

Koszty społeczne wstrzymania lub zaniechania budowy obwodnic cz. I

Utworzono: poniedziałek, 14, listopad 2011 09:06 Lech Magrel



W większości budowa obwodnic miast w Polsce jest przedsięwzięciem, które wywołuje emocje społeczne. Tymczasem ostatnie dwie dekady przyniosły wiele nowych osiągnięć nauk ekonomicznych i przyrodniczych, które umożliwiają bardziej racjonalne podejście, posługiwanie się argumentami a nie poglądami (lub epitetami). W tym opracowaniu można wskazać niektóre z nich.

W ramach nauk ekonomicznych niezwykle szybko rozwija się ekonomia środowiska i zasobów naturalnych. Ocenę przedsięwzięć gospodarczych, społecznych lub środowiskowych przeprowadza się obecnie biorąc pod uwagę trzy aspekty:

- ocenę skutków gospodarczych, w tym wielkość koniecznych nakładów inwestycyjnych i kosztów eksploatacji oraz ich zmienność w układzie przestrzennym i czasowym, a także wpływ przedsięwzięcia na rozwój gospodarczy i społeczny gminy (miasta), województwa (regionu) lub kraju;
- ocenę wpływu przedsięwzięcia na funkcjonowanie gospodarki społeczeństwa i procesów przyrodniczych;
- koszty społeczno-ekologiczne, które generują różne warianty realizacji przedsięwzięcia lub jego zaniechanie.

Przedmiotem niniejszej publikacji jest tylko analiza kosztów społeczno-ekologicznych wstrzymania inwestycji na określony czas po czym jej kontynuowanie w dotychczasowym lub nowym wariantcie oraz zaniechania tej budowy. Analizę oparto na przykładzie dwóch obwodnic zlokalizowanych w województwie podlaskim to jest obwodnicy Augustowa i Wasilkowa. Warto podkreślić, że na dzisiejszym etapie rozwoju ekonomia środowiska i zasobów naturalnych jeszcze nie wypracowała uniwersalnych metod i procedur ewidencjonowania i szacowania kosztów społeczno-ekologicznych. Stąd w każdym opracowaniu konieczne staje się

rozpoznawanie bezpośrednich i pośrednich skutków przedsięwzięcia i oszacowanie związanych z tym kosztów. Ponadto jeszcze nie potrafimy szacować kosztów niektórych skutków, nawet rozpoznanych. W publikacji nie podjęto próby tworzenia nowych metod szacunku. Stąd przedstawione analizy należy traktować jako minimalne koszty społeczno-ekologiczne wstrzymania lub zaniechania inwestycji. Pełna analiza na podstawie pogłębionych badań wykazałaby wyższe koszty. Zapewne w niedalekiej przyszłości koszty te będą liczone dla każdego przedsięwzięcia.

Każda inwestycja drogowa jest ingerencją w ekosystem. Ekolodzy zwracają uwagę, że jej dotychczasowy przebieg spowoduje zagrożenia dla chronionych roślin, zwierząt i ptaków. Stwierdzenie to jest prawdziwe jeśli nie bierze się pod uwagę przyspieszonych procesów ewolucji ekosystemów i krajobrazów (w tym inwazji gatunków obcych) uruchomionej pod wpływem zmian na poziomie biosfery. Być może za kilkadziesiąt lat ochronione gatunki stamtąd się wyniosą lub zginą bez udziału człowieka, niezależnie od tego czy obwodnica powstanie czy nie.

Dobrze wytyczona i zbudowana droga funkcjonuje setki lat (we Włoszech nawet tysiące lat). Przyroda adaptuje się do zmian, spowodowanych budową drogi i ruchem pojazdów w ciągu kilku dziesięcioleci. W odniesieniu do analizowanych gatunków chronionych budowa obwodnicy Augustowa może albo przyspieszyć procesy naturalnych zmian, albo je zahamować (spowolnić), a w efekcie okazać się zbawienne dla niektórych z nich. Dylemat eksperta polega na tym, że prawdziwość każdego stwierdzenia można potwierdzić lub wykluczyć poprzez badania trwające co najmniej 50 lat, a najlepiej 100 lat. W Unii Europejskiej wprowadzono mechanizm kompensacji, a więc tworzenia nowych ostoi chronionych gatunków. Przyrodniczy już coraz lepiej potrafią ją zrobić. Podejście to może okazać się zbawienne dla gatunków, które są zagrożone inwestycją.[3, 4]

Metodyka oceny kosztów społecznych

W Polsce proces dostrzegania społeczno-ekologicznych skutków decyzji gospodarczych rozpoczął się w latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku. Skutki te najpierw były tylko wskazywane, następnie szacowane w jednostkach fizycznych i dopiero od ubiegłego dziesięciolecia są wyceniane i włączane do rachunku w postaci kosztów społecznych, głównie ekologicznych kosztów zewnętrznych. Kwantyfikację skutków społeczno-ekologicznych umożliwił rozwój metod ich oceny i wyceny. Dorobek w tym zakresie już jest bardzo obszerny. Warto zasygnalizować te metody, które bezpośrednio lub pośrednio zostały wykorzystane w tej pracy.

