

4. melléklet a 173/2022. (XII.15.) önkormányzati határozathoz

Miskolc Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája - 314/2012. (XI.8.) Korm. Rendelet szerinti egyeztetési eljárás keretében beérkezett vélemények						
S. sz	Egyeztetési eljárásban résztvevő szervezet neve	Dokumentáció kiküldésének dátuma (ÉÉ.HH.NN)	Észrevétel érkezett (I/N)	Észrevétel beérkezésének dátuma (ÉÉ.HH.NN)	Beérkezett vélemény leírása	Válasz
1.	B.-A.-Z. Megyei Közgyűlés Elnöke	2022.11.07.	I	2022.11.28	Az ITS-ben található átfogó célok és stratégiai célok illeszkednek a megyei TFP-ben szerepeltetett átfogó és specifikus célokhoz. Az ITS keretében a megtervezett főbb részcélok összhangban vannak a TFP Miskolcra vonatkozó területi célokkal.	Módosítást nem igényel.
2.	B.-A.-Z. Megyei Főépítész	2022.11.07.	N			
3.	B.-A.-Z. Megyei Rendőr-főkapitányság	2022.11.07.	I	2022.11.25	A tervezetben leírtakkal egyetértek, hatóságom az abban foglaltakhoz feltétel nélkül hozzájárul.	Módosítást nem igényel.
4.	Észak-Magyarországi Vízügyi Igazgatóság	2022.11.07.	I	2022.11.23	A benyújtott dokumentumokat Igazgatóságunk áttekintette, a megfogalmazott célokkal és fejlesztési irányokkal kapcsolatban kifogást nem emelünk. Ugyanakkor tekintettel arra, hogy a város számos ponton kapcsolódik a vízhez, ezért a város részére korábban az E2021-2000-007/2021. iktatószámú adatszolgáltatásunkban foglaltakat a stratégia megvalósítása során figyelembe kell venni. (A város nagyvízi meder érintettségét, az árvízvédelmi töltéseket, a mértékadó árvízszintet, valamint a vízügyi szempontból betartandó jogszabályokat.)	Módosítást nem igényel.
5.	Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság	2022.11.07.	I	2022.11.22	A tervezet hírközlési érdeket nem sért, a módosítás ellen a Hatóság kifogást nem emel.	Módosítást nem igényel.
6.	Nemzeti Földügyi Központ	2022.11.07.	N			
7.	Honvédelmi Minisztérium	2022.11.07.	I	2022.11.23.	A tárgyi módosítás a honvédelem érdekeit nem érinti, a Magyar Honvédség nemzeti és szövetségi védelmi feladatai végrehajtása biztosított, ezért az abban foglaltakkal kapcsolatban külön észrevételt nem teszek. Jelen állásfoglalást a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 9. sz. mellékletének 20. pontjában megjelölt államigazgatási szerv adtam ki, figyelemmel az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 7. § (2) m) pontjára. Tájékoztatom, hogy jelen állásfoglalásom, nem helyettesíti a 314/2012. (XI. 8.) Korm.rendelet 9. sz. melléklet 14. b) pontjában nevesített katonai légügyi hatóság állásfoglalását.	Módosítást nem igényel.
8.	B.-A.-Z. Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság	2022.11.07.	I	2022.11.28	A rendelkezésre álló dokumentumok alapján feltételezhető, hogy tárgyi egyeztetési eljárás az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LVIII. törvény 60. § (10) bekezdését figyelembe véve, a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 2021. június 30-án hatályos szövegállapota szerint van folyamatban. A 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 30. § (7) bekezdése szerint a stratégia tervezetét a polgármester küldi meg véleményezésre az érintetteknek. A 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet (jelenleg már szintén nem hatályos, de tárgyi ügyben alkalmazható) 28. § (1) és 30. § (2)-(3) szerint az integrált településfejlesztési stratégia egyeztetési eljárásában igazgatóságom (ahogyan a többi érintett államigazgatási szerv is) a polgármester által megküldött előzetes tájékoztató alapján (tehát a stratégia készítése előtt) vesz részt. A 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 30. § (7) bekezdése az elkészült stratégia véleményezését igazgatóságom számára nem írja (írta) elő. Előzőek alapján Miskolc elkészült, 300110-9/2022. iktatószámú megkeresésükhöz mellékelte integrált településfejlesztési stratégiájának tervezetét és annak megalapozó vizsgálatát nem tudom véleményezni. Felhívom a figyelmét a következőkre: Miskolc Megyei Jogú Város Főépítésének SO:23022-10/2012. sz. kérelmére a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízelvezetőművek védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Rendelet) alapján, az Észak-magyarországi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség (ÉMI-KTVF), mint vízügyi	Miskolcon az integrált településfejlesztési stratégia kidolgozása 2021. júniusában a 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet alapján megkezdődött, az előzetes tájékoztatási szakasz megindult. A vonatkozó jogszabályi rendelkezés alapján a 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet tartalmi követelményei alapján 2021. június 30-ig megkezdett ITS készítésére irányuló eljárást 2022. december 31-ig önkormányzati döntéssel le kell zárni. A 2022. december 31-ig elkészített

					<p>hatóság, 4672-32/2012. számú határozatával (vízbázisvédelmi határozat, VH) kijelölte a Miskolc város ivóvízellátásába bekapcsolt hidegvizes karsztforrások védőterületeit és védőidőmait. A kijelölő határozatot igazgatóságom 35500/12294-1/2015.ált számú határozatával módosította.</p> <p>A város ivóvízellátását biztosító források védelme érdekében a VH számos, az önkormányzat számára előírt, jelentős részben a településrendezéshez kapcsolódó feladatot tartalmaz, melyek teljesítéséről nem rendelkezem információval, ill. teljesítésével kapcsolatos leveleimre ezidáig nem kaptam választ.</p> <p>A VH IV.2.a.02.4. pontja értelmében a védőövezetekre vonatkozó előírásokat és korlátozásokat a településrendezési tervbe, települési szabályozási tervbe, helyi építési szabályzatba, helyi önkormányzati rendeletekbe, programokba be kell építeni. Erre a vízügyi hatóság korábban már többször felhívta a figyelmet. Miskolc város területét érintő, ill. a helyi önkormányzat feladatkörébe tartozó vízbázisvédelmi feladatokat szerepeltetni kell a település integrált településfejlesztési stratégiájában.</p> <p>(VH IV.2.a.01.17. pont), a vízbázisvédelmi területeken lévő erdőterületek vízbázisvédelmi céloknak megfelelő rendelkezésmód változtatását (VH IV.2.a.01.17. pont) és a vízbázisvédelmi területeken lévő településrészek, különösen a potenciális, ill. tényleges szennyezőforrásként nevesített zártkertek szennyvízgyűjtésének megoldását (VH IV.2.a.02.4. pont).</p> <p>A megalapozó vizsgálat szerint: „<i>Komlóstető-Tapolca-Görömböly városrészek összekötésére tanulmánytervek készültek, megvalósításuk a pályázati lehetőségek függvénye.</i>” Ezzel kapcsolatban tájékoztatom, hogy a Miskolctapolca-Komlóstető közötti összekötő út korábban tervezett nyomvonalával szemben vízbázisvédelmi szempontból kizáró ok merült fel, tehát az összekötő út megvalósítása a korábban tervezett nyomvonalon nem elsősorban a pályázati lehetőségek függvénye.</p> <p>Az ivóvíz tározók (stratégiában szintén említett) energiatermelésre történő hasznosítása vízbázisvédelmi szempontból meglehetősen kockázatosnak minősíthető és ismereteink szerint annak gyakorlati, reálisan megvalósítható lehetőségei Miskolc térségében egyébként is korlátozottan állnak rendelkezésre és/vagy Miskolc területét amúgy sem érintenék. Emellett az említett fejlesztési cél megalapozása nem szerepel a megalapozó vizsgálatban, ez a tározómedencék szintén tervezett energiahasznosítására is kijelenthető. támogatatható, azonban ezen célok ellentmondásban vannak Miskolc város új településrendezési eszközeivel, ami véleményem szerint leginkább az utóbbi módosításával orvosolható.</p> <p>A városi klímaadaptáció Miskolc esetében (is) túl kell, hogy mutasson stratégia tervezetében vázolt, elsősorban levegőminőségi és energiahatékonysági kérdéseken, ahogyan a fenntartható vízgazdálkodásnak is vannak a tervezetben szereplő célok mellett további, Miskolcon különösen kihasználható lehetőségei. Sajnálatos, hogy a megalapozó vizsgálat egyébként helytálló megállapításából („<i>A klímaváltozás miatt a városi vízvisszatartás egyre fontosabbá válik.</i>”) a jelenlegi tervezetben nem következnek konkrét célok.</p> <p>Különösen az ideai, csapadékszegény nyári időszaki tapasztalatait figyelembe véve, amikor a várost átszelő Szinva-patak csaknem kiszáradt és a csapadékhiány hatása a város ivóvízellátását biztosító karsztforrások vízhozamában is megmutatkozott, mindenképpen indokolt, hogy a stratégia fejlesztési céljai között a helyi igényekre és körülményekre adaptált, konkrét vízvisszatartási megoldások is szerepeljenek.</p> <p>A megalapozó vizsgálat 1.6.2.1. szakaszának A./1. pontja szerint a hatályos településszerkezeti terv lakóterületi fejlesztéseket elsősorban a kertvárosias lakóterületek tekintetében tartalmaz, a felsorolásban elsőként említett tétel: „A legnagyobb összefüggő blokkot a Belvárost és a Győri kaput északról keretező dombvonulaton jelölte ki, mintegy 300 ha területen.”</p> <p>A településszerkezeti tervben előirányzott új beépítésekkel kapcsolatban tájékoztatom, hogy a vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. tv. (Vgt.) 4. § (1) f) pontja értelmében a települési önkormányzat feladata a helyi vízrendezés és vízkárelhárítás, az árvíz- és belvízelvezetés, továbbá a 16. § (5) b) pontja szerint a település belterületén a patakok, csatornák áradásai, továbbá a csapadék- és egyéb vizek által okozott kártételek megelőzése – kül- és belterületi védőművek építésével – a védőművek fenntartása, fejlesztése és azokon a védekezés ellátása.</p> <p>Előzőek alapján az előirányzott, új, belterületi beépítésekhez kapcsolódó vízrendezés, csapadékvíz elvezetés, vízkárelhárítás megoldása a helyi önkormányzat feladata, ezért (amennyiben a helyi szabályozó eszközök az említett új beépítéseket továbbra is lehetővé teszik), a Vgt.-ből következő önkormányzati feladatokat fel kell venni a stratégia fejlesztési céljai közé.</p> <p>Kérem a fentiek tudomásul és figyelembevételét.</p>	<p>stratégia 2027. június 30-ig maradhat hatályban és módosításukra eddig az időpontig lehetőség van.</p> <p>A megküldött észrevételek a beavatkozások és projektek előkészítése és megvalósítása során figyelembe lesznek véve.</p>
9.	Bükkai Nemzeti Park Igazgatósága	2022.11.07.	N			
10.	Állami Főépítész Iroda	2022.11.07.	I	2022.11.14.	Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzatának Polgármestere a Tr.R. 30. § (7) bekezdésnek megfelelően az ITS tervezetét és a megalapozó vizsgálatot véleményezésre elektronikus úton megküldte.	Módosítást nem igényel.

					<ul style="list-style-type: none"> • A megalapozó vizsgálat a Tr.R. 3/A.-3/C. §, 6. §, illetve tartalmilag az 1. melléklet szerint készül. A megalapozó vizsgálat és az ITS elkészítésének alapfeltétele a Tr.R-nek megfelelően a önkormányzati főépítész alkalmazása. • Tr.R. 3/C. §: Az önkormányzati főépítész tartalmat meghatározó feljegyzése, valamint az elhagyott tartalmi elemek indokolása a készülő megalapozó vizsgálat, alátámasztó javaslat mellékletének részét képezi. • Tr.R. 6. §: Az 1. (megalapozó vizsgálat) és a 2. mellékletben (ITS) meghatározott tartalmi elemek részletezettségét az önkormányzati főépítész írásban határozza meg. • A települési főépítész Szunyogh László. A dokumentáció tartalmazza a települési főépítész megalapozó vizsgálatnak és alátámasztó munkarésznek a tartalmi követelményeit meghatározó feljegyzését. • A megalapozó vizsgálatot és a településfejlesztési tervet (ITS) az építésügyi és az építésüggyel összefüggő szakmagyakorlási tevékenységekről szóló 266/2013. (VII. 11.) Korm. rendelet 1. melléklet I. táblázat 2. sorának megfelelően Hojdák Péter (TT 05-0494) okleveles településmérnök közreműködésével készítették. • A Megalapozó vizsgálat a Tr.R. 1. mellékletének megfelelő tartalommal készült. • Az ITS a település teljes közigazgatási területére, a Tr.R. 2. mellékletének megfelelő tartalommal készült. <p>A dokumentáció magas színvonalú, jól kidolgozott anyag, mely Miskolc város előremutató jövőképe és tervei megvalósításához szükséges, jól meghatározott célkitűzéseinek és eszközeinek összessége. Az ITS közgyűlési jóváhagyását támogatom.</p>	
11.	B.-A.-Z. Megyei Kormányhivatal	2022.11.07.	N			
12.	B.-A.-Z. Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természet- védelmi és Hulladékgazdálkodá- si Főosztály	2022.11.07.	I	2022.12.01	<p><u>Az integrált településfejlesztési stratégia (ITS) felülvizsgálatához az alábbi tájékoztatást adjuk:</u></p> <p><u>Természetvédelmi szempontból:</u></p> <p>Miskolc város közigazgatási területén jelentős kiterjedésű, természetvédelmi rendeltetésű területek (a Bükki nemzeti Park - BNP, illetve a Natura 2000 hálózat területei) helyezkednek el, továbbá egyéb természeti értékek (védett állat- és növényfajok, egyéb földtudományi értékek és emlékek stb.) is fellelhetők, a tervezett fejlesztések többsége várhatóan természet- és tájvédelmi érdekeket is érinteni fog. Természetvédelmi és tájvédelmi szempontból különösen és egyértelműen a Lillafüred városrészt és környékét érintő távlati fejlesztések sorolhatók ide.</p> <p>A véleményezésre benyújtott ITS anyag 20. oldalán a Lillafüred városrészt és környékét érintő tervezett fejlesztésekről az alábbiakat közlik:</p> <p><i>„Az akcióterületi fejlesztés célja a gyógyhely rekreációs központtá alakítása, amely a helyszín jelenlegi aktív turisztikai arculatához illeszkedik, ill. kiegészíti azt. A fejlesztési projektelemek magukban foglalják az aktív szabadidő eltöltési lehetőségek szolgáltatásfejlesztését (csónakház, vízisport-eszközök), valamint fedett piknikező helyek, pihenőterek és tematikus sétányok (Magdolna sétány, Hámori-tó körüli sétány) kialakítását. A Peleház fejlesztése nyomán bemutathatjuk a korabeli Lillafüred és térsége természeti értékeit. Az attrakciók megközelíthetősége és infrastrukturális adottságai mosdó, zöldparkoló és buszforduló kialakításával válnak teljessé. A komplex fejlesztés garantálja a magas környezeti színvonalú, egész évben elérhető és értelmezhető, tartalmas kikapcsolódást célzó turisztikai kínálatot.”</i></p> <p>A benyújtott anyag szerint tervezett főbb lillafüredi fejlesztések:</p> <p>1.) A Hámori-tó környezetének fejlesztése - sétaútvonal kialakítása:</p> <p><i>„A lillafüredi akadálymentes sétautak kialakítása azoknak a kirándulóknak is lehetőséget nyújt a természet közelségének és a tiszta levegőnek a kihasználására, akik számára a túraútvonalak túl nagy kihívást jelentenek (pl. szeniororosztály, kisgyermekes családok, mozgáskorlátozottak). A Hámori-tavat körülvéő sétaútvonal pihenőpadokkal, megfelelő világítással, innovatív digitális élményelemekkel kiegészítve vonzó célponttá válhat a meglévő szolgáltatások megtartásával és fejlesztésével is.”</i></p> <p>A Hámori-tavat kísérő sétaútvonal jelenleg is rendelkezésre áll, annak további jelentős fejlesztése természetvédelmi érdekeket érint. Különösen a sétány tervezett kivilágítása aggályos, a tó és környezetének arra érzékeny élővilága miatt, ezért természetvédelmi szakmai szempontból ez nemkívánatos.</p> <p>2.) A Herman Ottó Emlékház négy évszakos turisztikai attrakciójá fejlesztése</p> <p><i>„A Szinva patak medrét követő fejlesztési tengely egyik legfontosabb attrakciós eleme Herman Ottó egykori házának – ahogy ő nevezte, a Pele-laknak - és környezetének a polihisztor munkásságához méltó új attrakcióvá alakítása (?). Cél emellett a Herman Ottó-kultusz ápolása, életművének a modern korhoz méltó interpretációja, amely egyben családí programként szolgál a Lillafüredre érkező vendégeknek.”</i></p>	<p>A jelzett főbb lillafüredi fejlesztések esetében az ITS-ben is módosítottunk, illetve jeleztük a hatósági észrevételeket. A megfelelő előkészítés és hatósági egyeztetések fontosságát is hangsúlyoztuk.</p> <p>(1) A Hámori-tó környezetének fejlesztése - sétaútvonal kialakítása projektjelem esetében a világítás kiépítése törlésre került.</p> <p>(2) Herman Ottó Emlékház négy évszakos turisztikai attrakcióvá fejlesztése – a javaslatban megfogalmazott elvárások</p>

