

# A jogi akadálymentesítés előmozdítása a szlovák-magyar határtérségben



Akadálymonitoring

## REFERENCIACSOPORTI MŰHELYEK

### JELENTÉS

2025. augusztus 25.



Az Európai Unió  
társfinanszírozásával

#BuildingPartnership #InterregHUSK #EuropeanUnion  
#crossbordercooperation #regionaldevelopment #ACCESS

[access@cesci-net.eu](mailto:access@cesci-net.eu); [www.hu-sk.eu](http://www.hu-sk.eu)

## Tartalomjegyzék

<b>1 A referenciacsoportok szerepe az #ACCESS projekten belül .....</b>	<b>3</b>
1.1 Az #ACCESS projekt rövid bemutatása.....	3
1.2 A referenciacsoporti műhelyek bemutatása.....	4
1.2.1 Illeszkedés.....	4
1.2.2 Lebonyolítás.....	6
<b>2 A referenciacsoportok eredményei.....</b>	<b>8</b>
2.1 Az egyes referenciacsoporti műhelyek összegzése .....	8
2.1.1 Pozsony (Bratislava) városi vonzásokörzet.....	9
2.1.2 Győr városi vonzásokörzet.....	12
2.1.3 Észak-Komárom (Komárno) – Dél-Komárom ikervárosi térség .....	15
2.1.4 Esztergom – Párkány (Štúrovo) ikervárosi térség .....	19
2.1.5 Balassagyarmat – Ipolyság (Šahy) városhálózati térség.....	23
2.1.6 Salgótarján – Fülek (Fil'akovo) – Losonc (Lučenec) városhálózati térség.....	27
2.1.7 Tornaľa (Tornaľa) – Putnok – Ózd városhálózati térség.....	30
2.1.8 Kassa (Košice) városi vonzásokörzet.....	33
2.1.9 Sátoraljaújhely városi vonzásokörzet.....	36
2.2 A referenciacsoporti műhelyek hozzájárulása a megszüntetésre kiválasztott akadályok listájához .....	39
2.2.1 Közlekedés .....	40
2.2.2 Egészségügy.....	41
2.2.3 Oktatás.....	41
2.2.4 Turizmus.....	42
2.2.5 Területi tervezés.....	42
2.2.6 Katasztrófavédelem.....	43
2.2.7 Hulladékgyűjtés.....	43
2.2.8 Munkavállalás.....	43
2.2.9 Információmegosztás.....	44
2.2.10 Lakhatás .....	44
2.2.11 Helyi termékek.....	44
2.2.12 Kormányzás.....	44
2.2.13 Szociális ellátás.....	45
2.2.14 Energetika .....	45
2.3 A referenciacsoporti műhelyek által generált folyamatok .....	46
2.3.1 Közösségi közlekedési akadály megszüntetése Kassa (Košice) térségében.....	46
2.3.2 Határon átnyúló kormányzási megoldás a Novohrad-Nógrád geopark térségében.....	47
2.3.3 Határon átnyúló kormányzási megoldás a pozsonyi (Bratislava) nagyvárosi régióban.....	48
2.3.4 Egészségügyi együttműködések a határ mentén .....	49
<b>3 Függelék.....</b>	<b>50</b>
3.1 További információk a referenciacsoporti műhelyek első köréről .....	50
3.2 További információk a referenciacsoporti műhelyek második köréről.....	50

## 1 A referenciacsoportok szerepe az #ACCESS projekten belül

### 1.1 Az #ACCESS projekt rövid bemutatása

Az #ACCESS stratégiai projekt az **Interreg VI-A Magyarország-Szlovákia Program** keretében valósul meg „**A jogi akadálymentesítés előmozdítása a szlovák-magyar határtérségben**” címmel (projektazonosító: HUSK/2301/3.1/010). A projekt vezető kedvezményezettje a budapesti CESCO, partnere a kassai (Košice) CESCO Carpathia. A megvalósítás időtartama 2023. május 1-től 2029. április 30-ig tart.

A projekt beavatkozási logikája két, egymásra épülő pillérre támaszkodik. Az első az **akadálymonitoring**, amelynek célja a határon átnyúló mindennapi életet és együttműködést gátló jogi és közigazgatási akadályok szisztematikus feltárása. Ennek eszközei a határ menti lakosság körében végzett **tematikus kérdőívezések**, a releváns nemzeti és helyi hatóságokkal folytatott **interjúk**, valamint a városi-térségi sajátosságokra fókuszáló **referenciacsoportok**. A feltárást **jogi háttérelmzés** kíséri, hogy az egyes ügýtípusok (pl. sürgősségi ellátás határon átnyúló esetei, képesítések elismerése, foglalkoztatás és szociális biztonság, helyi termékek értékesítése) jogszabályi környezetét és megoldási lehetőségeit világítsa meg.

A második pillér az **akadálymenedzsmnt**, amely a feltárt esetek kezelését és az akadályok csökkentését célozza. A projekt platformokat hoz létre a hatáskörrel rendelkező szervezetek közötti egyeztetések céljából, ajánlásokat fogalmaz meg, szükség esetén **jogszabály-módosítási javaslatokat** dolgoz ki, és előkészít olyan **projekteket/pilotokat**, amelyek az akadályok tényleges felszámolását célozzák. Ezt egy állandó helpdesk és egy átlátható akadály- és megoldás-adatbázis (megoldásleltár) támogatja, amely a bejelentéseket, a vonatkozó jogi hivatkozásokat és az elérhető jó gyakorlatokat is összegyűjti.

A projekt célja egy **integráltabb szlovák-magyar határon átnyúló régió** kialakítása, valamint az állampolgárok, a vállalkozások és az intézmények mindennapi határon átnyúló mobilitásának és együttműködésének javítása a tartósan fennálló jogi-adminisztratív akadályok rendszeres azonosításával és célzott megszüntetésével. További célkitűzés egy replikálható modell létrehozása; olyan módszertan és eszköztár kidolgozása, amely más európai határszakaszokon is alkalmazható.

Az elvárt kimenetek ennek megfelelően tudás- és eszközalapú eredményeket, valamint szakpolitikai és kommunikációs anyagokat foglalnak magukban. A projekt publikus, többnyelvű adatbázist és megoldásleltárt ad közre az akadályokról és a lehetséges beavatkozásokról; ajánló jelentéseket és jogi-szakpolitikai javaslatokat készít a döntéshozók számára; munkacsoportok és referenciacsoportok keretében rendszeres egyeztetést biztosít az illetékes hatóságoknak; továbbá állandó helpdesket működtet a határ menti ügyfelek és projektgazdák támogatására. A kimenetek között **érzékenyítő kampányok, esettanulmányok, rendezvények és tudásanyagok** (útmutatók, összefoglalók) is megjelennek, amelyek a megoldások gyakorlati bevezetését gyorsítják.

## 1.2 A referenciacsoporti műhelyek bemutatása

### 1.2.1 Illeszkedés

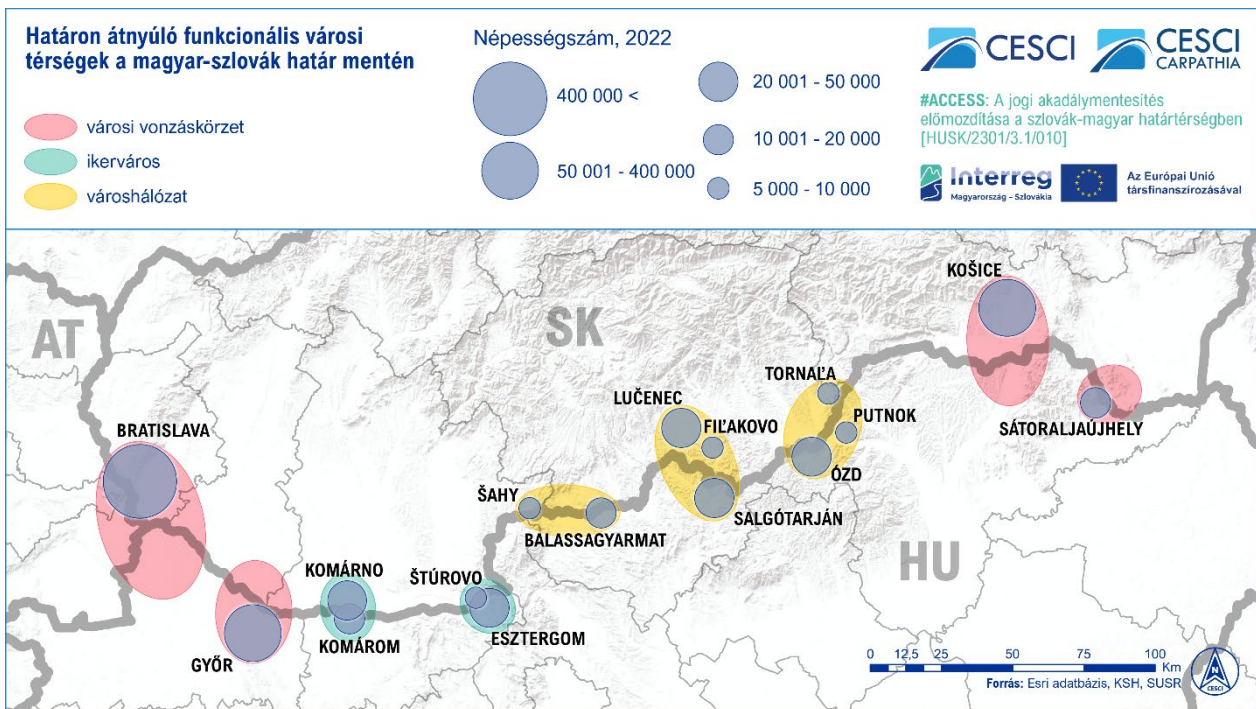
A térségi igények részletes feltárása érdekében referenciacsoporti műhelyek kerültek megrendezésre, amelyeken a helyi szereplőknek lehetőségük volt az általuk tapasztalt akadályok és nehézségek jelzésére. A műhelymunkák olyan **határon átnyúló funkcionális városi térségekben** valósultak meg, ahol az **intenzív határon átnyúló mozgásoknak és interakcióknak** köszönhetően az adminisztratív és jogi akadályok a legnagyobb számban jelentkeztek, s mára mindennaposá váltak. Az egyeztetések során a projekt bemutatását követően a CESCO szakértői előzetes kutatás alapján összefoglalták az adott határtérség adottságait és lehetőségeit, amelyek alapjául szolgálták a releváns határon átnyúló akadályok beazonosításának. A találkozó elsődlegesen a témával kapcsolatos **párbeszéd és a közös eszmecsere megteremtésére koncentráltak**, amely során a szakértők első kézből ismerhették meg a helyi szinten releváns kihívásokat. Miután minden várostérségben megrendezésre került az első körös (megalapozó) műhely, a szakértők újból felkeresték a térségeket, hogy a korábban beazonosított téma részleteit jobban járják körül a résztvevők, valamint további nehézségeket tárjanak fel. Bizonyos esetekben a referenciacsoportok információi **közös integrált fejlesztések alapját teremtették meg**.

A projekt összesen kilenc határon átnyúló funkcionális városi térséget azonosított be a magyar-szlovák határ mentén, amelyeket a szakértők tehát két alkalommal kerestek fel. A vizsgált térségek karakterükből adódóan három fő csoportra bonthatók, amelyekben eltérő intenzitású és jellegű határon átnyúló mozgások és kapcsolatok a jellemzők.

- A **városi vonzáskörzetbe** azon területek tartoznak, ahol a határ egyik oldalán domináns városi funkciókkal rendelkező város található. Ezen központok térszervező ereje átnyúlik a szomszédos ország területére, s befolyásolja az ottani folyamatokat. Ezen esetekben egy egyirányú függés alakul ki a város irányába, amely szolgáltatásaival képes ellátni a határ túloldalán lévő települések lakosságát is. A beazonosított kilenc térség közül négy tartozik ebbe a kategóriába. **Pozsony (Bratislava)** esetében a határon átnyúló agglomeráció már egyértelműen kirajzolódik, s a határhoz közeli magyarországi települések a szlovák főváros városrészeként kezdenek funkcionálni (új településrészek és lakóparkok, növekvő igény a tömegközlekedési kapcsolatok bővítésére stb.). **Kassa (Košice)** esetében a határon átnyúló vonzáskörzet kialakulása ugyan később indult meg, de az M30-as autópálya és több határátkelőhely megépítésével egyre több szlovák állampolgár jelenik meg a Cserehát és Zemplén településein. **Győr** esetében a Csallóköz többségében magyar nyelvű települései tartanak igényt a nyugat-magyarországi város szolgáltatásaira, míg **Sátoraljaújhely** a Bodroghöz északi részén építi ki természetes vonzáskörzetét.
- Az **ikervárosok** esetében egymást funkcionálisan kiegészítő, egymással közvetlenül határos városokról beszélünk, amelyek közös fejlődéstörténetüknek köszönhetően egymással szoros kötelékben alakították ki vonzáskörzetüket. **Dél- és Észak-Komárom (Komárno)** esetében eltérő adottságú városok együttműködéséről van szó. Míg a Duna déli részén egy jó közlekedési adottságokkal és erős iparral rendelkező település, addig az északi oldalon a kulturális szolgáltatásokban és intézményekben bővelkedő város található. **Esztergom és Párkány (Štúrovo)** egybefüggően beépített ikervárosi térsége az egymást erősítő komplementer ipari-logisztikai, valamint turisztikai adottságaira támaszkodhat.
- A határon átnyúló **városhálózati térségek** közé azon települések halmaza került, amelyek ugyan földrajzilag nem határosak egymással, de népességükkel és erőforrásaikkal képesek lennének több és minőségibb funkciót teremteni a térségben. Dinamikus gazdasággal

rendelkező város hiányában mind a három vizsgált térség hátrányos helyzetűnek számít, ahol a periférijellegből adódóan a népességvesztés és a gazdasági leszakadás általános jelenség. **Ipolyság (Šahy) és Balassagyarmat** esetében az újjáépült Ipoly-hidak egyre szorosabbá fűzik a két város kapcsolatát, míg **Salgótarján, Fülek (Fil'akovo) és Losonc (Lučenec)** között az ipari múlt, a turisztikai adottságok, valamint a fejlesztendő vasúti és közúti kapcsolatok jelentik a közös nevezőt. A harmadik térség **Tornaľa (Tornaľa), Putnok és Ózd** városhálózatából áll, ahol a hasonló gazdasági szerkezet, földrajzi elszigeteltség és a szociális kihívások készítetik a településeket a kapcsolat felvételére.

1. ábra: Határon átnyúló funkcionális városi térségek a magyar-szlovák határ mentén



Az első körös egyeztetésekre az adott városi térséghez tartozó **települések polgármesterei** kaptak meghívást, akikhez többnyire csatlakoztak a releváns szakértelemmel rendelkező településüzemeltetők és a fontosabb intézmények képviselői is. Jelenlétük biztosította, hogy a helyi lakosságnak (és magának a településvezetésnek) a meglátásai és nehézségei összegyűjtésre kerüljenek. A második körös egyeztetéseken a polgármesterek mellett már nagyobb hangsúly tevődött a **településüzemeltetők, intézményvezetők és civil szervezetek** megszólítására, akik témaspecifikus hozzászólásaikkal igyekeztek segítséget nyújtani az adott akadály megértéséhez és lehetséges megoldásához. Mindemellett a térségben működő **Európai Területi Társulások (ETT-k)** is meghívást kaptak a rendezvényekre, hiszen munkájuk kifejezetten a határon átnyúló együttműködések fenntartására összpontosít. Részvételük azért is indokolt, mivel sok esetben tagjaiknak köszönhetően csak ők rendelkeznek olyan jogkörrel és tapasztalattal, amely lehetővé teszi a felmerült akadály eredményes megoldását.

A helyi szereplők mellett az HUSK Interreg program **Közös Titkárságának** tagjai, valamint a **nemzeti hatóságok delegáltjai** is részt vettek az egyeztetéseken. Bizonyos műhelymunkákon az **Irányító Hatóság** (Magyarország Külgazdasági és Külügyminisztériuma) és a **Nemzeti Hatóság** (a Szlovák Köztársaság Befektetési, Régiófejlesztési és Informatikai Minisztériuma) képviselői is megjelentek, míg Magyarország Közigazgatási és Területfejlesztési Minisztériuma az egyeztetések szinte állandó szereplőjének számított. A **programszervek és minisztériumok** jelenléte garantálta, hogy a helyi

szinten megfogalmazott kihívások és tapasztalatok magasabb (nemzeti) szintre is felkerültek. Ezáltal a delegált tagok, a műhelymunkák zárultával, holisztikus képet tudtak alkotni a teljes határtérség helyzetéről és az ott élők problémáiról és lehetőségeiről.

### 1.2.2 Lebonyolítás

A referenciacsoport-műhelyek az #ACCESS projekt kiemelt fontosságú elemei, hiszen ezek a kétoldali találkozók biztosítják, hogy a határ menti funkcionális várostérségek döntéshozói, intézményei és szolgáltatói közvetlenül, strukturált keretben vitathassák meg az akadályokat és a megoldási irányokat. A szervezés és a szakmai tartalom a két projektpartner közös munkája: a budapesti CESCİ és a kassai (Košice) székhelyű CESCİ Carpathia minden eseményt együtt tervezett meg, egyeztetve a helyi önkormányzatokkal, a magyar és szlovák érintett minisztériumokkal, az Interreg VI-A Program Közös Titkárságával, valamint az érintett megyei/kerületi szervezetekkel. Noha a műhelyek tartalmának meghatározását minden esetben ez a kettős partnerség jellemezte, az egyes műhelyek megszervezését a projektpartnerek felosztották egymást közt.

A műhelyek előkészítése minden helyszínen azonos logikát követett. Az első körös műhelyek esetében a projektpartnerek a kijelölt várostérségre (ikervárosokra vagy összetartozó magyar-szlovák településcsoportra) fókuszáló, magyarul és szlovákul elkészített háttéranyagot állítottak össze, amely áttekintette a térségi mobilitási mintákat, az intézményi/hatásköri különbségeket, a közszolgáltatási hozzáférést, a határátlépési infrastruktúrát és a potenciális fejlesztési projektcsomagokat. Ezt a dokumentumot a meghívott résztvevők minden esetben már a rendezvény előtt megismerhették részleteiben, majd a találkozók elején is meghallgathattak egy lényegre törő összefoglaló előadást, amely megalapozta az érdemi eszmecserét. A résztvevők értékelték, kommentelték, kiegészítették a háttéranyag megállapításait, ami nagyban elősegítette egy komplex kép kialakítását.

Az **első kör** agendája egységes volt, és minden állomáson ugyanazt a logikát követte. A programot polgármesteri és kormányzati köszöntők nyitották; ezt követte a projekt rövid bemutatása (CESCİ/CESCİ Carpathia), majd a vizsgált funkcionális várostérség szakmai áttekintése a kiküldött háttéranyag alapján. A program második felében moderált műhelybeszélgetés zajlott, amelyben a résztvevők közösen azonosították az akadályokat és a lehetséges beavatkozásokat/projektötleteket. A szakmai nap jellemzően közös ebéddel zárult.

