

## Vélemény a 2011-2013-as időszakra vonatkozó akcióterveinek tervezeteiről

### I. Általános észrevételek

A Levegő Munkacsoport álláspontja szerint az uniós és hazai közpénzekből történő támogatások során mindenekelőtt az alábbi szempontokat kell érvényesíteni:

1. Az uniós forrásokat (csakúgy, mint általában a közpénzeket) közfeladatokra kell fordítani, nem pedig a korábbi politikai rendszer „fosztogatásból osztogatás” módszerét feleleveníteni. A vállalatoknak történő pénzosztogatás ugyanis súlyos zavarokat okoz a gazdaságban, és általában több kárt okoz, mint amennyi hasznot hajt. Ez utóbbiról már több elemzés<sup>1</sup> is megjelent, javasoljuk ezeknek az áttanulmányozását.
2. Nyereségérdekelt szervezet csak kivételes esetben, és kizárólag közfeladatok elvégzése érdekében kapjon támogatást, és ebben az esetben is lehetőleg kerülni kell a vissza nem térítendő támogatások odaítélését. Ez alól kivétel legyen az innováció, a K+F támogatása.
3. A közpénzeket közfeladatokra kell fordítani, különös tekintettel a környezet védelmére és javítására (a biológiai sokféleség megőrzése, éghajlatvédelem, a levegő, a víz és a talaj minőségének javítása stb.).
4. A forrásokat összpontosítsák néhány fő feladatra, amelyeket alaposan kidolgoznak és világosan megindokolnak. A jelenlegi rendkívül szétaprózott, sokféle célkitűzést magába foglaló rendszer értelme megkérdőjelezhető.
5. A célkitűzések és az elért eredmények megfelelő mutatókkal mérhetőek legyenek. Az eredmények értékelésénél a társadalmi hasznot is mérjék (beleértve a környezet javulását), ne csak a szűk pénzügyi megfelelőséget.
6. A támogatások semmiképp ne legyenek ellentétben a meghirdetett célokkal, ne nehezítsék azok elérését. (E tekintetben ld. különösen a következő pontot!)
7. Semmilyen támogatás nem engedhető meg, amelyek rontják a környezet állapotát. A támogatásra kijelölt programokat még a támogatás előtt meg kell vizsgálni olyan szempontból, hogy miként hat a környezet állapotára, különös tekintettel az éghajlatvédelemre, a biológiai sokféleség megőrzésére és a természeti erőforrások felhasználására. (Bár a vonatkozó uniós rendelet előírja, hogy a támogatásoknak a környezet védelmét és javítását kell szolgálniuk<sup>2</sup>, a gyakorlatban – többek között a

<sup>1</sup> Lásd: **Recept a magyar gazdaság tönkretételére**. Index, 2010. május 4.,

[http://index.hu/velemenyo/olvir/2010/05/04/recept\\_a\\_magyar\\_gazdasag\\_tonkretetelere/](http://index.hu/velemenyo/olvir/2010/05/04/recept_a_magyar_gazdasag_tonkretetelere/)

<sup>2</sup> „Az alapok célkitűzéseit a fenntartható fejlődés keretében, valamint a környezet védelme és állapotának javítása céljának a Közösség általi előmozdítása keretében kell megvalósítani...” – A Tanács 1083/2006/EK rendelete ( 2006. július 11. ) az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról és az 1260/1999/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:210:0025:01:HU:HTML>

megfelelő mutatók és részletes előírások hiánya miatt – ezt sokszor egyáltalán nem vagy csak formálisan veszik figyelembe.)

