

Не рубите сплеча.

В редакцию обратился учитель истории из Чечерска, активист общественного объединения «Белая Русь» Юрий Лагойкин. Автора письма и его коллег волнует проблема вырубki придорожных заградительных лесополос: «Даже из учебника «Человек и мир» для 5-го класса нам известно, что данные полосы защищают почву от ветра, размывания водой и оберегают урожай от попадания свинца от выхлопных газов автомобилей, едущих по дорогам. А также мои коллеги говорят о защите дороги от заметания снегом зимой, что экономит бюджетные средства на расчистку шоссе. Несмотря на это, практически все данные насаждения в нашем районе уничтожены, а территория распахана под посевы. Если их уничтожение на трассе Гомель — Могилев мне удалось объяснить постройкой 4-полосной трассы, то аргументов я не нашел, когда речь зашла об участке трассы Чечерск — Заболотье. И подобный вопрос волнует не только моих коллег, но и многих людей в стране. Доказательством тому служит услышанный мною разговор в общественном транспорте в Минской области между жителями, как я понимаю, не Чечерского района. Значит, подобные действия совершены и в других местах страны. Насколько они оправданны? Хотелось бы получить разъяснения по этому поводу».



Чтобы прояснить ситуацию, мы связались с заместителем председателя Чечерского райисполкома Сергеем Атрашковым. По словам управленца, работающего в этой должности меньше

года, основные рубки на участке Чечерск — Заболотье проводились в 2013 — 2014 годах:

— Насколько мне известно, тогда велись целевые работы по наведению порядка в придорожных лесополосах, которые выглядели удручающе. Тем самым решали несколько задач: окультуривания полосы, безопасности движения и увеличения сельхозплощадей на отдельных участках. Однако последний год масштабные рубки в нашем районе не ведутся. Убирается исключительно сухой, поваленные и больные деревья.

Надо сказать, вырубка лесополос затронула не только Чечерский район. В большей или меньшей степени это веяние коснулось практически всех районов Гомельщины. Недавно назначенный первым заместителем председателя облисполкома Александр Микалуцкий уточняет, почему всем этим пришлось заниматься столь масштабно:

— Не было культуры в содержании придорожных полос. Теперь их привели в порядок. Плюс к этому освободили огромное количество земель, которые вовлекаются в сельхозоборот и работают на экономику. Однако в каждом конкретном случае нужно действовать взвешенно. Содержанием лесополос необходимо заниматься постоянно и дорожникам, и аграриям. Тогда будет порядок.

А что думают о тотальной придорожной зачистке, которая в свое время затронула большинство областей страны, в Министерстве сельского хозяйства и продовольствия? Там не видят весомых плюсов от такого вовлечения земель в оборот. Начальник главного управления растениеводства Андрей Заневский уверен в том, что подход должен быть разумным:

— Правильнее увеличивать объемы производства продукции не за счет расширения посевных площадей, а путем соблюдения и совершенствования технологий. Это более верный способ. Есть проблемы, которые возникают при полном удалении таких защитных полос, — с задержкой снега на полях, выветриванием плодородного слоя. К слову, для легких почв

Полесья они наиболее актуальны. Мы уже наблюдаем появление пылевых и песчаных бурь, которые возникают на больших открытых пространствах, что отрицательно сказывается на эффективности земледелия.

В Институте экспериментальной ботаники им. Купревича Национальной академии наук высказываются и вовсе однозначно: лесополосы должны быть. Заведующий сектором мониторинга растительного мира Александр Судник подробно объясняет почему:

— Придорожные лесополосы решают целый комплекс вопросов. Это барьер от загрязняющих веществ — выхлопных газов и противогололедных смесей, защита от водной и ветровой эрозии, удержание влаги на полях. Приведу лишь один пример. Без лесозащитной полосы техническая соль, которой обрабатывают асфальт зимой, а также оксиды углерода и азота, углеводороды, соли тяжелых металлов — всего до 200 загрязнителей, многие из которых крайне токсичны, улетают на 150 метров от полотна. Деревья же все это задерживают. Надо сказать, до сих пор статус лесополос в законодательстве не был четко определен. Сейчас готовится новый Технический кодекс установившейся практики по озеленению и благоустройству придорожных территорий. В нем заложены нормы, которыми будут обязаны руководствоваться дорожные службы по содержанию снегозащитных и защитных насаждений. Также в разработке изменения законодательства о растительном мире, где появится пункт о лесополосах, закрепляющий их обязательность.

Каков напрашивается вывод? Понятно, что каждая служба, решая одну и ту же задачу, как правило, действует в узком коридоре ведомственных интересов. А отчетливая картина эффекта управленческих решений видна только тогда, когда услышаны все точки зрения. Не переусердствовали ли управленцы, принимая в общем-то спорное решение о вырубке деревьев вдоль дорог? Крайности, как показывает практика, еще никому не приносили пользы. Вспомните, например, кампанейщину в повальном осушении болот. Кое-где так доосушались, что теперь приходится восстанавливать болотные угодья. Так и с лесополосами вдоль дорог — не надо рубить сплеча. Думается, веское слово по этому поводу должны сказать и

другие неравнодушные к проблеме специалисты. Главное же то, как мне кажется из услышанных оценок и комментариев, что вырубки прекратили. Не успев наломать обильного количества дров.

dralukk73@mail.ru

Виолетта ДРАЛЮК

Источник: Советская Беларусь. — 2016. — № 39 (1марта). — С. 8.