



#ACCESS

Podpora právnej dostupnosti na slovensko-maďarskej hranici

REFERENČNÁ SKUPINA KOŠICE

PODKLADOVÝ MATERIÁL

6. marca 2024.



Az Európai Unió
társfinanszírozásával

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

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

O projekte #ACCESS

Na spoločnej hranici medzi Maďarskom a Slovenskom dosiahla integrácia vďaka vstupu do EÚ hmatateľný pokrok. Od roku 2004 sa nielenže veľkolepým spôsobom zvýšil zahraničný obchod medzi oboma krajinami, ktorý v roku 2022 dosiahol rekordnú úroveň 17 miliárd eur, nielenže sa zvýšil počet nepretržite otvorených cestných hraničných priechodov (zo 6 pred zmenou režimu na takmer 40), ale aj cezhraničné dochádzanie za prácou ovplyvňuje desaťtisíce obyvateľov prihraničného regiónu, pričom viac ako 1 000 slovenských študentov navštevuje maďarské školy a takmer 20 000 slovenských občanov už žije v Maďarsku. V bratislavskej a košickej oblasti vznikli cezhraničné mestské aglomerácie podobné tým v západnej Európe a nákupná turistika sa od otvorenia schengenského priestoru v decembri 2007 stala súčasťou každodenného života obyvateľov: približne 75 % obratu maďarských nákupných centier na hranici tvoria slovenskí zákazníci.

Všetky tieto javy podčiarkujú význam strategického projektu **"Podpora právnej dostupnosti na slovensko-maďarskej hranici" (#ACCESS)**. Projekt bude prebiehať od 1. mája 2023 do 30. apríla 2029 a jeho dvaja realizátori, Stredoeurópske služby pre cezhraničné iniciatívy (CESCI) so sídlom v Budapešti a CESCI- Carpathia so sídlom v Košiciach, si kladú za cieľ identifikovať a odstrániť čo najviac právnych a administratívnych prekážok, ktoré sťažujú pohyb po hraniciach a život obyvateľov pohraničia.

O mestských referenčných skupinách

Pozdĺž maďarsko-slovenskej hranice sa nachádza niekoľko miest, ktorých funkčná spádová oblasť presahuje štátnu hranicu. Pre tieto oblasti je typická najvyššia intenzita 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 Ústredná funkčná úloha Košíc

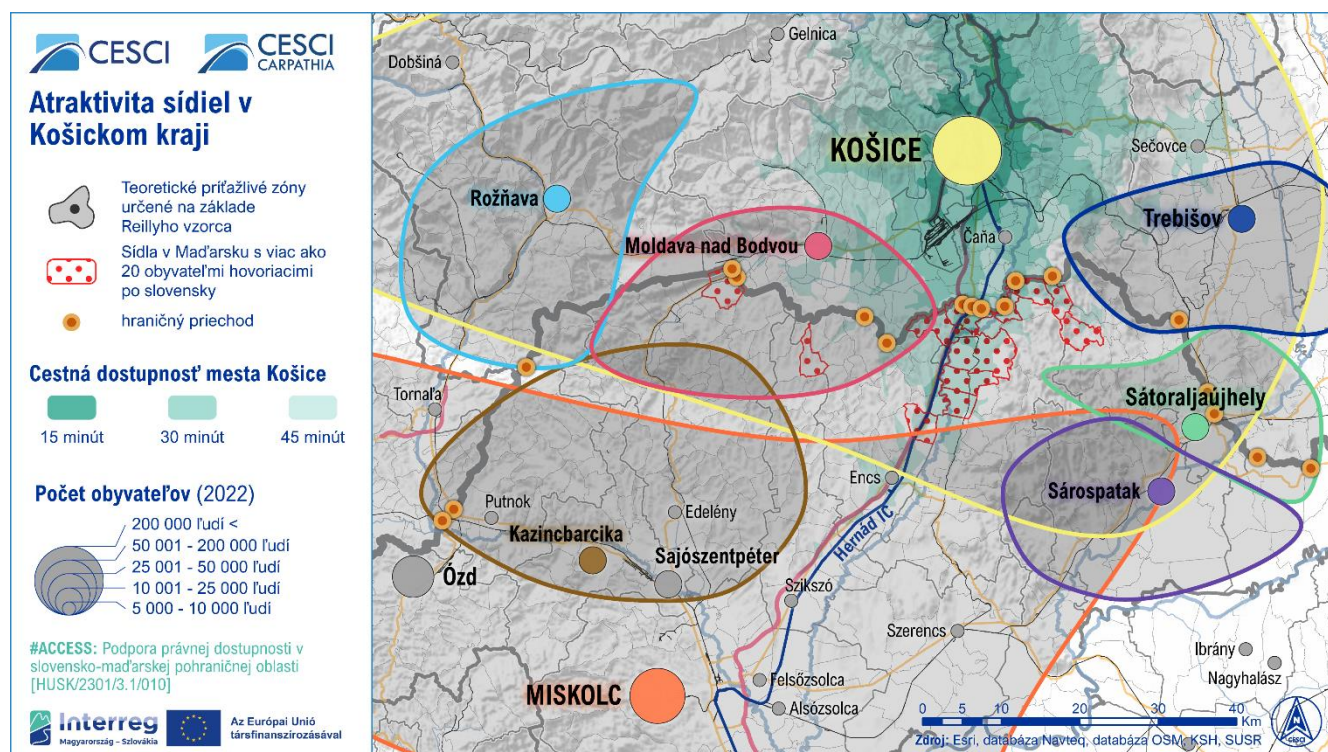
Košice sú jednoznačne najväčším a historicky najvýznamnejším trhovým mestom, hospodárskym, kultúrnym, dopravným a obchodným centrom širšieho regiónu Abov-Turňa (Abaúj-Torna). Je druhým

¹ Ide o tieto mestské oblasti: cezhraničné spádové oblasti Bratislavy, Győru, Šiah, Balassagyarmat, Košíc a Sátoraljaújhely; oblasti partnerských miest Komárom-Komárno a Esztergom-Štúrovo a oblasti mestskej siete Fil'akovo-Salgótarján (Lučenec, Bátorfytereny) a (Rimavská Sobota)-Tornaľa-Putnok-Ózd.

najväčším okresným mestom na Slovensku (225 447 obyvateľov) a centrom číslo jeden vo východnej časti krajiny. Svojou rozlohou je oveľa väčšie ako okolité iné centrá dostupnosti (napr. Moldava nad Bodvou/Szepsi: 10 305 obyvateľov, Sátoraljaújhely: 13 531 obyvateľov), Miškolc (147 533 obyvateľov).