8. Olyan feladatokra kell összpontosítani, amelyek hosszabb távon a leginkább költség-hatékonyak járnak a köz számára (nem pedig csak egyes szűk érdekcsoportok rövid távú érdekeit szolgálják). Ennek érdekében a külső költségeket teljes mértékben be kell építeni az árakba, vagyis az áraknak tükrözniük kell a környezeti és egészségi költségeket, a közjavak, természeti erőforrások szűkösségét, továbbá fedezniük kell a helyreállítás költségeit és a cselekvés elmulasztásának költségeit.
9. A különböző támogatásokat össze kell hangolni egymással a lehető legjobb eredmény elérése érdekében.
10. Biztosítani kell a teljes átláthatóságot. A lehető legkorábbi időponttól nyilvánosságra kell hozni az előirányzott költségeket, valamint az adott program várható társadalmi, gazdasági és környezeti hatásait.
11. A támogatások minden szakaszában már a kezdettől fogva lehetővé kell tenni az érintettek részvételét, érdemi hozzászólását a tervekhez, és partneri viszonyt kell kialakítani velük.
12. Meg kell teremteni a valódi elszámoltathatóságot. Amennyiben a támogatás nem éri el a kitűzött célt, illetve nem az előírt követelményeknek megfelelően kerül felhasználásra, a támogatást fel kell függeszteni és a már folyósított összeget lehetőleg vissza kell fizettetni. Szükséges az érintettek személyes felelősségre vonása is.
13. Mindig megfelelő forrásokat kell biztosítani a társadalmi részvételre és a különböző szempontokból készülő előzetes és utólagos hatásvizsgálatok elvégzésére, továbbá arra, hogy az egymástól eltérő vélemények megfelelő nyilvánosságot kapjanak.
14. Az önkormányzatok támogatásánál részesítsék előnyben a kötelezően ellátandó feladataikhoz kapcsolódó támogatásokat.
15. Közszolgáltatásoknál vizsgálják kötelezően a projektek (programok) üzemeltetésének megfizethetőségét, illetve a létesítmények jövőbeni gazdaságos fenntarthatóságát is. (Számos esetben előfordult, hogy az önkormányzat felújított, majd bezárt iskolát; uszodát épített, majd nem volt elég pénze azt működtetni; bővítette az egészségügyi intézményét, majd nem jutott forrás a fenntartására.)
16. Készüljön jelentés arról, hogy milyen mértékben alkalmazzák az Állami Számvevőszéknek az uniós források felhasználásának ellenőrzésével kapcsolatos jelentéseiben leírt tapasztalatokat és ajánlásokat a gyakorlatban, beleértve a pályázatok elbírálását. Figyelembe veszik-e az ellenőrzések tanulságait a pályázatbírálási gyakorlatban?
17. Készüljenek el a programok eredményességéhez hiányzó szabályozások, ösztönzők, például:
  - o depóniaadó;
  - o helyi (alacsony energiafogyasztású) szennyvízkezelés;
  - o tömegközlekedési alapellátás meghatározás;
  - o a „zöld áram” mellett a „zöld hő” támogatása;
  - o a NATURA 2000 területeken termelők kompenzációja (a megkötések miatt hátrányban vannak az ilyen feltételeket nem tartalmazó földterületeken termelőkkel szemben);
  - o helyi munkahelyeket teremtő közbeszerzési eljárásrend.



## II. Észrevételek egyes operatív programok akcióterveiről

### Gazdaságfejlesztési Operatív Program (GOP)

A *GOP 1. K+F és innováció* prioritás támogatandó. Az innováció ugyanis a fejlődés alapja. A fejlett országok gazdasági növekedésének 70 százaléka köszönhető a kutatás-fejlesztésnek és az innovációnak, Magyarországon pedig ez az arány közel 50 százalékosra tehető. A világ legversenyképesebb országai kivétel nélkül kiemelt állami támogatásban részesítik az innovációt. Jelentőségét fokozza, hogy a jelenlegi környezeti válság és az előre látható energiaválság megoldásához elengedhetetlen az innovációs ráfordítások számottevő növelése.

A *GOP 2. Vállalkozások komplex fejlesztése* és a *GOP 3. Üzleti környezet* prioritásokat túlnyomó részt a hazai járműgyártás fejlesztésébe (lásd alább), a kapcsolódó K+F támogatására javasoljuk átcsoportosítani.

Amint fentebb kifejtettük, a vállalatoknak nyújtott egyedi támogatások zűrzavart okoznak a piacon, kiszámíthatatlanná teszik a gazdasági tevékenységeket, így több kárt okoznak, mint amennyi előny származik belőlük. Ezért az ilyen támogatásokat meg kell szüntetni.