A **második kör** agendája a „feltárásból” a „megoldás felé” mozdult el, de a második kör műhelyei is módszertanilag egységes ívet követtek: rövid köszöntők és projekt-/helyzetelemzés után mindenhol megjelent a 2025-ös Interreg felhívásokról szóló blokk, majd célzott tematikus vita következett, amelyet több helyszínen európai jó gyakorlatok bemutatása előzött meg. A kimeneti logika is konzisztens: minden állomáson konkrét projektötletek, partnerségi szereposztások és (ahol releváns) intézményi megoldások kerültek rögzítésre.

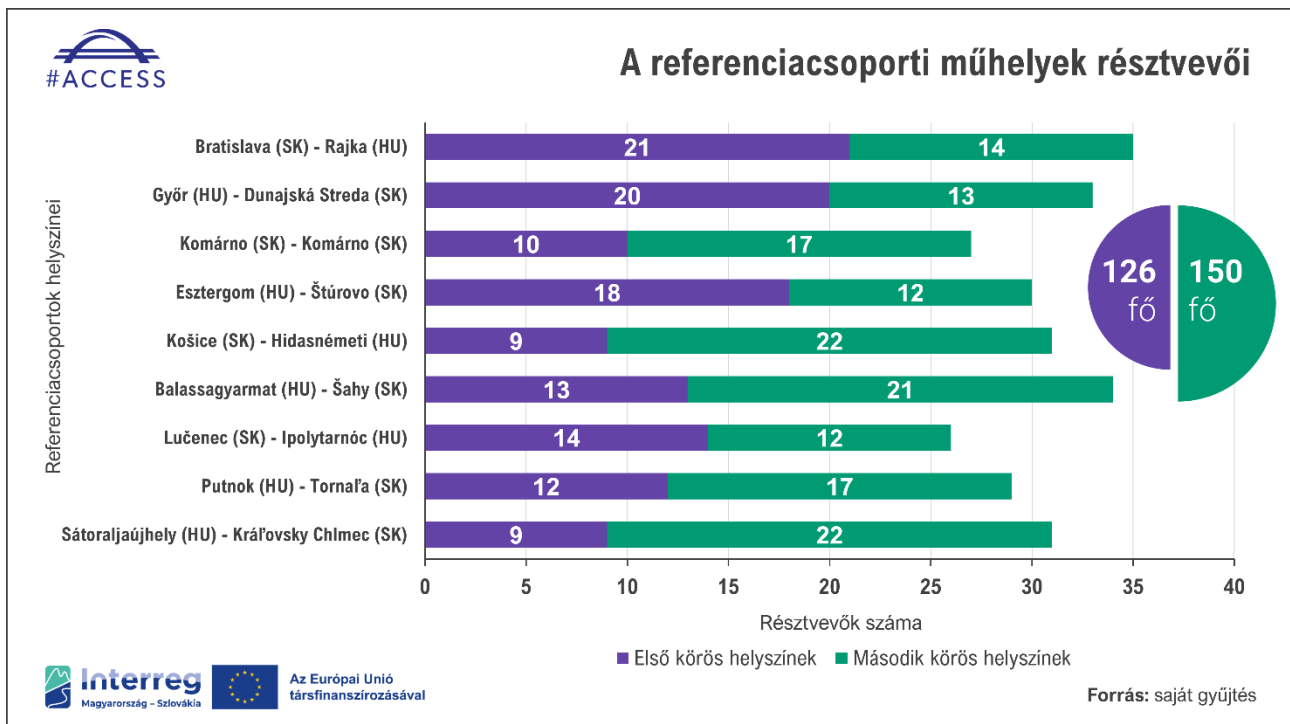
Összefoglalva tehát az első kör célja a „teljes kép” felrajzolása és a problémalisták, valamint a projekt témák összegyűjtése volt; a második kör már fókuszáltan a megvalósítás előkészítését szolgálta (intézményi együttműködési modellek, felhívásokra benyújtható projektötletek, ágazati egyeztetések, határmenti koordináció).

Az első és második körös helyszínek kiegészítették egymást: Komárom (Komárno) kivételével mindenütt sor került magyar és szlovák oldali egyeztetésre. A szervezés végig két nyelven zajlott; a moderáció és a hozzászólások magyarul és szlovákul hangzottak el, amit a kétnyelvű háttéranyagok

rendszerszinten támogattak. A projektpartnerek biztosították a találkozókra a magyar-szlovák szinkrontolmácsolást.

A fent azonosított 9 határon átnyúló várostérségben két körben összesen 18 műhelybeszélgetésre került sor. Az első körben 126 fő, a második körben 150 fő vett részt összesen az egyeztetéseken. Az egyes referenciacsoportokról a projekt honlapján minden esetben önálló bejegyzés született, mely tartalmazta az adott rendezvény logisztikai információit, az első körben az előkészített háttér tanulmányok letöltési linkjét, továbbá a rendezvényekről készült beszámolókat<sup>1</sup>.

2. ábra: A referenciacsoporti műhelyek résztvevői



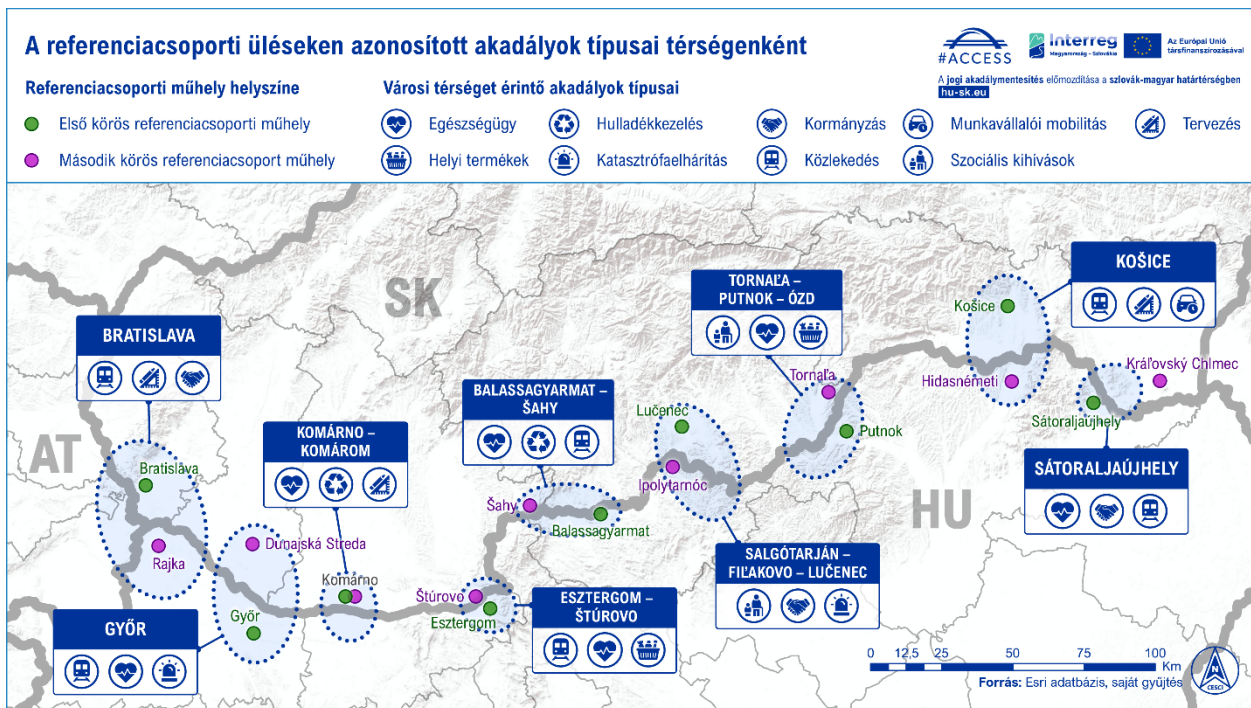
<sup>1</sup> További információk érhetőek el az egyes referenciacsoporti műhelyekről a függelékben található hivatkozásokon keresztül.

## 2 A referenciacsoportok eredményei

### 2.1 Az egyes referenciacsoporti műhelyek összegzése

Az alábbi fejezet a határtérségben megvalósított referenciacsoporti műhelyek eredményeit mutatja be. Az átláthatóság érdekében a rendezvényhelyszíneket és a városi térségeket érintő legfontosabb akadályok típusait a lenti ábra ismerteti.

3. ábra: A referenciacsoporti üléseken azonosított akadályok típusai térségenként



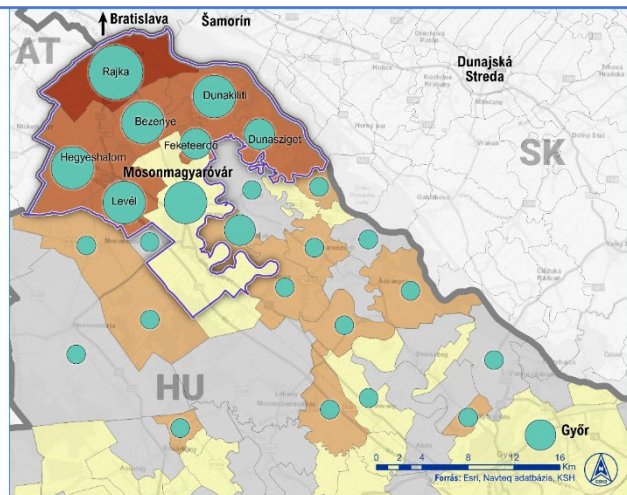
## 2.1.1 Pozsony (Bratislava) városi vonzáskörzet

### 2.1.1.a Első körös referenciacsoporti műhely: Pozsony (Bratislava)

Helyszín: Pozsony (Bratislava)

Dátum: 2024. március 12.

Szervező: CESCO Carpathia (P2)



### A műhely legfontosabb megállapításainak összefoglalója

A szlovák régiófejlesztési politika hiányosságai miatt Pozsony (Bratislava) jelentősen elhagyta az ország többi részét fejlettségben. Ugyanakkor a metropoliszrégió kialakulását nem követi az infrastruktúra fejlesztése. A szuburbán területekről nagyon nehézkes a bejutás, és a déli irányból ezt tovább súlyosítja a **közösségi közlekedési** lehetőségek szinte teljes hiánya. A műhely résztvevői számára ez jelenti a legnagyobb problémát. Látható, hogy ezt a kihívást a 801-es busz újraindítása se tudná kezelni, a kiköltözés ugyanis folyamatos. Integrált megoldásra lenne szükség, amely nemcsak a közösségi közlekedést, hanem a **kerékpáros útvonalakat** is lefedi. A közlekedés fejlesztése a diákokat is érinti, mivel mindig haza kell jönniük a szülőkkel délután, nem maradhatnak bent a városban. A **vasúti járatok sűrítése** egy jó irányban tett lépés, és reménykeltő a villamosvonal tervezett meghosszabbítása is Ligetfalutól (Petřzalka) déli irányban. Ugyanakkor ez csak rész megoldás, hiszen a vasútállomások és a járatok elérhetőségét olyan településekről is biztosítani kellene, amelyek nem rendelkeznek vasútállomással.

Ebből a szempontból jó példa az osztrák oldallal kialakított együttműködés. A **BAUM** nevű szervezet segítségével az érintett önkormányzati vezetők **állandó egyeztetési fórumot** tudtak

létrehozni, amelyen belül rendszeresen meg tudják vitatni a problémáikat, fejlesztési terveiket. Ennek a fórumnak köszönhetően sikerült rendezni a hainburgi közlekedési kapcsolat ügyét is. Hasonló egyeztetési fórumra a magyar partnerekkel is szükség lenne, de talán még jobb volna, ha a magyarok a meglévő osztrák-szlovák platformhoz csatlakozhatnának, mivel ez segíthetne a problémák integrált kezelésében. Egyfajta **agglomerációs tanács** lenne így kialakítható, amennyiben Pozsony (Bratislava) főváros vezetését érdekli egy ilyen kezdeményezés.

A magyar oldali települések számára **nem jelentenek problémát a beköltöző szlovákok**. Jóllehet sokan a mai napig **nem regisztrálták magukat**, és a gépjármű-tulajdonosokkal szoktak kisebb problémák lenni, az együttműködés a helyi önkormányzatok és a betelepülők között jó. A települések a szóróanyagaikat szlovák nyelven is elérhetővé teszik, rendszeresek a két közösséget bevonó rendezvények, és a **pozsonyi (Bratislava) kiköltözők** egy része **aktívan vesz részt** az adott **település életében**, sőt egyesek a helyi civil szervezetek tevékenységeiben is. Számosan közülük már egészen jól értenek magyarul, és helyi szolgáltatásokat is igénybe vesznek (Rajkán például az óvodások fele szlovák). A szuburbanizációs folyamatoknak megfelelően ugyanakkor ebből a szempontból továbbra is a szlovák főváros nyújtotta lehetőségekkel élnek leginkább a kiköltözők.

Összességében megoldhatatlan jogi akadályokról nem számoltak be a résztvevők, inkább a **területi együttműködés intenzitását** szeretnék **növelni**, és a közlekedési helyzetet javítani.

### 2.1.1.b Második körös referenciacsoporti műhely: Rajka

**Helyszín:** Rajka

**Dátum:** 2024. október 16.

**Szervező:** CESC Budapest (LP)



### A műhely legfontosabb megállapításainak összefoglalója

Speciális elhelyezkedése miatt Pozsony (Bratislava) agglomerációja nem tudott egészséges módon fejlődni. Az ebből fakadó kihívások között a **közlekedés megoldatlansága** az első helyen szerepel, amely egyszerre érinti az autós forgalmat és a tömegközlekedést. Az osztrák-szlovák viszonylatban sikeresen működő **BAUM modell adaptálása** jelenthet megoldást egy integrált rendszer kialakítására. Ennek érdekében az egyeztetésen a BAUM szervezet bemutatására is sor került.

A Pozsony (Bratislava) és a környező osztrák tartományok térségközi együttműködése a fenntartható területfejlesztésre, az intézményi kollaboráció létrehozására, a határon átnyúló akadályok feltárására és információcserére, valamint a **pozsonyi (Bratislava) városrégióra**

**vonatkozó stratégiai dokumentumok határon átnyúló megvitatására** és közös stratégiák és projektek kidolgozására koncentrálnak. A jelenleg projekt alapú fenntartási modellel rendelkező szervezet állandó szervezeti keretek elérésére és a **munkaterület Pozsony (Bratislava) teljes agglomerációjára való kiterjesztésére törekszik**. Ennek érdekében egy új koordinátorra (összekötő személyre) lenne szükség, aki a magyar oldali ügyeket képes felügyelni a BAUM-on belül. Az egyszerűbb működés szempontjából a jelenlevők a **kettős** (osztrák-szlovák és magyar-szlovák) **modell alkalmazása** mellett döntöttek, viszont bizonyos témákban (lásd kulturális együttműködés) nem zárkoztak el az osztrák fél bevonásától sem.

Ezen átfogó ernyőszervezethez való csatlakozás mellett a jelenlevők további, Pozsony (Bratislava) határon átnyúló agglomerálódásából fakadó kihívásokat is felsoroltak. Ilyen a **területi tervezés** kérdésköre. Mivel a szlovák főváros számára rendelkezésre álló szabad területek kiterjedése erősen korlátos, az új lakóparkok már közvetlenül az államhatár közelében létesülnek anélkül, hogy arról a túloldali községeket értesítenék vagy véleményüket kikérnék. Várhatóan a város déli részén további komoly lakásfejlesztés várható.

A **közlekedés** terén a korábban felfüggesztett, Rajkát Pozsonnyal (Bratislava) összekötő, **autóbuszjárat ismét működik**. A helyi szintű kezdeményezés hatására a szolgáltatást egy magánvállalkozás indította el. Kiegészítő támogatások híján, a működtető csak teljes árú jegyeket és bérleteket forgalmaz. Ugyan a GYSEV fejlesztéseinek köszönhetően a vonatközlekedés színvonala is javult, a szlovák beköltözők továbbra is a saját autójukat használják az ingázás során. A **megnövekedett forgalom** parkolási problémát és komoly környezeti terhelést jelent a határtérség községei számára. Problémát jelentenek még a településképet rontó, **hátrahagyott** (gyakran rendszám-tábla és műszaki vizsga nélküli) **gépjárművek** és a **gondozatlan telkek**, amelyek tulajdonosait nem lehet felkutatni.

A **kétnyelvűség** a települések többségében megoldott, viszont ez ad hoc módon, szisztematikus együttműködés nélkül történt meg. A lakosság és a hivatal közötti kommunikáció megteremtése érdekében párbeszédet szükséges kialakítani az ország és a betelepülő polgárok között (pl egy közös információs füzet segítségével, amely ismerteti az adott ország kulturális és adminisztratív szabályait, szokásait). Mindemellett nehézségként merült fel a megnövekedett **hulladék kezelése**, a tényleges lakónépességhez viszonyított **kevesebb adóbevétel**, a növekvő igény a **rendészeti erők jelenlétére**, valamint hogy a beköltözők nem íratják be gyermekeiket a helyi **oktatási intézményekbe**.

Összességében az egyeztetés résztvevői **egyetértettek a BAUM működési modelljének magyar irányba történő kiterjesztésében**. Az intézményfejlesztés pontos irányainak megvitatását egy következő egyeztetésre halasztották.

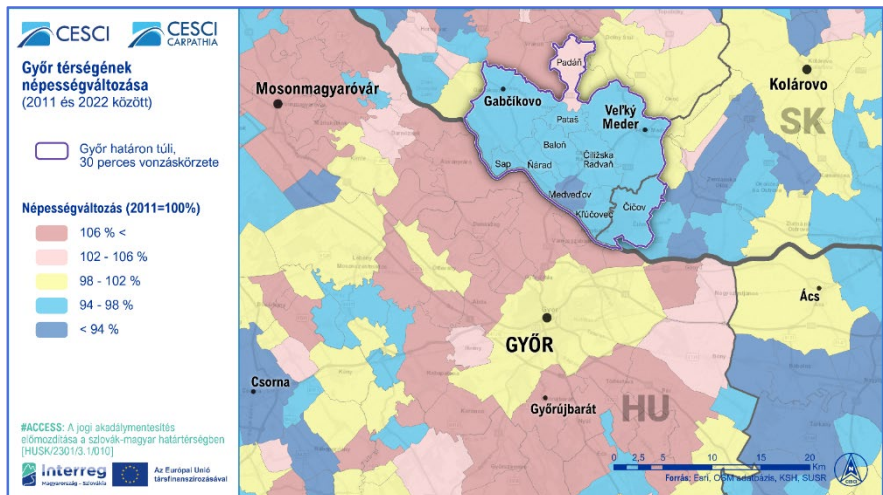
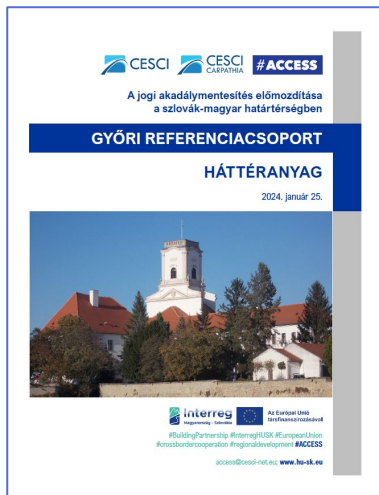
## 2.1.2 Győr városi vonzaskörzet

### 2.1.2.a Első körös referenciacsoporti műhely: Győr

Helyszín: Győr

Dátum: 2024. január 25.

