

A 2021–2027-es tervezési időszakra vonatkozó Interreg program 3. szakpolitikai célkitűzéséhez (PO 3) kapcsolódó stratégiai környezeti vizsgálat lefolytatása a Magyarország–Horvátország programterület vonatkozásában

Környezeti értékelés

Készítette:
EX ANTE Consulting Ltd. & EKONERG Ltd.

Ajánlatkérő:

Regionális Fejlesztési és Uniós Alapok Minisztériuma (Horvát
Köztársaság)

2025 április

Tartalomjegyzék

1	Bevezetés	1
2	A környezeti jelentés tartalmának meghatározása (tematika egyeztetési folyamat)	3
2.1	Korábbi tematika egyeztetési folyamatok és nyilvános konzultációk	3
2.2	A PO3 szakpolitikai célkitűzéshez kapcsolódó stratégiai környezeti vizsgálat scoping folyamata	3
3	Lehetséges alternatívák vizsgálata	8
3.1	Sárok – Kneževo	8
3.2	Zákány – Gotalovo	11
3.3	Mura híd / MuKo híd	15
4	A Magyarország–Horvátország Program 2021–2027-es időszakának 3. szakpolitikai célkitűzése (PO 3) keretében tervezett fejlesztések bemutatása	18
4.1	Sárok – Kneževo útkapcsolat	19
4.2	Zákány – Gotalovo útkapcsolat	21
4.3	Murakeresztúr - Kotoriba híd projekt	23
5	Illeszkedés a releváns stratégiákhoz, tervekhez és programokhoz	25
5.1	Releváns nemzetközi és Európai Unió dokumentumok	25
5.2	Releváns magyar dokumentumok	31
5.3	Releváns horvát dokumentumok	39
6	A határon átnyúló térség társadalmi-gazdasági és környezeti jellemzői	49
6.1	Demográfia	50
6.2	Területi struktúra és épített környezet	52
6.3	Gazdaság és innováció	54
6.4	Turizmus	56
6.5	Környezet	57
	Talaj	57
	Víz	57
	Levegőminőség	60
	Biodiverzitás, flóra, fauna	60

Natura 2000	61
Éghajlat	62
Alacsony szén-dioxid és zöld szemléletformálás	63
6.6 Infrastrukturális kapcsolat.....	64
6.7 Társadalmi bevonás.....	65
6.8 Kulturális örökség és természeti értékek	65
6.9 Területi közigazgatás	66
7 A környezet várható alakulása a Magyarország–Horvátország Program 3. szakpolitikai célkitűzése (PO 3) végrehajtása nélkül	67
8 Releváns környezeti konfliktusok és problémák.....	68
9 A program szempontjából releváns környezetvédelmi célkitűzések	69
10 A program végrehajtásának lehetséges környezeti hatásai.....	71
10.1 Lehetséges hatások a talajra.....	71
10.2 Lehetséges hatások a levegőre	72
10.3 Lehetséges hatások a felszíni és felszín alatti vizekre.....	73
10.4 Lehetséges hatások a biodiverzitásra, a flórára és faunára.....	75
10.5 Lehetséges hatások a természetvédelmi területekre	75
10.6 Éghajlat és éghajlatváltozás	76
10.7 Potencia Lehetséges hatások az épített környezetre, a települési környezetre, valamint a kulturális és régészeti örökségre	78
10.8 Emberi egészségre és életmódra mért lehetséges hatások.....	78
10.9 Környezettudatosságra mért lehetséges hatások.....	79
10.10 Lehetséges hatások a kialakuló környezeti konfliktusokra és problémákra, valamint a meglévő problémák súlyosbodására.....	79
10.11 Hulladékkezelés	79
10.12 A programnak a fenti tényezőket érintő fenyegetések közötti kölcsönhatásokra és azok kumulatív hatásaira gyakorolt lehetséges hatásai.....	80
11 Védelmi intézkedések	82
12 A monitoring rendszer értékelése.....	85

13	Vezetői összefoglaló.....	86
I.	Melléklet: Natura 2000 hatásbecslés	89

1 Bevezetés

A határon átnyúló együttműködés (a továbbiakban: CBC) az Európai Unió szomszédságpolitikájának egyik kulcseleme. Hozzájárul az életszínvonalbeli különbségek mérsékléséhez és a közös határ menti kihívások kezeléséhez. Előmozdítja az együttműködést olyan EU-tagállamok között, amelyek szárazföldi vagy tengeri határon osztoznak.

A Magyar-Horvát Határon Átnyúló Együttműködési Program (a továbbiakban: Magyar-Horvát Program) két uniós tagállam közötti CBC program, amely Közép-Európa területén, Horvátország északkeleti, valamint Magyarország délnyugati határszakaszán valósul meg. A CBC térség 31 085 km²-es területet fed le, 11 megyét magában foglalva (Magyarországon: Zala, Baranya és Somogy; Horvátországban: Međimurska, Varaždinska, Koprivničko-križevačka, Bjelovarsko-bilogorska, Osječko-baranjska, Virovitičko-podravska és Vukovarsko-srijemska), és 2023-as becslések szerint több mint 1,79 millió lakost számlál.



1. Ábra: A VI-A Magyarország–Horvátország Program 2021–2027 vizsgált területe

Forrás: [Magyarország–Horvátország Határon Átnyúló Együttműködési Program \(huhr-cbc.com\)](http://magyarorszag-horvatoszrag-hataron-atnyulo-egyuttmukodesi-program.huhr-cbc.com)

A Magyar-Horvát Programot a 2007–2013-as és a 2014–2020-as tervezési időszakban sikeresen végrehajtották. A programot a magyar Külgazdasági és Külügyminisztérium irányította, míg a horvát oldalon a Regionális Fejlesztési és EU Alapok Minisztériuma nemzeti hatóságként vett részt.

A 2021–2027-es tervezési időszakra szóló Magyar–Horvát Program előkészítése 2019-ben kezdődött. A programtervezetet 2021–2022 között dolgozták ki, és négy prioritást tartalmazott: versenyképes határtérség; zöldebb és alacsony szén-dioxid-kibocsátású határtérség; befogadó határtérség; valamint együttműködő határtérség, meghatározott szakpolitikai célkitűzésekkel (PO), Interreg-specifikus célokkal (ISO) és konkrét célkitűzésekkel (SO). A stratégiai környezeti vizsgálatot (a továbbiakban: SKV) az EX ANTE Tanácsadó Kft. által készített „A Magyarország–Horvátország Interreg Program 2021–2027-es időszakra vonatkozó stratégiai környezeti vizsgálatának elkészítése” című dokumentum (Környezeti jelentés) alapján végezték el. A jelentés végleges változatát (2023. február) a Programozási Bizottság 6. írásos eljárásában hagyták jóvá.

2023 novemberében változás történt a programirányításban: a magyar külügyminisztériumtól a horvát Regionális Fejlesztési és EU Alapok Minisztériuma vette át a program irányító hatósági szerepét.

A korábban elkészített programtervezetet kibővítették egy új prioritással: „Összekapcsolódó határtérség”, amelyhez a következő szakpolitikai célkitűzés társul: PO 3 – Egy összekapcsoltabb Európa előmozdítása a mobilitás javítása révén, és a SO (ii) – az intelligens, fenntartható, klímaálló és intermodális mobilitás fejlesztése nemzeti, regionális és helyi szinten, beleértve a TEN-T hálózathoz és a határon átnyúló mobilitáshoz való jobb hozzáférést. E célkitűzés keretében három projekt szerepel a program 3. mellékletében:

- Sárók–Kneževo közötti hiányzó útszakasz dokumentációjának előkészítése és megépítése,
- Zákány–Gotalovo közötti hiányzó útszakasz dokumentációjának előkészítése és megépítése,
- a Murakeresztúr–Kotoriba híd (Mura-híd / MuKo-híd) dokumentációjának előkészítése.

A kibővített programtervezetet 2023. december 8-án nyújtották be az Európai Bizottságnak. A PO 3 (ii) célkitűzés beillesztése miatt új SKV-t kellett lefolytatni, amelyet az EX ANTE Tanácsadó Kft. és az EKONERG Kft. által készített környezeti jelentés alapján végeztek el.

A program végleges tervezetét és a környezeti jelentés végleges változatát 2024. március 15-én nyújtották be az Európai Bizottságnak, amely 2024. március 21-én hagyta jóvá a programot azzal a feltétellel, hogy a PO 3 célkitűzéshez kapcsolódó tevékenységek megkezdése előtt Natura 2000 hatásbecslést (Appropriate Assessment) kell készíteni.

Ennek megfelelően a horvát Regionális Fejlesztési és EU Alapok Minisztériuma 2025 januárjában megkezdte a PO 3 célkitűzés megfelelő hatásvizsgálatának és környezeti jelentésének frissítését.

2 A környezeti jelentés tartalmának meghatározása (tematika egyeztetési folyamat)

2.1 Korábbi tematika egyeztetési folyamatok és nyilvános konzultációk

A Magyar-Horvát Program 2021–2027 időszakára vonatkozó stratégiai környezeti vizsgálat (SKV) részeként az első tematika egyeztetési (a továbbiakban: scoping) eljárást 2022. április 6. és május 6. között folytatták le a magyar illetékes hatóságokkal, valamint 2022. április 5. és május 20. között a horvát illetékes hatóságokkal. Ennek célja az SKV szempontjából legjelentősebbnek ítélt kérdések azonosítása, valamint a környezeti jelentés tartalmának és szerkezetének meghatározása volt.

A Magyar-Horvát Program (2022-ben előkészített) tervezetével és a környezeti jelentés tervezetével kapcsolatos nyilvános konzultációkat 2022. június 1. és július 1. között bonyolították le Magyarországon, valamint 2022. június 1. és július 18. között Horvátországban, mind az illetékes hatóságok, mind a nyilvánosság bevonásával.

A program új prioritással – „Kapcsolódó határtérség”, illetve a hozzá tartozó PO 3 és SO (ii) célkitűzésekkel – való bővítését követően új SKV készült. A második scoping eljárásra 2023. december 22. és 2024. január 22. között került sor, amelybe bevonták a horvát illetékes hatóságokat és a nyilvánosságot, valamint tájékoztatták az ENSZ EGB Kijevi Jegyzőkönyve (SKV) szerinti magyar kapcsolattartó pontot is. A magyar kapcsolattartó összegyűjtötte és összefoglalta a releváns magyar hatóságok véleményeit 2024. január 16. és január 31. között. Az (új) Magyar-Horvát Program 2021–2027 tervezete és a környezeti jelentés tervezete tekintetében a nyilvános konzultáció 2024. január 29. és február 28. között zajlott.

2.2 A PO3 szakpolitikai célkitűzéshez kapcsolódó stratégiai környezeti vizsgálat scoping folyamata

A PO3 célkitűzéshez kapcsolódó SKV scoping eljárását 2024. október 28. és november 29. között hajtották végre, azzal a céllal, hogy azonosítsák az SKV szempontjából legfontosabb kérdéseket, illetve meghatározzák a környezeti jelentés tartalmát és szerkezetét. Az eljárás során bevonták a nyilvánosságot, valamint a horvát és a magyar illetékes hatóságokat.

A scoping folyamat során beérkezett vélemények, a vonatkozó jogszabályok, az Európai Bizottság által a VI-A Magyar-Horvát Program 2021–2027-re előírt feltételek, valamint a horvát Környezetvédelmi és Zöld Átmenet Minisztériumának Natura 2000 előzetes értékelésére vonatkozó határozata alapján a jelen környezeti jelentés részeként elkészült a Magyar-Horvát Program PO3 célkitűzéséhez kapcsolódó Natura 2000 hatásbecslés (Appropriate Assessment), amely a dokumentum mellékletében található.

Magyarország	<p>Baranya Vármegyei Kormányhivatal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály • Népegészségügyi Főosztály Közösségügyi Osztálya • Tűzvédelmi, Iparbiztonsági és Vízügyi Hatósági Főosztály (Baranya és Somogy Vármegyei illetékességgel) • Agrárügyi Főosztály Erdészeti és Földművelésügyi Osztálya • Agrárügyi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztály • Állami Főépítész Iroda <p>Somogy Vármegyei Kormányhivatal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály • Népegészségügyi Főosztály Közösségügyi Osztálya • Agrárügyi Főosztály Erdészeti Osztálya • Agrárügyi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztály • Állami Főépítész Iroda <p>Zala Vármegyei Kormányhivatal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály • Népegészségügyi Főosztály Közösségügyi Osztálya • Agrárügyi Főosztály Erdészeti Osztálya • Agrárügyi Főosztály Növény- és Talajvédelmi Osztály • Állami Főépítész Iroda <p>Vas Vármegyei Kormányhivatal (Zala Vármegyei illetékességgel)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tűzvédelmi, Iparbiztonsági és Vízügyi Hatósági Főosztály <p>Országos Környezetvédelmi Tanács</p> <p>Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóság</p> <p>Duna–Dráva Nemzeti Park Igazgatóság</p> <p>Őrségi Nemzeti Park Igazgatóság</p> <p>Budapest Főváros Kormányhivatala</p> <p>Építési és Közlekedési Minisztérium, Építészeti Államtitkárság, Műemlékvédelemért felelős Helyettes Államtitkárság</p>
Horvátország	<p>Környezetvédelmi és Zöld Átmenet Minisztériuma:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Természetvédelmi Főigazgatóság • Klímaátmenet Főigazgatóság • Vízgazdálkodási és Tengervédelmi Főigazgatóság

	<ul style="list-style-type: none"> • Környezeti Hatásvizsgálati és Fenntartható Hulladékgazdálkodási Főigazgatóság <p>Tengeri, Közlekedési és Infrastruktúraügyi Minisztérium:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Közúti Közlekedési, Útinfrastruktúra és Ellenőrzési Főigazgatóság <p>Oszečko-baranjska megye</p> <ul style="list-style-type: none"> • Területrendezési, Építésügyi és Környezetvédelmi Igazgatóság <p>Koprivnica-Križevaci megye</p> <ul style="list-style-type: none"> • Térségi tervezési, építésügyi, környezetvédelmi és természetvédelmi igazgatóság <p>Međimurska megye</p> <ul style="list-style-type: none"> • Területrendezési, Építésügyi és Környezetvédelmi Igazgatóság
--	--

2.ábra Tematika egyeztetésbe bevont hatóságok

A környezeti jelentés készítésekor számos fontos nemzetközi, EU-s és nemzeti szintű források (jogszabályok, fejlesztési stratégiák stb.) és adatbázisok felhasználásra kerültek így például:

Releváns jogszabályok és dokumentumok listája	
Magyarország	<ul style="list-style-type: none"> • Magyarország Vízyűjtő-gazdálkodási Terve (2021) • Magyarország Országos Közúti Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiája • Nemzeti Energia- és Klímaterv • Magyarország Nemzeti Tiszta Fejlődési Stratégiája (2020–2050) • Nemzeti Fejlesztés 2030 – Magyarország Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptiója • Országos Területrendezési Terv (OTrT) és a Miniszterelnökséget vezető miniszter 9/2019. (VI. 14.) rendelete • Országos Erdőstratégia (2016–2030) • Országos Hulladékgazdálkodási Terv (2021–2027) • Somogy Vármegye Területrendezési Tervéről szóló 11/2023. (II. 14.) önkormányzati rendelet • Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030 – Turizmus 2.0 • Magyarország Országos Vízstratégiája (Kvassay Jenő Terv) • „Egészséges Magyarország 2021–2027” – Egészségügyi Ágazati Stratégia • Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia (2018–2030) • Magyarország Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégiája (2012–2024) • V. Nemzeti Természetvédelmi Alapterv (2026-ig) • Biológiai Sokféleség Megőrzésének Nemzeti Stratégiája (2030-ig) • Nemzeti Tájstratégia (2017–2026)

	<ul style="list-style-type: none"> • Baranya Vármegye Integrált Területi Programja (2021–2027) • Baranya Vármegye Területfejlesztési Konceptiója és Programja (2030) • Somogy Vármegye Integrált Területi Programja (2021–2027) • Somogy Vármegye Területfejlesztési Konceptiója és Programja (2030) • Zala Vármegye Integrált Területi Programja (2021–2027) • Zala Vármegye Területfejlesztési Konceptiója és Programja (2030)
Horvátország	<ul style="list-style-type: none"> – A Horvát Köztársaság Nemzeti Fejlesztési Stratégiája (2030-ig) – A Horvát Köztársaság Területfejlesztési Stratégiája – A természetvédelem stratégiája és cselekvési terve (2017–2025) – Éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodási stratégia (2040-ig, kitekintéssel 2070-re) – Alacsony szén-dioxid-kibocsátású fejlesztési stratégia (2030-ig, kitekintéssel 2050-re) – Mezőgazdasági stratégia (2030-ig) – Vízgazdálkodási stratégia – Vízyűjtő-gazdálkodási terv (2027-ig) – Légszennyezés elleni intézkedési program (2020–2029) – Hulladékgazdálkodási terv (2023–2028) – Integrált Nemzeti Energia- és Klímaterv (2021–2030) – Energiapolitikai Fejlesztési Stratégia (2030-ig, kitekintéssel 2050-re) – Közlekedésfejlesztési stratégia (2017–2030) – Vasútfejlesztési stratégia (2032-ig) – Nemzeti Vasúti Infrastruktúra-fejlesztési Terv (2030-ig) – Geotermikus potenciál fejlesztési terve (2030-ig) – Fenntartható turizmusfejlesztési stratégia (2030-ig), Nemzeti terv a fenntartható turizmusért (2027-ig), valamint annak végrehajtási akcióterve (2025-ig) – Az érintett megyék fejlesztési tervei és területrendezési dokumentumai
Egyéb	<ul style="list-style-type: none"> – Az Egyesült Nemzetek Fenntartható Fejlődési Menetrendje 2030-ig (A/RES/70/1) – ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye (UNFCCC, 1992) – Az Európai Régészeti Örökség Védelméről szóló Egyezmény (1992, felülvizsgált változat) – Párizsi Megállapodás (2015) – Az Európai Bizottság tájékoztató dokumentuma az INTERREG NEXT programokról és annak III. melléklete – Közös dokumentum az Interreg NEXT stratégiai tervezéséről (2021–2027)

	– Az Európai Parlament és a Tanács ERFA-ról és a Kohéziós Alapról szóló rendeletének 2. melléklete (javaslat)
List of data resources	
Magyarország	<ul style="list-style-type: none"> – Központi Statisztikai Hivatal (ksh.hu) – TEIR – a Központi Statisztikai Hivatal hivatalos területi információs rendszere (https://www.teir.hu) – Országos Vízügyi Főigazgatóság hivatalos weboldala: https://www.vizugy.hu/index.php?module=vizstrat&programelemid=145 – Vízvédelmi geoportál: https://geoportal.vizugy.hu/vizkeszletvedelem/index.html – Vízyűjtő-gazdálkodási tervek (2019–2021) – 3. változat: https://vizeink.hu/vizgyujto-gazdalkodasi-terv-2019-2021/vgt3-elfogadott/#up01 – Magyarország hivatalos közúttérképe: https://utszamkereso.kozut.hu/
Horvátország	<ul style="list-style-type: none"> – Horvát Statisztikai Hivatal: https://dzs.gov.hr/ – Horvát környezetvédelmi és természetvédelmi információs rendszerek: http://www.haop.hr/hr https://envi.azo.hr/ https://bioportal.hr/ – Hrvatske vode (a víztestek és védett vízterületek nyilvántartása, árvízi veszély- és kockázati térképek): https://www.voda.hr/hr/geoportal – A Horvát Környezetvédelmi és Zöld Átmenet Minisztériuma: Natura 2000 területekhez kapcsolódó természetvédelmi célkitűzések és intézkedések
Egyéb	Eurostat (ec.europa.eu/eurostat)

3 Lehetséges alternatívák vizsgálata

A Magyar–Horvát Program 2021–2027 „Kapcsolódó határtérség” prioritása keretében meghatározott PO3 szakpolitikai célkitűzés célja a mobilitás javítása egy összekapcsoltabb Európa érdekében, míg az SO (ii) konkrét célkitűzés a fenntartható, klímaálló, intelligens és intermodális mobilitás fejlesztésére irányul nemzeti, regionális és helyi szinten, beleértve a TEN-T hálózathoz és a határon átnyúló mobilitáshoz való jobb hozzáférést is. A PO3 (ii) alá tartozóan három, a magyar–horvát határt átszelő úthálózati projekt szerepel a program 3. mellékletében:

- a Sárók–Kneževo közötti hiányzó útszakasz dokumentációjának előkészítése és megépítése,
- a Zákány–Gotalovo közötti hiányzó útszakasz dokumentációjának előkészítése és megépítése,
- a Murakeresztúr–Kotoriba közötti híd (Mura-híd / MuKo-híd) dokumentációjának előkészítése

A PO3 célkitűzés kapcsán minden egyes projekt esetében három alternatíva került vizsgálatra:

- A. „projekt nélküli forgatókönyv”, ahol nem történik beavatkozás,
- B. fenntartható mobilitási megoldások, és
- C. a PO3 (ii) alá tartozó projekt megvalósítása.

3.1 Sárók – Kneževo

A forgatókönyv: Nincs beavatkozás

A Sárók és Kneževo települések közötti légvonalbeli távolság körülbelül 2 km, azonban a jelenlegi közúti infrastruktúra miatt a tényleges utazási távolság 33 km, az átlagos menetidő pedig 32 perc a két település között. A „projekt nélküli forgatókönyv” esetén nem történik semmilyen intézkedés az infrastruktúra javítására, így a jelenlegi helyzet változatlan marad. A lakosok továbbra is 33 perces gépjárműves utazással kénytelenek számolni a két település között, miközben a tömegközlekedés továbbra is gyakorlatilag használhatatlan marad. Az infrastruktúrába történő beruházás hiánya fenntartja azokat a hatékonysági problémákat, amelyek akadályozzák a gazdasági növekedést. A vállalkozások magas szállítási költségekkel szembesülnek, ami korlátozza piachoz való hozzáférésüket és csökkenti versenyképességüket. Ez a stagnálás elriasztja a potenciális befektetőket attól, hogy a térséget életképes fejlesztési helyszíneként tekintsék, tovább súlyosbítva a gazdasági nehézségeket.

Társadalmi szempontból a jobb összeköttetés hiánya elszigeteli a lakosokat a munkaerőpiaci lehetőségektől és a piacoktól. Különösen sérülékeny helyzetbe kerülnek az idősek és azok, akik

nem rendelkeznek saját járművel. A kényelmes közlekedési lehetőségek hiánya megakadályozza a két közösség közötti érdemi kulturális csere és együttműködés kialakulását is, gyengítve ezzel a társadalmi kohéziót.

Környezeti szempontból a jelenlegi helyzet fenntartása a közlekedési rendszer hatékonyságának tartós hiányát eredményezi. Az elavult úthálózat nagyobb üzemanyag-felhasználást, valamint a szén-dioxid és más szennyezőanyagok kibocsátásának növekedését okozza. Hosszabb távon az aktív karbantartás hiánya felgyorsítja az utak állapotromlását, így az elkerülhetetlenné váló javítások magasabb környezeti költségekkel járnak.

B forgatókönyv: Fenntartható mobilitási megoldások

A Sárook–Kneževó térségen áthalad az Osijek–Beli Manastir–államhatár–Magyarbóly vasútvonal (horvát M301-es vonal), amely a magyarországi 65-ös számú vasútvonalon folytatódik Villány és Pécs irányába. Az utazás Sárook és Kneževó között vasúton szintén közúti szakaszokat igényel, mivel Kneževóból közúti járművel kell eljutni a beli manastiri vasútállomásra (10,5 km), míg Sárookból a magyarbólyi vasútállomás 11,0 km távolságra található közúton. A vasúti közlekedés ilyen módon kiegészítő közúti szállítást igényel, amely a Sárook–Kneževó térségében a mindennapi élet és napi közlekedés szempontjából nagyrészt gyakorlatiatlan megoldássá teszi a vasúthasználatot.

Az Osijek és Pécs közötti vasútvonal nincs villamosítva, a vontatáshoz fosszilis tüzelőanyagokat használnak. A horvát nemzeti vasúti infrastruktúra-fejlesztési terv (OG 156/22) értelmében a M301-es vasútvonal villamosítása nem szerepel a 2030-ig tartó középtávú tervek között. A magyar oldalon a 65-ös vasútvonal villamosítása szintén nem képez rövid távú prioritást, mivel az adott vonal nem szerepel a MÁV Zrt. (a magyar vasútvonalak üzemeltetője) legutóbbi villamosítási koncepciójában. A vonal villamosítása csak közép- vagy hosszú távú tervként jelenik meg, a horvát megközelítéshez hasonlóan. A határon átnyúló személyszállítás megszervezése mindkét ország illetékes minisztériumának kétoldalú együttműködését igényli.

A fentiek miatt a vasúti fejlesztés nem tekinthető reális lehetőségnek ebben a fenntartható alternatívában. Bár a kerékpárút bizonyos előnyöket nyújt, nem alkalmas a Sárook–Kneževó térség és vonzáskörzete szélesebb közlekedési szükségleteinek kielégítésére. A kerékpározás olyan közlekedési forma, amely egyéni utazásokra alkalmas rövidebb távokon, kedvező időjárási viszonyok mellett, és abban az esetben, ha az áruszállítás nem szükséges. A helyi lakosság medián életkora egy idősödő társadalom trendjét mutatja, alacsony termékenységi rátákkal és elvándorlással. E körülményeket figyelembe véve a kerékpáros közlekedés csupán kiegészítő jelleggel alkalmazható, inkább turisztikai és szabadidős célt szolgál, mivel üzemanyag-megtakarítást és háztartási költségcsökkenést eredményezhet. Mivel nem alkalmas áruszállításra és nem használható egész évben, nem tekinthető a közösségi közúti közlekedés fenntartható alternatívájának. A helyi termelők és kereskedők továbbra is logisztikai nehézségekkel néznek szembe, amelyek akadályozzák őket a határon átnyúló piacokra való kilépésben. Emellett nem

nyújt megoldást a sürgősségi szolgáltatásokra vagy a téli ingázásra, amikor a kerékpározás nem alkalmazható gyakorlatias módon. A kerékpárút hatása korlátozott, mivel nem csökkenti az összesített forgalmi terhelést, és nem kezeli a közúti járművek által kibocsátott szennyezéseket, amelyek továbbra is az elavult úthálózatot használják.

C forgatókönyv: Útfelújítás és útépítés

A Sárook–Kneževó közötti hiányzó útszakasz megépítése javítja a térségi közlekedési kapcsolatokat színvonalát, nemcsak Sárook és Kneževó között, hanem egy szélesebb térségben is, mivel potenciálisan összeköttetést biztosít a magyarországi M6-os autópálya és a horvátországi DC7-es számú főút között.

Ez a forgatókönyv Horvátország területén egy új, 1461 méteres útszakasz kiépítését, valamint a Sárook és Kneževó közötti meglévő 995 méter hosszúságú infrastruktúra korszerűsítését foglalja magában. Olyan átfogó megoldást képvisel, amely egyensúlyt teremt a gazdasági növekedés, a társadalmi befogadás és a környezeti fenntarthatóság között.

Az utazási idő csökkentése kedvezően hat a környezetre, elsősorban az üzemanyag-felhasználás csökkenésén keresztül, ami kevesebb üvegházhatású gáz és légszennyező anyag kibocsátását eredményezi. Például egy Sárook–Kneževó közötti személygépjárművel megtett oda-vissza út esetén a jelenlegi kb. 60 km-es út rövidülése az üzemanyag-fogyasztás mintegy 94%-os csökkenését jelenti (a szokásos, 7–8 liter/100 km-es fogyasztás alapján). Ennek megfelelően elkerülhető CO₂-kibocsátás benzinüzemű jármű esetén 11,36 kg-ról 0,69 kg-ra, dízelüzemű jármű esetén pedig 13,09 kg-ról 0,79 kg-ra csökken (2006 IPCC Útmutató a nemzeti üvegházhatásúgáz-leltárakhoz – CO₂-kibocsátási tényezők alapértékei). Ugyanakkor az elkerülhető NO_x-kibocsátás benzinüzemű jármű esetén 14,73 grammról 0,89 grammra, dízelüzemű jármű esetén pedig 48,36 grammról 2,93 grammra csökken (EMEP/EEA Légszennyezőanyag-kibocsátási leltár kézikönyv 2023 – 2024-es frissítés, NO_x-kibocsátási tényezők alapértékei).

Az útfelújítás azonnali előnyöket kínál a gyorsabb és megbízhatóbb áruszállítás és személyforgalom révén. A jobb összeköttetés csökkenti a logisztikai költségeket, és lehetővé teszi a helyi termelők számára, hogy hatékonyabban kapcsolódjanak be a határon átnyúló piacokba. A feljavított infrastruktúra az út menti ingatlanok értékét is növeli, ami beruházásokat vonzhat a logisztikai központok és az agrár-feldolgozóipari létesítmények területén. Más lehetőségekkel szemben az útépítés támogatja mind a kis léptékű helyi kereskedelmet, mind a nagyobb regionális kereskedelmi hálózatokat.

Az útfelújítás választ ad a mobilitási kihívásokra valamennyi társadalmi csoport számára. Biztonságosabbá és gyorsabbá teszi az utazást a járművezetők számára, miközben lehetővé teszi a közösségi közlekedési szolgáltatások fejlesztését, amelyből a saját járművel nem rendelkező lakosok is profitálnak. A sürgősségi szolgálatok hatékonyabban tudnak reagálni a jobb közúti elérhetőség révén, míg az iskolák és egészségügyi intézmények mindenki számára könnyebben elérhetők lesznek a térségben. A rövidebb utazási idők erősítik a két közösség közötti

kapcsolatokat, elősegítik a kulturális értékek cseréjét és a társadalmi kötelek megerősítését a határon átnyúló térségben.

Konklúzió

Kritérium	A forgatókönyv	B forgatókönyv	C forgatókönyv
Pozitív gazdasági hatás	1	4	4
Pozitív társadalmi hatás	1	2	5
Pozitív környezeti hatás	2	5	4
Összpontszám	4	11	13

Az alternatívák elemzése azt mutatja, hogy a C forgatókönyv (út felújítása és újjáépítése) a legéletképesebb megoldás a Sárook és Knežovo közötti kapcsolatok javítására. Ez a megközelítés azonnali gazdasági megtérülést biztosít a kereskedelem és a turizmus fellendítése révén, miközben a mobilitás és hozzáférhetőség javításán keresztül társadalmi igényekre is választ ad. Környezeti szempontból mérhető kibocsátáscsökkenést eredményez, miközben a kivitelezés során fenntartható tervezési elveket alkalmaznak.

A B forgatókönyv – jóllehet környezetbarát és költséghatékony – nem nyújt átfogó megoldást sem az áruszállításra, sem a befogadó mobilitási igényekre. Jövőbeli útfejlesztések mellett kiegészítő elemként szerepet kaphat, de nem helyettesítheti a közúti infrastruktúra szükségességét. A tervezett projektek mindegyike tartalmaz a kerékpáros közlekedés elősegítésére irányuló elemeket.

Az A forgatókönyv gazdasági fejlődési és társadalmi integrációs stagnáláshoz vezet, miközben hosszú távon súlyosbítja a környezeti állapotromlást. Ezzel szemben a C forgatókönyv költséghatékonyt ötvöz kézzelfogható előnyökkel minden kulcsterületen – gazdasági növekedés, társadalmi befogadás és környezeti fenntarthatóság –, így ez tekinthető a legalkalmasabb megoldásnak a határ menti térségek fenntartható fejlesztésének előmozdítására.

A fentiek figyelembevételével a következtetés az, hogy a Sárook és Knežovo közötti hiányzó útszakasz megépítése jelenti a legrealisabb lehetőséget a CBC térség közlekedési kapcsolatrendszerének javítására.

3.2 Zákány – Gotalovo

A forgatókönyv: Nincs beavatkozás

Zákány és Gotalovo települések közötti légvonalbeli távolság körülbelül 3,5 km, azonban a jelenlegi közúti infrastruktúra miatt a tényleges utazási távolság 37 km, az átlagos menetidő pedig 38 perc a két település között.

Ebben a forgatókönyvben nem történik intézkedés a meglévő infrastruktúra fejlesztésére. A jelenlegi helyzet változatlan marad: az utazás gépjárművel továbbra is hosszú és körülményes, és nincs kényelmes tömegközlekedési lehetőség sem. Beavatkozás hiányában továbbra is

fennmaradnak a hatékonytalan útvonalakból eredő magas szállítási költségek. A vállalkozások nehézségekbe ütköznek a piacok elérésében, ami korlátozza a kereskedelmi lehetőségeket és a régió gazdasági növekedését. A korszerű infrastruktúra hiánya elriasztja azokat a potenciális befektetőket, akik egyébként életképes fejlesztési helyszíneként tekinthetnének a térségre. Emellett a helyi termelők – például gazdák vagy kisvállalkozók – továbbra is a logisztikai hatékonyság hiányától szenvednek, ami csökkenti versenyképességüket.

Az infrastruktúrafejlesztés hiánya fenntartja a két közösség közötti társadalmi elszigeteltséget is. A lakosok továbbra is nehezen férnek hozzá alapvető szolgáltatásokhoz és munkalehetőségekhez. Ez az elszigeteltség különösen a sérülékeny csoportokat érinti hátrányosan, például azokat, akik nem rendelkeznek saját gépjárművel, vagy az időseket, akik a tömegközlekedésre vannak utalva. Ezen túlmenően a korlátozott összeköttetés akadályozza a kulturális kapcsolódást és a határon átnyúló együttműködést, amely erősíthetné a közösségek közötti kapcsolatokat.

Környezeti szempontból a jelenlegi helyzet fenntartása nem eredményez csökkenést sem a járművek kibocsátásában, sem az energiafelhasználásban. Az elavult úthálózat továbbra is forgalmi hatékonysági problémákat okoz, növeli az üzemanyag-fogyasztást, és hozzájárul a légszennyezéshez. Emellett a megelőző karbantartás hiánya felgyorsítja az utak állapotromlását, így az elkerülhetetlenné váló javítások hosszú távon magasabb környezeti költségekkel járnak.

B forгатókönyv: Fenntartható mobilitási megoldások

A Zákány–Gotalovo térségen keresztül halad az M201-es számú horvát vasútvonal, amely Dugo Selo–Koprivnica–Botovo–államhatár–Gyékyényes vonalon kapcsolódik a magyarországi 41-es számú vasútvonalhoz, Dombóvár irányába. Az M201-es vonal a TEN-T V/b folyosó része, és évek óta folyamatban van a vonal korszerűsítése, valamint egy új vasúti pálya kiépítése. A közelmúltban befejeződtek a munkálatok az államhatár–Botovo–Koprivnica szakaszon.

