

SPOLOČNÁ URBANISTICKÁ ŠTÚDIA ROZVOJA SLOVENSKO – MAĎARSKÉHO PRIHRANIČNÉHO ÚZEMIA

DECEMBER 2017

GESTOR

Úrad Vlády Maďarskej republiky, Oddelenie územného plánovania a mestského riadenia a
Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

SPRACOVATELIA

LECHNER TUDÁSKÖZPONT

ŠTATUTÁR: Miklós Márton Riedel
RIADITEĽ: András Sik PhD.
VEDÚCI ODDELENIA: Annamária Göncz

HLAVNÝ RIEŠITEĽ: Anikó Devecseri

RIEŠITELIA: Szilvia Faragó Huszár
József Hamar
Mátyás Sain
Anna Sárdi
Krisztián Schneller
Vilja Vaszócsik

INŠTITÚT PRIESTOROVÉHO PLÁNOVANIA

ŠTATUTÁR: Ľubomír Macák
RIADITEĽ: Ľubomír Macák
VEDÚCI ODDELENIA: Július Hanus PhD.

HLAVNÝ RIEŠITEĽ: Július Hanus PhD.

RIEŠITELIA: Tatiana Lachová
Ľubomír Macák
Pavol Petrík
Filip Polonský Ph.D.
Michal Štiffel

OBSAH

Úvod	4
1. Vyhodnotenie relevantných rozvojových dokumentov v prihraničnom regióne.....	6
1.1. Odporúčania Spoločnej štúdie slovenskej a maďarskej časti podunajského priestoru z roku 2005.....	6
1.2. Európske, národné a regionálne rozvojové dokumenty	17
2. Analýza	27
2.1. Vymedzenie riešeného územia	27
2.2. Sociálny systém	47
2.3. Hospodárstvo	57
2.4. Infraštruktúra	74
2.5. Životné prostredie	91
3. SWOT analýza	110
3.1. Identifikácia regiónov	110
3.2. SWOT analýza regiónov.....	113
4. Závěry	124
4.1. Scenáre rozvoja	124
Hospodársky a sociálny rozvoj	125
Rozvoj technickej infraštruktúry (energia, vodný manažment)	130
Rozvoj dopravnej infraštruktúry.....	133
Ochrana prírodných zdrojov a životného prostredia	136
4.2. Návrhy a odporúčania	139
Hospodársky a sociálny rozvoj	139
Rozvoj technickej infraštruktúry (energia, vodný manažment)	142
Rozvoj dopravnej infraštruktúry.....	143
Ochrana prírodných zdrojov a životného prostredia	144
Trvalo udržateľný rozvoj prihraničného územia.....	147
5. Grafické výstupy	152
6. Použité zdroje.....	153

ÚVOD

V roku 2005 bola spracovaná Spoločná štúdia rozvoja slovensko-maďarského prihraničného územia. Cieľom bolo, prostredníctvom identifikovaných odporúčaní, podporiť rozvoj sídelného systému, dopravy a cestovného ruchu a zlepšiť stav životného prostredia v riešenom území. Spracovateľom za maďarskú stranu bola organizácia VÁTI, na slovenskej strane to bola SAŽP.

V roku 2013 sa orgány na vládnej úrovni, zodpovedné za územné plánovanie, rozhodli prehodnotiť a aktualizovať túto štúdiu, pričom boli zadefinované nové témy tak, aby bol dokument v súlade s požiadavkami EÚ pre programové obdobie 2014 – 2020. Materiál by tak mal, okrem iného, aj pomôcť regionálnym aktérom pri efektívnom využívaní fondov.

V apríli 2015 vládne orgány zodpovedné za územné plánovanie vymedzili obsah spoločnej štúdie a harmonogram jej vypracovania a dohodli sa na vymedzení riešeného územia prihraničného regiónu.

Dokument s názvom *Spoločná urbanistická štúdia rozvoja slovensko – maďarského prihraničného územia* tak nadväzuje na predchádzajúce práce. Štúdia bola spracovaná na základe jednotnej metodiky vytvorenej v rámci činnosti Zmiešanej slovensko-maďarskej komisie pre otázky ochrany životného prostredia a ochrany prírody, konkrétne pracovnou skupinou pre oblasť územného plánovania. Spracovateľom za slovenskú časť bola spoločnosť Inštitút priestorového plánovania, ktorá bola vybratá na základe verejnej súťaže Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (medzičasom došlo k zmene názvu na Ministerstvo dopravy a výstavby SR). Za maďarskú stranu projekt zabezpečila verejná inštitúcia pôsobiaca pod kanceláriou predsedu vlády MR – spoločnosť Lechner Tudásközpont.

Cezhraničná spolupráca v oblasti územného plánovania na slovensko-maďarskej hranici je dôležitým faktorom udržateľného rozvoja kvality sídelného prostredia v prihraničnom priestore. Z pohľadu oboch štátov ide o významné územie, v ktorom sa nachádzajú:

- dve najvýznamnejšie centrá a ťažiská osídlenia v SR – Bratislava a Košice s významným cezhraničným rozvojovým potenciálom,
- ďalej centrá osídlenia na Dunaji - Komárno-Komárom a Štúrovo-Estergom, ktoré môžeme z urbanistického pohľadu považovať za sídelné celky cezhraničného typu,
- územia v minulosti tvoriace spoločné regióny,
- významné medzisídelné väzby lokálneho, regionálneho, národného a aj medzinárodného charakteru,
- Budapešťanka aglomerácia – ťažisko osídlenia medzinárodného významu, ktorá má veľmi významný cezhraničný rozvojový potenciál.

Keďže ide o vnútornú hranicu Schengenského priestoru, môžeme konštatovať, že význam medzištátnej

administratívnej hranice ako bariéry sídelného rozvoja sa znížil. To vytvára lepšie podmienky pre rozvoj prihraničných sídelných systémov a ich väzieb a zároveň zvyšuje nároky na rozvoj nástrojov pre účinnú spoluprácu v oblasti územného plánovania.

Spracovaný dokument si preto kladie za cieľ nielen zmapovať situáciu v jednotlivých funkčných subsystémoch sídelného prostredia, ale aj postaviť základy navzájom zdieľaného cezhraničného informačného systému, ktorý by nielen vytváral informačnú bázu pre spracovanie územnoplánovacích dokumentov a podkladov na úrovni jednotlivých prihraničných sídiel a ich zoskupení, ale by aj umožňoval podľa porovnateľnej metodiky priebežne sledovať a hodnotiť vývoj stavu sídelného prostredia na obidvoch stranách hranice.

Z technologického pohľadu vychádzame zo skúseností riešiteľského kolektívu v oblasti územného plánovania, simulačného modelovania, geografických informačných systémov, ako aj systémov na podporu priestorového rozhodovania. Za obzvlášť dôležitý pokladáme fakt, že ich potenciál je potrebné priblížiť koncovým užívateľom – územným plánovačom, regionalistom a iným záujemcom prostredníctvom vytvorenia cezhraničného plánovacieho portálu.

V tejto práci si nekladíme za cieľ tento portál vytvoriť, predpokladáme, že takýto krok bude nasledovať po skončení tohto projektu. Chceme však, aby výstupy projektu, závery a doporučené ďalšie kroky, dostatočne načrtli ďalšiu cestu a možnosti rozvoja takéhoto cezhraničného plánovacieho nástroja.

Cieľom štúdie je aktualizácia vzájomných poznatkov v oblasti územného plánovania oboch susediacich krajín, koordinácia slovensko-maďarskej cezhraničnej spolupráce z hľadiska základných demografických, sociálnych a ekonomických východísk podmieňujúcich územný rozvoj, z hľadiska rozvoja dopravnej a technickej infraštruktúry, ochrany životného prostredia a ochrany prírody.

Úlohou štúdie je zhodnotenie spoločných príležitostí a možností územného rozvoja slovenského a maďarského prihraničného územia v súlade s aktivitami regionálnych a miestnych inštitúcií, získanie komplexných poznatkov o možnostiach a limitoch rozvoja prihraničného územia, o koordinácii územných prejavov odvetvových a prierezových zámerov.

Spoločná štúdia pozostáva zo 4 základných častí – vyhodnotenie rozvojových dokumentov, analýza súčasného stavu, SWOT analýza a návrhy a odporúčania.

Súčasťou spoločnej štúdie slovensko-maďarského prihraničného regiónu sú mapové výstupy za jednotlivé riešené témy.

1. VYHODNOTENIE RELEVANTNÝCH ROZVOJOVÝCH DOKUMENTOV V PRIHRANIČNOM REGIÓNE

1.1. ODPORÚČANIA SPOLOČNEJ ŠTÚDIE SLOVENSKEJ A MAĎARSKEJ ČASTI PODUNAJSKÉHO PRIESTORU Z ROKU 2005

Plán, ktorý spoločne v roku 2005 pripravilo Maďarsko a Slovensko, zahŕňal podrobnú analýzu a vyhodnotenie stavu riešeného územia, ako aj odporúčania pre ďalšiu spoluprácu oboch krajín. Niektoré z týchto odporúčaní sú všeobecnými návrhmi, niektoré predstavujú konkrétne návrhy projektov. Nižšie uvádzame stav plnenia týchto odporúčaní rozdelených do štyroch skupín. Pokrok v implementácii doposiaľ nerealizovaných odporúčaní môže zlepšiť spoluprácu oboch krajín.

Odporúčané aktivity na medzinárodnej a národnej úrovni

Rozvoj sídelného systému

- Strategická spolupráca Bratislavy a Budapešti (s Viedňou, Prahou), aby sa oblasť stala integrovanou rozvojovou zónou strednej Európy – *nezrealizované*,
- Spoločná štúdia rozvoja miest a vidieckych oblastí regiónu - *nezrealizované*,
- Vypracovanie spoločného plánu sídelného rozvoja s osobitným zreteľom na koordinovaný rozvoj miestnych centier - *nezrealizované*.

Rozvoj dopravy

- Diaľnice (prepojenie smeru východ-západ, sever-juh) s cieľom napojenia trasy do Mníchova, Varšavy, Záhrebu, Grazu

Od roku 2005 bolo v Maďarsku postavených niekoľko úsekov diaľnic a rýchlostných ciest, väčšina z nich prispela k napojeniu oboch krajín na medzinárodné trasy:

- M5; Kiskunfélegyháza - Szeged; 2005; 51 km,
- M5; Szeged - Röszke; 2006; 14 km,
- M43; M5 - Szeged- sever; 2005; 3 km,
- M43; Sándorfalva - Makó; 2011; 24 km,
- M43; Szeged-sever - Sándorfalva; 2010; 8 km,



- M7; Balatonszárszó - Ordacsehi; 2005; 20 km,
- M7; Ordacsehi - Balatonkeresztúr; 2006; 25 km,
- M7; Zámárdi - Balatonszárszó; 2007; 13 km,
- M7; Nagykanizsa - Becsehely; 2007; 11 km,
- M7; Balatonkeresztúr - Nagykanizsa; 2008; 37 km,
- M70 (B); Tornyiszentmiklós –štátna hranica; 2008; 2 km,

- M3; Nyíregyháza - Nagykálló; 2006; 8 km,
- M3; Görbeháza - Nyíregyháza; 2007; 41 km,
- M3; Nagykálló - Ór; 2013; 33,8 km,
- M3; Ór - Vásárosnamény; 2014; 11,9 km,
- M35; Görbeháza - Debrecen; 2006; 44 km,

- M6; Érd - Dunaújváros; 2006; 68 km,
- M6; M0 - Érdi-tető; 2008; 7 km,
- M6; Dunaújváros - Bóly; 2010; 118 km,

- M0; M5 - M4; 2005; 12 km,
- M0; M4 - M3; 2008; 30 km,
- M0 (B); M7 - M6 2x3 úsek medzi diaľnicami; 2012; 6,6 km,
- M0 (B); diaľnica M6 - 51 hlavná rýchlostná cesta 2x3; 2013; 11 km,
- M0; hlavná rýchlostná cesta - M5 - M0 2x3 nový úsek medzi križovatkami vo východnej časti; 2013; 6,3 km,

- M86; obchvat Váti; 2009; 5 km,
- M86; obchvat Szeleste; 2010; 4 km,
- M86; Szombathely - Vát; 2014; 9,2 km,

- Rozvoj vysokorýchlostného železničného spojenia (Viedeň - Bratislava - Budapešť - Záhony - Tompa - Letenye) - *Regionálny plán vysokorýchlostného železničného spojenia Viedeň - Budapešť bol dokončený v roku 2001 a následne bol spracovaný plán pre úsek Budapešť - Záhony.*
- Modernizácia leteckej dopravy (lietadlá, letiská) - *Prepojenie leteckou dopravou medzi oboma krajinami sa v tomto období výrazne nezmenilo. Letiská a flotily lietadiel boli modernizované počas posledných 10 rokov. Najväčšou zmenou bolo ukončenie prevádzky spoločnosti MALÉV v roku 2012.*

- Spoločná dopravná stratégia, ktorá zohľadňuje potreby identifikované v štúdiách o regionálnom rozvoji a dopravných genereloch - *nezrealizované*.
- Koordinovaný rozvoj ciest severo-južného ťahu (Nitra - Nové Zámky - Komárno - Komárom - M1, ktorý je súčasťou siete TINA) - *nezrealizované, ale je schválená výstavba nového mosta Komárom - Komárno. Podľa vyhlášky vlády č. 1696/2014, ktorá obsahuje indikatívny zoznam projektov rozvoja cestnej, železničnej, vodnej dopravy a mestskej a prímestskej dopravy národného významu pre programové obdobie 2014 - 2020 môže byť táto investícia financovaná z Nástroja na prepájanie Európy (CEF- Connecting Europe Facility).*
- Koordinovaný rozvoj nového dopravného spojenia Štúrovo - Esztergom na ceste I/76 – *vybudovaný obchvat (cesta I/63) Štúrova na juhozápade, severný obchvat zatiaľ chýba. Rozvoj kompy pre nákladné automobily Esztergom - Štúrovo začal v auguste 2014 s finančnou pomocou zo zdrojov EÚ (Program cezhraničnej spolupráce Maďarská republika-Slovenská republika 2007-2013). Odstránila sa tak prekážka cestnej nákladnej dopravy kvôli limitu hmotnosti automobilov do 3,5 ton na moste Márie-Valérie. Súčasťou projektu bola aj obnova križovatky na diaľnici č. 11, vybudovanie 650 metrov prístupu k prístavu, ako aj nástupištia na kompu. Termín spustenia bol na jar roku 2015. Trajekt má kapacitu na prepravu sedemdesiatich kamiónov denne.*
- Vývoj cestného spojenia východ - západ Bratislava - Dunajská Streda - Nové Zámky - Veľký Krtíš - Lučenec - Košice - *nezrealizované, ale je schválená výstavba nového mosta Komárom - Komárno. Podľa vyhlášky vlády č. 1696/2014, ktorá obsahuje indikatívny zoznam projektov rozvoja cestnej, železničnej, vodnej dopravy a mestskej a prímestskej dopravy národného významu pre programové obdobie 2014 - 2020 môže byť táto investícia financovaná z Nástroja na prepájanie Európy (CEF- Connecting Europe Facility).*
- Zlepšovanie kvalitatívnych štandardov TINA cesty Kremnica - Zvolen - Šahy - Budapešť - *Na maďarskej strane bol v októbri 2006 rekonštruovaný povrch vozovky v úseku rýchlostnej cesty č. 2 medzi mestami Vác a Parassapuszta. Dobudovanie diaľnice M2 Budapešť - Vác (dokončená v roku 1999) na úseku medzi diaľnicou M0 a Dunakeszi v plnom profile.*
- Dohoda o výbere priorít rozvoja dopravy vo vzťahu ku koridorom Zvolen - Šahy - Budapešť a Zvolen - Lučenec - Budapešť - *nezrealizované*.
- Koordinovaný rozvoj cestného a železničného prepojenia medzi Košicami a Miškovcom, ktorý je súčasťou siete TINA. - *V Maďarsku sa realizuje výstavba 4 km úseku diaľnice M30 od štátnej hranice, jeho pokračovanie z Miškovca je zaradené medzi veľké projekty operačného programu rozvoja integrovanej dopravy, ktoré sa mali začať realizovať po roku 2015 podľa vládnej vyhlášky č. 1696/2014, ktorá obsahuje indikatívny zoznam projektov rozvoja cestnej, železničnej, vodnej dopravy a mestskej a prímestskej dopravy národného významu pre programové obdobie 2014 - 2020.*

- Koordinovaný rozvoj a spoločné využívanie kapacít železničnej a kombinovanej dopravy v oblasti južného Zemplína (Čierna nad Tisou, Dobrá, Záhony) - *Železničné prepojenie Záhony a Čierna nad Tisou bolo ukončené z európskych zdrojov v roku 2010. Odvtedy sa železničná doprava realizuje na širokorozchodných aj úzkorozchodných koľajových tratiach, uskutočnila sa aj rekonštrukcia siete vlečiek. V priemyselnej zóne Záhony sa do roku 2010 obnovila aj prekladacia stanica a 42 km širokorozchodnej železničnej trate.*
- Prepojenie koridoru č. V s Ukrajinou a Ruskou federáciou cez územie východného Slovenska – *Koridory na slovensko - maďarskej časti boli vymedzené v roku 1994, t.j. úsek v Maďarsku: diaľnica M3 - M34 je takmer dokončený. Od roku 2005 sa priebežne realizujú úseky Gördeháza - Nyíregyháza (41 km, 2007), Nyíregyháza - Nagykálló (8 km, 2008), Nagykálló - Őr (33,8 km, 2013) a Őr - Vásárosnamény (11,9 km, 2014).*

Všeobecné odporúčania, pri ktorých je ťažké posúdiť stav ich realizácie, sú uvedené nižšie. V oboch krajinách došlo k pokroku, hoci nešlo o cielenú spoluprácu oboch krajín.

- modernizácia železníc,
- podpora nákladnej železničnej dopravy,
- podpora vodnej dopravy (šport, preprava),
- vytvorenie intermodálnych prepojení,
- spolupráca pri rozvoji prístavov na Dunaji.

Podpora cestovného ruchu

- Rozvoj spoločných sociálno-ekonomických aktivít v oblasti Národného parku Slovenský kras a Národného parku Aggtelek (Euroregión Kras). Takisto je potrebné kontrolovať využívanie tejto oblasti (predovšetkým z pohľadu cestovného ruchu) s cieľom podporiť rozvoj v oblasti, ktorá je v súlade so zásadami trvalo udržateľného rozvoja. – *Hoci nedošlo k naplneniu týchto konkrétnych odporúčaní, došlo k významnému úsiliu o spoluprácu.*
 - V rokoch 2010-2011 prezidentská konferencia Medzinárodnej asociácie priateľov prírody zvolila oblasť oboch národných parkov za „Krajinu roka“. Tento titul je raz za dva roky udelený európskej cezhraničnej oblasti s veľkým ekologickým významom. Pri tejto príležitosti bola vydaná špeciálna spoločná publikácia o tejto oblasti.
 - V rokoch 2012 - 2013 bol realizovaný projekt pod vedením Maďarského riaditeľstva Národného parku Aggtelek so zapojením Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky pod názvom „Správa jaskýň územia svetového dedičstva Aggtelek a Slovenský kras“. Projekt bol spolufinancovaný z Programu cezhraničnej spolupráce Maďarská republika – Slovenská

republika a jeho cieľom bolo preskúmať hydrogeologické podmienky, analyzovať morfológiu a biosféru, zistiť stav znečistenia, sumarizovať a vymeniť si poznatky, ktoré sú dostupné na oboch stranách hranice a navrhnúť potrebné opatrenia.

Všeobecné odporúčania pre rozvoj cestovného ruchu, pri ktorých je ťažké posúdiť stav ich realizácie, sú uvedené nižšie. V oboch krajinách došlo k pokroku, hoci nešlo o cieľnú spoluprácu oboch krajín.

- Spolupráca v oblasti udržateľného rozvoja cestovného ruchu v podunajskej turistickej oblasti.
- Spolupráca v oblasti trvalo udržateľného rozvoja minerálnych a termálnych prameňov.

Životné prostredie

- Recyklácia odpadu – *nezrealizované; ale Maďarsko, Slovensko, Rumunsko a Ukrajina predložili v rámci Programu cezhraničnej spolupráce na roky 2007 - 2013 spoločný projektový zámer na zmiernenie problémov s nakladaním s komunálnym odpadom.*
- Čistenie odpadových vôd – *nezrealizované.*

Odporúčania pre medzinárodné a národné aktivity, ktoré sú uvedené vyššie, sú veľkého rozsahu, všeobecné, buď sektorovo orientované alebo prierezové. Ich naplnenie bolo ťažké posúdiť a ich implementácia nezávisela iba od bilaterálnych vzťahov oboch krajín. Napriek tomu sa dosiahol nepopierateľný pokrok pri realizácii týchto odporúčaní a po ich vyhodnotení a revízii je potrebné s týmito odporúčaniami počítaj aj naďalej.

Odporúčané aktivity na regionálnej a lokálnej úrovni

Vypracovanie bilaterálnych štúdií regionálneho rozvoja pre nasledovné územia:

- Salgótarján – Lučenec, predĺženie po Veľký Krtíš, Póltár – *nezrealizované,*
- Euroregión Slaná – Rimava, okresy Rimavská Sobota, Rožňava, Revúca a Ózd – Putnok, Kazincbarcika, Miskovec a mikroregión Tiszaújváros – *nezrealizované,*
- Mikroregión okresov Nové Zámky a Komárno a Komárom, Dorog, Esztergom a Tata (osobitnú pozornosť je potrebné venovať dopravným vzťahom, spolupráci pri rozvoji cestovného ruchu, vzdelávaniu, podpore a ochrane prírodného a kultúrneho dedičstva) – *nezrealizované,*
- Mikroregión okresu Dunajská Streda (a mesta Galanta) a mestský región Győr – *nezrealizované,*



- Analýza vzťahov mesta Bratislava s mikroregiónmi Mosonmagyaróvár a Csorna a s prihraničnými okresmi Rakúska – *nezrealizované*.

Posilnenie spolupráce malých (mikro)regiónov

- Medziregionálna cezhraničná spolupráca s ohľadom na nové dopravné prepojenia - *došlo k niekoľkým opatreniam spolupráce prihraničných obcí, najvýznamnejšie z nich sú uvedené neskôr*.

Posilnenie cezhraničnej spolupráce susediacich miest

- Esztergom - Štúrovo - v roku 2008 sa konalo prvé zasadnutie EZÚS (Európske zoskupenie územnej spolupráce) Ister-Granum, ktoré je stále aktívne. Od svojho vzniku predložilo niekoľko projektových návrhov v oblasti podnikania, energetickej efektívnosti a nákladnej prepravy a podieľalo sa na projektoch zameraných na rieku Ipel', rozvoj občianskej spoločnosti, podporu miestnych produktov.
- Komárom - Komárno - v roku 2011 došlo ku koordinácii územných a rozvojových plánovacích dokumentov Komárom – Komárno pod názvom : „Sme na tej istej lodi“ . Ciele sú nasledovné:
 - koordinácia rozvoja hospodárskej a kultúrnej infraštruktúry oboch miest,
 - výstavba nového mosta cez Dunaj,
 - posilnenie spolupráce v oblasti športu, zdravotníctva a iných oblastí,
 - spoločné využívanie inštitúcií a budov,
 - vytvorenie spoločného rámca pre konkurencieschopný a trvalo udržateľný rozvoj oboch miest,
 - zlepšenie kvality života, poskytovanie kvalitných zdravotných, sociálnych, vzdelávacích a kultúrnych služieb, voľnočasové aktivity.
- Balassagyarmat - Veľký Kríš - miestne nemocnice uzavreli dohodu o profesionálnej spolupráci.
- Miškovec - Košice - obe mestá sa zúčastnili projektu zameraného na spoločné vzdelávacie programy. Účastníkmi boli Fakultná nemocnica Miškovec a Univerzitná nemocnica P.J. Šafárika v Košiciach.
- Sátoráljaújhely - Slovenské Nové Mesto - obe mestá majú tzv. spoločné servisné miesto.

Rozvoj regionálnej dopravy

- Cezhraničné cestné spojenie regionálnych centier Lučenec a Salgótarján - *mestá sú prepojené cestou č. 21 v Maďarsku a cestou č. 71 na Slovensku*.
- Obnovenie chýbajúceho spojenia Šahy - Dregelypalank alebo vybudovanie lokálneho osobného železničného spojenia (aj pre turistov) v rámci celkového zlepšenia regionálneho železničného systému - *nezrealizované*.

- Spoločné riešenie problémov cestnej premávky v súvislosti s prepojením na prístav Győr-Gönyű vrátane možnosti nového mosta na Dunaji - *bola dokončená prístupová cesta k prístavu, ale nový most cez Dunaj nebol postavený, ani naplánovaný.*
- Nové prístavy a zvýšenie kapacít existujúcich prístavov v Komárne a Štúrove - *Zmluva o dotácii na rozvoj nákladného prístavu v meste Komárom bola podpísaná v októbri 2014. Medzi mestami Štúrovo - Esztergom je prevádzkovaná nákladná kompa.*
- Zváženie vytvorenia nového prístavu v Gabčíkove s využitím už existujúcej infraštruktúry - *nový prístav nebol vybudovaný, prevádzkovaný je iba prístav pre kompu Dunaremete - Bős.*
- Vybudovanie osobného a turistického prístavu v Čilistove - *Na pobreží Dunaja v Somorje ešte nie je k dispozícii žiadny osobný prístav pre cestujúcich.*



Vodné hospodárstvo

- Dohoda o riešení problémov v oblasti vodohospodárstva rieky Dunaj - *Severomaďarské riaditeľstvo ochrany životného prostredia a vôd Miškovec (ÉKÖVIZIG) a Slovenský vodohospodarský podnik, š.p., Odštepny závod Košice (SVP) v rámci projektu č. HUSKUA-05/02/170 realizovaného cez Program INTERREG III/A bol vypracovaný a zverejnený dokument s názvom „Spolupráca v oblasti vodného a environmentálneho manažmentu v súlade s dohodou o hraničnom toku“ a uskutočnilo sa niekoľko konferencií.*

V nadväznosti na tento projekt sa v roku 2010 uskutočnil projekt s názvom „Vybudovanie systému kontaktov medzi inštitúciami v duchu medzištátnych dohôd na hraničných vodách“ (HUSK 0801/072). V rámci projektu boli zorganizované odborné stretnutia, vzdelávacie programy, vytvorené informačné body a vypracované správy v oblasti hydrogeografie, ochrany pred povodňami a záplavami, manažmentu povodí, životného prostredia a vodného hospodárstva. Partnermi projektu boli opäť ÉKÖVIZIG a SVP.

- Spolupráca pri realizácii vodohospodárskych programov na riekach Bodrog a Tisa. - *Spoločný projekt Maďarsko-Slovensko-Ukrajina s názvom „Dať priestor vode v katastrálnom území rieky Bodrog“ a projekt nazvaný „Manažment povodňových rizík v povodí rieky Sajó“ navrhnutý a realizovaný v rámci UNDP/GEF TISZA MSP, boli realizované za účasti spoločnosti ÉKÖVIZIG.*

Energetika

- Koordinované zriadenie veterných parkov - *v rámci spolupráce nebol dosiahnutý pokrok.*
- Hľadanie možností spoločných riešení v oblasti obnoviteľných zdrojov energie - *v rámci spolupráce nebol dosiahnutý pokrok.*

Ochrana prírody

- Vytvorenie zelených koridorov na prepojenie ekologických sietí, lokalít sústavy NATURA 2000 - *nezrealizované, hoci Aggtelek (Maďarsko) a Domica (Slovensko) majú intenzívnu spoluprácu.*
- Rozvoj cezhraničných cyklotrás a služieb pre cyklistov – *nezrealizované.*
- Dokončenie medzinárodnej Dunajskej cyklotrasy, poskytovanie služieb - *vybudovaná cyklistická trasa na maďarskej strane z Rajky do Győru a niekoľko dlhších úsekov trasy z Győru do Szobu: Komárom-Almásfüzitő, Nyergesújfalu-Tát, Esztergom.*
- Výstavba cyklistických trás pozdĺž tokov Váh, Ipeľ, Bodva, Bodrog, Hornád a Tisa za účelom využitia nedostatočne používaných hraničných priechodov. - *Pozdĺž rieky Ipeľ boli naplánované cyklistické trasy: Hont, Ipolyvece-Ipolyszög, okolo miest Balassagyarmat a Szécsény.*

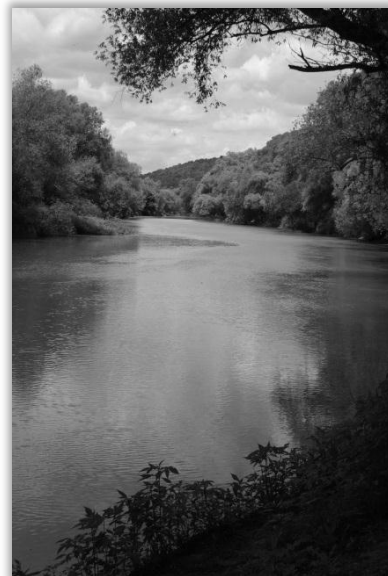
Ako je uvedené vyššie, regionálne a sektorové zámery, ako aj aktivity spolupráce malých regiónov a mikroregiónov, ako aj susediacich obcí, boli do značnej miery naplnené či už v podobe spoločných štúdií, alebo konkrétnych investičných aktivít. Zámery, nápady a projekty na regionálnej, okresnej, alebo mikroregionálnej úrovni by mali byť ďalej podporované, rovnako by mala byť podporovaná vzájomná spolupráca jednotlivých územných celkov (obce, skupiny obcí, susediace mestá a obce a pod.).

Odporúčané nové hraničné priechody za účelom rozvoja cestovného ruchu

Pri ukončení projektu v roku 2005, boli obe krajiny členmi Európskej únie. Do schengenského priestoru vstúpili obe krajiny v rovnakom termíne (2007), čo znamenalo ukončenie hraničných kontrol. V roku 2012 sa oba štáty dohodli na vymedzení cezhraničných ciest a stanovení charakteru premávky na týchto cestách (v Maďarsku zákon č. XXIV z roku 2012).

- Rajka - Čunovo - cesta č. 1409 je priechodná od otvorenia hranice medzi týmito obcami a cyklistická cesta bola vybudovaná v roku 2012.
- Dunaremete - Bodíky - cez Dunaj nebola vybudovaná cesta, ani most. Prevádzka trajektu Dunaremete - Gabčíkovo bola spustená v roku 2013, pričom časť nákladov na jej spustenie vo výške 85 % bolo financovaných zo zdrojov EÚ. Plavidlo bolo postavené v Maďarsku, má kapacitu pre 100 osôb, premáva dvakrát denne, okrem chodcov a cyklistov môže prepraviť až šesť áut.

- Ásványráró - Gabčíkovo/Nad mlynom - cez Dunaj nebola vybudovaná cesta, ani most.
- Ásványráró - Sap - cez Dunaj nebola vybudovaná cesta, ani most.
- Gönyű - Klížská Nema - cez Dunaj nebola vybudovaná cesta, ani most.
- Komárom – Komárno - v rokoch 2005-2006 bola ukončená rekonštrukcia a modernizácia (Alžbetinho) mosta. Boli obnovené piliere, upravené dilatačné prvky, rozšírená plocha komunikácie, zmenená izolácia a dlažby, rekonštruovaný celý systém verejného osvetlenia, vybudované chodníky pre chodcov a za účelom zvýšenia bezpečnosti bol na moste umiestnený radar.



Komárno a Komárom v roku 2006 dostali podporu z programu INTERREG na realizáciu plánovaného nového mosta na Dunaji. Proces plánovania realizovali spoločne obe krajiny. V rokoch 2011-2012 sa začalo s prípravnými prácami, uskutočnilo sa niekoľko pracovných stretnutí a 3. októbra 2012 bola podpismi premiérov oboch krajín uzavretá zmluva.

Výstavba mosta je jedným z projektov na indikatívnom zozname veľkých projektov Operačného programu Integrovaného rozvoja dopravy (IKOP), ktoré môžu byť financované z nástroja CEF (Nástroj na prepájanie Európy) podľa vyhlášky vlády č. 1696/2014 prijatej v roku 2014 k rozvoju cestnej, železničnej, vodnej dopravy a mestskej a prímestskej dopravy národného významu pre programové obdobie 2014 - 2020.

- Dunaalmás – Patince – cesta ani most cez Dunaj neboli vybudované.
- Nyergesújfalu – Kravany n. Dunajom (Cenkov) – cesta ani most cez Dunaj neboli vybudované, no v blízkosti, medzi obcami Lábatlan a Karva, je od roku 2013 prevádzkovaná kompa.
- Esztergom – Štúrovo/Kamenica nad Hronom – je plánovaná nákladná kompa.
- Szob – Chlaba – cesta ani most cez Ipeľ neboli vybudované.
- Ipolydamásd – Chľaba - cesta ani most cez rieku Ipeľ neboli vybudované.
- Vámosmikola – Pastovce – cesta ani most cez rieku Ipeľ neboli vybudované.
- Tésa – Velká nad Ipl'om – cesta ani most cez rieku Ipeľ neboli vybudované.
- Hont – Tesmák – cesta ani most cez rieku Ipeľ neboli vybudované.
- Drégelypalánk – Ipeľské Predmostie – cesta ani most cez Ipeľ neboli vybudované.
- Őrhalom – Vrbovka – cesta ani most cez rieku Ipeľ neboli vybudované.
- Pösténypusztá – Peťov – most bol postavený v roku 2012.

- Rárópuszta – Rároš – *most bol postavený v roku 2011.*
- Karancsberény – Lipovany – *cesta ani cyklochodník neboli vybudované.*
- Karancsberény – Siatorská Bukovinka – *bol vytvorený turistický chodník.*
- Somoskőújfalu – Siatorská Bukovinka – *chýba cezhraničné prepojenie, ale medzi obcami Ipolytarnóc/Kalonda a Somoskőújfalu/Siatorská Bukovinka sa pozdĺž hranice nachádza turistický chodník s peknými výhľadmi, ktorý je vybavený odpočívadlami a lávkou pre peších.*
- Somoskő – Siatorská Bukovinka – *obce sú prepojené cezhraničným chodníkom pre peších.*
- Salgótarján/Rónabánya – Tachty – *turistický chodník spája obec Rónabánya a Tachty a ďalej pokračuje do Szilasogony.*
- Cered – Tachty – *sú prepojené cestou č. 23119 od vstupu oboch krajín do Schengenského priestoru v roku 2007.*
- Zabar – Petrovce – *bez zmeny.*
- Hangony – Drna – *bez zmeny.*
- Susa – Janice – *bez zmeny.*
- Gömörszőlős – Neporadza – *sú prepojené cestou č. 26119 pre automobily s kapacitou do 3,5 tony od vstupu oboch krajín do Schengenského priestoru v roku 2007.*
- Aggtelek – Starna – *bez zmeny.*
- Szögliget – Hrušov – *sú prepojené lesným chodníkom pre peších a cyklistov.*
- Perecse – Janík – *sú prepojené cestou č. 26126 pre automobily s kapacitou do 3,5 tony od vstupu oboch krajín do Schengenského priestoru v roku 2007.*
- Büttös – Buzica – *sú prepojené cestou č. 26124 pre automobily s kapacitou do 3,5 tony od vstupu oboch krajín do Schengenského priestoru v roku 2007.*
- Hidasnémeti – Perín – *bez zmeny.*
- Kéked – Trstené pri Hornáde – *sú prepojené cestou č. 37115 pre automobily s kapacitou do 3,5 tony od vstupu oboch krajín do Schengenského priestoru v roku 2007.*
- Hollóháza – Skáros – *sú prepojené cestou č. 37124 pre automobily s kapacitou do 3,5 tony od vstupu oboch krajín do Schengenského priestoru v roku 2007.*
- Füzér – Slanec – *bez zmeny.*
- Pusztafalu – Brezina – *bez zmeny.*
- Felsőregmec – Michal'any – *sú prepojené cyklistických chodníkom.*
- Felsőberecki – Klin nad Bodrogom – *bez zmeny.*
- Lácacséke – Pribeník – *sú prepojené cestou č. 38307 pre automobily s kapacitou do 3,5 tony od vstupu oboch krajín do Schengenského priestoru v roku 2007.*

- Dámoc – Dobrá – a susedná obec Biel – sú prepojené cestou č. 38123 pre automobily s kapacitou do 3,5 tony od vstupu oboch krajín do Schengenského priestoru v roku 2007.

Od vstupu krajín do schengenského priestoru nové turistické cezhraničné priechody vznikali vo veľmi obmedzenej miere. Meškajúca implementácia by si vyžadovala veľké investície (mosty cez rieky Dunaj a Ipel') a aj v prípade menších projektov je potrebné počítať s vysokými nákladmi. Zvýšenie počtu hraničných priechodov je potrebné podporovať najmä pre účely rozvoja cestovného ruchu, ako aj kvôli zlepšeniu spojenia malých, okrajových obcí. Vyššie uvedené hraničné priechody by mali byť preferované.

Zváženie otvorenia ďalších hraničných priechodov

- Neszmély – Radvaň nad Dunajom (Žitava) – most cez Dunaj medzi obcami Neszmély a Radvaň nad Dunajom nebol postavený.
- Őrhalom – Vrbovka – sú prepojené lávkou pre peších cez rieku Ipel'.
- Ipolytarnóc – Mucin – v októbri 2010 bol obnovený prírodný chodník k jaskyni Mucsényi a bol otvorený nový chodník, vďaka ktorému sa návštevníci jaskyne dostanú na prírodný chodník v Ipolytarnóc.
- Győröcske – Malé Trakany – most cez rieku Tisza nebol postavený.

Z hraničných priechodov cez rieku uvedených vyššie, sú v súčasnosti k dispozícii iba dva. Aj naďalej by mala pokračovať snaha o dobudovanie chýbajúcich prepojení medzi susediacimi obcami, ktorých rozvoj je obmedzený aj z dôvodu fyzickej bariéry, ktorú rieka predstavuje.

Riešené územie predchádzajúcej štúdie zahŕňalo kraje pozdĺž štátnych hraníc na oboch stranách, nakoľko pred 10 rokmi boli analýza a dostupnosť dát jednoduchšie. Avšak pre priamu cezhraničnú interakciu je vhodnejšie analyzovať prihraničné územie, ktoré je od hranice vzdialené 30-35 km, kde možno lepšie posúdiť vplyv hranice. Preto sa v súčasnej štúdii uvažuje o uvedenom prihraničnom páse, čo zodpovedá okraju prihraničných okresov na strane Slovenska a približne dve rady hpraničných okresov na strane Maďarska (kde správne okresy sú menšie ako na Slovensku).

Rozdiel medzi predchádzajúcou (krajskou) štúdiou a súčasnou štúdiou zameranou na prihraničné okresy nemá vplyv na posudzovanie stanovených odporúčaní, pretože v predchádzajúcej správe sú odporúčania identifikované buď na regionálnej alebo národnej, prípadne, ako je to vo väčšine prípadov – na úrovni medzi dvoma obcami. Zároveň neboli zadefinované žiadne odporúčania na úrovni krajov.

1.2. EURÓPSKE, NÁRODNÉ A REGIONÁLNE ROZVOJOVÉ DOKUMENTY

Európa 2020 – stratégia pre inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast

Európa 2020 je stratégia rastu Európskej únie na desať rokov prijatá Európskou radou (COM (2010) 2020 v konečnom znení), v ktorej sa stanovujú ciele, ktoré sa majú dosiahnuť do roku 2020 v piatich základných oblastiach: zamestnanosť, výskum a inovácie, zmena klímy a energetika a boj proti chudobe. Na dosiahnutie cieľov slúžia sedem „hlavných iniciatív“.

Spolupráca medzi Slovenskom a Maďarskom je realizovateľná v mnohých oblastiach a cezhraničné vzťahy sú osobitne podporované hlavnými iniciatívami č. 1 a 4.

Cieľom iniciatívy Inovácie v Únii je „dokončenie Európskeho výskumného priestoru, vypracovanie strategického výskumného programu zameraného na výzvy ako energetická bezpečnosť, doprava, zmena klímy a efektívnosť zdrojov, zdravie a starnutie obyvateľstva, ekologická produkcia a hospodárenie s pôdou a posilnenie spoločného programovania s členskými štátmi a regiónmi.“

Pre spoluprácu členských štátov je dôležitý aj nasledovný cieľ Európskej komisie: „Reformovať vnútroštátne (a regionálne) systémy výskumu, vývoja a inovácií s cieľom podporiť excelentnosť a inteligentnú špecializáciu, posilniť spoluprácu medzi univerzitami, výskumom a podnikateľským sektorom, zaviesť spoločné programovanie a posilniť cezhraničnú spoluprácu v oblastiach s pridanou hodnotou a primerane upraviť vnútroštátne postupy financovania s cieľom zabezpečiť šírenie technológií na celom území EÚ.“

Iniciatíva „Európa efektívne využívajúca zdroje“ je zameraná na podporu prechodu na úsporné a nízkouhlíkové hospodárstvo. Ďalším cieľom je znížiť závislosť hospodárskeho rastu od využívania zdrojov a energie, znížiť emisie CO₂, zvýšiť konkurencieschopnosť a zvýšiť energetickú bezpečnosť. Pre tento účel je pre spoluprácu členských štátov dôležitých niekoľko cieľov Európskej komisie:

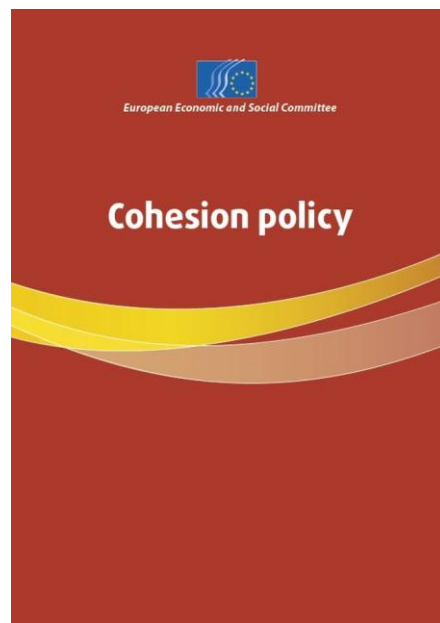
- *Urychliť realizáciu strategických projektov s vysokou pridanou hodnotou európskeho významu na riešenie kritických prekážok, najmä cezhraničných úsekov a intermodálnych uzlov.*
- *Predstaviť iniciatívu na modernizáciu európskych sietí, vrátane transeurópskych energetických sietí, smerom k európskej nadstavbe „inteligentné siete“ a integrácie najmä obnoviteľných zdrojov energie do existujúcej siete (s podporou štrukturálnych fondov a EIB).*



Kohézna politika

Kohézna politika Európskej únie prijatá v novembri 2013 je reformovaná investičná politika slúžiaca na podporu projektov financovaných z Európskeho fondu regionálneho rozvoja a Kohézneho fondu a je zameraná na realizáciu strategických cieľov stratégie EÚ 2020. Jedným z hlavných prvkov je cezhraničná spolupráca.

Národné a regionálne rozvojové dokumenty boli spracované v súlade s vyššie uvedenými dokumentmi, preto národné dokumenty sú dostatočným zdrojom na prípravu spoločnej slovensko – maďarskej štúdie. Širší kontext plánovacích procesov si vyžaduje zváženie cieľov EÚ (obsiahnutých v stratégii EÚ 2020), najmä tých, ktoré sú relevantné pre dvojstrannú spoluprácu v oblasti inovácií a efektívneho využívania zdrojov, ako aj tematických cieľov kohéznej politiky.



Národná stratégia regionálneho a územného rozvoja

Národná stratégia regionálneho a územného rozvoja (OFTK) obsahuje a koordinuje ciele sektorového a územného rozvoja v Maďarskej republike.

OFTK identifikuje nové smery a koncepcie rozvojovej politiky ako odpoveď na výzvy, ktorým čelí svet v období po hospodárskej kríze. Posilňuje ich a spája ich so smermi vývoja, ktoré boli definované už skôr. V OFTK sa kladie silný dôraz na medzinárodné vzťahy Maďarska.

Pri posudzovaní vzťahov medzi Maďarskom a Slovenskom dokument poukazuje na nasledovné:

- *Jednou z najväčších výziev je neúplná dopravná infraštruktúra.*
- *Rozvíjajúce sa, konkurencieschopné podniky, nadnárodné firmy a konkurencieschopné malé a stredné podniky sú hlavne na západnej časti územia (hranice). Slovensko-maďarské obchodné vzťahy sú pomerne slabé, čo škodí konkurencieschopnosti celého regiónu.*
- *Nedostatkom prihraničného regiónu je neefektívnosť spolupráce na trhu práce.*
- *Existuje niekoľko cezhraničných miest vytvárajúcich jeden urbanistický celok (napr. Komárom – Komárno, Ostrihom - Štúrovo), kde integrovaný rozvoj je možné dosiahnuť cezhraničnou spoluprácou.*

- *Silnou stránkou regiónu je dostupnosť vysokoškolského vzdelávania. Univerzity a stredné školy ponúkajú vysokokvalitné vzdelávanie a základňu pre výskum a vývoj. Úroveň spolupráce medzi jednotlivými univerzitami, ako aj medzi univerzitami a podnikmi je nízka.*
- *Prírodné prostredie prihraničného regiónu je rôznorodé. Existuje niekoľko oblastí ochrany prírody na oboch stranách hranice a existujú aj znečistené a zanedbané oblasti v dôsledku predchádzajúceho pôsobenia ťažkého priemyslu.*
- *Existujúce služby (vrátane zdravotníckych služieb) pozdĺž štátnych hraníc. Spoločné a vzájomné využívanie kapacít je nedostatočné, čo je spôsobené finančnými a jazykovými prekážkami a nízkou úrovňou spolupráce inštitúcií.*

Ciele OFTK boli identifikované v súlade so stratégiami Európskej únie so zvláštnym zreteľom na posilnenie vzťahov so susednými štátmi. V rámci špecifického cieľa „**Posilnenie makroregionálnej úlohy tejto krajiny**“ boli identifikované viaceré oblasti cezhraničnej spolupráce a príslušné úlohy.

Úlohy rozvojovej politiky týkajúce sa posilnenia regionálnej úlohy Visegrádskej spolupráce:

- *Zlepšenie územnej súdržnosti v krajinách V4 (polycentrický, vyvážený rozvoj), spoločné ciele a činnosti plánovania a rozvoja (so širším pohľadom na skupinu V4 + 2 vrátane Rumunska a Bulharska, ako aj Slovinska a Chorvátska).*
- *Podpora cezhraničnej spolupráce v krajinách V4.*
- *Príspevok k formulovaniu špecifických názorov V4 v citlivých územných a rozvojových aspektoch spoločných politík EÚ.*

Úlohy rozvojovej politiky týkajúce sa územnej spolupráce v Karpatskej kotline:

- *Propagácia a podpora plánovania a realizácie miestneho hospodárskeho rozvoja maďarských komunít za hranicami.*
- *Vytvorenie a posilnenie „celomaďarskej“ hospodárskej spolupráce.*
- *Vytvorenie a realizácia spolupráce v oblasti rozvoja vidieka, poľnohospodárstva a spracovania potravín, posilnenie hospodárskej integrácie, podpora spolupráce podnikov v Karpatskej kotline.*
- *Podpora spolupráce miestnych rozvojových komunít.*
- *Zintenzívnenie vzájomne prospešných partnerstiev, spolupráca so susednými krajinami a aktívny prístup k maďarským občanom žijúcim mimo územia Maďarska.*
- *Budovanie koridorov a štruktúr podporujúcich spoluprácu v Karpatskej kotline.*
- *Podpora koordinovaného rozvoja dopravnej infraštruktúry Karpatskej kotliny.*

- Podpora kultúrnych, zdravotných služieb a občianskych väzieb, koordinovaný rozvoj ľudskej infraštruktúry (najmä, ale nie výlučne, v pohraničných regiónoch), podpora kultúrnych, komunitných aktivít spolupráce.
- Podpora makroregionálnej integrácie metropolitných oblastí podporujúcich spoločné riadenie cezhraničných mestských regiónov.
- Posilnenie spolupráce v oblasti ochrany prírody, environmentálneho manažmentu, vodného hospodárstva a riadenia katastrof, podpora integrovaného hospodárenia s vodou.

Pri vypracúvaní spoločnej slovensko-maďarskej štúdie boli zohľadnené rozvojové aktivity uvedené vyššie pod názvom „Zlepšenie regionálnej úlohy Visegrádskej spolupráce“ a „Územná spolupráca v Karpatskej kotline“.

Národný územný plán (OtrT)

Relevantnými zložkami územných plánov pre vzťahy dvoch susedných krajín sú siete technickej infraštruktúry. Zo sietí dopravnej a technickej infraštruktúry (doprava, energetika, vodné a odpadové hospodárstvo) sú cesty, cyklistické chodníky, ropovody a plynovody, prenosové vedenia, záplavové územia a kanály súčasťou cezhraničných sietí. Siete národného významu obsiahnuté v OtrT sú tieto:



Predpokladané prvky národných infraštruktúrnych sietí definovaných v zákone XXVI z roku 2003, revidované v rokoch 2011 – 2012 a prijaté v decembri 2013 pre Národný územný plán, relevantné pre vzťahy medzi Slovenskom a Maďarskom:

Diaľnice

- M10: Budapešť (M0) – Ostrihom – (Slovensko),
- M2: Budapešť (M0) – Vác – Rétság – Hont – (Slovensko),
- M30: Mezőcsát (M3) – Miškovec – Encs – Tornyosnémeti – (Slovensko),
- M38: Záhony (M34) – (Slovensko),

Rýchlostné cesty

- Rýchlostná cesta č. 81 Székesfehérvár (č.8)- Kisbér – Győr – Vámoszabadi– Slovensko
- Szécsény (č. 22.) – Nógrádszakál – (Slovensko),
- Cigánd – Pácin – (Slovensko),

Mosty

Mosty cez rieku Dunaj (cesty):

- *spájajúci Vámosszabadi – (Slovensko) na predpokladanej rýchlostnej ceste č. 81,*
- *spájajúci Komárom – (Slovensko) na novej rýchlostnej ceste č. 13,*
- *spájajúci Ostrihom – (Slovensko) na diaľnici M10,*

Mosty cez rieku Tisza (cesty):

- *spájajúci Záhony – (Slovensko) na diaľnici M38,*

Hraničné priechody

Na diaľniciach a rýchlostných cestách:

- *Komárom na novej rýchlostnej ceste č. 13,*
- *Ostrihom na diaľnici M10,*
- *Oblasť Hont na diaľnici M2,*
- *Nógrádszakálon nová diaľnica,*
- *Oblasť Záhony na diaľnici M38,*

Železničné hraničné priechody:

- *Rajka,*

Vysokorýchlostná železnica

- *(Rakúsko a Slovensko) – oblasť Hegyeshalom a Rajka – Budapešť [XI. Okres, Kelenföld] – Budapešť [Budapešť medzinárodné letisko Ferenc Liszt] – Röske a Kübekháza – (Srbsko a Rumunsko),*

Cyklistické trasy národného významu:

- *1. Úseky v oblasti horného Dunaja (Euro-Velo 6):*
 - *1.A: (Slovensko a Rakúsko) – Rajka – Bezenye – Mosonmagyaróvár – Halászi – Darnózseli – Hédervár – Ásványráró – Dunaszeg – Győrladamér – Győrzámoly – Győrújfalú – Győr – Vének – Gönyű – Komárom – Almásfüzitő – Dunaalmás – Neszmély – Süttő – Lábatlan – Nyergesújfalu – Tát – Ostrihom – Pilismarót – Dömös – Visegrád – Dunabogdány – Tahitófalu – Leányfalú – Szentendre – Budapešť,*
 - *1.B: Komárom – (Slovensko),*

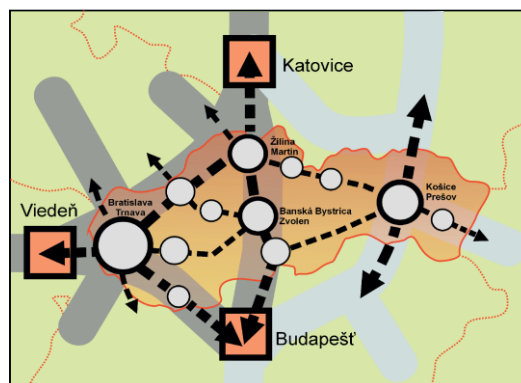
- 2. Úseky severo-východnej časti územia:
 - 2.A: (Slovensko) – Szob – Kémence – Balassagyarmat – Szécsény – Litke – Salgótarján – Cered – Ózd – Bánréve – Aggtelek – Jósavfő – Szalonna – Hidasnémeti – Gönc – (A 4. Sz. Tiszamente kerékpárút Gönc és Sátoraljaújhely közötti szakasza) – Sátoraljaújhely – Pácin – Záhony – Zsurk – Lónya – Vásárosnamény – Tarpa – Szatmárcseke – Tiszacsécse – Tiszabecs – (Ukrajina),
 - 2.B: Litke – Ipolytarnóc – (Slovensko),
 - 2.C: Nagybárkány – Márkháza – Nagykeresztúr – Salgótarján – Somoskőújfalu – (Slovensko),
 - 2.D: Bánréve – (Slovensko),
 - 2.E: Telkibánya – Kéked – (Slovensko),
- Prístup na cyklistickú trasu Tisa (Euro-Velo 11) 4B Sátoraljaújhely – (Slovensko).

Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KURS)

Koncepcia územného rozvoja Slovenska je národným územnoplánovacím dokumentom. Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 bola aktualizovaná a doplnená v roku 2011. Textová časť je syntetický materiál, ktorý vyjadruje hlavnú koncepciu smerovania územného rozvoja, ktorá je základom pre územné plánovanie na úrovni štátu.

Sídlna štruktúra – medzinárodné väzby

Medzi sídelné a priestorové charakteristiky okolitého prostredia, ktoré môžu pozitívne ovplyvniť rozvoj sídelných štruktúr na Slovensku, patrí najmä:



- formovanie a perspektívne vysoko preferovaná európska os urbanizácie, ktorá sa v podstate dotýka tokov Dunaja smerom na Stuttgart – Ulm – Mníchov – Salzburg / Linz – Viedeň / Bratislava – Budapešť – Belehrad,
- existencia vysokej koncentrácie obyvateľstva a iných aktivít v aglomeráciách európskeho významu – aglomerácie Viedeň, Budapešť a aglomerácia Katowice,
- dominancia aglomerácie Košice-Prešov v „karpatskom regióne“ v priestore medzi juhovýchodnou časťou Poľska, východného Maďarska a Zakarpatskej Ukrajiny.

Súčasná a plánovaná komunikácia európskej dopravnej siete budú ovplyvňovať ďalší rozvoj sídelných štruktúr na Slovensku, najmä v koridoroch, ktoré už boli na medzinárodnej úrovni dohodnuté ako multimodálne koridory, resp. ako dodatočné trasy európskeho významu, ktoré prechádzajú územím Slovenska alebo sa nachádzajú v tesnej blízkosti a budú mať vplyv na rozvoj pohraničných oblastí Slovenska. Ide hlavne o tieto trasy:

- koridory európskej multimodálnej siete TEN-T nachádzajúcej sa mimo územia Slovenskej republiky, ale v tesnej blízkosti s osobitným vplyvom na rozvoj pohraničných oblastí Slovenska:
 - V: Terst – Ľubľana – Budapešť – Užhorod – Ľvov,
- koridory európskej multimodálnej siete TEN-T, ktoré sú v kontakte, resp. prechádzajú cez územie Slovenska:
 - VII: rieka Dunaj,
 - IV: Berlín/Norimberg – Praha – Bratislava – Budapešť – Istanbul.

Prepojenia európskeho významu, ktoré sú dôležité pre rozvoj Slovenska a mali by byť podporované sú nasledovné:

- prepojenie Sever-Juh na východnom Slovensku zo severských a pobaltských krajín smerom k Balkánu (dopravný koridor Via Carpatia),
- prepojenie Považia (územie pozdĺž rieky Váh), ktoré pokračuje cez Maďarsko smerom k prístavu Terst a Rijeka, resp. smerom k Slovinsku a Chorvátsku.

Rozvojové osi

Rozvojové osi sú súčasťou tvorby vyváženej hierarchizovanej sídelnej štruktúry. Podporujú sídelné väzby medzi obcami a rovnovážny sídelný rozvoj vrátane rozvoja vidieka.

Rozvojové osi sú rozdelené do troch úrovní.

Rozvojová os prvého stupňa prepája centrá osídlenia prvej skupiny a ťažiská osídlenia prvej úrovne v štáte a porovnateľné centrá mimo hraníc krajiny, pričom zahŕňa minimálne jednu cestnú komunikáciu a jednu železniciu rýchlostného typu.

Rozvojová os druhého stupňa prepája centrá osídlenia druhej skupiny a ťažiská osídlenia druhej úrovne s centrami osídlenia prvej skupiny a ťažiskami osídlenia prvej úrovne, resp. prepája centrá osídlenia druhej skupiny a ťažiská osídlenia druhej úrovne medzi sebou, pričom zahŕňa minimálne jednu cestnú komunikáciu a jednu železniciu nadregionálneho významu, alebo jednu rýchlostnú cestu.

Rozvojová os tretieho stupňa prepája stredné centrá a ťažiská osídlenia tretej úrovne navzájom ako aj ostatné vyhodnocované centrá osídlenia s ostatnými centrami osídlenia druhej skupiny.

Rozvojové osi prvého stupňa:

- košicko-prešovská rozvojová os: hranica s Poľskou republikou – Svidník – Prešov – Košice – Čaňa – hranica s Maďarskom,
- zvolensko-juhoslovenská rozvojová os: Zvolen – Lučenec (odbočka na Salgótarján) – Rimavská Sobota – Rožňava – Košice.

Rozvojové osi druhého stupňa:

- žitnoostrovno-dunajská rozvojová os: Bratislava – Dunajská Streda – Komárno – Štúrovo,
- ponitrianska rozvojová os: Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Topoľčany – Nitra – Nové Zámky – Komárno,
- pohronská rozvojová os: Hronský Beňadik – Levice – Želiezovce – Štúrovo,
- novohradská rozvojová os: Lučenec – Fiľakovo – hranica s Maďarskom.

Rozvojové osi tretieho stupňa:

- cerovská rozvojová os: Fiľakovo – Rimavská Sobota/Rimavská Seč – hranica s Maďarskom/Tornaľa,
- krupinská rozvojová os: Zvolen – Krupina – Šahy – hranica s Maďarskom (v úseku Krupina – Šahy – hranica s Maďarskom ako komunikačno-sídlna os),
- juholaborecká rozvojová os: Michalovce – Veľké Kapušany – Kráľovský Chlmec (v úseku Veľké Kapušany – Kráľovský Chlmec ako komunikačno-sídlna os).

Doprava

Sieť paneurópskych multimodálnych koridorov ITF (ECMT) a siete TEN-T prechádzajúcich územím Slovenska pozostáva z:

- multimodálny koridor č. IV. (Berlín/Norimberg – Praha) – Kúty – Bratislava/Rusovce – (Budapešť – Rumunsko/Turecko/Grécko) lokalizovaný pre cesty siete TEN-T, (Berlín/Norimberg – Praha) – Kúty – Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo – (Budapešť – Rumunsko/Turecko/Grécko) lokalizovaný pre konvenčné trate železničnej a kombinovanej dopravy siete TEN-T,
- multimodálny koridor č. VII. Vodná cesta Dunaj s verejnými prístavmi v Bratislave, Komárne a Štúrove.

Národná úroveň –cestná infraštruktúra

Diaľnice a rýchlostné cesty:

- Diaľnica D2 – št. hranica ČR/SR – Kúty – Malacky – Bratislava – št. hranica SR/MR,
- Rýchlostná cesta R3 – št. hranica MR/SR Šahy – Zvolen – Žiar nad Hronom – Turčianske Teplice – Martin – Kľačany – Dolný Kubín – Trstená – št. hranica SR/PR,
- Rýchlostná cesta R4 – št. hranica MR/SR – Milhost' – Košice – Prešov – Giraltovce – Svidník – št. hranica SR/PR.

Národná úroveň –infraštruktúra železničnej dopravy

Dopravná infraštruktúra alokovaná a plánovaná v trasách mimokoridorových ITF sietí konvenčnej železničnej a kombinovanej dopravy TEN-T na území Slovenska je nasledovná:

- (Krakow) – Plaveč – Prešov – Košice – Kechnec (Miškovec – Romania), v úseku Košice – Kechnec – (Miškovec),
- Nové Zámky – Komárno – (Komárom).

Národná úroveň – infraštruktúra vodnej dopravy

Uznesením vlády SR bola schválená „Konceptia rozvoja vodnej dopravy“. Konceptia obsahuje analýzu súčasného stavu, stratégiu rozvoja vodnej dopravy a rozvojové programy vodnej dopravy. Závery koncepcie sú zamerané na nasmerovanie rozhodujúcich transeurópskych vodných ciest cez územie Slovenska. Okrem pozície Slovenska, ako dunajskej krajiny ležiacej na vodnej ceste E80, sa má tento zámer presadzovať zaradením Vážskej vodnej cesty do kategórie magistralných vodných ciest E81 s prepojením na Odru. Efektívnosť prepojenia Vážskej vodnej cesty s Odrou je podmienená centrálnym severojužným európskym tranzitom Severné more/Baltické more – Čierne more, teda náhradou za niekoľko násobne dlhšiu pobrežnú morskú vodnú cestu okolo Európy. Konceptia ďalej uvažuje, v čase po dokončení výstavby komplexu vodných diel na Dunaji v úseku Budapešť – Viedeň, so splavnením dolných tokov riek Nitra, Hron a Ipel'. Od splavnenia Tisy na území Maďarska a Srbska je závislé splavenie východoslovenských riek Bodrogu, Laborca a Latorice (pri návrhu na ich splavenie je potrebné zohľadňovať požiadavky ochrany prírody).

Uznesenia vlády SR týkajúce sa rozvoja verejných prístavov v Bratislave, Komárne a Štúrove majú priamy vplyv na infraštruktúru vodnej dopravy.

Program spolupráce Interreg V-A Slovenská republika-Maďarsko

Program na obdobie rokov 2014 – 2020 bol schválený 30. septembra 2015 a v súlade s tematickými cieľmi stratégie Európa 2020 stanovil:

- *podpora harmonizovanej ochrany, rozvoja a využívania spoločného prírodného a kultúrneho dedičstva pohraničného regiónu (ochrana biodiverzity, vytvorenie podmienok pre spoločné riadenie vodných zdrojov a rizikové riadenie, obnova kultúrnych pamiatkových lokalít, rozvoj cezhraničných produktov a služieb cestovného ruchu) (TC6),*
- *zvyšovanie hustoty hraničných priechodov (TC7) a posilnenie harmonizácie verejnej a ekologickej dopravy,*



multimodálnosti v regióne a zlepšenie kvality služieb (TC7),

- *prispievane k zlepšeniu sociálnych podmienok pomocou zvýšenia miery zamestnanosti v regióne a zlepšenia podmienok pre cezhraničnú mobilitu pracovnej sily (tvorba nových pracovných miest, rozvoj informačných systémov pre uchádzačov o zamestnanie, rozvoj podmienok na školenie a dopravu cezhraničnej pracovnej sily). V iniciatívach na zvyšovanie zamestnanosti sa za prioritu považuje zameranie na sociálne začlenenie ľudí žijúcich v chudobe a Rómov (TC8),*
- *nedostatočné ovládanie jazyka, nedostatočná infraštruktúra, nízka úroveň spolupráce medzi malými a strednými podnikmi v záujmovej oblasti, nedostatočný rozvoj úrovne kvalifikácií – s týmto všetkým zápasia v oprávnených regiónoch. Sociálna spolupráca a spolupráca v oblasti zamestnanosti pokrýva relatívne malé územie a len v malom počte oblastí. Je potrebné vytvoriť spoločné integrované akcie využívajúce miestny a regionálny potenciál, endogénny potenciál a miestne iniciatívy a implementovať miestne stratégie odrážajúce špecifiká oblasti. Na východe územia by krajiny mohli realizovať spoločné pilotné akcie zamerané na zníženie dlhodobej nezamestnanosti a integráciu Rómov do spoločnosti. Na západe by zas bolo vhodné posilniť spoločný trh práce. Dala by sa zvýšiť aj momentálna nízka úroveň služieb podporujúcich cezhraničné dochádzanie za prácou a podporiť tak iniciatívy na zvýšenie zamestnanosti. Priorita sa tiež zameriava na rozvoj kľúčových podmienok na zlepšenie pracovnej mobility.*
- *integrácia cezhraničného trhu práce a podpora zamestnanosti, ale aj zlepšenie prístupnosti kultúrnych a prírodných zdrojov a pracovných príležitostí v regióne prostredníctvom miestnych stratégií využívajúcich endogénny potenciál.*
- *posilnenie sociálnej súdržnosti prostredníctvom podpory spolupráce medzi inštitúciami, samosprávami a jednotlivcami (TC11).*

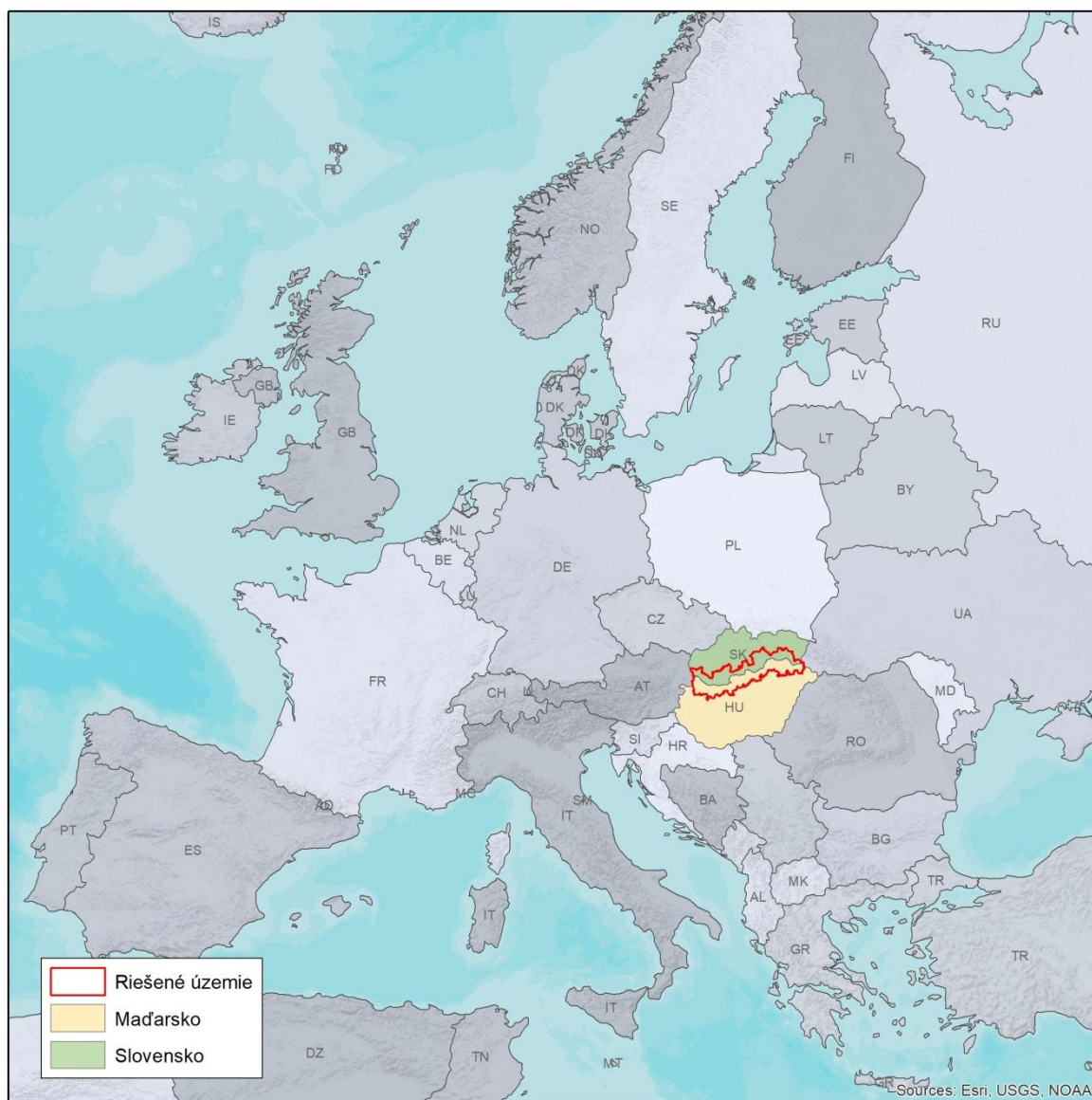
2. ANALÝZA

2.1. VYMEDZENIE RIEŠENÉHO ÚZEMIA

Pozícia v rámci európskeho kontextu

Slovensko-maďarská prihraničná oblasť pokrýva 0,3% európskeho územia. Nachádza sa v strednej Európe. Z hľadiska geomorfológie územie zaberá severnú časť panónskej panvy a južnú až juhozápadnú časť vnútorného pásma pod oblasťou severozápadných Karpát.

Obrázok 2.1/1.: Slovensko-maďarský prihraničný región v rámci Európy



Zdroj: Lechner, vlastné spracovanie

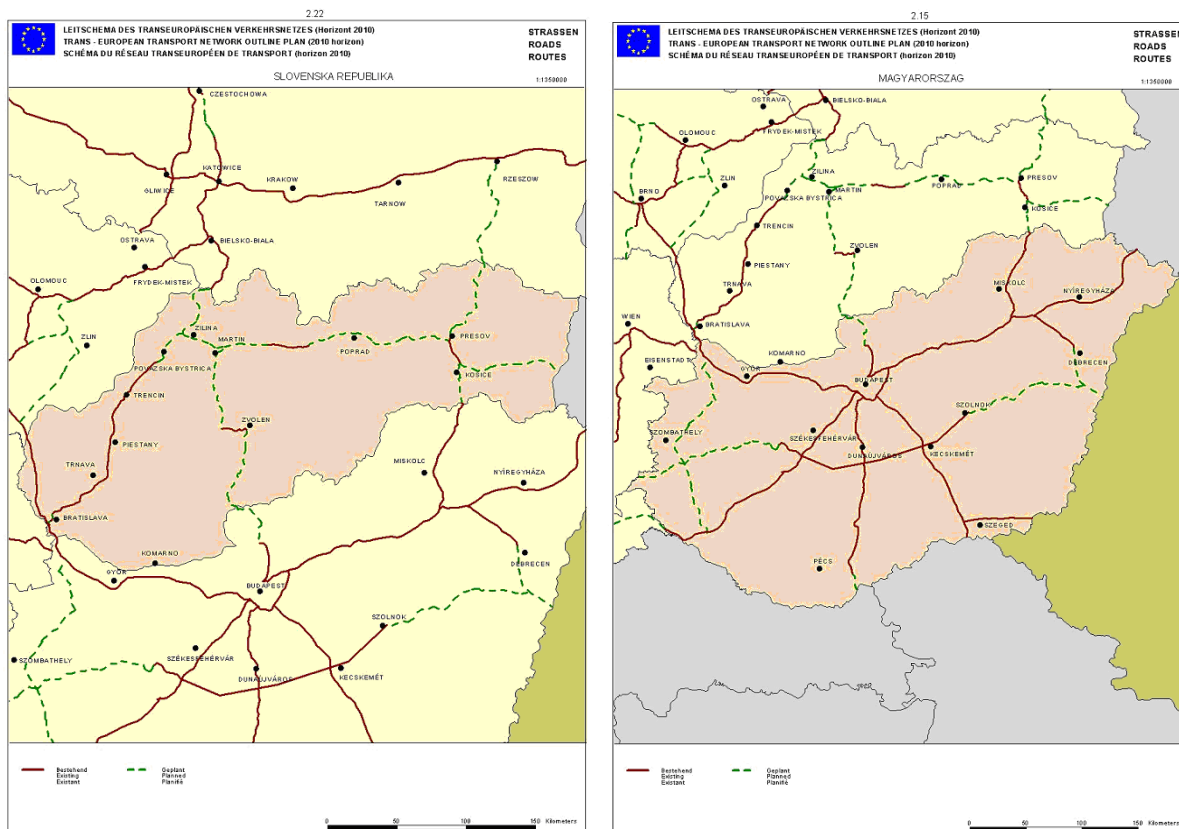
Do riešeného územia zasahujú koridory č. IV a V tzv. Helsinských koridorov (navrhnuté pred vstupom do EÚ za účelom prepojenia dopravných sietí západnej a východnej Európy komplexnou sieťou), ako aj č. VII (rieka Dunaj) v západnej časti riešeného územia. Dve vetvy koridoru č. V od Jadranského mora do Kyjeva prechádzajú pozdĺž severnej a juhovýchodnej hrance riešeného územia, zatiaľ čo koridor č. IV – spojenie Nemecka s Čiernym morom a Egejským morom – pretína juhozápadnú časť riešeného územia.

Obrázok 2.1/2.: Helsinské koridory



Zdroj: https://en.wikipedia.org/wiki/Pan-European_corridors

Obrázok 2.1/3.: Cestná sieť TEN-T

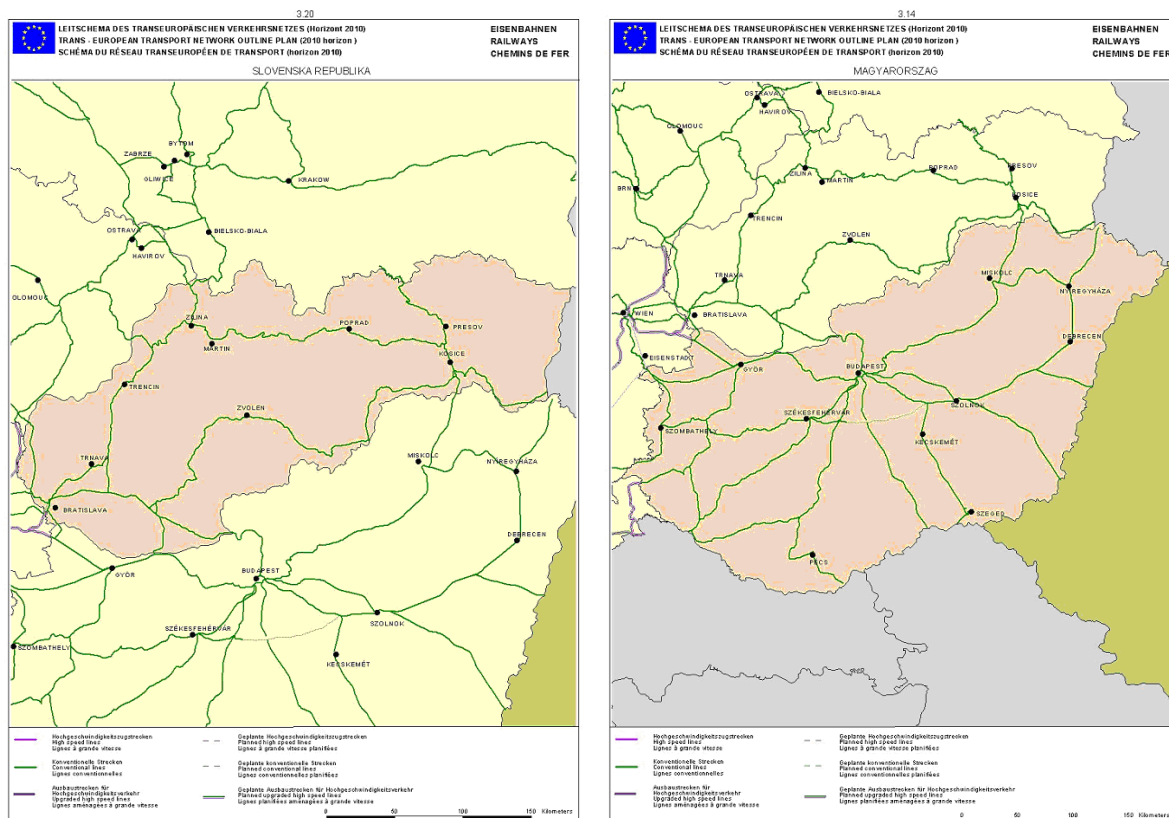


Zdroj: Prístupová zmluva

Ku koridoru č. V sa vzťahujú diaľnice M7/M70/M6 – M3 – M34 a železničné úseky Chorvátsko – Gyékényes – Budapešť – Hatvan – Miškovec – Nyíregyháza (Maďarsko) – Ukrajina. Jedna z troch doplnkových vetiev koridoru zahŕňa diaľnicu D1 Bratislava – Košice (Slovensko) – Užhorod (Ukrajina) a železničné úseky Bratislava – Košice (Slovensko) – Užhorod (Ukrajina). Koridor č. IV zahŕňa diaľnicu D2 na Slovensku, diaľnice M15 – M1 – M5 v Maďarsku a železničné úseky Česká republika – Kúty – Bratislava (Slovensko) – Rajka – Budapešť – Szeged – Nagylak (Maďarsko) – Rumunsko.

V Zmluve o vstupe Slovenska a Maďarska do Európskej únie v roku 2003 boli definované tzv. transeurópske koridory (TEN-T) – vychádzajúce z Helsinských koridorov. Okrem východo-západného spojenia obsahujú aj spojenia sever-juh, ktoré sú v dvojstranných vzťahoch nevyhnutné. Ide o cestné spojenie Budapešť – Zvolen – Žilina smerom na Krakov a Katovice a cestné spojenie z diaľnice M3 na Varšavu cez Košice a Prešov (rýchlostná cesta R4 a jeden úsek diaľnice D1). Obe sú viac alebo menej dostupné na Slovensku a v Maďarsku, no pre rýchle spojenie je potrebné dobudovanie nových úsekov diaľnice M2 (v Maďarsku) a rýchlostnej cesty R3 (na Slovensku), ako aj nové úseky diaľnice M3 (v Maďarsku) a rýchlostných ciest R2 a R4 (na Slovensku).

Obrázok 2.1/4.: Železničná sieť TEN-T



Zdroj: Prístupová zmluva

Transeurópske železnice prechádzajú po celej dĺžke riešeného územia, sú to linky: Budapešť – Győr – Hegyeshalom – Rajka – Bratislava – Kúty, Budapešť – Miškovec – Nyíregyháza – Záhony a Bratislava – Zvolen – Košice – Čierna nad Tisou. Na Slovensku aj v Maďarsku sú železničné trate siete TEN-T vo východo-západnom smere prepojené traťami: Bratislava – Nové Zámky – Szob – Budapešť, Miškovec – Hidasnémeti – Košice a Nové Zámky – Komárno – Komárom.

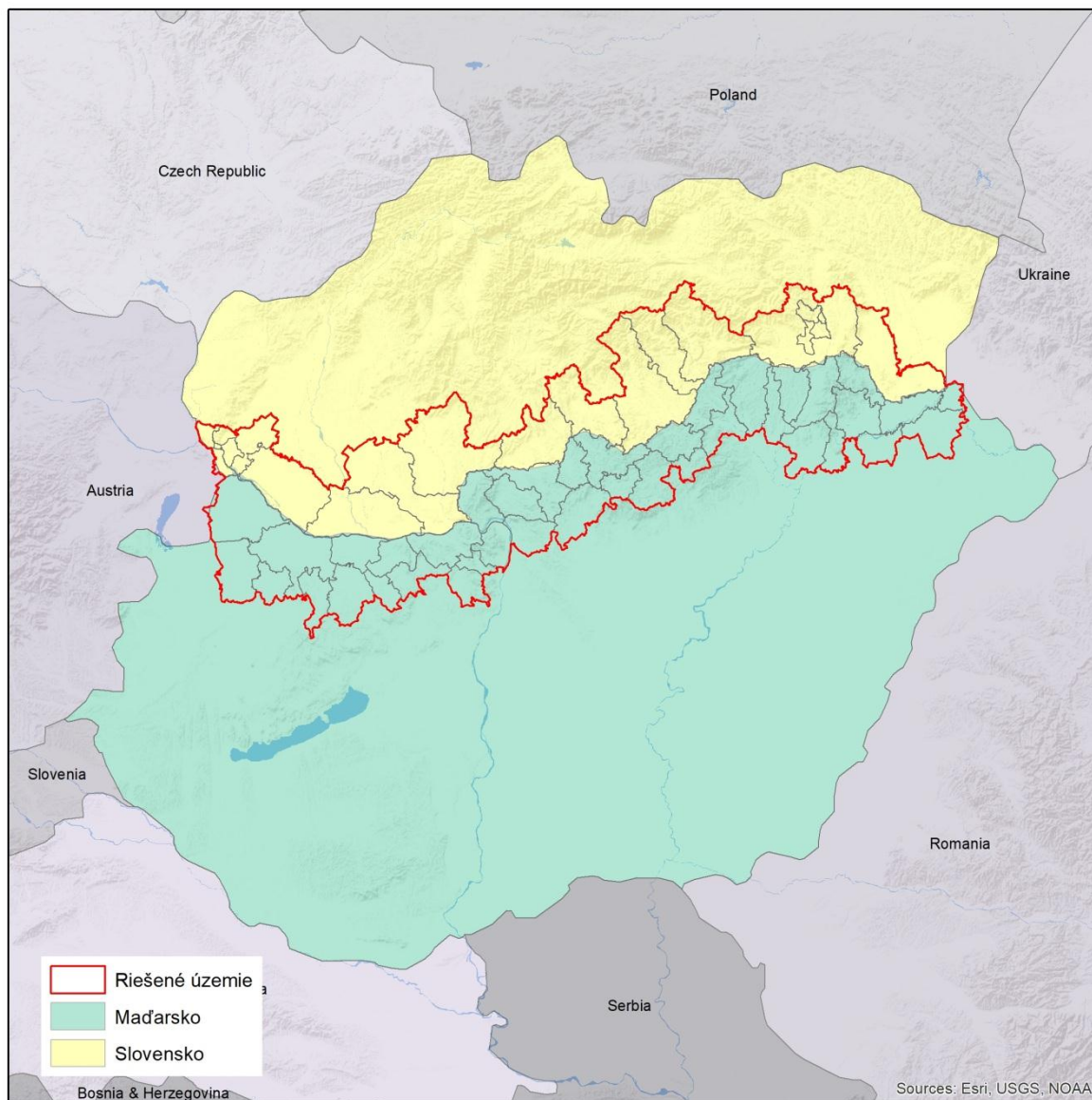
Územno-priestorová štruktúra

Pre zadefinovanie oblasti riešeného územia bolo potrebné stanoviť primeranú vzdialenosť. Pri vymedzení územia sa vychádzalo z predpokladu, aby v danom území mala cezhraničná spolupráca relevantný (potenciálny) vplyv. Takto bol zadefinovaný pás o šírke 30 km od hraničnej čiary, čo približne predstavuje vymedzenie administratívnych hraníc okresov (LAU1), ktoré bolo použité. V Maďarsku sa do riešeného územia zahŕňajú, okrem okresov v dotyku hranice aj vzdialenejšie okresy. Na Slovensku sú administratívne okresy väčšie, a preto sú v riešenom území zahrnuté, spolu s mestami Bratislava a Košice, len prihraničné okresy.

Takto vymedzený pás pokrýva 2,96 milióna hektárov územia, z toho 53% v Maďarsku a 47% na Slovensku. Túto oblasť tvorí 60 okresov – 39 v Maďarsku (z celkového počtu 174) a 21 na Slovensku (z celkového počtu 79) –

a 1 605 obcí – 743 obcí v Maďarsku (z celkového počtu 3 155) a 862 obcí na Slovensku z celkového počtu 2 928) – v celkovo 12 krajoch (na Slovensku 5, v Maďarsku 7). Riešené územia tak predstavuje 17% územia a 16% obyvateľstva Maďarska a 28% územia a 32% obyvateľstva Slovenska.

Obrázok 2.1/5.: Vymedzenie slovensko-maďarského riešeného územia



Zdroj: Lechner, vlastné spracovanie

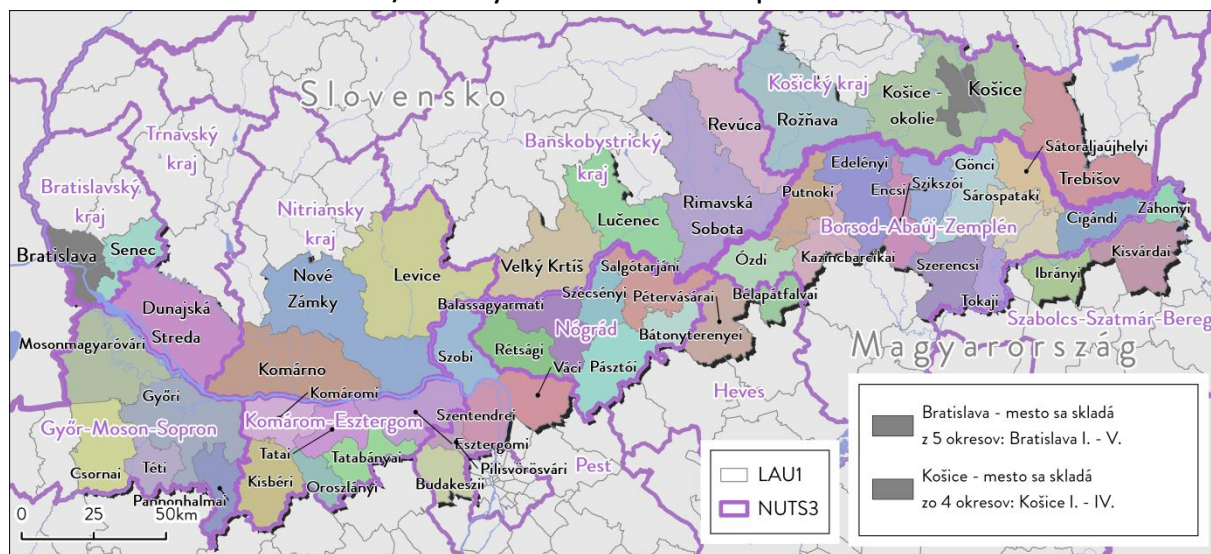
Spoločná slovensko-maďarská hranica má dĺžku 645 km. Na maďarskej strane je územie rozdelené Dunajom na dve odlišné časti. V západnej časti rieky Dunaj tvorí samotnú štátnu hranicu, vo východnej časti tvoria hranicu menej významné prírodné alebo umelé útvary. Nasledujúce kapitoly preukážu, že rieka Dunaj predstavuje deliacu čiaru medzi východom a západom, a to nielen v geografickom zmysle.

Reliéf krajiny do značnej miery ovplyvňuje vnútorné a vonkajšie vzťahy územného plánovania. V strednej, severnej a východnej časti je riešené územie tvorené nízkym podhorským pohorím Karpát, na juhozápade je charakteristické rovinami.

Na maďarskej časti slovensko-maďarskej hranice dominujú stredne veľké pohoria na východe a roviny na západe. Južnú časť riešeného územia v Maďarsku tvorí pohorie, na severovýchode sa nachádza vysočina, západná časť je pokrytá Malou nížinou.

Slovenská časť prihraničného regiónu pozostáva z nížin v západnej (Podunajská nížina) a východnej časti (Východoslovenská nížina), ktorá je v strednej časti rozdelená stredne veľkým pohorím.

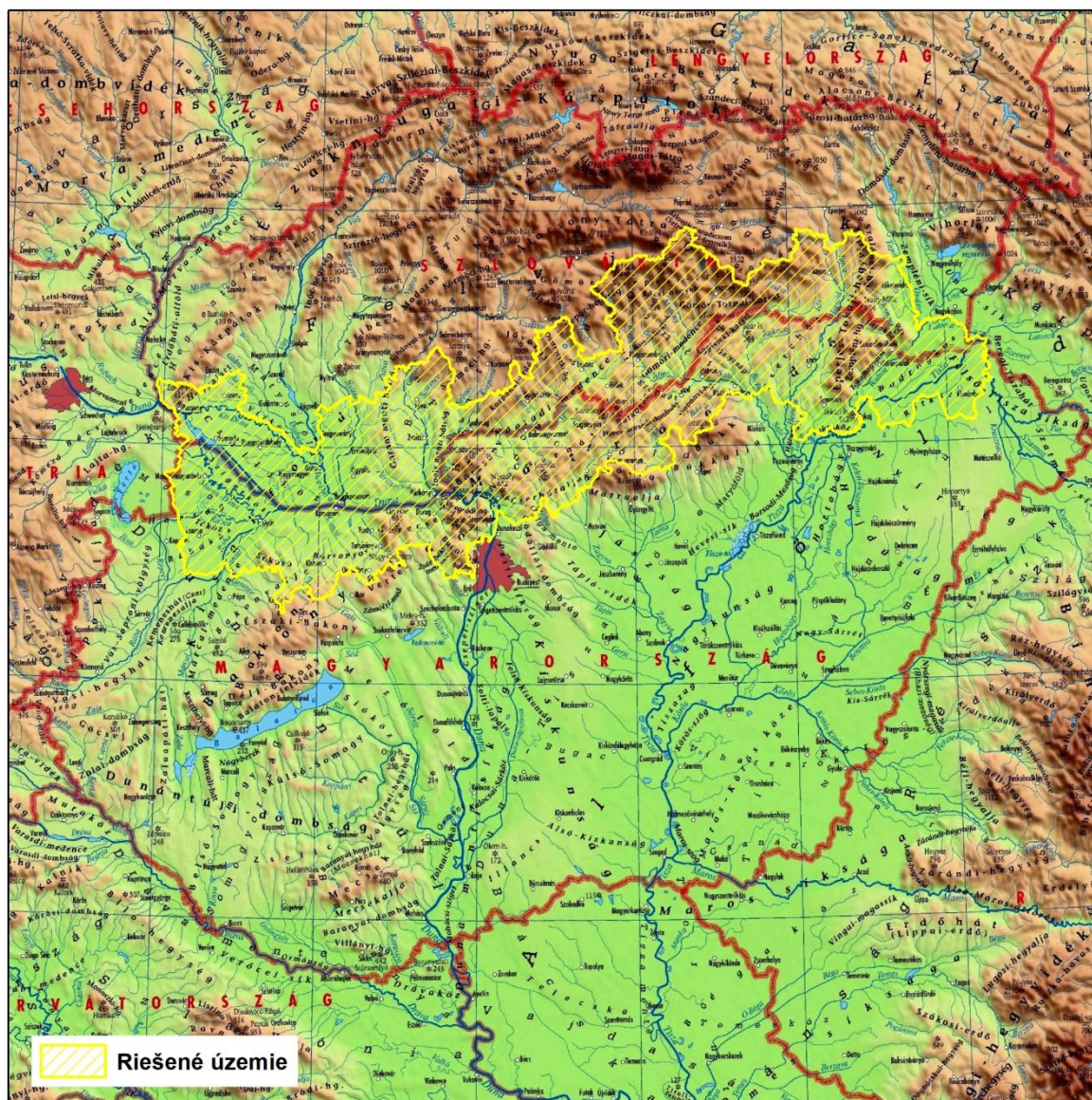
Obrázok 2.1/6.: Okresy v slovensko-maďarskom prihraničnom území



Zdroj: IPP, Lechner

Od vstupu oboch krajín do Európskej únie v roku 2004 a do Schengenského priestoru v roku 2007 sa zmenila úloha národných hraníc v oboch krajinách. Dovtedy, pomerne značná, fyzická prekážka bola zrušená a spoločnosťam bolo umožnené posilniť ich vzťahy bez kontroly hraníc. Koncept „Európy bez hraníc“ sa sústredil predovšetkým na dopravné prepojenia, hoci prihraničný región sa musí stať „bezbariérovým“ aj v iných aspektoch.

Obrázok 2.1/7.: Reliéf slovensko-maďarského prihraničného územia

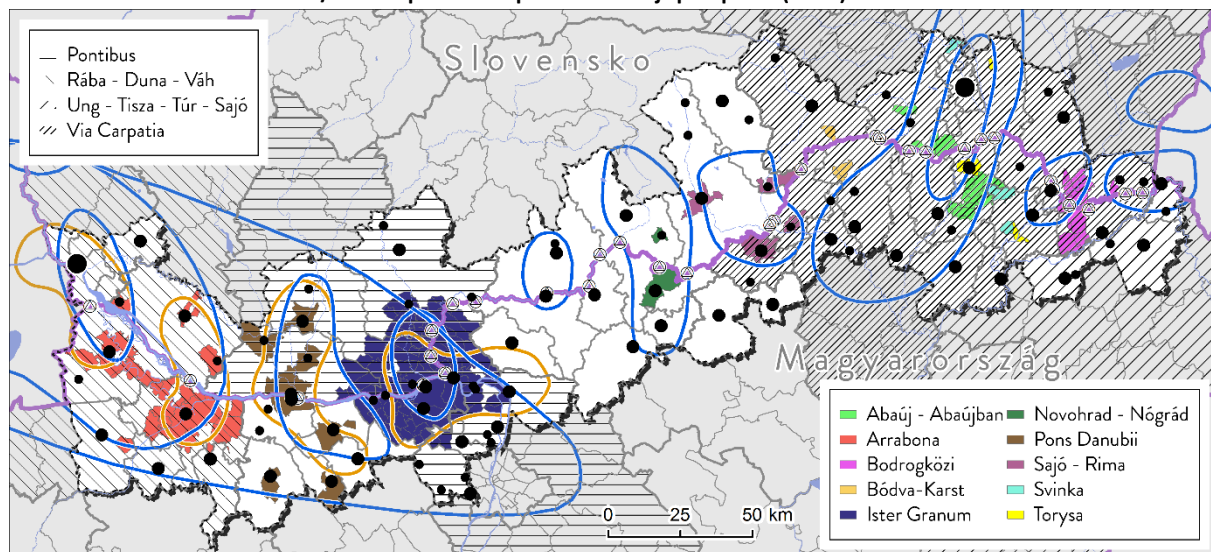
Zdroj: www.map.hu

Program INTERREG sa začal v roku 1990 s cieľom podporiť cezhraničnú spoluprácu, ktorá v programovom období 2007-2013 pokračovala pod názvom „Európska regionálna spolupráca“.

Spoločným problémom cezhraničných projektov je ich dlhodobá udržateľnosť a rozdiely medzi členskými štátmi z hľadiska právneho systému a kompetencií. Na riešenie tohto problému nariadenie 1082/2006/ES zaviedlo možnosť vytvorenia Európskeho zoskupenia územnej spolupráce (EZÚS). EZÚS sú nezávislé právne subjekty, ich vytvorenie musí byť schválené všetkými zainteresovanými orgánmi. Preto EZÚS môže legálne pokračovať v rozvojovej činnosti v príslušnej krajine, môže zamestnávať vlastných zamestnancov, vytvárať inštitúcie a

podniky a prevádzkovať ich za účelom verejného záujmu.

Obrázok 2.1/8.: Európske zoskupenia územnej spolupráce (EZÚS) v riešenom území



Zdroj: webové stránky jednotlivých EZÚS, gis.donauregionen.net, KÚRS (2011)

Tabuľka 2.1/1.: Európske zoskupenia územnej spolupráce (EZÚS) v riešenom území – zoznam

	Názov EGTC	Registrovaný v	Sídlo	Dátum registrácie
1.	Ister-Granum	Maďarsko	Ostrihom	2008-11-12
2.	Ung-Tisza-Túr-Sajó (Hernád-Bódva-Szinva)	Maďarsko	Kántorjánosi	2009-01-08
3.	Bódva-Karst	Slovensko	Turňa nad Bodvou	2009-02-11-
4.	ABAÚJ-ABAÚJBÁN	Maďarsko	Miškovec	2010-05-27
5.	Pons Danubii	Slovensko	Komárno	2010-12-15-
6.	ARRABONA	Maďarsko	Győr	2011-12-29
7.	Rába-Duna-Vág	Maďarsko	Tatabánya	2011-12-10
8.	Novohrad-Nógrád	Maďarsko	Salgótarján	2011-12-21
9.	BODROGKÖZI	Maďarsko	Miškovec	2012-04-11
10.	Via Carpatia	Slovensko	Košice	2013-01-09-
11.	Sajó-Rima	Maďarsko	Putnok	2013-04-03
12.	TORYSA	Maďarsko	Sárazsadány	2013-11-01
13.	SVINKA	Maďarsko	Tolcsa	2013-11-01
14.	PONTIBUS	Maďarsko	Budapešť	2016-01-28-

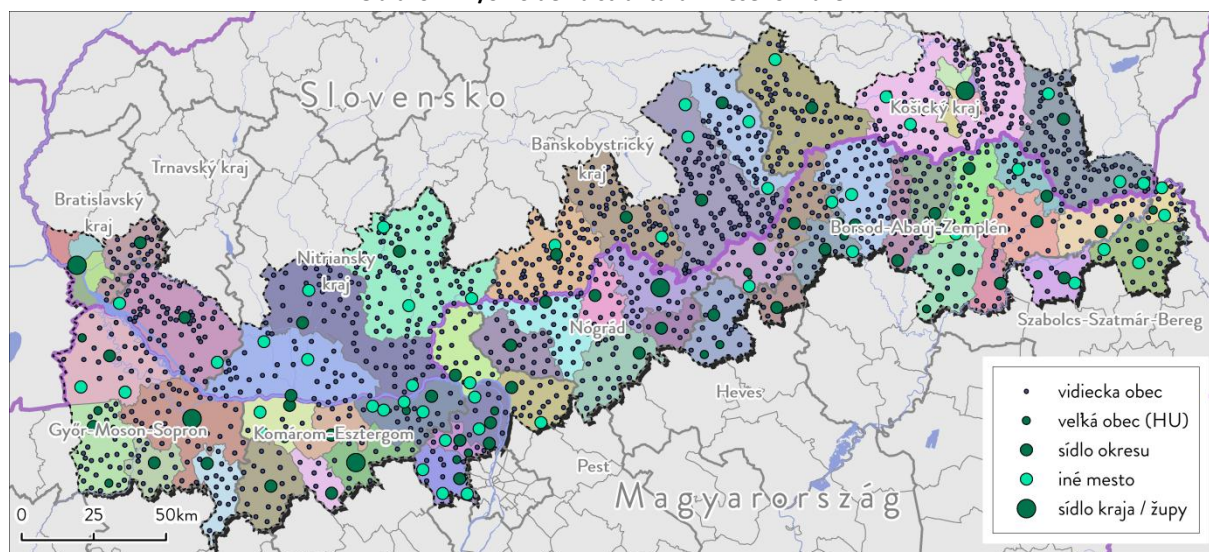
Zdroj: <http://egtc.kormany.hu>

Sídelná štruktúra

Riešená oblasť sa rozkladá na území 7 administratívnych krajov v Maďarsku a 5 administratívnych krajov na Slovensku, z ktorých len dva kraje (Komárom-Esztergom a Nógrád) sú zahrnuté úplne. Z 1 605 obcí má štatút mesta 101 (66 v Maďarsku a 35 na Slovensku) a päť z nich (Győr, Tatabánya, Salgótarján, Bratislava a Košice) predstavuje krajské alebo regionálne centrá. Oblasť zahŕňa aj dve najväčšie a najvýznamnejšie mestá Slovenska,

a to Bratislavu (hlavné mesto) a Košice (krajské mesto), ako aj jedno dôležité centrum regionálneho významu Maďarska – Győr.

Obrázok 2.1/9.: Sídlná štruktúra v riešenom území

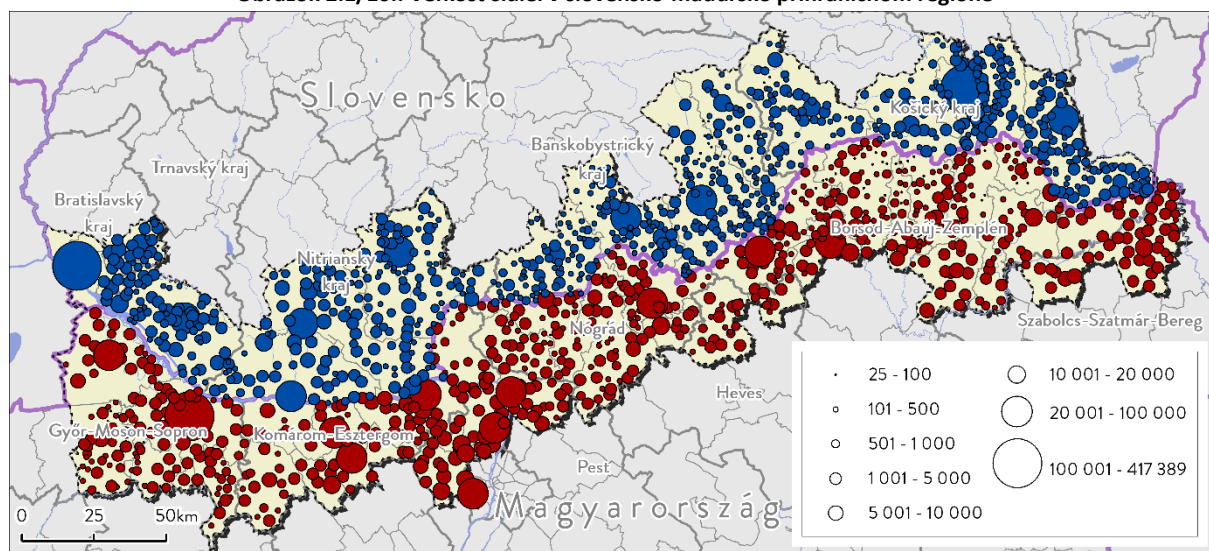


Zdroj: Lechner, IPP, vlastné spracovanie

V riešenom území len v mestách Győr, Bratislava a Košice žije viac ako 100 000 obyvateľov. Tatabánya je mesto s vyše 50 000 obyvateľmi, ostatné mestá sú menšie a v 25 mestách (19 v Maďarsku a 6 na Slovensku) žije menej ako 5 000 obyvateľov. Vo všeobecnosti možno povedať, že oblasť riešeného územia je veľmi fragmentovaná, s mnohými malými sídlami. Populácia vidieckych obcí sa pohybuje od 21 (Tornakápolna) do 10 662 obyvateľov (Solymár). Celkovo 963 obcí (391 v Maďarsku a 572 na Slovensku) má menej ako 1 000 obyvateľov, z ktorých viac ako polovica sú obce s menej ako 500 obyvateľmi (216 v Maďarsku a 344 na Slovensku). 63 obcí má menej ako 100 obyvateľov (35 v Maďarsku a 28 na Slovensku). Najväčší počet malých obcí sa nachádza v kraji Borsod-Abaúj-Zemplén, v Banskobystrickom a Košickom kraji, čo je spôsobené najmä geomorfologickými danosťami oblasti.

Napriek veľkému počtu malých obcí žije väčšina obyvateľov v obciach s viac ako 5 000 obyvateľmi (53 % v Maďarsku, 63 % na Slovensku – čo predstavuje 58 % v riešenom území). Na Slovensku predstavujú okresné mestá hlavné hospodárske a administratívne centrá, s viac ako 20 000 obyvateľmi (výnimku tvoria mestá Senec, Veľký Krtíš, Revúca a Rožňava). Okrem týchto centier sa v oblasti nachádza len šesť obcí s počtom obyvateľov vyšším ako 10 000 (Šamorín, Kolárovo, Štúrovo, Šurany, Moldava nad Bodvou a Fiľakovo).

Obrázok 2.1/10.: Veľkosť sídiel v slovensko-maďarsko prihraničnom regióne



Zdroj: Lechner, IPP, vlastné spracovanie

V Maďarsku sa veľkosť populácie v okresných mestách značne líši (od 2 196 v Gönci po 126 304 v Győri). 8 miest sú stredne veľké centrá (Mosonmagyaróvár, Tatabánya, Ostrihom, Budaörs, Vác, Salgótarján, Ózd, Kazincbarcika), ostatné mestá predstavujú centrá miestneho významu.

V oblasti západne od Budapešti je vývoj sídelného systému a vzájomné vzťahy medzi obcami výrazne ovplyvňovaný dopravnými koridormi východ – západ (diaľnica M1, hlavná železničná trasa Budapešť – Viedeň), a tiež riekou Dunaj, ktorá je zároveň dopravným koridorom.

V západnej časti Slovenska dominuje hlavné mesto Bratislava. Je to hlavne vďaka výhodnej polohe mesta ku európskym centrám a významným aglomeráciám v blízkosti (Viedeň a Budapešť). Sídelná štruktúra oblasti ležiacej severozápadne od Budapešti závisí od geografických faktorov: pohoria (Börzsöny, Mátra, Bükk, Aggtelek-Rudabánya, Zemplén-Tokaj, Slanské vrchy a Slovenské rudohorie), vysočiny (Cserhát), kotliny (Juhoslovenská kotlina) a údolia medzi riekami (Ipeľ, Galga, Zagyva, Tarna, Slaná, Muráň, Rimava, Bodva, Hernád, Bodrog a Tisa).

ROZVOJOVÉ OSI

Rozvojové osi sa na Slovensku rozvíjajú v uzlovo-pásovom sídelnom systéme, ktorého osnovu tvoria centrá osídlenia a dopravno-komunikačné systémy spájajúce jednotlivé centrá. KURS podľa úrovne centier, významu verejného dopravného a technického vybavenia, počtu a hustoty sídiel na rozvojovej osi, člení rozvojové osi do troch stupňov.

V riešenom území sa nachádzajú nasledovné rozvojové osi s presahom na maďarskú stranu:

Rozvojové osi prvého stupňa:

- košicko-prešovská rozvojová os: hranica s Poľskou republikou – Svidník – Prešov – Košice – Čaña – hranica s Maďarskom,
- zvolensko-juhoslovenská rozvojová os: Zvolen – Lučenec (odbočka na Salgótarján) – Rimavská Sobota – Rožňava – Košice.

