



#ACCESS

**A jogi akadálymentesítés előmozdítása
a szlovák-magyar határtérségben**

POZSONYI REFERENCIACSOPORT

HÁTTÉRANYAG

2024. március 12.



Az Európai Unió
társfinanszírozásával

[#BuildingPartnership](#) [#InterregHUSK](#) [#EuropeanUnion](#)
[#crossbordercooperation](#) [#regionaldevelopment](#) **#ACCESS**

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

Az #ACCESS projektről

Magyarország és Szlovákia közös határa mentén az európai csatlakozásnak köszönhetően érzékelhetően előrehaladt az integráció. Nemcsak a külkereskedelmi forgalom nőtt meg látványosan 2004 óta a két ország között, 2022-ben elérve a 17 milliárd eurós rekord szintet, nemcsak az éjjel-nappal nyitva tartó közúti határátkelők száma szaporodott meg (a rendszerváltás előtti 6-ról közel 40-re növe), hanem a határ menti munkaerőpiaci célú ingázás is tízezres nagyságrendben érinti a határtérség lakosságát, miközben több mint 1000 szlovákiai diák látogatja a magyarországi iskolákat, és közel 20 ezer szlovák állampolgár már életvitelszerűen is Magyarországon él. A nyugat-európaiakhoz hasonló határon átnyúló városi agglomerációk alakultak ki Pozsony és Kassa térségében, a bevásárló turizmus pedig a 2007. decemberi schengeni nyitás óta az itt élők mindennapjainak részévé vált: a határ menti magyarországi bevásárlóközpont forgalmának mintegy 75%-át szlovákiai ügyfelek generálják.

Mindezek a jelenségek alátámasztják **'A jogi akadálymentesítés előmozdítása a szlovák-magyar határ mentén'** (röviden: **#ACCESS**) névre hallgató stratégiai projekt jelentőségét. A projekt 2023. május 1-től 2029. április 30-ig tart, és a két végrehajtó partner, a budapesti székhelyű Határon Átnyúló Kezdeményezések Közép-európai Segítő Szolgálat (CESCI) és a kassai székhelyű CESCI Carpathia ezen idő alatt minél több olyan jogi és adminisztratív természetű akadályt szeretne beazonosítani és megszüntetni, amelyek a ma meglévő határmenti mozgásokat és a határtérségben lakók életét megnehezítik.

A várostérségi referenciacoportokról

A magyar-szlovák határ mentén számos olyan város található, amelynek funkcionális vonzáskörzete túlnyúlik az országhatáron. Jellemzően ezekben a térségekben a legerősebb a határon átnyúló mobilitás intenzitása és a legmagasabb az interakciók száma. Ezért az #ACCESS projekt szempontjából különösen fontos szerepe van azoknak a műhelyeknek, amelyeket ezeknek a határon átnyúló várostérségeknek¹ az érintett önkormányzataival rendeznek a projektpartnerek.

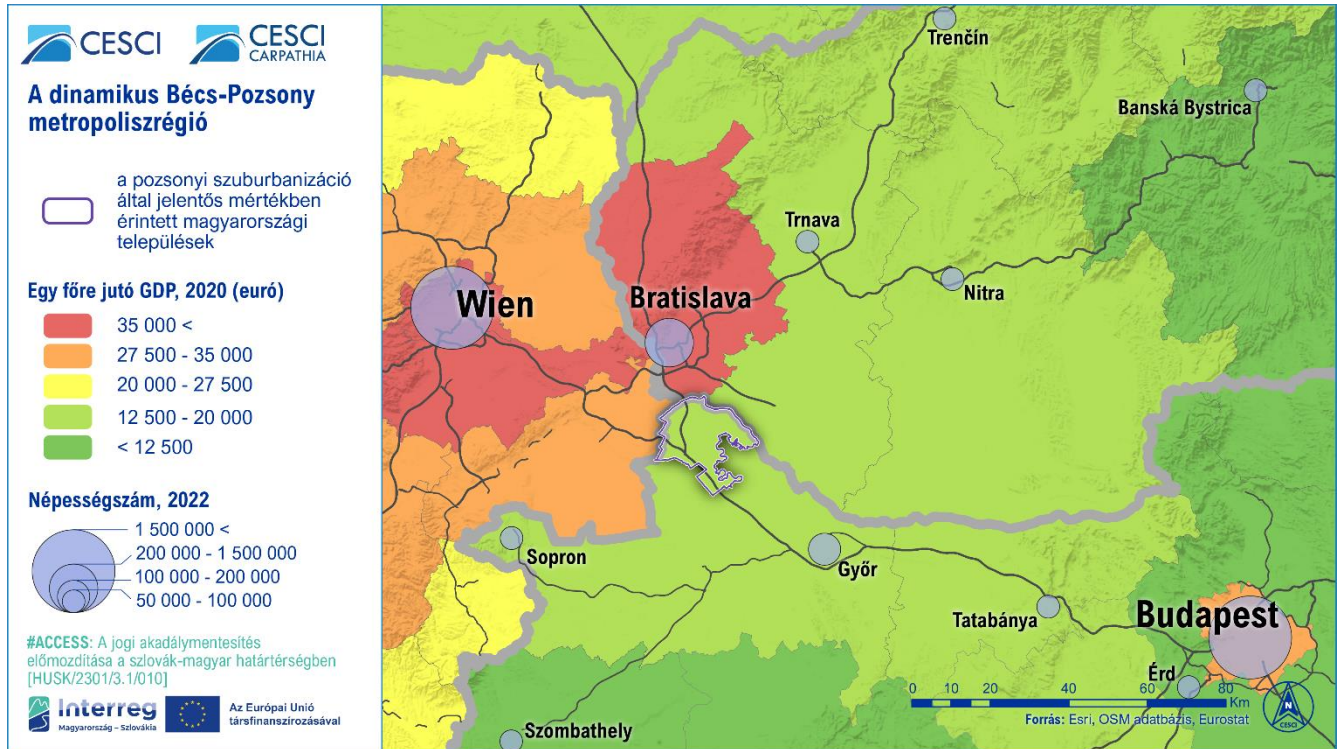
A műhelyek céljai:

- az adott funkcionális térség belső mozgatórugóinak feltárása;
- az erősebb funkcionális integrációt nehezítő akadályok beazonosítása;
- lehetséges projektek egyeztetése, amelyekkel az együttműködés erősíthető, illetve az akadályok leküzdhetőek.

¹ Az érintett várostérségek: Pozsony, Győr, Ipolyság, Balassagyarmat, Kassa és Sátoraljaújhely határon átnyúló vonzáskörzete; a Komárom-Révkomárom, valamint az Esztergom-Párkány ikervárosi térségek, illetve a Füleki-Salgótarján (Losonc, Bátorfaterenye) és a (Rimaszombat)-Tornalja-Putnok-Ózd városi hálózati térségek.

1 Pozsony funkcionális központi szerepe

1. ábra: Pozsony dinamikus régiója és fekvése a Bécs és Budapest közötti tengelyen



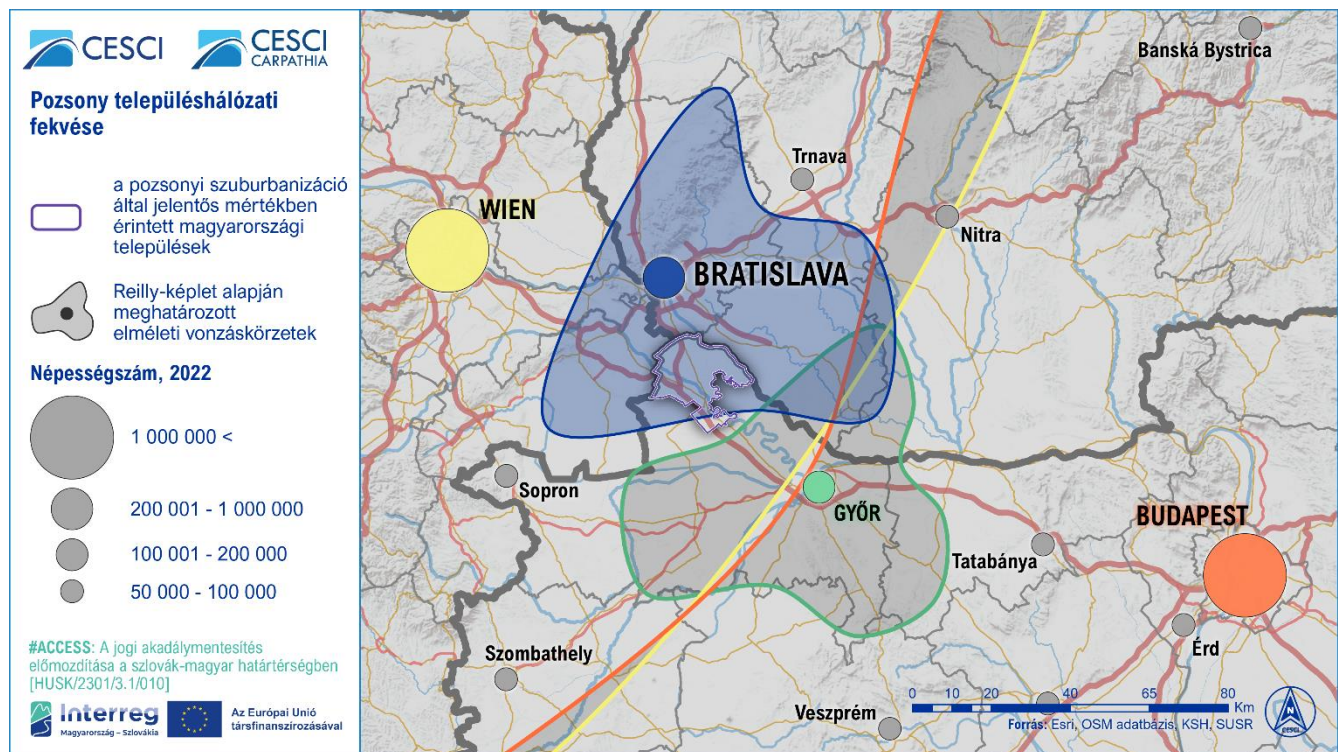
Pozsony és régiója nemcsak egész Szlovákia legprosperálóbb, legkedvezőbb mutatókkal rendelkező területe, hanem Közép-Európa leggyorsabban fejlődő metropoliszövezetének (Bécs-Pozsony) meghatározó szereplője is. Hídfővárosként, közlekedési csomópontként, az ország elsősorú közigazgatási-államigazgatási, pénzügyi, kereskedelmi központjaként funkcionál. Az elmúlt két évtized során kimagasló mértékű növekedési ütemet könyvelhetett el, ezzel számos szempontból az ország, sőt, az EU átlagát is meghaladja, az EU-integráció nyerteseként a felzárkózása tartósan bizonyult.