Gotalovóból Zákányba történő vasúti személyszállítás igénybevételéhez 19,5 km-es közúti szállítás szükséges Gotalovóból a koprivnicai vasútállomásra, ezt követően pedig több mint háromórás vonatutazás Koprivnicából Zákányba, mivel nincs közvetlen személyvonat – az utasnak előbb Nagykanizsára kell utaznia, majd onnan vissza Zákányba. Ezáltal a vasúti utazás a Zákány–Gotalovo térségben a mindennapi élet és utazás szempontjából teljes mértékben gyakorlatiatlan.

A vasúti fejlesztés jelentős kezdeti beruházást igényel, és megvalósításának ütemezése 3–5 év. A határon átnyúló személyszállítás megszervezéséhez a két ország illetékes minisztériumainak kétoldalú együttműködése szükséges. Bár a vasútvonalak hatékony határon átnyúló összeköttetés révén hozzájárulhatnak a regionális kereskedelem és turizmus fejlődéséhez, a magas költségek meghaladhatják az előnyöket egy olyan alacsony népsűrűségű térségben, ahol a személyszállítási igény bizonytalan és alacsony. Emellett a működési költségek is magasak maradnak, ami tovább

csökkentheti a projekt gazdasági életképességét. Hosszú távú tervek léteznek a 30-as vonal összekötésére az M201-es vonallal Horvátországban, egy Zákányon keresztül a 41-es vonalból induló delta-vonal kialakításával, de sem Zákányban, sem Gotalovóban nem terveznek vasútállomást létrehozni.

A vasúti fejlesztés javíthatja a régiók vagy országok között hosszabb távokat utazó utasok mobilitását. Azonban kiegészítő ráhordó hálózatok (például autóbuszjáratok) hiányában sok helyi lakos számára nehézséget okozhat a vasútállomások kényelmes elérése. Ez korlátozza a vasút hatékonyságát a helyi mobilitási kihívások kezelésében. Bár regionális szinten elősegíti a kulturális cserét és a munkaerő mobilitását, a közvetlen közösségi igényekre gyakorolt hatása kevésbé jelentős, mint az úthálózat fejlesztése esetén.

A vasúti közlekedés utaskilométerre vetítve kisebb környezeti terheléssel jár, mint az autós vagy autóbuszos közlekedés. Ugyanakkor a vasúti projektek építési szakasza zavarhatja az ökoszisztémákat, és jelentős területhasználati változásokat igényelhet. Ezen környezeti előnyök elérése továbbá függ attól is, hogy az elektromos vontatáshoz rendelkezésre állnak-e megújuló energiaforrások.

Egy másik fenntartható mobilitási lehetőség a kerékpárút lehetne. Bár a kerékpárút bizonyos előnyöket kínál, nem képes lefedni a Zákány–Gotalovo térség és vonzáskörzetének szélesebb körű közlekedési szükségleteit. A kerékpározás olyan közlekedési mód, amely egyéni utazásra alkalmas rövidebb távon, jó időjárási körülmények között, és ha áruszállításra nincs szükség. A helyi lakosság medián életkora egy előregedő társadalmat jelez, alacsony születési rátával és elvándorlással. A fentiek fényében a kerékpáros közlekedés csupán kiegészítő szerepet játszhat, turisztikai és szabadidős célú, mivel üzemanyag-felhasználást és háztartási kiadásokat takaríthat meg. Az áruszállításra való alkalmatlansága, valamint az egész éves használhatóság hiánya miatt nem tekinthető a közösségi közúti közlekedés potenciálisan fenntartható alternatívájának. A helyi termelők és kereskedők továbbra is logisztikai kihívásokkal szembesülnek, amelyek akadályozzák a határon átnyúló piacokra való belépésüket. Emellett a kerékpárút nem nyújt megoldást a sürgősségi szolgáltatások igénybevételére vagy a téli közlekedésre, amikor a kerékpározás nem praktikus. A kerékpárút hatása korlátozott, mivel nem csökkenti a teljes forgalmi volument, és nem kezeli a korszerűtlen utakon közlekedő járművek kibocsátásait.

C forgatókönyv: Útfelújítás és útépítés

A Zákány és Gotalovo közötti hiányzó útkapcsolat kiépítése viszonylag rövid útszakaszok létrehozását jelenti, amelyek egy része meglévő burkolt és burkolatlan utak nyomvonalán halad (lásd a 4. fejezetet: A Magyar–Horvát Program 2021–2027 3. szakpolitikai célkitűzése (PO3) keretében tervezett fejlesztések bemutatása), míg más része – nevezetesen a horvátországi szakasz – természetes növényzettel borított és mezőgazdasági művelés alatt álló területen valósul meg. Az utazási idő lerövidítése kedvezően hat a környezetre, amely legkönnyebben az

üzemanyag-fogyasztás, valamint az üvegházhatású gázok és légszennyező anyagok kibocsátásának csökkenésében mutatható ki, ahogyan azt a Sáro–Kneževó útkapcsolat elemzése már bemutatta.

A C forgatókönyv új útszakasz építését és meglévő utak felújítását foglalja magában a Zákány és Gotalovo közötti közlekedési kapcsolat javítása érdekében. Ez a megközelítés azonosítható leginkább gyakorlati és előnyös megoldásként az azonnali kihívások kezelésére, miközben támogatja a hosszú távú fenntarthatóságot.

A fejlesztett úthálózat gyorsabb és megbízhatóbb áruszállítást és személyforgalmat tesz lehetővé, ami élénkíti a helyi kereskedelmet és turizmust. Például a gazdák könnyebben szállíthatják termékeiket a határon túli piacokra, míg a vállalkozások számára csökkennek a logisztikai költségek. Emellett a jobb közúti kapcsolatok növelik az utak menti ingatlanok értékét, ezáltal befektetéseket vonzanak és gazdasági növekedést ösztönöznek mindkét településen.

A jobb minőségű utak jelentősen javítják a lakosság mobilitását azáltal, hogy csökkentik az utazási időt, és biztonságosabb közlekedési lehetőségeket kínálnak. Ez megkönnyíti a szomszédos településeken és térségekben elérhető munkahelyekhez és piacokhoz való hozzáférést. A rövidebb utazási idők továbbá erősítik a társadalmi kohéziót, mivel lehetővé teszik a közösségek közötti gyakoribb kapcsolattartást a határ két oldalán. Az útépités emellett rövid távú foglalkoztatási lehetőségeket is teremt az építési szakaszban, miközben hosszú távú előnyöket biztosít a helyi lakosság számára.

Bár az útépitések általában aggályokat vetnek fel a forgalomnövekedésből eredő jármű-kibocsátások miatt, ezek a hatások megfelelő tervezéssel és kialakítással mérsékelhetők. Például: a korszerűsített útszakaszokon a gördülékenyebb forgalom csökkenti az utazásonkénti üzemanyag-felhasználást.

Konklúzió

Kritérium	A forgatókönyv	B forgatókönyv	C forgatókönyv
Pozitív gazdasági hatás	1	2	5
Pozitív társadalmi hatás	1	3	5
Pozitív környezeti hatás	2	5	4
Összpontszám	4	10	14

Az elemzés azt mutatja, hogy a C forgatókönyv (a hiányzó útszakaszok megépítése) a legéletképesebb megoldás a két közösség közötti kapcsolatok javítására. Gyors megvalósítást tesz lehetővé alacsony költségek mellett, miközben jelentős gazdasági előnyöket biztosít a kereskedelem, a turizmus és az ingatlanértékek növekedése révén. Társadalmi szempontból választ ad a lakosságot érintő sürgető mobilitási kihívásokra, és elősegíti a közösségi kapcsolatok erősödését a határokon átívelően. Környezeti szempontból érzékelhető javulást eredményez a

közlekedés hatékonyságában, miközben – a vasúti fejlesztésekkel ellentétben – csak minimális környezeti beavatkozást igényel.

Ezzel szemben az „A” forgatókönyv stagnálást idéz elő mind a gazdasági növekedés, mind a társadalmi integráció területén, miközben hosszabb távon súlyosbítja a környezeti állapotromlást.

A B forgatókönyv – noha hosszú távon környezeti szempontból fenntartható – jelentős beruházást és hosszú megvalósítási időt igényel, miközben a helyi közösségek számára csak korlátozott előnyöket nyújt.

Összességében a C forgatókönyv ötvözi a költséghatékonyságot a kézzelfogható gazdasági, társadalmi és környezeti előnyökkel, így ez tekinthető a legracionálisabb megoldásnak a határon átnyúló térségek fenntartható fejlesztésének előmozdítására.

A fentiek figyelembevételével a következtetés az, hogy a Zákány–Gotalovo közötti hiányzó útszakasz megépítése jelenti a legrealisabb lehetőséget a CBC térség közlekedési kapcsolatrendszerének javítására.

3.3 Mura híd / MuKo híd

A forgatókönyv: Nincs beavatkozás

A Mura térség közlekedési összeköttetései nem kielégítőek. Murakeresztúr és Kotoriba települések légvonalbeli távolsága körülbelül 5 km, azonban a jelenlegi közúti infrastruktúra miatt az utazási távolság 45 km, az utazási idő pedig 50 perc. A térségen áthalad a nemzetközi vasútvonal (a horvát M501-es vonal) Čakovec–Kotoriba–államhatár szakasza, amely a magyarországi 30-as számú vasútvonalban folytatódik (Murakeresztúron keresztül), Budapest irányába (Nagykanizsa után 60-as vonalszám). A vasútvonal ugyan áthalad az érintett területen, de nincs közvetlen vasúti összeköttetés a személyszállítás számára. A Mura folyón átívelő meglévő vasúti híd gyalogosok és kerékpárosok számára zárva van. A közvetlen vasúti összeköttetés hiánya mintegy 4 órás utazási időt jelent a két település között.

Ebben a forgatókönyvben nem történik intézkedés a meglévő infrastruktúra korszerűsítésére. A vasúti híd továbbra is elavult és nem villamosított marad, miközben a közúti híd hiánya arra kényszeríti a forgalmat, hogy kerülőutakat vagy hatékonytalan útvonalakat vegyen igénybe.

A beruházások hiánya tartós logisztikai szűk keresztmetszeteket eredményez, növelve a határon átnyúló kereskedelemre épülő vállalkozások szállítási költségeit. Az elavult vasúti híd korlátozza a teherszállítás kapacitását és sebességét, ezáltal csökkentve a vasúti szállításra támaszkodó iparágak versenyképességét. Eközben a közvetlen közúti összeköttetés hiánya miatt a kereskedelmi és személygépjárművek hosszabb útvonalakat kénytelenek használni, ami növeli az üzemanyagköltségeket és a szállítási időt.

A lakosok számára hosszú utazási időt jelent az ingázás vagy a határon túli családlátogatás. A vasút korlátozott kapacitása és a villamosítás hiánya visszafogja a személyszállítási szolgáltatásokat, míg a közúti híd hiánya tovább fokozza az elszigeteltséget azoknál a közösségeknél, amelyek közúti közlekedésre támaszkodnak. A sürgősségi szolgáltatások működése is korlátozott a gyenge hozzáférhetőség miatt. Az elavult vasúti híd dízelmozdonyokkal üzemel, ami az elektromos alternatívákhoz képest magasabb üvegházhatásúgáz-kibocsátással jár. A közúti forgalom kerülőútvonalai tovább növelik az üzemanyag-fogyasztást és a kibocsátásokat, míg a hanyatló infrastruktúra növeli a szennyezési kockázatokat az esetleges szerkezeti meghibásodások következtében.

B forgatókönyv: Fenntartható mobilitási megoldások

Az M501-es vasútvonal nem villamosított, így jelenleg dízelüzemű vontatást alkalmaz, fosszilis tüzelőanyagok felhasználásával. A Horvát Nemzeti Vasúti Infrastruktúra-fejlesztési Terv (OG 156/22) szerint a 2030-ig tartó középtávú időszakban csupán a kapacitás és a megengedett sebesség tekintetében teljesítendő műszaki követelmények felmérése van tervben, gazdasági és környezeti szempontok egyidejű figyelembevételével, a vasútvonalak interoperabilitási követelményeinek megfelelően. A határon átnyúló személyszállítás megszervezése a két ország illetékes minisztériumainak kétoldalú együttműködését igényli. A magyar oldalon a 30-as vonal (Nagykanizsa után a 60-as vonalszámon) villamosított, azonban kizárólag teherszállításra használják, közösségi közlekedési szolgáltatás nem elérhető.

Ez a forgatókönyv a meglévő vasúti híd korszerűsítését, szerkezetének megerősítését és a vasútvonal villamosítását irányozza elő az elektromos vontatású szerelvények fogadása érdekében. A dízelüzemről elektromos áramra történő átállás hosszú távon csökkenti az üzemeltetési költségeket, mivel az elektromos meghajtás hatékonyabb és kevésbé érzékeny. A korszerűsített híd növeli a teherforgalmi kapacitást, ami kedvez a feldolgozóiparnak és a logisztikai ágazatnak. Ugyanakkor a projekt jelentős kezdeti beruházást igényel, és több éves (3–5 év) megvalósítási ütemezéssel jár, ami késlelteti a gazdasági megtérülést.

A villamosított vasúti szolgáltatások javítják az utasok kényelmét és a közlekedés megbízhatóságát, így elősegítik a határon átnyúló mobilitást az ingázók és a turisták számára. A hosszú építési időszak ugyanakkor ideiglenesen megzavarhatja a jelenlegi vasúti forgalmat is. A villamosítás akár 70%-kal csökkentheti a szén-dioxid-kibocsátást a dízelmozdonyokhoz képest, ezáltal összhangba kerülve az EU fenntarthatósági célkitűzéseivel. A híd korszerűsítése csökkenti az elöregedő szerkezetekből eredő környezeti szennyezés kockázatát. Ugyanakkor az acél és beton intenzív felhasználása a felújítás során számottevő szénlábnyommal jár.

Egy másik fenntartható mobilitási lehetőség a meglévő vasúti hídon történő kerékpárút kialakítása lenne. Bár a kerékpárút bizonyos előnyöket kínál, nem képes kielégíteni a Murakeresztúr–Gotalovo térség és vonzáskörzete közlekedési igényeit. Emellett kétséges a kerékpáros

közlekedés biztonsága egy teherforgalmat bonyolító vasúti hídon. A helyi lakosság életkor-összetételét figyelembe véve a kerékpározás leginkább kiegészítő közlekedési módként alkalmazható, turisztikai és szabadidős céllal, mivel csökkenti az üzemanyag-felhasználást és a háztartások kiadásait. Mivel áruszállításra alkalmatlan, és nem biztosított az egész éves használhatósága, nem tekinthető a közösségi közúti közlekedés fenntartható alternatívájának. A helyi termelők és kereskedők továbbra is logisztikai nehézségekkel szembesülnek, amelyek akadályozzák őket a határon átnyúló piacokhoz való hozzáférésben. Ezenkívül nem nyújt megoldást a sürgősségi szolgáltatásokra vagy a téli időszakban történő közlekedésre, amikor a kerékpározás nem kivitelezhető. Hatása korlátozott, mivel a kerékpárút nem csökkenti a forgalmi terhelést, és nem befolyásolja az elavult úthálózaton közlekedő járművek kibocsátásait.

C forgatókönyv–Egy új út tervezése és építése a vasúti híd mellett

Ez a forgatókönyv további tervezést és egy új közúti híd megépítését irányozza elő a meglévő vasúti híd mellett, amely közvetlen összeköttetést teremt a két térség között, elkerülve a kerülőutakat és a torlódásra hajlamos útvonalakat.

Az új híd azonnali gazdasági előnyöket nyújt az áruk és utasok utazási idejének jelentős csökkentésével. A helyi vállalkozások gyorsabb hozzáférést kapnak a határon átnyúló piacokhoz, míg a turizmus és a kiskereskedelmi szektor profitál a megnövekedett látogatói forgalomból. Az építési költségek alacsonyabbak a vasútvonal villamosításánál, a projekt pedig 1–2 éven belül megvalósítható. A közúti híd jelentősen javítja a hozzáférhetőséget minden úthasználó – magánjárművek, autóbuszok és sürgősségi szolgálatok – számára. A rövidebb ingázási idők javítják az életminőséget, a közvetlen kapcsolat pedig erősíti a közösségek közötti társadalmi és kulturális kapcsolatokat. Ugyanakkor a megnövekedett közúti forgalom biztonsági aggályokat vethet fel, ha nem biztosított a megfelelő tájékoztatás és sebességszabályozás.

Az új híd csökkenti a kerülőutakból eredő üzemanyag-felhasználás által okozott üvegházhatásúgáz-kibocsátást, ugyanakkor ösztönözheti a közúti forgalom növekedését is. A levegőtisztaság és a zajterhelés mérséklése érdekében forgalomszabályozási intézkedések bevezetése szükséges

Konklúzió

Kritérium	A forgatókönyv	B forgatókönyv	C forgatókönyv
Pozitív gazdasági hatás	1	3	4
Pozitív társadalmi hatás	1	3	5
Pozitív környezeti hatás	2	5	4
Összpontszám	4	10	13

A C forgatókönyv – környezeti kompromisszumai ellenére – az optimális választásként jelenik meg. A projekt gyors gazdasági megtérülést biztosít, erősíti a társadalmi összeköttetést, és sürgető mobilitási igényekre ad választ alacsonyabb költségek és rövidebb megvalósítási ütemezés mellett, mint a vasútvonal villamosítása.

Bár a B forgatókönyv hosszú távú környezeti előnyöket kínál, magas kezdeti beruházási igénye és elhúzódó megvalósítása kevésbé teszi alkalmassá a térség azonnali fejlesztési céljainak szolgálatára.

Az A forgatókönyv a régiót gazdasági stagnálásba és környezeti hatékonysághiányba zárja. A közúti híd – noha nem tökéletes – egyensúlyt teremt az előrehaladás és a gyakorlatiasság között, és alapot nyújt a jövőbeli fenntartható kezdeményezésekhez (pl. elektromos járművek ösztönzése). Azoknak a közösségeknek, amelyek számára az azonnali gazdasági és társadalmi eredmények prioritást élveznek, a C forgatókönyv jelenti az egyértelmű irányt.

4 A Magyarország–Horvátország Program 2021–2027-es időszakának 3. szakpolitikai célkitűzése (PO 3) keretében tervezett fejlesztések bemutatása

A Magyar–Horvát CBC térség három TEN-T hálózati elem által közrezárt háromszögön belül helyezkedik el: az V/b. folyosó (E71, A4–M7), az X. folyosó (E70, A3) és az V/c. folyosó (E73, A5–M6) határolja. E tengelyek periférikus elhelyezkedése miatt a CBC térség középső része elszigetelt, és hiányoznak a határon átnyúló infrastruktúrák. Az úti határátkelők átlagos távolsága 72 km, ami a magyar–horvát határt teszi a legkevésbé átjárhatóvá mindkét országban.

A térségek közötti szükséges közlekedési kapcsolatok létrehozása alapvető szerepet játszik a gazdasági prosperitás és a területi kohézió biztosításában, összhangban az *Igazságos és zöld Európa* 2030-ig szóló területi menetrendjének célkitűzéseivel, amely a kiegyensúlyozott területi fejlődést kívánja elérni. A schengeni csatlakozás előtti időszakban a határátkelőhelyek korlátozott száma jelentős akadályt jelentett a CBC térség gazdasági és társadalmi integrációja szempontjából. A határátkelőhelyek közötti távolság hozzájárult az utazási idő meghosszabbodásához, a szállítási költségek emelkedéséhez és a közlekedési szennyezéshez. Horvátország 2023. január 1-jei schengeni csatlakozása új lehetőségeket teremtett a határon átnyúló közlekedés számára.

A jelenlegi helyzet javításának céljával a VI-A Magyar–Horvát Program 2021–2027 egyik kiemelt prioritása a *Kapcsolódó határtérség* elnevezésű prioritás, amely a 3. szakpolitikai célkitűzéshez (PO 3) kapcsolódik: *Egy jobban összekapcsolt Európa a mobilitás előmozdítása révén*, valamint az (ii) specifikus célkitűzéshez: *Fenntartható, klímaálló, intelligens és intermodális nemzeti, regionális és helyi mobilitás fejlesztése és előmozdítása, beleértve a TEN-T hálózathoz és a határon átnyúló közlekedéshez való jobb hozzáférést*.

A Magyar–Horvát Program 3. melléklete három projektet sorol fel a PO 3 (ii) célkitűzés alatt:

- a Sárok–Kneževo közötti hiányzó útszakasz projekt-előkészítése és megépítése,
- a Zákány–Gotalovo közötti hiányzó útszakasz projekt-előkészítése és megépítése, valamint
- a Murakeresztúr–Kotoriba közötti híd (Mura-híd / MuKo-híd) projekt-előkészítése.

Ezek a közúti kapcsolatok az elszigetelt, periférikus térségek összeköttetéseit hivatottak biztosítani, a szomszédos közösségek összekapcsolásával, gyorsabb és jobb hozzáférést teremtve a TEN-T hálózathoz és más jelentős közúti/vasúti infrastruktúrához, időmegtakarítást eredményezve.

4.1 Sárok – Kneževo útkapcsolat

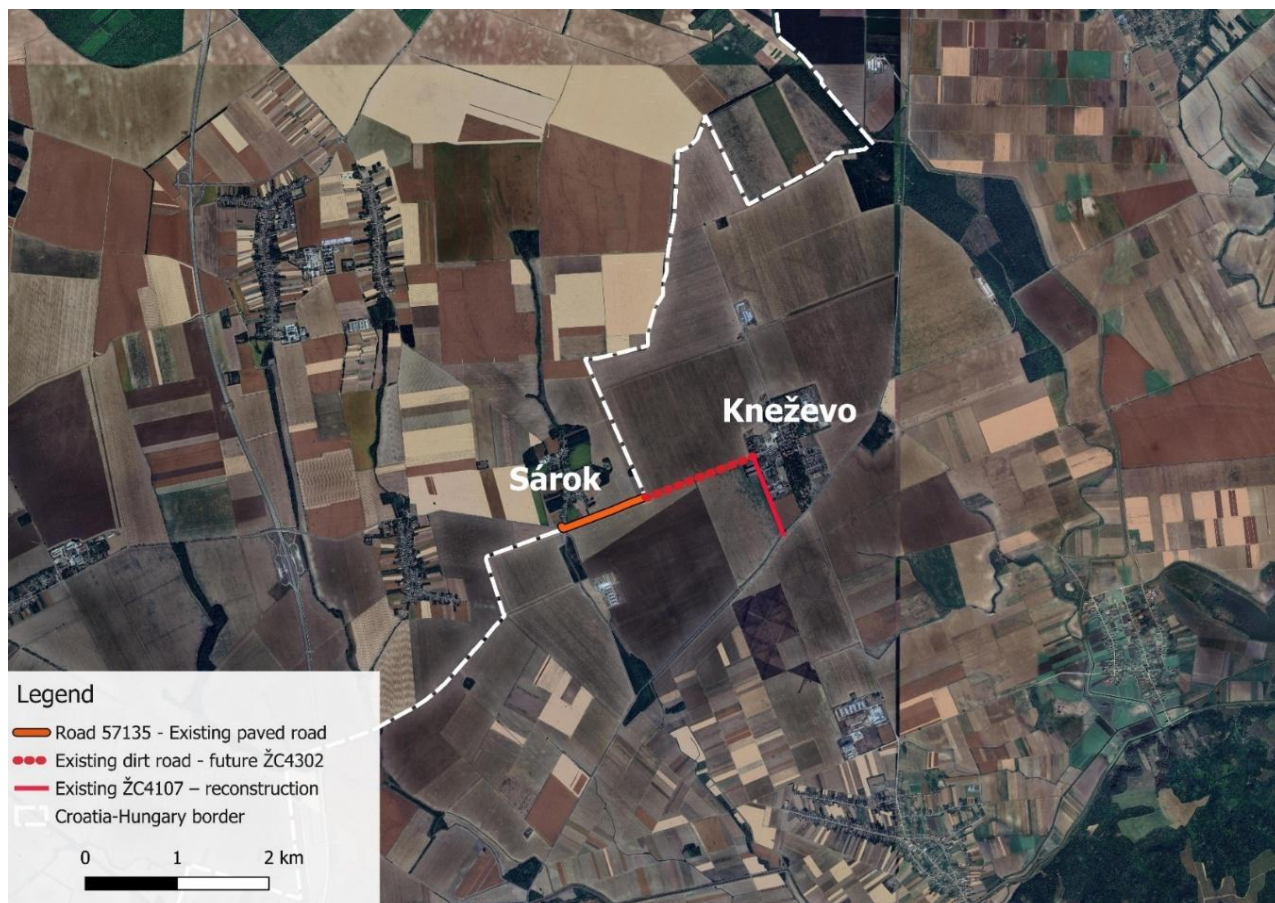
Sárok település Baranya megyében, Magyarországon helyezkedik el, míg Kneževo település az Eszék-Baranya megyében található Horvátországban. A Sárok–Kneževo térségében a meglévő magyarországi közúti hálózat 995 méter hosszú, újonnan épített aszfaltútszakaszból áll, amely a 57135-ös számot kapta, és amely a jövőben kapcsolatot teremt Kneževóval. Sárokról kifelé vezető másik főút a 57118-as számú út, amely a jövőbeni M6-os autópályával biztosít összeköttetést, és a nyilvánosság számára akkor nyílik meg, amikor a horvát oldalon megépül az A5-ös autópálya. Az A5-ös autópálya e CBC térség ezen részét Beli Manastiron és Eszéken keresztül köti majd össze Bosznia-Hercegovinával. Az 57118-as számú út Sároktól Ivándárdáig vezet, körülbelül 3 km távolságban. A legközelebbi nagyobb település Mohács, amely körülbelül 33 km-re található északra. A magyar közúthálózat jelenlegi kialakítása miatt Mohács sokkal rövidebb útvonalon (körülbelül 25 km) is elérhető lenne Kneževón keresztül.

Horvátországban Kneževo térségének fő közútja a DC7-es számú állami út, amely Duboševicától (a horvát–magyar államhatárnál) Beli Manastiron és Eszéken át Đakovóig, majd a horvát–bosnyák határon található Slavonski Šamac határátkelőig vezet. Ez az út az E73 európai út része, illetve az V/c korridorba tartozik. Kneževo a DC7-es úttal a ŽC4017 számú megyei úton keresztül kapcsolódik össze (Kneževo – DC7). A Kneževo környékén található több megyei út a DC7-es útról ágazik le, ezek főként kisebb településekhez biztosítanak hozzáférést. Kneževóból az első nagyobb település Beli Manastir, légvonalban körülbelül 8 km-re, míg a térségi központ Eszék körülbelül 33 km légvonalbeli távolságra található.

A Sárok–Kneževo közötti útkapcsolat magyarországi 995 méteres szakaszán bizonyos kivitelezési munkák már 2015-ben befejeződtek, és a szakasz a 57135-ös számot kapta.

A Sárok–Kneževo közötti útkapcsolat horvátországi szakaszának megvalósítása egy új, kétirányú ŽC4302 számú megyei út kiépítésével történik, amely 1461 méter hosszúságú lesz. A ŽC4302 az államhatártól a meglévő ŽC4017 számú megyei útig biztosít összeköttetést, amelyet mintegy 700 méter hosszan felújítanak. Az útszakasz mindkét oldalán kétirányú kerékpárút kialakítása is tervben van. A ŽC4302-es út nyomvonala nagyrészt egy meglévő földúttal esik egybe. Az elvi

építési engedély kiadásra került, az építési engedély iránti kérelmet pedig nemrégiben benyújtották. A Horvát Köztársaság Kormányának 2023. június 7-i határozata támogatja a SárokaKneževo közötti út megépítését. A magyar oldalon a 995 méter hosszú, 57135-ös számú út közvetlen kapcsolatot biztosít a magyar–horvát államhatárral.



2. Ábra . SárokaKneževo útkapcsolat

Forrás: Hrvatske ceste d.o.o. - A Horvát Köztársaság közutainak geoportálja

4.2 Zákány – Gotalovo útkapcsolat

Zákány település Somogy vármegyében, Magyarországon található, Csurgótól 20 km-re, Nagykanizsától pedig 25 km-re. Gotalovo település Horvátországban, a Koprivničko-križevačka megyében helyezkedik el. Gotalovo térségében a fő közút a DC41-es számú állami út, amely Gola (horvát–magyar államhatár) – Koprivnica – Križevci (DC22) között húzódik. A DC41-es út Koprivnica térségében csatlakozik a DC20-as állami úthoz, amely Pribislavecet (DC3) – Sveti Križt – Donja Dubravát – Koprivnicát (DC2) köti össze, ezzel összeköttetést biztosítva a Varaždini és a Međimurje megyékkel. Koprivnica áthalad a DC2-es számú állami úton, amely Dubrava Križovljanska (horvát–szlovén államhatár) – Koprivnica – Virovitica (DC5) – Sveti Đurađ (DC5) – Našice – Eszék – Vukovár – Ilok (Ilok határátkelő – horvát–szerb államhatár) között húzódik, és Horvátország teljes északi részén végighalad.

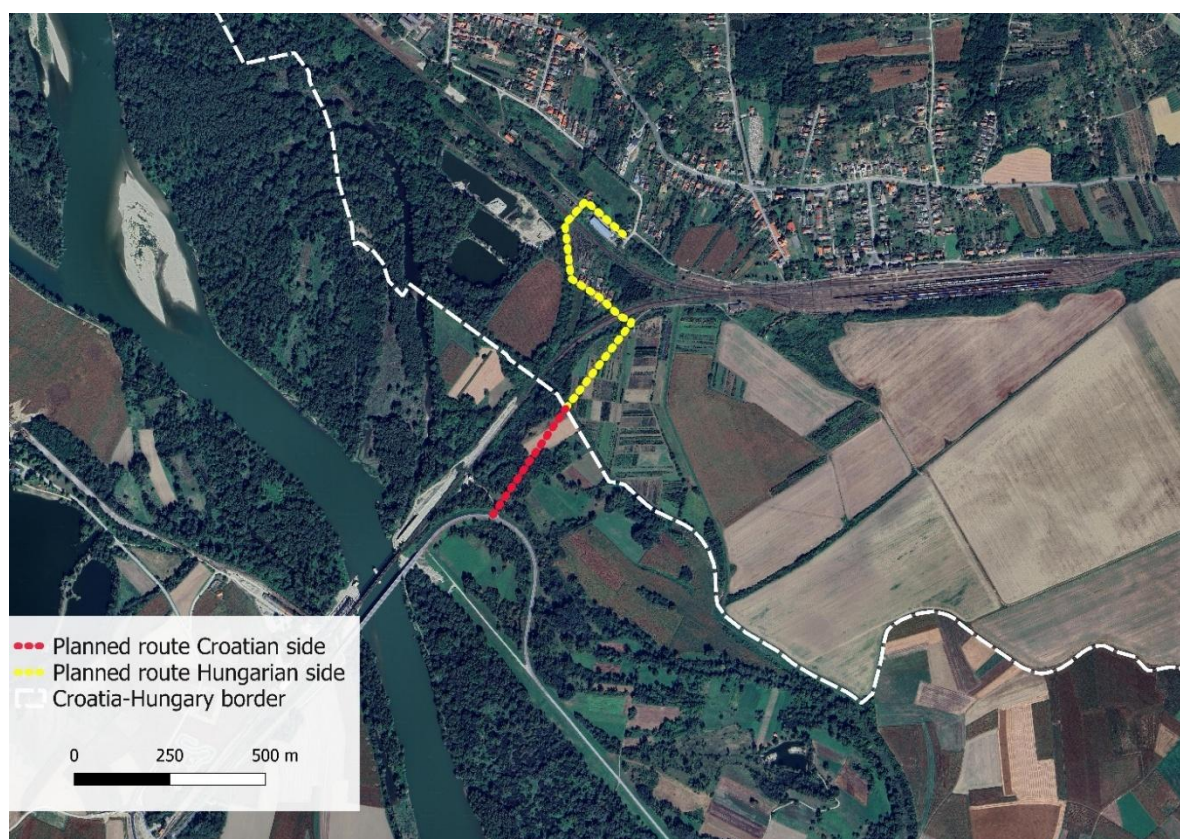
Zákány közúti hálózata kisebb, hasonló méretű településekhez biztosít kapcsolatot, azonban a 6804-es út összeköttetést biztosít Nagykanizsa irányába (kb. 24 km északra), valamint Gyékényes felé (5 km délkeletre). Nagykanizsán halad át az M7-es autópálya, amely az E65 és E71 európai úthálózat része.

Zákány és Gotalovo légvonalbeli távolsága mintegy 3,5 km, azonban közvetlen útkapcsolat hiányában a jelenlegi közúti infrastruktúrán keresztül a két település közötti utazási távolság 37 km, az utazási idő pedig 38 perc. A Zákány–Gotalovo közötti hiányzó útszakasz megépítése javítja az összeköttetést és csökkenti az utazási időt e térségben.

A közúti kapcsolat magyar szakasza (809 m) részben meglévő, részben újonnan épített úton halad majd. A magyarországi szakasz Zákány belterületén, a Jókai utcába csatlakozik. A Jókai utca kapcsolódó szakasza, amely az állami 6804-es úthoz vezet, felújított, jó állapotú. Az útvonal Zákány meglévő utcáin halad egészen a 60-as számú vasútvonalig, amelyet szintbeni keresztezéssel halad át. A magyar oldalon megépítendő/felújítandó burkolat teljes hossza 809 méter.

A horvát oldali útszakasz egy új, kétirányú ŽC2268 számú megyei út megépítésével valósul meg, amely 290 méter hosszúságú lesz, és a horvát–magyar határt köti össze a meglévő DC41-es állami úttal. Ez utóbbin egy T-elágazás kialakítását tervezik a ŽC2268 csatlakoztatására. A ŽC2268 egyik oldalán gyalogos- és kerékpárút is kialakításra kerül. A ŽC2268 út nyomvonala az M201 nemzetközi vasútvonallal (Gyékényes – államhatár – Botovo – Koprivnica – Dugo Selo) párhuzamosan halad majd.

A Horvát Köztársaság Kormányának 2023. június 7-i határozata támogatja a Zákány–Gotalovo közötti út megépítését.



