

Podpora právnej dostupnosti
v slovensko-maďarskom pohraničnom regióne



Monitorovanie bariér

WORKSHOPY REFERENČNÝCH SKUPÍN

SPRÁVA

25. august 2025



Az Európai Unió
társfinanszírozásával

#BudovaniePartnerstva #InterregHUSK #EurópskaÚnia
#cezohraničnásopolupráca #regionálnyrozvoj #ACCESS

access@cesci-net.eu; www.hu-sk.eu

Obsah

1	Úloha referenčných skupín v rámci projektu #ACCESS	3
1.1	Stručné predstavenie projektu #ACCESS.....	3
1.2	Prezentácia workshopov referenčných skupín	4
1.2.1	Zosúladenie.....	4
1.2.2	Implementácia	6
2	Výsledky stretnutí referenčných skupín	8
2.1	Zhrnutie jednotlivých stretnutí referenčných skupín	8
2.1.1	Mestská spádová oblasť Bratislavy	9
2.1.2	Mestská spádová oblasť Győr	12
2.1.3	Región partnerských miest Komárno – Komárom	15
2.1.4	Región partnerských miest Ostrihom (Esztergom) – Štúrovo.....	19
2.1.5	Dvoj mestský región Balassagyarmat – Šahy.....	23
2.1.6	Mestská sieť Salgótarján – Filákovo – Lučenec.....	27
2.1.7	Mestská sieť Tornaľa – Putnok – Ózd.....	30
2.1.8	Mestská spádová oblasť Košíc	33
2.1.9	Mestská spádová oblasť Sátoraljajuhely	35
2.2	Prínos workshopov referenčných skupín pri tvorbe zoznamu odstrániteľných prekážok	38
2.2.1	Doprava	39
2.2.2	Zdravotná starostlivosť	40
2.2.3	Vzdelávanie	40
2.2.4	Cestovný ruch.....	41
2.2.5	Regionálne plánovanie	41
2.2.6	Riadenie katastrof.....	42
2.2.7	Nakladanie s odpadom	42
2.2.8	Zamestnanosť	42
2.2.9	Zdieľanie informácií.....	43
2.2.10	Bývanie	43
2.2.11	Miestne produkty.....	43
2.2.12	Správa a riadenie	43
2.2.13	Sociálna starostlivosť	44
2.2.14	Energetika	44
2.3	Procesy podnietené workshopmi referenčných skupín	45
2.3.1	Zlepšenie dostupnosti verejnej dopravy v Košickom regióne.....	45
2.3.2	Riešenie cezhraničného riadenia v regióne geoparku Novohrad-Nógrád	46
2.3.3	Riešenie cezhraničného riadenia v metropolitnej oblasti Bratislavy.....	47
2.3.4	Spolupráca v oblasti zdravotníctva v rámci projektu „borders “	48
3	Príloha.....	49
3.1	Ďalšie informácie o prvom kole workshopov referenčnej skupiny.....	49
3.2	Ďalšie informácie o druhom kole workshopov referenčnej skupiny	49

1 Úloha referenčných skupín v rámci projektu #ACCESS

1.1 Stručné predstavenie projektu #ACCESS

Strategický projekt #ACCESS sa realizuje v rámci programu **Interreg VI-A Maďarsko-Slovensko** pod názvom „**Podpora právnej dostupnosti v slovensko-maďarskom pohraničnom regióne**“ (ID projektu: HUSK/2301/3.1/010). Hlavným príjmateľom projektu je CESCÍ v Budapešti a jeho partnerom je CESCÍ Carpathia v Košiciach. Implementácia projektu prebieha od 1. mája 2023 do 30. apríla 2029.

Intervenčná logika projektu je založená na dvoch vzájomne prepojených pilieroch. Prvým je **monitorovanie prekážok**, ktorého cieľom je systematicky identifikovať právne a administratívne prekážky, ktoré bránia každodennému životu a cezhraničnej spolupráci. Na tento účel sa používajú **tematické dotazníky** vyplňované obyvateľmi pohraničných oblastí, **rozhovory** s príslušnými národnými a miestnymi orgánmi a stretnutia **referenčných skupín** zamerané na mestské a regionálne charakteristiky. Toto skúmanie je doplnené **analýzou právneho prostredia** s cieľom poukázať na legislatívne rámce a navrhnúť možné riešenia pre jednotlivé oblasti, ako napríklad na cezhraničnú pohotovostnú zdravotnú starostlivosť, uznávanie kvalifikácií, zamestnanosť a sociálne zabezpečenie či predaj miestnych produktov.

Druhým pilierom je **riadenie prekážok**, ktorého cieľom je riešiť identifikované prípady a odstraňovať prekážky. Projekt vytvára platformy pre konzultácie medzi príslušnými organizáciami, navrhuje odporúčania, vypracúva **návrhy legislatívnych zmien**, ak je to potrebné, a pripravuje **projekty/pilotné projekty** zamerané na účinné odstraňovanie prekážok. Toto je podporené stálym helpdeskom a transparentnou databázou prekážok a riešení (zoznam riešení), ktorá tiež zhromažďuje správy, relevantné právne odkazy a dostupné príklady dobrej praxe.

Cieľom projektu je vytvoriť **integrovanú slovensko-maďarskú cezhraničnú oblasť** a posilniť každodennú cezhraničnú mobilitu a spoluprácu medzi občanmi, podnikateľskými subjektmi a inštitúcií prostredníctvom pravidelného identifikovania a odstraňovania pretrvávajúcich právnych a administratívnych prekážok. Ďalším cieľom je vytvoriť replikovateľný model, vyvinúť metodiku a súbor nástrojov, ktoré bude možné uplatniť v iných európskych pohraničných oblastiach.

Očakávané výstupy preto zahŕňajú výsledky vychádzajúce z poznatkov a praktických nástrojov, ako aj politické odporúčania a komunikačné materiály. V rámci projektu bude sprístupnená verejná viacjazyčná databáza a zoznam identifikovaných prekážok a možných zásahov; pripraví sa odporúčacie správy a právne a politické návrhy pre rozhodovateľov; zabezpečené budú pravidelné konzultácie s príslušnými orgánmi prostredníctvom pracovných a referenčných skupín a bude fungovať trvalá podporná služba na asistenciu cezhraničným klientom a promotérom projektov. Výstupy zahŕňajú **kampane na zvyšovanie povedomia, prípadové štúdie, podujatia a informačné materiály** (usmernenia, súhrny), ktoré urýchľujú praktickú implementáciu riešení.

1.2 Prezentácia workshopov referenčných skupín

1.2.1 Zosúladenie

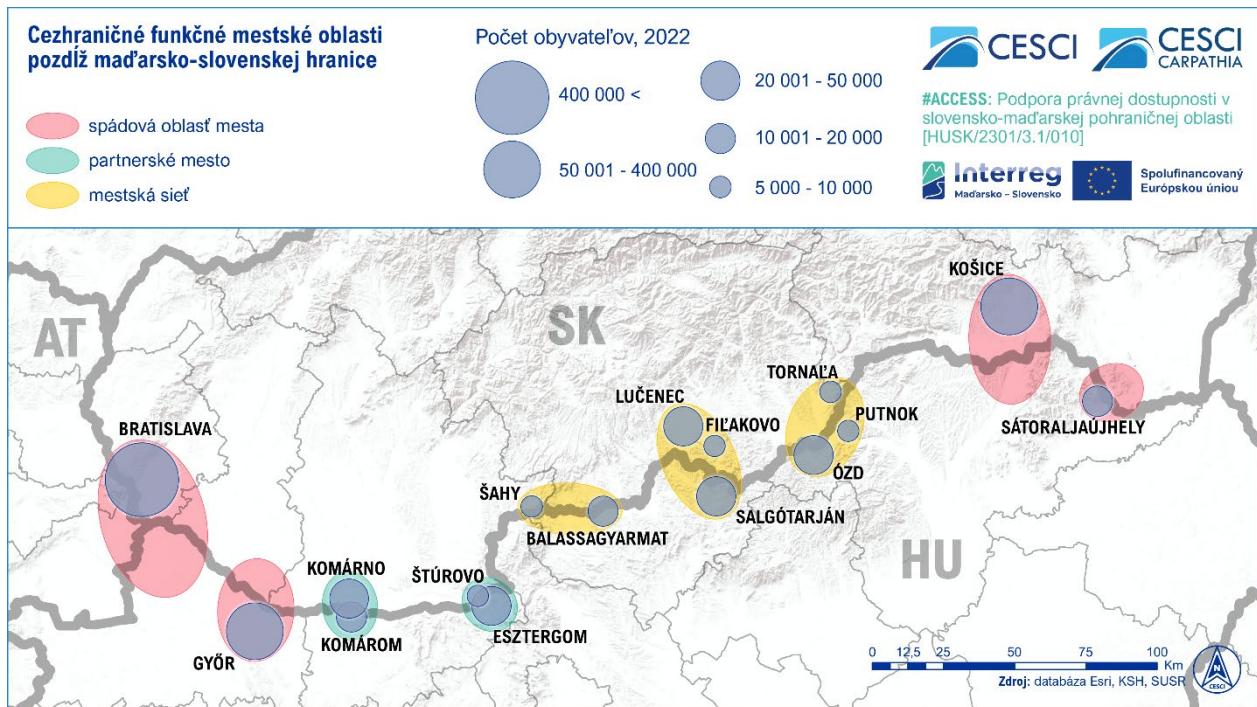
S cieľom podrobne preskúmať potreby regiónu boli zorganizované workshopy referenčných skupín, kde miestni aktéri mali možnosť informovať o prekážkach a ťažkostiach, s ktorými sa stretli. Workshopy sa konali v **cezhraničných funkčných mestských** oblastiach, kde boli v dôsledku **intenzívneho cezhraničného** pohybu a interakcií najčastejšie administratívne a právne prekážky. Počas konzultácií a po prezentácii projektu, odborníci CESCOI zhrnuli charakteristiky a možnosti daného pohraničného regiónu na základe predbežného výskumu, ktorý slúžil ako základ pre identifikáciu relevantných cezhraničných prekážok. Stretnutia **sa zameriavali** predovšetkým **na dialóg a spoločnú diskusiu** na danú tému, počas ktorej sa odborníci mohli dozvedieť o výzvach relevantných na miestnej úrovni. Po uskutočnení prvého (základného) workshopu v každej mestskej oblasti, experti opäť navštívili tieto oblasti, aby s účastníkmi preskúmali podrobnosti predtým identifikovaných tém a identifikovali ďalšie prekážky. V niektorých prípadoch informácie poskytnuté referenčnými skupinami **tvorili základ pre spoločné integrované riešenia**.

V rámci projektu bolo identifikovaných celkovo deväť cezhraničných funkčných mestských oblastí pozdĺž maďarsko-slovenského hraničného pásma, ktoré odborníci navštívili dvakrát. Vzhľadom na svoje charakteristiky možno skúmané oblasti rozdeliť do troch hlavných skupín, z ktorých každá sa vyznačuje cezhraničným pohybom a prepojením rôznej intenzity a povahy.

- **Mestská spádová** oblasť zahŕňa oblasti, kde sa na jednej strane hranice nachádza mesto s dominantnými mestskými funkciami. Ich priestorový vplyv presahuje štátnu hranicu a formuje spoločenské a hospodárske procesy v susednej krajine. V týchto prípadoch sa vyvíja jednostranná závislosť od mesta, ktoré je schopné poskytovať služby obyvateľom sídiel na druhej strane hranice. Do tejto kategórie patria štyri z deviatich identifikovaných regiónov. V prípade Bratislavy je cezhraničná aglomerácia už jasne viditeľná a maďarské obce v blízkosti hranice začínajú fungovať ako štvrte slovenského hlavného mesta (nové mestské časti a rezidenčné parky, rastúci dopyt po rozšírení spojení verejnej dopravy atď.). Vznik cezhraničnej spádovej oblasti Košíc sa začal neskôr, no výstavba diaľnice M30 a viacerých hraničných priechodov postupne pritiahla slovenských obyvateľov do mikroregiónu Cserehát a Zemplín (Zemplén). Győr zohráva významnú úlohu najmä pre väčšinu maďarskojazyčné obce na Žitnom ostrove, zatiaľ čo **Sátoraljaújhely** si prirodzene upevňuje svoje postavenie centra v severnej časti Medzibodrožia (Bodrogköz).
- V prípade **partnerských miest** ide o mestá, ktoré sa funkčne dopĺňajú a priamo susedia, ktoré vďaka spoločnej histórii rozvoja vytvorili vo svojej spádovej oblasti úzke väzby. V prípade **Komárna a Komáromu** ide o spoluprácu miest s odlišnými charakteristikami. Zatiaľ čo južná časť Dunaja je sídlom s dobrým dopravným spojením a silným priemyslom, severná strana je mestom bohatým na kultúrne služby a inštitúcie. Súvislá oblasť partnerských miest **Ostrihom (Esztergom) a Štúrovo** sa môže spoľahnúť na svoje komplementárne priemyselné, logistické a turistické zdroje, ktoré sa navzájom posilňujú.
- Do **oblasti cezhraničnej siete miest** patrí skupina miest, ktoré síce nie sú geograficky susediace, ale vďaka svojej populácii a zdrojom by mohli v tejto oblasti vytvoriť viac a lepších funkcií. Vzhľadom na absenciu mesta s dynamickou ekonomikou sú všetky tri posudzované regióny považované za znevýhodnené, pričom úbytok obyvateľstva a hospodárska stagnácia sú bežnými javmi vzhľadom na ich okrajovú geografickú polohu. V prípade **Šiah a Balassagyarmatu** obnovou mostov cez Ipel' sa posilňujú väzby medzi týmito mestami, zatiaľ čo **Salgótarján, Fil'akovo a Lučenec** zdieľajú spoločnú priemyselnú minulosť, turistické

atrakcie a železničné aj cestné spojenia, ktoré si vyžadujú ďalší rozvoj. Tretí región tvorí sieť miest **Tornaľa, Putnok a Ózd**, kde podobná hospodárska štruktúra, geografická izolácia a sociálne výzvy podnecujú tieto sídla k nadväzovaniu kontaktov.

Obrázok 1: Cezhraničné funkčné mestské oblasti pozdĺž maďarsko-slovenského hraničia



Na prvé kolo konzultácií boli pozvaní **starostovia obcí** patriacich do danej mestskej oblasti, pričom sa k nim väčšinou pridali odborníci z obecnej správy a zástupcovia kľúčových inštitúcií. Ich účasť zabezpečila, že sa brali do úvahy názory a problémy miestnych obyvateľov, ako aj samotného vedenia obce. Vo druhom kole konzultácií sa okrem starostov viac zameriavalo na zapojenie **prevádzkovateľov obcí, manažérov inštitúcií a občianskych združení**, ktorí svojimi komentármi k danej téme pomáhali lepšie porozumieť konkrétnym prekážkam a hľadať možné riešenia. Okrem toho boli na podujatia pozvané aj **európske zoskupenia územnej spolupráce (EZÚS)** pôsobiace v regióne, keďže ich práca sa zameriava konkrétne na udržiavanie cezhraničnej spolupráce. Ich účasť bola opodstatnená aj preto, že v mnohých prípadoch sú vďaka svojim členom jedinými, ktorí majú autoritu a skúsenosti na účinné riešenie vzniknutých prekážok.

Okrem miestnych aktérov sa na konzultáciách zúčastnili aj členovia **Spoločného sekretariátu programu Interreg HUSK** a **delegáti z národných orgánov**. Zástupcovia **riadiaceho orgánu** (Ministerstvo zahraničných vecí a obchodu v Maďarsku) a **národného orgánu** (Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informačných technológií (Slovensko)) sa tiež zúčastnili na niektorých workshopoch, zatiaľ čo maďarské ministerstvo verejnej správy a regionálneho rozvoja bolo takmer stálym účastníkom konzultácií. Prítomnosť orgánov **programu a ministerstiev** zabezpečila, že výzvy a skúsenosti identifikované na miestnej úrovni sa premietli aj do vyššej, teda národnej úrovne. To umožnilo delegovaným členom po workshopoch vytvoriť si predstavu o situácii v celom pohraničnom regióne, ako aj o problémoch a príležitostiach jeho obyvateľov.

1.2.2 Implementácia

Workshopy referenčnej skupiny sú kľúčovými prvkami projektu #ACCESS, pretože tieto bilaterálne stretnutia zabezpečujú, že rozhodovatelia, inštitúcie a poskytovatelia služieb vo funkčných mestských oblastiach pozdĺž hranice môžu diskutovať o prekážkach a možných riešeniach priamo v štruktúrovanom rámci. Organizácia a odborný obsah sú výsledkom spoločnej práce dvoch partnerov projektu: CESCO v Budapešti a CESCO Carpathia v Košiciach spoločne naplánovali všetky podujatia v konzultácii s miestnymi orgánmi, príslušnými maďarskými a slovenskými ministerstvami, Spoločným sekretariátom programu Interreg VI-A a príslušnými krajskými/okresnými organizáciami. Hoci obsah workshopov bol v každom prípade stanovený týmto dvojitém partnerstvom, organizácia jednotlivých workshopov bola rozdelená medzi projektových partnerov.

Organizácia workshopov sa na všetkých miestach riadila rovnakým postupom. Pre prvé kolo workshopov projektív partneri zostavili podkladové materiály v maďarčine a slovenčine, zamerané na určenú mestskú oblasť (partnerské mestá alebo skupinu súvisiacich maďarsko-slovenských sídiel), ktoré poskytli prehľad o regionálnych vzoroch mobility, inštitucionálnych/jurisdikčných rozdieloch, prístupu k verejným službám, infraštruktúre pre prekračovanie hraníc a potenciálnych balíkoch rozvojových projektov. V každom prípade sa pozvaní účastníci mohli pred podujatím oboznámiť s podrobnosťami tohto dokumentu a na začiatku stretnutí si mohli vypočítať stručnú súhrnnú prezentáciu, ktorá položila základ pre vecnú diskusiu. Účastníci vyhodnotili, komentovali a doplnili zistenia podkladového materiálu, čo výrazne prispelo k vytvoreniu komplexného obrazu.

Program **prvého kola** workshopov bol jednotný a na každej stanici sa riadil podľa toho istého princípu. Program otvorili pozdravy primátorov a vládnych úradníkov, po ktorých nasledovala stručná prezentácia projektu (CESCI/CESCO Carpathia) a odborný prehľad o funkčnej mestskej oblasti, ktorá bola predmetom štúdie, na základe poskytnutých podkladových materiálov. Druhá polovica programu pozostávala z moderovanej diskusie v rámci workshopu, v ktorej účastníci spoločne identifikovali prekážky a možné intervencie/nápady na projekty. Odborný deň sa zvyčajne končil spoločným obedom.

Program **druhého kola** workshopov sa posunul od „preskúmania problematiky“ k „hľadaniu riešenia“, ale workshopy v druhom kole tiež sledovali metodicky konzistentný vzor: po krátkom privítaní a analýze situácie sa diskutovalo o výzvach na predkladanie žiadostí v rámci programu Interreg 2025 a nasledovala cieľená tematická debata, ktorej predchádzala prezentácia európskych príkladov dobrej praxe. Logika výstupov bola tiež konzistentná: v každej fáze sa zaznamenali konkrétne nápady projektov, úlohy partnerstiev a (v prípade potreby) inštitucionálne riešenia.