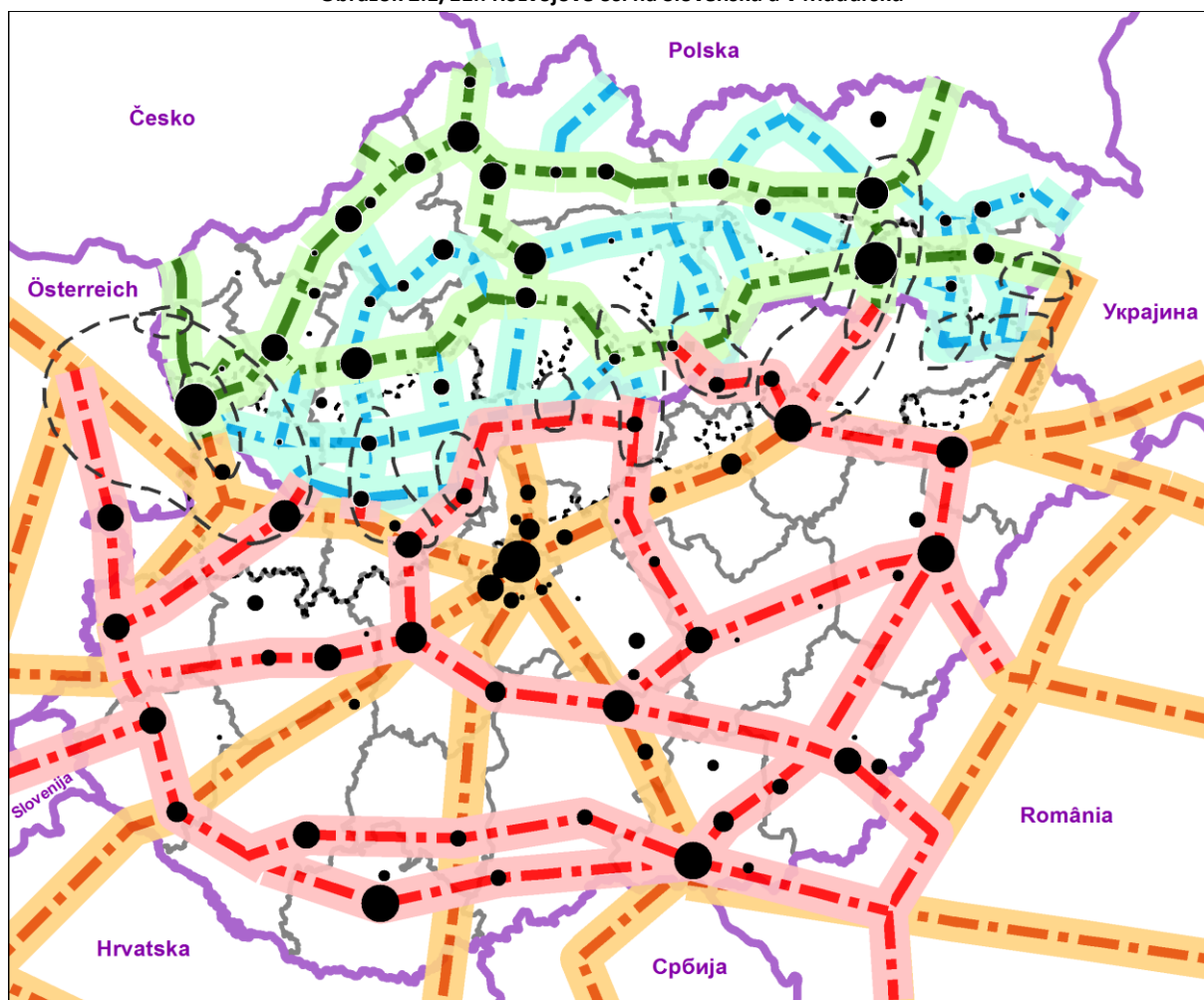
Rozvojové osi druhého stupňa:

- žitnoostrovno-dunajská rozvojová os: Bratislava – Dunajská Streda – Komárno – Štúrovo,
- ponitrianska rozvojová os: Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Topoľčany – Nitra – Nové Zámky – Komárno,
- pohronská rozvojová os: Hronský Beňadik – Levice – Želiezovce – Štúrovo,
- novohradská rozvojová os: Lučenec – Filákov – hranica s Maďarskom.

Rozvojové osi tretieho stupňa:

- cerovská rozvojová os: Filákov – Rimavská Sobota/Rimavská Seč – hranica s Maďarskom/Tornaľa,
- krupinská rozvojová os: Zvolen – Krupina – Šahy – hranica s Maďarskom (v úseku Krupina – Šahy – hranica s Maďarskom ako komunikačno-sídelná os),
- juholaborecká rozvojová os: Michalovce – Veľké Kapušany – Kráľovský Chlmec (v úseku Veľké Kapušany – Kráľovský Chlmec ako komunikačno-sídelná os).

Obrázok 2.1/11.: Rozvojové osi na Slovensku a v Maďarsku



sídlo nad 20 000 obyvateľov

 > 200000
 > 20 000

 cezhraničný región
 (podľa KURS 2001)

rozvojová os v Maďarsku

 os európskeho a národného významu,
 väzby pre decentralizáciu (na národnej úrovni)
 existujúca a plánovaná dopravná os

rozvojová os na Slovensku (podľa KURS 2001)

 rozvojová os 1. stupňa
 rozvojová os 2. a vybraná os 3. stupňa

Zdroj: vlastné spracovanie na základe KURS a OtrT

AGLOMERÁCIE A URBÁNNÉ CELKY

Štyri veľké mestské oblasti, ktoré sa nachádzajú v riešenom území, sú: metropolitný región mesta Budapešť, mestá Győr, Bratislava a Košice.

Spolu 40 z 81 obcí metropolitného regiónu Budapešť sa nachádza v riešenom území, pričom 12 z nich sú pomerne veľké mestá. V riešenom území sa nachádzajú tri okresy (Budakeszi, Pilisvörösvár a Szentendre) a 6 obcí je z okresu Vác (časti metropolitného regiónu Budapešť).

Mestský región mesta Győr pôvodne pozostával z 29 obcí, ale podľa vymedzenia v roku 2014 sa rozšíril na 68 obcí. Okrem Győru sú ďalšie 3 obce so štatútom mesta. Tento región zahŕňa celý okres Győr a 3 obce okresu Mosonmagyaróvár, 3 obce okresu Csorna, 8 obcí okresu Tét a 14 obcí okresu Pannonhalma.

Pokiaľ ide o mestské regióny Bratislava a Košice, v rámci nich sa nachádzajú významné sídelné oblasti: územie medzi Bratislavou a Trnavou, ktoré je v súčasnosti najrozvinutejšou aglomeráciou na Slovensku a oblasť Košice – Prešov, ktorá tvorí dôležitú aglomeračnú os osídlenia. Najdôležitejšia časť sídelnej štruktúry Bratislava – Trnava sa nachádza v riešenom území a tvorí ju mesto Bratislava (s jej 17 mestskými časťami, ktoré spolu tvoria 5 okresov), 24 obcí okresu Senec vrátane okresného mesta a 17 obcí okresu Dunajská Streda vrátane mesta Šamorín. Aglomeračná os Košice – Prešov zahŕňa mesto Košice (s jeho 22 mestskými časťami, ktoré spolu tvoria 4 okresy) a 66 obcí okresu Košice – okolie, ktoré sú súčasťou riešeného územia.

Tieto mestá tiež plnia dôležité hospodárske a administratívne funkcie v riešenom území.

Celkovo možno povedať, že rozvinutejší systém sídelnej štruktúry je v západnej časti riešeného územia, ktorý jednak patrí k ekonomicky vyspelejším regiónom a kde sú zároveň aj výhodnejšie geomorfologické podmienky, keďže územie leží na rovine.

V riešenej oblasti existujú dve skupiny vzájomne prepojených sídiel: prvú tvoria sídla Tatabánya, ktorá pozostáva z 11 obcí, Salgótarján pozostávajúci z 10 obcí, Nové Zámky, Levice a druhú skupinu predstavujú prihraničné mestá Komárno a Štúrovo, ktoré spolu s mestami na druhej strane hranice (Komárom, resp. Ostrihom) vytvárajú spoločné urbanistické celky (s ďalším potenciálom rozvoja cezhraničnej spolupráce). Tieto centrá zároveň patria medzi kľúčové rozvojové oblasti.

SÍDELNÁ ŠTRUKTÚRA REGIÓNOV RIEŠENÉHO ÚZEMIA

Región Győr-Moson-Sopron

Kľúčové komunikačné trasy do veľkej miery určujú mestský rozvoj v regióne. Nadnárodný koridor Budapešť – Viedeň (diaľnica M1 a hlavná železnica), ktorý prechádza medzi Győrom a Mosonmagyaróvárom, je hybnou silou rozvoja a rastu regiónu.

Kedysi bol tento kraj pod silným vplyvom veľkých miest Viedeň a Bratislava. Neskôr, po prvej svetovej vojne, mesto Győr čiastočne prevzalo dôležité funkcie týchto miest, no od vstupu do Európskej únie dochádza k prepájaniu s oboma hlavnými mestami, ako aj oboma krajinami v čoraz väčšej miere. Sídelná štruktúra bola pozitívne ovplyvnená v dôsledku hospodárskeho rastu, ako aj pozitívnym migračným tokom do regiónu. Tento

vývoj je najintenzívnejší pozdĺž koridoru Budapešť – Viedeň a hlavnej cesty č. 85.

Potenciál nadnárodnej dopravnej trasy rieky Dunaj nie je v území zatiaľ dostatočne využitý, ale súčasné investície do rozvoja prístavov (napr. prístav Gönyű) poukazujú na význam rieky z hľadiska rozvoja regiónu.

Győr je dôležitým mestom s tradíciou výroby s rastúcim významom cestovného ruchu, obchodu, vysokoškolského vzdelávania a výskumu. Zaujímavá je aj jeho väzba a potenciál ďalšej spolupráce na územie tzv. Žitného ostrova na Slovensku (trh práce, vzdelávanie a odborná príprava, obchod a služby). Mosonmagyaróvár je centrum miestneho významu s ponukou administratívnych služieb, s rastúcou výrobou a „zdravotnou“ turistikou. Ponuka niektorých služieb (zdravotníctvo, stravovanie) sa rozširuje aj smerom na Rakúsko.

Severozápadná časť kraja je ovplyvnená suburbanizáciou mesta Bratislava, čo dokazuje skutočnosť, že viac ako polovicu obyvateľov obce Rajka (ležiaca blízko Bratislavy) tvoria Slováci, ktorí sa sem nedávno presťahovali.

Csorna je ďalším významným, i keď menším, mestom regiónu. Pannonhalma (Rábsky Svätý Martin), ležiaca juhovýchodne od Győru, je malým historickým mestom, ktoré predstavuje náboženské centrum národného významu dôležité aj z hľadiska kultúrneho a turistického potenciálu.

Región Komárom-Esztergom

V tomto kraji sú hlavnými rozvojovými osami sídelnej štruktúry trasy (Budapešť) – Tatabánya/Oroszlány – Komárom a spojnice Ostrihom – Komárom pozdĺž Dunaja. Územia mimo oblasti týchto osí sú prevažne vidiecke a homogénne z hľadiska urbánnej geografie. Systém osídlenia kraja sa v histórii niekoľkokrát menil. Ťažisko rastu sa presunulo do kotliny Tata a mesto Tatabánya sa stalo administratívnym centrom, hoci za posledných 25 rokov zaznamenali výrazný rozvoj aj mestá Ostrihom a Komárom. Z tohto dôvodu sú v kraji už tri póly rastu, ktoré ovplyvňujú obce v ich oblasti pôsobenia. Tatabánya je spojená s mestami Tata a Oroszlány, Ostrihom s Dorogom a Štúrovom a ďalšími menšími mestami na Slovensku. Komárom je v úzkom vzťahu so svojou „dvojičkou“ Komáromom na Slovensku, ako aj s maďarskými mestami Bábolna a Ács. Najväčšia mestská koncentrácia sa nachádza medzi tromi mestami Tatabánya-Oroszlány-Tata. V priebehu posledných 10 až 15 rokov hlavnými tendenciami boli rozvoj miest a suburbanizácia. Do roku 2001 dochádzalo v ostatných častiach kraja k poklesu obyvateľstva a tento trend pokračuje aj naďalej s výraznou emigráciou (napríklad v okrese Kiskér).

Región Pest

Štruktúra sídelnej štruktúry je do značnej miery ovplyvnená charakteristikami a procesmi fyzickej a ekonomickej geografie, akými sú vplyv Budapešti, cestná a železničná sieť orientovaná smerom na Budapešť a vo všeobecnosti aj proces rozvoja v smere od hlavného mesta. Sídelná štruktúra regiónu má niekoľko jedinečných vlastností. Napríklad kraj nemá samostatné, vlastné administratívne centrum, pretože jeho

ústredné inštitúcie sa nachádzajú v hlavnom meste, ktoré však nie je súčasťou kraja. Ďalšou špecifickou črtou je, že obce v okolí hlavného mesta sú súčasťou metropolitného regiónu, takže rozvoj, ako aj bežný život, sú priamo ovplyvnené Budapešťou. Medzi prímestskými časťami a mestom je každodenná dochádzka obyvateľstva veľmi vysoká. Od roku 1990 sa z Budapešti vysťahovalo asi 300 000 ľudí do okrajového prímestského pásma, ktorý z hľadiska počtu obyvateľov výrazne vzrástol. Skutočný metropolitný región sa do značnej miery rozšíril mimo oficiálnu administratívnu hranicu, predovšetkým v juhovýchodnom smere.

Kraj Pešť, rovnako ako celá krajina, je rozdelený riekou Dunaj na dve časti. Západné a východné časti sú odlišné, rovnako ako aj vzťahy so širším okolím. Dopravné prepojenia východnej a západnej časti kraja sú nedostatočné: diaľnica M0 a severný most sú jedinými spojmi (okrem mostov v Budapešti).

Štatút mesta získalo za posledných 15 až 20 rokov niekoľko rýchlo sa rozvíjajúcich predmestí okolo Budapešti (v riešenom území mestá Pomáz, Budakalász, Órbottyán [Boťany], Zsámbék, Pilisvörösvár, Piliscsaba [Pilišská Čaba], Visegrád, Szob [Soba], Nagymaros [Veľká Maruša]). Väčšina týchto miest, hoci majú štatút mesta, nemajú z regionálneho hľadiska väčší význam (napríklad Szob má štatút mesta, no z hľadiska funkcií neplní úlohy mesta).

V dôsledku (negatívneho) vplyvu hlavného mesta je sieť miest kraja slabšia a menej rozvinutá – a tým pádom má aj obmedzené možnosti z hľadiska funkčnosti – ako by bolo z hľadiska koncentrácie obyvateľstva žiaduce. Preto v častiach, ktoré sú relatívne vzdialené a menej prístupné z Budapešti, je prístup k službám veľmi slabý. Vzniká tak paradoxná situácia, keď rozvinuté oblasti susedia s periférnymi časťami kraja. Príkladom sú severné a severovýchodné časti prímestského prstenca a obce v údolí Ipeľ a Galga. Nakoľko týmto oblastiam chýba centrum miestneho významu, a taktiež majú zlé dopravné prepojenia nie sú schopné poskytovať svojim obyvateľom potrebné služby. Pre tieto oblasti na periférii, pozdĺž štátnych hraníc, môže byť „otvorenie“ hraníc výhodou pre zlepšenie vzťahov s okolím.

Región Nógrád

Medzi najvýznamnejšie centrá regiónu Nógrád patrí mesto Balassagarmat (Balážske Ďarmoty), bývalé krajské mesto a Salgótarján (Šalgotarján), súčasné sídlo kraja, ktorého význam vzrástol v dôsledku priemyselného rozvoja v 20. storočí. Vzhľadom na ich periférne umiestnenie v blízkosti štátnych hraníc a obmedzenej oblasti pôsobenia nemohli zabezpečiť rovnomerný rozvoj kraja. Avšak v dôsledku koncentrácie administratívnych, občianskych, zdravotníckych, obchodných, vzdelávacích, politických, kultúrnych, sociálnych a ďalších služieb a zariadení si zaslúžia postavenie regionálneho centra.

Štyri mestá Szécsény (Sečany), Pásztó (Pastuchov), Bátorterenye, Rétság (Rečág) sú dnes okresnými centrami zabezpečujúcimi administratívne a verejné služby. Rétság (Rečág) sa nachádza blízko kraja Pešť a dôležitého mesta Vác (Vacov), a preto jeho mestský charakter je menej významný. Rozvojové koridory predstavujú cesty I.

triedy č. 2 a 21. Pásztó (Pastuchov) sa nachádza na ceste I. triedy č.21, severnejšie leží mesto Bátortereny a pri hraniciach so Slovenskom sa nachádza mesto Salgótarján (Šalgotarján) s oficiálne vymedzenou „skupinou prepojených sídiel“. Ide o koncentráciu podstatnej časti obyvateľstva regiónu a tradičnej výroby, ako aj služieb. Pásztó (Pastuchov) je tranzitným uzlom smerom na Hatvan a diaľnicu M3. Vo vzťahu k Slovensku je oblasť súčasťou rozvojového koridoru smerom na Filakovo, Lučenec, Zvolen a Banskú Bystricu.

Medzi mesto Rétság (Rečág) ležiacom na ceste I. triedy č.2 a mestom Balassagyarmat (Balážske Ďarmoty) na ceste I. triedy č. 22 sa nachádzajú menšie strediská výroby a služieb špičkových technológií (tzv. high-tech). Napriek nižšej miere rozvoja miest sa táto časť kraja, vzhľadom na ekonomickú výkonnosť, stala dominantnou. Cesta I. triedy č. 2 je dôležitou spojnicou so Slovenskom. Hospodársky potenciál oblasti je obmedzený vidieckym charakterom. Rýchlostné cesty č. 22 a 23 (ďalej smerujúce k mestám Pétervársara a Ózd) sú sekundárne rozvojové koridory. Mesto Balassagyarmat (Balážske Ďarmoty) udržiava blízke cezhraničné vzťahy s blízkym (18 km vzdialeným) mestom Veľký Krtíš. Cezhraničné väzby podporili mosty na rieke Ipel pri obciach Szécsény (Sečany) a Rárópuszta.

Cserhát tvorí ústrednú časť tzv. „zeleného srdca“ kraja. Ide o oblasť, kde prevládajú činnosti v oblasti rozvoja vidieka, cestovného ruchu a manažmentu trvalo udržateľného rozvoja krajiny, čo prispieva k posilneniu novej rovnováhy medzi urbanizovanými časťami a vidiekom. Táto oblasť spolu s pohoriami Mátra (región Heves) a Börzsöny (región Pešť) tvorí ekologický pás s rozvojom eko-turistiky a ochrany krajiny.

Región Heves

Kraj je tvorený ôsmimi okresmi, z ktorých iba dva – okres Pétervársara a Béalápátfalva v severnej časti patria do riešeného územia. Charakteristika sídelného systému bude preto obmedzená iba na tieto okresy.

Podiel mestskej populácie tejto oblasti zodpovedá národnému priemeru. I tu však platí, že hoci majú niektoré obce štatút mesta, ich charakter však mestský nie je. Malé mestá nedisponujú všetkými mestskými funkciami, a prevláda u nich vidiecky charakter. Taktiež ich oblasť pôsobenia je obmedzená, najmä v prípade mesta Béalápátfalva. Mesto Pétervársara má podobný charakter, hoci oblasť jeho vplyvu je pomerne veľká. Toto mesto je dlhodobým okresným centrom.

Vidiecke obce sa líšia v počte obyvateľov, ako aj vybavenosťou. Existuje niekoľko obcí lokálneho významu, ktoré zabezpečujú aj administratívne funkcie. Veľké vidiecke obce sú tie, ktoré sú väčšie, a tiež majú ústrednú úlohu v danom mikroregióne. V tejto oblasti sú takými centrami obce Parád a Recsk. Pod nimi v hierarchii sú vidiecke komunity poskytujúce len základné služby. V priestorovej štruktúre dominuje koridor Heves – Füzesabony – Eger – Ózd a na severovýchode trasa z obce Béalápátfalva do obce Kazincbarcika (Kaziniec). Rozvoj pozdĺž tohto smeru je podporovaný prebiehajúcou výstavbou prepojenia medzi Egerom a diaľnicou M3. Menej dôležité sú väzby Eger-Parád-Gyöngyös a Eger-Pétervársara (-Bátortereny), hoci obidve sú nevyhnutné pre zabezpečenie

dostupnosti periférnych častí.

Región Borsod-Abaúj-Zemplén

Väčšina historických mestských obcí sa nachádza v údolí rieky Sajó (Slaná) v severojužnej osi a pozdĺž historickej obchodnej cesty v smere východ-západ na úpätí pohorí Mátra, Bükk a Zemplén, kde sa pohorie spája s rovinou. Miskovec, sídlo kraja a dôležité hospodárske, administratívne centrum celoštátneho významu, je na križovatke oboch koridorov. Dôležitým znakom sídelného systému tohto kraja je kontrast medzi koncentráciou obyvateľstva v mestskom regióne (36 obcí) Miskovca (mimo riešeného územia) a veľkým počtom malých rurálnych obcí v severnej časti v okresoch Putnok, Edelény [Edelín], Szikszó [Siksov] a Encs [Enč]. 25 obcí má menej ako 100 obyvateľov.

Medziregionálna spolupráca medzi Miskovcom a Košicami má mimoriadny význam pre kraj aj pre širší región. Jej vplyv na dopravu medzi mestami pozdĺž dopravného koridoru nie je značný. Vplyv diaľnice z Miskovca smerom k štátnej hranici môže posilniť vzájomnú spoluprácu. Vplyv Košíc z hľadiska zamestnanosti, obchodu, vzdelávania a kultúry je veľmi dôležitý aj pre severnú časť kraja v oblasti Hegyköz (oblasť medzi pohoriami) (oblasť Gönc –Pálháza) a je pravdepodobné, že v tomto priestore nastanú suburbanizačné procesy.

Na severnej a východnej strane regiónu je cezhraničná spolupráca čoraz intenzívnejšia, podobne ako medzi hraničnými oblasťami Aggtelek a Rožňava, Hidvérgárdó a Moldava nad Bodvou, Slovenské Nové Mesto a Sátoraljaújhely (Nové Mesto pod Šiatrom), Ózd/Putnok a Tornaľa/Rimavská Sobota. Najaktívnejšia je spolupráca so slovenskými obcami, v ktorých je možnosť dohovoriť sa po maďarsky, či už v rámci úradu, alebo účasťou neziskových organizácií.

Región Szabolcs-Szatmár-Bereg

Z celkového počtu 13 okresov kraja tri ležia v riešenom území. Najdôležitejším koridorom je diaľnica č. 4 a železničná sieť, a tiež rieka Tisa, ktorá tvorí aj štátnu hranicu s Ukrajinou. Sídelný systém regiónu Szabolcs-Szatmár-Bereg sa líši od ostatných krajov Veľkej maďarskej nížiny. Len v úzkej časti na západe sa nachádzajú veľké vidiecke obce. V kraji nie sú stredne veľké mestá, čo je tiež jedinečná vlastnosť.

Jednou zo špeciálnych funkčných oblastí kraja je oblasť Záhony, ktorá je súčasťou riešeného územia. Je to oblasť osobitne zameraná na rozvoj podnikania. Bola vyhlásená v roku 1996 ako prvá tohto druhu a pozostáva z 50 obcí. Neskôr podľa vládneho nariadenia č. 2141/2006 bola v rámci tejto zóny vymedzená menšia oblasť (16 obcí) ako osobitná rozvojová zóna. Zahŕňa územie dvoch okresov, pričom v okrese Záhony sa nachádza 11 obcí a v okrese Kiskvárda 5 obcí.

Bratislavský región

Bratislavský samosprávny kraj sa nachádza v stredoeurópskom priestore, kde vytvára najzápadnejšie situovaný

kraj v Slovenskej republike. Priestorovo je kreovaný hlavne v rámci rozvoja metropolitného regiónu hlavného mesta SR Bratislavy, ktorá vytvára metropolu lokalizovanú v nadnárodnej aglomerácii Bratislava – Viedeň – Budapešť – Brno. Z hospodárskeho hľadiska zastáva kľúčovú úlohu v trhových i politických otázkach v celoeurópskom meradle. Región zároveň predstavuje najrozvinutejšiu časť na Slovensku, ktorá je súčasťou aglomerácie Bratislava-Trnava (-Nitra).

Sídlna štruktúra sa vyznačuje pomerne rovnomerným rozmiestnením malých až stredne veľkých miest s dominantným postavením Bratislavy ako najväčšieho mesta na Slovensku a celej slovenskej časti riešeného územia (420 000 obyvateľov v roku 2014).

Okrem mesta Bratislavy, ktorú tvorí päť okresov, je súčasťou riešeného územia iba jeden okres – Senec s jedným mestom a 28 obcami. Okres Senec je charakteristický výraznými suburbanizačnými procesmi v regióne, pričom tento trend sa očakáva aj v nadchádzajúcom období. Suburbanizačné procesy sú prítomné aj v neďalekej maďarskej obci Rajka (viac ako polovicu obyvateľov tvoria občania Slovenska – pozri tiež časť o regióne Győr-Moson-Sopron vyššie). Táto suburbanizácia je spôsobená najmä blízkosťou Bratislavy, ako aj veľmi dobrým dopravným spojením cestou I. triedy č. 2, resp. diaľnicou D2 (2 hraničné priechody), ktoré sú v súčasnosti obslužené aj verejnou autobusovou dopravou.

Trnavský región

Zo siedmych okresov Trnavského kraja sa iba jeden – Dunajská Streda – nachádza v riešenej oblasti.

Sídlnu štruktúru regiónu určujú prírodné podmienky Podunajskej nížiny a toky riek Dunaj a Malý Dunaj. Pre značnú časť územia mal a stále má vedúce postavenie poľnohospodárska výroba. Najväčšie obce sú sústredené pozdĺž hlavných ciest (č. 63 a 572), ktoré spájajú okresné mesto s Bratislavou na západe a Komárnom (Nitriansky kraj) na východe.

Najväčším mestom je Dunajská Streda, ktorá sa nachádza v strede okresu (Dunajská Streda). Západná časť tohto okresu leží v širšom urbanizačnom priestore Bratislavy, kde sa nachádza Šamorín, druhé najväčšie mesto okresu. Preťažené cestné spojenie medzi Šamorínom a Bratislavou sa má vyriešiť prostredníctvom výstavby rýchlostnej cesty R7. Ďalšie dve menšie mestá sú Gabčíkovo a Veľký Meder, ktoré sa nachádzajú na juhovýchode kraja.

Dunaj na juhozápade vytvára prirodzenú bariéru. Jediné cestné spojenie s Maďarskom sa nachádza v Medveďove. Toto spojenie (cesta č. 13) vytvára príležitosti na cezhraničnú spoluprácu medzi Veľkým Mederom a Dunajskou Stredou na jednej strane a Győrom na strane druhej.

Nitriansky región

Nitriansky kraj svojou rozlohou 6 343,4 km² zaberá 12,9 % územia Slovenskej republiky. Nachádza sa

v juhozápadnej časti Slovenskej republiky, pričom na juhu hraničí s Maďarskou republikou (so župami Győr – Moson – Sopron, Komárom – Esztergom a Pest). V kraji, v obci Patince (okres Komárno) sa nachádza najjužnejší bod SR.

Územie kraja predstavuje z hľadiska rozvoja osídlenia historicky jeden z najvýznamnejších územných celkov Slovenskej republiky. Súčasný stav sídelnej štruktúry je výsledkom pôsobenia prírodných a spoločenských podmienok. Pre osídlenie je príznačné pomerne rovnomerné rozloženie sídiel. Reliéf kraja má prevažne rovinný a nížinný charakter prerušovaný pahorkatinami. Takmer celý kraj sa nachádza na Podunajskej pahorkatine a Podunajskej rovine, iba na severe a severovýchode sa krajom tiahnu pohoria (Trábeč, Štiavnicke vrchy, Pohronský Inovec). Podstatnú časť juhu a juhovýchodu kraja zaberá kvalitná poľnohospodárska pôda. Kraj patrí k najteplejším oblastiam a najproduktívnejším poľnohospodárskym centráм SR. Kraj, najmä jeho južné oblasti, sú bohaté na výskyt vodných zdrojov. Z hľadiska prírodného bohatstva vyniká kraj v oblasti termálnych prameňov (Podhájska, Patince, Komárno, Poľný Kesov a Štúrovo). Územím kraja preteká viacero riek – najdlhšia slovenská rieka Váh, Dunaj, Nitra, Hron, Ipeľ a Žitava, pričom rieky Dunaj a Ipeľ tvoria prirodzenú štátnu hranicu s Maďarskom.

Podľa územno-správneho usporiadania sa člení na 7 okresov, pričom v riešenom území sa nachádzajú tri – Komárno, Nové Zámky a Levice.

Banskobystrický región

Banskobystrický kraj je rozlohou 9 455 km² najväčším regiónom na Slovensku. Rozprestiera sa na juhu stredného Slovenska. Pozostáva z 13 okresov, z ktorých 5 sa nachádza v riešenom území. Celkovo je v riešenom území 277 obcí, z ktorých 10 má štatút mesta.

Banskobystrický kraj je typický svojou geomorfologickou rozmanitosťou – od vysokohorského hrebeňa Nízkych Tatier na severe, cez striedajúce sa horské masívy a údolia v strednej časti po zvlnené a rovinaté polohy v južnej časti kraja. Územie kraja spadá do povodia riek Slaná a Ipeľ, ktorá tvorí prirodzenú hranicu s Maďarskom. Územie disponuje množstvom prírodných rezervácií, prírodných pamiatok, jaskýň, priepastí a ďalších chránených území, ako sú národné parky Slovenský raj a Slovenský kras.

V sídelnej štruktúre kraja sú zastúpené všetky typy sídelných formácií s výnimkou veľkomesta – od miest strednej veľkosti, cez malé mestá, vidiecke obce rovinného a horského typu až po rozptýlené lazničné osídlenia. Najväčšie sídelné štruktúry sú sústredené do dolín a kotlín pozdĺž hlavných komunikačných osí a vodných tokov. Väčšie centrá Lučenec a Rimavská Sobota sa nachádzajú na ceste I. triedy č. 16, ktorá je zároveň medzinárodnou trasou E 58 (Rakúsko – Bratislava – Zvolen – Košice – Michalovce – Ukrajina). Ostatné mestá sú sústredené v povodiach riek Rimava a Slaná (Hnúšťa a Tisovec, Tornaľa, Revúca a Jelšava). Veľký Krtíš sa nachádza na ceste I. triedy č. 75 medzi Lučencom a susedným Nitrianskym krajom. Severno-južné spojenie

medzi Lučencom a Šalgotárjánom (cesta č. 71) a Tornaľou a mestom Ózd (cesta č. 67) vytvára príležitosti pre cezhraničnú spoluprácu (pozri aj časť o regióne Borsod-Abaúj-Zemplén).

Košický región

Košický kraj sa nachádza v juhovýchodnej časti Slovenska. Na severe hraničí s Prešovským krajom a na západe s Banskobystrickým krajom. Južnú a východnú hranicu tvoria štátne hranice s Maďarskom (regióny Borsod-Abaúj Zemplén a Szabolcs-Szatmár-Bereg) a Ukrajinou.

Košický kraj je v rámci Slovenska svojou rozlohou štvrtým najväčším (6 754,5 km²) a počtom obyvateľov druhým najväčším krajom. Kraj je pretiahnutý v smere východ – západ. Zaberá celú južnú polovicu východného Slovenska. Územie Košického kraja zaberá Východoslovenskú nížinu, Zemplínske vrchy, časť Košickej kotliny, Bodvianskej pahorkatiny, Slanských a Vihorlatských vrchov. Najvyšší bod kraja je Stolica (1 476 m n. m.). Najnižší bod kraja je Klin nad Bodrodom (94 m n. m.) v okrese Trebišov, ktorý je zároveň najnižšie položeným miestom na Slovensku. Východná časť kraja – Východoslovenská rovina a Východoslovenská pahorkatina – je prevažne nížinná oblasť.

Mesto Košice, ktoré je správnym, hospodárskym, politickým, školským a kultúrnym centrom kraja, je druhým najväčším a najvýznamnejším mestom na Slovensku. Na základe územnosprávneho členenia pozostáva Košický kraj z 11 okresov, z ktorých sedem je súčasťou riešeného územia (a 4 z nich tvoria mesto Košice). Celkovo sa v riešenom území v košickom regióne nachádza 259 obcí, z toho 9 so štatútom mesta.

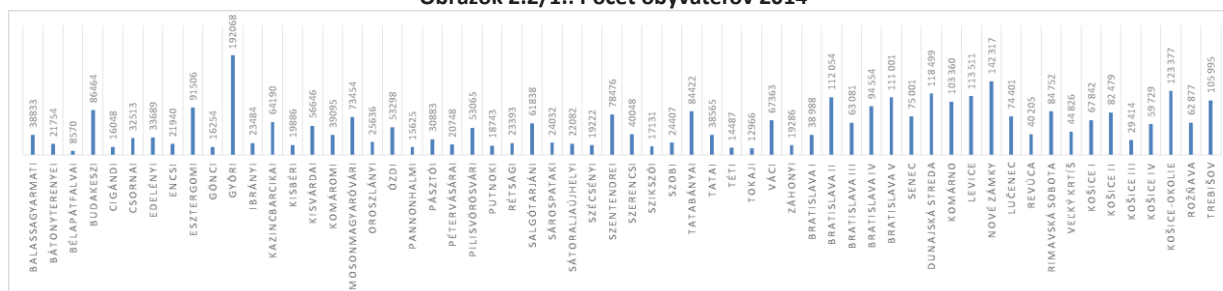
V zmysle Koncepcie územného rozvoja Slovenska 2011, sídelná štruktúra SR je tvorená sieťou ťažísk osídlenia, rozvojových osí, sídelných centier a ostatných sietí mestských a vidieckych sídiel. Mesto Košice je centrom osídlenia prvého stupňa a zároveň najvýznamnejším centrom Karpatského euroregiónu.

2.2. SOCIÁLNY SYSTÉM

Obyvateľstvo

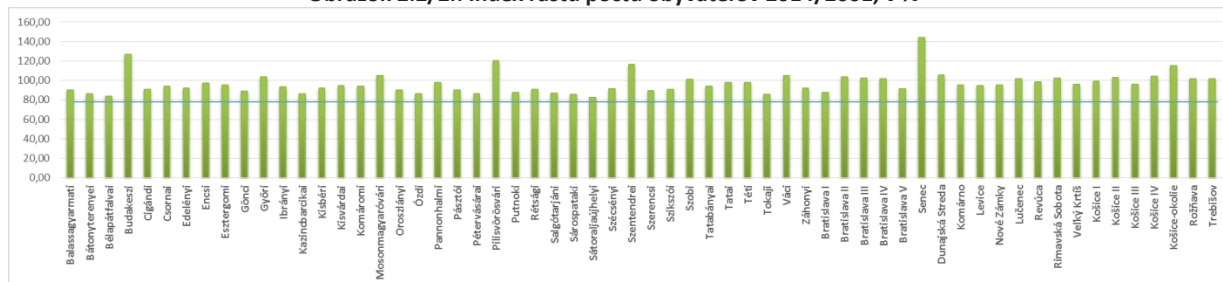
Počet obyvateľov celého slovensko - maďarského pohraničia v roku 2014 bol 3 344 373 osôb (SK: 52 % / HU: 48 %), pričom podiel mužov sa pohyboval medzi 48,1 % (SK) - 48,5 % (HU) a podiel žien predstavoval 51,9 % (SK) - 51,5 % (HU). Najväčšími okresmi riešeného územia z hľadiska počtu obyvateľov sú okresy Győr (190 tisíc obyvateľov) a Nové Zámky (142 317 obyvateľov). Najmenšie podľa počtu obyvateľov sú okresy Bélapátfalva (8 500 obyv.) a Košice III (29 414 obyv.).

Obrázok 2.2/1.: Počet obyvateľov 2014



Zdroj: TeIR, IPP

Obrázok 2.2/2.: Index rastu počtu obyvateľov 2014/2001, v %



Zdroj: TeIR, IPP

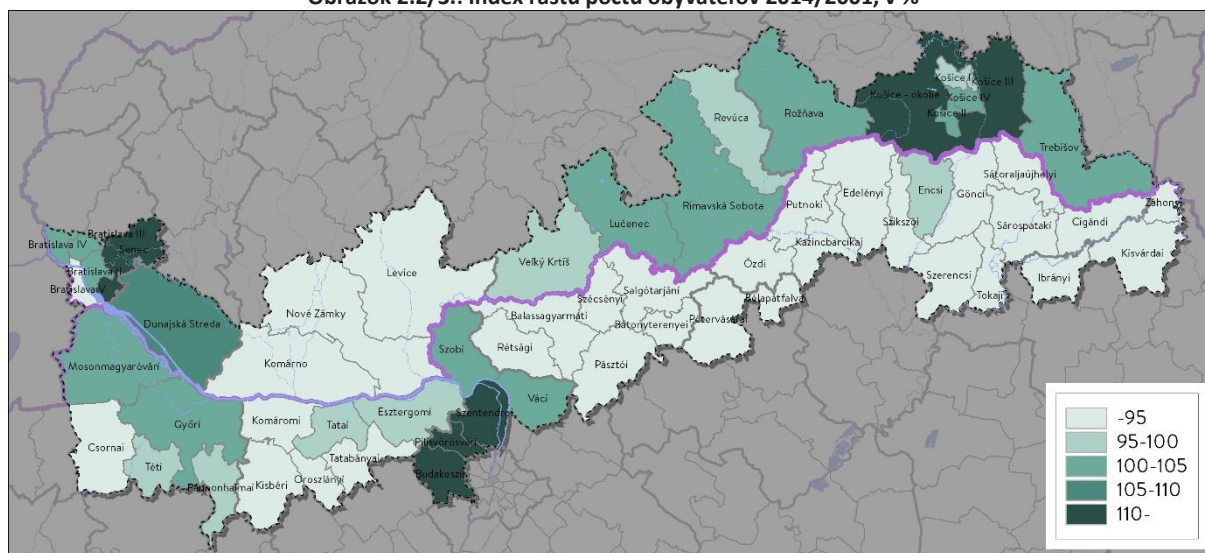
Počet obyvateľov celého riešeného územia medzi dvoma poslednými cenzami, t.j. v období rokov 2001-2011, ako aj v nasledujúcich rokoch, klesal. Počas celého obdobia rokov 2001 - 2014 počet obyvateľov riešeného územia klesol o 2,42 %, avšak v obidvoch krajinách bol zaznamenaný rôzny vývoj - v slovenskej časti regiónu v období 2001 – 2014 vykazuje obyvateľstvo nárast o 1,41 %, zatiaľ čo v maďarskej časti regiónu pokles o 3,1 %.

Najvyšší rast obyvateľstva v rokoch 2001 – 2014 vykazujú okresy v okolí metropolitných miest Bratislavy a Budapešti (Senec 43,9 % a Budakeszi 26,5 %, ďalej Pilisvörösvár 20,2 %, Szentendre 16,2 %), v blízkosti ďalších veľkých miest ako sú Košice (okres Košice-okolie 14,9 %) a v prosperujúcich pásoch v regióne západného Zadunajska (Győr, Mosonmagyaróvár, Tatabánya). Najväčšia strata na počte obyvateľov (7,0 – 8,2 %) bola v okresoch severo-maďarského regiónu, najmä (v klesajúcom poradí) v okresoch Bélapátfalva, Ózd, Pétersvára, Bátonyterenye, Sátoraljaújhely, Gönc, Páztó a Tokaj, v slovenskej časti regiónu najvyšší pokles sledujeme v

okrese Bratislava I (12,4 %), kde index rastu nadobúda podpriemerné hodnoty, tj regresívny typ rastu. 18 okresov z celkového počtu okresov slovenskej časti regiónu (21) nadobúdalo hodnoty stacionárneho typu rastu.

Celkový záver: rast počtu obyvateľov v okresoch progresívneho typu rastu bol spôsobený najmä prirodzeným prírastkom obyvateľstva a pozitívnou čistou migráciou alebo vysokou pozitívnou čistou migráciou kompenzujúcou prirodzený pokles obyvateľstva (charakteristický jav v predmestiach a v ostatných prosperujúcich zónach), zatiaľ čo v okresoch s poklesom počtu obyvateľov bol tento spôsobený jednak prirodzeným úbytkom obyvateľstva, ako aj migračnými stratami. Vzhľadom na skutočnosť, že migrácia je prejavom záujmu obyvateľstva a vyjadruje príťažlivosť danej lokality, stojí za to poznamenať, že vo viac ako 2/3 okresov celého riešeného územia (41 okresov zo 60) došlo k migračným stratám (v 32 maďarských a 8 slovenských okresoch).

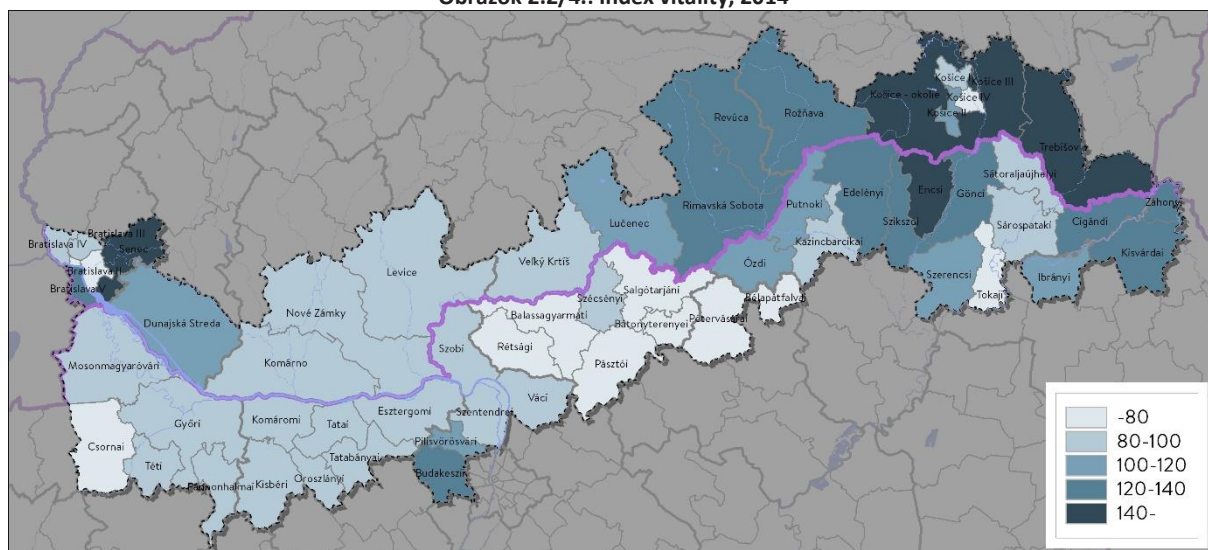
Obrázok 2.2/3.: Index rastu počtu obyvateľov 2014/2001, v %



Zdroj: TeIR, IPP

Index vitality veľmi výstižne vyjadruje charakteristiku vekovej štruktúry obyvateľstva. Nižšie hodnoty indexu znamenajú relatívne staršiu populáciu. Najvyšší index (viac ako 140 bodov) vykazujú okresy Košice – okolie, Košice III, Senec, Trebišov v slovenskej časti regiónu a Encs v maďarskej časti regiónu. Najnižšie hodnoty (pod 80 bodov) sú zaznamenané v okresoch Bélapátfalvai, Pétervársrai, Bratislava I, Tokaji, Bátorfaterenyi, Csornai, Salgótarjáni, Rétsági, Balassagyarmati, Pásztói, Bratislava II. Priemerná hodnota indexu vitality v celom riešenom území v roku 2014 dosiahla hodnotu 100,5 bodov.

Obrázok 2.2/4.: Index vitality, 2014

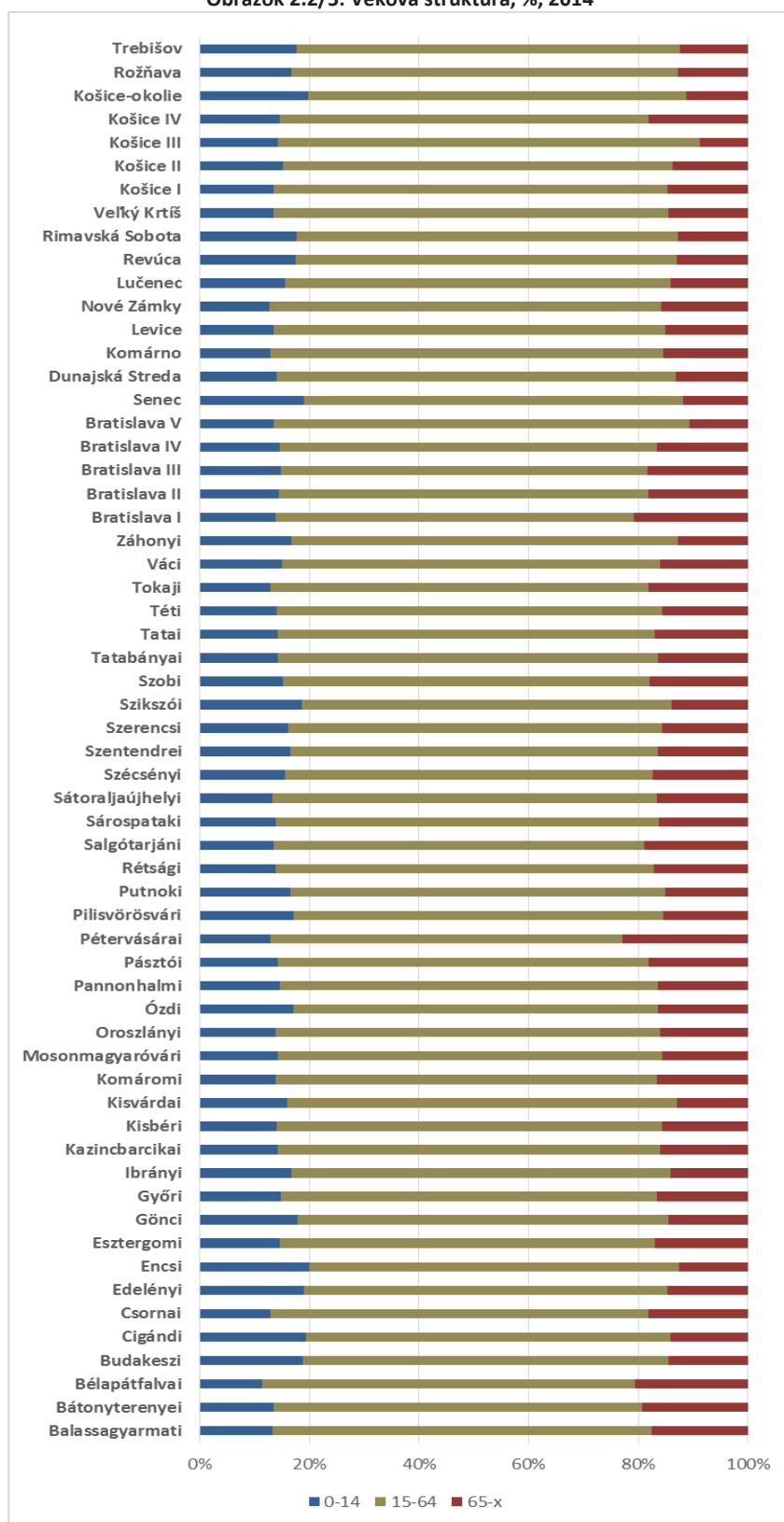


Zdroj: TeIR, IPP

Čo sa týka vekovej štruktúry obyvateľstva celého pohraničného regiónu, podiel obyvateľov v poproduktívnom veku (viac ako 65 rokov) je najvyšší v maďarských okresoch s malými obcami (napr. Pétervására, Bélapátfalva, Bátorfaterenye) a v slovenskej časti regiónu v okresoch Bratislava I, Bratislava II, Bratislava III, Bratislava IV, ďalej v okresoch Nové Zámky, Levice, Lučenec, Komárno, Košice I, Košice IV a Veľký Krtíš. Vysoký podiel mladej generácie (obyvateľstvo v predproduktívnom veku 0-14 rokov) je charakteristický pre suburbanizačný priestor (Budakeszi, Pilisvörösvári a Senec) dvoch metropolitných oblastí Budapešti a Bratislavy a v okresoch s vysokým podielom rómskeho obyvateľstva (okresy Szikszó, Edelény, Cigánd, Encs v maďarskej časti regiónu a okresy Košice - okolie, Trebišov, Revúca, Rimavská Sobota, Rožňava v slovenskej časti regiónu).

Priemerný podiel obyvateľov slovenskej národnosti v celej maďarskej časti prihraničného regiónu nie je vysoký (iba 0,7 %, dvojnásobok národného priemeru). Na úrovni jednotlivých okresov v rámci maďarskej časti riešeného územia najvyšší podiel obyvateľov slovenskej národnosti sledujeme v prihraničných okresoch (Rétság 5,5 %, Sátorajújhely 3,4 %, Ostrihom 2,4 % a Pilisvörösvár 2,1 %). V slovenskej časti regiónu je najvyšší podiel obyvateľov maďarskej národnosti (viac ako 70 %) v okrese Dunajská Streda (takmer devätnásobok národného priemeru) a viac ako 60 % obyvateľov maďarskej národnosti sledujeme aj v okrese Komárno (čo je 7,6-násobok slovenského priemeru). Najnižší podiel obyvateľov maďarskej národnosti vykazujú okresy Bratislava a Košice.

Obrázok 2.2/5: Veková štruktúra, %, 2014

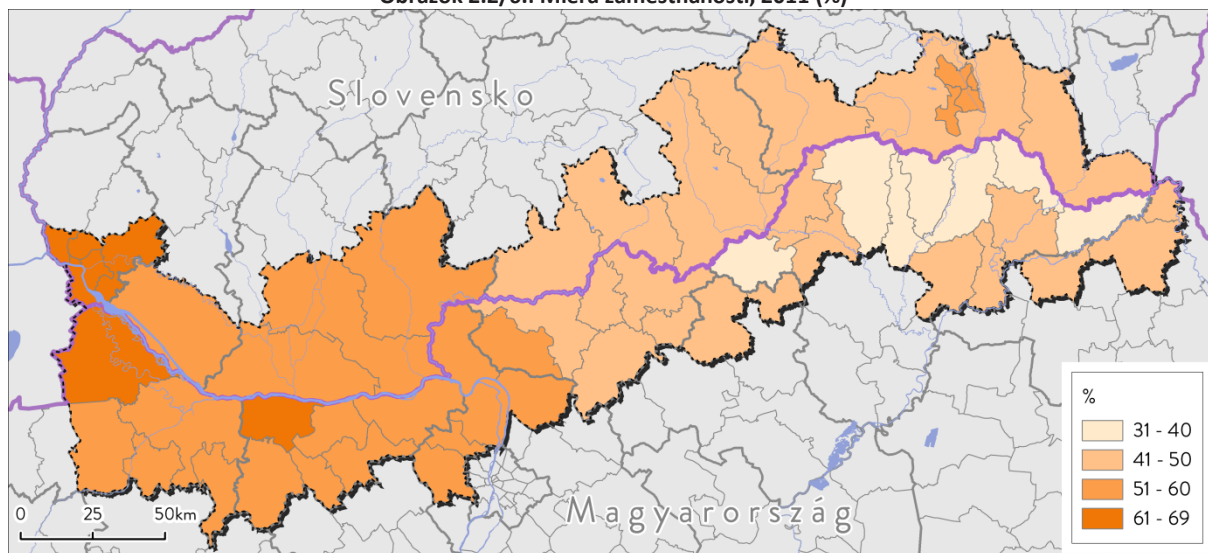


Zdroj: TeIR, IPP

Zamestnanosť a nezamestnanosť

V okresoch pozdĺž slovensko - maďarskej hranice ukazovatele zamestnanosti taktiež odrážajú výrazné územné rozdiely. Na západ od deliacej osi (cesta č. 2 v Maďarsku a cesta č. 66 na Slovensku) miera zamestnanosti s hodnotami medzi 51,0 % a 69,3 % indikuje stabilnú ekonomickú situáciu, a to najmä v Bratislavskom kraji (66,6 % - 69,3 %) a v okresoch Budakeszi, Győr, Komárom, Mosonmagyaróvár, Pilisvörösvár, Tata (59,2 % - 62,4 %). V okresoch na východe riešeného územia, najmä v tých najmenej rozvinutých, sú veľké podniky zriedkavé. Hlavnými zamestnávateľmi sú malé podniky a farmy, ako aj verejný sektor, a preto z hľadiska sektorovej štruktúry, vysoký podiel obyvateľov pracujúcich v terciárnom sektore nie je vôbec spôsobený vysokou kvalitou finančných, obchodných a turistických služieb. V okresoch Cigánd, Edelény, Encs, Gönc a Szikszó v Maďarsku je pracujúca iba jedna tretina aktívneho obyvateľstva. V tejto východnej časti riešeného územia je hodnota miery zamestnanosti na úrovni 50 % prekročená len v okresoch Košíc.

