



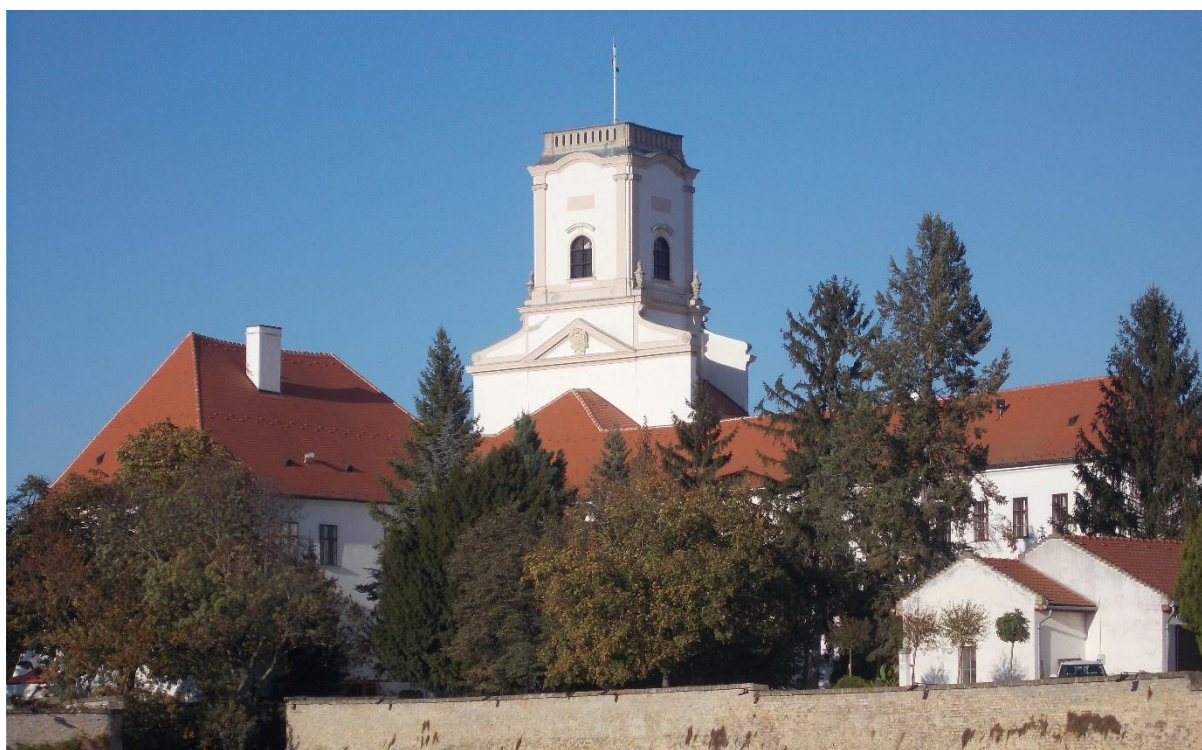
#ACCESS

Podpora právnej dostupnosti
v slovensko-maďarskom pohraničí

GYŐR REFERENČNÁ SKUPINA

PODKLADOVÝ MATERIÁL

25. januára 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:

