

Dvoživke in ceste: dvoživke potrebujejo našo zaščito in pomoč

Besedilo: Katja Pobjlšaj

Takoj, ko se v vlažnih pomladnih nočeh temperatura dvigne za nekaj stopinj nad ledišče, se številne dvoživke (žabe, krastače in pupki) odpravijo proti mrestiščem. Večina vrst dvoživk prehodi na svoji poti iz letnih bivališč na mrestišča razdaljo do nekaj kilometrov. Pri tem so pogosto prisiljene prečkati poti in ceste, kjer zato prihaja do množičnih povozov živali. Na ta način lahko pride do ogrožanja ali celo uničenja celih populacij dvoživk, ki so ena od najbolj ogroženih živalskih skupin.

Pred približno 45 leti so prvi opazovalci postali pozorni na umiranje dvoživk na cestah, v Evropi pa že 35 let številne skupine skušajo reševati ta problem, kar je nenazadnje pripomoglo k popularizaciji varstva dvoživk v širši javnosti.

Večina vrst dvoživk med letom na selitvah med prezimovališčem, mrestiščem in poletnim bivališčem prehodi pot od nekaj metrov do nekaj kilometrov. Pomladne selitve odraslih živali iz prezimovališč do mrestišč so mnogo opaznejše od selitev v poletna bivališča.

Te so veliko manj očitne, saj se pogosto križajo s selitvami na mrestišča, pa tudi manj masovne so. Selitev mladih živali v njihova kopenska bivališča, ki potekajo v juniju in juliju, javnost navadno ne opazi oziroma jih opazi le izjemoma, ko se mlade živali selijo v velikem številu (tako imenovani žabji dež – »Froschregen«). Predvsem sekulje si jeseni poiščejo prezimovališča v bližini mrestišč, kar lahko privede do neenakomernih in zelo očitnih selitev med koncem avgusta in sredino novembra.

Če se velika skupina živali seli v isto smer in mora pri tem prečkati bolj ali manj prometno cesto, to vodi do opaznega pomora.

