

Загиблий ведмідь біля Городця (Західне Полісся): аналіз знахідки та огляд випадків загибелі ведмедів на дорогах

Ігор Мерзлікін

*Природний заповідник «Михайлівська цілина» (Суми, Україна),
Регіональний ландшафтний парк «Сеймський» (Путівль, Україна)
Email: mirdaodzi@gmail.com; orcid: 0000-0001-8209-9144*

MERZLIKIN, I. A dead bear near Horodets (Western Polissia): analysis of a record and re-view of cases of bear deaths on roads. — A description of a dead bear cub, which was hit by a car west of the village of Horodets in Sarny Raion, Rivne Oblast in early August 2025, nearby to the Horyn River in the Tryshcheva tract is presented. In this area, the road runs through a forest with a mature oak forest on one side and a mixed stand planted in the 1990s on the other. This find is important because it is a new registration of the species in Sarny Raion and also because the finding of a bear cub indicates that the species breeds in this area (it is unlikely that a female bear would have moved extensively with a small cub). Additionally, this is the first record of death of a brown bear on the roads of Ukraine. Factors that influence the death of bears on roads in other countries are analysed.

Вступ

Накопичення інформації про великорозмірних тварин — це часто тривалий процес, і кожний новий факт є важливим і часто неповторним. Накопичення інформації про великих тварин важливе для розуміння їхньої ролі в екосистемах, вразливості до зміни клімату та впливів людини, а також для покращення зусиль зі їх збереження та наукових знань. Ця база знань дозволяє здійснювати управління на основі доказів, посилює громадську підтримку охорони природи і надає розуміння таких складних процесів, як поведінка тварин та вплив старіння популяцій [Linnell *et al.* 2001].

Особливо важливою є інформація про великих хижих, чисельність яких закономірно є на порядки меншою за чисельність видів-жертв, а спосіб життя — утаємниченим [Ale & Whelan 2008]. Підтримуючи різноманітні та збалансовані екосистеми, великі хижаки підвищують стійкість екосистеми до змін навколишнього середовища. Їхня присутність може бути позитивним показником здорової екосистеми [Ripple *et al.* 2014].

Практика польових досліджень з опитуванням резидентів щодо «верхівкової, або апексної» фауни [Загороднюк 2025] дозволяє отримувати важливі дані, які можуть бути недоступними досліднику в поточний час або при по-

точних обсягах досліджень. Але вони мають цінність при належних рівнях верифікації джерел даних. Цієї практики притримується і автор. Такі дані часто дозволяють виявляти фіксувати нові місцезнаходження рідкісних видів або й деякі біологічні їх особливості (пожива, сховища, активність).

Такий досвід інколи приносить неочікувані факти, які мають вагу, хоча й не були основною метою експедиції. Так сталося й у серпні 2025 р. під час зоологічної експедиції за участі автора до Рівненщини у серпні 2025 р. при роботі в околицях с. Гранітне Сарненського району. Нашу увагу привернула інформація, якою поділився охоронець гранітного кар'єру «Вирівський» О. Юсковець стосовно реєстрації ведмедя.

Мета роботи — опис нової знахідки виду на Західному Поліссі України та аналіз автоколізій як фактору смертності ведмедів¹.

Опис нової знахідки

На початку серпня 2025 р. на автотрасі, що проходить з заходу с. Городець, згаданим колегою (О. Юсковець, особ. повід.) о шостій годині ранку виявлено збите дитинча ведмедя бурого (*Ursus arctos*), яке лежало на середині дороги. Подія ця сталася в 950 м від р. Горинь в уроч. «Трищева» (рис. 1). В цьому місці дорога проходить лісом: з одного її боку — стара діброва, з іншого — мішана посадка 30-річного віку (висаджена у 1990-ті рр.).

