



#ACCESS

Podpora právnej dostupnosti
na slovensko-maďarskej hranici

BRATISLAVSKÁ REFERENČNÁ SKUPINA

PODKLADOVÝ MATERIÁL

12. 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, Stredoeurópska služba 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

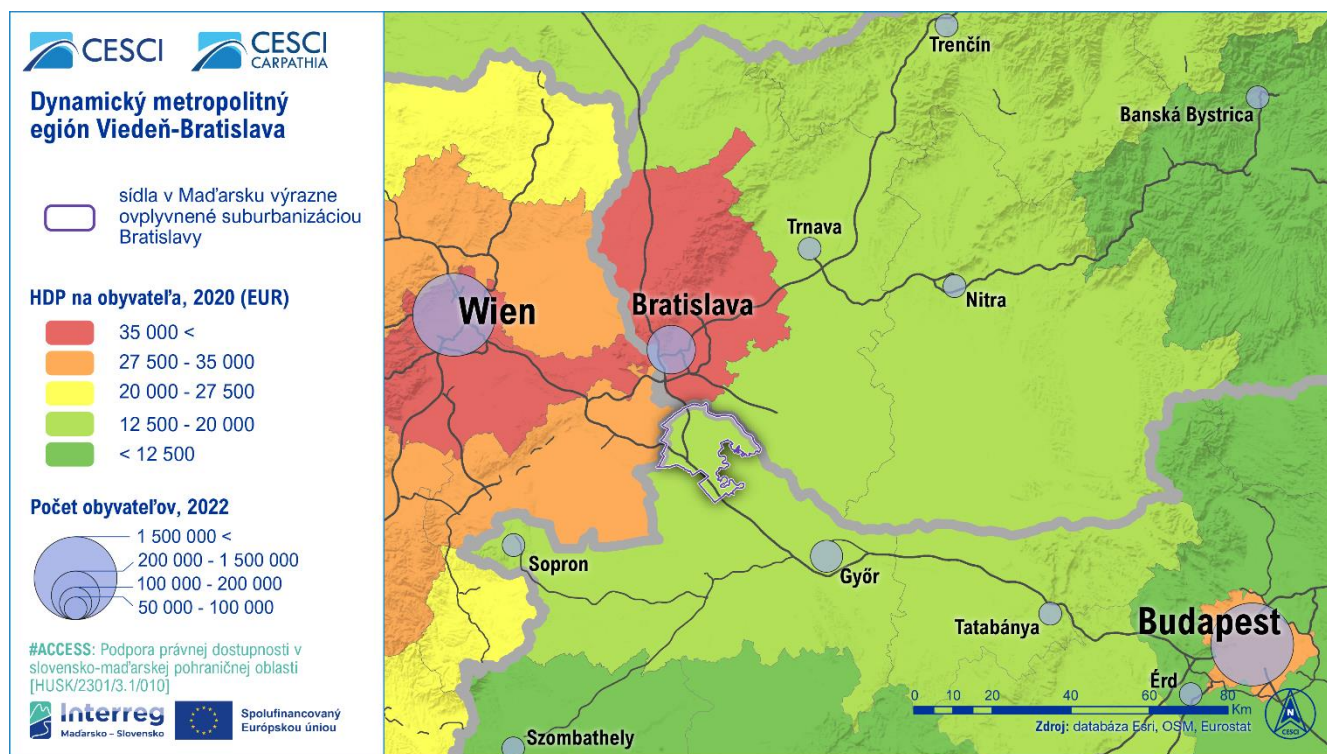
Ciele seminárov:

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

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

1 Funkčné centrálné postavenie Bratislavy

Obrázok 1: Dynamický región Bratislavy a jeho poloha na osi Viedeň - Budapešť



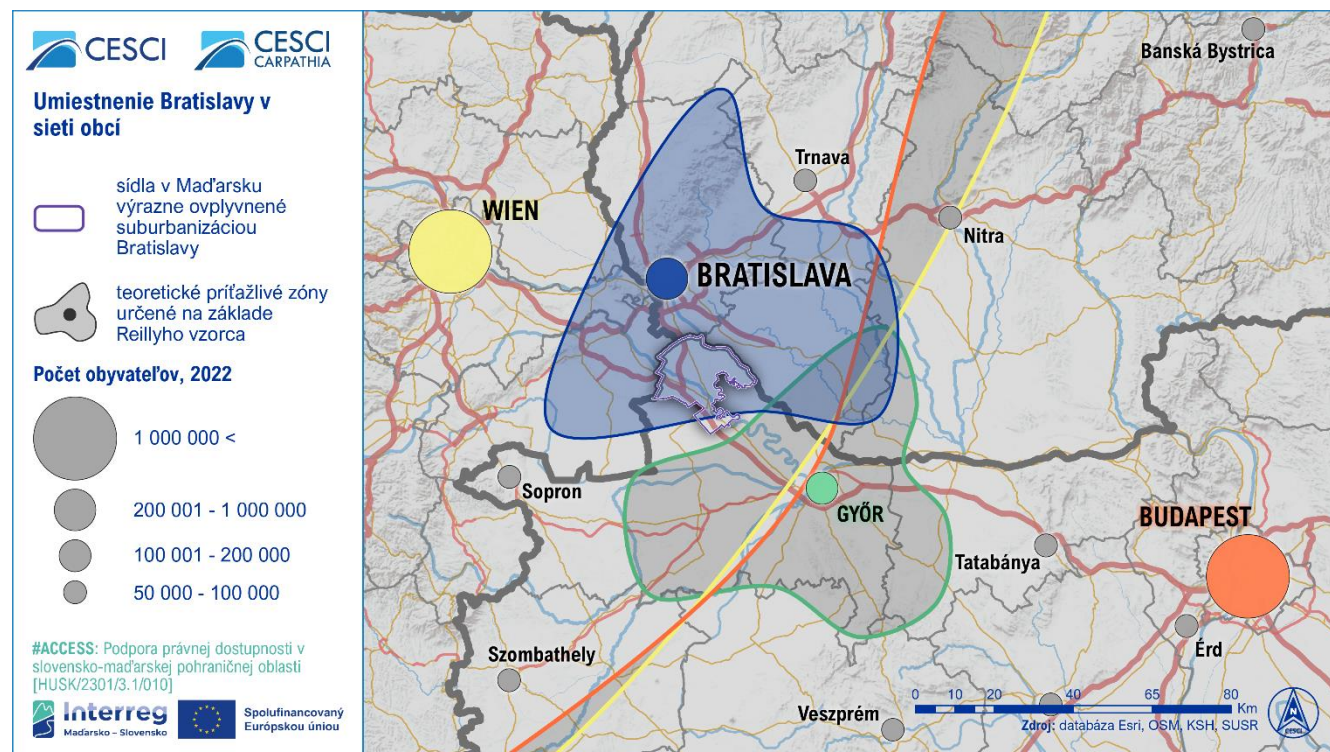
Bratislava a jej región sú nielen najprosperujúcejšou a najvýkonnejšou oblasťou na Slovensku, ale aj kľúčovým hráčom v najrýchlejšie rastúcej metropolitnej oblasti v strednej Európe (Viedeň-Bratislava). Je hlavným mestom krajiny, dopravným uzlom a popredným administratívnym, finančným a obchodným centrom krajiny. Za posledné dve desaťročia zaznamenalo vynikajúce tempo rastu, ktoré v mnohých ohľadoch prevyšuje národný priemer a dokonca aj priemer EÚ, a jeho proces dobiehania sa udržal ako víťaz integrácie do EÚ.

Viacere ukazovatele poukazujú na dynamiku Bratislavskej župy a jej odlišnú trajektóriu rozvoja v porovnaní s inými časťami krajiny. Vyznačuje sa rastúcou hospodárskou koncentráciou: v roku 2000 sa v nej vytváralo 25,8 % HDP, v roku 2021 sa to zvýšilo na 28,4 %. V roku 2000 bol HDP na obyvateľa len o niečo vyšší ako polovica priemeru EÚ (51 %), ale v roku 2020 bol takmer o tretinu (31 % bodov) vyšší ako priemer EÚ²⁷. Disponibilný príjem domácností sa zvýšil z 3 500 EUR na osobu v roku 2000 na 16 400 EUR v roku 2020. Kým na prelome tisícročia predstavoval disponibilný príjem Bratislavskej župy len 32,7 % priemeru EÚ, do roku 2020 ho úspešne dobehol (na 95,3 % priemeru EÚ). V porovnaní s priemerom SR (10 100 eur, 58,7 % priemeru EÚ) je teda úroveň príjmov výrazne vyššia. HDP Slovenska na obyvateľa (18 100 EUR na obyvateľa) je menej ako polovica HDP Bratislavy (38 800 EUR na obyvateľa). Bratislava má komplexnú ekonomiku, v ktorej okrem priemyselných činností pôsobí aj rozsiahly sektor služieb, a dokonca aj výskumné a vývojové kapacity. Špecifické hrubé výdavky na výskum a vývoj v kraji sa od milénia do roku 2021 zvýšili takmer 6,5-krát (627 837 € na obyvateľa) a sú 3,8-krát vyššie ako slovenské výdavky na obyvateľa (168 202 € na obyvateľa).