3. Ábra Zákány – Gotalovo útkapcsolat (közelről)



4. Ábra Zákány – Gotalovo útkapcsolat (távolról)

4.3 Murakeresztúr - Kotoriba híd projekt

A Murakeresztúr–Kotoriba közötti híd (Mura-híd / MuKo-híd) olyan projekt, amely már hosszú ideje a magyar–horvát határ mindkét oldalán élő helyi közösségek – azaz a Mura Régió ETT – régi törekvése. Murakeresztúr és Kotoriba települések légvonalbeli távolsága mintegy 5 km, ugyanakkor a jelenlegi közúti infrastruktúra 45 km-es kerülőutat és 50 perces menetidőt igényel az egyik településről a másikra való eljutáshoz. A Mura-híd / MuKo-híd projekt megvalósíthatóságára korábban több változatban is készültek megvalósíthatósági tanulmányok. A projekt jelenlegi alapgondolata egy olyan közúti kapcsolat kialakítása, amely összeköti a horvátországi Kotoriba (Koprivnica-Križevci megye) és a magyarországi Murakeresztúr (Zala megye) településeket, egy Mura folyón átívelő híd segítségével. A híd megvalósításánál általános szempont, hogy ne kerüljön hídpillér a folyómederbe. Ennek igazolására terepi vizsgálatokra lesz szükség a projekt-előkészítés részeként.

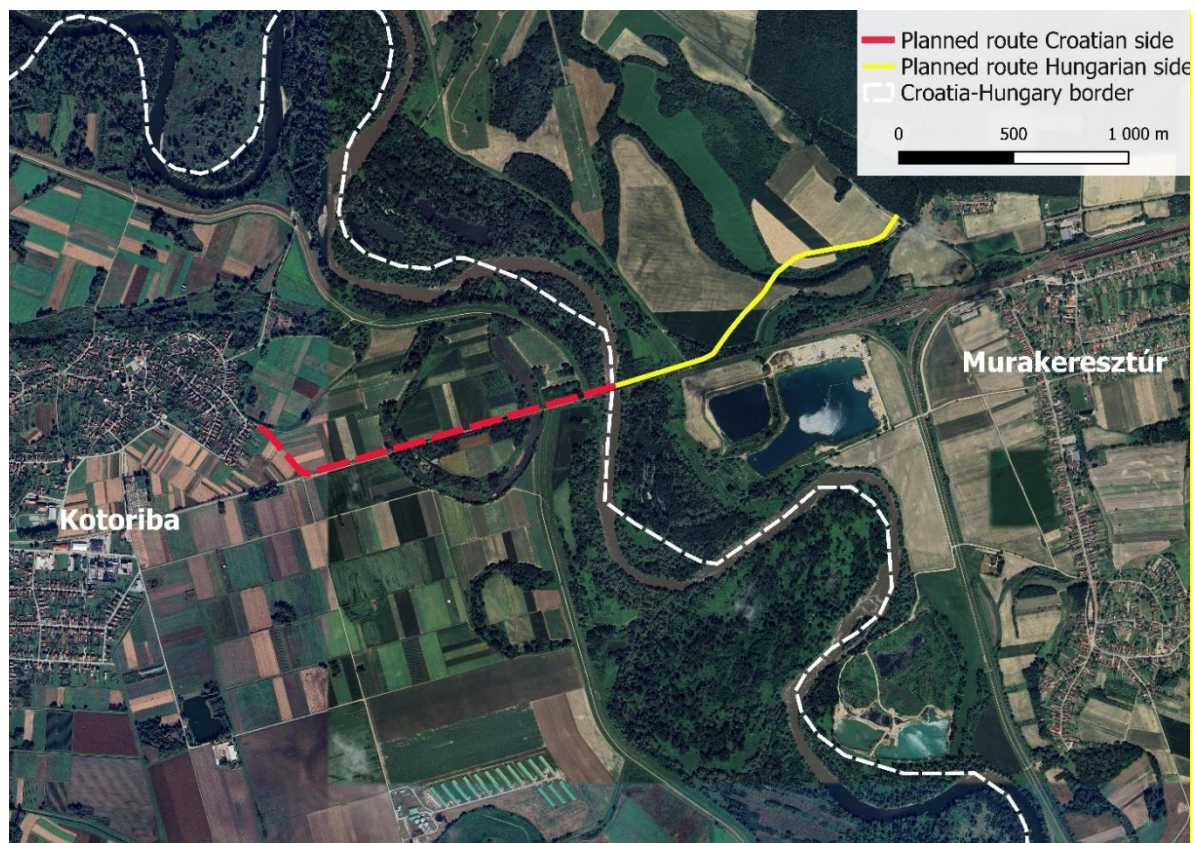
A kivitelezési engedély kiadása előtt mind horvát, mind magyar nemzeti jogszabályok szerint el kell végezni a környezeti hatásvizsgálatot is.

Az útnyomvonal Kotoribán indul a jelenlegi besorolás nélküli közúton (3. travnja utca), és a magyarországi 6835-ös számú regionális úton ér véget. A horvát oldalon a tervezett útszakasz hossza 1665 méter, amely nagyrészt a jelenlegi nemzetközi vasútvonal (M501: Središće – államhatár – Čakovec – Kotoriba – államhatár – Murakeresztúr) nyomvonalát követi.

Szükséges továbbá a meglévő kotoribai 3. travnja utca kb. 200 méteres szakaszának, valamint két T-elágazásának rekonstrukciója, illetve a magyar oldalon egy újonnan tervezett körforgalomhoz vezető mintegy 200 méter hosszú útszakasz kiépítése/rekonstrukciója. Az új út kétsávosként kerül kialakításra, azonban Kotoriba belterületi korlátai miatt tehergépjármű-forgalom számára nem lesz járható.

A magyar szakasz tervezetten Molnári és Murakeresztúr közigazgatási területén valósul meg, és hozzávetőleg 1700 méter hosszú lesz. Az út csatlakozik a 6835-ös regionális úthoz egy körforgalom segítségével. A körforgalomtól kiindulva az új út túlnyomórészt már meglévő földutak vonalát követi majd, az északnyugatra fekvő vasútvonal irányába. A vasút elérését követően az út annak nyomvonalán halad tovább a hídig, ahol csatlakozik a horvát oldali szakaszhoz.

A közúti kapcsolat létrehozásának része egy új híd megépítése, amely a Mura folyó feletti meglévő vasúti híd közelében kap helyet. A tervezett új híd és a jelenlegi Goričan határátkelőhely közötti légvonalbeli távolság 12 km, míg a Gola határátkelőhelytől 26 km. Ezáltal a Mura-híd / MuKo-híd projekt növeli a határátkelési pontok sűrűségét, javítva a települések közötti összeköttetést a Mura Régió ETT térségén belül, és elősegíti a határon átnyúló térségben élő kisebbségek, valamint az anyaország közötti kapcsolattartást, beleértve a magyar oldalon található, legnagyobb horvát nemzetiségű lakossággal rendelkező településeket is.



5. Ábra Murakeresztúr - Kotoriba régió
Forrás: Google Earth

5 Illeszkedés a releváns stratégiákhoz, tervekhez és programokhoz

Ez a fejezet a VI-A Magyar–Horvát Program 2021–2027 harmadik tematikus célkitűzésének (PO3) kapcsolatát mutatja be a vonatkozó nemzetközi szerződésekkel és megállapodásokkal, az európai uniós irányelvekkel, stratégiákkal, valamint a részt vevő partnerországok nemzeti és regionális szintű jogszabályaival és stratégiáival. A bemutatás arra fókuszál, hogy a PO3 miként illeszkedik a releváns nemzetközi, nemzeti és regionális stratégiai dokumentumok célkitűzéseire és környezeti szempontjaihoz.

5.1 Releváns nemzetközi és Európai Unió dokumentumok

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
A környezeti vizsgálati irányelv (2001/42/EK)	<p>A környezeti vizsgálatról szóló irányelv célja a magas szintű környezetvédelmi szempontok biztosítása, valamint a környezeti megfontolásoknak a közpolitikák és programok kidolgozásába és elfogadásába történő integrálásának elősegítése. Átfogó célkitűzése a fenntartható fejlődés előmozdítása azáltal, hogy előírja a Natura 2000 hatásbecslés, illetve környezeti hatásvizsgálat elvégzését azon tervek és programok esetében, amelyek jelentős környezeti hatással járhatnak.</p> <p>Az irányelv számos ágazatra kiterjed, többek között a területhasználat, közlekedés, energia, hulladékgazdálkodás és mezőgazdaság területeire – különösen akkor, ha ezek a tervek konkrét projektekhez vezetnek, beleértve az Európai Unió által társfinanszírozott kezdeményezéseket is. A különböző tervezési lehetőségek szisztematikus értékelésével a környezeti vizsgálati eljárás elősegíti a fenntarthatóbb és erőforrás-hatékonyabb fejlesztést.</p> <p>A Magyar–Horvát Program PO3 (ii) tematikus célkitűzésének stratégiai környezeti vizsgálata a környezeti vizsgálatról szóló irányelv 3. cikk (2a) bekezdése alapján történik.</p>
Élőhelyvédelmi irányelv (92/43/EGK) és Madárvédelmi irányelv (79/409/EGK)	<p>A Madárvédelmi és Élőhelyvédelmi irányelvek képezik az uniós biodiverzitás-politika alapköveit. Ezek erős jogi keretet biztosítanak valamennyi uniós tagállam számára a legértékesebb és leginkább veszélyeztetett biológiai sokféleség védelmére. A két irányelv együtt hozta létre a Natura 2000 hálózatot is.</p> <p>Mivel a Magyar–Horvát Program PO 3 (ii) célkitűzéséhez kapcsolódóan tervezett egyes projektek részben átfednek Natura 2000 területekkel, a környezeti hatásvizsgálatot a természetes élőhelyek védelméről szóló irányelv 6. cikk (3) bekezdése alapján végezték el.</p>
Az ENSZ 2030-ig tartó fenntartható fejlődési menetrendje (A/RES/70/1)	<p>Az Agenda egy cselekvési terv, amelynek célja az egyetemes béke megerősítése, az emberiség felszabadítása a szegénység zsarnoksága alól, valamint bolygónk gyógyítása és biztonságának megőrzése, miközben nem riad vissza a bátor és átalakító lépésektől. Az ENSZ minden országot és érintettet arra ösztönöz, hogy e tervet végrehajtsák, és partnerségben,</p>

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
	<p>együttműködve tevékenykedjenek a fenntartható fejlődési célok (SDG-k) mentén.</p> <p>A Magyar–Horvát Program harmadik tematikus célkitűzése (PO3) általánosságban valamennyi ENSZ Agenda célkitűzését támogatja, ugyanakkor számos olyan célkitűzés is van, amely szorosan illeszkedik a PO3 tartalmához.</p> <p>A 4. cél – befogadó és méltányos minőségű oktatás biztosítása, valamint az egész életen át tartó tanulás lehetőségeinek előmozdítása mindenki számára – és a 9. cél – ellenálló infrastruktúra kiépítése, a befogadó és fenntartható iparosítás előmozdítása, valamint az innováció ösztönzése – kiemelten jól támogatott a Magyar–Horvát Program PO3 (ii) célkitűzése által.</p>
<p>Párizsi egyezmény (2015)</p>	<p>A Megállapodás elősegíti az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezményének végrehajtását, célja pedig a globális válasz megerősítése az éghajlatváltozás jelentette fenyegetésre, a fenntartható fejlődés és a szegénység felszámolására irányuló erőfeszítések összefüggésében. A megállapodás fő célkitűzései a következők: a globális átlaghőmérséklet-emelkedés korlátozása jóval az iparosodás előtti szinthez képest +2 °C alatt, és törekvés arra, hogy az emelkedés ne haladja meg az +1,5 °C-ot; az éghajlatváltozás káros hatásaihoz való alkalmazkodóképesség fokozása, valamint az éghajlatálló, alacsony üvegházhatásúgáz-kibocsátású fejlődés előmozdítása oly módon, hogy az ne veszélyeztesse az élelmiszertermelést; továbbá a pénzügyi források olyan irányú átcsoportosítása, amely összhangban áll az alacsony kibocsátású és éghajlatálló fejlődési pályákkal.</p> <p>A közlekedés kulcsszerepet játszik az éghajlatváltozás szempontjából. A Magyar–Horvát Program PO 3 (ii) célkitűzése a határon átnyúló térség jobb összekapcsoltságát szolgálja. A közúti közlekedés jelentős üvegházhatásúgáz-kibocsátási forrás az úti járművek motorjainak üzemanyag-égetése következtében. A PO 3 (ii) végrehajtásának eredményeként azonban csökken az utazási idő Magyarország és Horvátország között. A rövidebb utazási idő üzemanyag-megtakarítást eredményez, ami maga után vonja az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkenését is. Emellett a PO 3 (ii) célkitűzés előmozdítja a fenntartható és éghajlatálló mobilitást, ezzel is hozzájárulva a Megállapodás céljainak megvalósításához.</p>
<p>Az Egyesült Nemzetek Éghajlatváltozási Keretegyezménye (UNFCCC, 1992)</p>	<p>A Keretegyezmény célja az üvegházhatású gázok koncentrációjának olyan szintre történő stabilizálása a légkörben, amely megelőzi az éghajlati rendszerre gyakorolt veszélyes antropogén hatásokat. Az egyezmény szerint ezt a szintet olyan időkereten belül kell elérni, amely elegendő ahhoz, hogy az ökoszisztémák természetes módon alkalmazkodni</p>

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
	<p>tudjanak az éghajlatváltozáshoz, az élelmiszertermelés ne kerüljön veszélybe, és a gazdasági fejlődés fenntartható módon folytatódhasson.</p> <p>E célkitűzéseket a Párizsi Megállapodás (2015), valamint az ENSZ 2030-ig szóló fenntartható fejlődési menetrendje (Agenda 2030) az utóbbi években továbbfejlesztette és felülvizsgálta. E dokumentumok szorosan kapcsolódnak a Magyar–Horvát Programhoz, amint azt a korábbiakban is bemutattuk.</p>
Európai Zöld Megállapodás	<p>Az Európai Zöld Megállapodás a közösség válasza a jelenlegi éghajlati és környezeti kihívásokra. Egy új növekedési stratégia, amelynek célja, hogy az EU erőforrás-hatékony és versenyképes gazdasággá alakuljon át. Emellett célja az EU természeti tőkéjének védelme, megőrzése és gyarapítása, valamint a lakosság egészségének és jólétének megóvása a környezeti kockázatokkal és hatásokkal szemben.</p> <p>A Magyar–Horvát Program PO3 (ii) célkitűzése hozzájárul az Európai Zöld Megállapodás megvalósításához azáltal, hogy rövidebb utazási időket eredményez, amely révén csökken az üvegházhatású gázok kibocsátása.</p>
Európai Klímarendelet	<p>A Magyar–Horvát Program PO3 (ii) célkitűzése összhangban áll az Európai Klímarendelettel, mivel a térségi közlekedéshez kapcsolódó kibocsátások csökkentését célozza fenntartható és éghajlatálló infrastruktúra fejlesztésén keresztül. A PO3 (ii) cél a Magyarország és Horvátország határ menti, peremhelyzetű térségeiben a kapcsolatok javítását szolgálja intelligens, intermodális és alacsony kibocsátású közlekedési megoldások kialakításával.</p> <p>E fejlesztések hozzájárulnak a CO₂-kibocsátás csökkentéséhez, javítják a regionális mobilitás energiahatékonyágát, és előmozdítják a határon átnyúló közlekedés fenntarthatóbb mintázatait. Ezzel támogatják a Klímarendelet azon célkitűzését, hogy 2050-re megvalósuljon a klímasemlegesség. A regionális fejlesztéseknek az éghajlatvédelmi célokhoz való igazításával a PO3 hozzájárul ahhoz, hogy a magas szintű dekarbonizációs célokat gyakorlati infrastruktúra-beruházásokon keresztül valósítsák meg, elősegítve a környezeti fenntarthatóságot, a hozzáférhetőséget és a területi kohéziót.</p>
Az EU éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodási stratégiája	<p>Az EU éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodási stratégiája az alkalmazkodás okosabb, rendszerszintűbb és gyorsabb megközelítését ösztönzi minden ágazatban – beleértve az infrastruktúrát is – annak érdekében, hogy növelje a klímakockázatokkal szembeni ellenállóképességet. A Magyar–Horvát Program PO3 (ii) célkitűzése összhangban van e stratégiával, mivel az éghajlat-állóság szempontjait beépíti a közlekedési infrastruktúra tervezésébe és fejlesztésébe.</p> <p>A PO3 (ii) támogatja a határon átnyúló közúti kapcsolatok és mobilitási megoldások kiépítését, amelyek képesek alkalmazkodni a változó éghajlati</p>

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
	<p>feltételekhez. A periférius térségek jobb elérhetőségének és összekapcsoltságának biztosítása révén a program csökkenti az elszigetelt közösségek sérülékenységét, és növeli azok alkalmazkodóképességét a szélsőséges időjárási eseményekkel szemben. A fenntartható tervezési elemek – mint például a kerékpáros infrastruktúra és a korszerűsített úthálózat – beépítése hozzájárul a közlekedési rendszerek alkalmazkodóképességének erősítéséhez.</p> <p>A PO3 (ii) beavatkozásai így elősegítik a határon átnyúló térségek éghajlat-állóságát és fenntarthatóságát, ezáltal megerősítik az EU azon átfogó célkitűzését, hogy klímaálló Európát hozzon létre.</p>
<p>„Fit for 55” intézkedés csomag</p>	<p>Az Európai Bizottság 2021-ben elfogadta a „Fit for 55” intézkedéscsomagot, amely az éghajlat- és energiapolitikai jogszabályok módosítását foglalja magában. Többek között a csomag végrehajtásától azt várják, hogy növekedni fog az alacsony és zéró kibocsátású közúti járművek aránya.</p> <p>A Magyar–Horvát Program PO3 (ii) célkitűzése a hatékonyabb határon átnyúló kapcsolatok előmozdítását szolgálja. A közúti közlekedés jelentős forrása az üvegházhatású gázoknak és a levegőszennyező anyagoknak, mivel a járműmotorokban végbemenő üzemanyag-elégetés során kibocsátások keletkeznek. A PO3 (ii) megvalósítása azonban lerövidíti az utazási időt Magyarország és Horvátország között, ami az üzemanyag-fogyasztás csökkenését, ezáltal pedig az üvegházhatású gázok és légszennyező anyagok kibocsátásának mérséklődését eredményezi.</p> <p>A „Fit for 55” csomag végrehajtása további kedvező hatással lesz az üvegházhatású gázok és a légszennyező anyagok kibocsátásának csökkentésére.</p>
<p>EU Víz-keretirányelv</p>	<p>Összhangban a Víz Keretirányelv célkitűzéseivel (a 2000/60/EK irányelv 1. cikke), a nemzetközi vízgyűjtő kerületek esetében az érintett tagállamoknak közösen kell biztosítaniuk az összehangolt fellépést, amelyhez – a cél érdekében – igénybe vehetik a nemzetközi megállapodásokból eredő meglévő struktúrákat is. A Magyar–Horvát Program pusztán létezése is alternatív alapot biztosít a vízgazdálkodási kérdésekben történő együttműködéshez.</p> <p>A PO3 (ii) keretében sor kerül a Mura folyón átívelő jövőbeli híd megvalósítására irányuló meglévő tervek továbbfejlesztésére. Az Európai Unió Víz Keretirányelvének megfelelően a vízgazdálkodási és árvízkezelési szempontokat – különösen a vízgyűjtő-gazdálkodási terveket – már eddig is figyelembe vették, és ezek figyelembevételét a PO3 végrehajtása során a jövőben is biztosítani kell.</p>

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
A 2007/60/EK irányelv az árvíz-kockázatok értékeléséről és kezeléséről	<p>Az irányelv értelmében az árvizek haláleseteket, lakosság kitelepítését, környezeti károkat okozhatnak, súlyosan veszélyeztethetik a gazdasági fejlődést, valamint alááshatják a gazdasági tevékenységeket. Az uniós tagállamoknak minden vízgyűjtő kerületre – illetve egyes part menti területekre vagy egyedi vízgyűjtő területekre, illetve a nemzetközi vízgyűjtő kerületek területükön fekvő részeire – előzetes árvíz-kockázati értékelést kell készíteniük (a 2007/60/EK irányelv 3. cikk (2) bekezdés b) pontja és 4. cikk (1) bekezdése szerint).</p> <p>A Magyar–Horvát Program PO3 célkitűzése keretében megvalósuló projektek végrehajtása során az árvíz-kockázat-kezelést figyelembe kell venni.</p>
Az uniós biodiverzitási stratégia 2030-ig – A természet visszanyerése az életünkben	<p>Az Európai Zöld Megállapodáshoz kapcsolódó stratégia célja, hogy Európa biológiai sokféleségét 2030-ra a helyreállítás útjára állítsa az emberek, az éghajlat és a bolygó javára. A COVID–19 utáni időszakban a stratégia célja társadalmaink ellenálló képességének növelése a jövőbeli fenyegetésekkel szemben, mint például az éghajlatváltozás hatásai, erdőtűzek, élelmiszerbizonytalanság, betegségek kitörései – beleértve a vadon élő állatok védelmét és az illegális vadkereskedelem elleni fellépést.</p> <p>A Magyar–Horvát Program 3. prioritása, <i>Egy jobban összekapcsolt Európa a mobilitás előmozdításával</i> hozzájárul az EU 2030-ig szóló biológiai sokféleségre vonatkozó stratégiájának céljaihoz azáltal, hogy környezetvédelmi biztosítékokat integrál, valamint az alacsony kibocsátású infrastruktúra fejlesztése révén hozzájárul az éghajlatváltozás mérsékléséhez. Bár a PO3 (ii) elsősorban a határon átnyúló mobilitást célozza, figyelembe veszi a környezet védelmét és az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentését, amelyek egyaránt központi elemei a biológiai sokféleség megőrzésének és az éghajlatvédelmi fellépésnek.</p>
Európai Táj Egyezmény	<p>A szerződés célja a tájvédelem, a tájgazdálkodás és a tájrendezés előmozdítása, valamint az európai együttműködés megszervezése a tájjal kapcsolatos ügyekben. A szerződés 9. cikke (Határon átnyúló tájak) kimondja, hogy a részes felek ösztönzik a helyi és regionális szintű határon átnyúló együttműködést, és szükség esetén közös tájprogramokat készítenek elő és hajtanak végre.</p> <p>A Magyar–Horvát határon átnyúló térségben tervezett fenntartható és klímaálló közlekedési infrastruktúra fejlesztésére irányuló PO3 (ii) célkitűzés közvetlen hatással van a táj vizuális és ökológiai jellemzőire. Az ilyen infrastruktúra tervezése és megvalósítása során figyelembe kell venni a tájminőségi célkitűzéseket, és biztosítani kell, hogy a beavatkozások tiszteletben tartsák az érintett területek természeti, kulturális és vizuális értékeit. Ezáltal a PO3 SO (ii) keretében megvalósuló fejlesztések hozzájárulhatnak a szerződés célkitűzéseinek eléréséhez azáltal, hogy</p>

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
	javítják a hozzáférhetőséget és a mobilitást, miközben megőrzik a táj karakterét.
Európai Egyezmény az archeológiai örökség védelméről 1992 (felülvizsgált változat)	A szerződéssel összhangban a Magyar–Horvát Program elismeri a régészeti örökségi helyszínek jelentőségét a történelmi és tudományos kutatás szempontjából. A szerződés módosított szövege kifejezetten a régészeti örökség megőrzésére helyezi a hangsúlyt a fejlesztési projektek tervezése és megvalósítása során, amit a Magyar–Horvát Program megfelelő módon beépített, mivel a programozási folyamat során figyelembe vették a helyi és regionális területfejlesztési dokumentumokat és stratégiákat.
Az Európai Unió Duna Régióra vonatkozó stratégiája	<p>A Magyar–Horvát Program PO3 (ii) célkitűzése hozzájárul az EU Duna-régió stratégiájának (EUSDR) megvalósításához azáltal, hogy olyan határon átnyúló mobilitási kihívásokra reagál, amelyek a Duna makrorégió egy olyan részén jelentkeznek, ahol a fizikai és infrastrukturális kapcsolatok hiánya hátráltatta a területi együttműködést. Noha az EUSDR közvetlen finanszírozást nem biztosít, célkitűzéseinek elérését a meglévő programok – mint például a VI-A Magyar–Horvát Program – összehangolása révén támogatja.</p> <p>A Magyar–Horvát Program PO3 (ii) célkitűzése több tematikus prioritási területhez is illeszkedik az EU Duna-régió stratégiáján belül, és így ágazatközi módon járul hozzá a makrorégiós fejlesztéshez:</p> <ul style="list-style-type: none"> - A határon átnyúló közlekedési infrastruktúra fejlesztésén keresztül javítja a lakosság és a látogatók hozzáférhetőségét, ezáltal közvetlenül támogatja a 3. prioritási területet (kultúra és turizmus); - A szállítási költségek és az utazási idők csökkentésével, valamint a periférikus térségekben működő vállalkozások piaci hozzáféréseinek javításával hozzájárul a 8. prioritási területhez (vállalkozások versenyképessége); - A környezeti szempontok körültekintő integrációján keresztül támogatja a 6. prioritási területet (biodiverzitás, tájak, levegő- és talajminőség); - A 9. prioritási területhez (emberek és készségek) való hozzájárulása a munkaerő mobilitásának elősegítésében és a szolgáltatásokhoz való hozzáférés javításában rejlik; - A jobb összeköttetés előmozdítja az intézményi együttműködést a határ mentén, és támogatja a gazdasági, társadalmi és környezeti integrációt, amely a 10. prioritási területhez (intézményi kapacitás és együttműködés) kapcsolódik.

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
Az EU idegenhonos inváziós fajokra vonatkozó rendelete	A rendelet olyan szabályokat határoz meg, amelyek célja az inváziós idegenhonos fajok (IAS) Unión belüli szándékos vagy véletlen betelepítésének és elterjedésének megelőzése, minimalizálása és mérséklése, tekintettel azok biológiai sokféleségre gyakorolt kedvezőtlen hatásaira. Az IAS olyan állat- és növényfajokat jelöl, amelyeket véletlenül vagy szándékosan telepítenek be olyan természetes élőhelyekre, ahol eredetileg nem fordulnak elő, és amelyek új környezetükben komoly negatív következményeket okozhatnak – beleértve a biológiai sokféleség csökkenését, az ökoszisztéma-szolgáltatások romlását, valamint társadalmi és gazdasági hatásokat is –, ezért ezek megakadályozása szükséges. A Magyar–Horvát Program PO3 (ii) célkitűzése nem foglalkozik közvetlenül az inváziós idegenhonos fajok (IAS) kérdésével.

5.2 Releváns magyar dokumentumok

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció	<p>A Magyar–Horvát Program PO3 (ii) alatti beavatkozásai támogatják az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció megvalósítását azáltal, hogy előmozdítják a határon átnyúló összekapcsoltságot és a területi együttműködést a Kárpát-medence délnyugati részén. Ez összhangban áll a Koncepció azon specifikus területi céljával, amely Magyarország makrorégiós szerepének erősítését, valamint a közösségek közötti és határon átnyúló kapcsolatok elmélyítését célozza a Kárpát-medencén belül.</p> <p>A határon átnyúló közúti infrastruktúra fejlesztésén és a kapcsolatok javításán keresztül a PO (ii) hozzájárul olyan stratégiai célkitűzésekhez, mint a térségi elszigeteltség mérséklése, a vidéki térségek fejlődésének ösztönzése, valamint a határ menti térségek összehangolt infrastrukturális fejlesztésének támogatása. Ezen erőfeszítések előmozdítják a funkcionális integrációt, és erősítik a Koncepció területi kohézióra irányuló prioritásait, különösen a magyar–horvát határ menti régiókban, ahol a hozzáférhetőség korlátozott és a demográfiai kihívások jelentősek.</p>
Országos Területrendezési Terv (OTrT) és a Miniszterelnökséget vezető miniszter 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelete	Az Országos Területrendezési Terv (OTrT) és a hozzá kapcsolódó, a Miniszterelnökséget vezető miniszter 9/2019. (VI.14.) számú rendelete meghatározza a területrendezés alapelveit, valamint kijelöli azon közlekedési folyosók és infrastrukturális elemek országos hálózatát, amelyek stratégiai jelentőséggel bírnak Magyarország területi fejlődése szempontjából. E jogszabályi eszközök iránymutatást nyújtanak a területhasználatra, az infrastrukturális tervezésre és az országos és regionális rendszerek funkcionális integrációjára, beleértve a nemzetközi összeköttetések biztosítását is.

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
	<p>A Magyar–Horvát Program PO3 (ii) prioritása keretében tervezett beavatkozások összhangban állnak az OTTr és a fenti rendelet célkitűzéseivel, mivel hozzájárulnak a határon átnyúló hozzáférhetőség javításához, valamint Magyarország közlekedési infrastruktúrájának kiterjesztéséhez a schengeni külső határ irányába. A javasolt úthálózat-fejlesztések – Sárook–Kneževo, Zákány–Gotalovo és a Murakeresztúr–Kotoriba híd – elősegítik a nemzeti és európai közlekedési folyosókhoz, különösen a TEN-T hálózathoz való kapcsolódást, amelyet az OTTr stratégiai területi integrációs elemként nevesít.</p> <p>A magyar–horvát határ mentén fekvő, nehezebben elérhető térségek összekapcsoltságának erősítésével ezek a beavatkozások támogatják a rendelet azon célkitűzését, hogy fejlődjenek a másodlagos határon átnyúló kapcsolatok, és biztosított legyen a területi kohézió az igazgatási határokon átívelően. Emellett a projektek illeszkednek a területrendezési keretrendszerhez, mivel kijelölt infrastrukturális folyosók mentén valósulnak meg, és összhangban állnak a kiegyensúlyozott területfejlesztésre és nemzetközi együttműködésre vonatkozó nemzeti prioritásokkal.</p>
Magyarország közlekedési infrastruktúra-fejlesztési stratégiája (2014–2050)	<p>Bár a stratégia nem nevesíti kifejezetten a horvát–magyar határon átnyúló terveket, tartalmilag összhangban áll a PO3 (ii) célkitűzéseivel, mivel hangsúlyozza a helyi mobilitás javításának és a területi különbségek csökkentésének fontosságát, különösen a kevésbé fejlett térségek fejlesztésével annak érdekében, hogy csökkenjen a belső migráció. A PO3 (ii) keretében megvalósuló fejlesztések javítják a regionális központokhoz és a TEN-T hálózathoz való hozzáférést, ezáltal támogatják a stratégia azon célját, hogy javuljon a területi kohézió és mobilitás az alulfejlett térségekben. Emellett az alapszintű infrastruktúra fejlesztése a határon átnyúló térségekben közvetetten hozzájárulhat a PO4 (vi) alatti célkitűzések teljesítéséhez is, különösen a turisztikai vonzerők jobb megközelíthetőségének tekintetében.</p>
Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia (2018–2030)	<p>Magyarország második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégiája átfogó keretet biztosít az éghajlat-politika, a zöld gazdaság fejlesztése és a társadalmi alkalmazkodás számára. A stratégia a nemzetközi és uniós kötelezettségvállalásokkal összhangban megfogalmazott klímavédelmi célokat, valamint az ágazati és területi szintű intézkedési irányokat rögzíti a szakpolitikák és a gazdasági tervezés, illetve a társadalom egésze számára. A stratégia a klímaváltozás elleni fellépés három pillérére épül: mérséklés, alkalmazkodás és szemléletformálás.</p> <p>A Magyarország–Horvátország Program PO3 (ii) prioritása keretében tervezett beavatkozások hozzájárulnak a stratégia mérséklési céljaihoz azáltal, hogy előmozdítják a hatékonyabb mobilitást és csökkentik az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátását. A Sárook–Kneževo, Zákány–Gotalovo és a Murakeresztúr–Kotoriba közötti útkapcsolatok célja az</p>

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
	<p>utazási távolságok lerövidítése és a kerülőutak megszüntetése, amely csökkenti a határ menti térségek közlekedési eredetű kibocsátását. Emellett a környezeti szempontokat figyelembe vevő tervezés – beleértve a Natura 2000 hatásbecslést és környezeti hatásvizsgálatot és az előkészítő tervezési folyamatokat – biztosítja, hogy a beavatkozások ne járjanak kedvezőtlen hatással a természetes élőhelyekre, valamint hogy alkalmazkodjanak a változó éghajlati feltételekhez.</p>
<p>Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030 – Turizmus 2.0</p>	<p>A Magyarország–Horvátország Program PO3 (ii) prioritása keretében tervezett beavatkozások összhangban állnak a Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030 – Turizmus 2.0 célkitűzéseivel, amely a jobb hozzáférhetőséget, a minőségi infrastruktúrát, valamint a kevésbé ismert térségek fejlesztését tekinti a fenntartható turizmusfejlesztés alappilléreinek.</p> <p>A tervezett úthálózat-fejlesztések javítják a hozzáférést vidéki és kisvárosi célpontokhoz, amelyek turisztikai potenciálja eddig kihasználatlan maradt. Emellett a határon átnyúló hozzáférés javítása elősegíti a határon átnyúló turizmust és a közös desztinációfejlesztést, különösen azokban a térségekben, ahol a turizmus fejlődésének korlátját a nem megfelelő közlekedési infrastruktúra jelenti. E fejlesztések előmozdítják mind a PO3, mind a Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030 célkitűzéseinek megvalósítását.</p>
<p>Magyarország Nemzeti Energia- és Klímaterv</p>	<p>Az „Tiszta energiát minden európainak” csomag elindításakor az Európai Bizottság minden tagállamtól megkövetelte, hogy az uniós dekarbonizációs célkitűzésekkel összhangban készítsék el Nemzeti Energia- és Klímatervüket (NEKT). A Magyarország–Horvátország Program PO3 (ii) prioritása keretében megvalósuló beavatkozások több célkitűzéshez is hozzájárulnak Magyarország NEKT-jén belül, különösen a közlekedés dekarbonizációja, a területi kohézió és az éghajlati alkalmazkodás területein.</p> <p>Bár a tervezett intézkedések elsősorban hagyományos közúti infrastruktúrára irányulnak, hozzájárulnak az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentéséhez azáltal, hogy rövidítik az utazási távolságokat és javítják az útvonalak hatékonyságát a határ menti térségekben. Ezek a fejlesztések összhangban állnak a NEKT azon célkitűzéseivel, amelyek a közlekedési ágazat energiahatékonyságának növelésére és a CO₂-kibocsátás mérséklésére irányulnak.</p> <p>Továbbá a NEKT kiemeli a regionális egyenlőtlenségek kezelése és a gyenge kapcsolatokkal rendelkező térségek infrastrukturális fejlesztésének fontosságát. A PO3 intézkedések ehhez is hozzájárulnak azáltal, hogy javítják a periférikus területek elérhetőségét, támogatva ezzel a fenntartható területfejlesztést és a határon átnyúló kohéziót.</p>

