



Czy należy oznaczyć miejsca częstych kolizji np. „Czarnym Punktem”, jak to się praktykuje w przypadku odcinków charakteryzujących się dużą liczbą wypadków drogowych? Znakomita większość kierowców, to jest 83%, opowiedziała się za taką inicjatywą.

Oznakować, ale z sensem

Skutecznym sposobem oznakowań na drogach są powszechne w wielu krajach tablice ostrzegawcze z wizerunkiem różnych gatunków zwierząt mogących znaleźć się na drodze w podanym czasie. W Polsce funkcjonuje wyłącznie uniwersalna tablica z wizerunkiem skaczącego jelenia „Uwaga, dzikie zwierzęta”. Tablice te jednak ustawiane są rutynowo, bez dostosowania do lokalnych warunków, nawet jeśli prawdopodobieństwo spotkania dzikiego zwierzęcia na drodze jest bardzo małe. Powszechność tego znaku powoduje, że jest on niezauważany przez kierowców.

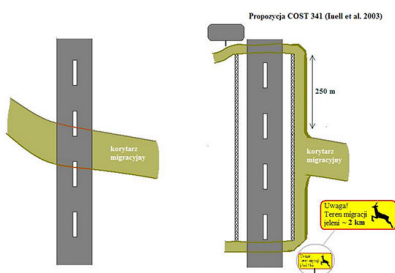
W Łodzi w 2008 r. po raz pierwszy w Polsce zastosowano w obrębie aglomeracji miejskiej tablice z wizerunkiem kuny, sarny, dzika, jeża czy lisa i numerem telefonu interwencyjnego. Zanotowano spadek liczby kolizji w I kwartale o 20% w porównaniu do analogicznego kwartału poprzedniego roku, ponadto usprawniono niesienie pomocy zwierzętom rannym w wypadku. Sukces inicjatywy pokazał, że takie działanie jest bardzo potrzebne na terenie całego kraju. Posiadając wiedzę o trasach wędrówek zwierząt oraz terminie korzystania z nich przez poszczególne gatunki, obowiązkiem zarządcy drogi powinno być ustawienie znaków w miejscu krzyżowania się drogi asfaltowej z korytarzem używanym przez zwierzęta.

Wypadki ze zwierzętami – cz. II

Utworzono: czwartek, 06, sierpień 2009 08:37

Inną popularną i skuteczną metodą, stosowaną w Stanach Zjednoczonych, Kanadzie i Finlandii, jest czasowe ustawianie znaków ostrzegawczych wyłącznie w porze migracji zwierząt. Znaki drogowe zaopatrzone są w lampę o żółtym świetle, podłączoną do czujnika (światło podczerwone, promień laserowy, geofon podziemny). Przerwanie wiązki światła lub pojawienie się organizmu emitującego ciepło powoduje miganie światła w lampie.

Metodą zapobiegania wypadkom nie jest powstrzymanie zwierzęcia przed przekroczeniem drogi, ale sprawienie, by przejście to było kontrolowane, a tym samym bardziej bezpieczne. Postawienie bariery zatrzymującej zwierzę poskutkowałoby albo uniemożliwieniem jego migracji, albo sprowokowało je do podjęcia próby sforsowania przeszkody (a tym samym ryzyko kolizji drogowej zwiększyłoby się wielokrotnie). Najbardziej skuteczną metodą na drogach o średnim i wysokim natężeniu ruchu jest kombinacja przynajmniej dwóch sposobów zapobiegania kolizjom - postawienie siatek, a przed nimi znaków drogowych (np. „UWAGA. Teren migracji jeleni ~ 2 km”). Umieszczanie siatek na poboczach dróg ma ukierunkować ruch zwierząt w miejsce bezpiecznego przejścia. Przy tym istotne jest, żeby siatki stawiać tylko w miejscach, gdzie stwierdzono wysoką śmiertelność drogową dzikich zwierząt. Najlepiej, by znaki drogowe wyposażone były w czujniki uruchamiające światło. Są to tzw. systemy aktywnego ostrzegania kierowców, popularne w Szwecji i Norwegii.



Czy odstraszacze odstraszają?