Jeho teoretická spádová oblasť je veľmi veľká a zahŕňa veľký počet maďarských sídiel. Okrem toho môže v časti svojej spádovej oblasti pôsobiť ako dominantné, primárne dostupné centrum, zatiaľ čo spádová oblasť ostatných sekundárnych a terciárnych centier nepokrýva väčšinu prihraničných sídiel. Obyvateľstvo Boršodsko-abovsko-zemplínskej župy severne od mesta Encs sa v posledných rokoch v dôsledku uvoľnenia úlohy štátnej hranice čoraz viac vracia do jej prirodzeného centra, mesta Košice. Maďarská spádová oblasť Košíc je práve periférne, donedávna okrajové, urbanizované, maloplošné územie pozdĺž hranice, kde je počet obyvateľov sídiel s významným podielom slovenského obyvateľstva veľmi nízky (priemer: 843 obyvateľov, jedinou výnimkou je Gönc s 1 859 obyvateľmi).

Obrázok 1: Atraktivita sídiel v Košickom kraji



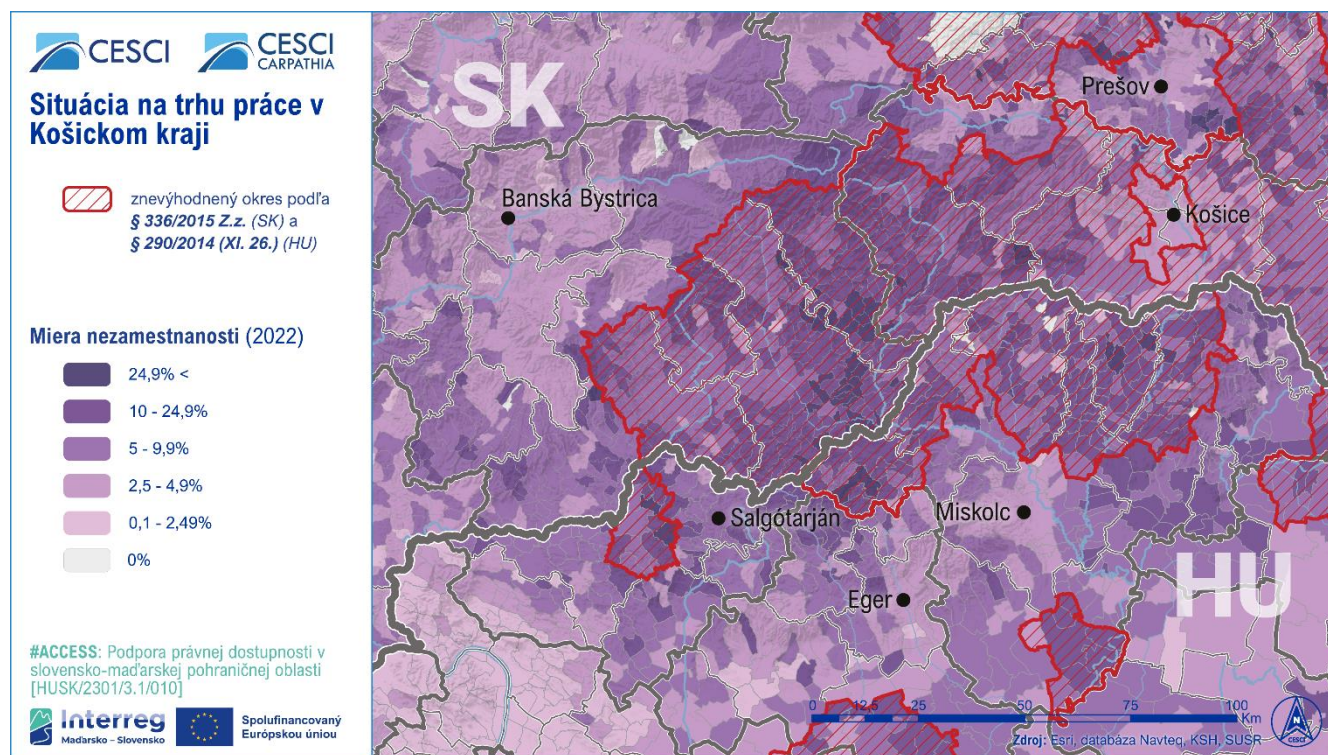
Rozvoj dopravnej infraštruktúry zohral dôležitú úlohu pri podpore cezhraničného funkčného zdieľania a využívania. **V 30-minútovej spádovej oblasti Košíc došlo k výraznému zvýšeniu hustoty prejazdov a cezhraničnej dopravy:** (2007), Büttös - Buzica (2007), Szemere - Buzica (2007), Hollóháza - Skároš(2011), Kéked -Trstené pri Hornáde (2013), Abaújvár - Kechnec (2015) a Tornyosnémeti - Milhosť (2021) boli vybudované v poslednom desaťročí a pol, spravidla po vstupe do Európskej únie (2004) a čiastočne po vstupe do schengenského priestoru (2007). Denná premávka vozidiel v pohraničnej oblasti sa zvýšila z 5 566 v roku 2012 na 7 452 v roku 2022, čo predstavuje nárast približne o 34 %.² Nárast nákladnej dopravy bol ešte výraznejší, pričom počet nákladných vozidiel za deň sa zvýšil z 1 091 na 2 615, teda takmer 2,4-násobne.

² Údaje z maďarských ciest sa týkajú týchto križovatiek: diaľnica M30 (Tornyosnémeti), hlavná cesta 3 (Tornyosnémeti), cesta 27 (Hidvégardó), cesta 2614. Cesta č. 2624 (Büttös), cesta č. 2626 (Szemere), cesta č. 3709 (Kéked) a cesta č. 37124 (Hollóháza). Údaje o premávke na priechode Abaújvár nie sú k dispozícii.

Hranicu tu denne prekračuje 80 autobusových liniek, z ktorých polovica využíva M30, najmä medzinárodné.

Významnou zmenou bolo **vytvorenie chýbajúceho diaľničného prepojenia na osi Košice - Miškolc**, v januári 2018 vzniklo priame spojenie medzi Košicami a Milhošťami (Milhošť) na rýchlostnej ceste R4, ktorá bola otvorená v novembri 2013, a 26. októbra 2021 bol otvorený 57 km úsek rýchlostnej cesty M30 medzi Miškolcom a Tornyosnémeti. Toto spojenie priblížilo funkcie oboch strán, pričom spádová oblasť Košíc siaha ďaleko pozdĺž M30 až do južnej časti okresu Encs. Realizácia priameho spojenia má zásadný vplyv na potenciál cezhraničnej spolupráce regiónu, vrátane vzniku cezhraničných priemyselnologických a hospodárskych rozvojových zón, osí, oživenia obchodno-podnikateľských vzťahov, využívania mestských služieb a zvýšenia suburbanizácie v Košiciach. Územný potenciál regiónu prejde v blízkej budúcnosti dramatickou zmenou, pričom sa bude opierať o dynamiku metropolitnej oblasti Košíc, na základe ktorej sa môže začať spoločný rozvoj, ktorý prinesie zásadné zmeny v živote maďarských prihraničných sídiel.