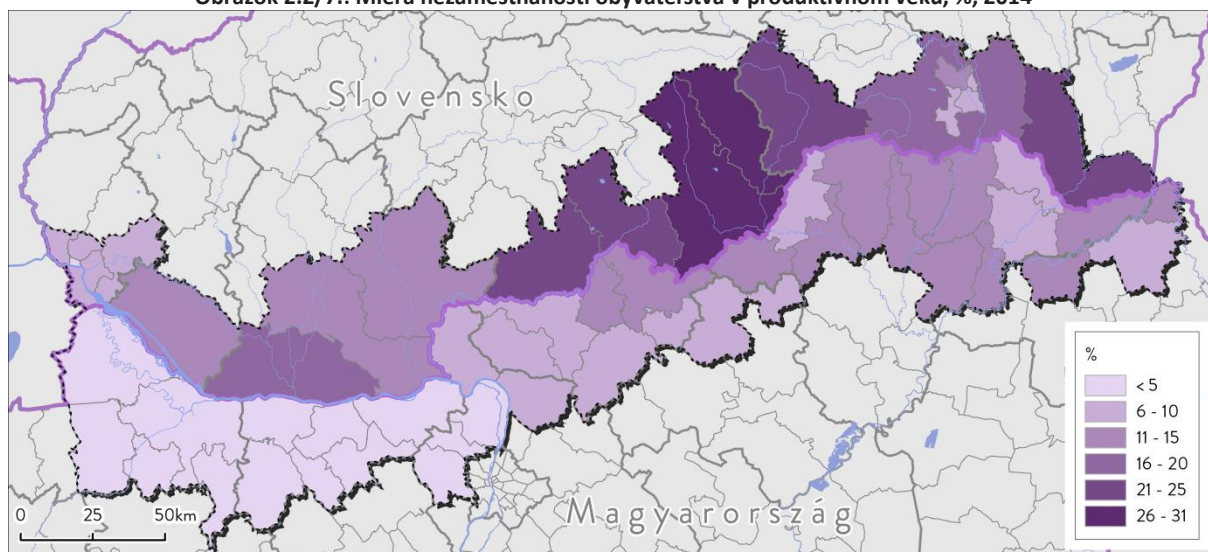
Obrázok 2.2/6.: Miera zamestnanosti, 2011 (%)



Zdroj: TelR, IPP

Priemerná miera nezamestnanosti obyvateľstva v produktívnom veku v riešenej oblasti v roku 2014 je 10,0 %. Podobne ako v ostatných prípadoch ukazovateľov rozvoja územia (zamestnanosť, vzdelávanie, zmena počtu obyvateľov, atď.) je riešená oblasť rozdelená takmer rovnakou líniou. Hospodárske centrá vo východnej časti územia majú menšiu kapacitu na to, aby dokázali absorbovať potenciálnych pracovníkov, taktiež je tu nižšia efektivita miestneho hospodárstva v dôsledku nedostatočnej infraštruktúry, ktorá by do tejto oblasti dokázala prilákať investorov. Ďalším dôvodom horšej situácie je fragmentácia sídelnej štruktúry s absenciou silných a stimulujúcich miestnych a regionálnych centier. Takže produktivita a potenciál rastu centier vo východnej časti riešeného územia (s výnimkou Košíc) sú slabšie ako v západnej časti, kde sa nachádza viac prosperujúcich okresov a kde sú cezhraničné vzťahy (dochádzka za prácou a pracovné zapojenie obyvateľstva) intenzívnejšie.

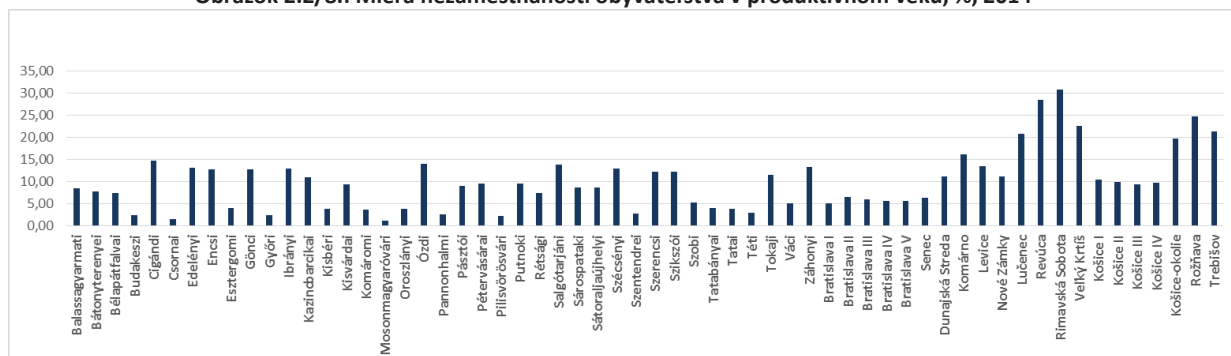
Obrázok 2.2/7.: Miera nezamestnanosti obyvateľstva v produktívnom veku, %, 2014



Zdroj: TeIR, IPP

Priemerná miera nezamestnanosti obyvateľstva slovenskej časti riešeného územia (14,4 %) je takmer dvojnásobne vyššia ako v maďarskej časti (7,8 %) a je takmer na úrovni maďarského maxima (14,6 % v okrese Cigánd). Nižšia miera nezamestnanosti v maďarskej časti je dosahovaná pravdepodobne aj vďaka programu verejných prác. Miera nezamestnanosti v riešenom území sa pohybuje od 1,1 % v okrese Mosonmagyaróvár až po 30,9 % v okrese Rimavská Sobota.

Obrázok 2.2/8.: Miera nezamestnanosti obyvateľstva v produktívnom veku, %, 2014

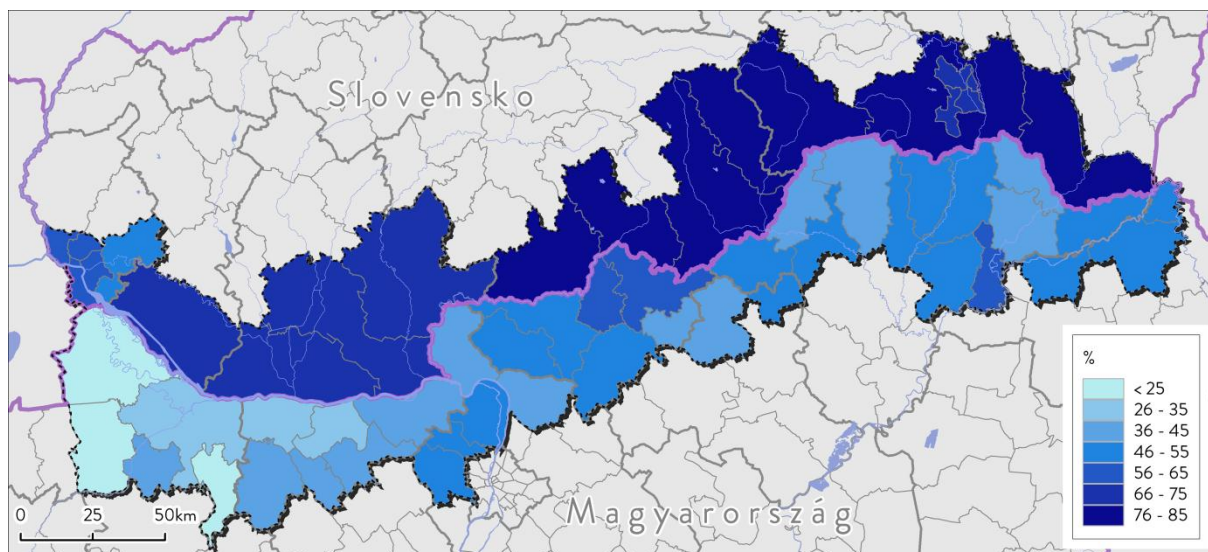


Zdroj: TeIR, IPP

Dlhodobá nezamestnanosť na Slovensku je podstatným a dlhodobým problémom. Vďaka vyššie uvedenému programu verejných prác v Maďarsku je dlhodobá nezamestnanosť (viď obrázok nižšie) podstatne nižšia ako v prihraničných okresoch na slovenskej časti. V slovenskej časti riešeného územia hodnoty dlhodobej nezamestnanosti korelujú s údajmi zamestnanosti a celkovej evidovanej nezamestnanosti. Opäť platí výrazný rozdiel medzi situáciou na západnom Slovensku v okolí hlavného mesta, kde je podiel dlhodobo nezamestnaných (> 180 dní) z celkového počtu nezamestnaných na úrovni 60 % a v južných okresoch stredného Slovenska, resp. na východnom Slovensku sa dlhodobá nezamestnanosť pohybuje na úrovni 70 – 80 %.

Najvyššia dlhodobá nezamestnanosť je v okrese Rimavská Sobota (84,0 %).

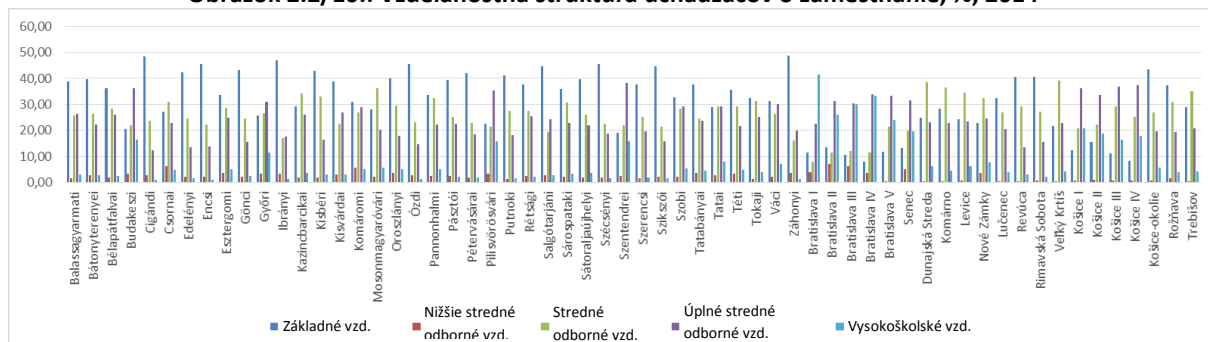
Obrázok 2.2/9.: Podiel dlhodobo nezamestnaných (viac ako 180 dní) z celkového počtu evidovaných nezamestnaných, 2014



Zdroj: TeIR, IPP

Čo sa týka vzdelanostnej štruktúry uchádzačov o zamestnanie, rozdiely medzi jednotlivými okresmi korešpondujú so vzdelanostnou štruktúrou obyvateľstva. Podiel nezamestnaných absolventov je najvyšší tam, kde je najvyšší aj podiel absolventov škôl (v okresoch Budakeszi 16,5 %, Pilisvörösvár 15,8 % a vo všetkých bratislavských okresoch 25-40 %). Na druhej strane, väčšina uchádzačov o zamestnanie so základným vzdelaním sa nachádza vo východných okresoch riešeného územia.

Obrázok 2.2/10.: Vzdelanostná štruktúra uchádzačov o zamestnanie, %, 2014



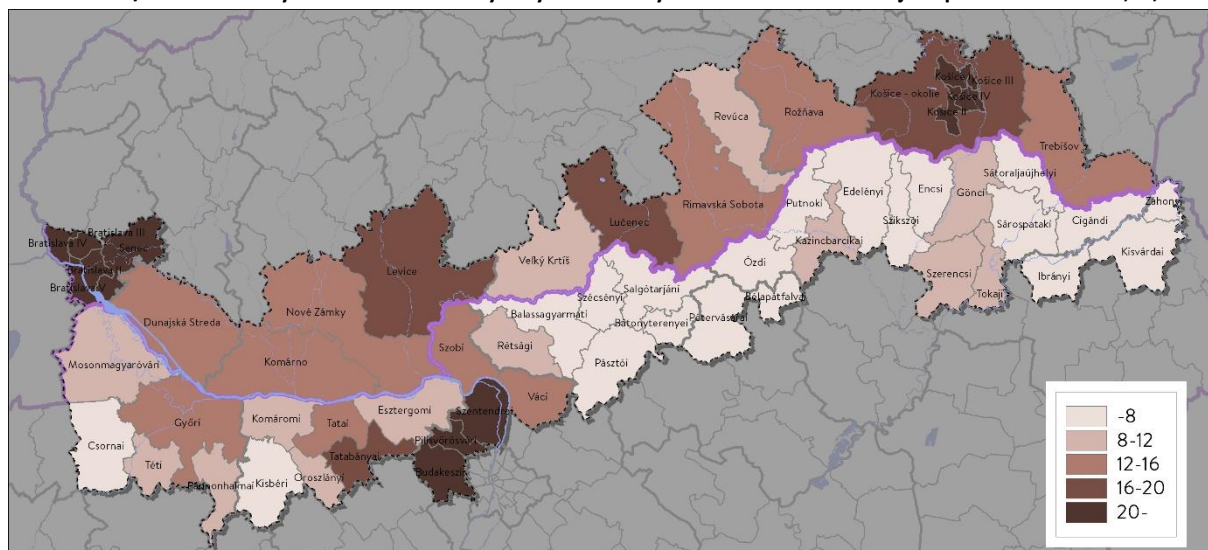
Zdroj: TeIR, IPP

Vzdelanie

Hlavným faktorom pri hodnotení postavenia na trhu a prilákaní investícií, okrem dopravnej infraštruktúry a dostupnosti prosperujúcich centier, je aj vzdelanostná úroveň obyvateľstva. Vzdelávanie a odborná príprava

zohrávajú kľúčovú rolu pri prispôsobovaní sa požiadavkám trhu práce, pri dosahovaní vyššej úrovne zamestnanosti, a tým aj pri zmierňovaní možného negatívneho vývoja v zaostávajúcich regiónoch.

Obrázok 2.2/11.: Podiel obyvateľov s dosiahnutým vysokoškolským vzdelaním vo vekovej skupine nad 25 rokov, %, 2011



Zdroj: TeIR, IPP

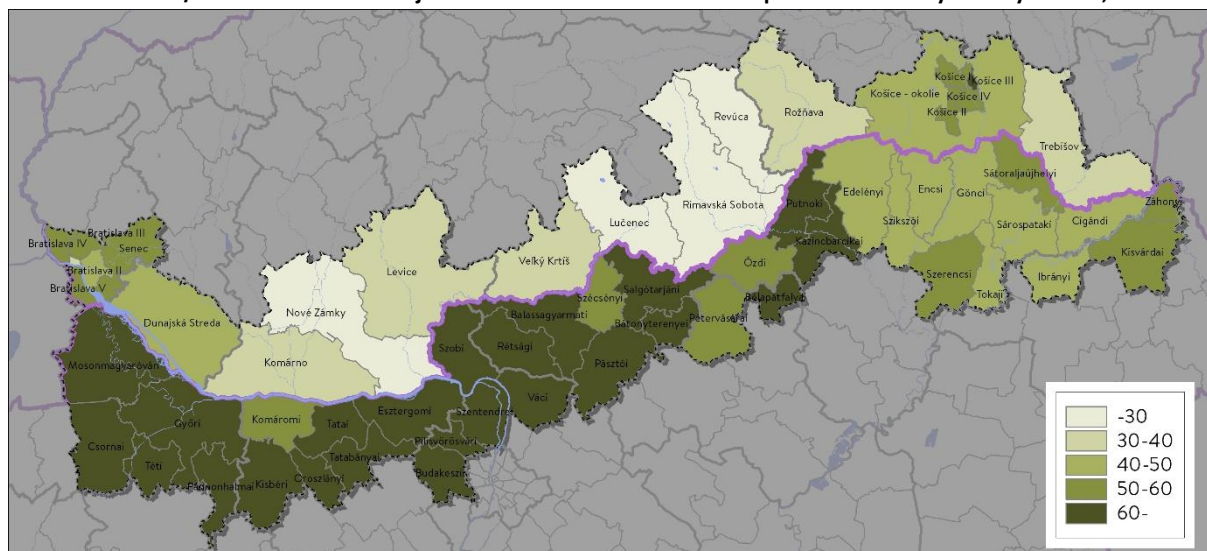
Podobne ako v predchádzajúcom prípade, aj z hľadiska vzdelanostnej úrovne obyvateľstva na maďarskej strane, je evidentné rozdelenie na 2 celky (cestou č. 2). V pásme regiónu severného Maďarska, pozdĺž štátnej hranice, je vyšší podiel osôb bez vzdelania a nižší je podiel absolventov a osôb so stredoškolskou kvalifikáciou. Ľudia s najvyššou kvalifikáciou - absolventi vysokých a stredných škôl - žijú v okresoch Budínskej časti maďarského metropolitného regiónu (okresy Budakeszi, Pilisvörösvár, Szentendre), a tiež v okresoch Bratislavy a Košíc v slovenskej časti regiónu.

Môžeme zhodnotiť, že podľa sociálnych charakteristík, ukazovateľov vzdelanostnej úrovne a zamestnanosti, je riešené územie pozdĺž slovensko-maďarskej hranice rozdelené na dve časti. Východne od hraníc okresov Levice - Szob - Vác sú hodnoty ukazovateľov horšie a poukazujú na slabší rozvoj (okrem Košíc). Vychádzajúc z hodnôt jednotlivých sledovaných ukazovateľov najhoršia situácia je v nasledujúcich okresoch riešeného územia – Gömör/Gemerské - Cserehát/Abovská pahorkatina - Zemplén/Zelplín - Bodroghöz/Medzibodrocké plaňavy, kde sa negatívne procesy navzájom posilňujú. Miestne hospodárstvo tejto oblasti sa neobnovilo ani po zmene politického systému, záujem o územie sa znižuje a slabé centrá zamestnanosti nedokážu vytvárať dostatok pracovných miest v rámci svojho záujmového územia. Aj napriek európskym dotáciám, ktoré boli do tejto oblasti investované, sa zaostalosť tohto územia za posledných 10 rokov, v porovnaní so západnou časťou, výrazne zvýšila.¹

¹ Interreg V-A SK-HU Cooperation Programme

Rozvinutá časť riešenej oblasti (za deliacou osou – cesta č. 2 v HU a cesta č. 66 v SK) na slovenskej aj maďarskej strane sa rozvíja aj vo vnútroštátnom kontexte. Prosperitu tejto časti potvrdzujú hodnoty sledovaných ukazovateľov; indikátory demografie, vzdelávania a zamestnanosti sú lepšie ako celoštátny priemer.

Obrázok 2.2/12. % denne dochádzajúcich do zamestnania z celkového počtu ekonomicky aktívnych osôb, 2011



Zdroj: TeIR, IPP

V súlade s vyššie uvedenými hodnoteniami je prinajmenšom región v maďarskej časti riešeného územia rozdelený aj z hľadiska denného dochádzania obyvateľstva do práce, s malým rozdielom, že vo východných okresoch možno identifikovať aj dochádzkovú oblasť mesta Miškovec. V západnej časti územia pozdĺž slovensko-maďarskej hranice presahuje oblasť pôsobenia niektorých výrobných/priemyselných centier hranice štátov. Pred niekoľkými rokmi boli dochádzajúci za prácou zo Slovenska motivovaní vyššími mzdami v Maďarsku (Suzuki v Esztergome, rôzne pracoviská vo Váci, atď.). V súčasnosti došlo k výraznému rastu a zvratu v opačnom smere - čoraz väčšia časť pracovnej sily z Maďarska dochádza za prácou kvôli lepším pracovným podmienkam na Slovensko (a aj do Rakúska). Väčšina týchto dochádzajúcich z okresov Győr, Esztergom a Tata pracuje vo výrobných firmách Samsung, Volkswagen, Kia a Peugeot-Citroen v okresoch Bratislavy, Nitry a Trnave, ako aj na rakúskych pracoviskách.

Všeobecne platí, že dochádzanie do zamestnania na Slovensku je nižšie, ako v maďarských okresoch. Čo sa týka odchádzky do zamestnania, najvyššiu mieru dosahujú okresy Košíc a okresy Bratislavského kraja, v zázemí najväčších miest. Okrem toho ešte viac ako 40 % ekonomicky aktívneho obyvateľstva dochádzalo do okresu Dunajská Streda.

Prirodzene, najnižšia odchádzka za prácou je evidovaná v okresoch s najvyššou mierou nezamestnanosti a najnižšou úrovňou vzdelania. Platí to na oboch stranách riešeného územia, v slovenskej aj maďarskej časti riešeného územia.

2.3. HOSPODÁRSTVO

Úroveň rozvoja hospodárstva v riešenom území pozdĺž slovensko-maďarskej hranice je do značnej miery diferencovaná. Vyznačuje sa rozdielmi, ktoré sú typické aj na národných úrovniach v jednotlivých krajinách a rozdeľujú región na východnú a západnú časť, ako aj rozdielmi medzi mestami a vidieckymi oblasťami. Zároveň je možné vidieť aj dopad aglomerácií Bratislavy a Budapešti, ktoré výrazne ovplyvňujú hospodársky vývoj vo svojom okolí.

Po zmene politického systému došlo v západnej časti riešeného územia k modernizácii hospodárstva (najmä v dôsledku zahraničných investícií). Konkurencieschopné výrobné sektory a ich dodávateľské sektory sa dostali do popredia. Významnou činnosťou je najmä výroba automobilov, keďže v regióne sú lokalizované tri automobilky (VW, Audi a Suzuki). Ďalší významný výrobca automobilov – PSA Peugeot Citroën sa nachádza v Trnave, ktorá je sídlom jedného z krajov v slovenskej časti riešeného územia. V západnej časti riešeného územia je vysoký počet registrovaných podnikov, predovšetkým so zameraním na služby a administratívu. Zároveň tu má významný podiel aj sektor dopravy a skladovania. Medzi dôležité odvetvia patrí aj poskytovanie ubytovacích a stravovacích služieb. V západnej časti regiónu (v Maďarsku i na Slovensku) sú dobré podmienky pre poľnohospodárstvo, typické je intenzívne využívanie ornej pôdy na veľkých plochách.

V strednej časti riešeného územia, v okolí budapeštianskej aglomerácie, majú dominantné postavenie v rámci hospodárskej štruktúry služby – najviac registrovaných podnikov pôsobí v oblasti nehnuteľností a v podporných službách.

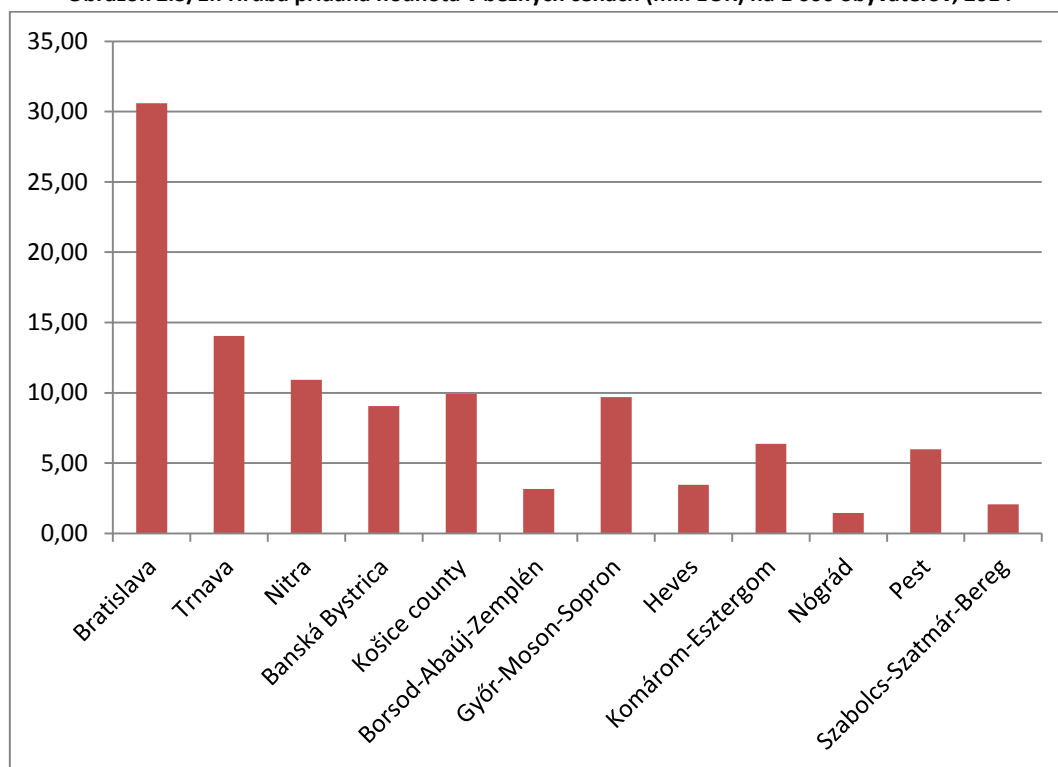
Vo východnej časti riešeného územia nebol prechod hospodárstva po zmene systému bezproblémový. Najdôležitejšími odvetvami sú metalurgický, chemický, elektrotechnický, strojársky priemysel a výroba. Podmienky pre poľnohospodárstvo sú tu menej vhodné, a možno aj to bolo dôvodom, prečo sa tu zachovalo najmä extenzívne poľnohospodárstvo, čo umožňuje výrobu jedinečných produktov a rozvoj cestovného ruchu. Región disponuje rozsiahlymi pohoriami a lesmi, prírodným a kultúrnym bohatstvom, ktoré predstavujú potenciál pre rozvoj zariadení a služieb v oblasti cestovného ruchu.

Hrubá pridaná hodnota

Hrubá pridaná hodnota (HPH) – rozdiel medzi produkciou a medzispotrebou – je jediným ukazovateľom miestnej úrovne, ktorý charakterizuje ekonomickú výkonnosť. Na základe hrubého prírastku na osobu možno sledovať rozdiely na regionálnej, ako aj národnej úrovni. Pre obe krajiny sú charakteristické rozdiely medzi východnou a západnou časťou a rozdiely medzi mestami a vidiekom, ako aj vplyv okolia Budapešti a Bratislavy. V západnej časti maďarského regiónu (v regiónoch Győr – Moson – Sopron, Komárom – Esztergom a Pest), vo veľkých mestách a v okolí budapeštianskej aglomerácie je hrubá pridaná hodnota na osobu vyššia v porovnaní

s východnou časťou (regióny Nógrád, Heves, Borsod-Abaúj-Zemplén a Szabolcs-Szatmár-Bereg). Západná časť slovenského regiónu, kde sa nachádza hlavné mesto SR Bratislava, má lepšie podmienky v porovnaní s východnou časťou. Hrubá pridaná hodnota na obyvateľa v Bratislavskom kraji je viac ako dvojnásobne vyššia ako v druhom najlepšom, Trnavskom kraji. Najhoršia situácia HPH na obyvateľa v rámci slovenskej časti je v regiónoch stredného a východného Slovenska – Banskobystrický a Košický kraj.

Obrázok 2.3/1.: Hrubá pridaná hodnota v bežných cenách (mil. EUR) na 1 000 obyvateľov, 2014



Zdroj: TeIR, IPP

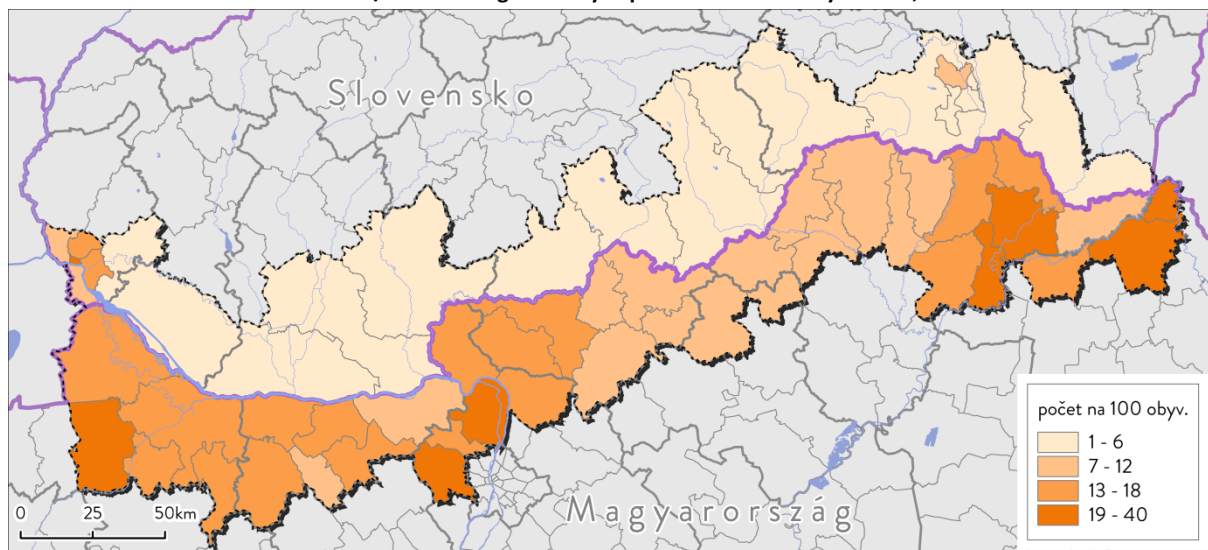
Podnikateľské subjekty

V roku 2013 bolo v maďarskej časti riešeného územia zaregistrovaných viac ako 227 tisíc podnikov. Prevažná väčšina (97 %) sú mikropodniky, 2,5 % malé podniky a iba 0,5 % stredné alebo veľké podniky. Väčšina veľkých spoločností je situovaných v mestách Győr (12 spoločností), Tatabánya (7) a Budaörs (5). Tieto tri mestá sú v popredí aj z hľadiska stredne veľkých podnikov. 60 tisíc podnikov vykazuje počet zamestnancov 0.

V slovenskej časti riešeného územia bolo v roku 2014 zaregistrovaných takmer 100 tisíc podnikov. Väčšinu z nich (75 %) tvorili mikropodniky (do 19 zamestnancov). Takmer 3 % predstavujú malé a stredné podniky (20-249 zamestnancov) a iba 0,28 % sú veľké spoločnosti (viac ako 250 zamestnancov).

Podnikateľskú činnosť možno sledovať pomocou ukazovateľa „počet podnikov na 100 obyvateľov“, ktorý vykazuje odlišný obraz ako ukazovateľ hrubej pridanej hodnoty.

Obrázok 2.3/2.: Počet registrovaných podnikov na 100 obyvateľov, 2014



Zdroj: TelR, IPP

Oblasti s vyššími hodnotami ukazovateľa vytvárajú väčšie prepojené celky. Príkladmi sú oblasť Zemplén, Aggtelek a jeho okolie alebo Rábaköz (oblasti ohraničené riekami Rába a Rébce). Hodnota je najvyššia v regióne Teresznye, kde je registrovaných viac ako 100 podnikov na 100 obyvateľov.

V slovenskej časti územia bolo v roku 2014 najviac podnikov na 100 obyvateľov registrovaných v okrese Bratislava I (40,39), nasledovaný okresmi Bratislava II a III (viac ako 16 podnikov na 100 obyvateľov). Všetky ostatné regióny disponujú menej ako 10 podnikmi na 100 obyvateľov. Najmenej ich bolo zaregistrovaných v okrese Revúca (iba 1,01).

Väčšina podnikov pôsobí v sektore služieb – podiel registrovaných podnikov v sektore služieb je 65 %. Poľnohospodárstvo je na druhom mieste s 28 % podielom registrovaných podnikov. Najmenší (7 %) je podiel podnikov z oblasti výroby a stavebníctva, hoci z pohľadu zamestnanosti je ich podiel vyšší.

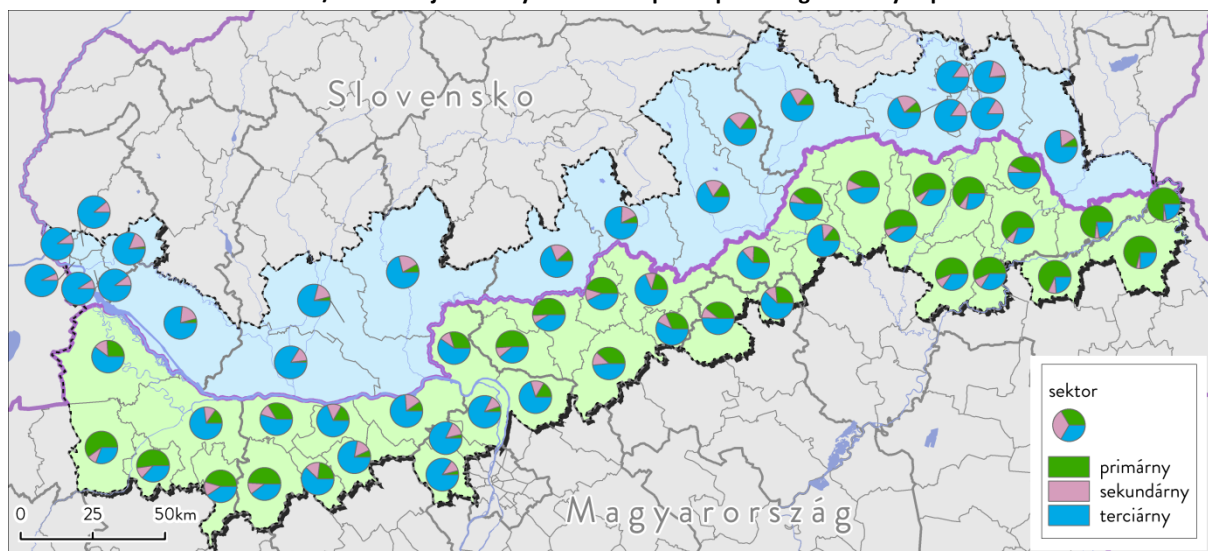
Rozdelenie podnikov podľa hlavných sektorov je rozdielne v jednotlivých sledovaných okresoch.

Podiel poľnohospodárskych podnikov je veľmi vysoký, viac ako 70 %-ný je v okresoch Záhony, Kiskvárda a Cigánd. Pomer výrobného (a stavebného) priemyslu je najvyšší v okresoch Esztergom, Pilisvörösvár a Tatabánya. V oblasti služieb dominujú okresy v budapeštianskej aglomerácii, okres Budakeszi, Pilisvörösvár a Szentendre.

Najvyšší podiel podnikov je zaznamenaný v terciárnom sektore – v sektore služieb. Tu dominujú najmä Bratislavské okresy. Sekundárny sektor (priemysel), čo sa týka počtu registrovaných podnikov, je najrozšírenejší

v okresoch stredného a východného Slovenska. Najvyšší podiel (približne 21 %) zaznamenali okresy Revúca a Košice-okolie. Primárny sektor (poľnohospodárstvo) je najmenej zastúpený zo všetkých sektorov. Najvyšší podiel primárneho sektora (viac ako 10 %) vykazujú okresy Revúca, Rimavská Sobota, Rožňava, Veľký Krtíš a Košice-okolie.

Obrázok 2.3/3.: Podiel jednotlivých sektorov podľa počtu registrovaných podnikov

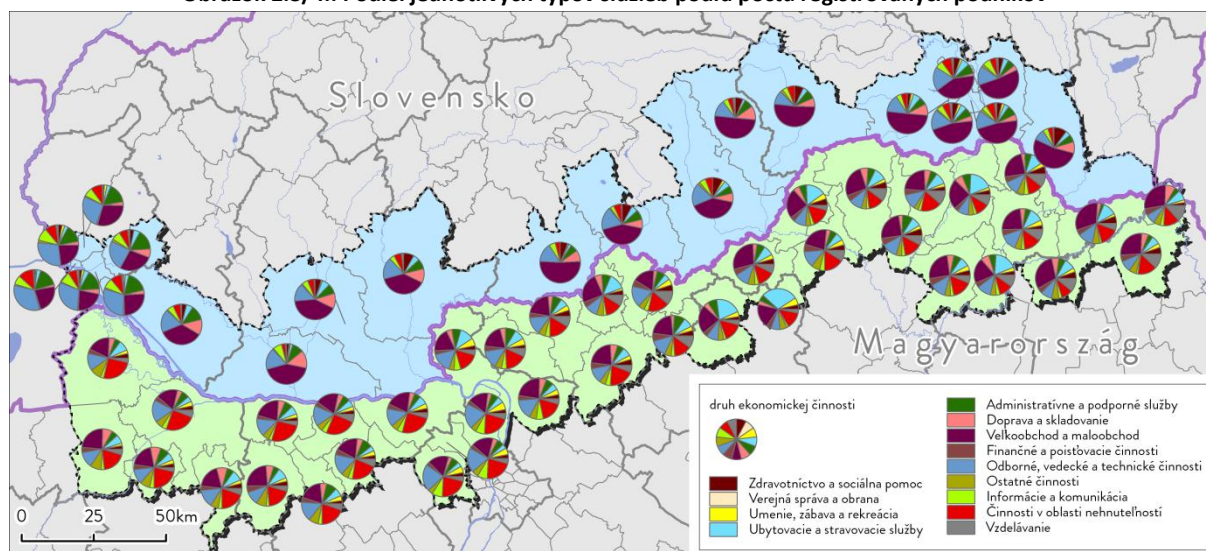


Zdroj: TeIR, IPP

V maďarskej časti riešeného územia je v sektore služieb najvyšší pomer činností v oblasti „vedecko-technického rozvoja“ a „správy nehnuteľností“ (20-25 %). Je to predovšetkým vďaka najvyššiemu podielu týchto služieb v okolí budapeštianskej aglomerácie. „Ubytovacie služby“ (8 %) a „administratívne činnosti“ majú tiež vysoký počet registrovaných podnikov. Podiel služieb v oblasti správy nehnuteľností narastá smerom na západ.

V slovenskej časti riešeného územia najvyšší podiel v sektore služieb tvorí „veľkoobchod a maloobchod, opravy motorových vozidiel a motocyklov“ (22 – 52 %) najmä v strednej a východnej časti regiónu a „odborné, vedecké a technické činnosti“ (9 – 32 %) v západnej časti. Relatívne vysoký pomer (12 – 16 %) je zastúpený v „administratívnych a podporných činnostiach“ v západnej časti – okresy Bratislavy, Senec a Dunajská Streda.

Obrázok 2.3/4.: Podiel jednotlivých typov služieb podľa počtu registrovaných podnikov



Zdroj: Telr, IPP

Poľnohospodárstvo

VYUŽITIE ÚZEMIA

Najcharakteristickejšou formou využitia územia je orná pôda. Podľa údajov z Corine Land Cover orná pôda pokrýva 600 tisíc hektárov, čo je 40% celej plochy riešeného územia.

Poľnohospodárska pôda v slovenskej časti regiónu tvorila v roku 2015 približne 8 000 km². Najvyšší podiel ornej pôdy z celkovej plochy je v okresoch Senec (93,62 %), Bratislava V (93,52 %), Dunajská Streda (91,57 %), Nové Zámky (88,69 %) a Komárno (88,13 %).

Najvyšší podiel trvalých trávnych porastov je v okrese Rožňava (67,02 %) a v okrese Košice I (51,89 %). V okrese Bratislava I majú najväčšie zastúpenie parky a záhrady (16,42 %).

V neposlednom rade tvoria časť riešeného územia vinohrady – v okrese Bratislava III (28,34 %) a sady – v okrese Bratislava IV (2,40 %).

Podiel vinohradov a sádov z celkovej výmery riešeného územia je nízky, okolo 1 %. Zároveň je produkčná hodnota týchto kultúr vyššia ako u kultúr ornej pôdy. Vyšší podiel vinohradov je vo vinohradníckych oblastiach: Tokaj, Ázár-Neszmély, Pannonhalma. Tokajská vinohradnícka oblasť je miestom svetového dedičstva, vínná oblasť sa rozprestiera vo východnej časti riešeného územia oboch krajín.

Sady sa vyskytujú v regióne zriedkavejšie. Najväčšie zastúpenie (pestovanie jabĺk, sliviek) sa nachádza v regióne Szabolcs-Szatmár-Bereg a za zmienku stojí pestovanie bobuľového ovocia (maliny, ríbezle) západne od pohoria Börzsöny v údolí rieky Ipeľ.

Priemysel

Ako už bolo uvedené, podiel výroby a stavebníctva a priemyslu je najvyšší v okresoch Esztergom, Pilisvörösvár a Tatabánya. Podobná situácia je tiež v okrese Győr, čo znamená že tento sektor je silný v oblasti tzv. Zadunajska. V tejto oblasti došlo k modernizácii výroby po zmene politického systému (najmä v dôsledku prílevu zahraničných investícií). Konkurencieschopné odvetvia výroby (ako automobilový priemysel) sú tu silne zastúpené. Nachádzajú sa tu dve automobilky: Audi Hungaria Motor Ltd. v Győri a spoločnosť Suzuki Co. V Esztergome. V oboch mestách sa realizovali veľké investície, ktoré prispeli k celkovému národnému hospodárskemu rastu. V roku 2012 spoločnosť Audi zamestnávala 8 000 ľudí. V Győri, vedľa spoločnosti Audi, existuje ďalšia významná spoločnosť vyrábajúca vozidlá – Raba Automotive Plc. Podniky z odvetvia elektrotechniky taktiež tvoria značnú časť produkcie v meste.

Tatabánya je tiež dôležitým priemyselným centrom. Po poklese tradičného miestneho priemyselného odvetvia - baníctva sa do mesta presťahovali nové konkurencieschopné výrobné aktivity (napríklad spoločnosť z oblasti automotive Bridgestone).

Proces prechodu na nové podmienky bol náročnejší vo východnej časti riešeného územia (napr. metalurgia v meste Ózd), hoci výroba tu mala malý podiel, tak ako je to aj v súčasnosti. V Ózde je menšia firma na výrobu ocele, ktorá pokračuje v tradícii výroby. Druhým centrom výroby bol Salgótarján. Tu sa v roku 1999 zrušila výroba ocele, ale stále pretrvávala výroba skla a výroba kachlí a v miestnom priemyselnom parku sa usídlili ďalšie nové firmy.

Na slovenskej strane zastáva najdôležitejšiu pozíciu strojársky priemysel (kovy a kovové výrobky), elektronika a potravinársky priemysel. Priemysel sa sústreďuje hlavne vo väčších mestách – hospodárskych centrách. Najdôležitejšími priemyselnými centrami sú mestá Bratislava a Košice. V Bratislave je zastúpená rôznorodá výroba, s dominanciou strojárkeho (automobilového) priemyslu – Volkswagen a chemického priemyslu – Slovnaft. Hutnícky priemysel je zastúpený strategicky významným podnikom nadnárodného významu - U.S. Steel Steel Košice.

Vďaka priaznivým klimatickým podmienkam a vysokému poľnohospodárskemu potenciálu regiónu pozdĺž slovensko-maďarskej hranice v slovenskej časti územia hrá dôležitú úlohu poľnohospodárska výroba a pridružený potravinársky priemysel a ďalšie sektory súvisiace s poľnohospodárstvom.

V okresoch Banskobystrického kraja má významné zastúpenie aj drevospracujúci priemysel.

Cestovný ruch

PODMIENKY PRE ROZVOJ CESTOVNÉHO RUCHU

Riešené územie disponuje prírodnými a kultúrnymi hodnotami, ktoré tvoria vhodné predpoklady pre rozvoj

cestovného ruchu. V západnej časti sú vynikajúce podmienky pre vodnú turistiku. Nachádzajú sa tu termálne kúpele, wellness centrá s plaveckými bazénmi, ako aj mnoho miest vhodných pre splavovanie, či rybolov – napr. na Dunaji a jeho prítokoch. Okrem toho je najväčšími atrakciami množstvo kultúrnych pamiatok, miest a podujatí v mestách ako Bratislava a Győr. Na celom území sa vyskytujú pohoria, ktoré predstavujú veľa možností pre aktívnu rekreáciu (prechádzky, jazda na koni, lyžovanie). Pohoria Visegrád, Börzsöny, Mátra, Bükk a Zemplén sú považované za maďarské národné strediská horskej turistiky. Na slovenskej strane sú to hlavne pohorie Malých Karpát, Slovenský kras, Krupinská planina, Slovenské Rudohorie, Slanské vrchy a Zemplínske vrchy. Na oboch stranách hranice sú mnohé z týchto oblastí súčasťou väčších chránených území. V území sa nachádza aj značná časť hradov a ruín. K atraktivite pre rozvoj cestovného ruchu prispelo aj to, že mesto Košice s mnohými historickými pamiatkami bolo v roku 2013 vyhlásené za Európske hlavné mesto kultúry. Rieka Tisa v oblasti nížiny Szatmár-Bereg je obľúbenou destináciou vodnej turistiky a vidieckeho turizmu.

Aktívny cestovný ruch

500 až 1 000 m vysoké hory poskytujú vynikajúce podmienky pre turistiku. Dôležitými turistickými cieľmi sú vápencové pohoria a chov koní plemena Lipican v Szilvásvárade. Najobľúbenejšou destináciou je Národný park Slovenský kras a Národný park Aggtelek s pripojeným jaskynným systémom 712 jaskýň zapísaných do zoznamu svetového dedičstva UNESCO od roku 1995 (otvorené pre turistov sú jaskyne Baradla, Imre Vass a Rákóczi v Maďarsku, Dómica, Jasovská, Gombasecká, Krásnohorská jaskyňa, Ochtinská aragonitová jaskyňa a Dobšinská ľadová jaskyňa na Slovensku). Populárny je taktiež geopark v Ipolytarnóci, ktorý sa nachádza na oboch stranách hranice. V národnom parku Fertő Hanság, ako aj v chránených prírodných oblastiach Latorica a Dunajské luhy, sú vhodné podmienky na cyklistiku a splav riek. Nachádza sa tu niekoľko rozhľadní, jaskýň, ubytovacích zariadení, prírodných chodníkov, botanických a zoologických záhrad. Populárnymi destináciami sú vyhliadkové veže Nagyvilám a Julianus na vrchu Visegrád; vrch Csóványos pohoria Börzsöny; Millennium tower v Szilvásvárade; rozhľadňa Hradová pri Košiciach; Galyatető v pohorí Mátra; jaskyne Aggtelek a Slovenský kras, či Zádielska tiesňava; botanická záhrada Agostyán v Tate; botanické a zoologické záhrady s Dinoparkom v Bratislave a Košiciach; gejzír v Herľanoch. Okrem rozhľadní poskytujú výborné výhľady aj hrady (Krásna Hôrka, Šomoška). Zážitkom pre turistov je tiež jazda železnicou (napríklad v Kemente, Királyrét, Szob, Nagybörzsöny, Felsőtárkány, Szilvásvár, Pálháza alebo v Košiciach), návšteva niektorého z vyše 60 vzdelávacích chodníkov (napríklad v Szigetközi Hany Istók, Esztergom Strázsa, Hollókő, Ipolytarnóc, v údolí Matra Ilona, alebo Bükk Szalajka), dobrodružné parky (napr. v Szilvásvárade, Sátoraljaújhely), bobové dráhy (napr. vo Visegráde alebo Bratislave), alebo stále populárnejšie chodníky v korunách stromov (napr. v Ipolytarnóc).

Pre cyklistické a jazdecké výlety sú najvhodnejšie podmienky v nížinách a pozdĺž riek, hoci čoraz populárnejšou sa stáva cyklistika na horských bicykloch. Vodný cestovný ruch je obzvlášť vyhľadávaný v ramenách a prítokoch Dunaja a Tiszy. Výlety môžu byť organizované v skupinách – s rodinnými príslušníkmi alebo priateľmi, so

sprievodcom alebo bez. Počet turistických zariadení sa neustále zvyšuje (chaty, ubytovanie, prenájom atď.). Lyžovanie je obmedzené kvôli pomerne krátkemu obdobiu s vhodnými podmienkami. Lyžiarske strediská sa nachádzajú v maďarských horách Visegrád (Visegrád, Dobogókő), Börzsöny (Nagyhideghegy, Szokolya), Mátra (Galyatető), Bükk (Bánkút, Bükkszentkereszt), Zemplén (Tokaj, Sátoraljaújhely, Telkibánya), ako aj na slovenskej strane – Malé Karpaty (Bratislava), Čierna hora (Košice) alebo v okrese Nové Zámky (Pallag Čechy). Len málo z týchto stredísk poskytuje kompletný rad služieb (lyžiarsky vlek, požičovňa, servis, bufet, ubytovanie, lyžiarska škola, záchranná služba, snowboarding). Počas posledných 10-15 rokov bolo vybudovaných v riešenom území niekoľko golfových ihrísk. Golfové ihriská s 18 jamkami sú k dispozícii v Budaörs, Kisoroszi, Tata (Maďarsko), Báč, Bernolákovo a Hrubá Borša (Slovensko).



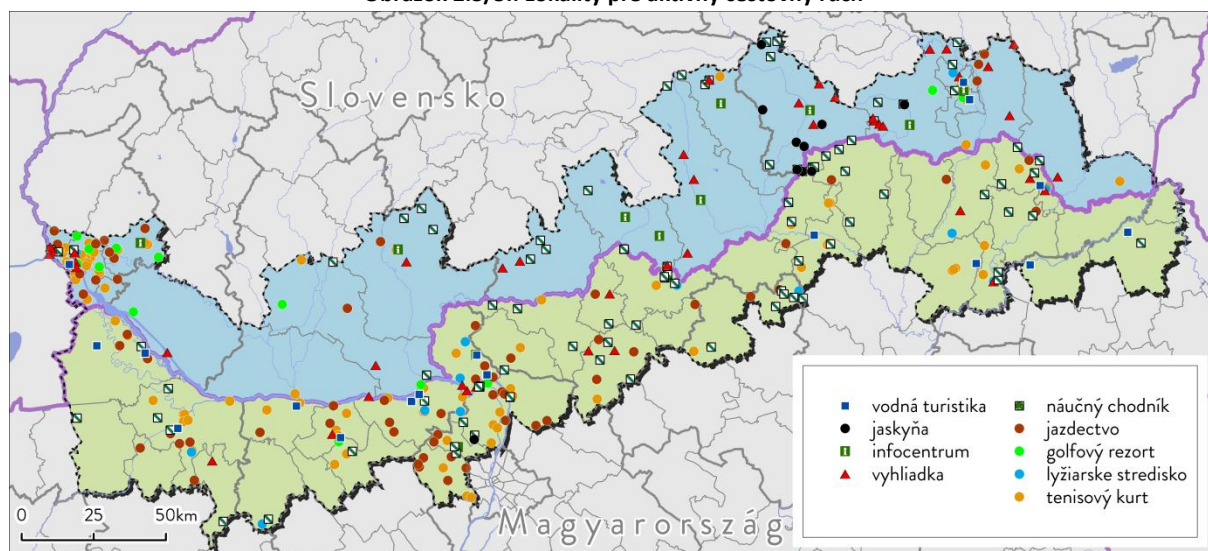
Ipoly, Börzsöny, Zemplén



Bratislava, Hrubá Borša, Slovenský kras

Vodné toky a hory sú miesta, ktoré čoraz viac lákajú ľudí za aktívnym športovým vyžitím. Niektoré z takýchto podujatí majú medzinárodnú povest (festival dračích lodí v Győri, preteky horských bicyklov vo Felsőtárkány, polmaratón Zemplína, beh na vrchol Kékech, dostihy v Bábolne, Dunakeszi, Szivásvár v Maďarsku, cyklistické maratóny, maratóny horských bicyklov v Bratislave a Košiciach, dostihy v Bratislave). Za manažment aktívneho cestovného ruchu zodpovedajú riaditeľstvá národných parkov a športové kluby.

Obrázok 2.3/5.: Lokality pre aktívny cestovný ruch



Zdroj: POI, 2014, www.freemap.sk, OpenStreetMap, http://gis.donauregionen.net/transhusk_cyklo

Kultúrny cestovný ruch – zámky, palace, náboženstvo, pamiatky ľudového umenia a kultúrne podujatia

Oblasť je veľmi bohatá na kultúrne dedičstvo. Nachádza sa tu viac ako 70 hradov a ruín, ale iba niekoľko z nich je k dispozícii aj pre návštevníkov. Na niektorých z nich existujú úžasné výhľady. V Maďarsku sú najobľúbenejšie pevnosť Visegrád, pevnosť Komárom, zámky Sirok, Füzér, Sárospatak, Boldogkőváralja a Esztergom, v ktorých sa zachovali alebo boli obnovené pôvodné hradby, interiéry a haly a v súčasnosti sa v nich nachádzajú výstavy, či múzeum. Na Slovensku sú to najmä Bratislavský hrad a hrad Devín (v Bratislave), hrady v Leviciach, Fiľakove, Modrom Kameni, Krásnej Hôrke, Turniansky hrad a pevnosť v Komárne. Z mnohých stredovekých hradov ostali iba zrúcaniny. V niekoľkých hradoch sa nachádzajú múzeá (napr. v oboch hradoch v Bratislave, vo Fiľakove a Krásnej Hôrke).

Paláce a zámky sú tiež veľmi zaujímavé atrakcie, ktoré navštevujú turisti. Viaceré z nich boli premenené na hotely: palác Hédervary, palác Szirák Teleki-Dégenfeld, palác Szilvásvárád Pallavicini, Károlyov palác v Paráde a Kaštieľ Tomášov. Na Slovensku je najznámejším kaštieľ Betliar. Archeologické lokality z rímskych čias sa nachádzajú pozdĺž rieky Dunaj (Gerulata v Rusovciach v Bratislave a Kelemantia v Iži).

Takmer každá obec má svoj kostol alebo kaplnku. Medzi najnavštevovanejšie určite patria baziliky v Ostrihome, Váci, Győri a Pannonhalme. Výnimočné stavby gotickej architektúry na Slovensku sú určite katedrála sv. Martina v Bratislave a katedrála sv. Alžbety v Košiciach. Významnými turistickými atrakciami sú malé stredoveké kostoly z dynastie Arpádovcov – v Nagyörzsöny, Bélapárfalva, Zsámbék, Lébény, Szalonna. Veľa sakrálnych budov poskytuje priestory pre usporiadanie koncertov a výstav (napr. Tokajská synagóga). Svätyne Panny Márie a miesta a kostoly svätých sú stále populárnejšie a sú súčasťou pútnických a tematických ciest.

