Pielikums

Ministru kabineta

2020. gada 2. jūnija

noteikumiem Nr. 334

**Kopīgie drošības rādītāji un to piemērošanas kārtība**

1. Kopējais un relatīvais nopietnu negadījumu skaits, tos iedalot šādi (nopietnu dzelzceļa satiksmes negadījumu klasificē, ņemot vērā tā sākotnējo veidu, arī tad, ja šā negadījuma sekundārās sekas ir smagākas (piemēram, ugunsgrēks pēc vilciena nobraukšanas no sliedēm)):

1.1. vilciena sadursme ar ritekli;

1.2. vilciena sadursme ar šķērsli būvju tuvinājuma gabarītā;

1.3. vilciena nobraukšana no sliedēm;

1.4. negadījums uz dzelzceļa pārbrauktuves vai pārejas, ņemot vērā šādu dzelzceļa pārbrauktuvju sadalījumu:

1.4.1. negadījums uz regulējamas dzelzceļa pārbrauktuves, kur pārbrauktuves lietotāju aizsardzību vai brīdinājumus ieslēdz manuāli;

1.4.2. negadījums uz regulējamas dzelzceļa pārbrauktuves, kur pārbrauktuves lietotājus brīdina ar ierīcēm, kuras aktivizē riteklis, kad tas tuvojas pārbrauktuvei (automātiska pārbrauktuves lietotāja brīdināšana);

1.4.3. negadījums uz regulējamas dzelzceļa pārbrauktuves, kur pārbrauktuves lietotājus brīdina un aizsargā ar ierīcēm, kuras aktivizē riteklis, kad tas tuvojas pārbrauktuvei (automātiska pārbrauktuves lietotāja aizsardzība un brīdināšana);

1.4.4. negadījums uz regulējamas dzelzceļa pārbrauktuves ar dzelzceļa sistēmas aizsardzību, kur pārbrauktuves lietotājus aizsargā ar ierīcēm (signāliem vai aizsardzības sistēmu), kas riteklim ļauj turpināt kustību tikai tad, ja dzelzceļa pārbrauktuvei ir pilnīga lietotāja puses aizsardzība un pārbrauktuve nav aizņemta (automātiska dzelzceļa sistēmas aizsardzība);

1.4.5. negadījums uz neregulējamas dzelzceļa pārbrauktuves, kas aprīkota tikai ar ceļa zīmēm un kurai nav ieslēgtas nekādas brīdinājuma vai aizsardzības ierīces;

1.4.6. negadījums uz gājēju pārejas, kas neatrodas uz vienas klātnes ar dzelzceļa pārbrauktuvi. Gājēju pārejas, kas atrodas uz vienas klātnes ar dzelzceļa pārbrauktuvi, uzskata par dzelzceļa pārbrauktuves daļu;

1.5. negadījums ar personu, kurā iesaistīts kustībā esošs ritošais sastāvs (izņemot pašnāvību vai pašnāvības mēģinājumu);

1.6. ugunsgrēks riteklī;

1.7. cits nopietns negadījums.

2. Kopējais un relatīvais personu skaits, kuras guvušas smagus miesas bojājumus vai gājušas bojā, pa nelaimes gadījumu veidiem, tās iedalot šādi:

2.1. pasažieris;

2.2. nodarbinātais;

2.3. pārbrauktuves lietotājs;

2.4. piekļuves noteikumu pārkāpējs;

2.5. cita persona uz perona;

2.6. cita persona ārpus perona.

3. Šā pielikuma 2.1. apakšpunktā minēto attiecīgo pasažieru skaitu norāda arī uz kopējo pasažierkilometru skaitu un pasažieru vilcienkilometriem. Pasažierkilometrs ir mērvienība, kas izsaka viena pasažiera pārvadājumu pa dzelzceļu viena kilometra attālumā valsts teritorijā.

4. Kopējais un relatīvais tādu negadījumu skaits, kas saistīti ar bīstamu kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu, tos iedalot šādi:

4.1. negadījums, kurā iesaistīts vismaz viens riteklis ar bīstamu kravu (jebkurš negadījums, kas jāpaziņo saskaņā ar 1999. gada 3. jūnija Protokola par grozījumiem 1980. gada 9. maija Konvencijā par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF) C papildinājuma "Noteikumi par bīstamo kravu starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (RID)" pielikuma 1.8.5. apakšpunkta nosacījumiem);

4.2. tādu negadījumu skaits, kuros ir notikušas bīstamas kravas noplūdes.