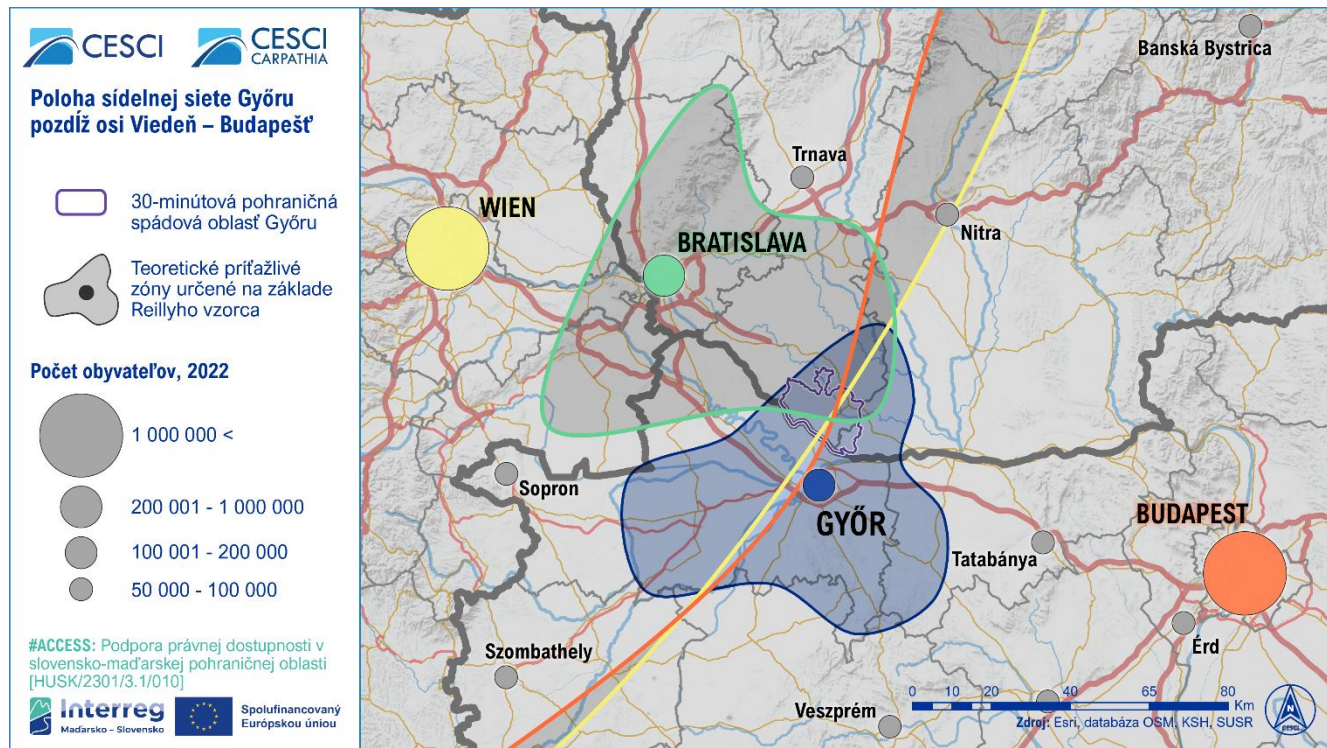
- skúmanie vnútorných hnacích síl funkčnej oblasti;
- identifikácia prekážok silnejšej funkčnej integrácie;
- diskutovať o možných projektoch na posilnenie spolupráce a prekonanie prekážok.

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

1 Ústredná funkčná úloha Győru

Győr má veľmi výhodnú polohu v mestskej sieti, pretože sa nachádza na križovatke troch hlavných miest. Okrem toho sa v Győri vyrovnáva teoretický potenciál priestorovej organizácie dvoch najdôležitejších centier (Viedne a Budapešti). V dôsledku toho obe centrá profitujú zo svojej priestorovej dynamiky. Ťaží aj z **blízkosti** slovenského hlavného mesta **Bratislavy**, a to vďaka jeho geografickej vzdialenosti a dobrému dopravnému spojeniu.