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
Nemzeti Vízstratégia - Kvassay Jenő Terv	<p>A Magyarország–Horvátország Program PO3 (ii) prioritása keretében megvalósuló beavatkozások összhangban állnak a Kvassay Jenő Tervvel – Magyarország Nemzeti Vízstratégiájával, különösen az infrastruktúrafejlesztések vízvédelmi szempontjainak integrálása és a vízhez kötődő ökoszisztémák hosszú távú fenntarthatóságának biztosítása terén.</p> <p>A Murakeresztúr–Kotoriba közötti híd megépítése ebben az összefüggésben kiemelt jelentőségű, mivel a Mura folyón, egy határon átnyúló, jelentős ökológiai és hidrológiai funkciókkal rendelkező víztesten ível át. A Kvassay Terv hangsúlyozza a folyóvölgyek védelmének, a természetes vízviasszatartási területek megőrzésének, valamint a fenntartható területrendezéssel történő árvízi kockázatcsökkentésnek a fontosságát. A hídprojekt ezekhez a célokhoz úgy járul hozzá, hogy környezeti biztosítékokat, valamint a nemzeti engedélyezési eljárásokat is tartalmaz, melyek garantálják, hogy a fejlesztés nem gyakorol kedvezőtlen hatást sem az árvízi viszonyokra, sem a vízi élőhelyekre vagy a parti ökoszisztémákra.</p>
Harmadik Vízgyűjtő-gazdálkodási Terv (VGT3)	<p>A Magyarország–Horvátország Program PO3 (ii) prioritása keretében tervezett beavatkozások, különösen a Murakeresztúr–Kotoriba közötti híd megépítése összhangban állnak Magyarország Vízgyűjtő-gazdálkodási Tervének (2021) irányelveivel, amelyet a 1242/2022. (IV.28.) Korm. határozat hagyott jóvá. A terv célja a felszíni vizek ökológiai állapotának megőrzése és a hidromorfológiai állapot további romlásának megelőzése. A terv harmadik változata az előző ciklusokra épül, és új vízgazdálkodási célkitűzéseket határoz meg a 2022–2027 közötti időszakra, különös hangsúlyt helyezve a határon átnyúló együttműködésre, amelyet az 1.3.4. fejezet részletez.</p> <p>A Natura 2000 hatásbecslés, a környezeti hatásvizsgálat, és a vonatkozó engedélyezési eljárások, továbbá a Víz Keretirányelv és a „nem romlás” elvének alkalmazása garantálják, hogy a tervezett infrastruktúra-fejlesztés ne veszélyeztesse a Mura folyó ökológiai állapotát. Ezzel a projekt hozzájárul Magyarország vízgazdálkodási céljaihoz, valamint a térség fenntartható fejlődéséhez.</p>
Egészséges Magyarország 2021–2027” Egészségügyi Ágazati Stratégia	<p>A „Egészséges Magyarország 2021–2027” stratégia célja a lakosság egészségi állapotának javítása, az egészségügyi szolgáltatásokhoz való hozzáférés bővítése és a területi egészségügyi egyenlőtlenségek csökkentése. Ezek a célok összhangban állnak a Magyarország–Horvátország Program azon törekvéseivel, amelyek a határrégiók fejlesztését és a mobilitás javítását célozzák. Az utazási idők csökkentése és az utak minőségének javítása révén a programban tervezett beavatkozások elősegítik, hogy a határ menti, peremhelyzetű térségek</p>

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
	lakossága is egyenlőbb eséllyel férhessen hozzá az egészségügyi szolgáltatásokhoz.
Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia (2012–2024)	A Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia Magyarország hosszú távú célkitűzéseit határozza meg a természeti erőforrások megőrzése, a környezeti minőség javítása és a nemzedékek közötti felelősségvállalás előmozdítása érdekében. A Magyarország–Horvátország Program 2021–2027 keretében, a 3. szakpolitikai célkitűzés (PO3 (ii)) alapján megvalósuló infrastrukturális fejlesztések hozzájárulnak ezen célok eléréséhez azáltal, hogy elősegítik a hatékonyabb regionális mobilitást, csökkentik a szükségtelen kerülőutakat, és fenntartható közlekedési módokat tesznek lehetővé, amelyek révén csökkenhet az üzemanyag-felhasználás és a kibocsátás. Emellett a fenntartható közlekedési megoldások – például kerékpársávok – integrálása tovább erősíti e fejlesztések hozzájárulását a fenntartható fejlődési célokhoz.
Ötödik Nemzeti Környezetvédelmi Program (NKP-V)	Az V. Nemzeti Természetvédelmi Alapterv kiemelten kezeli Magyarország természeti örökségének megóvását, különös tekintettel a biológiai sokféleség megőrzésére, a természetes élőhelyek védelmére és a természeti erőforrások fenntartható használatára. A 3. szakpolitikai célkitűzés (PO3 (ii)) keretében tervezett beavatkozások – különösen a Mura és a Dráva folyók térségében – esetében figyelembe kell venni a vízhez kötődő ökoszisztémákra, a folyó menti élőhelyekre és más ökológiai érzékeny területekre gyakorolt esetleges hatásokat. Ennek megfelelően a jelenlegi környezeti értékelések – beleértve a Natura 2000 hatásbecslést is – stratégiai szinten elvégzésre kerültek, annak érdekében, hogy a természetvédelmi szabályozásnak való megfelelés biztosított legyen, és a környezeti hatások megelőzése vagy mérséklése megtörténjen.
Nemzeti Tájstratégia (2017–2026)	A Nemzeti Tájstratégia célja a tájak jellegének és vizuális integritásának megőrzése, különös tekintettel az ökológiai érzékeny területekre. A stratégia ösztönzi azokat a fejlesztéseket, amelyek a tájvédelem elveinek figyelembevételével valósulnak meg, miközben lehetővé teszik a funkcionális fejlesztéseket, például a közlekedési infrastruktúra kiépítését. A jelenlegi környezeti értékelések elvégzése biztosítja, hogy a tájvédelem és a fenntartható területhasználat elvei beépüljenek a Magyarország–Horvátország Program PO3 (ii) célkitűzése keretében megvalósuló projektek tervezésébe és végrehajtásába. Ez a megközelítés hozzájárul a stratégia azon céljához, hogy fenntartható, kiegyensúlyozott tájfejlődés valósuljon meg, és az infrastruktúra-fejlesztések ne veszélyeztessék Magyarország gazdag és sokszínű tájképét.
Nemzeti Erdőstratégia 2016–2030	A Nemzeti Erdőstratégia kiemelt célja az erdei ökoszisztémák megőrzése, a biológiai sokféleség védelme, valamint az erdők fenntartható kezelése. Ezen alapelvek figyelembevételére sor kerül az infrastruktúrafejlesztési

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
	<p>projektek tervezése és megvalósítása során, különösen abban az esetben, ha azok erdős területeken vagy azok közelében haladnak át. A cél az erdei élőhelyek szükségtelen bolygatásának elkerülése, a fakitermelés minimalizálása, valamint az erdei ökoszisztémák védelmét szolgáló megfelelő enyhítő intézkedések beépítése.</p>
<p>Nemzeti Biodiverzitás Stratégia 2030</p>	<p>A Magyarország–Horvátország Program 3. prioritása (ii) célja a mobilitás javítása fenntartható, klímaálló, intelligens és intermodális közlekedési megoldások fejlesztésén keresztül, miközben javítja a TEN-T hálózathoz való hozzáférést és előmozdítja a határon átnyúló mobilitást. A beavatkozások – mint például a hiányzó közúti kapcsolatok kiépítése (Sárok–Kneževo, Zákány–Gotalovo), valamint a Murakeresztúr–Kotoriba híd fejlesztése – elsősorban az elszigetelt térségek közötti kapcsolat javítására, az utazási idők csökkentésére és a kulcsfontosságú infrastruktúrához való jobb hozzáférés biztosítására irányulnak. Ezek az intézkedések összhangban állnak a Biológiai Sokféleség Megőrzésének Nemzeti Stratégiájával, mivel mérséklék a térségek széttagoltságát, és elősegítik a személy- és áruforgalom áramlását anélkül, hogy jelentős károkat okoznának a helyi biodiverzitásban. A tervezés során figyelmet fordítanak a környezeti hatások minimalizálására, valamint a fenntartható közlekedési megoldások – például kerékpárutak – integrálására.</p>
<p>Országos Hulladékgazdálkodási Terv 2021–2027</p>	<p>Magyarország Országos Hulladékgazdálkodási Terve (2021–2027) célja a hulladék keletkezéséből származó környezeti terhek csökkentése megelőzéssel, megfelelő kezeléssel, újrahasznosítással és a környezetvédelmi előírások betartásával. A Magyarország–Horvátország Program 3. prioritása (ii) keretében megvalósuló infrastrukturális fejlesztések a kivitelezés és az üzemeltetés során különféle típusú hulladékot – köztük veszélyes és nem veszélyes anyagokat – fognak generálni. A projektek megvalósítása ugyanakkor összhangban lesz Magyarország és Horvátország hatályos hulladékgazdálkodási szabályozásával, biztosítva a hulladék megfelelő kezelését, tárolását és ártalmatlanítását, ezzel is mérsékelve a környezetre gyakorolt negatív hatásokat.</p>
<p>Nemzeti Tiszta Fejlődési Stratégia 2020–2050</p>	<p>Magyarország célja a klímasemlegesség elérése 2050-re, amelyet a 2020. évi XLIV. törvény a klímavédelemről hivatott megalapozni. Az Országos Tiszta Fejlődési Stratégia harmincéves jövőképet vázol fel a társadalmi-gazdasági és technológiai fejlődés pályáiról. A 2050-re megfogalmazott jövőkép egyik kulcseleme a közlekedés, amelynek fenntarthatóbbá, zöldebbé, biztonságosabbá és jobban összekapcsolttá tétele közvetlenül támogatja a Magyar–Horvát Program 3. prioritása (ii) által megfogalmazott célt, amely a határon átnyúló közlekedés fenntartható, klímaálló és intelligens fejlesztésén keresztül kíván hozzájárulni a jobb összeköttetésű határtérség kialakításához.</p>

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
	<p>A 3. prioritás (ii) keretében megvalósuló infrastrukturális beruházások ezt a célt azáltal támogatják, hogy javítják a közlekedés hatékonyságát és csökkentik az utazási távolságokat a határ menti térségben. A rövidebb menetidő és a közvetlenebb útvonalak várhatóan hozzájárulnak az üzemanyag-felhasználás és az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkenéséhez. Emellett a tervezett kerékpáros infrastruktúra elősegíti az alacsony kibocsátású, fenntartható közlekedési módokra való áttérést. A környezeti tervezési és engedélyezési eljárásoknak való megfelelés pedig biztosítja, hogy az éghajlatvédelmi szempontok már a projektek előkészítése és végrehajtása során is érvényesüljenek.</p>
<p>Baranya Vármegye Integrált Területi Programja 2021–2027</p>	<p>Az Integrált Területfejlesztési Program két fejlesztési program célkitűzéseit és prioritásait egyesíti azáltal, hogy Baranya Vármegye Területfejlesztési Programját összekapcsolja Magyarország Terület- és Településfejlesztési Operatív Programjával (TOP Plusz). Az Integrált Területi Fejlesztési Program célja a területi kohézió erősítése az elérhetőség javításával, a helyi gazdaságfejlesztés támogatásával és a területi különbségek mérséklésével. A Sárok–Kneževo közötti útkapcsolat megépítése – amely a PO3 (ii) keretében valósul meg – közvetlenül hozzájárul e célok eléréséhez, mivel közvetlen kapcsolatot létesít Sárok település (Baranya vármegye, Magyarország) és Kneževo település (Eszék-Baranya megye, Horvátország) között, ezáltal javítva a határon átnyúló mobilitást és a térségi összekapcsoltságot.</p>
<p>Baranya Vármegye Területfejlesztési Koncepciója és Programja</p>	<p>Baranya Vármegye Területfejlesztési Koncepciója és Programja stratégiai célkitűzéseket határoz meg a térség fejlesztése érdekében, különös tekintettel az infrastruktúra fejlesztésére, a gazdasági növekedés előmozdítására és a társadalmi kohézió erősítésére. A Sárok–Kneževo közötti útkapcsolat megvalósítása a Magyarország–Horvátország Program PO3 (ii) prioritása keretében illeszkedik ezekhez a célkitűzésekhez, mivel elősegíti a határon átnyúló összeköttetést, támogatja a kereskedelem fejlődését és javítja a szolgáltatásokhoz való hozzáférést. Az ilyen típusú infrastrukturális beruházások várhatóan hozzájárulnak a területi különbségek mérsékléséhez, és támogatják a vármegye hosszú távú fejlesztési céljainak megvalósítását.</p> <p>Baranya vármegye területi céljai között kiemelten szerepel a Dél-Baranyai Dráva-menti határtérség fejlesztése, ideértve a Horvátországgal és a Nyugat-Balkánnal való kapcsolatok erősítését. A megyei fejlesztési program szerint a horvát területekkel való kapcsolat elmélyítése kulcsfontosságú a kedvezőtlen gazdasági és demográfiai folyamatok megfékezéséhez. E kapcsolatok erősítése elsősorban a közlekedési feltételek javításán és a rugalmas határon átnyúló elérhetőség biztosításán alapul.</p>

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
Somogy Vármegye Integrált Területi Programja 2021–2027	<p>Az Integrált Területfejlesztési Program Somogy vármegye területfejlesztési programját kapcsolja össze Magyarország Terület- és Településfejlesztési Operatív Programjával (TOP Plusz), összehangolva a két fejlesztési program célkitűzéseit és prioritásait. A jelenleg ötödik iterációjánál tartó program stratégiai célokat határoz meg a megye gazdasági növekedésének, infrastruktúrájának és társadalmi jólétének előmozdítása érdekében.</p> <p>A Magyarország–Horvátország Program PO3 (ii) prioritása keretében tervezett infrastrukturális beruházások, különösen a Zákány–Gotalovo útkapcsolat kiépítése, illeszkednek ezekhez a célkitűzésekhez, mivel javítják a határon átnyúló kapcsolódást, elősegítik a kereskedelmet és a mobilitást. A fejlesztés várhatóan hozzájárul a területi különbségek csökkentéséhez, valamint támogatja a megye hosszú távú fejlesztéspolitikai céljainak megvalósítását.</p>
Somogy Vármegyei Önkormányzat Közgyűlésének 11/2023. (II. 14.) önkormányzati rendelete Somogy Vármegye Területrendezési Tervéről	<p>Somogy vármegye területrendezési terve, amelyet a 11/2023. (II.14.) önkormányzati rendelet fogadott el, meghatározza a megye térszerkezetét és hosszú távú fejlesztési prioritásait. A terv kiemelt céljai között szerepel az elérhetőség javítása, a kiegyensúlyozott területi fejlődés előmozdítása, valamint az infrastrukturális kapcsolatok erősítése.</p> <p>A Magyarország–Horvátország Program PO3 (ii) prioritása keretében megvalósuló Zákány–Gotalovo útkapcsolat építése közvetlenül hozzájárul ezen célok eléréséhez. A megye déli részén létesülő új határon átnyúló közúti kapcsolat javítja a peremterületek elérhetőségét, csökkenti a kerülőutak hosszát, és elősegíti a bekapcsolódást a tágabb közlekedési hálózatba.</p>
Somogy Megye Területfejlesztési Konceptiója és Programja 2030	<p>Somogy vármegye 2030-ig szóló területfejlesztési koncepciója és programja meghatározza a megye gazdasági növekedésének, infrastrukturális fejlesztésének és társadalmi jólétének előmozdítását célzó stratégiai irányokat. A Magyarország–Horvátország Program 2021–2027-es időszakának PO3 (ii) prioritása keretében tervezett Zákány–Gotalovo közúti kapcsolat kiépítése összhangban áll ezekkel a célkitűzésekkel, mivel javítja a határon átnyúló összeköttetést, elősegíti a kereskedelmet és a mobilitást. A fejlesztés várhatóan hozzájárul a területi különbségek csökkentéséhez, és erősíti a megye hosszú távú fejlődési céljainak megvalósítását.</p>
Zala megye Előzetes Integrált Területi Programja 2021-2027	<p>A megyei területfejlesztési programot Magyarország Terület- és Településfejlesztési Operatív Programjával (TOP Plusz) összekapcsoló Integrált Területi Fejlesztési Program stratégiai célokat határoz meg Zala vármegye számára, különösen a külső kapcsolatok erősítése, a határ menti térségek szerepének növelése, valamint a regionális és nemzetközi</p>

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
	hálózatokhoz való jobb hozzáférés biztosítása érdekében. A Magyarország–Horvátország Program keretében a PO3 (ii) prioritás alatt megvalósuló Murakeresztúr–Kotoriba közúti híd ezekhez a célokhoz járul hozzá azáltal, hogy új közúti összeköttetést teremt a Mura folyó felett Zala vármegye és Észak-Horvátország között. A projekt javítja a határ átjárhatóságát, különösen az EGTC Mura térségében, ahol a határon átnyúló elérhetőség hosszú ideje korlátozott. A fejlesztés várhatóan elősegíti a helyi gazdasági kapcsolatok élénkülését, támogatja a lakosság – beleértve a nemzetiségi közösségeket – mobilitását, és hozzájárul egy integráltabb funkcionális térség kialakulásához.
Zala Megye Területfejlesztési Konceptiója és Programja 2030	Zala Vármegye 2030-ig szóló Területfejlesztési Konceptiója és Programja stratégiai célként határozza meg a gazdasági növekedés, az infrastruktúra fejlesztése és a társadalmi jólét előmozdítását. A PO3 (ii) prioritás keretében tervezett Murakeresztúr–Kotoriba közúti híd megépítése összhangban áll ezekkel a célkitűzésekkel, mivel javítja a határon átnyúló kapcsolódást, elősegíti a kereskedelmet és a mobilitást. A beruházás várhatóan hozzájárul a területi egyenlőtlenségek csökkentéséhez, valamint támogatja a vármegye hosszú távú fejlesztési céljainak megvalósítását.

5.3 Releváns horvát dokumentumok

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
Horvát Köztársaság Nemzeti Fejlesztési Terve until 2030	<p>A Horvát Köztársaság 2030-ig szóló Nemzeti Fejlesztési Stratégiája (a továbbiakban: NFS) alapvető dokumentumként és átfogó stratégiai tervezési aktusként irányítja a társadalom és a gazdaság hosszú távú fejlődését a Horvát Köztársaság szempontjából valamennyi fontos kérdésben. A stratégiai keret tartalmazza a Horvát Köztársaság 2030-as vízióját, a fejlesztési irányokat (fenntartható gazdaság és társadalom, válságállóság erősítése, zöld és digitális átállás, kiegyensúlyozott területi fejlődés), valamint a fejlesztési irányokhoz rendelt stratégiai célokat, amelyek megvalósítása hozzájárul a nemzeti vízió eléréséhez.</p> <p>A Magyarország–Horvátország Program PO3 (ii) prioritása előmozdítja a határon átnyúló térségek jobb összekapcsoltságát, és hozzájárul az NFS „Fenntartható gazdaság és társadalom” fejlesztési irányához, különösen a „Horvátország nemzetközi pozíciójának és szerepének megerősítése és globális elismertsége” stratégiai célhoz (ideértve a kétoldalú kapcsolatok erősítését, valamint a horvát kisebbségek és a haza–diaszpóra egységének támogatását). Emellett a PO3 (ii) hozzájárul az NFS „Zöld és digitális átállás” fejlesztési irányához is, különösen a „Fenntartható mobilitás” stratégiai célhoz, amely szerint a közlekedési kapcsolatok elengedhetetlenek az életminőség javításához, valamint eszközei a</p>

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
	kiegyensúlyozott fejlődésnek, a nemzeti és regionális fejlesztésnek, valamint a területi kohézióknak.
Horvát Köztársaság Területfejlesztési Stratégiája	<p>A Horvát Köztársaság területrendezési stratégiája (a továbbiakban: SDS) a Horvát Köztársaság területi fejlődésének irányítására szolgáló alapvető dokumentum. Meghatározza a területi fejlődés általános célkitűzéseit 2030-ig: a kiinduló állapotot, a prioritásokat, az iránymutatásokat és a végrehajtási kereteket. Az SDS fejlesztési prioritásai a következők: a térszerkezet fenntarthatósága, a térségi identitás megőrzése, a közlekedési kapcsolatok, az energiarendszer fejlesztése és az alkalmazkodóképesség a változásokhoz, amelyekhez meghatározott irányelvek kapcsolódnak.</p> <p>A Magyarország–Horvátország Program 3. szakpolitikai célkitűzésének (PO 3 (ii)) célja a határon átnyúló térség jobb összekapcsolása, amely hozzájárul az SDS megvalósításához, különösen a következő prioritások tekintetében: a térszerkezet fenntarthatósága (az egyes térségek fejlődésének fenntartható tervezése, a területi különbségek csökkentése és a közlekedési infrastruktúra hozzáférhetőségének javítása), valamint a közlekedési kapcsolatok fejlesztése (a közlekedési rendszer fejlesztése és a csatlakozás az európai közlekedési hálózathoz)</p>
Horvát Köztársaság Környezetvédelmi és Stratégiája és Akcióterve 2017-2025	<p>A Horvát Köztársaság természetvédelmi stratégiája és cselekvési terve (a továbbiakban: SNP) a természetvédelem alapdokumentuma. Meghatározza a biológiai és geológiai sokféleség megőrzésére vonatkozó célokat és iránymutatásokat, valamint azok végrehajtási kereteit.</p> <p>A Magyarország–Horvátország Program 3. szakpolitikai célkitűzése (PO 3 (ii)) a határon átnyúló térség jobb összekapcsolását ösztönzi, és magában foglalja a Sárók–Kneževó közötti hiányzó útszakasz projekt-előkészítését és megépítését, a Zákány–Gotalovo közötti hiányzó útszakasz projekt-előkészítését és megépítését, valamint a Murakeresztúr–Kotoriba közötti híd (Mura híd / MuKo híd) projekt-előkészítését.</p> <p>Az SNP szerint a közlekedési infrastruktúra kiépítése és a forgalom természetvédelmi szempontból kockázatot jelent (élőhelyek feldarabolódása, zaj- és légszennyezés növekedése, az állatvilág zavarása és a környező élőhelyeken a kedvezőtlen életfeltételek kialakulása, valamint az inváziós fajok terjedése). A természetvédelemhez kapcsolódó feltételeket a szükséges mértékben stratégiai környezeti vizsgálat, illetve projekt szinten lefolytatott környezeti hatásvizsgálat vagy Natura 2000 területeket érintő hatásbecslés keretében határozzák meg. Az így meghatározott természetvédelmi feltételek lehetővé teszik a közlekedési infrastruktúra és forgalom kiegyensúlyozott fejlesztését a természetvédelem követelményeinek figyelembevételével.</p>
Horvát Köztársaság Klíma- és Környezetvédelmi Minisztérium	A Horvát Köztársaság éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodási stratégiája a 2040-ig tartó időszakra, 2070-es kitekintéssel (a továbbiakban: CCAS)

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
<p>Stratégiája 2040-ig, kitekintéssel 2070-re</p>	<p>meghatározza az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás céljait és prioritásait. A stratégia nyolc kulcsfontosságú ágazatra (vízkészletek, mezőgazdaság, erdészet, halászat, biológiai sokféleség, energia, turizmus és egészségügy) és két horizontális területre (területrendezés és -gazdálkodás, valamint kockázatkezelés) összpontosít, amelyekhez kapcsolódóan a CCAS konkrét alkalmazkodási intézkedéseket határoz meg. A klímaváltozásról és az ózonréteg védelméről szóló törvény (OG 67/25) 16. cikke szerint Horvátországban minden fejlesztési dokumentumot össze kell hangolni a CCAS-szal.</p> <p>A stratégia nem határoz meg éghajlatváltozási alkalmazkodási intézkedéseket a közlekedési ágazatra vonatkozóan. Ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy a horvát jogszabályok értelmében, valamint az egyes projektek fejlesztésének finanszírozása céljából projekt szinten klímavizsgálatot kell végezni, amely magában foglalja az éghajlatváltozás mérséklésére és az ahhoz való alkalmazkodásra vonatkozó elemzést, valamint – szükség esetén – az e területeken meghatározott intézkedések kidolgozását.</p>
<p>Horvát Alacsony Kibocsátási 2030-ig kitekintéssel</p> <p>Köztársaság Karbon Stratégiája 2050-re</p>	<p>A Horvát Köztársaság alacsony szén-dioxid-kibocsátású fejlesztési stratégiája 2030-ig, 2050-es kitekintéssel (a továbbiakban: LCDS) iránymutatásokon és intézkedéseken keresztül határozza meg Horvátország útját egy versenyképes, alacsony üvegházhatásúgáz-kibocsátású gazdaság felé. Az LCDS az ország valamennyi gazdasági ágazatára és emberi tevékenységére kiterjed, különösen az energiaszektorra, az iparra, a közlekedésre, a mezőgazdaságra, az erdészetre és a hulladékgazdálkodásra vonatkozóan. A klímaváltozásról és az ózonréteg védelméről szóló törvény (OG 67/25) 16. cikke szerint Horvátországban minden fejlesztési dokumentumot össze kell hangolni az LCDS-szel.</p> <p>A Magyarország–Horvátország Program 3. prioritása (ii) célkitűzése a határon átnyúló térség jobb összeköttetésének előmozdítása, amely magában foglalja a Sároki–Kneževó és a Zákány–Gotalovo közötti hiányzó közúti kapcsolatok megtervezését és kiépítését, valamint a Murakeresztúr–Kotoriba közötti új híd (Mura híd / MuKo híd) dokumentációjának előkészítését. A közúti közlekedés jelentős forrása az üvegházhatású gázoknak, mivel az úthasználathoz kapcsolódó járművek fosszilis tüzelőanyagokat égetnek el. A PO 3 (ii) azonban az utazási idő lerövidítését célozza, amely üzemanyag-megtakarítást eredményez, ezáltal hozzájárul az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentéséhez.</p>
<p>Mezőgazdasági Stratégia 2030-ig</p>	<p>A Horvát Köztársaság mezőgazdasági stratégiája a mezőgazdaság és a vidéki térségek stratégiai átalakításának jövőképét és ütemtervét határozza meg 2030-ig. A stratégia célja, hogy több, jó minőségű élelmiszert állítsanak elő versenyképes áron, növekedjen a mezőgazdasági</p>

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
	<p>termelés ellenálló képessége az éghajlatváltozással szemben, a természeti erőforrások fenntartható hasznosításával, valamint javuljon az életminőség és nőjön a foglalkoztatottság a vidéki térségekben.</p> <p>A Magyarország–Horvátország Program 3. prioritása (ii) célkitűzése a határon átnyúló térségek jobb összeköttetésének előmozdítása. A közlekedési kapcsolatok javítása hozzájárul a vidéki és mezőgazdasági térségek életkörülményeinek javításához, valamint a gazdasági fejlődésük elősegítéséhez.</p>
Vízgazdálkodási Stratégia	<p>A nemzeti vízgazdálkodási stratégia (a továbbiakban: VGS) hosszú távú tervezési dokumentum, amely meghatározza az állami vízgazdálkodási politika jövőképét, küldetését, céljait és feladatait.</p> <p>A Magyarország–Horvátország Program 3. prioritása (ii) célkitűzése a határon átnyúló térségek jobb összekapcsolásának előmozdítása, amely magában foglalja a Sárook–Kneževó és a Zákány–Gotalovo közötti hiányzó útszakaszok megépítéséhez és a Murakeresztúr–Kotoriba közúti híd (Mura híd / MuKo híd) előkészítéséhez szükséges projekt-dokumentáció elkészítését.</p> <p>A VGS a közúti közlekedést a diffúz szennyezés egyik forrásaként ismeri el, ugyanakkor megállapítja, hogy annak részaránya a teljes szennyezési terheléshez képest csekély mértékű más szennyező forrásokhoz viszonyítva.</p>
Folyami <u>vízgyűjtő-gazdálkodási terv 2027</u>	<p>A nemzeti vízgazdálkodási terv – Vízyűjtő-gazdálkodási terv 2027-ig (a továbbiakban: VGT) a vízgazdálkodás és az árvízkezelés alapvető eszköze. A VGT határozza meg azokat az intézkedéseket, amelyek célja a vízgazdálkodási és vízvédelmi célkitűzések, valamint az uniós és nemzeti szabályozások által meghatározott egyéb specifikus célok elérése.</p> <p>A Magyarország–Horvátország Program 3. prioritása (ii) célkitűzése a határon átnyúló térségek jobb összekapcsolásának előmozdítása. Ennek keretében megvalósul a Sárook–Kneževó és a Zákány–Gotalovo közötti hiányzó útszakaszok projekt-dokumentációjának előkészítése és kivitelezése, valamint a Murakeresztúr–Kotoriba közúti híd (Mura híd / MuKo híd) előkészítése.</p> <p>A VGT a közlekedést a diffúz szennyezés egyik forrásaként azonosítja, és intézkedéseket határoz meg a közlekedés vízgazdálkodási és vízvédelmi célokra, valamint egyéb specifikus célokra gyakorolt hatásainak kontrollálására. A közúti közlekedés esetében különös figyelmet kell fordítani az emberi fogyasztásra szánt vízbázisok védelmére, ezért az ilyen területeken különleges vízelvezetési megoldásokra van szükség a csapadékvíz által okozott szennyezés elkerülése érdekében. A PO3 (ii) prioritás keretében tervezett projektek helyszínei nem esnek az emberi fogyasztásra szánt vizek védelmi területeire.</p>

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
<p>Légszennyezés- megakadályozási Program 2020 - 2029 időszakra</p>	<p>A 2020–2029 közötti időszakra szóló levegőtisztaság-védelmi program célja (1) a nemzetközi egyezmények és uniós kötelezettségek által meghatározott levegőszennyező anyagok – kén-dioxid, nitrogén-oxidok, nem metán eredetű illékony szerves vegyületek, ammónia és szálló por (PM2.5) – kibocsátáscsökkentési vállalásainak teljesítése a 2020–2029 közötti időszakban és 2030-tól kezdődően, (2) a légkörbe kerülő antropogén eredetű szennyező anyagok kibocsátásának korlátozását célzó törekvések támogatása, valamint (3) a levegőminőségi szintek eléréséhez való hozzájárulás, amelyek nem idéznek elő jelentős negatív hatásokat és kockázatokat az emberi egészségre és a környezetre.</p> <p>A Magyarország–Horvátország Program 3. prioritása (ii) célkitűzése a határon átnyúló térségek jobb összekapcsolásának előmozdítása. Ennek keretében megvalósul a Sárokr–Kneževó és a Zákány–Gotalovo közötti hiányzó útszakaszok projekt-dokumentációjának előkészítése és kivitelezése, valamint a Murakeresztúr–Kotoriba közúti híd (Mura híd / MuKo híd) előkészítése.</p> <p>A közúti közlekedés a levegőszennyezés egyik forrása, mivel az üzemanyagok belső égésű motorokban történő elégetése során különböző szennyező anyagok kerülnek a légkörbe. A PO 3 (ii) beavatkozásainak eredményeként azonban csökken a Magyarország és Horvátország közötti utazási idő, ami kevesebb üzemanyag-felhasználást és így alacsonyabb légszennyezőanyag-kibocsátást eredményez.</p>
<p>Horvát Köztársaság Hulladékgazdálkodási Terve 2023-2028 időszakra</p>	<p>A Horvát Köztársaság 2023–2028 közötti időszakra vonatkozó hulladékgazdálkodási terve (a továbbiakban: WMP), beleértve a hulladékmegelőzési tervet is, meghatározza a hulladékgazdálkodási célokat, valamint az ezek elérését szolgáló intézkedéseket és tevékenységeket.</p> <p>A Magyarország–Horvátország Program 3. prioritása (ii) célkitűzése a határon átnyúló térség jobb összekapcsolását szolgálja, ennek keretében megvalósul a Sárokr–Kneževó és a Zákány–Gotalovo közötti hiányzó útszakaszok tervezési dokumentációjának előkészítése és megépítése, valamint a Murakeresztúr–Kotoriba közötti közúti híd (Mura híd / MuKo híd) tervezési dokumentációjának előkészítése.</p> <p>A WMP nem határoz meg közúti közlekedéshez kapcsolódó hulladékgazdálkodási intézkedéseket vagy tevékenységeket.</p>
<p>Horvát Köztársaság Integrált Energia és Klímaterve 2021-2030 időszakra</p>	<p>A 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó integrált nemzeti energia- és klímaterv (a továbbiakban: NECP) az Energiaunió öt kulcsfontosságú dimenziójára épül: dekarbonizáció, energiahatékonyság, ellátásbiztonság, belső energiapiac, valamint kutatás, innováció és versenyképesség. A dokumentum meghatározza a 2030-ra vonatkozó főbb célkitűzéseket, valamint az ezek elérését szolgáló intézkedéseket, amelyek összhangban állnak más nemzeti stratégiákkal.</p>

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
	<p>A Magyarország–Horvátország Program 3. prioritása (ii) célkitűzése a határon átnyúló térség jobb összekapcsolását szolgálja, ennek keretében megvalósul a Sárook–Kneževó és a Zákány–Gotalovo közötti hiányzó útszakaszok tervezési dokumentációjának előkészítése és megépítése, valamint a Murakeresztúr–Kotoriba közötti közúti híd (Mura híd / MuKo híd) tervezési dokumentációjának előkészítése.</p> <p>A közúti közlekedés jelentős forrása az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátásának, amely a gépjárművek belső égésű motorjai által elégetett fosszilis tüzelőanyagokból származik. A PO 3 (ii) megvalósítása azonban a két ország közötti utazási idő lerövidülését eredményezi, ami az üzemanyag-fogyasztás csökkenéséhez, azaz az ÜHG-kibocsátás mérsékléséhez vezet.</p>
<p>Horvát Köztársaság Energiafejlesztési Stratégiája 2030-ig kitékintéssel 2050-re</p>	<p>A Horvát Köztársaság 2030-ig, 2050-ig tartó kitékintéssel szóló energiastratégiája (a továbbiakban: EDS) fontos lépést jelent az alacsony szén-dioxid-kibocsátású energiatermelés víziójának megvalósítása felé, és biztosítja az energiapolitika új korszakába való átmenetet. Az EDS számos energiapolitikai kezdeményezést foglal magában, amelyek célja az energiaellátás biztonságának erősítése, az energia-veszteségek fokozatos csökkentése, az energiahatékonyság növelése, a fosszilis tüzelőanyagoktól való függőség mérséklése, a hazai villamosenergia-termelés fokozása és a megújuló energiaforrások nagyobb arányú hasznosítása.</p> <p>A Magyarország–Horvátország Program 3. prioritása (ii) célkitűzése a határon átnyúló térségek jobb összekapcsolását szolgálja. A célkitűzés keretében megvalósul a Sárook–Kneževó és a Zákány–Gotalovo közötti hiányzó útszakaszok tervezési dokumentációjának elkészítése és megépítése, valamint a Murakeresztúr–Kotoriba közötti közúti híd (Mura híd / MuKo híd) tervezési dokumentációjának előkészítése.</p> <p>A közúti közlekedés jelentős forrása az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátásának, amely fosszilis tüzelőanyagok gépjármű-motorokban történő elégetéséből származik. A PO 3 (ii) végrehajtása azonban lerövidíti az utazási időt, ezáltal csökkenti az üzemanyag-fogyasztást, ami ÜHG-kibocsátás mérséklését eredményezi.</p>
<p>Horvát Köztársaság Közlekedésfejlesztési Stratégiája 2017 - 2030 időszakra</p>	<p>A Horvát Köztársaság közlekedésfejlesztési stratégiája a 2017–2030 közötti időszakra (a továbbiakban: TDS) meghatározza a közlekedési ágazatok általános és specifikus célkitűzéseit, valamint az ezek elérését szolgáló intézkedéseket.</p> <p>A Magyarország–Horvátország Program 3. prioritása (ii) jobb összeköttetést biztosít a határon átnyúló térségek számára, vagyis a határon átnyúló közlekedési infrastruktúra fejlesztését célozza. Ennek keretében sor kerül a Sárook–Kneževó és a Zákány–Gotalovo közötti hiányzó útszakaszok tervezési dokumentációjának elkészítésére és</p>