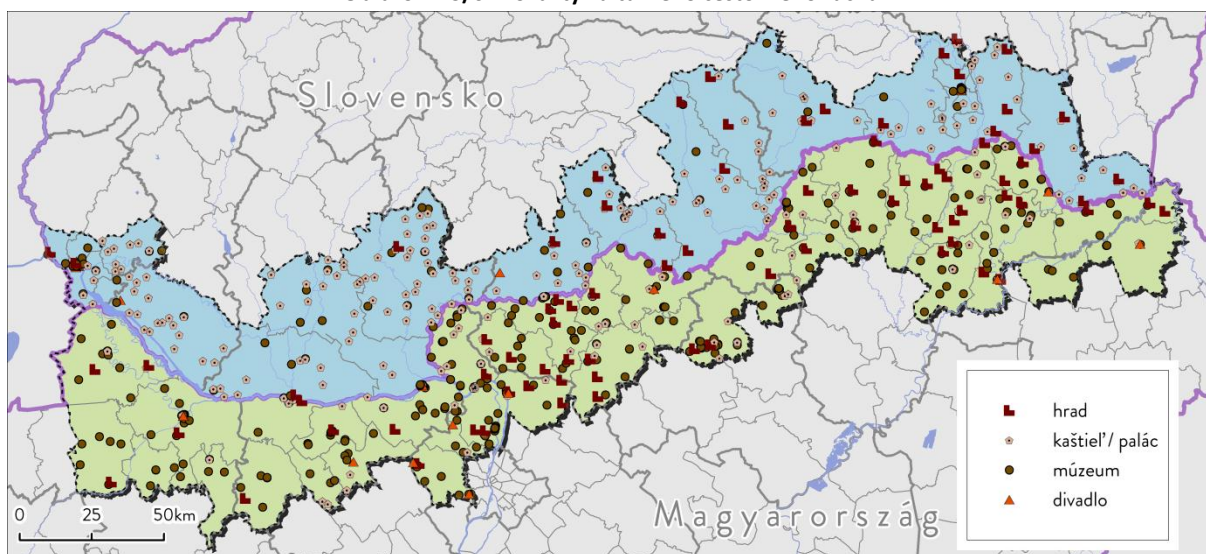
Pútnické miesta Panny Márie v riešenom území sú Máriakálnok, Márianosztra, Makkosmária, Csobánka, Csorna, Győr, Hont-Csitár, Mátreverebély, Bratislava, Dunajská Lužná, Strekov, Nové Zámky, Košice, Obišovce, Biňa, Svodín, Bátorove Kosihy, Marcelová, Komárno, Veľký Meder, Dunajská Streda, Báč, Šamorín. Židovské pamiatky a cintoríny sa nachádzajú v mnohých mestách alebo väčších obciach v celom slovensko-maďarskom pohraničnom regióne.

V riešenom území sa nachádzajú taktiež pamiatky ľudovej architektúry a výtvarného umenia, v mnohých prípadoch sú súčasťou múzeí. Obe krajiny majú bohatú tradíciu výroby výšiviek (napr. tzv. „palóc“ a „matyó“ v Maďarsku) a čipiek, ktoré sú vystavované v múzeách a galériách. Prezentovaná je tiež živá ľudová hudba a iné umelecké diela. Výstava ľudovej architektúry sa nachádza v obci Martovce. Jedinečný komplex skalných obydlí vytesaných do skaly sa nachádza v Brhlovciach. Turistickým lákadlom sú tiež rodné a pamätné domy spisovateľov a skladateľov, najmä v pamätných dňoch.

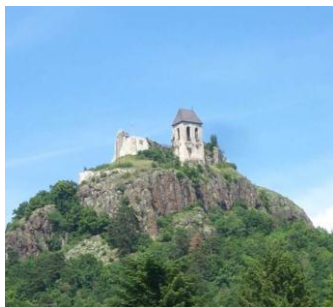
Väčšina hradov, palácov, kaštieľov, pamiatok a iných významných miest a budov je pod národnou alebo miestnou ochranou (národné a miestne pamiatky).

Divadlá s pravidelnými vystúpeniami sa nachádzajú v niekoľkých mestách (Győr, Tatabánya, Budaörs, Bratislava, Komárno, Rožňava, Košice). Mestské kultúrne domy s príležitostnými vystúpeniami sa zvyčajne nachádzajú v každom meste alebo väčšej obci.

Obrázok 2.3/6.: Lokality kultúrneho cestovného ruchu



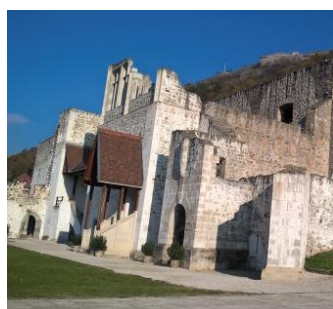
Zdroj: POI, 2014, http://gis.donauregionen.net/transhuk_cyklo



Füzér, Füzérradvány, Regéc



Bratislava, Košice, Brhlavce



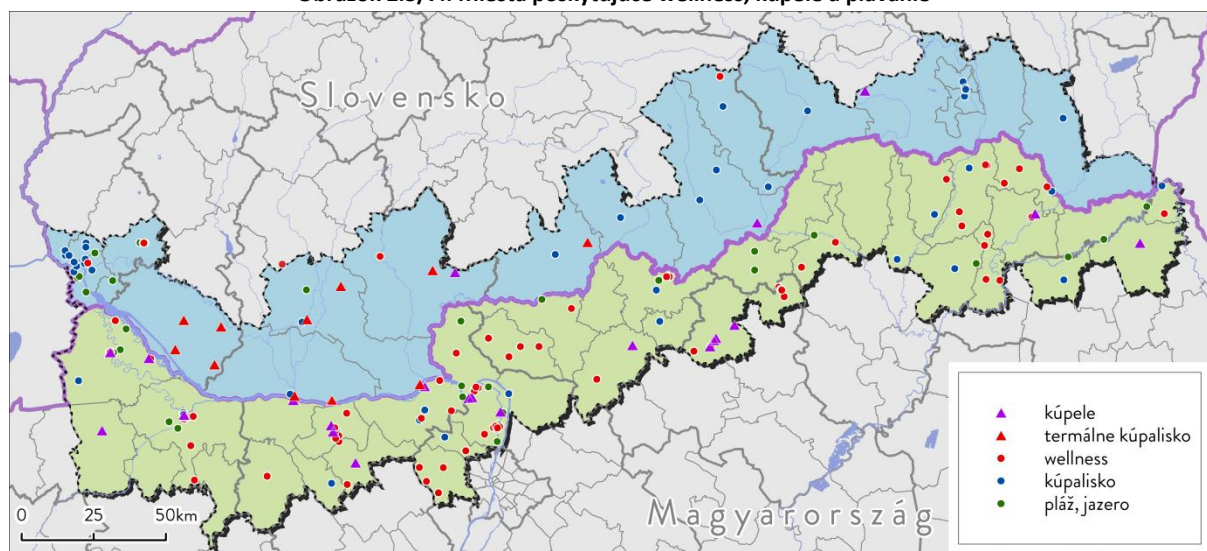
Tata, Visegrád, Zebegény

Wellness a kúpeľníctvo

Obe krajiny sú bohaté na termálne a liečivé vody. Teplé a studené vody, ktoré sú vhodné na kúpanie, pitie a liečbu, pramenia na pomedzí nížiny a úpätia vrchov. Termálne a liečebné kúpele s komplexnými termálnymi a liečebnými službami (bazény s rôznym chemickým zložením a teplými vodami, ubytovanie, liečebné procedúry, dobrodružné kúpanie, vodná gymnastika, masáže) sa nachádzajú v Győri, Csorne, Komárome, Leányfalu, Esztergome, Sáropataku (Maďarsko). Na Slovensku sa nachádzajú termálne kúpaliská v Dunajskej Strede, Gabčíkove, Veľkom Mederi, Komárne, Patinciach, Nových Zámkoch, Štúrove, Podhájskej, Topoľníkoch, Santovke a Dolnej Strehovej.

Vo viacerých obciach (Tatabánya, Vác, Kisvárd, Diósjenő, Kazincbarcika, Ózd, Balassagyarmat) sa nachádzajú kúpaliská miestneho, či regionálneho významu.

Obrázok 2.3/7.: Miesta poskytujúce wellness, kúpele a plávanie

Zdroj: POI, 2014, http://gis.donauregionen.net/transhushk_cyklo

Kúpaliská a aquaparky sú k dispozícii tiež napr. v Bátonyterenye, Szikszó, Oroszlány, Salgótarján, Ibrány, Jánossomorja, Csolnok (v Maďarsku), Bratislave, Rožňave, Košiciach a Trebišove. Obdobné služby ponúkajú aj mnohé hotely a penzióny (napríklad Visegrád, Szilvássárad, Parád, Bánk, Nagyörzsöny, Herceghalom). Liečebné kúpele zamerané na poskytovanie lekárskejších a zdravotných služieb sú kúpele Mátraderecske, Flexum Medicinal Bath v Mosonmagyaróvári, liečivé kúpele a nemocnica v Paráde a turecké kúpele nemocnice sv. Alžbety v Tate. V pohorí Mátia sa nachádzajú kyslé pramene bohaté na CO₂, ktoré vznikli vulkanickou aktivitou. Návšteva kúpeľov je obľúbená u domácich aj zahraničných návštevníkov po celý rok. Minerálna voda kúpeľov v Číži sa používa na liečenie dermatologických ochorení. Kúpele Štós sú zamerané na ochorenia dýchacích ciest, ktoré ponúkajú aj speleoterapiu v blízkej Jasovskej jaskyni.

Pri vodných tokoch a jazerách sú často k dispozícii pláže. Takýmito sú napríklad pláže pri Dunaji (Győr, Mosonmagyaróvár, Dunakiliti, Szentendre, Dömös, Zebegény, Dunabogdány, Budakalász, Halászi, Pócsmegyer), či na rieke Tisza (Ibrány, Dombrád, Tuzsér). Jazerá vhodné a sprístupnené na kúpanie sú napríklad Bánk a Pócsmegyer, Achilské jazero v Győr-Gyirmóte, jazero Lupa pri Budakalásze.

Pre návštevníkov je k dispozícii viac ako 70 wellness centier a hotelov, ktoré ponúkajú kvalitné wellness služby, ubytovanie, stravovanie. Najmenej polovica z nich disponuje termálnou alebo liečivou vodou.

UBYTOVANIE A NÁVŠTEVNOSŤ

Ubytovanie

Možnosti a ponuka ubytovania sa určujú rozsahom a kapacitou, druhmi a priestorovým rozložením ubytovacích

zariadení. Na maďarskej strane riešeného územia bolo v roku 2014 k dispozícii 2 552 ubytovacích zariadení s celkovou kapacitou 55 633 lôžok. Priemerná kapacita ubytovacích zariadení predstavovala teda 22 lôžok. Tri štvrtiny tvoria privátne ubytovacie zariadenia a menej ako jedna štvrtina je komerčná (hotel, penzión, kemping, ubytovne). Počet hotelov a penziónov v tejto oblasti je nízky, čo možno vysvetliť vidieckym charakterom a z dôvodu, že oblasť je mimo hlavných turistických destinácií (Budapešť, Balaton) v Maďarsku.

V slovenskej časti územia sa v roku 2014 nachádzalo 695 ubytovacích zariadení s celkovým počtom 48 264 lôžok. To predstavuje priemerný počet 69 lôžok na jedno zariadenie.

Rozdelenie ubytovacích kapacít (počet lôžok) medzi privátnymi a komerčnými poskytovateľmi je opačný, ako pri počtoch ubytovacích zariadení. Kapacita lôžok v privátnych zariadeniach je menšia ako kapacita v komerčných prevádzkach. Celkovo teda relatívne nízky počet hotelov, penziónov, kempingov a ubytovní (mládežnícke a turistické domy) pokrýva tri štvrtiny celkovej kapacity lôžok.

Návštevnosť

Návštevnosť sa meria počtom návštevníkov v jednotlivých ubytovacích zariadeniach a počtom prenocovaní. V roku 2014 strávilo aspoň jednu noc v maďarských regiónoch riešeného územia celkovo 1 117 998 hostí. Spolu tu strávili celkom 2 453 948 nocí, čo predstavuje priemerne 2,19 prenocovaní na jedného návštevníka.

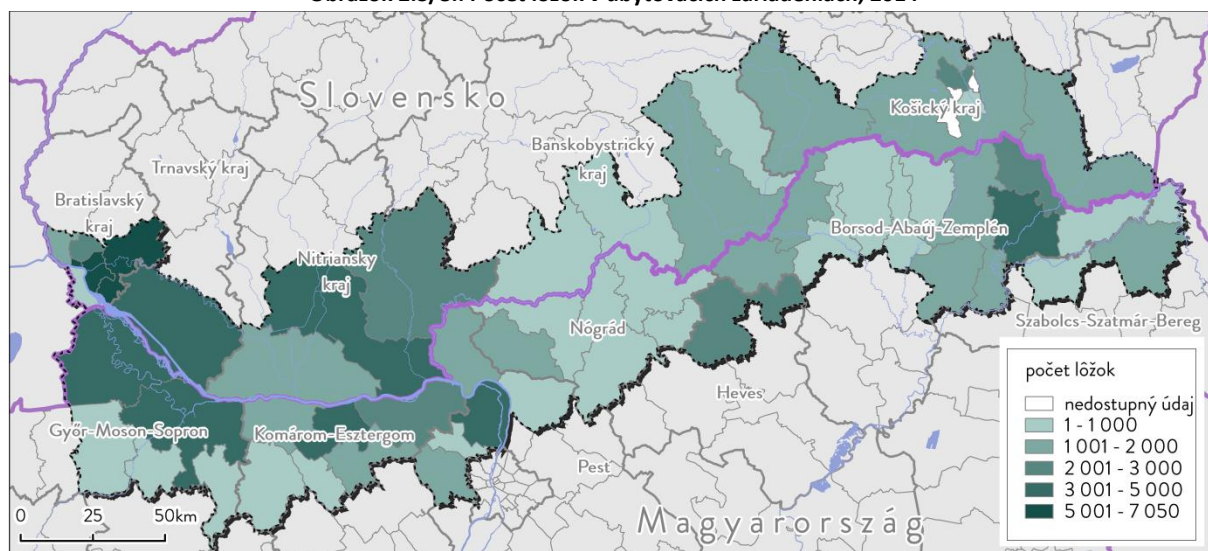
Všetky okresy slovenskej časti riešeného územia v roku 2014 oficiálne navštívilo 1 313 103 turistov. Celkovo tu strávili 2 963 505 nocí, čo predstavuje v priemere 2,26 nocí na jedného návštevníka.

V oboch prípadoch, teda z hľadiska počtu návštevníkov a počtu strávených nocí, najatraktívnejšie sú hotely, po ktorých nasledujú penzióny a priváty. Miera obsadenosti hotelov (28 %) je vyššia ako pri zvyšných typoch ubytovacích zariadení. Miera obsadenosti privátov je nízka (6 %). Priváty sú využívané najmä počas letnej sezóny a počas prázdnin, pričom hotely vykazujú vyrovnanú obsadenosť počas celého roka.

Rozmiestnenie ubytovacích zariadení v území ukazuje, že najviac ich je v okresoch Győr, Pétervársára, Tokaj, Belpátfalva, Satoraljaújhely a Sárospatak, zatiaľ čo najnižší počet (menej ako desať) je v okresoch Tét, Encs, Ibrány, Záhony a Cigánd, v ktorých je zároveň nízky počet lôžok. Najviac hotelov je v urbanizovaných okresoch (Győr, Mosonmagyaróvár) a v typických turistických destináciách (Tata, Sárospatak, Mátia, Bükk). Vo vidieckych oblastiach v okolí riek Dunaj a Tisza dominuje privátny typ ubytovania.

V slovenskej časti riešeného územia sa väčšina ubytovacích zariadení nachádza v západnej časti (bratislavské okresy, Dunajská Streda, Nové Zámky) a okrese Rožňava na východnom Slovensku. Pokiaľ ide o počet lôžok, najvyšší počet je v okresoch Bratislava I a II a Senec.

Obrázok 2.3/8.: Počet lôžok v ubytovacích zariadeniach, 2014



Zdroj: TelR 2014, www.statistics.sk

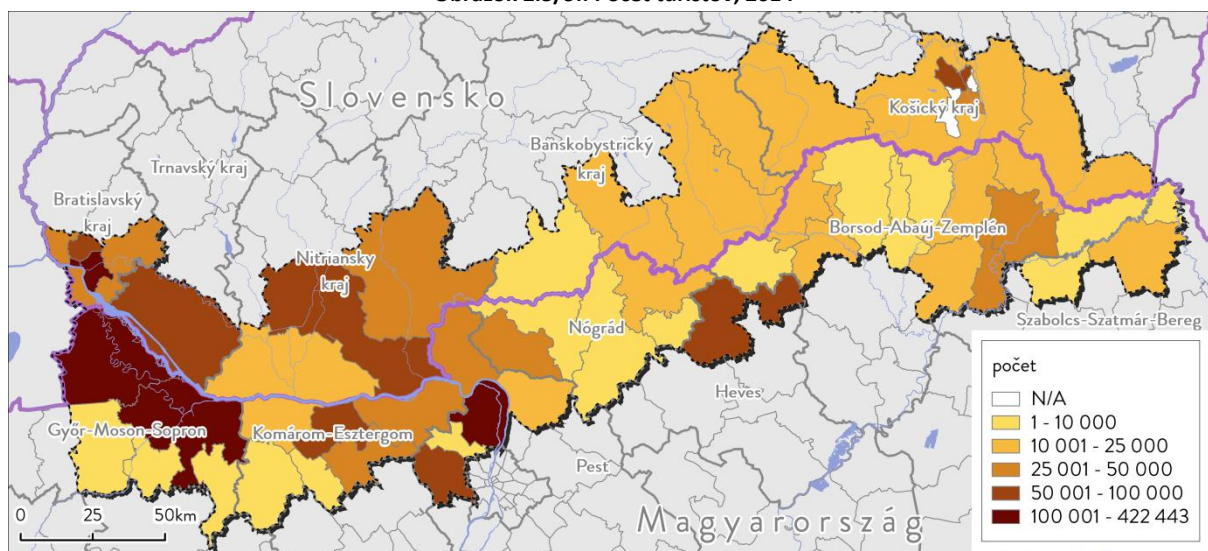
Z hľadiska priestorového rozloženia počtu turistov opäť dominujú okresy na západe riešeného územia v Maďarsku (okresy Győr, Mosonmagyaróvár, Szentendre, Budakeszi). Vysoký počet návštevníkov je tiež vo významných turistických destináciách ako sú Mátia (okres Pétervására), Bükk (okres Belpátfalva), Zemplén a horná Tisa (okresy Gönc, Tokaj, Sátoraljaújhely, Kiskőrös). Naopak, najnižší počet vykazujú okresy Szikszó a Cigánd.

Na slovenskej strane riešeného územia výrazne dominovali okresy Bratislava I a II, ktoré v roku 2014 vykázali viac ako 700 000 návštevníkov. Je to viac ako polovica všetkých návštevníkov v záujmovom území na slovenskej strane. Významný počet návštevníkov (viac ako 50 000) bol zaznamenaný aj v okresoch Bratislava III, Dunajská Streda, Nové Zámky a Košice I.

Z hľadiska počtu prenocovaní v maďarskej časti riešeného územia najvýznamnejšie sú turistické destinácie ako Győr, Mosonmagyaróvár, Visegrád (viac ako 100 000 prenocovaní), ktoré nasledujú Hegyeshalom, Komárom, Tata, Budaörs, Esztergom, Szivásvár, Parád, Sárospatak. Polovica obcí, z ktorých mnohé sa nachádzajú v okresoch Tét, Kiskőrös, Vác, Salgótarján, Szikszó, Encs, Cigánd, nevykazuje žiadne prenocovania návštevníkov.

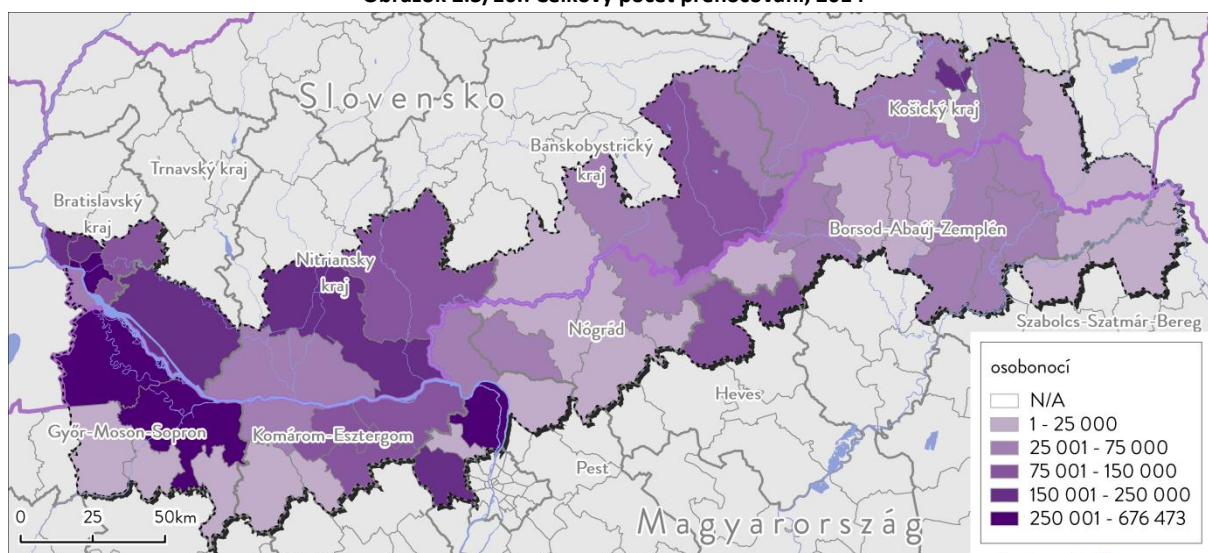
Na slovenskej strane situácia v prípade celkového počtu prenocovaní je obdobná ako pri počte návštevníkov. To znamená výraznú dominanciu okresov Bratislava I a II (celkovo viac ako 1,3 milióna prenocovaní). Naopak, v prípade priemerného počtu prenocovaní (počet strávených dní), okresy Bratislava I a II vykazovali najnižšiu hodnotu spomedzi všetkých sledovaných okresov na slovenskej strane. Najvyšší priemerný počet prenocovaní bol zaznamenaný v okresoch Bratislava IV (5,62) a Rimavská Sobota (4,27).

Obrázok 2.3/9.: Počet turistov, 2014



Zdroj: TeIR 2014, www.statistics.sk

Obrázok 2.3/10.: Celkový počet prenocovaní, 2014



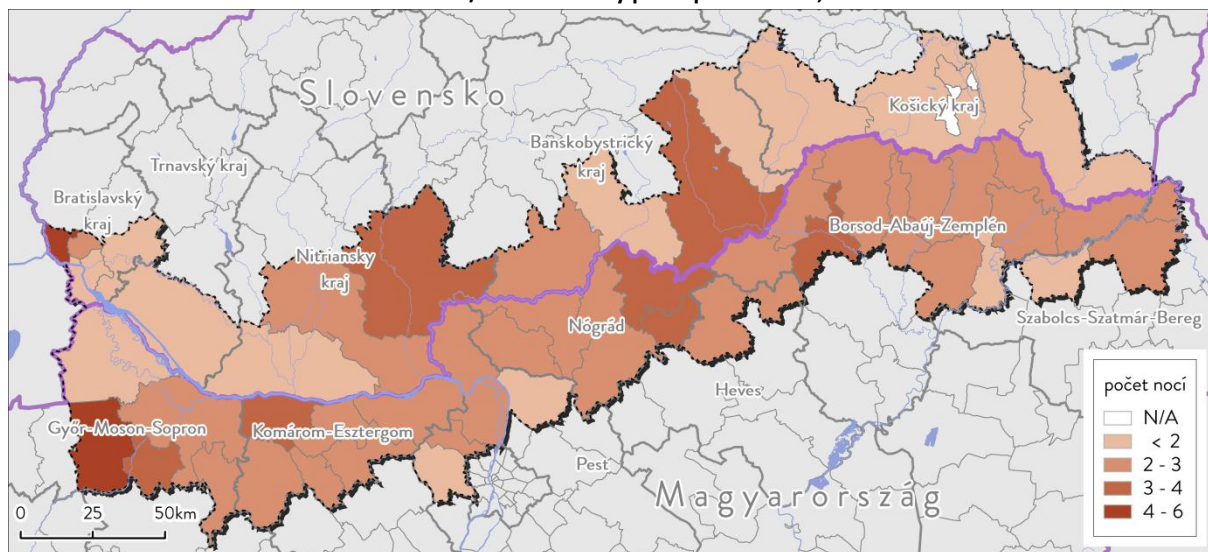
Zdroj: TeIR 2014, www.statistics.sk

Po prepočítaní počtu návštevníkov v maďarskej časti riešeného územia a počtu prenocovaní na počet obyvateľov najvyššie hodnoty vykazujú obce Szilvásvárad (okres Béalpátalva) a Parád (okres Pétervársára). Obec Szilvásvárad, hoci má iba 1 671 obyvateľov, za rok 2014 navštívilo 37 512 hostí. Obec Parád mala 2 067 obyvateľov a 24 650 hostí za rok 2014. Obe obce sú najvyhľadávanejšími miestami rekreácie v oblastiach Bükk a Mátra s významnými ubytovacími kapacitami (hotely) a reštauráciami.

V slovenskej časti územia v prípade počtu turistov na osobu dominuje okrese Bratislava I (viac ako 10 000 hostí a viac ako 17 000 prenocovaní na 1 000 obyvateľov). Je to prirodzene z dôvodu atraktívnosti hlavného mesta,

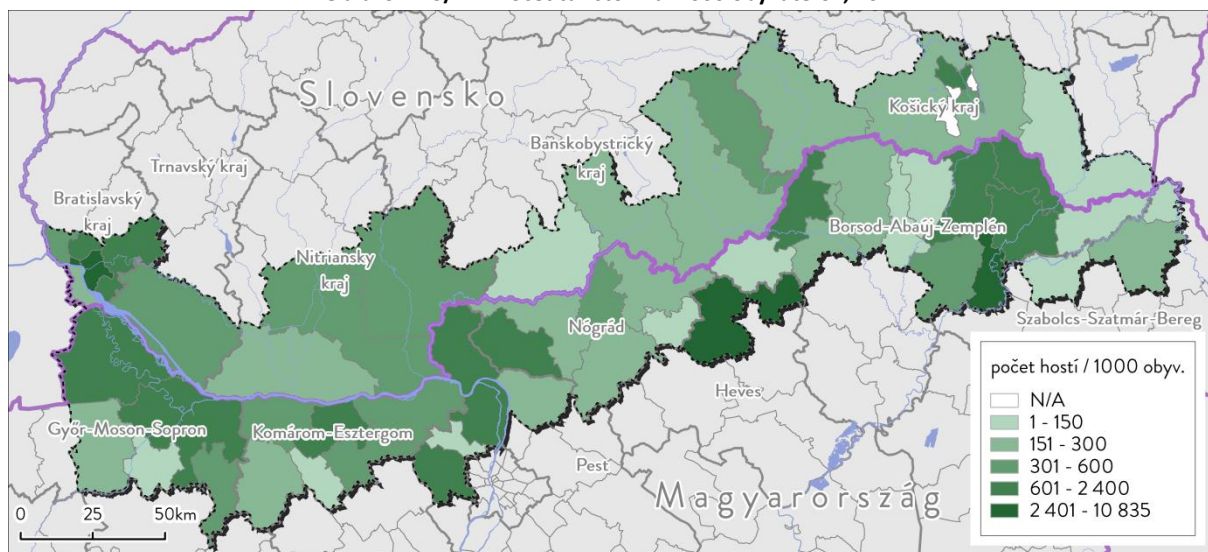
najmä jeho historického centra (mestská turistika), ktoré láka množstvo prevažne zahraničných turistov.

Obrázok 2.3/11.: Priemerný počet prenocovaní, 2014



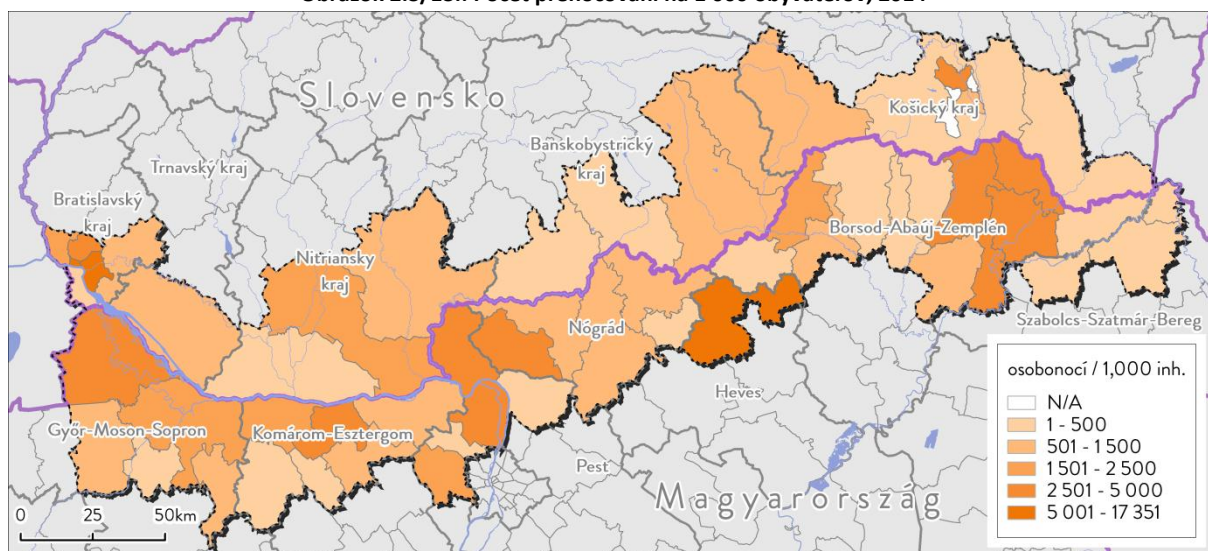
Zdroj: TeIR 2014, www.statistics.sk

Obrázok 2.3/12.: Počet turistov na 1 000 obyvateľov, 2014



Zdroj: TeIR 2014, www.statistics.sk

Obrázok 2.3/13.: Počet prenocovaní na 1 000 obyvateľov, 2014



Zdroj: TelR 2014, www.statistics.sk

Na maďarskej strane riešeného územia tvoril podiel zahraničných turistov 29 %. Obdobne je to aj v prípade počtu prenocovaní, keď tento podiel predstavoval 27 %. V okresoch západnej časti územia, najmä pozdĺž štátnej hranice, bol počet zahraničných návštevníkov vyšší. Celkovo do okresov riešeného územia zavítalo v roku 2014 viac ako 300 000 zahraničných turistov.

Slovenskú časť územia v roku 2014 navštívilo 1,3 milióna turistov, z toho 740 tisíc (56 %) zo zahraničia. Takmer 80 % všetkých zahraničných turistov smerovalo do okresov Bratislavského kraja. Podiel prenocovaní zahraničných turistov predstavoval 48 %, z čoho vyplýva, že zahraniční turisti strávili v priemere na dovolenke menej dní ako domáci turisti.

2.4. INFRAŠTRUKTÚRA

Doprava

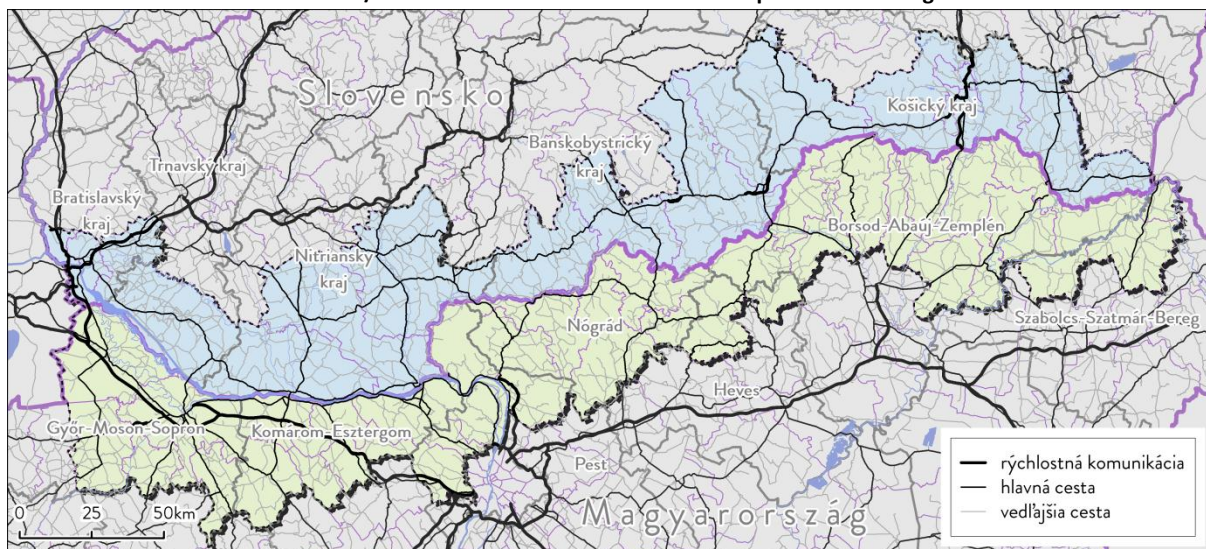
CESTNÁ DOPRAVA

V maďarskej časti riešeného územia je radiálny cestný systém vychádzajúci z Budapešti napojený na radiálne systémy okresných miest Győr (Ráb), Miskolc (Miškovec) a Nyíregyháza (Níredháza). Nedostatok okružných ciest má však za následok horšiu medziregionálnu dostupnosť. V slovenskej časti regiónu hlavný cestný systém zvyčajne kopíruje tvar údolia, všeobecne sa však tiahne východozápadným smerom (hlavné cesty č. 16 a 75) a pretína niekoľko severojužných ciest vedúcich do Maďarska. Najhustejšia sieť je prirodzene okolo najväčších miest Bratislava a Košice.

Na celej slovensko – maďarskej hranici existuje medzi oboma štátmi 22 cestných prepojení. Jednotlivé hraničné priechody sú od seba vzdialené v priemere vo vzdialenosti 55 km. Kým na západe vytvára rieka Dunaj prirodzenú prekážku, vo východnej časti prihraničného regiónu existuje viacero menších cestných priechodov. Od roku 2001, kedy sa dokončil most Most Márie Valérie medzi mestami Ostrihom a Štúrovo, počet cezhraničných spojení sa nezmenil. Jedinú výnimku predstavuje trajekt medzi Dunaremete a Gabčíkovom. V centrálnej časti riešeného územia sa v poslednom čase zvýšil počet obnovených cezhraničných spojení, keď boli postavené dva nové mosty na rieke Ipel' – most Madách medzi Ráróspusztou a Rárošom (časť obce Trenč) v roku 2011 a Katalinský most medzi Pösténypusztou (časť obce Szécsény [Sečany]) a obcou Peťov (časť obce Kováčovce) v roku 2012.

Jediný diaľničný hraničný priechod sa nachádza v Rajke, na maďarskej strane sa však jedná len o cestu pre motorové vozidlá v polovičnom profile. Podľa údajov z roku 2014 je vyťaženosť 18 000 jednotiek (áut) za deň (vrátane približne 11 000 ťažkých vozidiel). V mestách Vámosszabadi (cesta 14), Ostrihom (cesta 11347) a Tornyosnémeti (cesta 3) je vyťaženosť viac ako 5 000 áut za deň.

Obrázok 2.4/1.: Cestná sieť slovensko-maďarského prihraničného regiónu

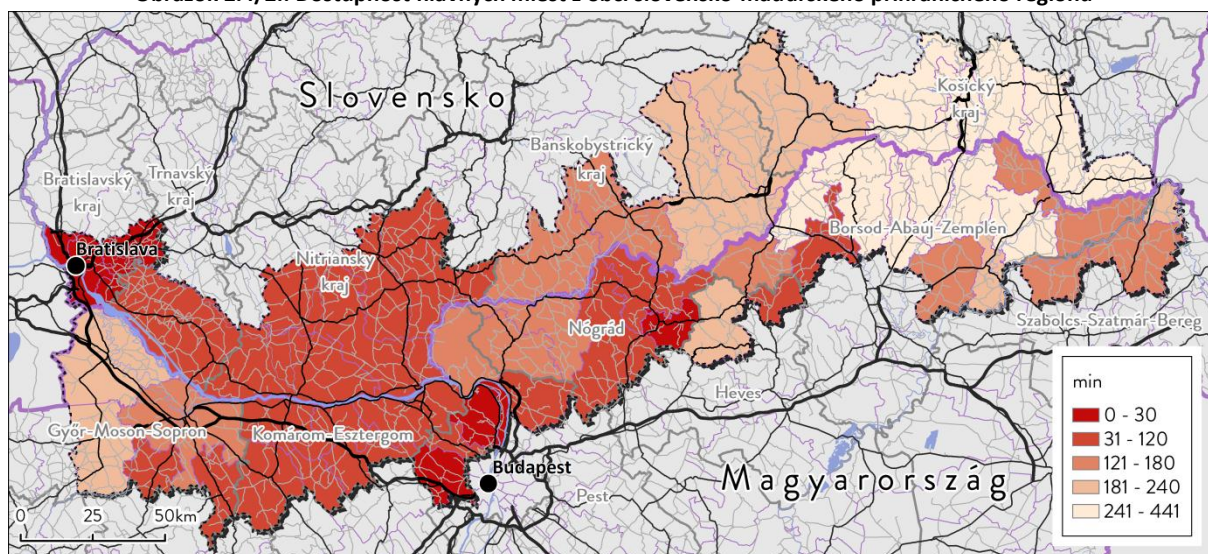


Zdroj: TeIR, IPP, OpenStreetMap

Západná časť územia sa vyznačuje lepšou dopravnou situáciou s lepšou cestnou dostupnosťou k hlavným mestám, krajským centráм a okresným mestám, k čomu prispieva rozvinutejšia sieť rýchlostných komunikácií.

Ukazovateľ **dostupnosti do hlavného mesta** vykazuje v týchto dvoch krajinách odlišné hodnoty: kým Budapešť sa nachádza takmer v strede maďarskej časti prihraničnej oblasti, na druhej strane excentrická poloha Bratislavy spôsobuje postupné zhoršovanie dostupnosti smerom na východ. Lepšia dostupnosť Budapešti zo západnej časti regiónu je čiastočne spôsobená kratšou dĺžkou regiónu (obrázok 2.4/2.). Okrem vzdialenosti sú horšie hodnoty vo východnej časti regiónu spôsobené aj slabším pokrytím rýchlostnými komunikáciami (obrázok 4/5). Cesta do Budapešti trvá takmer štyri hodiny od najodľahlejších obcí Bodrogköz (oblasť ohraničená riekami Bodrog a Tisza), z hornej Tisskej planiny to trvá viac ako tri hodiny (obce Zemplén a Aggtelek). Bratislava je dostupná do 2 hodín z okresu Levice a do 3 hodín z okresu Lučenec. Z najvzdialenejšieho okresu Trebišov trvá cesta viac ako 5 hodín. Celkovo najlepšími hodnotami sa vyznačujú obce žúp Budakeszi, Szentdendrei, Bátonyterenyei a Bratislavského kraja s dostupnosťou menej ako 30 minút.

Obrázok 2.4/2.: Dostupnosť hlavných miest z obcí slovensko-maďarského prihraničného regiónu



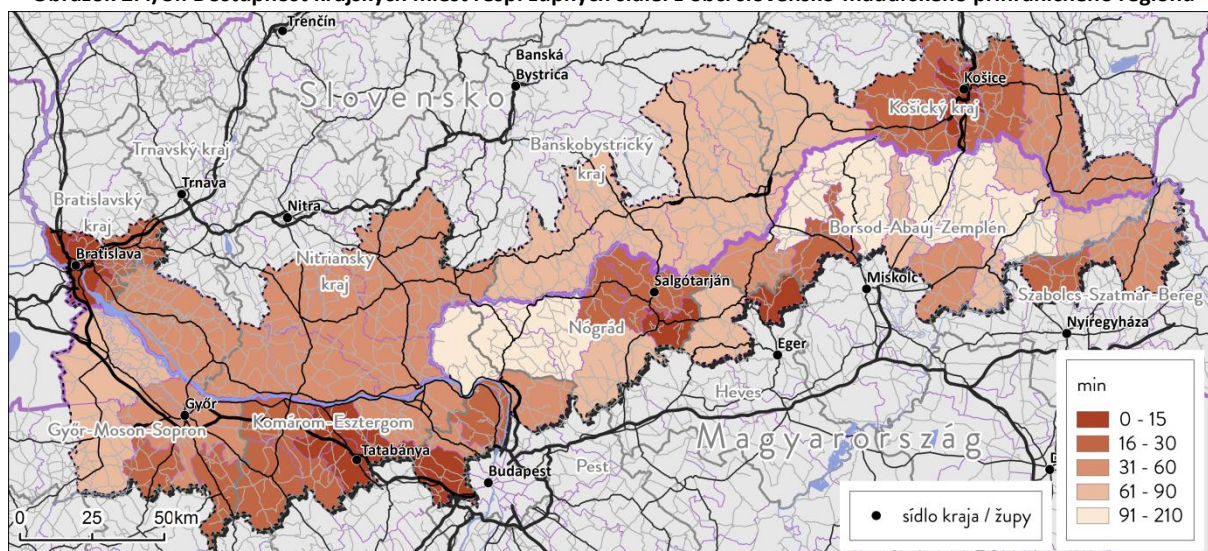
Zdroj: TeIR, IPP, OpenStreetMap

Dostupnosť krajských miest v prihraničnom regióne závisí od konfigurácie diaľnic a rýchlostných ciest (M1 a M3 v Maďarsku, D1 a R1 na Slovensku) a hlavných ciest (č. 85, 83, 82, 21, 22, 23, 26, 27, 3, 36, 4 v Maďarsku a 18, 50, 51, 61, 63, 64, 66, 67, 72, 75, 76, 79 na Slovensku – obrázok 4/3).

Najlepšími hodnotami sa vyznačujú tri regionálne centrá, ktoré sa nachádzajú v prihraničnom regióne – Bratislava, Košice, Győr (Ráb) – a ich susedné okresy (Senec a Košice – okolie), ako aj krajské mestá Tatabánya a Salgótarján, všetky s hodnotami do 30 minút.

Najhoršími hodnotami sa vyznačujú už spomínané obce regiónu Zemplén a regiónu Bodroghöz, ako aj obce regiónu Börzsöny (viac ako 2 hodiny).

Obrázok 2.4/3.: Dostupnosť krajských miest resp. župných sídiel z obcí slovensko-maďarského prihraničného regiónu

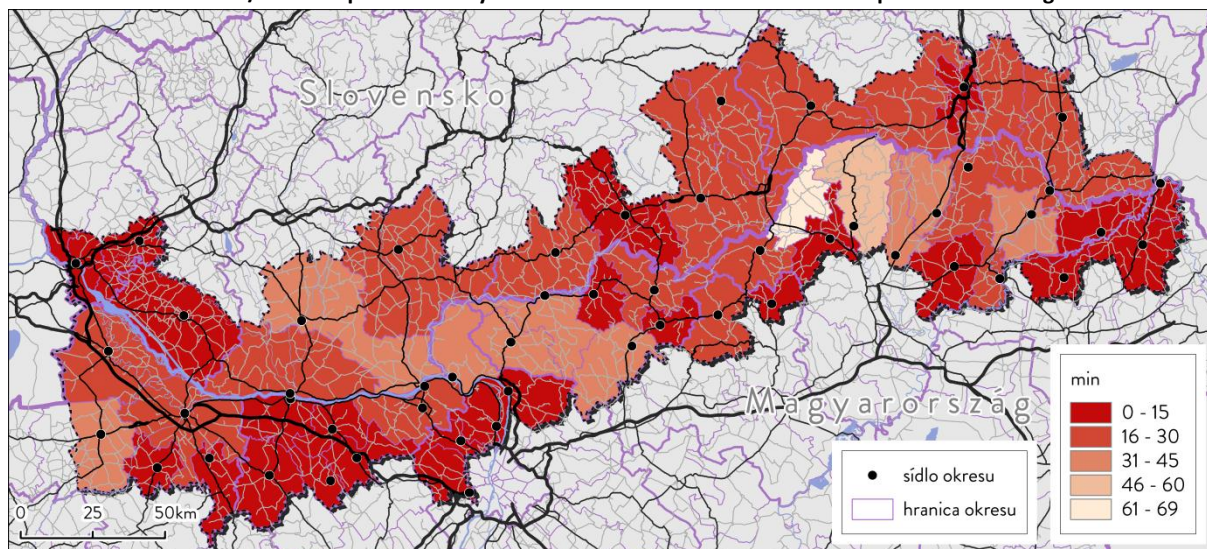


Zdroj: TeIR, IPP, OpenStreetMap

Dostupnosť okresných centier v maďarskej časti regiónu je rozmanitejšia, rozdiely medzi východom a západom však nie sú relevantné. Najhoršou dostupnosťou k sídlu okresu sa vyznačujú obce na východe, konkrétne v okrese Putnok v oblasti Cserehát, odkiaľ je prístup do miestneho centra viac ako hodinu (obrázok 2.4/4.). Nepriaznivá situácia je aj v prípade obcí okresu Edelény, odkiaľ prístup do centra trvá takmer hodinu. V okresoch Szob, Csorna, Nové Zámky, Szikszó, Encs, Sárospatak a v okresoch južnej časti Novohradskej župy je prístup do centra medzi pol až tri štvrté hodiny.

Dostupnosť okresných centier je najlepšia – okrem Bratislavy a Košíc – v okresoch Senec, Dunajská Streda a Lučenec (menej ako 15 minút) a vo viac ako polovici (18) maďarských okresov.

Obrázok 2.4/4.: Dostupnosť okresných miest z obcí slovensko-maďarského prihraničného regiónu

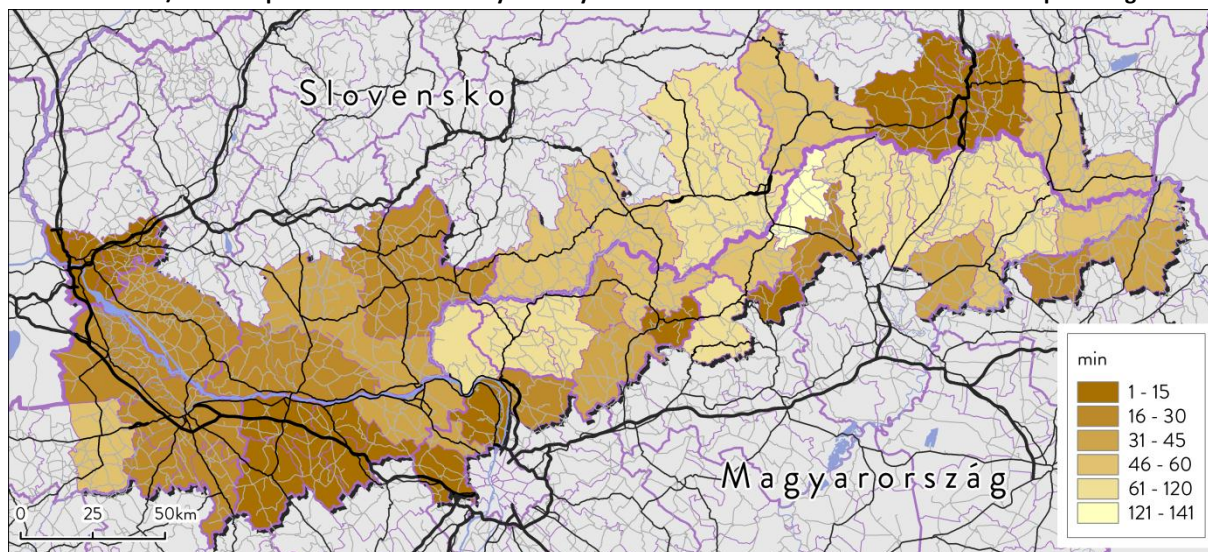


Zdroj: TeIR, IPP, OpenStreetMap

Rýchlostné komunikácie (diaľnice a rýchlostné cesty), ústredné línie cestnej siete, sú v mnohých regiónoch rozhodujúce pre **dostupnosť k regionálnym sídlam**. Diaľnice M1 a M2 obsluhujú západnú časť prihraničného regiónu, kým diaľnica M3 ovplyvňuje niektoré južné oblasti východnej časti regiónu. Severné oblasti východnej maďarskej časti prihraničného regiónu z tohto hľadiska tvoria perifériu. Rýchlostná cesta R4 ani diaľnica D1, ktoré sa nachádzajú v blízkosti tejto oblasti, neboli implementované do modelu dostupnosti, keďže nespájajú maďarské obce oblasti Borsod-Abaúj-Zemplén s inými časťami Maďarska, ako je tomu v prípade okresov Komárno a Dunajská Streda. Najhoršiu dostupnosť k rýchlostným komunikáciám v slovenskej časti regiónu majú okresy Rimavská Sobota a Revúca (krátke úseky existujúcich rýchlostných ciest medzi týmito mestami neboli zahrnuté do modelu dostupnosti) a obce oblasti Zemplén (medzi 1 a 2 hodinami – obrázok 2.4/5.). Okresy Nové Zámky a Levice sa nachádzajú v blízkosti rýchlostnej cesty R1, ktorá vedie severne od prihraničného regiónu a spája Bratislavu so sídlom Banskobystrického kraja.

Na juhozápade okresy Dunajská Streda a Komárno môžu využívať blízkosť maďarskej diaľnice M1 (s dostupnosťou menej ako 30 minút), ktorá pokračuje do Bratislavy alebo Budapešti.

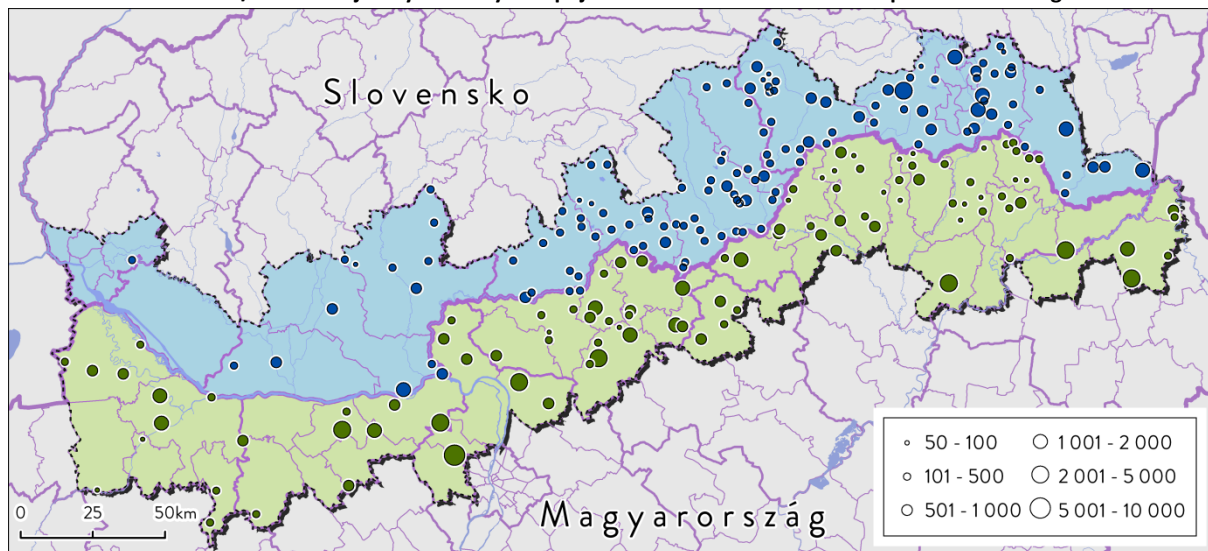
Obrázok 2.4/5.: Dostupnosť ku križovatkám rýchlostných komunikácií z obcí slovensko-maďarského prihr. regiónu



Zdroj: TeIR, IPP, OpenStreetMap

Dostupnosť je okrem vzdialenosti od centra ovplyvnená taktiež hustotou cestnej siete. **Dostupnosť obcí s jediným cestným napojením** je obmedzená, čo dokazuje skutočnosť, že v prihraničnom regióne sa najhoršími hodnotami dostupností vyznačujú práve oblasti s najväčším zastúpením takýchto obcí.

Obrázok 2.4/6.: Obce s jediným cestným napojením v slovensko-maďarskom prihraničnom regióne



Zdroj: Lechner, IPP, vlastné spracovanie, www.statistics.sk, OpenStreetMap

Existencia takýchto obcí (pozri obrázok 2.4/6) je spôsobená ich periférnou polohou na hraniciach, ako aj reliéfom. Tieto obce sa nachádzajú najmä v severných oblastiach kraja Borsod-Abaúj-Zemplén, v strednej časti Novohradskej župy v Maďarsku a v južných oblastiach Banskobystrického kraja (historické oblasti Gemera a Novohradu). Taktiež sú rozptýlené po Košickom kraji (historické regióny Abov a Južný Zemplín). Rieka Dunaj

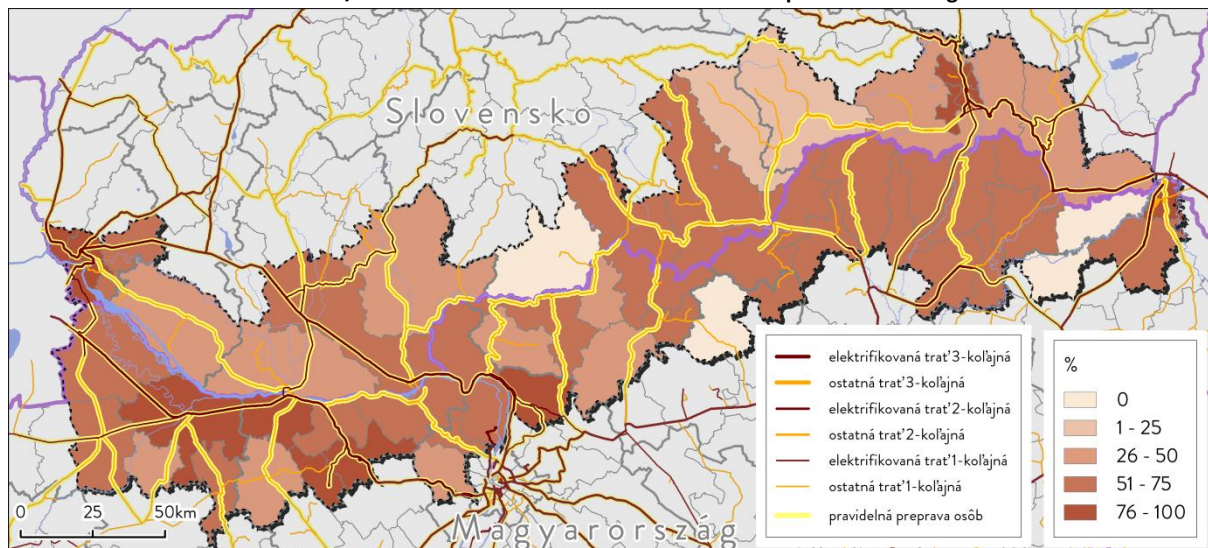
nemala vplyv na tvorbu takejto formy osídlenia, pretože cesty prebiehajú súbežne s riekou.