Obrázok 1: Poloha Győru na osi Viedeň - Budapešť

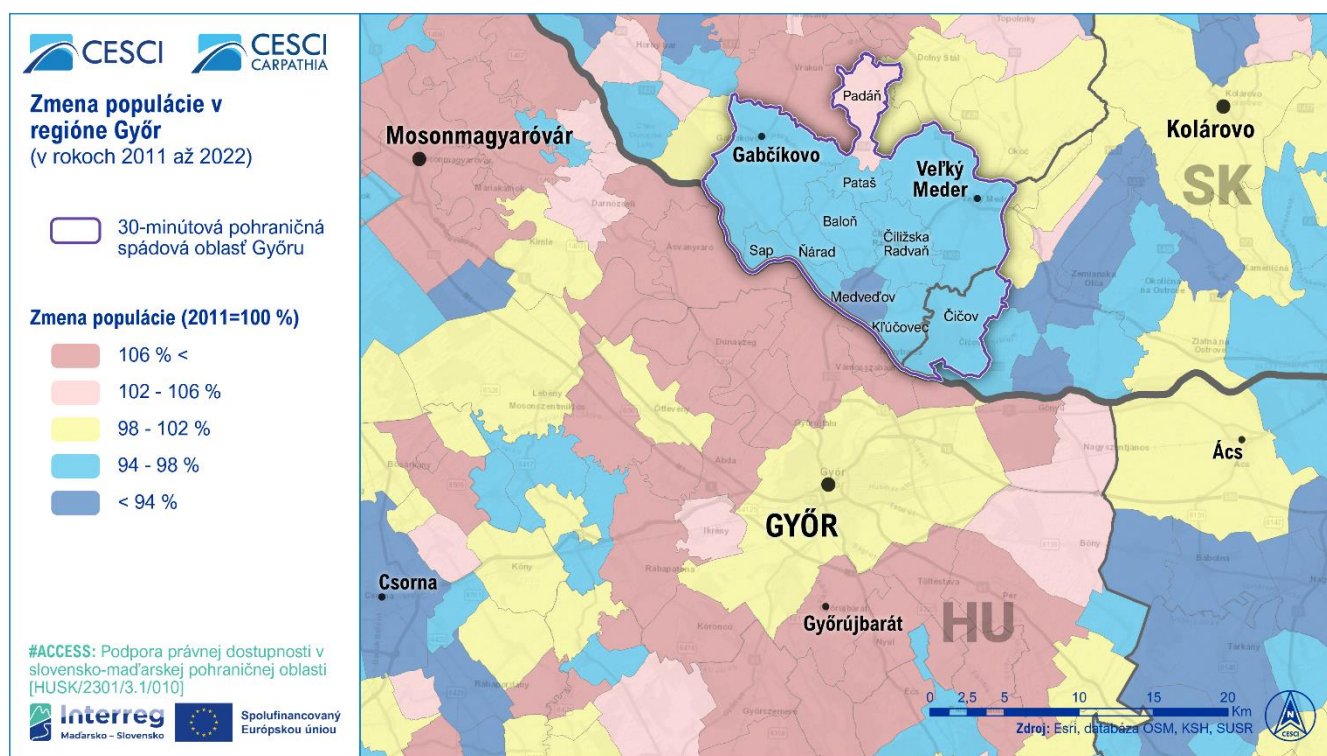


Győr je **významným centrom stredoeurópskej zóny rastu automobilového priemyslu**, čo sa odráža v kapitálovej a populačnej atraktivite a dynamike rastu mesta. V rokoch 2001 až 2022 vzrástol počet zamestnaných osôb v meste o 20 %, počet podnikov s minimálne 500 zamestnancami o 50 % a počet osôb s vysokoškolským vzdelaním o 71 %. Győr patrí medzi desať najväčších automobilových spoločností v strednej Európe z hľadiska obratu, pričom Audi Hungária sa v roku 2022 umiestnila na treťom mieste s 8,44 miliardy eur.

89 % podnikov v spádovej oblasti sa nachádza v Győri (100 stredných a 27 veľkých podnikov), čo je v rámci susedných regiónov najvyšší podiel, najmä v porovnaní so susednými slovenskými obcami. Vo väčšine obcí sa nenachádza ani jeden podnik s minimálne 50 zamestnancami, pričom iba Veľký Meder (po Győri) má 10 podnikov tejto veľkosti.

