

**KATASTROFŲ TYRIMŲ VADOVO ATASKAITA APIE 2006 METAIS ĮVYKUSIAS
KATASTROFAS LIETUVOS RESPUBLIKOS GELEŽINKELIŲ TRANSPORTE**



Vilnius
2007 m.

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto eismo saugos įstatymo (Žin., 2004, Nr. 4-27; 2006, Nr. 42-1505) 2 straipsnio nuostatomis, geležinkelių transporto eismo įvykiai skirstomi į katastrofas, avarijas ir riktus.

Minėto įstatymo 16 straipsnio 2 dalis nustato, kad katastrofas tiria Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įgaliota eismo įvykių tyrimo tarnyba arba Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro paskirtas katastrofų tyrimų vadovas, siekdamas pagerinti eismo saugą ir užtikrinti eismo įvykių prevenciją. Eismo įvykių tyrimo tarnyba savo organizacine ir teisine forma bei priimdama sprendimus turi būti nepriklausoma nuo eismo saugos institucijos, bet kurios kontrolės funkcijas geležinkelių transporte atliekančios institucijos ar įstaigos, geležinkelių infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių (vežėjų), rinkliavą už naudojamą viešąją geležinkelių infrastruktūrą renkančios organizacijos, viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus skiriančios organizacijos, paskelbtosios (notifikuotos) institucijos ir bet kokio asmens, kurio interesai gali nesutapti su eismo įvykių tyrimo tarnybos uždaviniais.

Atsižvelgdamas į atitinkamų geležinkelių transporto eismo įvykių statistiką, Lietuvos geležinkelių tinklo dydį, susisiekimo ministras nustatė, kad Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro paskirtas katastrofų tyrimų vadovas tiria katastrofas ir Geležinkelių transporto eismo saugos įstatymo bei šių Nuostatų nustatyta tvarka kitus eismo įvykius, siekdamas pagerinti eismo saugą ir užtikrinti eismo įvykių prevenciją.

Katastrofų tyrimų vadovo teises ir pareigas tiriant katastrofas nustato Geležinkelių transporto eismo įvykių tyrimo ir jų padarinių likvidavimo nuostatai, kuriuos tvirtina susisiekimo ministras.

Minėti nuostatai nustato, kad katastrofa – eismo įvykis, kai dėl traukinių ir geležinkelių riedmenų susidūrimo ar traukinių ir geležinkelių riedmenų nuriedėjimo nuo bėgių, traukinių ir geležinkelių riedmenų susidūrimo su kelių transporto ar kitomis transporto priemonėmis žūva vienas ir daugiau žmonių arba sužalojami penki ir daugiau žmonių, arba padaryta ne mažesnė kaip 2 milijonų eurų žala geležinkelių infrastruktūrai, geležinkelių riedmenims, aplinkai arba fizinių ar juridinių asmenų turtui, taip pat bet kuris kitas panašus eismo įvykis, dėl kurio nebegalima kontroliuoti ir (ar) valdyti eismo saugos geležinkeliuose.

2006 m. geležinkelių transporto eismo įvykių, atitinkančių nurodytus kriterijus, nebuvo.

Minėti nuostatai nustato, kad katastrofų tyrimų vadovas, gavęs pranešimą apie geležinkelių transporto eismo įvykį ir nustatęs, kad jis neturi katastrofos požymių, nedelsiant nusprendžia atlikti arba neatlikti eismo įvykio tyrimą, atsižvelgdamas į:

- tai, kad avarija ar riktas esant kitokioms sąlygoms būtų sukėlusį katastrofą;
- avarijos ar rikto rimtumą;
- tai, kad avarija ar riktas turėjo įtakos kitiems eismo įvykiams atsirasti;
- avarijos ar rikto poveikį geležinkelių transporto eismo saugai Europos Sąjungoje;
- geležinkelių infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių (vežėjų), eismo saugos institucijų ar kitų Europos Sąjungos valstybių prašymus.

2006 m. sprendimų dėl geležinkelių transporto eismo įvykių, turinčių minėtus požymius, tyrimo priimta nebuvo.

Apibendrinant galima daryti išvadą, kad 2006 m. Lietuvoje neįvyko geležinkelių transporto eismo įvykių, kurių tyrimas, vadovaujantis galiojančiais teisės aktais, pavestas katastrofų tyrimų vadovui, nebuvo išleistas eismo saugos rekomendacijos eismo saugos srityje.

2006 m. Lietuvoje įvyko 106 geležinkelių transporto eismo įvykiai:

- avarijos: susidūrimas 1, nuriedėjimas 7;
- riktai 98.