Через великий трафік на автошляху (у т. ч. і фур) в районі місця події він зупинятися не став і тому не сфотографував загиблу тварину. Проте спостерігач відмітив, що це було зовсім маленьке дитинча, розміром півметра або трохи більше, і, наскільки він встиг помітити, без помітних ушкоджень.

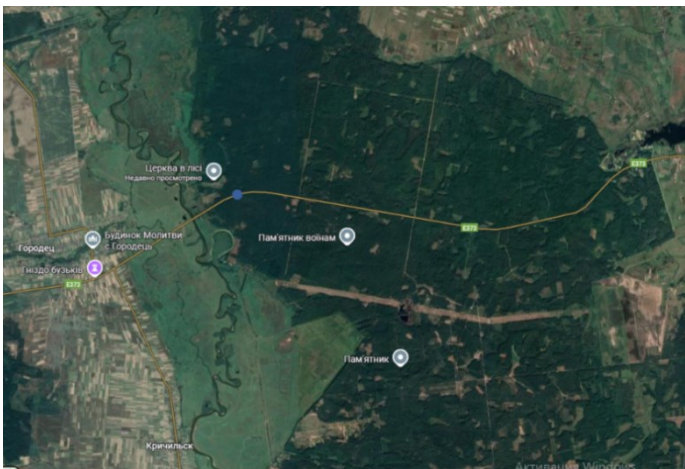


Рис. 1. Картосхема знахідки ведмедя бурого (позначено синім колом).

¹ Скорочення, прийняті у статті: ЗДТ — зіткнення диких тварин з транспортними засобами.

Обговорення

Важливість цієї знахідки полягає в тому, що, по-перше, це нова реєстрація виду в Сарненському районі Рівненської області, по-друге, зустріч саме дитинча ведмеда свідчить про факт розмноження виду у цій місцевості (мало ймовірно, що б ведмедиця здійснила велике переміщення із малим дитинчам) і, по-третє, це перший факт загибелі бурого ведмеда на автошляхах України.

Аналізуючи факти зустрічей ведмеда бурого у Рівненській обл. зазначимо, що у Сарненському районі Рівненської обл. відмічено тільки один випадок трапляння ведмедів [Франчук & Химин 2025]. Всі інші 10 зустрічей ведмедів відбулися в інших районах Рівненщини та у Волинській обл., і всі вони знаходяться північніше та північно-західніше від нашої. Відстань від найближчого місця зустрічі (окоп. с. Сопочів) складає приблизно 37 км.

За свідченням цих авторів, основні реєстрації виду припадають на період сезону розмноження (травень–липень), коли самці у пошуках самок або місць для оселень здійснюють тривалі переходи. Наша знахідка свідчить, що міграції здійснюють не тільки самці, але й самиця, і вона народила дитинча.

Проблема загибелі тварин на дорогах

Зіткнення диких тварин з транспортними засобами були визначені як важлива екологічна проблема в більшості країн світу протягом останніх десятиліть [Bakaloudis & Bontzorlos 2023].

Розвинені країни густо помежовані дорогами, і 50 % території Європи знаходиться в межах 1,5 км від найближчої дороги [Torres *et al.* 2016], що має значні наслідки для дикої природи. Оскільки ведмеді мають великі просторові вимоги, вплив розподілу та щільності транспортної інфраструктури є серйозною проблемою. Від високої смертності страждають й інші види, як-от борсуки (*Meles meles*), рисі (*Felis lynx*), свині дикі (*Sus scrofa*), сарни (*Capreolus capreolus*) і багато інших ссавців середнього та дрібного розміру [Groot-Bruinderink & Hazebroek 1996; Kramer-Schadt *et al.* 2004; Пархоменко 2020; Морозов 2021]. Ці проблеми активно обговорюються в усіх країнах світу, проте в Україні ця тема майже незаймана [Загороднюк 2006].