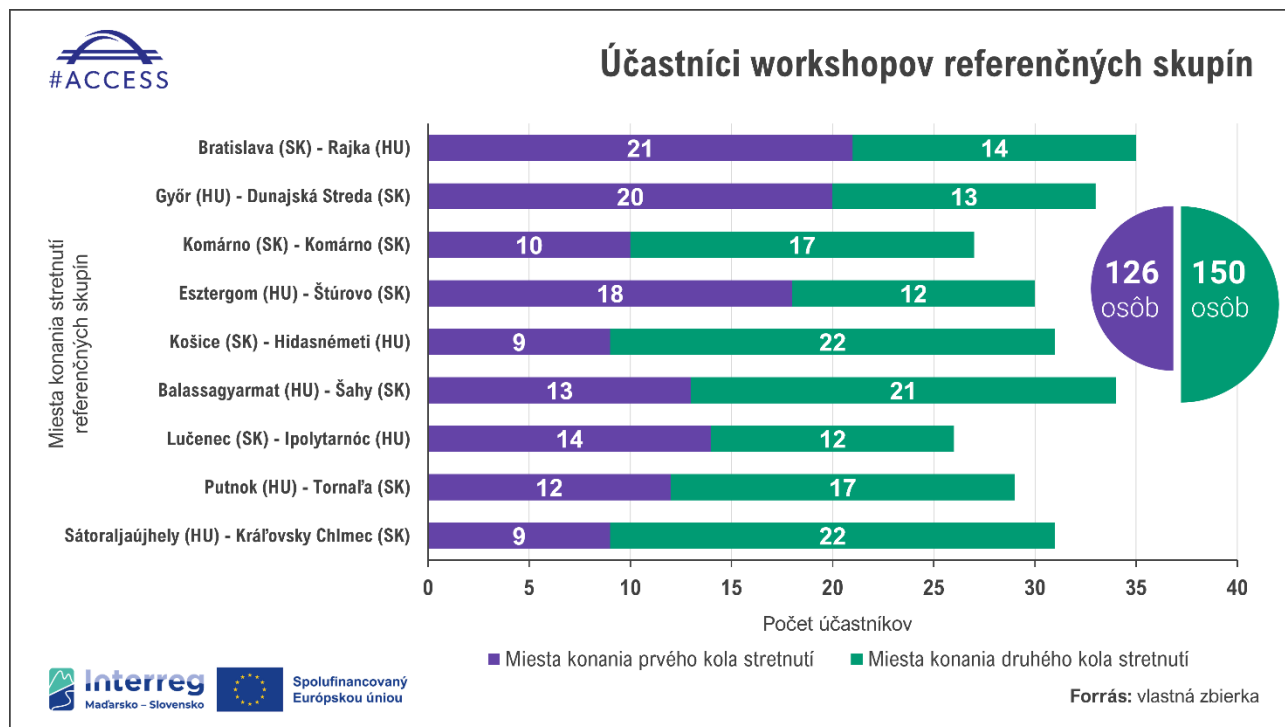
Zhrnutie: Cieľom prvého kola bolo získať „ucelený obraz“ a zostaviť zoznamy barier a tém projektov. Druhé kolo sa zameralo na prípravu implementácie (modely inštitucionálnej spolupráce, projektové nápady, sektorové konzultácie, cezhraničná koordinácia).

Miesta konania prvého a druhého kola sa navzájom dopĺňali: s výnimkou Komárna sa konzultácie konali na maďarskej aj slovenskej strane. Organizácia prebiehala v dvoch jazykoch; moderovanie a komentáre boli v maďarčine a slovenčine, čo bolo podporené dvojjazyčnými podkladovými materiálmi. Partneri projektu zabezpečili na stretnutiach simultánne tlmočenie z maďarčiny do slovenčiny.

V dvoch kolách sa v deviatich uvedených cezhraničných mestských oblastiach uskutočnilo celkovo 18 workshopových diskusií. Na prvom kole konzultácií sa zúčastnilo celkovo 126 osôb a na druhom kole 150 osôb. O každom stretnutí referenčných skupín bol na webovej stránke projektu vytvorený

záznam obsahujúci logistické informácie o podujatí, odkaz na stiahnutie podkladových štúdií pripravených v prvom kole a správy o podujatiach¹.

Obrázok 2: Účastníci workshopov referenčných skupín



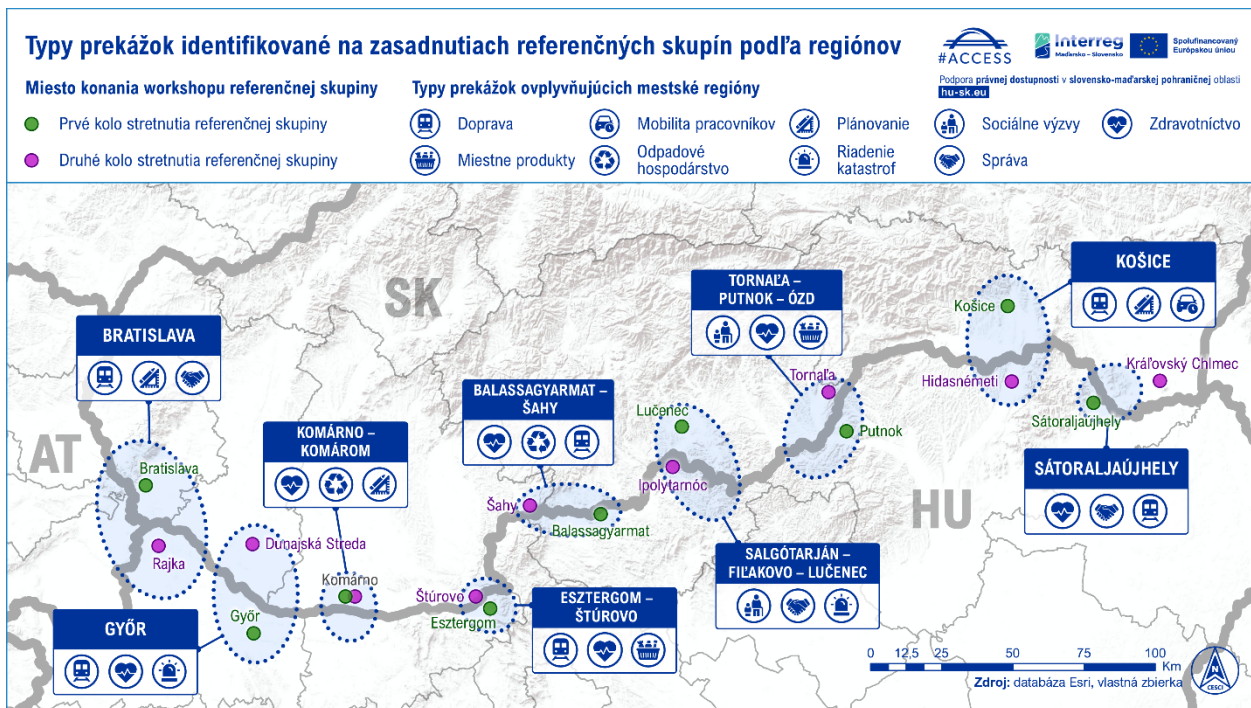
¹ Ďalšie informácie o jednotlivých seminároch referenčných skupín sú k dispozícii prostredníctvom odkazov v prílohe.

2 Výsledky stretnutí referenčných skupín

2.1 Zhrnutie jednotlivých stretnutí referenčných skupín

Nasledujúca kapitola predstavuje výsledky workshopov referenčných skupín, ktoré sa konali v pohraničnej oblasti. V záujme transparentnosti sú typy prekážok ovplyvňujúcich miesta konania podujatí a mestské oblasti znázornené na nižšie uvedenom obrázku.

Obrázok 3: Typy prekážok identifikované na zasadnutiach referenčných skupín podľa regiónov



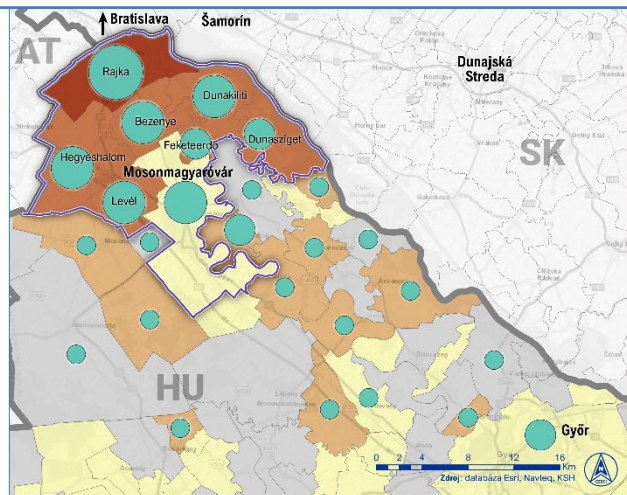
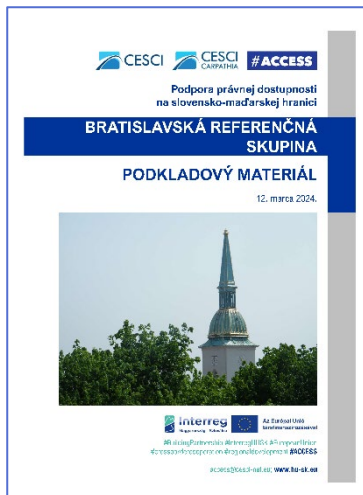
2.1.1 Mestská spádová oblasť Bratislavy

2.1.1.a Prvé kolo workshopov referenčných skupín: Bratislava

Miesto: Bratislava

Dátum: 12. marca 2024

Organizátor: CESCİ Carpathia (P2)



Zhrnutie kľúčových zistení workshopu

V dôsledku nedostatkov slovenskej politiky regionálneho rozvoja Bratislava výrazne predbehla zvyšok krajiny, pokiaľ ide o rozvoj. Rozvoj metropolitnej oblasti však nebol sprevádzaný rozvojom infraštruktúry. Prístup z predmestských oblastí je veľmi ťažký, čo ešte zhoršuje takmer úplný nedostatok možností **verejnej dopravy** z juhu. To je najväčší problém pre účastníkov workshopu. Je jasné, že ani opätovné zavedenie autobusovej linky 801 by nedokázalo vyriešiť tento problém, keďže ľudia naďalej odchádzajú z danej oblasti. Je potrebné integrované riešenie, ktoré pokryje nielen verejnú dopravu, ale aj **cyklistické** trasy. Rozvoj dopravy ovplyvňuje aj študentov, ktorí sa vždy musia popoludní vrátiť domov s rodičmi a nemôžu zostať v meste. **Zvýšenie počtu vlakových spojov** je správnym krokom a sľubne vyzerá aj predĺženie tramvajovej trate južným smerom z Petržalky. Ide však len o čiastočné riešenie, pretože dostupnosť železničných staníc a služieb by mala byť zabezpečená aj pre obce, ktoré nemajú železničnú stanicu.

Dobрым príkladom je spolupráca s rakúskou stranou. S pomocou organizácie BAUM mohli príslušní predstavitelia samosprávy zriadiť **stálu konzultačnú** platformu, kde môžu pravidelne diskutovať o svojich problémoch a rozvojových plánoch. Vďaka tejto platforme sa podarilo vyriešiť

aj otázku dopravného spojenia v Hainburgu. Podobné konzultačné fórum by bolo potrebné aj s maďarskými partnermi, ale ešte lepšie by bolo, keby sa maďarská strana mohla pripojiť k existujúcej rakúsko-slovenskej platforme, čo by mohlo pomôcť riešiť problémy integrovaným spôsobom. Mohla by sa tak vytvoriť akási **aglomerácia**, za predpokladu, že vedenie hlavného mesta Bratislavy má o takúto iniciatívu záujem.

Slovenskí prisťahovalci nepredstavujú pre maďarské obce problém. Hoci mnohí z nich sa ešte **nemajú registrované trvalé alebo prechodné bydlisko** a existujú menšie problémy s majiteľmi áut, spolupráca medzi miestnymi orgánmi a prisťahovalcami je dobrá. Obce sprístupňujú svoje propagačné materiály v slovenčine, pravidelne sa konajú podujatia, na ktorých sa zúčastňujú obe komunity, a niektorí z **tých, ktorí sa prisťahovali z Bratislavy, sa aktívne zapájajú do života ich nového bydliska**, pričom niektorí sa dokonca zúčastňujú na aktivitách miestnych občianskych organizácií. Mnohí z nich už dobre ovládajú maďarčinu a využívajú miestne služby (napríklad v Rajke je polovica detí v materskej škole slovenského pôvodu). V súlade s procesmi suburbanizácie však tí, ktorí sa odsťahovali, naďalej využívajú možnosti, ktoré ponúka hlavné mesto Bratislava.

Celkovo účastníci nehlásili žiadne neprekonateľné právne prekážky, skôr by radi **zvýšili intenzitu územnej spolupráce** a zlepšili dopravnú situáciu.

2.1.1.b Druhé kolo workshopov referenčnej skupiny: Rajka

Miesto: Rajka

Dátum: 16. októbra 2024

Organizátor: CESC Budapešť (LP)



Zhrnutie najdôležitejších zistení workshopu

Kvôli svojej špecifickej polohe sa aglomerácia Bratislavy nemohla rozvíjať prirodzeným a udržateľným spôsobom. Medzi najnaliehavejšie výzvy patrí nedostatočná **dopravná infraštruktúra**, ktorá ovplyvňuje ako automobilovú, tak aj verejnú dopravu. Riešením pre vytvorenie integrovaného systému by mohlo byť **prispôbenie modelu BAUM**, ktorý sa osvedčil v rakúsko-slovenskom kontexte. Na tento účel bola na stretnutí predstavená aj organizácia BAUM.

Medziregionálna spolupráca medzi Bratislavou a okolitými rakúskymi provinciami sa zameriava na udržateľný regionálny rozvoj, nadviazanie inštitucionálnej spolupráce, identifikáciu cezhraničných prekážok a výmenu informácií, ako aj **cezhraničnú diskusiu o strategických dokumentoch týkajúcich sa Bratislavy**. Organizácia, ktorá v súčasnosti funguje na základe projektového modelu, **sa snaží dosiahnuť trvalý organizačný rámec a rozšíriť svoju pôsobnosť na celú bratislavskú aglomeráciu**. Na tento účel by bol potrebný nový koordinátor, ktorý by dohliadal na

maďarské záležitosti v rámci BAUM. V záujme zjednodušenia fungovania sa prítomní rozhodli uplatňovať **duálny** (rakúsko-slovenský a maďarsko-slovenský) **model**, ale nevyklúčovali zapojenie rakúskej strany v určitých oblastiach (napr. kultúrna spolupráca).

Okrem vstupu do tejto komplexnej zastrešujúcej organizácie prítomní vymenovali aj ďalšie výzvy vyplývajúce z cezhraničnej aglomerácie Bratislavy. Jednou z takýchto výziev je otázka územného plánovania. Keďže množstvo dostupných pozemkov v slovenskom hlavnom meste je veľmi obmedzené, nové sídliská sa stavajú v blízkosti štátnej hranice bez toho, aby sa o tom informovali obce na druhej strane hranice alebo aby sa požiadali o ich názor. Ďalší významný rozvoj bývania sa očakáva v južnej časti mesta.

V oblasti dopravy **bola obnovená autobusová linka** spájajúca Rajku a Bratislavu, ktorá bola predtým pozastavená. Vďaka miestnej iniciatíve bola táto linka spustená súkromnou spoločnosťou. Vzhľadom na absenciu dodatočných dotácií prevádzkovateľ predáva iba cestovné lístky a preukazy za plnú cenu. Hoci sa kvalita železničnej dopravy vďaka rozvojovým projektom spoločnosti GYSEV zlepšila, slovenskí prisťahovalci naďalej používajú na dochádzanie do práce svoje vlastné autá. **Zvýšená premávka** spôsobuje problémy s parkovaním a vážne znečistenie životného prostredia v obciach v pohraničnej oblasti. Ďalším problémom sú **opustené vozidlá** (často bez evidenčných čísel alebo osvedčení o technickej kontrole) a **zanedbané pozemky**, ktorých vlastníkov nie je možné vypátrať.

Vo väčšine obcí sa podarilo dosiahnuť **dvojazyčnosť**, ale stalo sa tak ad hoc bez systematickej spolupráce. S cieľom nadviazať komunikáciu medzi obyvateľmi a orgánmi je potrebné nadviazať dialóg medzi štátnymi úradmi a novými občanmi (napr. prostredníctvom spoločnej informačnej brožúry vysvetľujúcej kultúrne a administratívne pravidlá a zvyky krajiny). Okrem toho vznikli ťažkosti v súvislosti so zvýšeným **nakladaním s odpadom**, **nižšími daňovými príjmami** v porovnaní so skutočným počtom obyvateľov, rastúcim dopytom po **presadzovaní práva** a skutočnosťou, že noví obyvatelia nezapisujú svoje deti do miestnych **vzdelávacích** inštitúcií.

Účastníci konzultácie **sa celkovo zhodli na rozšírení prevádzkového modelu BAUM v Maďarsku**. Diskusia o konkrétnych smeroch inštitucionálneho rozvoja bola odložená na nasledujúcu konzultáciu.

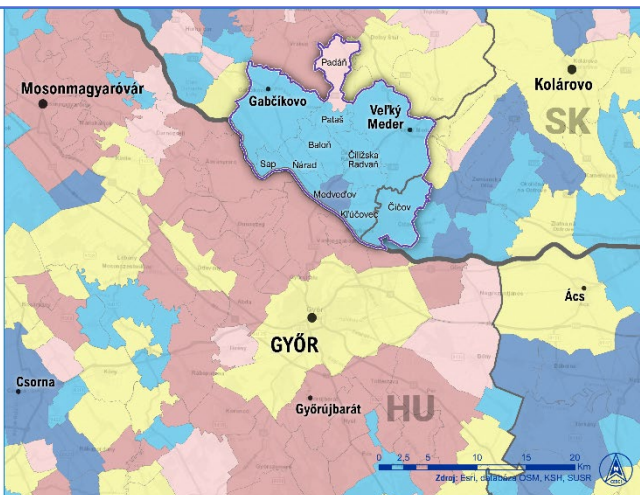
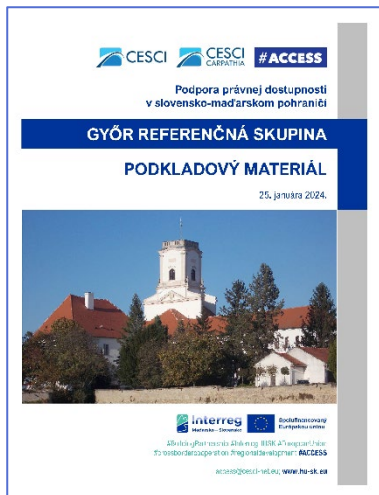
2.1.2 Mestská spádová oblasť Győr

2.1.2.a Prvé kolo workshopu referenčnej skupiny: Győr

Miesto: Győr

Dátum: 25. januára 2024

Organizátor: CESCO Budapešť (LP)



Zhrnutie najdôležitejších zistení workshopu

V prípade Győru je vymedzenie veľmi problematické, pretože mesto **má mimoriadne rozmanité funkcie** (niektoré z nich sú na úrovni hlavného mesta) a spádové oblasti jednotlivých funkcií sa od seba výrazne líšia. **Zapojenie Dunajskej Stredy** je nevyhnutné, keďže spolupráca medzi Győrom a **Dunajskou Stredou** sa stále prehĺbuje a sú s tým spojené aj najdôležitejšie rozvojové plány: diaľnica medzi oboma mestami cez nový most vo Vámosszabadi.

