Животные на дорогах

«Я понимаю и не спорю, что человек с природой в ссоре» - написал когда-то шотландский поэт Роберт Берне, разрушивший своим плугом гнездо полевой мыши. Если бы Берне предвидел появление автомобилей!..

Автомобильный бум приводит животных к гибели особого рода — гибели на дорогах. В России это явление плохо «документировано», но о нем немало пишут в США и странах Западной Европы.

В США, как и в некоторых других странах, дорожный фактор учитывается при выделении зон дикой природы. К ним относят, как правило, живописные участки Государственного лесного фонда, а также национальных парков, удаленные от дорог, а потому менее всего подверженные воздействию человека. Доступ к ним моторизованного транспорта запрещается. Запрещается и ведение работ, ведущих к нарушению природной красоты местности. Считается, что в этих местах туристы будут наслаждаться общением с «нетронутой природой», черпать в этом общении вдохновение и прилив жизненной энергии. К системе зон дикой природы в США примыкает также система так называемых нетронутых и живописных рек; выделенные под таким титулом реки или их участки находятся под защитой Парковой службы США. Строительство мостов, прокладка шоссейных и железных дорог в пределах охраняемых плесов и их прибрежий, как правило, запрещена. Туристы могут общаться с природой, где обитает непуганая живность.

Некоторые виды животных (как и растений) люди берегут со специальной целью — не дать им исчезнуть с планеты Земля. На Аляске практикуют специальные меры, чтобы не беспокоить охраняемых птиц. Например, вокруг гнезд сапсанов полагается создавать буферную защитную зону шириной 3,2 км. С 15 апреля по 15 августа в такой зоне запрещается движение наземного транспорта, посадка вертолетов, полеты над гнездами разрешены на высоте не менее 300 м. «Оазисы тишины» для зверей стараются создавать на некоторых полярных островах России, в частности там, где находятся «родильные дома» ставших уже редкими белых медведей.

Во многих странах при строительстве ЛЭП требуется устраивать защитные приспособления, спасающие от гибели крупных птиц, которые садятся на мачты и задевают при этом провода. (Аналогичные меры принимаются и в отечественных условиях, но о них мало что известно.)

Чтобы избежать наезда на мелкую и крупную живность, в некоторых странах ограждают определенные участки шоссейных дорог, переходить которые животным не позволяют. Иногда для них строят подземные туннели и надземные переходы. Такие меры позволяют в какой-то мере обезопасить животных там, где их миграционные пути пересекают автотрассы. В Германии любители животного мира иногда сами ограждают низкими заборчиками опасные участки дороги, а в определенных местах устраивают ловушки для зверьков, пытающихся пересечь опасное место. Попавшую в ловушки мелкую живность переносят через дорогу.

В США на строителей дорог хотели в законодательном порядке возложить обязанность по устройству переходов для лис, барсуков, белок и других некрупных животных. Такие меры должны были обеспечить безопасность, как самих животных, так и автомобилистов. Однако подобные меры требуют специальных биологических исследований, ибо велик риск создать переходы там, где проку от них мало.

В Германии начали принимать во внимание двойственное влияние каналов на дикую фауну с одной стороны, они привлекают зверей водой и растительностью, но с другой — представляют опасность как ловушки. Чтобы снизить эту опасность, берега каналов стараются делать пологими, организовать удобные для диких зверей спуски к воде.

В США действует закон «о координации» гидротехнического строительства, согласно которому

сохранению (и улучшению) условий обитания живой природы в местах гидротехнических работ должно уделяться такое же внимание, как и самому строительству. При создании водохранилищ федерального значения расходы по переселению вытесняемых животных в основном берет на себя государство, но небольшая часть расходов падает также на отдельные заинтересованные штаты, поскольку собственниками диких животных считаются именно они.

В отечественных условиях при создании крупных водохранилищ проявляется забота о переселении ценных диких животных из зон затопления. Это переселение осуществляется полностью за счет заказчика стройки. Такой порядок не предусмотрен в законе и является скорее заслуживающей подражания практикой.