Az így felszabaduló forrásokat teljes egészében a hazai autóbuszgyártás, valamint a vasúti járműgyártás fejlesztésére, valamint a tömegközlekedéshez, illetve a vasúti szállításhoz kapcsolódó egyéb fejlesztések támogatására javasoljuk fordítani. Ennek legfontosabb indoka a következő. Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség tanulmánya szerint Magyarországon évente mintegy 16 000 ember hal meg idő előtt a levegőbe kerülő részecskeszennyezés (PM10) következtében.<sup>3</sup> A PM10 egészségügyi határértékének túllépése miatt az Európai Bizottság kötelezettségszegési eljárást indított Magyarország ellen, legutóbb 2010. október 28-án küldött figyelmeztetést Magyarországnak<sup>4</sup>, és mindössze két hónap haladékot adott, hogy érdemi, számon kérhető intézkedéseket hozzon a PM10-szennyezés csökkentésére. A PM10-szennyezésért elsősorban a gépjárművek a felelősek. Ezért haladéktalanul korszerűsíteni kell a járműállományt, illetve amennyire lehet, megfelelő alternatívát kell biztosítani a személyautó- és tehergépkocsi-használattal szemben.<sup>5</sup> Az intézkedés fellendítheti a nagy hagyományokkal rendelkező, de az elmúlt években sorvadásnak indult iparágakat.

A javaslat megvalósítását nem kifogásolhatja az EU. Ha a pénzügyi válságra hivatkozva, a német és a francia kormány ennél sokkal nagyobb összegekkel támogathatta a saját autóiparát, akkor az EU nem utasíthatja el Magyarország hivatkozását a válságra és a környezetvédelmi kötelezettségekre.

A *GOP 4. Pénzügyi eszközök* prioritást támogatandónak tartjuk, azonban az 5. kategóriát („támogatási szempontból kedvezményezett és az 1-4. kategóriákba nem tartozó vállalkozás”) törölni javasoljuk. Ennek indoka, hogy a szűkösen rendelkezésre álló forrásokból – a kormány prioritásainak megfelelően – a kkv-kat kell segíteni. Javasoljuk továbbá a támogatási feltételek szigorítását is a visszaélések, illetve a felelőtlen hitelezés lehető legkisebbre csökkentése érdekében.

<sup>3</sup> Kevin Barrett, Frank de Leeuw et al: Health Impacts and Air pollution; ETC/ACC Technical Paper 2008/13  
[http://airclimate.eionet.europa.eu/docs/ETCACC\\_TP\\_2008\\_13\\_HealthImpact\\_AirPoll.pdf](http://airclimate.eionet.europa.eu/docs/ETCACC_TP_2008_13_HealthImpact_AirPoll.pdf)

<sup>4</sup> Commission urges France and Hungary to comply with EU air quality rules, 28/10/2010;  
<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/10/1420&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

<sup>5</sup> A téma részletesebb ismertetése: **Korommentes levegőt!**  
<http://levegő.hu/sites/default/files/kiadvanyok/koromkiadvany201011.pdf>



## Környezet és Energia Operatív Program (KEOP)

### KEOP 1. Egészséges tiszta települések

- Ne kapjon támogatást hulladéklerakó építése, bővítése. (Csak a hulladékfeldolgozás.)
- Ne csatlakozhassanak a városi terület ellátására építendő szennyvíztisztítóra a közigazgatási határon kívül eső kisebb települések, ha azok szennyvíztisztítása helyi szinten kisebb ráfordítással, illetve üzemeltetési költséggel megoldható. A szolgáltatás energiahatékonysága és a megfizethetősége legyenek az elbírálás fő szempontjai.
- Szerepeljen a programban a közintézmények azbesztmentesítése.