Účastníci zároveň nepovažujú rozvoj **verejnej dopravy** v tomto kontexte za realistický, pretože od zlyhania autobusovej dopravy vo Veľkom Mederi si všetci, pre ktorých bolo toto spojenie dôležité, už našli riešenie, ako sa tam dostať. Zamestnanci sú prepravovaní veľkými spoločnosťami v prenajatých autobusoch, zatiaľ čo súkromné osoby cestujú v prípade potreby zdieľanými vozidlami. Je možné vykonať prieskum potrieb, ale očakáva sa, že obyvatelia uprednostnia individuálne spôsoby dopravy.

Vzhľadom na spoločné kultúrne dedičstvo je prioritou **spolupráca v oblasti cestovného ruchu**. Dobrým príkladom je zapojenie EZÚS Arrabona do činnosti Csallóköz DMO. **Ochrana prírodného dedičstva** môže byť tiež dôležitou oblasťou spolupráce. Je však potrebné vyriešiť otázku

zjednodušenia prejazdu hasičských vozidiel a iných podobných vozidiel na účely **spoločného riadenia katastrof**.

Očakáva sa, že **starostlivosť o starších ľudí** sa v nasledujúcich desaťročiach stane v oboch krajinách čoraz významnejšou výzvou. V súčasnosti však existujú právne prekážky zdieľania služieb, s výnimkou komerčných riešení.

EZÚS Arrabona by sa chcela venovať otázkam cezhraničnej **energetiky**, no momentálne chýba aj príslušný právny rámec.

Prvou výzvou vo všetkých prípadoch je však vytvorenie **spoločného slovníka**. Aj na úrovni najjednoduchších projektov je bežným problémom, že pojmy a definície nie sú presne zhodné. V kontexte prístupnosti by stálo za zváženie zostavenie príručiek týkajúcich sa najbežnejších oblastí spolupráce.

Je tiež dôležité spomenúť **rozdiely v kompetenciách**, ktoré oslabujú ochotu spolupracovať na maďarskej strane.

2.1.2.b Druhé kolo workshopov referenčnej skupiny: Dunajská Streda

Miesto: Dunajská Streda

Dátum: 4. marca 2025

Organizátor: CESC Carpathia (P2)



Zhrnutie najdôležitejších zistení workshopu

Okrem miest Dunajská Streda a Veľký Meder sa workshopu zúčastnili aj starostovia dvoch menších miest v Maďarsku a dvoch na Slovensku. Győr nebolo zastúpené, ale prítomná bola organizácia EZÚS Arrabona.

Hlavné problémy, ktoré účastníci workshopu nastolili, sa týkali **infraštruktúry**: je veľká potreba rekonštruovať **most v Medved'ove** a pri výstavbe diaľnice postaviť nový most medzi Győrom a Veľkým Mederom. Ďalším významným nedostatkom je, že na slovenskej strane nie sú **cyklistické chodníky** a nedávna renovácia cesty spôsobila, že jazda na bicykli po danej hlavnej ceste je obzvlášť nebezpečná. To má negatívny vplyv na región nielen z hľadiska dopravy, ale aj z hľadiska

cestovného ruchu. Na zabezpečenie systematického a koordinovaného rozvoja siete cyklotrás je potrebná regionálna spolupráca.

Je potrebné obnoviť predtým neúspešnú autobusovú linku medzi Veľkým Mederom a Győrom, s konečnou zastávkou v Dunajskej Strede. To si však vyžaduje zabezpečenie finančných prostriedkov a lepšiu koordináciu cestovného poriadku s ďalšími nadväzujúcimi spojmi a železničnou dopravou.

Je potrebné integrovať **zdravotné služby** v regióne, najmä pre starších pacientov žijúcich na slovenskej strane, ktorí by chceli komunikovať s lekármi vo svojom materinskom jazyku.

Zároveň sa v mnohých oblastiach už prejavuje **príťažlivý vplyv Győru**, napríklad **dochádzanie za vzdelaním** a migrácia predstavujú pre región nevýhodu. Podobne ako v iných pohraničných regiónoch, skúsenosti ukazujú, že ak mladšia generácia pokračuje v štúdiu na maďarskej strane hranice, nevrátia sa na juh Slovenska.

Podobne ako na workshope v Győri, aj tu bola zdôraznená potreba spolupráce v oblasti **riadenia katastrof**. Prinajmenšom by mali byť hasičské vozidlá oprávnené prekračovať hranice na účely záchranných akcií. Dobrým príkladom je spoločné hliadkovanie polície, ktoré funguje už desaťročia v maďarsko-slovenskom pohraničnom regióne.

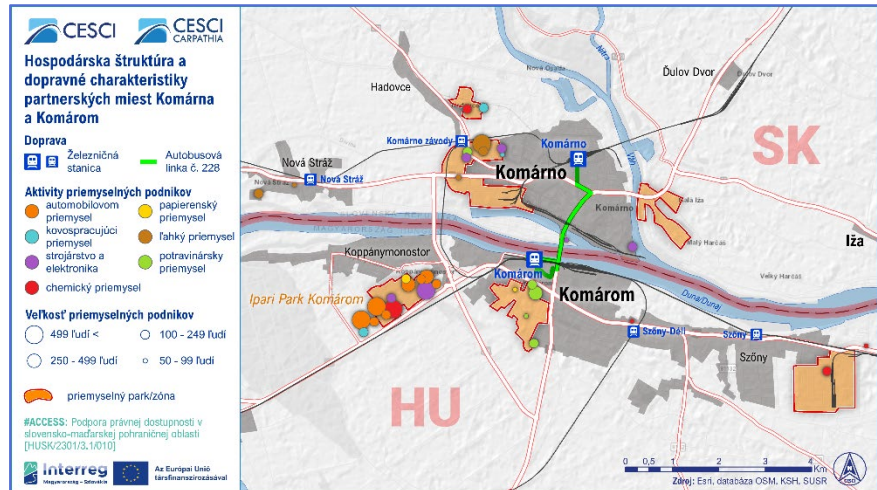
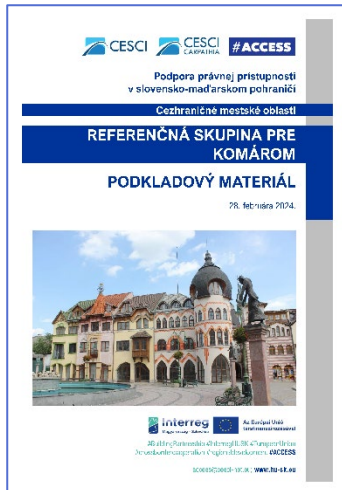
2.1.3 Región partnerských miest Komárno – Komárom

2.1.3.a Prvé kolo workshopu referenčnej skupiny: Komárno

Miesto: Komárno

Dátum: 28. februára 2024

Organizátor: CESCİ Carpathia (P2)



Zhrnutie najdôležitejších zistení workshopu

Spolupráca medzi partnerskými mestami je od zmeny politického režimu veľmi úzka, ale na inštitucionálnej úrovni zostáva slabá.

Mestá však neustále koordinujú **svoje rozvojové plány**, čo vedie aj k vzniku spoločných nápadov. Jedným z takýchto nápadov je plán **medzinárodného logistického centra**, ktorého ústredným prvkom by bol spoločný prístav vhodný pre medzikontinentálnu dopravu. V súčasnosti to však brzdia odlišné regulačné rámce pre vodnú dopravu.

Podobný problém vzniká v oblasti ochrany vôd v dôsledku odlišných predpisov. Kým nelegálne stavby na Alžbetinskom ostrove v Komárne sa v súčasnosti búrajú, továreň na batérie získala povolenie na prevádzku na maďarskej strane hranice. Rozdielne sú aj právne rámce upravujúce **historické pamiatky**, čo sťažuje spoločný rozvoj pevnostného systému na oboch stranách hranice.

V Komárne postavili kompostáreň za 1,4 milióna eur a kuchynský **odpad** sa tu recykluje už rok a pol. Mohli by ľahko prijímať kuchynský odpad z maďarskej strany hranice, ale MOHU v súčasnosti plánuje vybudovať ďalšiu kompostáreň v Komárome, kvôli tomu, že odpad nemožno jednoducho

prepraviť cez hranice, MOHU rieši túto otázku na štátnej úrovni, zatiaľ čo na Slovensku je to úloha samosprávy. Otázkou je, či je možné presvedčiť MOHU, aby v tejto veci spolupracovalo s mestskou správou Komárna, a či je možné prepravovať cez hranice aj kuchynský odpad (bez rizika infekcie). Toto by mohlo byť aj predmetom inovačného projektu, keďže odpad z oboch miest (vrátane čistiarenskeho kalu) by sa mohol využiť na prevádzku bioplynovej stanice s väčšou kapacitou, čím by sa prispelo k zásobovaniu mesta energiou.

Nemocnica v Komárne prešla v predošlých rokoch pozoruhodným rozvojom a jej kapacita by bola dostatočná na obsluhu oboch miest a regiónu. Na druhej strane hranice, nemocnica v Komárome poskytuje nižšiu úroveň starostlivosti, pričom služby podobné tým v Komárne sú k dispozícii len v Tatabányi. Z finančného hľadiska by bolo tiež výhodnejšie integrovať zdravotné služby, keďže MRI stanica v Komárne dostáva finančné prostriedky od slovenského štátu na vykonanie maximálne 10 vyšetrení denne. Ak by však maďarský štát mohol uhradiť náklady na takéto vyšetrenia maďarských občanov na slovenskej strane hranice, dalo by sa uskutočniť oveľa viac vyšetrení a lepšie využiť dostupné kapacity MRI stanice.

Mobilita **v oblasti vzdelávania** je pozorovateľná v oboch smeroch. Spoločný výbor pre menšiny oboch krajín nedávno vykonal dôkladnú analýzu otázok integrácie v oblasti vzdelávania. Táto analýza odhalila niekoľko prekážok, napr. tituly v odbore psychológia a logopédia získané v Maďarsku nie sú na Slovensku uznávané, a preto maďarskí odborníci nemôžu poskytovať pomoc vzdelávacím inštitúciám s vyučovacím jazykom maďarským na Slovensku.

Pri zriaďovaní Kombi Bike vznikol problém, že žiadna poisťovňa nebola ochotná poistiť zariadenie v hodnote približne pol milióna eur z dôvodu jeho cezhraničného používania. Otázkou je, ako sa zvyčajne poistenie vozového parku v prípade **verejnej dopravy**, pretože to by mohlo slúžiť ako model pre verejné systémy bicyklov (nie je známe, či MV Bike má tiež tento problém).

Bolo by vhodné zriadiť **spoločnú radu pre rozvoj**, zloženú zo zástupcov oboch miest, aby sa zabezpečila plynulejšia spolupráca v oblasti rozvoja. Podľa účastníkov by to bolo skutočne potrebné, ak by sa mali pripravovať väčšie spoločné projekty (napr. rozvoj dvoch mestských spojovacích oblastí Alžbetínskeho mosta alebo koordinovaný rozvoj brehov Dunaja). Bez nich je koordinácia rozvojových plánov v rámci mesta dostatočne náročná úloha. Zároveň považujeme za potrebné vytvoriť trvalý rámec pre konzultácie, aby sa predišlo rozbiehavému alebo paralelnému rozvoju.

2.1.3.b Druhé kolo workshopov referenčnej skupiny: Komárno

Miesto: Komárno Komárno

Dátum: 15. mája 2025

Organizátor: CESCO Budapešť (LP)



Zhrnutie najdôležitejších zistení workshopu

Na stretnutí boli prezentované európske príklady dobrej praxe s cieľom preskúmať možnosti spolupráce medzi mestami. Najväčšiu pozornosť upútala sieť cezhraničných **zdravotníckych zón ZOAST** a vymenovanie miest Nova Gorica a Gorizia za **európske hlavné mestá kultúry**.

Medzi faktory brániace nadviazaniu **spolupráce** v oblasti **zdravotnej** starostlivosti patrili pohotovostná starostlivosť, zdieľanie a ukladanie IT údajov, uplatniteľnosť elektronických receptov, kolísanie výmenných kurzov a harmonizácia systémov sociálneho zabezpečenia. Nemocnica v Komárne ponúka atraktívne služby v oblasti onkológie, pôrodnictva a pohotovostnej starostlivosti, zatiaľ čo zdravotné zariadenie v Komárome poskytuje rehabilitačné a zdravotné služby obyvateľom regiónu. Partnerské mestá môžu v rámci pilotného projektu otestovať a overiť možnosti slovensko-maďarskej spolupráce v oblasti zdravotníctva. Na základe miestnych skúseností by sa harmonizácia technických systémov mohla neskôr rozšíriť na slovensko-maďarský pohraničný región. Je dôležité, aby pomer medzi jednotlivými preplatkami za zdravotnícke služby vždy zostal zachovaný.

Vzhľadom na prítomnosť prístavu, diaľnice, železnice a blízkeho letiska je zriadenie **logistického** centra potenciálnou alternatívou. Prístav v severnej časti Komárna je druhým najväčším zariadením svojho druhu na Slovensku, ktorého potenciál je v súčasnosti nevyužitý. Vytvorením severo-južného tranzitného koridoru však bude musieť mestská oblasť čeliť ešte väčšej nákladnej doprave, čo si vyžiada výstavbu nového mosta a obchvatov.

Nábregie Dunaja a najdôležitejšie **brownfieldy** sa považujú za záležitosť štátu, pretože patria do pôsobnosti železničných, vodohospodárskych a pamiatkových orgánov. Miestne orgány majú v súčasnosti len obmedzené možnosti na správu týchto oblastí.

Kultúrna spolupráca medzi regiónmi je už etablovaná. K ďalšiemu rozvoju je potrebné koordinovať riadenie cestovného ruchu, zvýšiť ubytovacie kapacity a systematicky rozvíjať pevnostný systém. Spoločné získanie titulu Európske hlavné mesto kultúry by predstavovalo významný krok vpred, pričom organizácia EZÚS Pons Danubii môže zohrávať kľúčovú úlohu pri implementácii týchto rozvojových aktivít.

Možnosti spolupráce ponúka aj **odpadové hospodárstvo** a **údržba zelene**. Vytvorenie spoločného strojového parku, spoločná údržba zelene a kooperatívne využívanie zeleného odpadu

(napr. výroba bioplynu) by mohli priniesť finančné výhody obojstranným mestám. Nakladanie s odpadom je však v oboch krajinách regulované odlišne – v Maďarsku spadá pod štát, zatiaľ čo na Slovensku pod miestnu samosprávu – a preprava odpadu cez hranice nie je povolená.

Cezhraničná migrácia v regióne narastá. Kvôli zastavanej časti Komárna a nedostatku voľných pozemkov sa mnoho ľudí presúva na južnú stranu Dunaja, kde si stavajú rodinné domy.

Celkovo je potrebná spolupráca v oblasti zdravotníctva a správy zelenej infraštruktúry. Dlhodobým cieľom je uchádzať sa o titul Európske hlavné mesto kultúry, čo si vyžaduje efektívnejšiu koordináciu systémov cestovného ruchu.

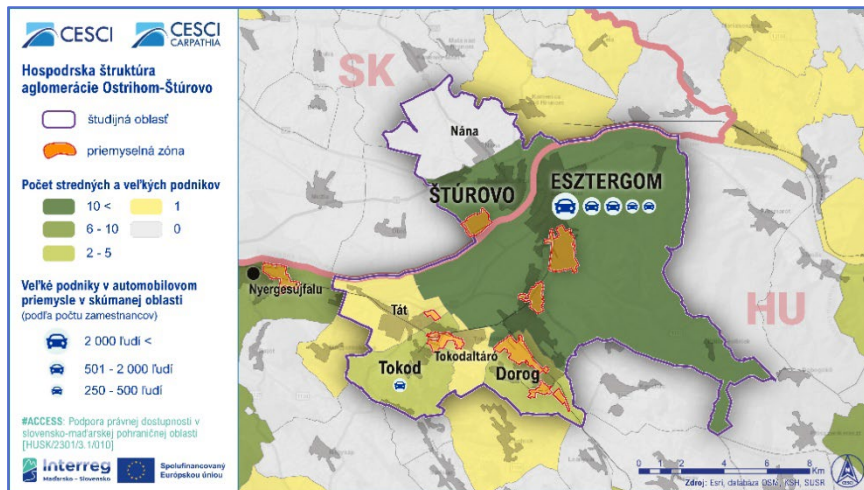
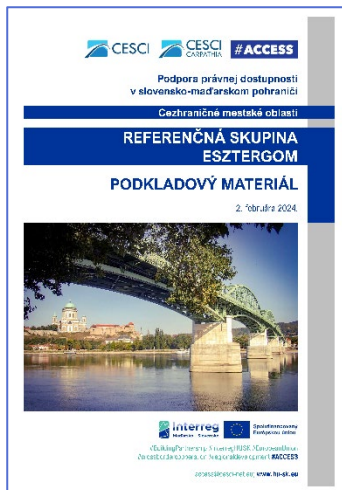
2.1.4 Región partnerských miest Ostrihom (Esztergom) – Štúrovo

2.1.4.a Prvé kolo workshopov referenčnej skupiny: Ostrihom (Esztergom)

Miesto: Ostrihom (Esztergom)

Dátum: 2. februára 2024

Organizátor: CESCÍ Budapešť (LP)



Zhrnutie najdôležitejších zistení workshopu

Vymedzenie uvedené v podkladových materiáloch má význam iba teoreticky. Dorog a Tokod sa totiž nepovažujú za pohraničné mestá a nemajú možnosť sa na projekt zmysluplne napojiť. Na druhej strane existuje mnoho funkčných prepojení medzi Ostrihomom (Esztergom) a Štúrovom, ale ich spádové oblasti sa prirodzene výrazne líšia. Hoci niektoré úlohy je možné vykonávať na úrovni mesta, v kontexte cestovného ruchu je potrebné ich rozsah výrazne rozšíriť (prakticky celá oblasť EZÚS Ister-Granum). Z priemyselného a logistického hľadiska by bolo racionálne zapojiť aj Nyergesújfalu. V prípade Štúrova je jasné, že faktory potrebné na jeho rozvoj sú k dispozícii na maďarskej strane, ale v tomto ohľade je najrelevantnejším partnerom Ostrihom (Esztergom), zatiaľ čo ostatní nie sú viditeľní.

Vzhľadom na širokú škálu oblastí spolupráce je pravdepodobné, že druhé kolo workshopov nebude postačujúce a bude potrebné zorganizovať samostatné subworkshopy na sektorovej úrovni.