Охрана диких животных должна осуществляться в ходе плановой эксплуатации лесных, болотных и других малонаселенных территорий нашей страны. В свое время принципиально важное решение вынес Госарбитраж РСФСР по иску Госохотинспекции к торфопредприятию, расположенному в Юринском районе Марийской АССР. Для нужд этого предприятия был выкопан глубокий осушительный канал, но о дикой фауне никто не подумал. Это упущение дало знать о себе, когда в канал попали и погибли там пять лосей. Госарбитраж не принял во внимание возражения ответчика, которые сводились к тому, что канал был создан в соответствии с нормами проектирования тогдашнего Минтоппрома РСФСР, принятыми по согласованию с Госстроем СССР. Торфопредприятие вынуждено было заплатить штраф за каждого погибшего лося. Чтобы не допустить в будущем подобных инцидентов, оно начало создавать переходы через канал, а на некоторых участках выхолаживать его откосы. В определенные сезоны оно выделяло наблюдателей, следящих за тем, чтобы в канале не погибла попавшая туда живность.

Охранники природы давно настаивают, чтобы при уборке сельскохозяйственных культур комбайны начинали свою работу с центра поля, выгоняя скопившуюся в посевах дичь и ее выводки к периферии, где они окажутся в относительной безопасности. С той же целью жатки предлагают снабжать трещотками. Некоторые правила были приняты с целью не допустить контакта диких животных с вывозимыми на поля минеральными удобрениями и другими химикатами. В самом общем виде о них упоминает Закон РФ «О животном мире». Однако никакого механизма для введения в практику этих рекомендаций и предписаний создано не было.

Указанный закон потребовал от проектировщиков линейных сооружений предусматривать устройства, помогающие безопасному преодолению дикими животными возникших препятствий. Это требование было сформулировано на основе печального опыта. Так, некоторые каналы в Калмыкии преградили пути миграции сайгаков. Для взрослых особей они не были серьезным препятствием, но молоди не всегда удавалось преодолевать крутые откосы. Наблюдались также неприятные косвенные последствия при прокладке каналов в прежде безводной местности. По канальной сети распространялись волки, которым оказывались доступными (прежде отдаленные от их рейдов) родильные места сайгаков. Скопление диких северных оленей перед проложенным в тундре газопроводом служило иногда «подспорьем» для браконьеров, которым оставалось только устроить избиение добычи.

Проекты некоторых каналов стали предусматривать особые устройства (выхоложенные откосы, переходные мостики), способные помочь сайгакам преодолевать преграду. Специалисты рекомендуют, чтобы откосы были не круче 20°, так как иначе по ним не могут взбираться молодые животные. В местах пересечения сайгаками каналов стенки каналов должны быть укреплены. В сезоны миграции сайгаков требуется ограничивать скорость автотранспорта на дорогах. Искусственные переходы через магистральный газопровод для диких северных оленей были устроены на Таймыре.

Однако закон не упоминает о каких-либо специальных мерах по предупреждению гибели животных на шоссейных дорогах. Устройство переходов

через дороги для диких животных — редкий случай. Неизвестны и специальные изыскания для обнаружения тех мест, где животные переходят опасные трассы.

На российских шоссейных дорогах встречаются знаки, указывающие на опасность столкновения с дикими животными. Польза от этих знаков бесспорная. Заметив на дорожном щите голову лося, осторожный водитель сбросит скорость и тем самым сохранит свою жизнь и жизнь дикого зверя. Но где вывешиваются такие знаки? Там, где уже бывали несчастные случаи, где уже накоплен печальный опыт наездов. Конечно, можно (и нужно) фиксировать места частых столкновений автомобилей с дикими животными, но лучше определять их заранее, еще до постройки скоростной дороги. И не только для вывешивания предупреждающих знаков, но и для устройства безопасных переходов для животных.