Kwestią budzącą wiele emocji w środowisku naukowym są różnego rodzaju „odstraszacze” dla zwierząt. Jeszcze więcej emocji wśród producentów owych odstraszaczy budzą wyniki badań, które jednoznacznie stwierdzają, że większość metod jest zupełnie nieskuteczna. Tak zwane „Wilcze oczy”, czyli elementy odbłaskowe montowane na słupkach po obu stronach drogi, mają za zadanie odstraszyć zwierzęta zmierzające w kierunku drogi poprzez odbicie w głąb lasu wiązki czerwonego światła pochodzącego od reflektorów samochodowych. Celem bariery jest opóźnienie momentu przekroczenia drogi do chwili, aż ruch na drodze ustanie. Problem w tym, że badania mechanizmu spektralnego jeleniowatych wykazały, iż zwierzęta te prawdopodobnie w ogóle nie widzą czerwieni.

Inne badania sugerują, że zwierzęta szybko przyzwyczajają się do nowych bodźców i po pewnym czasie odstraszacze przestają na nie działać. „Wilcze oczy” zyskują popularność w Polsce i są już stosowane w kilku miejscach (m.in. na drodze

Wypadki ze zwierzętami – cz. II

Utworzono: czwartek, 06, sierpień 2009 08:37

Augustów - Ogrodnik, Augustów - Łomża) jednak - wbrew zapewnieniom producenta - bez potwierdzonej efektywności.

Badania naukowe nie wykazały również najmniejszej reakcji jeleni na specjalnie dla nich skonstruowane gwizdki montowane na zderzaku samochodu. Gwizdki te są z powodzeniem sprzedawane w sklepach internetowych, lecz zakres fal dźwiękowych podanych przez producenta jest dużo powyżej częstotliwości, na jaką wrażliwe są jeleniowate.

Obecnie badaniom poddawane są takie metody, jak repelenty organiczne, stosowane miejscowo jako bariera chemiczna (Niemcy), a także odpłaszacze ustawione wzdłuż torów kolejowych, emitujące w momencie nadjeżdżania pociągu odgłosy drapieżników, zranionego zwierzęcia lub wycia syreny, które mają za zadanie odstraszyć zbliżające się do torów zwierzęta (Polska).

Niedocenione jeszcze znaczenie w Polsce ma kwestia zarządzania roślinnością poboczy. Usunięcie nadmiernego pokrycia roślinnego przy krawędzi drogi będzie stanowić korzyść zarówno dla kierowcy, który wcześniej zauważy nadbiegające zwierzę, jak i dla zwierząt, gdyż zwiększy się dla nich widoczność drogi i pojazdów. Brak bujnej roślinności, będącej atrakcyjnym żerem dla kopytnych, spowoduje ponadto, że rzadziej będą podchodzić tak blisko drogi.

Rozwój sieci komunikacyjnej w poszanowaniu dla środowiska, w które ingeruje, to jeden z priorytetów Unii Europejskiej. Jeżeli chcemy sprostać temu zadaniu powinniśmy inwestować w opracowanie bazy danych o kolizjach z dzikimi zwierzętami na poziomie kraju, gdyż wciąż istnieje na ten temat znikoma ilość prac i danych statystycznych, na których należałoby się opierać przy planowaniu inwestycji drogowych.

Sylwia Borowska

Artykuł jest przedrukiem z miesięcznika Pracowni na rzecz Wszystkich Istot - [„Dziki życie”, czerwiec 2009 \(Nr 6/180\)](#)

Do tej pory oficjalnie nie określono, gdzie mają się zgłosić uczestnicy wypadku, jeżeli chcą udzielić pomocy zwierzęciu (zakładając, że sami tej pomocy nie potrzebują, w innym przypadku dzwonią pod 112). Policja zwykle jest bezradna w takich przypadkach i prosi o pomoc nadleśnictwo. To z kolei nie ma formalnej władzy, żeby zwierzę w razie cierpienia uśmiercić, a także nie prowadzi zakładu leczniczego dla zwierząt, aby mu pomóc. Leśnicy ponadto prawdopodobnie nie przyjadą do wypadku w nocy. Skutkiem tego zwierzęta pozostawiane są na poboczach dróg swojemu losowi. Stanowczo brakuje w Polsce całodobowych ośrodków rehabilitacji dzikich zwierząt, o których pisze ustawa o ochronie przyrody

Wypadki ze zwierzętami – cz. II

Utworzono: czwartek, 06, sierpień 2009 08:37

(ustawa mówi wyłącznie o gatunkach chronionych, natomiast nie wspomina wszystkich dzikich zwierząt), a także linii interwencyjnej, pod którą można by uzyskać pomoc. Potrzebne są jasne wytyczne - gdzie dzwonić, jak się zachować. Po ich stworzeniu konieczna jest akcja edukacyjna w mediach, szkołach nauki jazdy i w instytucjach państwowych.