Bratislavská župa sa na mape Európy jedinečným spôsobom vyznačuje aj koncentráciou ľudského kapitálu: aj v porovnaní s regiónom hlavného mesta Rakúska- Viedne (35,6 %) má vyšší podiel vysokoškolského vzdelania (47 %), čo je výrazne nad priemerom EÚ (34,7 %). Rozsah pokroku ilustruje skutočnosť, že v roku 2002 bol tento podiel (24,4 %) len o necelú polovicu nižší. Hospodársku prosperitu Bratislavy a jej dynamický trh práce charakterizuje nezamestnanosť (7,4 %), ktorá bola v roku 2002 (9,7 %) ešte pod priemerom EÚ, zatiaľ čo Slovensko ako celok sa vyznačovalo výraznou nerovnováhou a oveľa vyššou mierou nezamestnanosti (18,7 % v roku 2002). Do roku 2022 sa prejavuje faktický nedostatok pracovných síl, pričom nezamestnanosť dosiahne historické a európske minimum 2,3 %, čo je výrazne pod priemerom krajiny (6,2 %) a EÚ (6,3 %).

Slovenské hlavné mesto má v oblasti rakúsko-maďarsko-slovenskej troj-hraničnej oblasti svoje špecifické lokalizačné energie. Jedným z hlavných územných potenciálov Bratislavy je **jej blízkosť k Viedni**. Bratislava (475 577 obyvateľov) je nielen centrom číslo jeden na Slovensku, ale s výnimkou Viedne aj zďaleka najľudnatejším mestom v regióne, pričom veľkosťou ďaleko prevyšuje susedný Győr (127 599 obyvateľov) a bezprostredne susediaci Mosonmagyaróvár (33 935 obyvateľov). Pre obce v skúmanej oblasti (s priemerným počtom obyvateľov len 2 461) je jednoznačne najvýznamnejším centrom. **Priama cezhraničná metropolitná spádová oblasť, ktorá siaha približne po južnú hranicu Mosonmagyaróváru, je veľmi rozsiahla a zahŕňa niekoľko obcí v Maďarsku.** Okrem toho je v časti svojej spádovej oblasti (približne väčšina okresu Mosonmagyaróvár) aj dominantnejším centrom dostredivosti ako Győr.

Obrázok 2: Poloha a dostupnosť Bratislavy

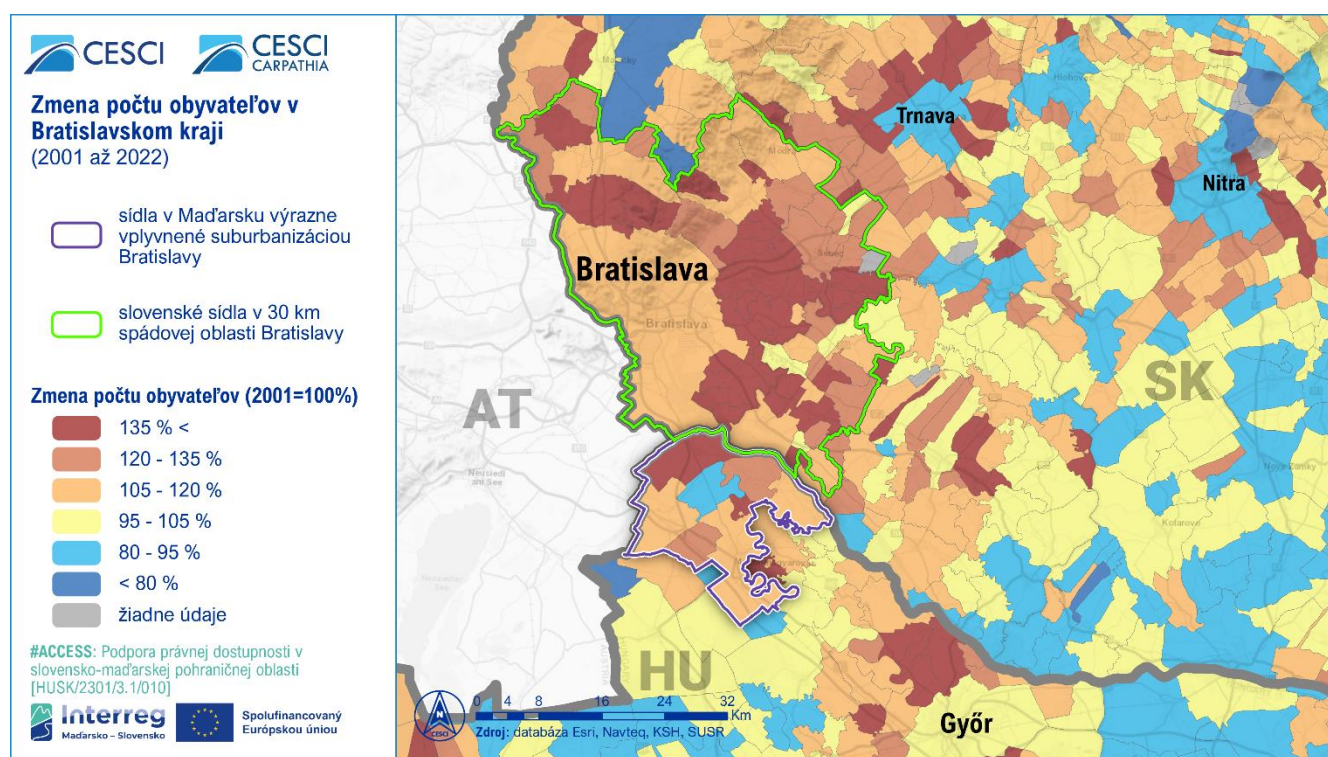


Je potrebné zdôrazniť jeden z fenoménov **suburbanizácie, ktorým je výrazný prírastok obyvateľstva v prímestských oblastiach**. Ak vezmeme za základ údaje z roku 2001, všetky (64) obce okrem Bacsfy

(Báč, pokles o -1,4 %) v rámci bratislavskej aglomerácie² na Slovensku zaznamenali výrazný nárast počtu obyvateľov. Tempo rastu spádového územia Slovenska je veľmi dramatické: zo 147 790 v roku 2001 na 225 809 v roku 2022 sa počet obyvateľov bratislavskej aglomerácie zvýšil o takmer 53 %. Medzi sídla s vysokým nárastom počtu obyvateľov patria Hviezdoslavov (osemnásobok počtu obyvateľov v roku 2001, osemnásobok počtu obyvateľov v roku 2022), Chorvátsky Grob (445 % počtu obyvateľov v roku 2001, 445 % počtu obyvateľov v roku 2022, 445 % počtu obyvateľov v roku 2022) a Chorvátsky Grob (445 % počtu obyvateľov v roku 2001, 445 % počtu obyvateľov v roku 2022, 445 % počtu obyvateľov v roku 2022). Najväčší nárast počtu obyvateľov bol zaznamenaný v Chorvátskom Grobe (+5497 osôb), Senci (+5049 osôb), Dunajskej Lužnej (+4933 osôb).

Niektoré zo sídiel na maďarskej strane **sa v poslednom desaťročí stali súčasťou cezhraničnej metropolitnej prímestskej zóny a Rajka je dnes jednoznačne súčasťou vnútorného aglomeračného okruhu Bratislavy**. S výnimkou Bezenye (+19 % nárast počtu obyvateľov) vykazujú maďarské obce postihnuté suburbanizáciou Bratislavy podobný demografický vzorec ako slovenská spádová oblasť. Týka sa to najmä Rajky (v rokoch 2001 až 2022 sa počet obyvateľov zdvojnásobil) a Feketeerdő (73 % nárast). V Gyórsko-mošonsko-šopronskej župe sa jasne odlišil západný hraničný pás gravitujúci k Bratislave a samostatná aglomerácia s centrom v Győri.