			<p>A Miskolc-Lillafüred, Erzsébet sétányon található Pele Lak (Herman Ottó Emlékház) és környezetének fejlesztését csak abban az esetben tartjuk támogathatónak, ha az a terület természeti állapotát és értékeit kedvezőtlenül nem befolyásolja, illetve a védett településkép megóvásával összeegyeztethető. A beadott anyag azonban a tervezett fejlesztéseket nem ismerteti, azok természeti környezetre gyakorolt hatásai sem becsülhetők.</p> <p>3.) Lillafüred Sport és Szabadidő Fejlesztés I. (kerékpár)</p> <p><i>„A libegő két oldalán egy közel 10 hektáros területen, 10 km hosszan kialakításra kerülne 4 down-hill kerékpár pálya, amely egyedülálló az országban és ellenőrzött körülmények között versenysportra is alkalmas. A pályák között található viszont olyan könnyebb vonalvezetésű pálya is, amely amatőrök számára 7-77 év közötti megnevezéssel is használható.”</i></p> <p>Főosztályunk BO/32/00510-1/2022. számú határozatával a Nemzeti Sportközpontok (1143 Budapest, Stefánia út 51.) részére a Miskolc 02053, 01043, 01042, 01044, 38507/6, 38507/7, 38502, 38508 hrsz. alatt tervezett „Kerékpáros Park” létesítésére és üzemeltetésére vonatkozóan környezetvédelmi engedélyt adott.</p> <p>A projekt keretein belül 2 db, különböző nehézségi fokozatú downhill pálya és egy pumptrack pálya kerül kialakításra, az ITS-ben feltüntetett további hegyikerékpáros pályák kialakítása természetvédelmi szakmai szempontból nemkívánatos.</p> <p>4.) Lillafüred Sport és Szabadidő Fejlesztés II. (száraz bob pálya)</p> <p><i>„Lillafüreden a DVTK Kalandparkkal szemben a hegyoldalon (??) kialakítható egy közel 1-2 km hosszú száraz bob-pálya, a lenti fogadó területtel és a fenti indító területtel. A bob-pálya kialakításához jelentős területrendezésre és a hegyoldal megerősítésére van szükség.”</i></p> <p>Főosztályunk 16964-14/2009. számú határozatával a Miskolci Bobpálya Szolgáltató és Kereskedelmi Kft. (3530 Miskolc, Kisavas alsósor 22.) részére a Miskolc III. kerület 38464, 38465, 38466, 38467, 38469 38470 és 38474 hrsz.-ú belterületi és 01042 hrsz.-ú külterületi ingatlanokon egész évben működő bobbpálya létesítése kapcsán a védett természeti terület jellegének, használatának megváltoztatását természetvédelmi szempontból engedélyezte.</p> <p>A benyújtott anyag (leírás) alapján nem azonosítható be egyértelműen, pontosan mely területen tervezik ezt a fejlesztést. Megjegyezzük, hogy még a korábban engedélyezett területen is további egyeztetések lennének szükségesek, újabb (feltehetően védett) területek hasonló célú igénybevétele viszont természetvédelmi szakmai szempontból nemkívánatos.</p> <p>5.) Lillafüred Sport és Szabadidő Fejlesztés III. (Via Ferrata)</p> <p><i>„Az aktív turizmus, a sport és a közösségi élmények mellett újdonságként a lillafüredi hegyoldalban(??) kialakításra kerülne egy olyan Via Ferrata, amely igazodik a környezethez, láncon és sziklafalban vezetett nyomvonalon teremti meg a biztonságos, de mégis kalandos túrázás lehetőségét.”</i></p> <p>Főosztályunk BO/32/3559/2022. számú határozatával módosított BO/32/763-1/2022. Iratával a Hámori Szikla- és Jégmászó Sportegyesület (HSzJSE) (3517 Miskolc-Alsóhámor, Vadas Jenő u. 6.) részére a Hámori szurdok szikla nevű sziklaképződményen (Miskolc, X: 768250; Y: 308210) via ferrata pálya kiépítését (védett terület jellegének, használatának megváltoztatását) természetvédelmi szempontból engedélyezte.</p> <p>Újabb, kellőképp be nem azonosítható helyszínen tervezett további ilyen létesítmény kialakítása természetvédelmi szakmai szempontból nemkívánatos.</p> <p>6.) „Szikla” légzésterápiás központ kialakítása</p> <p>A benyújtott anyag konzekvensen összefoglalja a lillafüredi Szent István-barlangban jelenleg is folyó egészségügyi kezeléseket a Hámori-tó É-i partján található felhagyott egykori katonai komplexum létesítményében tervezett új fejlesztéssel.</p> <p>Utóbbi észszerű és a természetvédelmi érdekeket figyelembe vevő fejlesztését elképzelhetőnek tartjuk, azonban az esetleges kapcsolódó további beavatkozások (pl. parkoló-bővítés) nélkül.</p> <p>Ismételten felhívjuk a figyelmet, hogy szinte valamennyi újonnan tervezett fejlesztés esetében felmerülhetnek olyan természetvédelmi érdekek, amelyek megnehezíthetik vagy akár ellehetetleníthetik a tervezett fejlesztéseket. Az ilyen területeket érintő fejlesztések tervezésekor szintén egyeztetést javasolunk a működési terület szerinti (bükki) nemzeti park igazgatósággal.</p> <p>A részünkre megküldött integrált településfejlesztési stratégia előzőekben részletezett fejlesztési elemei az egyes</p>	<p>prioritást fognak élvezni az előkészítés során.</p> <p>(3) Lillafüred Sport és Szabadidő Fejlesztés (kerékpár) – pontosításra került, nem tervez a város új projektelemet, ez az, ami a lillafüredi fejlesztési stratégiában szerepel és már a hatóság által jelzett módon környezetvédelmi engedélyt kapott.</p> <p>(4) Lillafüred Sport és Szabadidő Fejlesztés (száraz bob pálya) – pontosításra került, nem tervez a város új projektelemet, ez az, ami a lillafüredi fejlesztési stratégiában szerepel és már a hatóság által jelzett módon természetvédelmi szempontból engedélyezett.</p> <p>(5) Lillafüred Sport és Szabadidő Fejlesztés (Via Ferrata) – pontosításra került, nem tervez a város új projektelemet, ez az, ami a lillafüredi fejlesztési stratégiában szerepel és már a hatóság által jelzett módon természetvédelmi szempontból engedélyezett.</p> <p>(6) „Szikla” légzésterápiás központ kialakítása – a javaslatok a projekt előkészítése során figyelembevételre kerülnek.</p>
--	--	--	---	--

javaslatokhoz tett szakmai észrevételek és kifogások miatt, jelen tartalommal és állapotban nem támogathatóak.

Az ITS-ben szereplő további fejlesztésekkel kapcsolatban természetvédelmi és tájvédelmi szakterületi vonatkozásban nem várható jelentős környezeti hatás, ezért azokkal szemben természetvédelmi szempontból kifogást nem emelünk.

Az egyes akcióterületeken és az azokon kívüli tervezett fejlesztések tekintetében, a Korm. rendeletben meghatározott településrendezési eljárás során, a konkrét területi lehatárolások és a területfelhasználási és övezeti módosítási szándékok ismeretében tudjuk majd a települési önkormányzat részére megadni táj- és természetvédelmi szakmai véleményünket.

Levegőtisztaság-védelmi szempontból:

A dokumentációban foglaltak szerint Miskolc Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája kijelöli a középtávon (4-10 év) elérendő fejlesztési célokat, a megvalósítást szolgáló beavatkozások körét és a megvalósítás eszközeit – elsősorban a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (TOP Plusz), másodsorban az ágazati operatív programok forrásainak felhasználásához, illetve egyéb fejlesztési források mozgósításához.

A levegőminőség mérését 3 db monitor állomás végzi, melyek az országos mérőhálózat (OLM) tagjai, az adatgazda az OMSZ OLM referenciaközpont. A hálózat alapvetően két részből áll: az automata állomások folyamatos mérést végeznek, melyek a légszennyező komponensek széles körét ölelik fel; a manuális hálózat (RIV) pontjain gyűjtött minták elemzése laboratóriumban történik, és kén-dioxid, nitrogén-dioxid (kivételes helyeken ülepedő por) összetevőkre korlátozódik. A mérőállomások és pontok üzemeltetése a megyei kormányhivatal feladata.

Miskolc MJV Önkormányzata részt vesz a HungAIRy LIFE IP projektben, melynek célja a levegővédelmi programok végrehajtásának elősegítése többek között szemléletformáló tevékenységgel. A projekt keretében 60 db önkormányzat által üzemeltetett pm szenzor került beüzemelésre. A referencia helyszínek esetében a szenzorokat a városban jelenleg üzemelő 3 automata mérőállomáson helyezték el, együttműködve a B.-A.-Z. Megyei Kormányhivatallal, mint üzemeltetővel.

A terület a 4/2002. (X.7.) KvVM rendelet szerint a 8. Sajó Völgye megnevezésű légszennyezettségi agglomerációba sorolt, a szennyezőanyagok szerint pedig az alábbi zónacsoportba tartozik:

a kén-dioxid légszennyező anyag koncentrációja az „F”,

a nitrogén-dioxid légszennyező anyag koncentrációja a „C”,

a szén-monoxid légszennyező anyag koncentrációja a „D”,

a PM10 szilárd légszennyező anyag koncentrációja a „B”,

a benzol légszennyező anyag koncentrációja az „E” kategóriába tartozik.

Miskolcon a levegőminőség tekintetében a kritikus légszennyező anyag a PM10 szállópor. A PM10

24 órás egészségügyi határérték túllépések száma jelentős, különösen a Búza tér területén.

A város legjelentősebb légszennyező forrása a lakossági tüzelés, sok háztartásban jellemző a kedvezőtlen vegyes tüzelés, amely a szilárdanyag, korom és kéndioxid kibocsátás növekedését okozza a téli időszakban. Az ipari eredetű légszennyező anyag kibocsátás nem jelentős. A közlekedési kibocsátások esetében a korszerűtlen személygépkocsi park emissziója a fő légszennyező.

Miskolc Megyei Jogú Város Megalapozó Vizsgálatával és Integrált Településfejlesztési Stratégia felülvizsgálatával kapcsolatosan megküldött dokumentációban foglaltakat Levegőtisztaság-védelmi szempontból nem kifogásolom.

Véleményemet a levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendeletben foglaltak alapján adtam meg.

Zajvédelmi szempontból:

Tárgyi ügyben szereplő Miskolc Megyei Jogú Város Megalapozó Vizsgálatával és Integrált Településfejlesztési Stratégia felülvizsgálatával kapcsolatos véleménykérelmére ügyét a 284/2007. (X. 29.) Kormányrendelet, és a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet betartása mellett környezeti zajvédelmi szempontból nem kifogásolom.

Miskolcon nagy területen okoz környezeti konfliktust a közlekedésből származó zaj- és rezgésterhelés,

Levegőtisztaság-védelmi, zajvédelmi-, hulladékgazdálkodási és földtani közeg védelme szempontjából a jelzett megállapítások már szerepelnek a tanulmányban.

a 3-as és a 26-as főút is érinti a város településközpontját, de a belterületi utak is túlterheltek a nappali időszakban. Különösen terhelő a zajkibocsátás és a rezgés hatása annak következtében, hogy igen nagyarányú a nehézgépjármű forgalom. A Bosch-út folytatásaként épülő elkerülő út mérsékli a településen áthaladó közúti forgalmat, ezáltal jelentősen csökken a zajterhelés. A jelentős iparfejlesztési elképzelések azonban az ellentétes irányba hatnak. A lakóterületeket érő terhelések tekintetében a vasúti zajterhelés csak a keleti városperemen jelentkezik. A településen a lakóterületen belül is kialakultak ipari üzemek, amelyek a korszerű zajcsökkentő technológiák alkalmazása miatt

a lakókörnyezetet alapvetően nem zavarják.

Az egyéb zajterhelések közül a szórakoztató létesítmények éjszakai működéséből származó zaj zavarhatja a környéken lakókat. Ennek szabályozására az önkormányzati zajvédelmi rendelet hivatott. Betartatása szintén az önkormányzat hatáskörébe tartozik.

2019 májusában elkészült Miskolc Megyei Jogú Város 2018. évben megújított stratégiai zajtérképére épülő zajcsökkentési intézkedési terve.

Az elkészült zajterhelési térképek a következők:

- közúti közlekedési zajforrásokra vonatkozó zajterhelési- és konfliktustérképek - Lden és Léjjel,
- vasúti közlekedési zajforrásokra vonatkozó zajterhelési- és konfliktustérképek - Lden és Léjjel,
- repülési (légi) közlekedési zajforrásra vonatkozó zajterhelési- és konfliktustérképek – Lden és Léjjel,
- üzemi létesítményekre (egységes környezethasználati engedéllyel rendelkező létesítmények) vonatkozó zajterhelési- és konfliktustérképek - Lden és Léjjel.