Zainteresované strany považujú za najdôležitejšie **rozvoj infraštruktúry**: diaľnicu M100 vedúcu k diaľnici M1 a výstavbu kombinovaného nákladného mosta medzi Štúrovom a Ostrihomom

(Esztergom). Toto by mohlo súvisieť s predtým iniciovanou **cezhraničnou obchodnou a logistickou** zónou, ktorá je relevantná pre všetkých sedem obcí (vzhľadom na rozvinuté priemyselné kapacity). Okrem toho zainteresované strany vidia veľký potenciál v rozvoji siete cyklotrás, ktorá má logickú štruktúru a môže byť prepojená s aktivitami zameranými na **rozšírenie systému zdieľania bicyklov Mária Valéria Bike**. Ide pravdepodobne o jediný úspešný cezhraničný projekt, ktorý obe mestá po dlhom období príprav spoločne realizujú. Kvôli rozdielom v administratívnych systémoch oboch krajín a miestnych kompetenciách je rozsah spoločných funkcií veľmi obmedzený. Skôr ide o **dopĺňanie sa a spoluprácu než o skutočnú integráciu**.

Najjednoduchšie je rozvíjať spoluprácu v oblasti cestovného ruchu za účasti existujúcich DMO. Počas osobného rozhovoru po workshope však primátor Štúrova spochybnil, či by bolo možné zaviesť spoločný wellness pas, vzhľadom na rozdiely v účtovných a menových systémoch (a, samozrejme, obchodných záujmoch). Maximálnym dosiahnuteľným cieľom by bolo zriadenie **spoločnej rady pre cestovný ruch** za účasti DMO, ktorá by mohla aspoň zabrániť prekryvaniu významných turistických podujatí vytvorením **kalendára podujatí**.

Spolupráca v oblasti zdravotníctva sa navonok javí ako príkladná, no objavujú sa aj prípady zneužitia a nedostatok lekárov obmedzuje rozsah dostupných služieb v Ostrihome (Esztergom). V každom prípade, nemocnica sv. Barbory už patrí k mestu Ostrihom a užšia spolupráca s poliklinikou v Štúrove by mohla byť nadviazaná, ak by ju podporila miestna samospráva Nitrianskeho kraja. To by si vyžadovalo motiváciu na štátnej úrovni.

Najväčším problémom v otázke **miestnych produktov** v regióne Ister-Granum sú právne prekážky. Situáciu nie je možné vyriešiť bez zásahu štátu a otvára sa otázka cezhraničnej uplatniteľnosti regionálnych ochranných známk.

Spolupráca medzi hasičskými zbormi a policajnými zložkami je dobrá, ale spoločnú činnosť brzdia aj pravidlá (napr. v prípade požiaru je zásah v susednej oblasti možný až po získaní povolenia na prepravu vybavenia, čo by sa malo zjednodušiť; malo by sa preskúmať, či by sa v tomto ohľade mohla zmierniť **dohoda o riadení katastrof**).

V tejto oblasti sa objavilo aj CBRM: slovenskí občania sa sťahujú na maďarskú stranu a dochádzajú za prácou do Štúrova. Hoci sú rodenými maďarskými hovoriacimi, administratívne postupy pre nich predstavujú výzvu, pretože nie sú oboznámení s administratívnou terminológiou a majú problémy s porozumením maďarských formulárov. Mohlo by byť užitočné vyvinúť ľahko dostupný **online administratívny slovník alebo viacjazyčný systém správy formulárov** využívajúci umelú inteligenciu.

2.1.4.b Druhé kolo workshopov referenčnej skupiny: Štúrovo

Miesto: Štúrovo

Dátum: 27. februára 2025

Organizátor: CESCO Carpathia (P2)



Zhrnutie najdôležitejších zistení workshopu

Hoci sa pohraničná oblasť od Nány cez Dorog až po Tát považuje za súvislé zastavané územie, väčšina starostov, ktorí sa zúčastnili prvého stretnutia, nevidela žiadny dôvod na to, aby sa aglomerácia považovala za jeden celok. V dôsledku toho sa druhé kolo konzultácií zameralo iba na spoluprácu medzi partnerskými mestami **Ostrihom (Esztergom) a Štúrovo**.

Medzi výzvy, ktorým čelí **cestovný ruch**, patrí obmedzená dostupnosť ubytovacích kapacít, rozdiely v štandarde pohostinnosti (nedostatočná znalosť slovenčiny na maďarskej strane), rastúci dopyt po kvalifikovanej pracovnej sile a nedostatok odborného vzdelávania v oblasti cestovného ruchu v slovenčine. Tento problém by sa dal riešiť zavedením dvojjazyčných tried alebo prípadným zriadením dvojjazyčnej školy v Ostrihome (Esztergom). Treba však poznamenať, že Ostrihom (Esztergom) už teraz priťahuje veľký počet maďarsky hovoriacich študentov zo Štúrova.

Spolupráca v oblasti zdravotníctva je vďaka možnostiam, ktoré poskytuje poisťovňa Dôvera, príkladná a v celom slovensko-maďarskom pohraničnom regióne jedinečná. Stále však existuje priestor na zlepšenie a rozšírenie spolupráce. Jedným z príkladov je uľahčenie cezhraničných záchranných služieb. Keďže ponuka zdravotných služieb v Štúrove je veľmi obmedzená, rastie dopyt po službách poskytovaných inštitúciami v Ostrihome (Esztergom). Zvyšujúci sa nedostatok lekárov a zdravotných sestier ešte viac zvyšuje potrebu rozvoja systému zdravotnej starostlivosti v Ostrihome (Esztergom) a zlepšenia dostupnosti zdravotnej starostlivosti.

Podľa plánov bude pohraničná oblasť v blízkej budúcnosti integrovaná do maďarskej diaľničnej siete. **Diaľnica M100** spojí Ostrihom (Esztergom) a diaľnicu M1, čo si vyžiada výstavbu nového mosta cez Dunaj. Most, ktorý bude slúžiť nákladnej doprave, nielen posilní spojenie medzi oboma mestami, ale umožní aj diaľničné spojenie medzi Štúrovom a Bratislavou (cez Maďarsko) a doprava medzi Dunajským oblúkom a Budapešťou sa tiež presunie týmto smerom. Obe mestá sa musia pripraviť na zmeny vo svojich dopravných systémoch.

Napriek svojej veľkosti Štúrovo prevádzkuje **miestnu autobusovú dopravu**, čo predstavuje pre mesto značnú finančnú záťaž. Nepriaznivá poloha železničnej stanice zároveň znemožňuje zrušenie tejto služby, hoci počet cestujúcich je nízky, čo je dôvodom na zvýšenie cestovného.

Územné plány už boli **zdieľané** a Ostrihom (Esztergom) zasiela oficiálne plány vedeniu Štúrova, ale v tejto súvislosti sa zvyčajne nedostáva žiadna podstatná spätná väzba.

Účastníci sa zaviazali pokračovať v spolupráci, v ktorej dôležitú úlohu zohráva **EZÚS Ister-Granum**.

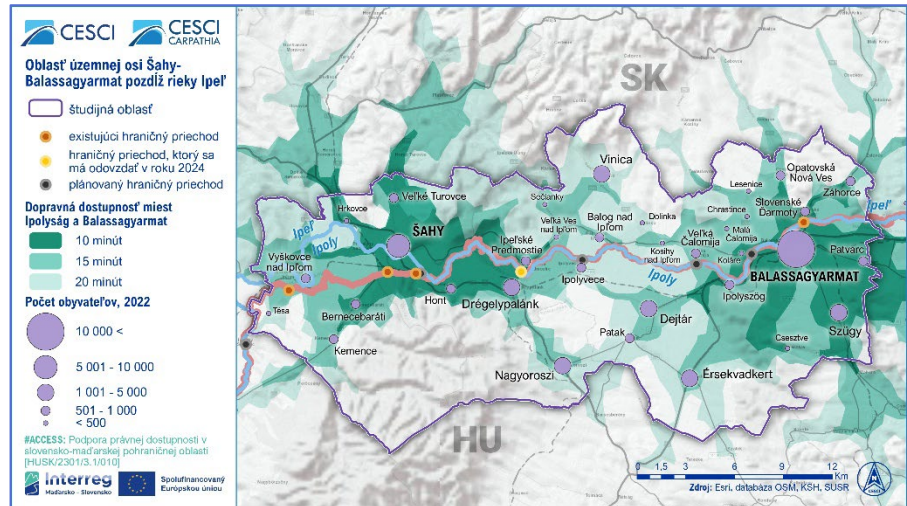
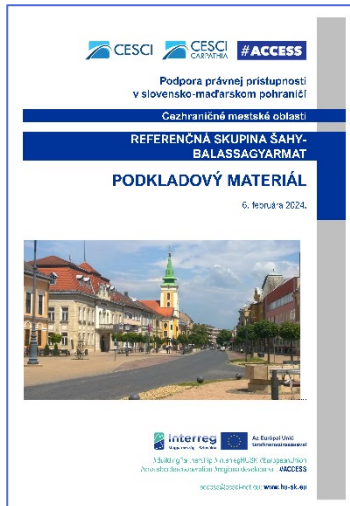
2.1.5 Dvojmesťský región Balassagyarmat – Šahy

2.1.5.a Prvé kolo workshopov referenčnej skupiny: Balassagyarmat

Miesto: Balassagyarmat

Dátum: 6. februára 2024

Organizátor: CESCÍ Budapešť (LP)



Zhrnutie najdôležitejších zistení workshopu

Vzájomná závislosť medzi mestami Šahy a Balassagyarmat je nesporná, čo uznávajú aj vedúci predstavitelia miest, ktorí sa snažia o spoluprácu na strategickej úrovni. Je tiež faktom, že obe mestá môžu spoločne posilniť svoju priestorovú pozíciu voči Veľkému Krtíšu, ktorý má podobnú veľkosť. Zároveň sa však ukázalo, že komplementárne funkcie **sa nevyskytujú vo vzájomnom vzťahu, ale v severo-južnom vzťahu**, čo znamená, že funkčná os Šahy-Balassagyarmat neexistuje a nemusí byť ani žiadúca. Je možné usilovať sa o **paralelný rozvoj funkčných spádových oblastí oboch miest**, vždy s ohľadom na záujmy suseda. Medzi oboma mestami a okolitými obcami existuje úzka a priateľská spolupráca, na ktorej je možné stavať.

Jedným z kľúčových záverov workshopu bolo, že by bolo prospešné zorganizovať diskusie vo **fokusových skupinách** s účasťou občanov v konkrétnych životných situáciách (napr. rodičia detí navštevujúcich školu za hranicou, dojazdia pracovníci, slovenskí občania presťahovaní na maďarskú stranu), pretože práve oni majú priame skúsenosti s existujúcimi prekážkami.

Dojazd za prácou sa najmä smeruje do Maďarska (8 – 10 % pracovníkov v pohraničných mestách dochádza za prácou na maďarskú stranu, čo pokrýva pomerne rozsiahlu geografickú oblasť,

Napríklad v spoločnosti Samsung v Göd pracujú aj slovenskí pracovníci), ale pracovníci tovární sú tiež prepravovaní 30 – 40 km na sever od Balassagyarmatu.

Stredné školy na maďarskej strane priťahujú maďarsky hovoriace deti z južného Slovenska, ale v tejto oblasti nie je možné pozorovať opačný pohyb, čo sa dá čiastočne vysvetliť nedostatkom jazykových zručností a čiastočne nezlučiteľnosťou dvoch školských systémov (8-ročný a 9-ročný systém). Keďže slovenskí študenti by museli platiť školné, zapisujú sa do Balassagyarmatu a preto sa už nepovažujú za dochádzajúcich.

Pred niekoľkými rokmi **nemocnica** v Balassagyarmate zorganizovala prezentáciu pre starostov zo Slovenska z prihraničných oblastí. Napriek tomu dnes môžu jej služby využívať len čiastočne legálne, hoci o ne existuje veľký dopyt, a takmer každé oddelenie nemocnice má zamestnancov, ktorí hovoria po slovensky. Starostovia to považovali za najnaliehavejší problém a pred niekoľkými rokmi podpísali memorandum, keďže nemocnica vo Veľkom Krtíši sa výrazne zhoršila, zatiaľ čo Levice a Lučenec sú vzdialené 70 – 80 km. V marci sa v meste opäť otvorí pôrodnica.

Významný je v tejto oblasti aj **nákupný cestovný ruch**, pričom slovenskí nakupujúci generujú približne 30 – 40 % maloobchodného predaja v Balassagyarmate; existuje však aj mobilita spotrebiteľov v opačnom smere, hlavne do Šiah.

Novým fenoménom je **CBRM**: čoraz viac ľudí sa sťahuje zo Šiah do dedín na maďarskej strane (už teraz tvoria asi 10 % obyvateľstva v Drégelypalánku), pretože hoci ceny nehnuteľností sú približne rovnaké, Šahy nemajú k dispozícii voľné pozemky na stavanie, takže tí, ktorí sa chcú vysťahovať z bytových domov, si vyberajú susedné dediny. To spôsobuje problémy hlavne **v oblasti odpadového hospodárstva**, pretože títo obyvatelia naďalej platia poplatky za zber odpadu v Šiah, hoci odpad vzniká v dedinách na maďarskej strane hranice. Na slovenskej strane sa spojilo 20 obcí, aby riešili tento problém, no jeho riešenie bude potrebné aj na maďarskej strane. Nie je pritom jasné, ako by sa to dalo legálne zabezpečiť – napríklad otázka, ako by sa maďarské obce mohli pripojiť k slovenskému združeniu pre nakladanie s odpadom, zostáva otvorená. Ďalšou výzvou je rozvoj verejnej dopravy. Šahy plánujú poskytovať autobusovú dopravu pre slovenských občanov, ktorí sa presťahovali do Kemence, Bernecebaráti, Hontu a Drégelypalánku, a to prostredníctvom rozvoja miestneho dopravného systému (to nemusí byť dobrý nápad). Železničná doprava bola na oboch stranách zrušená a zdá sa, že neexistuje žiadna šanca na obnovenie chýbajúceho 6 km úseku medzi Drégelypalánkom a Šiah. Naopak, v posledných rokoch boli podniknuté kroky na rozvoj siete cyklotrás, čo všetci považujú za dôležitú otázku. Ak nie je možné zaviesť autobusovú dopravu, malo by sa zväziť zavedenie systému **zdieľania bicyklov** medzi Šiah a susednými obcami (za predpokladu, že sú k dispozícii vhodné cyklistické trasy).

Zaujímavým prínosom workshopu bolo zistenie, že neexistujú žiadne prekážky pre **lov** a že lovecký lístok je možné získať na pozvanie poľovníckeho spolku na druhej strane.

Ako hlavné témy pre ďalší workshop boli navrhnuté nasledujúce: **odpadové hospodárstvo**, **verejná bezpečnosť**, **zdravotná starostlivosť**, **doprava** (vrátane rozvoja medziregionálnych spojení).

2.1.5.b Druhé kolo workshopov referenčnej skupiny: Šahy

Miesto: Šahy

Dátum: 29. apríla 2025

Organizátor: CESCO Carpathia



Zhrnutie najdôležitejších zistení workshopu

Na základe výsledkov prvého kola konzultácií bolo zorganizované ďalšie stretnutie **zamerané na zdravotnú starostlivosť**, ktorého sa zúčastnili starostovia Šiah a Balassagyarmatu, vedúci odboru zdravotníctva Banskobystrického kraja, riaditelia nemocníc v troch pohraničných mestách Šahy, Veľký Krtíš a Balassagyarmat, ako aj ďalší zdravotnícki pracovníci.

Prítomní sa zhodli, že najväčšími výzvami pre región sú klesajúci počet zdravotníckych pracovníkov, cezhraničné spracovanie údajov o pacientoch a úhrada nákladov na ošetrovateľskú starostlivosť. Vzhľadom na okrajovú polohu regiónu má **pokles počtu zdravotníckych pracovníkov a ich starnúca veková štruktúra** obzvlášť silný vplyv na pohraničný región. Napriek ponúkaným kompenzáciám (napr. ubytovanie pre zamestnancov, športové zariadenia a rodinné podujatia) nie je izolovaná okrajová oblasť Ipeľ atraktívna pre lekárov a zdravotné sestry, čo vedie k **poklesu množstva a kvality dostupných zdravotníckych služieb**. Slovenské zainteresované strany zdôraznili, že hoci by zamestnávanie odborníkov z krajín mimo EÚ mohlo tento problém zmierniť, prísne slovenské predpisy to veľmi sťažujú. Okrem zjednodušenia predpisov by riešením súčasnej situácie mohla byť podpora telemedicínskych služieb a zavedenie potrebných vzdelávacích programov a technických vylepšení.

Počas prezentácie nemocníc inštitúcia vo Veľkom Krtíši poukázala na nedostatok lekárov, ťažkosti pri zamestnávaní odborníkov z tretích krajín a z toho vyplývajúce dlhé čakacie zoznamy. Vďaka predtým realizovanému projektu **CrossCoop** už bola nadviazaná spolupráca medzi nemocnicami vo Veľkom Krtíši a Balassagyarmate, a vzhľadom na to maďarská nemocnica vidí možnosť rozšíriť svoju pôsobnosť cez hranice v oblasti cievnych mozgových príhod, infekčných chorôb a záchranej služby. Okrem toho sú v Balassagyarmate k dispozícii aj rehabilitačné a onkologické liečby a nedávno bola opäť otvorená pôrodnica.

Situáciu nemocnice v Šahách komplikuje skutočnosť, že jej spádová oblasť patrí do troch rôznych správnych okresov, čo výrazne sťažuje starostlivosť o pacientov žijúcich v regióne a zdieľanie údajov. Polovica spádovej oblasti leží na území Maďarska, štvrtina slovenských obcí patrí do okresu Nitra a zvyšok do okresu Banská Bystrica. Dôležitosť nemocnice potvrdzuje skutočnosť, že **nemocnice v okolí už boli zatvorené**, takže medzi Levicami a Veľkým Krtišom môže poskytovať starostlivosť len nemocnica v Šahách. Pokiaľ ide o vybavenie, nemocnica disponuje laboratóriom,

CT skenerom a technickým vybavením potrebným pre telemedicínu a budova prechádza v súčasnosti renováciou.

Účastníci sa zhodli, že **by chceli svoje rozvojové plány realizovať koordinovane a spoločne.** Príležitosť na to poskytuje výzva na predkladanie žiadostí programu Interreg HUSK 2025, v rámci ktorej projekty spolupráce v oblasti zdravotníctva získavajú priamu podporu.