PODATKI O DVOŽIVKAH NA CESTAH V SLOVENIJI

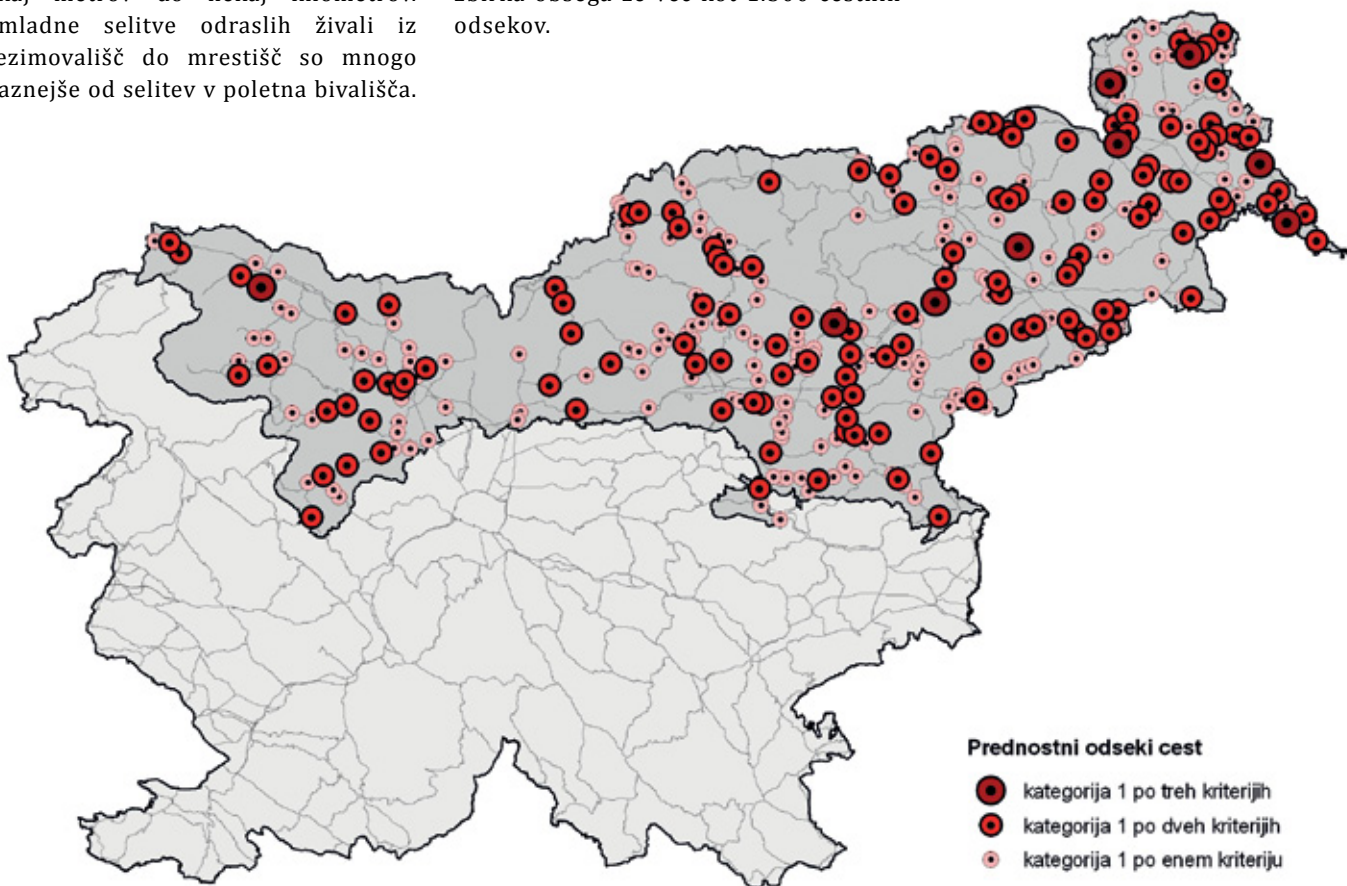
Podatki o tem, kje vse prihaja v Sloveniji do pomorov dvoživk ob prečkanju cest, se v Centru za kartografijo favne in flore zbirajo zadnjih 15 let v okviru različnih projektov, tako da podatkovna zbirka obsega že več kot 1.500 cestnih odsekov.

Za celotno mrežo cest vseh kategorij v Sloveniji še niso poznani vsi odseki, kjer prihaja do povozov dvoživk. Kjer podatki o velikem številu povozenih živali že obstajajo, bi bilo treba ukrepati.

VARSTVENI UKREPI ZA DVOŽIVKE NA CESTAH

Možnosti je več: lahko se izvedejo trajni ukrepi (postavitev stalnih varovalnih ograj in izgradnja podhodov ter ureditev nadomestnih biotopov), začasni ukrepi (postavitev začasnih ograj v obdobju selitev in prenašanje osebkov čez cesto) ali opozorilni in preventivni ukrepi (postavitev opozorilnih tabel, informiranje voznikov).

Vsi naštetni ukrepi imajo svoje prednosti in slabosti. Za dolgoročno rešitev problema pomenijo začasni ukrepi dolgotrajno udeleževanje večje skupine ljudi, kar je v veliko primerih neuresničljivo. Hkrati pa nam ta način omogoča spremljanje vsakoletnega stanja tamkaj-



Znane črne točke za dvoživke na cestnih odsekih v severni Sloveniji (projekt »Varstvo dvoživk in netopirjev v regiji Alpe-Jadran« INTERREG IIIA SLO-AT 2005-2007, Center za kartografijo favne in flore).

