteikums ir ieviests 2010. gada 1. martā