



Podpora právnej dostupnosti
v slovensko-maďarskom pohraničí

Cezhraničné mestské oblasti

REFERENČNÁ SKUPINA ESZTERGOM

PODKLADOVÝ MATERIÁL

2. februára 2024.



Spolufinancovaný
Európskou úniou

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

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

O projekte #ACCESS

Pozdĺž spoločnej hranice Maďarska a Slovenska pokročila integrácia výrazne vďaka vstupu do Európy. Nielenže sa od roku 2004 výrazne zvýšil zahraničný obchod medzi oboma krajinami, ktorý v roku 2022 dosiahol rekordnú úroveň 17 miliárd eur, ale zvýšil sa tiež počet cestných hraničných priechodov otvorených 24 hodín denne, 7 dní v týždni (zo 6 pred zmenou režimu na takmer 40). Aj prihraničná dochádzka za prácou sa vzťahuje na obyvateľov prihraničného regiónu rádovo v desiatkach tisíc, pričom maďarské školy navštevuje viac ako 1 000 slovenských študentov a v Maďarsku už žije takmer 20 000 slovenských občanov. V oblasti Bratislavy a Košíc vznikli cezhraničné mestské aglomerácie podobné tým v západnej Európe a nákupný turizmus sa od otvorenia schengenského priestoru v decembri 2007 stal súčasťou každodenného života ľudí tu žijúcich: približne 75 % obratu prihraničného obchodu v Maďarsku tvoria slovenskí zákazníci.

Všetky tieto fenomény podporujú význam strategického projektu „**Podpora legálnej dostupnosti pozdĺž slovensko-maďarskej hranice**“ (skrátene: **#ACCESS**). Projekt trvá od 1. mája 2023 do 30. apríla 2029 a dvaja implementujúci partneri, Stredoeurópske služby pre cezhraničné iniciatívy so sídlom v Budapešti (CESCI) a CESCI Carpathia so sídlom v Košiciach, by chceli identifikovať a odstrániť čo najviac právnych a administratívnych prekážok, ktoré sťažujú súčasné hraničné pohyby a životy ľudí žijúcich v pohraničnej oblasti.

O mestských referenčných skupinách

Pozdĺž maďarsko-slovenskej hranice sa nachádza niekoľko miest s funkčnou spádovou oblasťou, ktorá presahuje štátnu hranicu. Tieto oblasti majú zvyčajne najvyššiu intenzitu cezhraničnej mobility a najvyšší počet interakcií. Preto majú pre projekt #ACCESS mimoriadny význam pracovné stretnutia organizované partnermi projektu s príslušnými samosprávami týchto cezhraničných mestských oblastí.¹

Ciele seminárov:

- skúmanie vnútorných hnacích síl funkčnej oblasti;
- identifikácia prekážok silnejšej funkčnej integrácie;
- diskutovať o možných projektoch na posilnenie spolupráce a prekonanie prekážok.

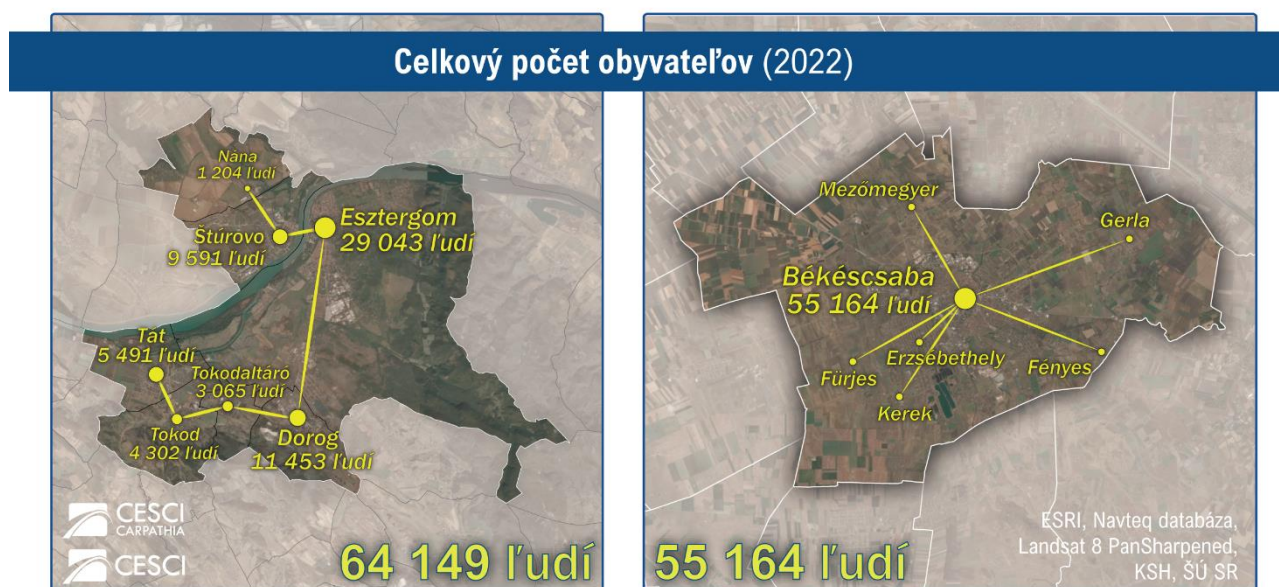
¹ Ide o tieto mestské oblasti: cezhraničné spádové oblasti Bratislavy, Győru, Ipolyságu, Balassagyarmat, Kassa a Sátorajújhely; oblasti partnerských miest Komárom-Révkomárom a Esztergom-Párkány a oblasti mestskej siete Fülek-Salgótarján (Losonc, Bátornytereny) a (Rimaszombat)-Tornalja-Putnok-Ózd.