Дослідження показують, що дороги суттєво впливають на смертність бурих ведмедів. Від цього гинуть сотні ведмедів. Їх загибель є значною загрозою для популяцій цих тварин. Це явище поширене, в таких країнах, як Словаччина [Skuban *et al.* 2017], Словенія [Kaczensky *et al.* 2003], Хорватія [Huber *et al.* 1998], Румунія [Pop *et al.* 2012], Греція [Bakaloudis & Bontzorlos 2023], Росія [Kudrenko *et al.* 2022], Іран [Nayeri 2022], Канада [Kite *et al.* 2016], США [Ditmer *et al.* 2018], у т. ч. Єллоустоунського національного парку, де значна кількість грізлі була збита транспортними засобами [Michelle 2024], та інші країни. Ведмеді гинуть, коли їх збивають автомобілі або поїзди під час спроби тварин перетнути дороги або пошуку їжі вздовж магістралей.

Кількість зіткнень диких тварин (у т. ч. й ведмедів) із транспортними засобами залежить від низки причин: щоденного обсягу дорожнього руху, швидкості руху та її обмеження, ширини дороги та ширини (і кількості) смуг руху, вигинів дороги та крутизни чи пологості схилів, статевих, вікових та поведінкових відмінностей тварин, привабливості середовища існування, сезону, часу доби і навіть дня тижня.

Швидкість руху

Швидкість транспортних засобів та зіткнення: високі швидкості ускладнюють для водіїв своєчасне реагування на ведмеда, який вибігає на дорогу. Ведмідь може бігти зі швидкістю до 56 км/год. [How Fast ... 2025], тому зіткнення часто неминуче. Такі фактори, як перевищення швидкості водієм, погана видимість вночі та несподіваний вихід ведмеда на дорогу, збільшують небезпеку як для тварин, так і для водіїв.

Збільшення обсягів руху

Існує пряма кореляція між збільшенням обсягу дорожнього руху та швидкості, а також вищою смертністю тварин через зіткнення транспортних засобів, оскільки дослідження показують, що більший обсяг руху призводить до частіших та смертельних зіткнень [Valero *et al.* 2015; Morales-González 2020]. Дорожній рух також створює поведінкові бар'єри, причому високий поріг руху (наприклад, 5000 транспортних засобів/день) потенційно діє як абсолютна перешкода для руху, особливо для ведмедиць, які можуть перестати переходити дороги за нижчого рівня руху, ніж самці [Valero *et al.* 2015; Kite *et al.* 2016].

Сезон і статеві особливості ведмедів і загибель

Смертність, пов'язана з дорогами, залежить від статі, віку ведмедів, пори року та часу доби [Kite *et al.* 2016]. Смертність у самців вище ніж у самок [Adamic 1997]. Самки з дитинчатами страждають від вищої смертності, ніж самки з однорічними ведмедями [Ciarniello 2006]. Смертність особливо впливає на молодих особин [Kaczensky *et al.* 2003; Boulanger *et al.* 2014; Skuban *et al.* 2017] через їхню недосвідченість та значні переміщення під час розселення [Kaczensky *et al.* 2003; Boulanger & Stenhouse 2014; Sawaya *et al.* 2014].

Ведмеді на дорогах частіше гинуть восени, ймовірно, через те, що вони збільшують пошук їжі вздовж доріг під час гіперфагії [Graves *et al.* 2007; Kite *et al.* 2016; *et al.* 2017b] та навесні під час шлюбного сезону [Kaczensky *et al.* 2003]. Самці інтенсивніше перетинають дороги під час спарювання в пошуках партнерів, тоді як самки збільшують кількість перетинів доріг під час гіперфагії [Guthrie 2012].

Навесні та на початку літа ведмеді гинуть ще й тому, що їх приваблюють багаті на трав'янисті рослини узбіччя та вирубки вздовж доріг [Roever *et al.*

2008]. Ведмеді використовують дороги вночі як коридори для пересування між ділянками лісу, що містять ягоди, щоб уникнути високого рівня транспорту, присутнього на дорогах протягом дня [Roever *et al.* 2010; Kite *et al.* 2016]. Зіткнення ведмедів з транспортними засобами відбувалися здебільшого в періоди підвищеної мобільності тварин, за поганих умов освітлення та низької видимості [Psaralexi *et al.* 2022].