Medzi oboma krajinami existujú pravidelné autobusové dopravné spojenia, a to najmä ako súčasť dlhších európskych tratí: Prešov – Londýn (spájajúc Košice, Miškovec, Győr [Ráb] a Bratislavu) a Budapešť – Praha (prepojenie Bratislavy s Győrom [Ráb]). Okrem toho existujú lokálne cezhraničné spojenia medzi mestami Ostrihom a Štúrovo s 6 spojmi počas týždňa a Komárom – Komárno s 11 spojmi počas pracovných dní (7 spojov počas víkendov) a Košice – Nyíregyháza [Níredháza] počas letných víkendov. Prepojenie Bratislavy a neďalekej Rajky je súčasťou systému Integrovaného dopravného systému Bratislavského kraja, autobusy premávajú 24-krát denne počas pracovných dní a 19-krát počas víkendov².

ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA

Maďarsko sa vyznačuje radiálnou železničnou sieťou, podobne ako cestná sieť, ktorá vychádza z Budapešti a miest Győr [Ráb], Miškovec and Nyíregyháza [Níredháza].

Obrázok 2.4/7.: Železničná sieť v slovensko-maďarskom prihraničnom regióne



Zdroj: Lechner, IPP, vlastné spracovanie

Vo východnej časti regiónu sú železničné spojenia medzi sídlami možné len s jedným alebo dvomi prestupmi. Trasa (Rakúsko) – Győr [Ráb] – Komárom – Tatabánya – (Budapešť) v západnej časti prihraničného územia vytvára lepšie podmienky prepojenia. V slovenskej časti regiónu je každý okres obsluhovaný železnicou, s výnimkou okresu Veľký Krtíš, ktorý je bez pravidelnej prepravy osôb. Železničná trať z mesta Lučenec do najvýchodnejšej stanice v Čiernej nad Tisou vedie takmer paralelne s maďarskými hranicami, ktoré pretína na piatich miestach, z ktorých sa len jeden používa na pravidelnú osobnú prepravu (pozri obrázok 2.4/7.). Celkovo existuje 10 železničných tratí spájajúcich Slovensko a Maďarsko, z ktorých sa na pravidelnú osobnú dopravu

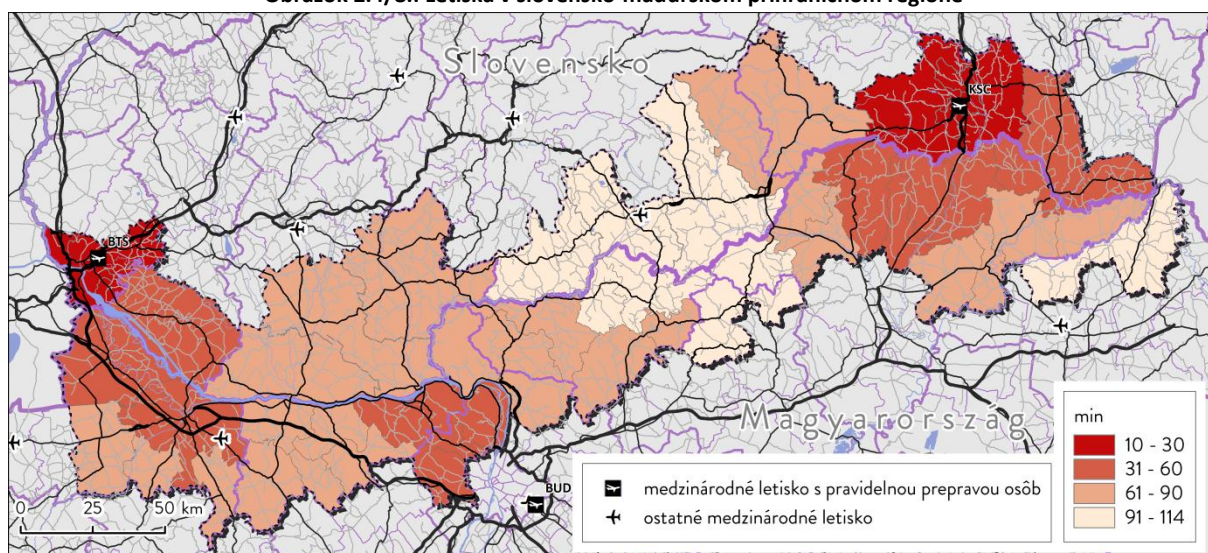
² www.dpb.sk

používajú len dve (vlaký EuroCity a EuroNights): na západe je to trať Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo – Budapešť (9 vlakov denne) a na východe Košice – Miškovec – Budapešť (2 spojenia denne)³.

LETECKÁ DOPRAVA

Najväčšie medzinárodné letisko v cieľovej oblasti, letisko Milana Rastislava Štefánika (BTS), je hlavným centrom medzinárodnej leteckej dopravy na Slovensku, hoci trpí veľkou konkurenciou neďalekého letiska Wien – Schwechat (VIE). Druhým najväčším letiskom je letisko Košice – Barca (KSC), ktoré sa používa najmä na pravidelné lety do strednej Európy a Veľkej Británie a na charterové lety. Maďarské centrum medzinárodnej leteckej dopravy, letisko Ferenc Liszt v Budapešti (BUD), sa nachádza mimo, avšak v tesnej blízkosti riešeného územia (obrázok 2.4/8). V regióne sa nachádza 5 regionálnych letísk a jedno národné letisko Győr-Pér s veľmi dobrou vybavenosťou, avšak bez pravidelných letov osobnej prepravy. Letisko Lučenec sa používa iba na vojenské účely. Miestne letiská (Kecskéd, Ostrihom, Balážske Ďarmoty, Šárospatak, Kráľová, Nové Zámky a Šurany) s trávnatými dráhami sú používané najmä na športové účely.

Obrázok 2.4/8.: Letiská v slovensko-maďarskom prihraničnom regióne



Zdroj: Lechner, IPP, vlastné spracovanie

Pokiaľ ide o dostupnosť, do modelu dostupnosti bolo zahrnutých 5 letísk s pravidelnou osobnou prepravou s viac ako tromi medzinárodnými destináciami (Bratislava, Viedeň, Budapešť, Debrecín a Košice). Bratislavské letisko M. R. Štefánika (BTS) na západe bolo dostupné za menej ako 1 hodinu z neďalekých okresov Dunajská Streda, Mosonmagyaróvár a Győr ([Ráb], pozri obrázok 2.4/8). Podobná situácia platí aj pri okresoch Ostrihom, Budakeszi, Pilisvörös a Szentendre (Svätý Ondrej) v prípade dostupnosti k letisku Ferenc Liszt v Budapešti (BUD). Letisko Košice – Barca (KSC) bolo ľahko dostupné z okresu Trebišov a niekoľkých okresov župy Bors-Abaúj-Zemplén (Edelény, Szikszó, Encs, Gönc a Nové Mesto pod Šiatrom). Najmenej priaznivé hodnoty

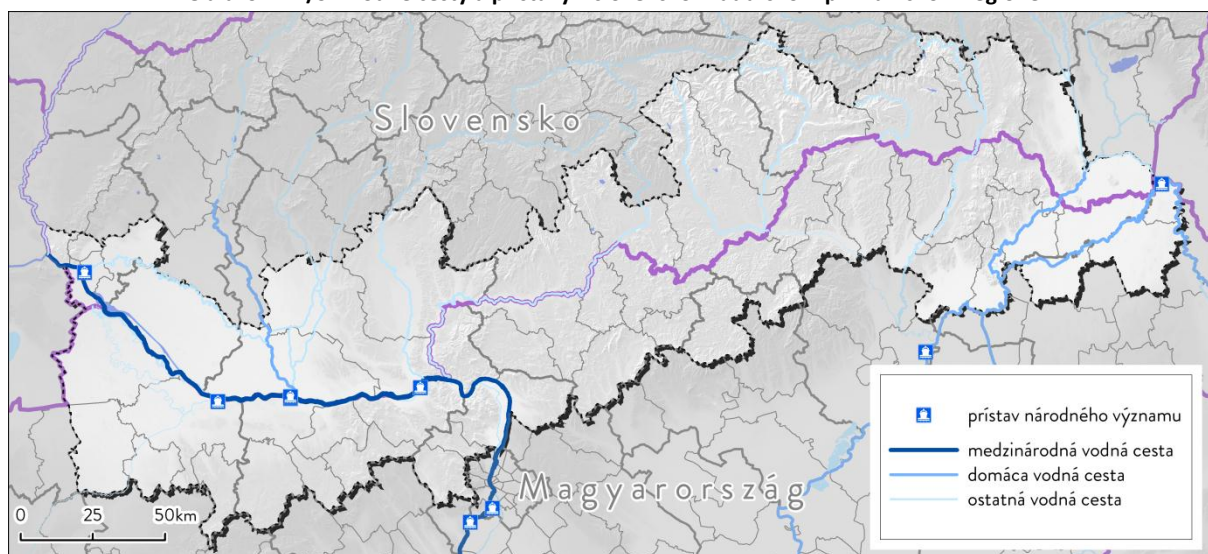
³ www.slovakrail.sk, www.cp.sk, <http://elvira.mav-start.hu>

dostupnosti (viac ako 90 minút) boli zistené pre centrálné okresy regiónu (okresy Banskobystrického kraja a okresy okolo mesta Šalgótarján) a vo všetkých troch okresoch župy Szabolcs-Szatmár-Bereg.

VODNÁ DOPRAVA

Rieka Dunaj je medzinárodnou dopravnou cestou, jej horná časť (medzi Rajkou a Budapešťou) je umiestená v triede Vib, čo znamená že je vhodná na prepravu plavidiel s nákladovou čiarou ponoru 2,5 m a nosnosťou 6 400 – 12 000 ton. Pozdĺž slovensko-maďarskej hranice ležia národné prístavy v Gönyű, Komárom (v Maďarsku), Komárne a Štúrove (na Slovensku). Dôležitý prístav sa nachádza v Bratislave a v meste Záhony v rovnomennom okrese (pozri obrázok 2.4/9).

Obrázok 2.4/9.: Vodné cesty a prístavy v slovensko-maďarskom prihraničnom regióne



Zdroj: Lechner, IPP, vlastné spracovanie

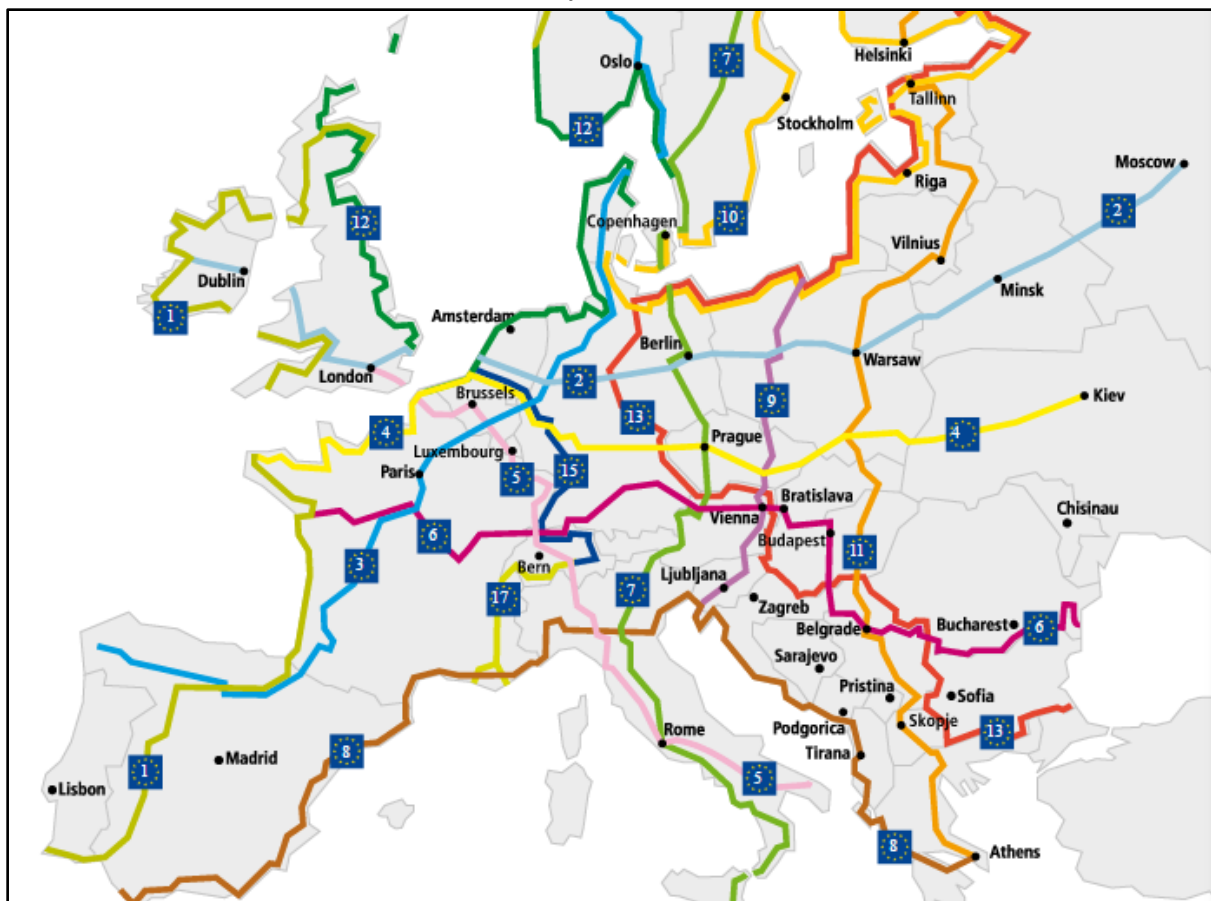
Rieka Tisza je národná vodná cesta s menej priaznivými parametrami na prepravu ako Dunaj. Krátka časť rieky je súčasťou tohto regiónu. Tento úsek je umiestnený v triede IIIc, čo znamená že je vhodná na prepravu plavidiel s nákladovou čiarou ponoru 2 m a nosnosťou 650 – 1 000 ton. Na to, aby bola táto časť vhodná na prepravu tovaru, by boli potrebné značné investície. Opačná situácia platí pre osobnú dopravu, ktorá je vhodná aj v jej súčasnom stave. Ďalšie vnútrozemské vodné cesty predstavujú rieky Bodrog (vo východnej časti oboch krajín) a južná časť Váhu (západ Slovenska).

CYKLODOPRAVA

Európska cyklistická sieť EuroVelo je projektom Európskej cyklistickej federácie pre rozvoj 13 transeurópskych cyklistických trás. Celková plánovaná dĺžka je 50 000 km, v súčasnosti je dokončených viac ako 20 000 km. Slovensko-maďarským prihraničným regiónom prechádzajú trasy č. 6, 11 a 13. Trasa č. 6 začína v Nantes v blízkosti Atlantického oceánu, pokračuje východným smerom cez Francúzsko a jazero Bodén a potom vedie

pozdĺž rieky Dunaj cez Nemecko, Rakúsko, Slovensko, Maďarsko, Srbsko, Bulharsko až do Rumunska, kde na brehu Čierneho mora končí. Trasa č. 11 je severojužná cyklotrasa prechádzajúca východnou Európou, ktorá začína v Estónsku v Tallinne, pokračuje cez ďalšie dve pobaltské krajiny, Poľsko, Slovensko, Maďarsko, Srbsko, FYROM a končí v Aténach v Grécku.

Obrázok 2.4/10.: Cykloturistická sieť EuroVelo



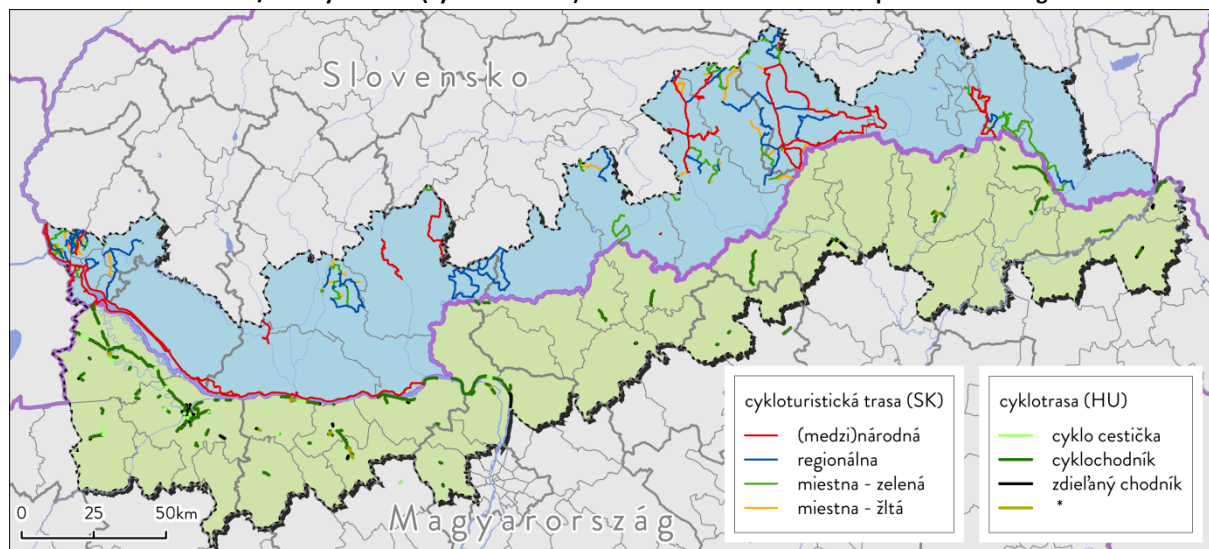
Zdroj: www.eurovelo.org

V Maďarsku sa sieť cyklotrás sústreďuje do okolia Budapešti a pozdĺž riek. V slovensko-maďarskom prihraničnom regióne sa nachádzajú pobrežné cesty a cesty s nízkou premávkou, ktoré sú vhodné na cykloturistiku popri rieke Dunaj, Rába, Ipel' a Bodrog (pozri obrázok 2.4/11). Cyklistické pásy, ktoré sú súčasťou cestných komunikácií (zelené čiary na obrázku) slúžia miestnemu obyvateľstvu. Ich vzájomné prepojenie sa zlepšilo, avšak stále je potrebná výstavba nových úsekov.

Na Slovensku existuje sieť cyklotrás s jedinečným systémom číslovania, ktorý je podobný turistickým chodníkom. Červené čiary predstavujú medzinárodné a národné cyklotrasy, modré sú regionálne, zelené a žlté sú miestne cyklotrasy (obrázok 2.4/11). Tento systém je doplnený o cyklochodníky, ktoré sú zvyčajne súčasťou ulíc vo väčších mestách, ale ich dĺžka, kvalita a značenie sa značne líšia (geografická databáza takých pruhov je

nedostatočná).

Obrázok 2.4/11.: Cyklistická (cykloturistická) sieť v slovensko-maďarskom prihraničnom regióne



* pešia a cyklistická cesta s fyzickým obmedzením

Zdroj: www.kenyi.hu, IPP, gis.donauregionen.net/transhusk_cyklo, www.freemap.sk

Energetika

Centrami domácej výroby energie sú elektrárne na báze atómovej energie, plynu, ropy, uhlia (lignitu) a potenciálne obnoviteľných zdrojov.

POTRUBNÁ DOPRAVA

Celkové dodávky zemného plynu v Maďarsku dosahujú 10 miliárd m³ za rok. Jedna pätina pochádza z domácej výroby, 42 % prichádza z Ruska cez plynovod Bratstvo a ďalších 38 % cez plynovod HAG z Rakúska. Okrem toho existujú prístupové potrubia vedúce z Chorvátska a Srbska. V plánovacej oblasti sú existujúce medzinárodné plynovody prepojené tranzitným plynovodom medzi obcami Vecsés a Veľké Zlievce s objemom 4 miliárd m³. Plynovod bol dokončený v marci 2014 a v júli 2015 bol uvedený do prevádzky.

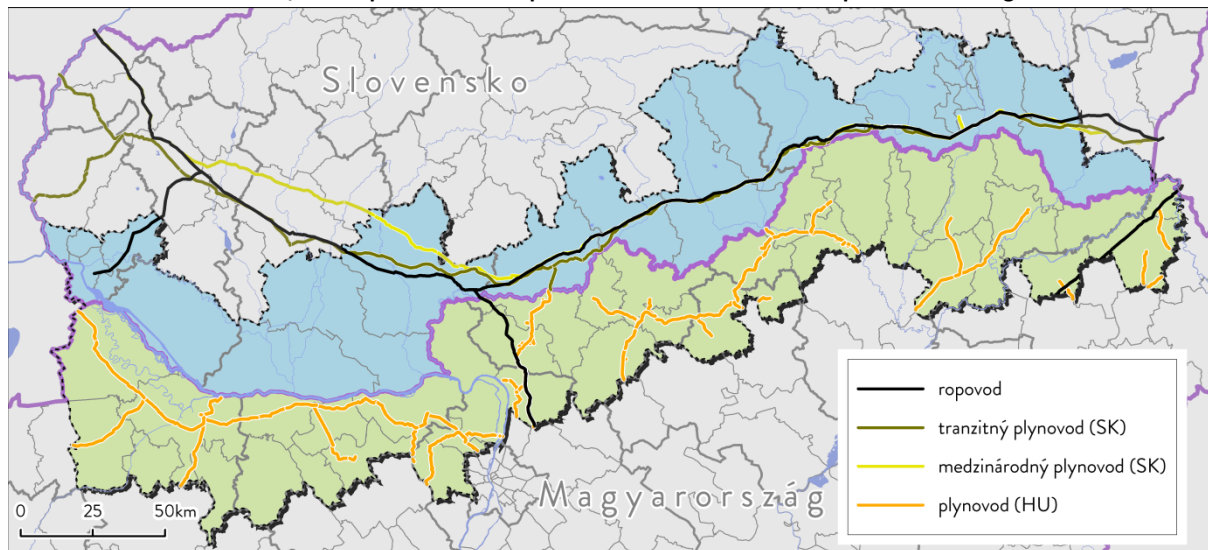
Dodávky zemného plynu v prípade výpadku od dodávateľov zo zahraničia zabezpečujú zásobníky plynu, ktoré sa nachádzajú v dnes už vyťažených územiach (Szőreg, Hajduszoboszló, Kardoskút, Pusztaederics, Zsana), mimo riešeného územia.

Celkové dodávky zemného plynu na Slovensku predstavovali 4,3 miliárd m³ ročne (v roku 2014)⁴, pričom celková spotreba bola 2,6 miliárd m³. Dve vetvy plynovodu Bratstvo – tranzitná a medzinárodná – sa tiahnu od východu (okres Trebišov) až po stredozápadnú časť prihraničného regiónu (okres Levice), odkiaľ pokračujú

⁴ Zdroj Pravda.sk

severozápadným smerom do Českej republiky, v prípade tranzitného potrubia aj do Rakúska (obrázok 2.4/12.).

Obrázok 2.4/12.: Doprava fosílného paliva v slovensko-maďarskom prihraničnom regióne



Zdroj: Lechner, IPP, vlastné spracovanie

V Maďarsku sa ročne spotrebuje približne 6 miliónov ton ropy, z toho väčšina v chemickom priemysle a v ropných rafinériách, menšia časť sa používa na výrobu elektrickej energie. Na Slovensku sa v roku 2014 spotrebovalo približne 0,76 milióna ton ropy.

Ropovod Družba II má mimoriadny význam, keďže sa jedná o najdlhší ropovod na svete, ktorým je ropa prepravovaná na vzdialenosť 4 000 km zo stredného Ruska na západ. Na Ukrajine, v tesnej blízkosti slovensko-maďarských hraníc, sa potrubie rozchádza do dvoch smerov: jeden do Maďarska a druhý na Slovensko. Prepojenie medzi oboma vetvami ropovodu sa nachádza v prihraničnom regióne. Jedná sa o ropovod Družba I, ktorý vedie zo Slovenska a končí v obci Százhalombatta. Po rekonštrukcii dokončenej vo februári 2015 získal vysokú kapacitu (navýšenie z pôvodných 3,5 tony na 6 ton) a v súčasnosti umožňuje dopravu v oboch smeroch. Tým pádom vznikla možnosť zásobovania bratislavskej rafinérie aj z potrubia Adria a alternatívna možnosť dodávky ruskej ropy na územia južných Slovanov.

Produktovody spájajú ropné rafinérie s veľkoodberateľmi. Medzi týmito dvoma krajinami však takýto produktovod neexistuje. V maďarskej časti prihraničného regiónu sa produktovod nachádza medzi Dunajskou elektrárnou (v obci Százhalombatta) a Győrom (Rábom), ako aj medzi TVK (Tiszaújváros) a elektrárnou v Boršadi (Kazincbarcika). Produktovod v slovenskej časti regiónu začína v bratislavskej rafinérii a končí v Stožoku, ktorý sa nachádza niekoľko kilometrov severne od okresu Veľký Krtíš.

ELEKTRÁRNE

V Maďarsku bola v roku 2013 spotreba elektrickej energie na úrovni 42,2 TWh. Až 87 % z toho bolo vyrobených

v domácich elektrárnach. Najväčšia časť maďarského dovozu elektrickej energie pochádza zo Slovenska, nasleduje Ukrajina, Rakúsko a Rumunsko. Významný je vývoz do Chorvátska. Celkový výkon domácich elektrární je približne desať tisíc MW (98 % z tzv. veľkých elektrární). Najvýznamnejšou elektrárnou je atómová elektráreň Paks, ktorá dosahuje až 50 % celkovej produkcie.

Na Slovensku bola v roku 2014 výroba elektrickej energie na úrovni 22,1 TWh (15,5 TWh pochádzalo z atómových, 2,2 TWh z tepelných a 4 TWh z vodných elektrární), pričom spotreba bola na úrovni 16,8 GWh⁵.

Veľké národné elektrárne (s výkonom vyšším ako 50 MW) v slovensko-maďarskom prihraničnom regióne sú tieto:

- Gönyű: dokončená v roku 2011, potenciálna kapacita: 433 MW, založená na zemnom plyne, vysoko kvalitná, produktívna, pracuje s ekologickou technológiou, jedná sa o elektráreň s kombinovaným cyklom (plynová a parná turbína),
- Kazincbarcika: 60-ročná, pôvodne na báze hnedého uhlia, dnes boršadská elektráreň na báze biomasy,
- Oroszlány: 60 rokov stará elektráreň Vértess, pôvodne na báze miestneho hnedého uhlia. V rokoch 2005-2008 prešla obnovou s investíciami na účely ochrany životného prostredia. V súčasnosti môže využívať veľké objemy biomasy. Od roku 2015 ide len o tepláreň,
- Tatabánya: viac ako 120 rokov stará, pôvodne na báze uhlia, od roku 2004 využíva zemný plyn. V súčasnosti sa jedná o elektráreň na biomasu,
- Mochovce: atómová elektráreň s potenciálnou kapacitou 2 x 470 MW, postavená v rokoch 1998 a 2000,
- Gabčíkovo: vodná elektráreň s potenciálnou kapacitou 720 MW, postavená v roku 1992.

Obnoviteľná energia má pri výrobe energie v Maďarsku iba nepatrné zastúpenie. Reliéf a podnebie nie sú vhodné na výrobu veternej energie vo veľkom meradle. V severozápadnej časti krajiny sa však nachádzajú oblasti, ktoré sú v klimatických mapách označené ako vhodné a kde by zriadenie veterných elektrární mohlo byť rentabilné. Rok 2012 bol obzvlášť dobrým rokom pre prevádzku veterných turbín⁶, keďže v tomto roku dosahovala táto forma výroby energie na celkovej výrobe elektrickej energie v Maďarsku až 1,73 %.

Na Slovensku bolo v roku 2013 vyrobených 22,9 % energie z obnoviteľných zdrojov (t. j. vrátane vodných elektrární)⁷. V slovenskej časti regiónu sú klimatické podmienky (vrátane slnečného svitu) priaznivé pre fotovoltaické elektrárne. V súčasnosti až 135 obcí disponuje aspoň jednou fotovoltaickou elektrárnou⁸.

⁵ www.statistics.sk, <https://www.seas.sk/zakladne-udaje>

⁶ <http://zoldvaltozas.hu/tudomany/a-szelenergia-hasznositas-hazankban>

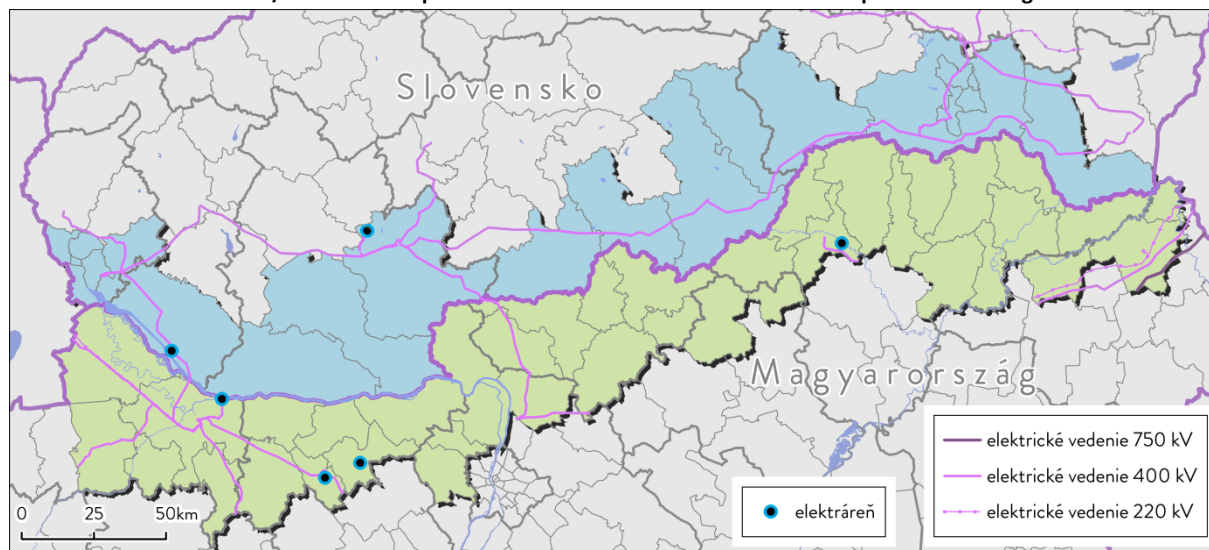
⁷ <http://ec.europa.eu/eurostat>

⁸ <http://energia.dennikn.sk/energeticka-mapa>

PRENOSOVÁ SÚSTAVA ELEKTRICKEJ ENERGIE

Základnou sieťou zásobovania elektrickou energiou sú vedenia veľmi vysokého napätia. Sila napätia závisí od sily napätia energie generovanej v elektrárni alebo prenesenej cez elektrárenské objekty. Na základe toho sa rozlišuje elektrické napätie 750 kV (len v Maďarsku), 400 kV a 220 kV.

Obrázok 2.4/13: Elektrická prenosová sústava v slovensko-maďarskom prihraničnom regióne



Zdroj: Lechner, IPP, vlastné spracovanie

V Maďarsku jediné vedenie s napätím 750 kV prichádza do prihraničného územia z Ukrajiny, v súčasnosti je však v režime 400 kV. Plánovaná je premena 220kV vedení za 400 kV. Zásobovanie obcí sa vykonáva prostredníctvom vedení s napätím 10, 20 a 35 kV.

Medzi oboma krajinami zatiaľ neexistuje žiadne elektrické vedenie s napätím 750 alebo 220 kV. Existujú však dve cezhraničné elektrické vedenia s napätím 400 kV:

- Göd – Bánk – Hont – Šahy – Levice,
- Győr – Abda – Vámosszabadi – Medved'ov – Gabčíkovo.

Na Slovensku existujú elektrické vedenia s napätím 400 a 220 kV, ktoré spravuje SEPS, a.s. Zásobovanie obcí sa vykonáva pomocou hlavných distribučných sietí 110 a 22 kV, a to prostredníctvom regionálnych poskytovateľov. Slovenský a maďarský prihraničný región je takmer výhradne pokrytý elektrickým vedením s napätím 400 kV. V úseku medzi Levicami (napojenie na jadrovú elektrárň Mochovce) a okresom Trebišov (napojenie na blízku tepelnú elektrárň Vojany) prebieha toto vedenie takmer paralelne so slovensko-maďarskými hranicami. Na západe najdôležitejšia atómová elektrárň Jaslovské Bohunice (nenachádza sa v prihraničnom regióne) zásobuje Bratislavu a jej susedné okresy (Senec a Dunajská Streda), ako aj zvyšok Slovenska.

Elektrina, plyn, voda a kanalizácia

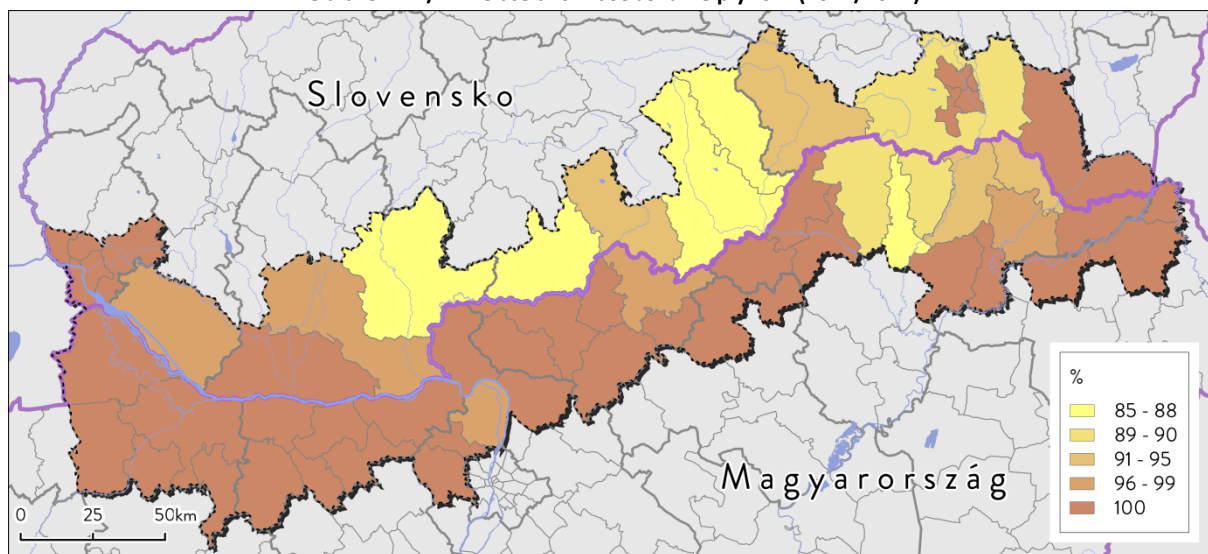
ELEKTRICKÁ ENERGIA

V Maďarsku bola posledná obec pripojená k elektrickej sieti v roku 1963. Na Slovensku to bolo v roku 1960. Dodávka elektrickej energie dnes činí 99 %, bez dodávky elektriny je iba polovica obyvateľov odľahlých poľnohospodárskych usadlostí. Keďže v slovensko – maďarskom prihraničnom regióne neexistujú žiadne odľahlé poľnohospodárske usadlosti, dodávka elektrickej energia je stopercentná.

ZEMNÝ PLYN

Len 8,8 % maďarských a 23 % slovenských obcí (s počtom obyvateľov 8,8 % a 6 % celkového počtu obyvateľov štátu) nebolo v roku 2011 pripojených na plynovod. Obce bez pripojenia sa nachádzajú v územiach, kde by rozvoj plynovodných potrubných systémov vyžadoval značné investície bez prijateľnej návratnosti z dôvodu veľmi nízkeho počtu spotrebiteľov (južné Cezdunajsko a severné okraje Maďarska). V prihraničnom regióne 252 z celkového počtu 1 605 obcí nie je napojených na plynovodnú sieť. Najviac takýchto obcí sa nachádza v Severnom Boršade. V slovenskej časti pohraničného regiónu je viac ako 96 % obyvateľstva pripojených na plynovodnú sieť. Najmenšie pokrytie zemným plynom sa vyskytuje v okresoch centrálnej oblasti, kde je však stále relatívne vysoký počet obyvateľov (viac ako 85 %) pripojených na plyn (obr. 2.4/15).

Obrázok 2.4/14.: Obce a ich zásobovanie plynom (2011/2012)



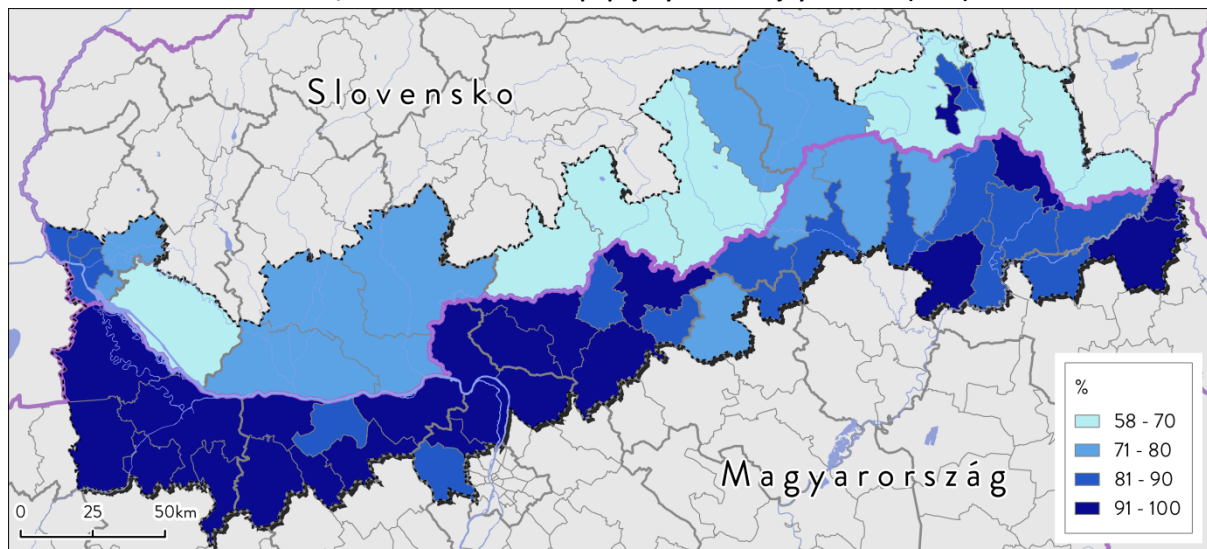
Zdroj: TeIR, IPP, www.statistics.sk

PITNÁ VODA

Od roku 2007 je každá maďarská obec napojená na verejnú vodovodnú sieť. V roku 2011 bol podiel bytov napojených na vodovodnú sieť cez 94 % v Maďarsku a 80 % na Slovensku. Vo východnej časti prihraničného regiónu bol pomer bytov napojených na vodovodnú sieť nižší ako celoštátny priemer. Nízke napojenie je

typické pre niektoré oblasti v župe Borsod-Abaúj-Zemplén (obrázok 2.4/16). Až 36 z 825 slovenských obcí (4,4 % z celkového počtu) nebolo napojených na verejnú vodovodnú sieť. Najnižšie hodnoty dosahovali tri centrálny okresy, ďalej Dunajská Streda na západe a Košice – okolie s okresom Trebišov na východe (do 70 %).

Obrázok 2.4/15.: Podiel domácností pripojených na verejný vodovod (2011) v %

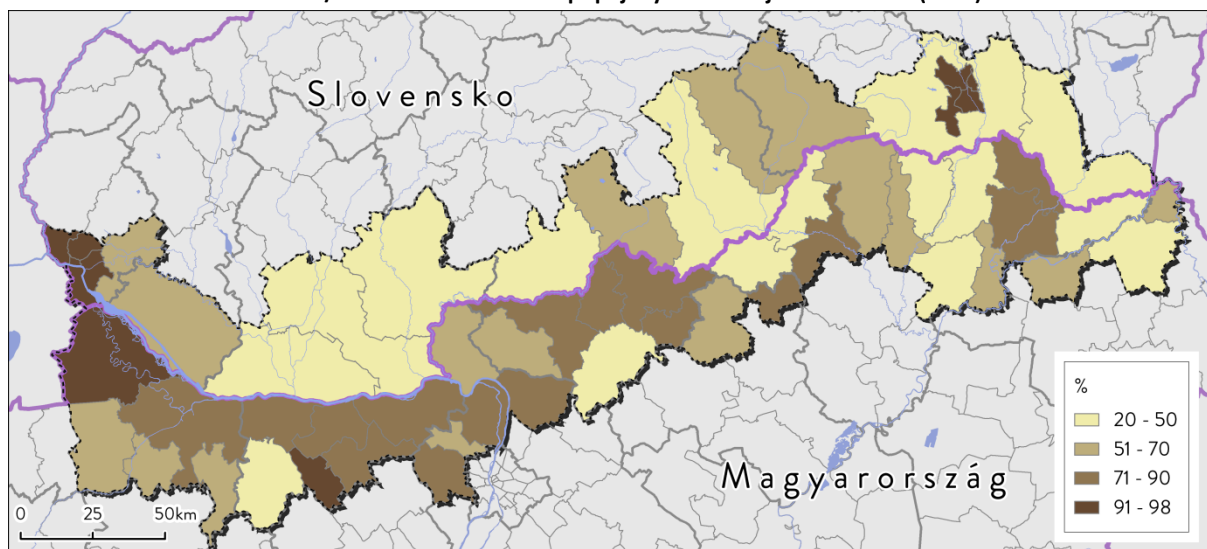


Zdroj: TeIR, IPP, www.statistics.sk

KANALIZAČNÁ SIEŤ

V prihraničnej oblasti je napojenie na verejnú kanalizačnú sieť veľmi slabé, v roku 2011 bolo pripojených 204 maďarských a až 398 slovenských obcí. Tieto obce sa nachádzajú v oblastiach, kde verejná kanalizácia nie je ekonomická, a preto obyvatelia disponujú vlastnými zariadeniami na čistenie odpadových vôd.

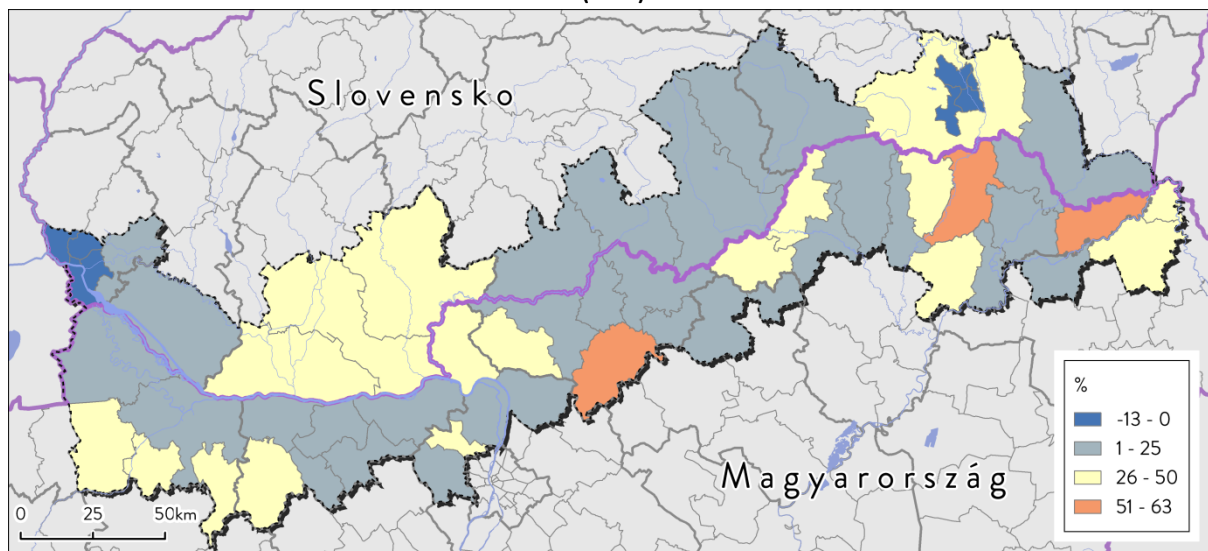
Obrázok 2.4/16.: Podiel domácností pripojených na verejnú kanalizáciu (2011) v %



Zdroj: TeIR, IPP, www.statistics.sk

Pri porovnaní údajov o pripojení na verejnú vodovodnú a verejnú kanalizačnú sieť (ukazovateľ rozdiel medzi ukazovateľmi podielu domácností pripojených na verejný vodovod a kanalizáciu v % - obrázok 2.4/18) je zrejmé, že situácia v oboch krajinách je takmer identická, rovnako ako pri ukazovateli pripojenia na verejnú kanalizáciu.

Obrázok 2.4/17.: Rozdiel medzi ukazovateľmi podielu domácností pripojených na verejný vodovod a kanalizáciu v % (2011)



Zdroj: TeIR, IPP, www.statistics.sk

2.5. ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Ochrana prírody a krajiny

Viac ako 50 % maďarskej časti riešeného územia vyplňajú chránené územia. Ochrana takto vymedzených oblastí je založená na vnútroštátnych právnych predpisoch, európskych smerniciach a iných medzinárodných dohodách. Najcennejšie a najzraniteľnejšie miesta sú zaradené do rôznych kategórií chránených území. V maďarskej časti riešeného územia sú to najmä oblasti v pohoriach Zemplén, Pilis a Visegrád.

V Slovenskej časti riešeného územia zaberajú chránené územia takmer 30 % z jeho celkovej výmery. Podobne ako v maďarskej časti, aj tu sú územia zaradené do rôznych kategórií podľa národnej legislatívy, legislatívy Európskej únie, ale aj medzinárodných zmlúv a programov. Významné chránené územia sa nachádzajú v oblastiach celkov Malé Karpaty, Štiavnické vrchy, Slovenské Rudohorie, Slovenský kras, Cerová vrchovina a v okolí Dunaja a Latorice.

EKOLOGICKÁ ÚZEMNÁ SIETĚ – ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY

70 % z maďarskej časti riešeného územia je súčasťou ekologickej siete. Jadrové oblasti a ekologické koridory sú biotopy, ktoré je dôležité chrániť, udržiavať bez zmeny pre zlepšenie biodiverzity v záujme udržateľnosti životného prostredia, zmeny klímy a ochrany biotopov. Jadrové územia sú centrálné miesta v najlepšom stave, ekologické koridory sú stanovišťa podobného charakteru, ale ich dôležitou úlohou je prepojenie jadrových území. Nárazníkové zóny sú prechodné zóny okolo jadrových oblastí.

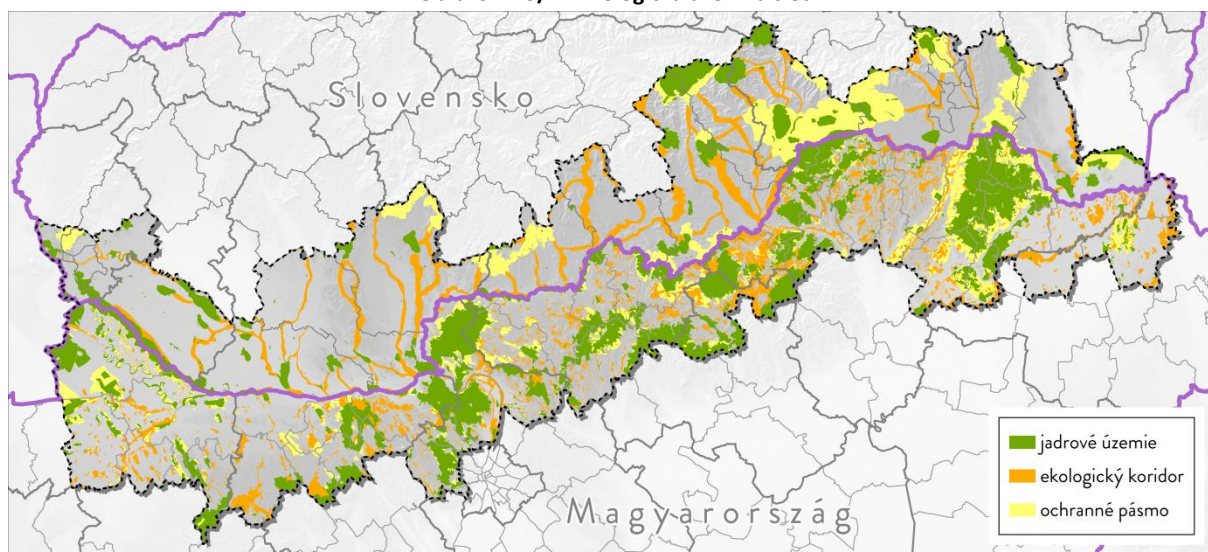
V maďarskom Národnom územnom pláne, ako aj v územných plánoch maďarských krajov, je ekologická sieť vyznačená a využitie pôdy, ako aj možnosti stavebného rozvoja sú prísne regulované. V jadrových oblastiach a ekologických koridoroch je stavebný rozvoj zakázaný, v nárazníkovej zóne je obmedzený. Významné jadrové oblasti a ekologické koridory sa nachádzajú v Szigetköz (oblasť ohraničená ramenami Dunaja), pohorí Gerecse, Pilis, Visegrád, Börzsöny, Mátra, Bükk, Zemplén, Cserehát a v území pozdĺž riek Dunaj, Ipoly a Tisza.

Podobná situácia je aj na Slovensku. Ekologická sieť je pomenovaná názvom Územný systém ekologickej stability, a tiež je tvorená jadrovými plochami, nárazníkovými plochami a biokoridormi. Najkomplexnejšie je koncepcia územného systému ekologickej stability obsiahnutá v Zákone č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny. Výraznejšie zastúpenie má tiež v oblasti územného plánovania a pozemkových úprav. Nie je však definovaná samostatným zákonom. Celková koncepcia ÚSES vychádza z Generelu nadregionálneho územného systému ekologickej stability Slovenskej republiky, ktorý bol spracovaný pre použitie v mierkach 1:500 000 a 1:200 000. Tento dokument vytvára základný východiskový rámec a stratégiu pre tvorbu dokumentov ÚSES s nižšou hierarchickou úrovňou. Je súčasťou územno-plánovacej dokumentácie, kde je prísne regulované využitie prvkov systému. Prvky ÚSES, ktoré vychádzajú z Generelu nadregionálneho územného systému ekologickej

stability Slovenskej republiky, tvoria približne 30 % výmery slovenskej časti riešeného územia.

Územie	Ekologická územná sieť	
	Plocha (ha)	Percento
Slovenská časť	447 631	33 %
Maďarská časť	738 972	46 %
Záujmové územie	1 186 603	40 %

Obrázok 2.5/1.: Ekologická územná sieť



Zdroj: FM, 2016, Atlas krajiny 2002

NÁRODNÁ SIEŤ CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ

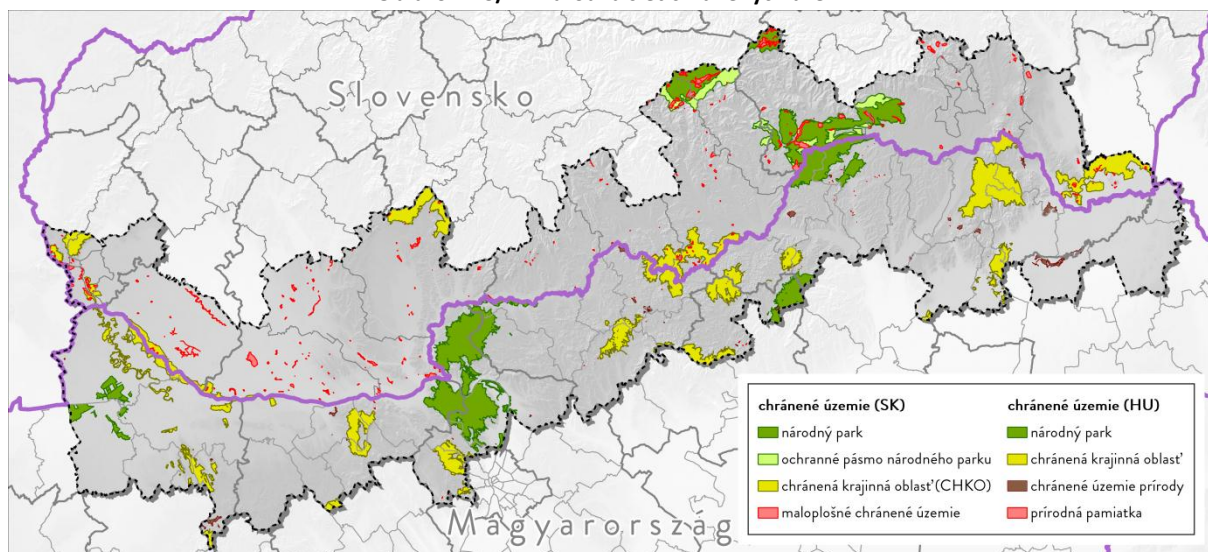
V Maďarsku sú najvýznamnejšími kategóriami chránených území národné parky a chránené krajinné oblasti, zvyšné lokality sú zaradené do ďalších kategórií chránených území. V maďarskej časti riešeného územia tvorí celková plocha týchto kategórií vyše 200 000 ha. Najväčšími územiami sú národné parky Aggtelek, Duna-Ipoly, Bükk a Fertő-Hanság. Chránené krajinné oblasti sú na vrchoch a pohoriach Pannonhalmi TK, Karancs-Medves TK, Hollókői TK, Gerecsei TK, Kelet-Cserhát TK, Mátrai TK, Vértesi TK, Magas-bakonyi TK, Tokaj-Bodrogszeg, Zempléni TK, Budai TK és a Kesznyéteni TK. V riešenom území sa nachádza 32 prírodných chránených prvkov. Chránené územia močiarného charakteru pozdĺž rieky Tisza a v Szigetköz sú chránené zákonom ochrany prírody ex lege. V oblasti Ibrány sa nachádzajú Soľné jazerá.