Pozsony megyéjének dinamizmusára és az ország más részeitől is eltérő fejlődési pályájára több mutató is rávilágít. Növekvő gazdasági koncentráció jellemzi: 2000-ben a bruttó hazai össztermék 25,8%-át, míg 2021-ben már 28,4%-át állította elő. Az egy lakosra jutó GDP 2000-ben még alig több mint az uniós átlag felét (51%) tette ki, 2020-ban viszont már közel egyharmadnyival (31%-pont) meghaladta az EU27-ek átlagértékét. A háztartások rendelkezésére álló jövedelem a 2000. évi 3 500 euró/főről 16 400-ra nőtt 2020-ra. Miközben az ezredfordulón még csak az EU-átlag 32,7%-át tette ki Pozsony megye értéke az elkölthető jövedelem tekintetében, 2020-ra sikeresen felzárkózott (EU-átlag 95,3%-ára). Szlovákia átlagához (10 100 EUR, EU-átlag 58,7%-a) képest tehát jelentősen magasabb a jövedelemszint. A szlovák egy főre jutó GDP (18 100 EUR/fő) a pozsonyinak (38 800 EUR/fő) a felét sem éri el. Pozsony komplex gazdasággal, az ipari tevékenységek mellett kiterjedt szolgáltató szektorral, sőt, kutatás-fejlesztési kapacitásokkal is rendelkezik. A K+F-re fordított fajlagos bruttó kiadások a megyében közel 6,5-szeresére nőttek az ezredfordulótól 2021-ig (627 837 EUR/fő), és 3,8-szorosan múlják felül a szlovák egy főre jutó értéket (168 202 EUR/fő).

Pozsony megye a humántőke-koncentrációjával is egyedi módon kiemelkedik Európa térképén: még Bécs fővárosi régiójához (35,6%) képest is magasabb a felsőfokú végzettségűek aránya (47%), ezzel bőven az uniós átlag (34,7%) felett teljesít. A fejlődés mértékére jellemző, hogy 2002-ben az említett arány (24,4%) alig fele ekkora volt. Pozsony gazdasági prosperitására és élénk munkaerőpiacára jellemző, hogy 2002-ben is EU-átlag alatti (9,7%) munkanélküliség jellemezte (7,4%), miközben Szlovákia egészére súlyos egyensúlytalanságok és jóval magasabb mutatók (2002: 18,7%) voltak jellemzőek. 2022-re gyakorlatilag munkaerőhiány lépett fel, a munkanélküliség történelmi és európai léptékű mélypontra süllyedt 2,3%-kal, amely bőven az országos (6,2%) és uniós átlag (6,3%) alatt marad.

A szlovák főváros sajátos helyzeti energiákkal rendelkezik az osztrák-magyar-szlovák hármashatár térségében. Pozsony egyik legfőbb területi potenciálját **Bécs közelsége** adja. Pozsony (475 577 fő) nem csak Szlovákia első számú központja, hanem Bécsset leszámítva a régió messze legnagyobb népességű városa, bőven meghaladva a szomszédos Győr (127 599 fő), illetve a közvetlenül határos Mosonmagyaróvár (33 935 fő) méretét. A vizsgálati térségbe tartozó települések (amelyek átlagos népességszáma mindössze 2 461 fő) számára egyértelműen a legkiemelkedőbb centrum. A körülbelül Mosonmagyaróvár déli határánál elvégződő, **határon átnyúló közvetlen nagyvárosi vonzaskörzete** igen kiterjedt, és több magyarországi települést is magába foglal. Ráadásul vonzaskörzete egy részében (kb. a Mosonmagyaróvári járás nagy részében) Győrhöz képest is dominánsabb vonzasközpontként szerepel.

2. ábra: Pozsony településhálózati fekvése és vonzásviszonyai

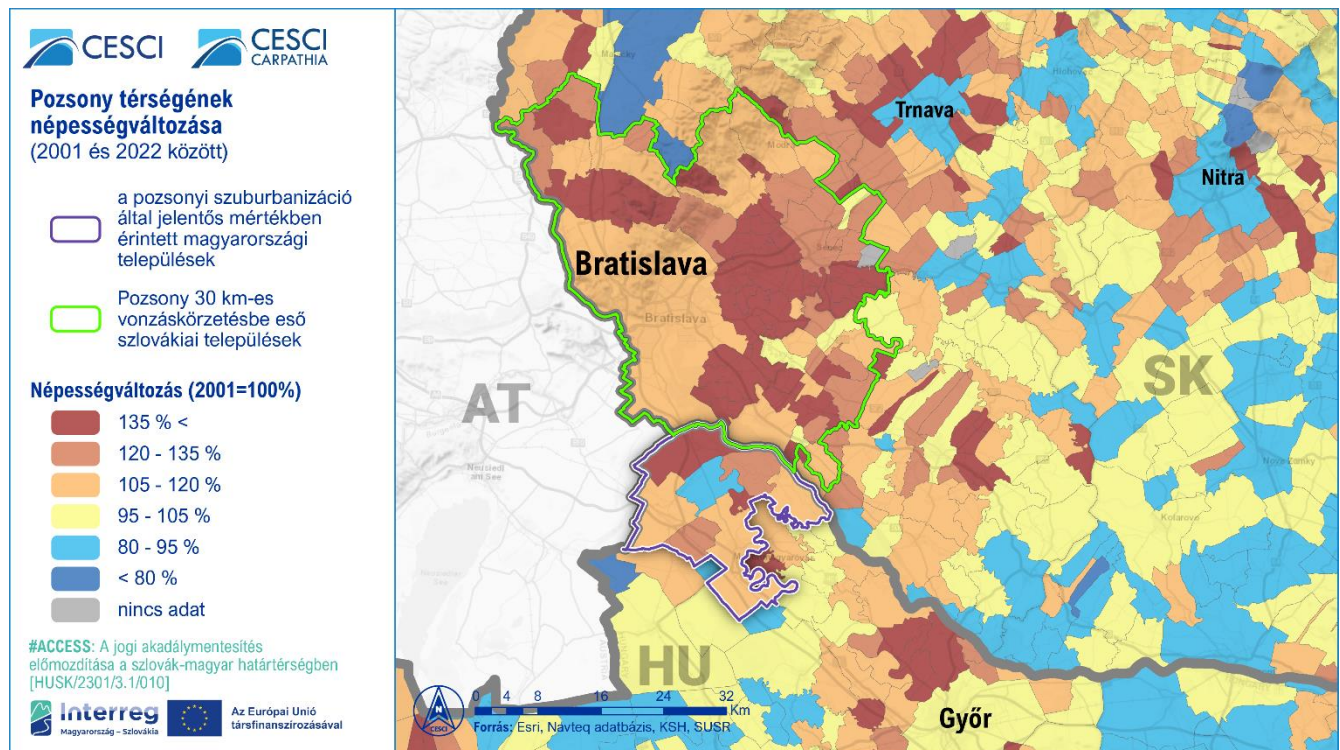


Érdeemes rávilágítani a **szuburbanizáció** egyik jelenségére, a **jelentős városkörnyéki népességnövekedésre**. A 2001. évi számokat bázisértéknek véve Bacsfa (Báč, -1,4%-os csökkenés) kivételével az összes (64 db) településen jelentős népességnövekedés következett be a pozsonyi

agglomeráció² szlovákiai területén belül. A szlovákiai vonzáskörzet növekedése igen drasztikus ütemű: a 2001. évi 147 790-ről 2022-re 225 809 főre, mintegy közel 53%-kal gyarapodott a népesség a Pozsony körüli sávban. A kiemelkedő népességyarapodás települései között szerepel többek között Vörösmajor (Hviezdoslavov) (2001. évi népességszám nyolcszorosa a 2022. évi), Horvátgurab (Chorvátsky Grob, 2001. évi népességszám 445%-a 2022. évi), Csölle (Rovinka, 434%-a) vagy Tőkésisziget (Zálesie, 294%). A legnagyobb népességszám-növekedést Horvátgurab (+5497 fő), Szenc (Senec, +5049 fő), Dénesdortormisér (Dunajská Lužná, +4933 fő) könyvelhette el.