### KEOP 2. Vizeink jó kezelése

A forrásokból előbb egy fenntartható, országos koncepciót és stratégiát kellene készíteni. Ebben nemcsak a felszámolandó hulladéklerakókat, hanem a vízbázisokat veszélyeztető laktanyák, ipari üzemek stb. kármentesítési feladatait is fel kellene mérni, különös tekintettel arra, hogy az elmúlt években alig folyt kármentesítés, miközben óriási adósságaink vannak ezen a téren. (Továbbá megegyezésre kellene jutni előzőleg a csapadék-visszatartás, a bemosódás, árvízvédelem stb. szempontjaival kapcsolatban is.)

### KEOP 4. Megújuló erőforrások

A „4.6.0 Nagy és közepes kapacitású bioetanol (biodízel) üzemek létesítése” törlendő. A bioetanol és biodízel előállítása Magyarországon nemzetgazdasági szempontból jelenleg is hátrányos, a termesztés és a termék is többféle támogatásban, adókedvezményben részesül. Ugyanakkor ez környezetvédelmi szempontból is indokolatlan. A vasúti szállítás és közösségi közlekedés arányának növelése sokkal költséghatékonyabb módon járulna hozzá a kívánatos nemzetgazdasági és környezetvédelmi eredmények eléréséhez.<sup>6</sup>

### KEOP 5. Hatékony energiafelhasználás

Amint az akciótervből is kiderül, ez a prioritás a legnépszerűbbek és – körültekintő projektelőkészítés esetén – a leghatékonyabbak közé tartozik. Ennek ellenére a fejlesztési periódus elején igen kis összeget fordítottak rá, és finanszírozása továbbra is bizonytalan. Erre a prioritásra jelentős forrásokat kell biztosítani – részben az bioüzemanyagok támogatásának elhagyásával, részben pedig más operatív programokból (pl. GOP) történő átcsoportosítással.

Szükséges figyelembe venni az ÁSZ jelentését<sup>7</sup>, amely elmarasztalja az önkormányzati energiahatékonysági, ill. közvilágítási beruházásokat, valamint egyes ESCO konstrukciókat is.

A közintézmények energiahatékonysági felújítására EU-forrásokat korlátlanul lehet felhasználni.

<sup>6</sup> Részletesebb indoklás: [http://levego.hu/sites/default/files/kapcsolodo/zoldauto-kvvm\\_0708.pdf](http://levego.hu/sites/default/files/kapcsolodo/zoldauto-kvvm_0708.pdf),  
[http://levego.hu/hirek/2010/11/az\\_eu\\_biouzemanyag\\_tervei\\_tarsadalmi\\_es\\_kornyezeti\\_karokhoz\\_vezetnek](http://levego.hu/hirek/2010/11/az_eu_biouzemanyag_tervei_tarsadalmi_es_kornyezeti_karokhoz_vezetnek)

<sup>7</sup> 1009. sz. jelentés az energiagazdálkodást érintő állami és önkormányzati intézkedések, kiemelten az energiaraionalizálást célzó támogatások hatásának ellenőrzéséről, 2010. augusztus,  
[http://www.asz.hu/ASZ/jeltar\\_nsf/0/6EB0BE42733F0480C1257782002989EE/\\$File/1009J000.pdf](http://www.asz.hu/ASZ/jeltar_nsf/0/6EB0BE42733F0480C1257782002989EE/$File/1009J000.pdf)



## Közlekedés Operatív Program (KözOP)

A KözOP-ból teljes egészében törölni kell a közúti fejlesztéseket. Uniós forrásokból egyáltalán nem szabad pénzt fordítani ilyen célra. Amennyiben szükségesek ilyen fejlesztések, akkor azokat teljes egészében a használóknak kell megfizetniük – a piacgazdaság elveinek és kívánatos gyakorlatának megfelelően. Abszurd lenne, ha továbbra is uniós forrásból támogatnánk egy olyan közlekedési módot, amelynek (többek között az Új Széchenyi Terv vitairata szerint is) jelentős negatív externáliái vannak, amely externáliákat (a vitairat szerint is) be kellene építeni az árakba. Ez utóbbi a célt soha nem fogjuk elérni, ha ezeket a közlekedési módokat közpénzekből még támogatjuk is. Ma már senkinek nem jutna eszébe, hogy a villamoshálózatot állami támogatással fejlesszék – ugyanezt kellene tenni a közúti közlekedésben, vagyis a használók fizessék meg annak az összes költségét.