šnjih populacij dvoživk, s katerim lahko s primerjavo števila vrst in njihove številčnosti v daljšem časovnem obdobju dobimo vpogled v stanje ogroženosti tamkajšnjih populacij. Pravočasno se lahko zazna trend upadanja populacij in poskuša temu ustrezno ukrepati. V Sloveniji poteka vsako leto tudi v okviru delovanja *Societas herpetologica slovenica* – društva za preučevanje dvoživk in plazilcev več akcij reševanja dvoživk, nekatere že s skoraj desetletno tradicijo. Podrobnejša predstavitev teh aktivnosti bo sicer predstavljena v naslednji številki biltena.

Trajni ukrepi zahtevajo na začetku razmeroma večje stroške, saj njihova izgradnja ni poceni. Pri načrtovanju ukrepov na že obstoječih cestah, predvsem pa pri načrtovanju in gradnji trajnih objektov na novih cestah, je zelo pomembno sodelovanje strokovnjakov za dvoživke z izvajalci del. Tehnični ukrepi na cesti preprečujejo živalim dostop na cestišče (varovalne ograje) in jim omogočajo varno selitev pod cesto (podhodi in usmerjevalne ograje). Zelo pomembna je pravilna postavitev ograj (dolžina, zaključek ograje na vhodu v podhod in na obeh koncih) ter podhodov (primerno število podhodov glede na širino selitvenega koridorja, njihov naklon v cestišču glede na smer selitev dvoživk ...). Ko so postavljeni, je nujno redno vzdrževanje za njihovo uspešno delovanje v daljšem obdobju. Prvi podhod za dvoživke, ki danes žal ne funkcioniira več, je bil v Sloveniji zgrajen v 80. letih ob gradnji avtocestnega odseka Ljubljana–Vodice. Tudi na novejših avtocestnih odsekih in državnih cestah, kjer so bili ukrepi izvedeni, se že kažejo podobni problemi (*glej fotografiji*). To kaže na dejstvo, da varovalnih objektov ni treba le zgraditi, temveč jih moramo tudi vzdrževati. To je ena največjih pomanjkljivosti teh ukrepov, saj ne DARS ne Direkcija za ceste temu ne namenjata pozornosti.

Ureditev nadomestnih habitatov, predvsem nadomestnih mrestišč, je skrajna rešitev. Uničenje naravnega habitata ali njegova nedostopnost zaradi ceste je namreč povod za ta skrajni ukrep. Predvsem moramo poudariti, da v primeru, ko se načrtuje gradnja ceste preko naravovarstveno zelo pomembnega območja, gradnja nadomestnega habitata ne sme biti opravičilo za tak poseg. Tu je rešitev speljava ceste po drugi trasi, ki se bo izognila temu območju. Ureditev nadomestnega habitata ni enakovredna prejšnjemu naravnemu habitatu, saj se



Cesta G1-3 Radenci–Petanjci. V letu 2002 so bile na odseku v naselju Petanjci na približni dolžini 500 metrov ob mrtvici Zaton postavljene plastične ograje ACO za dvoživke v kombinaciji z betonskim zidom (foto: Marijan Govedič, zgoraj, in Marta Jakopič, spodaj, obe 2006). Stanje ograje je v letu 2013 še slabše, saj je Direkcija za ceste še ni popravila.

vse vrste ne prilagodijo novemu okolju. Opozorilni in preventivni ukrepi so namenjeni ozaveščanju ljudi, predvsem voznikov na cestah, in ne pomenijo konkretne rešitve problema. Dolgoročno lahko pomenijo večjo pripravljenost javnosti za reševanje takšnih naravovarstvenih problemov.

Vsi varstveni ukrepi za dvoživke ne pomenijo rešitve problema v celoti in dokončno, ampak samo omilitev negativnega vpliva ceste in prometa na njej. Za reševanje problematike dvoživk in cest je potreben celosten pristop. Za izvedbo dolgoročno delujočih rešitev

morajo biti vključene predvsem ustrezne strokovne službe za vzdrževanje in gradnjo cest (DARS, Direkcija za ceste, občine) ter naravovarstveniki oz. strokovnjaki za dvoživke. Še posebej pa je pomembno stalno informiranje javnosti, saj je le ob podpori širše javnosti možna implementacija zgoraj naštetih rešitev. ✎