Особливості поведінки ведмедів

Водії не завжди можуть передбачити реакцію ведмедів на узбіччі дороги, оскільки реакції ведмедів є складними, мінливими та залежать від таких факторів, як конкретний ведмідь з його індивідуальними відмінностями, ситуативні особливості, час доби, інтенсивність руху та індивідуальний рівень стресу тварини. Наприклад, ведмідь може бути стресованим та пильним на відстані, тоді як на близькій відстані він може відчувати загрозу та реагувати агресивно або тікати.

Реакція ведмедя може відрізнятися залежно від його віку, статі та наявності потомства, яке від нього залежить. Наприклад, сімейні групи можуть бути більш вибірковими у способі перетину доріг, ніж самотні дорослі особини. Реакція ведмедя не є одноразовою, передбачуваною дією. Вона може варіюватися від стресової реакції на відстані до потенційно агресивної реакції, якщо його злякати поблизу [Northrup *et al.* 2012].

Вивчення фізіологічних реакцій у американських чорних ведмедів (*Ursus americanus*) із застосуванням нашийників з глобальною системою позиціонування у поєднанні з кардіологічними біологами у районах з різною щільністю доріг по всій Міннесоті, США, показали, що всі тварини проявляли гострі стресові реакції, які визначалися значним збільшенням частоти серцевих скорочень, пов'язаними з переходами доріг [Ditmer *et al.* 2018].

Досліджувані ведмеді переходили дорогу в середньому один раз на день. Різні демографічні групи (самці, самки з дитинчатами та без них) реагували однаково. Було виявлено сильніші реакції частоти серцевих скорочень під час перетину доріг з високою інтенсивністю руху порівняно з низькою інтенсивністю руху [Ditmer *et al.* 2018]. Ведмеді переходили дороги з високою інтенсивністю руху переважно вночі, але дороги з низькою інтенсивністю руху — вдень. Частота серцевих скорочень ведмедів вперше підвищувалася на відстані 73–183 м від доріг. Ці результати свідчать про те, що дороги діють на тварин як гострий стресор [Ditmer *et al.* 2018], який може суттєво змінювати поведінку тварин. Тому водії не завжди можуть передбачити подальшу реакцію тварини чи тварин, які знаходяться на узбіччі [Northrup *et al.* 2012].

Особливості доріг

Щоденний обсяг руху, ширина дороги, кількість смуг руху та обмеження швидкості впливають на те, чи має певна ділянка дороги високу чи низьку

щільність зіткнень диких тварин з транспортними засобами [Valero *et al.* 2015]. Висока кількість ЗДТ часто характеризується ширшими смугами руху та узбіччями, а також пологими схилами, тоді як на ділянках з вужчими дорогами та меншим радіусом кривизни існують деякі умови (низька видимість та зниження швидкості), які зменшують ймовірність аварії з копитними. Однак швидкість, з якою можна рухатися на даній ділянці дороги, тісно пов'язана з виникненням ЗДТ [Valero *et al.* 2015]. Небезпека зіткнення підвищується на звивистих ділянках доріг та сліпих поворотах [Psaralexi *et al.* 2022].

Інциденти на залізницях

Хоча існує велика стурбованість щодо впливу автомобільних доріг на популяції ведмедів, вплив залізниць значною мірою нехтується. Проте є дані, що на ділянці між Врхнікою та Постойною (Словенія) майже однакова кількість ведмедів була вбита автомобілями на автомагістралях, як і поїздами на залізниці. Якщо враховувати заходи щодо пом'якшення наслідків зіткнень із тваринами, то залізницю також необхідно враховувати, бо залізниці спричиняють смертність ведмедів по всьому ареалу їхнього поширення [Kaczensky *et al.* 2003; Waller & Servheen 2005]. Також повідомляється про зіткнення з ведмедями на залізницях в районі Абруццо [Boscagli 1987], а в Горському Котарі, Хорватія, 70 % усіх ведмедів, загиблих унаслідок дорожнього руху, були вбиті вздовж залізниці Загреб-Рієка [Huber *et al.* 1998].