5. Kopējais un relatīvais pašnāvību un pašnāvības mēģinājumu skaits, tos iedalot šādi:

5.1. pašnāvība;

5.2. pašnāvības mēģinājums.

6. Pašnāvību vai pašnāvības mēģinājumu apliecina atstāta vēstule, izskriešana braucoša vilciena priekšā, nogulšanās uz sliedēm, neadekvāta reakcija uz signāliem, nereaģēšana uz tiem vai cita personas acīmredzami apzināta rīcība ar nodomu nodarīt sev kaitējumu.

7. Kopējais un relatīvais prekursoru skaits, tos iedalot šādi (klasificē arī tos prekursorus, kas izraisījuši smagas dzelzceļa avārijas vai nopietna negadījuma sekas):

7.1. sliedes lūzums;

7.2. sliežu ceļa virsbūves defekts (piemēram, izmetums, nosēdums), kas ietekmē sliežu ceļa nepārtrauktību un ģeometriju;

7.3. bīstama signalizācijas atteice;

7.4. pabraukšana garām aizliedzošajam signālam, pabraucot garām bīstamai vietai;

7.5. pabraukšana garām aizliedzošajam signālam, nepabraucot garām bīstamai vietai;

7.6. riteņa lūzums ritošā sastāva ekspluatācijas laikā;

7.7. riteņpāra ass lūzums ritošā sastāva ekspluatācijas laikā.

8. Šā pielikuma 1., 2., 3., 4., 5. un 7. punktā minēto relatīvo skaitu norāda uz vilcienkilometriem, kas izsaka vilciena nobraukumu viena kilometra attālumā valsts teritorijā, kas faktiski veikts (ja tas zināms). Citos gadījumos izmanto standarta tīkla attālumu no sākumpunkta līdz galapunktam.

9. Nopietnu dzelzceļa satiksmes negadījumu ekonomiskās ietekmes aprēķini ir kopējā un relatīvā summa *euro*, kurā iekļauj:

9.1. bojāgājušo un smagi ievainoto personu skaitu, kurš reizināts ar nopietna negadījuma izmaksām, kas paredzētas pasākumiem saistībā ar personu drošības palielināšanu un ko negadījumā iesaistītās puses neizmanto kompensāciju noteikšanai;

9.2. videi nodarītā kaitējuma izmaksas;

9.3. dzelzceļa ritošā sastāva vai infrastruktūras bojājumu izmaksas;

9.4. satiksmes kavējumu izmaksas nopietna negadījuma dēļ.

10. Šā pielikuma 9.1. apakšpunktā minētos nopietna negadījuma aprēķinus (atšķirīgi nāves gadījumiem un smagiem miesas bojājumiem) veido:

10.1. viena cilvēka drošības novērtējums, veicot aprēķinus risku samazināšanai un gatavībai maksāt (turpmāk – drošības novērtējums);

10.2. reālās tiešās un netiešās ekonomiskās izmaksas (novērtē pēc sabiedrībai radītajām reālajām izmaksām), kas noteiktas valstī un ko veido:

10.2.1. medicīnas un rehabilitācijas izmaksas;

10.2.2. tiesvedību izmaksas, policijas izmaksas, privātās izmeklēšanas izmaksas, avārijas dienestu un apdrošināšanas administratīvās izmaksas;

10.2.3. ražošanas zaudējumi – to preču un pakalpojumu sabiedriskā vērtība, ko varētu saražot cietusī persona, ja nopietns negadījums nebūtu noticis.

11. Nosakot viena cilvēka drošības novērtējumu un tiešās un netiešās ekonomiskās izmaksas, kas minētas šā pielikuma 10.1. un 10.2. apakšpunktā, ievēro šādus principus:

11.1. aprēķini ir saistīti ar nāves gadījumu riska samazināšanas novērtējuma sistēmu transporta nozarē;

11.2. respondentu izlase, kuru izmanto vērtību noteikšanai, ir reprezentatīva attiecīgajai populācijai (izlase atspoguļo ienākumu sadalījumu pa vecuma grupām, kā arī citus attiecīgus populāciju raksturojošus sociāli ekonomiskos un demogrāfiskos rādītājus);

11.3. drošības novērtējuma noteikšanas aptauja ir tāda, lai respondentiem uzdotie jautājumi ir viņiem skaidri un saprotami.