Obrázok 2: Rozvojová politika a situácia na trhu práce v Košickom kraji



Na slovenskej strane všetky okresy okrem mesta Košice a na maďarskej strane všetky okresy okrem mesta Sátoraljaújhely boli oboma štátmi klasifikované ako **znevýhodnené**.³ Naopak, v meste Košice (3,6 %) a v jeho bezprostrednom okolí (napr. Kenyhec/Kechnec: 6,5 %) sa začal dynamický proces rozširovania zamestnanosti, v dôsledku čoho môže byť v súčasnosti miera nezamestnanosti v maďarských sídlach (napr. Vilmány: 26,2; Gönc: 14,3 %) niekoľkonásobne vyššia ako v meste Košice. Medzi krízové javy na maďarskej strane patrí aj veľmi vysoká miera vysťahovalectva z funkčne chudobných malých vidieckych sídiel (napr. priemerné migračné saldo v sídlach na maďarskej strane obývaných Slovákmi⁴ : -18,1; ale v Hidasnémeti -25,1; Hidvégardo -40,1).

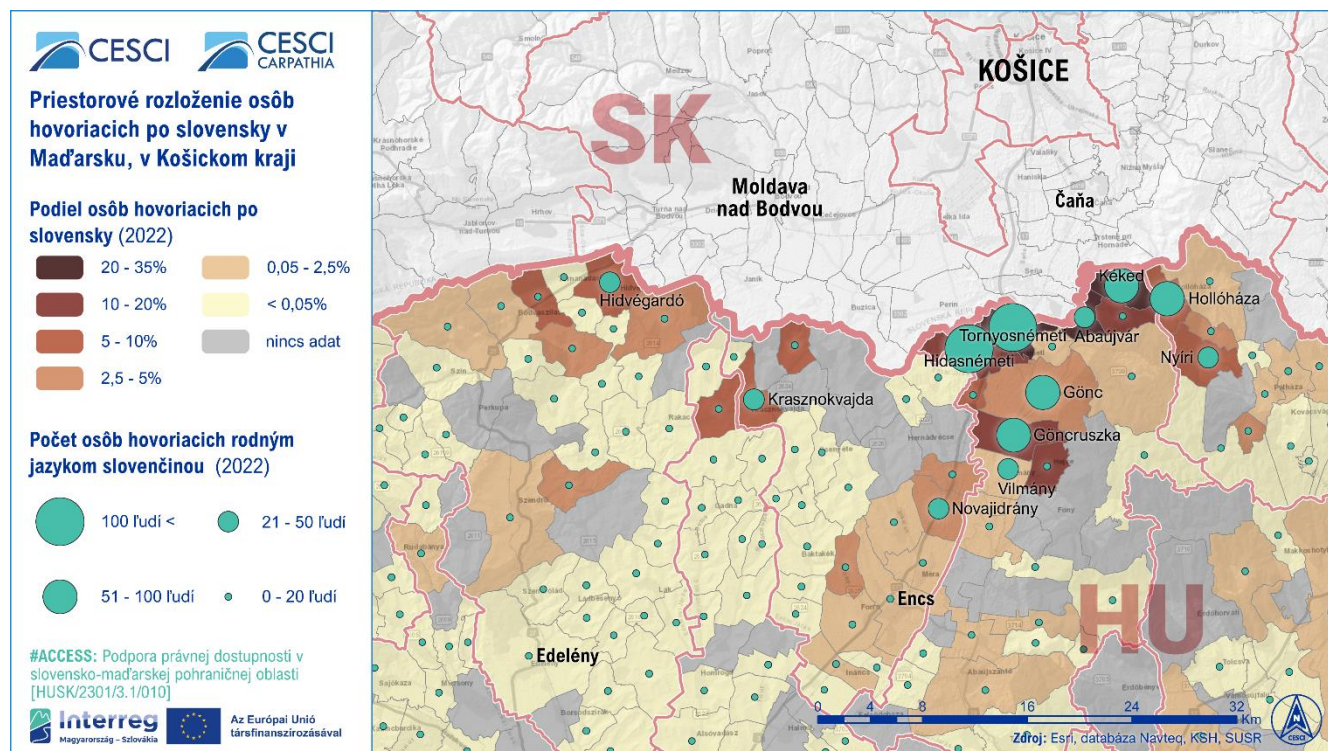
³ V Maďarsku boli nariadením vlády č. 290/2014 (26.XI.) o klasifikácii okresov, ktoré sú príjemcami pomoci, oba dotknuté okresy zaradené medzi okresy, ktoré sa majú rozvíjať prostredníctvom komplexného programu. V rámci prijímajúcich okresov sú okresy s najnižším komplexným ukazovateľom tie, ktoré majú 10 % kumulatívneho počtu obyvateľov krajiny. Na Slovensku zákon č. 336/2015 Z. z. o podpore najmenej rozvinutých okresov a o zmene a doplnení niektorých zákonov stanovuje identifikáciu najmenej rozvinutých okresov, v ktorých je rozhodujúcim faktorom pretrvávajúca vysoká nezamestnanosť (Zdroj: <https://www.slovlex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2015/336/>).

⁴ Obce v Boršodsko-abovsko-zemplínskej župe, ktoré sa nachádzajú do jednej hodiny cesty od Košíc a v ktorých má podľa sčítania ľudu v roku 2022 trvalé bydlisko viac ako 20 osôb, ktoré sa hlásia k slovenskej národnosti, sú: Tornyosnémeti, Hidasnémeti, Abaújvár, Kéked, Hollóháza, Gönc, Göncruszka, Nyíri, Novajdrány, Vilmány, Krasznokvajda a Hidvégardó.

2 Hlavné charakteristiky dostredivosti cezhraničnej metropolitnej oblasti

Relatívne novým, ale významným integračným fenoménom v regióne je rozhodnutie slovenských občanov žiť v Maďarsku.

Obrázok 3: Priestorové rozloženie osôb hovoriacich po slovensky v Košickom kraji, Maďarsko



Exodus, ktorý spočiatku smeroval do Göncruszky, priťahoval rodiny umelcov a zahŕňal veľkú časť Maďarov, postupne sa stal masovým a čoraz viac nadobúdala slovenský etnický ráz. Pred niekoľkými rokmi bola polovica vysťahovaných osôb maďarsky hovoriacich, ale to už neplatí, najmä preto, že sa región Zemplína presúva smerom k Zemplínu, kde je podiel Maďarov nízky. Nízke ceny nehnuteľností a náklady na bývanie priťahujú čoraz viac ľudí žijúcich v Košiciach a okolí na maďarskú stranu, kde si môžu kúpiť záhradný domček za cenu dvojizbového bytu v panelovom byte. Prevažne Košická migračná vlna stále pokračuje: len v roku 2022 si 936 ľudí hľadalo bývanie mimo administratívnych hraníc mesta, niektorí z nich v neďalekom Maďarsku. Ekonomická atraktívnosť Košíc a výstavba závodu Volvo podnikli v posledných rokoch migráciu aj zo vzdialených okresov východného Slovenska a ich sťahovanie a ďalšiu migráciu možno očakávať aj v budúcnosti.