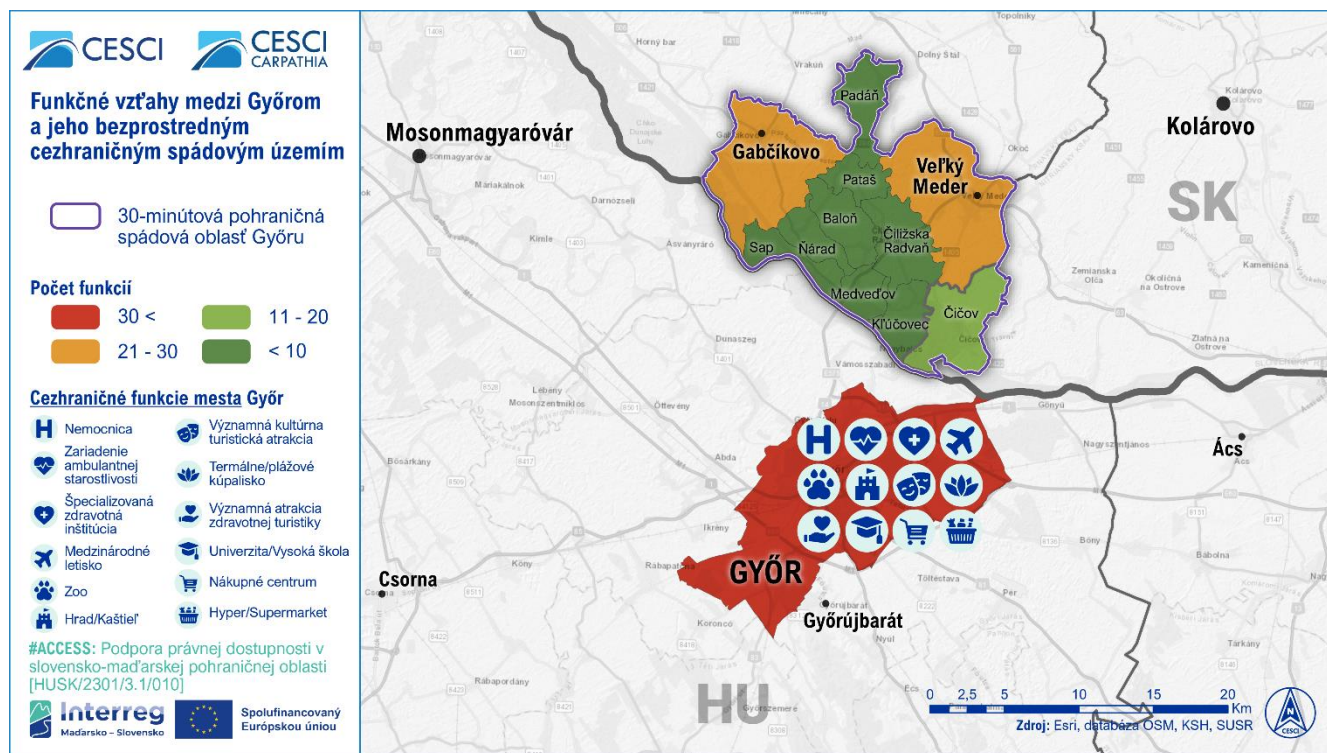
Všetky sídla v okruhu 30 minút od mesta sú rádovo menšie ako Győr (127 599 obyvateľov), dokonca aj tie najľudnatejšie (napr. Csorna: 9 698, Bős/Gabčíkovo: 8 348, Ács: 6 831, Nagymegyér/Veľký Meder: 5 250). Priemerná veľkosť slovenských sídiel je necelých 2 000 obyvateľov. V súvislosti s masívnym prílevom podnikov investujúcich v Győri **zaznamenal Győr a jeho maďarské okolie výrazný nárast počtu obyvateľov** v dôsledku suburbanizácie Győru a migračných prírastkov, pričom malý, ale stabilný podiel tvoria obyvatelia, ktorí sa prisťahovali zo Slovenska. Do roku 2022 sa počet obyvateľov maďarských sídiel v okolí Győru zvýšil o 20 % v porovnaní s rokom 2011 a o 36 % v porovnaní s rokom 2001 (zo 42 202 na 57 187). Naopak, na slovenskej strane spádového územia sa nachádzajú slovenské sídla s klesajúcim počtom obyvateľov, čiastočne v dôsledku vyššie uvedených absorpčných účinkov Győru.

Obrázok 2: Zmena počtu obyvateľov v regióne Győr



Poskytuje mestské služby v takmer metropolitnom rozsahu, ktorý presahuje veľkosť Győru. Od okolitých obcí sa odlišuje aj **hustotou funkcií** (54), t. j. veľkým počtom mestských funkcií a pôsobením vyšších hierarchických a špecifických funkcií (napr. univerzita, koncertná sieň, galéria, divadlo, kino, zoologická záhrada, zimný štadión, futbalový štadión, atletický štadión, medzinárodná turistická atrakcia, špeciálna stredná škola, nákupné centrum, veľký kultúrny festival). **Jeho dominanciu ako regionálneho centra** potvrdzuje skutočnosť, že priemerný počet funkcií v spádovom území za hranicou so Slovenskom je len 9 a ešte nižšie v hierarchii sú Gabčíkovo (23) a Veľký Meder (28).

