

## Олег Митволь спохватился

Заместитель главы Росприроднадзора Олег Митволь считает необходимым перенести подальше от берега Байкала существующую железную дорогу, по которой идут составы с нефтью.

По мнению Митволя, по странной причине совпадающему с точкой зрения руководства Транснефти, "новая труба намного безопаснее старой железной дороги, которая проходит всего в нескольких метрах от берега".

Между тем эксперты отмечают, что в аргументах Транснефти в отношении гипотетической экологической опасности железной дороги имеются существенные ошибки. Они заключаются в первую очередь в том, что Транснефть рассчитывает опасность нефтепровода и железной дороги, исходя из их общей длины, в то время как нефтеналивной состав имеет протяженность значительно меньшую, чем вся железная дорога, и проводить подобные сравнения попросту некорректно.

В оценке опасностей намного целесообразнее исходить из фактов и числа аварий на нефтепроводах и железной дороге. К примеру, только в 2006 году на нефтепроводах Транснефти было 8 крупных аварий с разливами нефти, в то время как за тот же период на РЖД не было ни одной аварии нефтеналивного поезда.

Кроме того, в отличие от нефтепровода, нефтеналивная цистерна является сложным техническим сооружением, имеющим ряд степеней защиты. Даже упав под откос, далеко не каждая цистерна подвергнется разгерметизации, а если и подвергнется – то из нее вытечет не больше нефти, чем находится в цистерне. В случае разрыва нефтепровода нефть может вытекать сутками, составляя многие сотни тонн.

Однако главная опасность нефтепровода, в отличие от цистерны – это возможность несанкционированных врезок. Именно врезки являются основными причинами разрывов нефтепровода, чего в принципе не может быть на цистернах.

Сама идея переноса южного участка Транссиба, высказанная Олегом Митволем, не совсем логична. Достаточно взглянуть на карту, чтобы понять, что этот участок строился вдоль берега не по прихоти строителей, а потому, что иначе его построить попросту нельзя. На южном берегу Байкала Транссиб идет вдоль хребта Хамар-Дабан, и перенос его даже на километр в сторону потребует колоссальных затрат. Гораздо экономичнее в этом случае было бы проложить железную дорогу напрямую через Хамар-Дабан, от поселка Слюдянка в направлении Улан-Удэ. Однако этот проект потребует строительства минимум одного тоннеля длиной не менее 30 км.

Тем не менее Олег Митволь призвал экологов в не останавливаться на уже достигнутом, а продолжить протесты, но уже в отношении РЖД. Вполне вероятно, что речь идет об отвлечении "Байкальского движения" от мониторинга ситуации с Транснефтью.

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

*Связаться с редакцией Бабра:*

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

## НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24\_link\_bot  
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

## ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

## КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь  
Телеграм: @bur24\_link\_bot  
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова  
Телеграм: @irk24\_link\_bot  
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская  
Телеграм: @kras24\_link\_bot  
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская  
Телеграм: @nsk24\_link\_bot  
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин  
Телеграм: @tomsk24\_link\_bot  
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

## ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"  
Телеграм: @babrobot\_bot  
эл.почта: equatoria@gmail.com

## СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)