Már szerte a világon a szakértők sürgetik, hogy a közlekedés fizesse meg az általa használt infrastruktúra költségeit, mivel a jelenlegi gyakorlat mellett az ágazat finanszírozhatatlanná válik. Ezt rögzítette a brit kormány által felkért ún. SACTRA-bizottság, valamint a német kormány által megbízott Pällmann-bizottság jelentése is. Az Európai Unió közlekedéspolitikája<sup>8</sup> is ezt a nézetet erősíti meg: „*az aránytalanságok és hiányosságok egyik legfontosabb oka, hogy a közlekedőket nem sikerült megfelelően szembesíteni tevékenységük költségével. Mivel az árak nem fejezik ki a közlekedés teljes társadalmi költségét, a kereslet rendellenesen nagyra növekedett. Megfelelő árképzéssel és infrastruktúrapolitikával ezek a hiányosságok idővel nagyrészt kiküszöbölhetők lennének.*” A jelenlegi gyakorlat tarthatatlanságát bizonyítja, hogy egy olyan gazdag országban is, mint Németország évek óta elmarad a közúthálózat fenntartása a szükségétől.

Különösen visszás a következő célra történő támogatás: „*A térségi elérhetőséget meghatározza a régió főútjainak kapacitása, műszaki állapota, ezért a 100 kN tengelyterhelésre kiépített útszakaszokat képessé kell tenni a 115 kN terhelésű jármű-forgalom lebonyolítására.*” Nem vitatható az az uniós kötelezettségünk, hogy el kell végeznünk a főutak ilyen jellegű megerősítését. Azonban igencsak vitatható, hogy ezt a feladatot az adófizetők pénzéből kell végrehajtani. Ezt a megerősítést a közútjainkon futó járművek mindössze néhány ezreléke (a legnehezebb tehergépkocsik) igénylik, tehát ennek költségeit is ez utóbbiak üzemeltetői kell, hogy megfizessék, nem pedig az egész társadalom.

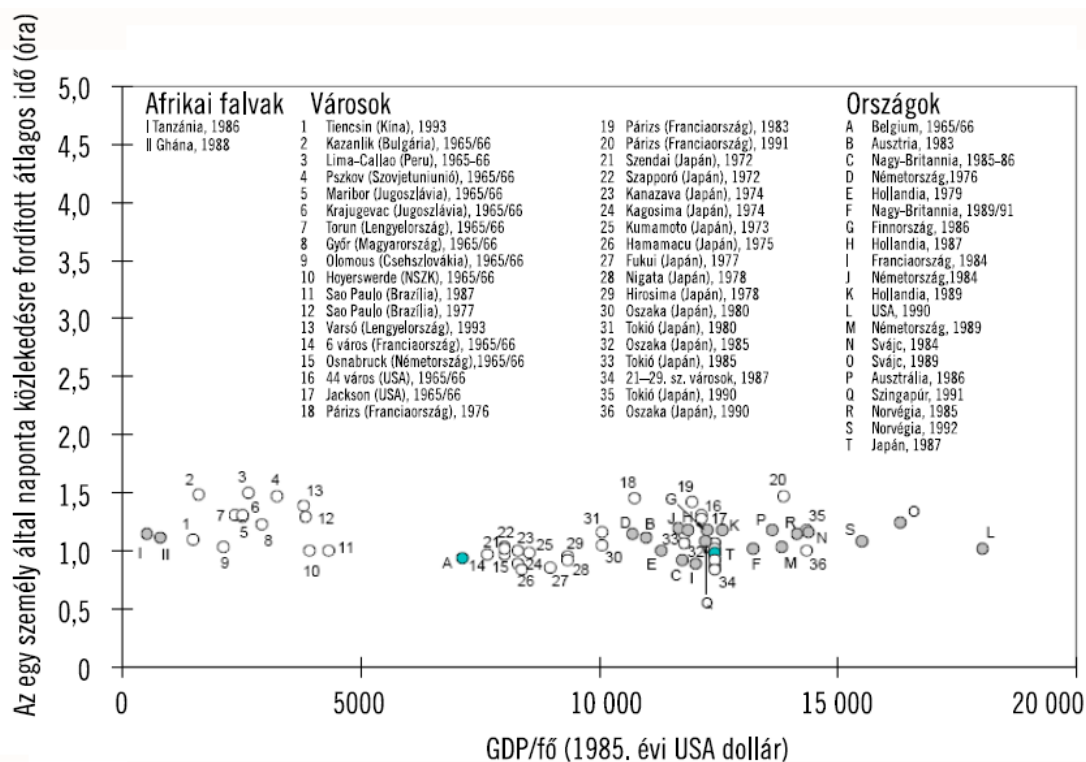
Aggályosnak tartjuk a belvízi szállítás támogatását. Az ilyen befektetés soha nem fog megtérülni. Ennél is fontosabb azonban, hogy a Duna és a Tisza olyan fontos – és az éghajlatváltozás miatt egyre fontosabb – ivóvíz- és öntözővíz-tartalék, hogy minimálisra kell csökkenteni minden olyan beruházást, amely ezeket veszélyezteti. További szempont, hogy a vasúti áruszállításban viszont óriási tartalékok vannak, és a vízi szállítás fejlesztése miatt nemhogy ezek a tartalékok nem kerülnének kihasználásra, hanem még tovább rontaná a vasút helyzetét, ami még nagyobb állami támogatást tenne szükségessé a vasút részére. Nem csak a személyszállításban, hanem az áruszállításban is fel kell számolni, illetve meg kell előzni, hogy az állam értelmetlenül támogasson egymással versenyző alágazatokat.