Metody wyceny bezpośrednio pomagają określić wartość ekonomiczną korzyści wynikających z poprawy jakości środowiska, wartość utraty owej korzyści lub wartość strat spowodowanych pogorszeniem stanu środowiska. Znanych jest kilka metod wyceny bezpośrednio, w tym metoda cen hedonicznych (cena cienia) oraz metoda oceny nakładów na kompensację szkód środowiskowych.

Metoda cen hedonicznych umożliwia wycenę kosztów lub korzyści przez porównanie

cen dóbr rynkowych w zależności od jakości środowiska. Przy pomocy tej metody badano wartość nieruchomości w zależności od natężenia ruchu drogowego.

Ocena nakładów na kompensację szkód środowiskowych polega na oszacowaniu kosztów ustanowienia i antropogennego podtrzymania (do czasu pełnej samoreprodukcji) tych elementów, walorów lub funkcji środowiska, które zostały utracone w wyniku podjętych lub zaniechanych decyzji. W literaturze wskazuje się, że wobec braku możliwości (na obecnym etapie rozwoju nauki), ustalenia wszystkich skutków społeczno-ekologicznych, oszacowane koszty należy traktować jako dolną granicę nakładów na pełną kompensację szkód. Metoda ta jest przydatna przy obliczaniu kosztów kompensacji przyrodniczej.

Metody wyceny pośredniej stosuje się w tych przypadkach, gdy nie ma możliwości bezpośredniego pomiaru kosztów społecznych. W metodach tych z reguły szuka się zależności między zmianą jakości środowiska (jego zanieczyszczeniem, przekształceniem lub degradacją) a niepieniężnym efektem środowiskowym, na przykład pogorszeniem zdrowia ludzi. Na tej podstawie określa się wartość zmiany stanu środowiska, stosując ceny rynkowe dla efektów niepieniężnych, na przykład koszty leczenia osób narażonych na zanieczyszczenie, czy cierpiących wskutek podjętej lub zaniechanej decyzji. Podstawowe metody oceny pośredniej to:

- metoda substytucyjna – podstawą jest określenie cen i kosztów dóbr i usług, jakie mogą być zaakceptowane jako substytuty zagrożonych lub utraconych dóbr (elementów, walorów lub usług) środowiska;
- metoda kosztów utraconych korzyści (możliwości) – podstawą jest określenie wartości użytkowych dóbr środowiska na podstawie wyceny korzyści związanych z alternatywnym, ale zaniechanym sposobem ich wykorzystania;
- metoda kosztu choroby – szacuje się wysokość prywatnych i publicznych wydatków na opiekę zdrowotną i wartość utraconej produkcji z tytułu podwyższonej zachorowalności oraz śmiertelności.
- metoda kosztów podróży – wartość dobra lub waloru przyrody albo wysokość kosztów rekompensaty za jego zachowanie określa się wysokością kosztów podróży podjętej dla zobaczenia tego dobra (waloru) lub jego pozamaterialnego wykorzystania (np. mikroklimatu do celów leczniczych). Ilość wykorzystanego dobra wyraża częstotliwość odwiedzin.

W teorii ekonomii wskazuje się jeszcze kilkanaście innych metod. W praktyce istnieje wiele możliwości ich łączenia oraz kombinowania elementów pochodzących z różnych metod. Oryginalne studia oceny kosztów społecznych przy zastosowaniu odpowiedniej metody przeprowadza się w zasadzie tylko dla wielkich projektów. Studia takie są bowiem czasochłonne i kosztowne. W przypadku oceny kosztów społecznych małych przedsięwzięć przeważnie wykorzystuje się wskaźniki uzyskane w innych badaniach. [3, 4]

Taki sposób postępowania preferuje Niebieska księga. Infrastruktura drogowa [Jaspers, Nowe wydanie, kwiecień 2008]. Przedstawiono w niej procedurę analizy społeczno-ekonomicznej mającej na celu wykazanie, że planowany wariant

Koszty społeczne wstrzymania lub zaniechania budowy obwodnic cz. I

Utworzono: poniedziałek, 14, listopad 2011 09:06 Lech Magrel

inwestycji jest uzasadniony ze społecznego punktu widzenia.

Procedura ta została wykorzystana przy opracowaniu metodyki analiz kosztów społecznych wstrzymania budowy obwodnicy Augustowa i Wasilkowa. W dokumencie tym wykorzystano również wskaźniki opracowane dla potrzeb takich analiz w Niemczech i Unii Europejskiej. [1, 5]

dr inż. Lech Magrel
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Białymstoku

Spis literatury zawiera trzecia część opracowania.