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
	<p>megépítésére, valamint a Murakeresztúr–Kotoriba közötti híd (Mura híd / MuKo híd) tervezési dokumentációjának előkészítésére.</p> <p>A beavatkozások több célkitűzéshez is hozzájárulnak, különösen a TDS egyik specifikus (keresztmetszeti) céljához, amely a szomszédos országokkal (Bosznia-Hercegovina – Ploče kikötő és Eszék, valamint a közúti és vasúti kapcsolatok Bosznia-Hercegovinával, Szlovéniával, Szerbiával, Olaszországgal, Montenegróval és Magyarországgal) folytatott közlekedési műveletek jobb összehangolására irányul.</p>
<p>Horvát Köztársaság Vasútfejlesztési Stratégiája 2032-ig</p>	<p>A Horvát Köztársaság vasútfejlesztési stratégiája 2032-ig (a továbbiakban: RDS) hosszú távú jövőképet és stratégiai keretet nyújt a horvát vasúti rendszer átalakításához annak érdekében, hogy összhangban legyen az Európai Unió közös, hosszú távú célkitűzéseivel, amelyeket a közlekedéspolitikai fehér könyv (Európai Bizottság, 2011) határoz meg.</p> <p>A Magyarország–Horvátország Program 3. prioritása (ii) a határon átnyúló térség jobb összeköttetését szolgálja, különösen a Sárók–Kneževó és Zákány–Gotalovo közötti hiányzó útszakaszok tervezési dokumentációjának elkészítésén és kivitelezésén, valamint a Murakeresztúr–Kotoriba közötti híd (Mura híd / MuKo híd) tervezési dokumentációján keresztül. Az RDS ugyanakkor nem a közúti, hanem a vasúti infrastruktúra fejlesztésére vonatkozik, ezért közvetlen kapcsolat a stratégia és a PO 3 (ii) beavatkozásai között nem áll fenn.</p>
<p>Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Fejlesztési Terv 2030-ig</p>	<p>A 2030-ig tartó időszakra szóló nemzeti vasúti infrastruktúra-fejlesztési terv (a továbbiakban: NRIDP) egy középtávú stratégiai tervezési dokumentum, amely a vasúti infrastruktúra felújítására, korszerűsítésére, építésére és fenntartására irányuló beruházási igényeket és prioritásokat határozza meg. Célja a vasúti közlekedési szolgáltatások minőségének javítása, a felhasználók számának növelése, és ezáltal a vasúti közlekedés arányának emelése az összes közlekedési módon belül.</p> <p>A Magyarország–Horvátország Program 3. prioritása (ii) a határon átnyúló térségek jobb összeköttetését célozza, különösen a Sárók–Kneževó és a Zákány–Gotalovo közötti hiányzó közúti kapcsolatok tervezési dokumentációjának elkészítésével és kivitelezésével, valamint a Murakeresztúr–Kotoriba közötti híd (Mura híd / MuKo híd) tervezési dokumentációjának előkészítésével. Az NRIDP közvetlenül nem érinti a közúti infrastruktúra fejlesztését.</p> <p>A PO 3 (ii) által érintett térségek vasúti infrastruktúráját illetően az NRIDP a következőket határozza meg 2030-ig:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A M301 számú nemzetközi vasútvonal (Magyarbóly – államhatár – Bellye – Eszék) esetében (Sárók–Kneževó térség) tervezik annak felmérését, hogy a vonal milyen műszaki követelményeknek felel meg kapacitás és engedélyezett sebesség szempontjából,

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
	<p>figyelembe véve a gazdasági és környezeti tényezőket, valamint a vasútvonalak interoperabilitására vonatkozó előírásokat.</p> <p>2. A M201 számú nemzetközi vasútvonal (Gyékényes – államhatár – Botovo – Kapronca – Dugo Selo) Botovo–Kapronca szakaszának államhatárig terjedő részén (Zákány–Gotalovo térség) befejeződött a második vágány kiépítése és a szakasz rekonstrukciója.</p> <p>3. A M501 számú nemzetközi vasútvonal (Središče – államhatár – Csáktornya – Kotoriba – államhatár – Murakeresztúr) esetében (Mura híd / MuKo híd térség) szintén tervezik a műszaki követelmények értékelését a kapacitás és megengedett sebesség szempontjából, figyelembe véve a gazdasági és környezeti tényezőket, összhangban az interoperabilitási előírásokkal.</p>
<p>Horvát Köztársaság Terve a Geotermikus Potenciál Növelésére 2030-ig</p>	<p>A Horvát Köztársaság geotermikus potenciáljának fejlesztési terve 2030-ig (a továbbiakban: GPP) célja a geotermikus energia, mint hazai megújuló energiaforrás további fejlesztésének és hasznosításának előmozdítása, különösen az energiaszektor átalakításában, villamosenergia-termelés, illetve fűtés és hűtés céljából.</p> <p>A Magyarország–Horvátország Program 3. prioritása (ii) a határon átnyúló térségek jobb összekapcsolását támogatja, amely magában foglalja a Sárok–Kneževo és a Zákány–Gotalovo közötti hiányzó útszakaszok tervezési dokumentációjának elkészítését és kivitelezését, valamint a Murakeresztúr–Kotoriba közötti híd (Mura híd / MuKo híd) tervezési dokumentációjának előkészítését. A GPP nem kapcsolódik a közúti közlekedési infrastruktúra fejlesztéséhez.</p>
<p>Fenntartható Turizmus Fejlesztési Stratégia 2030-ig</p>	<p>A 2030-ig tartó fenntartható turizmusfejlesztési stratégia (a továbbiakban: STDS) stratégiai tervezési dokumentum, amely a turizmusfejlesztési politikák alakítását és megvalósítását szolgálja. A fejlesztési igényekkel és lehetőségekkel összhangban az STDS meghatározza a stratégiai célokat és az azokhoz tartozó kiemelt területeket. A stratégiai célok közé tartozik az egész évben működő és területileg kiegyensúlyozottabb turizmus; a megőrzött környezettel, térséggel és éghajlattal rendelkező turizmus; a versenyképes és innovatív turizmus; valamint a fenntartható turizmus.</p> <p>Az STDS elismeri a közlekedés fontosságát a turizmus fejlesztése szempontjából, és megállapítja, hogy bár Horvátország a TEN-T folyosókon kiváló minőségű autópálya-hálózattal rendelkezik, az egyes régiók, illetve a helyi szintek között jelentős különbségek vannak az úthálózat minőségében és sűrűségében. Ez a helyzet megfelelő irányítást igényel a zavartalan személyforgalom biztosítása érdekében. A Magyarország–Horvátország Program 3. prioritása (ii) magában foglalja a Sárok–Kneževo és a Zákány–Gotalovo közötti hiányzó útszakaszok tervezési dokumentációjának elkészítését és kivitelezését, valamint a</p>

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
	<p>Murakeresztúr–Kotoriba közötti híd (Mura híd / MuKo híd) tervezési dokumentációjának előkészítését, azzal a céllal, hogy javuljon a határon átnyúló térségek közötti kapcsolat, beleértve többek között a gyorsabb és jobb hozzáférést a TEN-T és más jelentős közúti/vasúti infrastruktúrához.</p>
<p>Nemzeti Terv és Akcióterv a Fenntartható Turizmusért 2027-ig</p>	<p>A 2027-ig szóló nemzeti fenntartható turizmusfejlesztési terv (a továbbiakban: NPST) a Fenntartható turizmusfejlesztési stratégia és a 2030-ig tartó horvát nemzeti fejlesztési stratégia turizmusra vonatkozó stratégiai céljainak végrehajtását határozza meg. Az NPST tíz konkrét célt és az azok elérését szolgáló intézkedéseket rögzíti, amelyeket az intézkedési terv 2025-ig részletesen is kidolgoz.</p> <p>Az NPST hangsúlyozza a közlekedési kapcsolatok fejlesztésének jelentőségét az egész évben fenntartható és területileg kiegyensúlyozott vendégforgalom feltételeinek megteremtése érdekében, legyen szó légi, vasúti vagy közúti közlekedésről. A dokumentum kitér arra is, hogy a jobb közlekedési kapcsolatok hozzájárulnak a helyi lakosság életminőségének javításához. A Magyarország–Horvátország Program 3. prioritásának (ii) keretében megvalósuló beavatkozások – a Sárok–Kneževó és a Zákány–Gotalovo közötti hiányzó útszakaszok tervezési dokumentációjának elkészítése és megépítése, valamint a Murakeresztúr–Kotoriba közötti híd (Mura híd / MuKo híd) tervezési dokumentációjának elkészítése – a határon átnyúló térségek jobb összekapcsolását szolgálják, ami pozitív hatással lesz a határ mindkét oldalán található helyi közösségek életminőségére is.</p>
<p>Međimurska Megye Fejlesztési Terve 2027</p>	<p>A Muraköz megye 2027-ig szóló fejlesztési terve (a továbbiakban: DP) a megye fenntartható fejlődését meghatározó legfőbb dokumentum. Középtávú jövőképet, közpolitikai prioritásokat, ezekhez kapcsolódó különös célokat és az azok elérését szolgáló intézkedéseket tartalmaz. A közpolitikai prioritások a következők: (1) Fenntartható fejlődés, (2) Egészséges, inkluzív és ellenálló társadalom, valamint (3) Zöld és digitális Muraköz.</p> <p>A Magyarország–Horvátország Program 3. prioritásának (ii) célkitűzése a határon átnyúló térségek jobb összekapcsolása, ideértve a Sárok–Kneževó és a Zákány–Gotalovo közötti hiányzó útszakaszok tervezését és megvalósítását, valamint a Murakeresztúr–Kotoriba közötti híd (Mura híd / MuKo híd) tervezési dokumentációjának elkészítését. A Mura híd / MuKo híd horvát szakasza Muraköz megyében található. A 3. prioritás (ii) célkitűzése hozzájárul a DP (3) Zöld és digitális Muraköz elnevezésű prioritásához, különösen a „Modern közlekedési infrastruktúra” nevű különös célhoz.</p> <p>A DP hangsúlyozza, hogy a Mura híd / MuKo híd révén rövidül a gyorsforgalmi úthoz vezető útvonal, és a projektet stratégiai jelentőségűként ismeri el Muraköz megye, valamint a Horvát Köztársaság</p>

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
	szempontjából is, különösen az Alsó-Muraköz turisztikai fejlődése és a térségbe irányuló beruházások ösztönzése érdekében.
Međimurska Megye Területfejlesztési Terve	<p>Muraköz megye területrendezési terve (a továbbiakban: SP) részletezi a területrendezés alapelveit, valamint meghatározza a megye területének szerkezetét, védelmét, használatát és rendeltetését. A térségi fejlődésnek ésszerű módon kell történnie annak érdekében, hogy a megye területének megőrzése és védelme biztosított legyen.</p> <p>A Magyarország–Horvátország Program 3. prioritásának (ii) célkitűzése a határon átnyúló közúti közlekedési infrastruktúra fejlesztésével elősegíti a határ menti térségek jobb összekapcsolását. Az SP rendelkezéseket tartalmaz a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére vonatkozóan, így a 3. prioritás (ii) alá tartozó beruházások illeszkednek a megye területhasználati és tervezési célkitűzéseivel.</p>
Koprivničko-križevačka Megye Fejlesztési Terve 2021-2027	<p>A Koprivničko-križevačka megye 2021–2027 közötti időszakra szóló fejlesztési terve (a továbbiakban: DP) a megye fenntartható fejlődésének fő dokumentuma. A terv középtávú jövőképet, kiemelt célokat, fejlesztési prioritásokat, valamint az ezek megvalósítását szolgáló intézkedéseket tartalmaz. A DP célkitűzései a következők: (1) jobban összekapcsolt megye körforgásos gazdasággal, (2) társadalmilag érzékeny megye és (3) okos és zöld megye.</p> <p>A Magyarország–Horvátország Program PO 3 (ii) prioritása a határon átnyúló kapcsolatok javítását célozza, és magában foglalja a Sároki–Kneževó hiányzó útszakasz tervezését és megépítését, a Zákány–Gotalovo hiányzó útszakasz tervezését és megépítését, valamint a Murakeresztúr–Kotoriba (Mura híd / MuKo híd) hídhoz kapcsolódó projekttervezési dokumentáció elkészítését. A Zákány–Gotalovo hiányzó útszakasz horvát oldala a Koprivničko-križevačka megyében található. A PO 3 (ii) hozzájárul a DP (1) célkitűzésének – egy jobban összekapcsolt megye körforgásos gazdasággal – megvalósításához, különösen a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó fejlesztési prioritás tekintetében.</p>
Koprivničko-križevačka Megye Területfejlesztési Terve	<p>A Koprivničko-križevačka megyei területrendezési terv (a továbbiakban: SP) részletesen ismerteti a területrendezés elveit, valamint meghatározza a megye területének szerkezetét, védelmét, hasznosítását és rendeltetését.</p> <p>A Magyarország–Horvátország Program PO 3 (ii) prioritása a határon átnyúló közlekedési infrastruktúra fejlesztésén keresztül egy jobban összekapcsolt határmenti térség kialakítását támogatja. Az SP rendelkezéseket tartalmaz a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére vonatkozóan, ezáltal keretet biztosít a program beavatkozásaihoz.</p>
Osječko-baranjska Fejlesztési Terve 2021-2027	Az Osječko-baranjska megye 2021–2027 közötti fejlesztési terve (a továbbiakban: DP) a megye fejlesztésének elsődleges dokumentuma. Tartalmazza a középtávú jövőképet, a kiemelt fejlesztési területeket, az

Releváns dokumentum, stratégia neve	Illeszkedés
	<p>azokhoz kapcsolódó speciális célokat, valamint az ezek megvalósítását szolgáló intézkedéseket. A DP fejlesztési prioritásai a következők: (1) A szociális rendszer megerősítése és a lakosság életminőségének javítása, (2) Minőségi, biztonságos és megőrzött élettér, (3) A gazdaság regionális láthatósága, versenyképessége és innovációja, valamint (4) Hatékony és eredményes irányítás.</p> <p>A Magyarország–Horvátország Program PO 3 (ii) prioritása egy jobban összekapcsolt határmenti térség kialakítását célozza, amely magában foglalja a Sárok–Kneževó közötti hiányzó útszakasz megvalósításának előkészítését és kiépítését, a Zákány–Gotalovo közötti hiányzó útszakasz előkészítését és megépítését, valamint a Murakeresztúr–Kotoriba (Mura Híd / MuKo Híd) híd megvalósításához szükséges projekttervezési munkákat. A Sárok–Kneževó közötti hiányzó útszakasz horvátországi szakasza Osječko-baranjska megyében található. A PO 3 (ii) ezzel közvetlenül hozzájárul a DP (2) számú prioritásához, amely a minőségi, biztonságos és megőrzött élettér kialakítását célozza.</p>
Osječko-baranjska Megye Területfejlesztési Terve	<p>Osječko-baranjska megye területrendezési terve (a továbbiakban: SP) meghatározza a megye területhasználatának és térségi fejlődésének alapelveit és irányait.</p> <p>A Magyarország–Horvátország Program PO 3 (ii) prioritása a határ menti térségek jobb összekapcsolását célozza, különösen a határon átnyúló közlekedési infrastruktúra fejlesztésével. Az SP meghatározza az ilyen infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó előírásokat, így a PO 3 (ii) keretében tervezett beavatkozások e dokumentummal összhangban valósíthatók meg.</p>

6 A határon átnyúló térség társadalmi-gazdasági és környezeti jellemzői

Ez a fejezet röviden bemutatja a Magyarország–Horvátország Program PO3 prioritásának megvalósítása nélküli határon átnyúló térség (CBC terület) jelenlegi társadalmi-gazdasági és környezeti helyzetét, valamint annak várható alakulását. A következő témaköröket tárgyalja:

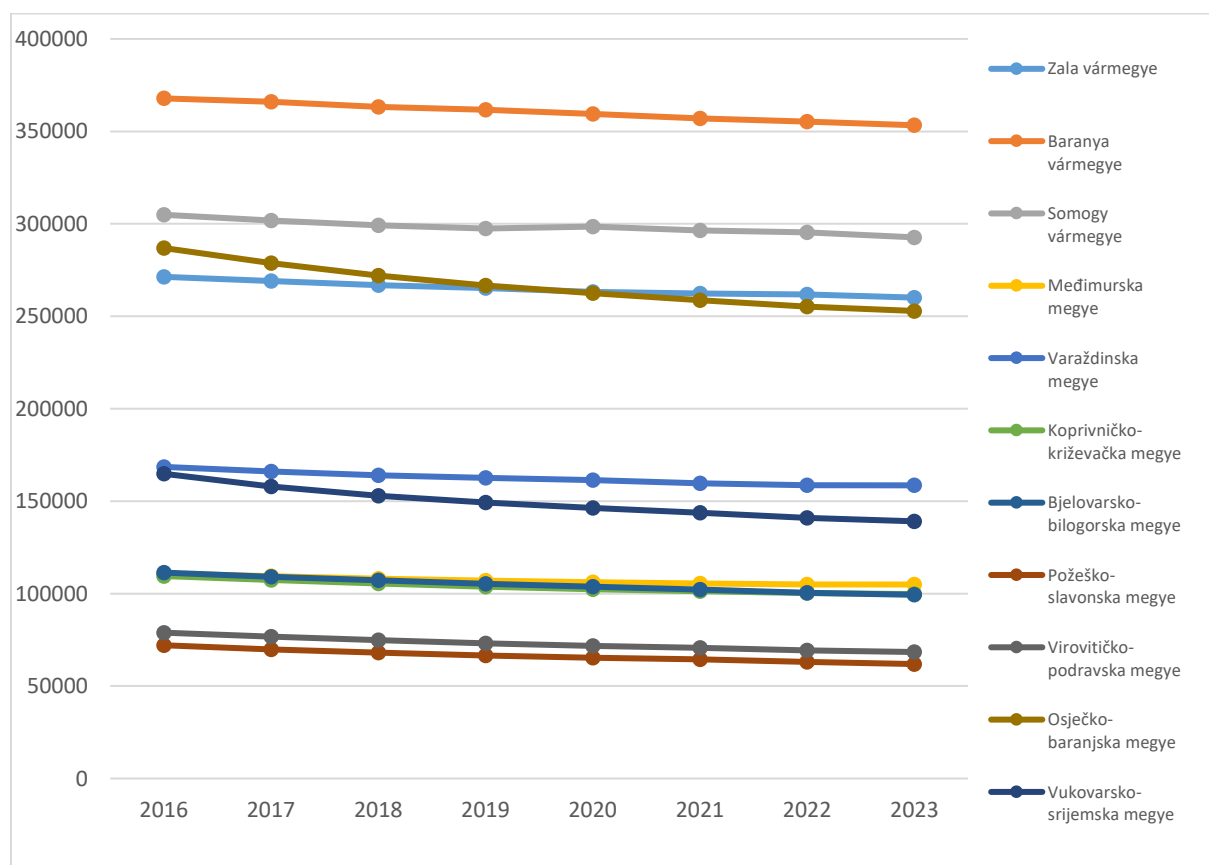
- Demográfia
- Térszerkezet és épített környezet
- Gazdaság és innováció
- Turizmus▪ Környezet
- Infrastruktúra és közlekedési kapcsolatok

- Társadalmi befogadás
- Kulturális örökség és intézményi együttműködés
- Területi kormányzás

A fejezet továbbá kiemelten tartalmazza a Magyarország–Horvátország Program PO 3 (ii) prioritása keretében tervezett projektekre vonatkozó lényeges információkat is.

6.1 Demográfia

A határon átnyúló térség (CBC) demográfiai folyamatai nagyrészt hasonló mintázatot mutatnak: súlyos demográfiai erózió figyelhető meg, amely kedvezőtlenül hat a helyi infrastruktúrára, gazdaságra és környezetre egyaránt. A 2016 és 2021 közötti időszakban a népességfogyás aránya a magyarországi érintett megyékben 2,6–3,6% között mozgott, míg a horvátországi megyék esetében ennél is magasabb volt: 4,2–12,3% között. A legsúlyosabb népességcsökkenést a Vukovarsko-srijemska, az Osječko-baranjska, a Virovitičko-podravski és a Požeško-slavonska megyék szenvedték el, amelyek hat év alatt lakosságuk több mint egytizedét veszítették el.

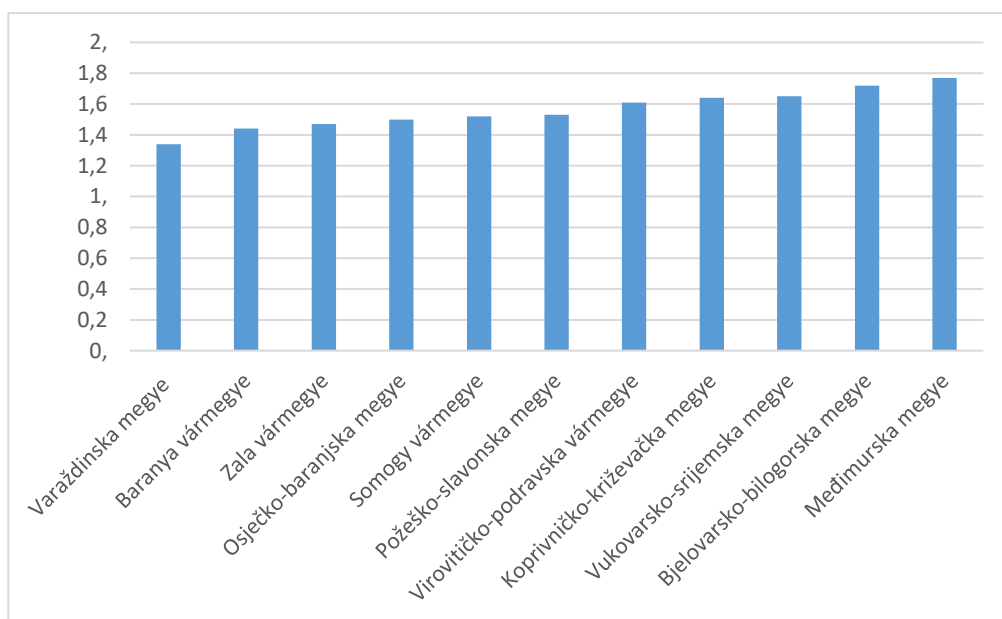


8. ábra: Népességváltozás a határmenti térségben 2016-2023
Forrás: Eurostat

A vidéki térségek különösen érzékenyen érintettek a népességfogyási folyamatok által; a fiatal, képzett lakosság gyakran az országon belüli városokba vagy külföldre költözik. A demográfiai

erózió következtében nőhet az alacsony jövedelmű vagy nyugdíjas népesség aránya, ami jelentős bevételkiesést okozhat az önkormányzati költségvetésekben. Ez a tendencia korlátozza az önkormányzatok lehetőségeit a helyi infrastruktúra, az egészségügyi ellátás és az oktatási intézmények fenntartásában.

A helyi lakosság számának csökkenésében az egyik fő ok az alacsony termékenységi ráta. Az alábbi mutató azt az átlagos gyermekszámot jelzi, amelyet egy nő élete során vállal. A népesség fenntartásához ez az érték legalább 2 kellene legyen, azonban a teljes CBC térségben ez az arány ez alatt marad.



9 ábra: Termékenységi ráta a határmenti térségben, 2025

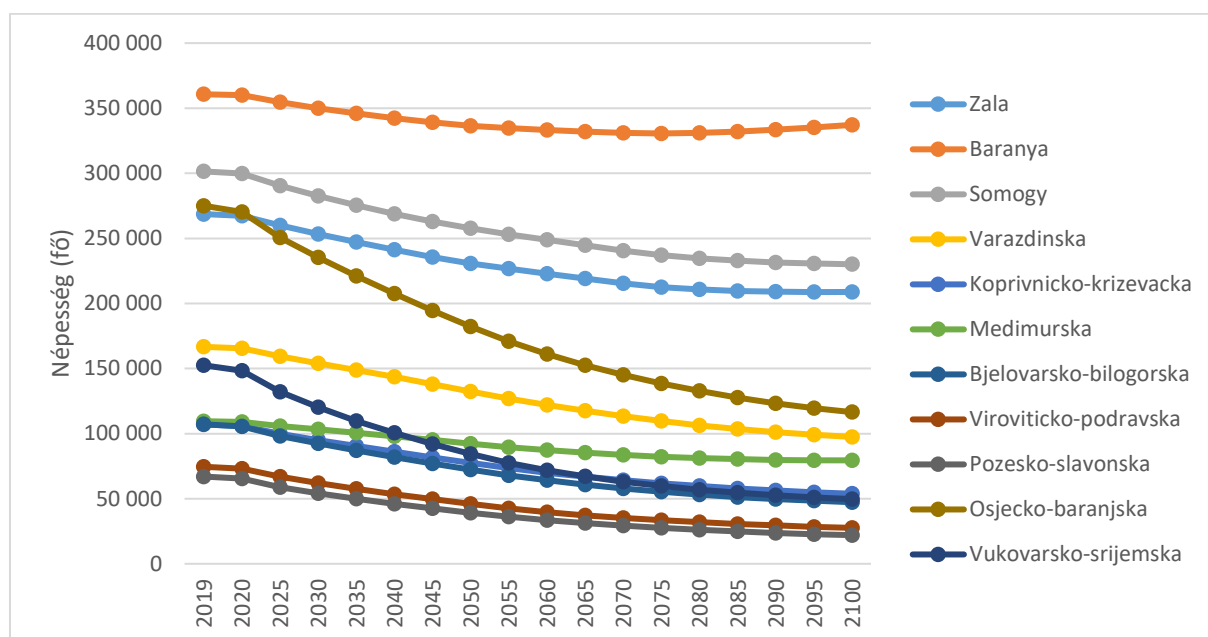
Forrás: Eurostat

A születésszám csökkenésével a CBC térség népességének medián életkora emelkedik. Amennyiben a megyék termékenységi helyzete nem változik, a népesség számának gyors csökkenését egyetlen tényező mérsékelheti, ez pedig a belső vagy külső migráció.

A népesség előregedése több szempontból is hatással van a helyi gazdaságra:

- csökken a képzett és rendelkezésre álló munkaerő mennyisége, miközben nő a nyugdíjasok száma;
- a helyi gazdaság szerkezete átalakul az új fogyasztási minták mentén (például gyakoribb egészségügyi szolgáltatásigény, csökkenő kereslet az építőiparban).

Ezek a hatások jelentős hátrányt jelentenek a külföldi közvetlen tőkebefektetések vonzása szempontjából. Az Eurostat előrejelzései szerint a CBC térség egészére drasztikus népességcsökkenés várható.

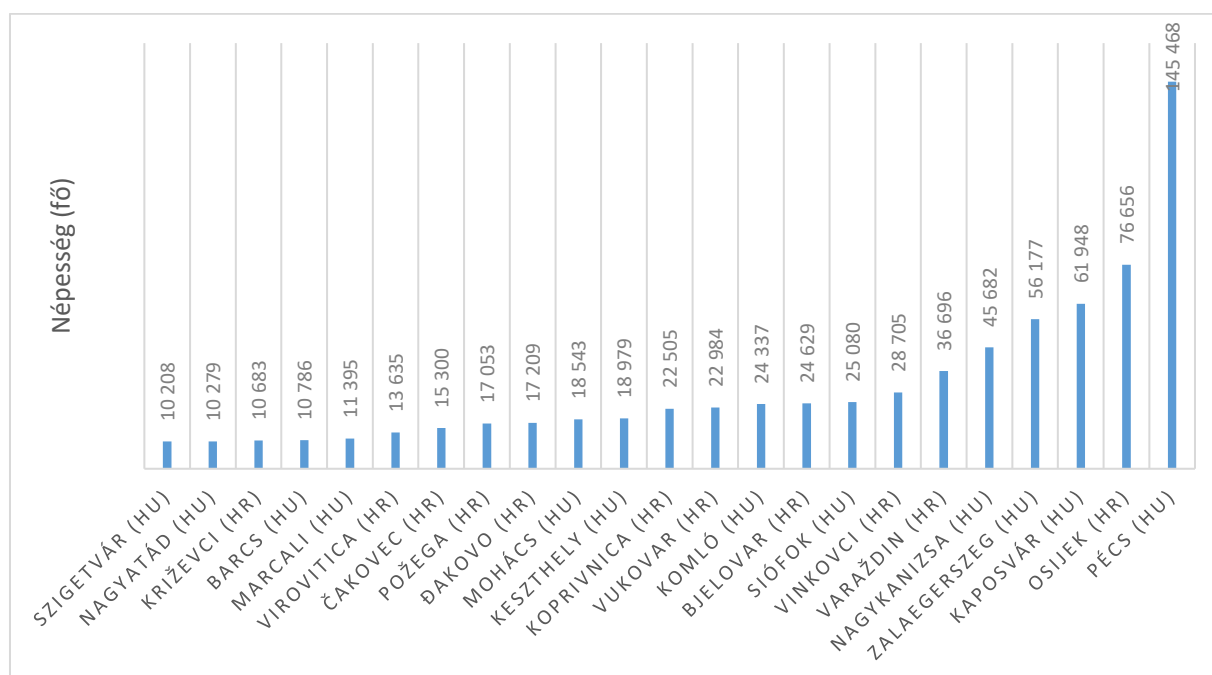


10 ábra: Néesség előrejelzés a határmenti térségben, 2019-2100
Forrás: Eurostat

Az egyik kulcsfontosságú problématerület, amelyre az uniós forrásoknak irányulniuk kell, a népességfogyási folyamat megváltoztatása vagy fenntartható kezelése. Ennek célja, hogy a lakosságszám csökkenése ellenére fennmaradjon a helyi gazdasági teljesítmény és az életminőség.

6.2 Területi struktúra és épített környezet

A térszerkezeti adottságokat tekintve Magyarország és Horvátország eltérő fizikai földrajzi jellemzőkkel rendelkezik. A Kárpát-medencén belül fekvő CBC térségben kisebb a szintkülönbség, ennek következtében a településhálózat sűrűbb. A horvát megyékben a lakosság több mint egyharmada olyan településeken él, amelyek népessége nem haladja meg az 1000 főt. A CBC térség legnagyobb városai közé tartozik Pécs a magyar oldalon, illetve Eszék Horvátországban. A térség öt legnépesebb városa közül négy a CBC magyarországi részén található.



11 ábra: Határmenti régióban található városok lakosságszáma, 2021
Forrás: dzs.hr és ksh.hu

A városiasodás a 19. század óta meghatározó folyamattá vált a térszerkezet átalakulásában. A városok kereskedelmi, egészségügyi, oktatási és ipari szolgáltatások koncentrációját kínálják, ezáltal több lehetőséget nyújtanak a vidéki térségekhez képest. A Magyarország és Horvátország közötti határon átnyúló térség térszerkezetének egyik sajátos eleme az úthálózat. A térség három TEN-T hálózati korridor (V/b – E71, A4–M7; X – E70, A3; V/c – E73, A5–M6) által határolt háromszögben helyezkedik el. A magyar megyéket az M7-es és az M6-os autópályák, valamint a kapcsolódó úthálózat szolgálja ki. A horvát oldalon az A4-es és A5-ös autópályák biztosítják a közlekedést, amelyhez állami utak kapcsolódnak, és ezekből ágazik ki a regionális és helyi úthálózat. Az áruszállítás és kereskedelem fő tengelye a Budapest–Zágráb, illetve a Budapest–Pécs–Eszék útvonal, amely kiemelt szerepet játszik az új vállalkozások megtelepedésében és a külföldi tőke vonzásában. A gyorsforgalmi úthálózaton kívül eső városok hátrányosabb helyzetben vannak a kereskedelmi kapcsolatok kiépítése és a gazdasági fejlődés szempontjából.

A térség vasúti infrastruktúráját három nemzetközi vasútvonal alkotja: (1) a horvát M301-es vonal (Magyarbóly – államhatár – Beli Manastir – Eszék) és a magyar 65-ös vonal (Magyarbóly – Villány – Pécs); (2) a horvát M201-es vonal (Gyékényes – államhatár – Botovo – Koprivnica – Dugo Selo) és a magyar 41-es vonal (Dombóvár – Gyékényes); valamint (3) a M501-es vonal (Središće – államhatár – Čakovec – Kotoriba – államhatár – Murakeresztúr) és a magyar 30-as vonal (Budapest – Murakeresztúr). Az M301, M501 és a 65-ös vonalak nincsenek villamosítva, míg az M201 és a 41-es magyar vonal igen.

A COVID-19 világjárvány idején a nemzetközi személyszállító vasúti közlekedés jelentősen csökkent. Jelenleg az M201/41-es vonalon napi két alkalommal közlekedik a Zágráb–Budapest távolsági járat, nyáron pedig közvetlen Split–Zágráb–Budapest vonat is közlekedik, de ezen a térségen belül nincs helyi személyszállítás. A MÁV hosszú távú tervei között szerepel, hogy a 30-as vonalat közvetlenül összekösse az M201-es vonallal egy Zákányból kiágazó deltavágány létrehozásával, azonban sem Zákányban, sem Gotalovóban nem terveznek állomást. Az M501/30-as térségben sincs helyi közvetlen személyszállítás. Az M301/65-ös vonalon viszont a Beli Manastir és Magyarbóly közötti szakaszon több napi járat közlekedik magyar üzemeltetésben. A MÁV tájékoztatása szerint 2025 júniusától a GYSEV lesz a vonal üzemeltetője.