1 Umiestnenie dvoj mestskej aglomerácie Esztergom-Štúrovo

Partnerské mestá Esztergom a Párkány (Štúrovo) spolu so susednými, takmer priľahlými zastavanými oblasťami Nána, Dorog, Tokodaltáro, Tokod a Tát dnes tvoria cezhraničnú **aglomeráciu so 64 149 obyvateľmi** na severnom okraji metropolitnej oblasti Budapešti. Celkový počet obyvateľov týchto siedmich osád prevyšuje počet obyvateľov Békéscsaby (55 164 obyvateľov), ktorá má podobnú administratívnu oblasť², a je na úrovni okresných miest, ako sú Tatabánya (64 305 obyvateľov) alebo Trnava (63 803 obyvateľov). Esztergom (znovu) získal štatút mesta so štatútom župy 1. mája 2022, ale túto funkciu môže na úrovni tejto aglomerácie so 60 000 obyvateľmi vykonávať len prostredníctvom vzájomne výhodnej spolupráce s príslušnými obcami.

Obrázok 1: Počet obyvateľov a územný rozsah aglomerácie v okolí miest Esztergom a Párkány

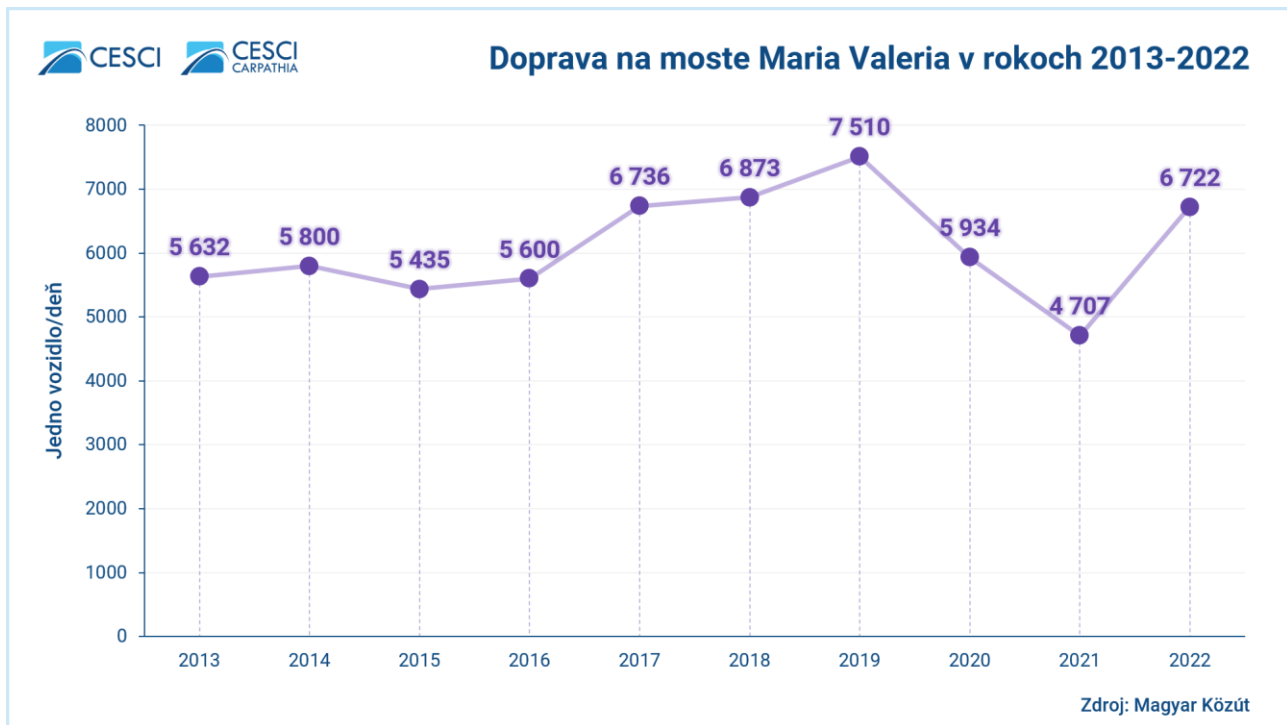
Počet obyvateľov a územný rozsah aglomerácie Ostrihom-Štúrovo v porovnaní s okresným mestom Békéscsaba



Tepnou regiónu, ktorá sa v posledných desaťročiach postupne zlievala, je most Márie Valérie, ktorý bol 11. októbra 2001 znovu otvorený pre dopravu; a táto doprava sa s výnimkou obdobia COVID neustále zvyšuje, čím sa ostrihomsko-parkányiovský priechod stal jedným z najvyťaženejších priechodov maďarsko-slovenskej hranice.

² Administratívna oblasť Békéscsaby má 193,9 km, zatiaľ čo spojená oblasť skupiny osád okolo mosta Mária Valéria je menšia: 175,31 km². Za silnú stránku možno označiť skutočnosť, že Békéscsaba bola v roku 2001 oveľa väčším mestom s 67 968 obyvateľmi, zatiaľ čo skúmané územie si za posledných 20 rokov dokázalo udržať počet obyvateľov.