Podľa sčítania ľudu v roku 2022 bolo v maďarskej spádovej oblasti Košíc 12 obcí s viac ako 20 obyvateľmi hovoriacimi po slovensky. Polovica z týchto osád sa nachádza pri diaľnici M30 spájajúcej Košice s Miškolcom. Ďalšie štyri obce sa nachádzajú v Zemplínskom Hegyköze a dve v pohorí Čerešňa. Možno povedať, že **v Košiciach existujú tri hlavné smery vysťahovalectva**: jeden z údolia Hornád na juh smerom na Encs; jeden z údolia južného Zemplínu na východ; a v menšej miere jeden z údolia Čerehát, čiastočne z údolia Bodvy na západ (kde len tretina až polovica migrantov pochádza z Košíc alebo z regiónu Košice). Najväčšie slovensky hovoriace komunity sú v Tornyosnémeti (171 osôb)

a Hidasnémeti (177 osôb), ktoré sa nachádzajú na hraničnom priechode diaľnice M30. Okrem toho v štyroch ďalších osadách (Göncruszka, Gönc, Hollóháza a Kéked) žije viac ako 50 obyvateľov. Z hľadiska podielu obyvateľstva sa takmer tretina obyvateľov Tornyosnémetu (33 %) a Kékedu (31 %) hlási k slovenskému jazyku. Okrem toho boli zaznamenané vysoké podiely v obciach Abaújvár (20 %), Hidasnémeti (17 %) a Göncruszka (12 %).

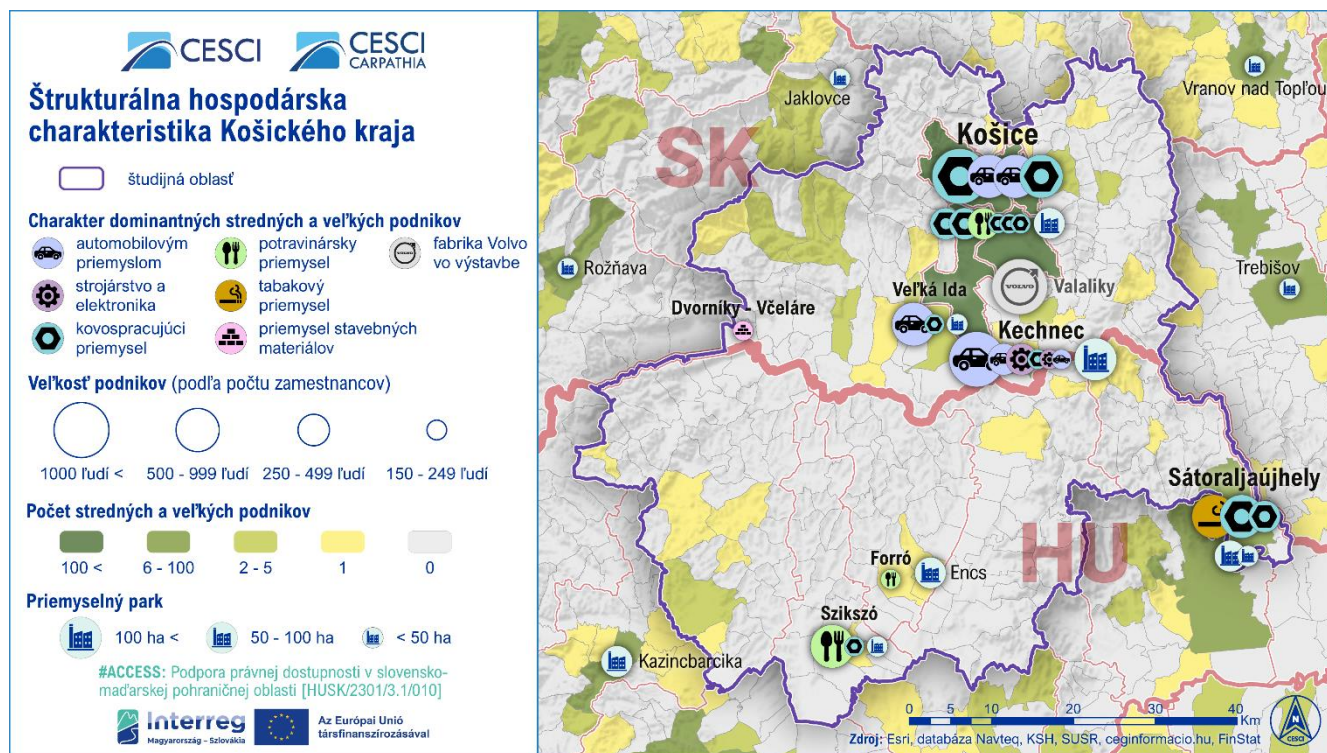
Pri porovnaní troch predchádzajúcich sčítaní (2001, 2011 a 2022) sa nárast slovensky hovoriaceho obyvateľstva prejavil najmä v posledných 10 rokoch. Podľa dostupných údajov sa prevažná väčšina Slovákov žijúcich v Hidasnémeti (+142 osôb) a Tornyosnémeti (+136 osôb) usadila od roku 2011. Zmena podielu Slovákov sa medzi poslednými dvoma sčítaniami pohybovala v rozmedzí od 5 do 14 percentuálnych bodov, ale v Tornyosnémeti zmena dosiahla +25 percentuálnych bodov. To svedčí o tom, že so zlepšením situácie na hraničnom priechode sa trvalé usadenie v Maďarsku stáva medzi Slovákami populárnejšie (v súčasnosti môžu byť stovky nehnuteľností obsadené slovenskými občanmi na prechodný pobyt alebo vôbec). Čísla však nepokrývajú celú realitu, keďže mnoho ľudí sa na maďarskú adresu prihlásilo len kvôli administratívnym prekážkam spôsobeným pandémiou COVID-19 (uľahčenie malého pohraničného styku bolo poskytnuté len tým, ktorí mali oficiálnu maďarskú adresu) a stále sú známe prípady jednotlivcov a rodín, ktorí sa následne presťahovali, ale v Maďarsku sa neprihlásili.

Každodenné dochádzanie za prácou z Maďarska na Slovensko významne prispieva k súdržnosti metropolitnej funkčnej oblasti. Tento tok má niekoľko hnacích síl. Veľká časť prosperujúcich firiem, z ktorých sa mnohé v posledných rokoch rozhodli umiestniť svoje sídlo, sa nachádza v meste Košice a v jeho ekonomicky aglomerovanej oblasti, ako aj vo väčších priemyselných parkoch (napr. v Nagyide/Veľkej Ide, Kenyhec/Kechnec, Kassamindszent/Valaliky). 81 % z 283 stredných podnikov a 84 % z 50 veľkých podnikov v skúmanej oblasti⁵ sa nachádza v Košiciach. V Košiciach sídlia významní zamestnávateľia, ako napríklad spoločnosť U.S.Steel (výroba surového železa, ocele a zliatin železa), ktorá zamestnáva 8253 pracovníkov, Minebea Access Solutions Slovakia (výroba zrkadiel a príslušenstva, kľučiek dverí, prístrojových dosiek) s viac ako 900 zamestnancami, Howe Slovensko (čalúnenie interiérov automobilov, prémiové čalúnenie sedadiel) s viac ako 800 zamestnancami, Magna PT so 720 zamestnancami (elektrický pohon, zrkadlá, karosárske komponenty, diely sedadiel) a IEE Sensing Slovakia s 550 zamestnancami sú súčasťou **hospodárskej koncentrácie v Košiciach**, ktorá **generuje značný dopyt po pracovnej sile**.