V porovnaní z Maďarskom je rozdelenie kategórií národnej siete chránených území v Slovenskej republike trochu iné. Základom sú tiež národné parky a chránené krajinné oblasti. Zvyšné územia sú maloplošné chránené územia. V riešenom území sa nachádzajú národné parky Slovenský kras, Muránska planina, Slovenský raj a

chránené krajinné oblasti Malé Karpaty, Dunajské luhy, Štiavnické vrhy, Cerová vrchovina a Latorica. Celkovo sa tu nachádza vyše 300 chránených území na ploche takmer 150 000 ha. Je to 11 % z celkovej rozlohy riešeného územia.

Territory	Chránené územia národného významu	
	Plocha (ha)	Percento
Slovenská časť	145 702	11 %
Maďarská časť	207 282	13 %
Záujmové územie	352 984	12 %

Obrázok 2.5/2.: Národná sieť chránených území



Zdroj: FM 2016, ŠOPSR 2016

EURÓPSKA A MEDZINÁRODNÁ SIEŤ CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ

Viac ako 20 % územia Maďarska zaberajú územia Natura 2000. Výhlásenie takto rozsiahlych plôch je odôvodnené výskytom unikátnych biotopov a druhov v panónskom biogeografickom regióne. Oba typy oblastí Natura 2000 – územia európskeho významu a chránené vtáčie územia sa často prekrývajú. Územia Natura 2000 sú rozšírené na viac ako 500 tisíc hektárov, čo je jedna tretina maďarskej časti riešeného územia. Obzvlášť významnými oblasťami Natura 2000 sú lokality v Szigetköz, Gerecse, Pilis, Visegrádskejších horách, Börzsöny, Mátra, Bükk, Zemplén, Cserehát a pozdĺž riek Dunaj, Ipoly a Tisza. Dôležité biotopy európskeho významu, ktoré sa vyskytujú len v Maďarsku, sú napríklad panónske dubové lesy (*Quercus Petreae* a *Quercetum petreae-cerris*) a panónsky skalnatý trávnik.

Lokality Ramsar sú mokrade medzinárodného významu. Tieto mokrade sa nachádzajú na hornej Tisze a v lokalitách Nyirka-hany, Baradla, Bodrog-Zug, Ipoly a Tata.

Biosférická rezerva je územie ochrany prírody v rámci medzinárodného programu Človek a biosféra (MAB - Man

and the Biosphere Programme UNESCO). Sú to oblasti v Aggtelek, Pilis a jazerá Fertő.

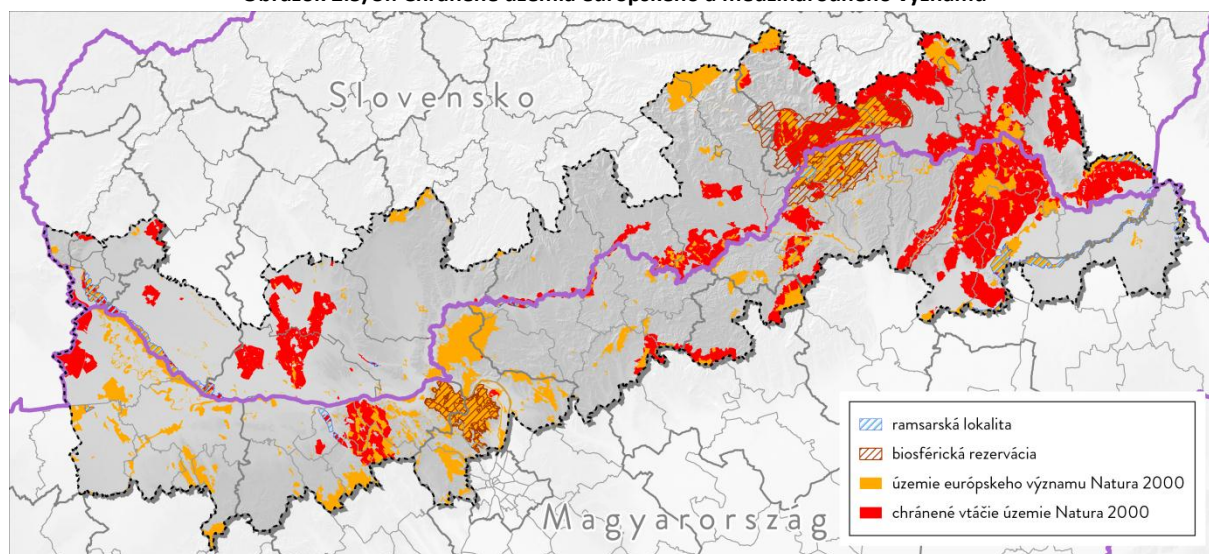
Na Slovensku je situácia rovnaká. Územia NATURA 2000 zaberajú v slovenskej časti riešeného územia 24 % z celkovej plochy, čo predstavuje 320 000 ha. Obidva typy oblastí Natura 2000 – územia európskeho významu a chránené vtáčie územia sa často prekrývajú. Územia NATURA 2000 patria do alpského alebo panónskeho biogeografického regiónu. Lokality sú rozložené rovnomerne po celom riešenom území.

V riešenom území sa nachádza 8 medzinárodne významných mokradí. Sú to Dunajské luhy, Alúvium Moravy, Šúr, Parížske močiare, Poiplie, Domica, Latorica a Alúvium Tisy.

Biosférická rezervácia vyhlásená v rámci programu Človek a biosféra UNESCO je v riešenom území jedna. Biosférická rezervácia Slovenský kras sa nachádza pri hraniciach s Maďarskom a nadväzuje tak na maďarskú biosférickú rezerváciu Aggtelek.

Územia európskeho a medzinárodného významu		
Územie	Plocha (ha)	Percento
Slovenská časť	358 512	26 %
Maďarská časť	459 997	29 %
Záujmové územie	818 509	28 %

Obrázok 2.5/3.: Chránené územia európskeho a medzinárodného významu



Zdroj: FM 2016, ŠOPSR 2015

OCHRANA KRAJINY

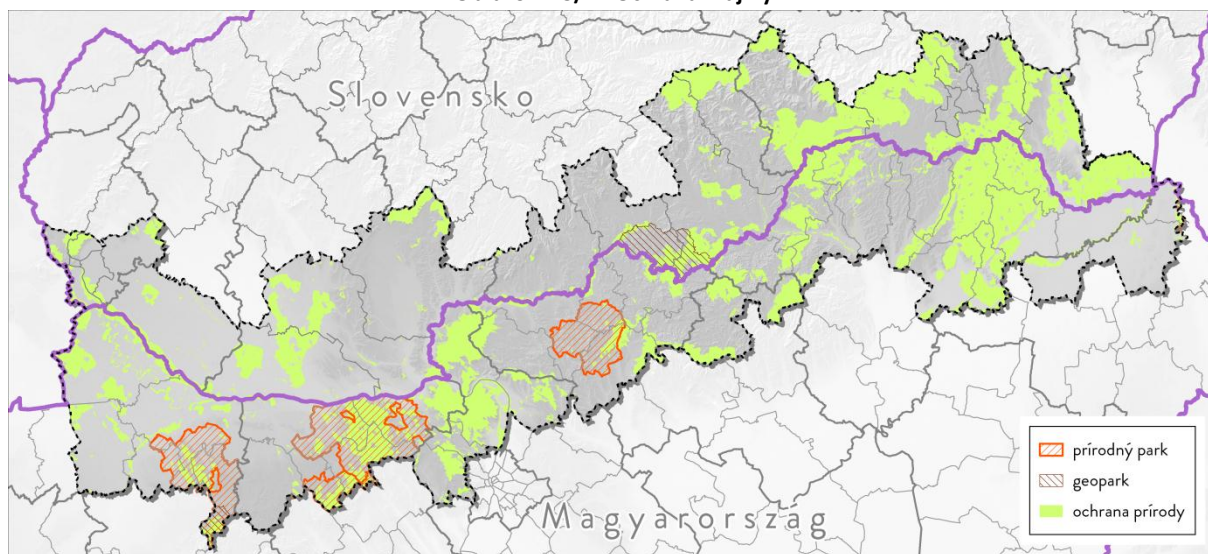
70 % maďarskej časti riešeného územia spadá pod ochranu krajiny vymedzením rôznych chránených území. Pravidlá ochrany krajiny sú obsiahnuté v územných plánoch na rôznych úrovniach (regionálna, lokálna). Dôležitým pravidlom je harmonizácia budov s krajinou a zohľadnenie požiadaviek na ochranu krajiny vzhľadom

na investičné projekty. Maďarsko sa pripojilo k Európskemu dohovoru o krajine v roku 2005. V maďarskej časti riešeného územia bolo vytvorených 5 prírodných parkov.

Prírodné parky a ich výmera:

- Vértess Natural Park (2005) 66,000 ha
- Sokoró – Pannonian landscape Natural Park (2006) 63,000 ha
- Cserhát Natural Park (2009) 63,000
- Szatmár – Bereg Natural Park (2010) 104,000 ha
- Gerecse Natural Park (2013) 80,000 ha

Obrázok 2.5/4.: Ochrana krajiny



Zdroj: FM 2016, ŠOPSR 2015

Prírodné parky prevzali spoločenskú zodpovednosť za ochranu prírody a propagujú ekoturistické programy. Cezhraničný geopark Nógrád-Novohrad s výmerou 162 tisícov hektárov je v tomto regióne zodpovedný za výskum, bilaterálnu spoluprácu, sumarizáciu prírodných vedeckých poznatkov a osvetu.

V maďarskej časti riešeného územia sa nachádzajú chránené archeologické nálezy (65) a mohyly (29). Vyskytovali sa v severných pohoriach, neskôr v horných častiach roviny. Mohyly sú vypuklé kopcovité tvary, dôležité z hľadiska kultúrno-historického dedičstva, ochrany krajiny a biotopov, ktoré sú svojou výnimočnou formou významným krajinným prvkom maďarskej časti územia. Termínom mohyly sú označené kopcovité pohrebiská, obydliá, ochranné valy a hraničné kopce. Množstvo archeologických nálezov bolo datovaných do bronzovej doby, niekoľko z nich (s kruhovým tvarom) boli obývané opevnené valy. Dlhé storočia pretrvávajúca poľnohospodárska činnosť ich formy znehodnotila a ich identifikácia je zložitejšia.

Slovensko, podobne ako Maďarsko, sa pripojilo k Európskemu dohovoru o krajine v roku 2005. Zásady a koncepcie starostlivosti o krajine sú zapracované v územnoplánovacích dokumentáciách krajov a sídel, ktorých

súčasťou sú krajinnookologické plány. Významné krajinné prvky sú súčasťou vyhlásených chránených území. Pre chránené územia sú vypracované a schválené programy starostlivosti. Okrem chránených území sú vyhlasované chránené stromy. Mapované sú napr. jaskyne a významné geologické lokality.

V spoločnom riešenom území sa nachádza geopark medzinárodného významu Novohrad – Nógrád, ktorý výrazne podporuje cezhraničnú spoluprácu Banskobystrického samosprávneho kraja s jeho partnerskou maďarskou župou Nógrád. Pomáha propagovať región Novohrad – Nógrád v európskom meradle. Geopark zachováva prírodné dedičstvo územia, a na druhej strane dokáže dané územie ekonomicky stimulovať.

Územie	Ochrana krajiny	
	Plocha (ha)	Percento
Slovenská časť	380 558	28 %
Maďarská časť	671 061	42 %
Záujmové územie	1 051 619	36 %

Kultúrne a prírodné dedičstvo

SVETOVÉ DEDIČSTVO

- (HU) Millenary Benediktínske opátstvo Pannonhalma a jeho prírodné prostredie (v Pannonhalma, kraj Győr-Moson-Sopron)
- (HU) Stará dedina Hollókő a jej okolie (v Hollókő, Nógrád)
- (HU) Jaskyne Aggtelek krasu a Slovenského krasu (dotknuté sídla: Aggtelek, Alsótelekes, Bódvarákó, Bódvaszilas, Égerszög, Imola, Jósavfő, Kánó. Komjáti, Martonyi, Perkupa, Szalonna, Szin, Szinpetri, Szögliget, Szőlősdó, Tornakápolna, Tornaszentandrás, Tornanádaska v Borsod-Abaúj-Zemplén county)
- (HU) Vinohradnícka oblasť Tokaj - historická kultúrna krajina (dotknuté sídla: Tokaj, Abaújszántó, Bekecs, Bodrogkeresztúr, Bodrogkiszfalud, Bodrogolaszi, Erdőbénye, Erdőhorváti, Golop, Herceghút, Legyesbénye, Mád, Makkoshotyka, Mezőzombor, Monok, Olaszliszka, Rátka, Sáradsadány, Sárospatak, Sátorajaujhely, Szegi, Szegilong, Szerencs, Tállya, Tarcál, Tolcsva, Vámosújfalú v Borsod-Abaúj-Zemplén county)
- (SK) Jaskyne Aggteleckého krasu a Slovenského krasu, z nich sprístupnené: Dómica, Gombasecká jaskyňa, Jasovská jaskyňa), tiež Ochtinská aragonitová jaskyňa a Dobšinská ľadová jaskyňa

MIESTA NAVRHOVANÉ DO ZOZNAMU SVETOVÉHO DEDIČSTVA UNESCO

- (HU) hranice Rímskej ríše - Ripa pannonica v Maďarsku (zasiahnuté sú sídla krajov Győr-Moson-Sopron, Komárom-Esztergom a Pest)

- (HU) systém opevnenia pri sútoku Dunaja a Váhu Komárno - Komárom (zasiahnuté sú okresy Komárom - Esztergom a Komárno)
- (HU) Stredoveký hrad Esztergom, stredoveké kráľovské sídlo s príslušnými revírmi Visegrád (dotknuté sú sídla krajov Esztergom, Visegrád, Komárom-Esztergom a Pest)
- (HU) skameneliny Ipolytarnóc (dotknuté sú: Ipolytarnóc, kraj Nógrád)
- (HU) drevené kostoly severnej časti Karpatskej kotliny (dotknuté oblasti: Szabolcs-Szatmár-Bereg a Borsod-Abaúj-Zemplén)
- (SK) Limes Romanus – rímske antické pamiatky na strednom Dunaji
- (SK) Gemerské a abovské kostoly so stredovekými nástennými maľbami
- (SK) Pevnostný systém na sútoku riek Dunaja a Váhu v Komárne – Komárome
- (SK) Pamätník Chatama Sófera
- (SK) Tokajská vinohradnícka oblasť, súbor vinohradníckych pivníc
- (SK) Koncept šošovkovitého historického jadra mesta Košice

HISTORICKÉ PAMIATKY

V Maďarsku sú historické pamiatky (11 tisíc na celom území) pod národnou ochranou. Sú to jednotlivé chránené objekty (budovy), a tiež chránené lokality tvoriace pamiatkové zóny. Jedná sa o monumentálne miesta, miesta s historickým významom, historické časti miest, významné historické štruktúry, starobylé centrá miest, častí obcí a historické krajinné štruktúry (tu spadajú iba svahy Tokaja).

Národné kultúrne pamiatky v slovenskej časti riešeného územia sú jednou z najhodnotnejších a najvýznamnejších súčastí hmotného kultúrneho dedičstva. V zmysle Ústavy Slovenskej republiky je povinnosťou všetkých chrániť kultúrne dedičstvo, preto ochrana jeho vybranej súčasti - pamiatok - by mala byť samozrejmosťou. Právny rámec pre ochranu pamiatok vytvára zákon NR SR č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vykonávajúca vyhláška.

Győr-Moson-Sopron kraj

V kraji je registrovaných 1 213 pamiatok, niektoré z nich sú v riešenom území. Najväčšie množstvo pamiatok je na týchto miestach: Győr (270), Mosonmagyaróvár (69), Pannonhalma (10).

Komárom-Esztergom kraj

V kraji je registrovaných 397 pamiatok. Najväčšie množstvo pamiatok je na týchto miestach: Esztergom (115), Tata (86).

Pest kraj

V kraji je registrovaných 759 pamiatok (bez započítania Budapešti), niektoré z nich sú v riešenom území.

Najväčšie množstvo pamiatok je na týchto miestach: Szentendre (82), Vác (78), Visegrád (27), Zsámbék (12).

Nógrád kraj

V kraji je registrovaných 345 pamiatok. Najväčšie množstvo pamiatok je na týchto miestach: Hollókő (52), Pásztó (16), Szécsény (14), Balassagyarmat (11).

Heves kraj

V kraji je registrovaných 474 pamiatok. V dvoch okresoch v riešenom území je 43 pamiatok, väčšina (15) je v Szilvásvárad.

Borsod-Abaúj-Zemplén kraj

V kraji je registrovaných 700 pamiatok, niektoré z nich sú v riešenom území. Najvyššie počty sú na týchto miestach: Sárospatak (41), Sátoraljaújhely (39), Tokaj (23), Ózd (13), MAD (12), Josvafo (10).

Szabolcs-Szatmár-Bereg kraj

V kraji je registrovaných 357 pamiatok, ich počet je v riešenom území pomerne nízky, najvyššie počty sú v Kisvarda (4) a Mandoki (3).

Bratislavský kraj

V riešenom území kraja je registrovaných 182 národných kultúrnych pamiatok. Významným mestom je Bratislava.

Trnavský kraj

Do riešeného územia spadá len okres Dunajská Streda. Registrovaných je tu 29 národných kultúrnych pamiatok.

Nitriansky kraj

V riešenom území je registrovaných 114 národných kultúrnych pamiatok. Rovnomerne sú rozložené v okresoch Komárno, Levice a Nové Zámky.

Banskobystrický kraj

V 4 okresoch - Lučenec, Revúca, Veľký Krtíš a Rimavská Sobota - je evidovaných 100 národných kultúrnych pamiatok.

Košický kraj

V 7 okresoch je registrovaných 164 národných kultúrnych pamiatok. Najvýznamnejšie pamiatky sa nachádzajú v meste Košice.

HISTORICKÉ PAMIATKY A PAMIATKOVÉ KOMPLEXY POVAŽOVANÉ ZA NÁRODNÝ MAJETOK

Zákon CXCVI z roku 2011 o národnom majetku definuje rozsah historických pamiatok, ktoré sú národným majetkom. Nižšie je uvedený zoznam pamiatok v riešenom území.

V Slovenskej republike sú lokality súčasťou Ústredného zoznamu pamiatkového fondu.

Borsod –Abaúj-Zemplén county

- BOLDOGKÖVÁRALJA: zrúcanina hradu
- EDELÉNY: L'Huillier-Coburg - zámok a park
- FÁJ: Fáy - palác
- FÜZÉR: zrúcanina hradu
- FÜZÉRRADVÁNY: Károlyi - palácový komplex a park
- GÖNC: husitský dom
- GÖNC: zrúcanina kostola a kláštora Pauline
- KOMLÓSKA: rusínsky vidiecky dom
- KURITYÁN: zrúcanina kostola a kláštora Pauline
- MARTONYI: zrúcanina kostola a kláštora Pauline
- MÁD: synagóga
- PÁCIN: Mágochy-Alaghy-Sennyei - zámok a park
- SÁROSPATAK: Rákóczi - zámok a park
- SZÖGLIGET: zrúcanina Szádvár

Győr-Moson-Sopron county

- GYŐR: šľachtický dom
- GYŐR: opátsky dom
- MIHÁLYI: Dőry-palác a park
- MOSONMAGYARÓVÁR: hrad a zrúcaniny
- SZANY: biskupský palácový komplex a park

Heves kraj

- PARÁD: skanzen
- SIROK: zrúcanina hradu

Komárom-Esztergom kraj

- BAJNA: Sándor-Metternich - palácový komplex a park (cesty a stajne)
- DÖMÖS: zrúcaniny prepoštstva
- ESZTERGOM: hrad, zvyšky kráľovského, neskôr arcibiskupského zámockého komplexu
- ESZTERGOM: Pauline kláštor

LECHNER TUDÁSKÖZPONT

ADRESA / 59 Budafoki út, Budapešť 1111

TELEFÓN / +361 279 2640

FAX / +361 279 2641

WWW.LECHNERKOZPONT.HU

INFO@LECHNERKOZPONT.HU

INŠTITÚT PRIESTOROVÉHO PLÁNOVANIA

ADRESA / Ľubľanská 1, 831 02 Bratislava

TELEFÓN / +421/02/54 789 502

FAX / +421/02/54 789 504

HTTP://IPP.SZM.COM

IPP@SZM.SK

- KISBÉR: bývalý maďarský kráľovský jazdecký dvor
- KOMÁROM: systém opevnenia, historické miesto (opevnenie Igmánd, Monostor Csillagerőd)
- OROSZLÁNY: Majk - pasienok: pustovňa Camaldul, historické miesto (palác, zrúcaniny veží, pustovnícke domy, centrálné nádvorie, ľadovne, lesy, panské sídlo, kaplnka, les, trávnik, jazerá, močiare, nádvorie)
- VÉRTESSZENTKERESZT: zničený benediktínsky kostol a kláštor
- TATA: Esterházyho-palác a prístrešky, park
- TATA: Esterházyho záhradné príbytky, zrúcanina a mešita
- TATA: palácový komplex

Nógrád kraj

- BALASSAGYARMAT: krajské väzenie
- DRÉGELYPALÁNK: zrúcanina hradu
- HOLLÓKŐ: Múzeum Palóckeho ľudu
- HOLLÓKŐ: zrúcanina hradu
- MÁTRAVEREBÉLY: pustovnícka jaskyňa
- SALGÓTARJÁN: Salgó zrúcanina hradu
- SZÉCSÉNY: Forgách - zámok, park a záhrada

Pest kraj

- ACSA: Prónay - zámok a park
- PILISSZENTKERESZT: zrúcaniny cisterciánskeho opátstva
- POMÁZ: Teleki - zámok
- VÁC: víťazný oblúk
- VÁCHARTYÁN: Rudnay - zámok
- VISEGRÁD: miesto zrúcanín kráľovského paláca
- VISEGRÁD: ruiny františkánskeho kláštora a prístrešky
- VISEGRÁD: systém opevnení, vodný val, brána, hradby, spodný zámok (Salamonova veža), citadela s príľahlými hradbami
- VISEGRÁD: ruiny rímskeho vojenského tábora a domu správcu z 10 – 11. storočia
- VISEGRÁD: ruiny dekanského kostola
- ZSÁMBÉK: ruiny prepošstva premonštrátov

Szabolcs-Szatmár-Bereg kraj

- TUZSÉR: Lónyay – zámok a park

LOKÁLNA OCHRANA NEHNUTEĽNÉHO DEDIČSTVA

Zodpovednosťou miestnych samospráv je zaregistrovať objekty a miesta, ktoré sú pamiatkovo chránené na mestskej – lokálnej úrovni. V riešenom území v krajoch sú počty objektov lokálnej ochrany nasledovné:

Győr-Moson-Sopron kraj

V piatich okresoch riešeného územia je 514 pamiatok pod lokálnou ochranou. Je potrebné spomenúť nasledujúce sídla a ich počty pamiatok: Mononmagyaróvár (224), Győr (74). Tényő (40), Csorna (37), Écs (35).

Komárom-Esztergom kraj

V kraji sa nachádza 740 objektov pod lokálnou pamiatkovou ochranou v nasledovných sídlach: Tata (272), Esztergom (183), Komárom (71), Dorog (51), Kibér (49), Tatabánya (37), Piliscsév (32).

Pest kraj

V 5 okresoch riešeného územia sa nachádza 821 objektov pod lokálnou pamiatkovou ochranou. Je potrebné spomenúť nasledujúce sídla a ich počty pamiatok pod lokálnou ochranou: Budakeszi (213), Szentendre (88), Pomáz (67), Batorbágy (60), Budaörs (48), Budajenő (45), Zebegény (43), Nagymaros (36), Páty (35).

Nógrád county

V kraji sa nachádza 243 objektov pod lokálnou pamiatkovou ochranou v nasledovných sídlach: Terény (89), Salgótarján (52), Balassagyarmat (26), Kazár (20).

Heves county

V dvoch okresoch riešeného územia sa nachádza 8 objektov pod lokálnou pamiatkovou ochranou: Sirok (6), Szilvásvár (2).

Borsod-Abaúj-Zemplén county

V 12 okresoch sa nachádza 434 objektov pod lokálnou pamiatkovou ochranou v nasledovných sídlach: Szikszó (55), Tiszaluc (45), Abaújszántó (39), Tarcál (34) Tokaj (32).

Szabolcs-Szatmár-Bereg county

V troch okresoch riešeného územia sa nachádza 94 objektov pod lokálnou pamiatkovou ochranou. Najvýznamnejšie z nich sú nasledujúce sídla: Kiszárda (55), Fényeslitke (13).

ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ

V Maďarsku sú všetky archeologické náleziská registrované pod všeobecnou ochranou. Počet registrovaných archeologických nálezísk je oveľa väčší ako pri pamiatkach (100 tisíc). Toto číslo sa mení pri stavebných prácach niektorých investičných činností (napr. výstavba diaľnic, výstavba veľkých priemyselných areálov). Registrované

archeologické náleziská výnimočného historického a kultúrneho významu v Maďarsku musia byť právne vyhlásené za chránené. Takto špeciálne chránené lokality majú mimoriadny vedecký význam z celoštátneho, medzinárodného aj regionálneho pohľadu.

V riešenom území, v krajoch Győr-Moson-Sopron, Komárom-Esztergom a Pest sa nachádzajú staré rímske pamiatky, objekty Limes Romanus pozdĺž Dunaja (navrhované do zoznamu svetového kultúrneho dedičstva UNESCO), vojenské tábory a ľudské obydlia so špeciálnou hodnotou. Miesto pri Szőny (jeho starý názov bol Brigetio) bolo dôležité vojenské centrum počas niekoľkých storočí. Významné stredoveké dokumnty sú uložené v meste Győr, v oblasti pohoria Pilis-Visegrád, v osadách v záhyboch Dunaja (Esztergom, Pilismarót, Dömös, Visegrád, Pilisszentkereszt, Pilisszántó, Vác). Existuje mnoho pravekých nálezísk na hore Börzsöny. V Nógrád sa nachádza množstvo stredovekých archeologických pozostatkov, niekoľko pozostatkov a zrúcanín hradov vyhlásených ako chránené pamiatky. Ipolytarnóc je miesto fosílnych nálezísk európskeho významu z archeologického pohľadu (navrhované do zoznamu svetového kultúrneho dedičstva UNESCO). V časti kraja Heves možno uviesť hrad Sirok a jeho okolie. V Borsod-Abaúj-Zemplén sú stredoveké lokality (napr. Edelény-Borsod, Abaújvár, Sárospatak), pamätne miesta maďarského dobytia (napr. v Bodrogköz: Karos, Kiszóvány, kde bol zriadený archeologický park). V časti Szabolcs-Szatmár-Bereg sú evidované archeologické nálezy z obdobia maďarského dobytia. V okolí Ibrány a Nagyhalász sa nachádza niekoľko mohýl a valov.

Na Slovensku je situácia nasledovná. Archeologický nález je vlastníctvom Slovenskej republiky. Archeologický nález je hnutelná vec alebo nehnuteľná vec, ktorá je dokladom o živote človeka a o jeho činnosti od najstarších dôb do roku 1918 a spravidla sa našla alebo nachádza sa v zemi, na jej povrchu alebo pod vodou. Archeologickým nálezom je tiež zbraň, munícia, súčasť uniformy, vojenská výstroj alebo iný vojenský materiál, ktorý sa našiel v zemi, na jej povrchu alebo pod vodou a pochádza pred roku 1946. Centrálnu evidenciu archeologických nálezísk vedie Archeologický ústav SAV v Nitre, ktorý ju poskytuje Pamiatkovému úradu SR. Evidenciu vedie ako podklad pre výkon štátnej správy a poskytuje ju príslušným krajským pamiatkovým úradom.

NÁRODNÉ HISTORICKÉ PAMÄTNÉ MIESTA

Zákon LXIV z roku 2001 o ochrane kultúrneho dedičstva sa ochranou pamätných miest zaoberá v článku 4. Je zameraný na historické pamiatky, sieť vybraných národných lokalít a súvisiace činnosti a povinnosti príslušných organizácií, osôb a vlastníkov, nájomcov spojených s vyhlásenými národnými historickými pamätnými miestami.

Miesta objektu alebo prírodného prostredia viažuce sa napr. k:

- a) pamätným udalostiam - zakoreneným v minulosti, ktoré ovplyvnili budúcnosť, hodné zapamätania - národ konal v obrane za zachovanie národnej nezávislosti, alebo

b) normatívnym významným štátnym politickým rozhodnutiam,

môžu byť vyhlásené za historické miesto, čo je vhodné pre organizovanie spomienkových podujatí a pre zlepšenie kultúrneho povedomia a medzinárodnej povesti spoločnosti.

Zoznam historických pamiatok je k dispozícii v nariadení vlády 303/2011 (XII.23). Navrhované sú nasledovné:

- Balassagyarmat, šľachtický dom
- Drégelypalánk, zámok
- Esztergom, zámok
- Győr, zvyšky hradu
- Komárom, systém opevnenia
- Mosonmagyaróvár, priestor pred kasárňami príslušníkov pohraničnej stráže
- Recsk, bývalý pracovný tábor
- Sárospatak, zámok, kalvinistická vysoká škola a knižnica
- Szécsény, Forgách palác a františkánsky kláštor
- Vác, sedem kaplniek a pamätník vojakov
- Visegrád, zámok

Nasledujúce lokality môžu byť vyhlásené ako Národné pamätné lokality, ak spĺňajú podmienky stanovené v zákone LVII z roku 2001 odseku 61 / F. § (1):

- a) naväzujú na významné určité časové obdobie,
- b) majú významnú úlohu pri tvorbe národnej identity alebo identity národností žijúcich na území,
- c) sú vhodné miesto národnej pamätnej udalosti,
- d) sú mimoriadne významné pre vyjadrenie národnej identity a identity spoločenstiev národností, a tým zvyšujú vzájomnú závislosť maďarského ľudu a národnostných menšín s maďarským národom.

V riešenom území existuje iba jedno národné pamätné miesto, a to benediktínsky kláštor Pannonhalma.

Lokalita môže byť vyhlásená za výnimočné národné pamätné miesto, ak spĺňa všetky podmienky stanovené vyššie a má mimoriadny význam v národných dejinách. V riešenom území nie sú navrhované ďalšie takéto lokality.

V Slovenskej republike nie je zostavený centrálny zoznam obsahujúci udalosti podobného charakteru.

Využitie územia

Mapovanie krajiny pokrývky Európy Corine Land Cover (vlastník údajov je EEA - Európska agentúra životného prostredia) je dostupné pre štyri časové obdobia (1990, 2000, 2006, 2012). V tejto analýze je použité Corine Land Cover pre roky 2006 a 2012. Riešené územia zahŕňa 24 kategórií využitia pôdy z celkových 44.

UMELÉ POVRCHY

Podľa údajov Corine Land Cover je zastúpenie súvislej zástavby (sídliel) cca 5 %. Bol zaznamenaný len malý nárast plôch medzi rokmi 2006 a 2012. Priemyselné oblasti pokrývajú 0,7 % územia, ich rast bol 9 % počas šiestich rokov. Plochy tejto kategórie v riešenom území narastajú len sporadicky.

POĽNOHOSPODÁRSKE AREÁLY

Viac ako 40 % riešeného územia je pokrytého ornou pôdou. Pomer je obzvlášť vysoký v západnej časti, vo východnej časti sa tiež nachádzajú súvislé plochy ornej pôdy. Výmera ornej pôdy sa znížila medzi rokmi 2006 a 2012 o 1,5 %. Bola to najväčšia zmena tejto kategórie v tejto časovej perióde. Pomer viníc je najväčší vo vinohradníckych oblastiach a ich sídlach. Najväčšie súvislé plochy viniča sa nachádzajú vo vinohradníckych oblastiach Tokaj, Ászár-Neszmély a Pannonhalma. V kategórii trvalých kultúr sa vyskytujú prímestské záhradkárске osady, a to sporadicky v malých plôškach. Pomer pasienkov v území je 9 %, v tejto kategórii bol zaznamenaný nárast (hoci to môže byť vysvetlené neistou identifikáciou kategórie trávnych porastov).

LESNÉ A POLOPRÍRODNÉ AREÁLY

Lesná pôda je druhou najviac zastúpenou kategóriou v riešenom území. Jej pomer na celkovom území tvorí 29 %. Zvlášť vysoký je podiel lesov v stredných a východných častiach územia. Tu sú súčasťou celku Zadunajska a severných pohorí (Dunazug, Börzsöny, Cserhát, Mátra, Bükk) a vrchov Heves-Borsod, Cserehát, potom Aggtelek krasu a pohoria Zemplén s ich zonálnymi lesnými spoločenstvami. Zmena lesnej pôdy medzi dvomi časovými obdobiami bola malá (pokles menej ako 2 %). Zmiešané lesy (stromy, kry a kroviny) pokrývali 5 %, ich výmera sa zvýšila o 15 %. Lesy a zmiešané lesné porasty sa priebežne transformovali z iných kategórií, ich spoločná výmera počas sledovaného obdobia šiestich rokov vzrástla. Veľké, súvislé plochy krovín a trávnatých porastov sú v Hanság (na západe) a Bodrogeköz (východ).

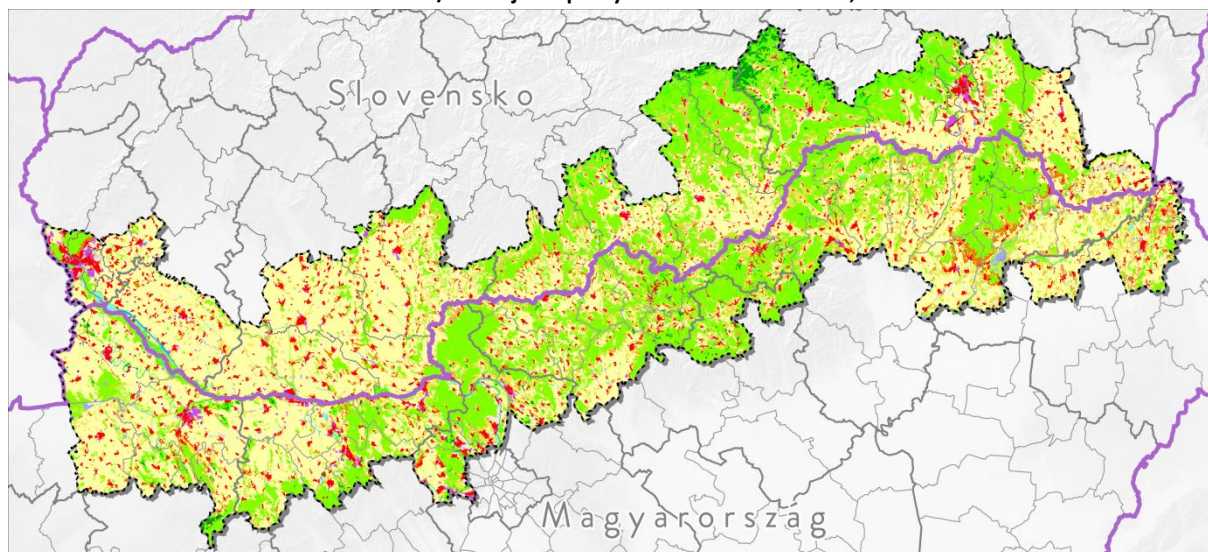
VRESOVISKÁ A SLATINY

Podiel vresovísk a slatín je nízky, najväčšie plochy sú v Hanság a Bodrogeköz. Ich zmena výmery (menej ako 1 %) v sledovanom období šiestich rokov bola nízka.

VODNÉ PLOCHY

Priestorový podiel jazier a plôch riek je asi 1 %, v riešenom území sa nenachádza žiadne veľké jazero.

Obrázok 2.5/5.: Krajinná pokrývka - Corine Landcover, 2012



Zdroj: European Environmental Agency (EEA)

Tabuľka 2.5/1.: Výmera kategórií krajinej pokrývky, pomer a zmena medzi rokmi 2006-2012 v riešenom území

Kategória krajinej pokrývky Corine LandCover	2006		2012		Zmena 2006- 2012 (% na 2006)
	Výmera (ha)	Podiel (%)	Výmera (ha)	Podiel (%)	
Sídlná zástavba	83667.77	5.26	87247.07	5.3	100.69
Priemyselné a obchodné areály	9665.78	0.61	10527.24	0.66	108.91
Areály dopravy	1714.62	0.11	1733.95	0.11	101.13
Areály letísk	212.70	0.01	212.70	0.01	100
Areály ťažby nerastných surovín	2508.56	0.15	2416.28	0.15	100.32
Areály skládok	1190.22	0.07	1146.23	0.07	96.3
Areály výstavby	1216.27	0.08	603.41	0.04	49.61
Areály sídelnej vegetácie	535.86		535.86	0.03	100
Areály športu a rekreácie	7812.17	0.49	7786.74	0.49	99.67
Orná pôda	647765.03	40	638184.30	40.13	98.52
Vinice	13220.98	73	12879.16	0.81	97.41
Ovocné sady	19893.63	0.83	18784.61	1.18	94.43
Lúky a pasienky	137304.80	1.25	1397708.70	8.79	101.75
Poľnohospodárske areály	40391.50	8.63	40741.00	2.56	100.87
Poľnohospodársko-lesné areály	43317.38	2.54	43572.63	2.74	100.59
Listnaté lesy	428750.86	26.96	423289.50	26.62	98.73
Ihličnaté lesy	13868.03	0.87	13652.11	0.86	98.44
Zmiešané lesy	24084.64	1.51	23940.00	1.51	99.4
Prirodzené lúky	13954.58	0.88	13925.69	0.88	99.79
Krovinno-bylinné areály	74332.77	4.67	87306.66	5.49	117.45
Vresoviská	7846.86	0.49	7852.32	0.49	100.07
Močiare	129.47	0.01	127.47	0.01	100
Vodné toky	11520.58	0.72	11520.58	0.72	100
Jazerá	5473.26	0.34	5582.08	0.35	101.99

Životné prostredie

VODA

Útvary povrchových vôd

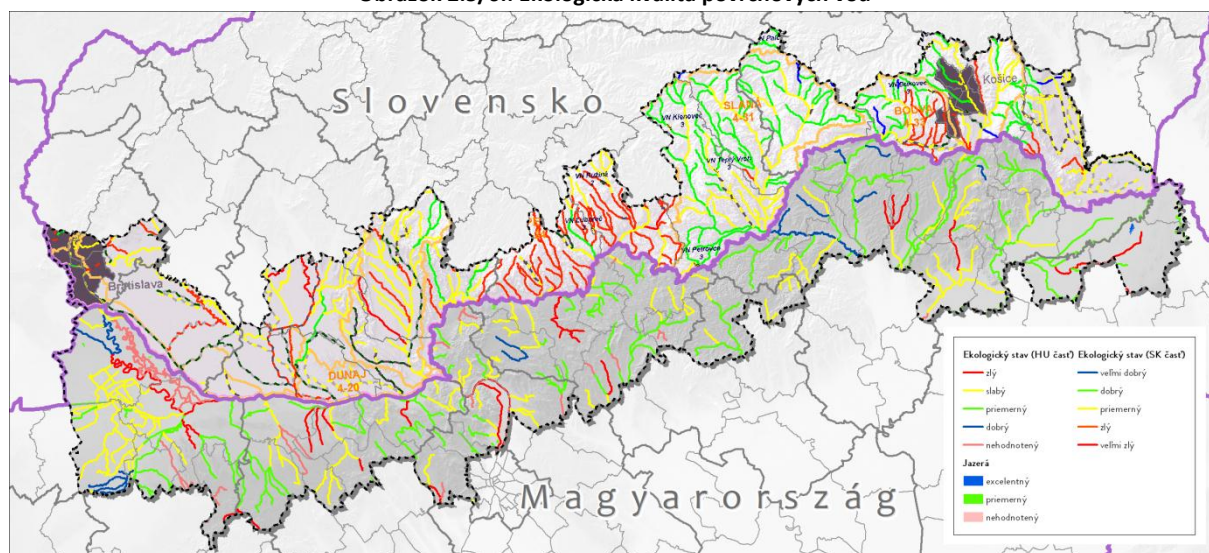
V maďarskej časti riešeného sa nachádza 201 vodných tokov a 11 jazier. 23 vodných tokov a 6 jazier je umelých. Väčšina vodných útvarov sú typy povodí s malou alebo strednou veľkosťou povodia. Všetky jazerá sú väčšinou plytké, s výnimkou hlbokých štrkových jazier (Hegyesalom, Lupa) a stredne hlboké v slepých ramenách riek Tisy na Tiszaluc.

Kvalita povrchových tokov na maďarskej strane je prevažne nízka a na strednej úrovni. Kvalitu vody v 3 z dotknutých 201 vodných tokov sa nedá určiť z dôvodu chýbajúcich údajov. Nenachádzajú sa tu povrchové vody vo výbornej kvalite, ale v 11 tokoch je kvalita dobrá (druhá najlepšia kategória hodnotenia). Väčšina riek sa vlieva do maďarskej časti riešeného územia zo zahraničia, takže ich kvalita je ovplyvnená znečistením zahraničných tokov.

Ekologický stav na slovenskej strane je nasledovný. V bratislavskom kraji prevláda dobrý a priemerný stav vodných tokov, v Trnavskom kraji priemerný až zlý, v Nitrianskom kraji priemerný, v Banskobystrickom kraji zlý a v Košickom kraji priemerný.

Hodnotenie jazier je problematické kvôli nedostatku údajov, 7 z 11 jazier na maďarskej strane nemožno vyhodnotiť. V troch zo zostávajúcich štyroch jazier sú vody strednej kvality. Iba jedno jazero bolo vo výbornom stave, je to jazero Rétköz - umelá vodná nádrž.

Obrázok 2.5/6.: Ekologická kvalita povrchových vôd



Zdroj: OVf: Part of Hungary of Danube catchment area PLAN OF CATCHMENT AREA MANAGEMENT – 2015, Vodný plán 2015

Podzemné vody

V riešenom území je 88 útvarov podzemných plôch. Väčšinu z nich možno zaradiť do plytkej poréznej kategórie. 31 z nich má cezhraničnú polohu, ich stav môže byť zachovaný alebo zlepšený prostredníctvom spoločného úsilia.

V slovenskej časti riešeného územia došlo k zhoršeniu stavu kvality podzemných vôd na poľnohospodárskych plochách Podunajskej nížiny, Záhorskej nížiny a Východoslovenskej nížiny. Podzemné vody sú ovplyvnené priemyselnou výrobou.

Podpovrchové vody možno vyhodnotiť z dvoch hľadísk. Väčšina z nich má dobrý ekologický stav. 5 poréznych a 9 plytkých vodných útvarov má slabú kvalitu. Chemický stav väčšiny z nich je dobrý, ale v prípade 17 vodných útvarov je kvalita slabá.

Zdroje znečistenia

Stav pôdy, vody a ovzdušia je ovplyvnený rozličnou ľudskou činnosťou. Znečistenie zložiek životného prostredia môže byť rozptýlené (difúzne) a bodové. Difúzne znečistenie môže byť spojené skôr s aktivitami v konkrétnom mieste. Najväčšie a najvýznamnejšie bodové zdroje znečistenia sú obsiahnuté v Európskom registri únikov a prenosov znečisťujúcich látok (E-PRTR).

Difúzne znečisťujúce látky

Sídla / Mestské oblasti

Urbanizácia má mnohostranný vplyv na mestské oblasti. Zmenšovanie prírodných zelených plôch, zväčšovanie zastavaných a spevnených plôch ovplyvňuje množstvo a kvalitatívne charakteristiky infiltrácie a povrchového odtoku. Znečisťujúce látky sú nazhromažďované povrchovým odtokom a odpadový systém mesta ich kanalizáciou prenáša do čistiarní odpadových vôd.

Najviac znečistené oblasti podzemných vôd sú vnútorné mestské oblasti v dôsledku pôsobenia komunálnych odpadových vôd a ďalších mestských zdrojov znečisťovania (výroby, chovu zvierat, privalových dažďov). Analýza vplyvu nie je jednoduchá, pretože procesy sa vyvíjajú pomaly a koncentrácia meraná v určitom okamihu môže byť výsledkom nečistôt nahromadených za roky alebo desaťročia.

Poľnohospodárstvo

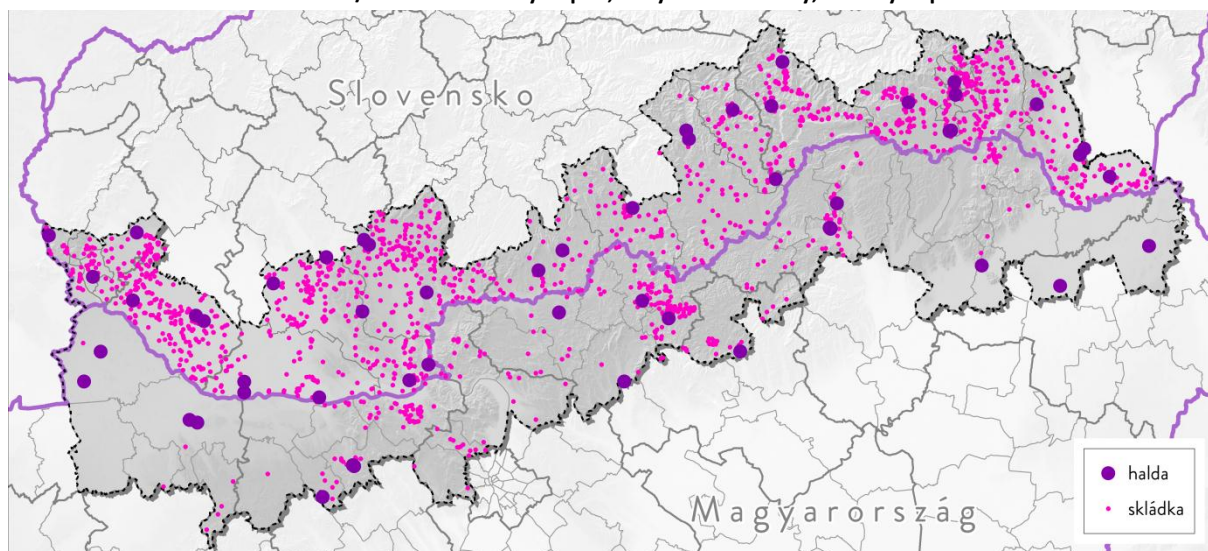
Hlavnými zdrojmi difúzneho znečistenia sú poľnohospodárske oblasti. Dobrý stav povrchových vôd je ohrozený najviac fosforom. Záťaž poľnohospodárskych aktivít v dôsledku výživových prebytkov z minulosti sa prejavila nahromadením fosfátov v horných vrstvách pôdy. Obsiahnutý prebytok sa presunul za pomoci

hydrologických procesov, odtokom a eróziou predovšetkým do povrchových vôd.

Výroba

Dôležité zdroje priemyselného znečistenia sú staré skládky, nahromadené haldy odpadu, staré sklady. Mnohé zo starých, zle postavených skladov, stále ohrozujú podzemné vody. Jedná sa o bodové zdroje znečistenia. Množstvo z nich môže byť nájdených v starých nevyužívaných areáloch.

Obrázok 2.5/7.: Nahromadený odpad, nevyužívané sklady, skládky odpadov



Zdroj: OVf: Part of Hungary of Danube catchment area PLAN OF CATCHMENT AREA MANAGEMENT – 2015, www.enviroportal.sk

Bodové zdroje znečistenia

Mestské znečistenie

Priame znečistenie povrchových vôd organickým materiálom je spôsobené vypúšťaním vyčistenej komunálnej odpadovej vody. Vodné ekosystémy môžu tolerovať tieto látky v závislosti na ich koncentrácii a množstve vo vypustenej už vyčistenej odpadovej vode.

Nesprávne odtekanie zrážkových vôd zvýši zaťaženie ČOV, pretože veľké množstvá dažďovej vody môžu zhoršiť ich prevádzku.

Verejné služby pre likvidáciu pevného odpadu sú k dispozícii takmer vo všetkých obciach. Staré skládky odpadu bez vhodnej technickej ochrany sú veľkými zdrojmi znečistenia, ich rekultivácia je naliehavou úlohou. Hlavné znečisťujúce látky zaťažujúce vodu, ovzdušie, pôdu a ľudské zdravie sa nachádzajú v ilegálnych skládkach odpadov na záplavových územiach, ale aj kdekoľvek inde.

Priemyselné a poľnohospodárske znečisťujúce látky

V tejto časti povodia Dunaja sa nachádza niekoľko výrobných podnikov s veľkým dopadom na životné

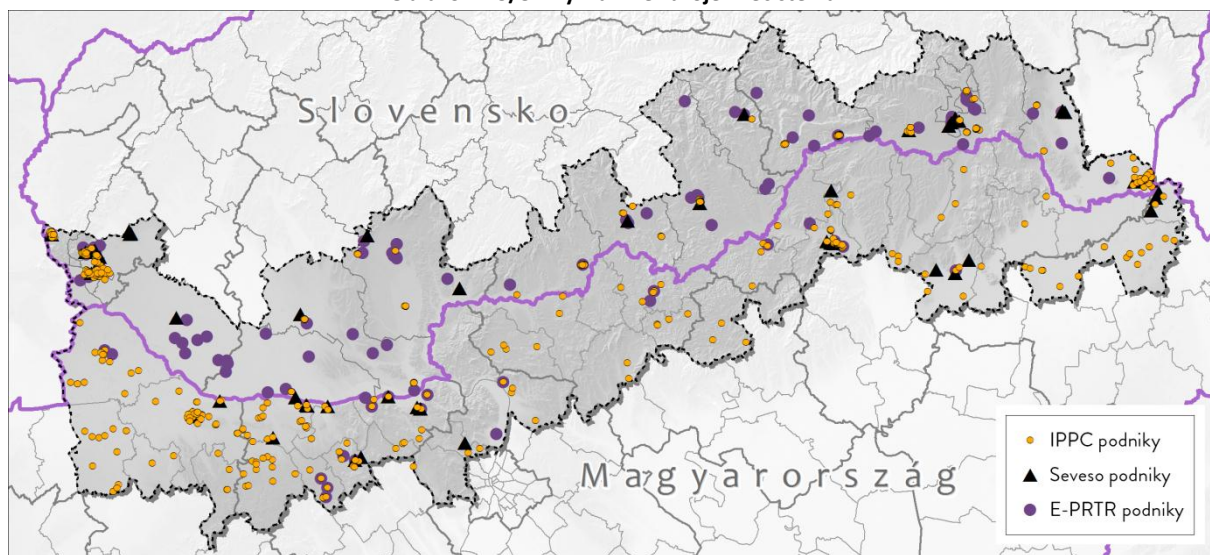
prostredie podľa smernice o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania. Polovica firiem sú skutočne veľké hospodárske podniky s chovom zvierat. Ostatné znečisťujúce látky pochádzajú z odpadového hospodárstva, chemického priemyslu, hutníctva a výroby.

Podniky uvedené v E-PRTR (Európsky register únikov a prenosov znečisťujúcich látok) sú bodové zdroje s cezhraničným dosahom. 39 firiem je registrovaných v riešenom území na maďarskej časti územia a 76 v slovenskej časti riešeného územia.

Zaznamenaných je 26 nebezpečných Seveso podnikov v maďarskej časti územia a 27 v slovenskej časti územia. Podniky sa zaoberajú predovšetkým spracovaním ropy, ťažbou zemného plynu, chemickým spracovaním a logistikou.

Bodové zdroje znečistenia sú vo väčšom množstve rozmiestnené v západnej časti riešeného územia, výroba je tu vo väčšom množstve, a preto je počet znečisťujúcich látok vyšší.