Obrázok 2: Doprava na moste Maria Valeria v desaťročí 2013-2022



Posledné sčítanie dopravy na moste sa uskutočnilo v rokoch 2014 - 2015 v rámci projektu CESCÍ, počas ktorého sa za 2*4 dni vyplnilo celkovo 1331 dotazníkov. 36,2 % (2014) a 40,1 % cestujúcich prechádzajúcich cez most žilo v obci v oblasti prieskumu a podobný podiel cestujúcich prechádzal cez most v aglomerácii. Približne 40 % cestujúcich prechádzalo cez most s úmyslom nakupovať (viac ako 2/3 z nich išli na maďarskú stranu) a približne 20 % smerovalo do zamestnania.

Tabuľka 1: Funkčné aspekty sčítania dopravy v rokoch 2014 a 2015

Účel cesty	Podiel cestujúcich v roku 2014	Podiel cestujúcich v roku 2015
Nakupovanie	41,83%	39,63%
Pracovisko	18,69%	26,63%
Zábava	20,18%	9,96%
Konverzácia	6,88%	8,13%
Obchodná administratíva	5,16%	3,86%
Úradná správa	4,93%	7,52%
Zdravotná starostlivosť	2,52%	4,27%

Zdroj: CESCÍ 2016/2019

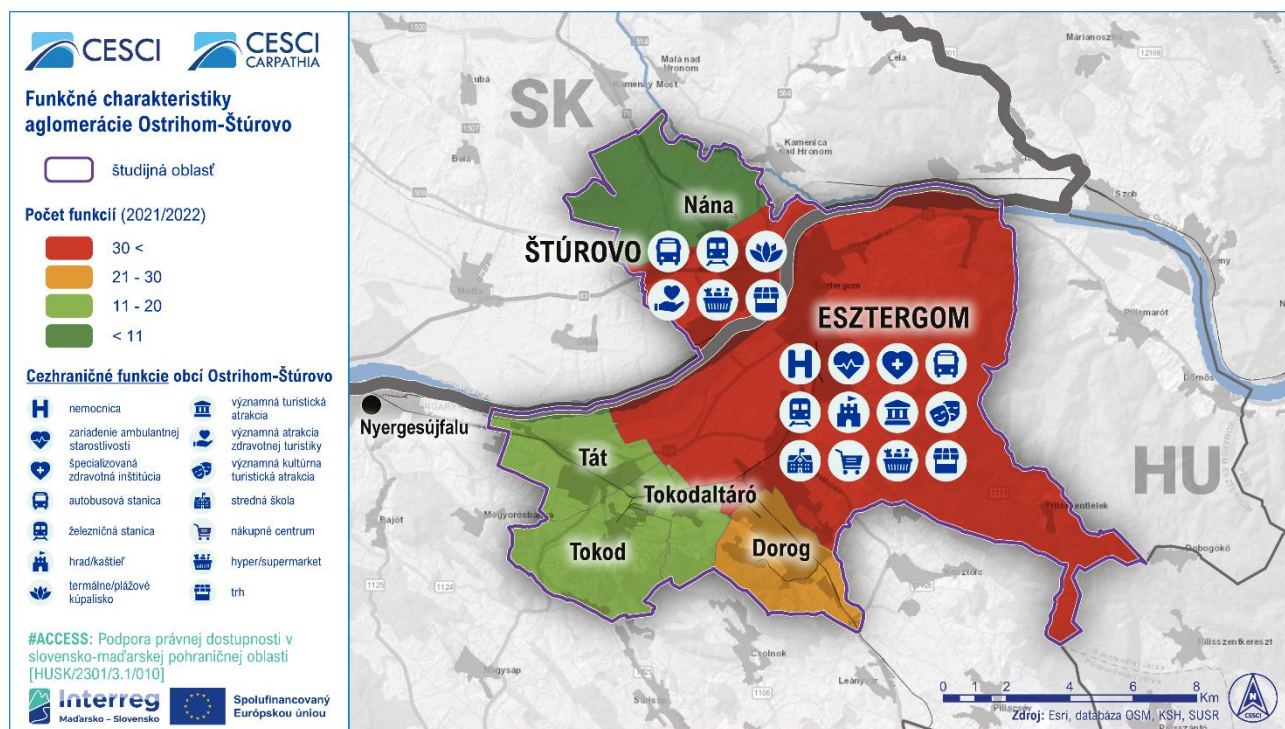
Poučné je aj to, že štvrtina respondentov tu prekračuje hranice aspoň raz denne, 2/3 prekračujú hranice aspoň raz týždenne a len 1/8 zriedkavo. Uvedené údaje jasne ukazujú, že most viedol k vzniku funkčne prepojenej aglomerácie s vysokou mierou interakcie a využívania rôznych funkcií na druhej strane hranice.

Okrem motorovej dopravy je tu aj **autobusová linka** 229 medzi železničnými stanicami Esztergom a Párkány, ktorá prepravuje cestujúcich 6-krát denne počas pracovných dní; nákladný trajekt, ktorý bol otvorený v roku 2016 ako kompenzácia váhového obmedzenia na moste; a požičovňa bicyklov s názvom Mária Valéria Bike, ktorá po svojom spustení vo februári 2020 napriek epidémii COVID do konca roka 2021 vygenerovala takmer 3 200 cezhraničných používateľov.