Obrázok 3: Funkčné vzťahy cezhraničného bezprostredného povodia Győru

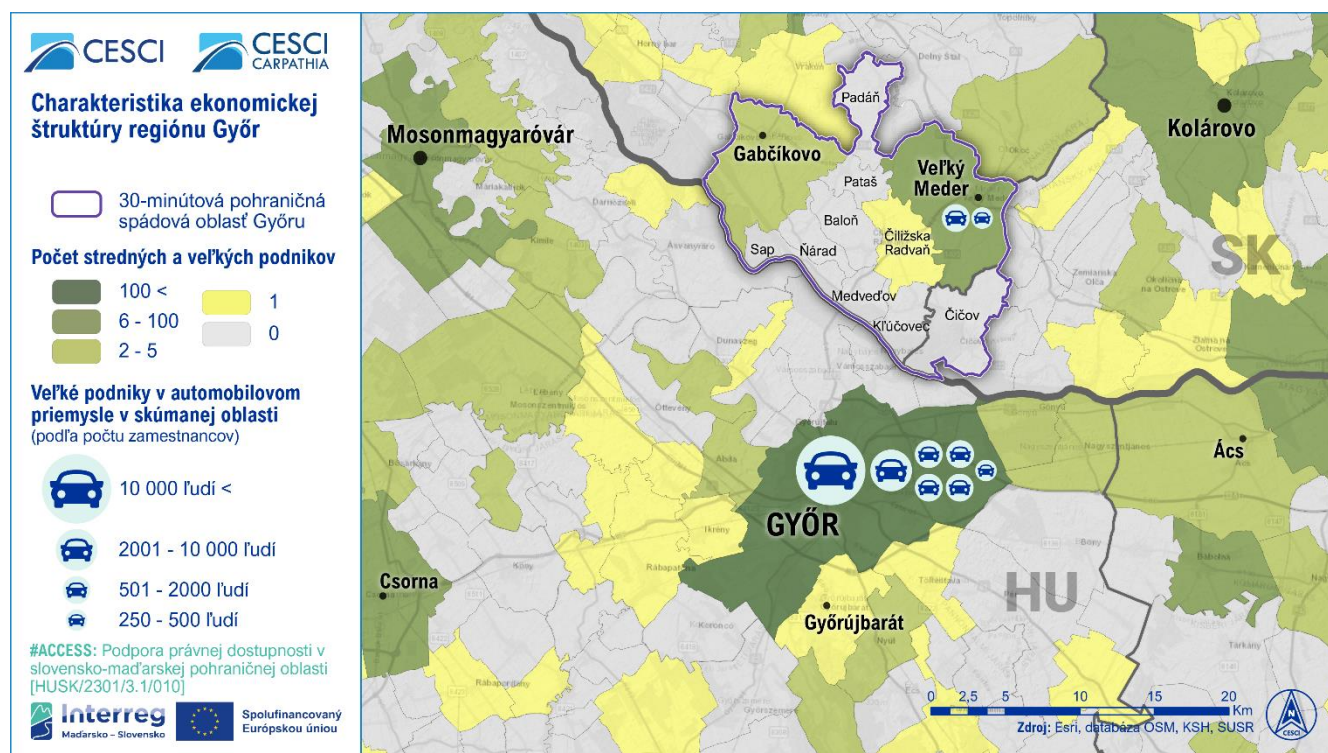


Vzhľadom na svoju sieťovú polohu, veľkosť, ekonomickú váhu a veľký počet centrálnych funkcií je Győr **významným lákadlom pre susedné slovenské obce**. Túto atraktivitu bude ilustrovať typická atraktivita 30-minútovej spádovej oblasti. Cezhraničné **metropolitné spádové územie** Győru je výrazne ovplyvnené Dunajom ako deliacim prvkom; 30-minútové spádové územie sa rozprestiera pozdĺž slovenskej cesty 13, ktorá je pokračovaním hlavnej cesty 14 pozdĺž Medved'ovského mosta, a pozdĺž nižších úsekov slovenskej cestnej siete, ktorá sa rozvetvuje v oblasti predmostia. Ide o primárne cezhraničné spádové územie, v rámci ktorého má zachovanie a využitie mestskej úlohy Győru najväčší potenciál pre regionálny rozvoj.