A magyar oldali települések egy része az elmúlt évtizedben egy **határon átnyúló nagyvárosi szuburbán zóna részévé váltak, ráadásul Rajka egyértelműen Pozsony belső agglomerációs gyűrűjéhez tartozik ma már**. A pozsonyi szuburbanizáció által érintett magyarországi települések Bezenyét leszámítva (+19%-os népességnövekedés) hasonló demográfiai mintázatot mutatnak, mint a szlovákiai vonzáskörzet. Ez főként Rajkára (mely a kétszeresére nőtt 2001 és 2022 között) és Feketeerdőre (73%-os növekedés) érvényes. Világosan elkülöníthetővé vált Győr-Moson-Sopron vármegyében egy nyugati, Pozsonyhoz gravitáló határ menti sáv, valamint egy ettől elváló, Győr központú agglomeráció.

3. ábra: Pozsony térségének népességváltozása (2001 és 2022 között)

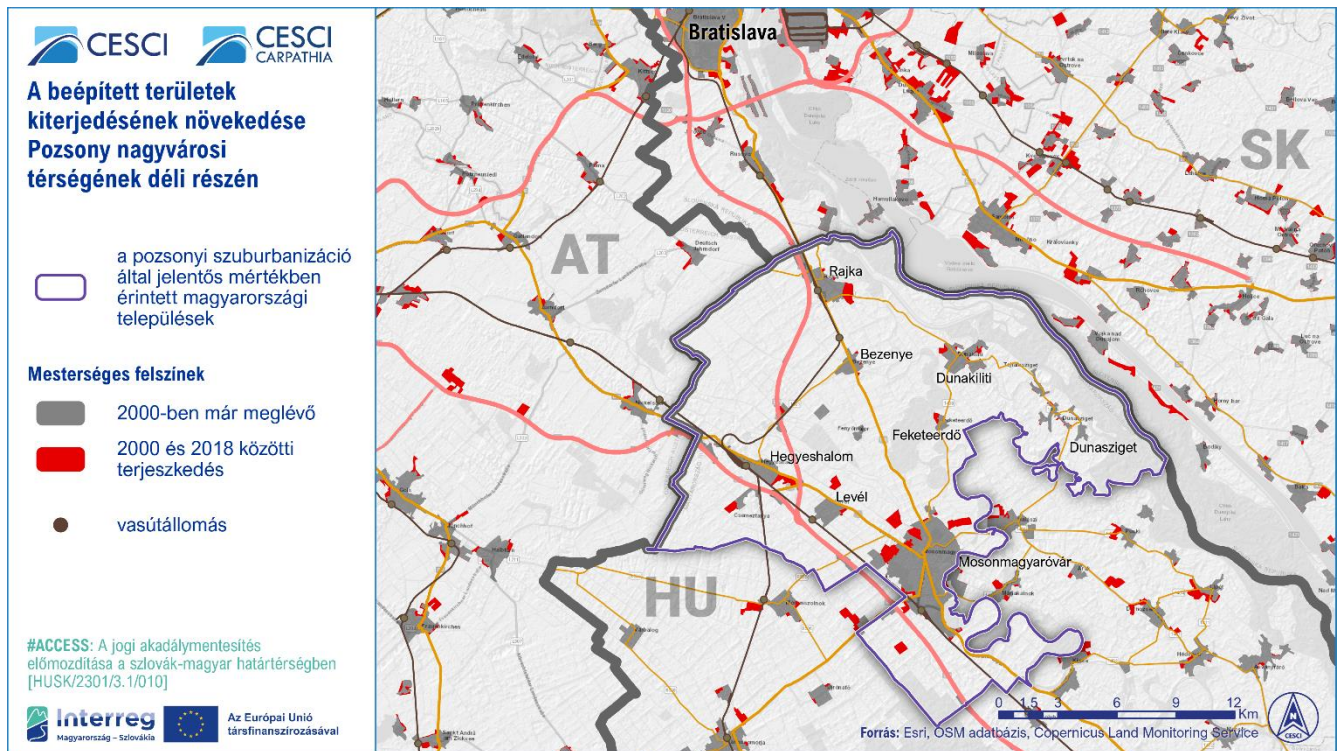


Az ezredfordulótól kezdődően Pozsony szuburbanizációja egyre jelentősebb területhasználati változásokkal is járt. Korábban szinte kizárólag a nagyvárosból való kiköltözés, majd részben a magas pozsonyi ingatlanárak miatt a Pozsony-környéki településeken a beépített területek növekedése következett be. A **városszétfolyás** (urban sprawl) következtében egyre inkább területileg folytonos,

² Azon településeken értjük ez alatt az elemzés során, amelyek legfeljebb 30 perces időtávolságra fekszenek Pozsonytól Szlovákia területén.

közigazgatási és államhatáron is átnyúló mesterséges felszínek keletkeznek. Nem csak funkcionálisan, hanem morfológiai szempontból is integrálódik a Pozsony körüli szuburbán nagyvárosi térség: hasonló új beépítési módok, területhasználatok jelennek meg Pozsony közelében a magyar és a szlovák oldalon is (sorházak, lakóparkok, valamint új építésű családi házas, kertvárosias utcák). Ezek a településrészek gyakran nemcsak építészeti jegyeikben térnek el a többségi társadalom lakóhelyeitől, hanem szociokulturális jellemzőikben, társadalmi összetételükben, a többségi társadalomhoz és a helyi szolgáltatások igénybevételéhez való viszonyulásuk szempontjából is. Összességében az érintett lakosok kevésbé vesznek részt a lakóhely szerinti településeik életében, és gyakran egy-egy alapszolgáltatást leszámítva (pl. helyi étterem, kisbolt) alapvetően alvótelepülési lakosként élnek az adott településen. Miközben érthető a fokozott igény a természetközeli, csendes, zöld kül- és kertvárosok iránt, a szigetközi terület túlzott beépítése fenyegeti Közép-Európa legnagyobb ivóvízbázisát és a természetes élőhelyeket.

4. ábra: A beépített területek kiterjedésének növekedése Pozsony nagyvárosi térségének déli részén



A határsáv egyik térségformáló folyamata a Szlovákia felől a határ menti magyar településekre irányuló kiköltözési hullám. Ezt a jelenséget az ingatlanárak nagy egyenlőtlenségei is elősegítették: 2008-ban Pozsonyban egy ház 3,2-szer, Pozsony megyében 2,2-szer, egy lakás Pozsonyban 4,7-szer, Pozsony megyében 2,2-szer drágábbnak bizonyult, Rajkához és környezetéhez képest. Egy építési telek akár 4,5-ször magasabb átlagárral rendelkezett Pozsonyban, mint Rajkán. A 2024. januári ingatlanárak³ szerint a téglalakások átlagos négyzetméterára 3 559 EUR volt, míg ugyanez az érték 1 640 EUR/m² (Hegyeshalom) és 2 524 EUR/m² (Levél) között alakult a magyarországi vonzáskörzeti településeken. A

³ 2024. januári árfolyamon számolva egy euró 382 Ft.

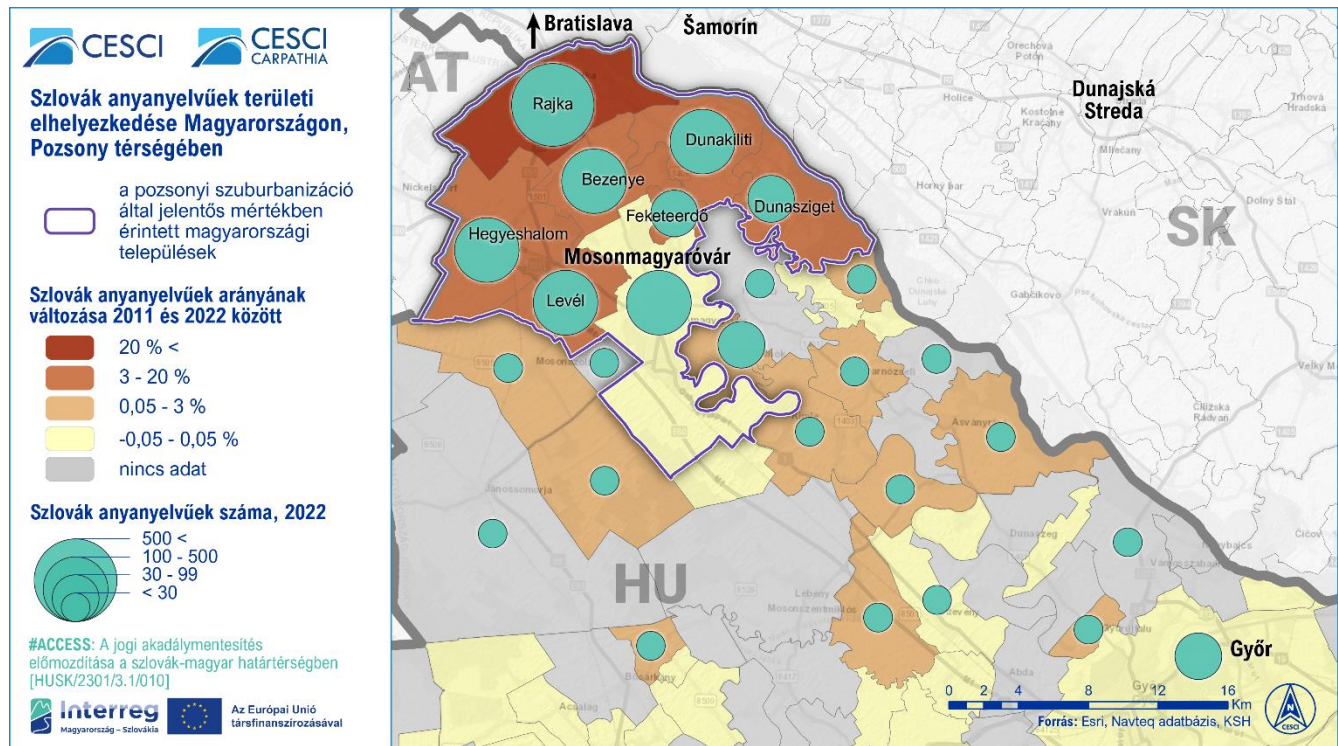
pozsonyi családi házak átlagosan 2 840 EUR/m²-ért keltek el, míg a magyar településeken hasonló típusú ingatlanokért 1 422 EUR/m² és 2 149 EUR/m² (Bezenye) között szóródtak az átlagárak.