Obrázok 3: Zmena počtu obyvateľov na území Bratislavy (2001 až 2022)

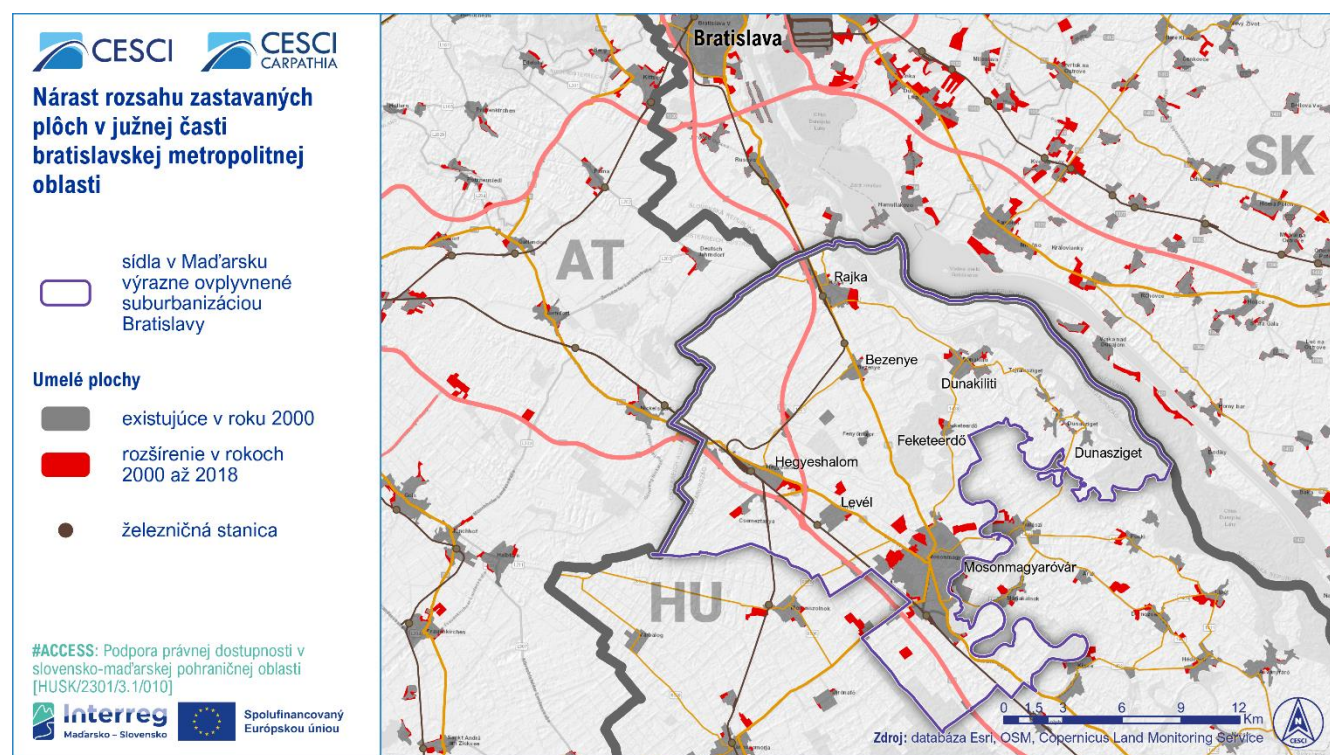


Od prelomu tisícročia sprevádzali suburbanizáciu Bratislavy čoraz výraznejšie zmeny vo využití územia. V minulosti to bol takmer výlučne dôsledok sťahovania ľudí z veľkého mesta a následne, čiastočne aj v dôsledku vysokých cien nehnuteľností v Bratislave, nárast zastavaných plôch na

² Na účely tejto analýzy sa pod týmto pojmom rozumejú obce, ktoré sa nachádzajú v časovom rozmedzí do 30 minút od Bratislavy na Slovensku.

predmestiach. Rozširovanie miest viedlo k vytváraniu čoraz súvislejších umelých plôch, ktoré prekračujú administratívne a štátne hranice. Nielen funkčne, ale aj morfológicky sa prímestská metropolitná oblasť v okolí Bratislavy integruje: v blízkosti Bratislavy vznikajú podobné nové typy zástavby a využitia územia na maďarskej aj slovenskej strane (radové domy, sídliská a novostavby rodinných domov a prímestské ulice). Tieto štvrte sa často líšia od väčšinovej spoločnosti nielen svojimi architektonickými charakteristikami, ale aj sociokultúrnymi charakteristikami, sociálnym zložením, vzťahom k väčšinovej spoločnosti a využívaním miestnych služieb. Celkovo sú príslušní obyvatelia menej zapojení do života sídliska, v ktorom žijú, a často žijú v sídlisku v podstate ako nocľazníci, s výnimkou základných služieb (napr. miestne reštaurácie, obchody). Zvýšený dopyt po prírodných, pokojných, zelených predmestiach a suburbiách je síce pochopiteľný, ale nadmerná zástavba medzi ostrovného priestoru ohrozuje najväčší zdroj pitnej vody v strednej Európe a prírodné biotopy.

Obrázok 4: Nárast zastavanej plochy na juhu bratislavskej metropolitnej oblasti



Jedným z procesov, ktoré formujú pohraničie, je vlna vystaňovalectva zo Slovenska do maďarských osád pozdĺž hranice. Tento fenomén podporili aj veľké rozdiely v cenách nehnuteľností: v roku 2008 bol dom v Bratislave 3,2-krát drahší ako v Rajke a okolí, zatiaľ čo byt v Bratislave bol 4,7-krát drahší ako v Rajke a 2,2-krát drahší ako v Bratislavskom kraji. Priemerná cena stavebného pozemku bola v Bratislave až 4,5-krát vyššia ako v Rajke. Podľa údajov o cenách domov z januára 2024³ bola priemerná cena za meter štvorcový tehlového domu 3 559 EUR, pričom v maďarských spádových obciach sa rovnaká hodnota pohybovala od 1 640 EUR/m² (Hegyeshalom) do 2 524 EUR/m² (Levél). Samostatne stojace domy v Bratislave sa predávali v priemere za 2 840 EUR/m², zatiaľ čo v maďarských

³ Podľa výmenného kurzu z januára 2024 je jedno euro 382 HUF.

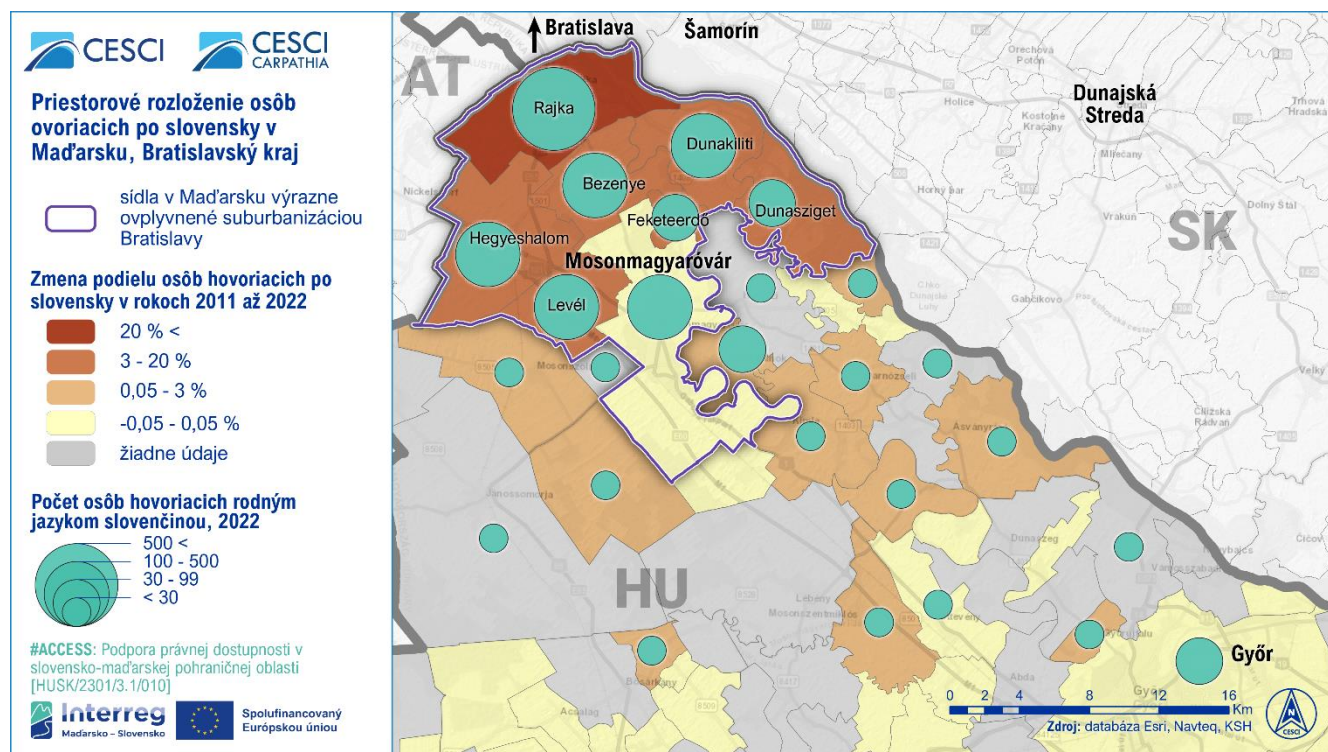
obciach sa priemerná cena podobného typu nehnuteľnosti pohybovala od 1 422 EUR/m² do 2 149 EUR/m² (Bezenye).