Ведмедів відвідують залізниці щоб харчуватися розсипаним зерном [Gibeau & Herrero 1998; Gangadharan *et al.* 2017; Murray *et al.* 2017] та сірчаними гранулами [Hopkins *et al.* 2014], які падають з поїздів, що перевозять сільськогосподарську продукцію [Waller & Servheen 2005], а також через присутність копитних, які харчуються на узбіччях залізниць, та туш тварин, убитих поїздами [Hopkins *et al.* 2014; Murray *et al.* 2017].

Автомобільні та залізничні дороги крім загибелі на них великої кількості ведмедів та інших тварин мають ще цілу низку факторів негативного впливу на окремих особин та популяції тварин. Головні серед них наступні: фрагментація середовища існування, трансформація біотопів, ізоляції популяцій, збільшення конфліктів між людиною та ведмедем (дороги забезпечують легший доступ людей до місць існування ведмедів, збільшуючи ймовірність зустрічей та конфліктів), приваблення до джерел їжі [Gibeau & Herrero 1998; Gangadharan *et al.* 2017; Murray *et al.* 2017].

У вітчизняній літературі є низка робіт, які присвячені загибелі ссавців на автодорогах [Загороднюк 2006; Пархоменко 2017, 2020; Скубак 2018]. Публікації, присвячені причинам загибелі бурих ведмедів, в Україні відсутні. Так, останній монографії, присвяченій проблемам збереження та дослідження популяції ведмедів бурих, факти та причини загибелі ведмедів не згадуються [Дикий & Шквиря 2015]. Про випадки загибелі цих тварин від транспорту ми знайшли тільки у П. Хоєцького [Khojetsky 2013], де проаналізовано дані за

понад 50 років, з 1940-х по 2001 р. Серед причин загибелі ведмедів відмічалось наступні: браконьєрство (85,2 %), людська самооборона (7,4 %), природна смертність та інциденти із транспортом склали по 3,7 %. На жаль, в цій праці не вказувалася загальна кількість загиблих тварин.

Дослідники не особливо приділяли увагу причинам загибелі ведмедів (крім добутих мисливцями) у західних областях України в роки, коли ведмеді не були там рідкісними [Татаринів 1956; Турянин 1975]. Такі випадки не вважали суттєвими, проте при малій чисельності популяції очевидно, що неприродна смертність може бути суттєвим фактором їх існування. Важливим чинником виживання рідкісних видів випадкова (надто антропогенна) їх загибель стає й при відновленні популяцій, оскільки може нівелювати зусилля природоохоронців щодо такого їх відродження.

Таким чином, описана нами подія показує, що з ростом популяції ведмедів і збільшенням їх міграційної активності підвищуються ризики зіткнень їх із автотранспортом і, на жаль, продовжує печальну статистику смертей ведмедів бурих на дорогах України.

Висновки

1. Нова знахідка виду демонструє факт його просування на південь і схід Рівненської обл., що є ознакою розширення поліського сегменту ареалу. До певної міри це розширення можна вважати відновленням популяції.

2. Той факт, що знахідка стосується малюка, підтверджує успішне розмноження ведмедів у Сарненському районі, тобто тут вид не тільки вселився, але й сформував мінімальну репродуктивну групу.

3. Актуалізовано фактор ризику загибелі ведмедів внаслідок наїздів транспорту на тварин (зокрема, на малюків), що особливо небезпечно в місцях, де автомагістралі проходять через великі лісові масиви.