Az évek során a különbségek ugyan csökkentek, de továbbra is lehetséges családi ház vásárlása és felújítása Rajkán és környékén a pozsonyi szocialista lakótelepi lakások árából (egy átlagos lakóingatlan kb. 1 700 EUR/m²-ért megvásárolható a magyar oldalon, fele annyiért, mint Pozsonyban). Nem véletlenül nevezik Rajkát „Pozsony 6. kerületének”. Eleinte magánszemélyek, családok fedezték fel maguknak a települést, amelyet azért preferáltak az ideköltözők, mint a legtöbb szuburbán városkörnyéki települést: olcsóbb ingatlanárak, nagyobb zöldterület, tisztább, csendesebb, családosok számára ideálisabb, vidékies környezet. A 2010-es évek elején a pozsonyi 40-50 m²-es panellakásból családi házba, esetleg sor- vagy ikerházba való kiköltözés volt a meghatározó jelenség. Főleg 2008-2010-től kezdődően az ingatlanbefektetők is megéreztek a lehetőséget, és elindult a többemeletes társasházak, lakóparkok építése. További vonzó tényezőt jelentett a buszközlekedés megindítása, főként a gyermekesek, az anyukák és a nyugdíjas korosztályok számára.

A **lakóhelyi mobilitás irányát és intenzitását** a földrajzi közelségen kívül a közlekedési útvonalak befolyásolta elérhetőségi viszonyok is nagymértékben meghatározzák: a szlovákjajú lakosság a mai napig jellemzően a Pozsony belvárosától közúton legfeljebb 30-32 percre fekvő településeket preferálja (korábban fontos szempont volt, hogy elérhető volt-e a szlovák mobiltelefonszolgáltatók hálózata).

A folyamat dinamizmusát és intenzív lefolyását szemlélteti, hogy olyan településeken él hivatalosan 4 373 magát szlovák anyanyelvűnek valló személy, ahol a 2001-es népszámlálás szerint még csak 12 szlovák lakott. Tehát egy eredetileg magyar többségű, őshonos szlovák kisebbséggel nem rendelkező vidéki(es) térségbe érkeztek a döntően fővárosi szlovák kiköltözők.

5. ábra: Szlovák anyanyelvűek területi elhelyezkedése Magyarországon, Pozsony térségében

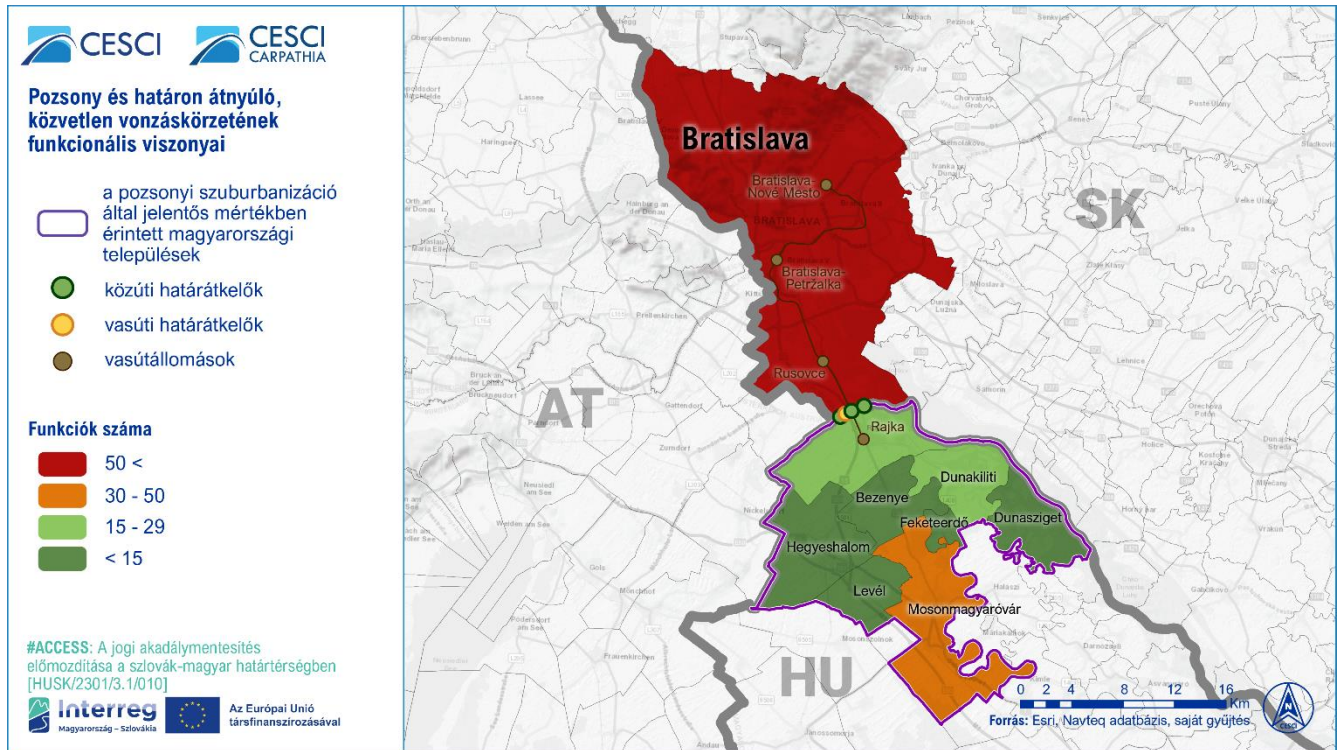


A szlovák állampolgárok tömeges kiköltözése a 2000-es évek első felében indult el. Először a Pozsonnyal közvetlenül határos Rajkán, majd néhány évvel később a Dunasziget és Mosonmagyaróvár vonalában fekvő települések is célponttá váltak. A **határon átnyúló lakóhelyi mobilitás 2011-től nagyobb intenzitásúvá vált**. Ennek háttérében részben az állt, hogy 1998-ban elkészült a kétsávos gyorsforgalmi összeköttetés a D2-es és az M15-ös összekapcsolásával. Ezt követően 2002-ben a szlovák oldal, majd 2019 végére a magyar oldal is kétszer kétsávos teljesértékű gyorsforgalmi úttá fejlesztette a korábbi kétsávos utat. Míg 2011-ben mindössze 1 069 szlovák anyanyelvű lakos élt az érintett településeken, addig 2022-re 4 373 főre nőtt az összlétszámuk. A legnagyobb számbeli növekedés Rajkán (+2 482 fő) következett be, melyet messze lemaradva Hegyeshalom (+180 fő), Dunakiliti (+156 fő) és Levél (+117 fő) követ. A szlovák anyanyelvűek arányában a legnagyobb mértékű változás Rajkán (+40,5%-pont) regisztrálható, de Bezenye (+12,3%-pont), Dunakiliti (+7%-pont), Feketeerdő (+5,8%) és Hegyeshalom (+5,2%-pont) is jelentős aránynövekedést ért el.

Ma a **legtöbb átköltözött** Rajkán (3 009 fő) él, a 8 vizsgált település szlovák ajkú lakosságának 69%-a. Ezt követi bőven a 100 fős határ felett Bezenye (286 fő), Dunakiliti (272 fő) és Hegyeshalom (262 fő), valamint némileg lemaradva Mosonmagyaróvár (219 fő) és Levél (166 fő). A lakosságon belül kimagaslóan **magas arányt** alkotnak a szlovák anyanyelvűek Rajkán (57,4%), ahol már a lakosság abszolút többségét teszik ki. Bezenye (20,7%), Dunakiliti (12,4%) és Feketeerdő (12,1%) is jelentős arányban szlovákok által lakott településsé vált. A 2022-es népszámlálás szerint Pozsony magyarországi 30 perces vonzaskörzetében 8 olyan település volt, amelyben több mint 75 szlovák anyanyelvű személy lakott: Bezenye, Dunakiliti, Dunasziget, Feketeerdő, Levél, Mosonmagyaróvár és Rajka.