A vasút uniós forrásokból történő támogatását szükségesnek tartjuk, ezzel ellensúlyozva azt a hatalmas veszteséget, amit a vasút az egymást követő kormányok elhibázott közlekedés- és gazdaságpolitikája miatt volt kénytelen elszenvedni. (Ez utóbbi elsősorban a közúti közlekedés mértéktelen támogatásában nyilvánult meg.)

<sup>8</sup> Fehér könyv: **Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni.** COM(2001)370. Az Európai Közösségek Bizottsága Brüsszel, 2001. szeptember 12. Az EU korábbi 15 tagállamainak nyelvén megtalálható a [http://europa.eu.int/comm/energy\\_transport/en/lb\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_en.html) honlapon. Magyarul a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium jelentette meg.







Az egy fő által naponta közlekedésre fordított átlagos idő a világon gyakorlatilag mindenütt egyforma, és nem függ a jövedelmi viszonyoktól és a történelmi korszaktól sem. Ez az idő körülbelül 1,1 óra.<sup>9</sup>

Elhibázottnak tartjuk az időmegtakarítást, mint indikátort. Úgy tűnik, az akcióterv készítői nem ismerik azt a bőséges szakirodalmat, amelyben tudósok kimutatják, hogy a közútfejlesztések összességében semmiféle időmegtakarítást nem eredményeznek, sőt, éppenséggel növelik az időráfordítást azzal, hogy újabb, korábban nem létező forgalmat gerjesztenek. Ennek egyszerű oka van: a keresletet az ár befolyásolja. Ha az ár alacsony, azaz kevés költséggel és viszonylag rövid idő alatt (az idő pénz!) tudunk végighaladni egy úton, akkor azt használni is fogjuk. Ha viszont kevesebb az útfelület, nehezebb gépjárművel közlekedni, és így növekszik az eljutás költsége (ideje), akkor csökken a kereslet, s az úton kevesebben fognak haladni. Ily módon kialakul egy egyensúly a kereslet és a kínálat között.<sup>10</sup>

A kutatásokból az derült ki, hogy az emberek a világon mindig mindenütt nagyjából ugyanannyi időt töltenek a napi utazással, és ebből a szempontból nem különbözik például Tanzánia az Amerikai Egyesült Államoktól (ld. a fenti ábrát!). Amiben különbség van, az a megtett távolság. Tehát a közúti fejlesztések, és általában a motorizáció az utazások távolságát növeli, miközben az utazásra fordított idő változatlan marad! Sőt, közvetett módon még növekszik is! Paradox módon ugyanis például személyautóval utazva még azt a célt sem érjük el – a sebesség növekedését –, aminek érdekében állítólag szükségünk van rá. Ha megnézzük, hogy egy átlagos magyar gépkocsi-tulajdonos évente mennyi kilométert tesz meg