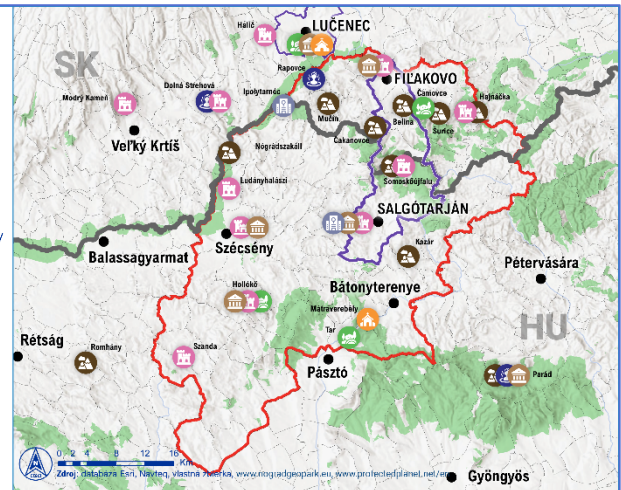
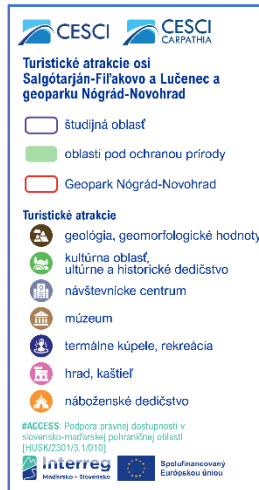
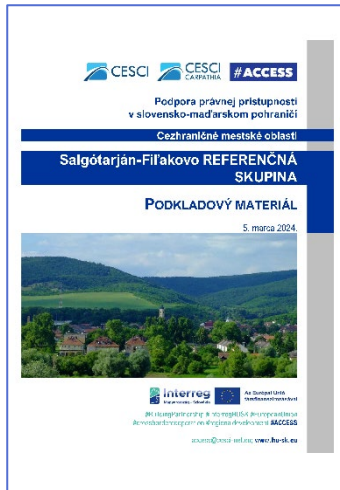
2.1.6 Mestská sieť Salgótarján – Fil'akovo – Lučenec

2.1.6.a Prvé kolo referenčného workshopu skupiny: Lučenec

Miesto: Lučenec

Dátum: 5. marca 2024

Organizátor: CESC Carpathia



Zhrnutie kľúčových zistení workshopu

Diskusia odhalila, že hoci vzťahy medzi **Fil'akovom a Salgótarjánom** sú skutočne silné, Lučenec spolupracuje aj s maďarskými obcami v Ipeľskej kotline. Jeho väzby so Salgótarjánom sú predovšetkým v oblasti kultúry a športu, takže rozsah spolupráce je tematicky obmedzený. Z geografického hľadiska sa preto v budúcnosti odporúča **sústrediť na dvojicu miest Fil'akovo – Salgótarján**.

Sociálno-ekonomická situácia a trh s nehnuteľnosťami na oboch stranách hranice sú **veľmi podobné**, takže presídľovanie nie je bežné a podnikatelia pôsobiaci na druhej strane hranice sa vyskytujú len sporadicky. V dôsledku toho tu chýbajú aglomerčné javy, ktoré predpokladajú vyššiu úroveň integrácie. Slovenská strana o to nemá záujem a maďarská strana nie je dostatočne silná, aby tento nedostatok kompenzovala.

- Mnoho ľudí dochádza zo Slovenska do Maďarska za **prácou a štúdiom**. COVID spomalil dochádzanie za vzdelaním, pretože rodičia zažili, aké to je, keď sú hranice uzavreté. Pre maďarskú komunitu v oblasti Fil'akovo je to pozitívna zmena, pretože únik mozgov predstavuje pre región vážne výzvy z hľadiska udržania inštitúcií, zamestnanosti a miestneho hospodárskeho rozvoja. Podobne vnímajú aj fenomén mnohých študentov z

tejto oblasti, ktorí študujú lekárske univerzity v Maďarsku – nenaučia sa tam odborný jazyk v slovenčine, a preto sa nevracajú do tejto oblasti. Celkovo možno konštatovať, že už aj tak znevýhodnený okres Lučenec **nemá veľký záujem o posilnenie cezhraničnej mobility.**

- Naopak, zvlášť pozoruhodný je nákupný **cestovný ruch** – obyvatelia Salgótarjánu a okolia radi využívajú gastronomickú ponuku na slovenskej strane. Na trhu v Lučenci sa objavili aj maďarskí primárni výrobcovia, ktorí však nie sú oboznámení so slovenskými hygienickými predpismi, čo je problém, a ich prítomnosť nemožno považovať za legitímnu. Táto situácia si vyžaduje riešenie. Celkovo **Salgótarján nie je dostatočne silný, aby slúžil ako hnacia sila integrácie.**

Pre aktérov v regióne to znamená, že spoločným úsilím by nemalo byť **rozdelenie funkcií, ale ich spoločný rozvoj.**

- V tejto súvislosti je kľúčový rozvoj **verejnej** dopravy, predovšetkým obnovenie železničného spojenia Lučenec – Salgótarján. To by si vyžadovalo rozsiahle zásahy do infraštruktúry, keďže zariadenia sú vo veľmi zlom stave.
- Spoločnou výzvou je **revitalizácia brownfieldov**, ktorú by mohli spoločne iniciovať aj tri mestá. Z tohto hľadiska môže byť zaujímavé oživiť a vytvoriť tému okolo spoločných priemyselných tradícií.
- Podobne je ústrednou témou **spolupráca v oblasti cestovného ruchu**, pričom geopark slúži ako výnimočný koordinačný nástroj. Ten prevádzkuje združenie na slovenskej strane a nezisková spoločnosť s ručením obmedzeným na maďarskej strane, ale takmer 100 miestnych obcí, ktoré geopark zahŕňa, sa na ňom podieľa menej a v súčasnosti nie je schopných zabezpečiť spoločné riadenie geoparku. Chceli by založiť nové európske zoskupenie územnej spolupráce (EZÚS), ktoré by nahradilo predchádzajúce neúspešné, pretože bez neho nemôžu zastupovať geopark v európskych a globálnych sieťach.
- Vzhľadom na morfológické charakteristiky oblasti je problémom riadenie **katastrof**. Hasiči na slovenskej strane nemali prístup k požiaru, ktorý vypukol na hrade v Somoskő, pretože na hrad sa dá dostať len z maďarskej strany. Podobné ťažkosti predstavujú aj záchranné operácie.

Na tomto workshope bola tiež zdôraznená potreba dvojjazyčnosti.

Je tiež zrejmé, že do druhého kola musia byť zapojené **príslušné ministerstvá**, no lepšie sa to dá zorganizovať na sektorovej úrovni, pretože nie je realistické očakávať, že zamestnanci ministerstiev budú cestovať na každý vidiecky workshop.

2.1.6.b Druhé kolo referenčného workshopu: Ipolytarnóc

Miesto: Ipolytarnóc

Dátum: 11. septembra 2024

Organizátor: CESCO Budapešť (LP)



Zhrnutie najdôležitejších zistení seminára

Druhé kolo konzultácií organizovaných v regióne sa zameralo na otázky súvisiace s **integrovaným** rozvojom cezhraničného **geoparku Novohrad-Nógrád** na základe pripomienok týkajúcich sa cestovného ruchu. Na workshope sa zúčastnili miestne samosprávy Salgótarján a Filákova, riaditeľstvo Národného parku Bükki (BNPI) a maďarské ministerstvo poľnohospodárstva (ako správca národného parku), ako aj poslanec parlamentu za tento región.

Geopark Novohrad-Nógrád bol v roku 2010 zaradený do **zoznamu geoparkov UNESCO**. Titul spravuje slovenské združenie a maďarská nezisková spoločnosť. EZÚS Novohrad-Nógrád bola založená s cieľom zabezpečiť efektívne spoločné riadenie a od roku 2011 sa snaží zaručiť ochranu geologického dedičstva cez hranice. EZÚS však nemala oprávnenie používať titul UNESCO a v roku 2021 zanikla pre finančné problémy. Založenie nového EZÚS navrhla BNPI. Medzitým profesionálne zastúpenie geoparku prevzala BNPI od neziskovej spoločnosti s ručením obmedzeným, pre ktorú je EZÚS jedinou právnou formou, ktorá umožňuje aktívnu účasť. UNESCO tiež podporuje reorganizáciu európskeho zoskupenia územnej spolupráce.

Väčšie zapojenie BNPI je odôvodnené skutočnosťou, že národný park pokrýva celú maďarskú stranu geoparku a vďaka svojmu oddeleniu pre správu grantov už úspešne realizoval niekoľko projektov Interreg.

Počas konzultácií bola novej organizácii pridelená názov **EZÚS Neograd Geopark**, pričom jej administratívne centrum bude zriadené v centre BNPI v Baglyaskő. S cieľom zabezpečiť spoločné vlastníctvo titulu UNESCO sa účastníci dohodli, že Slovenská geoparková asociácia sa stane zakladajúcim členom EZÚS, a nezisková spoločnosť s ručením obmedzeným prevedie vlastníctvo titulu na mesto Salgótarján.

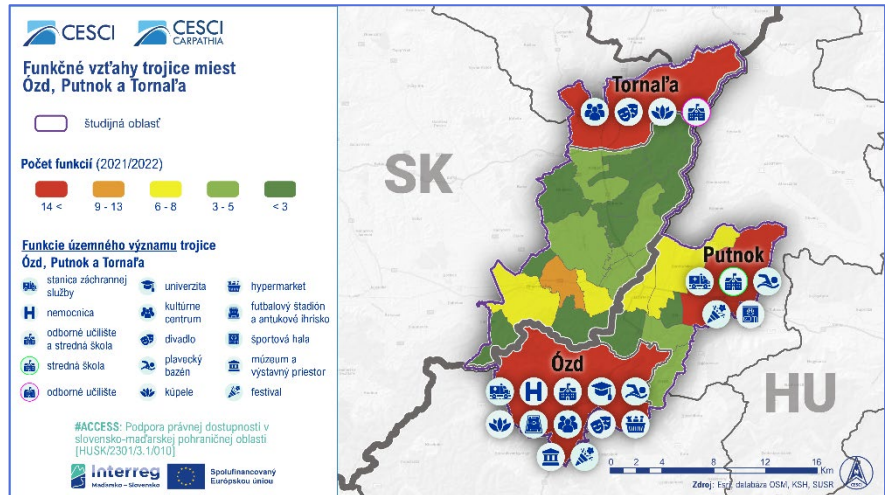
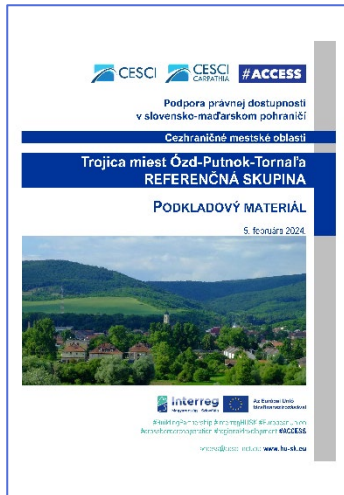
2.1.7 Mestská sieť Tornaľa – Putnok – Ózd

2.1.7.a Prvé kolo workshopov referenčnej skupiny: Putnok

Miesto: Putnok

Dátum: 5. februára 2024

Organizátor: CESCİ Budapešť (LP)



Zhrnutie najdôležitejších zistení workshopu

O angažovanosti Putnoku v cezhraničnej spolupráci niet pochýb; radi preberajú vedúcu úlohu, ale chýbajú im ľudské zdroje. Tornaľa skôr sleduje stratégiu „čierneho pasažiera“, zatiaľ čo o ochote Ózdu spolupracovať sa nepodarilo zistiť nič – nereagovali a na stretnutie neprišli. Primátori Putnoku a Ózdu síce občas rokujú, no o priateľských vzťahoch nemožno hovoriť, pričom práve Ózd ako prvý vystúpil z EZÚS. Na oživenie mestskej siete by bola potrebná **vonkajšia pomoc**.

Mnoho ľudí v regióne dochádza zo slovenskej strany **za prácou** na maďarskú stranu, hlavne do spoločnosti Bosch v Miskolci. Existuje aj **mobilita študentov**, hlavne v dôsledku nedávneho zatvorenia maďarskej strednej školy v Tornaľi. Presun študentov však znamená, že sa nenaučia správne po slovensky, a preto sa nevracajú na Slovensko. Jedným z riešení tohto problému by mohlo byť rozšírenie dvojjazyčného vzdelávania v maďarských školách, čo účastníci považujú za bezproblémové, najmä vzhľadom na to, že v blízkej budúcnosti sa v Putnoku má otvoriť centrum rozvoja športového talentu s kapacitou 120 miest. Zároveň je potrebné vyriešiť aj dopravu študentov, keďže dochádzanie cez hranice by pre mnohé rodiny znamenalo ťažkosti. Okrem toho by sa mohla nadviazať spolupráca aj v oblasti športu pre študentov v regióne: v Kokave nad

Rimavicou by sa mohli organizovať lyžiarske kurzy pre maďarských študentov, zatiaľ čo slovenským študentom by sa mohli ponúkať kurzy jazdy na koni v Jósfať, v chovateľskej stanici Hucul.

V súčasnosti úplne chýba **verejná doprava** a dopyt by bol nízky, preto nie je vhodné obnoviť autobusovú linku Rožňava – Miskolc bez predchádzajúceho posúdenia.

Sociálna starostlivosť v Putnoku je príkladná a mohla by sa prispôbiť v okolitom regióne. Cezhraničná sociálna starostlivosť (vrátane starostlivosti o starších ľudí, znevýhodnené a postihnuté deti a verejné zamestnávanie znevýhodnených ľudí) však v súčasnosti čelí právnym prekážkam.

V oblasti zdravotnej starostlivosti nedochádza k žiadnym zmenám.

Na jar 2024 sa v Putnoku otvorí sociálny obchod **s výrobkami** z Gemeru, ktorý však bude na neziskovej báze ponúkať iba produkty pochádzajúce z maďarskej strany.

Všetky zainteresované strany by podporili rozvoj **turistickej destinácie**, pre ktorú by bolo dôležité rozšíriť sieť cyklotrás vybudovaných na maďarskej strane na slovenskú stranu.

Je citelný nedostatok odborníkov, ktorí by koordinovali cezhraničné vzťahy, poskytovali informácie o možnostiach financovania a **pripravovali či spravovali žiadosti**. Zároveň sa v roku 2024 uskutoční už 23. ročník Gemer EXPO, ktoré nie je len hospodárskym fórom, ale aj športovým a kultúrnym podujatím (vrátane poľovníckeho stretnutia). To dokazuje, že v regióne existuje otvorenosť a potenciál na rozvoj cezhraničných vzťahov.

Odporúčané ďalšie kroky:

- odborná pomoc pri spustení profesionálnej činnosti EZÚS, ktorá by mohla byť hnacou silou ďalších projektov;
- vykonanie prieskumu s cieľom uľahčiť spustenie dvojjazyčného vzdelávania a vypracovanie koncepcie;
- zriadenie pracovnej skupiny pre rozvoj cestovného ruchu, ktorá by sa venovala aj hodnoteniu miestnych hodnôt a produktov a zároveň by mohla slúžiť ako základ pre cezhraničný manažment destinácií;
- zostavenie a propagácia súhrnu sociálneho modelu Putnok, preskúmanie jeho prispôsobivosti a analýza príslušného právneho rámca.

2.1.7.b Druhé kolo workshopov referenčnej skupiny: Tornaľa (Tornaľa)

Miesto: Tornaľa

Dátum: 6. februára 2025

Organizátor: CESCO Carpathia (P2)



Súhrn najdôležitejších zistení workshopu

V porovnaní s vlaňajším workshopom v Putnoku **sme nezískali žiadne nové významné informácie.**

Je zrejmé, že jednou z hlavných prekážok rozvoja je **zlá finančná situácia slovenských obcí.** Ide spravidla o malé mestá so slabou ekonomickou výkonnosťou, vysokou mierou nezamestnanosti a mnohými sociálne znevýhodnenými ľuďmi. Nie sú dostatočne bonitné na získanie úveru a nedokážu zabezpečiť predfinancovanie projektových žiadostí. Ich postavenie ďalej zhoršili nedávno prijaté úsporné opatrenia.

Všeobecne všetci považovali za dôležité riešiť **zdravotné a sociálne problémy**, ale nikto nespomenul žiadne konkrétne nápady.

Vyjadrenia o úlohe **Miskolca ako centra príťažlivosti** boli potvrdené, avšak napríklad zo slovenskej strany do továrne Bosch dochádza maximálne jeden autobus pracovníkov.

Najpopulárnejším rozvojovým nápadom by bolo pokračovať v budovaní **siete cyklotrás, ktorá** už bola vybudovaná na maďarskej strane, aj na slovenskej strane, ale to by si vyžadovalo aj pomoc krajského zastupiteľstva.

Iniciatíva týkajúca sa turistickej a voľnočasovej karty v Ózde a skúsenosti získané z projektu Putnok naznačujú, že **spolupráca medzi dvoma susednými mestami** by mohla byť impulzom aj pre slovenskú stranu, je však tiež jasné, že cezhraničná spolupráca sa vyznačuje skôr symbolickými gestami a chýbajú základy pre spoločný rozvoj. Na to by bola potrebná **vonkajšia pomoc.**

Žiaden z účastníkov nespomenul žiadne **konkrétne právne prekážky**, ani nepredložil žiadne návrhy, ktoré inštitúcie by sa mali zapojiť do odborných okrúhlych stolov.

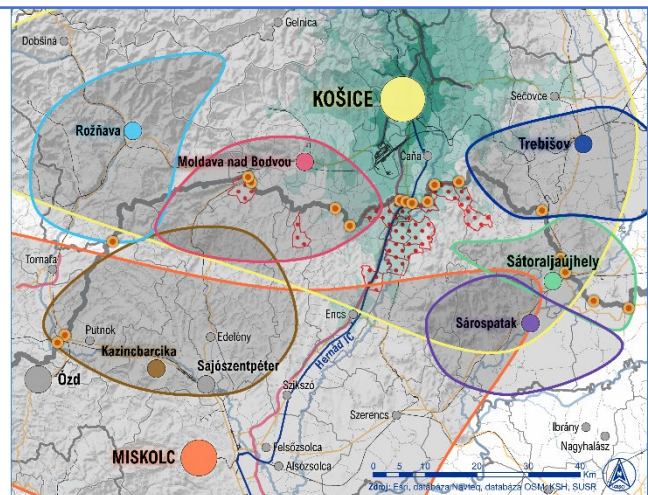
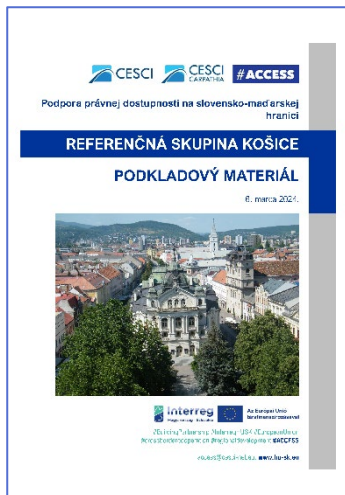
2.1.8 Mestská spádová oblasť Košíc

2.1.8.a Prvé kolo workshopov referenčnej skupiny: Košice

Miesto: Košice

Dátum: 6. marca 2024

Organizátor: CESCİ Carpathia (P2)



Zhrnutie kľúčových zistení workshopu

Funkčné postavenie Košíc je v podstate určené **ich relatívnou vzdialenosťou od slovenského hlavného mesta**, a dokonca aj služby v Budapešti sú odtiaľ ľahšie dostupné ako služby v Bratislave. Zároveň sa spádová oblasť mesta tiahne ďaleko do Maďarska, a to nielen z historických dôvodov, ale aj preto, že v jeho okolí nie sú žiadne iné sídla podobnej veľkosti a funkcie.