2 Hlavné atrakcie a potenciál cezhraničnej aglomerácie

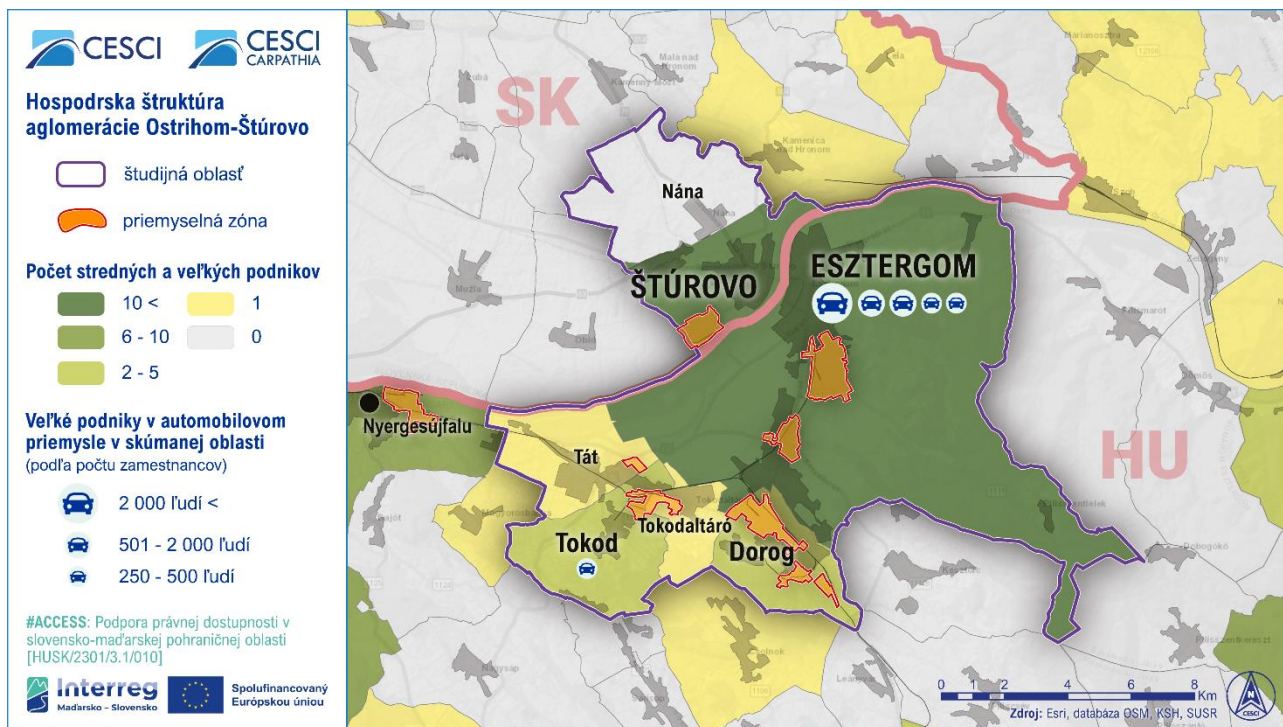
Dve **najbohatšie** obce na prvky v regióne sú Ostrihom (43 prvkov) a Štúrovo (35), za nimi nasleduje Dorog (29), zatiaľ čo najchudobnejšie na prvky sú obce Nána (6) a Tokodaltáró (13).

Obrázok 3: Funkčné vzťahy dvojmestskej aglomerácie Esztergom-Parkány



Cezhraničné toky pracovných síl v regióne výrazne ovplyvňuje **automobilový priemysel**, ktorý je dominantným odvetvím v štruktúre hospodárstva. Príslušné obce sú neoddeliteľnou súčasťou stredoeurópskeho automobilového pásu. Spoločnosť Suzuki so sídlom v Ostrihomi si v priebehu desaťročí vybudovala komplexnú sieť dodávateľov; už v roku 2015 bola v kontakte s približne 350 spoločnosťami, ktoré vyrábajú najmä kovové a plastové komponenty. Jej multiplikačný a aglomeračný efekt je veľmi vysoký, prinajmenšom nepriamo sa podieľa na vytvorení a udržaní približne 30 000 pracovných miest. Väčšina dochádzajúcich je zamestnaná v automobilovom priemysle, najmä v závode Suzuki, ktorý zamestnáva 3 000 ľudí. Priemyselný park v Ostrihomi zamestnáva takmer 20 000 ľudí vrátane približne 2 000 slovenských občanov, z ktorých väčšina dochádza zo Štúrova a susedných slovenských obcí. Trh práce v regióne je samozrejme ovplyvňovaný aj inými centrami (napr. Nitra, Budapešť).

Obrázok 4: Hospodárska štruktúra aglomerácie Esztergom-Parkány



Pohraničný región má **vzájomne sa dopĺňajúce priemyselné a logistické aktíva, ktoré sa navzájom posilňujú**. Zatiaľ čo priemyselné výrobné kapacity sú rozvinutejšie na maďarskej strane vďaka priemyselným parkom v Ostrihomi a Dorogu a početným podnikom na pravom brehu Dunaja, Štúrovo a Nána majú vynikajúci logistický potenciál. Nachádza sa tu druhé najväčšie slovenské nákladné nádražie na medzinárodnom železničnom koridore Hamburg, Bratislava, Viedeň, Budapešť, Istanbul a priemyselný park, ktorý vznikol na mieste bývalej papierne, prevádzkuje nákladný prístav s priemyselnou odbočkou na tejto hlavnej železničnej trati. Konceptia jednotnej logisticko-investičnej zóny bola vypracovaná už v roku 2006, ale zatiaľ sa realizoval len nákladný prestupný uzol, ktorý bude časom nahradený (prípadne kombinovaným) nákladným mostom.