<sup>9</sup> **TRANSvisions**. Contract A2/78-2007: Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 Year Horizon. Final Report. March 2009. Co-ordinator: Tetraplan A/S, Copenhagen, Denmark, [http://ec.europa.eu/transport/strategies/studies/doc/future\\_of\\_transport/2009\\_02\\_transvisions\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/strategies/studies/doc/future_of_transport/2009_02_transvisions_report.pdf)

<sup>10</sup> A szakirodalomban erre vonatkozóan legtöbbször Robert Morris: **Traffic as a Function of Supply and Demand** (A járműforgalom, mint a kínálat és kereslet függvénye) című tanulmányára szoktak hivatkozni. Megjelent: Traffic Quarterly. Volume 31. Connecticut: ENO Foundation for Transportation. 1977. pp. 591-603. Ld. még: **Segítik az autópályák a gazdasági fejlődést?** <http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/autopalya.pdf>, 3. oldal



autójával, és ezt a számot elosztjuk mindazzal az idővel, amit év közben a kocsijára fordít (beleértve a gépkocsi megvásárlásához, fenntartásához és üzemeltetéséhez szükséges pénz megkeresésére fordított időt is), akkor azt az eredményt kapjuk, hogy az autózás átlagsebessége Magyarországon nem sokkal haladja meg a gyalogolását, és kisebb, mint a kerékpározásé!<sup>11</sup> Még rosszabb eredmény jön ki, ha a gépjárművek okozta egészségkárosodások és egyéb környezeti ártalmak miatt elveszett és a kiküszöbölésükhöz, helyrehozásukhoz szükséges idővel is számolunk.

## Regionális Operatív Programok (ROP-ok)

A ROP-okra is vonatkoznak a fentebb kifejtett elvek: közútfejlesztések nem támogathatók uniós forrásból (e helyett „a használó fizet” elv alapján kell finanszírozni ezeket a fejlesztéseket), a vállalatok támogatását pedig jelentősen szűkíteni kell. Ezekről a prioritásokról az épületek (mindenekelőtt a középületek) energiahatékonyságot szolgáló felújítására kell átcsoportosítani a forrásokat. Ez utóbbi egyaránt sokkal jobban szolgálja a munkahelyteremtést, a lakosság jólétét, energiatartósságunk csökkentését és az éghajlat védelmét.

A fentebb kifejtett indokok alapján itt is változtatni kell a szennyvíztisztítással és a hulladékgazdálkodással kapcsolatos támogatási feltételeken.

Az ipari parkok támogatásának legyen feltétele a vasúti iparvágány megléte vagy kiépítése. Vagyis ahol nincs vasút, hogy ne lehessen ipari park sem!

A *Fenntartható települések prioritást* javasoljuk kiegészíteni az összes ROP-ban az **Akadálymentesítéssel**. Minden közintézményt tegyenek akadálymentessé, illetve a támogatott egyéb projekteknél (turizmus, gazdaság stb.) legyen kötelező (horizontális kritérium) az akadálymentesítés. Ez már évek óta jogszabályi kötelezettség, azonban végrehajtására rendkívül vontatottan kerül sor.

A dunántúli ROP-okat javasoljuk kiegészíteni az **Azbesztmentesítéssel**. Egy 2006-ban készült felmérést alapján, amelyet a KvVM is megkapott, a Dunántúlon ma is nagyobb számban vannak szórt azbeszttel szigetelt panelépületek. Ezek azbesztmentesítését el kellene végezni 2014-ig.

Budapest, 2010. december 13.

---

<sup>11</sup> A témával kapcsolatban rendkívül figyelemre méltó *John Whitelegg: Időszennyezés* című tanulmánya, <http://www.levegzet.hu/archivum/1994/01/1284.hpp>