V priebehu rokov sa rozdiely znížili, ale stále je možné kúpiť a zrekonštruovať rodinný dom v Rajke a okolí za cenu socialistického sídliska v Bratislave (priemerný dom sa dá v Maďarsku kúpiť za približne 1 700 EUR/m², čo je polovica ako v Bratislave). Nie nadarmo sa Rajke hovorí "šiesty bratislavský obvod". Spočiatku ju objavili súkromníci a rodiny, ktoré sa sem sťahovali radšej ako do väčšiny prímestských sídiel: lacnejšie ceny nehnuteľností, viac zelene, čistejšie, pokojnejšie, vidiecke prostredie ideálne pre rodiny. Začiatkom roka 2010 bol prevládajúcim fenoménom presun z 40-50 m² panelového bytu v Bratislave do rodinného domu, prípadne radového alebo dvojdomu. Najmä od rokov 2008 - 2010 vycítili príležitosť aj realitní investori a začali stavať viacpodlažné bytové domy a sídliská. Ďalším atraktívnym faktorom bolo zavedenie autobusovej dopravy, najmä pre rodiny s deťmi, matky a dôchodcov.

Okrem geografickej blízkosti je **smerná a intenzita rezidenčnej mobility** do značnej miery determinovaná aj podmienkami dostupnosti ovplyvnenými dopravnými trasami: slovenské obyvateľstvo stále preferuje sídla vzdialené od centra Bratislavy do 30-32 minút cesty (predtým bola dôležitým faktorom dostupnosť slovenských mobilných sietí).

Dynamickosť a intenzitu tohto procesu ilustruje skutočnosť, že v obciach, kde podľa sčítania ľudu v roku 2001 žilo len 12 Slovákov, sa oficiálne hlási k slovenskému jazyku 4 373 osôb. Do vidieckej oblasti s pôvodne maďarskou väčšinou a bez autochtónnej slovenskej menšiny tak prišli prevažne veľkomestskí slovenskí vysťahovalci.

Obrázok 5: Priestorové rozloženie osôb hovoriacich po slovensky v Maďarsku, Bratislavský kraj



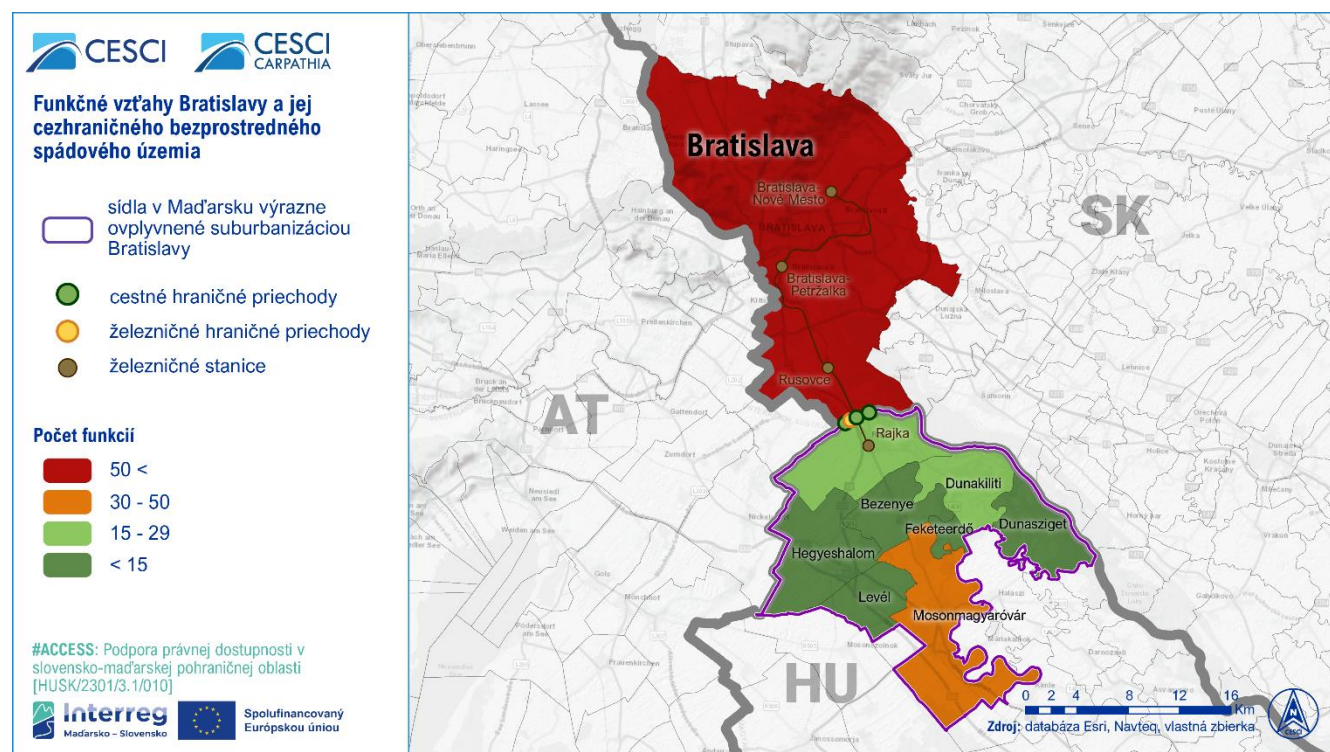
Masový odchod slovenských občanov sa začal v prvej polovici roku 2000. Najprv do Rajky, ktorá priamo hraničí s Bratislavou, a o niekoľko rokov neskôr do osád na trati medzi Dunaszigetom a

Mosonmagyaróvárom. **Cezhraničná mobilita obyvateľov sa zintenzívnila od roku 2011.** Čiastočne to bolo spôsobené dokončením dvojprúdovej diaľnice spájajúcej diaľnicu D2 a M15 v roku 1998. Následne v roku 2002 slovenská strana a do konca roka 2019 aj maďarská strana zmodernizovali pôvodnú dvojprúdovú diaľnicu na dvojpruhovú. Kým v roku 2011 žilo v dotknutých obciach len 1 069 slovensky hovoriacich obyvateľov, do roku 2022 sa ich celkový počet zvýšil na 4 373. K najväčšiemu nárastu počtu došlo v obci Rajka (+2 482), nasledovali obce Hegyeshalom (+180), Dunakiliti (+156) a Levél (+117). Najvyššia zmena v podiele osôb hovoriacich po slovensky bola zaznamenaná v Rajke (+40,5 %-ný nárast), ale výrazný nárast zaznamenali aj Bezenye (+12,3 %-ný nárast), Dunakiliti (+7 %-ný nárast), Feketeerdő (+5,8 %-ný nárast) a Hegyeshalom (+5,2 %-ný nárast).