Na druhej strane, v Košiciach nie je bežnou praxou užšia spolupráca s oblasťami za hranicami mesta. Možno čiastočne vďaka novej továrni Volvo a potrebe reorganizovať dopravu sa v poslednom čase dostalo do popredia **plánovanie spádovej oblasti**, pričom 40 miestnych orgánov v okolitom regióne bolo klasifikovaných ako oblasti s mierou dochádzania do práce nad 20 %. Maďarské sídla však ani v tomto prípade nie sú zohľadnené.

Mobilita obyvateľstva je rastúcim fenoménom, ktorý sa neobmedzuje len na Košice a ich okolie; ľudia sa sťahujú na maďarskú stranu zo vzdialených severných okresov Slovenska, najmä od začiatku výstavby továrne Volvo. Zároveň obyvatelia Košíc postupne objavujú služby, **ktoré sú k dispozícii na maďarskej strane**: nákupné centrá, reštaurácie, kúpele a bazény sú hlavnými atrakciami. Naopak, **zdravotnícke zariadenia** v Košiciach by mohli slúžiť aj pacientom z Maďarska.

Jednou z hlavných výziev v regióne je zlepšenie podmienok **verejnej dopravy**, aby vyhovovala rastúcej mobilite, keďže čoraz viac ľudí dochádza z maďarskej strany do slovenského mesta, ale kapacity osobnej dopravy sú obmedzené. Existujúca trasa Košice – Hidasnémeti je príkladom toho, ako je možné kombinovať miestne a medzinárodné trasy. Na cezhraničných cestách však platí hmotnostný limit 3,5 tony, takže príloha k medzivládnej dohode o hraničných priechodoch by musela byť zmenená a doplnená, aby bola na týchto cestách povolená autobusová doprava.

Jedným z najdôležitejších posolstiev workshopu bolo, že by bolo vhodné obnoviť **medzivládnu spoločnú komisiu**, pretože bez nej by sa miestne potreby nedostali k rozhodovateľom. Zasadnutia spoločnej komisie boli prerušené pred dobrými 10 rokmi.

Okrem toho bolo navrhnuté, že vzhľadom na čoraz živšie obchodné vzťahy by bolo potrebné sprístupniť a aktualizovať právny rámec pre zakladanie podnikov a investície. Je tiež potrebné širšie **zdieľanie informácií**: keď súkromná osoba prekročí hranicu, podlieha viacerým zákonom a nepoznanie týchto zákonov môže mať za následok sankcie.

2.1.8.b Druhé kolo workshopov referenčnej skupiny: Hidasnémeti

Miesto: Hidasnémeti

Dátum: 19. novembra 2024

Organizátor: CESCO Budapešť



Zhrnutie najdôležitejších zistení workshopu

Na juh od Košíc prebieha **výstavba závodu Volvo** v lokalite Valaliky, ktorý zásadným spôsobom zmení situáciu v pohraničnej oblasti, pretože rozvoj vyvolaný investíciami **priláka do pohraničnej oblasti nových pracovníkov**, z ktorých mnohí **sa presťahujú na maďarskú stranu hranice**, kde bývanie je lacnejšie. V rámci prípravy na tieto zmeny sa v Hidasnémeti konal druhý workshop, na ktorý boli pozvaní miestni starostovia, investori a dopravní experti.

Podľa plánov bude nový závod do roku 2027 zamestnávať 1 500 pracovníkov na jednu zmenu, ktorí budú musieť ovládať slovenčinu resp. aj angličtinu. S cieľom zabezpečiť dostatočne kvalifikovanú pracovnú silu sa v plánoch počíta aj s vytvorením školiacich kurzov. **Továrň nemusi nevyhnutne zohľadňovať podmienky a potreby zamestnancov na maďarskej strane hranice**, pričom ako dôvod uvádza nedostatočnú transparentnosť maďarských predpisov. Rovnako tak nie je brané do úvahy ani oddelenie rozvoja kraja. Výber dodávateľov ovplyvňuje geografická blízkosť a očakávaná kvalita, čím sa vytvárajú príležitosti na zapojenie maďarských subjektov. Zmenu charakteru regiónu dokazuje skutočnosť, že súbežne s investíciou sa vo východnej časti Košíc rozširujú sa kapacity škôl, v vzdelávacích inštitúciách sa zavádzajú nové kurzy, budujú sa

nové cesty a cyklistické chodníky na prepojenie tovární, rozvíjajú sa spojenia verejnej dopravy a zvyšuje sa aj počet zdravotníckych zariadení. **Rozvoj sa však týka len slovenskej strany hranice** a neexistuje žiadna cezhraničná analýza ani plánovanie. Jedným z najdôležitejších výsledkov stretnutia bolo zdôraznenie potreby **spoločného plánovania**.

V oblasti verejnej dopravy je najväčšou zmenou **nový tarifný systém** zavedený na východnom Slovensku, ktorý je založený na počte prejdenej zón a nie na prejdenej vzdialenosti. Službu medzi Košicami a Hidasnémeti prevádzkuje Košický kraj, ale v týchto autobusoch **nie je možné vymieňať** prestupné lístky ani **cestovné pasy**. Vzhľadom na platný **hmotnostný limit 3,5 tony** na malých hraničných priechodoch nie je možné zaviesť nové cezhraničné služby. Odôvodnenie tohto obmedzenia je sporné vzhľadom na existujúcu vyššiu kapacitu hraničných priechodov a rastúci dopyt. Ďalším problémom je **obmedzenie kabotáže**, ktoré neumožňuje používanie medzinárodných vozidiel na vnútroštátnych trasách.

Napriek existencii železničného spojenia nie je medzi Miskolcom a Košicami možný prestup medzi vlakmi. Vzhľadom na odlišné technické charakteristiky železničných sietí oboch krajín je na hranici stále potrebná **výmena lokomotív**. Zároveň sa vynakladá úsilie na presun konečnej stanice jednej z liniek z Čaňa do Hidasnémeti.

Aby sa zabezpečilo, že dochádzajúci z maďarskej strany môžu tiež dosiahnuť priemyselné zariadenia v okolí Košíc, je potrebné zaviesť **nové služby** (zrušenie hmotnostných obmedzení na hraničných priechodoch), **vydávať** sezónne **cestovné lístky**, **rozšíriť existujúci systém cestovného cez hranicu** a **upraviť cestovné poriadky**. Tento proces je však pomalý: zmeny môžu trvať tri mesiace v prípade autobusov a až jeden rok v prípade vlakov.

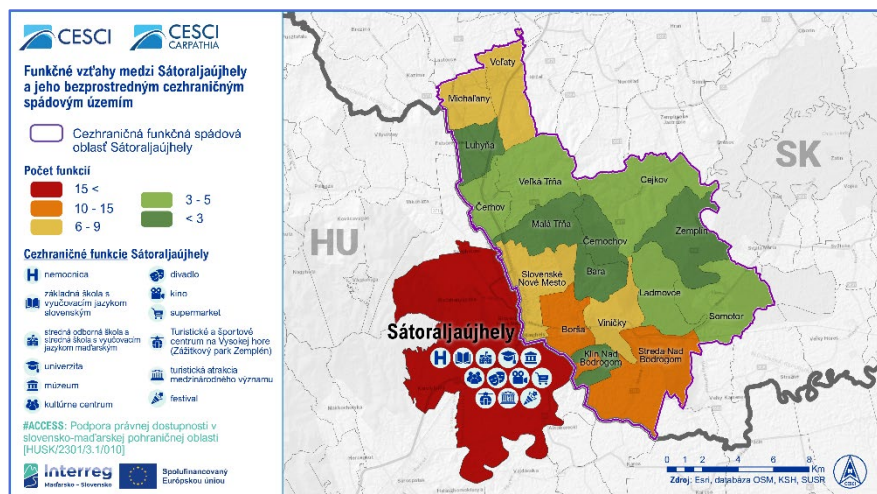
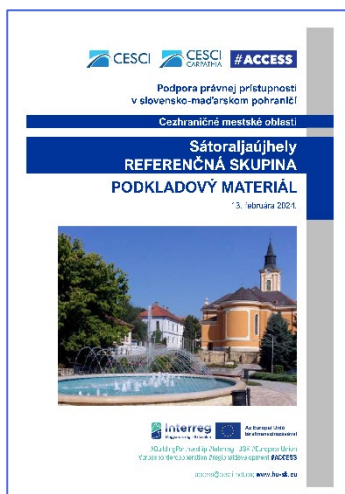
2.1.9 Mestská spádová oblasť Sátoraljaújhely

2.1.9.a Prvé kolo workshopov referenčnej skupiny: Sátoraljaújhely

Miesto: Sátoraljaújhely

Dátum: 13. februára 2024

Organizátor: CESCÍ Budapešť





Zhrnutie najdôležitejších zistení workshopu

Sátorajajhely funguje ako spojovacie miesto medzi Tokaj-Hegyálja a slovenským regiónom Bodrog, Kráľovský Chlmec a Veľké Kapušany, ale v niektorých ohľadoch má vplyv aj na Trebišov. Bezprostredné predmestské oblasti na druhej strane hranice sú intenzívne vnímané v okruhu približne 10 km / 15 minút.

Vzhľadom na nedostatok možností verejnej dopravy dnes dochádzajúci do práce uprednostňujú individuálne dopravné prostriedky a rozvoj verejnej dopravy v súčasnosti nie je prioritou. Dôležité by však bolo obnovenie bývalého železničného spojenia a rozvoj železničnej trate v oboch smeroch. Systém zdieľania bicyklov, ktorý vznikol v rámci projektu Interreg, sa čoskoro rozšíri aj na Boršu, ale slúži predovšetkým na turistické účely.

Cezhraničná **pracovná mobilita** je významná, pričom mnohí slovenskí občania pracujú ako kvalifikovaní zamestnanci v miestnej nemocnici. Novým fenoménom je **migrácia**: objavili sa tu aj slovenskí obyvatelia, z ktorých niektorí pracujú v Sátorajajhelyi, zatiaľ čo iní dochádzajú do Slovenska, a to isté platí aj pre deti, ktoré navštevujú školu.

Výhodou mesta je, že ponúka vzdelávanie v slovenskom jazyku, keďže sa sem sťahuje čoraz viac ľudí z Košického kraja. Mesto sa vedome snaží **posilňovať dvojjazyčnosť** nielen na úrovni plagátov a pozvánok, ale aj prostredníctvom dvojjazyčných podujatí.

Športové zariadenia sú jedinečnou atrakciou mesta Sátorajajhely: ľudia prichádzajú z celého okolia, aby si zahráli hokej, zaplávali si, zahráli futbal alebo hádzanú.

Významný je tu aj **nákupný cestovný ruch**, pričom slovenskí nakupujúci generujú 30 – 40 % dopravy v meste. Maďarskí občania nakupujú na slovenskej strane hlavne stavebné materiály.

Mesto je otvorené integrácii **cestovného ruchu**, ale spolupráca so susednými obcami je pomerne náročná a nepodarilo sa ani zaviesť spoločný manažment destinácie so Sárospatakcom. Problémom v cezhraničných vzťahoch je aj zavedenie účtovného systému. Rozvinutá sieť cyklotrás by si vyžadovala ďalšie investície.

2.1.9.b Druhé kolo workshopov referenčnej skupiny: Kráľovský Chlmec

Miesto: Kráľovský Chlmec

Dátum: 20. novembra 2024

Organizátor: CESCO Carpathia



Zhrnutie najdôležitejších zistení workshopu

Z primátorov pozvaných na konzultáciu sa zúčastnili len tí z bezprostredného okolia Kráľovského Chlmca, bez účastníkov zo Sátoraljaújhely alebo z blízkych slovenských obcí.

Hoci **teoretická spádová oblasť Sátoraljaújhely** sa tiahne až po Veľké Kapušany, v Kráľovskom Chlmece to **tak nevnímajú**. Služby tam využívajú len v obmedzenej miere (väčšinou ako poslednú možnosť). Hoci **Sátoraljaújhely** vyniká medzi okolitými obcami **svojou ekonomickou silou**, mzdy tam zostávajú nižšie ako v priemyselných parkoch v okolí Košíc. Väčšina dochádzajúcich preto uprednostňuje prácu v Kechneci pred prácou na maďarskej strane. Hoci miestna pracovná sila nie je kvalifikovaná – podľa nich je ťažké ich presvedčiť, aby absolvovali odbornú prípravu –, ovládajú slovenský jazyk, čo im umožňuje nájsť si zamestnanie v priemyselných parkoch.

Cezhraničná **spolupráca** medzi **zdravotníckymi zariadeniami** a koordinácia služieb je pre miestnych obyvateľov novým pojmom, pretože doteraz vnímali nemocnicu v Sátoraljaújhelyi ako konkurenčné zariadenie, ktoré odťahuje lekárov a sestry zo zariadenia v Kráľovskom Chlmece, čím sa znižuje rozsah služieb dostupných na miestnej úrovni. Zatvorenie miestnej nemocnice by bolo veľkou ranou pre miestnu komunitu, pretože po ňom by jediným miestom v krajine, ktoré by mohlo poskytovať zdravotnú starostlivosť, bolo Trebišov, vzdialené 70 km. Vďaka workshopu účastníci pochopili, že cezhraničná koordinácia zdravotníckych služieb (zabezpečenie komplementarity) by umožnila zachovanie ich vlastnej nemocnice, poskytovanie nových služieb a liečbu pacientov z Maďarska.

Neobvyklé je aj využívanie **vzdelávacích inštitúcií** v Sátoraljaújhelyi. Skúsenosti ukazujú, že študenti sa nevracajú so znalosťami, ktoré tam nadobudli, ale využívajú ich v zahraničí. Podľa ich názoru by malo byť miestne odborné vzdelávanie koordinované s podnikmi, ktoré sú (alebo chcú byť) založené v regióne.

Môžeme sledovať len obmedzené možnosti spolupráce v cestovnom ruchu, pretože ponuka a kapacity na slovenskej strane (ubytovanie, služby a pod.) sú limitované. Zavedenie spojenia verejnej dopravy nie je možné kvôli zlému stavu maďarských ciest. V súčasnosti sa očakáva **zriadenie EZÚS**, ktoré by malo posilniť zastúpenie obyvateľov pohraničnej oblasti a prispieť k zlepšeniu ich životných podmienok.

2.2 Prínos workshopov referenčných skupín pri tvorbe zoznamu odstrániteľných prekážok

Počas workshopov predstavili starostovia a odborníci svoje obce a potreby v oblasti rozvoja. V rámci diskusií boli identifikované viaceré **administratívne a právne prekážky**, ktoré komplikujú posilňovanie cezhraničných väzieb. V niektorých prípadoch však účastníci nedokázali jednoznačne určiť tieto bariéry, keďže ešte neidentifikovali existujúce a potenciálne výzvy alebo nepreskúmali širšie možnosti cezhraničnej spolupráce nad rámec svojich rozvojových priorít. Výsledkom je, že zoznam prekážok sa medzi jednotlivými mestskými oblasťami líši, a to najmä v intenzite a miere špecifikácie.

V tejto kapitole sa rozoberajú prekážky identifikované na stretnutí referenčných skupín podľa tematických oblastí.

Tabuľka 1: Hlavné prekážky identifikované v rámci workshopov referenčnej skupiny podľa témy

Tematická oblasť	Identifikované prekážky
Doprava	<ul style="list-style-type: none"> Nedostatok spojení vo verejnej doprave Finančná udržateľnosť Hmotnostné obmedzenia na hraničných priechodoch Rozdiely v systémoch mýta Problémy spôsobené kabotážou Potreba výstavby cyklotrás a mostov
Zdravotníctvo	<ul style="list-style-type: none"> Udržiavanie paralelných kapacít nemocníc Nedostatok špecializovaných služieb Nedostatočná koordinácia pri cezhraničných záchranných operáciách Ťažkosti pri zúčtovaní medzi zdravotnými poisťovňami Bariéry so zavádzaním elektronických receptov, zdieľanie údajov o pacientoch Technické a právne prekážky obmedzujúce šírenie telemedicíny
Vzdelávanie	<ul style="list-style-type: none"> Rozdiel medzi školskými systémami Nedostatok dvojjazyčných vzdelávacích inštitúcií a programov Chýbajúce odborných školy prispôbené potrebám miestnej ekonomiky Otázka výberu školy slovenských rodín, ktoré sa prisťahovali do regiónu
Cestovný ruch	<ul style="list-style-type: none"> Prekážky pri zavádzaní spoločných systémov zliav rozdielnymi menami a účtovnými postupmi Nedostatok ľudských zdrojov na vypracovanie žiadostí o granty Chýbajúca spoločná rada pre koordináciu cestovného ruchu Rozdiely v predpisoch na ochranu kultúrnych pamiatok
Regionálne plánovanie	<ul style="list-style-type: none"> Nedostatočná harmonizácia dokumentov týkajúcich sa územného plánovania a rozvoja Administratívne prekážky vyplývajúce z rozdielných jazykov, postupov verejného obstarávania a právno-regulačných rámcov Absencia spoločných riadiacich štruktúr Obmedzené možnosti susediacich obcí zapojiť sa do rozhodovacích procesov
Riadenie katastrof	<ul style="list-style-type: none"> Ťažkosti pri prekračovaní hraníc so špeciálnymi vozidlami Pomalá spätná väzba v dôsledku administratívy Rastúci dopyt po spoločných policajných staniciach a hliadkach
Nakladanie odpadom	<ul style="list-style-type: none"> Rozdielne úrovne právomoci medzi inštitúciami Zákaz prepravy odpadu cez hranice Zvýšený objem odpadu spôsobený prisťahovaním nových obyvateľov Komplikácie pri zriaďovaní spoločnej bioplynovej stanice

Tematická oblasť	Identifikované prekážky
Zamestnanosť	<ul style="list-style-type: none"> • Ťažký prechod medzi systémami práce a sociálneho poistenia • Prekážky pri uznávaní kvalifikácií • Nedostatok informácií o založení podniku
Zdieľanie informácií	<ul style="list-style-type: none"> • Jazykové bariéry (odborný jazyk, administratíva) • Nedostatok viacjazyčných formulárov a glosárov
Bývanie	<ul style="list-style-type: none"> • Problémy s registráciou nových obyvateľov • Problém opustených vozidiel a neudržiavaných pozemkov
Miestne produkty	<ul style="list-style-type: none"> • Komplikovaný predaj regionálnych produktov cez hranice
Správa	<ul style="list-style-type: none"> • Komplikovaný manažment cezhraničných chránených území • Riadenie prekážok v cezhraničných predmestských oblastiach • Potreba oživenia maďarsko-slovenského spoločného výboru
Sociálna starostlivosť	<ul style="list-style-type: none"> • Zavádzanie miestnych príkladov dobrej praxe je komplikované • Segregované komunity, starostlivosť o starších ľudí, podpora ľudí so zdravotným postihnutím
Energetika	<ul style="list-style-type: none"> • Právny rámec pre koordináciu dodávok energie stále nie je známy • Vytvorenie udržateľných energetických komunit

2.2.1 Doprava

Vo všetkých mestských oblastiach sa pri cezhraničných **dopravných spojeniach** identifikovali prekážky a významné rozvojové potreby, ktorých realizácia je náročná. Väčšina účastníkov sa zhodla, že bez dostupnej verejnej dopravy je pre obyvateľov využívanie služieb na druhej strane hranice ťažké alebo nemožné. V dôsledku nedostatku verejnej dopravy sa do popredia dostali individuálne druhy dopravy a autobusy prenajaté zamestnávateľmi. V mestách Győr, Tornaľa a Sátoraljaújhely sa odporúča nevytvárať nové verejné dopravné spojenia bez **predchádzajúceho vyhodnotenia potrieb**.