Szervező: CESCO Budapest (LP)



### A műhely legfontosabb megállapításainak összefoglalója

Győr esetében a lehatárolás nagyon problémás, mivel a város **rendkívül gazdag funkciókban** (ezek közül némelyik fővárosi szintű), az egyes funkciók vonzaskörzete pedig jelentősen eltér egymástól. **Dunaszerdahely (Dunajská Streda) bevonása** elkerülhetetlennek látszik, mivel Győrrel egyre szorosabb együttműködésük alakul ki, és a legfontosabb fejlesztési elképzelés is hozzájuk kapcsolódik: gyorsforgalmi út a két város között, egy új vámosszabadi hídon keresztül.

Ugyanakkor ebben a viszonylatban se látják reálisnak a résztvevők a **közösségi közlekedés** fejlesztését, mivel a nagymenyeri (Vel'ký Meder) busz kudarca óta mindenki, akinek fontos volt ez a reláció, megoldotta már az eljutást. A munkavállalókat bérelt buszokkal szállítják a nagyvállalatok, a magánszemélyek pedig telekocsival utaznak, ha szükséges. Igényfelmérést lehet végezni, de az várható, hogy az individuális közlekedési módokat részesíti előnyben a lakosság.

A táji adottságok és a közös kulturális örökség miatt a **turisztikai együttműködés** prioritást élvez, itt jó gyakorlatként emelhető ki, hogy az Arrabona ETT tagként vesz részt a csallóközi TDM munkájában; de a **természeti örökség védelme** is fontos együttműködési terület lehet.

Megoldandó viszont a tűzoltóautók és más hasonló járművek áthaladásának egyszerűsítése a **közös katasztrófakezelés** érdekében.

Várható, hogy a következő évtizedekben egyre nagyobb kihívást fog jelenteni az **idősgondozás** mindkét országban. A szolgáltatások megosztásának azonban jelenleg jogi akadályai vannak, kivéve az üzleti megoldásokat.

Az Arrabona ETT szeretné az **energetikai** kérdéseket is határon átnyúlóan kezelni, de ennek szintén hiányzik jelenleg a jogi háttere.

Az első kihívás azonban minden esetben a **közös szótár** kialakítása. A legegyszerűbb projektek szintjén is gyakori probléma, hogy a terminusok és a definíciók nem pontosan feleltethetők meg egymásnak. Az akadálymentesítés keretében megfontolandó volna a leggyakoribb együttműködési területekhez kapcsolódó vademecumok összeállítása.

Meg kell említeni a **kompetenciákban meglévő különbségeket** is, amelyek a magyar oldalon gyengítik az együttműködési készséget.

### 2.1.2.b Második körös referenciacsoporti műhely: Dunaszerdahely (Dunajská Streda)

**Helyszín:** Dunaszerdahely (Dunajská Streda)

**Dátum:** 2025. március 04.

**Szervező:** CESCO Carpathia (P2)



### A műhely legfontosabb megállapításainak összefoglalója

A műhelyen Dunaszerdahely (Dunajská Streda) és Nagymegyér (Veľký Meder) városokon kívül további két-két magyarországi és szlovákiai kisebb település polgármestere jelent meg. Győr nem képviseltette magát, viszont az Arrabona ETT igen.

A jelenlévők által felvetett legfőbb problémák **infrastrukturális jellegűek** voltak: nagy szükség lenne a **medvei (Medved'ov) híd** felújítására, illetve egy **gyorsforgalmi kapcsolat** kiépítése esetén egy új híd építésére Győr és Nagymegyér (Veľký Meder) között. Ugyancsak jelentős hiányosság, hogy a szlovák oldalon nincsenek **kerékpárutak**, és a közelmúltban elkészült útfelújítás kimondottan veszélyessé tette a kerékpározást az érintett főúton is. Ez nemcsak

közlekedési, hanem **turisztikai szempontból** is hátrányosan érinti a térséget. Szükség volna térségi összefogásra a kerékpárút-hálózat szisztematikus, összehangolt fejlesztése érdekében.

A Nagymegyer (Veľký Meder) és Győr között korábban kudarcot vallott **autóbuszjárat** újraindítására lenne igény, dunaszerdahelyi (Dunajská Streda) végállomással. Ehhez viszont a finanszírozhatóság feltételeit kell megteremteni, illetve jobban össze kell hangolni a menetrendet más, ráhordó járatokkal és a vasúttal.

A térségben van igény az **egészségügyi ellátások** integrációjára, főként a szlovák oldalon élő idősebb magyar betegek igényelnék, hogy anyanyelvükön tudjanak kommunikálni az orvosokkal.

Ugyanakkor **Győr elszívó hatását** számos területen már most is érzik, így például hátrányos a térség számára az **oktatási célú ingázás**, migráció. Ahogy más határtérségekben, a tapasztalat itt is azt mutatja, hogy ha egy magyar fiatal a magyar oldalon folytatja tanulmányait, már nem fog visszatérni Dél-Szlovákiába, az adott közösség elveszíti őket.

A győri műhelyhez hasonlóan itt is felmerült a **katasztrófavédelmi együttműködés** igénye. Legalább a tűzoltóautóknak biztosítani kellene a mentési célú áthaladást a határon. Jó példa lehet a rendőrségek közös járőrözése, amelyet évtizedek óta megoldottak a magyar-szlovák határtérségben.

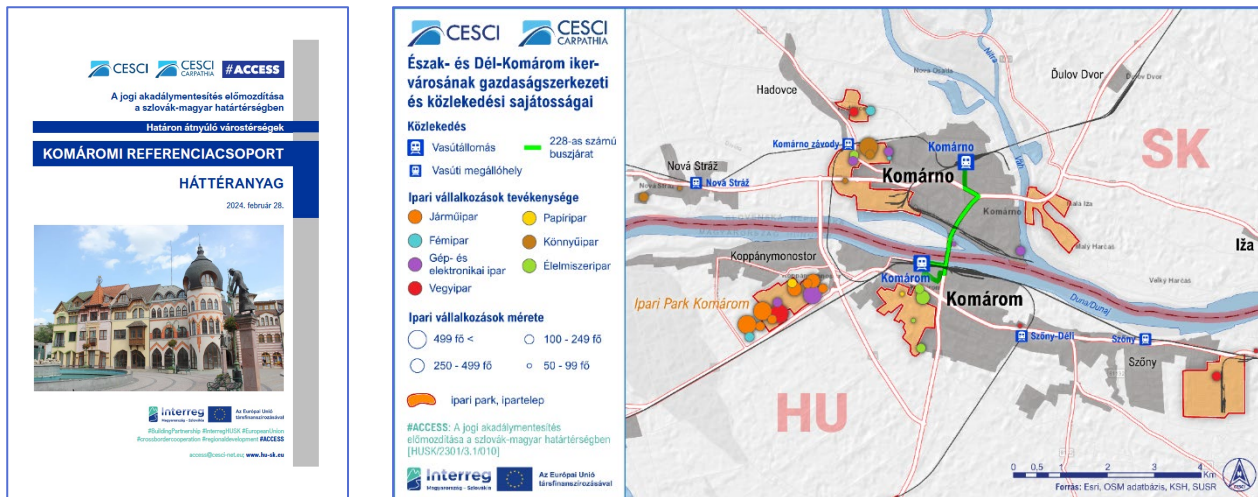
## 2.1.3 Észak-Komárom (Komárno) – Dél-Komárom ikervárosi térség

### 2.1.3.a Elsõ körös referenciacoport mûhely: Észak-Komárom (Komárno)

Helyszín: Észak-Komárom (Komárno)

Dátum: 2024. február 28.

Szervezõ: CESCO Carpathia (P2)



### A mûhely legfontosabb megállapításainak összefoglalója

A két város együttmûködése a rendszerváltás óta nagyon szoros, de alacsony szinten intézményesült.

Folyamatosan egyeztetik a **fejlesztési terveiket**, amelyek révén közös elképzelések is megszülettek. Ilyen egy **nemzetközi logisztikai központ** terve, amelynek központi eleme egy nagy közös kikötõ volna, az interkontinentális szállításokra is alkalmassá téve. Ezt azonban a vízi szállításra vonatkozó eltérõ szabályozási háttér nehezíti jelenleg.

Hasonló problémát jelent a **vízvagyon megõrzése** szempontjából az eltérõ szabályozás. Míg az észak-komáromi (Komárno) Erzsébet-szigeten most készülnek felszámolni az illegális építkezéseket, Dél-Komáromban ugyanazon víztest felett mûködési engedélyt kaphatott egy nagy akkumulátorgyár. Eltérõek a **mûemlékekre** vonatkozó jogi keretek is, ami pedig az erõrendszer közös fejlesztését nehezíti meg.

Észak-Komárom (Komárno) 1,4 millió euróból épített komposztálót, és másfél éve a konyhai **hulladékot** itt hasznosítják újra. Könnyedén be tudnák fogadni a dél-komáromi hasonló hulladékot is, viszont jelenleg a MOHU egy másik komposztálót fog építeni Dél-Komáromban, ami fölösleges

párhuzamosság. Problémát jelent ugyanakkor, hogy hulladékot nem lehet csak úgy átszállítani a határon, és az is, hogy a MOHU állami szinten kezeli a kérdést, míg Szlovákiában ez önkormányzati szintű feladat. Kérdés, hogy a MOHU-t le lehet-e ültetni a komáromi (Komárno) városvezetéssel a témában, illetve hogy akár csak konyhai hulladékot át lehet-e szállítani a határon (fertőzésveszély nélkül). Ez a téma egy komoly innovációs projekt témája is lehetne, mivel a két város hulladékaiból (beleértve akár a szennyvíziszapot is) egy nagyobb kapacitású biogázerőmű működtetése is megoldható volna, hozzájárulva a városi energiaellátáshoz.

Az Észak-Komáromi (Komárno) **kórház** az elmúlt években látványos fejlődésen ment keresztül, és a kapacitásai elegendőek volnának mindkét város és a térség ellátásához is. A dél-komáromi kórház ugyanakkor alacsonyabb ellátási szintet képvisel, az észak-komáromihoz (Komárno) hasonló szolgáltatások csak Tatabányán érhetőek el. Finanszírozási szempontból is előnyösebb volna egy egészségügyi szolgáltatási integráció, mivel az észak-komáromi (Komárno) MRI naponta maximum 10 vizsgálat elvégzésére kap támogatást a szlovák államtól. Amennyiben azonban a magyarországi páciensek ilyen kezeléseinek költségeit a magyar állam meg tudná téríteni, akkor jóval nagyobb számú vizsgálat volna elvégezhető, jobban kihasználva az elérhető kapacitásokat.

Az **oktatási** mobilitás mindkét irányban megfigyelhető. Nem rég készült egy alapos elemzés az oktatási integráció kérdéseiről, a két ország kisebbségi vegyes bizottságának jóvoltából. Ez számos akadályt beazonosított, pl. hogy a magyar oldali szakpszichológusi és logopédusi diplomákat nem ismerik el Szlovákiában, és így a magyarországi szakemberek nem tudnak segítséget nyújtani a szlovákiai magyar tanintézmények számára.

A Kombi Bike létrehozásánál problémát okozott, hogy egyetlen biztosító társaság se hajlandó biztosítani a mintegy félmillió eurós eszközállományt a határon átnyúló igénybevétel miatt. Kérdés, hogy a **közösségi közlekedés** esetében a gördülő állományt hogyan szokták biztosítani, mivel ez lehetne egy modell a közbringarendszerekre is (nem tudni, az MV Bike-nál is fennáll-e ez a probléma).

Célszerű volna egy **közös fejlesztési tanácsot** létrehozni a két város képviselőiből, hogy az együttműködés a fejlesztési téren olajozottabb legyen. A résztvevők szerint erre igazából akkor volna igény, ha nagyobb közös projekteket kellene előkészíteni (pl. az Erzsébet híd két városi kapcsolódási térségének rendezése vagy a Duna-partok összehangolt fejlesztése). Ezek nélkül épp elég feladatot ad a fejlesztési tervek városon belüli egyeztetése. Ugyanakkor a meglévő divergens vagy párhuzamos fejlesztések elkerüléséhez szükségesnek látjuk az egyeztetés állandó kereteinek a megteremtését.

### 2.1.3.b Második körös referenciacsoporti műhely: Észak-Komárom (Komárno)

**Helyszín:** Észak-Komárom (Komárno)

**Dátum:** 2025. május 15.

**Szervező:** CESCO Budapest (LP)



#### A műhely legfontosabb megállapításainak összefoglalója

A két város együttműködési lehetőségeinek feltérképezése céljából az egyeztetésen európai jó gyakorlatok kerültek ismertetésre. Ezek közül a ZOAST határon átnyúló **egészségügyi zónahálózata** és Nova Gorica és Gorizia **Európa Kulturális Fővárosa** cím elnyerése keltette a legnagyobb figyelmet.

Az **egészségügyi együttműködés** létrehozását nehezítő tényezők között a sürgősségi ellátás, az informatikai adatok megosztása és tárolása, az e-receptek kiválthatósága, az árfolyamingadozás és a TB-rendszerek összehangolása szerepelt. Az észak-komáromi (Komárno) kórház az onkológia, a szülészeti és a sürgősségi ellátás, míg a dél-komáromi intézmény a rehabilitáció és a gyógyászat terén tud vonzó szolgáltatást nyújtani a várostérségben élők számára. A várospár pilot projekt keretében kipróbálhatja és igazolhatja a szlovák-magyar egészségügyi együttműködés lehetőségeit. A helyi tapasztalatok alapján, a technikai rendszerek összehangolását később ki lehet terjeszteni a teljes szlovák-magyar határtérségre. Fontos, hogy az átfizetések közötti arányosság mindig megmaradjon.

**Logisztikai központ** kialakítása a kikötő, az autópálya, a vasút és a közeli reptér megléte alapján lehetséges alternatíva. Az észak-komáromi (Komárno) kikötő Szlovákia második legnagyobb ilyen létesítménye, amelynek adottságai nincsenek kihasználva. Az észak-déli tranzitfolyosó létrehozásával azonban még nagyobb teherforgalommal kell a várostérségnek számolnia, ami új híd és elkerülő utak kiépítését vonja maga után.

A **Duna-part** és a fontosabb **barnamezős területek** állami ügynek számítanak, hiszen azokért vasúti, vízügyi és műemlékvédelmi hatóságok felelnek. Az önkormányzatoknak jelenleg kevés lehetőségük van ezen területek kezelésére.

A **kulturális együttműködések** már kialakultak, itt csupán a turisztikai menedzsment összehangolására, a szálláshely-kapacitás növelésére és az erődrendszer egységes fejlesztésre volna szükség. Utóbbiban nagy előrelépést jelenthetne az EKF-cím közös megszerzése. Ezen fejlesztésekben a Pons Danubii ETT kiemelt szerepet játszhat.

A **hulladékgazdálkodás** és a **zöld területek karbantartása** szintén lehetőséget kínál az együttműködésre. Közös géppark felállítása, a zöld övezetek közös karbantartása és a keletkezett zöld hulladék kooperatív felhasználása (pl. biogáz termelése) anyagi előnyökhöz juttathatná a két

várost. A hulladékkezelés a két országban viszont eltérő hatáskörbe tartozik (Magyarországon állami, Szlovákiában önkormányzati), a hulladék határon való átszállítása pedig nem lehetséges.

A **határon való átköltözés** egyre gyakoribb a térségben. Észak-Komárom (Komárno) beépítettsége és a szabad telkek hiánya miatt sokan telepednek át a Duna déli oldalára és építenek ott családi házat.

Összességében alulról jövő együttműködési szándék az egészségügy és a zöldinfrastruktúra-üzemeltetés terén nyilvánult meg. Hosszú távú célként az EKF-pályázat benyújtása is megfogalmazódott, ami a turisztikai rendszerek jobb összehangolását követeli meg.

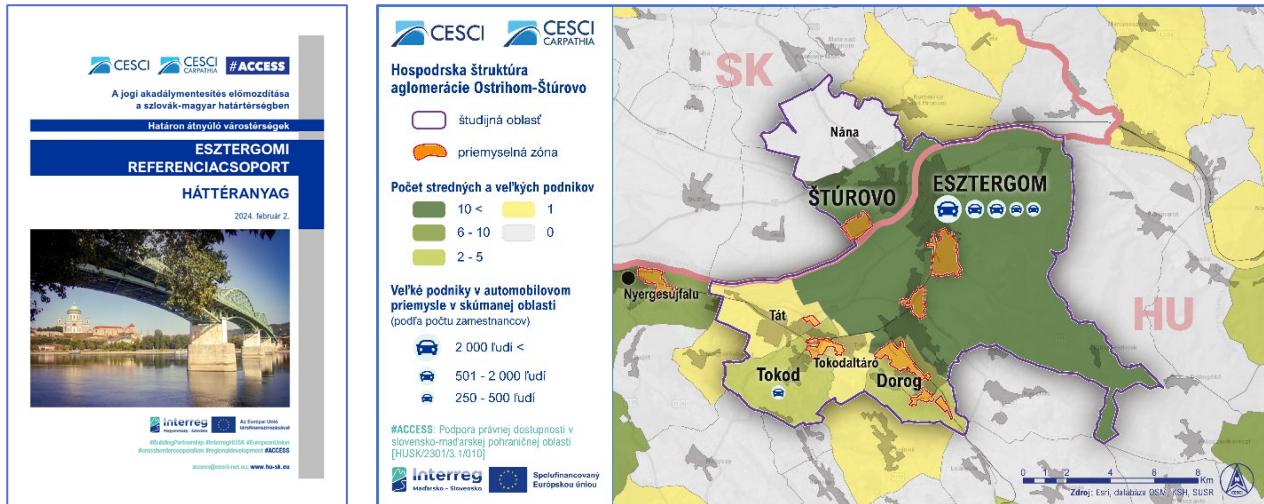
## 2.1.4 Esztergom – Párkány (Štúrovo) ikervárosi térség

### 2.1.4.a Első körös referenciacsoporti műhely: Esztergom

**Helyszín:** Esztergom

**Dátum:** 2024. február 02.

**Szervező:** CЕСCI Budapest (LP)



### A műhely legfontosabb megállapításainak összefoglalója

A háttéranyagban alkalmazott lehatárolás csak elméleti szinten releváns. Egyrészt Dorog és Tokod nem érzi, hogy határ menti települések lennének, a projekthez nem tudnak érdemben kapcsolódni. Másrészt Esztergom és Párkány (Štúrovo) között számos funkcionális kapcsolat van, de ezeknek a vonzáskörzete értelemszerűen jelentősen eltér egymástól. Míg egyes feladatokat városi szinten lehet ellátni, a turizmus keretében jelentősen bővítendő a kör (gyakorlatilag az Ister-Granum ETT teljes területe ide tartozik). Ipari-logisztikai szempontból Nyergesújfalu bevonása is racionális volna. Párkány (Štúrovo) számára egyértelmű, hogy a fejlesztéséhez szükséges tényezők a magyar oldalon érhetőek el, de ebben elsősorban Esztergom a releváns partner, a többiek nem láthatóak.