V súčasnosti žije **najviac presídlencov v Rajke** (3 009), čo predstavuje 69 % slovensky hovoriaceho obyvateľstva z 8 skúmaných osád. Nasledujú Bezenye (286 osôb), Dunakiliti (272 osôb) a Hegyeshalom (262 osôb), všetky výrazne nad hranicou 100 obyvateľov, a mierne za nimi Mosonmagyaróvár (219 osôb) a Levél (166 osôb). Podiel slovensky hovoriacich obyvateľov je mimoriadne **vysoký v Rajke** (57,4 %), kde už predstavujú absolútnu väčšinu obyvateľstva. Sídlami s výrazným podielom Slovákov sa stali aj Bezenye (20,7 %), Dunakiliti (12,4 %) a Feketeerdő (12,1 %). Podľa sčítania ľudu v roku 2022 bolo v Maďarsku v okruhu 30 minút od Bratislavy 8 osád s viac ako 75 obyvateľmi hovoriacimi po slovensky: Bezenye, Dunakiliti, Dunasziget, Feketeerdő, Levél, Mosonmagyaróvár a Rajka.

Tieto údaje však nepokrývajú celú realitu, keďže mnoho ľudí nahlásilo svoju maďarskú adresu len kvôli administratívnym prekážkam spôsobeným pandémiou COVID-19 (uľahčenie miestneho pohraničného styku bolo dostupné len pre osoby s oficiálnou maďarskou adresou) a stále existujú jednotlivci a rodiny, ktorí sa ešte nezaregistrovali na prechod do Maďarska.

Obrázok 6: Funkčné vzťahy cezhraničného bezprostredného spádového územia Bratislavy



Bratislava je vďaka svojej sieťovej polohe, veľkosti, ekonomickej váhe a **veľkému počtu centrálnych funkcií významným lákadlom pre susedné maďarské obce**. V nasledujúcom texte sa zameriame na tieto regionálne rozhodujúce pohyby.

2 Hlavné charakteristiky cezhraničnej metropolitnej oblasti

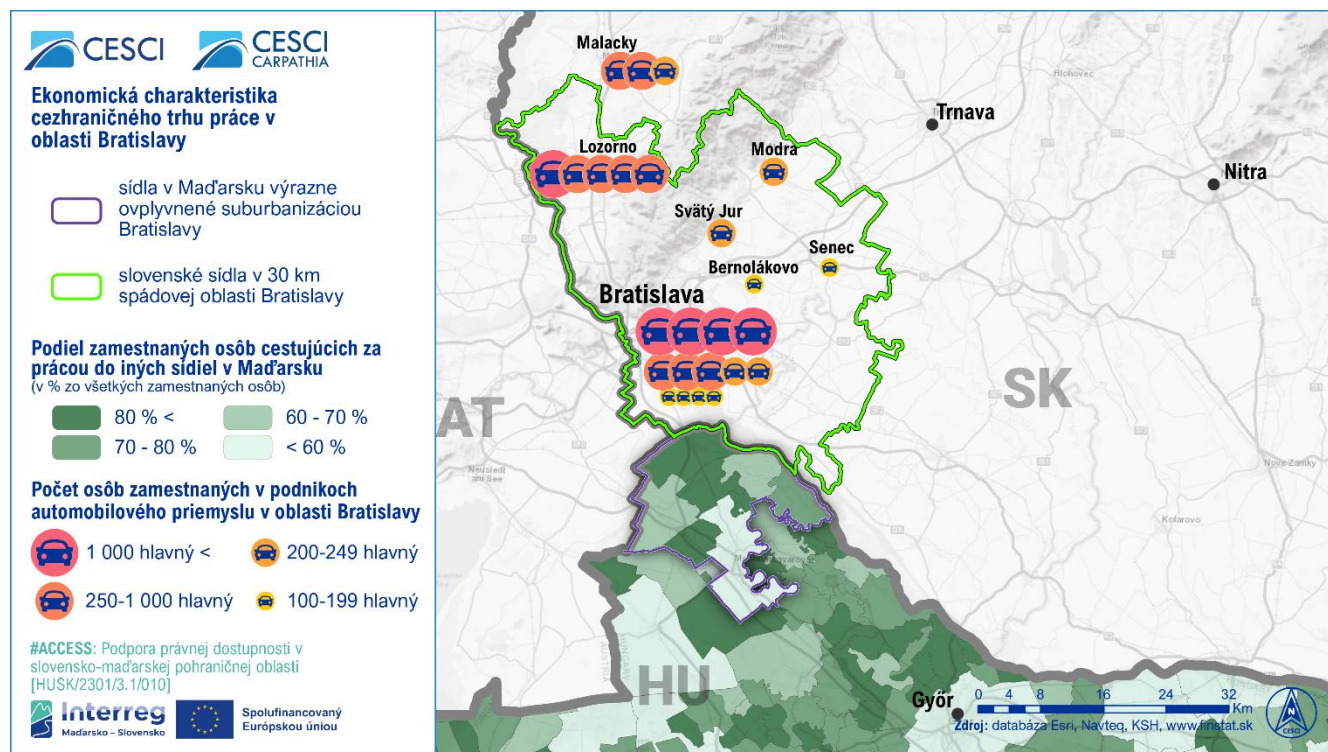
Doprava zohráva dôležitú úlohu pri podpore cezhraničného zdieľania a využívania funkcií. V **období rokov 2012 až 2022 dynamicky rástla premávka na hraničných priechodoch v pohraničnom regióne**, pričom počet osobných áut za deň sa zvýšil o 65 %, nákladných áut o 51 %, autobusov o 82 % a bicyklov o 108 %. Najmä na hraničnom priechode M15 a D2 bol zaznamenaný 77 % nárast automobilovej dopravy (4 591 vozidiel/deň).

Za posledných 15 rokov prispeli k funkčnej integrácii a rozšíreniu bratislavskej metropolitnej oblasti v Maďarsku dva druhy dopravy: autobusová a železničná. Prvým míľnikom pri zvyšovaní mobility bolo zavedenie **cezhraničnej autobusovej dopravy**. Autobus 801, ktorý zabezpečoval Dopravný podnik Bratislava (DPB), premával medzi Rajkou a Bratislavou od októbra 2010 do roku 2021. V roku 2015 bratislavský podnik skrátil trasu autobusovej linky na železničnú stanicu Rusovce, odkiaľ bolo možné prestúpiť do centra Bratislavy. Vtedy premávalo 49 spojov každú hodinu v pracovných dňoch a každú polhodinu v čase dopravnej špičky od 4:46 do 23:07. Hlavným dôvodom cestovania na Slovensko bola cesta do práce (41 %), nasledovala škola. Počas víkendov a štátnych sviatkov bolo prevádzkovaných 38 spojov. Mnohí ľudia sa do Rajky presťahovali s vedomím, že Bratislava je (priamo) dostupná autobusom: napríklad starší ľudia, ktorí nemajú auto, ale vracajú sa k svojmu všeobecnému lekárovi, mladší ľudia, ktorí majú v Bratislave vybavovať záležitosti alebo majú deti, ktoré tam chodia do škôlky alebo školy. Zastavenie prevádzky v roku 2021 spôsobilo osobitné problémy týmto skupinám, ktorí trávajú menej času a menej často v hlavnom meste Slovenska, často využívajú miestne služby v Maďarsku (napr. stravovanie, donášku jedla do domu, autoservis, kozmetický salón, maloobchod) namiesto Bratislavy a spotrebúvajú maďarské výrobky. Celkovo bolo získaných približne tisíc podpisov na podporu obnovenia autobusovej dopravy. Petícia však bola neúspešná: ani bratislavský dopravný podnik, ani príslušné ministerstvo v Maďarsku neplánujú obnoviť túto službu, o čo by sa dotknuté obce mohli pokúsiť z vlastných rozpočtov.

Po jeho zrušení v roku 2009 bolo v decembri 2017 obnovené priame **železničné spojenie** medzi Rajkou a bratislavskou mestskou časťou Petržalka. Do decembra 2023 bolo k dispozícii päť párov vlakov od pondelka do soboty a štyri páry v nedeľu, čo bolo menej flexibilné ako predchádzajúce spojenie. V rámci nových zmien cestovného poriadku na roky 2023/2024 sa frekvencia vlakov do Rajky znížila na dve hodiny, pričom od pondelka do piatku premáva 11 vlakov denne a od soboty do nedele 9 vlakov denne. Časť trate bola predĺžená z obce Bratislava (Petržalka) do stanice Bratislava-Nové Mesto (Nové Mesto). Vytvorí sa tak nové priame spojenie z Bratislavy do Rusoviec, Petržalky a Nového Mesta. Je dôležité zdôrazniť, že pre **cezhraničné spojenie medzi Rajkou a Bratislavou je k dispozícii zvýhodnená štruktúra cestovných lístkov a cestovného**. V zmluve zverejnenej v decembri 2023 bola potvrdená zľava Bratislava Regio Special, ktorá poskytuje 50 % zľavu pre deti od 6 do 16 rokov a 25 % zľavu pre deti od 16 do 26 rokov. Rajka a Oroszvár zostávajú v tarifnej zóne 101, takže všetky cestovné lístky a predplatené lístky pre zónu 101, ktoré sú súčasťou integrovaného dopravného systému v Bratislave, platia aj vo vlaku Rajka. V čase prešetrovania však integrovaná železničná doprava nefunguje: slovenský prevádzkovateľ ešte nemá všetky licencie, takže vlaky jazdia až na hranicu, kde musia prestúpiť. Očakáva sa, že tento problém sa v najbližších mesiacoch vyrieši, čím by sa mal čiastočne vyriešiť aj dopyt po autobuse 801. Zlepšenie prístupu k železničným zastávkam môže vyriešiť problém presídlených osôb.