A számadatok azonban nem fedik le a teljes valóságot, mivel sokan csak a COVID-19 pandémia okozta adminisztratív akadályok miatt jelentették be magyarországi lakcímüket (kishatárforgalmi határátlépési könnyítés csak a hivatalosan magyarországi lakcímmel rendelkezők számára volt biztosított), és továbbra is ismertek olyan személyek, családok, amelyek még mindig nem jelentkeztek át Magyarországra.

6. ábra: Pozsony határon átnyúló, közvetlen vonzaskörzetének funkcionális viszonyai



Pozsony említett hálózati fekvéséből, méretéből, gazdasági súlyából és **központi funkcióinak nagy számából** is adódóan **jelentős vonzóhatást gyakorol a szomszédos magyarországi településekre**. A továbbiakban ezekre a térségmeghatározó mozgásfolyamatokra térünk ki.

2 A határon átnyúló nagyvárosi vonzaskörzet főbb vonzásjellemzői

A határon átnyúló funkciómegosztás és -használat előmozdításában fontos szerepet játszik a **közlekedés**. A **határátkelők forgalma 2012 és 2022 között dinamikusan bővült** a határtérségben: a személygépkocsik napi száma 65%-kal, a tehergépkocsiké 51%-kal, a buszoké 82%-kal, míg a kerékpároké 108%-kal növekedett. Külön kiemelendő az M15-ös és a D2-es határmetsző pontja, ahol 77%-kal növekedett a gépkocsiforgalom (4 591 jármű/nap).

Az elmúlt 15 évben elsősorban két közlekedési mód járult hozzá a funkcionális integrációhoz és Pozsony nagyvárosi térségének magyarországi kiterjedéséhez: az autóbusz és a vasút. A mobilitás élénkítésében időrendben előbb a **határon átnyúló buszjárat** bevezetése jelentett mérföldkövet. A pozsonyi közlekedési vállalat (DPB) által biztosított 801-es busz 2010 októberétől 2021-ig közlekedett Rajka és Pozsony között. Ezzel a busszal eredetileg egészen a Szlovák Nemzeti Színház új épületéig (Nové SND megállóhely) el lehetett jutni Rajkáról. 2015-ben a pozsonyi társaság lerövidítette a buszjárat útvonalát Oroszvár (Rusovce) vasútállomásáig, ahonnan átszállással lehetett eljutni Pozsony központjába. Ekkor munkanapokon óránként, csúcsidőben félóránként, 4:46-tól 23:07-ig 49 járat indult. A fő utazási indok Szlovákia irányába a munkába járás volt (41%), melyet az iskolába járás követett. Hétfvégén és ünnepnapokon 38 járat közlekedett. Sokan költöztek abban a tudatban Rajkára, hogy busszal (közvetlenül) elérhető Pozsony: például idősebbek, akiknek nincs autójuk, de visszajárnak háziorvosukhoz, fiatalabbak, akik ügyeiket intézik Pozsonyban, vagy gyermekük jár ottani óvodába, iskolába. A járat 2021. évi megszüntetése különösen nagy gondot okozott a kiköltözöttek ezen csoportjainak, akik emiatt ritkábban és kevesebb időt töltenek a szlovák fővárosban, és gyakran a pozsonyi helyett a helyi, magyarországi szolgáltatásokat (pl. vendéglátás, étel házhoz szállítása, autószerelv, szépségszalon, kiskereskedelmi bolt) veszik igénybe, a magyar termékeket fogyasztják. 2023. július 22-én a rajkai önkormányzat – érzékelve a lakossági igényeket – aláírásgyűjtésbe kezdett a járat visszaállításáért. Összesen hozzávetőleg ezres nagyságrendben érkeztek támogató aláírások a buszjárat visszaállítása érdekében. A petíció azonban nem járt sikerrel: se a pozsonyi közösségi közlekedési vállalat, se a magyarországi illetékes minisztérium nem tervezi a járat újraindítását, erre az érintett települések saját költségvetésüket felhasználva tehetnének kísérletet.

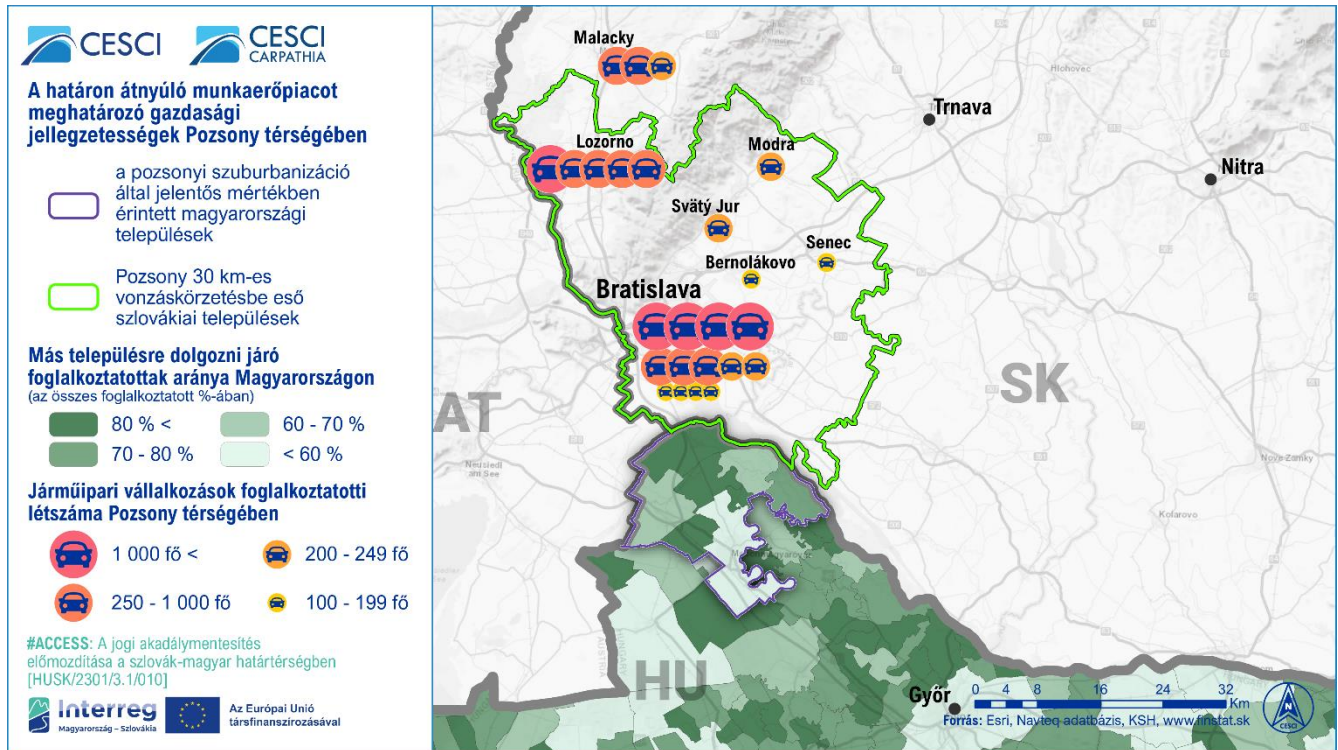
A 2009-es megszüntetést követően 2017 decemberétől ismét közvetlen **vasúti kapcsolat** jött létre Rajka és a Pozsony részét képező Pozsonyligetfalu (Petržalka) városrész között. 2023 decemberéig hétfőtől szombatig öt, vasárnaponként négy vonatpárral lehetett utazni, mely kevéssé alkalmazkodott a rugalmas igényekhez. A 2023/2024-es időszakra szóló új vonatközlekedési menetrendváltoztatás értelmében Rajka felé a járatsűrűség kétórásra változott; hétfőtől péntekig napi 11, szombat-vasárnap napi 9 járat áll rendelkezésre. A vonal egy részének vonatait Pozsonyligetfalutól (Petržalkától) Pozsony-Nové Mesto állomásig (Újváros) meghosszabbították. Így Pozsonytól új, közvetlen kapcsolat jön létre Oroszvár (Rusovce), Petržalka és Nové Mesto állomások között. Fontos kiemelni, hogy **kedvezményes jegy- és tarifakonstrukció áll rendelkezésre a határon átnyúló viszonylatra, Rajka és Pozsony között**. A 6-16 éves kor között 50%-os, 16-26 éves kör között 25%-os árcsökkentést kínáló Bratislava Regio Special kedvezményt megerősítette a 2023-on decemberében publikált megállapodás. Rajka és Oroszvár pedig benne maradt a 101-es tarifazónában, ezért minden 101-es zónára vonatkozó, pozsonyi integrált közlekedési rendszerbe tartozó jegy és bérlet érvényes a rajkai vonaton is. Ugyanakkor a vizsgálat

időpontjában az integrált vasúti közlekedési szolgáltatás nem működik: a szlovákiai szolgáltató még nem rendelkezik minden engedéllyel, ezért a vonatok a határig közlekednek, ahol át kell szállni. Várható, hogy ez a probléma a következő hónapokban megoldódik, ami egyben a 801-es busz iránti igényeket is részben kezelheti. A vasúti megállókhöz történő eljutási lehetőségek bővítésével megoldódhat a kiköltözötték problémája.