Priemyselné parky v Maďarsku sa nachádzajú najmä na južnom okraji skúmanej oblasti, ďaleko od mesta Košice, a ich rozvoj je veľmi rôznorodý. Maďarské podniky majú malú aktivitu a ich potreba pracovnej sily je skôr monotónna (kvalifikovaní pracovníci, stredoškolské vzdelanie), na rozdiel od oveľa komplexnejšej ponuky pracovných miest v Košiciach (strojárstvo a elektronika, kovovýroba, automobilový priemysel, potravinárstvo atď).

⁵ Okresy Košice zo Slovenska a okresy Edelényi, Szikszó, Gönci, Encsi, Sátoraljaújhely z Maďarska.

Obrazok 4: Štrukturálne ekonomické charakteristiky Košického kraja



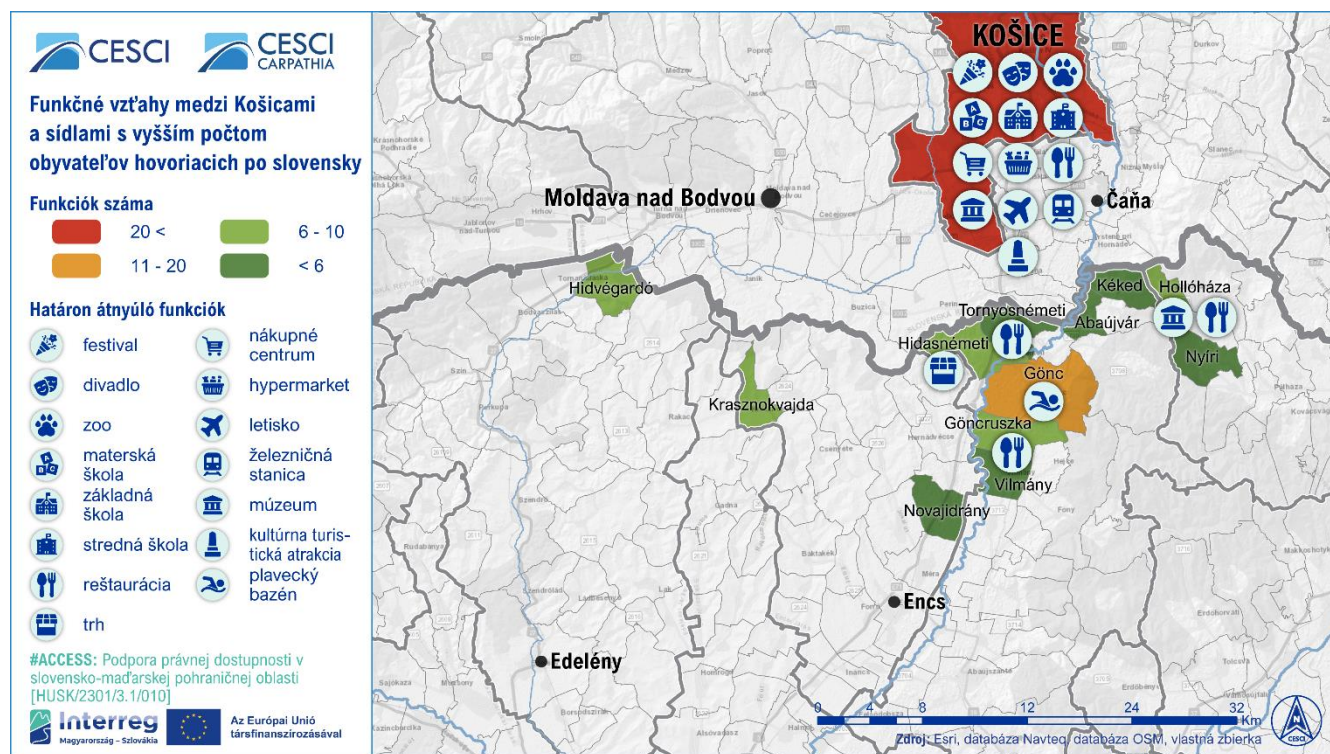
Dochádzka **presídlených slovenských občanov s rôznym stupňom znalosti slovenského materského jazyka** je spôsobená zmenou ich bydliska: takmer všetci si ponechali svoje pôvodné zamestnanie, najmä v Košiciach alebo v jej okolí, a denne dochádzajú do nového bydliska: tí, ktorí žijú pozdĺž Bodvy, zvyčajne dochádzajú za prácou nie do Košíc, ale do Turne nad Bodvou a Moldavy nad Bodvou, kým Košice a Kechnec sú hlavnými cieľmi dochádzky na východ. V niektorých obciach je hlavným cieľom pracovnej mobility slovenská strana. Patrí sem Kéked (celý Horný Kéked), ale aj Göncruszka, kde 80-90 % všetkých zamestnaných osôb má prácu na Slovensku.

Najdôležitejším odvetvím z hľadiska **cezhraničnej mobility rodených Maďarov je stavebníctvo**: mnohé slovenské stavebné firmy majú pracovníkov v Maďarsku a mnohí maďarskí stavební dodávatelia pracujú na oboch stranách alebo výlučne na Slovensku. Títo dodávatelia absorbujú dostupnú (čiastočne nedeklarovanú) pracovnú silu do takej miery, že to v minulosti spôsobilo pretrvávajúci nedostatok pracovnej sily na maďarskej strane pri mnohých prácach vyžadujúcich najmä manuálnu prácu. Ďalším cieľom je **priemyselný park Kechnec**, ktorý sa nachádza v blízkosti hraníc a do ktorého maďarskí štátni príslušníci dochádzajú za prácou z Hollóházy a Göncu (najmä v automobilových spoločnostiach Marelli a Magna PT). Počet maďarských štátnych príslušníkov pracujúcich v priemyselnom parku bol v roku 2020 takmer 100. Malý počet maďarských odborníkov pracuje aj v železiarňach U.S.Steel v Košiciach. Pomerne vysoký podiel osôb s tradičným pobytom v Maďarsku pracuje na Slovensku ako manuálni a administratívni pracovníci a zamestnanci, zatiaľ čo medzi slovenskými občanmi, ktorí sa nedávno presťahovali do Maďarska, je viac slobodných povolání a osôb s vysokoškolským vzdelaním.