Každodenné dochádzanie za prácou z Maďarska na Slovensko významne prispieva k súdržnosti metropolitnej funkčnej oblasti. Tento tok má niekoľko hnacích síl. V Bratislave a jej ekonomickej aglomerácii sa nachádza vysoký podiel prosperujúcich firiem, ktoré priťahujú veľký počet zamestnancov. So svojimi 127 016 firmami, 997 strednými a 271 veľkými podnikmi má Bratislava vysokú ekonomickú hustotu v porovnaní s maďarskou spádovou oblasťou (7 381 firiem, z toho 35 stredných a 4 veľké) a dokonca aj s bratislavskou aglomeráciou⁴ (32 177 firiem, 131 stredných a 23 veľkých). Vďaka koncernu Volkswagen je bratislavská funkčná metropolitná oblasť súčasťou **stredo európskej oblasti rastu automobilového priemyslu, ktorá** zahŕňa prevádzky v Českej republike, Poľsku, na Slovensku a v Maďarsku. Bratislavská župa a susedná župa Győr-Moson-Sopron sú na popredných miestach z hľadiska podielu priemyselnej výroby a zamestnanosti v automobilovom priemysle. Najväčšie slovenské automobilové spoločnosti, najmä Volkswagen Slovakia v Bratislave (10 900 zamestnancov), Faurecia Automotive Slovakia (2 465, vrátane závodu v Lozorne), Adient Slovakia (2081), Yanfeng International Automotive Technology Slovakia (1409), SAS Automotive (540) a Grupo Antolin Bratislava (412), ako aj Plastic Omnium Auto Exteriors (1215), IAC Group (802), Golde Lozorno (428), Plastic Omnium Auto Inergy Slovakia (274) a HBPO Slovakia (221) v neďalekom Lozorne, majú zásadný význam pre hospodársku štruktúru prihraničného regiónu a **generujú masívnu dennú dochádzku za prácou, a to aj z Maďarska.**

Obrázok 7: Ekonomické charakteristiky cezhraničného trhu práce v Bratislavskom kraji



Cezhraničná **mobilita pracovnej sily** je vyvolaná veľkosťou trhu práce v bratislavskej aglomerácii, úrovňou dopytu po práci a vyššou úrovňou miezd ako v Maďarsku. Dochádzka **presídlených**

⁴ Bratislavská aglomerácia zahŕňa všetky slovenské obce, ktoré sú od Bratislavy vzdialené maximálne 30 minút jazdy autom.

slovenských občanov s rôznym stupňom znalosti slovenského materinského jazyka je spôsobená zmenou ich bydliska: takmer všetci presídlenci si ponechali svoje pôvodné zamestnanie, prevažne v Bratislave alebo jej okolí, a denne dochádzajú do zamestnania z nového bydliska.

Pokiaľ ide o cezhraničnú mobilitu osôb hovoriacich po maďarsky v Maďarsku, v nedávnej minulosti sa vyskytli niektoré odlišné a špecifické charakteristiky. Mnohých kvalifikovaných maďarských občanov prilákali automobilové závody v Bratislave. Cezhranične dochádzajúci pracovníci sú zvyčajne vysokokvalifikovaní, s vysokým podielom absolventov vysokých škôl. Od roku 2015 sa počet maďarských pracovníkov prijatých do bratislavského závodu Volkswagen zvýšil, hoci v roku 2019 bolo 400 dočasných pracovníkov poslaných späť do Audi v Győri, ďalšieho závodu skupiny Volkswagen. Mzdová výhoda slovenskej strany sa v posledných rokoch znížila, čím sa znížil počet bývalých dochádzajúcich pracovníkov, ktorí vykonávali aj montážne práce.

Využívanie miestnych vzdelávacích inštitúcií odchádzajúcimi migrantmi sa však zvýšilo v oveľa menšej miere, ako to bolo možné, dominantným fenoménom však zostáva **dochádzanie žiakov do školy v Bratislave autom rodičov**. od roku 2009 niektorí **slovenskí rodičia žijúci v Rajke** objavili **miestnu materskú školu**. V roku 2015 sa do nej zapísala tretina zo 69 detí a v roku 2017 bolo 35 - 40 % detí z bratislavského prostredia (deti narodené v Bratislave alebo narodené v Maďarsku rodičom, ktorí už mali trvalý pobyt v Bratislave). V materskej škole nie je samostatná skupina so slovenským jazykom, pretože na to nie je zákonná možnosť a materská škola nie je národnostnou inštitúciou. Mnohé rodiny naďalej denne posielajú svoje deti do slovenských inštitúcií, čiastočne aj z tohto dôvodu. Väčšina tých, ktorí sa odsťahujú, uprednostňuje materskú školu v Rájke, jednak preto, že ich dieťa sa učí maďarsky, a jednak preto, že geografická blízkosť uľahčuje nosenie dieťaťa do materskej školy. Ďalším argumentom v prospech miestneho umiestnenia je, že služba je bezplatná, zatiaľ čo v Bratislave musíte platiť, ak (už) nemáte trvalý pobyt na Slovensku. Mnohí dochádzajúci boli počas pandémie koronavírusu, keď boli hranice sprísnené, nútení zaregistrovať sa v Rájke, ale bez bratislavskej adresy je teraz ťažšie nájsť miesto pre svoje deti v školách a škôlkach v hlavnom meste Slovenska. Je dôležité zdôrazniť, že s výnimkou Čierneho lesa majú všetky obce s veľkým počtom slovenského obyvateľstva verejné materské školy a v mnohých obciach by sa mohli zabezpečiť ďalšie miesta pre deti slovenských rodičov.

V základnom vzdelávaní je oveľa menší dopyt po využívaní miestnych zariadení. Deti, ktoré neovládajú maďarský jazyk a aspoň jeden z ich rodičov dochádza za prácou do Bratislavy, chodia denne do školy v Bratislave (s asistenciou rodičov). V Rájke navštevuje prvý stupeň Základnej školy Békefiho Ernőa a Základnej umeleckej školy štyri až päť detí maďarsky hovoriacich rodičov. Rodičia maďarskej národnosti, ktorí sa presťahovali do Maďarska, zvyčajne posielajú svoje deti do Základnej školy s vyučovacím jazykom maďarským a Strednej odbornej školy v Bratislave, ak hľadajú školu s vyučovacím jazykom maďarským. Je dôležité poznamenať, že v Rájke, kde 17 % žiakov pochádza z iných sídiel, nastúpilo do miestnej základnej školy len pätnásť prvákov a v zariadení v Rájke by bola kapacita pre viac detí. Okrem iného by boli vítané aj deti z Rájky, ktoré sa už naučili maďarský jazyk v materskej škole. Základné školy sú k dispozícii vo všetkých obciach okrem Feketeerdő, ale nie sú tam slovenské školy. Bezenyei je chorvátsko-maďarské dvojjazyčné zariadenie, zatiaľ čo všetky ostatné školy majú maďarský vyučovací jazyk a slovenčina sa nevyučuje ako cudzí jazyk.