Cestovný ruch je ďalšou významnou oblasťou cezhraničného zdieľania funkcií a dopytu po službách vrátane aktívneho, ekologického, kúpeľného, kultúrneho a nákupného cestovného ruchu. Partnerské mesto plní organizátorskú a zhromažďovaciu funkciu na brehoch Dunaja, Ipoly a Garamu a spája destinácie s rôznymi témami (Dunajská zákruta, Dunamente, Gerecse, Ipolymente a Börzsöny), atrakciami, turistickými trhmi, segmentmi (napr. víkendová prímestská rekreácia v budapeštianskej aglomerácii, jednoduché výlety; náboženský turizmus; prechádzky v prírode; kúpeľný a wellness turizmus; gastronómia; plavby loďou atď.). To sa odráža aj v počte prenocovaní (Ostrihom: 243 302; Štúrovo: 193 392³) a ubytovaných hostí (Ostrihom: 118 206; Štúrovo: 48 741). Celkový počet návštevníkov Ostrihomu sa odhaduje na 800 000 ročne, zatiaľ čo Dunamente na Slovensku, ktorého je Štúrovo jedným z centier, priláka približne 420 000 návštevníkov ročne. Vysoký podiel turistov prichádzajúcich do jedného mesta, ktorí navštevujú susedné mesto (napr. stravovacie zariadenia v Štúrove navštevujú Maďari, kultúrne pamiatky a múzeá v Ostrihomi navštevujú slovenskí občania a turisti), je znakom integrácie. Zároveň aj iné sídla v skúmanom území aglomerácie majú prírodné a kultúrne atraktivity (napr. banskoštiavnické historické bane Reimann v Dorogu, rímska pevnosť Gardellaca v Tokode, Tátie ostrovy, jaskyňa Sátorkőpuszta alebo skaly

³ Ročné údaje za Parku nezahŕňajú hodnoty za november 2022, kde sme sa stretli s nedostatkom údajov.

Mogyorósi a i.). V posledných rokoch došlo k významnému rozvoju v oblasti zlepšenia cykloturistiky. Zatiaľ však nedošlo k regionálnej integrácii atraktivít, a to ani medzi kúpeľmi Štúrovo a Esztergom.

Okres Esztergom má mimoriadny **kultúrny a duchovný význam pre** tisíce Maďarov žijúcich na druhej strane mosta Mária Valéria (a približne 70 000 v širšom okolí) a pre mnoho ďalších maďarsky hovoriacich obyvateľov, zatiaľ čo v Štúrove priláka jarmok Simona Júdu každú jeseň desaťtisíce Maďarov. Treba vyzdvihnúť spoločné podujatia oboch miest, Hídfutás, Mária Valéria Hídnepet a umelecké podujatie Aquaphone. Rozsah a geografický rozsah podujatí by sa však mohol rozšíriť.

Podobne má región silnú **športovú tradíciu**, ale spolupráca medzi združeniami je nesystematická, príležitostná a sporadická.

V oblasti stredoškolského **vzdelávania majú** trojuholníky Ostrihom, Štúrovo a Dorog spoločné a vzájomne sa dopĺňajúce kapacity stredných a odborných škôl. Ostrihom je skutočným školským mestom; jeho 13 základných a stredných škôl navštevuje viac ako 6 000 žiakov, z ktorých 70 % pochádza z okolia a približne 50 dochádza zo susedného južného Slovenska. Tieto tri mestá majú potenciál pokryť celú škálu vzdelávacej ponuky a ďalšia spolupráca v technickej a hotelovej oblasti by sa mohla rozvíjať s ešte intenzívnejším zapojením regionálnych zamestnávateľov. Ostrihom má v porovnaní so Štúrovom oveľa väčšie kapacity stredných škôl, ale aj viac odborných škôl v bývalom kráľovskom meste, ktoré má aj kapacity vysokých škôl, jediné v aglomerácii.

100-tisícové zariadenie **nemocnice Vaszary Kolos v Ostrihome** od roku 2004 rozbehlo najdlhšiu cezhraničnú slovensko-maďarskú spoluprácu v oblasti zdravotníctva a poskytuje lôžkové služby na základe zmluvy podpísanej so slovenskou zdravotnou poisťovňou Dôvera. Ročne ošetrí v priemere 200 - 250 slovenských pacientov, väčšinou v odboroch oftalmológia, interná medicína, chirurgia a traumatológia. Nemocnica a poliklinika svätého Borbala v Dorogu je členom ostrihomskej nemocnice a v roku 2000 bola nadviazaná spolupráca aj s poliklinikou v Parčanoch, ale Nitriansky samosprávny kraj, ktorý ju vydržiava, vtedy neprispel. Pre obyvateľov žijúcich pozdĺž hranice je preto najbližšou miestnou nemocnicou nemocnica v Oradeaújvárosi, vzdialená 52 km od Parčan.