12. Šā pielikuma 9.4. apakšpunktā minētajā gadījumā ar nopietnu negadījumu saistīto kavējumu izmaksas tiek aprēķinātas šādi:

12.1. vilciena pasažiera braukšanas laika (stundas) ietaupījuma vērtību (VTp) *euro* vienam pasažierim vienā stundā aprēķina, izmantojot šādu formulu:

**VTp = VTp1 x p1 + VTp2 x p2**, kur

VTp1 – to strādājošo pasažieru braukšanas laika ietaupījuma vērtība *euro* izteiksmē, kuri brauc saistībā ar savu profesionālo darbību (izņemot pārvietošanos starp dzīvesvietu un darba vietu);

p1 – strādājošo pasažieru daļa vidēji gadā;

VTp2 – nestrādājošo pasažieru braukšanas laika ietaupījuma vērtība *euro* izteiksmē;

p2 – strādājošo pasažieru daļa vidēji gadā;

12.2. kravas vilciena braukšanas laika (stundas) ietaupījuma vērtību (VTk) *euro* uz vienu tonnu kravas vienā stundā aprēķina, izmantojot šādu formulu:

**VTk = VT x (tonnkilometri/vilcienkilometri)**, kur

VT – kravas vilciena laika (stundas) ietaupījuma vērtība *euro* izteiksmē;

(tonnkilometri/vilcienkilometri) – vidējais kravu daudzums tonnās, ko pārvadā ar vienu vilcienu vienā gadā;

12.3. pasažieru vilciena vienas kavēšanās minūtes izmaksas (CMp) *euro* aprēķina, izmantojot šādu formulu:

**CMp = 2,5 x (VTp/60) x (pasažierkilometri/vilcienkilometri)**, kur

koeficients 2,5 ir robežās starp laika vērtību un kavējuma vērtību;

(pasažierkilometri/vilcienkilometri) – vidējais pasažieru skaits, ko pārvadā ar vienu vilcienu vienā gadā;

12.4. kravas vilciena vienas kavēšanās minūtes izmaksas (CMk) *euro* aprēķina, izmantojot šādu formulu:

**CMk = 2,15 x (VTk/60)**, kur

koeficients 2,15 ir robežās starp laika vērtību un kavējuma vērtību, kas noteikta Eiropas Komisijas pētījumos, lai ņemtu vērā to, ka kavēšanās dēļ zaudētais laiks tiek vērtēts daudz negatīvāk nekā parastais braukšanas laiks;

12.5. nopietna negadījuma izraisīto kavējumu izmaksas *euro* aprēķina, izmantojot šādu formulu:

**kavējuma izmaksas = CMp x pasažieru vilcienu kavēšanās ilgums minūtēs + CMk x kravas vilcienu kavēšanās ilgums minūtēs**

13. Šā pielikuma 12.2. apakšpunktā minētie tonnkilometri ir kravu pārvadāšanas mērvienība, kuras skaidrojums sniegts Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 18. aprīļa Regulas (ES) 2018/643 par dzelzceļa transporta statistiku 3. panta 1. punkta 18. apakšpunktā.

14. Šā pielikuma 9. punktā minēto relatīvo summu *euro* norāda attiecībā uz vilcienkilometriem.

15. Sliežu ceļu daļa (procentos), kurā darbojas vilcienu aizsardzības sistēma, un vilcienkilometru daļa (procentos), kurā izmanto vilcienu aizsardzības borta sistēmas.

16. Šā pielikuma 15. punktā minētā vilcienu aizsardzības sistēma ir sistēma, kas nodrošina signālu un ātruma ierobežojumu ievērošanu.