2 Hlavné charakteristiky príťažlivosti cezhraničnej metropolitnej oblasti

Každodenné dochádzanie za prácou zo Slovenska do Győru významne prispieva k súdržnosti metropolitnej spádovej oblasti: priemyselný park v Győri je jedným z popredných multifunkčných centier v širšom regióne a zamestnáva viac ako 7 000 maďarských a slovenských pracovníkov. Tento počet ďalej zvyšuje spoločnosť Audi (12 058 osôb). Značný počet pracovníkov zamestnávajú aj ďalší dodávatelia automobilového priemyslu, ako napríklad SMR (2 924), DANA (878), REHAU-Automotive (755), RÁBA Futómű (602), RÁBA Járműalkatrész (595) a Melecs EWS (463). Migrácia pracovnej sily sa pravdepodobne dotkne aj niekoľkých stoviek ľudí z regiónu Žitného ostrova. Na rozdiel od maďarskej strany v slovenských obciach nepôsobia takmer žiadne veľké automobilové spoločnosti, okrem Webasto Convertibles Slovakia v Nagymegyeri (564 zamestnancov) a Edscha Veľký Meder s.r.o. (250-499).

Obrázok 4: Priestorová štruktúra ekonomických charakteristík, ktoré sú kľúčovými faktormi mobility pracovnej sily v regióne Győr



Győr je pomerne atraktívny aj z hľadiska **mobility študentov**. Dve tretiny žiakov základných škôl dochádzajúcich zo Slovenska do Maďarska študujú v Győri, najmä z Veľkého Medera. Győrske stredné školy priťahujú približne pol stovky študentov a obce s najsilnejšími mobilitnými väzbami sú Gabčíkovo a Veľký Meder. Z hľadiska vysokoškolského vzdelávania je hlavnou cieľovou destináciou Univerzita Széchenyi István. Približne 200 študentov zo Slovenska, z ktorých značný počet pochádza z Veľkého Medera a jeho okolia, tvorí 61 % všetkých zahraničných študentov. 36 % slovenských študentov pravidelne dochádza za prácou, pričom tretí najväčší kontingent pochádza z Gabčíkova, štvrtý z Veľkého Medera a piaty z Baloňa.

Z hľadiska funkcií **zdravotnej starostlivosti** je župná fakultná nemocnica Petz Aladár nemocnicou s cezhraničnou pôsobnosťou v spádovej oblasti. Pacienti prichádzajú zo Žitného ostrova do ambulantných súkromných ordinácií, čo prináša ďalšie príjmy poskytovateľom služieb so sídlom v Győri.

Cezhraničný pohyb a funkčnú integráciu podporuje skutočnosť, že na oboch stranách hranice je počet a podiel osôb hovoriacich po maďarsky mimoriadne vysoký (17 498 osôb, 84 % v rámci slovenskej spádovej oblasti), pričom mesto poskytuje služby aj slovenským občanom (často nehovoriacim po maďarsky) ďaleko za spádovou oblasťou. Vďaka tomu sú udržateľné zariadenia, ktoré by samy o sebe nemuseli zostať konkurencieschopné.

Región spájajú **medziostrovné a medzijazerné turistické destinácie**, vodná, cykloturistika a ekoturistika, v ktorých už teraz zohráva kľúčovú úlohu spoločnosť Arrabona ETT so sídlom v Győri. Medzi atrakcie Győru patria kúpele Rába Quelle, nákupná turistika a široká ponuka programov. Turistický región Győr-Pannonhalma je 6. najvýznamnejším cieľovým trhom na Slovensku (10 356 návštevníkov).

V rokoch 2014 až 2020 premávala medzi Győrom a Veľkým Mederom pravidelná **autobusová verejná doprava**, spočiatku šesť párov autobusov denne, potom dva v pracovné dni a jeden cez víkend v každom smere. Ročný počet cestujúcich v roku 2012 bol 6 788 a v roku 2013 4 559. 75 % cestujúcich tvorili študenti. Hlavným dôvodom cestovania do Maďarska bola návšteva (82 %), nasledovali nákupy (18 %), menej dôležitým cieľom bola práca (9 %) a voľný čas (9 %). Autobusová doprava bola po 5-ročnom udržiavacom období ukončená z dôvodu nízkeho využitia.