A „konfliktus” a küszöbérték feletti, nem kívánatos terheléssel érintett területeken jelentkezik (0-5 Db, 5-10 dB és 10 dB feletti túllépést megjelenítve)

Közúti zaj

A települési zajtérkép 1. sz. melléklete részletesen felsorolja, hogy mely utak melletti lakóépületek környezetében különösen magas a zajterhelés (Lden > 75 dB), nagyon magas a zajterhelés (Lden=70- 75 dB) illetve magas a zajterhelés (Lden=65-70 dB).

A települési zajtérkép 1. sz. melléklete részletesen felsorolja, hogy mely utak mentén található épületek környezetében jellemző éjjel különböző mértékű (10 dB feletti, 5-10 dB közötti ill. 0-5 dB közötti) konfliktus.

A nappal 55 dB feletti zajszinttel érintett lakosság 64 000 fő, éjszaka 50 dB feletti zajszinttel érintett lakosság 52 000 fő.

Vasúti zaj

A települési zajtérkép függeléke felsorolja, hogy mely vasúti szakaszok melletti lakóépületek környezetében különösen magas zajterhelés (Lden > 75 dB), nagyon magas a zajterhelés (Lden=70-75 dB) illetve magas a zajterhelés (Lden=65-70 dB).

A függelék felsorolja, hogy mely vasúti szakaszok mentén található épületek környezetében tapasztalható éjjel különböző mértékű (10 dB feletti, 5-10 dB közötti ill. 0-5 dB közötti) konfliktus. Miskolc város vasúti közlekedésből eredő érintettségi adatait alapján az 55 dB feletti zajszinttel érintett lakosság egész napra vonatkozóan 900 fő, éjszaka 50 dB feletti zajszinttel érintett lakosság 400 fő.

Repülési zaj

A zajterhelés egész napra vonatkozó időszakban (Lden) az 55-75 dB közötti zajterhelés sávban, ill. a 75 dB fölötti tartományban van, nem találhatóak védendő épületek. Az éjszakai időszakban > 50 dB feletti zajterhelés a védendő épületek közelében nem található.

A zajterhelési értékeket a küszöbértékkel összehasonlítva megállapítható, hogy a repülőtérről, illetőleg a légi folyosók környezetében az épületek környezetében mind Lden-re, mind éjszakra vonatkozóan a légi forgalomtól eredően nem található konfliktus.

A stratégiai zajtérképezés lehatárolásai kritériumai szerint a légi közlekedéstől eredően érintettség nem állapítható meg.

Üzemi zaj

Az előzetes felmérés alapján Miskolc városában a vizsgálandó IPPC-üzemek száma összesen 3 db, amely a város belterületén található:

- D&D Drótáru Ipari és Kereskedelmi Zrt. (3527 Miskolc, Sajószigeti utca 4.)
- MVM MIFŰ Miskolci Fűtőerőmű Kft. (3531 Miskolc, Tatár u. 29/b.) Hold utcai telephely Kombinált ciklusú 50 MW -ot meghaladó bemenő hőteljesítményű fűtőturbínás erőmű
- MVM MIFŰ Miskolci Fűtőerőmű Kft. (3531 Miskolc, Tatár u. 29/b.) Tatár utcai telephely Miskolci Hőtermelő Üzem

A nappali időszakban 55 dB feletti zajterhelés a védendő épületek közelében nem található. Az éjszakai időszakban 50 dB feletti zajterhelés a védendő épületek közelében szintén nem található.

Az épületek környezetében mind Lden-re, mind éjszakára vonatkozóan az üzemtől eredően nem található konfliktus.

A jelenlegi állapotban az ipari üzemek környezetében a nappali zajterhelési szint 55 dB alatti, az éjszakai zajterhelés 50 dB alatti. Nappal nincsen 55 dB feletti zajszinttel érintett lakosság és éjszaka nincsen

50 dB feletti zajszinttel érintett lakosság.

Hulladékgazdálkodási szempontból:

Miskolcon az évente megtermelt 49 456 tonna nem veszélyes hulladék 80 % a lakosságtól kerül ki, és 20 % a településen működő vállalkozásoknál keletkezik.

A településen egy hulladékgazdálkodási közszolgáltatást végző szolgáltató működik, a BMH Nonprofit Kft., amely a feladatot alvállalkozó (MiReHu Nonprofit Kft.) bevonásával látja el.

A településen elérhető hulladékgazdálkodási szolgáltatások köre a települési szilárd hulladékok gyűjtése és szállítása mellett felöleli a szelektív hulladékgyűjtést, zöldhulladék gyűjtést, lomtalanítást és üveghulladék gyűjtést.

A hulladékgazdálkodással kapcsolatos közszolgáltatási feladatok 2023-tól kikerülnek az önkormányzati feladatkörből. A Magyar Állam által kiírt hulladékgazdálkodási koncessziós pályázatot a MOL Magyar Olaj- és Gázipari Nyrt. nyerte el, aminek következtében 2023. július 1-jét követően 35 évig a társaság végezheti a települési szilárdhulladék begyűjtését, ő gondoskodik annak kezeléséről, és ő valósítja majd meg a szükséges beruházásokat is.

Javaslom a stratégiai elemek közé felvenni az elhagyott hulladékokkal – külön figyelemmel az építési – bontási hulladékokra - kapcsolatos megelőzési programokat, ill. az ehhez kapcsolódó olyan infrastrukturális és egyéb a helyi hulladékfeldolgozást és hasznosítást elősegítő beruházásokat, amik elsősorban a prevenció vonalán visszaszorítják a jelenlegi kedvezőtlen tendenciákat. Ezek a közösségi példamutatás szintjén kiegészíthetők a hasznosított hulladékok önkormányzati beruházásokban való felhasználásával is.

A beküldött dokumentumban foglaltakat hulladékgazdálkodási szempontból nem kifogásoljuk, azzal, hogy a megvalósítani tervezett fejlesztések, tevékenységek megvalósításánál folyamatosan figyelemmel kell lenni a hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. tv. (Ht.) valamint a végrehajtására kiadott jogszabályokban foglalt tárgyra vonatkozó előírásokra, továbbá a hulladékgazdálkodási tervekre és a megelőzési programokra.

Földtani közeg védelme szempontjából:

A város csatornázottsága 2020-ban megközelítőleg 94 %-os, mely megyei, illetve az országos átlagot is megelőzi. Kiemelt problémát jelent azonban a városban a meglévő alap közműhálózatok leromlott műszaki állapota. Jelenleg a közüzemi ivóvízhálózat hossza 685,44 km, 571 km hosszúságú szennyvízcsatorna van; korösszetételéből és műszaki állapotából adódóan folyamatos megújításra szorul. A fejlesztések ellenére évről évre jelentős hálózati vízvesztesség terhel a rendszert, melynek értéke 2020-ban már 44-45% volt, a rendszerbe a betáplált vízmennyiség a felhasznált vízmennyiségnek ma már közel duplája.

Miskolc egyes külterületein nincsenek kiépített közműhálózatok (pl. Lyukóvölgy), lakott területek esetében az ivóvíz biztosítása szükséges és a szennyvíz rákötés lehetőségét is meg kell teremteni 150 m-es körzetben.

Miskolc Megyei Jogú Város Megalapozó Vizsgálatával és Integrált Településfejlesztési Stratégia felülvizsgálatával kapcsolatosan megküldött dokumentációban foglaltakat alábbi szempontok betartása mellett földtani közeg védelmi szempontból nem kifogásolom:

– Az érintett területen a környezeti elemek minőségének megóvása érdekében, csak olyan építmények, illetve azokhoz tartozó létesítmények, tevékenységek megvalósítása, üzemeltetése engedélyezhető, amelyek ellenőrzött

körülmények közötti működtetése hosszú távon sem veszélyezteti a földtani közeg jó állapotának, továbbá az általános normatív emberi elvárások

és a vonatkozó hatályos jogszabályokban megfogalmazott környezeti célkitűzések teljesülését.

– A környezeti előírásokat is kielégítő normatív célkitűzések megfogalmazása során a földtani közeg védelme szempontjából figyelembe kell venni a mód. 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendeletben foglalt előírásokat.

A benyújtott dokumentációval kapcsolatban észrevételeink kizárólag a hatáskörünkbe tartozó szakkérdést érintő környezetvédelmi vonatkozású projektek vonatkozásában az alábbiak:

I. Az ITS 3.5.1. pontjában foglalt ütemezési tervben (12. táblázat) több szempont (fejlesztési források rendelkezésre állása, projektek egymásra épülése) mellett figyelembevételre került a projektek előkészítettségéhez kapcsolódóan a tervezési, engedélyezési folyamatok időigénye is (az engedélyezési határidők ismeretében), ennek okán a tervezők beépítettek a programokba rugalmassági tartalékot.

Álláspontunk szerint az alábbi projektek esetében jellegüknél fogva fennállhat a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 3. számú mellékletére figyelemmel előzetes vizsgálati eljárás lefolytatás szükségessége:

I. Kulcsprojekt (13 db projektből)

1. Fenntartható városi energiaellátási mix kialakítása:

(a) Szennyvíziszap alapú pellet előállítás és hasznosítás

(b) Napelempark létesítése

(c) Miskolc környéki ivóvíz célú víztározók hasznosítása szivattyús energiátárolásra

2. Fenntartható vízgazdálkodás:

(a) Miskolc egyes külterületein ivóvíz biztosítása és a szennyvíz rákötés (pl.: Lyukóvölgy)

(b) ivóvíz hálózati rekonstrukciók: évente 10-12 km hosszon

(c) biogázüzemfejlesztés biometán előállításra

II. Hálózati projektek (10 db projektből)

1. Út és kerékpárút-fejlesztések:

(a) Északi tehermentesítő meglévő szakaszának fejlesztése, bővítése (az Autóklubtól a Búza térig)

(b) Belváros - Diósgyőr (kelet – nyugati) tengely közlekedési megoldása

(c) Észak-déli buszfolyosó megvalósítása Csabai kapu – Kazinczy tengelyen, a Tapolcai elágazástól a Petőfi térig, vagy kötőpályás fejlesztés megvalósíthatóság függvényében

(d) Y-híd keleti továbbépítése

(e) Futó utca négysávosítása a Cementgyári elágazástól az Egyetemi csomópontig

(f) Csermőkei út fejlesztése, Egyetemi csomóponttól a Lorántffy Zsuzsanna utcáig, DAM csatlakozással

(g) DAM feltáró utak megépítése

(h) 305-ös út az M30-as autópálya és a Tapolcai elágazás között Martin-kertváros és Szirma közötti területen átvezetve

(i) Útfelújítás Lillafüred - Bánkút, Sebesvíz

(j) Felsőhámosi alagút mélyítése

(k) Leromlott állapotú belterületi utak rekonstrukciója (pl. Fonoda u., Szondi u, Baross u., Repülőtéri u. stb.)

(l) Új kerékpárút hálózati elemek megvalósítása (Szinva déli oldalán kelet-nyugati tengely (Szinva zöldfolyosó), Diósgyőr-Lillafüred, Keleti kapu (Felsőzsolca) – Tiszai pályaudvar, Búza tér, Martin-Kertváros fő tengelye (Kisfaludy utca vagy alternatív útvonal), Szirma-Déli Auchan, Tapolcai elágazás – Déli kapu (3-as út), Avasi lakótelep főgerinc (Klapka Gy. és Szent György utca), Vasgyár-Bükkszentlászló, Peremes – Bulgárföld, Vasgyár – Lyukó, Lillafüred – Ómassa, Avas – Belváros, Keleti kapu – Csorba tó, Északi iparterület (Besenyői utca, Zsigmondy utca), Diósgyőr-Lillafüred kerékpárút

A természetvédelmi és tájvédelmi szempontból érintett fejlesztések esetében a tervezett projektek előkészítési szakaszában az előírásoknak megfelelő hatósági egyeztetések lefolytatásra fognak kerülni, illetve a levélben említett azon projektek esetében, amelyeknél jellegüknél fogva fennáll a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 3. számú mellékletére figyelemmel előzetes vizsgálati eljárás lefolytatásra fog kerülni.

2. Települési zöld- és kékinfrastruktúra integrált fejlesztése:
- (a) Avasi pincesor (Nagyavas Felső-, Középső- és Alsósor) víz- és szennyvíz hálózatának kiépítése
 - (b) A Keleti-kapu Sajó folyó bal part térségének védelmére állandó, önkormányzati kezelésű árvízvédelmi vonal kiépítése (ÉMVIZIG)
 - (c) A Hejő-malomárok, valamint a befogadó Hejő-patak fejlesztése, a meder lefolyási keresztmetszélyének bővítésével, lehetőség szerinti vízvisszatartással a megnövekedettvízhozam elvezetése érdekében a végső befogadó Hejő-Szarda-övcatornáig. (ÉMVIZIG)
3. Korszerű térségi hulladékgazdálkodás fejlesztése:
- (a) Települési zöld és biohulladék komposztáló telep létesítése Miskolcon.
 - (b) Inert hulladék feldolgozó üzem építése Miskolcon
4. Körforgásos gazdaságra való átállást segítő programcsomag: Újrahasználati Központ fejlesztése Miskolcon (MiReHu Nonprofit Kft.)
- III. Egyéb projektek (13 db projektből)
- 1. Kulturális infrastruktúra és kreatív ipar fejlesztése: Népkert kultúrtér
 - 2. Szabadidős és sportinfrastruktúra fejlesztési program:
 - (a) városrészi futókörök kialakítása,
 - (b) salakmotorpálya kialakítása
 - (c) DVTK Kézilabda Csarnok: két pályás (egyik gyakorló, másik versenypálya) edzőcsarnok felépítése 1500 férőhelyes lelátóval
 - 3. Illegális hulladéklerakók felszámolása,
 - 4. Barnamezős területek funkcióváltó rehabilitációja: feltáróút megvalósítás (Vargahegy -Kiss Ernő)
 - 5. Miskolc Turizmusfejlesztési Stratégia 2030: DAM City attrakciós park
- Fenti projektek előzetes vizsgálati eljárás kötelesek, amennyiben paramétereik elérik vagy meghaladják az alábbi mutatókat:
84. Szálláshely-szolgáltató épület vagy épületegyüttes (a kapcsolódó létesítményekkel együtt) mező-, erdő-, vízgazdálkodási célra használt területen
- a) 500 szállásférőhelytől vagy 2 ha területfelhasználástól
 - b) 50 szállásférőhelytől vagy 0,3 ha területfoglalástól település külterületén lévő védett természeti területen, Natura 2000 területen, barlang védőövezetén
87. Kőzutat és közforgalom elől el nem zárt magánutak, kerékpárutak (amennyiben nem tartozik az 1. számú mellékletbe)
- a) országos közút építése (amennyiben nem tartozik az 1. számú mellékletbe)
 - b) országos közút fejlesztése 1 km hosszútól
 - c) az előző pontokba nem tartozó országos közút, helyi közút, a közforgalom elől el nem zárt magánút és kerékpárút védett területen, Natura 2000 területen, barlang védőövezetén méretmegkötés nélkül
92. Önállóan létesített felszíni vagy felszín alatti autóparkoló, beleértve a parkolóházat is
- a) 300 parkolóhelytől
 - b) védett természeti területen, Natura 2000 területen, barlang védőövezetén 100 parkolóhelytől
102. Állandó árvízvédelmi mű vízbázis védőövezetén (ha a tevékenység megkezdését a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellétesítmények védelméről szóló jogszabály a védőövezeten nem zárja ki), védett természeti területen, Natura 2000 területen, barlang védőövezetén és települési belterületen
104. Szennyvízgyűjtő hálózat
- a) 2000 lakosegyenérték-kapacitástól
 - b) felszín alatti vízbázis védőövezetén (ha a tevékenység megkezdését a vízbázisok, a távlati vízbázisok,

valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási létesítmények védelméről szóló jogszabály a védőövezeten nem zárja ki), védett természeti területen, Natura 2000 területen, barlang védőövezetén 1000 lakosegyenértéktől