A belföldi vasúti személyszállítás helyzete valamivel kedvezőbb. A horvát térségen belül a leggyakrabban használt vonalak a Varaždin–Eszék–Zágráb, míg a magyar oldalon a Zalaegerszeg–Székesfehérvár/Győr, Nagykanizsa–Székesfehérvár és Pécs–Budapest szakaszok.

A horvát Nemzeti Vasúti Infrastruktúra-fejlesztési Terv szerint az M301 és M501 vonalak esetében 2030-ig a kapacitásra és a megengedett sebességre vonatkozó műszaki követelmények értékelése történik meg, gazdasági és környezeti szempontok figyelembevételével, összhangban a vasúti vonalak interoperabilitási követelményeivel. A térszerkezet és az infrastruktúra jelentős mértékben függ a természeti környezettől. A két ország közötti kapcsolatok fő természetes akadályai a folyók. A közlekedési kapcsolatok javításának szükségességét és szándékát mindkét fél elismerte a Magyarország és a Horvát Köztársaság közötti, a határ menti térségek gazdasági együttműködésének és kapcsolódó közlekedési kapcsolatainak fejlesztését célzó szándéknyilatkozatban, amelyet 2020. március 5-én írtak alá. Horvátország 2023-ban csatlakozott a schengeni övezethez, ami jelentős lehetőséget teremtett e cél elérésére, mivel a határátlépés szabályozási és fejlesztési szempontból is rugalmasabbá vált. A PO3 (ii) ennek megfelelően bekerült a Magyar–Horvát Programba, és a következő projekteket tartalmazza a kapcsolatok javítása érdekében a térségben:

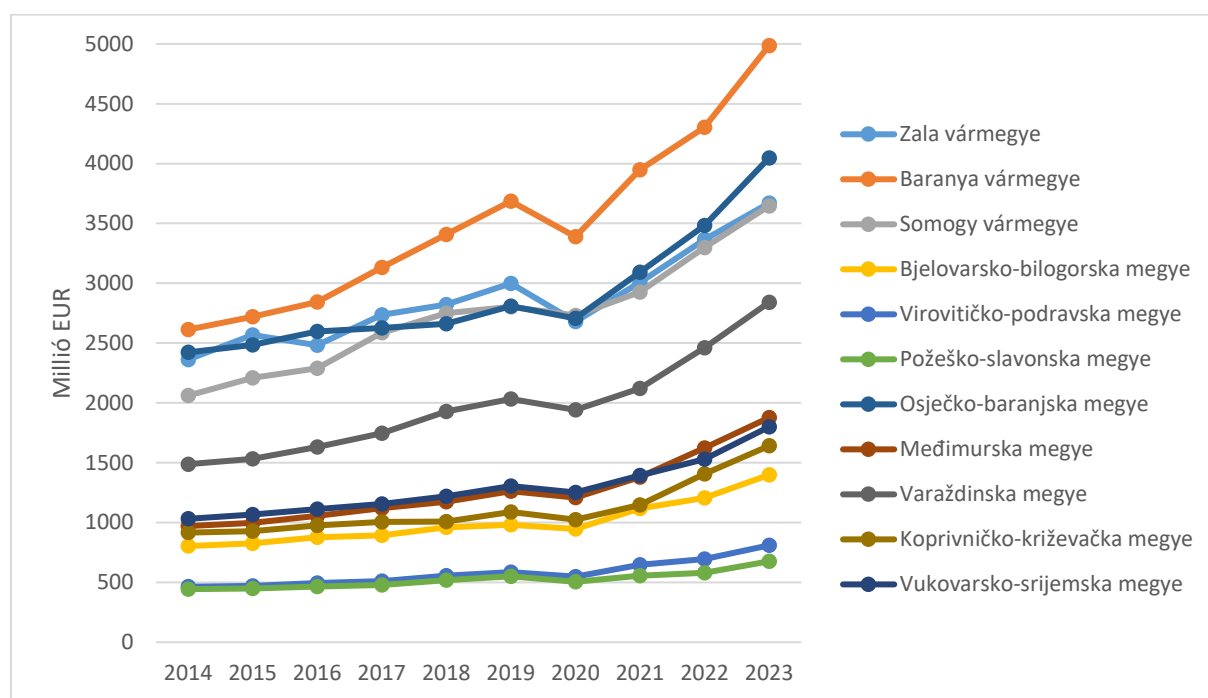
- a Sárók–Kneževo hiányzó útszakasz tervezési dokumentációjának elkészítése és kivitelezése;
- a Zákány–Gotalovo hiányzó útszakasz tervezési dokumentációjának elkészítése és kivitelezése;
- a Murakeresztúr–Kotoriba híd (Mura Híd / MuKo Híd) tervezési dokumentációjának elkészítése.

6.3 Gazdaság és innováció

A különböző térségek gazdasági teljesítményének mérésére leggyakrabban használt mutató a bruttó hazai termék (GDP). A GDP alapján két jól elkülöníthető megyei csoport figyelhető meg a határon átnyúló együttműködési (CBC) térségben. A magyarországi Zala, Baranya és Somogy

megyék, valamint a horvátországi Oszečko-baranjska és Varaždinska megyék jelentős gazdasági fejlődést mutattak 2014 és 2023 között. Ezzel szemben a hat másik horvát megye – Bjelovarsko-bilogorska, Virovitičko-podravski, Požeško-slavonska, Međimurska, Koprivničko-križevačka és Vukovarsko-srijemska – inkább mérsékelt növekedési mintákat produkált. Ezek a belső területi különbségek rámutatnak arra, hogy célzott támogatási intézkedésekre van szükség a kiegyensúlyozott területi fejlődés előmozdítása érdekében.

A tendenciák egyértelműen tükrözik a COVID-19 világjárvány hatását is. Különösen azokban a megyékben volt erőteljesebb a gazdasági visszaesés, amelyek a járványt megelőző években dinamikus GDP-növekedést mutattak, mint például Baranya vagy Oszečko-baranjska. Ugyanakkor ezek a megyék ellenállóbbnak bizonyultak a helyreállítási időszakban is.



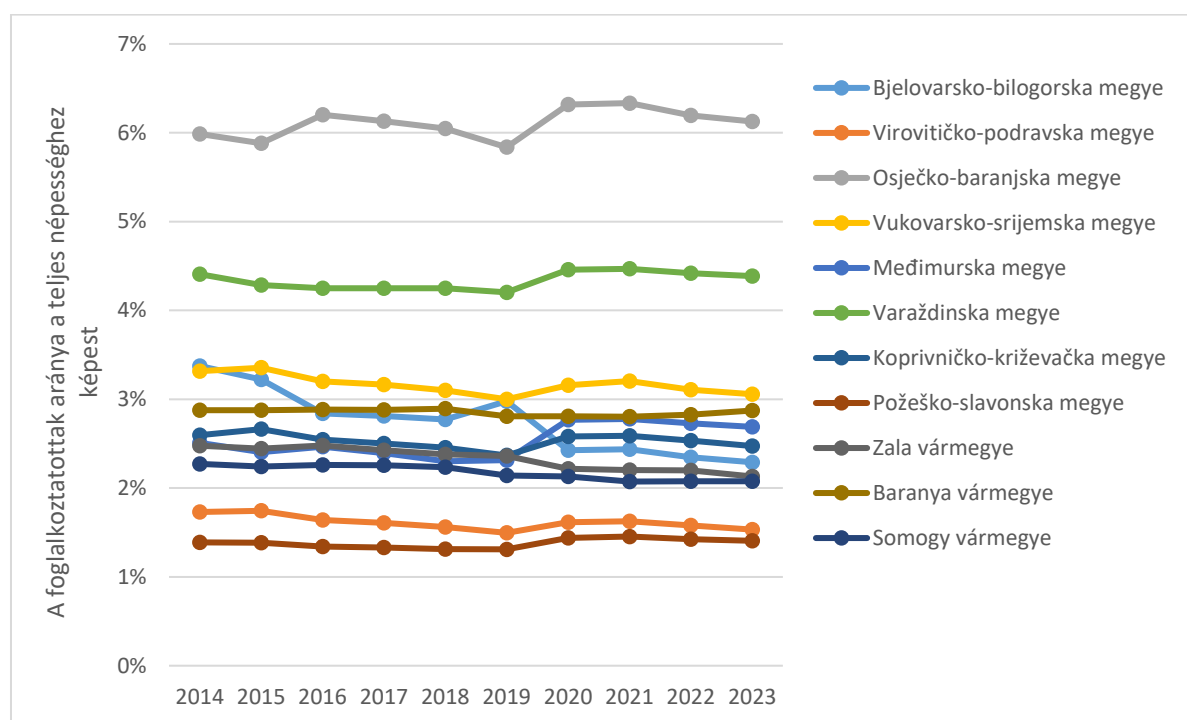
12. Ábra: GDP jelenérték a határmenti térségben, 2014-2023

Forrás: Eurostat

A határon átnyúló együttműködési (CBC) térség megyéi nagymértékben függenek az Európai Unió által biztosított pénzügyi támogatásoktól. Mivel a teljes CBC térség kohéziós régióként van besorolva, a megyék számítanak az uniós források fő kedvezményezettjeinek.

A térség gazdasági teljesítményének másik fontos mutatója a szegénységi kockázat. Az Eurostat 2020-as adatai szerint Horvátország kontinentális részén a lakosság 18,3%-a, míg Magyarországon 19,5%-a él a szegénységi küszöb alatt. A szegénységi helyzet romlása szorosan összefügg a világjárvány miatti lezárások súlyos gazdasági hatásaival és az infláció emelkedésével – amelyek Magyarországon különösen éreztették hatásukat.

A foglalkoztatás terén a CBC térség megyéi korlátozott lehetőségekkel rendelkeznek munkahelyteremtés szempontjából, mivel a képzett munkaerő a fővárosok és a fejlettebb országok felé áramlik. A horvátországi Osječko-baranjska és Varaždinska megyék rendelkeznek viszonylag magas arányú részesedéssel az ország teljes foglalkoztatotti létszámából a CBC térség többi megyéjéhez képest. Különösen figyelemre méltó, hogy Osječko-baranjska megye 2014 és 2023 között mérsékelt növekedést mutatott az országos munkaerőarány tekintetében, ezzel a térség egyetlen megyéje, amely pozitív trendet tudott felmutatni. Ezzel szemben a többi megye különböző mértékű csökkenést szenvedett el, közülük is kiemelkedik Bjelovarsko-bilogorska megye, ahol az országos munkaerőarány 1,08 százalékponttal csökkent az említett időszakban.



13 Ábra: Munkaerő-megoszlás a határmenti térségben, 2014-2023

Forrás: Eurostat

A CBC térség gazdasági és demográfiai kihívásaira tekintettel az uniós források felhasználásának elsődleges célja a magas hozzáadott értéket képviselő gazdasági tevékenységek ösztönzése kell legyen, valamint olyan munkahelyek létrehozása, amelyek révén a csökkenő számú helyi munkaerő is képes fenntartani az életminőséget a régióban.

6.4 Turizmus

A CBC térség gazdag természetes vizekben, például a Balatonban és a magyarországi termálfürdőkben. A horvát oldalon Osječko-baranjska és Varaždinska megyék rendelkeznek a

legnagyobb szálláskapacitással, Međimurska megye pedig feltörekvő kontinentális turisztikai célpontként jelenik meg, magas egy főre jutó vendégéjszakák számával, amelyet Varaždinska megye követ. A belföldi turizmus dominál a külföldi látogatókkal szemben. Harkány, Hévíz és Zalakaros kiemelkednek a nemzetközi turisztikai célpontok közül. A több Natura 2000 területnek és az EuroVelo kerékpáros hálózatnak köszönhetően a zöldszturizmus kiváló lehetőséget kínál közös turisztikai termékek fejlesztésére a CBC térségben.

6.5 Környezet

Talaj

A CBC térség talajai jelentős változatosságot mutatnak, ami természetföldrajzi szempontból is nagy értéket képvisel. A terület jelentős részét mezőgazdasági hasznosítás jellemzi, míg a fennmaradó részt többnyire erdők borítják.

Az éghajlatváltozás miatt növekvő száraz napok száma, valamint a hegyvidéki és dombvidéki területeken előforduló hirtelen, nagy intenzitású csapadék várhatóan fokozni fogja a talajdegradációt és a talajpusztulást a jövőben. A nem megfelelő mezőgazdasági gyakorlatok (helytelen öntözés, túlzott tápanyag-visszapótlás, a lejtőkkel párhuzamos szántás) jelentősen rontják az értékes szántóföldek állapotát, talajromláshoz és élelmiszerbiztonsági problémákhoz vezetve. A térségben a talaj szempontjából Baranya megyében és Koprivničko-križevačka megyében található a legjelentősebb, pontszerű talajszennyezések, amelyek a mai napig veszélyt jelentenek. Emellett a nem megfelelő kommunális szennyvízkezelésből származó talajszennyezés is komoly probléma. A talaj nehézfém-szennyezettsége (ólom, kadmium, nikkel) elsősorban a korábbi bányavidékeken jelentős, így a Dráva, a Száva térségében, illetve kisebb mértékben a Mecsek hegységben.

A Magyarország–Horvátország Program PO 3 (ii) célkitűzése a határon átnyúló közlekedési kapcsolatok javítása, amely keretében az alábbi projektek valósulnak meg: a Sárook–Kneževó közötti hiányzó útszakasz projekttervezése és kivitelezése, a Zákány–Gotalovo közötti hiányzó útszakasz projekttervezése és kivitelezése, valamint a Murakeresztúr–Kotoriba közötti híd (Mura-híd / MuKo-híd) projekttervezése. A Sárook–Kneževó közötti területet réti talajok jellemzik. A Zákány–Gotalovo útvonal, valamint a Mura-híd / MuKo-híd projekt területein túlnyomórészt felszíni és felszín közeli holocén kori folyami homok- és iszaplerakódások találhatók.

Víz

A felszíni és felszín alatti víztestek védelme a CBC térség egészében kiemelt prioritást élvez. A Balaton, a Kis-Balaton és a Dráva mentén, valamint több kisebb területen is található fokozottan érzékeny vízbázis-besorolású térségek, így ezek intenzívebb hasznosítása bármilyen formában nem ajánlott, mivel jelenleg is fenntarthatatlannak tekinthető. A Balaton esetében továbbra is kiemelt probléma a vízminőség romlását okozó algavirágzás, amely a tó eutrofizációjával áll

összefüggésben. További kihívást jelent a tóparti beépítettség növekedése, különösen a nádasok eltűnése, amelyek eddig a víz tisztítását szolgálták, illetve változatos élőhelyet biztosítottak a helyi növény- és állatvilágnak.

Az éghajlatváltozás hatására fokozódó szélsőséges időjárási események miatt időszakosan vízhiányra és árvizekre egyaránt számítani kell. A Duna, Dráva, Száva és Mura folyók mentén kiemelt jelentőségűek az árvízvédelmi intézkedések, különösen a folyók ökológiai funkcióinak fenntartása mellett (az EU Víz Keretirányelv és az Élőhelyvédelmi Irányelv szerint). A folyók mentén fekvő nagyobb városok a nem megfelelő szennyvízkezelés miatt potenciális szennyezőforrások lehetnek. A Duna és a Dráva egyes szakaszai – különösen a Szávától délre – hajózhatóak, így a vízi közlekedés volumenének jelentős növekedése további terhelést jelenthet ezekre a felszíni vizekre. Ugyanakkor a 2022 tavaszán tapasztalt rendkívül alacsony vízszint a Dráván szükségessé tette egyes vízhasználatok újragondolását. A Dráva esetében különösen figyelemre méltó, hogy a vízerőmű-rendszerek negatívan befolyásolhatják az adott víztesthez kapcsolódó felszín alatti vizek vízdinamikáját.

A horvát oldalon a Dráva völgyében található kavics-homok üledékréteg jelentős ivóvíztartalékot jelent, amelynek minőségi és mennyiségi megőrzése stratégiai jelentőségű feladat. A közüzemi vízellátás szempontjából a felszín alatti vízkészletek és a forrásvizek állapotának és mennyiségének megóvása szintén elsődleges fontosságú. A folyók hordalékszállítását is figyelembe kell venni, mivel a nagyobb hordalékszemcséket (kavicsokat) az osztrák, szlovén és horvát vízerőművek (a Dráva esetében), illetve a szlovákiai erőművek (a Duna esetében) visszatartják. Ez egyes folyószakaszokon feltöltődést, míg más ágakon a meder kimélyülését eredményezi. Az előbbi hajózási akadályokat jelenthet kisvíz idején, míg az utóbbi a talajvíz szintjének csökkenéséhez vezet a környező mezőgazdasági területeken és természetes élőhelyeken, veszélyeztetve az ivóvízellátást és a vízgyűjtőből történő talajvízvesztés révén a folyamatos kiszáradást okozza. A térség jelentős geotermikus vízkészlete is kiemelt védelmet igényel.

A mezőgazdasági tevékenységek során a szántóföldi növénytermesztés jelentős terhelést jelent a talajra és a vizekre a műtrágyák és növényvédő szerek használata révén – ez a probléma továbbra is fennáll a térségben az EU-s szabályozás ellenére. Várható, hogy az EU és a nemzeti szintű szabályozások a víz- és biológiai sokféleség védelme területén jelentős mértékben csökkenteni fogják a felhasznált növényvédő szerek mennyiségét és toxicitását.

A Magyarország–Horvátország Program PO 3 (ii) keretében az alábbi projektek szerepelnek:

- a Sárók–Kneževo közötti hiányzó útszakasz projekttervezése és kivitelezése
- a Zákány–Gotalovo közötti hiányzó útszakasz projekttervezése és kivitelezése
- a Murakeresztúr–Kotoriba híd (Mura-híd / MuKo-híd) projekttervezése.

A Sáro–Kneževó közötti útkapcsolat horvát szakasza, vagyis a ŽC4302, nem található felszíni víztestek közvetlen közelében. Az út a CDGI-23 Istočna Slavonija – Sliv Drave i Dunav nevű felszín alatti víztesten helyezkedik el, amelynek kémiai és mennyiségi állapota egyaránt jó. Nem tartozik az emberi fogyasztásra szánt víz védelmi területei közé. A Sáro–Kneževó közötti út magyar szakasza az ALG098 Ivándárda felszín alatti víztest közelében halad, amely nem minősül érzékenynek. Horvátország teljes Duna-medencéje érzékeny vízgyűjtőként van besorolva (Dunavski sliv), amelybe a ŽC4302 út is beletartozik. Az útvonal mindkét országban árvíz-kockázati területen kívül található.

A Zákány–Gotalovo közötti útkapcsolat a Dráva folyóhoz közel helyezkedik el, amely a CDR00002_199612 Drava (Horvátország) felszíni víztest része, és közepes állapotúnak minősül. A horvát oldalon a ŽC2268 út a CDGI-22 Novo Virje felszín alatti víztest területén húzódik, amelynek kémiai és mennyiségi állapota jó. Ez az útszakasz egyik országban sem esik az emberi fogyasztásra szánt víz védelmi övezeteibe. A Zákány–Gotalovo út magyar oldali szakasza körülbelül 5 km távolságra található a Gyékényes térségében elhelyezkedő ALG031 felszín alatti víztesttől, amely egy működő, érzékeny vízbázis.

Horvátország teljes Duna-medencéje – beleértve a Zákány–Gotalovo útszakaszt (ŽC2268) – érzékeny vízgyűjtőnek van minősítve (Dunavski sliv). A ŽC2268 út a Natura 2000 hálózat része, valamint természetvédelmi területen halad át, ezért a vízvédelmi övezetek közé tartozik, különös tekintettel az élőhelyek és fajok védelmére (RZP 521000014, RZP 525000014, RZP 51393049). Az út mindkét országban közepes árvíz-kockázatú területen helyezkedik el.

A Mura híd / MuKo híd térsége hidrológiailag kapcsolódik a Mura folyóhoz, amely Horvátországban CDR00006_000000 jelölés alatt felszíni víztestként szerepel, közepes állapottal. A horvát oldalon a hídhoz vezető tervezett bekötőút két kisebb vízfolyást keresztez (CDR00365_000000 és CDR00542_000000), melyek ökológiai állapota rossz. Ez a szakasz a CDGI-18 Međimurje felszín alatti víztesten található, amely kémiai és mennyiségi szempontból jó minősítésű. Az érintett terület nem esik emberi fogyasztásra szánt vizek védelmi övezetébe.

A hídhoz vezető út magyar oldalán áthalad az AID553 Molnári–Mura felszíni víztesten, amely emberi fogyasztásra szánt vízbázisként van nyilvántartva. A teljes horvát Duna-medence, így a Mura híd / MuKo híd projektterület is érzékeny vízgyűjtőnek minősül (Dunavski sliv). A terület a Natura 2000 hálózat és kijelölt természetvédelmi övezet része, továbbá védett vízterületként is besorolást kapott az élőhelyek és fajok megőrzése érdekében (RZP 522000364, RZP 51377833, RZP 51393049).

Árvíz-kockázat szempontjából a Mura Híd / MuKo Híd térsége túlnyomórészt alacsony kockázatú zónában található, a Mura folyó mentén azonban egy keskeny sáv közepes árvíz-kockázattal rendelkezik.

Murakeresztúr és Molnári térsége a Mura-völgy sekély porózus víztestjén fekszik felszín alatti víz szempontjából. Az AID553 Molnári–Mura víztest emberi fogyasztásra kijelölt, partiszűrős, sérülékeny vízbázisként van nyilvántartva, 15–30 000 m³/nap kapacitással. A víz kémiai minősége jó, azonban összminősége (a mennyiségi feltételek miatt) gyengének tekinthető. Murakeresztúr érzékeny területnek számít felszín alatti víz szempontjából. A Mura-híd tervezése során figyelembe kell venni, hogy az útvonal egy erősen feltöltődött Mura-holtágon halad keresztül, amelyet zárt nádas vegetáció borít, és amely csak időszakosan tartalmaz felszíni vizet.

Levegőminőség

A CBC térség levegőminőségét a közlekedés, az energiaszektor, az ipar, a mezőgazdaság és a háztartások által kibocsátott légszennyező anyagok, valamint a nagy távolságú határon áterjedő légszennyezés együttesen alakítják.

A Magyarország–Horvátország Program PO 3 (ii) prioritása a határon átnyúló régió jobb összekapcsoltságát célozza, amely a következő tevékenységeket tartalmazza: a Sárók – Knežovo közötti hiányzó útszakasz tervezési dokumentációjának előkészítése és kivitelezése, a Zákány – Gotalovo közötti hiányzó útszakasz tervezési dokumentációjának előkészítése és kivitelezése, valamint a Murakeresztúr – Kotoriba közötti híd (Mura-híd / MuKo-híd) tervezési dokumentációjának elkészítése. A fejlesztések célja az elszigetelt, periférikus térségek összekötése, a szomszédos közösségek közötti kapcsolatok erősítése, valamint a TEN-T és egyéb fő közúti/vasúti infrastruktúrák gyorsabb és jobb elérhetőségének biztosítása, ami az utazási idő csökkenését eredményezi.

A közúti közlekedés a légszennyezés egyik forrása, mivel az úti járművek motorjainak üzemanyag-égetése során különféle szennyező anyagok kerülnek a levegőbe. A közlekedés levegőminőségre gyakorolt hatása elsősorban a nitrogén-oxidok (NO_x) kibocsátásával kapcsolatos. Ugyanakkor a PO 3 (ii) keretében tervezett beavatkozások várható eredménye az utazási idők csökkenése, így a közúti közlekedés üzemanyag-felhasználásának mérséklődése, valamint az ezzel összefüggő légszennyezőanyag-kibocsátás csökkenése is előre jelezhető.

A megújuló energiaforrások, amelyek fontos szerepet játszanak a levegővédelemben, jelenleg nem eléggé elterjedtek a CBC térségben.

Biodiverzitás, flóra, fauna

A CBC térség változatos és védett természeti értékekkel, valamint magas biológiai sokféleséggel rendelkezik. Az erdős dombvidékeken és a nagy folyók menti egyes ártéri területeken a kedvező éghajlati és ökológiai feltételek következtében zárt erdők találhatók, fajösszetételük sokrétű. Ugyanakkor az emberi tevékenység hatására a természetes növényzet egy része átalakult

antropogén élőhelyekké (legelők, facsoportok, szántóföldek, gyümölcsösök). Megfelelő kezeléssel azonban ezek a féltermészetes élőhelyek továbbra is fontos életteret biztosíthatnak madarak, lepkék, hüllők, növények stb. számára. A térség jelentős vadállománynak és madárpopulációnak ad otthont. A legértékesebb, nagy biodiverzitással rendelkező területek a Natura 2000 ökológiai hálózat, a védett természeti területek és a Mura–Dráva–Duna bioszféra-rezervátum részét képezik.

A Kárpát-medence érintett térségében a termálfürdőkből származó szennyvíz vízfolyásokba történő bevezetése problémát jelent: a helyi ökoszisztémák számára hő- és sószennyezést okozhat. Egy másik jelentős környezeti probléma a CBC térségben a Balaton algásodása, amelyért a foszforkoncentráció növekedése mellett részben inváziós fajok elszaporodása is felelős lehet. Az algavirágzás jelensége ugyanakkor a tó helyi ökoszisztémáját is kedvezőtlenül befolyásolja. Az éghajlatváltozás következtében a hosszabb aszályos időszakokkal párhuzamosan nő az algásodás és az eutrofizáció kockázata a Duna vízrendszerében és ártereiben.

A Dráva völgyében fekvő Varazdinsko- és Dubrava-tavak szintén komoly ökoszisztémás kihívásokkal szembesülnek az eutrofizáció tekintetében. A Dráva Európa egyik utolsó valóban élő nagy folyója, azonban az Ausztriában, Szlovéniában és Horvátországban található 22 vízerőmű következtében csupán egy rövid szabadon folyó szakasza maradt, amely főként a közös horvát–magyar szakaszon helyezkedik el. Éppen ezért nyilvánították a Mura–Dráva–Duna térséget – amely az egyetlen, amelyben öt ország vesz részt – határon átnyúló UNESCO bioszféra-rezervátummá. Horvátország és Magyarország is jelentős felelősséggel tartozik a folyó különböző hasznosításainak – például a mederszabályozásnak vagy a lehetséges hajózásnak – tekintetében annak érdekében, hogy megőrizték a folyó menti változatos élőhelyeket, növény- és állatvilágot.

Natura 2000

A CBC térség jelentős számú Natura 2000 területet foglal magában. A Madárvédelmi Irányelv alapján kijelölt különleges madárvédelmi területek (SPA) kiterjedése jelentős, ami kiemelkedő ornitológiai értékükre utal. Hasonlóképpen, a Élőhelyvédelmi Irányelv alapján kijelölt kiemelt jelentőségű természetmegőrzési területek (SCI) és különleges természetmegőrzési területek (SAC) száma is számottevő. Ezek a területek ökológiailag értékes élőhelyeket foglalnak magukban, és számos botanikai és zoológiai ritkaság élőhelyei.

A Hungary–Croatia Program PO 3 (ii) prioritása egy jobban összekapcsolt határ menti térséget céloz, és az alábbiakat foglalja magában: a Sárook–Kneževó hiányzó közúti kapcsolat terveztetése és megépítése, a Zákány–Gotalovo hiányzó közúti kapcsolat terveztetése és megépítése, valamint a Murakeresztúr–Kotoriba híd (Mura híd / MuKo híd) terveztetése.

A Sárook–Kneževó útszakasz nem érint Natura 2000 területet. A legközelebbi magyarországi Natura 2000 terület a HUDD20065 Töttösi-erdő SAC, amely kb. 6 km távolságra található. A

legközelebbi horvát Natura 2000 terület a HR2001309 Dunav S od Kopačkog rita SCI, amely legközelebbi pontján kb. 4,5 km távolságra helyezkedik el a tervezett úttól.

A Zákány–Gotalovo útszakasz horvát része Natura 2000 területeken halad át: a HR5000014 Gornji tok Drave SCI és a HR1000014 Gornji tok Drave SPA területeken. A legközelebbi magyar Natura 2000 területek a HUDD10002 Nyugat–Dráva SPA és a HUDD20054 Nyugat–Dráva SAC, melyek az út legközelebbi pontjától kb. 25 méterre helyezkednek el. Az érintett Natura 2000 területekre gyakorolt esetleges hatások értékelésére Natura 2000 hatásbecslés készült az érintett útszakaszra vonatkozóan (1. melléklet).

A PO 3 (ii) alatti Mura híd projekt a jövőbeni Murakeresztúr–Kotoriba híd (Mura híd / MuKo híd) további terveztetését foglalja magában, amely a HR2000364 Mura SCI (Horvátország) és a HUBF20043 Mura Riverside SAC (Magyarország) Natura 2000 területeket keresztezi. Mivel a projekt jelenlegi szakasza kizárólag tervezésre korlátozódik, és ez nem jelent közvetlen környezeti veszélyt, program szinten nincs szükség Natura 2000 hatásbecslésre. Ugyanakkor a stratégiai környezeti vizsgálat előkészítő szakaszában az illetékes hatóságok kérésére előzetes hatásbecslés készült e helyszínre vonatkozóan is, mely támogatja a projekt szintű környezeti hatásvizsgálat későbbi elkészítését (1. melléklet).

Éghajlat

Az IPCC I. Munkacsoportja (WGI) Hatodik Értékelő Jelentése és az IPCC WGI Interaktív Atlasza szerint a határon átnyúló együttműködési (CBC) térségben emelkedő tendencia figyelhető meg a felszín közeli levegő átlagos hőmérsékletének és a szélsőséges hőhullámok gyakoriságában. A globális felmelegedés jövőbeli szintjétől függetlenül – azaz minden üvegházhatásúgáz (a továbbiakban: ÜHG) kibocsátási forgatókönyv esetén – előrejelzések szerint Európa minden térségében, így a CBC térségben is a hőmérséklet-növekedés üteme meghaladja a globális átlagot. A forró időszakok gyakorisága és intenzitása várhatóan minden ÜHG-kibocsátási forgatókönyv esetén tovább fog nőni. A hideg időszakok csökkenő tendenciát mutatnak, és a hideg időszakok, valamint a fagyos napok gyakorisága minden ÜHG-forgatókönyv esetén csökkenni fog. A csapadék átlagos változásának irányára vonatkozó előrejelzésekben alacsony a bizonyosság.

A heves csapadékesemények és a belvízi árvizek növekvő tendenciáját nagy biztonsággal vetítik előre. A folyami árvizek előfordulásának növekedő tendenciája szintén további növekedést mutat, szintén nagy biztonsággal. A mezőgazdasági és ökológiai aszály megfigyelt növekedési tendenciája a jövőben várhatóan folytatódik, közepes biztonsággal. A hidrológiai aszály szintén növekedni fog, közepes biztonsággal. A heves szélviharok gyakorisága várhatóan növekedni fog, közepes biztonsággal. A hótakaró kiterjedése és a hóval borított időszak hossza csökkenő tendenciát mutat, és ez a jövőben is folytatódni fog.

A globális felmelegedés tovább folytatódik, elsősorban az összesített ÜHG-kibocsátások növekedése miatt, és a CBC térség – a világ többi részéhez hasonlóan – egyre fokozódó éghajlati veszélyekkel és az ökoszisztémákat és az embereket érintő többszörös kockázatokkal fog szembenézni.

A CBC térségben kibocsátott ÜHG-k túlnyomó többsége CO₂, kisebb arányban CH₄ és N₂O. A térség legjelentősebb helyhez kötött ÜHG-kibocsátó forrásai az energiaszektor és a cementipar. A közúti közlekedés szintén jelentős mértékben járul hozzá az összes ÜHG-kibocsátáshoz a CBC térségben.

A térség megújuló energiaforrás-potenciálja kedvező: napenergia, geotermikus energia, szélenergia és vízenergia rendelkezésre áll, azonban ezek fenntarthatósága jelentős mértékben függ a hasznosítás módjától.

Fontos kiemelni a magyar és horvát éghajlatváltozással kapcsolatos stratégiai dokumentumokat. Magyarország esetében ez a *Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia (2018–2030)*, míg Horvátország esetében a *Horvát Köztársaság alacsony szén-dioxid-kibocsátású fejlesztési stratégiája 2030-ig, kitekintéssel 2050-ig* vonatkozik az éghajlatváltozás mérséklésére, az alkalmazkodás pedig a *Horvát Köztársaság éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodási stratégiája a 2040-ig terjedő időszakra, kitekintéssel 2070-ig* című dokumentum tárgya. E dokumentumokat figyelembe kell venni a Magyarország–Horvátország Program 3. szakpolitikai célkitűzés (ii) egyedi céljához kapcsolódó felhívások megfogalmazása során.

Alacsony szén-dioxid és zöld szemléletformálás

Horvátország és Magyarország az Európai Unió tagállamaiként elkötelezettek a klímasemlegesség és a fenntartható fejlődési célok iránt. Ez azt jelenti, hogy minden gazdasági ágazatnak el kell érnie a nettó zéró üvegházhatásúgáz-kibocsátást, vagy kompenzálnia kell a kibocsátott mennyiséget erdősítéssel vagy más mesterséges szénelnyelők létrehozásával.

A 2019-es Európai Zöld Megállapodás kijelölte a klímasemlegesség felé vezető fő lépéseket. Az ágazati politikák mellett pénzügyi forrásokat is biztosít a zöld átmenetnek. Az Európai Zöld Megállapodást követi a „Fit for 55” csomag, vagyis olyan jogszabályi intézkedéscsomag, amelynek célja az EU üvegházhatásúgáz-kibocsátásának legalább 55%-os csökkentése 2030-ig, valamint annak biztosítása, hogy az EU 2050-re elérje a klímasemlegességet. A 2021–2027-es operatív programok céljai és forrásai szorosan kapcsolódnak a közösségi klímapolitikai célokhoz.

A klímaváltozás mérséklésének, az alkalmazkodásnak és a szemléletformálásnak a támogatása kiemelten fontos a határon átnyúló térségben a klímaváltozással kapcsolatos problémák enyhítése érdekében. A klímaváltozás igazoltan súlyosbítja az európai országok meglévő

gazdasági és társadalmi problémáit, például a belső és külső migrációt, a természeti erőforrások hiányát stb. Ezért zöldgazdasági beruházások nélkül az európai országok egyre nagyobb versenyképességi hátránnyal nézhetnek szembe. Az európai polgárok – így a határon átnyúló térség lakói – felé közvetített üzeneteket jelentősen differenciálni kell anyagi lehetőségeik alapján.