V najbližších rokoch sa Košice zaradia medzi najväčšie automobilové spoločnosti v strednej Európe vďaka **strategickému priemyselnému parku vo Valalikoch** pri Košiciach s rozlohou 341 hektárov a plánovanému **závodu Volvo**, v ktorom sa má ročne vyrábať 250 000 elektrických vozidiel, čo od roku

2025 určite zvýši cezhraničnú zamestnanosť. Len samotný závod Volvo by mal zamestnať približne 7 až 10 tisíc ľudí, ale vrátane dodávateľov by ich celkový počet mohol dosiahnuť 16 tisíc. Investícia a početné súvisiace investície do infraštruktúry a služieb (nové cesty, cyklotrasy, rozvoj odborných škôl a univerzity, rekvalifikačný program, výstavba občianskej štvrte integrujúcej vzdelávacie, kultúrne, športové a servisné funkcie) by mohli výrazne reorganizovať hospodársky život v regióne okolo Košíc s veľkolepými cezhraničnými účinkami.

Obrázok 5: Funkčné vzťahy cezhraničného bezprostredného povodia Košíc



Verejná osobná doprava cez hranice sa nedávno rozšírila. **Medzinárodná linka InterCity Hornád** teraz premáva každé dve hodiny. Vlaku, ktorý prevádzkujú spoločnosti MÁV-START a ŽSSK, premáva medzi stanicou Budapešť-Keleti a Košicami cez Miškolc a, čo je dôležitejšie pre funkčné a prímestské spoje, cez Hidasnémeti. V roku 2019 Košická župa rozpoznala rastúci dopyt po cestovaní a na základe pozvania spoločnosti Eurobus predĺžila **autobusovú dopravu** medzi Košicami a Miglécnémeti do Hidasnémeti v Maďarsku, čím vzniklo priame spojenie medzi mestom a jeho cezhraničným zázemím. Revízia dopravnej koncepcie župy vyvolala potrebu podobnej autobusovej dopravy aj do ďalších prihraničných sídiel.

Vzhľadom na svoju sieťovú polohu, veľkosť, ekonomickú váhu a **veľký počet centrálnych funkcií** sú Košice **významným lákadlom pre susedné maďarské obce**. Aj v prípade základných funkcií si slovenskí občania stále neželajú zapísať svoje deti do maďarskej inštitúcie, aj keď žijú v Maďarsku. A tí, ktorí majú naďalej oficiálnu slovenskú adresu, posielajú svoje deti do materských škôl v Košiciach, Kechneci a iných slovenských materských škôl. Pritom vo viacerých maďarských vzdelávacích inštitúciách je nedostatok detí. Jedinečným cieľom mobility žiakov je **Stredná a základná škola s vyučovacím jazykom maďarským Márai Sándor**. Regionálny nábor sa začal zhruba pred dvadsiatimi rokmi, po tom, čo v Košiciach zaznamenali výrazný úbytok maďarského obyvateľstva. Ročne dochádza z Maďarska do tejto inštitúcie v priemere 10 až 15 detí, ktoré sa tu vzdelávajú v dvoch jazykoch. Väčšina

maďarských žiakov, ktorí školu absolvujú, pokračuje v štúdiu v Maďarsku, ale vyskytli sa aj prípady, keď žiak pokračoval v štúdiu na univerzite v Košiciach.

Čoraz viac ľudí z Maďarska využíva **letisko** Košíc najmä na to, aby sa dostali do destinácií v Spojenom kráľovstve. Medzi Maďarmi je obľúbená aj zoologická záhrada v Košiciach. Okrem toho je lákadlom aj **divadlo** Thália (ktoré hrá v maďarčine), keďže je najbližšou inštitúciou kvalitnej kultúry k hraniciam. Divadlo už tradične zohráva regionálnu úlohu v oblasti Abov, ktorú ešte posilnil presun umelcov (najmä hercov) do Göncruska pred mnohými rokmi. Herci často organizujú regionálne zájazdy vo východnej časti krajiny, kde sa na predstavenia tešia celkovo tisíce ľudí. Počet držiteľov divadelných permanentiek v Maďarsku dnes nepresahuje 50. Výrazný posun v oblasti podujatí je spôsobený najmä **adventným veľtrhom** v Košiciach, pričom Maďari v Maďarsku vyhľadávajú mestské podujatie v Košiciach, ktoré je bližšie k Miškolcu alebo Budapešti.

Jednou z tradičných úloh **regiónu Cserehát a Hornád** bolo **zásobovanie trhu v meste Košice**. Túto činnosť by bolo možné oživiť v novej podobe, čiastočne prostredníctvom vytvorenia trhov, spracovateľských a skladovacích kapacít v rámci akčného plánu zamestnanosti EZÚS Via Carpatia. Výroba a predaj miestnych poľnohospodárskych a remeselných výrobkov tak zabezpečí zamestnanosť a príjem pre vidiecku, rurálnu oblasť a možnosť vytvorenia špecifickej **prímestskej agrárnej zásobovacej zóny**. Tým sa zabezpečí aj primeraná veľkosť trhu a solventný dopyt.

Medzi **miestnymi službami v Maďarsku** má významné postavenie **stravovanie**: slovenskí a slovenskí hostia sú významnou zákazníckou základňou pre reštaurácie. Vyberajú si najmä reštaurácie, ktoré ponúkajú kvalitnú maďarskú kuchyňu a jedinečnú a neopakovateľnú ponuku, čo je aj v Keszthelyi a jeho okolí raritou. Aj keď sa nachádzajú mimo obcí s početným slovenským obyvateľstvom, ako napríklad „Anyukám Mondta“ v Enči (zvolená za jednu z desiatich najlepších "slovenských" reštaurácií v roku 2019), alebo reštaurácie a ubytovanie v Telkibányi, Hernádvécse. Slováckmi sú vyhľadávané najmä tie s vlastným bazénom, kúpeľmi a wellness zariadeniami. Návštevnosť krytej **plavárne v Gönci**, okrem povinnej výučby plávania v škole, tvorí približne 80 % slovenských občanov.

Hlavnou destináciou **cezhraničného cestovného ruchu** sú Košice s historickým centrom mesta (napr. Dóm sv. Alžbety), múzejnými inštitúciami (napr. Rodošto dom), maďarským intelektuálnym a kultúrnym dedičstvom (napr. kult Rákócziho a Máraiho). Pre značnú časť prihraničného regiónu existuje ešte stále nevyužitý potenciál na vytvorenie **cezhraničnej rekreačnej zóny, ktorá by** stavala na existujúcom a v najbližších rokoch rastúcom solventnom dopyte a na blízkosti ľudnatej metropoly, ktorá môže poskytnúť dennú a víkendovú rekreáciu a dovolenkové aktivity pre mestské obyvateľstvo v regióne. Rozšírením a prepojením existujúcej siete cyklotrás, dobre spravovaných tematických trás, zelených ciest a vodnej cesty Hornád možno dosiahnuť významný rozvoj aktívneho cestovného ruchu.