107. Nemveszélyeshulladék-hasznosító telep

a) 10 t/nap kapacitástól

b) vízbázis védőövezetén (ha a tevékenység megkezdését a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási létesítmények védelméről szóló jogszabály a védőövezeten nem zárja ki), védett természeti területen, Natura 2000 területen, barlang védőövezetén méretmegkötés nélkül

112. Szabadidő eltöltésére szolgáló állandó szabadtéri létesítmények

a) 5000 fő egyidejű befogadóképességtől vagy 2 ha területfoglalástól vagy 300 db parkolóhelytől

b) védett természeti területen, Natura 2000 területen, barlang védőövezetén 0,5 ha-tól

115. Motoros járművek állandó versenypályája, terepmotorozásra, terepautózásra kijelölt állandó pálya (ha nem tartozik az 1. számú mellékletbe) méretmegkötés nélkül

120. Ipari, raktározási célú építmények elhelyezésére szolgáló terület kialakítása (műszaki infrastruktúrával való ellátása) más célra használt területen

a) 3 ha-tól

b) védett természeti területen, vízbázis védőövezetén (ha a tevékenység megkezdését

a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási létesítmények védelméről szóló jogszabály a védőövezeten nem zárja ki), Natura 2000 területen, barlang védőövezetén 0,5 ha-tól

127. Vízfolyásrendezés (kivéve az eredeti vízvezető-képesség helyreállítására irányuló, fenntartási célú iszapeltávolítást és rézsűrendezést, amennyiben az a vízgyűjtő-gazdálkodás egyes szabályairól szóló kormányrendeletben előírtak szerint a vizek állapota romlásának megelőzését, megakadályozását szolgálja)

a) 1 km vízfolyáshossztól

b) 50 m vízfolyáshossztól vízbázis védőövezetén (ha a tevékenység megkezdését a vízbázisok,

a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási létesítmények védelméről szóló jogszabály a védőövezeten nem zárja ki)

c) védett természeti területen, Natura 2000 területen, barlang védőövezetén méretmegkötés nélkül

128. Egyéb, az 1–127/A. pontba nem tartozó építmény vagy építményegyes beépített vagy beépítésre szánt területen

a) 2 ha területfoglalástól

b) 300 parkolóhelytől

c) 50 m-es épületmagasságtól

d) védett természeti területen, Natura 2000 területen, barlang védőövezetén 0,5 ha területfoglalástól vagy 50 parkolóhelytől A nyomvonalas fejlesztések kapcsán (pl.: útjavítás) kapcsán vizsgálandó továbbá, hogy amennyiben azok jelentős módosítása tervezett, azok megvalósítása előtt a 3. számú melléklet 131. pontjába tartozás miatt is szükségessé válhat előzetes vizsgálati eljárás lefolytatása.

Jelentős módosításnak minősül a 2. § (2) bekezdés ac) pontja alapján esetében az alábbiak teljesülése:

1. a létesítmény volumene a megvalósítására vonatkozó korábbi engedélyben meghatározott mértéket legalább 25%-kal meghaladja [aca. alpont]

2. új forgalmi sáv létesül (kivéve, ha az csak le- vagy felhajtó- vagy kapaszkodó sáv) [acc. alpont]

3. nyomvonal olyan megváltoztatása, ami miatt a hatásterület védett természeti területet, Natura 2000 területet, barlang védőövezetét, vízbázis védőövezetét vagy régészeti érdekű területet fog érinteni

[ace. Alpont]

II. Ezen túlmenően javasoljuk a 2/2005 (I. 11.9 Korm. rendelet szerinti környezeti értékelési dokumentáció elkészítését e rendelet 4. számú melléklete szerinti tartalommal összeállítva (az általánosan túlmutató szempontokat nem kívánunk megjelölni).

					<p>A tervezők</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4 stratégiai (Korszerű, humán központú települési és térségi szolgáltatások [7 db cél]; Fenntartható városi infrastruktúra és szolgáltatások biztosítása [5 db cél]; Városi klímaadaptáció elősegítése és dekarbonizáció [5 db cél], Modern, versenyképes gazdaság [6 db cél]) és • 4 horizontális cél (várostérségi zöldellátás; várostérségi digitális átállás, esélyegyenlőség biztosítása, reziliencia), illetve • 4 városrészi cél (élhető-fenntartható város; gazdasági területek fejlesztése; fenntartható turizmusfejlesztés; szociális célú városrehabilitáció és komplex társadalmi felzárkóztatás) mentén fűzték fel a programot. <p>A program tömör kidolgozása, lényegre törő, gondosan körvonalazott; részletes alátámasztottságát és megvalósíthatóságát gazdasági, szakmai szempontból való kidolgozottságának magas színvonala (kockázatelemzés, SWOT-analízis, megvalósítás elemei, felelősök kijelölése, stratégiai-operatív menedzsment körvonalazása stb.) biztosítja.</p> <p>A program megvalósulásának nyomon követésére szolgáló monitoring rendszer indikátorainak megállapítása az indikátorok alkalmazásának részletes és jól meghatározott módszertana alapján állapították meg, így az indikátorokkal kapcsolatos minőségi követelményeket is (két kritériumrendszer figyelembevételével: SMART és a QQTTP)</p> <p>Az ITS 1 fejezete (jogszabályi alátámasztottság) alapján nem tartalmaz utalást a 2/2005. (I. 11.) Korm. rendeletben való környezeti vizsgálat elvégzéséről, illetve elmaradásának indokolásáról.</p> <p>Ilyen programok esetében (középtáv, város egészére kiterjedő területi hatály, további fejlesztések generátoraként működő projektek tervezése) indokolt a környezeti vizsgálati dokumentáció elkészítése.</p> <p>Fenti rendelet 1. § (3) bekezdés c) pontja szerint várható környezeti hatások jelentőségének eseti meghatározása alapján dönthető el a környezeti vizsgálat szükségessége "a (2) bekezdésbe nem tartozó olyan egyéb tervnél, illetve programnál, amely környezethasználatot jelentő tevékenységek vagy létesítmények jövőbeli hatósági engedélyezése számára keretet szab."</p> <p>Ennek okán javasoljuk a program kapcsán környezeti vizsgálat lefolytatását, melynek tartalmi elemeit a rendelet 4. számú melléklete szabályozza.</p> <p>Fenti módosításokat követően az ITS-t elfogadásra javasoljuk.</p> <p>A tervezés során törekedni kell a környezettel összeegyeztethető, hulladék-, zaj- és emisszió szegény tevékenységek, technológiák bevezetésére, melyek során az elérhető legjobb technika figyelembevételével törekednek a környezettel történő tudatos együttélésre.</p> <p>Fentieket kérjük az integrált településfejlesztési stratégia felülvizsgálata során figyelembe venni.</p> <p>Az eljárás további szakaszaiban részt kívánunk venni, kérjük az újabb véleményezési dokumentáció megküldését elektronikus formában.</p>	
13.	B.-A.-Z. Megyei Kormányhivatal Népegészségügyi Főosztály	2022.11.07.	I	2022.11.28	<p>A véleményezési dokumentációban teljeskörűen meghatározásra kerültek a tervezett fejlesztési elképzelések - társadalmi, természeti, környezeti, gazdasági hatásai, melyek elsősorban Miskolc Megyei Jogú Város lakosságát, valamint a település közigazgatási területén tulajdonnal (gazdasági létesítmény, mezőgazdasági ingatlan stb.) rendelkező természetes és jogi személyeket érintik. Közvetlenül érintettek lehetnek továbbá mindazok, akiket munkájuk, hétköznapi tevékenységük valamilyen módon a településhez köt.</p> <p>I. A város szegregátumai és szegregáció által veszélyeztetett területei tekintetében az alábbi észrevételt teszem:</p> <p>A szegregációs folyamatokat jelző (demográfiai, oktatási, szociális segélyezési, foglalkoztatási) adatok alapján, amennyiben a 2011-es évi népszámlálás óta további szegregáció irányába mutató változások észlelhetők a város közigazgatási területén, úgy a friss népszámlálási adatok tükrében a szegregációs folyamatok ismételt vizsgálatára lesz szükség.</p> <p>A Stratégiai célok megvalósítására irányuló beavatkozások végrehajtása során az esélyegyenlőség biztosítása továbbra is kötelező horizontális elvárás.</p> <p>A szociális problémák halmozottan jelennek meg a nehezebb gazdasági helyzetben élők körében és az általuk lakott társadalmilag leromlott városrészekben. A lakókörnyezet iránt érzett felelősség hiánya a lakókörnyezet további romlását fokozza. A fizikai környezet folyamatos romlása és ezeken a területen sűrűsödő társadalmi problémák tovább mélyítik a</p>	<p>A 2022-es népszámlálási adatok feldolgozása után az antiszegregációs terv felülvizsgálatára kerül sor, várhatóan 2024-ben.</p> <p>Az esélyegyenlőség biztosítása továbbra is horizontális cél, a</p>

terület szegregációját, leszakadását a környező városrészekről.
A hátrányos helyzetű emberek esélyegyenlőségének biztosítása mellett, az egész város jövője, kiegyensúlyozott fejlődése érdekében, fontos az elmaradott városrészek rehabilitációja, a helyi társadalom felzárkóztatása.
A mélyszegénységben élők és romák, a gyermekek, a nők, az idősek és a fogyatékkal élők esetében az egészségügyi és szociális területen is javasoltak a szükséges beavatkozások megtételei.
Az Önkormányzat településszerkezeti tervében megjelenő cél volt a megyeszékhely vonzerejének (gazdasági, turisztikai-idegenforgalmi, környezeti, rekreációs) emelése. A lakosság komfortérzetének növelése, a városkép, az építészeti arculat és a környezeti állapot kedvezőbbé tétele érdekében jelentős beruházások, fejlesztések indultak 2021-ben illetve folytatódottak 2022-ben is. Számos beruházási kezdeményezés történt, a zöldmezős ipari beruházások igénye mellett a város barnamezős illetve leszakadó (degradált) területeinek újrahaznosítására is, sor került ipari-gazdasági célú beruházások megvalósítására mely egyes városrészek esetében a leszakadó területek felzárkóztatását eredményezte. A Város egésze szempontjából az elmúlt két évben a város ipari területeit érintő gazdaságfejlesztési beruházásokon túl igény formálódott a komplex kikapcsolódást biztosító turisztikai fejlesztésekre is, továbbá az elhanyagolt épületek teljes körű felújítására és átalakítására valamint a kihasználatlan területek rekultivációjára is.

II. Miskolc MJ Város Stratégiájának, valamint a Megalapozó Vizsgálat és Alátámasztó munkarészek véleményezését érintően, az alábbi észrevételeket teszem:

Szakterületi vonatkozásban támogatom a Stratégiában célként megfogalmazott tervezett intézkedéseket, melyek környezet-egészségügyi hatásai pozitívak, javítják az érintett lakosság életkörülményeit, csökkentik egészségkockázatát. A megfogalmazott célok és fejlesztések a város lakóinak élhetőbb környezetet biztosítanak, mérséklik a város környezeti terhelését. Az egészségesebb környezet jobb életkörülményeket teremt és a környezeti kockázatok csökkentésével javul a népesség egészségi állapota, életminősége.

- Üdvözlöm, azon intézkedéseket melyek megoldást nyújtanak a környezet-egészségügyi, közegészségügyi szempontból jelentős környezeti és társadalmi tényezők állapotjavítására irányulóan,
- Fontosnak tartom a város barnamezős, illetve leszakadó (degradált) területeinek újrahaznosítására irányuló törekvéseket.
- A humán közszolgáltatások fejlesztésének legfontosabb területei a bölcsődei és óvodai férőhelyek bővítése, valamint a demográfiai tendenciákhoz igazodva kiemelt figyelmet érdemel az időseket ellátó intézmények fejlesztése is. Ezért támogatom az egészségügyi, szociális, közművelődési, és egyéb szolgáltatások intézményrendszereinek fejlesztését.
- Kiemelten fontosnak ítélem a város szennyvízhálózatának teljes körű kiépítését, a rákötések számának további növelését.
- Támogatni kell a város közterületeinek (terek, parkok) valamint közlekedési infrastruktúrájának (szilárd burkolatú utak, járdák, parkolók) további szállítását, fejlesztését,
- Fontosnak tartom továbbá a kritikus légszennyező anyagok levegőtisztasági határérték alatti szintjének biztosítására tett javaslatok, intézkedések megvalósítását.
- Támogatom a környezetszennyező illegális települési hulladéklerakók felszámolását
- Fontosnak tartom, hogy a környezeti, társadalmi és gazdasági célok megvalósítását szolgáló közléptávot átölelő fejlesztési program, megoldást találjon a helyi környezeti, természeti problémák mellett a társadalmi problémákra is.

A város közigazgatási területén megvalósuló beruházások fejlesztési igényeihez igazodó ipari-gazdasági és kereskedelmi-szolgáltató területek kijelölését érintően:

Az egészséges lakó- és munkakörülmények, a lakosság biztonságának általános követelményeit szem előtt tartva, a tervmódosításnak hangsúlyt kell fektetni a lakóterületek és az új terület-felhasználási egységek elkülönítésére, a levegő-, zaj-, és környezetszennyezési problémák távoltartására. A fejlesztések során fokozott figyelmet kell fordítani a vonatkozó zajvédelmi előírások betartására, a tervezési terület környezetében lévő védendő lakó- és egyéb területek kellő távolságára.

Lakóterületek közvetlen környezetében - a településtesttől való megfelelő eltartás hiányában - a már meglévő vagy új beruházásként létesítendő területek fejlesztése kapcsán a környezetüket erősen zavaró hatású létesítmények és technológiai elhelyezésének, üzemserű működésének mellőzését javasoljuk. Javasoljuk a lakóterületek és a már meglévő vagy

beavatkozások tervezésénél és megvalósításánál is kiemelten fontos szempont annak érvényesítése.

Köszönjük az észrevételeket, ahogy a véleményben is kifejtésre került, a jelzett fejlesztési igények szerepelnek a város fejlesztési elképzelései között.

A projektek előkészítése és megvalósítása során a véleményben foglaltak figyelembe lesznek véve.

