

Ochrana lidí a zvířete na silnicích od firmy Hagopur

Ing. František Havránek, CSc., Ing. Martin Hučko

Přípravky značky Hagopur (ale i další pachové repelenty), které ve spolupráci s myslivci Pardubického kraje testovalo naše pracoviště se ukázaly jako velmi dobré, a dobrých výsledků bylo dosaženo i při jejich rozsáhlém nasazení na silnicích Ústeckého kraje (především Roudnicko). Pro seminář v Litoměřicích, který se konal dne XXX, nám firma ADAC-Hagopur poskytla prezentaci, jejíž zkrácený obsah předkládám čtenářům Myslivosti.

Jak byl Duftzaun-pachový ohradník vyvinut?

Došlo k tomu na základě letitých zkušeností firmy ADAC s polyuretanovou pěnou a na základě znalosti mysliveckých problémů. Byla vyvinuta pěna, která je ve formě sprejů, obdobně jako všem dobře známé „stavební“ pěny. Má ovšem speciální konzistenci s obsahem účinné látky – pachu člověka, popřípadě predátorů (vlk, rys, medvěd) – ten je ovšem třeba v pění obnovovat. Celou sadu, tj spreje s pěnou, aktivní látkou na doplňování, aplikační pistoli i čistící prostředek s návodem, dodává firma Hagopur v praktickém plastovém kufru. Jednotlivé komponenty však lze podle potřeby zakoupit i jednotlivě.

Jak přípravek aplikujeme?

Pomocí obdobné technologie, jakou aplikujeme „stavební těsnící“ pěny (pistole + sprej) nastříkáme na strom, patník nebo kůl, kouli velikosti tenisového míčku nebo její pruh. Tato pěna má trvanlivost několik let (3-5) a je ekologická. Umístíme jí v liniích stromů, nebo kůlů podle kritických úseků silnic. Podle návodu pak „plníme“ pěnové útvary alespoň 2x ročně účinnou látkou, stejnou technologií jakou jsme aplikovali pěnu (pistole + sprej).

Instalace pachového ohradníku není, stejně jako ostatní přípravky tohoto typu, pro zvířata neprostupná, například jako pletivo (což je dobře), avšak působí jako červená na semaforu pro člověka. Inzeruje zvířeti blízké nebezpečí a zvyšuje její pozornost. Zvířata pak intenzivně reaguje na komplex varovných signálů – pach, pohyb auta, světla a hučení.

Zkušenosti s účinností přípravku Duftzaun v zahraničí.

V Německu je v současnosti ošetřeno tímto přípravkem asi 35 000 km rizikových úseků silnic. Ukazuje se, že v průměru zde poklesl počet střetů zvířete a vozidel o 76%. Podobných výsledků bylo dosaženo v Rakousku, Itálii, Švédsku, Švýcarsku a Španělsku. Konkrétní informace o účinnosti repelentu přináší objektivní hodnocení projektů a tisk. Například „Chander Model“, „Zever Model“ nebo projekt „Wild und Strasse“ („Zvířata s silnicí“).

Důležitá je i pozitivní odezva jednotlivců a mysliveckých spolků. Informaci o „Kronacher Projekt“ najdete (v němčině) na www.wildundstrasse.de. Uvádí se zde, že projekt boje se střety zvěře a aut běží v kraji Kronach již 14 let. Repelent byl aplikován na 35 km silnic různého typu (od první třídy po „okresky“). Ukázalo se, že aplikace pachového ohradníku snížila 5600 registrovaných nehod na 2400, ve srovnatelném časovém období. To znamená pokles o 3 200 střetů automobilů a zvěře. Jestliže pak bylo do projektu v průměru vkládáno cca 25 000 Euro ročně, poklesly ztráty na zvěřině o 150 000 Euro, byly ušetřeny 3 miliony Euro na věcných škodách a to nehovoříme o škodách na lidském zdraví. V konkrétní popisované oblasti bylo zjištěno, že podle typu silnice poklesly škody o 79 až 82%. Srovnáváno bylo období 1990/91 (bez aplikace ohradníku) a průměrné ztráty za roky 1999-2004 při aplikaci pachového ohradníku (2 796 případů proti 558).

Pozitivní hodnocení výsledků při použití přípravku značky Hagopur najdeme například v časopise Wild und Hund (11/2005) nebo Jager (6/2001). Z Rakouska můžeme uvést podklady z některých honiteb. V honitbě Zwetsendorf (výměra 580 ha) zahynulo v letech 1992 a 1995, na silnicích bez aplikace Duftzaunu 10 a 8 kusů srnčí zvěře. Při aplikaci repelentu podél rizikových úseků zde zahynulo v roce 1993 - 4 kusy, 1994 - 3 ks a 1996 - 3 ks (ošetřeno vždy 1-2 km). Ještě lepší výsledky byly hlášeny z honitby Schrick (výměra 1 500 ha), kde bez aplikace zahynulo na silnicích před rokem 1995, ročně cca 12 kusů srnčího, v letech 1995 a 1996 po aplikaci na 1 800 m silnic byly ročně sraženy tři kusy. Švýcarské statistiky (Sintagro AG) uvádí pro období bez použití repelentu podél rizikových úseků silnic (1995-2000) a v období po aplikaci Hagopuru (2000-2004), snížení nehod v průměru za rok o 70%, s ročními rozdíly mezi 63-85%. (Výše uvedené informace byly zpracovány dle prezentace firmy Hagopur)

Podobných výsledků a ještě lepších bylo dosaženo při aplikaci Duftzaunu i v Čechách, jak jsme se již zmínili v úvodu (Pardubicko, Podřipsko). Podobně i na dalších lokalitách, například u Husince při srovnání dvou shodných období zahynulo na sledovaném úseku silnice 15 ks srnčího, 2 zajáci a jedna liška. Po aplikaci pachového repelentu byly sraženy tři kusy srnčího. Zde je třeba podotknout, že bylo použito přípravku Armacol.