**Az együttműködési területek széles köre miatt várhatóan nem lesz elegendő egy második fordulós műhelyt tartani, hanem ágazati szinten kell külön-külön alműhelyeket rendezni.**

Az érintettek a legfontosabbnak az **infrastrukturális fejlesztéseket** látják: az M1-es autópályához vezető M100-as gyorsforgalmi út, valamint a Párkány (Štúrovo) és Esztergom közötti kombinált teherhíd megépítését. Erre felfűzhető volna a korábban kezdeményezett **határon átnyúló vállalkozási-logisztikai övezet** ügye, amely mind a hét településen releváns (a fejlett ipari

kapacitások miatt). Ezenkívül az érintettek nagy potenciált látnak a kerékpárút-hálózat fejlesztésében, amelynek vannak racionális elemei, és kapcsolhatók hozzájuk a **Mária Valéria Bike kerékpármegosztó rendszer bővítését** célzó beavatkozások. Ez utóbbi egyébként talán az egyetlen sikeres határon átnyúló projekt, amelyet a két város közösen menedzsel, hosszas előkészítés után. A két állam közigazgatási rendszerei és a helyi kompetenciák közötti különbségek miatt nagyon szűk a közösen ellátható funkciók köre. Inkább lehet **komplementaritásokról és együttműködésről beszélni, mint integrációról.**

A legegyszerűbb a turisztikai együttműködés fejlesztése, a meglévő TDM-ek bevonásával. Azt ugyanakkor a párkányi (Štúrovo) polgármester a műhely utáni személyes beszélgetés során kétségbe vonta, hogy lehetne-e közös fürdőbelépőt bevezetni, mivel az elszámolási rendszerek és a valutarendszerek (és persze az üzleti érdekek is) különböznek. Leginkább a TDM-ek részvételével egy **közös turisztikai tanács** létrehozása lehetne az elérendő maximális cél, amely legalább a turisztikailag jelentős rendezvények egymásra szervezését megakadályozhatná egy **rendezvénynaplár** létrehozásával.

Az **egészségügyi együttműködés** kívülről példaértékűnek látszik, ugyanakkor tapasztalhatóak visszaélések is, és az orvoshiány az igénybe vehető esztergomi szolgáltatások körét is szűkíti. Mindenesetre a Szent Borbála Kórház már ma is az esztergomihoz tartozik, és a párkányi (Štúrovo) Poliklinikával is kialakítható szorosabb együttműködés, ha Nyitra (Nitra) megye önkormányzata ezt támogatná. Ehhez állami szintű ösztönzők kellene.

Az Ister-Granum ETT **helyitermék-rendszere** számára a jogi akadályok jelentik a legnagyobb problémát. Állami beavatkozás nélkül a helyzet nem kezelhető. Felvethető a regionális védjegyek határon átnyúló alkalmazhatóságának kérdése.

A tűzoltók és a rendőrségek között jó az együttműködés, de a közös fellépést szintén szabályok nehezítik (pl. tűzesetkor a szomszédban beavatkozni csak az átszállítandó eszközök engedélyeztetése után lehet, ezt racionális volna egyszerűsíteni; meg kellene vizsgálni, hogy a **katasztrófavédelmi egyezményen** lehet-e ebben a kérdésben lazítani).

A CBRM ebben a térségben is megjelent: szlovák állampolgárok költöznek a magyar oldalra, és onnan ingáznak dolgozni Párkányba (Štúrovo). Számukra még akkor is kihívást jelent az ügyintézés, ha magyar anyanyelvűek, mivel a közigazgatási szakkifejezéseket nem ismerik, a magyar űrlapokat nehezen tudják értelmezni. Itt esetleg hasznos volna egy könnyen elérhető **online közigazgatási szótár** fejlesztése, vagy a mesterséges intelligenciát felhasználó **többnyelvű űrlapkezelő rendszer** kialakítása.

### 2.1.4.b Második körös referenciacsoporti műhely: Párkány (Štúrovo)

**Helyszín:** Párkány (Štúrovo)

**Dátum:** 2025. február 27.

**Szervező:** CESCO Carpathia (P2)



#### A műhely legfontosabb megállapításainak összefoglalója

Ugyan a határtérség Nánától (Nána) Dorogon át Tátig egy egybefüggően beépült területnek számít, az első találkozón részt vevő polgármesterek többsége nem látta indokoltnak az agglomerálódó térség együtt kezelését. Ennek következményeként a második körös egyeztetés már csak **Esztergom és Párkány** (Štúrovo) ikervárosi együttműködésére koncentrált.

A **turisztikai kihívások** között szerepel a szűkös szálláshelykínálat, az eltérő színvonalú vendéglátás (magyar oldalon a szlovák nyelvismeret hiánya), a képzett munkaerő iránti növekvő igény, valamint a szlovák nyelvű turisztikai képzés hiánya. Utóbbira a kétnyelvű osztályok indítása, esetleg kétnyelvű iskola létrehozása indokolt Esztergomban. Figyelembe veendő azonban, hogy Esztergom már jelenleg is nagy mértékben vonzza el Párkányból (Štúrovo) a magyar anyanyelvű diákokat.

Az **egészségügyi együttműködés** – a Dôvera biztosító által nyújtott lehetőségeknek köszönhetően – példaértékű, és a teljes szlovák-magyar határtérségben egyedülálló. A rendszer finomítása és a kooperáció bővítése viszont még továbbra is lehetséges és kívánatos. Ilyen például a határon átnyúló mentés lehetővé tétele. Mivel Párkány (Štúrovo) esetében az elérhető egészségügyi szolgáltatások köre erősen limitált, egyre nagyobb igény mutatkozik az esztergomi intézmények felkeresésére. A növekvő orvos- és ápolóhiány pedig még szükségesebbé teszi az esztergomi ellátórendszer fejlesztését és az ellátás elérhetőségének könnyebbé tételét.

A tervek szerint a határtérség belátható időn belül integrálódik Magyarország gyorsforgalmi úthálózatába. Az **M100-as gyorsforgalmi út** Esztergom és az M1-es autópálya között fog kapcsolatot teremteni, szükségessé téve egy új Duna-híd építését is. A teherforgalmat kiszolgáló híd nemcsak a két város összeköttetését fogja szorosabbra vonni, de Párkány (Štúrovo) és Pozsony (Bratislava) gyorsforgalmi összeköttetése is lehetővé válik (Magyarországon keresztül), valamint a Dunakanyar és Budapest közötti forgalom is ebbe az irányba fog eltolódni. A közlekedési rendszerek módosulására mind a két városnak fel kell készülnie.

Párkány (Štúrovo) településmérete ellenére **helyi autóbuszjáratokat** tart fenn, ami nagy pénzügyi terhet jelent a város számára. Ugyanakkor a vasútállomás kedvezőtlen elhelyezkedése elkerülhetetlenné teszi a szolgáltatás fenntartását, még úgy is, hogy az utasszám alacsony, és ez indokot szolgáltat a menetdíjak emelésére.

A **területi tervek megosztása** eddig is megtörtént, Esztergom továbbítja Párkány (Štúrovo) vezetőségének a hivatalos terveket, viszont érdemi visszajelzés ezzel kapcsolatban nem szokott érkezni.

A résztvevők elkötelezettek az együttműködés fenntartása mellett, amelynek fontos szereplője az **Ister-Granum ETT**.

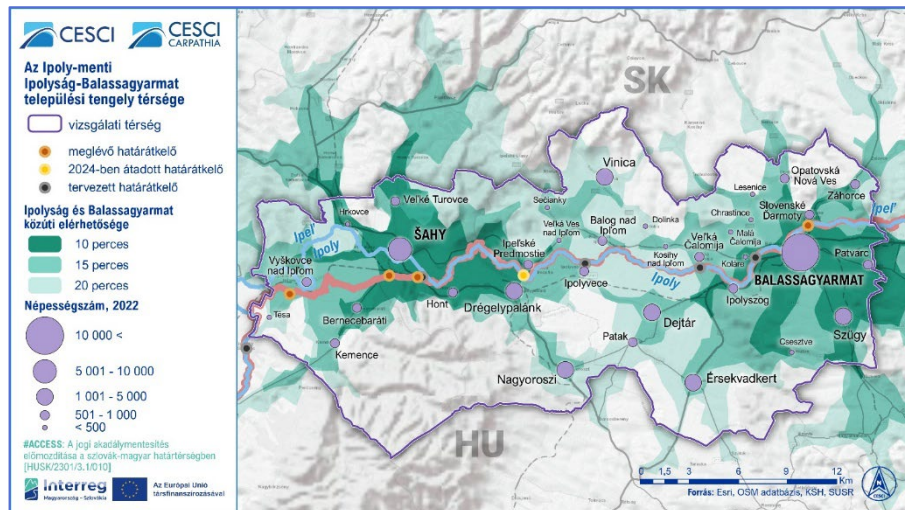
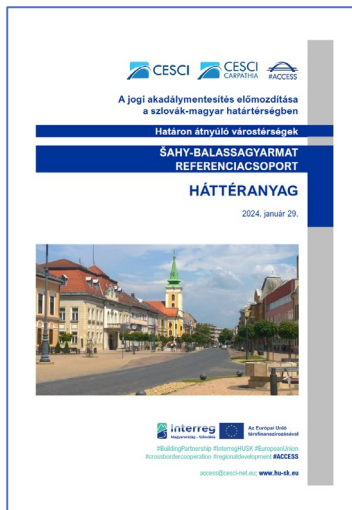
## 2.1.5 Balassagyarmat – Ipolyság (Šahy) városhálózati térség

### 2.1.5.a Első körös referenciacsoporti műhely: Balassagyarmat

Helyszín: Balassagyarmat

Dátum: 2024. február 6.

Szervező: CESC Budapest (LP)



### A műhely legfontosabb megállapításainak összefoglalója

Ipolyság (Šahy) és Balassagyarmat egymásra utaltsága nem kérdés, ezt a városvezetők is felismerték, és igyekeznek stratégiai szinten együttműködni. Az is tény, hogy a két város közösen tudja erősíteni a térségi pozícióit a hasonló méretű Nagykürtössel (Veľký Krtíš) szemben. Ugyanakkor az is kiderült, hogy a komplementer funkcióellátás **nem egymás irányában jelenik meg, hanem észak-déli viszonylatban**, tehát az Ipolyság (Šahy)-Balassagyarmat funkcionális tengely nem létezik, és talán nem is volna kívánatos. Amire törekedni lehet, az a **két város funkcionális vonzókörzetének párhuzamos fejlesztése**, amiben mindig tekintetbe kell venni a szomszéd érdekeit is. A két város és a környező települések között szoros és baráti az együttműködés, erre lehet építeni.

A műhely egyik fontos hozadéka volt, hogy érdemes volna az egyes élethelyzetekhez kapcsolódó állampolgárok bevonásával **fókuszcsoportos beszélgetéseket** szervezni (pl. határon túlról járó gyermekek szülei; ingázó munkavállalók; a magyar oldalra átköltözött szlovák állampolgárok), mivel náluk érhető el a primer információ az akadályokról is.

A **munkavállalási célú ingázás** elsősorban magyar irányban figyelhető meg (a határszéli települések munkavállalóinak 8-10%-a jár a magyar oldalra dolgozni, meglehetősen nagy földrajzi

térséget lefedve: még a gödi Samsungban is vannak szlovák munkavállalók), de Balassagyarmatról is visznek északra, 30-40 km-es távolságra gyári munkásokat.

A magyar oldali **középiszkolák** a dél-szlovákiai magyar ajkú gyerekeket vonzzák, ellentétes mozgás ezen a téren nem figyelhető meg, amit részben a nyelvtudás hiánya, részben a két iskolarendszer közötti inkompatibilitás (8, illetve 9 osztályos alapiskolai rendszer) magyaráz. Mivel a szlovákiai diákoknak tandíjat kellene fizetniük, bejelentkeznek Balassagyarmatra, és így már nem is számítanak ingázónak.

A balassagyarmati **kórház** néhány éve bemutatót szervezett a határszéli szlovákiai polgármestereknek, de a szolgáltatásokat csak (fél-)illegálisan tudják igénybe venni ma is, pedig nagy szükség volna rá, és a gyarmati kórházban szinte minden osztályon dolgozik szlovákul is beszélő munkatárs. Ezt tekintették a polgármesterek a legégetőbb kérdésnek, néhány éve memorandumot is aláírtak ez ügyben, mivel a nagykürtösi (Vel'ký Krtíš) kórház látványosan leépült, Léva (Levice) és Losonc (Lučenec) pedig 70-80 km-re esnek innen. A szülészet márciusban újraindul a városban egyébként.

A **bevásárló turizmus** itt is jelentős, a balassagyarmati kiskereskedelmi forgalomnak kb. 30-40%-át generálják a szlovákiai vásárlók; de van ellenkező irányú vásárlói mobilitás is, főleg Ipolyságra (Šahy).

Új jelenség a **CBRM**: Ipolyságról (Šahy) egyre többen költöznek át a magyar oldali falvakba (Drégelypalánkon már kb. 10%-át a lakosságnak ők képviselik), mert bár az ingatlanárak nagyjából egyensúlyban vannak, Ipolyságnak (Šahy) nincs szabad földterülete, ahol parcellázhatna, így azok, akik kiköltöznének a lakótömbökből, a szomszédos falvakat választják. Ez leginkább a **hulladékgazdálkodásban** generál problémát, mivel a szemétdíjat ezek a lakosok továbbra is Ipolyságnak (Šahy) fizetik, miközben a szemét a falvakban keletkezik. A szlovák oldalon 20 település fogott össze ennek a kérdésnek a kezelésére, de a magyar oldalon is meg fog kelleni oldani ezt a kérdést. Nem látszik, hogy jogilag ez miként volna lehetséges: hogyan csatlakozhatnak magyarországi települések egy szlovák hulladékszövetséghez. További kihívás a **közösségi közlekedés** fejlesztése. Ipolyság (Šahy) elképzelése az, hogy a Kemencére, Bernecebarátiba, Hontra, Drégelypalánkra átköltözött szlovák állampolgárok számára a helyjárat-rendszer fejlesztésével biztosítana buszközlekedést (ez nem biztos, hogy jó ötlet). A vasúti közlekedés mindkét oldalon leépült, és a hiányzó 6 km-es Drégelypalánk-Ipolyság (Šahy) szakasz újjáépítésére se látszik esély. Ezzel szemben a kerékpárút-hálózat fejlesztése érdekében az utóbbi években is történtek lépések, ezt mindenki fontos közös ügyként kezeli. Amennyiben a buszközlekedés nem indítható el, megfontolandó egy **kerékpármegosztó** rendszer kialakítása Ipolyság (Šahy) és a szomszédos települések között (megfelelő kerékpárutak megléte esetén).

Érdekes adaléka volt a műhelynek, hogy megtudtuk, a **vadásztatás** terén nincs fennakadás, a másik oldalról érkező vadásztársasági meghívóval meg lehet szerezni a vadászengevélyt.

A következő műhely fő témáinak az alábbiakat javasolták: **hulladékgazdálkodás, közbiztonság, egészségügy, közlekedés** (beleértve a régióközi kapcsolatok fejlesztését is).

### 2.1.5.b Második körös referenciacsoporti műhely: Ipolyság (Šahy)

**Helyszín:** Ipolyság (Šahy)

**Dátum:** 2025. április 29.

**Szervező:** CESCO Carpathia



#### A műhely legfontosabb megállapításainak összefoglalója

Az első körös egyeztetés eredményeként az újabb találkozót már az **egészségügyre fókuszálva** szervezték meg, amelyen Ipolyság (Šahy) és Balassagyarmat polgármesterei mellett Besztercebánya (Banská Bystrica) megye egészségügyi osztályának vezetője, a határtérség három – Ipolyság (Šahy), Nagykürtös (Veľký Krtíš) és Balassagyarmat – kórházának igazgatója, valamint további egészségügyi szakemberek vettek részt.

A jelenlevők egyetértettek abban, hogy a térség számára az egészségügyi dolgozók csökkenő száma, a betegek adatainak határon átnyúló kezelése és az ápolási költségek kifizetése jelenti a legnagyobb kihívást. A térség periférikus helyzetéből adódóan az **egészségügyi szakemberek számának csökkenése és korösszetételének idősödése** a határtérséget fokozottan érinti. Az elzárt, peremterületnek számító Ipoly-völgy a felajánlott kompenzációk (pl. szolgálati lakás, sportolási lehetőség és családi rendezvények) ellenére sem vonzó az orvosok és ápolók számára, ami az elérhető **egészségügyi szolgáltatások mennyiségének és minőségének csökkenését** vonja maga után. Szlovák oldali szereplők kiemelték, hogy ugyan az EU-n kívüli szakemberek foglalkoztatása enyhíthetne a problémán, viszont az erre vonatkozó szigorú szlovák szabályozás ezt nagyon körülményessé teszi. A szabályozás racionalizálása mellett a telemedicina-szolgáltatások támogatása és az ehhez szükséges képzési programok és technikai fejlesztések megvalósítása jelentheti a kiutat a jelenlegi helyzetből.

A kórházak bemutatkozása során a nagykürtösi (Veľký Krtíš) intézmény esetében az orvoshiányt, a harmadik országból való szakemberek alkalmazásának nehézségeit és az ebből fakadó hosszú várólistákat emelték ki. A korábban megvalósult **CrossCoop projektnek** köszönhetően a nagykürtösi (Veľký Krtíš) és balassagyarmati kórházak között már alakult ki együttműködés, s ennek tükrében a magyarországi kórház a stroke, az infektológia és a sürgősségi mentés terén látja lehetségesnek ellátási körzetének kiterjesztését a határ túloldalára. Emellett rehabilitációs és onkológiai kezelések is igénybe vehetők Balassagyarmaton, valamint nemrégiben a szülészeti osztály is újra megnyílt.

Az ipolysági (Šahy) kórház helyzetét nehezíti, hogy vonzáskörzete három eltérő adminisztrációs körzethez tartozik, ami a térségben élő betegek ellátását és az adatok megosztását nagyban nehezíti. Az ellátandó körzet fele Magyarországra esik, míg a szlovákiai települések negyede Nyitra (Nitra) megyéhez, a fennmaradó rész pedig Besztercebánya (Banská Bystrica) megyéhez tartozik.

A kórház fontosságát igazolja, hogy **a térség közelben lévő kórházait már bezárták**, így Léva (Levice) és Nagykürtös (Veľký Krtíš) között már csak az ipolysági (Šahy) tud ellátást biztosítani. Felszereltségét tekintve a kórház rendelkezik laboratóriummal, CT készülékkel és telemedicinához szükséges technikai eszközökkel, valamint az épületállomány felújítása is folyamatban van.

A résztvevők egyetértettek abban, hogy a **fejlesztési szándékaikat összehangoltan, közösen szeretnék megvalósítani**. Erre a HUSK Interreg program 2025-ös felhívása lehetőséget is ad, amelyben az egészségügyi együttműködések közvetlen támogatásban részesülnek.