Зарубежный опыт свидетельствует, что после огораживания опасных (для мелких животных) участков шоссе возможно и уместно привлекать волонтеров, нацеленных на спасение ряда диких видов. Если вдоль дороги устроены ловушки для мелкой живности, то обученные люди способны время от времени изымать из ловушек попавших туда зверьков и переносить их через дорогу. Учитывая, что миграции некоторых видов животных вызваны потребностями размножения, спасение этих животных в брачные сезоны представляет важное звено в цепи событий, необходимых для поддержания численности их популяций.

Что касается инженерных сооружений для перехода дорог крупными и не особенно крупными (вроде лис) животными, то волонтеры могут наблюдать за этими сооружениями и сигнализировать дорожным органам.

Во всех странах проектировщиков шоссейных и железных дорог обычно беспокоит устройство дорожных пересечений, поскольку в этих пунктах надо создавать безопасные переезды и разъезды для автомобильного и гужевого транспорта. В населенной местности они озабочены, кроме того, устройством переходов для пешеходов. Что касается животных, то вниманием проектировщиков пользуются не столько дикие животные, сколько домашний скот. Правда, переходами, предназначенными для скота, могут пользоваться и дикие животные, но так бывает далеко не всегда. Во многих случаях для диких животных надо создавать отдельные переходы.

С инженерной точки зрения пункты перехода диких животных через дорогу легче наметить и обустроить заранее, чем впоследствии перестраивать саму дорогу. Но проблема состоит в том, что сезонные пути миграции животных известны лишь в общих чертах. Чтобы узнать, как эти пути пролегают по конкретной местности, надо вести наблюдения за поведением животных разных видов и не один сезон.

В России строится немало новых шоссейных дорог. Многие из них пересекают пути миграции диких животных, крупных и мелких. Тем самым возникают дополнительные точки, опасные для участников дорожного движения — как для людей с их моторным транспортом, так и для диких животных. Однако о включении биологических исследований в комплекс дорожно-изыскательских работ ничего не известно. Если такие исследования проводятся, то, скорее всего, в порядке опыта. Ожидать от них скорого положительного результата не приходится.

Между тем подобным изысканиям могли бы помочь природоохранные организации, в том числе краеведческого профиля, опирающиеся на волонтеров и привлекающие к этой работе специалистов-биологов. Но одних волонтеров (если бы они нашлись) еще недостаточно. При всем их энтузиазме все-таки возникает нужда в некоторых денежных средствах, и такие средства должны найтись. Прежде всего в выполнении изыскательских работ, в том числе биологического характера, должны быть заинтересованы заказчики объектов — дирекции строящихся дорог и дорог, подлежащих реконструкции. (Именно этим дирекциям государство выделяет деньги на проектно-изыскательские и строительные работы.) Имеются и другие заинтересованные организации: управления шоссейных дорог, отвечающие за безопасность на дорогах, а также органы охотничьего хозяйства. Правда, последних больше интересуют охотничьи виды, тогда как ящерицы и жабы обычно вне поля их

зрения. Но что касается ценных видов, то специалистов охотничьего хозяйства не могут не волновать вопросы сбережения как этих видов, так и путей их миграции.

С финансовой точки зрения привлечение к биологическим изысканиям волонтеров должно сократить требуемые затраты ввиду скромного размера оплаты труда этих лиц. Большое значение имеет и то обстоятельство, что в случае поручения биологических изысканий местным природоохранным организациям последние могут лучше справиться с этой задачей, так как им известна краеведческая и иная литература относительно путей миграции диких животных, а равно (что не менее важно) и носители этих ценных знаний. Возможно, именно такой вариант подбора исполнителей надо рекомендовать строителям шоссейных дорог, охотничьим органам и охотничьим обществам. Предложить им подобное сотрудничество — дело самих природоохранных организаций.

Источник: Экология и жизнь.-2010.-№3.-С.80-83