3 Potenciálne oblasti cezhraničnej integrácie a spolupráce

3.1 Európske osvedčené postupy

V Európe existuje mnoho dobrých príkladov cezhraničnej spolupráce zameranej na partnerské mestá. Patria medzi ne tieto osvedčené postupy.

- **Haparanda (Švédsko) a Tornio (Fínsko)**

Obe mestá majú spoločné viaceré komunálne úlohy a verejné služby vrátane odpadového hospodárstva, diaľkového vykurovania, čistenia odpadových vôd, riadenia katastrof, využívania športových zariadení (napr. bazénov), spoločnej turistickej kancelárie, cezhraničného dvojjazyčného stredoškolského vzdelávacieho systému a cezhraničného golfového ihriska.
- **Valga (Estónsko) a Valka (Lotyšsko)**

Partneri pripravili spoločný plán územného rozvoja oboch miest a vykonávajú spoločný marketing oblasti. Ich spolupráca sa týka vzdelávania, športu, zdravia, životného prostredia a cestovného ruchu. Prebieha rozvoj spoločného centra oboch obcí, v ktorom sa vytvorí spoločenský priestor a miesto na organizovanie podujatí.
- **Frankfurt nad Odrou (Nemecko) a Słubice (Poľsko)**

Vynikajúcou dobrou praxou je medziregionálna a medzištátna spolupráca medzi inštitúciami vysokoškolského vzdelávania, ktorej vlajkovou loďou je Collegium Polonicum na poľskej strane v blízkosti hraničného mosta, ktoré poskytuje vysokoškolské štúdium pre nemeckých a poľských študentov univerzity Europa Viadrina vo Frankfurte.
- **Görlitz (Nemecko) a Zgorzelec (Poľsko)**

Partnerské mestá zriadili hasičskú jednotku rýchleho zásahu. Vykonávajú spoločné cvičenia, komunikujú v oboch jazykoch a dohodli sa na spôsoboch prispôsobenia svojich bezpečnostných noriem. Majú spoločnú mestskú radu a koordinačný výbor.
- **Štrasburg (Francúzsko) a Kehl (Nemecko)**

Jedným z kľúčových prvkov spolupráce je predĺženie električkovej trate, ktorá pôvodne premávala len v Štrasburgu, v roku 2017, čím sa vytvorilo nové cezhraničné spojenie verejnej dopravy s mestom Kehl v Nemecku. Nová služba zohráva dôležitú úlohu pri cezhraničnej zamestnanosti a prístupe k mestským službám (12 000 cestujúcich denne v roku 2019).
- **Nova Gorica (Slovinsko) a Gorizia (Taliansko)**

Inštitucionalizovaná spolupráca funguje ako Európske zoskupenie územnej spolupráce (EZÚS), ku ktorému sa pridala slovinská obec Šempeter-Vrtojba. ETT ako prvé v Európe realizovalo v rokoch 2014 až 2020 dve integrované územné investície (ITI) s cieľom integrovať zdravotnícke služby a ponuku cestovného ruchu. Jedinečnou v Európe je aj úspešná kandidatura na Európske hlavné mesto kultúry na rok 2025, ktorú spoločne realizovali tri dotknuté obce.

3.2 Potenciálne oblasti zosúladenia

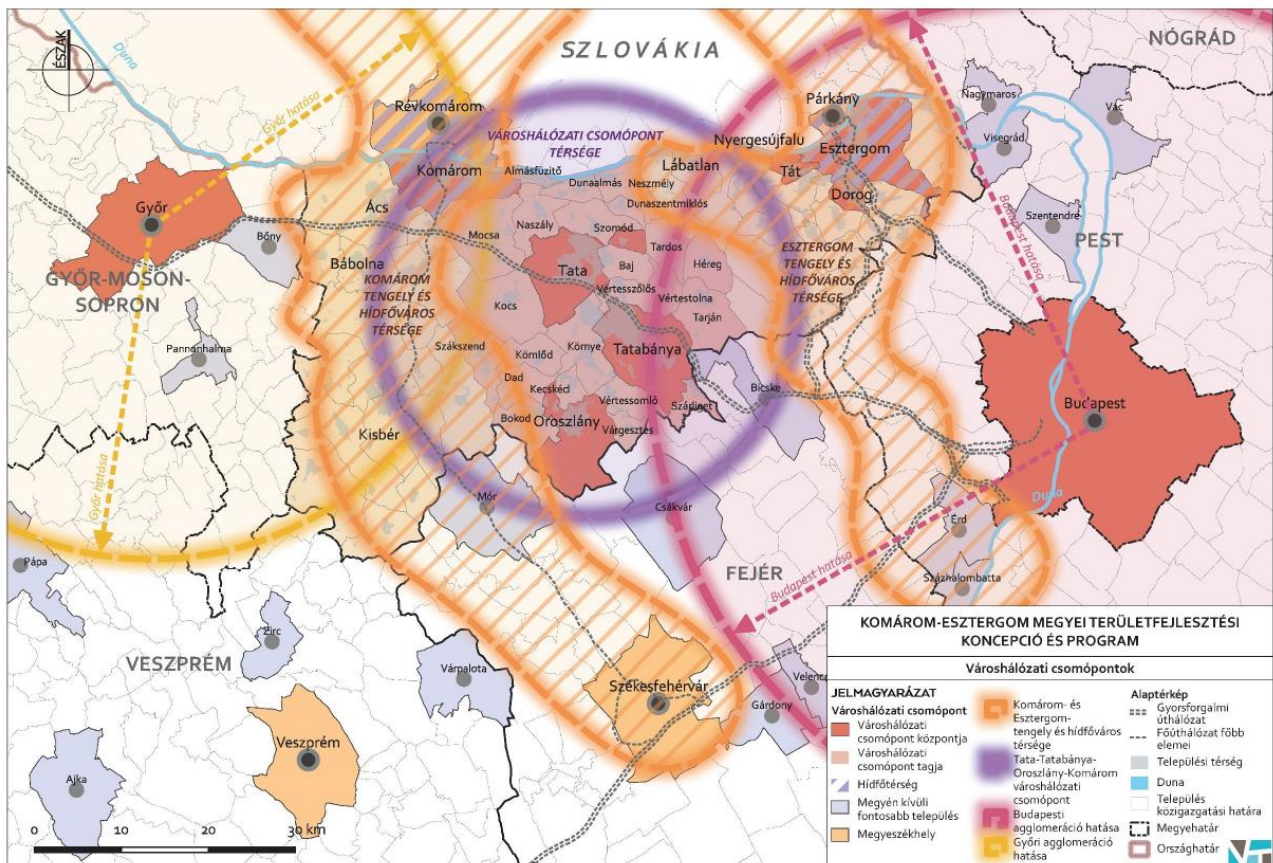
V prípade dvoj mestskej aglomerácie Ostrihom- Štúrovo možno predpokladať tieto cezhraničné koordinácie:

- Úprava cezhraničnej pohotovostnej starostlivosti v pohraničnej oblasti, najmä pokiaľ ide o pravidelné poskytovanie sanitiek v susednej krajine.
- Rozšíriť existujúcu spoluprácu v oblasti zdravotníctva vytvorením okresu cezhraničnej starostlivosti.
- Koordinácia plánovania a technicko-výkonnej realizácie severojužnej vysokorýchlostnej nákladnej dopravy a expresných trás s celoštátnou pôsobnosťou a rozvoj nových cestných (prípadne železničných) spojení.
- Spoločný a koordinovaný informačný systém pre cestujúcich vo verejnej doprave.
- Spolupráca v oblasti kúpeľného cestovného ruchu: cezhraničný systém predaja, spoločné marketingové kampane, systémy vstupeniek a sezónnych lístkov.
- Spolupráca v oblasti wellness a balneologických procedúr.
- Nadviazanie cezhraničnej (organizačnej) spolupráce v oblasti destinačného manažmentu.
- Vývoj a koordinovaná propagácia a marketing tematických turistických trás.
- Ďalší rozvoj systému cezhraničných miestnych výrobkov, rozšírenie spolupráce v oblasti ochranných známkov.
- Rozvoj cezhraničnej priemyselno-logistickej zóny vrátane poskytovania hospodárskych a investičných informačných služieb.
- Organizovanie cezhraničných stáží, súťaží, duálneho odborného vzdelávania, hosťovských prednášok a školení.
- Rozšírenie existujúceho systému požičiavania bicyklov na celú aglomeráciu. Rozvíjať integrovanú sieť cyklotrás v rámci aglomerácie.

3.3 Príslušné plánovacie dokumenty

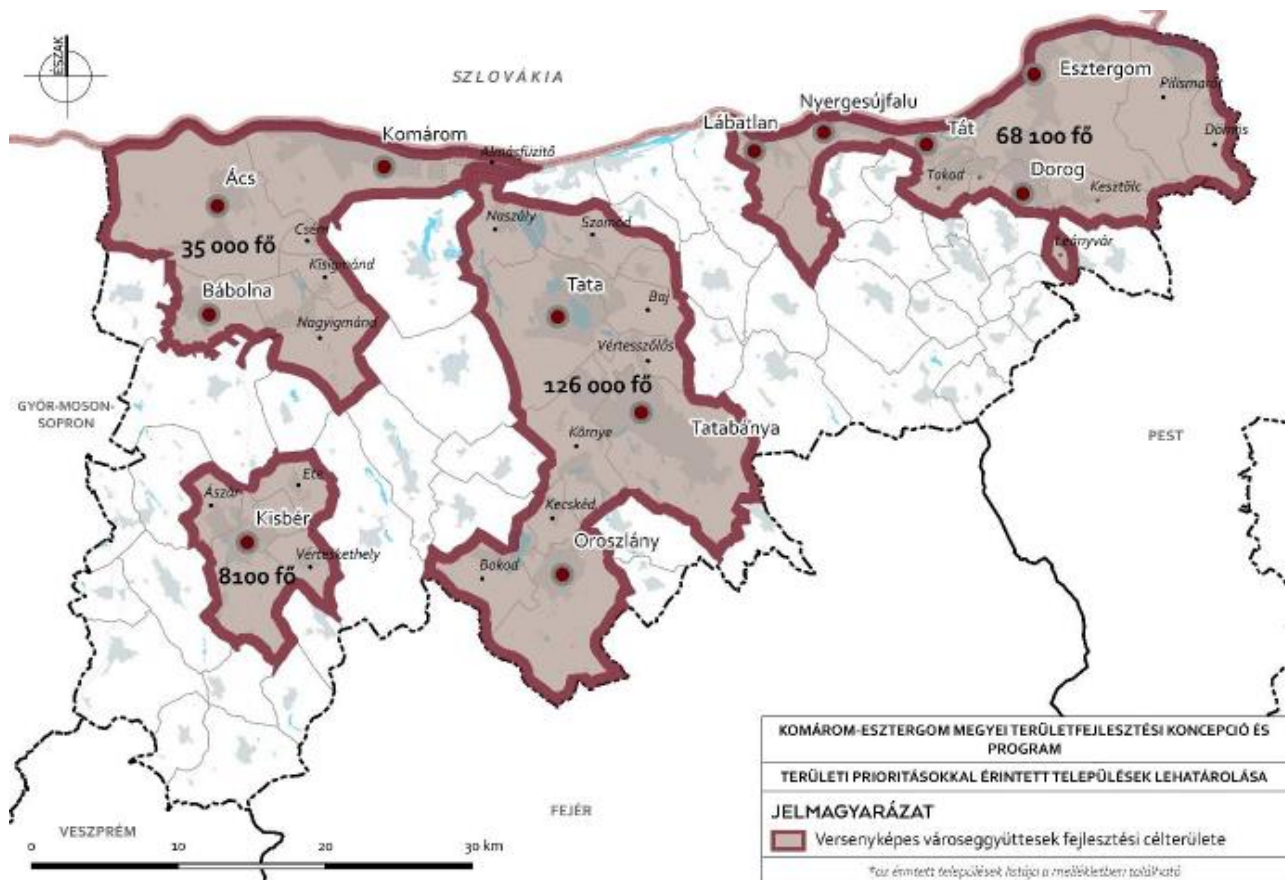
Strategický program územného rozvoja Komáromsko-ostrihomskej župy (2021 - 2027) obsahuje množstvo relevantných informácií a rozvojových cieľov pre predmetné územie aglomerácie. V plánovacom dokumente sú dotknuté obce identifikované ako **os Ostrihom a oblasť hlavného mesta Most.**