Nákupná turistika smeruje zo slovenskej strany najmä do Maďarska, do trojuholníka Sátoraljaújhely - Košice - Miškolc, ale v prípade niektorých produktov (oblečenie, stavebné materiály, pivo) priťahuje slovenské "regionálne hlavné mesto" aj maďarských zákazníkov. Ovocné sady v údolí Hornád a Cserehát (najmä broskyne, černice a jablká) sú obľúbené u obyvateľov Košíc. Nákup miestnych produktov a návšteva **miestnych trhov** je tiež bežnou praxou, najmä v posledných rokoch. S nárastom intenzity sťahovania začali **predajne potravín a elektroniky, lekárne a trafiky** v maďarských prihraničných obciach navštevovať aj slovenskí zákazníci. V dôsledku toho viaceré obchodné spoločnosti zamestnávajú slovensky hovoriacich alebo slovensky hovoriacich zamestnancov, ktorí tiež pochádzajú

spoza hraníc. Slovenskí zákazníci tiež pravidelne navštevujú podniky s **kozmetikou**, ale využívajú aj súkromné zdravotnícke a wellness **služby**.

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 správnym systémom príslušnej krajiny sa nezhodujú. Keďže nemôžu bez prekážok plniť svoje priestorové funkcie v okruhu 360°, prevádzka súvisiacich inštitúcií je buď nevhodná, 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.

Spomedzi osvedčených postupov zohráva Ženeva, ktorá sa nachádza na švajčiarsko-francúzskej hranici, v rámci cezhraničnej funkčnej integrácie prostredníctvom pracovnej mobility podobnú úlohu ako Košice (viac ako 100 000 pracovníkov dochádza z Francúzska do Švajčiarska). S cieľom riadiť regionálne procesy bolo v roku 2013 vytvorené miestne zoskupenie pre cezhraničnú spoluprácu 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 uskutočnilo 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 mikro-polutantov prepojením čistiarní odpadových vôd v Ocybèle vo Francúzsku a Vilette vo Švajčiarsku atď.

3.2 Potenciál pre miestne zosúladenie

V prípade Košíc a ich metropolitnej oblasti možno predpokladať nasledovnú cezhraničnú koordináciu na komunálnej a miestno-regionálnej úrovni:

- rozvoj cezhraničnej cyklistickej infraštruktúry, rozvoj systému požičiavania bicyklov, napojenie na existujúce úseky;
- posilniť spoluprácu medzi odbornými školami v automobilovom priemysle, podporiť výmeny a prenos vedomostí;
- 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, ktorý bude vychádzať z miestnych produktov a existujúceho kultúrneho dedičstva;
- organizovanie integračných miestnych podujatí na podporu spoločnej účasti a súdržnosti nových a stálych obyvateľov a podpora spoločných podujatí vrátane dvojjazyčných;
- manažment cezhraničných turistických destinácií, spolupráca regionálnych aktérov cestovného ruchu, TDM;
- rozvoj cezhraničných tematických trás so zameraním na kultúrne dedičstvo, vodnú turistiku a prechádzky v prírode;
- vytvorenie spoločného systému vstupeniek a permanentiek vrátane predaja, účtovania a distribúcie príjmov (v spolupráci s kultúrnymi a športovými podujatiami, poskytovateľmi kultúrnych a turistických služieb, inštitúciami).

Zosúladenia, ktoré patria do štátnej a medzištátnej právomoci:

- ďalší rozvoj verejnej dopravy, najmä autobusovej dopravy: rozvoj vnútroštátnych služieb;
- rozvoj IC a "prímestskej" železnice medzi Miškolcom a Košicami, okrem IC Hornád;
- spustenie medzinárodných a slovensko-maďarských jazykových kurzov v tejto oblasti za účasti Technickej univerzity v Košiciach a Univerzity v Miškolci, vzájomné uznávanie diplomov a kvalifikácií súvisiacich s automobilovým priemyslom (príklad: medzinárodná zmluva o vzájomnom uznávaní vysokoškolských kvalifikácií v rámci Únie Beneluxu);
- zjednodušenie cezhraničného predaja miestnych výrobkov, zamedzenie dvojitého zdanenia, spolupráca v oblasti DPH;
- objasňovanie otázok bezpečnosti potravín a záruky, riešenie sťažností zákazníkov;
- riešenie (prostredníctvom medzištátnej dohody) pracovnoprávných a daňových otázok "cezhraničnej" práce z domu (slovenský občan pracuje z Maďarska pre spoločnosť registrovanú na Slovensku);
- oboznámiť slovenských občanov s pobytom v Maďarsku s právnym systémom a právnym prostredím v Maďarsku (napr. pokuty za psa, odvoz a odvoz odpadu, parkovanie na verejných priestranstvách, zápis do škôlky a školy, záškoláctvo, lekárske potvrdenia);
- podpora umiestňovania slovenských občanov do jasí a materských škôl v maďarských zariadeniach s cieľom preklenúť domnelé alebo skutočné informačné medzery a

zabezpečiť prežitie maďarských materských škôl, ktoré sa uvoľňujú, v rámci dvojjazyčných služieb;

- v súvislosti so strategickým priemyselným parkom a investíciou spoločnosti Volvo v Košiciach a cezhraničnou suburbanizáciou pripraviť spoločný územný plán a koncepciu rozvoja metropolitnej oblasti a potenciálnej oblasti vplyvu.

3.3 Materiál plánovania územného rozvoja relevantný pre cezhraničnú integráciu

Tabuľka 1: Program regionálneho rozvoja župy Borsod-Abaúj-Zemplén 2021-2027

Priorita	Opatrenie	Intervencia	Aktivita
1. Poskytovanie odbornej prípravy a kvalitných služieb na základe potrieb trhu práce	1.1 Komplexný rozvoj inštitúcií odborného vzdelávania a prípravy a vzdelávania dospelých	1.1.1 Celkový rozvoj inštitúcií odborného vzdelávania a prípravy a vzdelávania dospelých	Mentoring, kariérne poradenstvo, aktivity zamerané na rozvoj zručností
3. Rozvoj miestnych a regionálnych verejných služieb	3.2 Budovanie kapacít a inovatívne riešenia v oblasti sociálnej starostlivosti	3.2.1 Rozvoj zariadení dennej starostlivosti o deti	Vytvorenie nových kapacít, zníženie podielu znevýhodnených detí
4. Zlepšenie dopravnej a environmentálnej infraštruktúry	4.1 Rozvoj cestnej siete okresu	4.1.1 Rozvoj hlavnej a vedľajšej cestnej siete župy Borsod-Abaúj-Zemplén	Výstavba ciest na zlepšenie cezhraničných spojení Obnova nevyhovujúcej siete ciest nižšej triedy v okrese s cieľom zlepšiť dostupnosť k sídlam (najmä ciest súvisiacich s výstavbou nového úseku diaľnice M30 medzi Miskolcom a Tornyosnémeti a rozvojom siete medzihorských ciest).
	4.4 Rozvoj integrovaných dopravných riešení	4.4.1 Rozvoj systémov prímestskej dopravy	Oblasť Szikszó-Encs
	4.5 Rozvoj logistických základní	4.5.1 Rozvoj intermodálnych logistických centier	Vytvorenie logistického centra v Sátoraljaújhely
	4.10 Programy vodného hospodárstva	4.10.5 Eliminácia cezhraničného a domáceho znečistenia riek a vodných tokov v župe Borsod-Abaúj-Zemplén	Vypracovanie komplexných vodohospodárskych programov, zavedenie monitorovacieho systému, realizácia zásahov na ochranu pred povodňami a vnútrozemskými vodami
6. Vytvorenie podnikateľského prostredia, ktoré podporuje investície a zvyšuje konkurencieschopnosť podnikov	6.7 Cezhraničný hospodársky rozvoj	6.7.1 Program hospodárskeho rozvoja a kultúrnej spolupráce Borsod-Kassa	Posilnenie cezhraničnej spolupráce v oblasti infraštruktúry, kultúry a spoločnosti, iniciovanie harmonizácie právnych predpisov, vytvorenie poradenskej siete, rozvoj spoločných inštitucionálnych a občianskych kontaktov