					<p>új beruházként létesítendő területek közötti megfelelő mértékű puffer terület biztosítását, melyek megakadályozzák vagy mérséklék azon tevékenységek negatív hatását, amelyek a lakóterületek és az ott élő népesség egészségi állapotát kedvezőtlenül befolyásolják. Szorgalmazzuk a védelmi illetve takaró fásítások megvalósítását.</p> <p>A tervezett fejlesztések során fontos szempont kell, hogy legyen a talajjal, a szennyvizekkel, veszélyes hulladékokkal kapcsolatos, valamint az emberi használatra szolgáló felszíni és felszín alatti vizek védelmére vonatkozó közegészségügyi követelmények betartása. A területhasználat megtervezésekor, a beruházás kiválasztásakor úgy kell eljárni, hogy a talaj, a felszíni és felszín alatti vizek elszennyeződése kizárható legyen, és ezen, szempontok bele kerüljenek a Helyi Építési Szabályzat előírásaiba is.</p> <p>Ezen fejlesztési területek közlekedését úgy kell megtervezni, hogy a településrészek környezeti terhelése a beruházás általi forgalomtól ne nőjön, az egészségügyi határértékek betarthatók legyenek.</p> <p>Az ipari létesítmények okozta légszennyezettség, illetve az ipari hulladékok kezelése fontos stratégiai célkitűzés kell, hogy legyen a jövőben.</p> <p>Mindezek mellett szükséges azonban, hogy a helyi döntéshozók is ismerjék meg a lakosság egészségi állapotának aktuális helyzetét, melyek ismeretében az egészségi állapot kedvező irányú befolyásolásra hivatalból is lehetőségekkel rendelkeznek.</p> <p>Fontosnak tartom továbbá a kritikus légszennyező anyagok levegőminőségi határérték alatti szintjének biztosítására tett javaslatok, intézkedések megvalósítását, a légszennyezéssel járó tevékenységek tilalmának bevezetését a lakóövezetben. A település fekvése és egyéb adottságai figyelembevételével szorgalmazom a megújuló energiaforrások alkalmazásának további tervezését.</p> <p>A véleményezési dokumentáció alapján Miskolc Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiájának célkitűzéseit, fejlesztési irányait közegészségügyi, környezet-egészségügyi szempontból támogatom, a város Településfejlesztési Stratégia és Megalapozó Vizsgálata véleményezési dokumentációkban írtakat elfogadásra javaslom.</p>	
14.	B.-A.-Z. Megyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Osztály	2022.11.07.	N			
15.	B.-A.-Z. Megyei Kormányhivatal Földhivatali Főosztály	2022.11.07.	N			
16.	B.-A.-Z. Megyei Kormányhivatal Agrár- és Vidékfejlesztést Támogató Főosztály	2022.11.07.	N			
17.	B.-A.-Z. Megyei Kormányhivatal Közlekedési, Műszaki Engedélyezési és Mérésügyi Főosztály	2022.11.07.	I	2022.11.29.	<p>A tervezettel egyetértünk, a megvalósítás során az alábbiakat kérjük figyelembe venni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a kialakítandó és megszüntetendő közforgalom számára megnyitott közlekedési létesítményekre hatóságomtól építési engedélyt kell kérni az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezéséről szóló 93/2012.(V.10.) Korm.rendeletben foglaltaknak megfelelően - Zúzott kő burkolatú út szilárd burkolattal történő befedése építési engedélyköteles tevékenység, amit a kiépítés után hatóságunknál forgalomba kell helyezni. - A közl.hatóságnak be kell jelenteni a közút, közforgalom elől el nem zárt magánút földút szintű kiépítését és azok két méter szabadnyílást meg nem haladó műtárgyai – kivéve a nem kizárólag az építető tulajdonában álló területen történő – építését, korszerűsítését, forgalomba helyezését és megszüntetését a Kk. 29 §(16) bek. a) pontja alapján - a közforgalom számára megnyitott úton új gyalogos-átkelőhely kijelöléséhez, forgalomba helyezéséhez és a meglévő megszüntetéséhez hatóságomtól engedélyt kell kérni az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984.(XII.21.) KM rendelet 3. § (1) bek. a) pontja alapján. - A Kkt.36. § (1) bek értelmében a közút melletti ingatlanon tervezett építési munkák megkezdése előtt a közút kezelőjének hozzájárulását be kell szerezni és a kivitelezésre vonatkozó előírásait kötelezően be kell tartani. - új útcsatlakozás, kapubehajtó kiépítése esetén a közút kezelőjének hozzájárulása szükséges - a szükséges útlezárások, elterelések végrehajtásához a közútkezelőtől engedélyt kell kérni. 	A projektek előkészítése és megvalósítása során a véleményben foglaltak figyelembe lesznek véve.
18.	Répáshuta Község Önkormány-	2022.11.07.	N			

	zata					
19.	Bükkszentkereszt Község Önkormányzata	2022.11.07.	N			
20.	Kisgyőr Község Önkormányzata	2022.11.07.	N			
21.	Bükkaranyos Község Önkormányzata	2022.11.07.	N			
22.	Nyékládháza Város Önkormányzata	2022.11.07.	N			
23.	Mályi Község Önkormányzata	2022.11.07.	N			
24.	Kistokaj Község Önkormányzata	2022.11.07.	N			
25.	Sajópetri Község Önkormányzata	2022.11.07.	N			
26.	Alsószolca Város Önkormányzata	2022.11.07.	I	2022.11.14.	Nem kíván észrevételt tenni.	Módosítást nem igényel
27.	Felsőszolca Város Önkormányzata	2022.11.07.	N			
28.	Arnót Község Önkormányzata	2022.11.07.	N			
29.	Szirmabesenyő Nagyközség Önkormányzata	2022.11.07.	N			
30.	Sajókeresztúr Község Önkormányzata	2022.11.07.	N			
31.	Sajóbábony Város Önkormányzata	2022.11.07.	N			
32.	Sajólászlófalva Község Önkormányzata	2022.11.07.	N			
33.	Radostyán Község Önkormányzata	2022.11.07.	N			
34.	Varbó Község Önkormányzata	2022.11.07.	N			
35.	Parasznya Község Önkormányzata	2022.11.07.	N			
36.	Mályinka Község Önkormányzata	2022.11.07.	N			
37.	Nagyvisnyó Község Önkormányzata	2022.11.07.	N			

Miskolc Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája 314/2012. (XI.8.) Korm. Rendelet szerinti lakossági véleményezési eljárás keretében vélemények

Sor-szám	Egyeztetési eljárásban résztvevő szervezet neve	Dokumentáció kiküldésének dátuma (ÉÉÉ.HH.NN)	Észrevétel érkezett-e (I/N)	Észrevételek beérkezése k dátuma (ÉÉÉ.HH.NN)	Beérkezett vélemény leírása	Tervezői válasz
1.	Kiliándéli Közösség	2022.11.07	I	2022.11.29.	<p>(1) Szükségesnek tartjuk a dokumentumban annak egyértelműsítését, hogy a 2021-2027 közötti fejlesztési időszakra vonatkozó ITS 2022. októberében milyen jogszabályi felhatalmazás alapján készült. Ez azért is indokolt, mert a tervezetben hivatkozott 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet jelenleg hatályos szövegállapota <i>önálló településfejlesztési stratégia</i> készítését már nem teszi lehetővé. (Egyelőre feltételezzük, hogy a dokumentum az 1997. évi LXXVIII. törvény 60. § (10) bek. felhatalmazásával élve, a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 2021. június 30 án hatályos szövegállapota szerint készült.)</p> <p>Ugyancsak szükséges az ITS „tárgyi hatályának” egyértelművé tétele: az a <i>Miskolc</i> közigazgatási területén tervezett valamennyi fejlesztésre vonatkozik e, vagy „csak” a <i>Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata</i> által tervezett fejlesztéseknek kíván keretet adni? (A bevezetés szerint cél a város fejlesztési elképzeléseinek megfogalmazása, azonban nem állapítható meg, hogy a dokumentumban városon az önkormányzatot, vagy a város fejlődésében érdekelt valamennyi szereplőt kell e érteni.)</p> <p>(2) Kezdeményezzük, hogy az ITS céljainak a <i>Zöld Város</i> alapelveivel, valamint a <i>Városháza</i> által finanszírozott <i>Közösségi Gyűlés</i> ajánlásaival való összhangját is vizsgálják, illetve teremtsék meg. Meggyőződésünk, hogy a klimatikus kihívások okán, továbbá egy élehető – például egészséges városi környezetet garantáló – és természeti értékeit ápoló település megteremtése érdekében <i>Miskolc</i> városa nem maradhat reálisan megvalósítható, hosszú távú és komplex zöldítési program nélkül.</p> <p>(3) Számos kérdésben, például a zöldterületek fenntartásával vagy a zártkertek és a szegregátumok közműellátásával kapcsolatban az ITS-t, illetve a Megalapozó Vizsgálatot megfelelőnek tartjuk, azonban előzőekkel a jelenleg szintén elfogadás előtt lévő, <i>új településrendezési eszközök</i> törekvései nincsenek összhangban. Szükségesnek tartjuk a két dokumentum összehangolását, elsősorban az új településrendezési eszközök tervezetének módosításával. Ezt annak partnerségi egyeztetésében is jeleztük.</p> <p>(4) Sajnálattal olvastuk, hogy városrészünk, <i>Kiliándél</i> sem önmagában, sem pedig <i>Kilián-Északkal</i> együtt (továbbiakban együtt: <i>Kilián</i> városrész) nem szerepel önálló fejlesztési egységként sem az ITS ben, sem pedig a Megalapozó Vizsgálatban. A fejlesztések szempontjából <i>Kilián</i> városrész hátrányos kezelését az is jelzi, hogy a Megalapozó Vizsgálat 55. táblázatában <i>Miskolc Közép</i> városrészhez sorolták, az 56. táblázatban viszont <i>Diósgyőr-Nyugati</i> városrész részeként szerepel.</p>	<p>Köszönjük a megküldött véleményt!</p> <p>(1) Miskolcon az integrált településfejlesztési stratégia kidolgozása 2021. júniusában a 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet alapján megkezdődött, az előzetes tájékoztatási szakasz megindult. A vonatkozó jogszabályi rendelkezés alapján a 314/2012. (XI.8.) Korm. rendelet tartalmi követelményei alapján 2021. június 30-ig megkezdett ITS készítésére irányuló eljárást 2022. december 31-ig önkormányzati döntéssel le kell zárni. A 2022. december 31-ig elkészített stratégia 2027. június 30-ig maradhat hatályban és módosításokra eddig az időpontig lehetőség van. Az ITS nem csak Miskolc MJV Önkormányzat fejlesztési elképzeléseit veszi számba, foglalkozik valamennyi jelentősebb területi szereplő tervezett beavatkozásaival is.</p> <p>(2) A 2021-2027-es programozási időszak európai uniós forrásainak felhasználásának egyik kritériuma, hogy a megyei tervezés során kiemelt városok 2024-ig elkészítik az un. zöld finanszírozási keretrendszer, továbbá Miskolc bekerült az EU 100 Klímasemleges Város missziójába, ahol komplexen is vizsgálva lesz ez a terület.</p> <p>(3) Véleményünk szerint összhangban vannak a dokumentumok.</p> <p>(4) Jelen tervezési időszakban - több szempont miatt is – ugyanaz a városrészi felosztás került használatra, mint a 2014-2020-as ITS-ben, a területi egységek kezelhetősége érdekében a 32 városrész helyett 17 városrész szerepel (mely egyes városrészek összevonásával lett kialakítva korábban). A táblázatban szereplő adminisztratív hiba javításra</p>

				<p>Városrészünk lakói talán leginkább a zöldterületekre büszkék – amelyek sajnos egyre pusztulnak, illetve beépítésre kerülnek –, ezért különösen feltűnő, hogy az 1 főre jutó zöldterületeket bemutató 45. táblázatban sem állapítható meg, városrészünk hová is tartozik tulajdonképpen.</p> <p>Szorgalmazzuk, hogy fentiek módosításra kerüljenek, és szeretnénk, ha a városnak városrészünkkel kapcsolatban is lennének <i>önálló fejlesztési céljai</i> (például a meglévő, nevesített értékek megőrzése és fenntartása).</p> <p>(5) Sajnálatos, hogy az ITS az egyes városi dokumentumokban, illetve képviselők által a legutóbbi időkben is többször említett kötöttpályás közlekedési fejlesztési lehetőségekkel a <i>tram trainen</i> kívül lényegében nem foglalkozik. A <i>Kilián</i> városrész vonatkozásában különösen szomorú, hogy az <i>Avasi</i> városrészt <i>Diósgyőrrel</i> a <i>Belvárostart-Győri</i> kaput elkerülő nyomvonalon összekötni hivatott körvillamos (vagy annak előkészítése) nincs a tervezett fejlesztések között.</p> <p>(6) Rendkívül sajnálatos, hogy a <i>Bulgárföld-Stadion</i> térségében nagyobb területen, szabadidős – illetve potenciális zöld – terület rovására korábban kijelölt kereskedelmi, szolgáltató, gazdasági zóna fejlesztését a megalapozó vizsgálat <i>lényként</i> kezeli. Tudomásunk szerint az említett, több hektáros beépítetlen területről eddig széles körű <i>társadalmi egyeztetés</i> nem volt. Ezt még akkor is szükségesnek tartjuk, ha nyilvánvaló, hogy a terület jelentős részén a magántulajdon a <i>közösségi érdekek</i> érvényesítésének jelenleg már korlátot szab. Álláspontunk szerint a terület rekreációs lehetőségeket biztosító <i>zöldítésére</i> van szükség, nem pedig kereskedelmi célú létesítményekre, amelyek a kelet-nyugati irányú közlekedési tengely terhelését amúgy sem csökkentenék számottevően.</p> <p>(7) A városi zöldfelületi kataszter kialakítását és folyamatos működési feltételeinek megteremtését támogatjuk.</p> <p>(8) A klímadaptációval, illetve a klímatudatosság erősítésével alapvetően egyetértünk, azonban szeretnénk hangsúlyozni, hogy ennek keretében valamennyi <i>környezeti elemmel</i> foglalkozni kell. A következő, nehezen vitatható megállapítás a Megalapozó Vizsgálat 2.1.5. szakaszában olvasható: „A klímaváltozás miatt a városi vízviszatarthatás egyre fontosabbá válik.” Sajnos, a vízviszatarthatással másutt nem foglalkoznak – sem az ITS-ben, sem a Megalapozó Vizsgálatban. Szorgalmazzuk a vízviszatarthatás konkrét lehetőségeinek számbavételét és azok megvalósításának felvételét a fejlesztési célok közé. Ugyancsak fontos, hogy a városi zöldterületek megfelelő, fenntartható <i>vízháztartásának/vizellátásának</i> megvalósítása és fenntartása is szerepeljenek a fejlesztési célok között.</p>	<p>került.</p> <p>(5) Ebben a programozási időszakban nem élvez prioritást a korábbi elképzelések szerinti körvillamos megvalósítása, helyette más (ITS-ben is szereplő) közlekedésfejlesztési beavatkozásokra kerülne sor. A közlekedésfejlesztési elképzelések a SUMP felülvizsgálata során kerülnek majd részletesen kidolgozásra, egyeztetésre és bemutatásra. Az Észak-déli közlekedési folyosó, mint kötöttpályás fejlesztés szerepel az anyagban, továbbá a meglévő villamos vonal összekötése a Búza-térrel szintén.</p> <p>(6) A terület hasznosításával kapcsolatban folyamatosak az egyeztetések.</p> <p>(7) Köszönjük a visszajelzést.</p> <p>(8) A városi vízviszatarthatást is hivatott integrálni az ITS „S2. Fenntartható városi infrastruktúra és szolgáltatások biztosítása” stratégiai cél kijelölése is. A 46. oldalon a „Települési zöld- és kékinfrastruktúra integrált fejlesztése” című hálózatos projekt integrálja a vízviszatarthatás lehetőségét (A Hejő-malomárok, valamint a befogadó Hejő-patak fejlesztése), de javaslat alapján a „Vízfelületek fejlesztése” pont is kiegészítésre került. Tartalmazza az anyag az Északi völgyek száraz víztározóinak állandó vízfelületté alakítását. A Szinva Zöld folyosó kapcsán szintén foglalkozunk a vízviszatarthatás kérdésével.</p>	
2.	Kerékpáros Miskolc Egyesület	2022.11.07	I	2022.11.29.	<p>Ad 1 fejezet 8. oldal, 3. bekezdés</p> <p>Téves állítás, hogy a mai helyzet tudatos városépítéset eredménye lenne. Leglátványosabb cáfolata ezen állításnak a Tiszai pályaudvar, amely a Tiszavidéki Vasút kérése ellenére az akkori városvezetők tudatlansága, rövidlátása miatt valósulhatott meg olyan helyszínen, amely máig</p>	<p>Köszönjük a megküldött véleményt! Általánosságban szeretnénk rögzíteni, hogy az ITS nem egy-egy ágazat fejlesztésére készülő koncepció vagy stratégia, tartalmi és formai keretei miatt nem</p>