V Bratislave po dlhom čase súkromný podnikateľ obnovil prevádzku autobusovej linky č. 801 medzi Rajkou a slovenským hlavným mestom. Prevádzkovateľ však nedostáva **žiadnu dodatočnú podporu** na udržanie tejto služby, čo viedlo k **zrušeniu zľavnených cestovných lístkov**. Autobusová doprava je zabezpečená medzi Košicami a maďarskou stranou, ale **hmotnostné obmedzenia na hraničných priechodoch** obmedzujú počet možných cezhraničných spojení. V dôsledku toho existujúce služby môžu obsluhovať len časť aglomerácie a v súčasnosti nie je možné **zakúpiť prestupné cestovné lístky a časové cestovné lístky**. Autobusová doprava na východnom Slovensku bola v roku 2024 reorganizovaná a rozdelená do zón. S rozšírením nového tarifného systému na maďarskú stranu môžu byť spustené aj cezhraničné prímestské dopravné linky. Ďalšou identifikovanou prekážkou je **kabotáž**, ktorá komplikuje súčasnú prevádzku autobusov vo vnútroštátnej aj medzinárodnej osobnej doprave. Riešenie bude vyžadovať dohodu medzi poskytovateľmi služieb pôsobiacimi na oboch stranách hranice.

Keďže **finančná udržateľnosť** verejnej dopravy je vždy otázná, namiesto nákladných železničných spojení sa diskutovalo o rozvoji autobusových liniek alebo cyklotrás, napríklad medzi Šiah a susednými obcami v Nógráde, ako aj medzi Lučencom a Salgótarjánom. Zároveň však skúsenosti z Komárna ukazujú, že zavedenie **komunitného systému zdieľaných bicyklov** môže prinášať významné výzvy v oblasti jeho **údržby**.

V prípade partnerských miest a Győru bola ako potreba spomenutá výstavba nových mostov a **diaľníc**. Špeciálnou investičnou potrebou slovenskej strany je nový most v Komárne, ktorý je plánovaný na východnej časti mesta.

2.2.2 Zdravotná starostlivosť

Koordinovaná zdravotná starostlivosť a súvisiace výzvy boli podrobne prerokované na 16 stretnutiach. Vo všeobecnosti predstavujú problém údržba nemocníc, zabezpečenie dostatočného počtu lekárov a personálu a zaručenie kvalitnej starostlivosti. Počas konzultácií sa uviedlo, že problém čiastočne vyplýva z toho, že **nemocnice sa nachádzajú v tesnej blízkosti pozdĺž hranice**, čo im prináša dvojitú výzvu – zabezpečiť dostatočnú kapacitu a zároveň dosiahnuť úspory z rozsahu. Udržiavanie rovnakých služieb na oboch stranách hranice je nielen nákladné, ale aj bráni vzniku nových, špecifických služieb v regióne z dôvodu obmedzených zdrojov. Harmonizácia služieb nielenže **zabezpečí stabilnejšie fungovanie zdravotníckych zariadení, ale aj sprístupní kvalitnejšie služby** v regióne prostredníctvom špecializácie. V prípade Sátoraljaújhely, Kráľovský Chlmec alebo (Šahy) možno týmto prístupom zabrániť znižovaniu počtu nemocníc, pričom integrácia sa zameriava na komplementárne charakteristiky. Povzbudivým príkladom je región partnerských miest Komárno - Komárom, kde Komárno môže poskytovať konkurencieschopné služby obyvateľom partnerských miest v oblasti onkológie, urgentnej starostlivosti a pôrodnictva, zatiaľ čo Komárom na maďarskej strane hranice môže prispôbiť v oblasti rehabilitácie.

V prípade Ostrihomu (Esztergom) zmluva uzavretá s poisťovňou Dôvera umožňuje cezhraničnú starostlivosť o pacientov, ale okruh oprávnených osôb je obmedzený. Najvýraznejším problémom **cezhraničnej záchranej služby** v prípade Rajky je, že pacienti, ktorí nehovoria po maďarsky, sú často individuálne prepravovaní na hranice, kde musia čakať na príchod sanitky z Bratislavy.

Okrem **platieb medzi zdravotnými poisťovňami** (náhrada nákladov) vyvoláva obavy aj **uplatňovanie elektronických receptov a zdieľanie osobných údajov pacientov** uložených v cloude . Rozšírenie **telemedicíny** a technológie diaľkovej diagnostiky ponúka ďalšie možnosti, ktoré umožňujú poskytovať špecializovanú zdravotnú starostlivosť aj v malých obciach a okrajových oblastiach. To si však vyžaduje odbornú prípravu, vzájomné prijatie tejto technológie a vytvorenie siete. Nepriaznivá veková štruktúra zdravotníckych pracovníkov v mestskej sieti Balassagyarmat – Šahy je zásadným problémom, ktorý by sa dal zmierniť zamestnaním lekárov a sestier z krajín mimo EÚ. V súčasnosti však čelí vážnym administratívnym prekážkam.

2.2.3 Vzdelávanie

Vzdelávacia inštitúcia, ktorú si rodiny vyberajú, má často rozhodujúci vplyv na to, či sa mladí ľudia vrátia do svojej krajiny pôvodu. V dôsledku toho mnohé komunity neochotne umožňujú deťom štúdium v susedných krajinách, pretože to vnímajú ako oslabenie miestnej komunity. Interoperabilitu brzdia aj ďalšie faktory: zatiaľ čo systém základného školstva v Maďarsku pozostáva z ôsmich ročníkov, na Slovensku má deväť ročníkov. V dôsledku toho majú slovenskí študenti, ktorí študujú v Maďarsku, ťažkosti s návratom do slovenského školského systému.

Na maďarskej strane vznikla v niekoľkých pohraničných regiónoch potreba zriadiť **dvojazyčné vzdelávacie inštitúcie a vzdelávacie programy**, a to z relatívne odlišných dôvodov. Zatiaľ čo v mestskej sieti Salgótarján – Filákov – Lučenec to vnímajú ako zvýšenie šancí študentov na návrat domov, v prípade Ostrihomu (Esztergom) a Štúrova dúfajú, že sa tým zlepši kvalifikácia odborníkov

pracujúcich v odvetví cestovného ruchu. Zrušenie strednej školy s vyučovacím jazykom maďarským v Putnoku by bolo kompenzované vytvorením dvojjazyčnej inštitúcie.

Koordinácia programov odborného vzdelávania a ich zosúladenie s profilom miestneho hospodárstva by prispela k udržaniu obyvateľov v regióne.

Ďalšou výzvou je zápis slovenských občanov, ktorí sa presťahovali do Maďarska, do miestnych škôl. Tento problém je obzvlášť aktuálny v cezhraničných aglomeráciách Bratislavy a Košíc, kde je potrebné zabezpečiť dostatočný počet žiakov na udržanie mestských škôl. Väčšina prichádzajúcich obyvateľov využíva iba služby materských škôl a **nezapája sa do základného školského vzdelávania**. Zmena tohto trendu si vyžaduje kvalitné viacjazyčné vzdelávacie príležitosti.

2.2.4 Cestovný ruch

S cieľom propagovať turistické atrakcie sa vyvíja cezhraničný manažment cestovného ruchu a zľavy, aby sa do pohraničného regiónu prilákalo čo najviac návštevníkov. Zavedenie turistickej karty alebo spoločného kúpeľného preukazu je náročné kvôli **odlišným účtovným systémom a menám**. Táto otázka bola nastolená hlavne na stretnutiach v Komárne, Ostrihome (Esztergom) a Sátoraljaújhelyi, ale tieto problémy čiastočne bránili spolupráci aj na stretnutí v Tornaľi. V druhej situácii rozvoj cezhraničných vzťahov v oblasti cestovného ruchu obmedzuje aj nedostatok ľudských zdrojov na vypracovanie a riadenie príslušných žiadostí. Na stretnutiach partnerských miest bola tiež predložená myšlienka fzaloženia spoločného výboru pre cestovný ruch, v ktorom by významnú úlohu zohrávali miestne európske zoskupenia územnej spolupráce. V prípade Komárna je predložením spoločnej žiadosti o finančné prostriedky jeden z dlhodobých cieľov, ktorý by zahŕňal rekonštrukciu cezhraničného pevnostného systému. Odlišné predpisy na ochranu pamiatok v oboch krajinách však môžu zabrániť reštaurovania týchto budov podľa jednotných zásad.

2.2.5 Regionálne plánovanie

Pre zabezpečenie rozvoja miest v mestských oblastiach podľa jednotných cieľov a zásad a pre zvýšenie povedomia o rozvojových plánoch susedných miest je potrebná **koordinácia dokumentov** týkajúcich sa **územného plánovania a rozvoja**. Tento proces umožní harmonizovaný prístup k riešeniu výziev pozorovaných na oboch stranách pohraničnej oblasti a zabráni koexistencii konfliktujúcich funkcií a spôsobov využitia pôdy, ktoré by mohli sledovať odlišnú logiku rozvoja. Administratívne prekážky v tejto oblasti zahŕňajú **verejné obstarávanie, odlišné regulačné rámce** (napr. ochrana pamiatok) a **jazykové rozdiely**. Ďalším dôležitým faktorom je nedostatok koordinovanej spolupráce (spoločné riadiace štruktúry) medzi inštitúciami s rozhodovacími právomocami v procese plánovania.

V prípade oblasti mestskej siete Salgótarján – Filákov – Lučenec a partnerských miest Komárno - Komárom je primárnym záujmom revitalizácia brownfieldov. V prípade južného a severného Komárna by kompatibilné plány mohli zahŕňať rozvoj ciest a prístavov, rekonštrukciu pevnostného systému, rozvoj priemyselných zariadení a rekultiváciu brehu Dunaja. Najúčinnejším prístupom by bolo zavedenie trvalého spoločného plánovacieho procesu, ako navrhujú mestá Ostrihom (Esztergom) a Štúrovo.

Najnaliehavejšie opatrenia sú však potrebné v súvislosti s Bratislavou a Košicami. Rast slovenského hlavného mesta je výrazne limitovaný štátnymi hranicami a nové obytné oblasti sa už plánujú priamo pri hranici. Obce na druhej strane hranice o týchto procesoch často **nie sú informované a nemajú**

možnosť sa k nim vyjadriť ani ovplyvniť ich vývoj. Intenzívna industrializácia, ktorá prebieha v košickom regióne, tiež ignoruje cezhraničný aspekt. Dôvodom je to, že nie je povinné zahrnúť tieto aspekty do analýz pripravovaných pre investície v pohraničnej oblasti.

2.2.6 Riadenie katastrof

V prípade prírodných katastrof alebo záchranej operácie je nevyhnutné zabezpečiť, aby záchranné služby dorazili na miesto čo najrýchlejšie. V niektorých prípadoch by pomoc mohla prísť najrýchlejšie z druhej strany hranice, ale **prechod špeciálnych vozidiel (napr. hasičských vozidiel) je v súčasnosti sťažený** zložitými predbežnými administratívnymi postupmi, ktoré bránia rýchlej reakcii. Táto prekážka bola identifikovaná v troch mestských oblastiach, a to v Győri, Ostrihome (Esztergom) a v Lučenci. Okrem toho potreby v Rajke zahŕňajú zlepšenie verejnej bezpečnosti, zvýšenie frekvencie spoločných hliadok a posilnenie spoločnej policajnej stanice.

Celkovo je na zabezpečenie účinných opatrení a osobnej a majetkovej bezpečnosti obyvateľov pohraničnej oblasti potrebné koordinovať záchranné a protipovodňové operácie.

2.2.7 Nakladanie s odpadom

Presťahovanie cez štátnu hranicu a dochádzanie za prácou cez hranicu tiež vytvára výzvy v oblastiach, ako je nakladanie s komunálnym odpadom. V mnohých prípadoch obyvatelia, ktorí sa presťahovali do Šiah, stále uhrádzajú poplatky za zber odpadu vo svojom predchádzajúcom mieste bydliska, pričom samotný odpad vzniká na druhej strane hranice. S cieľom riešiť tento problém mesto iniciuje **vytvorenie združenia pre odpadové hospodárstvo**, ale právne možnosti zapojenia maďarských obcí nie sú zatiaľ jasné. Prekážku ešte zhoršuje skutočnosť, že **zber odpadu ako verejná služba bol v Maďarsku znárodnený, zatiaľ čo na Slovensku zostáva v kompetencii miestnych orgánov.** Zvýšený objem odpadu predstavuje problém aj mestskému úradu v Rajke, keďže doterajšie kapacity už nestačia na obsluhu rastúceho počtu obyvateľov. Mestský rozpočet však **nemôže počítať s daňami, ktoré platia ľudia dochádzajúci** do Bratislavy. Riešenie tohto problému sa zatiaľ nenašlo.

Samosprávy južného a severného Komárna vidia potenciál v spoločnom nakladaní s odpadom. Maďarská strana by pritom mohla využiť skúsenosti získané na slovenskej strane, napríklad v oblasti nakladania s kuchynským odpadom. Spoločný systém však brzdia rozdielne úrovne právomocí a **zákaz prevozu odpadu cez hranice.** Po odstránení týchto prekážok by bolo možné zriadiť spoločnú bioplynovú stanicu, ktorá by dodávala energiu na obe strany Dunaja.

2.2.8 Zamestnanosť

Zamestnanie v susednej krajine je vždy náročný proces, najmä ak nie je spojené so zmenou bydliska. Zložitosť **prechodu medzi systémami práce a poistenia**, napríklad pri predkladaní formulára A1, môže ľudí žijúcich v pohraničnej oblasti odradiť od práce za hranicami. Práca v inej krajine je vždy zložitý proces, najmä ak sa s ňou nespája zmena bydliska. **Uznávanie kvalifikácií** (napr. pre profesionálnych psychológov alebo logopédov) je zložitá aj vtedy, ak je pracovným jazykom ten istý jazyk, akým sa vyučuje na inštitúcii, ktorá kvalifikáciu udelila. Ďalšou prekážkou je **nedostatok informácií o zakladaní podnikov a investíciách** čo spomaľuje hospodárske oživenie pohraničného regiónu.

2.2.9 Zdieľanie informácií

Porozumenie administratívne jazyku používanému na úradoch je často náročné aj pre rodených hovoriacich, a ešte viac pre obyvateľov prisťahovaných z inej krajiny bez znalosti úradného jazyka. Komunikáciu medzi obyvateľstvom a úradmi by mohli uľahčiť informačné brožúry, informatívne webové stránky, online slovníky a viacjazyčné formuláre. Osobitnou výzvou je harmonizácia odborných termínov, ktorú by bolo možné riešiť vydávaním tematických vreckových slovníkov.

2.2.10 Bývanie

Jednou z hlavných ťažkostí, ktorým čelí obecná samospráva, je **nedostatočná registrácia nových obyvateľov**. Časť prisťahovalcov si po presťahovaní nespĺní povinnosť oficiálneho prihlásenia, čo komplikuje určenie reálneho počtu obyvateľov v obci. Neúplná evidencia zároveň **sťažuje kontaktovanie vlastníkov nehnuteľností**, čo sa prejavuje najmä v prípadoch zanedbaných pozemkov, ktoré negatívne vplyvajú na celkový obraz obce. Ďalšiu oblasť napätia predstavujú opustené alebo nelegálne zaparkované vozidlá, ktoré často nemajú evidenčné čísla ani platnú technickú kontrolu. Aj v týchto prípadoch je pre samosprávu problematické zistiť a osloviť skutočných majiteľov.

2.2.11 Miestne produkty

V slovensko-maďarskom pohraničnom regióne je už k dispozícii **niekoľko druhov miestnych produktov**, ale ich **predaj cez hranice je mimoriadne komplikovaný**. Pre efektívne fungovanie systému miestnych produktov a bezproblémové využívanie regionálnych ochranných značiek je potrebné nájsť vhodné právne riešenie, ktoré by umožnilo jednoduchší predaj týchto výrobkov v susedných krajinách. Táto problematika bola predmetom diskusií počas workshopov organizovaných v mestách Ostrihom (Esztergom), Lučenec a Putnok.

2.2.12 Správa a riadenie

Téma správy sa prvýkrát objavila v súvislosti so špeciálnym prípadom, zabezpečením manažmentu geoparku Novohrad-Nógrád. Na ochranu cezhraničných geologických hodnôt a zachovanie titulu UNESCO je potrebné **zvoliť takú organizačnú formu, ktorá disponuje primeranými kompetenciami**. Najvhodnejším riešením sa javí vytvorenie Európskeho zoskupenia územnej spolupráce (EZÚS), ktoré ako právnická osoba môže pôsobiť na území oboch štátov.

Rozširovanie Bratislavy zasahuje aj rakúsku a maďarskú stranu hranice, kde už žije vyše 13 000 slovenských občanov, ktorí miestami predstavujú väčšinu obyvateľstva. Tento jav prináša podobné komplexné výzvy ako rozvoj suburbánnych oblastí vo vnútri krajiny, avšak v tomto prípade si riešenie vyžaduje cezhraničné riadiace mechanizmy, ktoré zohľadňujú právne rámce troch štátov.

Na stretnutí v Košiciach bola tiež nastolená otázka **oživenia maďarsko-slovenského medzivládneho spoločného výboru**, ktorý by mohol poskytnúť fórum na diskusiu o príslušných právnych a administratívnych prekážkach.

2.2.13 Sociálna starostlivosť

V niektorých obciach (napr. Putnok) boli vytvorené služby a siete v oblasti **sociálneho zabezpečenia**. Nahromadené skúsenosti a know-how **by bolo možné rozšíriť** aj na ďalšie obce v rámci mestského regiónu, avšak v súčasnosti tomu bránia legislatívne obmedzenia. Odstránením týchto bariér by sa v pohraničnom území vytvoril priestor na kvalitnejšiu podporu znevýhodnených a zdravotne postihnutých žiakov, na zlepšenie životných podmienok obyvateľov segregovaných častí a tiež na efektívnejšiu starostlivosť o seniorov.

2.2.14 Energetika

Vzhľadom na geografickú blízkosť a snahu o udržateľnosť sa kladie čoraz väčší dôraz na vytváranie energetických spoločenstiev. V slovensko-maďarskom kontexte sú cezhraničné energetické systémy novým konceptom, takže **právny rámec na koordináciu dodávok energie je stále neznámy**. Aby sa takéto komunity mohli vytvoriť v pohraničnej oblasti, je potrebné preskúmať túto problematiku.

2.3 Procesy podnietené workshopmi referenčných skupín

V niekoľkých prípadoch workshopy referenčnej skupiny podnietli procesy zamerané na odstránenie individuálnych prekážok.