17. Šā pielikuma 15. punktā minētās vilcienu aizsardzības borta sistēmas ir sistēmas, kas palīdz vilces līdzekļa vadītājam (mašīnistam) ievērot lauka signalizāciju un kabīnē iebūvēto signalizāciju, nodrošinot aizsardzību bīstamos punktos un ātruma ierobežojuma izpildi, un nodrošina:

17.1. brīdināšanu – automātisku vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) brīdināšanu;

17.2. brīdināšanu un automātisku bremzēšanu – automātisku vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) brīdināšanu un automātisku bremzēšanu, pabraucot garām aizliedzošajam signālam;

17.3. brīdināšanu, automātisku bremzēšanu un diskrētu ātruma uzraudzību – aizsardzību bīstamās vietās un ātruma uzraudzību konkrētās vietās, tuvojoties signālam;

17.4. brīdināšanu, automātisku bremzēšanu un nepārtrauktu ātruma uzraudzību – aizsardzību bīstamās vietās un nepārtrauktu līnijas ātruma ierobežojumu uzraudzību (maksimālā atļautā mērķātruma nepārtraukta uzrādīšana un izpilde visos līnijas posmos), kas uzskatāmas par automātisko vilciena aizsardzības sistēmu.

18. Dzelzceļa pārbrauktuvju skaits pa attiecīgo pārbrauktuvju veidiem:

18.1. pasīva dzelzceļa pārbrauktuve, kurai netiek lietota nekāda veida brīdinājuma vai aizsardzības sistēma laikā, kad pārbrauktuves šķērsošana lietotājam nav droša;

18.2. aktīva dzelzceļa pārbrauktuve, kur fiziskas ierīces (nolaižamas pusbarjeras vai barjeras un aizveramas barjeras) aizsargā pārbrauktuves lietotāju no vilciena, kas tuvojas, vai pārbrauktuves lietotājs tiek par to brīdināts ar gaismas signāliem, zvaniem, taurēm, pīkstuļiem vai citām skaņas ierīcēm, ko aktivizē laikā, kad pārbrauktuves šķērsošana lietotājam nav droša. Aktīvas dzelzceļa pārbrauktuves iedala šādi:

18.2.1. manuāli regulējama dzelzceļa pārbrauktuve;

18.2.2. regulējama dzelzceļa pārbrauktuve ar automātisku lietotāja puses brīdināšanu;

18.2.3. regulējama dzelzceļa pārbrauktuve ar automātisku lietotāja puses aizsardzību un brīdināšanu;

18.2.4. regulējama dzelzceļa pārbrauktuve ar automātisku dzelzceļa puses aizsardzību.

19. Šā pielikuma 1.4. un 2.3. apakšpunktā un 18. punktā minētā dzelzceļa pārbrauktuve ir dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja atzīts ceļa (publiskas lietošanas vai privāts ceļš, iela vai autostrāde, ieskaitot blakusesošās ietves un riteņbraucēju celiņus) vai pārejas (ietve vai brauktuve, kas nav ceļš un pa kuru ir paredzēts pārvietoties cilvēkiem, dzīvniekiem, mehāniskajiem transportlīdzekļiem vai tehnikai) un sliežu ceļa krustojums, kas ir atvērts publiskajiem vai privātajiem lietotājiem. Par dzelzceļa pārbrauktuvēm neuzskata pārejas starp peroniem stacijās, kā arī pārejas uz sliežu ceļiem, kas paredzētas tikai dzelzceļa personālam.

20. Katram šā pielikuma 18.1., 18.2.1., 18.2.2., 18.2.3. un 18.2.4. apakšpunktā minētajam dzelzceļa pārbrauktuves veidam norāda attiecīgo pārbrauktuvju kopējo skaitu un skaitu uz līnijkilometru un sliežu ceļa kilometru. Līnijkilometrs ir dzelzceļa tīkla garums kilometros, kur dzelzceļa līnijām ar vairākiem sliežu ceļiem ņem vērā tikai attālumu no to sākumpunkta līdz galapunktam. Sliežu ceļa kilometrs ir dzelzceļa tīkla garums kilometros, kur dzelzceļa līnijām ar vairākiem sliežu ceļiem ņem vērā visus atsevišķos sliežu ceļus.

21. Par pabraukšanu garām aizliedzošam signālam neuzskata gadījumus, kad aizliedzošam signālam pabrauc garām riteklis, kas nav piekabināts pie vilces līdzekļa vai kas patvaļīgi atkabinājies un ripo bez vadītāja, kā arī gadījumus, kad dažādu iemeslu dēļ laikus nav ieslēgts aizliedzošais signāls, tāpēc vadītājam nav iespējas apturēt vilcienu pirms signāla.

Satiksmes ministrs T. Linkaits