

## АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

# Животные на дороге: сколько стоит жизнь белоруса?

Столкновение с автомобилем, пытавшимся объехать выбежавшее на дорогу животное (предположительно лося), стало причиной гибели 7 января бизнесмена **Евгения Новоселецкого**. Каждый год в Беларуси происходит больше 150 аварий из-за столкновения с дикими животными, погибает до 5 человек, около 40 получают травмы.

### Рисков для водителей и животных на дороге много

– Сейчас вся вина за подобные столкновения ложится на водителя. Проще поставить знак, который предупреждает о возможном выходе на дорогу животных. И если на этом участке случается авария, ответственность несет водитель, – говорит директор консалтинговой компании в сфере экологии и транспорта «ЭТС Консалт» **Павел Астапеня**.

Такой подход он считает неверным. В развитых странах изучают миграцию животных, огораживают трассы и строят специальные подземные и наземные переходы для животных.

Желание сэкономить – основная причина плохо организованной дорожной инфраструктуры с точки зрения взаимодействия животных и автомобилей, считает заведующий сектором экологической оценки преобразований окружающей среды Научно-практического центра НАН Беларуси по биоресурсам **Руслан Новицкий**.

Элементов, усложняющих ситуацию на загородных дорогах, по его словам, достаточно много. К примеру, жесткие разделительные полосы – бетонные конструкции и натяжные канаты, препятствующие сквозному проходу копытных на неогороженных участках автодорог.

– В случае аварии и повреждения натяжных канатов ремонтировать приходится участок разделительной полосы в несколько километров. А зверь выходит на дорогу, доходит до натянутого каната, не может пройти дальше, начинает метаться на дороге и может спровоцировать ДТП, – объясняет **Руслан Новицкий**.

В странах Европы и Америке используется множество приемов и технологий для обеспечения безопасного движения на скоростных дорогах и сохранения путей миграции животных. Если все делать правильно, то по опыту Западной Европы риски ДТП снижаются в десятки раз, подчеркивает ученый.

**Павел Астапеня** тоже предлагает не изобретать велосипед, а изучить уже годами наработанный опыт других стран.

– В Швеции, например, во время экзамена по вождению сдают элемент, который называется «объезд лося», – говорит он.

Самый популярный в мире вариант защиты от аварий из-за выхода диких животных на дорогу – специальные ограждения вдоль трасс и специальные коридоры для миграции животных.

– Сейчас в Беларуси обустроено 13 коридоров для земноводных и около 10 для земнокопытных. Если для земноводных обустроенные проходы в значительной степени выполняют свои функции, то для копытных – не выдерживают никакой критики, – считает **Руслан Новицкий**.

### Насколько это экономически целесообразно в Беларуси?

– Если жизнь шведа или американца стоит условно 1 миллион долларов, то в стране будут прилагать максимум усилий, чтобы сохранить ее. А в Беларуси нет ни нормативной, ни социологической базы, которая давала бы оценку жизни каждого человека (за исключением расчетов отдельных экспертов), – отмечает **Павел Астапеня**.

Важной преградой для создания специальной защитной инфраструктуры служит экономическая ситуация, убежден глава «ЭТС Консалт». Из-за недостатка средств не регулируются и не подсвечиваются даже пешеходные переходы на загородных трассах.

Полная изоляция скоростной дороги от лесных массивов и прилегающих территорий с созданием экодуков или подземных проходов – это стоит недешево. Но что дороже – вложенные средства или жизни людей и животных?

– Заказчикам и исполнителям хочется сэкономить. А эта экономия впоследствии выливается в трагедию, – говорит **Руслан Новицкий**.

Кстати, в прошлом году бюджет республиканского дорожного фонда составил 594 миллиона рублей. 130 миллионов из них потратили на содержание дорог, почти 72 миллиона – на текущий ремонт, 31 миллион – на капитальный ремонт, 42 миллиона – на строительство и реконструкцию дорог, 168 миллионов ушло на погашение кре-

дитов и 143 миллиона передали в местные бюджеты.

В НПЦ НАН Беларуси по биоресурсам еще в 2013 году предложили технологии строительства, а в 2016 году разработали схему основных коридоров миграции животных. Опираясь на нее, строители новых дорог и ответственные за реконструкцию старых участков могли бы учитывать в своих проектах природные процессы.

– Это дополнительные затраты в несколько процентов от стоимости дороги, – объясняет **Руслан Новицкий**.

Даже если проектировщики продумывают элементы для миграции животных, чаще всего размещают их в неподходящих местах, а сетки, ограждающие дороги от леса, делают так, что звери вообще не могут попасть в другую часть леса. В итоге средства на инфраструктуру тратятся, а уровень проектирования и строительства с точки зрения соблюдения определенных биологических требований оказывается очень низким.

– Не учитываются интересы животных и местных жителей, у которых тоже есть привычные места сбора ягод, грибов. Они ежегодно по тем же дорожкам ходят в лес, и им тоже нужно из него выходить, причем так, чтобы не обходить сетку в несколько километров, – говорит ученый.

Изменить положение могут законодательно закрепленные требования к строительству дорог, чтобы их создавали с помощью ученых предусматривали миграционные коридоры для животных и правила пользования инфраструктурой для местных жителей, чтобы они не портили сетки вдоль дорог.

**Наталья КОЛЕСНИЧЕНКО.**

(Zautra.by)