6.6 Infrastrukturális kapcsolat

A határon átnyúló térség egy háromszögben helyezkedik el, amelyet három TEN-T hálózati elem határol: az V/b folyosó (E71, A4–M7), az X. folyosó (E70, A3) és az V/c folyosó (E73, A5–M6). A közúti közlekedési hálózat autópályákból, állami / főutakból, megyei / alsóbbrendű utakból, valamint helyi / önkormányzati utakból áll. A térségben három vasúti összeköttetés áll rendelkezésre, azonban a helyi személyszállítás lehetőségei jelenleg korlátozottak, ahogyan az a 3. megfigyelések fejezetben és a 6.2. térszerkezet és beépített környezet című részben szerepel.

A TEN-T hálózat tengelyeihez viszonyított peremhelyzet miatt a határon átnyúló térség elszigetelt, és hiányzik a helyi közösségeket összekötő határon átnyúló infrastruktúra. Az úti határátkelőhelyek átlagos távolsága 72 km, ami a magyar–horvát határt mindkét országban a legkevésbé átjárhatóvá teszi.

A közlekedés alapvető jelentőségű a területi kiegyensúlyozottság és az életminőség szempontjából. Horvátország 2023. január 1-jei schengeni csatlakozásával új lehetőségek nyíltak meg a határon átnyúló közlekedés területén. E lehetőség kiaknázására a Magyar–Horvát Program 3. prioritás 2. specifikus célkitűzése a közúti kapcsolatok fejlesztését hangsúlyozza, különösen az elszigetelt, peremhelyzetű térségek összekapcsolásának elősegítése, a szomszédos közösségek összekötése, valamint a TEN-T és egyéb fontos közúti/vasúti infrastruktúrákhoz való gyorsabb hozzáférés biztosítása érdekében, ami a határon átnyúló mobilitásban időmegtakarítást eredményez. E célkitűzés keretében szerepel a Sárook – Kneževó hiányzó útszakasz tervezési dokumentációjának elkészítése és megépítése, a Zákány – Gotalovo hiányzó útszakasz tervezési dokumentációjának elkészítése és megépítése, valamint a Murakeresztúr – Kotoriba híd (Mura híd / MuKo híd) tervezési dokumentációjának elkészítése.

A légi közlekedés tekintetében a térségben kisebb állami vagy magántulajdonú repülőterek, sportrepülőterek működnek, amelyek közül megemlíthető a Pécs-Pogány Repülőtér, a Hévíz-Balaton Repülőtér, a Kaposvár-Kaposújlok Repülőtér és az Eszéki Repülőtér (nemzetközi repülőtér). Ezeknek a nemzetközi légi közlekedésben jelenleg csekély szerepük van, ugyanakkor a határon átnyúló térségen belül együttműködési potenciállal rendelkeznek.

A térség két legnagyobb folyója a Dráva, amely a két ország határvonalát képezi, valamint a Duna. A vízi közlekedés csak a térség keleti részén jelentős, ahol elérhető a Duna és a Dráva egyes szakaszai. A Duna része a TEN-T törzshálózatnak (VII. folyosó)

6.7 Társadalmi bevonás

Magyarország és Horvátország hosszú múltra visszatekintő együttműködéssel rendelkezik, a különböző kultúrák együttélésének jegyében, mivel a teljes határon átnyúló térség egykor az Osztrák–Magyar Monarchia része volt. A világháborúk, valamint az egykori Jugoszlávia területén zajló háborúk után a két ország etnikai és vallási viszonyai homogénebbé váltak, az etnikai kisebbségek folyamatosan asszimilálódtak a domináns nemzetiségi csoporthoz. Mindkét ország saját stratégiákkal és programokkal rendelkezik a növekvő számú roma népesség integrációjára, különös tekintettel az oktatásra és a foglalkoztatásra.

Mivel Magyarország és Horvátország az Európai Unió tagállamai, kötelesek minden szinten betartani a társadalmi befogadásra vonatkozó uniós normákat. Bár az új technológiák és szabályozások hozzájárulnak a fogyatékossgal élő személyek életminőségének javításához, mindkét országban még mindig jelentős akadályok tapasztalhatók a fizikai és az online környezetben. Az Európai Szociális Alap pénzügyi támogatásával számos középületet, például kormányzati hivatalokat, valamint a közösségi közlekedést korszerűsítették a fogyatékossgal élők igényeire összpontosítva.

Magyarország és Horvátország az Európai Unió külső határán helyezkedik el, így meghatározó szereplői a belső migrációs folyamatoknak. A menekültek és migránsok hullámai komoly határvédelmi, igazgatási és humanitárius terhet rónak a nemzeti hatóságokra és a civil szervezetekre. A határon átnyúló térség határ menti megyéinek szembe kell nézniük a nemzetközi migráció gazdasági, társadalmi és környezeti hatásaival.

6.8 Kulturális örökség és természeti értékek

Magyarország és Horvátország hosszú múltra tekint vissza, amely során különféle külső kulturális, vallási és gazdasági hatások érték az országokat. Ennek a történelemnek számos nyoma megtalálható a határon átnyúló térségben is, több elem szerepel az UNESCO szellemi kulturális örökség reprezentatív listáján, azonban egyedül a Pécsi (Sopianae) ókeresztény temető került fel az UNESCO világörökségi listájára Magyarországon.

A kulturális örökség körébe tartoznak az ingatlan kulturális javak, az ingó kulturális javak, valamint a szellemi kulturális örökség. A Horvát Köztársaság Kulturális Javainak Nyilvántartása szerint a horvátországi CBC térségben összesen 1388 védett ingatlan kulturális érték található. Ezek többsége egyedi védettséget élvez (1015), ezt követik a régészeti örökségek (325), a kulturális-történeti területek (46) és a kulturális tájak (2). A védett ingatlan kulturális értékeken túl érdemes megemlíteni a megelőző védelem alatt álló kulturális javakat és a területrendezési tervekben nyilvántartott kulturális örökségeket is.

A Magyarország–Horvátország Program PO 3 (ii) célkitűzése a határon átnyúló térség jobb összeköttetésének előmozdítása, amely magában foglalja a Sárok–Kneževo hiányzó útszakasz előkészítését és megépítését, a Zákány–Gotalovo hiányzó útszakasz előkészítését és megépítését, valamint a Murakeresztúr–Kotoriba (Mura Híd / MuKo Híd) híd tervezését. A Horvát Köztársaság Kulturális Javak Geoportálja alapján a PO 3 (ii) keretében tervezett horvátországi közúti infrastruktúra nem metszi a védett kulturális javak területeit.

Magyarországon nincs országos szintű kulturális örökségi nyilvántartás. A nemzeti kulturális örökség védelmére a 2001. évi LXIV. törvény az irányadó.

A CBC térségben számos természeti érték található, beleértve a Natura 2000 területeket, természetvédelmi területeket (például a Duna–Dráva Nemzeti Parkot Magyarországon vagy a horvátországi Mura–Dráva Regionális Parkot), valamint a Mura–Dráva–Duna Transznacionális Bioszféra Rezervátumot (Ausztria, Horvátország, Magyarország, Szerbia és Szlovénia részvételével).

Ezen a területeken kívül mindkét országban számos turisztikai célpont található, amelyek elősegíthetik a helyi gazdaság fenntarthatóságát és a vidéki kultúra megőrzését. A PO 3 (ii) keretében tervezett úthálózati fejlesztések közül a Zákány–Gotalovo útszakasz horvát része a Mura–Dráva Regionális Park területén helyezkedik el. A Mura Híd / MuKo Híd területe szintén a Mura–Dráva Regionális Parkban, valamint a Međimurska megyei „Rijeka Mura” kiemelt tájvédelmi területen található. A Sárok–Kneževo közúti kapcsolat nem esik természetvédelmi területre. A magyarországi tervezett útszakaszok sem érintenek természetvédelmi területeket.

A Zákány–Gotalovo útszakasz és a Mura Híd / MuKo Híd térsége a Mura–Dráva–Duna UNESCO Transznacionális Bioszféra Rezervátum része.

6.9 Területi közigazgatás

Horvátországban a területi közigazgatás szintjeit a regionális fejlesztésről szóló törvény határozza meg. E dokumentum alapján a koordinációs funkciókat minisztériumi szinten (Regionális Fejlesztési és Európai Unió Alapok Minisztériuma), megyei szinten (NUTS 3) és regionális szinten (regionális fejlesztési ügynökségek) jelölték ki.

Magyarországon a 2023. évi CII. törvény a területfejlesztésről határozza meg a területfejlesztés alapvető kereteit. A regionális koordináció több minisztérium között oszlik meg, míg a határon átnyúló együttműködési programokat a Külgazdasági és Külügyminisztérium kezeli. Ugyanakkor a partnermegyék felelősek a regionális és vidékfejlesztési tevékenységek koordinációjáért.

A magyar és horvát megyék NUTS 3 régióként vannak meghatározva. A CBC térség magyarországi részén található Baranya és Somogy megye a Dél-Dunántúl NUTS 2 régióhoz tartozik, míg Zala megye a Nyugat-Dunántúl NUTS 2 régió része. A horvátországi részen

Međimurska, Varaždinska és Koprivničko-križevačka megye Észak-Horvátország NUTS 2 régióhoz, míg Bjelovarsko-bilogorska, Virovitičko-podravska, Požeško-slavonska, Osječko-baranjska és Vukovarsko-srijemska megye a Pannon Horvátország NUTS 2 régióhoz tartozik.

A CBC térség területfejlesztési és vidékfejlesztési stratégiáinak egységesítése és hatékonyságának növelése érdekében elengedhetetlen a különböző területi kormányzási szintek közötti együttműködés erősítése, valamint a különféle érintettekkel való partnerség fejlesztése.

7 A környezet várható alakulása a Magyarország–Horvátország Program 3. szakpolitikai célkitűzése (PO 3) végrehajtása nélkül

A Magyarország–Horvátország Program PO 3 (ii) prioritása a határon átnyúló térség jobb összeköttetését támogatja, amely magában foglalja a Sárók és Kneževo közötti hiányzó útszakasz megvalósítási dokumentációjának elkészítését és megépítését, a Zákány és Gotalovo közötti hiányzó útszakasz tervezését és kivitelezését, valamint a Murakeresztúr – Kotoriba híd (Mura híd / MuKo híd) projekttervezésének előkészítését. E beavatkozások célja a periférikus, elszigetelt térségek összekapcsolása, a szomszédos közösségek közötti kapcsolatok erősítése, valamint a gyorsabb elérhetőség biztosítása a TEN-T hálózathoz és más fontos közúti és vasúti infrastruktúrához, ezáltal az utazási idő csökkentése.

A PO 3 (ii) végrehajtása nélkül a térség egyes részein továbbra is fennmaradna az elégtelen közlekedési kapcsolat problémája, ami hosszabb utazási időt, megnövekedett üzemanyag-felhasználást és ezzel magasabb pénzügyi terhet jelentene a térség elszigetelt részein élők és gazdálkodók számára. Emellett korlátozná a demográfiai és gazdasági fejlődés lehetőségeit is.

Habár a PO 3 (ii) keretében megvalósuló beruházások bizonyos környezeti hatással járnak, ezek hatása ellensúlyozható az utazási idő csökkentésével, ami kevesebb fosszilis tüzelőanyag-felhasználást, ezáltal az üvegházhatású gázok és légszennyező anyagok kibocsátásának mérséklését eredményezheti. Mindez hozzájárulhat az éghajlatváltozás mérsékléséhez, a levegőminőség javításához, valamint a határon átnyúló térség környezeti állapotának védelméhez.

8 Releváns környezeti konfliktusok és problémák

Ez a fejezet röviden ismerteti a határon átnyúló térség (CBC térség) környezeti konfliktusait és problémáit, különös tekintettel azokra, amelyek környezeti szempontból kiemelten fontosak, mint például az EU Élőhelyvédelmi és Madárvédelmi irányelvei alapján kijelölt területek.

Azok a környezeti konfliktusok és problémák, amelyek különösen veszélyeztetik a védett területeket, hozzájárulnak bizonyos fajok és élőhelyek eltűnéséhez, az ökoszisztémák leromlásához és az ökológiai ellenálló képesség gyengüléséhez. A legfőbb környezeti konfliktusok és problémák a következők:

- Élőhelyváltozás – a természetes és féltermészetes élőhelyek elvesztése, feldarabolódása és degradációja a földhasználat megváltozásának következtében jelenti az egyik legnagyobb nyomást. A vidéki tájak feldarabolódása az urbanizáció terjedése és a lineáris infrastruktúra-fejlesztések révén, az élőhelyek homogenizációja és elvesztése a mezőgazdasági tevékenység intenzívebbé válása, illetve a földhasználat felhagyása, valamint az intenzíven kezelt erdők egyaránt jelentős mértékben hozzájárulnak a természetes élőhelyek leromlásához.
- A természeti erőforrások túlhasználata, különösen a felszíni és felszín alatti vízkészletek, valamint a talaj tekintetében;
- Az idegenhonos inváziós fajok terjedésének felgyorsulása nemcsak a biológiai sokféleség csökkenésének egyik fő hajtóereje, hanem jelentős gazdasági károkat is okoz;
- Bár bizonyos szennyezési nyomások – például az európai vizek tápanyagterhelése – csökkentek, a nitrogén szintje továbbra is jelentősen meghaladja az ökoszisztémák eutrofizációs határértékeit Európa nagy részén, és az előrejelzések szerint az eutrofizációs kockázat a következő évtizedben is fennmarad. A légszennyezés (elsősorban a közúti közlekedésből származó) nemcsak az emberi egészségre, hanem az ökoszisztémák állapotára is jelentős hatással van. Az ökoszisztémák szempontjából legkárosabb légszennyező anyagok az ózon, az ammónia és a nitrogén-oxidok;
- Az éghajlatváltozás fokozódó hatásai már most is befolyásolják a fajok és élőhelyek elterjedését és kölcsönhatásait, és várhatóan egyre jelentősebb veszélyt jelentenek a következő évtizedekben. Az elmúlt két évtizedben végzett vizsgálatok a CBC térség legelterjedtebb erdőtípusainak északabbra és magasabbra tolódását mutatják, és rámutatnak arra, hogy a bükk- és gyertyánállományok megújulása más fafajokkal történik, azaz az őshonos fafajok csemetéi nem tudnak lépést tartani a klímaváltozással. Az éghajlatváltozás sok más környezeti fenyegetést is súlyosbít.

9 A program szempontjából releváns környezetvédelmi célkitűzések

Nemzetközi, uniós vagy tagállami szinten számos olyan stratégia és kapcsolódó célkitűzés létezik, amelyek relevánsak a környezet és a régió szempontjából, és amelyeket a program előkészítése során figyelembe vettek. Ebben a fejezetben – kiegészítve a 0. fejezetet (A tanulmány előkészítése során figyelembe vett releváns nemzetközi és európai uniós dokumentumok) – ezen stratégiák közül kerülnek röviden bemutatásra elsősorban az uniós szintűek.

Az Európai Zöld Megállapodás (European Green Deal), amelyet 2019-ben tettek közzé, célul tűzte ki, hogy az Európai Unió 2050-re klímasemleges gazdasággá váljon, azaz az üvegházhatású gázok nettó kibocsátása nulla legyen. Az Európai Zöld Megállapodás végrehajtása megköveteli a legfontosabb szakpolitikák és intézkedések megújítását és frissítését. Minden uniós tevékenységnek és szakpolitikának hozzá kell járulnia a Zöld Megállapodás célkitűzéseéhez.

Az Európai Zöld Megállapodás keretében számos stratégia került kidolgozásra vagy felülvizsgálatra. A nyolc kulcsfontosságú beavatkozási területet felölelő Zöld Megállapodás, valamint a kapcsolódó stratégiák minden területen bemutatják a kihívásokat és a lehetséges megoldásokat, amelyek az alábbiak:

- Az EU 2030-ra és 2050-re vonatkozó klímacéljainak megerősítése (2.1.1.) – Európai Klímarendelet és az EU klímaváltozáshoz való alkalmazkodási stratégiája
- Tiszta, megfizethető és biztonságos energiaellátás biztosítása (2.1.2.) – Az energiarendszerek integrációjáról szóló uniós stratégia
- Az ipar mozgósítása a tiszta és körforgásos gazdaság érdekében (2.1.3.) – Körforgásos gazdaságra vonatkozó cselekvési terv
- Energia- és erőforráshatékony építés és felújítás előmozdítása (2.1.4.) – Felújítási hullám
- Az intelligens és fenntartható mobilitásra való áttérés felgyorsítása (2.1.5.) – Intelligens és fenntartható mobilitási stratégia
- „A termelőtől a fogyasztóig”: igazságos, egészséges és környezetbarát élelmiszerrendszer kialakítása (2.1.6.) – A „Termelőtől a fogyasztóig” stratégia
- Az ökoszisztémák és a biológiai sokféleség megőrzése és helyreállítása (2.1.7.) – Az EU 2030-ig szóló biodiverzitási stratégiája
- A nulla szennyezés célkitűzése egy mérgező anyagoktól mentes környezetért (2.1.8.) – A nulla szennyezésre vonatkozó cselekvési terv

A klímaváltozás elleni fellépés sürgető kihívást jelent. A légkör melegszik, és ez már most is hatással van mindennapi életünkre. A klímaváltozás egyre súlyosabban érinti bolygónk ökoszisztémáit és biológiai sokféleségét, valamint egészségünket és az élelmiszerrendszereket is.

Az Éghajlat-változási Kormányközi Testület (IPCC) becslése szerint a klímaváltozás által jelentett kihívások kezelése és a globális hőmérséklet-emelkedés 1,5 °C-ra való korlátozása érdekében 2050-ig globálisan el kell érni a nettó nulla szén-dioxid-kibocsátást, és az évszázad végére minden más üvegházhatású gáz tekintetében is meg kell valósítani a semlegességet.

A biológiai sokféleség a modern európai környezetvédelmi stratégiák egyik kulcsterülete. Ez az összetett téma számos zöld kérdéssel összefügg, amit az EU 2030-ig szóló biodiverzitási stratégiája is tükröz. A stratégiában több intézkedést is megfogalmaztak a biológiai sokféleség csökkenésének megállítása érdekében.

Az EU biodiverzitási stratégiájának intézkedései döntő fontosságúak a teljes Magyar–Horvát CBC térség szempontjából is. Nemcsak a különféle környezeti problémák kezelése, hanem a fő ökológiai folyosók és elemek fenntartása és megőrzése is közös feladat. A legtöbb környezeti probléma szorosan összefügg egymással, és integrált megoldásokat igényel. A klímaváltozás a szárazság, az áradások és az erdőtüzek révén gyorsítja a természet pusztulását, míg a természet pusztulása és fenntarthatatlan használata a klímaváltozás egyik fő hajtóereje.

A stratégia két fő célkitűzése – a transzeurópai természetvédelmi hálózat kialakítása és az EU szárazföldi területeinek legalább 30%-ának jogi védelme – megvalósításához szükség lesz a korábban említett védett területek bevonására, valamint új ökológiai folyosók kialakítására a teljes Magyar–Horvát CBC térségben ezek összekapcsolása érdekében. További cél, hogy az EU területének 10%-a szigorúan védett terület legyen. Ennek keretében hangsúlyozottan fontos megőrizni a megmaradt őshonos és öreg erdőket a főbb folyók (Duna, Dráva, Száva) mentén, valamint a domb- és hegyvidéki területeken.

Az édesvízi ökoszisztémák helyreállításának célja, hogy 25 000 km hosszú szabad folyású vízfolyást állítsanak helyre az EU-ban, és az említett fő folyók, valamint a kisebb vízfolyások kiemelkedő potenciállal bírnak e célok eléréséhez Horvátországban és Magyarországon.

A városi és városkörnyéki területek zöldítésének célkitűzését figyelembe véve néhány város és település már elkészítette városi zöldítési tervét, vagy megkezdte a kék-zöld infrastruktúra közösségi tervezését. A HUHR CBC térség vízi, vizes élőhelyei, valamint szárazföldi élőhelyei e hálózatok fő gerincét képezhetik.

A Magyar–Horvát CBC térség mezőgazdasági területeinek többsége kedvező feltételeket teremt a műtrágya-felhasználás 2030-ig legalább 20%-os csökkentésének céljához, valamint a nulla szennyezési cselekvési terv (levegőre, vízre és talajra) megvalósításához, mivel ezek környezeti feltételei kedveznek az ökológiai gazdálkodásnak.

Az EU inváziós idegen fajokról szóló rendeletének végrehajtása kedvezően érintheti ezeket a térségeket is, mivel a természetes és féltermészetes élőhelyek közül az ártéri erdők és egyéb vízparti ökoszisztémák szenvedik el a legnagyobb nyomást ezen fajok részéről.

10 A program végrehajtásának lehetséges környezeti hatásai

A környezeti értékelés fő fejezetében a környezeti elemekre – mint például a talaj; levegő; felszíni és felszín alatti vizek; biológiai sokféleség, növény- és állatvilág; természetvédelmi területek; éghajlat; épített környezet, települési környezet és kulturális örökség; emberi egészség és életmód; környezeti tudatosság; felmerülő környezeti konfliktusok és potenciális problémák, a meglévő problémák súlyosbodása; hulladékgazdálkodás; valamint e rendszereket fenyegető hatások kölcsönhatása és kumulatív hatása – gyakorolt lehetséges környezeti hatások kerülnek értékelésre, és kiemelésre kerülnek a potenciális – negatív, semleges, ellentétes, illetve pozitív – környezeti hatások. A Natura 2000 területekre gyakorolt hatásokat a jelen környezeti jelentés mellékletét képező Natura 2000 hatásbecslés tartalmazza.

10.1 Lehetséges hatások a talajra

A Magyarország–Horvátország Program 3. prioritási tengely (ii) specifikus célkitűzése („PO 3 (ii)”) a határon átnyúló térség jobb összekapcsoltságát ösztönzi, és magában foglalja a Sárook és Kneževó közötti hiányzó útszakasz megvalósításához szükséges projekttervek elkészítését és az útszakasz megépítését, a Zákány és Gotalovo közötti hiányzó útszakasz projektterveinek elkészítését és megépítését, valamint a Murakeresztúr–Kotoriba közötti híd (Mura híd / MuKo híd) megvalósíthatóságához szükséges dokumentációk elkészítését. E fejlesztések célja, hogy összekapcsolják a határrégió elzárt, periférikus térségeit, elősegítve a szomszédos közösségek közötti kapcsolatokat, gyorsabb elérést biztosítva a TEN-T és más jelentős közúti és vasúti infrastruktúrákhoz, ezáltal utazási időmegtakarítást eredményezve.

A Sárook és Kneževó közötti út magyarországi szakaszán, 995 méter hosszúságban, bizonyos munkálatok már 2015-ben megvalósultak. A horvátországi szakasz megépítése új, kétirányú, 1461 méter hosszúságú megyei út (ŽC4302) kialakítását foglalja magában. Ez az út átlépi a magyar–horvát határt, és kapcsolódik a meglévő ŽC4017 megyei úthoz, amelynek körülbelül 700 méteres szakaszát felújítják. A ŽC4302 nyomvonala döntően meglévő földutak mentén halad majd.

A Zákány és Gotalovo közötti útszakasz magyar oldali része meglévő zákányi utcák korszerűsítésével, illetve egy új, 809 méter hosszú útszakasz kiépítésével valósul meg, amely egy meglévő földútra épül. A horvátországi szakaszon egy új, kétirányú, 290 méter hosszúságú megyei út (ŽC2268) kerül megépítésre, amely lehetővé teszi a magyar–horvát határ átlépését, és kapcsolódik a meglévő DC41 számú főúthoz. A ŽC2268 megépítése a nemzetközi jelentőségű M201 vasútvonal közelében, azzal párhuzamosan történik. A nyomvonal jelenleg zöldterületeken és mezőgazdasági hasznosítású területeken vezet keresztül.

A Mura híd / MuKo híd projekt útcsatlakozásainak összesített tervezett hossza 3130 méter. A horvát oldali szakasz nagyrészt a M501 nemzetközi vasútvonal nyomvonalát követi, míg a magyar oldalon a MuKo híd a 6835-ös úthoz kapcsolódik a 30-as vasútvonal közelében. A híd megépítése a Mura folyó felett tervezett, rövid útszakaszokkal zöldmezős területen.

A fenti leírások egyértelműen mutatják, hogy a 3. prioritási tengely (ii) specifikus célkitűzése keretében tervezett úthálózat-fejlesztések többnyire meglévő földutakra épülnek vagy meglévő vasúti infrastruktúra mentén haladnak. Ennek következtében a zöldmezős területek csak kis részben érintettek, így a természetes talajok elvesztése korlátozott mértékű.

Az építési munkálatok során ideiglenes területfoglalásra kerül sor az építőtelepek létesítése, valamint az építési anyagok és/vagy kitermelt föld ideiglenes tárolása miatt. A talajromlás minimalizálása érdekében – ideértve a nehézgépek mozgása és az anyagmozgatás következményeit – ajánlott, hogy az építőtelepek és manipulációs területek mérete a lehető legkisebbre korlátozódjon a műszakilag indokolt mérték szerint.

Az építési helyszíneken valószínűsíthető kenőanyagok, zsírok és üzemanyagok jelenléte, amelyeket az építőipari gépek és eszközök számára tárolnak. Mivel ezek veszélyes anyagok, szivárgás vagy kiömlés esetén talaj- és vízszennyezés következhet be. Ezért minden veszélyes anyagot úgy kell tárolni, hogy megakadályozzák azok szabad környezetbe jutását (például mobil védőtartályban vagy védőkonténerben), valamint biztosítani kell a kiömlött anyagok felszívására alkalmas eszközöket a véletlen szennyezések hatásainak megszüntetésére vagy lokalizálására.

A közúti közlekedésből eredő talajszennyezés fő forrásai a részecskeszennyezés, nehézfémek és policiklusos aromás szénhidrogének, amelyek a járművek motorjában történő fosszilis tüzelőanyagok égése, valamint a féktárcsák kopása és a gumiabroncsok elhasználódása révén keletkeznek. Ezek a szennyező anyagok jellemzően korlátozott kiterjedésű területeken rakódnak le az utak mentén. A tervezett útkapcsolatok által elérhető utazási idő-csökkenésnek köszönhetően, és megfelelő megelőző intézkedésekkel, a közúti forgalom talajra gyakorolt összhatása várhatóan kedvezőbbé válik.

10.2 Lehetséges hatások a levegőre

A közlekedés a levegőszennyezés egyik forrása, amely főként a járművek motorjaiban történő fosszilis tüzelőanyag-égetés során keletkező légszennyező anyagok kibocsátásából ered. A közúti közlekedésből származó légszennyező anyagok közül kiemelkednek a nitrogén-oxidok (NO_x). Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség 08/2024. számú jelentése szerint a közúti közlekedés az EU27 NO_x-kibocsátásának 35%-áért felelt.

A Magyarország–Horvátország Program 3. prioritásának (ii) specifikus célkitűzése egy jobban összekapcsolt határon átnyúló térség kialakítását szolgálja. Ennek keretében sor kerül a Sárók és

Kneževo, valamint a Zákány és Gotalovo közötti hiányzó útszakaszok kivitelezési dokumentációjának előkészítésére és megépítésére, továbbá a Murakeresztúr–Kotoriba közötti tervezett Mura híd (MuKo híd) dokumentációjának kidolgozására.

A fejlesztések célja, hogy összekapcsolják a határon átnyúló térség elszigetelt peremterületeit, ezáltal biztosítva a szomszédos közösségek közötti kapcsolatot, a TEN-T és egyéb főbb közúti/vasúti infrastruktúrák gyorsabb elérését, valamint az utazási idő megtakarítását.

Az úthálózat építési munkálatai idején ideiglenesen negatív hatás jelentkezhet a levegőminőségre a por-emisszió, a munkagépek mozgása és az építési anyagok ideiglenes tárolása következtében. Ezek a hatások időben korlátozottak, és szabványos építőtelemi védelmi intézkedések alkalmazásával térben is lokalizálhatók.

Az úthálózat rendes használata során lokális, az útvonalak mentén keskeny sávban jelentkező légszennyezési hatások várhatók, amelyek a járműforgalom kibocsátásából erednek. A 3. prioritási tengely (ii) fejlesztéseinek kumulatív hatása azonban összességében pozitív lesz a térségben, mivel a peremterületeken csökkenő utazási idő révén mérséklődik a fosszilis tüzelőanyag-fogyasztás, ezzel együtt pedig a levegőszennyező anyagok kibocsátása is.

Például a Sárook és Kneževo közötti hiányzó útszakasz kiépítése a jelenlegi 33 km-es távolságot kb. 2 km-re csökkenti. Ez az egyirányú utazásban kb. 60 km-es megtakarítást jelent oda-vissza útra vetítve, amely személygépkocsik (benzines, dízel) 7–8 liter / 100 km átlagos fogyasztása esetén körülbelül 94%-os üzemanyag-megtakarítással jár. Ennek megfelelően a NO_x-kibocsátás benzines járművek esetén 14,73 g-ról 0,89 g-ra, míg dízel járművek esetén 48,36 g-ról 2,93 g-ra csökken, az EMEP/EEA 2023-as légszennyezőanyag-kibocsátási útmutatójának (2024-es frissítés) alapértelmezett kibocsátási tényezői alapján.

Ez az egyetlen példaként bemutatott Sárook–Kneževo útvonal oda-vissza utazásán keresztül világosan látható a 3. prioritási tengely (ii) beavatkozásainak potenciálja a közlekedési eredetű kibocsátások csökkentésében. Ezért az utazási idő és távolság mérséklése révén a program hozzájárul a határon átnyúló térség levegőminőségének védelméhez.

10.3 Lehetséges hatások a felszíni és felszín alatti vizekre

A Magyarország–Horvátország Program 3. prioritási tengelyének (ii) célkitűzése a határon átnyúló térség jobb összekapcsolása. Ennek keretében sor kerül a Sárook–Kneževo és Zákány–Gotalovo közötti hiányzó útszakaszok kivitelezési dokumentációjának előkészítésére és megépítésére, valamint a Murakeresztúr–Kotoriba közötti híd (Mura-híd / MuKo-híd) dokumentációjának kidolgozására. A beavatkozások célja a határon átnyúló térség peremterületeinek összekapcsolása, a szomszédos közösségek közötti kapcsolatok erősítése, valamint a TEN-T és más fontos közúti/vasúti infrastruktúrák gyorsabb elérhetőségének biztosítása, ezáltal utazási idő megtakarítása.

Az építkezés során előfordulhat, hogy az építési területeken kenőolajat, zsírt és üzemanyagot tartalmazó tárolók lesznek jelen az építőgépek és eszközök működtetéséhez. Ezek veszélyes anyagnak minősülnek, és szivárgás vagy kiömlés esetén a talaj és a víz szennyeződése lehetséges. Ezért minden veszélyes anyagot úgy kell tárolni, hogy szabad szivárgás ne történhessen (mobil védőtartályban vagy védelmi konténerben), és a kiömlött anyag azonnali felszívására alkalmas eszközöknek is a közelben kell lenniük, hogy a következményeket el lehessen hárítani vagy lokalizálni lehessen.

A közúti közlekedés nehézfémeket és policiklusos aromás szénhidrogéneket bocsát ki, melyek a fosszilis tüzelőanyagok égése, valamint a féktárcsák és gumibroncsok kopása révén keletkeznek. Baleset esetén szénhidrogének kibocsátása is lehetséges. A közlekedés elsősorban a felszín alatti vizekre jelent veszélyt.

A Sárók–Kneževo és a Zákány–Gotalovo közötti útszakaszok lerövidítik az utazási időt, csökkentve ezzel az üzemanyag-fogyasztást és az ehhez kapcsolódó szennyezőanyag-kibocsátást. E két útszakasz nem található ivóvízbázis védőterületen, így a csapadékvíz elvezetésének külön kezelése nem szükséges. Az útvonalak viszonylag rövid hossza, valamint a felszín alatti víztartók kiterjedése miatt e két fejlesztés hatása a felszín alatti vizekre várhatóan elhanyagolható.

A Mura-híd / MuKo-híd szintén hozzájárul az utazási idő csökkentéséhez, így üzemanyag-megtakarítást és kisebb szennyezőanyag-kibocsátást eredményez. Murakeresztúr érzékeny területen helyezkedik el felszín alatti víz szempontjából, a Mura átkelésére tervezett út pedig magas érzékenységgű övezetként van besorolva, hidrológiai védőövezeteket is érint. Ilyen esetben új útszakasz kialakításakor burkolt (vízzáró) csapadékelvezető árok építése szükséges. A projekt része a Mura folyón átívelő híd, amelynek várhatóan zárt csapadékvíz-elvezető rendszere lesz, míg a kapcsolódó utak nyílt rendszert kapnak.

A Mura-híd / MuKo-híd jelenlegi megvalósíthatósági tanulmányai szerint a híd alapvetően úgy van megtervezve, hogy elkerülje a pillérek folyómederbe építését, de ezt a helyszíni geotechnikai vizsgálatoknak még meg kell erősíteniük a projekt dokumentáció kidolgozása során. Amennyiben az előzetes tervek megerősítést nyernek, a Mura folyó hidromorfológiai jellemzőire gyakorolt hatás elhanyagolható lesz. Ha a projekt előkészítése során szükségessé válik a híd szerkezetének módosítása, akkor az új szerkezet kiválasztásakor figyelembe kell venni a víztestekre gyakorolt hatásokat, és olyan műszaki megoldásokat kell keresni, amelyek kielégítik a mérnöki követelményeket, miközben védik a víztesteket is.

Az árvizekkel kapcsolatos kockázatokat a 10.6. fejezet tárgyalja.

10.4 Lehetséges hatások a biodiverzitásra, a flórára és faunára

A Magyarország–Horvátország Program 3. prioritási tengelyének (ii) célkitűzése keretében sor kerül a Sárok–Kneževo és Zákány–Gotalovo közötti hiányzó útszakaszok kivitelezési dokumentációjának elkészítésére és megépítésére, míg a Murakeresztúr–Kotoriba közötti híd (Mura-híd / MuKo-híd) esetében csak a projekt dokumentációjának elkészítése kerül finanszírozásra.

A 3. prioritási tengely (ii) célkitűzésében szereplő tervezett nyomvonalak célja a határon átnyúló térség jobb összekapcsolása, miközben a biológiai sokféleségre gyakorolt hatásuk csekély, mivel távoli, többnyire mezőgazdasági területeken haladnak keresztül. A Sárok–Kneževo útvonal nem érint Natura 2000 területet. A Zákány–Gotalovo közötti út horvát szakasza Natura 2000 területeken halad át, míg a magyar szakasz legközelebbi pontján mindössze 25 méterre közelíti meg ezeket a területeket.