3 Potenciálne oblasti cezhraničnej integrácie a spolupráce

3.1 Európske osvedčené postupy

Prevažná väčšina pohraničných miest je napriek otvoreným vnútorným hraniciam EÚ periférna, pretože ich prirodzená spádová oblasť a spádová oblasť stanovená administratívnym systémom príslušnej krajiny sa nezhodujú. Keďže nemôžu bez prekážok plniť svoje priestorové funkcie v okruhu 360°, prevádzka súvisiacich inštitúcií je buď ne hospodárna, alebo tieto funkcie plnia len v rámci administratívneho systému príslušnej krajiny, čo vyvoláva problém udržateľnosti. Vo Francúzsku sa tento nedostatok kompenzuje právno-inštitucionálnymi riešeniami (napr. miestne zoskupenia cezhraničnej spolupráce, GLCT), v rámci ktorých sa obce na druhej strane hranice združujú do spoločných inštitúcií s príslušným prihraničným mestom a prostredníctvom ktorých sa koordinuje rozvoj.

Medzi osvedčené postupy patrí Ženeva na švajčiarsko-francúzskych hraniciach, ktorá podobne ako Győr zohráva kľúčovú úlohu v cezhraničnej funkčnej integrácii prostredníctvom mobility pracovnej sily (viac ako 100 000 pracovníkov dochádza z Francúzska do Švajčiarska). Na riadenie regionálnych procesov bol v roku 2013 založený miestny klaster cezhraničnej spolupráce Veľká Ženeva. GLCT je udržateľný a autonómny verejný orgán s právnou subjektivitou a finančnou autonómiou, ktorý môže vykonávať cezhraničné úlohy, ktoré vykonávajú obce a ktoré patria do ich pôsobnosti.

V oblasti Veľkej Ženevy sa už realizovalo niekoľko cezhraničných projektov na posilnenie integrácie so Ženevou vrátane:

- rozšírenie a rozvoj regionálnej siete vysokorýchlostných vlakov a električiek, posilnenie multimodality;
- Vyhradený autobusový pruh a autobusová doprava medzi mestami Gex, Ferney-Voltaire a Ženeva;
- vytvorenie zelených ciest pre nemotorovú dopravu a prímestskú rekreáciu a menšie zásahy do udržateľných druhov dopravy (cyklistická a pešia doprava);
- kombinované čistenie a filtrácia mikropolutantov prepojením čistiarní odpadových vôd v Ocybèle vo Francúzsku a Villette vo Švajčiarsku atď.

3.2 Potenciál pre miestne zosúladenie

V prípade Győru možno predpokladať tieto cezhraničné koordinácie:

- rozvoj cezhraničnej dopravnej infraštruktúry s novým hraničným mostom;
- obnovenie cezhraničných spojov verejnej dopravy, zriadenie vnútroštátnych liniek, regulácia dopravy;
- rozvoj cezhraničnej cyklistickej infraštruktúry;
- zavedenie medzinárodných a slovenských jazykových kurzov v tejto oblasti za účasti Univerzity Széchenyi István, vzájomné uznávanie diplomov a kvalifikácií súvisiacich s automobilovým priemyslom (príklad: medzinárodná zmluva o vzájomnom uznávaní vysokoškolských kvalifikácií v rámci Únie Beneluxu);
- spolupráca medzi hospodárskymi subjektmi v automobilovom priemysle, rozvoj informačného systému pre podnikanie a investície (príklad: informačný portál pre podnikateľov The Locator, Euregio Meuse-Rhine);
- šírenie informácií o cezhraničnom trhu práce, organizovanie medzinárodného náboru (príklad: EURES-T Oberrhein/Upper Rhine);
- vypracovanie spoločného kultúrneho programu;
- harmonizácia finančného a administratívneho regulačného rámca pre organizáciu podujatí a činnosť organizácií kreatívneho priemyslu, umelcov a súkromných podnikateľov;
- lôžkovú starostlivosť na základe zmluvnej dohody so slovenskou zdravotnou poisťovňou v spolupráci s nemocnicou Petz Aladár v Győri (príklad: nemocnica Vaszary Kolos v Esztergome);
- cezhraničnú pohotovostnú starostlivosť o pacientov a s tým súvisiacu nepretržitú prevádzku sanitiek v pohraničnej oblasti;
- integrácia kapacít súvisiacich so starostlivosťou o starších ľudí;
- rozvoj manažmentu (organizácie) cezhraničnej turistickej destinácie;
- rozvoj cezhraničných tematických trás zameraných najmä na kultúru a vodnú turistiku;
- rozvoj spoločného systému vstupeniek a preukazov vrátane predaja, fakturácie a distribúcie príjmov (vo vzťahu ku kultúrnym a športovým podujatiam, poskytovateľom kultúrnych a turistických služieb, inštitúciám);
- medzinárodná športová spolupráca, financovanie športu, športový manažment.