A nagyvárosi funkcionális térség kohéziójához nagymértékben járul hozzá a **Magyarországról Szlovákiába irányuló napi munkavállalási célú ingázás**. Ennek az áramlásnak több mozgatórugója is van. A prosperáló, számos foglalkoztatottat vonzó cégek nagy arányban Pozsonyban, illetve a gazdasági értelemben is agglomerálódó térségében helyezkednek el. Pozsony a maga 127 016 cégével, 997 közép- és 271 nagyvállalkozásával kimagasló gazdasági sűrűséggel bír a magyarországi vonzókörzethez (7 381 vállalkozás, ebből 35 közép- és 4 nagyvállalkozás), de még a pozsonyi agglomerációhoz⁴ (32 177 vállalkozás, 131 közép- és 23 nagyvállalkozás) képest is. A pozsonyi funkcionális nagyvárosi térség a Volkswagen-csoportnak köszönhetően része egy csehországi, lengyelországi, szlovákiai és magyarországi telephelyeket átfogó **közép-európai autóiipari növekedési térségnek**. Pozsony megye és a szomszédos Győr-Moson-Sopron vármegye élen járnak a járműipari ipari termelésből és foglalkoztatásból való részesedésüket tekintve. Szlovákia legnagyobb járműipari vállalkozásai, kiemelten a pozsonyi Volkswagen Slovakia (10 900 fő), a Faurecia Automotive Slovakia (2 465, a lozornói gyárral együtt), Adient Slovakia (2081), a Yanfeng International Automotive Technology Slovakia (1409), a SAS Automotive (540), valamint a Grupo Antolin Bratislava (412), továbbá a közeli Lozornón működő Plastic Omnium Auto Exteriors (1215), IAC Group (802), Golde Lozorno (428), Plastic Omnium Auto Inergy Slovakia (274) és HBPO Slovakia (221) a határtérség gazdaságszerkezetét alapjaiban határozzák meg, **tömeges napi szintű ingázást generálva, Magyarország irányából is**.

⁴ A pozsonyi agglomerációba azon szlovákiai településeket számoltuk, amelyek Pozsonytól legfeljebb 30 perces közúti időtávolságon belül helyezkednek el.

7. ábra: A határon átnyúló munkaerőpiacot meghatározó gazdasági jellegzetességek Pozsony térségében



A határon átnyúló **munkaerőmobilitást** a pozsonyi agglomeráció munkaerőpiacának nagysága, a munkaerőkereslet mértéke, a magyarországit meghaladó bérszínvonal indukálja. Az **áttelepült, változó mértékben szlovák anyanyelvű, szlovák állampolgárok** ingázása a lakóhelyváltoztatásukból fakad: szinte minden áttelepülő megtartotta eredeti, főként pozsonyi vagy Pozsony környéki munkahelyét, és napi szinten ingázik munkahelyére új lakóhelyéről.

A **magyar anyanyelvű magyarországi határon átnyúló mobilitását** tekintve részben eltérő, illetve sajátos jellegzetességek adódtak a közelmúltban. Számos képzett magyar állampolgárt vonzottak a pozsonyi autóipari üzemek. A határátlépő ingázók rendszerint magasan képzettek, magas arányban egyetemi diplomával rendelkeznek. 2015-től kezdődően megnövekedett a Volkswagen pozsonyi gyárába felvett magyar munkaerő nagysága, habár 2019-ben a 400 fős kölcsönvett munkaerőt visszaküldték a győri Audiba, a Volkswagen-csoport másik üzemébe. Az utóbbi években csökkent a szlovák oldal bérelőnye, így a korábbi, összeszerelést is vállaló ingázók száma lecsökkent.

A lehetséges szinttől ugyan messze elmaradó mértékben, azonban a **helyi oktatási-nevelési intézmények használata** is megjelent a kiköltözők részéről, de a **tanulói ingázás a pozsonyi tanintézménybe szülői gépjárművel** továbbra is meghatározó jelenség. 2009-től kezdődően fedezte fel a **Rajkán élő szlovákjajú szülők egy része a helyi óvodát**. Ennek következtében szükségessé vált egy szlovákul beszélő kolléga alkalmazása is. 2015-ben a beiratkozott 69 gyerek egyharmada, 2017-ben 35-40%-a már pozsonyi háttérű volt (Pozsonyban született, vagy pozsonyi szülők már magyarországi lakhellyel született gyermeke). Jelenleg a rajkai magyar tannyelvű óvodában a 100 gyerek fele szlovák állampolgár. Nem működik külön szlovák nyelvű csoport, mivel erre nincs törvényi lehetőség, az óvoda nem nemzetiségi intézménynek minősül. Sok család részben éppen emiatt továbbra is szlovák intézményekbe szállítja a gyermekét napi szinten. A kiköltözők többsége egymás közt óvoda esetében

a rajkait ajánlja, egyrészt mert gyermekük magyar nyelven is megtanul, másrészt könnyebbséget jelent a földrajzi közelség okán helybe hordani a kisgyermeket. További érv, mely a helyi elhelyezés mellett szól, hogy ingyenes a szolgáltatás, míg Pozsonyban fizetni kell, amennyiben az igénybe vevőknek (már) nincs szlovákiai lakcímkártyájuk. Sok ingázó a koronavírus világjárvány idején, a határszigorításkor kénytelen volt bejelentkezni Rajkára, pozsonyi lakcím híján viszont már nehezebb a szlovák főváros iskoláiban és óvodáiban helyet találni gyermekeiknek. Fontos kiemelni, hogy Feketeerdőt leszámítva közszolgáltatás keretében minden szlovákok által nagyobb létszámban lakott településen fenntartanak az önkormányzatok óvodát, és sok településen még további férőhely is biztosítható lenne a szlovák szülők gyerekeinek is.

Az alapfokú oktatás terén jóval csekélyebb a helyben történő intézményhasználat iránti igény.

Azok a gyerekek, akik nem beszélnek magyarul, és szüleik közül legalább az egyik egy pozsonyi munkahelyre ingázik, naponta járnak (szülői segítséggel) Pozsonyba tanulni. Rajkán a Békefi Ernő Általános Iskola és Alapfokú Művészeti Iskola első osztályába négy-öt magyar anyanyelvű szülő gyermeke jár. 2021 előtt évente csak egy-két szlovákiai származású gyermeket regisztráltak a tanintézményben. A magyar etnikumú, Magyarországra költözött szülők jellemzően a pozsonyi Magyar Tannyelvű Alapiskola és Gimnáziumba járatják gyermekeiket, hogyha magyar iskolát keresnek. Fontos leszögezni, hogy Rajkán, ahova a diákok 17%-a más településről jár, mindössze tizenöt elsős kezdett a helyi általános iskolában, és több gyermek számára is rendelkezésre állnának kapacitások a rajkai létesítményben. Többek között a Rajkán élők gyermekeit is szívesen látnák, akik már megtanultak az óvodában magyarul. Feketeerdőt leszámítva minden településen rendelkezésre áll általános iskola, azonban szlovák tannyelvű sehol. A bezenyei intézmény horvát-magyar kétnyelvű, mindenhol máshol magyar tannyelvű az iskola, ahol idegen nyelvként sem tanítják a szlovákokot.

A fentiekén túl a szlovák lakosok általában csak **létszükségleti cikkeket, alapszolgáltatásokat** vesznek igénybe helyben, ideértve a kisboltokat, a **vendéglőket-éttermeket**. Jelentős potenciál rejlik meg **Mosonmagyaróvár** városi funkcióinak használatában. Itt is rendelkezésre áll számos magasabb hierarchiaszintű intézmény és szolgáltatás, mely igénybe vehető lenne a szlovákok számára is. Ide tartozik például a kórház, a járóbeteg-ellátó intézmény, a multifunkcionális kulturális-közösségi térként működő Flesch Központ (színház, művelődési ház, rendezvény és civil központ), a gyógyfürdő és uszoda, valamint az épülő tanuszoda. Jelenleg is vannak népszerű, szlovákok által is látogatott létesítmények, attrakciók a határtérségben, a Szigetközben és tágabb régiójában (pl. a mosonmagyaróvári Flexum-Termál Gyógyfürdő és Uszoda, a Lipóti Termálfürdő). A jövőben nagyobb szerepet kaphat egy **nagyvároskörnyéki rekreációs zóna** kialakítása Pozsony körül, melynek szerves részévé tud válni a magyarországi vonzáskörzet is, ideértve a fürdőket, a kerékpáros és a vízi turisztikai lehetőségeket. A magyarországi települések a szigetközi ökoturisztikai fókuszú desztináció kaputárságát képezhetik a szlovák(iai) vendégek számára.

3 A határon átnyúló integráció és együttműködés potenciális területei

3.1 Európai jó gyakorlatok

A határvárosok túlnyomó többsége az EU-s nyitott belső határok ellenére periférikus helyzetű, mivel a természetes és az adott ország közigazgatási rendszere által biztosított vonzaskörzetük nem esik egybe. Minthogy nem tudják térszervező funkcióikat 360°-os körben, akadály nélkül ellátni, a kapcsolódó intézmények működtetése vagy csak gazdaságtalanul biztosítható, vagy csak az adott ország közigazgatási rendszerén belül látják el ezeket a funkciókat, ami felveti a fenntarthatóság problémáját. Franciaországban ezt a hiányosságot olyan jogi-intézményi megoldásokkal (pl. Helyi Határon Átnyúló Együttműködési Csoportosulás, GLCT) igyekeznek kompenzálni, amelyek révén a határ túloldalán fekvő települési önkormányzatokat az adott határvárossal közösen létrehozott intézményekbe szervezik, és ezeken keresztül hangolják össze a fejlesztéseket.