Protože tento článek není neplacenou reklamou na Duftzaun, nezůstaneme jen u tohoto výrobku a pachových repelentů. Je pravdou, že ne jen myslivci, ale i další zainteresované strany mají k dispozici nástroje, které mohou pomoci snižovat četnost střetů vozidel a zvěře. Podobně jako u pachových repelentů je velmi dobrá účinnost uváděna u odrazek (optický repelent) značky Swaraflex, které je možno instalovat na patníky nebo stromy podél silnic. Snížení nehod na takto ošetřených silnicích je na úrovni 60-65% (údaj z Rakouska). Také

podle našich zkušeností je účinnost optických repelentů poněkud nižší než pachových. Přitom samozřejmě neplatí, že pokud nasadíme pachové i optické repelenty na jedno místo budou střety vozidel a zvíře vyloučeny zcela. Podle některých autorů lze účinnost dalších nástrojů seřadit následujícím, sestupným způsobem: odváděcí pastevní plochy, varovné značky a osvětová činnost.

Než se rozhodneme investovat do některého z opatření na ochranu zvíře a lidí na silnicích v honitbě, je třeba zvážit řadu faktorů, tak abychom finance a práci využili co nejefektivněji. Vytipování rizikového úseku většinou není tak složité. Horší je to s výběrem nejvhodnějšího opatření z hlediska vybalancování účinnosti a nákladů. Například vstupní investice do odrazek je značná, avšak jejich zajištění a aplikace bývá realizována příslušnou správou silnic a dálnic. Výhodou pachových repelentů je jejich mobilita (možnost posunování) podle potřeby v čase a prostoru. Je však třeba je vybírat ne jen podle ceny za 1 litr, ale také podle intervalu, po kterém je nutno je obnovovat a podle toho jak dlouhý úsek silnice s nimi ošetříme. Zvažovat je třeba i střídání různých pachových repelentů, tak aby nedošlo k návyku zvíře. První aplikaci a následné obnovování je pak výhodné provádět v době, kdy je riziko srážek automobilů se zvířím největší. Je všeobecně známo, že toto riziko narůstá v určitých denních a ročních obdobích. Například v oblasti Duren v Německu bylo zjištěno, že ze 103 přejetých zajíců bylo 6 přejetu mezi 8-12 hodinou, 7 kusů mezi 12-16 hodinou, 19 kusů mezi 16-20 hodinou, 30 kusů mezi 20-24 hodinou, 21 kusů mezi 0-4 hodinou a 20 kusů mezi 4-8 hodinou. Obdobně bylo zjištěno, že od dubna do srpna je přejetu více zajíců než od září do března. Nejvyšší ztráty jsou přitom v jarním období. Dále je například známo, že při stmívání je přejetu více zajíců, než při rozednívání. Podle typu silnice v Německu zjistili, že jeden zajíc hyne na 4,1 km spolkové silnice, 3,2 km zemské silnice a 5,6 kusů okresní silnice.

Mezi opatření, která omezují střety zvíře s vozidly jsou někdy uváděny i přechody (podchody, mosty) budované speciálně pro zvíř. Tato velice nákladná zařízení však mohou mít význam spíše z hlediska udržení genetického kontaktu (páření) dílčích populací, které by mohly vzniknout na rozdílných stranách oplocených dálnic. Tato funkce je však mnohdy suplována běžnými technickými zařízeními. Tak například na dálnici D11 kilometrů 0-83,6 kilometr, existuje 60 mostů, podchodů a nadchodů. To znamená, že v průměru se vyskytuje na každých 1,39 km dálnice některé z výše uvedených zařízení. Z uvedeného počtu zařízení bylo na zkoumané dálnici 14 zřízeno speciálně z ekologických důvodů (tj. most přes nadregionální koridor, zelené mosty, mosty přes vodoteče, atd.), lze je tedy považovat za funkční z hlediska migrací zvíře. Kromě toho je zřejmé, že podle našich zjištění nejsou dálnice pro zvíř výrazně větším nebezpečím, než například silnice první nebo nižší třídy.

Rizikové úseky silnic jsou definovány komplexem faktorů jako je okolní prostředí, hustota zvěře, rychlost projíždějících automobilů a jejich četnost v rizikových hodinách atd.

Konzultace a spolupráci při řešení konkrétních případů – rizikových úseků silnic, poskytuje v rámci poradenské činnosti útvar Myslivosti VÚLHM (Výzkumný ústav lesního hospodářství a myslivosti, v.v.i., Strnady 136, 252 02 Jíloviště, fhavranek@centrum.cz, tel.: 605264633).