3.3 Materiál plánovania územného rozvoja relevantný pre cezhraničnú integráciu

Tabuľka 1: Stratégia regionálneho rozvoja a operačný program župy Győr-Moson-Sopron (2021-2027)

Priorita	Opatrenie	Aktivita
4. Lepšie prepojená Európa: so strategickými dopravnými a digitálnymi sieťami	4.2 Zlepšenie chýbajúcich hlavných cestných spojení	4.2.8 Výstavba nového mosta na hraničnom priechode Vámosszabadi
6. Znižovanie územných rozdielov, posilňovanie súdržnosti a spolupráce	6.3 Podpora a rozvoj cezhraničnej a nadnárodnej spolupráce a priestorových vzťahov	6.3.1 Zabezpečenie lepšej dostupnosti pohraničných regiónov, podpora cezhraničnej mobility
		6.3.2 Udržateľný rozvoj cezhraničného cestovného ruchu
		6.3.3 Podpora partnerskej spolupráce a programov
		6.3.4 Rozvoj cezhraničnej medziinštitucionálnej spolupráce
		6.3.5 Podpora spoločných rozvojových programov európskych územných zoskupení

Tabuľka 2: Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Trnavského samosprávneho kraja (2023-2030)²

Priorita	Strategický cieľ	Špecifický cieľ	Opatrenie	Aktivita
1. Inovatívne a udržateľné hospodárstvo	1.2 Podporovať udržateľné hospodárstvo a podnikateľské prostredie so zameraním na rozvoj a využívanie vnútorných zdrojov	1.2.4 Vytváranie podmienok pre udržateľný rozvoj cestovného ruchu v regióne	1.2.4.6 Podpora rozvoja cezhraničných partnerstiev	Regionálne poradenské a monitorovacie centrá pre cezhraničnú spoluprácu
			1.2.4.7 Podpora rozvoja a modernizácie infraštruktúry cestovného ruchu vrátane služieb na zvýšenie regionálnej a cezhraničnej mobility	Zriadenie turistických informačných centier
				Vytvorenie nového ubytovania pre turistov
				Nákup, inštalácia a údržba (turistického) vybavenia
				Vývoj nových cyklotrás

² Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Trnavského samosprávneho kraja 2023 - 2030

Priorita	Strategický cieľ	Špecifický cieľ	Opatrenie	Aktivita
2. Zlepšenie kvality životného prostredia a odolnosti voči zmene klímy	2.1 Podpora ochrany a udržateľného využívania miestnych prírodných zdrojov a revitalizácie krajiny	2.1.6 Podpora environmentálnej výchovy a osvetvy	2.1.6.4 Rozvoj cezhraničných environmentálnych iniciatív	Riadenie cezhraničných chránených oblastí
				Zlepšenie ekologickej stability v pohraničnom regióne
3. Zlepšenie kvality života občanov v regióne s trvalo udržateľným rozvojom	3.1 Rozvoj nízkoemisného dopravného systému, ktorý poskytuje kvalitné služby a rýchlejší prístup	3.1.1 Integrácia dopravných systémov a rozvoj dopravnej infraštruktúry	3.1.1.3 Podpora udržateľnej regionálnej a cezhraničnej mobility a rozvoj dopravných služieb v súlade s existujúcimi plánmi ³	Podpora udržateľných spôsobov dopravy
				Používanie ekologického pohonu v osobných automobiloch, autobusoch, dodávkach, nákladných vozidlách a iných typoch vozidiel
				Budovanie ďalšej cyklickej infraštruktúry, zavedenie systému verejnej dopravy

Tabuľka 3: Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja **Nitrianskeho samosprávneho kraja 2023-2030**⁴

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

³ Plán udržateľnej mobility (PUM - Plán udržateľnej mobility), Plán dopravných služieb (PDO - Plán dopravnej obslužnosti)

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