A tervezett utak közvetlen hatása – mint például az élőhelyek pusztulása, a zavarás és a szennyezés – elsősorban az épített utak körülbelül 20 méter széles sávját érinti. A fragmentáció és az izoláció eltérő mértékben befolyásolja az egyes élőlénycsoportokat. Az üzemeltetés során, különösen balesetek esetén, szennyező anyagok kerülhetnek az útburkolatról a környező talajba.

Ugyanakkor az új utak várhatóan rövidebb utazási útvonalakat biztosítanak, így a forgalmat áterelhetik más, hosszabb útvonalokról. Ennek következtében a vadon élő állatok összességében kevesebb forgalmi terhelésnek lesznek kitéve.

10.5 Lehetséges hatások a természetvédelmi területekre

A Magyarország–Horvátország Program 3. prioritási tengelyének (ii) célkitűzése a határon átnyúló térség jobb összekapcsolását támogatja, és magában foglalja a Sárok–Kneževo és a Zákány–Gotalovo közötti hiányzó útkapcsolatok kivitelezési dokumentációjának elkészítését és megvalósítását, valamint a Murakeresztúr–Kotoriba közötti tervezett híd (Mura-híd / MuKo-híd) dokumentációjának kidolgozását.

A Sárok–Kneževo közötti útvonal nem érint természetvédelmi területeket.

A Zákány–Gotalovo útvonal horvát szakasza és a Mura-híd / MuKo-híd projekt a Mura–Dráva Regionális Park (a továbbiakban: Regionális Park) területén található, amely összesen 87 448,70 ha-t fed le a Mura és a Dráva horvátországi szakasza mentén. A Regionális Park természetközeli területeket, kisebb településeket, mezőgazdasági területeket, valamint közlekedési és egyéb infrastruktúrákat is magában foglal. A horvát természetvédelmi törvény (OG 80/13, 15/18, 14/19, 127/19, 155/23) alapján a „regionális park” védettségi kategória megengedi a gazdasági és más tevékenységeket, amennyiben azok nem veszélyeztetik a terület lényegi jellemzőit. A Program 3.

prioritási tengelyének (ii) beavatkozásai e térséghez képest csekély mértékűek, és nem veszélyeztetik a Regionális Park lényegi értékeit.

A Mura-híd / MuKo-híd projekt az ún. „Rijeka Mura na području Međimurske županije” Jelentős Tájkép (a továbbiakban: Jelentős Tájkép) területén valósul meg, amely 14 437,52 ha-t fed le a Mura folyó mentén, kiterjedve a folyó és a mögöttes települések közötti sávra. A terület gazdag madár- és halfaunával, valamint ritka és veszélyeztetett növényfajokkal rendelkezik. A természetes vízparti zónától a településekkel tarkított kultúrtájig terjedő komplex tájszerkezet jellemzi. A projekt Kotoriba település területén valósul meg, a tervezett csatlakozó út főként a meglévő nemzetközi vasútvonal (M501) mentén halad. A híd a Mura fölött, a meglévő vasúti híd közelében épülne meg. A horvát természetvédelmi törvény alapján a „jelentős tájkép” kategória lehetővé teszi olyan tevékenységek megvalósítását, amelyek nem veszélyeztetik a tájkép lényegi jellemzőit. A meglévő vasúti infrastruktúra közvetlen közelében történő úttervezés a térhasználat fenntartható formáját jelenti, amely nem sérti a Jelentős Tájkép értékeit.

A Zákány–Gotalovo út magyarországi szakasza nem halad át természetvédelmi területen .

A Zákány–Gotalovo útvonal és a Mura-híd / MuKo-híd térsége része a Mura–Dráva–Duna határon átnyúló UNESCO Bioszféra-rezervátumnak (a továbbiakban: Bioszféra-rezervátum), amely öt országot (Ausztria, Horvátország, Magyarország, Szlovénia és Szerbia) fog át. A rezervátum célja a biológiai sokféleség megőrzése és a fenntartható fejlődés előmozdítása. Mind Magyarországon, mind Horvátországban a biológiai sokféleségben gazdag területek a Natura 2000 ökológiai hálózat részei. A 3. prioritási tengely (ii) beavatkozásainak Natura 2000 területekre gyakorolt hatásait a környezeti jelentés mellékletében található Natura 2000 hatásbecslés (Appropriate Assessment) tartalmazza. Az ott meghatározott hatások figyelembevételével olyan intézkedések kerültek javaslatra, amelyek célja a Natura 2000 területeken található jelölő fajok védelme és a Bioszféra-rezervátum biológiai sokféleségének megőrzése.

10.6 Éghajlat és éghajlatváltozás

A közlekedés jelentős üvegházhatású gáz (ÜHG) kibocsátási forrás, amely a járműmotorok fosszilis tüzelőanyag-égetéséből származik. Az EEA/PUBL/2024/046 (EU NIR 2024) szerint a közlekedési ágazat (1A3) az EU-KP (EU-27 + Izland + Egyesült Királyság) teljes ÜHG-kibocsátásán (az indirekt CO₂-vel, LULUCF-fel és a nemzetközi légi közlekedéssel együtt) belül a CO₂-kibocsátás 24,5%-át, a CH₄ 0,04%-át és a N₂O 0,23%-át tette ki. Az 1990 és 2019 közötti időszakban a közlekedési ágazat ÜHG-kibocsátása 20%-kal nőtt az EU-KP területén. 2020-ban a COVID-19 világjárvány idején ideiglenes csökkenés volt tapasztalható, de 2021-ben és 2022-ben a kibocsátások ismét növekedtek. A közúti közlekedés (1A3b) adja az ágazaton belüli ÜHG-kibocsátás legnagyobb részét.

A Magyarország–Horvátország Program 3. prioritásának (ii) specifikus célkitűzése („PO 3 (ii)”) egy jobban összekapcsolt határon átnyúló térség kialakítását támogatja, ideértve a Sárook és Kneževoo, valamint Zákány és Gotalovo közötti hiányzó közúti kapcsolatok megvalósítására és a Murakeresztúr és Kotoriba közötti (Mura Híd / MuKo Híd) tervezett híd projekt dokumentációjának elkészítésére irányuló fejlesztéseket. A beavatkozások célja, hogy összekapcsolják az elszigetelt, periférikus térségeket, javítsák a TEN-T és más fő közúti/vasúti infrastruktúrához való hozzáférést, és ezáltal utazási időmegtakarítást eredményezzenek.

Az utazási távolság és idő csökkentése kevesebb fosszilis tüzelőanyag-fogyasztással és ezáltal alacsonyabb ÜHG-kibocsátással jár. Például a Sárook és Kneževoo közötti hiányzó út megépítése a jelenlegi 33 km-ről körülbelül 2 km-re csökkenti a közúti járművek által megtett távolságot. Ez egy oda-vissza útra vetítve körülbelül 60 km megtakarítást jelent, ami megközelítőleg 94%-os üzemanyag-megtakarítást eredményez (7–8 liter / 100 km átlagos fogyasztással számolva). Ennek megfelelően a CO₂-kibocsátás benzinüzemű járművek esetében 11,36 kg-ról 0,69 kg-ra, dízelüzemű járművek esetében pedig 13,09 kg-ról 0,79 kg-ra csökken (a 2006-os IPCC ÜHG-leltár irányelvek alapértékei alapján).

Ez az egyetlen oda-vissza útra vonatkozó példa is jól mutatja, hogy a PO 3 (ii) hozzájárul a közúti közlekedésből származó CO₂-kibocsátás csökkentéséhez, és ezzel az éghajlatváltozás mérsékléséhez.

Az aszfalt sötét színe révén hozzájárul a felszíni hőmérséklet emelkedéséhez, azonban a PO 3 (ii) keretében tervezett közúti infrastruktúrák kis kiterjedése miatt e hatás elhanyagolható. Az aszfaltburkolatok erős napsugárzásnak, hőmérséklet-ingadozásnak és más szélsőséges időjárási hatásoknak is ki vannak téve, amelyek károsíthatják a burkolatot és csökkenthetik annak élettartamát. Ezért javasolt a korszerű tudományos és mérnöki megközelítések alkalmazása az útépités és -karbantartás során, így csökkenthetők a klímaváltozásból eredő hatások, ritkábbá tehetők a burkolatcserék, és csökkennek a fenntartási költségek.

A Sárook és Kneževoo közötti útszakasz nem tartozik árvízveszélyes területhez. A Zákány és Gotalovo közötti útszakasz a Dráva vízgyűjtőjéhez tartozik, a horvátországi rész (ŽC2268) közepes árvízveszélyes területen helyezkedik el, és töltésen, a környező terepszinthez képest megemelten valósul meg, hasonlóan az ott futó DC41 számú állami úthoz.

A Mura Híd / MuKo Híd a Mura folyó közelében tervezett. A híd és a kapcsolódó utak jellemzően alacsony árvízveszélyes övezetben épülnek, a Mura folyó mentén egy keskeny sávban minősül közepes kockázatúnak. A magyarországi Zákány település árvízveszélyeztetett terület, így az ide vezető utakat megemelten kell kiépíteni. A magyar oldalon a kapcsolódó útszakasz részben már meglévő töltésre épülne.

Az uniós és nemzeti politikákkal, valamint az Európai Bizottság, az EBB és a nemzeti finanszírozási irányelvekkel összhangban elvárás, hogy a Mura Híd / MuKo Híd projekt éghajlatváltozással és az

ahhoz kapcsolódó veszélyekkel (viharok, árvizek, partfalomlás, földcsuszamlások) szemben ellenálló módon kerüljön megtervezésre.

10.7 Potencia Lehetséges hatások az épített környezetre, a települési környezetre, valamint a kulturális és régészeti örökségre

A tájvédelem szempontjából az útépitések hatása általában csak átmeneti jellegű változásokra korlátozódik. Az utak építése a terep kisebb mértékű módosításával jár, például bevágások és töltések kialakításával, valamint a kisajátítási területen belüli felszíni viszonyok ideiglenes megzavarásával. A terepalakításból, az építési munkálatok idejére szükséges területek igénybevételeből és a keletkező hulladékanyagok elhelyezéséből fakadó zavarások és földhasználati igények az út nyomvonalán túl is kiterjedhetnek.

A legjelentősebb tájészttikai változást az útépitések idején az építési munkagépek megjelenése jelenti, ez azonban átmeneti, és általában jól elviselhető hatás. Az utak üzemeltetése során a megépített útszakaszok állandó térfoglalást eredményeznek, esztétikai megjelenésük és a tájat tagoló hatásuk formálják a látképet. A tervezett projektek jellemzően meglévő, aszfaltos vagy murvás utak nyomvonalát követik. A beruházások elmaradása esetén ezeknek az utaknak a leromlott állapota vizuálisan kedvezőtlen hatást keltene, míg megvalósításuk esztétikailag rendezett műtárgyakat hoz létre, amelyek lehetőséget biztosítanak a helyiek számára a környező turisztikai célpontok közvetlenebb és rövidebb úton történő elérésére.

A PO 3 (ii) keretében tervezett úthálózat nem érint védett kulturális örökségi elemeket. Ennek ellenére az útvonalak előkészítése során kötelező az illetékes hatóságokkal való egyeztetés, és a tervek elkészítését a vonatkozó nemzeti jogszabályok szerint kell végezni.

10.8 Emberi egészségre és életmódra mért lehetséges hatások

Az építési szakasz elsődleges zajforrásai az építőanyagok szállításához kapcsolódnak (szállítójárművek és anyagmozgató gépek), valamint a helyszíni építési tevékenységekhez (földmunkagépek, tömörítőgépek, építőipari munkagépek, szerszámok). Az építkezés során használt gépek és berendezések zajkibocsátása, valamint az építési munkákból származó általános környezeti zaj mértéke a jelenlegi tervezési fázisban csak szakirodalmi adatok alapján becsülhető meg. Emellett javasolt a későbbi pályázók részéről bekérni a szervezési tervet és a felhasználni tervezett gépek pontos listáját. Az építési munkák zajterhelése az előírt határértékeken belül marad. Az építési tevékenységek kizárólag nappali időszakban tervezettek; éjszakai munkavégzéssel nem kell számolni.

Az új útszakaszok közvetlen hatást nem gyakorolnak az emberi egészségre. A fejlesztéseknek köszönhetően azonban a szomszédos települések rövidebb útvonalon lesznek elérhetők, ami a

szennyezőanyag-kibocsátás csökkenésével és a levegőminőség javulásával jár. A rövidebb utazási idő szintén hozzájárul az életminőség javulásához.

10.9 Környezettudatosságra mért lehetséges hatások

Maguk az úthálózat-fejlesztések közvetlenül nem járulnak hozzá a környezettudatos életmód előmozdításához. Ugyanakkor a települések közötti utazási idő csökkentésével az útfelújítások mérséklük a közlekedésből származó károsanyag-kibocsátást, ami közvetetten kedvező hatást gyakorol a környezetre.

10.10 Lehetséges hatások a kialakuló környezeti konfliktusokra és problémákra, valamint a meglévő problémák súlyosbodására

A tervezett úthálózat-fejlesztések összességében várhatóan kedvező gazdasági és társadalmi hatással járnak. Javítják a két ország közötti közvetlen összeköttetést és elérhetőséget, valamint hozzájárulnak a belső migrációs arányok csökkentéséhez, amely jelenleg jelentős társadalmi probléma egyes határtérségi közösségekben.

10.11 Hulladékkezelés

Az úthálózat építése során várhatóan keletkeznek gyakori hulladéktípusok, így nem veszélyes és veszélyes építési hulladékok, valamint csomagolási hulladékok. A kivitelezést követően, az üzemeltetési szakaszban is keletkezik hulladék az úthálózat időszakos karbantartásával összefüggésben. Magyarországon és Horvátországban egyaránt érvényben vannak a hulladékgazdálkodásra vonatkozó szabályozások, amelyek meghatározzák a hulladékok megfelelő kezelésének, tárolásának és ártalmatlanításának módját annak érdekében, hogy a lehető legkisebbre csökkentsék a környezeti elemekre – például a talajra, levegőre, felszíni és felszín alatti vizekre, valamint a növény- és állatvilágra – gyakorolt esetleges káros hatásokat.

10.12 A programnak a fenti tényezőket érintő fenyegetések közötti kölcsönhatásokra és azok kumulatív hatásaira gyakorolt lehetséges hatásai

A határon átnyúló térség környezeti és társadalmi-gazdasági tényezőire gyakorolt lehetséges hatások összefoglaló táblázata:

PO 3 (ii) specifikus célkitűzés: Fenntartható, klímaálló, intelligens és intermodális nemzeti, regionális és helyi mobilitás fejlesztése és javítása, ideértve a TEN-T hálózathoz és a határon átnyúló mobilitáshoz való jobb hozzáférést is	
Hatások a talajra	-1
Hatások a levegőre	0
Hatások a felszíni és felszín alatti vizekre	-1
Hatások a biodiverzitásra, flórára, faunára	-1
Hatások az éghajlatra	0
Hatások a védett természeti területekre	-1
Hatások az épített környezetre, a települések környezetére a kulturális és régészeti örökségre	+1
Hatások az emberi életmódra és egészségre	+1
Hatások a környezettudatosságra	+1
Hatások a megjelenő/fokozódó környezeti konfliktusokra, problémákra	+1
Hulladékkezelés	0

Jelmagyarázat:	Erős negatív hatás	Gyenge negatív hatás	Neutrális	Gyenge pozitív hatás	Erős pozitív hatás
----------------	--------------------	----------------------	-----------	----------------------	--------------------

A Magyarország–Horvátország Program nem tartalmaz részletes intézkedéseket, csupán lazán határozza meg a beavatkozási területeket és szabja meg a keretfeltételeket. A korábbi alfejezetekben (10.1–10.11) a Magyarország–Horvátország Program 3. prioritás (ii) célkitűzésének potenciális hatásait átfogóan elemeztük a különböző környezeti elemek és kategóriák szempontjából.

A 3. prioritás (ii) célkitűzése, amely a fenntartható, klímareziliens, intelligens és intermodális országos, regionális és helyi mobilitás fejlesztését és javítását, beleértve a TEN-T és a határon átnyúló mobilitáshoz való jobb hozzáférést is, semleges hatással lesz a levegőre és az éghajlatra. Általánosságban elmondható, hogy bár az útépitések gyenge negatív hatással lehetnek a talajra, a vízre, a biológiai sokféleségre és a Natura 2000 területekre, a pozitív hatások hozzájárulnak az éghajlatváltozás mérsékléséhez és a természeti erőforrásokra nehezedő nyomás csökkentéséhez. A negatív és pozitív hatások kiegyenlítik egymást, így összességében semleges hatás érvényesül. A fent bemutatott táblázat az értékelés összefoglalása. Ha a kiválasztott beavatkozási területek által potenciálisan érintett környezeti hatáselemeket egyszerű matematikai módszerekkel elemezzük (a pozitív és negatív hatásokat +1, +2, illetve –1, –2 értékkel helyettesítve, a vegyes hatásokat nullának tekintve, majd az egyes kategóriákon átlagolva), a többtényezős Natura 2000 hatásbecslés összetett összefüggésrendszeréből informatív összesített eredmények olvashatók ki, és megállapítható, hogy a tervezett beavatkozásokból a legpozitívabb hatásokat élvező környezeti elemek az emberi egészségre és életmódra gyakorolt hatások, a környezettudatosságra gyakorolt hatások, a környezeti konfliktusok és problémák megjelenésére/eszkálációjára gyakorolt hatások, valamint a hulladékgazdálkodás.

11 Védelmi intézkedések

Ebben a fejezetben megközelítésünk követi a SEA irányelv fókuszát, mivel az teljes mértékben alkalmazandó a Magyarország–Horvátország Program PO3 (ii) célkitűzésére.

Amennyiben a Magyarország–Horvátország Interreg VI-A Program PO3 (ii) célkitűzése által érintett három útvonal megvalósításának jelentős kedvezőtlen környezeti hatásait megelőző, csökkentő vagy – amennyire csak lehetséges – ellentételező intézkedéseket irányoznak elő, azokat az alábbiakban soroljuk fel. Az ajánlott védelmi intézkedések a megfigyelt fő környezeti elemek szerint kerültek csoportosításra.

Talaj

A PO 3 (ii) célkitűzés keretében tervezett úthálózati létesítmények építési tevékenységei (beleértve a nehézgépek mozgását és az építési és/vagy kitermelt anyagok tárolását) által okozott talajkárosodás minimalizálása érdekében az útépitési munkálatok területét, valamint a hozzájuk kapcsolódó működési területeket a munkák hatékony elvégzéséhez szükséges lehető legkisebb mértékre kell korlátozni.

Ezen túlmenően a PO 3 (ii) célkitűzés keretében tervezett úthálózati létesítmények építési szakaszához szükséges veszélyes anyagokat úgy kell tárolni, hogy azok ne szivároghassanak szabadon a környezetbe (mobil védőtartály vagy védőkonténer használatával), és a közelben rendelkezésre kell állniuk olyan eszközöknek, amelyek képesek az üzemanyag, olaj vagy kenőanyag kiömlésének elnyelésére.

Továbbá ösztönözni kell a kitermelt anyagok újrahasználatát az új úthálózatok építése során.

Levegő

A határon átnyúló régió összekapcsoltságát fenntartható és klímaálló mobilitás fejlesztésével, különösen közlekedési infrastruktúra – elsősorban útkapcsolatok – kiépítésével kell előmozdítani. Az új útkapcsolatoknak javítaniuk kell az elérhetőséget a periférikus térségekben, a szomszédos közösségek összekapcsolása, a TEN-T hálózathoz és egyéb főbb közúti/vasúti infrastruktúrákhoz való gyorsabb hozzáférés érdekében, ezáltal időmegtakarítást generálva a határon átnyúló mobilitásban. A határon átnyúló térségben történő utazási idő csökkenése fosszilis üzemanyag-felhasználás csökkenéséhez és ezáltal a légszennyező anyagok kibocsátásának mérsékléséhez vezet.

A PO 3 (ii) célkitűzés keretében tervezett útinfrastuktúrák építési fázisa alatt a környező területeken a levegőszennyezés mérséklése érdekében védelmi intézkedéseket (védőkerítések, vízpermetezés) kell alkalmazni a por kibocsátásának és terjedésének minimalizálására.

Továbbá a határon átnyúló térségben folyamatosan támogatni kell az intelligens és fenntartható közlekedési megoldásokat (kerékpározás, elektromobilitás, közösségi közlekedés). A Mura-híd /

MuKo-híd további tervezése során biztosítani kell a kerékpáros és gyalogos közlekedés lehetőségét az úti közlekedés mellett.

Felszíni és felszín alatti vizek

A PO 3 (ii) célkitűzés keretében tervezett úthálózati létesítmények építési szakaszához szükséges veszélyes anyagokat úgy kell tárolni, hogy azok ne szivároghassanak szabadon a környezetbe (mobil védőtartály vagy védőkonténer használatával), és a közelben rendelkezésre kell állniuk olyan eszközöknek, amelyek képesek az üzemanyag, olaj vagy kenőanyag kiömlésének elnyelésére.

Amennyiben a Mura-híd / MuKo-híd projekt dokumentációjának előkészítése során szükségessé válik a jelenleg úgy tervezett híd szerkezetének módosítása, hogy az a folyómederben ne igényeljen pillérepítést, a kivitelezés során figyelembe kell venni annak esetleges hatásait a víztestekre, és törekedni kell olyan ésszerű építési és alapozási megoldások megtalálására, amelyek megfelelnek az ilyen projektekre vonatkozó valamennyi műszaki követelménynek, ugyanakkor a víztestek védelmét is szolgálják.

Biológiai sokféleség, növény- és állatvilág

A PO 3 (ii) célkitűzés projektjeinek előkészítési szakaszában figyelembe vették a Natura 2000 területeket (SAC) és a védett természeti területeket a megvalósítási helyszínek kiválasztásakor. Megvizsgálták a védett és fokozottan védett növény- és állatfajok előfordulását, és a beavatkozások helyét úgy választották ki, hogy az építkezés, az üzemeltetés és a karbantartás a lehető legkisebb környezeti károkat okozza.

A PO 3 (ii) célkitűzés keretében tervezett úthálózati projektek megvalósítása során fontos a Natura 2000 területeket érintő beavatkozások esetén az „Appropriate assessment” dokumentumban szereplő intézkedések végrehajtása a biológiai sokféleség megőrzése érdekében. A projektek előkészítése és fizikai megvalósítása során törekedni kell arra, hogy az építési tevékenységek a tervezett nyomvonal közelében maradjanak, minimalizálva a zavarás mértékét.

Natura 2000 és egyéb természetvédelmi területek

A határon átnyúló térség különösen gazdag élővilágú, a Natura 2000 ökológiai hálózat részeként. A PO 3 (ii) célkitűzés hatásait a Natura 2000 területekre az „Appropriate assessment” értékeli, amely jelen dokumentum mellékleteként található. Az azonosított hatások alapján az „Appropriate assessment” dokumentumban javasolt mérséklő intézkedések célja a Natura 2000 területeken előforduló egyes jelölő fajok hatásainak csökkentése. Az „Appropriate assessment” dokumentumban javasolt intézkedések a Mura–Dráva–Duna Határon Átnyúló UNESCO Bioszféra Rezervátum biológiai sokféleségének védelmét is szolgálják.

Éghajlat és éghajlatváltozás

A PO 3 (ii) célkitűzés keretében tervezett projektek tervezése, kivitelezése és/vagy megvalósítása során figyelembe kell venni a nemzeti stratégiák éghajlatváltozással kapcsolatos megfelelő intézkedéseit. Ajánlott a „Technikai útmutató az infrastruktúra klímátűrő kialakításához a 2021–2027 közötti időszakban (2021/C 373/01)” dokumentum alkalmazása, valamint a naprakész tudományos és mérnöki megközelítések követése az úthálózatok kialakítása és fenntartása során, az éghajlatváltozás útburkolatokra gyakorolt hatásainak mérséklése érdekében. Ez csökkenti a szükséges aszfaltfelújítások gyakoriságát és az ezzel járó fenntartási költségeket.

Az intelligens és fenntartható közlekedési megoldásokat (kerékpározás, elektromobilitás, közösségi közlekedés) folyamatosan támogatni kell a határon átnyúló térségben.

12 A monitoring rendszer értékelése

A Magyarország–Horvátország Program minden prioritása esetében meghatározásra kerültek a kimeneti indikátorok, azok mértékegységei, ütemezési mérföldkövei és a végső célértékek. Az eredményindikátorok esetében a mértékegység mellett rögzítésre került a kiindulási érték, a referenciaév, a végső célérték, valamint az adatok forrása is.

A PO3 (ii) prioritáshoz rendelt kimeneti és eredményindikátorok az ERFA és a Kohéziós Alap közös indikátorai közül lettek kiválasztva, amelyek az ERFA-rendelet mellékletében szerepelnek.

A PO3 (ii) prioritás esetében az „Új vagy felújított utak hossza – nem TEN-T” indikátor került kijelölésre eredményindikátorként, 2 km-es célértékkel a teljes prioritásra vonatkozóan. A határon átnyúló együttműködést folytató szervezetek szintén megjelennek, de ez a programozás során kötelezően előírt mutató.

Ezek az indikátorok a program végrehajtása során elért közvetlen eredményeket tükrözik. Az eredményindikátorok a sokszorosítást, a kiterjesztést vagy a szélesebb körű alkalmazást mérik.

A PO3 (ii) esetében az időmegtakarítás – a javított úthálózat következményeként – szintén eredményindikátorként került meghatározásra.

- A Sárók–Kneževo közötti útszakaszon a megtett távolság 33 km-ről 3 km-re csökken.
- A Zákány–Gotalovo útvonal jelenlegi 37 km helyett 3,5 km lesz.
- A Mura híd megépítésével a jelenlegi 45 km-es útszakasz 5 km-re csökken. Ezt az indikátort a későbbi szakaszban lehet majd elérni, mivel a jelenlegi program csak a híd további tervezésére terjed ki, a fizikai megvalósítás ezt követően történik.

Mivel a szomszédos településeket összekötő útvonalak hossza a korábbi távolság töredékére csökken, az időmegtakarítás – mint eredményindikátor – jelentős lesz. Az utazási idő csökkenése szoros összefüggésben áll az üzemanyag-fogyasztás és az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkenésével.

A Magyarország–Horvátország Program 4. fejezete a Monitoring Bizottságot (MC) jelöli ki a nyomon követés és értékelés fő felelős szervezeteként.

A Magyarország–Horvátország Program továbbra is alkalmazza a Kedvezményezettek és a Programhatóságok közötti korábbi elektronikus adatcsere-rendszert, a CPR XIV. mellékletével összhangban. A program pályázati, beszámolási és monitoring eszközeként az INTERREG+ informatikai rendszert használják.

13 Vezetői összefoglaló

A Magyarország és a Horvát Köztársaság közötti Interreg Program 2021–2027-es időszakra szóló tervezése 2019-ben kezdődött. A Magyar–Horvát Program öt prioritást tartalmaz: Versenyképes határ menti térség; Zöldebb és alacsony szén-dioxid-kibocsátású határ menti térség; Befogadó határ menti térség és Határmenti együttműködés.

A Határmenti együttműködés (PO3 (ii)) később, 2023-ban került be a programba és a teljes program Európai Bizottság által történő jóváhagyása azzal a feltétellel történt meg, hogy a prioritás megnyitása előtt Natura 2000 hatásbecslés (Appropriate Assessment) készüljön a PO3-ra az alábbi projektek vonatkozásában:

- a Sáro–Kneževó közötti hiányzó útszakasz projekttervezési dokumentációjának elkészítése és megépítése,
- a Zákány–Gotalovo közötti hiányzó útszakasz projekttervezési dokumentációjának elkészítése és megépítése,
- valamint a Murakeresztúr–Kotoriba híd (Mura híd / MuKo híd) projekttervezési dokumentációjának elkészítése.

A Horvát Regionális Fejlesztési és EU Alapok Minisztériuma 2025 januárjában kezdte meg a 3. prioritás (Policy Objective 3) Natura 2000 hatásbecslésének előkészítését, ezzel együtt pedig a PO3 környezeti értékelésének frissítését.

Az értékelés első lépése az alternatíva elemzés, mely három lehetséges forgatókönyvet tartalmaz mindhárom projekt helyszín vonatkozásában: A „projekt nélküli forgatókönyv”, B „fenntartható közlekedési megoldás”, C „útépítés, útfejlesztés”. Mindhárom helyszínen az alternatívák értékelése alapján a C változat bizonyult a legmegfelelőbbnek, mivel a projekt nélküli forgatókönyv gazdasági stagnáláshoz és hosszú távon környezeti leépüléshez vezetne, míg a B változat a magas vasútfejlesztési költségek és hosszú megvalósítási időtartam miatt nem kivitelezhető, a kerékpáros közlekedés pedig csupán kiegészítő szerepet tölthet be. A C változat költséghatékonyságot és kézzelfogható előnyöket biztosít mindhárom helyszínen.

Összefoglalás készült a projektfejlesztés és végrehajtás keretét adó EU-s, nemzeti és megyei területfejlesztési és stratégiai dokumentumokról.

A PO3 (ii) projektek megvalósítási területének társadalmi-gazdasági és környezeti jellemzőit a 6. fejezet ismerteti, különös figyelmet szentelve a környezeti szempontoknak és a határmenti közlekedési infrastruktúrának, mivel a PO3 (ii) infrastrukturális fejlesztéseket tartalmaz.

A Magyar–Horvát Program lehetséges hatásainak vizsgálata során elemzésre kerültek a PO3 (ii) projektek megvalósítási területének társadalmi, gazdasági és környezeti hatásai. Az érintett magyar és horvát megyékre jellemző a gyors népességfogyás és az elöregedő társadalom, ami

átalakítja a helyi demográfiai szerkezetet és növekvő igényt támaszt a szociális és infrastrukturális szolgáltatások iránt.

A gazdasági és infrastrukturális fejlesztés elengedhetetlen a határ menti térségben ahhoz, hogy megforduljon a kisebb településekről a regionális központok és fővárosok felé irányuló belső migráció, és meginduljon a térség gazdasági növekedése. A helyi környezet tekintetében a határ menti terület földrajzilag egyedi, Natura 2000 és más természetvédelmi területekkel tűzdelt. A három tervezett határátkelő útvonal helye pénzügyi és környezeti fenntarthatósági szempontok mentén került meghatározásra, a lehető legkevesebb környezeti károkozás mellett.

A Magyar–Horvát Program környezeti hatásvizsgálata különböző környezeti elemekre fókuszál. A program PO3 (ii) prioritásának tervezett projektjei kedvezőbb hatást jelentenek a határ menti megyék számára, amennyiben a projektek a Natura 2000 hatásbecslés és a környezeti jelentés során feltárt negatív környezeti hatások és védelmi intézkedések mentén kerülnek megvalósításra. A Magyar–Horvát Program végrehajtása hozzájárul a globális éghajlatváltozás negatív hatásainak mérsékléséhez, segíti a határmenti térséget az alkalmazkodásban.

A környezetre vagy az emberi egészségre gyakorolt lehetséges pozitív és negatív hatások mellett védelmi intézkedések és ajánlások is megfogalmazásra kerülnek a fenntartható programmegvalósítás elősegítésére.

Az I. sz. mellékletben szereplő Natura 2000 hatásbecslés (Appropriate Assessment) megállapítja, hogy a Sárók–Kneževó útszakasz nem érint Natura 2000 területet. Az úthoz legközelebb eső Natura 2000 terület Magyarországon a HUDD20065 Töttösi-erdő különleges természetmegőrzési terület (SAC), amely hozzávetőleg 6 km-re található. A legközelebbi horvát Natura 2000 terület a HR2001309 Dunav S od Kopačkog rita közösségi jelentőségű természeti terület (SCI), amely kb. 4,5 km-re fekszik. Ennek megfelelően erre az útszakaszra nem került kidolgozásra Natura 2000 hatásbecslés.

A Zákány–Gotalovo útszakasz horvát szakasza Natura 2000 területen halad át: a HR5000014 Gornji tok Drave közösségi jelentőségű természeti terület (SCI) és a HR1000014 Gornji tok Drave különleges madárvédelmi terület (SPA) területeken. A legközelebbi magyarországi Natura 2000 területek a HUDD10002 Nyugat–Dráva különleges madárvédelmi terület (SPA) és a HUDD20054 Nyugat–Dráva különleges természetmegőrzési terület (SAC), amelyek hozzávetőleg 25 méterre találhatók az útvonal legközelebbi pontjánál. A közvetlen hatásterületen magyar oldalon jelölőfaj nem található, így az építkezés és az üzemeltetés során közvetlen negatív hatás nem várható. Rendkívül kismértékű élőhelyvesztés fordulhat elő egyes jelölőfajok esetében. Mérsékelt, de elfogadható mértékű negatív hatás várható néhány jelölőfaj esetében, az útépitésből fakadó tartós élőhelyvesztés és a jelenlévő növényzet építkezésből fakadó zavarása miatt. A Natura 2000 hatásbecslés célkitűzései szerint a projektek megvalósítás során előírás a környező élőhelyek lehető legnagyobb mértékű megőrzése, többek között előírás a meglévő szervízutak használata az építkezés során használt munkagépek közlekedésére. A HUDD10002 Nyugat–Dráva és

HUDD20054 Nyugat–Dráva területeken a jelölőfajokra és a jelölőfajok élőhelyére gyakorolt negatív hatás nem várható.

A Magyar–Horvát Program PO 3 (ii) prioritása keretében a jövőbeni Mura híd / MuKo híd további tervezésére kerül sor. A projekt központi eleme az új híd továbbtervezése a Mura folyó felett, amely a HR2000364 Mura közösségi jelentőségű természeti terület (SCI) és a HUBF20043 Mura mente különleges természetmegőrzési terület (SAC) Natura 2000 területeken halad majd át. Jelen program csak a hídra vonatkozó projekttervezési dokumentáció elkészítésére vonatkozik, a Natura 2000 hatásbecslés a korábban elkészített megvalósíthatósági tanulmány adatai alapján készült, és a jövőbeni tervezési munkák során alkalmazandó védelmi intézkedéseket is tartalmaz. A felsorolt védelmi intézkedések célja a híd környezetében található élőhelyek lehetőség szerinti megőrzése, valamint az építési munkák időzítésének olyan módon történő meghatározása, amely a halak ívási és vándorlási időszakán kívül esik, és nem érinti negatívan más jelölő fajok érzékeny időszakait. A Mura híd / MuKo híd környezeti hatástanulmányát a projekttervezési dokumentáció részeként, a létesítési engedély kiadása előtt el kell készíteni.

I. Melléklet: Natura 2000 hatásbecslés