4. Аналіз літератури показав, що смертність ведмедів на автомобільних та залізничних дорогах залежать від багатьох факторів, головними з яких є: інтенсивність та швидкості руху транспорту, характеристики доріг та навколишнього середовища, пори року та часу доби, вік і стать тварин.

4. Зростання популяції ведмедів в Україні і збільшення їхньої міграційної активності без сумнівів підвищить ризики загибелі їх від автотранспорту і тому важливо розробляти заходи для попередження цього та (або) мінімізації зіткнень тварин із транспортними засобами.

Подяки

Щира подяка О. Юсковцю за повідомлення важливого спостереження, що стало основою цієї розвідки, та редактору видання І. Загороднюку за допомогу із підбором літератури, постійне стимулювання творчої діяльності і за спонукання до написання цього повідомлення.

Література

- Дикий, І. В., М. Г. Шквиря (ред.). 2015. *Ведмідь бурий (Ursus arctos): проблеми збереження та дослідження популяції в Україні*. ТОВ «СІК ГРУП Україна», Київ, 1–135. ISBN 978-617-7092-57-4 [URL](#)
- Загороднюк, І. 2006. Загибель тварин на дорогах: оцінка впливу автотранспорту на популяції диких і свійських тварин. *Праці Теріологічної школи*, **8**: 120–125. [URL](#)
- Загороднюк, І. 2025. «Верхівкова», або «примітна» фауна — концепт і застосунки. *Novitates Theriologicae*, **17**: 17–25. [CrossRef](#)
- Морозов, А. В. 2021. Екологічні аспекти дорожньо-транспортних пригод. *Вісник Національного транспортного університету. Серія Технічні науки*, **3** (50): 123–131. [CrossRef](#)
- Пархоменко, В. 2017. Загибель ссавців на автошляхах північно-східної України. *Праці Теріологічної школи*, **15**: 139–149. [CrossRef](#)
- Пархоменко, В. 2020. Загибель тварин від зіткнення з автотранспортом: аналіз факторів впливу. *Українська ентомофауністика*, **11** (4): 5–42.
- Скубак, Є. 2018. Аналіз випадків загибелі кажанів на дорогах в Національному парку «Святі гори» за даними 10-річних досліджень. *Theriologia Ukrainica*, **16**: 152–155. [CrossRef](#)
- Татаринів, К. А. 1956. *Звірі західних областей України*. Вид-во АН УРСР, Київ, 1–188.
- Турун, І. І. 1975. *Хутрово-промислові звірі та мисливські птахи Карпат*. Карпати, Ужгород, 1–176. [URL](#)
- Франчук, М., М. Химин. 2025. Поява ведмеда бурого (Ursus arctos) у Західному Поліссі: аналіз відомих спостережень. *Novitates Theriologicae*, **18**: 84–88. [CrossRef](#)
- Ale, S. B., C. J. Whelan. 2008 Reappraisal of the role of big, Werce predators! *Biodiversity Conservation*, **17** (4): 685–690. [CrossRef](#)
- Bakaloudis, D. E., V. A. Bontzorlos. 2023. Wildlife mortality on roads crossing a protected area: The case of Dadia-Lefkimi-Soufli National Park in north-eastern Greece. *Journal for Nature Conservation*, **74**: 126443. [CrossRef](#)
- Boscagli, G. 1987. Brown bear mortality in central Italy from 1970 to 1984. *International Conference on Bear Research and Management*, **7**: 97–98. [CrossRef](#)
- Boulanger, J., G. B. Stenhouse. 2014. The impact of roads on the demography of grizzly bears in Alberta. *PloS One*, **9** (12): 1–22. [CrossRef](#)
- Ditmer, M. A., S. J. Rettler, J. Fieberg, [et al.]. 2018. American black bears perceive the risks of crossing roads. *Behavioral Ecology*, **29** (3): 667–675. [CrossRef](#)
- Gangadharan, A., S. Pollock, P. Gilhooly, [et al.]. 2017. Grain spilled from moving trains create a substantial wildlife attractant in protected areas. *Animal Conservation*, **20** (5): 391–400. [CrossRef](#)
- Gibeau, M. L., S. Herrero. 1998. Roads, rails and grizzly bears in the Bow River Valley, Alberta. *Proceedings of the International Conference on Wildlife Ecology and Transportation, Publication*. Florida Department of Transportation, Tallahassee, 104–108.
- Graves, T. A., S. Farley, M. I. Goldstein. 2007. Identification of functional corridors with movement characteristics of brown bears on the Kenai Peninsula, Alaska. *Landscape Ecology*, **22** (5): 765–772. [CrossRef](#)
- Groot-Bruinderink, G. W. T. A., E. Hazebroek 1996. Ungulate traffic collisions in Europe. *Conservational Biology*, **10**: 1059–1067. [CrossRef](#)
- Hopkins, B., J. Whittington, A. P. Clevenger, [et al.]. 2014. Stable isotopes reveal rail-associated behavior in a threatened carnivore. *Isotopes in Environmental and Health Studies*, **50**: 322–331. [CrossRef](#)
- How... 2025. How Fast Can Bears Run? *Brinannica*. Oct. 1, 2025. [URL](#)
- Huber, D., J. Kusak, A. Frkovic. 1998. Traffic kills of brown bears in Gorski Kotar, Croatia. *Ursus*, **10**: 167–171.
- Kaczensky, P., F. Knauer, B. Krze, [et al.]. 2003. The impact of high speed, high volume traffic axes on brown bears in Slovenia. *Biological Conservation*, **111** (2): 191–204. [CrossRef](#)