A jó gyakorlatok közül megemlíthető a svájci-francia határ mellett fekvő **Genf**, amely Pozsonyhoz némileg hasonlóan meghatározó szerepet tölt be a határon átnyúló funkcionális integrációban a munkaerőmobilitás révén (a Franciaországból Svájc irányában ingázó munkavállalók száma több mint 100 000 fő). A térségi folyamatok menedzselése érdekében 2013-ban alapították a Nagy-Genf Helyi Határon Átnyúló Együttműködési Csoportosulást. A GLCT fenntartható és autonóm, jogi személyiséggel és pénzügyi autonómiával rendelkező közjogi szerv, mely az önkormányzatok által felvállalt és hatáskörükbe tartozó határon átnyúló feladatok ellátását végezheti.

Számos határon átnyúló, Genffel való erősebb integrációt szolgáló fejlesztés valósult már meg Nagy-Genf térségében, többek között:

- regionális gyorsvonati és villamoshálózat kiterjesztése, továbbfejlesztése, multimodalitás erősítése;
- Gex, Ferney-Voltaire és Genf között dedikált buszsáv és buszjárat kialakítása;
- zöldút kialakítása a nem motorizált közlekedés és a városkörnyéki rekreáció céljából, valamint fenntartható közlekedési módok (kerékpározás, gyaloglás) terén kisebb beavatkozások;
- a mikroszennyező anyagok együttes kezelése, kiszűrése a francia ocybèle-i és a svájci Villette szennyvíztisztító telep összekapcsolásával stb.

A **Lille-Kortrijk-Tournai Eurometropolisz** a legrégebbi Európai Területi Társulás (ETT), melyet még 2008-ban alapítottak a francia nagyvárosi térség és a belga (flamand) területek együttműködése érdekében. A kooperáció több tématerületre is kiterjed, többek között:

- mobilitás: közel 50 ezer fő ingázik napi szinten a határtérségben, ezért az ő mobilitásukat igyekszik támogatni az ETT. Többek között sikerült elérni a határmetsző vasúti viteldíjak csökkentését. További cél a határon átnyúló közösségi közlekedés bővítése a hiányzó kapcsolatok beazonosításával; a szolgáltatás minőségének emelése; a jegyértékesítés és a jegyárak összehangolása; egy innovatív tarifarendszer kialakítása; a közlekedési hálózatok és rendszerek közti átjárhatóság javítása;

- kulturális együttműködés: a „Kultúra órája” a kulturális szereplők együttműködésének ösztönzésére jött létre, amelynek lényege egymás megismerése, a kölcsönös tudás- és tapasztalatcsere, a partnerkeresés és új együttműködési formák, projektek fejlesztése; az ETT saját Kulturális Munkacsoportot is létrehozott a határon átnyúló hálózatosodás érdekében. Többek között külön munkacsoportjai léteznek a térségi múzeumok, bizonyos művészeti ágak képviselői, a kultúra finanszírozása, a PR és marketing kapcsán;
- levegőtisztaság, környezetvédelem: a partnerek együttműködnek a fő szennyező anyagok kibocsátásának csökkentése érdekében, és felhívják a nyilvánosság figyelmét erre a kérdésre; kísérleti protokoll készült a légszennyezettség kezelésére az illetékes hatóságokkal és megfigyelőközpontokkal együttműködésben; a TransfAIR INTERREG-projekt keretében levegőtisztaság-megfigyelő applikációt hoztak létre; a „puha mobilitás” munkacsoport azon dolgozik, hogy megkönnyítse és ösztönözze az olyan közlekedési eszközök használatát, mint a kerékpár, a vonat és a busz;
- Kék Park: egy olyan kezdeményezés, amelynek lényege, hogy az egész ETT térségét egy felszíni és felszín alatti vizekkel átszőtt régióként kell kezelni és fejleszteni; lényeges szempont a vízgyűjtő (medence) közös menedzsmentje, a vizeken keresztül a társadalmi kapcsolatok erősítése, a vízhez kötődő kikapcsolódási és rendezvény lehetőségek biztosítása, a fenntartható mobilitási formákkal bejárható-összekapcsolódó térség megteremtése.

Strasbourg (Franciaország) és Kehl (Németország) együttműködésének egyik kulcseleme az eredetileg csak Strasbourgban közlekedő villamosvonal 2017-ben történt meghosszabbítása, amelynek révén egy új határon átnyúló közösségi közlekedési kapcsolat született a németországi Kehl városával. Az új járat fontos szerepet játszik a határon átnyúló munkavállalásban és a városi szolgáltatások hozzáféréseben (a COVID-járvány előtti évben, 2019-ben napi 12 ezer utas vette igénybe az új szolgáltatást). A villamosvonal mentén a korábbi barna mezős és használaton kívüli, határ mentén fekvő városi területek integrált hasznosítására is jó hatással volt a beruházás: a meghosszabbítás során egy új megállót is létesítettek a jövőbeli új lakó övezet kiszolgálása érdekében.

3.2A helyi összehangolási potenciálok

Pozsony és nagyvárosi térsége esetében alapvetően a következő határon átnyúló összehangolások képzelhetők el önkormányzati és helyi-térségi szinten:

- a határon átnyúló buszközlekedés (801-es busz) újraindítása, egyeztetések a busztársaságok, a megrendelők-közlekedésszervezők és az önkormányzatok bevonásával;
- határon átnyúló kerékpárosinfrastruktúra-fejlesztések hálózati szemlélettel, körút szerűen, különösen Szigetköz és Csallóköz (Žitný ostrov) térségében, a Duna és a Mosoni-Duna mentén;
- határon átnyúló kerékpárkölcsonzó rendszer kialakítása, a vasútvonalakra ráhordó jelleggel;
- járműipari gazdasági szereplők együttműködése, üzleti-befektetési információs rendszer kialakítása (példa: The Locator nevű üzleti információs portál, Euregio Meuse-Rhine);
- szakközépiskolák közti együttműködés fokozása a járműipar területén, a cserekapcsolatok és a tudásátadás támogatása;
- határon átnyúló élethelyzetekhez kötődő információk terjesztése, kiemelten a határon átnyúló munkavállalásra és lakhatásra (példa: EURES-T Oberrhein/Upper Rhine);
- a magyarországi jogrend és jogszabályi környezet ismertetése a Magyarországon életvitelszerűen tartózkodó szlovák állampolgárok számára (pl. ebtartás, szemétdíj és -szállítás, közterületi parkolás, óvodai-iskolai beiratkozási és hiányzási, orvosi igazolási kérdések);
- közösségépítő-közösségformáló programkínálat kialakítása célzottan a párhuzamos társadalmakban, alvótelepülés-részekben élők bevonása érdekében;
- határon átnyúló turisztikai desztinációmenedzsment, a térségi turisztikai szereplők, TDM-ek összefogása.

Állami és államközi kompetenciába tartozó összehangolások:

- határon átnyúló közösségi közlekedési egyeztető platform létrehozása az érintett szolgáltatókkal, önkormányzatokkal, állami és magánvállalkozásokkal;
- közös, összehangolt jegy- és bérletrendszer kialakítása, tarifaközösség bevezetése a kishatárforgalomra, valamint a határon átnyúló nagyvárosi-elővárosi közlekedési rendszerre vonatkozóan;
- közös átfogó közlekedésfejlesztési koncepció létrehozása az egyéni és a közösségi közlekedési módok összehangolt fejlesztése érdekében, fenntartható elővárosi mobilitási terv készítése;
- „határon átnyúló” távmunka (szlovák állampolgár Magyarországról végez szlovákiai bejegyzésű cégnek munkát) munka- és adójogi kérdéseinek rendezése, kétoldalú megállapodással;
- bölcsődei és óvodai elhelyezés támogatása a szlovák állampolgárok számára magyarországi intézményben, kétnyelvű oktatás biztosítása alap- és középfokú intézményekben;
- közös területrendezési terv és fejlesztési koncepció készítése Pozsony nagyvárosi térségére;
- fekvőbeteg-ellátás igénybevételének biztosítása szlovák egészségbiztosító társasággal aláírt szerződéses megállapodás keretében a győri és a mosonmagyaróvári kórházi intézményekkel együttműködésben (példa: esztergomi Vaszary Kolos Kórház);
- határon átnyúló sürgősségi betegellátás és ehhez kapcsolódóan a mentőautók zavartalan mentési tevékenységének biztosítása a határtérségben.

3.3 Határon átnyúló illeszkedés szempontjából releváns területfejlesztési tervanyagok

A Pozsony Megyei Önkormányzat felismerte a szlovák főváros vonzáskörzetében kialakuló **szuburbanizációs folyamat** jelentőségét, ami a fejlesztési dokumentumokban is visszatükröződik. A minőségi környezet biztosítása és a szuburbanizációs folyamat eredményes kezelése érdekében a határtérség szereplőinek együtt kell működniük.