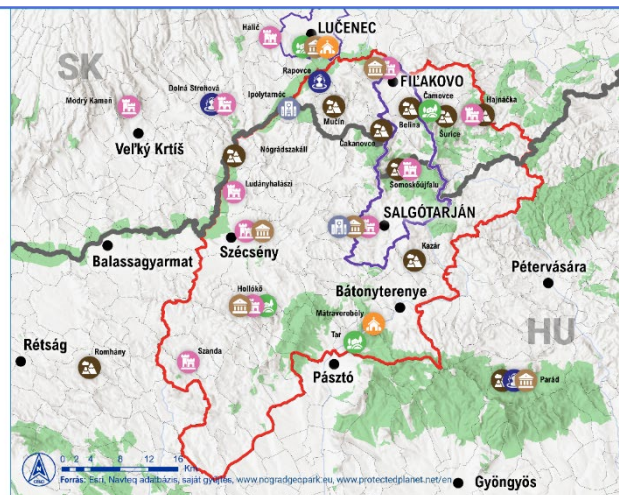
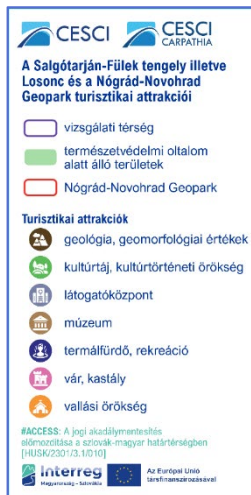
## 2.1.6 Salgótarján – Fülek (Fil'akovo) – Losonc (Lučenec) városhálózati térség

### 2.1.6.a Első körös referenciacsoporti műhely: Losonc (Lučenec)

Helyszín: Losonc (Lučenec)

Dátum: 2024. március 5.

Szervező: CESCO Carpathia



### A műhely legfontosabb megállapításainak összefoglalója

A beszélgetésből az tűnt ki, hogy míg **Fülek (Fil'akovo) és Salgótarján** között valóban erősek a kapcsolatok, Losonc (Lučenec) az Ipoly-völgyi magyar településekkel is együttműködik. Salgótarjánnal elsősorban kulturális és sport kapcsolataik vannak, így itt tematikailag szűkebb az együttműködési horizont. Földrajzi szempontból tehát a **Fülek (Fil'akovo)-Salgótarján várospárra érdemes koncentrálni a jövőben.**

A határ két oldalán a **társadalmi-gazdasági és az ingatlanpiaci helyzet is nagyon hasonló**, ezért nem jellemző az átköltözés, és a vállalkozók megjelenése a határ túloldalán is sporadikus. Ennek megfelelően azok az agglomerációs jelenségek, amelyek magasabb szintű integrációt feltételeznek, itt hiányoznak. A szlovák oldal nem érdekelt ebben, a magyar oldal nem elég erős ahhoz, hogy ezt a hiányt kompenzálja.

- **Munkavállalási és tanulási** céllal sokan ingáznak Szlovákiából Magyarországra. A COVID az oktatási célú ingázást visszavetette, mivel a szülők megtapasztalták, hogy milyenek a zárt határok esetén a körülmények. Ez a Fülek (Fil'akovo) környéki magyarságnak pozitív változás, mivel az agyelszívás igen komoly kihívásokat jelent a térségben mind az intézmények fenntartása, mind a foglalkoztatás és a helyi gazdaság fejlesztése

szempontjából. Hasonlóképpen ítélik meg azt a jelenséget is, hogy a környékről számos diák végez a magyarországi orvosi egyetemeken, és mivel szlovákul nem tanulják ott meg a szaknyelvet, már nem is térnek vissza. Összességében elmondható, hogy az amúgy is hátrányos helyzetű Losonci (Lučenec) járás **nem igazán érdekelt a határon átnyúló mobilitás erősítésében.**

- Ellenkező irányban elsősorban a **bevásárló turizmus** említhető meg, illetve a szlovák oldali gasztronómiai kínálatot veszik előszeretettel igénybe a salgótarjáni és környékbeli magyarok. Megjelentek a losonci (Lučenec) piacon a magyar őstermelők is, de nem ismerik a szlovák higiéniai előírásokat, és ez probléma, illetve a jelenlétük se tekinthető szabályszerűnek. Ezt a helyzetet kezelni kellene. Összességében **Salgótarján nem elég erős ahhoz, hogy az integráció motorjaként szolgáljon.**

A térség szereplői számára a fentiek miatt **nem a funkciómegosztás, hanem a funkciók közös fejlesztése** jelenti az együtt gondolkozás területét.

- E tekintetben neuralgikus a **közösségi közlekedés** fejlesztése, elsősorban a Losonc (Lučenec)-Salgótarján vasúti kapcsolat helyreállítása. Itt komoly infrastrukturális beavatkozásokra lenne már szükség, mivel nagyon rossz fizikai állapotban vannak a létesítmények.
- Közös kihívás a **barnamezős területek revitalizációja**, amit szintén kezdeményezhetne a három város együtt. Ebből a szempontból érdekes lehet a közös ipari hagyományok felélesztése, tematizációja.
- Hasonlóképpen központi téma a **turisztikai együttműködés**, amelynek kivételes koordinációs eszköze a geopark. Ezt a szlovák oldalon egy társulás, a magyar oldalon egy nonprofit kft. működteti, de a geopark által lefedett közel 100 helyi önkormányzat kevésbé vonódik be, és a geoparki cím közös menedzsmentjét sem tudják jelenleg biztosítani. A korábban csődbe ment ETT helyett egy újat szeretnének alapítani, mivel e nélkül nem tudják megoldani a geopark képviselőit az európai és globális hálózatokban.
- A térség morfológiai adottságai miatt problémát jelent a **katasztrófavédelem** működtetése. A somoskői várban kiütött tűzhoz a szlovák oldali tűzoltók nem értek hozzá, mivel a vár csak a magyar oldalról megközelíthető. Hasonló nehézséget jelent a mentés is.

A **kétnyelvűség** iránti igény ezen a műhelyen is előkerült.

Az is egyértelmű, hogy a második körbe be kell vonni az **illetékes minisztériumokat** is, viszont ezt inkább ágazati szinten lehet jól megszervezni, nem várható el, hogy a minisztériumi munkatársak elutazzanak minden vidéki műhelyre.

### 2.1.6.b Második körös referenciacsoporti műhely: Ipolytarnóc

**Helyszín:** Ipolytarnóc

**Dátum:** 2024. szeptember 11.

**Szervező:** CESCO Budapest (LP)



#### A műhely legfontosabb megállapításainak összefoglalója

A térségbe szervezett második körös egyeztetés alapját a turizmushoz kapcsolódó észrevételek alapján a határon átnyúló **Novohrad-Nógrád Geopark integrált** fejlesztésének kérdései adták. A műhelymunkán Salgótarján és Fülek (Filákovo) önkormányzatai, a Bükki Nemzeti Parki Igazgatóság (BNPI) és a magyar Agrárminisztérium (mint a nemzeti park fenntartója), valamint a térség országgyűlési képviselője vettek részt.

A Novohrad-Nógrád Geopark 2010-ben került fel az **UNESCO geoparki listájára**. A címet egy szlovák egyesület és egy magyar nonprofit kft. gondozza. A hatékony közös menedzsment érdekében jött létre a Novohrad-Nógrád ETT, ami 2011-től próbálta a geológiai örökség védelmét garantálni határon átnyúló jelleggel. Ennek ellenére az ETT-nek nem volt jogosultsága az UNESCO-cím használatára, és pénzügyi problémák miatt 2021-ben meg is szűnt. Egy új ETT létrehozását a BNPI vetette fel. Időközben a geopark szakmai képviseletét a nonprofit kft.-től a BNPI vette át, amely számára az ETT az egyetlen olyan jogi forma, amely lehetővé teszi az aktív szerepvállalást. Az UNESCO az ETT újjászervezését szintén támogatja.

A BNPI nagyobb mértékű szerepvállalását igazolja, hogy a nemzeti park a geopark magyar oldali részét teljesen lefedi, s pályázatkezelési osztályának köszönhetően már több Interreg-pályázatot is sikeresen megvalósított.

Az egyeztetés során az új szervezetnek a **Neograd Geopark ETT** nevet adták, amelynek adminisztratív központját a BNPI Baglyaskői központjában lehet kialakítani. Az UNESCO-cím közös birtoklásának a biztosítása érdekében a résztvevők megállapodtak abban, hogy a szlovák geoparki egyesület is alapító tagja lesz az ETT-nek, illetve hogy a nonprofit kft. átruházza a címbirtokosságot Salgótarján városára.

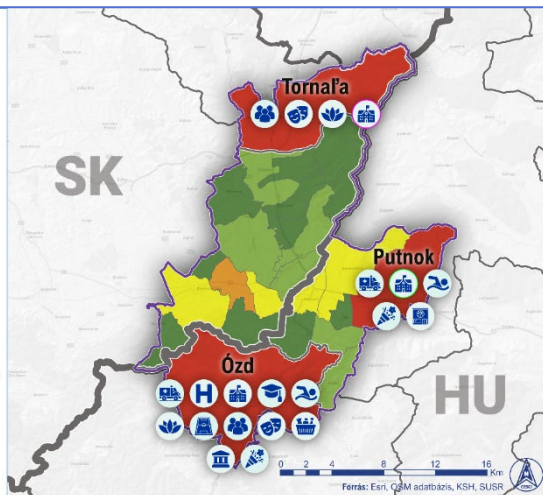
## 2.1.7 Tornaľa (Tornaľa) – Putnok – Ózd városhálózati térség

### 2.1.7.a Elsõ körös referenciacoport mûhely: Putnok

Helyszín: Putnok

Dátum: 2024. február 5.

Szervezõ: CESCO Budapest (LP)



### A mûhely legfontosabb megállapításainak összefoglalója

A határon átnyúló együttmûködés iránti elkötelezettség nem kérdéses Putnok esetében, õk szívesen vállalnak kezdeményezõ szerepet is, csak a humán kapacitások hiányoznak. Tornaľa (Tornaľa) inkább potyautas stratégiát követ, míg Ózd együttmûködési hajlandóságairól semmit nem tudunk meg, nem jeleztek vissza, nem jöttek el. A putnoki és az ózdi polgármester amúgy szoktak egyeztetni, de barátságról nincs szó, és Ózd lépett ki elsõként az ETT-bõl. **Külsõ segítséget igényelne a városhálózat élõvé alakítása.**

A térségben sokan ingáznak a szlovák oldalról a magyar oldalra **dolgozni**, elsõsorban a miskolci Bosch-ba. **Diákmobilitás** is létezik, fõként mivel a közelmúltban megszûnt a tornaľjai (Tornaľa) magyar nyelvû gimnázium. A diákok átjárása viszont azzal jár, hogy nem tanulnak meg rendesen szlovákul, így nem is mennek már vissza utána Szlovákiába. Erre a problémára megoldást jelenthetne a kétnyelvû oktatás elterjesztése a magyar iskolákban, aminek a résztvevõk nem látják akadályát, fõként hogy a közeljövõben Putnokon sport tagozatos tehetséggondozó központ indul, 120 fõvel. Ugyanakkor ehhez a diákok szállítását is meg kell oldani, mivel sok családban nehézséget okozna a határon át ingáztatás. Emellett együttmûködés volna kialakítható a diákok

sportoltatása terén is: Rimakokován (Kokava nad Rimavicou) síoktatást lehetne indítani magyar, míg Jósfaón, a hucul ménesben lovas oktatást a szlovák diákoknak.

Jelenleg a **közösségi közlekedés** teljesen hiányzik, és igény is csak kis mértékben lenne rá, mindenesetre előzetes mérés nélkül nem javasolt pl. a Rozsnyó (Rožňava)-Miskolc buszjárat újraindítása.

Putnokon példaértékű a **szociális ellátás**, amit a környéken is adaptálni lehetne. A határon átnyúló szociális gondozás (beleértve az idősellátást, a hátrányos helyzetű és fogyatékos gyermekek gondozását, valamint a hátrányos helyzetű lakosság közfoglalkoztatását) viszont jelenleg jogszabályi akadályokba ütközik.

Az **egészségügyben** nincs mozgás.

A gömöri **termékek** szociális boltját 2024 tavaszán nyitják meg Putnokon, de ez csak a magyar oldal termékeit teszi elérhetővé, nonprofit alapon.

A **turisztikai desztináció** fejlesztését minden szereplő támogatná, amihez fontos volna a magyar oldalon kiépült kerékpárút-hálózat átvezetése a szlovák oldalra.

Nagy hiányosság, hogy nincs ember, aki szervezze a határon átnyúló kapcsolatokat, tájékoztasson a pályázati lehetőségekről, illetve **megírja és lemenedzselje a pályázatokat**. Ugyanakkor a Gömör EXPO-t 2024-ben már 23. alkalommal rendezik meg, ami nemcsak gazdasági találkozó, hanem sport- és kulturális esemény is (vadásztalálkozóval), tehát a határon átnyúló kapcsolatok fejlesztéséhez a nyitottság és a kapacitások megvannak.

Javasolt továbblépés:

- szakértői segítségnyújtás az ETT szakmai munkájának beindításához, amely a további projektek motorja lehet;
- a kétnyelvű oktatás elindítását segítő felmérés elvégzése és egy koncepció kidolgozása;
- turisztikai fejlesztési munkacsoport felállítása, amely egyben a helyi értékeket és helyi termékeket is felméri, és magja lehet egy határon átnyúló desztinációmenedzsmentnek;
- a putnoki szociális modellt bemutató összefoglaló összeállítás, népszerűsítése, adaptációs lehetőségének vizsgálata, illetve a kapcsolódó jogszabályi háttér elemzése.

### 2.1.7.b Második körös referenciacsoporti műhely: Tornaľa (Tornaľa)

**Helyszín:** Tornaľa (Tornaľa)

**Dátum:** 2025. február 6.

**Szervező:** CESCO Carpathia (P2)



#### A műhely legfontosabb megállapításainak összefoglalója

A tavalyi putnoki műhelyhez képest **minőségi új információkat nem tudunk meg.**

Nilvánvaló, hogy a fejlesztések egyik legfőbb akadálya a **szlovákiai önkormányzatok rossz anyagi helyzete**. Általában kis lakosságszámú települések ezek, gyenge gazdasági teljesítménnyel, magas munkanélküliségi mutatókkal, sok szociálisan rászoruló személlyel. Nem hitelképesek, a pályázatokat nem tudják előfinanszírozni. A helyzetüket a közelmúltbeli megszorítások tovább rontották.

Általánosságban mindenki fontosnak tartotta az **egészségügyi és szociális problémák** kezelését, de konkrét elképzeléseket senki nem említett.

A **Miskolc vonzáskörzeti szerepével** kapcsolatos megállapításokat alátámasztották, de pl. a Bosch gyárba egy busznyinál több ember nem ingázik a szlovák oldalról.

A legnépszerűbb fejlesztési elképzelés a magyar oldalon már kiépült **kerékpárút-hálózat** további folytatása lenne a szlovák oldalon, de ehhez is a megyei önkormányzat segítségére lenne szükség.

Az ózdi turisztikai és szabadidős kártyára vonatkozó kezdeményezés, valamint a putnoki projektmegvalósítási tapasztalatok jelzik, hogy a **két szomszédváros együttműködése** jelenthetné a szlovák oldal számára is a kikapaszkodást, de az is látható, hogy a határon átnyúló együttműködést inkább a szimbolikus gesztusok jellemzik, és a közös fejlesztés alapjai hiányoznak. **Külső segítségre** lenne ehhez szükség.

**Konkrét jogi akadályt** egy résztvevő se említett meg, és olyan javaslatot se fogalmaztak meg, hogy mely intézményeket kellene bevonni a szakértői kerekasztalokba.

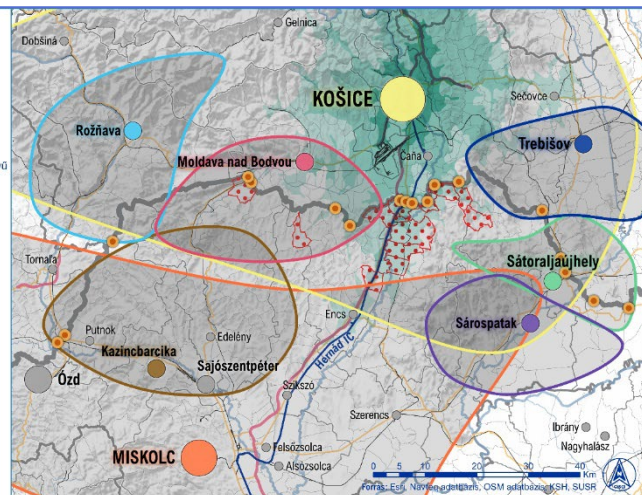
## 2.1.8 Kassa (Košice) városi vonzáskörzet

### 2.1.8.a Első körös referenciacsoporti műhely: Kassa (Košice)

**Helyszín:** Kassa (Košice)

**Dátum:** 2024. március 6.

**Szervező:** CESC Carpathia (P2)



### A műhely legfontosabb megállapításainak összefoglalója

Kassa (Košice) funkcionális helyzetét alapvetően határozza meg, hogy **viszonylag távol esik a szlovák fővárostól**, és még a budapesti szolgáltatások is könnyebben elérhetőek onnan, mint a pozsonyiak (Bratislava). A város saját vonzáskörzete ugyanakkor messze átnyúlik a magyar oldalra, nem csak történelmi okokból, hanem az miatt is, hogy nincs a közelében hasonló méretű és funkcióellátottságú település.

Kassán (Košice) viszont nem gyakorlat a városhatáron túli térségekkel való szorosabb együttműködés. Talán részben az új Volvo-gyárnak is köszönhetően, és a közlekedés újjászervezésének igénye miatt is a legutóbbi időben került előtérbe a **vonzáskörzeti tervezés**, amelybe a 20%-nál magasabb arányban ingázók alapján 40 környékbeli önkormányzatot soroltak. Magyarországi településekkel azonban ez esetben sem számolnak.

A **lakóhelyi mobilitás** egyre erősödő jelenség, amely nem korlátozódik Kassára (Košice) és környékére, egészen távoli, északi szlovák járásokból is költöznek a magyar oldalra, főleg amióta elindult a Volvo-gyár építése. Ezzel párhuzamosan a kassai (Košice) lakosok fokozatosan fedezik fel a **magyar oldali szolgáltatásokat**: a bevásárlóközpontok, éttermi szolgáltatások, fürdők és

uszodák jelentik a legfőbb vonzerőt. Ezzel szemben a kassai (Košice) **egészségügyi létesítmények** elláthatnák a magyarországi pácienseket is.

A térség egyik legfőbb kihívása az erősödő mobilitást kiszolgáló **közösségi közlekedés** feltételeinek javítása, mivel egyre többen ingáznak a magyar oldalról a szlovákiai városba, viszont a személyszállítási kapacitások limitáltak. A már most is működő Kassa (Košice)-Hidasnémeti járat mutathatja a példát, hogy miként lehet a helyi és a nemzetközi járat sajátosságait kombinálni. A határmetsző utakon azonban 3,5 tonnás súlykorlátozás van érvényben, ezért a határátkelőkről szóló kormányközi megállapodásnak a mellékletét módosítani kellene, hogy ezeken az utakon is megindulhasson a buszforgalom.