			<p>gondot okoz a város közlekedésében – és amelyre a most véleményezett stratégiai dokumentum sem ad jó (vagy elfogadható) megoldást.</p> <p>Ad 1. fejezet 9. oldal A civil szervezetekkel foglalkozó szövegrész egyáltalán nem vesz tudomást a szakmai civil szervezetekről. A helyzetleírásból hiányzik, hogy a városvezetés nem működik együtt megfelelően a civil szférával, egyebek között például a jelenleg véleményezett stratégiai dokumentum kidolgozásába sem voltak – az egyes tématerületek mindegyikének megfelelő – szakmai szervezetek elégséges mértékig bevonva.</p> <p>Ad 1. fejezet 10. oldal, Gazdasági szerkezet és dinamika 4. bekezdés A turisztikai ágazat tárgyalásakor hiányoljuk annak bemutatását, hogy jelenlegi állapotában mennyire fenntartható a város turizmusa, illetve milyenek annak környezeti hatásai.</p> <p>Ad 1. fejezet 11. oldal, Természeti és táji adottságok Közismert, hogy a Bükki Nemzeti Park területén számos súlyos környezeti problémával kell szembenézni (tarvágás, illegális hulladéklerakás, tűzveszély stb). Az ITS hiányosságaként értékeljük, hogy ezek még említés szintjén sem részei a dokumentumnak, illetve hogy potenciális (a problémák megelőzésére vagy megszüntetésére irányuló) intézkedéseket sem javasol még stratégiai távlatokban sem.</p> <p>Ad 1. fejezet 11. oldal, Zöldfelületi ellátottság Teljesen hiányzik annak bemutatása, hogy az utóbbi években folytatott koncepciótlan és nagyvolumenű gépjárműparkoló-építés milyen mértékben pusztította a város zöld felületeit és ennek mik a hatásai a fenntartható közlekedési munkamegosztás, a klímavédelem (hőszigetek) és a levegőtisztaság és zajvédelem szempontjából. Ugyanakkor merész kijelentésnek érezzük a szakaszt megnyitó mondatot („A zöldfelületi ellátottság jó”), miközben a szakasz utolsó mondata kijelenti, hogy „[n]aprakész zöldfelületi kataszterrel a város nem rendelkezik”. A zöldfelületi ellátottság véleményünk szerint csak mind a megfelelő mennyiség, mind a megfelelő minőség, összetétel és állapot megléte esetén minősíthető. A kezdeti kijelentésnek szintén ellentmond a szakasz harmadik mondata: „a zöldfelületek eloszlása egyenetlen, a városi zöldfelületek valódi hálózati rendszerbe nem integrálódnak”. Ezen problémák alapján érthetetlen a szakaszt megnyitó kijelentés, illetve a „jó” definíciója minőségét és értelmét veszíti.</p> <p>Ad 1. fejezet 12. oldal, a levegőminőségről A levegőminőség elemzése súlyosan hiányos, nem tartalmazza a rosszul szervezett, korszerűtlen módmegosztású közlekedés által okozott drámai mértékű szennyezést és egyáltalán nem foglalkozik a dízelüzemű gépkocsik különösen súlyos károsító hatásaival. Szintén nincs említés a korszerűtlen lakossági szilárdtüzelésű fűtési berendezések okozta környezeti terhelésről, így (bár a dokumentum kvázi sikerként hozza példaként a részben geotermikus energiával működtetett távhőszolgáltatást) nem részletezi azt sem, hogy a város milyen erőfeszítéseket tesz annak érdekében, hogy a környezetterhelő fűtési rendszereket működtető háztartásokat segítse a tisztább energiára történő átállásra. Hiányzik az ebben érintett városrészek felsorolása, holott ez a lista a valóságban nagyon is ismert. A város levegőminőséggel kapcsolatos földrajzi adottságai sincsenek kiemelve a dokumentumban, mint a hosszantartó füstködös időszakok egyik (de nem kizárólagos!) előidéző tényezője.</p> <p>Ad 1. fejezet 12. oldal, Green City A Green City egy megvásárolható, szakmai értékkel nem bíró cím. Az erre való hivatkozás nem fedi el a súlyos bajokat, illetve azt sem, hogy a valóságban Miskolc MJV semmilyen nagy impakttal rendelkező, koncepcionális és hosszú távra is értelmezhető intézkedést sem hozott a város zöldítése és környezettudatosabbá tétele érdekében. Az elmúlt évtized(ek)ben megannyi terv és dokumentum született a témában, ám ezeket nem kísérte kézzelfogható cselekvés vagy eredmény.</p>	<p>alkalmas egy város működését érintő valamennyi tématerületen (turizmus, közszolgáltatások, társadalmi felzárkóztatás, közlekedés, digitalizáció, zöld átállás, energetikai, gazdaságfejlesztés) mélyelemzések elvégzésre. Az ITS rögzíti az eltelt 7-9 év trendjeit, tendenciáit, elérhető, hivatalos helyekről megkért adatbázisokra támaszkodva. A népszámlálás toldása miatt sok területen szükséges lesz az adatok felülvizsgálata és újra elemzése. A közlekedéssel kapcsolatban megküldött észrevételek és javaslatok nagyrésze a SUMP felülvizsgálata során szakmai egyeztetések lefolytatását követően kerülhetnek figyelembe vételre és részletesen kidolgozásra.</p> <p>A város folyamatosan törekszik a civil szervezetek bevonására, állampolgári részvételi koncepciót fogadott el, részvételi irodát hozott létre és aktívan működteti, számtalan eseményen biztosít lehetőséget a fejlesztési elképzelések ismertetésére, több közösségi tervezést indított és van folyamatban. Jóllehet ezek nem konkrétan úgy jelennek meg, mint ITS vagy FVS események, de ezek mind hasznosulnak a stratégiák megalkotása során. Ennek ellenére, vagy ezzel együtt a társadalmasítás és bevonás terén még mindig vannak hiányosságok, melynek felszámolása érdekében folyamatosan szeretne újabb és újabb lépéseket tenni az önkormányzat.</p> <p>A tévesen rögzített adatok az észrevételek alapján javításra kerültek a tanulmányban, ezeket külön-külön nem jelöljük jelen válaszok között.</p> <p>Egy-egy észrevételre külön is kitérve az alábbiak válaszokat adjuk:</p> <p>A Bükki Nemzeti Park területének környezeti problémáit elsődlegesen a BNPI kezeli. Az illegális hulladéklerakás elleni küzdelmet az ITS is kiemelten kezeli, lásd. „Környezeti információs rendszer kialakítása”, „Társadalmi felzárkóztatást segítő programcsomag” kulcsprojektek és külön az „Illegális hulladéklerakás felszámolása” projekt. A tűzveszéllyel, korszerűtlen lakossági tüzeléssel kapcsolatos lakossági szemléletformálásra a „R3.5 Lakossági szemléletformáló programok”/ „Középpontban a környezetünk! Lakossági szemléletformáló programok” kulcsprojekt</p>
--	--	--	--	--

			<p>Ad 1. fejezet 12. oldal, 100 klímasemleges város misszió</p> <p>A város ezt a programját sem társadalmisítja. A Miskolcon eddig tett intézkedések pedig teljes mértékben szembe mennek a klímasemlegességi célokkal (parkolóépítések, útépitések és a meglévő utak áteresztőképességének bővítése, közösségi közlekedés versenyképtelenségének növekedése, gyalogos közlekedés kritikán aluli feltételei, kerékpárforgalmi hálózat állapota, megfelelő üzemeltetésének hiánya). Hiányoljuk továbbá a már lefolytatott vizsgálatok (amennyiben készültek egyáltalán ilyenek) eredményeit azzal kapcsolatban, hogy az útépitések, parkolóépítések milyen környezeti és klimatikus hatásokkal járnak (illetve jártak a korábbiakban), különösen tekintettel a megnövekvő burkolt felületek hőszigetehatására, valamint vízgazdálkodás-befolyásoló hatására.</p> <p>Ad 1. fejezet 12. oldaltól a közlekedési hálózat és minősége</p> <p>Az ilyen-olyan forrásokból ellenőrizetlenül átmásolt mondatok helyett javasolt tényleges elemzést végezni, hogy más példát ne mondjunk teljesen pontatlan napi két pár Kassára közlekedő EC vonatról beszélni. Felületes utánajárással a laikusok számára is nyilvánvaló, hogy valójában már jó ideje napi 7 pár kassai vonatról beszélünk, amelyek azonban nem EC-k.</p> <p>A város jövőjére nézve súlyosan káros a Gömöri pályaudvaron logisztikai központ kialakításával tervezni. Hiszen jelenleg is a Gömöri pályaudvarra irányuló nehézgépkocsiforgalom a város közlekedésének egyik legsúlyosabb problémája, részben környezetvédelmi, élehetőségi, közúti forgalomszervezési okokból, részben mert ezek a nehézgépkocsik súlyos károkat okoznak az úthálózatban. A logisztikai funkciók a belváros-széli Gömöri pályaudvarról ehelyett áthelyezhetők lennének a város északi részére (a Bosch út mellé, a régi repülőtéren teherpályaudvar környékére), ezáltal is csökkentve a belváros és környékének terhelését.</p> <p>Az anyag adós marad a város közösségi közlekedési szolgáltatásait jellemző tragikus leépülési folyamat részletes elemzésével (amely leépülés hosszabb ideje tart, és az elmúlt 2-3 évben egyre súlyosbodott).</p> <p>A Magyar Közút Zrt. a város közigazgatási határain belül biztosan nem kezel 325 km utat. Javasolt a leírásban szereplő értékek felülvizsgálata.</p> <p>Egyetértünk a forgalomcsillapítási stratégia szükségességében, ezt korábban többször is magunk javasoltuk, azonban nem világos, hogy ebben a kontextusban miért Martin-kertváros lett nevesítve, annak ellenére, hogy a forgalomcsillapítás a város egészére megfogalmazandó igény. A „lakótelepek” említése értelmetlen, hiszen a városnak gyakorlatilag minden kerületében található lakótelep. A belváros forgalomcsillapítására vonatkozó igény megfogalmazása különösen ironikus annak fényében, hogy a közelmúlt belváros-közeli beruházásai és intézkedései (Dayka-átkötés, Y-híd és turbókörforgalom, Görögszőlő és Andor utcák forgalmi rendjének felülírása) mind azt a célt szolgálták, hogy megkönnyítsék a belvárosba gépkocsival történő közlekedést, hatásuk a belváros gépjárműforgalmi terhelését növeli.</p> <p>Téves a kijelentés, miszerint a „forgalom” növekedett meg Miskolcon – valójában az egyéni autóhasználat növekedett. Jelentős mértékben a tudatos, felelős közlekedéspolitikai és közlekedésfejlesztés hiánya miatt.</p> <p>A gépjárműparkolás „megeszi” a várost, különösen súlyos (de nem egyedi!) a probléma a belvárosban. Az anyagból teljesen hiányzik a felülethasználati arányok bemutatása. Nem a P+R rendszer kialakítása a legfontosabb feladat, hanem egyrészt a minden civilizált európai városra jellemző tudatos kapacitáscsökkentés, másrészt az illegális parkolással szembeni határozott és hatékony fellépés, különös tekintettel a gyalogos- és kerékpárközlekedésre szolgáló felületek elparkolás elleni védelmére.</p> <p>A kerékpárforgalmi hálózat értékelése szintén hiányzik, a szakszerű elemzés hiányára utal, hogy a dokumentum nem mutatja be a meglévő főhálózat súlyos hiányosságait. Nem szól arról, hogy a kerékpározás modal split részarányának növeléséhez a legalapvetőbb feltétel a meglévő</p>	<p>keretében lesz mód.</p> <p>A zöldfelületi ellátottság a ZIFFA szerint jó, pontos, aktuális zöldfelületi kataszter készítése ugyanakkor szükséges, épp ezért az ITS ennek megvalósítására is kitér. A zöldfelületi ellátottság átlagos értéke nem jelenti azt, hogy a zöldfelületek eloszlása ne lenne egyenetlen, a városi zöldfelületek pedig valódi hálózati rendszerbe integrálódna, éppen ezért indokoltak a zöldfelület növelő beavatkozások, amelyek részei az ITS-nek.</p> <p>A közlekedés okozta légszennyezés csökkentését szolgálja a forgalomtól elzárt/forgalomcsillapított útszakaszok számának növelése. A lakossági szilárdtüzelésű fűtési berendezések okozta környezeti terhelés csökkentését szolgálja a „Lakossági épületállomány energetikai korszerűsítése”.</p> <p>A megalapozó munkarész 1.17.3. fejezete foglalkozik helytelen és káros a lakossági tüzeléssel.</p> <p>A város zöldítése és környezettudatosabbá tétele terén elért eredményeket a megalapozó munkarész tartalmazza.</p> <p>A „100 klímasemleges város” misszió keretében történt kiválasztás megteremti a lehetőségét annak, hogy széleskörű társadalmi bevonással történjen meg a város klímasemlegességi terveinek előkészítése és megvalósítása.</p> <p>Ahogy azt általánosságban jeleztük a közlekedés fejlesztésére vonatkozó javaslatok részletesen SUMP-ban és Kerékpárútforgalmi Hálózati Tervben kerülhetnek elemzésre és kidolgozásra, az ITS-ben a megfogalmazott irányok fontosságának hangsúlyozása átvezetésre került.</p> <p>Az ITS nem 5 szegregátummal foglalkozik, hanem külön Antiszegregációs fejezet keretében valamennyi szegregátummal, a véleményező által kiragadott rész a rövid összefoglaló szöveg, ahol az 5 legnagyobb szegregátum külön említésre került.</p> <p>Jelenleg nem készült új településfejlesztési koncepció, így a tervezési szint hierarchia miatt a 2014-es koncepció használata megkerülhetetlen, azonban teljesen új célrendszer és megközelítés lett</p>
--	--	--	---	--