Obrázok 5: Poloha a územné členenie mesta Esztergom v okrese Komárom-Esztergom



V dokumente sa zdôrazňuje potreba spolupráce medzi príslušnými malými a strednými mestami. Spojením existujúcich aktív a doplnením chýbajúcich je možné vytvoriť služby za výhodnejších podmienok a s úsporami z rozsahu. Strategický program definuje predmetnú oblasť **ako zoskupenie miest, ktoré** spoločne poskytujú vyššiu úroveň služieb pre subjekty v tejto oblasti. Plán navrhuje vytvoriť **mestskú aglomeráciu** spojením šiestich susediacich miest (Esztergom, Tát, Dorog, Lábatlan, Nyergesújfalu, Párkány).

Obrázok 6: Cieľové oblasti rozvoja konkurencieschopných mestských aglomerácií v okrese Komárom-Esztergom



Koncepcia a program územného rozvoja Komáromsko-ostrihomskej župy vymedzuje **tematické cieľové oblasti osi Ostrihomu a oblasti hlavného mesta mosta**.

Tabuľka 2: Zameranie územného rozvoja osi Estergom a oblasti hlavného mesta Most

1. Pripojenia - vytváranie sietí	Ďalší rozvoj severo južných ekonomicko-dopravných a logistických systémov, napojenie na európske koridory (diaľnica M100 medzi Ostrihomom a diaľnicou M6), nový most cez Dunaj pri Ostrihomee
	Ostrihom, mesto miest (integrované programy miestneho rozvoja)
	Spoločné plánovanie úlohy mesta Ostrihom- Štúrovo ako regionálneho organizátora, posilnenie del'by práce
	Rozvoj prímestskej železničnej dopravy Ostrihom- Štúrovo (Győr)
2. Cestovný ruch - integrovaný manažment dedičstva	Cezhraničné inštitucionálne, hospodárske a dopravné (komunitné) prepojenia
	Aktívny cestovný ruch a kultúrne dedičstvo, náboženský cestovný ruch, vidiecky cestovný ruch
	Rozvoj cestovného ruchu, integrovaný manažment dedičstva so zameraním na lokality trojuholníka svetového dedičstva
3. Komplexný rozvoj krajiny	Vytvorenie ponuky "obchodovaných" služieb na základe miestneho hospodárstva
	Regionálne koordinovaný rozvoj obyvateľnosti pahorkatín, ďalší rozvoj organizačných, inštitucionálnych a sociálnych podmienok pre komplexné obhospodarovanie krajiny v pahorkatínach
	Podpora agrovertikalizmu na posilnenie stability krajiny a diverzifikácie miestneho hospodárstva

V porovnaní s plánovacím rámcom Komáromsko-ostrihomskej župy má **plánovanie Nitrianskej župy** oveľa všeobecnejšie ciele.

3Tabuľka 1: Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Nitrianskeho samosprávneho kraja 2023-2030⁴

Priorita	Strategický cieľ	Opatrenie	Aktivita
6. Inteligentný región založený na účasti a spolupráci (SMART)	6.3 Cezhraničná spolupráca	6.3.1 Podpora medzinárodnej, cezhraničnej a medziregionálnej spolupráce	Podpora cezhraničnej spolupráce pri rozvoji inteligentných miest a regiónov
			Účasť v medzinárodných sieťach, platformách, projektoch a partnerstvách
			Spolupráca a partnerstvá so zahraničnými vládami

⁴ Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Nitrianskeho samosprávneho kraja do roku 2030