A műhely egyik legfontosabb üzenete az volt, hogy a **kormányközi vegyes bizottságot** érdemes volna újraéleszteni, mivel a helyi szinten megfogalmazódó igények enélkül nem jutnak el a döntéshozókig. A vegyes bizottsági ülések jó 10 évvel ezelőtt szakadtak meg.

Ezenkívül felmerült az is, hogy mivel egyre élénkebbek az üzleti kapcsolatok, szükség lenne a vállalkozásindítással és a beruházásokkal kapcsolatos jogszabályi háttérrel elérhetővé tenni és frissíteni. Az **információk megosztására** szélesebb körben is szükség volna: ha egy magánember átkel a határon, számos olyan jogszabály lesz érvényes rá, amelyek nem-ismerete büntetéssel járhat.

### 2.1.8.b Második körös referenciacsoporti műhely: Hidasnémeti

**Helyszín:** Hidasnémeti

**Dátum:** 2024. november 19.

**Szervező:** CESCO Budapest



### A műhely legfontosabb megállapításainak összefoglalója

A Kassától (Košice) délre, Kassamindszenten (Valaliky) felépülő **Volvo-gyár** alapvetően fogja megváltoztatni a határtérség helyzetét, hiszen a beruházás által indukált fejlődés **új munkavállalókat fog a határtérségbe vonzani**, akik közül sokan az olcsóbb lakhatást biztosító **magyar oldali településekre fognak beköltözni**. Ezen folyamatokra való felkészülés reményében került megrendezésre Hidasnémetin a második körös műhelytalálkozó, amelyre a helyi polgármesterek mellett a beruházásért felelős szakemberek és közlekedési szakértők is meghívást kaptak.

A tervek szerint az új gyár 2027-ben már 1 500 munkavállalót fog műszakonként foglalkoztatni, akiktől a szlovák (bizonyos esetekben az angol) nyelvtudás elvárt. A megfelelően képzett munkaerő biztosítása érdekében képzési tanfolyamok létrehozása is a tervek között szerepel. **A magyar**

**oldali adottságokkal és az ottani munkavállalókkal** – hivatkozva a magyarországi szabályozás feltáratlanságára – **nem feltétlenül számol a gyár**, de a megye fejlesztési osztálya sem. (A tervekben hiányzik a magyar oldali tényezők, szempontok figyelembevétele). A beszállítók kiválasztását a földrajzi közelség és a minőségi elvárások befolyásolják, lehetőséget teremtve így magyarországi szereplők bevonására is. A térség karakterváltozását igazolja, hogy a beruházással párhuzamosan új lakónegyedek létesülnek Kassa (Košice) keleti részén, bővülnek az iskolai kapacitások, az oktatási intézményekben új kurzusok indulnak, a gyárakhoz új utak és kerékpárutak épülnek, fejlesztik a tömegközlekedési kapcsolatokat, valamint bővül az egészségügyi intézmények száma is. A **fejlesztések** azonban kifejezetten **csak a határ szlovák oldalára terjednek ki**, határon átnyúló elemzés, tervezés nem zajlik. A találkozók egyik legfontosabb hozadéka a **közös tervezés** igényének felvetése volt.

A tömegközlekedési kapcsolatok terén a Kelet-Szlovákiában bevezetett **új tarifarendszer** számít a legnagyobb változásnak, amelynek alapját a megtett távolság helyett az érintett zónák száma adja. A Kassa (Košice) és Hidasnémeti közötti járatot Kassa (Košice) megye üzemelteti, viszont ezekre a buszokra transzferjegyek vagy **bérletek váltása nem lehetséges**. Újabb határon átnyúló járatok indítása a kishatárokon érvényben lévő **3,5 tonnás súlykorlátozás** miatt nem lehetséges. A korlátozás indokoltsága a határátkelők meglévő nagyobb áthaladási kapacitása és a növekvő igények alapján megkérdőjelezhető. További probléma a **kabotázskorlátozás**, ami nem teszi lehetővé a nemzetközi járművek belföldi használatát.

A vasúti összeköttetés megléte ellenére bérlet váltása Miskolc és Kassa (Košice) között szintén nem lehetséges. A két ország vasúthálózatának eltérő műszaki adottságai miatt a határon történő **mozdonyváltások** továbbra is szükségesek. Ugyanakkor vasútfejlesztési erőfeszítések léteznek arra, hogy Hernádcsány (Čaňa) helyett Hidasnémetibe helyezték át az egyik vonal végállomását.

Annak érdekében, hogy a Kassa (Košice) környéki ipari létesítményekbe való eljutás a magyar oldalról is ki tudja szolgálni az ingázók igényeit, **új járatok indítását** (határátkelők súlykorlátozásának feloldását), **bérletek kiállítását**, **a kialakított tarifarendszer határon túlnyúló kiterjesztését** és a **menetrendek módosítását** szükséges kieszközölni. Utóbbi azonban lassú folyamat: buszok esetében három hónapot, vonat esetében akár egy évet is igénybe vehet a változtatás.

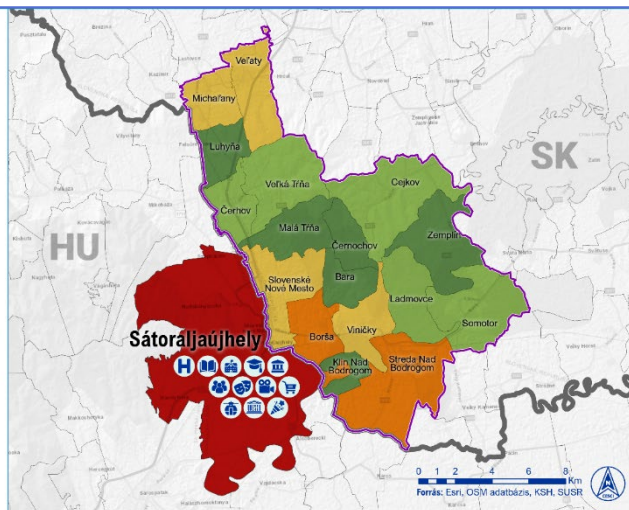
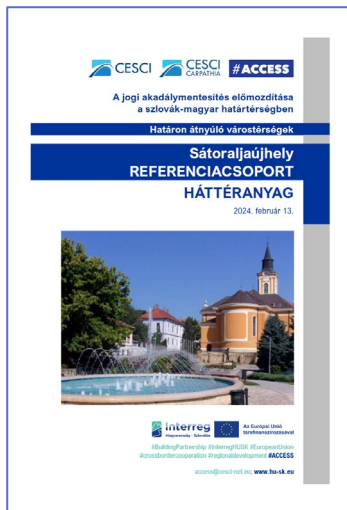
## 2.1.9 Sátoraljaújhely városi vonzaskörzet

### 2.1.9.a Első körös referenciacsoporti műhely: Sátoraljaújhely

Helyszín: Sátoraljaújhely

Dátum: 2024. február 13.

Szervező: CESC Budapest



### A műhely legfontosabb megállapításainak összefoglalója

**Sátoraljaújhely összekötő szerepet lát el** a Tokaj-Hegyalja és a szlovák Bodrog-vidék között, funkcionális vonzaskörzetébe beletartozik Királyhelmece (Kráľovský Chlmec) és Nagykapos (Veľké Kapušany) is, de bizonyos szempontból még Töketerebesre (Trebíšov) is hatást gyakorol. A közvetlen elővárosi térség a határ túloldalán mintegy 10 km-es / negyedórás elérési körben intenzíven érzékelhető.

A hiányzó közösségi közlekedési lehetőségek miatt az ingázók már sokkal inkább az individuális **közlekedési** módokat preferálják, a közösségi közlekedés fejlesztése jelenleg nem prioritás, ugyanakkor a korábbi vasúti kapcsolat helyreállítása és általában a vasútvonal fejlesztése mindkét irányban fontos volna. Az Interreg-projekt keretében létrehozott kerékpár-megosztó rendszert a közeljövőben kiterjesztenék Borsira (Borša) is, de ez elsősorban turisztikai célokat szolgál.

A határon átnyúló **munkaerő-mobilitás** jelentős, a helyi kórház szakdolgozói között is sok a szlovák állampolgár. Új jelenség az **átköltözés**: itt is megjelentek a szlovák lakosok, akik részben Sátoraljaújhelyen dolgoznak, részben Szlovákiába ingáznak, és ugyanez jellemző a gyerekek iskolalátogatására is.

A város előnyös adottsága a szlovák nyelvű oktatás jelenléte, amelyet érdemes tovább erősíteni, hiszen egyre többen költöznek át Kassa (Košice) régióból, akik nem tudnak magyarul, és használhatnák az itteni szlovák nyelvű oktatást. A városban tudatosan törekszenek a **kétnyelvűség erősítésére**, nem csak a plakátok és meghívók szintjén: létezik kétnyelvű rendezvényük is.

Sátoraljaújhely egyedi vonzerejét jelentik az itteni **sportlétesítmények**: jégkorongozni, uszodába, futballozni és kézilabdázni is járnak át a határ túloldaláról.

A **bevásárló turizmus** itt is jelentős, a városi forgalom 30-40%-át generálják a szlovákiai vásárlók. A magyar állampolgárok elsősorban építőanyagot szereznek be a szlovák oldalon.

A város részéről megvan a nyitottság a **turisztikai** integrációra, de a szomszédos falvakkal viszonylag nehezen megy az együttműködés, és még Sárospatakkal se sikerült kialakítani egy közös desztinációmenedzsmentet. A határon átnyúló viszonylatban problémát jelent az elszámolási rendszer kialakítása is. A fejlett kerékpárút-hálózat további beruházásokat is igényelne.

### 2.1.9.b Második körös referenciacsoporti műhely: Királyhelmece (Kráľovský Chlmec)

**Helyszín:** Királyhelmece (Kráľovský Chlmec)

**Dátum:** 2024. november 20.

**Szervező:** CESC Carpathia



### A műhely legfontosabb megállapításainak összefoglalója

Az egyeztetésre meghívott polgármesterek közül csak Királyhelmece (Kráľovský Chlmec) közvetlen környezetéből érkeztek résztvevők, Sátoraljaújhelyből és a hozzá közel eső szlovákiai településekről nem.

Ugyan **Sátoraljaújhely elméleti vonzáskörzete** egészen Nagykapusig (Veľké Kapušany) kiterjed, ennek érvényre jutását Királyhelmece (Kráľovský Chlmec) **nem érzékelik**. Az ottani szolgáltatásokat csak korlátozottan (többször, mint utolsó lehetőségként) veszik igénybe. Ugyan **Sátoraljaújhely gazdasági ereje** a környékbeli települések közül kiemelkedik, az ottani bérek alul maradnak a Kassa (Košice) környéki ipari parkokhoz képest. Az ingázók többsége ezért inkább Kényhece (Kechnec) jár dolgozni, mintsem a magyar oldalra. A helyi munkaerő ugyan nem képzett – elmondásuk szerint nehezen is vehetőek rá a képzések elvégzésére –, viszont szlovák nyelvtudással rendelkeznek, ami lehetővé teszi az ipari parkokban való elhelyezkedést.

Az **egészségügyi intézmények** határon átnyúló **együttműködése** és a szolgáltatások összehangolása a helyiek számára új gondolatnak számít, hiszen eddig a sátoraljaújhelyi kórházat

inkább rivális intézménynek tekintették, amely a királyhelmecei (Kráľovský Chlmec) intézmény orvosait és ápolóit elszívja, ezáltal csökkentve a helyben igénybe vehető szolgáltatások körét. A helyi kórház megszűnése nagy érvágás lenne a helyi közösség számára, hiszen ezt követően belföldön csak a 70 km-re lévő Tőketerebes (Trebíšov) tudna ellátást biztosítani. A műhelymunkának köszönhetően a résztvevők elismerték, hogy az egészségügyi szolgáltatások határon átnyúló összehangolása (ügyelve a komplementaritásra) a saját kórházuk fenntartását, újabb szolgáltatások elérhető tételét és magyarországi betegeik ellátását is lehetővé teszi.

A sátoraljaújhelyi **oktatási intézmények** igénybevétele sem megszokott. Tapasztalatok szerint az ott szerzett tudással a diákok már nem térnek vissza, azt külföldön kamatoztatják. Meglátásuk szerint a helyi szakképzési kínálatot kellene összehangolni a térségben letelepedett (vagy letelepíteni kívánt) vállalatokkal.

A **turizmus** területén az együttműködésre kevés lehetőséget látnak, mivel a szlovák oldali kínálat és kapacitás (szálláshely, szolgáltatás stb.) szűkös. A **tömegközlekedési kapcsolatok** létrehozása a magyarországi utak kedvezőtlen állapota miatt nem elképzelhető.

Jelenleg egy **ETT megalapításában bíznak**, amely alkalmas lesz a határtérségben élők hangjának a felerősítésére és az életkörülményeik javítására.

## 2.2 A referenciacsoporti műhelyek hozzájárulása a megszüntetésre kiválasztott akadályok listájához

A műhelytalálkozók keretében a részt vevő polgármesterek és szakemberek bemutathatták településüket és fejlesztési igényeiket. Ezen keresztül vázolták fel azon **adminisztratív és jogi akadályokat**, amelyek megnehezítik határon túlnyúló kapcsolataik erősítését. Bizonyos esetekben ezen akadályok megfogalmazása nem volt egyértelmű a résztvevők számára, hiszen számukra a fejlesztési igény mellett a meglévő és lehetséges kihívások érzékelése és/vagy a határon átnyúló együttműködésben rejlő potenciál feltárása még nem történt meg. Ebből adódóan az akadályok listázása városi térségenként eltérő intenzitást mutat.

A fejezet a referenciacsoporti műhelyeken beazonosított akadályok ismertetését taglalja tématerületek szerint.

1. táblázat: A referenciacsoporti műhelyeken megfogalmazott főbb akadályok tématerületek szerint

Tématerület	Megfogalmazott akadályok
Közlekedés	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tömegközlekedési kapcsolatok hiánya</li> <li>• Pénzügyi fenntarthatóság</li> <li>• Súlykorlátozások a határon</li> <li>• Eltérő díjrendszer</li> <li>• Kabotázs okozta problémák</li> <li>• Kerékpárút- és hidépítési igények</li> </ul>
Egészségügy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Párhuzamos kórházi kapacitások fenntartása</li> <li>• Speciális szolgáltatások hiánya</li> <li>• Határon túli mentés összehangolatlansága</li> <li>• Biztosítók közötti elszámolási nehézségek</li> <li>• E-receptek kiváltása, betegek adatainak megosztása</li> <li>• Telemedicina elterjedését korlátozó technikai és jogi akadályok</li> </ul>
Oktatás	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eltérő iskolarendszer</li> <li>• Kétnyelvű intézmények és képzések hiánya</li> <li>• Helyi gazdasághoz illeszkedő szakiskolák szükségessége</li> <li>• Átköltözött szlovákiai családok iskolaválasztása</li> </ul>
Turizmus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Közös kedvezményrendszerek akadályai (eltérő valuta és elszámolási rendszer)</li> <li>• Humán kapacitás hiánya a pályázatírásban</li> <li>• Közös turisztikai tanács hiánya</li> <li>• Műemlékvédelmi szabályok eltérései</li> </ul>
Területi tervezés	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Várostervezési és -fejlesztési dokumentumok harmonizációjának hiánya</li> <li>• Adminisztratív akadályok (eltérő nyelv, közbeszerzési eljárás, jogi/szabályozási keretek)</li> <li>• Közös kormányzati struktúrák hiánya</li> <li>• Szomszédos települések véleményezési jog nélkül</li> </ul>
Katasztrófavédelem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Speciális járművek határátlépése nehézkes</li> <li>• Adminisztráció miatt lassú reagálás</li> <li>• Növekvő igény közös rendőrségi pontokra és járőrözésre</li> </ul>
Hulladékgazdálkodás	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eltérő szintű jogkörök</li> <li>• Hulladék átszállításának tilalma</li> <li>• Beköltözők okozta megnövekedett hulladélmennyiség</li> <li>• Közös biogázüzem létrehozásának körülményessége</li> </ul>

Tématerület	Megfogalmazott akadályok
Munkavállalás	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nehézkes az átjárás a munkaügyi és biztosítási rendszerek között</li> <li>Képesítések elismertetésének akadályai</li> <li>Információhiány vállalkozásindításról</li> </ul>
Információmegosztás	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nyelvi akadályok (szaknyelv, adminisztráció terén)</li> <li>Hiányzó többnyelvű űrlapok, szakszótárak</li> </ul>
Lakhatás	<ul style="list-style-type: none"> <li>Újonnan beköltözők regisztrációjának hiánya</li> <li>Gazdátlan járművek, rendezetlen telkek problémája</li> </ul>
Helyi termékek	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regionális termékek határon túli értékesítése bonyolult</li> </ul>
Kormányzás	<ul style="list-style-type: none"> <li>Határon átnyúló védett területek kezelése</li> <li>Határon átnyúló szuburbán térségek akadályainak kezelése</li> <li>Magyar-Szlovák Vegyes Bizottság újjáélesztése</li> </ul>
Szociális ellátás	<ul style="list-style-type: none"> <li>Helyi jó gyakorlatok átvétele nehézkes</li> <li>Szegregátumok, idősgondozás, fogyatékkal élők támogatása</li> </ul>
Energetika	<ul style="list-style-type: none"> <li>Energetikai ellátás összehangolásának jogi háttere még ismeretlen</li> <li>Fenntartható energiaközösségek létrehozása</li> </ul>

### 2.2.1 Közlekedés

A határon átnyúló **közlekedési kapcsolatok** terén minden városi térség fogalmazott meg akadályt vagy számottevő fejlesztési igényt, amelynek megvalósítása nehézségekbe ütközik. A résztvevők többsége egyetértett abban, hogy a tömegközlekedési kapcsolatok megteremtése nélkül a lakosság számára a határon túli szolgáltatások igénybevétele nem, vagy csak körülményes módon lehetséges. A közösségi közlekedés hiányából fakadóan az egyéni közlekedési módok és a munkáltatók által bérelt buszok kerültek előtérbe. Győr, Tornaľja (Tornaľa) és Sátoraljaújhely esetében **előzetes igényfelmérés** nélkül a tömegközlekedési kapcsolatok megteremtését már nem is javasolják.

Pozsony (Bratislava) esetében, hosszú várakozást követően, egy magánvállalkozó indította újra a Rajka és a szlovák főváros közötti 801-es járat utódját. Ennek fenntartására azonban **kiegészítő támogatást** nem kap az üzemeltető, ami a **kedvezményes menetjegyek megszüntetését** eredményezte. Kassa (Košice) és a magyar oldal között az autóbusz-közlekedés biztosított ugyan, azonban a **határátkelőkön érvényben lévő súlykorlátozások** limitálják a lehetséges határon átnyúló járatok számát. Ebből adódóan a meglévő járatok csak az agglomeráció egy részét képesek kiszolgálni, valamint jelenleg **transzferjegyek és bérletek vásárlása** sem lehetséges. Kelet-Szlovákia buszközlekedését 2024-ben átszervezték, zónásították. Az új díjrendszer magyar oldalra való kiterjesztésével az elővárosi közlekedési rendszer határon átnyúló vonalai is elindíthatóak. Problémaként merült fel még a **kabotázs**, amely megnehezíti, hogy a buszok belföldi és nemzetközi személyszállítást egyszerre végezzenek. Itt a két oldalon működő szolgáltatók közötti megállapodásra lesz szükség.