Okrem toho obyvatelia Slovenska využívajú vo všeobecnosti len **základné potreby a služby na mieste**, vrátane malých obchodov, **reštaurácií a kaviarní**. Vo využívaní mestských funkcií **Mosonmagyaróváru**

je značný potenciál. Existuje tu aj niekoľko hierarchicky vyšších inštitúcií a služieb, ktoré by mohli Slováci využívať. Ako príklad možno uviesť nemocnicu, polikliniku, multifunkčný kultúrno-spoločenský priestor Fleschovho centra (divadlo, kultúrne centrum, centrum podujatí a občianske centrum), kúpele a plaváreň a nové školiace stredisko. V súčasnosti existujú aj obľúbené zariadenia a atrakcie v pohraničí, v Szigetköze a v širšom regióne, ktoré navštevujú aj Slováci (napr. kúpele a kúpalisko Flexum-Termál v Mosonmagyaróvári, termálne kúpalisko v Lipóte). V budúcnosti by mohol väčšiu úlohu zohrávať rozvoj **metropolitnej rekreačnej zóny** v okolí Bratislavy, ktorej neoddeliteľnou súčasťou by sa mohla stať aj maďarská spádová oblasť, vrátane kúpeľov, cykloturistiky a zariadení vodnej turistiky. Obce v Maďarsku by mohli byť vstupnou bránou do medziokresnej eko-turisticky zameranej destinácie pre slovenských návštevníkov.

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 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.

Z príkladov dobrej praxe možno spomenúť **Ženevu, ktorá** sa nachádza na švajčiarsko-francúzskej hranici a v rámci cezhraničnej funkčnej integrácie prostredníctvom pracovnej mobility zohráva podobnú úlohu ako Bratislava (viac ako 100 000 pracovníkov dochádza za prácou z Francúzska do Švajčiarska). Na riadenie regionálnych procesov bol v roku 2013 vytvorený 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 vysokorychlostných 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 Villette vo Švajčiarsku atď.

Eurometropola Lille-Kortrijk-Tournai je najstarším európskym zoskupením územnej spolupráce (EZÚS), ktoré vzniklo v roku 2008 s cieľom spojiť francúzsku metropolitnú oblasť a belgické (flámske) regióny. Spolupráca zahŕňa niekoľko tematických oblastí vrátane:

- mobilita: takmer 50 000 ľudí denne dochádza do práce v prihraničnom regióne, preto sa ETT snaží podporiť ich mobilitu. Okrem iného sa mu podarilo znížiť ceny cezhraničných železničných cestovných lístkov. Medzi ďalšie ciele patrí rozšírenie cezhraničnej verejnej dopravy prostredníctvom identifikácie chýbajúcich spojení, zlepšenie kvality služieb, harmonizácia predaja cestovných lístkov a cestovného, vývoj inovatívneho tarifného systému a zlepšenie interoperability medzi dopravnými sieťami a systémami;
- kultúrna spolupráca: bola vytvorená "Hodina kultúry" na podporu spolupráce medzi kultúrnymi subjektmi, na vzájomné spoznávanie sa, výmenu poznatkov a skúseností, hľadanie partnerov a

rozvoj nových foriem spolupráce a projektov; ETC tiež vytvorilo vlastnú pracovnú skupinu pre kultúru na vytváranie cezhraničných sietí. Okrem iného má samostatné pracovné skupiny pre regionálne múzeá, zástupcov niektorých umeleckých odborov, financovanie kultúry, PR a marketing;

- kvalita ovzdušia, životné prostredie: partneri spolupracujú na znižovaní emisií kľúčových znečisťujúcich látok a zvyšovaní povedomia verejnosti; bol vypracovaný pilotný protokol na riešenie znečistenia ovzdušia v spolupráci s príslušnými orgánmi a pozorovateľňami; v rámci projektu TransfAIR INTERREG bola vyvinutá aplikácia na monitorovanie kvality ovzdušia; pracovná skupina "mäkká mobilita" pracuje na uľahčení a podpore využívania druhov dopravy, ako sú bicykle, vlaky a autobusy;
- Modrý park: iniciatíva na riadenie a rozvoj celej oblasti ETT ako regiónu povrchových a podzemných vôd so zameraním na spoločné riadenie povodia, posilnenie sociálnych väzieb prostredníctvom vody, poskytovanie príležitostí na rekreáciu a podujatia súvisiace s vodou a vytvorenie regiónu, ktorý je prístupný a prepojený udržateľnými formami mobility.

Jedným z kľúčových prvkov spolupráce medzi **Štrasburgom (Francúzsko) a Kehlom (Nemecko)** je predĺženie električkovej trate v roku 2017, ktorá bola pôvodne obmedzená na Štrasburg, čím sa vytvorilo nové cezhraničné spojenie verejnej dopravy s mestom Kehl v Nemecku. Nová služba zohráva dôležitú úlohu v cezhraničnej zamestnanosti a prístupe k mestským službám (12 000 cestujúcich denne v roku 2019, rok pred epidémiou COVID). Investícia mala pozitívny vplyv aj na integrované využitie bývalých hnedých a nevyužívaných mestských oblastí pozdĺž električkovej trate, pričom nová zastávka pozdĺž predĺženia bude slúžiť budúcej novej obytnej zóne.

3.2 Potenciál pre miestne zosúladenie

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

- obnovenie cezhraničnej autobusovej dopravy (autobus 801) za účasti autobusových úradov, dopravcov a obcí;
- rozvoj cezhraničnej cyklistickej infraštruktúry so sieťovým prístupom, okružným spôsobom, najmä v regióne Žitného ostrova, pozdĺž Dunaja a Mošonského Dunaja;
- rozvoj cezhraničného systému požičiavania bicyklov s funkciou prenosu na železničné trate;
- spolupráca medzi hospodárskymi subjektmi v automobilovom priemysle, rozvoj informačného systému pre podnikanie a investície (príklad: informačný portál pre podnikateľov The Locator, Euregio Meuse-Rhine);
- posilniť spoluprácu medzi odbornými školami v automobilovom priemysle, podporiť výmeny a prenos vedomostí;
- šírenie informácií o cezhraničných životných situáciách so zameraním na cezhraničnú zamestnanosť a bývanie (príklad: EURES-T Oberrhein/Upper Rhine);
- oboznámenie slovenských občanov s pobytom v Maďarsku s právnym a regulačným prostredím v Maďarsku (napr. pokuty za psov, odvoz a odvoz odpadu, parkovanie na verejných priestranstvách, zápis do škôlky a školy, záškoláctvo, lekárske potvrdenia);
- rozvíjanie rôznych programov na budovanie a formovanie komunit zameraných na ľudí žijúcich v paralelných spoločnostiach a oblastiach spoločného umiestnenia;
- manažment cezhraničných turistických destinácií, spolupráca regionálnych aktérov cestovného ruchu, TDM.

Zosúladenia spadajúce do štátnej a medzištátnej kompetencie:

- vytvorenie cezhraničnej platformy pre koordináciu verejnej dopravy s príslušnými poskytovateľmi služieb, obcami, verejnými a súkromnými spoločnosťami;
- vytvorenie spoločného harmonizovaného systému predaja cestovných lístkov a predplatných cestovných lístkov, zavedenie spoločnej tarify pre malú pohraničnú dopravu a systém cezhraničnej metropolitnej a prímestskej dopravy;
- spoločnú komplexnú koncepciu rozvoja dopravy pre koordinovaný rozvoj súkromných a verejných druhov dopravy a plán udržateľnej prímestskej mobility;
- riešenie pracovnoprávných a daňových otázok "cezhraničnej" práce na diaľku (slovenský občan pracujúci z Maďarska pre spoločnosť registrovanú na Slovensku) na základe bilaterálnej dohody;
- podpora umiestňovania slovenských občanov do jasí a materských škôl v maďarských zariadeniach, dvojjazyčné vzdelávanie na základných a stredných školách;
- príprava spoločného územného plánu a koncepcie rozvoja bratislavskej metropolitnej oblasti;
- poskytovanie ústavnej starostlivosti na základe zmluvnej dohody podpísanej so slovenskou zdravotnou poisťovňou v spolupráci s nemocničnými zariadeniami v Győri a Mosonmagyaróvári (príklad: nemocnica Vaszary Kolos v Esztergome);
- cezhraničnú pohotovostnú starostlivosť o pacientov a s tým súvisiacu nepretržitú prevádzku sanitiek v pohraničnej oblasti.

3.3 Materiál plánovania územného rozvoja relevantný pre cezhraničnú integráciu

Bratislavský samosprávny kraj si uvedomuje dôležitosť **procesu suburbanizácie** v okolí hlavného mesta SR, čo sa odráža v rozvojových dokumentoch. Na zabezpečenie kvalitného životného prostredia a efektívneho riadenia sub-urbanizačného procesu je potrebná spolupráca aktérov v prihraničnej oblasti.