- Kite, R., T. Nelson, G. Stenhouse, [et al.]. 2016. A movement-driven approach to quantifying grizzly bear (*Ursus arctos*) near-road movement patterns in west-central Alberta, Canada. *Biological Conservation*, **195**: 24–32. [CrossRef](#)
- Khojetsky, P. 2013. The peculiarities of bear numbers dynamics in the Eastern Carpathians. *Lešne Prace Badawcze (Forest Research Papers)*, **74** (2): 111–116. [CrossRef](#)
- Kramer-Schadt, S., E. Revilla, Th. Wiegand, [et al.]. 2004. Fragmented landscapes, road mortality and patch connectivity: modeling influences on the dispersal of Eurasian lynx. *Journal of Applied Ecology*, **41**: 711–723. [CrossRef](#)
- Kudrenko, A., F. Ordiz, S. L. Stytsenko, [et al.]. 2022. Brown bear-caused human injuries and fatalities in Russia are linked to human encroachment. *Animal conservation*, **25** (3): 427–437. [CrossRef](#)
- Linnell, J. D. C., J. E. Swenson, R. Andersen, [et al.]. 2001. Predators and people: conservation of large carnivores is possible at high human densities if management policy is favourable. *Animal Conservation*, **4**: 345–349. [CrossRef](#)
- Michelle, D. R. 2024. Celebrated Yellowstone grizzly bear is killed by car aged 28. *Independent*, 23.10.2024, 23–38. [URL](#)
- Morales-González, A., H. Ruiz-Villar, A. Ordiz. 2020. Large carnivores living alongside humans: Brown bears in human-modified landscapes. *Global Ecology and Conservation*, **22**: e00937. [CrossRef](#)
- Murray, M. H., S. Fassina, J. B. Hopkins, [et al.]. 2017. Seasonal and individual variation in the use of rail-associated food attractants by grizzly bears (*Ursus arctos*) in a national park. *PloS One*, **12**: 1–16. [CrossRef](#)
- Nayeri, D., A. Mohammadi, A. Zedrosser, [et al.]. 2022. Characteristics of natural and anthropogenic mortality of an endangered brown bear population. *Journal for Nature Conservation*, **70**: 1617–1381. [CrossRef](#)
- Northrup, J. M., J. Pitt, T. B. Muhly, [et al.]. 2012. Vehicle traffic shapes grizzly bear behaviour on a multiple-use landscape. *Journal of Applied Ecology*, **49** (5): 1159–1167. [CrossRef](#)
- Pop, I. M., A. Sallayb, L. Bereczkyc, [et al.]. 2012. Land use and behavioral patterns of brown bears in the South-Eastern Romanian Carpathian Mountains: A case study of relocated and rehabilitated individuals. *Procedia Environmental Sciences*, **14**: 111–122. [CrossRef](#)
- Psaralexi, M., M. Lazarina, Y. Mertzanis, [et al.]. 2022. Exploring 15 years of brown bear (*Ursus arctos*)-vehicle collisions in northwestern Greece expand article info. *Nature Conservation*, **47**: 105–119. [CrossRef](#)