Mivel a tömegközlekedés **pénzügyi fenntarthatósága** mindig kérdéses, ezért a nagyobb infrastrukturális beruházást igénylő vasúti kapcsolatok helyett az autóbusz-kapcsolat vagy a kerékpárút-hálózat kiépítése is szóba került, pl. Ipolyság (Šahy) és a szomszédos nógrádi községek, valamint Losonc (Lučenec) és Salgótarján viszonylatában. A komáromi (Komárno) példát látva azonban figyelembe veendő, hogy a **közösségi kerékpárrendszer** létrehozását követően annak **fenntartása** is komoly kihívásokat generálhat.

**Új hidak és gyorsforgalmi utak kiépítése** az ikervárosok és Győr esetében merült fel igényként. Speciális terv az új (keletre tervezett) komáromi (Komárno) híd, amely a szlovák oldal igényei között szerepel.

### 2.2.2 Egészségügy

Az összehangolt egészségügy és az ehhez kapcsolódó kihívások összesen 16 találkozáson kerültek érdemlegesen szóba. Általánosságban a kórházak fenntartása, az orvosok és személyzet számának biztosítása és a minőségi ellátás garantálása okoz nehézségeket. Az egyeztetések során a probléma gyökerét részben **az egymás közelében, a határ mentén párhuzamosan működő kórházak** jelentik, amelyek számára egyszerre kihívás a kapacitások biztosítása és a méretgazdaságosság. Ugyanazon szolgáltatások fenntartása a határ mindkét oldalán nemcsak költséges, de meggátolja új, specifikus szolgáltatások megjelenését is a térségben, a források korlátossága miatt. A szolgáltatások harmonizációjával nemcsak **az egészségügyi intézmények fenntartása kerülhet biztosabb alapokra**, de a specializálódással **minőségibb szolgáltatások is elérhetővé válnak** a térségben. Sátoraljaújhely, Királyhelmece (Kráľovský Chlmec) vagy Ipolyság (Šahy) esetében a kórházak leépítése ezen megközelítéssel, a komplementer adottságokra összpontosító integrációval előzhető meg. A komáromi (Komárno) ikervárosi térség üdítő példa, ahol Észak-Komárom (Komárno) az onkológia, a sürgősségi ellátás és a szülészet terén, Dél-Komárom a rehabilitáció és a gyógyászat terén tudna versenyképes szolgáltatást nyújtani az ikervárosok lakossága számára.

Esztergom esetében a Dôvera biztosítóval kötött szerződés már lehetővé teszi a határon átnyúló betegellátást, viszont a jogosultak köre korlátozott. A **határon túli mentési beavatkozás** Rajka esetében a legkézzelfoghatóbb probléma, hiszen sokszor a magyar nyelvtudással nem rendelkező betegeket egyénileg szállítják a határig, s ott kénytelenek megvárni a pozsonyi (Bratislava) mentőautó kikerzését.

Az **egészségügyi biztosítók közötti kifizetés** (költség-visszatérítés) mellett az **e-receptek kiváltása**, a **beteg** felhőben tárolt **személyes adatainak a megosztása** szintén aggályokat vet fel. Nagy lehetőségeket rejt magában a **telemedicina** és távdiagnosztikai technológia elterjesztése, ami aprófalvas és periférikus térségekben is lehetővé teszi az orvosi szakellátást. Ehhez azonban képzések, a technológia kölcsönös elfogadása és a hálózat kiépítése szükséges. Az egészségügyi dolgozók korösszetételének kedvezőtlen alakulása a Balassagyarmat – Ipolyság (Šahy) városhálózati térségben kardinális probléma, amelyet az EU-n kívüli országokból érkező orvosok és ápolók foglalkoztatásával lehetne enyhíteni. Ez azonban jelenleg komoly adminisztratív akadályokba ütközik.

### 2.2.3 Oktatás

A családok által választott oktatási intézmény gyakran döntően befolyásolja, hogy a fiatalok visszatérnek-e a szülőföldjükre. Ebből adódóan a szomszédos országban való tanulástól sok településen ózdkodnak, mivel azt a helyi közösségük gyengülésének tekintik. Az átjárhatóságot egyéb tényezők is nehezítik: míg Magyarországon az alapiskolai rendszer nyolc osztályból, addig Szlovákiában kilenc osztályból áll. Ebből adódóan a szlovákiai diákok Magyarországon való tanulása megnehezíti a szlovák iskolarendszerbe való visszatérést.

Magyar oldalon a **kétnyelvű oktatási intézmények és képzések** megteremtésének szükséglete több határtérségben is felmerült, viszonylag eltérő motivációval. Míg a Salgótarján – Fülek (Fil'akovo) – Losonc (Lučenec) városhálózati térségben ettől a diákok hazatérési esélyeit látják nagyobbak, addig Esztergom és Párkány (Štúrovo) esetében a vendéglátásban dolgozók képzettségének a

javulását remélik. Putnok esetében a Tornaľán (Tornaľa) megszűnt magyar nyelvű gimnázium pótlását oldanák meg egy kétnyelvű intézmény létrehozásával.

Szintén a térségben való megmaradást segítené elő a **szakiskolák képzési kínálatának az összehangolása** és a helyi gazdaság profiljához való illesztése.

Más jellegű problémát jelent a Magyarországra költözött szlovák állampolgárok helyi iskolákba való beíratása. A probléma főleg Pozsony (Bratislava) és Kassa (Košice) határon átnyúló agglomerációjában releváns, ahol a községi iskolák fenntartása szempontjából fontos a tanulólétszám biztosítása. Az újonnan beköltözők helyben többnyire csak az óvodai ellátást veszik igénybe, az **általános iskolai oktatásra nem tartanak igényt**. Ennek az attitűdnek a megváltoztatásához magas színvonalú, többnyelvű képzési kínálatra lenne szükség.

#### 2.2.4 Turizmus

A turisztikai attrakciók népszerűsítése érdekében határon átnyúló menedzsment és kedvezmények kialakításával igyekeznek minél több látogatót a határtérségbe csábítani. Turisztikai kártya vagy közös fürdőbérlet bevezetése az **eltérő elszámolási rendszerek és a különböző valuták** miatt nehézkes. Ez a szempont főleg az észak-komáromi (Komárno), az esztergomi és a sátoraljaújhelyi találkozási merült fel, de a tornaľai (Tornaľa) egyeztetésen is részben ezek a problémák akasztották meg az együttműködést. Utóbbi esetben a határon átnyúló turisztikai pályázatok írásával és menedzsmentjével foglalkozó humán kapacitás hiánya is nehezíti a turisztikai kapcsolatok kiépítését. Az ikervárosi műhelytalálkozásokon egyfajta közös turisztikai tanács létrehozása is felmerült, amelyekben a helyi ETT-k kiemelt szerepet töltenének be. Komárom (Komárno) esetében a közös EKF-pályázat benyújtása a távlati célok között szerepel, ami a határon átnyúló erődrendszer felújításával járna együtt. A két országban érvényben lévő (eltérő) műemlékvédelmi szabályozások azonban akadályozhatják ezen építmények egységes elvek szerinti helyreállítását.

#### 2.2.5 Területi tervezés

Annak érdekében, hogy a várostérségek települései azonos célok és elvek mentén fejlődjenek, valamint tudjanak egymás fejlesztési szándékáról, a **várostervezési és -fejlesztési dokumentumok összehangolása** szükséges. Ennek köszönhetően a határtérség mindkét oldalán észlelhető kihívások kezelése harmonizáltan történhet, valamint az egymást zavaró (esetleg teljesen eltérő fejlesztési logikát követő) funkciók és térhasználat egymás melletti megjelenése elkerülhető. Az ezen a téren tapasztalható adminisztratív akadályt többek között a **közbeszerzés**, az **eltérő szabályozási keret** (pl. műemlékvédelem) vagy az **eltérő nyelv** jelenti. Fontos további szempont a tervezési folyamatokban döntéshozatali pozícióval rendelkező intézmények közötti koordinált együttműködés (közös kormányzási struktúrák) hiánya.

Salgótarján – Fülek (Filakovo) – Losonc (Lučenec) városhálózati térség és a komáromi (Komárno) ikervárosok esetében a barnamezős területek revitalizációja az elsődleges szempont. Dél- és Észak-Komárom (Komárno) viszonylatában a kompatibilis tervek kiterjedhetnének az út- és kikötőfejlesztésre, az erődrendszer rekonstrukciójára, az ipari létesítmények kialakítására és a Duna-part rekultiválására. A leghatékonyabb egy állandósult közös tervezési folyamat létrehozása, amelyet az esztergomi és párkányi (Štúrovo) önkormányzatok is javasoltak.

A legsürgetőbb lépések azonban Pozsony (Bratislava) és Kassa (Košice) relációjában szükségesek. A szlovák főváros növekedését az államhatárok nagyban korlátozzák, s az új lakóövezeteket már

közvetlenül a határ szomszédságában jelölik ki. Ezekről a folyamatokról a határ túloldalán lévő települések **tájékoztatást nem kapnak, véleményezési/beleszólási joguk** a fejlesztésekbe **nincsen**. A Kassa (Košice) térségében tapasztalható intenzív ipartelepítés szintén figyelmen kívül hagyja a határon átnyúló aspektust. Ennek oka, hogy a határtérségi beruházásokat előkészítő elemzéseknek nem kötelező eleme ezen szempontok beemelése a vizsgálatba.

### 2.2.6 **Katasztrófavédelem**

Katasztrófa és mentési feladatok esetén a mentőalakulat helyszínre való gyors kiérése létfontosságú. Bizonyos esetekben a segítség a határ túloldaláról érkezik ki a leggyorsabban, azonban **speciális járművek (pl. tűzoltóautó) határon való átkelése** jelenleg **nehézségekbe ütközik** a bonyolult előzetes adminisztráció miatt, ami épp a gyors reagálást akadályozza meg. Az akadályt három várostérségben nevesítették meg, úgymint Győrben, Esztergomban és Losoncon (Lučenec). Emellett Rajkán a közbiztonság fokozása, a közös járőrözés gyakoriságának növelése és a közös rendőrségi pont megerősítése is az igények között szerepel.

Összességében a hatékony fellépés és a határtérségben élők személyi és vagyoni biztonsága érdekében a mentési és katasztrófavédelmi fellépések összehangolása szükséges.

### 2.2.7 **Hulladékgazdálkodás**

Az országhatáron való átköltözés és a határon való ingázás olyan téren is kihívásokat generál, mint a kommunális hulladék kezelése. Sok esetben az Ipolyságról (Šahy) átköltözők a szemétszállítási díjat még mindig a régi lakhelyükön fizetik meg, míg maga a hulladék a határ túloldalán keletkezik. A probléma kezelése érdekében a város egy **hulladékszövetség létrehozását** kezdeményezi, viszont a magyarországi települések bevonásának jogi lehetőségei még nem tisztázottak. Az akadályt nehezíti, hogy a **hulladékszállítás**, mint közszolgáltatás **Magyarországon nemzeti szintre került, míg Szlovákiában** továbbra is a **települési önkormányzatok feladatkörébe tartozik**. A megnövekedett hulladékmennyiség Rajka településvezetését is nehézségek elé állítja, hiszen a korábbi kapacitások már nem elegendőek a gyarapodó lakosság kiszolgálására. A települési költségvetés viszont a Pozsonyba (Bratislava) **ingázók adójával nem számolhat**. Ennek korrekciója jelenleg nem megoldott.

Dél- és Észak-Komárom (Komárno) városvezetése potenciált lát a hulladék közös kezelésében. A szlovák oldalon (a konyhai hulladék kezelése terén) felhalmozott tapasztalatot a magyarországi fél is hasznosíthatná. A hulladék közös kezelését azonban nemcsak az eltérő szintű jogkörök nehezítik, hanem a **hulladék határon való átszállításának tilalma** is. Ezen akadály leküzdését követően lehetőség nyílna egy közös biogázüzem létesítésére, amely energiával láthatná el a Duna mindkét oldalát.

### 2.2.8 **Munkavállalás**

Egy másik országban való munkavállalás mindig körülményes folyamatnak számít, főleg akkor, ha a munkavállalás nem társul a lakóhely megváltozásával. A **munkaügyi és biztosítási rendszerek közötti átjárás körülményessége** (pl. A1-es formanyomtatvány benyújtása) könnyen eltántoríthatja a határtérségben élőket a szomszédos országban való munkavállalástól. A megszerzett **képesítések elismertetése** (pl. szakpszichológus, logopédus esetén) még akkor is körülményes, ha a munkanyelv megegyezik a képesítést biztosító intézmény oktatási nyelvével. Szintén akadályt jelent

a **vállalkozásindítással és beruházással kapcsolatos információk hiánya**, ami a határtérség gazdaságának élénkülését fogja vissza.

### 2.2.9 Információmegosztás

A hivatalokban alkalmazott **adminisztratív nyelvezet megértése** gyakran még az anyanyelvi ügyfél számára is nehézséget okoz. Nem is beszélve azokról a lakosokról, akik az államnyelv ismerete nélkül költöztek át a határ túloldalára. A lakosság és a hivatal közötti kommunikációt információs füzetekkel, tájékoztató honlapokkal, online szótárral, többnyelvű úrlappal lehetne megkönnyíteni. Külön probléma a szaknyelvi kifejezések egyeztetése, amelyre különböző tematikájú szakmai zsebszótárak publikálása lehet a megoldás.

### 2.2.10 Lakhatás

A települési önkormányzatok részéről az újonnan beköltözőkkel kapcsolatos elsőrendű kihívás a regisztráció hiánya. Az újonnan érkezők egy része **hivatalos úton nem jelentkezik be letelepedéskor**, így a településen élők tényleges számát nehéz megállapítani. Ilyen körülmények között kifejezetten **körülményes az ingatlan tulajdonosok elérése**, ami különösen akkor indokolt, ha a telek rendezetlen állapota rontja a településképi arculatát. Hasonló feszültséget generálnak a hátrahagyott és tilosban parkoló (gyakran rendszám-tábla és műszaki vizsga nélküli) gépjárművek, amelyek tulajdonosának felkutatása szintén nehézkes.

### 2.2.11 Helyi termékek

A szlovák-magyar határtérségben már több fajta **helyi termék** elérhető, azonban ezek **határon túli értékesítése rendkívül bonyolult**. Ahhoz, hogy a helyi termékek rendszere hatékonyan tudjon működni, és a regionális védjegyek határon átnyúló alkalmazása ne okozzon gondot, a termékek szomszédos országban való értékesítésére jogi megoldást kellene találni. A probléma az esztergomi, a losonci (Lučenec) és a putnoki műhelytalálkozón került szóba.

### 2.2.12 Kormányzás

A kormányzás témaköre elsőként egy elég speciális eset kapcsán, a Novohrad-Nógrád Geopark menedzsmentjének biztosítása terén merült fel. A határon átnyúló geológiai értékek megvédése és az UNESCO-cím megtartása érdekében **megfelelő szintű hatáskörrel rendelkező szervezeti forma kiválasztása** szükséges. Az akadály legcélravezetőbb megoldása egy ETT létrehozása, amely jogi személyként mindkét ország területén képes eljárni.

A **szlovák főváros szétterjedése** az osztrák és a magyar oldalt is érinti, ahol összesen már több mint 13 000 szlovák állampolgár él, esetenként a helyi lakosság többségét adva. A jelenség a hasonló, országon belüli szuburbán térségekéhez hasonló, komplex kihívásokat generál, amelyeket ez esetben határon átnyúló kormányzási megoldással lehet kezelni – három ország jogi kereteit figyelembe véve.

A kassai (Košice) egyeztetésen felmerült továbbá a **Magyar-Szlovák Kormányközi Vegyes Bizottság újjáélesztése**, amely teret tudna adni a releváns jogi és adminisztratív akadályok megvitatásának.

### 2.2.13 Szociális ellátás

Bizonyos településeken belül (pl. Putnok) a **szociális ellátás** terén példaértékű szolgáltatások és hálózatok jöttek létre. A helyben felhalmozott tudást a várostérség más települései számára is **ki lehetne terjeszteni**, azonban ez jelenleg jogszabályi akadályokba ütközik. Ennek feloldásával a határtérségben élő hátrányos helyzetű és fogyatékos diákok oktatása és ellátása, a szegregátumokban élők lakóköörülményeinek javítása, valamint az idős korosztály gondozása minőségibb módon történhetne meg.

### 2.2.14 Energetika

A földrajzi közelség és a fenntarthatóságra való törekvés miatt egyre nagyobb hangsúly helyeződik az energiaközösségek kialakítására. A szlovák-magyar viszonylatban a határon átnyúló energiarendszer új fogalomnak számít, így az **energetikai ellátás összehangolásának jogi háttere még ismeretlen**. Ahhoz, hogy a határtérségben ehhez hasonló közösségek tudjanak létrejönni, ezt a fajta bizonytalanságot indokolt feltárni.

## 2.3 A referenciacsoporti műhelyek által generált folyamatok

A referenciacsoporti műhelyek több esetben indítottak el, egy-egy akadály felszámolását célzó folyamatokat.

### 2.3.1 Közösségi közlekedési akadály megszüntetése Kassa (Košice) térségében

A Volvo-gyár 2026-ban kezdi meg működését a Kassa (Košice) és a magyar határ között fekvő Kassamindszenten (Valaliky), ami alapvetően fogja megváltoztatni a térség foglalkoztatási és ingázási viszonyait. A gyár és beszállítói akár 10 ezer embert is foglalkoztathatnak a jövőben, ami a két ország keleti térségeiben tapasztalható gazdasági-társadalmi viszonyok ismeretében forradalmi változásokat fog elindítani. Várható, hogy az új gyár munkaerő-kereslete már az induláskor határon átnyúló ingázást fog előidézni, hiszen már ma is ezernél több szlovák állampolgár él a magyar oldali településeken, ahol amúgy is kedvezőtlenek a foglalkoztatási mutatók, és alacsony a munkahelyek száma.

A Kassai (Košice) és az Eperjesi (Prešov) kerület 2019. október 8-án alapította meg az IDS Východ (Integrált Közlekedési Rendszer Kelet) elnevezésű kft.-t, amely az azonos elnevezésű közösségi közlekedési rendszert üzemelteti. Az igényfelmérési és tervezési fázist követően az új regionális tarifarendszer 2024. augusztus 1-jétől működik a két kelet-szlovákiai megye területén. Az új modell szerint nem távolsági alapon számítják ki a viteldíjakat, hanem az utazás során keresztezett zónahatárok száma alapján. Induláskor az elővárosi buszjáratokon vezették be a rendszert, innen terjesztették ki a vasúti és helyi közösségi közlekedési szolgáltatásokra is. Bár a rendszer szlogenje a „doprava bez hraníc” (a.m. „közlekedés határtalanul”), a tarifarendszer nem érinti a határon átnyúló járatokat, amelyek Tornynosnémetit (802 818) és Hidasnémetit (802 418, 8020 419) kapcsolják be a nagyvárosi hálózatba. Ezekon a vonalakon ma is kizárólag menetjeggyel lehet utazni, bérlet vásárlására sincs lehetőség.