Tematické priority Bratislavského samosprávneho kraja v cezhraničnej spolupráci:

1. Cestovný ruch (tematické prírodné, kultúrne a historické trasy)
2. Prírodné dedičstvo a životné prostredie (spolupráca medzi ekocentrami, národnými parkmi a chránenými oblasťami)
3. Kultúrne dedičstvo (kultúrny a kreatívny priemysel, spolupráca múzeí)
4. Udržateľná mobilita (cyklomosity, cyklistická infraštruktúra, systémy požičiavania bicyklov)
5. Vzdelávanie (spolupráca medzi materskými, základnými a strednými školami v oblasti bilingválneho vzdelávania)
6. Veda, výskum, inovácie a umenie
7. Sociálna oblasť (strieborná ekonomika, sociálne služby)
8. Zdravie
9. Inštitucionálna spolupráca a budovanie kapacít

Tabuľka 1: Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Bratislavského samosprávneho kraja (2021-2027)⁵

| Priorita | Špecifický cieľ | Integrovaný projektový balík | Kľúčové a doplnkové projekty |
|---|---|--|---|
| 1. Udržateľná mobilita | 1.4 Zabezpečenie rozvoja integrovaného systému verejnej dopravy | 1.4.1 Rozvoj integrovaného dopravného systému a modernizácia vozového parku | Rozšírenie IDS BK ⁶ na susedné regióny (vrátane Rakúska a Maďarska) |
| | 1.5 Podpora prioritných projektov na zlepšenie dopravy a logistiky v dopravnom systéme kraja | 1.5.1 Rozvoj vodnej, leteckej a iných druhov dopravy | Modernizácia a skvalitnenie železničnej dopravy na území mesta Bratislava (Bratislava - Oroszvár - Rajka) |
| 2. Kvalitné a udržateľné životné prostredie | 2.1 Posilnenie ochrany vody a zvýšenie podielu obyvateľstva napojeného na modernú a účinnú kanalizačnú a vodovodnú sieť | 2.1.1 Ochrana povrchových vôd | Spoločné hospodárenie s vodou v cezhraničných oblastiach |
| | 2.7 Zlepšenie monitorovania a plánovania v oblasti životného prostredia | 2.7.1 Inovatívne metódy monitorovania a komplexné environmentálne plánovanie | Spolupráca medzi chránenými oblasťami v cezhraničnej oblasti |

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

⁶ Integrovaný dopravný systém v Bratislavskom kraji

| Priorita | Špecifický cieľ | Integrovaný projektový balík | Kľúčové a doplnkové projekty |
|---|---|--|--|
| 3. moderné vzdelávanie, odborná príprava a šport a kvalitná veda, výskum a inovácie | 3.2 Zlepšenie úrovne inovácií v okrese a vytvorenie lepších podmienok pre zamestnávanie absolventov | 3.2.1 Modernizácia a podpora vysokoškolského vzdelávania a výskumu | Výmena know-how v cezhraničnom priestore |
| | 3.3 Zlepšenie zdravého životného štýlu (prostredníctvom podpory športu, fyzickej aktivity a voľného času) | 3.3.2 Podpora voľnočasových a záujmových aktivít a práce s mládežou | Podpora mobility mládeže a rozvoj spolupráce medzi školami (vrátane medzinárodnej spolupráce) |
| | | | Výmeny v oblasti práce s mládežou (vrátane medzinárodných programov) |
| 4. Udržateľný cestovný ruch a rozmanitá kultúra | 4.1 Podpora rozvoja vodnej turistiky a voľnočasových aktivít | 4.1.3 Vodná rekreácia a šport, zdravotný a wellness cestovný ruch | Rozvoj produktov vodnej turistiky a rekreácie vrátane cezhraničných produktov |
| | 4.3 Modernizácia ponuky cestovného ruchu so zameraním na udržateľný cestovný ruch | 4.3.1 Zlepšenie riadenia, propagácie a služieb udržateľného cestovného ruchu, rozvoj doplnkovej infraštruktúry | Spoločná cezhraničná propagácia produktov cestovného ruchu |
| | | 4.3.3 Tematické trasy v kraji vrátane cezhraničných úsekov | Vytvorenie siete tematických trás zameraných na kultúrne, historické a prírodné zaujímavosti |
| | | | Podpora cezhraničnej spolupráce |
| Marketing a propagácia, inovatívne online riešenia | | | |
| 5. Kvalitná a dostupná zdravotná starostlivosť | 5.1 Zlepšenie zdravia obyvateľstva | 5.1.1 Komplexná ústavná starostlivosť | Cezhraničná spolupráca v oblasti zdravotnej starostlivosti |
| 8. Efektívne financovanie a celkový rozvoj okresu | 8.2 Podpora zavádzania systémových zmien v jednotlivých oblastiach rozvoja | 8.2.2 Podpora systémových zmien v oblasti environmentálnej udržateľnosti | Spoločná akcia (vrátane cezhraničnej koordinácie) na kontrolu komárov |
| | | 8.2.5 Podpora systémových zmien v oblasti zdravia | Zmeny v právnych predpisoch v oblasti zdravotnej starostlivosti s cezhraničnými dôsledkami (Maďarsko, Rakúsko) |

| Priorita | Špecifický cieľ | Integrovaný projektový balík | Kľúčové a doplnkové projekty |
|----------|-----------------|---|---|
| | | 8.2.8 Podpora systémových zmien pre efektívne financovanie a celkový rozvoj | Nový územný plán Bratislavy, ktorý zahŕňa integrovaný rozvoj hlavného mesta a jeho suburbii a reaguje na postavenie metropoly v kraji, vrátane prihraničných regiónov a hierarchicky vyšších územnoplánovacích dokumentov |
| | | 8.2.10 Cezhraničná a medzinárodná spolupráca | Podpora účinnejšej spolupráce v pohraničnej oblasti (Rakúsko, Maďarsko), najmä v oblasti cestovného ruchu, udržateľnej mobility, zdravotnej a sociálnej starostlivosti, vzdelávania, prírodného a kultúrneho dedičstva |
| | | | Lepšia podpora pri plánovaní a realizácii cezhraničných služieb pre obyvateľov |
| | | | Podporné služby a nástroje na lepšie plánovanie a rozvoj činností v cezhraničnej oblasti |
| | | | Činnosti na informovanie a podporu aktérov zapojených do cezhraničnej a medzinárodnej spolupráce |
| | | | Posilnenie zapojenia Bratislavského samosprávneho kraja do európskych záležitostí a projektov |
| | | | budovanie strategických partnerstiev, najmä s metropolitnými regiónmi a susednými okresmi a regiónmi s podobnými záujmami a výzvami |

Dokumenty územného rozvoja Rábsko-mošonsko-šopronskej župy venujú pozornosť aj **cezhraničným funkčným priestorovým väzbám** regiónu. Ako zdroj územného rozvoja sa uvádza Bratislava, ktorej spádové územie zasahuje do župy. Posilnenie cezhraničných väzieb sa zameriava najmä na **zlepšenie dostupnosti** (prepojenie dopravných sietí, prieskum prihraničných oblastí) a rozvoj **funkčnej spolupráce** (služby, pracovné toky, integrovaný rozvoj cestovného ruchu).

Relevantné územné ciele rozvojovej oblasti Szigetköz-Mosony:

- FT3.3: Flexibilný rozvoj verejných služieb pre ľudí, zohľadňujúci meniacu sa štruktúru obyvateľstva v aglomeráciách, napr. rastúci počet detí.
- FT3.4: Integrovaný, komplexný rozvoj cestovného ruchu v Szigetköz s ohľadom na ekologické aspekty a využitie možností cezhraničnej spolupráce

- FT3.8: Rekonštrukcia a rozšírenie siete medzi ostrovných cyklotrás, prieskum vnútrozemských oblastí pre cyklistiku a cestovný ruch, rozvoj cyklotrás regionálneho významu

Tabuľka 2: Stratégia regionálneho rozvoja a operačný program župy Győr-Moson-Sopron (2021-2027)

| Priorita | Opatrenie | Balík projektov |
|---|---|--|
| 4. Lepšie prepojená Európa: so strategickými dopravnými a digitálnymi sieťami | 4.4 Obnova chodníkov, cyklotrás a nových miestnych a regionálnych cyklistických zariadení | 4.4.2 Výstavba a obnova nových miestnych a regionálnych cyklistických zariadení (rozvoj cyklotrás Euro Velo 6) |
| | 4.6 Rozvoj severojužného železničného koridoru | 4.6.1 Zvýšenie nápravového zaťaženia a modernizácia trate Raška - Hegyeshalom (1d) |
| 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 |