



Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs

Brīvības iela 58, Rīga, LV-1011, tālr. 67288140, e-pasts: [pasts@taiib.gov.lv](mailto:pasts@taiib.gov.lv), [www.taiib.gov.lv](http://www.taiib.gov.lv)

**Rīgā**

**2025. gada 10. septembrī**

**Nr. 5-02/3-25/-121**

Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai

Valsts akciju sabiedrībai "Latvijas dzelzceļš"

AS "Pasažieru vilciens"

**PAZIŅOJUMS PAR STEIDZAMU DROŠĪBAS IETEIKUMU**

Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs (turpmāk – Izmeklēšanas birojs) saistībā ar 2025. gada 7. augustā notikušo negadījumu Rīgas pasažieru stacijā, kur notika elektrovilciena "Škoda" un drezīnas sānu sadursme, sniedz steidzamu drošības ieteikumu<sup>1</sup>.

**Notikuma gaita**

Plkst. 12.26 VAS "Latvijas dzelzceļš" Sliežu ceļa pārvaldes (turpmāk – SCP) drezīna WM15.S12 Nr.022 (turpmāk – drezīna), kuru apkalpoja SCP mašīnists (turpmāk – mašīnists) un mašīnista palīgs, no Čiekurkalna stacijas ar vilcienu Nr.8613 atbrauca uz Rīgas pasažieru stacijas 2. ceļu. Bija plānota drezīnas kravas (dēļi) izkraušana uz 4. ceļa, bet, ņemot vērā 4. ceļa aizņemtību, drezīna plkst.12.36 bija nosūtīta uz Vagonu parka 7. strupceļu, gaidīt ceļa atbrīvošanu.

Drezīnas mašīnists aizbrauca uz Vagonu parku bez mašīnista palīga, jo mašīnista palīgs bija atstājis savu darbavietu un palika Rīgas pasažieru stacijā.

Plkst.13.50 Rīgas pasažieru stacijas dežurante (turpmāk – ESD) informēja SCP darba vadītāju, ka drezīnu būs iespējams pieņemt no Vagonu parka uz 4. ceļu pēc elektrovilciena nosūtīšanas plkst.14.08.

Plkst. 14.09 ESD drezīnai sagatavoja daļēju manevru maršrutu līdz manevru luksoforam M7, jo tajā brīdī no Galvenā parka 4. ceļa bija sagatavots maršruts elektrovilcienam Nr.6234 uz 5. apvedceļu. ESD drezīnai atvēra luksoforā NM7 atļaujošu manevru signālu (viens balts) un pa radiosakariem izsauca drezīnas mašīnistu, un paziņoja, ka atvērts viens signāls līdz manevru luksoforam M7. Drezīnas mašīnists uz ESD izsaukumu neatbildēja.

Plkst. 14.10 drezīnas mašīnists bez mašīnista palīga uzsāka kustību no Vagonu parka 7. strupceļa.

Plkst. 14.11 ESD pamanīja, ka drezīna WM15.S12 Nr.022 pabruca garām manevru

<sup>1</sup> Drošības ieteikumi

Izmeklēšanas birojs drošības ieteikumu adresē Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai (turpmāk tekstā - VDzTI) VDzTI, tā atbilstoši kompetencei veic pasākumus, lai nodrošinātu, ka Izmeklēšanas biroja izdotie drošības ieteikumi tiek pienācīgi ņemti vērā.

luksoforam M7 ar aizliedzošu signālu un izsauca drezīnas mašīnistu, paziņojot, ka manevru luksoforam M7 ir zils (aizliedzošs) signāls, un lika apstāties. Atbildot uz izsaukumu, drezīnas mašīnists paziņoja, ka notika sadursme.

Drezīnai pārbraucot manevru luksoforu M7 ar aizliedzošu radijumu, pēc 150 m, starp pārmijām Nr.17 un Nr.31, notika drezīnas sānu sadursme ar pretimbraucošā elektrovilcienu Nr. 6234 pirmo (G2) un otro (P) vagonu. Elektrovilcienu Nr.6234 ātrums sadursmes brīdī bija 25 km/h. Drezīna nav aprīkota ar ātruma reģistratoru.

#### **Primārais cēlonis**

Manevru luksofora M7 aizliedzošā signāla neievērošana un kustības uzsākšana bez saziņas apstiprinājuma ar ESD.

#### **Secinājumi**

Drezīnas mašīnists neapstiprināja ESD norādījumu, kas tika sniegts pa radiosakariem, un uzsāka kustību patstāvīgi, tādējādi netika ievērota obligātā drošības prasība – radiosakaru komandas apstiprināšana, kas nodrošina “divkāršās kontroles” principu, ka abonents apliecina, ka ir sapratis rīkojumu, un tikai tad to izpilda; šāda rīcība norāda uz cilvēkfaktora risku, kas bieži ir izšķirošs dzelzceļa negadījumos. Reaģēšanai un drezīnas apturēšanai, izmantojot radiosakarus, bija tikai dažas sekundes pēc M7 pabrukšanas, kas nozīmē, ka paļaušanās vienīgi uz radiosakariem kā galveno drošības mehānismu ir nepietiekama, jo tie var būt traucēti, pārprasti vai aizkavēti, un laika trūkums neļauj efektīvi novērst negadījumu. Nebija arī citu drošības barjeru, lai novērstu sadursmi, tādējādi atklājās sistēmisks trūkums – neeksistēja tehniska vai organizatoriska otrreizēja aizsardzība, kas varētu liegt drezīnas izbraukšanu uz aizņemtas sliežu ceļa daļas. Pastāv augsta līdzīgu negadījumu atkārtotā iespējamība, jo drezīnu kustība bieži notiek apstākļos ar ierobežotu redzamību, sarežģītu manevru vidi un laika spiedienu, kas vēl vairāk palielina cilvēka kļūdas varbūtību. Izmeklēšanas birojs sniedz steidzamu drošības ieteikumu, pamatojoties uz augsto atkārtotā risku un potenciāli smagām sekām, jo sadursmē starp drezīnu un vilcienu iespējams būtisks kaitējums gan cilvēkiem, gan infrastruktūrai.

#### **Steidzams drošības ieteikums Nr. 2025-1**

##### **VAS “Latvijas dzelzceļš”:**

- **Noteikt, ka Rīgas pasažieru stacijas dežurants aizliegts nosūtīt vai pieņemt vilcienus, kā arī sagatavot manevru maršrutu vilcienam (manevru sastāvam), ja šis maršruts krustojas ar manevrējošā vilces līdzekļa (manevru sastāva) iespējamo kustības turpinājumu, un stacijas dežurants nav saņēmis manevrējošā vilces līdzekļa mašīnista apstiprinājumu par tā apturēšanu pie luksofora ar aizliedzošu signālu.**
- **Izvērtēt, vai minētās procedūras ir jāievieš arī citās dzelzceļa stacijās.**

Direktors

(paraksts\*)

U.Reimanis

**\*ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU**

Jāzepe Luksts, tālr. 67283093  
atbildīgais izmeklētājs  
E-pasts: [jazeps.luksts@taiib.gov.lv](mailto:jazeps.luksts@taiib.gov.lv)