Priorita	Opatrenie	Intervencia	Aktivita
7. Obehový a miestny hospodársky rozvoj	7.7 Rozvoj a zlepšenie miestnej marketingovej infraštruktúry a rozvoj súvisiacich aktív	7.7.1 Rozvoj infraštruktúry miestnych trhov a predajní miestnych výrobkov	Zriadenie a rozšírenie miestnych trhov a obchodov
8. Celkový rozvoj turistického potenciálu okresu	8.3 Zlepšenie kvality turistických atrakcií	8.3.1 Rozvoj kultúrneho a náboženského cestovného ruchu	Zlepšenie chýbajúcich služieb, rozvoj atraktívnosti
		8.3.2 Rozvoj zdravotníctva a zdravotného cestovného ruchu	Zlepšenie chýbajúcich služieb, rozvoj atraktívnosti
		8.3.3 Rozvoj ekoturistiky	Zlepšenie chýbajúcich služieb, rozvoj atraktívnosti
	8.4 Rozvoj infraštruktúry cestovného ruchu	8.4.1 Rozvoj aktívnej a inej infraštruktúry lineárneho cestovného ruchu	Rozvoj aktívneho cestovného ruchu prepojený s existujúcimi sieťami (napr. turistické chodníky, cyklistické trasy, vodné cesty a mostíky)

Tabuľka 2: Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Košického samosprávneho kraja na roky 2023-2027⁶

Priorita	Strategický cieľ	Opatrenie	Aktivita
1. Posilnenie udržateľnosti mobility a odolnosti dopravného systému	1.1 Podpora rozvoja železničnej siete v dopravnom systéme kraja	1.1.1 Rozvoj železničnej infraštruktúry vrátane výstavby terminálov	Modernizácia železničného uzla v Košiciach, výstavba integrovaných terminálov pre cestujúcich
	1.3 Rozvoj nemotorovej dopravy	1.3.1 Rozvoj cyklistickej infraštruktúry a služieb spoločnej mobility	prepojenie regionálnych turistických atrakcií s existujúcimi alebo plánovanými cyklotrasami a rozvoj tematických kultúrnych trás regionálneho a medziregionálneho významu
	1.4 Zabezpečenie rozvoja integrovaného systému verejnej dopravy.	1.4.1 Rozvoj infraštruktúry a prevádzkových prostriedkov integrovaného dopravného systému a modernizácia vozového parku	Koordinácia cestovných poriadkov mestskej hromadnej dopravy, železničnej a prímestskej dopravy s prihliadnutím na potreby cestovného ruchu a pravidelnej dochádzky a služieb
2. Kvalitné a udržateľné životné prostredie	2.7 Podpora rozvoja poľnohospodárstva a miestnych produktov	2.7.1 Obnova a zachovanie tradičnej poľnohospodárskej kultúry a rozvoj vidieka v regióne	Propagácia miestnych/regionálnych výrobkov a značiek
3. Moderné vzdelávanie, odborná príprava a šport a	3.1 Zvyšovanie zamestnateľnosti a zručností žiakov a študentov	3.1.1 Zlepšenie kvality a dostupnosti predškolského vzdelávania	Spolupráca medzi materskými školami v regióne a vysokými školami a fakultami pripravujúcimi učiteľov

⁶ Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Košického samosprávneho kraja na roky 2023-2027

Priorita	Strategický cieľ	Opatrenie	Aktivita
kvalitná veda, výskum a inovácie		3.1.3 Zlepšenie kvality vzdelávania a odbornej prípravy na stredných školách	Regionálna koordinácia exkurzií a workshopov pre študentov stredných škôl so zamestnávateľmi Spolupráca medzi vysokými školami pripravujúcimi učiteľov a školami v regióne
	3.2 Zlepšenie úrovne inovácií v regióne a vytvorenie lepších podmienok pre zamestnávanie absolventov vysokých škôl	3.2.1 Modernizácia a podpora vysokoškolského vzdelávania a výskumu	Vytváranie sietí Slovákov žijúcich v zahraničí cezhraničná výmena know-how
	3.3 Zlepšenie zdravého životného štýlu (podporou športu, fyzickej aktivity a voľného času)	3.3.2 Podpora voľného času, záujmových činností a práce s mládežou	Výmenné programy zamestnanosti mladých ľudí (vrátane medzinárodných programov)
4. Udržateľný cestovný ruch a kvalitné kultúrne služby	4.1 Zlepšenie ponuky a dostupnosti cestovného ruchu a voľného času	4.1.1 Vytvorenie podmienok pre udržateľný rozvoj infraštruktúry a zlepšenie kvality služieb cestovného ruchu	Propagácia a prezentácia ekoturistiky, agroturistiky, ekologických fariem, miestnych poľnohospodárov, miestnej produkcie a certifikovaných miestnych produktov
		4.1.2 Zlepšenie kvality informačných služieb v regióne a uľahčenie prístupu k turistickým atrakciám	iniciovanie výstavby moderných náučných chodníkov, cyklotrás a turistických trás v menej exponovaných oblastiach regiónu v súvislosti s ich prepojením na významné turistické ciele (atrakcie) v regióne
	4.2 Marketing a propagácia destinácií v Košickom kraji	4.2.1 Posilnenie spolupráce medzi zainteresovanými stranami a zviditeľnenie Košického kraja ako dovolenkovej destinácie prostredníctvom aktívnych marketingových aktivít	Podpora cezhraničnej, medziregionálnej a nadregionálnej spolupráce v oblasti cestovného ruchu
	4.3 Ochrana a rozvoj potenciálu kultúrneho dedičstva a vytvorenie vhodných podmienok pre rozvoj kreatívneho priemyslu	4.3.1 Kvalitné kultúrne služby podľa regionálnych špecifik	Rozvoj medzinárodnej kultúrnej spolupráce a kultúrnych výmenných programov
8. Efektívne financovanie a celkový rozvoj regiónu	8.1 Zlepšenie administratívnych rozhodovacích procesov	8.1.2 Posilnenie procesu plánovania a vytvárania sietí na základe účasti aktérov verejného, občianskeho a súkromného sektora na rozvoji hospodárskych, sociálnych a vzdelávacích aktivít	Podpora vytvárania a fungovania miestnych akčných skupín, organizácií cestovného ruchu, zoskupení, výskumných, tvorivých a inovačných centier a partnerstiev vrátane medzinárodnej spolupráce