Pozsony Megyei Önkormányzat tematikus prioritásai a határokon átnyúló együttműködésben:

1. Turizmus (tematikus természeti, kulturális és történelmi útvonalak)
2. Természeti örökség és környezet (ökocentrumok, nemzeti parkok és védett területek közötti együttműködés)
3. Kulturális örökség (kulturális és kreatív ipar, múzeumi együttműködés)
4. Fenntartható mobilitás (kerékpáros hidak, kerékpáros infrastruktúra, kerékpárkölsönző rendszerek)
5. Oktatás (óvodák, általános és középiskolák közötti együttműködés a kétnyelvű oktatás területén)
6. Tudomány, kutatás, innováció és művészetek
7. Szociális (ezüst gazdaság, szociális szolgáltatások)
8. Egészségügy
9. Intézményi együttműködés és kapacitásépítés

1. táblázat: Pozsony Megyei Önkormányzat Gazdaság és Társadalmi Fejlesztési Programja (2021-2027)⁵

Prioritás	Specifikus célkitűzés	Integrált projektcsomag	Kulcsfontosságú és kiegészítő projektek
1. Fenntartható mobilitás	1.4 Integrált tömegközlekedési rendszer fejlesztésének biztosítása	1.4.1 Az integrált közlekedési rendszer fejlesztése és a járműpark korszerűsítése	Az IDS BK ⁶ kiterjesztése a szomszédos régiók területére (beleértve Ausztriát és Magyarországot)
	1.5 A megye közlekedési rendszerében a közlekedés és logisztika fejlesztésével kapcsolatos kiemelt projektek támogatása	1.5.1 A vízi, légi és egyéb közlekedési módok fejlesztése	A vasúti közlekedés korszerűsítése és modernizálása Pozsony város területén (Pozsonyligetfalu – Oroszvár – Rajka)
2. Minőségi és fenntartható környezet	2.1 A vízvédelem megerősítése és a korszerű és hatékony szennyvíz- és vízellátó hálózatra csatlakozott lakosság arányának növelése	2.1.1 Felszíni vizek védelme	Közös vízgazdálkodás a határokon átnyúló területeken

⁵ Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Bratislavského samosprávneho kraja na roky 2021 – 2027 (s výhľadom do roku 2030)

⁶ Integrált közlekedési rendszer Pozsony megyében (Integrovaný dopravný systém v Bratislavskom kraji)

Prioritás	Specifikus célkitűzés	Integrált projektcsomag	Kulcsfontosságú és kiegészítő projektek
	2.7 A környezeti monitoring és tervezés javítása	2.7.1 Innovatív monitoring módszerek és átfogó környezeti tervezés	Védett területek közötti együttműködés a határokon átnyúló térségben
3. Modern oktatás, képzés és sport, valamint minőségi tudomány, kutatás és innováció	3.2 A megye innovációs szintjének javítása és a diplomás foglalkoztatás jobb feltételeinek megteremtése	3.2.1 A felsőoktatás és a kutatás korszerűsítése és előmozdítása	Know-how cseréje a határon átnyúló térségben
	3.3 A lakosság egészséges életmódjának javítása (a sport, a testmozgás és a szabadidős tevékenységek népszerűsítése révén)	3.3.2 Szabadidős és érdeklődési tevékenységek, valamint a fiatalokkal való munka támogatása	Az ifjúsági mobilitás előmozdítása és az iskolák közötti együttműködés fejlesztése (beleértve a nemzetközi együttműködést)
Az ifjúsági munka csereprogramjai (beleértve a nemzetközi programokat is)			
4. Fenntartható turizmus és sokszínű kultúra	4.1 A vízi turizmus és a szabadidős tevékenységek fejlesztésének előmozdítása	4.1.3 Vízi kikapcsolódás és sportolás, gyógy- és wellness-turizmus	Vízi turizmus és rekreációs termékek fejlesztése, beleértve a határon átnyúló termékek fejlesztését
			A turisztikai termékek közös, határokon átnyúló promóciója
	4.3 A turisztikai kínálat korszerűsítése a fenntartható turizmusra összpontosítva	4.3.3 Tematikus útvonalak a megye területén, beleértve azok határokon átnyúló részeit is	Kulturális, történelmi és természeti látnivalókra összpontosító tematikus útvonalak hálózatának fejlesztése
			Határokon átnyúló együttműködés támogatása
		Marketing és promóció, innovatív online megoldások	
5. Minőségi és hozzáférhető egészségügyi ellátás	5.1 A lakosság egészségi állapotának javítása	5.1.1 Átfogó bentlakásos ellátás	Határon átnyúló együttműködés az egészségügyi ellátás területén
8. A megye hatékony finanszírozása és átfogó fejlesztése	8.2 Az egyes fejlesztési területeken a rendszerszintű változások	8.2.2 A környezeti fenntarthatóság rendszerszintű változásának támogatása	Közös fellépés (beleértve a határokon átnyúló koordinációt) a szűnyoggyérítés terén

Prioritás	Specifikus célkitűzés	Integrált projektcsomag	Kulcsfontosságú és kiegészítő projektek
	végrehajtásának támogatása	8.2.5 Rendszerszintű változás támogatása az egészségügyben	Az egészségügyi ellátásra vonatkozó jogszabályok határokon átnyúló hatásokkal járó változása (Magyarország, Ausztria)
		8.2.8 Rendszerszintű változás támogatása a hatékony finanszírozás és az átfogó fejlesztés érdekében	Pozsony új területrendezési terve, mely magában foglalja a fővárosnak és elővárosainak integrált fejlesztését, valamint reagál a nagyvárosnak a megyében elfoglalt helyére, beleértve a határrégiókat és a hierarchikusan magasabb területrendezési dokumentációkat is
		8.2.10 Határokon átnyúló és nemzetközi együttműködés	Az együttműködés hatékonyabb előmozdítása a határ menti térségben (Ausztria, Magyarország), különösen a turizmus, a fenntartható mobilitás, az egészségügyi és szociális ellátás, az oktatás, a természeti és kulturális örökség területén
	A lakosok számára nyújtott határokon átnyúló szolgáltatások tervezésének és megvalósításának hatékonyabb támogatása		
	A támogató szolgáltatások és eszközök a határ menti térségben folytatott tevékenységek jobb tervezéséhez és fejlesztéséhez		
	A határokon átnyúló és nemzetközi együttműködésben részt vevő szereplők tájékoztatását és támogatását célzó tevékenységek		
	A Pozsony Megyei Önkormányzat európai ügyekben és projektekben való részvételének erősítése		
	Stratégiai partnerségek kiépítése, különösen a nagyvárosi régiókkal és a szomszédos megyékkel, valamint a hasonló érdekekkel és kihívásokkal rendelkező régiókkal		

Győr-Moson-Sopron vármegye területfejlesztési dokumentumai szintén figyelmet fordítanak a térség **határon átnyúló funkcionális térkapcsolataira**. Területi fejlődési forrásként szerepel Pozsony, melynek vonzáskörzete átnyúl a vármegye területére is. A határon átnyúló kapcsolatok erősítése főleg az **elérési viszony javítására** (közlekedési hálózatok összekapcsolása, határtérség feltárása) és a **funkcionális együttműködések** (szolgáltatások, munkaerő-áramlás, integrált turisztikai fejlesztések) fejlesztésére koncentrál.

A Szigetköz-Mosoni-sík fejlesztési térség releváns területi céljai:

- FT3.3: A humán közszolgáltatások rugalmas, az agglomerációs települések népességszerkezetének átalakulását – pl. növekvő gyermekszám – figyelembe vevő fejlesztése.
- FT3.4: A Szigetköz egységes szemléletű, komplex turisztikai fejlesztése az ökológiai szempontok figyelembevételével, a határon átnyúló együttműködési lehetőségek kihasználásával
- FT3.8: A szigetközi kerékpárút-hálózat rekonstrukciója, bővítése, a belső területek feltárása a kerékpáros közlekedés és turizmus számára, térségi jelentőségű kerékpárutak fejlesztése

2. táblázat: Győr-Moson-Sopron Vármegye Területfejlesztési Stratégiai és Operatív Programja (2021-2027)

Prioritás	Intézkedés	Projektcsomag
4. Jobban összekapcsolódó Európa: a stratégiai szállítási és digitális hálózatokkal	4.4 Belterületi járdák, kerékpárutak felújítása, új helyi és térségi kerékpáros létesítmények kiépítése	4.4.2 Új helyi és térségi kerékpáros létesítmények kiépítése, felújítása (Euro Velo 6 kerékpárút fejlesztése)
	4.6 Észak-déli vasúti folyosó fejlesztése	4.6.1 Rajka – Hegyeshalom (1d) vasútvonal tengelyterhelés emelése és vágánykorszerűsítése
6. Területi egyenlőtlenségek mérséklése, a kohézió és az együttműködés erősítése	6.3 Megye- és országhatáron átnyúló együttműködések, térkapcsolatok előmozdítása, fejlesztése	6.3.1 Határtérségek jobb megközelíthetőségének biztosítása, a határon átnyúló mobilitás elősegítése
		6.3.2 Határon átnyúló fenntartható turizmusfejlesztés
		6.3.3 Testvértelepülési együttműködések, programok támogatása
		6.3.4 Határon átnyúló intézményközi együttműködések fejlesztése
		6.3.5 Európai területi társulások közös fejlesztési programjainak támogatása