Jeżeli podróżując samochodem natkniemy się na dzikie zwierzę przechodzące przez drogę, należy bezzwłocznie zwolnić. Próba ominięcia zwierzęcia kopytnego może skończyć się fatalnie, gdyż zazwyczaj przemieszczają się one w grupach. Jeżeli zwierzę znajdujące się na jezdni zastygnie w bezruchu (zwierzęta nocne często reagują w ten sposób na nagłe, oślepiające światło), konieczne jest wyłączenie długich świateł. Najlepiej jest zacząć „mrużyć” światłami i trąbić, by wydobyć zwierzę z zaskoczenia. Należy zwolnić lub się zatrzymać i poczekać, aż zwierzę opuści drogę. Nie próbować manewru wymijania. Jeżeli dojdzie do wypadku ze zwierzęciem, należy pozostawić samochód na poboczu i ustawić za nim trójkąt ostrzegawczy. Ranne zwierzę zazwyczaj jest w szoku, zatem należy unikać zbyt bliskiego podchodzenia lub głaskania. Aby uspokoić zwierzę, powinno się zakryć jego głowę kocem lub innym materiałem. Konieczne jest wezwanie służb, które mogłyby mu udzielić pomocy.

Aby pomóc zwierzęciu powinniśmy zadzwonić do najbliższego weterynarza lub nadleśnictwa - informacji o nich dostarczą nam ww. służby lub infolinie: TP 0118 913 oraz *72913. Warto zapisać numery telefonu do odpowiednich służb na terenie województwa zamieszkania i trzymać je w schowku - taka ściągawka przyda się, gdy będziemy zdenerwowani sytuacją i zapomnimy, co powinniśmy zrobić.

Polecana literatura:

1. S. Borowska, Kolizje z dzikimi zwierzętami na drogach w Polsce, praca magisterska MSOŚ, SGGW, Warszawa 2008.
2. G.J. D`Angelo, J.G. D`Angelo, G.R. Gallagher, D.A. Osborn, K.V. Miller i R.J. Warren, Evaluation of wildlife warning reflectors for altering white-tailed deer behavior along roadways, „Wildlife Society Bulletin” 2006,34: 1175-1183.
3. European Commission, COST Action 341, "Habitat fragmentation due to transportation infrastructure", EC, Directorate, General Transport, 2000.
4. Prezentacja dostępna na stronie <http://www.iene.info>
5. B. Luell, G.J. Bekker, R. Cuperus, J. Dufek, G. Fry, C. Hicks, V. Hlavac, V.M. Keller, C. Rosell, T. Sangwine, N.r. Torslov, B. Wandali, COST 341, Habitat fragmentation due to Transportation Infrastructure. Wildlife and Traffic: A European Handbook for Identifying Conflicts and Designing Solutions, KNNV Publisher, Delft, 2003.
6. W. Jędrzejewski, S. Nowak, R. Kurek, R.W. Mysłajek, K. Stachura, B. Zawadzka, Zwierzęta a drogi. Metody ograniczania negatywnego wpływu dróg na populację dzikich zwierząt, II Wyd. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2006.
7. Ochrona dziko żyjących zwierząt przy inwestycjach drogowych w Polsce, pod red. R. Kurka, Konferencja w Łagowie Lubuskim, 24-26.09.2007, Pracownia na rzecz Wszystkich Istot, Bystra.
8. A.F. Reeve, S.H. Anderson, Ineffectiveness of Swareflex reflectors At reducing

Wypadki ze zwierzętami – cz. II

Utworzono: czwartek, 06, sierpień 2009 08:37

deer-vehicle collisions, „Wildlife Society Bulletin” 1993, 21: 127-132.

9. L.A. Romin, L.E. Dalton, Lack of response by mule deer to warning whistles, "Wildlife Society Bulletin" 1992, 20: 382-384.

10. A. Seiler, The toll of the automobile: Wildlife and roads in Sweden, Doctoral thesis, Department of Conservation Biology, Swedish University of Agricultural Sciences, Uppsala, Szwecja, 2003.

11. T.L. Sullivan, A.F. Williams, T.A. Messmer, L.A. Hellinga i S. Kyrychenko, Effectiveness of temporary warning signs in reducing deer-vehicle collisions during mule deer migrations, „Wildlife Society Bulletin” 2004, 32: 907-915.

12. <http://www.deercollisions.co.uk>

13. <http://www.roadsandwildlife.org>

14. www.icoet.net