A CESCİ Carpathia meghívása nyomán az IDS képviselői jelen voltak a kassai (Košice) és a hidasnémeti referenciacsoporti műhelyeken is, ahol be is mutatták az új rendszert. Az #ACCESS projekt partnerei ennek nyomán kezdték el vizsgálni a tarifarendszer kiterjesztésének lehetőségét. A CESCİ Carpathia a Kassai (Košice) Pavol Jozef Šafárik Egyetem Jogi Karával fennálló megállapodása keretében rendelt meg egy jogi elemzést a határon átnyúló közlekedési szolgáltatások áfa-költségeire vonatkozóan. A tanulmány eredményeit 2025 februárjában egyeztette a CESCİ Carpathia az IDS Východ képviselőivel, és erről tájékoztatta a CESCİ-t is. A CESCİ munkatársai ez alapján jól működő európai határon átnyúló tarifarendszerek példáiból állítottak össze egy gyűjteményt, illetve felvetették egy határon átnyúló szervezet (EGTC) alapításának lehetőségét. A szlovák jogi szakértő a jó gyakorlatokról szóló összefoglalók információit nem találta elég részletesnek ahhoz, hogy az alkalmazhatóságukat megállapítsa, az EGTC formát pedig nem látta adaptálhatónak a konkrét problémára. A CESCİ munkatársai ezt követően felvették a kapcsolatot a genfi nagyváros régióban működő ún. Léman Pass-t üzemeltető szervezettel, akikkel az interjú szervezése a report elkészítésének időpontjában folyamatban volt.

A CESCİ Carpathia írásban kereste meg a szlovák közlekedési minisztériumot, hogy a szabályozási lehetőségeket szakmai szinten egyeztesse. Erre a találkozóra 2025. szeptember elején kerül sor. Ezt követően tudnak leülni egymással a magyar és a szlovák szolgáltatók és döntés-előkészítők, hogy az akadályra megoldást találjanak. Előzetes egyeztetések szerint a magyar szolgáltatók részéről megvan a nyitottság a szolgáltatások elindítására.

A mentesítési folyamat tehát még nem ért véget, de a referenciacsoporti műhely nélkül a kérdés jó eséllyel nem került volna a nemzeti hatóságok asztalára.

### **2.3.2 Határon átnyúló kormányzási megoldás a Novohrad-Nógrád geopark térségében**

A 64 magyarországi és 28 szlovákiai település területét lefedő Novohrad-Nógrád Geopark a világ első határon átnyúló geoparkjaként 2010-ben nyerte el az UNESCO minősítését és a tagságot az európai és a globális geoparkok hálózataiban. A címet a geopark egésze kapta, de a gondnoki feladatokat értelemszerűen ketté kellett választani: Szlovákiában egy jogi személyek társulásaként bejegyzett egyesület (Združenie právnických osôb Geopark Novohrad-Nógrád), Magyarországon pedig egy vállalkozás (Novohrad-Nógrád Geopark Nonprofit Kft.) látja el ezt a feladatot.

A geopark közös menedzsmentje céljából történt már egy kísérlet egy ETT alapítására, azonban az illetékes minisztérium akkori értelmezése szerint a 2011-ben Salgótarján és Fülek (Fil'akovo) városok önkormányzata által alapított Novohrad-Nógrád Európai Területi Társulás nem korlátozhatta tevékenységét a geopark működtetésére. Maga az ETT, amely tehát nem a geopark szervezete volt, 2016-ban megszüntette a tevékenységét, és 2021-ben törlésre is került az ETT-k nyilvántartásából.

Az új társulás létrehozását a geoparki természeti örökséget gondozó Bükki Nemzeti Park Igazgatósága (BNPI) kezdeményezte 2024-ben. Az ETT formát azért látták adekvát megoldásnak, mert ez az egyetlen jogi entitás, amelyben állami szervként részt vehetnek. Salgótarján számára a térségi turizmusfejlesztés és a globális láthatóság, Fülek (Fil'akovo) számára pedig a geopark működtetésének pénzügyi kihívásai miatt volt fontos, hogy egy közös szervezet vegye át a geoparki cím gondozását és a térség integrált fejlesztésének feladatát. A második térségi referenciacsoporti műhelyt 2024. szeptember 11-én ennek megfelelően a geopark ipolytarnóci látogató központjában az ETT alapításának szenteltük. Az ülést megelőzően a CESCO munkatársai elkészítették az ETT alapító dokumentumainak, az egyezménynek és az alapszabálynak a formai változatát, amely még nem tartalmazott szervezeti és döntéshozatali részeket. Első körben ezek megvitatására került sor a szeptemberi találkozón, és az érdekelt felek további javaslatokat fűzhetek az ottani megállapításokhoz írásban. 2024. novemberben ezek alapján elkészült az alapszabály és az egyezmény tervezete, amelyet az alapító tagok ismét véleményezhettek.

A fő kihívás, amit kezelni kellett, az UNESCO cím közös kezelése, amelyet (az éppen a korábbi geoparki ETT mintájára alakult) Karawanken Geopark és a Muskauer Faltenbogen Geopark is egy ETT segítségével oldott meg. Ennek alkalmazása érdekében egyrészt a szlovákiai egyesületnek kellett alapító tagként belépnie az ETT-be, másrészt a nonprofit kft.-től kellett Salgótarjánnak átvennie a címbirtokosi jogosultságokat. Gondot jelentett, hogy a szlovákiai egyesületnek nem kizárólag közjogi tagjai voltak, akiket ezért ki kellett léptetni a szervezetből, hogy az ETT-be maga az egyesület beléphessen; illetve hogy a nonprofit kft.-nek Salgótarján Megyei Jogú Város Önkormányzatán kívül az Ipoly Erdő Zrt, egy társulás és több magánvállalkozó is tagja volt, akiknek a cím átadását jóvá kellett hagyniuk. Mindkét folyamat több hónapig tartott.

Eközben 2025. március 31-én egyeztetésre került sor a BNPI és Salgótarján önkormányzata között, illetve az alapító tagok véleményei alapján 2025 májusában elkészült a két alapító dokumentum újabb verziója. A maradék nyitott kérdések egyeztetése céljából 2025. május 30-án a salgótarjáni polgármesteri hivatalban újabb megbeszélésre került sor. Az ott elhangzottak alapján a CESCO munkatársai kidolgozták a végleges dokumentumokat, amelyeket az alapító tagok 2025. júniusi üléseiken el is fogadtak. Júliusban megkezdődött a szlovák oldali alapítási folyamat, amelyhez a CESCO továbbra is szakmai segítséget nyújtott (a jóváhagyó hatóság kérdéseinek megválaszolásán

keresztül). Ugyanígy támogattuk a magyar Agrárminisztériumot a nemzeti park számára kibocsátandó jóváhagyás elkészítésében és elfogadásában.

A jelentés elkészítésének időpontjában mindkét jóváhagyási eljárás folyamatban volt. Ezek befejezését követően kezdődhet meg a magyarországi jóváhagyási és bejegyzési folyamat, majd az uniós közzétételi eljárás. A folyamat, amelyet a referenciacsoporti műhely indított el 2024 tavaszán, 2026 tavaszára lezárulhat.

A létrehozandó ETT nemcsak az #ACCESS projekt egyik indikátora (megoldás) lesz, hanem a két ország kevésbé fejlett határmenti térségeinek fejlesztő szervezete is, ami a jövőben komoly határon átnyúló gazdaságélénkítő szerepet játszhat, egyben biztosítva a régió globális láthatóságát is.

### **2.3.3 Határon átnyúló kormányzási megoldás a pozsonyi (Bratislava) nagyvárosi régióban**

A pozsonyi (Bratislava) és a rajkai referenciacsoporti műhelyeken a határon átnyúló szuburbanizáció és a lakóhelyi mobilitás jelenségei kapcsán a kihívások, nehézségek és akadályok igen komplex összefüggés-rendszerét sikerült beazonosítani, amelyek nem oldhatóak meg egyenként. Itt egyértelmű volt, hogy egy kormányzási megoldásra lesz szükség, amely szisztematikusan tudja a következő években felszámolni a meglévő akadályokat, és biztosítani tudja a határon átnyúló agglomeráció fenntartható és policentrikus fejlesztését.

A továbblépés szempontjából ideálisnak mondható, hogy az Európai Bizottság támogatásával az Európai Határregiónk Egyesülete (AEBR) és a francia Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) éppen ekkor (a második, rajkai műhely előtt 12 nappal) jelentette meg a felhívását határon átnyúló tervezési feladatokra, 2024. november 30-i benyújtási határidővel. A CESCO munkatársai fel is hívták a pozsonyiak (Bratislava) figyelmét a kiírásra, akik sikeres pályázatot nyújtottak be. Ennek megvalósítása 2025. februártól szeptember végéig tart, és fő célja, hogy beazonosítsa a pozsonyi (Bratislava) határon átnyúló nagyvárosi térség határon átnyúló fejlesztési feladatait, valamint a közös, szlovák-osztrák-magyar kormányzási struktúrára tegyen javaslatot.

Bár az első pozsonyi (Bratislava) áttelepülők éppen Rajkán jelentek meg a 2000-es évek legelején, a kormányzási kereteket elsőként az osztrák határtérséggel kezdték meg kialakítani a szlovákok. A BAUM (Bratislava Umland Management) névre hallgató három szlovák-osztrák Interreg-projekt segítségével sikerült 2011 és 2022 között egy fejlesztési koncepciót elkészíteni, kialakítani a közös irodát, ahol jelenleg hárman dolgoznak, illetve megalapozni egy közös szervezet létrehozását, amelynek formája a munkaközösség (Arbeitsgemeinschaft / pracovné spoločenstvo) lett (jogi személyiség nélkül).

A Resilient Borders projekt keretében a baum\_cityregion iroda külső szakértőként leszerződte a CESCO-t, amely egyrészt koordinálta négy szakmai műhely megszervezését, lebonyolítását, másrészt 2025. augusztus végére kidolgozta azt az akciótervet, amely tartalmazza a háromoldalú együttműködés jövőbeli tematikus-fejlesztési feladatait és a javaslatot a kormányzási keretekre. A szakmai műhelyek során először találkoztak a határon átnyúló nagyvárosi térség magyar és osztrák polgármesterei, akik olyan hasznosnak találták a műhelyt, hogy saját kezdeményezésre szerveztek egy újabbat Köpcsényben (Kittsee), az ottani polgármester meghívására. A következő találkozó megrendezését pedig Dunakiliti vállalta magára. Itt tehát egy állandó egyeztetési platform jött létre.

Az integrációs folyamatok további erősítése érdekében a CESCO szakértői további pályázati lehetőségekről is informálták a pozsonyi (Bratislava) önkormányzatot.

Az #ACCESS projekt jóvoltából példa értékű, élénk együttműködés formálódik Pozsony (Bratislava) határon átnyúló nagyvárosi vonzaskörzetében.

#### **2.3.4 Egészségügyi együttműködések a határ mentén**

Az egészségügy visszatérő témája volt a referenciacsoporti műhelyeknek. Közvetlenül az #ACCESS indulása előtt, 2023 tavaszán kezdeményezte a CESCO az Országos Kórházi Főigazgatósággal (OKFŐ) közösen egy a határon átnyúló egészségügyi együttműködéssel foglalkozó munkacsoport létrehozását a Belügyminisztérium és háttérintézményei részvételével. Hosszas egyeztetéseket követően a munkacsoport 2024. április 24-én tartotta alakuló ülését, a minisztérium illetékes főosztályainak, az OKFŐ, a Nemzeti Egészségbiztosítási Alapkezelő (NEAK), az Országos Mentőszolgálat (OMSZ) és a CESCO képviselőinek részvételével.

A munkacsoport szisztematikusan foglalkozik a határon átnyúló egészségügyi szolgáltatások kérdéseivel, Magyarország összes határa mentén. Részben a referenciacsoporti műhelyek jelzései nyomán vette napirendjére a magyar-szlovák határon átnyúló mentési megállapodás ügyét is, amelyet az osztrák-magyar és az osztrák-szlovák megállapodások mintájára javasolt megalkotni. Ennek szellemében került sor az első szakmai műhelyre 2024. november 18-án Pozsonyban (Bratislava), majd a szerződés tartalmi kérdéseit január 22-én Besztercebányán (Banská Bystrica) vitatták meg a szakértők, a CESCO és a CESCO Carpathia közös szervezésében. A kétoldalú megállapodás szövegezése immár a legfelsőbb, miniszteri szinten zajlik, és a jelentés megírásának időpontjában a vége felé tart, aláírására akár 2025-ben sor kerülhet, parlamenti ratifikációjára pedig 2026 elején. Ezt követően el kell még fogadni az együttműködési megállapodásokat, amelyek a technikai és szakmai részleteket szabályozzák, de ezek tartalmáról is beszéltek a felek az említett két találkozón.

Ezzel párhuzamosan terítékre került a határon átnyúló járóbeteg- és fekvőbeteg-ellátások kérdése is, ami szintén felmerült több referenciacsoporti műhelyen. A magyar-szlovák Interreg program 2025-ös felhívása lehetőséget biztosít ilyen kezdeményezések támogatására. Az ipolysági (Šahy) referenciacsoporti műhelyen Veres Csilla, a program közös titkárságának vezetője is jelen volt, és röviden kiegészítette Rudolf Bauernek (CESCO Carpathia) a várható kiírásról szóló összefoglalóját. A jelenlévő három kórház képviselői meg is állapodtak benne, hogy pályázni fognak.

A CESCO közreműködésével került sor az észak-komáromi (Komárno) és esztergomi kórházak közötti első két egyeztetésre június 23-án (Esztergomban) és július 15-én (Észak-Komáromban (Komárno)), ahol a felek megállapodtak egy közös pályázat benyújtásában. A projekt célja, hogy földrajzilag komplementer módon kompenzálják a szomszédos határtérség ellátási hiányosságait (Dél-Komáromban csak rehabilitációs kórház található, Párkányban (Štúrovo) pedig csak egy korlátozott kapacitású járóbeteg-szakrendelő). Az észak-komáromi (Komárno) kórház pilot jelleggel fogadna magyarországi betegeket, az esztergomi pedig szlovákokat, akiknek nincs biztosításuk a Dóveránál. A projekt keretében tesztelnék a betegutakat, az adatkezelést, a többnyelvű kommunikációt, a receptfelírást, az utógondozást, és ez alapján javaslatot tennének a két egészségügyi kormányzat felé a határon átnyúló beteggondozás rendszerének kialakítására. Hasonló projektek más komplementer szolgáltatási helyzetű térségekben is formálódnak, amik lehetővé teszik, hogy az egész határrégiót lefedő, integrált rendszert lehessen kialakítani a következő évtizedben.

## 3 Függelék

### 3.1 További információk a referenciacsoporti műhelyek első köréről

Helyszín		Felelős partner	Dátum	Link a találkozóról szóló hírhez a projekt honlapján, ahol elérhetőek az előkészített háttéranyagok és a találkozóról szóló beszámoló
1	Bratislava	P2	2024. március 12.	<a href="https://hu-sk.eu/en/reference-group-in-bratislava-closed-workshop/">https://hu-sk.eu/en/reference-group-in-bratislava-closed-workshop/</a>
2	Győr	LP	2024. január 25.	<a href="https://hu-sk.eu/en/gyor-reference-group-closed-workshop/">https://hu-sk.eu/en/gyor-reference-group-closed-workshop/</a>
3	Komárno	P2	2024. február 28.	<a href="https://hu-sk.eu/en/reference-group-in-komarno-closed-workshop/">https://hu-sk.eu/en/reference-group-in-komarno-closed-workshop/</a>
4	Esztergom	LP	2024. február 2.	<a href="https://hu-sk.eu/en/reference-group-in-esztergom-closed-workshop/">https://hu-sk.eu/en/reference-group-in-esztergom-closed-workshop/</a>
5	Balassagyarmat	LP	2024. február 6.	<a href="https://hu-sk.eu/en/reference-group-in-balassagyarmat-closed-workshop/">https://hu-sk.eu/en/reference-group-in-balassagyarmat-closed-workshop/</a>
6	Lučenec	P2	2024. március 5.	<a href="https://hu-sk.eu/en/reference-group-in-lucenec-closed-workshop/">https://hu-sk.eu/en/reference-group-in-lucenec-closed-workshop/</a>
7	Putnok	LP	2024. február 5.	<a href="https://hu-sk.eu/en/reference-group-in-putnok-closed-workshop/">https://hu-sk.eu/en/reference-group-in-putnok-closed-workshop/</a>
8	Košice	P2	2024. március 6.	<a href="https://hu-sk.eu/en/reference-group-in-košice-closed-workshop/">https://hu-sk.eu/en/reference-group-in-košice-closed-workshop/</a>
9	Sátoraljaújhely	LP	2024. február 13.	<a href="https://hu-sk.eu/en/reference-group-in-satoraljaújhely-closed-workshop/">https://hu-sk.eu/en/reference-group-in-satoraljaújhely-closed-workshop/</a>

### 3.2 További információk a referenciacsoporti műhelyek második köréről

Helyszín		Felelős partner	Dátum	Link a találkozóról szóló hírhez a projekt honlapján, ahol elérhetőek az előkészített háttéranyagok és a találkozóról szóló beszámoló
1	Rajka	LP	2024. október 16.	<a href="https://hu-sk.eu/en/reference-group-rajka/">https://hu-sk.eu/en/reference-group-rajka/</a>
2	Dunajská Streda	P2	2025. március 4.	<a href="https://hu-sk.eu/en/rg-dunajska-streda-en/">https://hu-sk.eu/en/rg-dunajska-streda-en/</a>
3	Komárom	P2 > LP	2025. május 15.	<a href="https://hu-sk.eu/en/rg-komarno-2025-05-15-en/">https://hu-sk.eu/en/rg-komarno-2025-05-15-en/</a>
4	Štúrovo	P2	2025. február 27.	<a href="https://hu-sk.eu/en/rg-sturovo/">https://hu-sk.eu/en/rg-sturovo/</a>
5	Šahy	LP	2025. április 29.	<a href="https://hu-sk.eu/en/rg-sahy-2025-april/">https://hu-sk.eu/en/rg-sahy-2025-april/</a>
6	Ipolytarnóc	LP	2024. szeptember 11.	<a href="https://hu-sk.eu/en/a-new-egtc/">https://hu-sk.eu/en/a-new-egtc/</a>
7	Tornaľa	P2	2025. február 6.	<a href="https://hu-sk.eu/en/workshop-in-tornala/">https://hu-sk.eu/en/workshop-in-tornala/</a>
8	Hidasnémeti	LP > P2	2024. november 19.	<a href="https://hu-sk.eu/en/reference-group-meeting-in-hidasnemeti/">https://hu-sk.eu/en/reference-group-meeting-in-hidasnemeti/</a>
9	Král'ovský Chlmec	P2	2024. november 20.	<a href="https://hu-sk.eu/en/rg-20-november-2024/">https://hu-sk.eu/en/rg-20-november-2024/</a>