			<p>hálózat rendbetétele és a kerékpárelhelyezés megoldása a forgalomvonzó létesítményeknél, valamint a város minden lakótelepén. Ehhez képest a „Szinva Zöld Folyosó” és a Diósgyőr–Lillafüred kerékpárút töredékes jelentőségű.</p> <p>Ad 1. fejezet 14. oldaltól a közlekedési hálózat és minősége</p> <p>Tévedés, hogy a város úthálózatának kapacitása szűk. Ezzel szemben a tény az, hogy a modal split összetétele kedvezőtlen, mivel az egyéni gépjárműforgalom volumene túlzott. Alapvető hiányosság például, hogy az elkerülő utak építésével nem jártak együtt a szükséges városi intézkedések – ilyen például a 306 j. út átadásával a 26 j. út egyidejű kapacitásszűkítése az egyéni autóhasználatra vonatkozóan (buszsáv), hogy csak egyet említsünk.</p> <p>Hiányosság, hogy teljesen hiányoznak Miskolcra a korszerűen tervezett lakóutcák.</p> <p>Az anyag egyáltalán nem foglalkozik a közlekedés biztonságával, pedig a városban tavaly is 6-an haltak meg közlekedés közben. Mindannyian gyalogosok. A városban a közlekedésszervezés figyelmen kívül hagyja a legvédtelenebb úthasználók szempontjait, példaképpen a részlegesen védett irányítású jelzőlámpás csomópontok nagy számára utalunk.</p> <p>A dokumentum szintén adós marad a fogvatékkal élők inkluzív közlekedésének megoldására vonatkozó elképzeléssel.</p> <p>A környezettel foglalkozó francia bekezdésből teljesen hiányzik a közlekedés károsító hatásainak említése, így a gépjárműpark kedvezőtlen kor- és hajtásrendszer-összetétele.</p> <p>Ad 1. fejezet 14-15. oldal Térképek</p> <p>Amellett, hogy a dokumentum két darab „1. térképet” tartalmaz, egy ilyen összetettségű stratégiai dokumentum esetében teljesen komolyan vehetetlen két olyan (egyébként különböző kivágással készített) térkép használata, amelyről a mutatók teljes listája nem olvasható le (éppen ezért az egyes helyszínek azonosíthatósága kérdéses). Emellett a „saját szerkesztés” forrásmegjelölés mellett a szerző(k) eltekint(enek) a Google Maps, mint térképszolgáltató megemlékezéséről. Jelen formájukban a beillesztett térképrészletek csupán illusztrációként hasznosulnak, (valószínűleg) elvárt funkciójuk betöltésére teljesen alkalmatlanok.</p> <p>Ad 1. fejezet 16-17. oldal Szegregátumok</p> <p>Érthetetlen számunkra, hogy a dokumentum kizárólag az „5 legnagyobb szegregátumra” fókuszál. A város korábbi dokumentumai például rendre a szegregátumok, illetve a szlömösödés által veszélyeztetett településrészek között említik Perces városrészt. A korábbi dokumentumok keletkezése óta eltelt időben Percesen megszűnt az általános iskolai oktatás, a településrészen például gyógyszerári vagy postai szolgáltatás nem elérhető. Az egyéb szolgáltatások száma vésszen csökken, garázboltoknál nagyobb kereskedelmi egység nincs. Az úthálózat állapota tovább romlott, a közösségi közlekedés követési ideje pedig lassan képtelenek kiszolgálni a városrész (elsősorban az intézmények, szolgáltatások hiányából adódó) igényeit, a kerékpárforgalmi hálózatba bekötvé nincs stb. A korábbi városi dokumentumokban megfogalmazott igénnyel ellentétben Perces városrész szlömösödését nem hogy megállítani vagy lelassítani nem sikerült, de az elmúlt évek intézkedéseinek köszönhetően az még fel is gyorsult. Perces kivonása a szegregátumokat érintő intézkedési tervből azt jelenti, hogy a város az egyik veszélyeztetett városrészt egyértelműen magára hagyja, illetve az ott változást elérni próbáló civil szervezetekre hárítja a városrész felszínén maradásának felelősségét. Némi ellentmondásként a dokumentum 28. oldalán szereplő 2. táblázat Percest továbbra is a „szegregátumokkal érintett városrészek” közé sorolja.</p> <p>Ad 2. fejezet 18. oldal Jövőkép</p> <p>A város élhetőségének egyik alapvető feltétele, hogy radikálisan megváltozzon a közlekedési munkamegosztás, jelentősen csökkenjen az egyéni autóhasználat és jelentősen nőjön az aktív és a közösségi közlekedés aránya és az ahhoz szükséges tényezők minősége. A problémának városépítészeti összefüggései is vannak. Mindezzel teljesen adós marad a jövőkép, amely ezen</p>	<p>alkalmazva, tehát érdemben már nem arra épülnek a mostani dokumentumok.</p> <p>A jövőképpen az alábbi megfogalmazás (is) szerepel: „A város társadalmilag és környezetileg fenntartható módon működik, a kialakított városi infrastruktúra a helyi igényeken és fenntarthatósági szempontokon alapszik. A város működésének karbonkibocsátása közel nulla, a lakosság szemléletében erőteljesen jelen van a környezettudatosság” Ez egyértelműen magában foglalja és feltételezi a közlekedésben bekövetkező változások szükségességét.</p> <p>A teljes S.4. Modern, versenyképes gazdaság a fenntartható gazdaságfejlesztésre fókuszál, behozva a körforgásos és helyi gazdaságfejlesztést, fenntartható turizmusfejlesztést.</p> <p>Beavatkozások szintjén megjelenik a mikromobilitás előnyben részesítése, amivel a véleményező saját véleményének későbbi részében egyet is ért.</p> <p>A Népkert esetében elsődleges cél és prioritás a zöldfelület megőrzése és bővítése.</p> <p>15 perces város koncepció tapasztalatai is figyelembe lesznek véve az egyes városrészek fejlesztése során, ezért is került külön nevesítésre a városrészi központok fejlesztése.</p> <p>A részletes, naprakész zöldfelületi kataszter elkészítése is része az ITS-nek.</p> <p>Ezt a fejlesztési igényt az ITS külterületen, a kibocsátási határértékek betartása mellett kívánja megoldani, így csökkentve a belterületi szállópor és zajterhelést. Ez azonban csak egy fejlesztési igény, ha realissá válik a megvalósítása a szükséges hatásvizsgálatok lefolytatását a szakhatóságok előírása alapján el kell végezni.</p> <p>Az elkészítés előtt álló új SUMP egyik alapvetése a tömegközlekedési útvonalak versenyképességének megteremtése, amely elősegítheti a közlekedési módok közötti arányok változását a közösségi és</p>
--	--	--	---	---

			<p>hiányosságok miatt (is) irreális, értelmezhetetlen.</p> <p>Ad 2. fejezet 18. oldal 2.2.1. pont</p> <p>A 2014-es településfejlesztési koncepcióból kiindulni fatális tévedés. A város mai és jövőbeli problémáinak jelentős része éppen az említett, alapjaiban hibás koncepcióból vezethető le. Új, a fenntarthatóságot komolyan vevő koncepcióra van szükség.</p> <p>Ad 2. fejezet 19. oldal 1. ábra</p> <p>A S2 stratégiai célból hiányoznak a modal split és a modal shift célok, valamint hiányoznak a közlekedésbiztonsági célok. Feltűnő továbbá, hogy a közlekedésbiztonság a dokumentum egészéből hiányzik átfogó célként meghatározva, mintha a közutakon életüket veszítő, vagy megsérülő polgárok nem számítanának. Alapvetően szükségesnek tartjuk a Vision Zero célkitűzések megjelenítését, természetesen az eléréshez szükséges feladatok részletezésével együtt. A külföldi példákkal összhangban Miskolcon is cél- és időszerű lenne fölismerni, hogy a közlekedésbiztonság éppannyira alapul a megfelelően, a biztonságot szem előtt tartva tervezett és megvalósított infrastruktúra meglétén, mint a szabályok betartatásán.</p> <p>Ad 2. fejezet 20. oldal</p> <p>A gazdaságfejlesztés célja önmagában kevés, sajnálatos módon nem jelenik meg, hogy annak is a fenntarthatósági szempontokat figyelembe véve kell történnie.</p> <p>Ad 2. fejezet 21. oldal, S2</p> <p>Teljesen hiányzik az aktív közlekedési módok (gyaloglás, mikromobilitás) említése, pedig ezek nélkül nem lehet fenntartható városi infrastruktúráról beszélni. Nincs értelme az úthálózat gépjárműközpontú bővítésének. A város megközelíthetőségét nem az egyéni autóhasználatra optimalizálva kell elképzelni. Évtizedek óta tudott és tanulmányok sokasága óta bizonyított tény, hogy a megnövelt kapacitás nem enyhíti a közlekedés nehézségein, sokkal inkább további forgalmat generál (induced demand).</p> <p>Ad 2. fejezet 24. oldal, H3 Esélyegyenlőség biztosítása</p> <p>Itt javasolt megjeleníteni, hogy a kerékpárgalimi hálózat fejlesztésekor legyen hangsúlyos szempont annak inkluzivitása. A mozgásukban korlátozottak jelentős részére az autóhasználat nem elérhető, speciális kerékpárokkal ők is tudnak közlekedni, ha erre a hálózat alkalmas. Jelen állapotában nem az.</p> <p>Ad 3. fejezet 31. oldal, Városi modális csomópontok</p> <p>A „széthúzott intermodalitás” kifejezéssel nem értünk egyet. Biztosra vehető, hogy sem ez, sem pedig az észak-déli tram-train vonal nem lesz kifizetődő módon működtethető, ha nem a 26 j. úton, a forgalomvonzó intézmények és egyéb egységek (bevásárlóközpont és -udvar, oktatási és egészségügyi intézmények, a 26 j. út keleti és nyugati oldalán található lakóingatlanok stb.) közvetlen elérését szolgáló módon érzékel be a városba.</p> <p>Ad 3. fejezet 33. oldal, 5. táblázat</p> <p>Lillafüreden nem „zöldparkolót” kell létrehozni (ez a fogalom divatos bullshit, legfeljebb azért használhatja a dokumentum, hogy kényszeresen beleérthetővé tegye a zöld fejlesztések körébe), hanem a személygépkocsikat kell távol tartani a turisztikai desztinációktól. A turisták eljutását fenntartható módon, például a kiránduló-, túra- és kerékpárutak fejlesztésével, a közösségi közlekedés kapacitásának növelésével kell biztosítani.</p> <p>Ad 3. fejezet 36. oldal, 9. táblázat</p> <p>Feltűnő, hogy az anyag a lehetséges vasútvillamos irányok között pont a hidasnémeti irányt mellőzi, miközben abból az irányból a 3 j. úton rendkívül nagy mennyiségű helyközi autóbuszjárat közlekedik. Ezek egy részének kötöttpályás kiváltásával a Búza tér és a József Attila utca jelentős forgalmi és környezeti terhelése is csökkenthető lenne.</p> <p>Ad 3. fejezet 39. oldal, Lakossági épületállomány energetikai korszerűsítése</p> <p>Alapvetően nem új területeken új épületek építése kívánatos, amely a szétterülés jelenségének megfelelően új és főleg közlekedési szükségleteket generálna azok minden káros</p>	<p>fenntartható közlekedési módok javára.</p> <p>A modal split és modal shift célok a jelenleg alkalmas SUMP-ban is már megfogalmazásra kerültek, de a SUMP felülvizsgálatakor ezek aktualizálásra is kerülnek. A felülvizgálatba a Vision Zero célkitűzéseket be kívánjuk vonni.</p> <p>A SUMP felülvizsgálata során elsődleges célok között szerepel a gyalogos hálózat teljeskörűvé tétele, a belváros autóforgalmának korlátozása, a mikromobilitás fejlesztése.</p> <p>A SUMP felülvizgálat keretében új kerékpáros hálózati rendszerre teszünk javaslatot, amelynek elsődleges célja a komplex és biztonságos hálózat megteremtése.</p> <p>A „széthúzott intermodalitás” fogalmának bevezetésére azért van szükség, mert ahogy a véleményben is leírták a vasúti kapcsolatos perifériális helyen biztosítottak, így nem életszerű egy ponton teljes intermodalitás megvalósítása.</p> <p>Lillafüreden nem parkoló kapacitás bővítésben gondolkodunk, hanem a parkolás korlátozásában és az alternatív közlekedési lehetőségek (kerékpár, gyalogos, tömegközlekedés, kisvasút) fejlesztésében.</p> <p>Jelen pillanatban nem rendelkezünk alátámasztó tanulmánnyal arról, hogy a helyközi buszjáratok kiváltása vonattal az adott irányból életszerűen megvalósítható-e, így ezzel jelenleg nem</p>
--	--	--	--	---