2.3.1 Zlepšenie dostupnosti verejnej dopravy v Košickom regióne

V roku 2026 začne vo Valalíkoch, situovaných medzi Košicami a maďarskou hranicou, svoju činnosť automobilka Volvo. Táto investícia zásadným spôsobom ovplyvní zamestnanosť a dochádzkové vzťahy v regióne. Očakáva sa, že závod spolu so svojimi dodávateľmi môže v budúcnosti vytvoriť až 10 000 pracovných miest, čo v kontexte hospodárskych a sociálnych podmienok východných oblastí oboch krajín predstavuje významný impulz pre zmeny. Predpokladá sa, že vysoký dopyt po pracovnej sile vyvolá už od začiatku výrazné cezhraničné dochádzanie. Tento trend podporuje aj skutočnosť, že na maďarskej strane hranice dnes žije viac ako tisíc občanov Slovenska, pričom tamajšie ukazovatele zamestnanosti sú nepriaznivé a pracovných príležitostí je nedostatok.

Dňa 8. októbra 2019 okresy Košice a Prešov založili spoločnosť s ručením obmedzeným s názvom IDS Východ, ktorá prevádzkuje verejnú dopravu s rovnakým názvom. Po dokončení fázy hodnotenia dopytu a plánovania bude nový regionálny tarifný systém funkčný v oboch východoslovenských krajoch od 1. augusta 2024. V rámci tohto modelu sa cena cestovného nebude odvíjať od prejdenej vzdialenosti, ale od počtu zónových hraníc, ktoré cestujúci prekročí počas svojej cesty. Systém bol najskôr zavedený na prímestských autobusových linkách a následne rozšírený aj na železničnú a mestskú verejnú dopravu. Napriek sloganu „doprava bez hraníc“, sa nový tarifný systém nevzťahuje na cezhraničné linky spájajúce Tornyosnémeti (802 818) a Hidasnémeti (802 418, 8020 419) s metropolitnou sieťou. Na týchto linkách je dnes stále možné cestovať iba s klasickým lístkom, pričom zakúpenie regionálneho cestovného lístka nie je možné.

Na pozvanie CESCO Carpathia sa zástupcovia IDS zúčastnili workshopov v Košiciach a Hidasnémeti, kde predstavili nový systém. Partneri projektu #ACCESS následne začali skúmať možnosť rozšírenia tarifného systému. CESCO Carpathia zadala právnu analýzu nákladov na DPH pri cezhraničných dopravných službách na základe dohody s Právnickou fakultou Univerzity Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach. V februári 2025 diskutovala organizácia CESCO Carpathia o výsledkoch štúdie so zástupcami IDS Východ a zároveň o nich informovala aj CESCO v Budapešti. Na základe týchto podkladov zamestnanci CESCO pripravili zbierku príkladov dobre fungujúcich európskych cezhraničných tarifných systémov a načrtli možnosť vytvorenia cezhraničnej organizácie typu EZÚS (Európske zoskupenie územnej spolupráce). Slovenský expert uviedol, že informácie uvedené v zhrnutiach osvedčených postupov nie sú dostatočne detailné na posúdenie ich uplatniteľnosti a že formát EZÚS nie je vhodný na riešenie konkrétneho problému. V dôsledku toho zamestnanci CESCO nadviazali kontakt s organizáciou prevádzkujúcou Léman Pass v metropolitnej oblasti Ženevy. V čase vypracovania správy sa pripravovalo zorganizovanie rozhovoru s touto organizáciou.

CESCO Carpathia oslovila Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky s cieľom prediskutovať regulačné možnosti na profesionálnej úrovni. Stretnutie sa uskutoční začiatkom septembra 2025. Po jeho uskutočnení budú mať maďarskí a slovenskí poskytovatelia služieb, ako aj kľúčoví rozhodovatelia, príležitosť stretnúť sa a nájsť riešenie pre túto prekážku. Podľa predbežných diskusií sú maďarskí poskytovatelia otvorení spusteniu týchto služieb.

Proces udeľovania výnimiek preto ešte nie je ukončený, ale bez workshopu referenčnej skupiny by sa táto otázka pravdepodobne nedostala do pozornosti národných orgánov.

2.3.2 Riešenie cezhraničného riadenia v regióne geoparku Novohrad-Nógrád

Geopark Novohrad-Nógrád, ktorý zahŕňa 64 maďarských a 28 slovenských samospráv, získal v roku 2010 certifikát UNESCO ako prvý cezhraničný geopark na svete a stal sa členom európskej a globálnej siete geoparkov. Tento titul bol udelený geoparku ako celku, ale úlohy správy museli byť rozdelené na dve časti: na Slovensku túto úlohu vykonáva združenie registrované ako združenie právnických osôb (Združenie právnických osôb Geopark Novohrad-Nógrád) a v Maďarsku spoločnosť pod názvom Novohrad-Nógrád Geopark Nonprofit Kft.

Bol podniknutý pokus o založenie EZÚS na spoločné riadenie geoparku, avšak podľa vtedajšej interpretácie príslušného ministerstva EZÚS Novohrad-Nógrád, založené v roku 2011 samosprávami Salgótarján a Fil'akovo, nemohlo svoju činnosť obmedziť iba na prevádzku geoparku. Samotný EZÚS, ktoré nebolo priamo organizáciou geoparku, ukončilo činnosť v roku 2016 a v roku 2021 bolo vyškrtnuté z registra európskych zoskupení územnej spolupráce.

Vytvorenie nového zoskupenia iniciovalo v roku 2024 riaditeľstvo národného parku Bükki (BNPI), ktoré spravuje prírodné dedičstvo geoparku. Formát EZÚS bol považovaný za adekvátne riešenie, pretože ide o právnickú osobu, do ktorej môžu vstupovať aj štátne orgány. Salgótarján kládol dôraz na rozvoj cestovného ruchu a získanie medzinárodnej reputácie, kým Fil'akovo sa zameralo na spravovanie titulu geoparku, participáciu na integrovanom regionálnom rozvoji a riešenie prevádzkových finančných nákladov. Druhý workshop regionálnej referenčnej skupiny, ktorý sa konal 11. septembra 2024 v návštevníckom centre geoparku v Ipolytarnócu, venoval založeniu EZÚS. Zamestnanci CESCO pripravili formálnu verziu zakladajúcich dokumentov EZÚS (Dohovor, Stanovy), ktoré ešte neobsahovali organizačné a rozhodovacie časti. Tieto boli prerokované v prvom kole na septembrovom zasadnutí a zainteresované strany mohli písomne predložiť ďalšie návrhy k dosiahnutým záverom. Na základe týchto pripomienok bol v novembri 2024 dokončený návrh Stanov a Dohovoru, ku ktorým sa zakladajúci členovia mohli opätovne vyjadriť.

Hlavnou výzvou, ktorú bolo potrebné riešiť, bolo spoločné riadenie titulu UNESCO, ktoré vyriešil geopark Karawanken (vytvorený podľa vzoru bývalého geoparku EZ/ÚS) a geopark Muskauer Faltenbogen s pomocou EZÚS. Aby bolo možné postup realizovať, slovenské združenie sa muselo stať zakladajúcim členom EZÚS a Salgótarján musel prevziať práva k titulu od neziskovej spoločnosti s ručením obmedzeným. Hlavným problémom bolo, že slovenské združenie nemalo výlučne členov z verejného práva, ktorí museli byť z organizácie vylúčení, aby sa združenie mohlo pripojiť k EZÚS. Ďalšou prekážkou bolo, že nezisková spoločnosť s ručením obmedzeným mala okrem obce Salgótarján aj ďalších členov – Ipoly Erdő Zrt, združenie a niekoľko súkromných podnikateľov – ktorí museli schváliť prevod titulu. Oba procesy trvali niekoľko mesiacov.

Medzitým, 31. marca 2025, sa uskutočnila konzultácia medzi BNPI a miestnou samosprávou Salgótarján a na základe stanovísk zakladajúcich členov bola v máji 2025 dokončená nová verzia dvoch zakladajúcich dokumentov. S cieľom vyriešiť zostávajúce otvorené otázky sa 30. mája 2025 konalo ďalšie stretnutie na úrade starostu Salgótarjánu. Na základe toho stretnutia, zamestnanci CESCO vypracovali konečné dokumenty, ktoré zakladajúci členovia schválili na svojich zasadnutiach v júni 2025. V júli bol spustený proces zakladania na slovenskej strane, pričom CESCO nadalej poskytovalo odbornú pomoc (odpovedaním na otázky schvaľovacieho orgánu). Okrem toho organizácia asistovala maďarskému ministerstvu poľnohospodárstva pri príprave a získaní povolenia pre národný park.

V čase písania správy boli oba schvaľovacie procesy ešte v priebehu. Po ich dokončení môže nasledovať maďarský schvaľovací a registračný postup, ktorý bude následne ukončený uverejnením

v EÚ. Proces, iniciovaný workshopom referenčnej skupiny na jar 2024, by mohol byť ukončený do jari 2026.

Zriadená EZÚS nebude slúžiť iba ako jeden z výstupov projektu #ACCESS, ale aj ako rozvojová organizácia pre menej rozvinuté pohraničné regióny oboch krajín. V budúcnosti by mohla zohrávať významnú úlohu pri podpore rozvoju cezhraničného hospodárstva a zároveň zabezpečiť medzinárodnú viditeľnosť regiónu.

2.3.3 Riešenie cezhraničného riadenia v metropolitnej oblasti Bratislavy

Na workshopoch referenčnej skupiny v Bratislave a Rajke bol identifikovaný veľmi komplexný súbor vzájomne prepojených výziev, ťažkostí a prekážok v súvislosti s cezhraničnou suburbanizáciou a mobilitou obyvateľstva, ktoré nie je možné riešiť individuálne. Bolo jasné, že v nadchádzajúcich rokoch bude potrebné nájsť riešenie v oblasti správy, aby sa systematicky odstránili existujúce prekážky a zabezpečil sa udržateľný a polycentrický rozvoj cezhraničnej aglomerácie.

Z pohľadu ďalšieho postupu je významné, že Asociácia európskych pohraničných regiónov (AEBR) a francúzska Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) s podporou Európskej komisie práve v tomto období (12 dní pred druhým workshopom v Rajke) vyhlásili výzvu na cezhraničné plánovacie projekty, s termínom podania žiadostí do 30. novembra 2024. Zamestnanci CESCÍ upozornili bratislavský tím na túto výzvu, ktorý následne podal úspešnú prihlášku. Projekt sa bude realizovať od februára do konca septembra 2025 a jeho hlavným cieľom je identifikovať cezhraničné rozvojové úlohy pre metropolitnú oblasť Bratislavy a navrhnúť spoločnú slovenskú, rakúsku a maďarskú správnu štruktúru.

Aj keď prví presídlení z Bratislavy prišli do Rajky začiatkom 21. storočia, Slováci boli prví, ktorí začali budovať riadiace rámce s rakúskym pohraničným regiónom. Vďaka trom slovensko-rakúskym projektom Interreg pod názvom BAUM (Bratislava Umland Management) bol v rokoch 2011 až 2022 vypracovaný rozvojový koncept, zriadená spoločná kancelária, kde aktuálne pracujú traja zamestnanci, a položené základy pre vytvorenie spoločnej organizácie vo forme pracovného spoločenstva (Arbeitsgemeinschaft / pracovné spoločenstvo) bez právnej subjektivity.

V rámci projektu Resilient Borders kancelária baum_cityregion uzavrela zmluvu so CESCÍ ako externým expertom, ktorý na jednej strane koordinoval organizáciu a realizáciu štyroch odborných workshopov a na druhej strane vypracoval akčný plán do konca augusta 2025, ktorý zahŕňa budúce tematické rozvojové úlohy trojstrannej spolupráce a návrh rámca riadenia. Odborné workshopy poskytli prvú príležitosť na stretnutie maďarských a rakúskych primátorov z cezhraničnej metropolitnej oblasti. Workshop bol hodnotený ako veľmi prínosný, čo viedlo k tomu, že účastníci z vlastnej iniciatívy zorganizovali ďalšie stretnutie v Kittsee na pozvanie miestneho primátora. Mesto Dunakiliti sa zaviazalo usporiadať ďalšie stretnutie. Týmto spôsobom vznikla trvalá konzultačná platforma pre cezhraničnú spoluprácu.

S cieľom ďalej posilniť integračné procesy informovali experti CESCÍ samosprávu Bratislavy aj o ďalších možnostiach financovania.

Vďaka projektu #ACCESS sa v cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy formuje príkladná a živá spolupráca.

2.3.4 Spolupráca v oblasti zdravotníctva v rámci projektu „borders“

Zdravotná starostlivosť bola opakujúcou sa témou na seminároch referenčnej skupiny. Bezprostredne pred spustením iniciatívy #ACCESS na jar 2023 CESCOI spolu s Národným riaditeľstvom nemocníc (OKFÓ) iniciovali zriadenie pracovnej skupiny pre cezhraničnú spoluprácu v oblasti zdravotnej starostlivosti za účasti ministerstva vnútra a jeho podporných inštitúcií. Po dlhých konzultáciách pracovná skupina usporiadala svoje ustanovujúce zasadnutie 24. apríla 2024 za účasti zástupcov príslušných odborov ministerstva, OKFÓ, Národnej zdravotnej poisťovne (NEAK), Národnej záchranej služby (OMSZ) a CESCOI.

Pracovná skupina sa systematicky zaoberá otázkami týkajúcimi sa cezhraničných zdravotných služieb pozdĺž všetkých hraníc Maďarska. Čiastočne v reakcii na odporúčania referenčných pracovných skupín zaradila do svojho programu aj otázku maďarsko-slovenskej cezhraničnej dohody o záchranej službe, ktorú navrhla vypracovať podľa vzoru rakúsko-maďarskej a rakúsko-slovenskej dohody. V tomto duchu sa 18. novembra 2024 v Bratislave konal prvý odborný workshop, po ktorom nasledovala diskusia o obsahu dohody 22. januára v Banskej Bystrici, ktorú spoločne zorganizovali odborníci, CESCOI a CESCOI Carpathia. Znenie bilaterálnej dohody sa v súčasnosti finalizuje na najvyššej administratívnej úrovni. Mohla by byť podpísaná už v roku 2025 a ratifikovaná parlamentom začiatkom roku 2026. Následne budú prijaté dohody o spolupráci, ktoré budú upravovať technické a odborné podrobnosti, ktorých obsah bol tiež predmetom diskusie strán na dvoch uvedených stretnutiach.

Zároveň sa diskutovalo aj o otázke cezhraničnej ambulantnej a ústavnej starostlivosti, ktorá bola predmetom viacerých workshopov referenčnej skupiny. Výzva na predkladanie žiadostí na maďarsko-slovenský program Interreg na rok 2025 poskytuje príležitosť na podporu takýchto iniciatív. Na workshope referenčnej skupiny v Šahách bola prítomná aj Csilla Veres, vedúca spoločného sekretariátu programu, ktorá stručne doplnila zhrnutie Rudolfa Bauera (CESCOI Carpathia) o očakávanej výzve na predkladanie žiadostí. Prítomní zástupcovia troch nemocníc sa zhodli, že sa do výzvy prihlásia.

S pomocou CESCOI sa 23. júna (v Ostrihome (Esztergom)) a 15. júla (Komárne) uskutočnili prvé dve stretnutia medzi nemocnicami v Komárne a Ostrihome (Esztergom), Obe strany sa dohodli na podaní spoločnej projektovej žiadosti. Hlavným cieľom projektu je geograficky komplementárnym spôsobom vyrovnať nedostatky v poskytovaní zdravotnej starostlivosti v prihraničnom regióne – v Komárome totiž funguje iba rehabilitačné centrum a v Štúrove len ambulancia s obmedzenou kapacitou. Pilotne sa predpokladá, že nemocnica v Komárne bude prijímať maďarských pacientov, zatiaľ čo nemocnica v Ostrihome (Esztergom) bude poskytovať zdravotnú starostlivosť slovenským pacientom, ktorí nemajú zdravotné poistenie v poisťovni Dôvera. V rámci projektu sa plánuje testovanie postupov pri poskytovaní zdravotnej starostlivosti pacientom, správe údajov, viacjazyčnej komunikácii, vystavovaní receptov a následnej starostlivosti. Podobné iniciatívy vznikajú aj v ďalších regiónoch s doplnkovými zdravotnými službami, čo vytvára predpoklady na to, aby sa v priebehu nasledujúceho desaťročia vybudoval integrovaný systém zdravotnej starostlivosti pokrývajúci celé pohraničné územie.

3 Príloha

3.1 Ďalšie informácie o prvom kole workshopov referenčnej skupiny

Miesto		Zodpovedný partner	Dátum	Odkaz na správu o stretnutí na webovej stránke projektu, kde sú k dispozícii pripravené podkladové materiály a správa o stretnutí
1	Bratislava	P2	12. marca 2024	https://hu-sk.eu/en/reference-group-in-bratislava-closed-workshop/
2	Győr	LP	25. januára 2024	https://hu-sk.eu/en/gyor-reference-group-closed-workshop/
3	Komárno	P2	28. februára 2024	https://hu-sk.eu/en/reference-group-in-komarno-closed-workshop/
4	Ostrihom (Esztergom)	LP	2. februára 2024	https://hu-sk.eu/en/reference-group-in-esztergom-closed-workshop/
5	Balassagyarmat	LP	6. februára 2024	https://hu-sk.eu/en/reference-group-in-balassagyarmat-closed-workshop/
6	Lučenec	P2	5. marca 2024	https://hu-sk.eu/en/reference-group-in-lucenec-closed-workshop/
7	Putnok	LP	5. februára 2024	https://hu-sk.eu/en/reference-group-in-putnok-closed-workshop/
8	Košice	P2	6. marca 2024	https://hu-sk.eu/en/reference-group-in-košice-closed-workshop/
9	Sátoraljaújhely	LP	13. februára 2024	https://hu-sk.eu/en/reference-group-in-satoraljaujhely-closed-workshop/

3.2 Ďalšie informácie o druhom kole workshopov referenčnej skupiny

Miesto		Zodpovedný partner	Dátum	Odkaz na správu o stretnutí na webovej stránke projektu, kde sú k dispozícii pripravené podkladové materiály a správa zo stretnutia
1	Rajka	LP	16. októbra 2024	https://hu-sk.eu/en/reference-group-rajka/
2	Dunajská Streda	P2	4. marca 2025	https://hu-sk.eu/en/rg-dunajska-streda-en/
3	Komárno	P2 > LP	15. mája 2025	
4	Štúrovo	P2	27. februára 2025	https://hu-sk.eu/en/rg-sturovo/
5	Šahy	LP	29. apríla 2025	https://hu-sk.eu/en/rg-sahy-2025-april/
6	Ipolytarnóc	LP	11. septembra 2024	https://hu-sk.eu/en/a-new-egtc/
7	Tornaľa	P2	6. februára 2025	https://hu-sk.eu/en/workshop-in-tornala/
8	Hidasnémeti	LP > P2	19. novembra 2024	https://hu-sk.eu/en/reference-group-meeting-in-hidasnemeti/
9	Kráľovský Chlmec	P2	20. novembra 2024	https://hu-sk.eu/en/rg-20-november-2024/