- Ripple, W. J., J. A. Estes, R. L. Beschta, [et al.]. 2014. Status and Ecological Effects of the World's Largest Carnivores. *Science*, **343**: 150–160. [CrossRef](#)
- Roever, C. L., M. S. Boyce, G. B. Stenhouse. 2008. Grizzly bears and forestry. I: Road vegetation and placement as an attractant to grizzly bears. *Forest Ecology and Management*, **256**: 1253–1261. [CrossRef](#)
- Roever, C. L., M. S. Boyce, G. B. Stenhouse. 2010. Grizzly bear movements relative to roads: application of step selection functions. *Ecography (Cop.)*, **33**: 1113–1122. [CrossRef](#)
- Sawaya, M. A., S. T. Kalinowski, A. P. Clevenger. 2014. Genetic connectivity for two bear species at wildlife crossing structures in Banff National Park. *Proceedings of the Royal Society B: Biological Sciences*, **281**: 20131705: <https://doi.org/10.1098/rspb.2013.1705>
- Skuban, M., S. Findo, M. Kajaba, [et al.]. 2017. Effects of roads on brown bear movements and mortality on Slovakia. *European Journal of Wildlife Research*, **83**: 63–82. [CrossRef](#)
- Torres, A., J.A.G. Jaeger, Alonso J. C. 2016. Assessing large-scale wildlife responses to human infrastructure development. *Proceedings of the National Academy of Sciences USA*, **113**: 8472–8477. [CrossRef](#)
- Valero, E., J. Picos, L. Lagos [et al.]. 2015. Road and traffic factors correlated to wildlife–vehicle collisions in Galicia (Spain). *Wildlife Research*, **42** (8): 25–34. [CrossRef](#)
- Waller, J. S., C. Servheen. 2005. Effects of transportation infrastructure on grizzly bears in northwestern Montana. *Journal of Wildlife Management*, **69**: 985–1000. [CrossRef](#)

Резюме

МЕРЗЛИКІН, І. Загиблий ведмідь біля Городця (Західне Полісся): аналіз знахідки та огляд випадків загибелі ведмедів на дорогах. — Наведено опис знахідки загиблого ведмежа, якого збила машина західніше від с. Городець Сарненського району Рівненської обл. на початку серпня 2025 р. недалеко від р. Горинь в ур. «Трищева». В цьому місці дорога проходила через ліс: з одного боку була стара діброва, з іншого — мішана посадка, висаджена у 1990-ті роки. Важливість цієї знахідки полягає в тому, що, по-перше, це нова реєстрація виду в Сарненському районі, по-друге, зустріч саме дитинча ведмедя свідчить про факт розмноження виду у цій місцевості (мало ймовірно, що б ведмедиця здійснила велике переміщення із малим дитинчам) і, по-третє, це перший факт загибелі ведмедя бурого на автошляхах України. Аналізуються фактори, які впливають на загибель ведмедів на дорогах в інших країнах.