			<p>hatásával, hanem a meglévő kihasználatlan és pusztuló ingatlanvagon korszerű követelményeknek megfelelő felújítása. Ismételten hivatkoznánk például (de nem kizárólagosan) Perces városrésze, ahol a Debreczeni Márton tér több lakóépülete, szakiskola és a hozzá tartozó kollégiumi épület és más egykori intézményi épület is kihasználatlanul áll, egyre romló állapotban. Miskolc város szinte minden kerületében található hasonló épületek, ideértve a legszűkebb értelemben vett belvárost.</p> <p>Ad 3. fejezet 41. oldal, Fenntartható vízgazdálkodás</p> <p>A vízhálózat rekonstrukcióját javasolt összekapcsolni a lakóutcák rekonstrukciójával, a vízgazdálkodást és az utca élhetőségét egyaránt javító kialakítással, megfelelő burkolat alkalmazásával.</p> <p>Ad 3. fejezet 41. oldaltól, Fenntartható várostérségi mobilitást biztosító közlekedési infrastruktúra fejlesztése</p> <p>A hivatkozott dokumentumoknak nem a felülvizsgálatára van szükség, hanem teljesen új alapokra helyezésükre, mivel ezek a dokumentumok múlt századi szemléletet tükröznek és nem alkalmasak a mai és jövőbeni klímavédelmi és közlekedési fenntarthatósági célok elérésére.</p> <p>Intelligens közlekedésirányítási rendszer kialakításakor fontos szempontnak kell lennie a gyalogosközlekedés, kerékpározás és a közösségi közlekedés prioritizálásának. Miskolcon – bár a tervezéskor figyelembe vették – jelenleg még a Zöld Nyíl Projekt során megvalósított intelligens közlekedésirányítási megoldások sincsenek kihasználva, így például a villamos továbbra sincs előnyben részesítve számos csomópontban.</p> <p>A Diósgyőri várnál jelenleg is van kerékpárparkoló és önkiszolgáló szervizpont, e kiragadott példa helyett a kerékpárelhelyezés összárosi szintű megoldása szükséges, mind a forgalomvonzó létesítményeknél, mind pedig a lakótelepeknél.</p> <p>A várostérségi mikromobilitás ösztönzésével nyilván egyetértünk, de így leírva ez nem kínál semmiféle konkrétumot. Ennél konkrétabb kifejtésre szükség. Felhívjuk továbbá a figyelmet arra is, hogy amíg a biztonságos gyalogos- és kerékpárközlekedés körülményei sem biztosítottak, teljesen fölösleges olyan (marginális mértékben használt) mikromobilitási eszközökre fókuszálni, mint a hoverboard (amelyek egyébként is nagy általánosságban a meglévő, magas minőséget és biztonságot nyújtó úthálózatra tudnak rátelepülni).</p> <p>Ad 3. fejezet 45. oldal, 3.3.2 Hálózatos projektek Út- és kerékpárútfejlesztések</p> <p>Városunkban a közterületeken sokfelé hiányzik az összhang a tartózkodási és közlekedési funkciók között. Aránytétel a Szinva patak mellett létesítendő tengelyt kiemelt fontosságú beruházásnak minősíteni. A kerékpározás fejlesztésében legalapvetőbb feladat az észak-déli és a kelet-nyugati tengely funkciójának teljes mértékben alkalmatlan elemeinek kiváltása nagykapacitású, biztonságos és versenyképes eljutást nyújtó hálózati elemekkel. Utalunk arra, hogy az elmúlt évtized beruházásai messze nem hozták a kerékpárforgalom elvárható mértékű növekedését, pedig a beruházások eredményességének ez az igazi indikátora. Emellett a másik kulcselem a lakóövezetekben olyan hatékony csillapítási megoldások megvalósítása, amely lehetővé teszi a kerékpárhasználók számára a vegyes járműforgalomban történő félelem- és veszélymentes közlekedést.</p> <p>A városban kritikusán rosszak a legalapvetőbb városi közlekedési mód, a gyaloglás feltételei, ahol (pl. belvárosban) vannak járdák, azok sokfelé keskenyek, botlásveszélyesek, rendeltetésük szerinti használatukat parkoló gépkocsik teszik lehetetlenné. Emellett a város belterületén jelentős hosszban egyáltalán nincs járda. A kerékpárforgalmi főhálózat jelentős részét járdákból hasították ki. Ezért nem véletlen, hogy a legvédtelenebb úthasználók (gyalogosan és kerékpárral közlekedők) közlekedésbiztonsági helyzete rossz – ez alatt nem csak a baleseti statisztikák által megismerhető eseteket, hanem a látenciát és a dynomen helyzeteket is értjük. A kerékpárforgalmi hálózat fejlesztésénél hiányzik a célok meghatározása pl. kívánatosan</p>	<p>foglalkozunk.</p> <p>Az elfogadás előtt álló új helyi építési szabályzat új lakóterület kijelölést nem tartalmaz.</p> <p>Lakóutcák kialakításával egyetértünk, köszönjük.</p> <p>Az új szempontokat a SUMP felülvizsgálata során érvényre kívánjuk juttatni.</p> <p>Köszönjük, egyetértünk.</p> <p>Köszönjük, egyetértünk, a kerékpárút hálózat fejlesztési elképzelései között ezt rendszer szinten kezelni kívánjuk. Köszönjük, egyetértünk.</p> <p>A SUMP-ban kialakítandó parkolási stratégiában meg kívánjuk teremteni az összhangot a tartózkodási és közlekedési funkciók között. A Szinva Zöld Folyosó projektet kiemelt elemnek tekintjük, amely fontos része az Önök által is kiemelt kelet-nyugati tengelynek.</p> <p>A SUMP felülvizsgálatakor forgalomcsillapítási koncepció is készült, amelynek része a lakóövezetek hatékony csillapítási megoldásainak meghatározása.</p> <p>Komplex gyalogos hálózati rendszer kialakítása és annak elveinek kidolgozása prioritás a SUMP felülvizsgálatakor.</p>
--	--	--	--	--

			<p>elérendő iskolai modal split stb.</p> <p>A nagy gépjárműállomány és a pongyolán megfogalmazott „jelentős városi forgalom” (helyesen: jelentős városi gépjárműforgalom) nem indok az úthálózat további bővítésére (l. mint korábban, induced demand) legfeljebb csak indikátora annak, hogy a városból hiányzik a felelős, tudatos, 21. századi közlekedéspolitikai, amely a rendelkezésére álló eszközrendszer kihasználásával fenntartható irányba tolja el a modal splitet. Ugyanez vonatkozik a gépjárműparkolásra: ahogyan azt minden civilizált európai nagyváros teszi, a kívánatos fejlődési irány a parkolókapacitás kis lépésekben, de folyamatosan történő csökkentése.</p> <p>Az út és kerékpárút szakaszokról készült külön tételes felmérést (amennyiben készült ilyen) az anyag nem tartalmazza, ennek hiányában a lista csak egy szakmai megalapozás nélküli, véletlenszerű lista, amely ebben a formában nyilvánvalóan semmire nem alkalmas.</p> <p>Az északi tehermentesítő út meglévő szakaszának bővítése indokolatlan. Itt a sávok újraelosztásával és a csomópontok kapcsolódó korrekciójával, valamint az egyéni személygépjármű-használat fokozatos kiváltásával (a közösségi közlekedést, a kerékpározást stb. érintő fejlesztések segítségével) a jelenlegi kapacitás is képes lenne kiszolgálni a (fenti beruházások miatt csökkenő-módosuló) igényeket.</p> <p>Ad 3. fejezet 46. oldal, Települési zöld- és kékinfrastruktúra integrált fejlesztése Hiányoljuk a konkrét, szám- és tényyszerű adatokat: mennyi most a zöld terület, milyen annak kora, összetétele és minősége, valamint hogy a kiindulási állapotnak tekinthető jelenlegi helyzethez képest mi az, amit a város szeretne elérni a zöldfelület mennyiségét, korát (stb., l. mint fent) tekintve.</p> <p>Ad 3. fejezet 47. oldal, Digitális átállás a közösségi és közúti közlekedésben A fejezetnek már a címe is hibás és itt jelezzük, hogy egy stratégiában elvárható lenne a szakszerű terminus-használat – amely a véleményezett dokumentum egészének gyengesége. A közösségi és közúti közlekedés nem két külön dolog. A közösségi közlekedés a közúti közlekedés részhalmaza.</p> <p>A közúti közlekedés kifejezést használó szerző vélhetőleg az egyéni gépjárműközlekedésre gondolt. Nem világos, hogy a modal splitre vonatkozó eszmefuttatás miért a digitális átállás szakaszba került be, de ha már itt van szó a lakosságszámról, akkor hiányoljuk, hogy az anyagban sehol nem látjuk leírva, hogy Miskolcon ilyen kevés ember ilyen lassan, ilyen magas CO2 kibocsátással, ilyen magas egyéni és osztársadalmi költséggel még nem közlekedett.</p> <p>Üdvözlendő a közösségi közlekedés modal split részarányának növelésére vonatkozó törekvés, amely azonban nyilvánvalóan elérhetetlennek bizonyul, ha a stratégiában szereplő múlt századi logikájú út- és parkolókapacitás-növekedés megvalósul. A modal split kedvező irányú befolyásolásához a push és pull típusú intézkedések összhangjára van szükség.</p> <p>Kiemeljük, hogy a stratégia egyáltalán nem nevesíti a városi közösségi közlekedés modal split részarány-növelésének az egyik legkorszerűbb eszközét, a last mile eljutási lehetőségek fejlesztését.</p> <p>Ad 3. fejezet 48. oldal, Városi közlekedési stratégia elkészítése Az anyag figyelmen kívül hagyja a közlekedésbiztonságot, valamint az aktív közlekedési módokat. Hiányoznak az új megoldások, mint pl. DRT.</p> <p>Egyáltalán nem foglalkozik a stratégia azzal, hogy Miskolcon teljesen rendezetlenek a közlekedés kezelésének szervezeti keretei, hiányzik a felelős közlekedésszervező, a Miskolci Közlekedési Központ. A korszerű szervezeti keretek hiányában nem lehet csodálkozni azon, hogy a közlekedés minden szempontból tekintve súlyos problémákkal küzdő terület.</p> <p>Ad 3. fejezet 48. oldal, Intelligens forgalomirányítás Szintén hiányoznak a lágy módok, valamint a lágy módok és a közösségi közlekedés előnyben részesítése a közlekedésben.</p> <p>Ad 3. fejezet 50 oldal, 3.3.3 Egyéb projektek</p>	<p>A SUMP felülvizsgálat során kerül kidolgozásra.</p> <p>A közlekedés fejlesztést és a közlekedés politikát a fenntarthatósági szempontok figyelembevételével kívánjuk megvalósítani.</p> <p>Megvalósíthatósági tanulmány elkészítésével kívánunk dönteni az Északi tehermentesítő út bővítéséről.</p>
--	--	--	--	---

			<p>A Népkerth egyébként is erősen megfogyatkozott területét nem kellene tovább csökkenteni látványtóval és egyéb mesterséges (és egyben mesterkél) beavatkozással – ehelyett a zöldfelület megőrzésére, bővítésére kellene koncentrálni és a gépjárműparkolás kiszorításával foglalkozni. A város mindenkori vezetői előszeretettel aposztrofálják a Népkerthet „a város tüdejeként”, ám ezt a funkcióját csak a zöldfelületek maximalizálásával képes betölteni a terület.</p> <p>A dokumentum 15. oldala a társadalom problémái között említi a rendezvények tekintetében a belváros felé „fejnehéz” rendezvény-infrastruktúrát és a rendezvényhiányos városrészeket, éppen ezért érthetetlen, hogy jelen szakaszban a tervezett főbb beavatkozások között miért szerepelnek túlsúlyban ismét belváros-közei bővítés-fejlesztések, mint például a „Művészetek Háza - hátsó színpad és öltözőszárny bővítés ingatlanvásárlással” beavatkozás. A főbb beavatkozások listája gyakorlatilag szembe megy a problémaként leírtak által indukálható célokkal, mintha a dokumentum egyes szakaszai olyan brainstorming eredményei lennének, amelyből valaki elfelejtette kihúzni az egymásnak ellentmondó szakaszokat.</p> <p>Ad 3. fejezet 51. oldal, Tervezett főbb beavatkozások</p> <p>Határozottan ellenezzük a nemzetközi versenyekre alkalmas salakmotor-pálya kialakítását. Egy ilyen pálya a felvert por által jelentett környezeti terhelés mellett a zajterhelést is jelentős mértékben növelné. Miskolc városának jelenleg is hatalmas problémája mind a PMx- mind a zajterhelés: nincs olyan civilizált város a világon, ami a fentiek okán amúgy is leromlott életminőséget még tovább erodálna egy – egyébként szükségtelen és pusztán a nosztalgiára épített – beruházással.</p> <p>Ad 3. fejezet 52. oldal, Települési civil szerepvállalás és társadalmi vállalkozások erősítése és támogatása</p> <p>Sosem volt tudathasadásosabb a város és a civil társadalom kapcsolata, mint napjainkban. Egyrészt vannak kitűnő kezdeményezések, mint pl. a Községi Gyűlés (amelynek ajánlásait és/vagy eredményeit azonban a jelen stratégia is figyelmen kívül hagyja) vagy a részvételi költségvetés, másrészt a város polgármestere és a városházi apparátus jelentős része korábban soha nem látott arroganciával viszonyul a civil szervezetekhez. A civil szervezetek állásfoglalásainak, véleményének figyelmen kívül hagyása súlyos károkat okoz a városnak. Ehhez képest a startégiában írtaknak nem sok köze van a valósághoz. Jól mutatja ezt az is, hogy a jelen stratégia egyeztetése sem történt meg az adott tématerületekben érintett civil szervezetekkel.</p> <p>Ad 3. fejezet 52. oldal, Helyi identitást erősítő programcsomag</p> <p>A „helyi identitást” nem ad-hoc programokkal és „miskolcikumnak” minősített rendezvényekkel lehet kialakítani, hanem azzal, ha a várost professzionális munkával élhetővé, a fiatalok számára vonzóvá, gazdaságilag diverzzé sikerül tenni, valamint ha a település megtartóerejét növelve a lakosai nem hagyják hátra azt a bizonyos „helyi identitásukat”, hogy máshol keressék a boldogulást.</p> <p>Ad 3. fejezet 52. oldal, Városrészi központok funkcionális fejlesztése</p> <p>A városrészi központok fejlesztése üdvözlendő cél, azonban érdemes lenne említeni, hogy erre elsősorban azért van szükség, hogy csökkenjenek a város különböző területei közötti mozgások, helyben elérhető legyen minél több áru, szolgáltatás, ezáltal az egyéni autóhasználat csökkenjen. Kis távolságokról fenntarthatóan gyalogosan, akár kerékpárral lehessen biztosítani az elérést.</p> <p>Ad 3. fejezet 54. oldal, Miskolc Turizmusfejlesztési Stratégia 2030</p> <p>Aggályosnak tartjuk Miskolc-Tapolcán újabb létesítmények pl. 4 csillagos hotel létesítését, ezzel Miskolc-Tapolca természeti erőforrásainak további leszívását és környezeti terhelés növelését.</p> <p>Ad 3. fejezet 60. oldal, 3.5 A fejlesztések ütemezése</p> <p>A 12. táblázatot javasolt úgy tördelni, hogy az évszámok minden oldalon láthatók legyenek.</p>	<p>A Népkerth zöldfelület megújítása biológiai aktivitás érték alapú tervezés alapján történik, amelynek célja ezen érték hosszútávú növelése.</p> <p>A városrészi központok fejlesztésével éppen az egyes városrészek szerepének megerősítését kívánjuk elérni.</p> <p>A salakmotor sportnak Miskolcon komoly hagyományai vannak, amely ráadásul jelentős sportturizmust tesz lehetővé. A pálya elhelyezésekor tekintettel leszünk annak környezeti hatásaira.</p> <p>Igen, ez is cél.</p> <p>Egyetértünk azzal, hogy Tapolcán a további</p>
--	--	--	--	---

				<p>Ad 3. fejezet 66. oldal, Klímasemleges Városok</p> <p>Javasoljuk a CTRL-C és CTRL-V funkció körütekintőbb használatát, mert ha régebbi anyagból vesszük át, hogy az „Európai Bizottság csütörtökön tette közzé” a városok listáját, akkor ebben a stratégiai dokumentumban nem érthető, hogy ez pontosan melyik csütörtökre vonatkozik – másrészt pedig jelen stratégia szempontjából a dátum amúgy is irreleváns.</p> <p>Ad 3. fejezet 71. oldal</p> <p>Tényszerűen nem igaz, hogy Miskolc városa a beavatkozások azonosítását széleskörű partnerség keretében valósította meg. Jelen vélemény civil kapcsolatokkal foglalkozó szakaszában ezt már kifejtettük. Emellett ismételtelen jelezni kívánjuk, hogy a deficit egyik legékezebb példája maga a véleményezett stratégia, melynek előzetes tartalmi és a célokra vonatkozó egyeztetése a „partnerség keretében” nem történt meg az adott tématerületekben érintett civil szervezetekkel.</p> <p>Ad 5. fejezet 95. oldal, 5.1.1 Illeszkedés EU 2020 tematikus célkitűzéseire</p> <p>A stratégia valójában az erőszakkal megfeleltetett táblázat ellenére sem illeszkedik az EU tematikus célkitűzéseire, egész egyszerűen azért, mert a javasolt intézkedések egy része gyakorlatilag kizárja a klímacélok teljesülését – gondolunk itt elsősorban a közúti motorizáció indokolatlan és érthetetlen előtérbe tolására (például mind az út-, mind a parkolási kapacitások bővítésének okozataként).</p> <p>Ad 6. fejezet 123–124. oldal, táblázat</p> <p>A projektelőkészítés elhúzódsát az eddigi tapasztalatok alapján nem közepes, hanem súlyos kockázatként indokolt értékelni. A szakemberhiány sem alacsony, hanem jelentős kockázat.</p>	<p>terhelésekkel óvatosan kell bánni, azonban a meglévő korábbi fejlesztések fenntarthatóságát meg kell teremteni.</p>
3.					
4.					
5.					
6.					
7.					
8.					