Obrázok 2.5/8.: Významné zdroje znečistenia



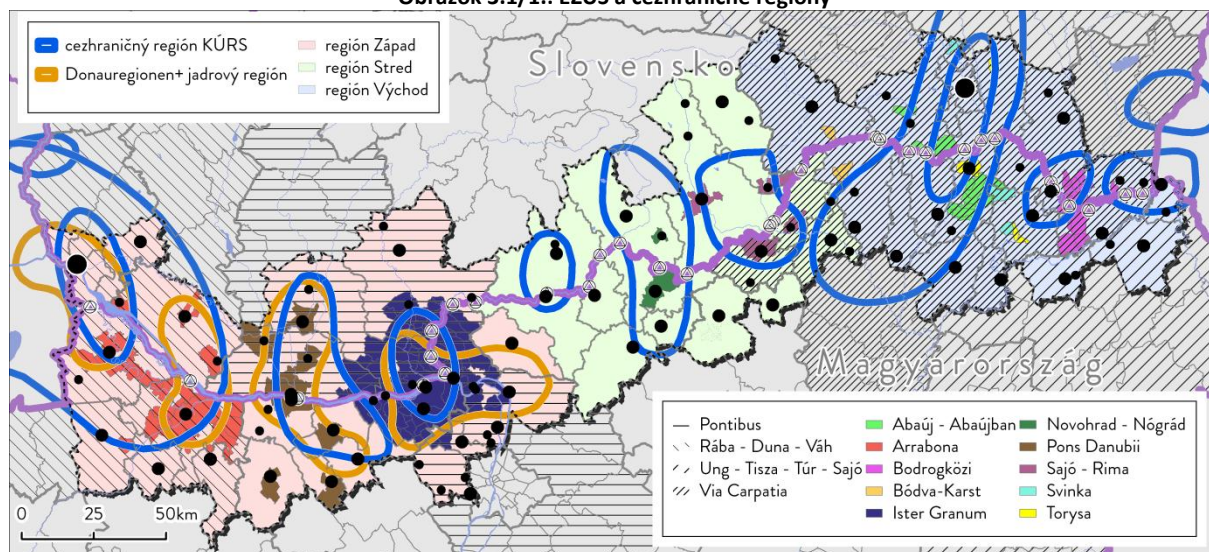
Zdroj: OVF: Part of Hungary of Danube catchment area PLAN OF CATCHMENT AREA MANAGEMENT – 2015, EEA, www.enviroportal.sk

3. SWOT ANALÝZA

3.1. IDENTIFIKÁCIA REGIÓNŮV

Nižšie je zobrazený jeden z návrhov členenia riešeného územia na základe vymedzenia okresov (LAU2) do 11 tzv. cezhraničných regiónov. Táto klasifikácia berie do úvahy aj existenciu EZÚS a výsledky projektu Donauregionen+ ako aj územné vymedzenie vychádzajúce z Konceptie územného rozvoja Slovenska (KURS). Táto klasifikácia bola východiskom pre finálne členenie riešeného územia.

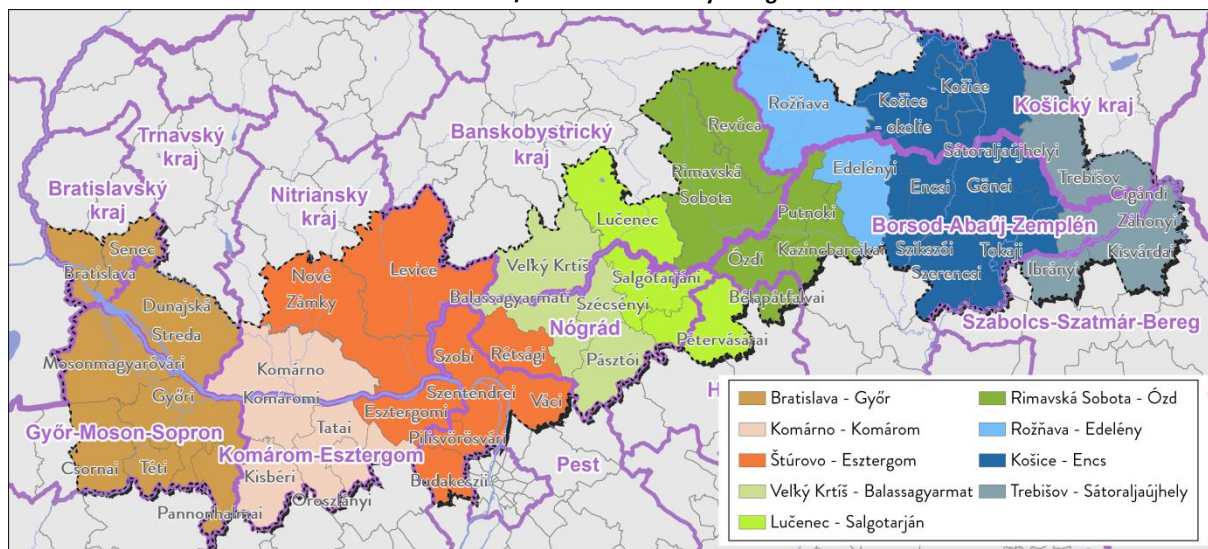
Obrázok 3.1/1.: EZÚS a cezhraničné regióny



Zdroj: vlastné spracovanie na základe: databáza EZÚS, Donauregionen+, KURS

Následne, po niekoľkých menších zmenách (napríklad zjednotenie regiónov z dôvodu príslušnosti k EZÚS), bolo identifikovanie 9 regiónov (obrázok nižšie). Každý z nich bol pomenovaný podľa dvoch najväčších (prihraničných) miest.

Obrázok 3.1/2.: 9 identifikovaných regiónov



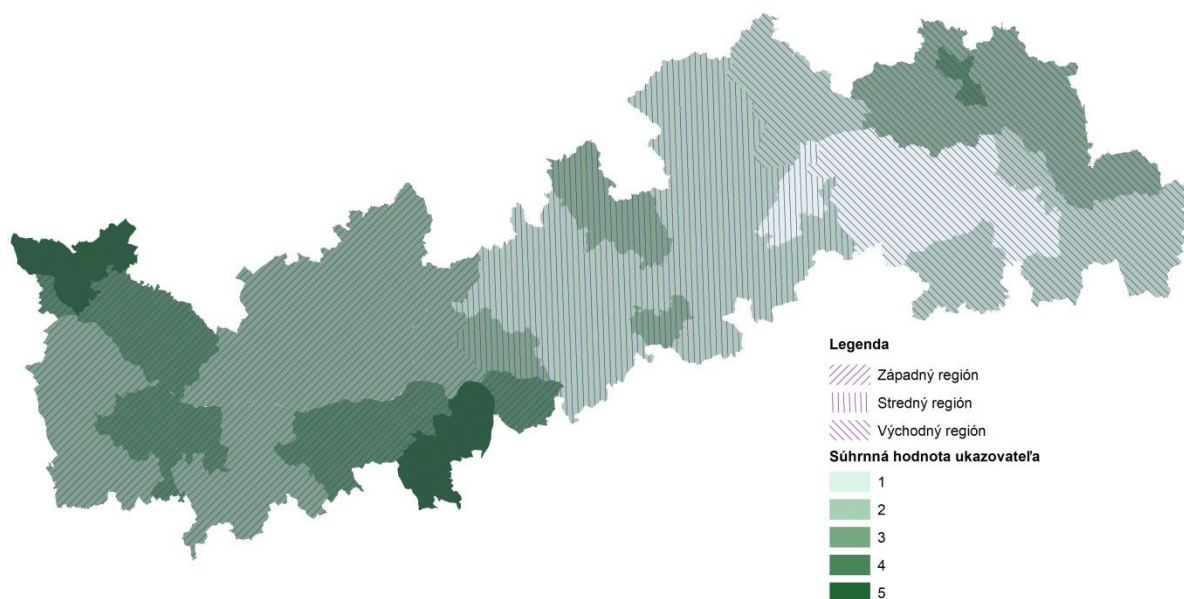
Zdroj: IPP, Lechner

Následne bolo spracované vyhodnotenie okresov na základe vybraných ukazovateľov. Takto bol pre každý okres vypočítaný tzv. integrovaný ukazovateľ vychádzajúci z nasledujúcich ukazovateľov:

- Miera zamestnanosti
- Index rastu
- Čistá migrácia
- Obyvateľstvo vo veku 25-64 rokov s ukončeným vysokoškolským vzdelaním
- Dostupnosť k hlavnému mestu
- Podiel zastavaného územia

Každý ukazovateľ bol zaradený do piatich kategórií (od 1 do 5, pričom 5 - najlepšia hodnota, 1 - najhoršia hodnota). Následne boli hodnoty indikátorov zosumarizované (výsledkom je tzv. „integrovaný indikátor“) pre každý okres. Podľa tejto súhrnnej hodnoty boli okresy rozdelené do 5 kategórií (5 - najvyššie hodnoty, 1 - najnižšie hodnoty) – obrázok nižšie.

Obrázok 3.1/3.: Stav okresov podľa sumárneho ukazovateľa (päť kategórií)

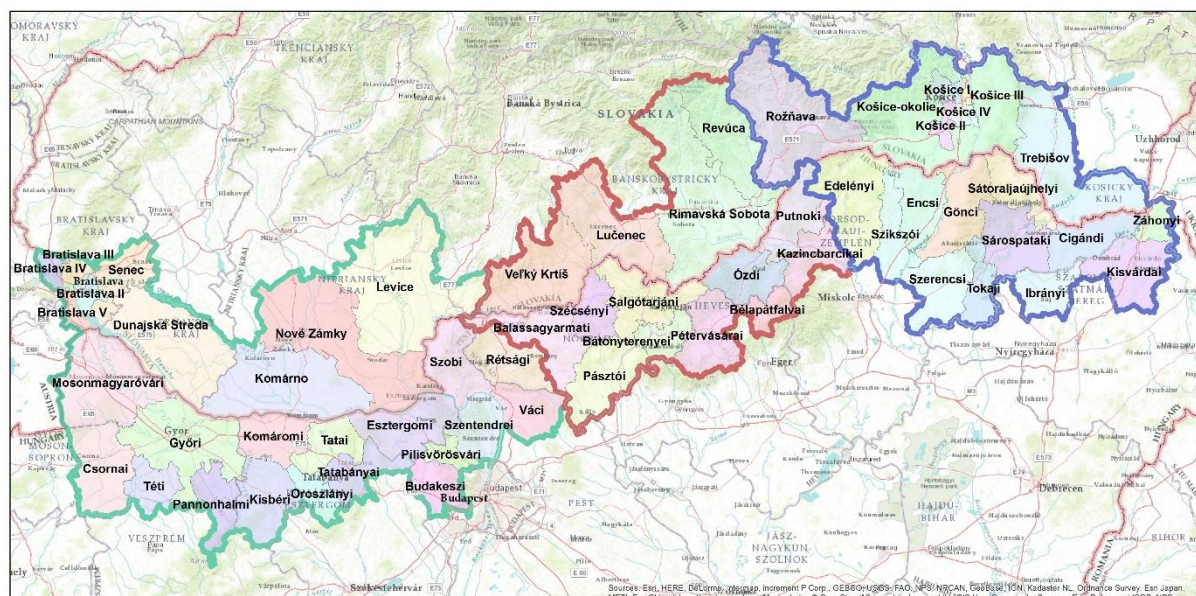


Zdroj: Lechner

Na základe tohto ukazovateľa boli identifikované ďalšie cezhraničné regióny a vyčlenené tri väčšie regióny v riešenom území (západný, stredný a východný). Finálne vymedzenie územia na 3 regióny je znázornené na mape nižšie.

Pre každý z týchto troch celkov bola následne spracovaná SWOT analýza a identifikované opatrenia.

Obrázok 3.1/4: Vymedzenie 3 územných celkov

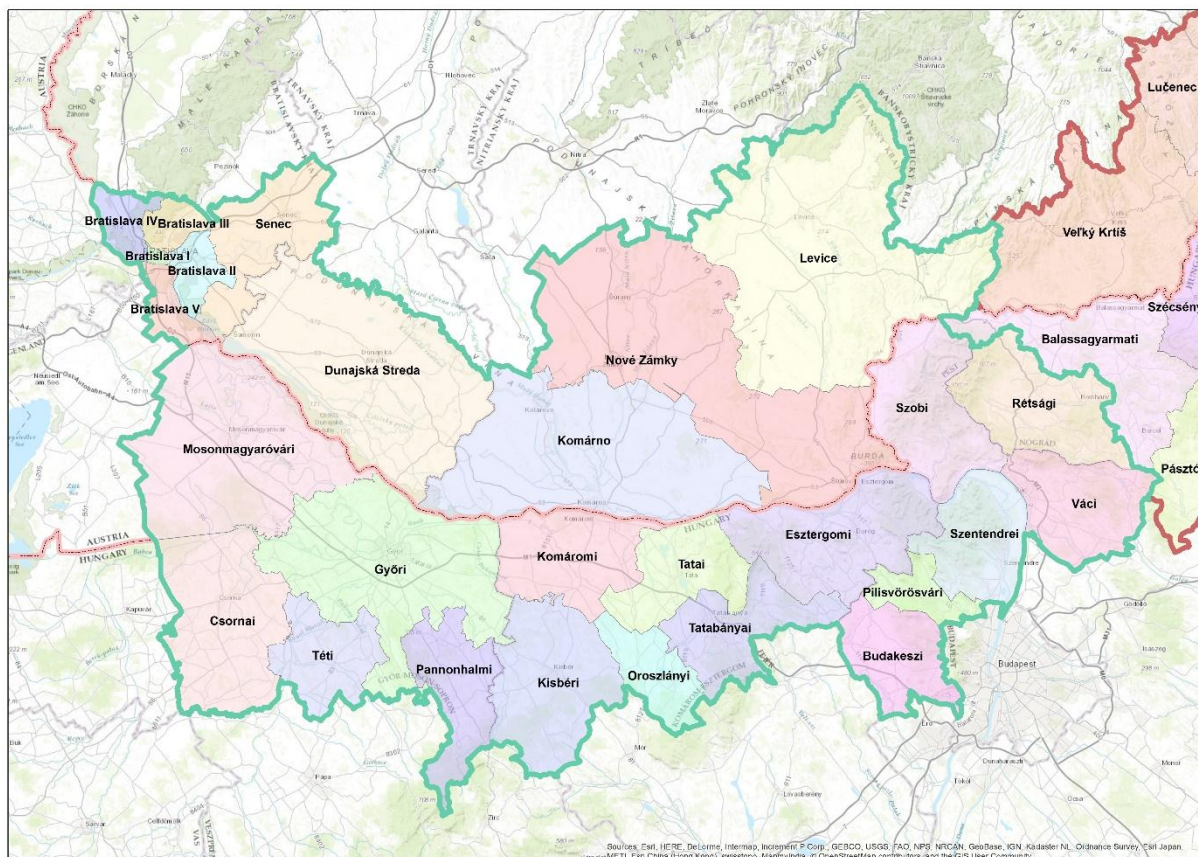


Zdroj: Lechner

3.2. SWOT ANALÝZA REGIÓNOV

Západný región

Obrázok 3.2/1.: Západný región



Zdroj: Lechner

Okresy regiónu

- | | |
|-------------------|--------------------|
| ▪ Bratislava I | ▪ Levice |
| ▪ Bratislava II | ▪ Mosonmagyaróvári |
| ▪ Bratislava III | ▪ Nové Zámky |
| ▪ Bratislava IV | ▪ Oroszlányi |
| ▪ Bratislava V | ▪ Pannónhalmi |
| ▪ Budakeszi | ▪ Pilisvörösvári |
| ▪ Csornai | ▪ Rétvári |
| ▪ Dunajská Streda | ▪ Szentendre |
| ▪ Esztergomi | ▪ Szobi |
| ▪ Győri | ▪ Tatabányai |
| ▪ Kisbéri | ▪ Tatai |
| ▪ Komárno | ▪ Tét |
| ▪ Komáromi | ▪ Senec |

Pôsobnosť EZÚS v regióne:

- Arrabona
- Pons Danubii
- Ister Granum
- Rába-Duna-Vág
- Pontibus

1. SILNÉ STRÁNKY

- Priaznivá vzdelanostná štruktúra obyvateľstva
- Rozvinutá infraštruktúra v oblasti vzdelávania (sieť stredných škôl, univerzít a vysokých škôl, vzdelávacie inštitúcie, celoživotné vzdelávanie, vedecký a výskumný potenciál)
- Príťažlivosť pre vnútroregionálnu migráciu
- Široká ponuka pracovných príležitostí na trhu práce, dostatočne početná a kvalifikovaná pracovná sila
- Prítomnosť hlavného mesta SR Bratislavy s medzinárodným významom
- Vysoká miera zamestnanosti
- Vysokokvalitná orná pôda, dobré podmienky pre poľnohospodársku výrobu
- Vysoký výkon a rozmanitosť regionálneho hospodárstva, prítomnosť priemyselných centier a automobilového priemyslu (Bratislava, Győr, Esztergom, Komárom)
- Intenzívny cestovný ruch na Dunaji (najmä Bratislava a Budapešť)
- Intenzívna vodohospodárska turistika (rieka Dunaj, Kisduna, Rába)
- Vysoký počet termálnych kúpeľov
- Vysoké ubytovacie kapacity pre turistov, predovšetkým v regióne Győr, Budapešť a Bratislava, vysoká návštevnosť, počet prenocovaní a významný počet zahraničných turistov
- Dobrá dostupnosť (vrátane verejnej dopravy) k hlavným mestám, do západnej Európy, na diaľnicu, ako aj na medzinárodné letiská,
- Vynikajúce podmienky pre vodnú a leteckú dopravu
- Existencia integrovaných dopravných systémov v regióne Bratislavy a Budapešti
- Veľké zásoby podzemných vôd a (geo) termálnych prameňov
- Bohaté architektonické dedičstvo
- Vysoký podiel chránených prírodných oblastí (horské oblasti národného parku (Börzsöny, Pilis), prírodné parky, významný rozsah lokalít sústavy NATURA 2000)
- Intenzívna (slovensko-maďarská) cezhraničná spolupráca
- Vzdelávanie v oblasti ekológie vykonávané v rámci prírodných parkov a chránených krajinných oblastí
- Vysoká kapacita vodných zdrojov (termálna, pitná voda)
- Potenciál pre využívanie veternej energie

2. SLABÉ STRÁNKY

- Nerovnomerné rozdelenie pracovných miest v regióne
- Odliv kvalifikovanej pracovnej sily do zahraničia (najmä výskumných pracovníkov a vysokokvalifikovaných pracovníkov)
- Prehĺbenie rozdielov medzi vzdelávacím systémom a potrebami trhu práce
- Menej priaznivá veková štruktúra obyvateľstva, starnutie obyvateľstva
- Vysoký podiel výroby s nízkou pridanou hodnotou
- Nevyužitý potenciál v cestovnom ruchu (agroturistika, slabé využitie rieky Dunaj a pod.)
- Chýbajúce cezhraničné prepojenia cez Dunaj (deliaci efekt Dunaja, obmedzené prechody cez Dunaj)
- Nedostatočný systém verejnej dopravy medzi Maďarskom a Slovenskom, vysoká preferencia individuálnej osobnej dopravy, preťažené cestné úseky (na vstupoch do miest),
- Vedľajšie cesty v zlom technickom stave
- Nesystematické budovanie cyklistickej infraštruktúry (najmä v Bratislave)
- Znižovanie významu tradičného poľnohospodárstva
- Slabé využitie potenciálu Dunaja pre rozvoj dopravy
- Znečistenie riek
- Zlý stav podzemných vôd (ohrozenie starými, nedostatočne vybudovanými skládkami odpadu)
- Vysoké množstvo polutantov v priemyslených oblastiach
- Rast záberov pôdy
- Plány riadenia a údržby, ktoré sú vypracované len pre menšiu časť chránených území (nedostatočná dostupnosť nástrojov na ochranu prírody, málo dostupných ľudských zdrojov, nízke zdroje na ochranu prírody a monitorovanie)
- Šírenie invazívnych druhov

3. PRÍLEŽITOSTI

- Flexibilné a inovatívne vzdelávacie programy (na národnej úrovni)
- Národné programy na zníženie nezamestnanosti pre znevýhodnené skupiny obyvateľstva
- Zvyšujúci sa dopyt po kvalitných výrobkoch (vrátane výrobkov ekologického poľnohospodárstva)
- Posilnenie spolupráce miest Viedeň-Bratislava-Győr
- Cestovný ruch: rastúci záujem o krátkodobé výlety (predĺžené víkendy), rastúci počet zahraničných návštevníkov
- Zvýšenie osobnej a nákladnej prepravy na Dunaji (Dunajská stratégia počíta s nárastom nákladnej dopravy o 20%)
- Fondy EÚ na podporu trvalo udržateľného rozvoja dopravy
- Dostupnosť moderných a udržateľných technológií (obnoviteľná energia, ekologická doprava)

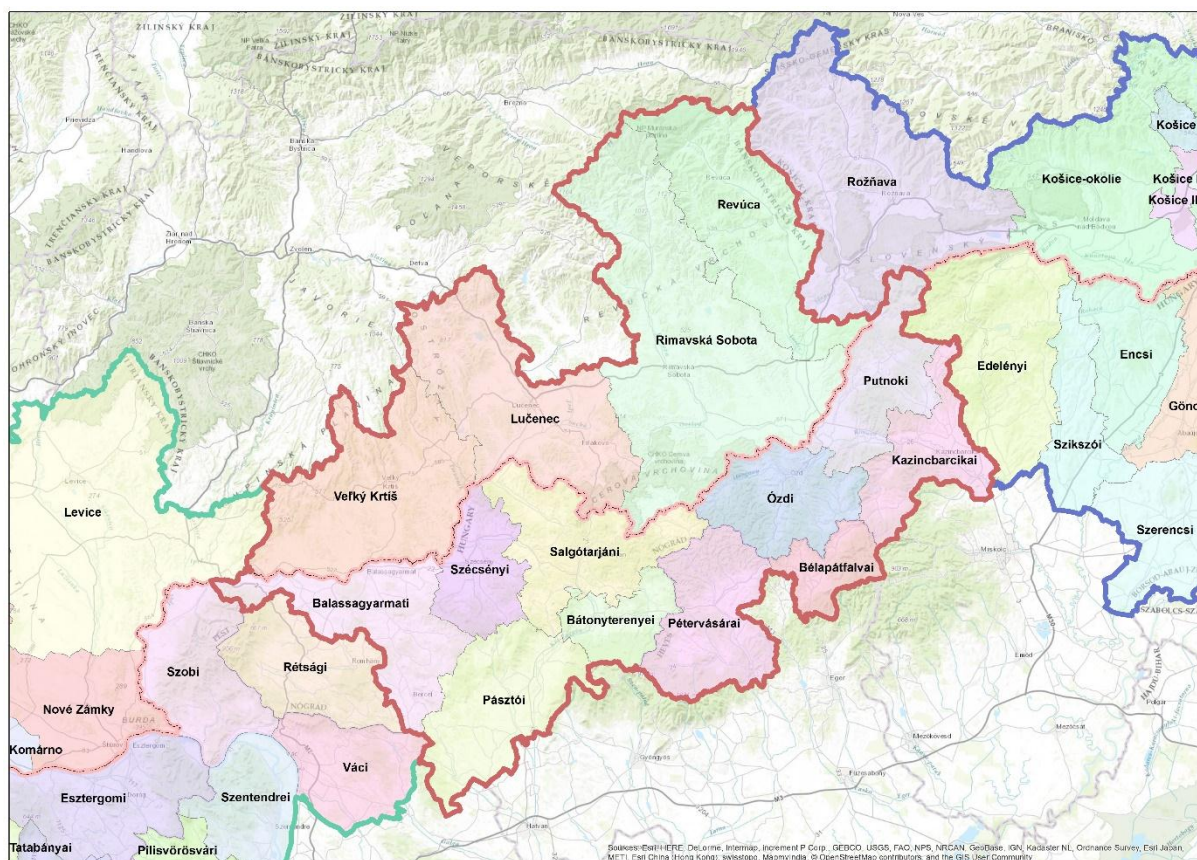
- Zvyšujúci sa dopyt po vzdelaných zamestnancoch
- Riešenie environmentálnych otázok na základe medzinárodných dohovorov a legislatívy
- Zápis oblastí do spoločného svetového dedičstva

4. OHROZENIA

- Rozpad Schengenského priestoru
- Časté zmeny legislatívy
- Trvalý „únik mozgov“
- Pokles domáceho cestovného ruchu
- Zníženie zdrojov EÚ do oblasti cestovného ruchu alebo zníženie intenzity podpory
- Zníženie podpory poľnohospodárstva v chránených oblastiach
- Vplyv zmeny klímy (zvyšovanie povodní, šírenie invázných druhov, sucho, záplavy)
- Zvyšovanie tlaku na životné prostredie, zvyšovanie pravdepodobnosti ekologických katastrof, zvyšovanie dopytu po využívaní prírodných zdrojov (voda, minerálne zdroje a pod.)
- Hospodárske záujmy brániace ochrane prírodných hodnôt
- Nárast dopravy v mestských oblastiach
- Závislosť od automobilového priemyslu

Stredný región

Obrázok 3.2/2.: Stredný región



Zdroj: Lechner

Okresy regiónu:

- Balassagyarmati
- Békáscsanak
- Békéscsaba
- Kazincbarcikai
- Lučenec
- Ózdi
- Páztói
- Pétervárad
- Putnok
- Revúca
- Rimavská Sobota
- Salgótarján
- Szécsény
- Veľký Krtíš

Pôsobnosť EZÚS v regióne:

- Novohrad – Nógrád
- Sajó-Rima

1. SILNÉ STRÁNKY

LECHNER TUDÁSKÖZPONT
ADRESA / 59 Budafoki út, Budapest 1111
TELEFÓN / +361 279 2640
FAX / +361 279 2641
WWW.LECHNERKOZPONT.HU
INFO@LECHNERKOZPONT.HU

INŠTITÚT PRIESTOROVÉHO PLÁNOVANIA
ADRESA / Lubľanská 1, 831 02 Bratislava
TELEFÓN / +421/02/54 789 502
FAX / +421/02/54 789 504
HTTP://IPP.SZM.COM
IPP@SZM.SK

- Potenciál pre rozvoj cestovného ruchu (atraktívna krajina, turistické chodníky, chránené územia, svetové dedičstvo, geopark, vzdelávacie programy pre ekoturizmus)
- Mnohé kultúrne pamiatky (Hollókő, Ipolytarnóc, hradná cesta)
- Vysoká úroveň biodiverzity, vysoký podiel chránených území
- Pôsobenie mimovládnych organizácií (ochrana prírody, organizačné vzťahy)
- Fungujúca cezhraničná (bilaterálna) spolupráca
- Vysoký podiel lesov (najvyšší z troch regiónov)
- Cezhraničný geopark Novohrad - Nógrád

2. SLABÉ STRÁNKY

- Periférne umiestnenie
- Nepriaznivé demografické podmienky (prehĺbenie migračných strát, negatívny prirodzený prírastok, starnutie obyvateľstva)
- Nedostatočné prepojenie medzi vzdelávacím systémom a potrebami trhu práce
- Vysoký podiel znevýhodneného obyvateľstva
- Nízka úroveň vzdelania
- Vysoká miera nezamestnanosti
- Nepriaznivá sociálno-ekonomická situácia, nedostatok pracovných príležitostí, nízka mobilita a flexibilita pracovnej sily
- Nedostatočné zastúpenie priemyslu a výroby (chýbajúce inovácie, špičkové technológie)
- Chýbajúce cestné spojenia, slabý prístup do regionálnych centier a k dieľniciam, nižšia miera dostupnosti k letisku medzinárodného významu
- Nedostatočne rozvinutý cestovný ruch, nízky počet návštevníkov (malá kapacita ubytovacích zariadení)
- Nedostatočne rozvinutá sieť cyklotrás
- Slabé prepojenie verejnou dopravou
- Zlý technický stav vedľajších ciest
- Nízka úroveň pripojenia domácností na kanalizáciu a nedostatočný stav technickej infraštruktúry pre spracovanie odpadových vôd
- Plány riadenia a údržby, ktoré sú vypracované len pre menšiu časť chránených území (nedostatočná dostupnosť nástrojov na ochranu prírody, málo dostupných ľudských zdrojov, nízke zdroje na ochranu prírody a monitorovanie)
- Šírenie invazívnych druhov

3. PRÍLEŽITOSTI

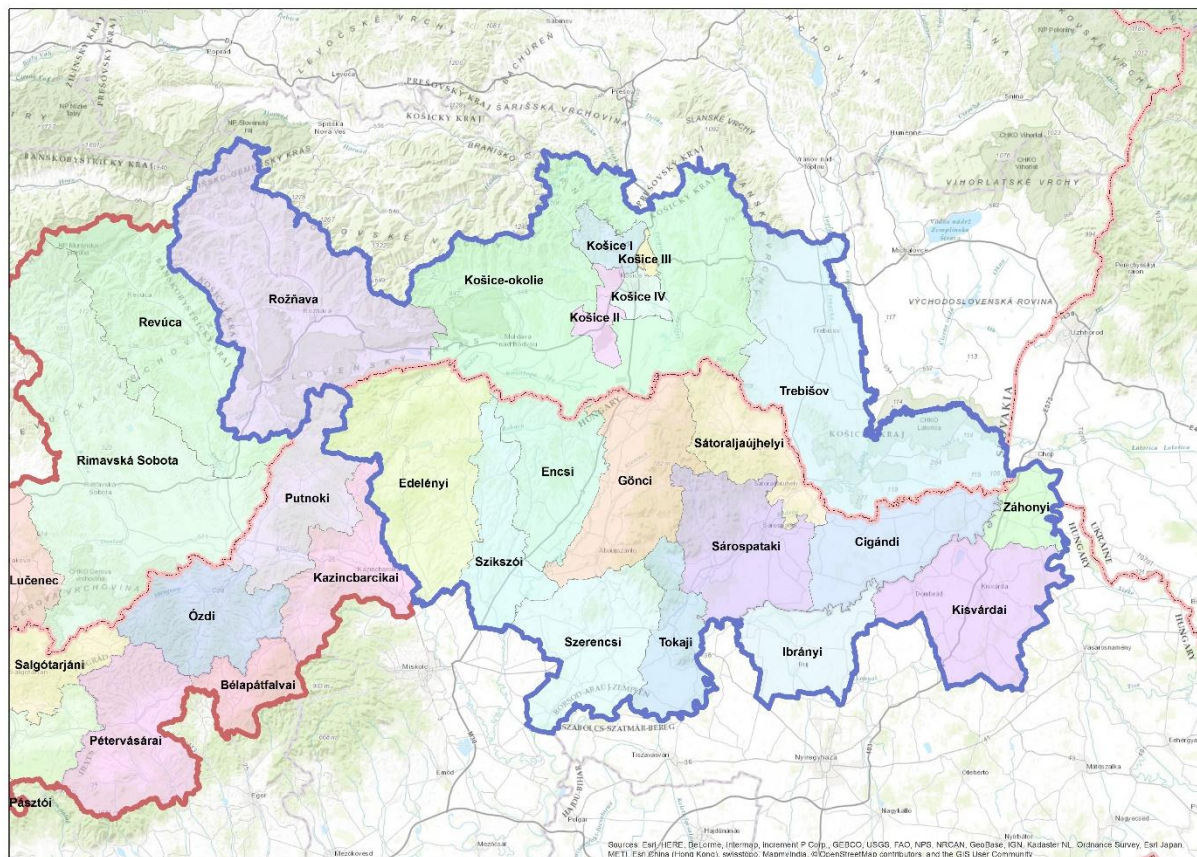
- Flexibilné a inovatívne vzdelávacie programy (na národnej úrovni)
- Národné programy na zníženie nezamestnanosti pre znevýhodnené skupiny obyvateľstva
- Špeciálne programy pre najmenej rozvinuté regióny Slovenska
- Zdroje z fondov EÚ
- Zdroje z národných fondov
- Podpora rozvoja cyklistických trás, mostov, hraničných priechodov, mobility, kultúrnych pamiatok, ekoturistiky z programu cezhraničnej spolupráce
- Rozvoj bilaterálnej spolupráce
- Moderné a udržateľné technológie (obnoviteľná energia, ekologická doprava)
- Riešenie environmentálnych otázok na základe medzinárodných dohovorov a legislatívy

4. OHROZENIA

- Časté zmeny legislatívy
- Nižšia podpora sociálne znevýhodnených skupín s narastajúcimi problémami
- Trvalý „únik mozgov“
- Zníženie zdrojov EÚ pre cestovný ruch
- Nedostatočná podpora programu cestovného ruchu
- Nedostatočná implementácia plánov dopravnej infraštruktúry
- Nedostatočná príprava na zmeny klímy
- Vplyv zmeny klímy (zvyšovanie povodní, šírenie invázných druhov, sucha, záplavy)
- Rýchly nárast intenzity cestnej dopravy

Východný región

Obrázok 3.2/3.: Východný región



Zdroj: Lechner

Okresy regiónu:

- Cigándi
- Edelényi
- Encsi
- Gönci
- Ibrányi
- Kisvárdai
- Košice I
- Košice II
- Košice III
- Košice IV
- Košice-koľo
- Rožňava
- Sárospataki
- Sátoraljaújhelyi
- Szerencsi
- Szikszói
- Tokaji
- Trebišov
- Záhonyi

Pôsobnosť EZÚS v regióne:

- Bódva-Karst
- Abaúj – Abaújbán
- Torysa
- Bodrogközi
- Svinka
- Via Carpatia
- Ung-Tisza-Túr-Sajó

1. SILNÉ STRÁNKY

- Relatívne priaznivá vzdelanostná štruktúra obyvateľstva a dostatok kvalifikovanej pracovnej sily (najmä v slovenskej časti riešeného územia)
- Prítomnosť univerzít/vysokých škôl a vzdelávacích inštitúcií
- Blízkosť miest Košice a Miškovec
- Mesto Košice - hospodárske a regionálne centrum (ekonomické, výskumné a inovačné centrum: s univerzitami, vzdelávacími centrami, rozvinutým IT sektorom, kvalifikovaným obyvateľstvom, silným priemyslom)
- Potenciál v oblasti poľnohospodárstva a lesníctva (ekologické poľnohospodárstvo, vysoký podiel poľnohospodárstva, lesníctva, tvorba pracovných miest)
- Známy vinársky región (Tokaj, vhodné klimatické a prírodné podmienky)
- Priaznivé podmienky pre rozvoj vidieckeho, poľovníckeho a liečebného cestovného ruchu
- Dobrá dostupnosť do regionálnych centier (Miškovec, Košice) a k medzinárodnému letisku (Košice), rozvinutý systém verejnej dopravy, cestná a železničná sieť medzinárodného významu, významný objem prepravy)
- Vhodné prírodné podmienky pre rozvoj cestovného ruchu (národný park, národné prírodné rezervácie a prírodné pamiatky, jaskyne, hory, rieky)
- Vysoký podiel chránených území a území NATURA 2000 (lokality svetového dedičstva, región Zemplín, Aggtelek-Domica, Tokajská vinohradnícka oblasť, existujúca spolupráca v oblasti ekoturistiky, prítomnosť mimovládnych organizácií na ochranu prírody)
- Bohaté kultúrne dedičstvo (historické jadro Košíc, vysoký počet hradov, palácov, kúrií, národné pamiatky - gotické, „železné“ cesty, udržiavanie miestnych tradícií, kultúrna trasa „Severné hrady“, kostoly Gömör a Abaúj so stredovekými nástennými maľbami)
- Cezhraničné územie národných parkov s jaskynným systémom Aggtelek - Slovenský kras

2. SLABÉ STRÁNKY

- Odliv kvalifikovanej pracovnej sily (najmä populácie v produktívnom veku)
- Zhoršovanie demografických trendov (prirodzený pohyb, negatívny prírastok z migrácie, znižovanie celkových prírastkov, starnutie obyvateľstva, vysoká nezamestnanosť, nízka miera vzdelanosti u rómskej populácie, vysoký podiel obcí s rómskymi komunitami)
- Nedostatočné prepojenie vzdelávania s potrebami trhu práce
- Slabá úroveň vysokých škôl v medzinárodnom porovnaní
- Slabá ekonomická situácia (nízka produktivita, nízka rozmanitosť výroby, nedostatok pracovných príležitostí)

- Nepriaznivé rozdelenie turistických atrakcií vo vidieckych oblastiach (obmedzená kapacita hotelov, nízky počet turistov, nerovnomerné rozmiestnenie ubytovania, nerovnomerné rozdelenie turistov, nedostatok aktívnej propagácie, nízka úroveň služieb)
- Zatiaľ nedostatočne využité zdieľanie spoločných poznatkov o pamiatkach medzi oboma krajinami za účelom rozvoja cestovného ruchu (chýbajúca legislatíva pre samosprávu na ochranu dedičstva na Slovensku)
- Nedostatočné využívanie kapacity medzinárodného letiska v Košiciach
- Veľmi nízke využitie obnoviteľných zdrojov energie
- Nedostatočná dostupnosť do hlavných miest a západnej Európy
- Vedľajšie cesty v zlom technickom stave
- Vysoká preferencia individuálnej osobnej dopravy (nedostatočná integrácia verejnej dopravy)
- Nedostatočná a neprepojená sieť cyklistických trás (najmä v mestách)
- Zlý stav siete technickej infraštruktúry (chýbajúca kanalizácia) v jednotlivých oblastiach (s výnimkou mesta Košice)
- Plány riadenia a údržby, ktoré sú vypracované len pre menšiu časť chránených území (nedostatočná dostupnosť nástrojov na ochranu prírody, málo dostupných ľudských zdrojov, nízke zdroje na ochranu prírody a monitorovanie)
- Šírenie invazívnych druhov
- Znečistenie riek (ohrozenie starými, nedostatočne vybudovanými skládkami odpadu)
- Slabé podmienky ochrany životného prostredia v mestách - Košice (zdroje znečistenia, záber pôdy, vysoký podiel zastavaného územia)
- Znečistenie ovzdušia tuhými znečisťujúcimi látkami (presahujúce znečistenie ovzdušia z dopravy na slovenskej časti územia)

3. PRÍLEŽITOSTI

- Flexibilné a inovatívne vzdelávacie programy (na národnej úrovni)
- Národné programy na zníženie nezamestnanosti pre znevýhodnené skupiny obyvateľstva
- Zvyšujúci sa dopyt po vzdelaných zamestnancoch (reforma zohľadňujúca aspekty trhu práce a znevýhodneného obyvateľstva, e-vzdelávanie, celoživotné vzdelávanie, cudzie jazyky)
- Zvyšovanie významu cestovného ruchu (rastúci záujem zahraničných turistov, vrátane predĺžených víkendov a prepojenie ochrany životného prostredia a cestovného ruchu)
- Zvyšujúci sa dopyt po kvalitných výrobkoch (vrátane výrobkov z ekologického poľnohospodárstva)
- Rastúci potenciál pre nové investície do výskumu a vývoja (mesto Košice)
- Nové technologické trendy (využívanie obnoviteľných zdrojov energie, ekologická doprava atď.)
- Trvalo udržateľný rozvoj dopravy - zdroje z národných operačných programov

- Riešenie environmentálnych otázok na základe medzinárodných dohovorov a legislatívy
- Ponechanie väčšiny chránených prírodných oblastí vo vlastníctve štátu (smernica EÚ o ochrane prírody)

4. OHROZENIA

- Rozpad Schengenského priestoru
- Nižšia podpora sociálne znevýhodnených skupín s narastajúcimi problémami
- Pokles slovensko-maďarských rodinných väzieb
- Atraktivnosť lepších (zahraničných) miest a z toho vyplývajúci „únik mozgov“
- Pokles domáceho cestovného ruchu
- Nižšia podpora hospodárstva vo vidieckych oblastiach
- Rast dopravy v mestských oblastiach (zvýšenie intenzity cestnej dopravy na cestách nižších kategórií)
- Časté zmeny legislatívy
- Nízka úroveň environmentálneho povedomia (u obyvateľstva aj v podnikateľskej sfére)
- Vplyv zmeny klímy (zvyšovanie povodní, šírenie invázných druhov, sucho, záplavy)

4. ZÁVERY

Cieľom tejto časti prác bolo formulovanie návrhov a odporúčaní pre realizáciu spoločných aktivít na území prihraničných regiónov Slovenska a Maďarska. Pri formulovaní samotných návrhov a odporúčaní sa vychádzalo v prvom rade z výsledkov spoločnej analýzy - silných a slabých stránok, príležitostí a ohrození identifikovaných v predchádzajúcej časti štúdie, ako aj z výsledkov spoločných slovensko-maďarských pracovných stretnutí. Pri identifikácii návrhov a odporúčaní sa zároveň vychádzalo aj z modelovania budúceho vývoja jednotlivých zložiek sídelného prostredia, tzv. scenárov rozvoja.

4.1. SCENÁRE ROZVOJA

Zámerom tejto kapitoly je poskytnúť podklad pre presnejšie formulovanie návrhov a odporúčaní pre realizáciu spoločných aktivít na riešenom území, t.j. na území prihraničných regiónov Slovenska a Maďarska, a to prostredníctvom odhadov budúceho vývoja (do roku 2030) jednotlivých zložiek sídelného prostredia v štyroch hlavných oblastiach (hospodársky a sociálny rozvoj, rozvoj technickej infraštruktúry, rozvoj dopravnej infraštruktúry a ochrana prírodných zdrojov).

Odhad budúceho vývoja bol spracovaný do roku 2030, čo predstavuje dve plánovacie obdobia v rámci fungovania európskej regionálnej politiky.

Scenáre rozvoja boli spracované na základe odhadov budúceho vývoja jednotlivých súvisiacich ukazovateľov v rámci skúmaných oblastí, a to s ohľadom na plánované projektové zámery a opatrenia (vychádzajúc z aktuálnych rozvojových a strategických dokumentov na regionálnej úrovni).

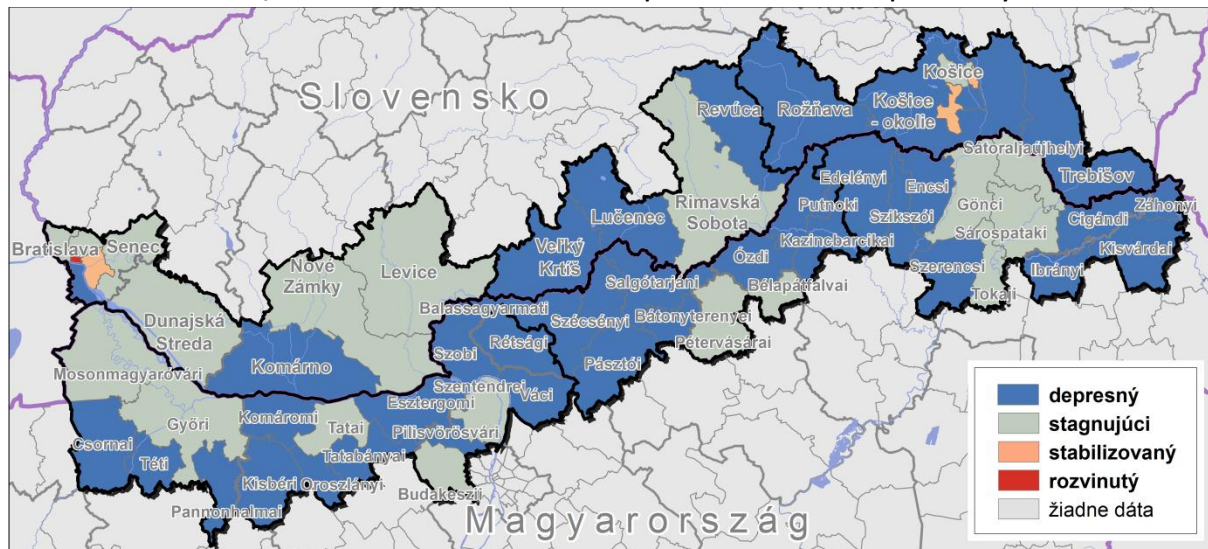
Scenáre rozvoja boli spracované v dvoch variantoch (pesimistický a optimistický) berúc do úvahy pravdepodobnosť realizácie jednotlivých projektových zámerov a opatrení.

Celkovo však môžeme konštatovať, že nejaké významné zmeny, čo sa týka disparít medzi jednotlivými regiónmi v rámci jednotlivých scenárov, neboli identifikované. Výraznejšie zmeny sa dajú očakávať najmä vo vývoji demografických ukazovateľov.

Hospodársky a sociálny rozvoj

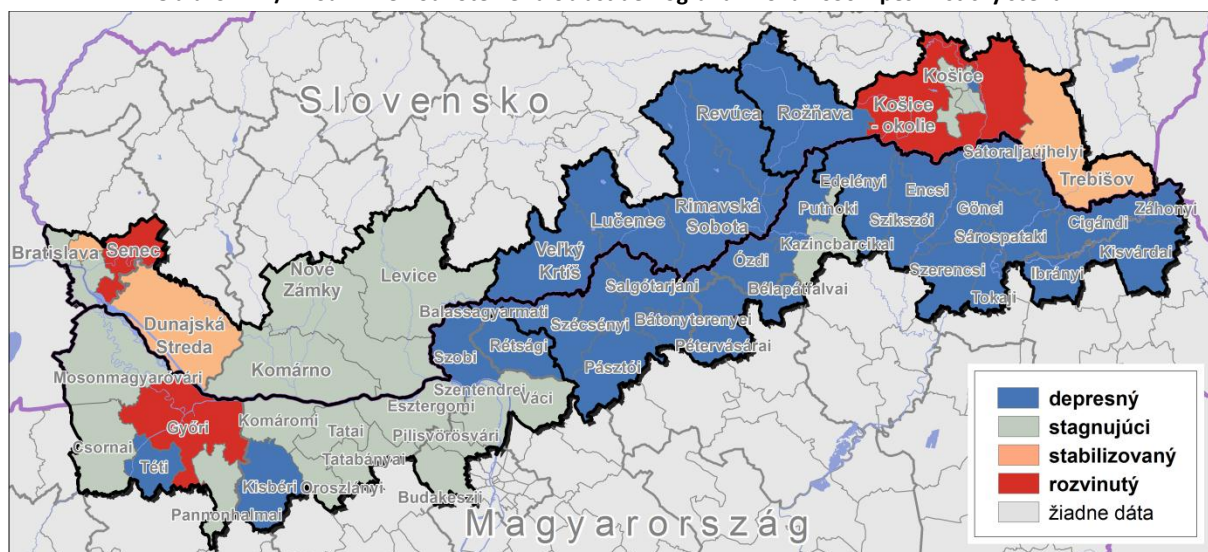
Pesimistický scenár

Obrázok 4.1/1.: Súhrnné hodnotenie za oblasť hospodárstva v roku 2030 – pesimistický scenár



Zdroj: vlastné spracovanie IPP

Obrázok 4.1/2.: Súhrnné hodnotenie za oblasť demografia v roku 2030 – pesimistický scenár



Zdroj: vlastné spracovanie IPP

Región západ

V prípade pesimistického scenára sa rozhodujúce opatrenia v oblasti regionálneho rozvoja budú zameriavať na podmienky a činnosti vyplývajúce najmä zo zdrojov na európskej úrovni. Význam domácich politík zameraných na rozvoj podnikania na miestnej a regionálnej úrovni sa zníži.

Podmienky na trhu práce sa v dôsledku pôsobenia vnútorných a vonkajších faktorov v porovnaní so súčasnými podmienkami zhoršia. Tieto podmienky ovplyvnia najmä zvýšený dopyt po kvalifikovanej pracovnej sile. V značnej miere sa prehlbia rozdiely v štruktúre ponuky a dopytu po práci. Bude to aj výsledok vzdelávacieho systému, ktorý nereaguje na dopyt po pracovnej sile z hľadiska odvetvovej a vzdelávacej štruktúry. Emigrácia kvalifikovanej a mladšej pracovnej sily, ktorá vďaka voľnému pohybu a lepším podmienkam nájde lepšie uplatnenie a ohodnotenie v zahraničí, bude významnejšia.

Inovačný potenciál regiónu nebude dostatočne využitý a v konečnom dôsledku sa zníži význam regiónu v medzinárodnom (stredoeurópskom) kontexte.

V rámci západného regiónu bude najviac rozvinutý okres Bratislava I, nasledovaný okresom Bratislava II. Celkovo bude stav medzi jednotlivými okresmi vyrovnaný, pričom možno konštatovať, že menej rozvinutými budú okresy na maďarskej strane. Je preto potrebné uskutočniť a implementovať také opatrenia, ktoré podporia hospodársky rast na oboch stranách hranice.

Región stred

Pesimistický scenár uvažuje, že rozhodujúce opatrenia v oblasti regionálneho rozvoja sa budú zameriavať na podmienky a činnosti vyplývajúce najmä zo zdrojov EÚ. Význam domácich politík zameraných na rozvoj podnikania na miestnej a regionálnej úrovni sa zníži.

V dôsledku nepriaznivého demografického vývoja sa utlmí hospodársky vývoj v regióne. Miera nezamestnanosti v dôsledku tohto vývoja bude mať tendenciu rasti a horšie postavenie na trhu práce bude mať okrem absolventov a pracovníkov v dôchodkovom veku aj pracovná sila s nižšou kvalifikáciou v strednom veku, ktorá má nižšiu adaptabilitu na meniace sa podmienky na trhu práce. Ekonomické problémy budú mať vplyv aj na rozvoj cestovného ruchu.

V značnej miere sa prehlbia štruktúrne rozdiely medzi ponukou a dopytom po práci. Bude to aj výsledok vzdelávacieho systému, ktorý nedostatočne reaguje na dopyt po pracovnej sile z hľadiska odvetvovej a vzdelávacej štruktúry.

Zvýši sa emigrácia kvalifikovanej a mladšej pracovnej sily do ekonomických centier mimo regiónu, čo ešte viac prehĺbi rozdiely voči ostatným regiónom.

Z hľadiska celkového hodnotenia sú okresy v regióne vyrovnané, pričom ako na slovenskej, tak aj na maďarskej strane, prevláda početnosť okresov menej rozvinutých. Cezhraničná spolupráca môže prispieť k výraznejšiemu hospodárskemu rastu v danom regióne.

Región východ

Pri uplatnení pesimistického scenára sa očakáva, že opatrenia v oblasti regionálneho rozvoja budú vychádzať z podmienok a činností vyplývajúcich najmä zo zdrojov EÚ. Význam domácej politiky zameranej na rozvoj

podnikania na miestnej a regionálnej úrovni sa zníži.

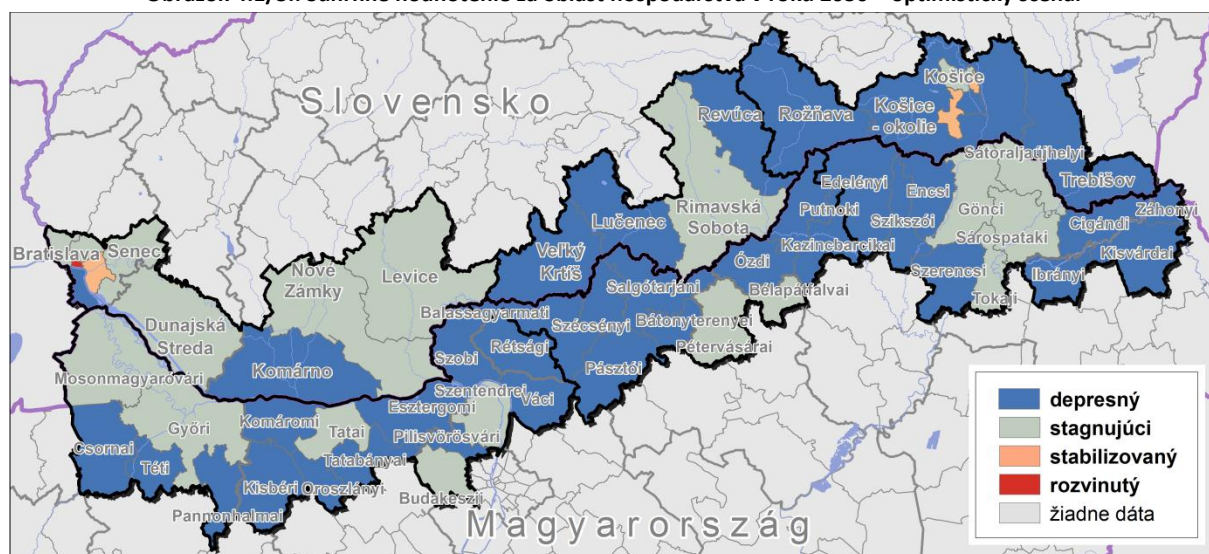
Podmienky na trhu práce sa v dôsledku pôsobenia vnútorných a vonkajších faktorov v porovnaní so súčasnými podmienkami zhoršia. V značnej miere sa prehĺbi rozdiel medzi ponukou a dopytom po práci ako dôsledok vzdelávacieho systému, ktorý nereaguje na dopyt po pracovnej sile z hľadiska odvetvovej a vzdelávacej štruktúry. Miera nezamestnanosti v dôsledku tohto vývoja bude mať tendenciu rasti a horšie postavenie na trhu práce budú mať okrem absolventov a pracovníkov v dôchodkovom veku aj občania s nižšou kvalifikáciou. K zhoršeniu situácie prispeje aj emigrácia kvalifikovanej a mladšej pracovnej sily za lepšími pracovnými a platobnými podmienkami v rámci otvorenej EÚ. Negatívne dopady rastu miery nezamestnanosti sa budú odrážať aj v regiónoch, ktoré sú hnacou silou a motorom regionálneho rozvoja.

Ekonomické problémy budú mať negatívny vplyv aj na rozvoj cestovného ruchu v regióne.

Celkové hodnotenie z pohľadu jednotlivých okresov ukazuje, že v regióne sa nachádzajú predovšetkým menej rozvinuté okresy. Výnimkou sú iba okresy Košice II a III. Aj preto je dôležitá spolupráca a spoločné aktivity s cezhraničným presahom.

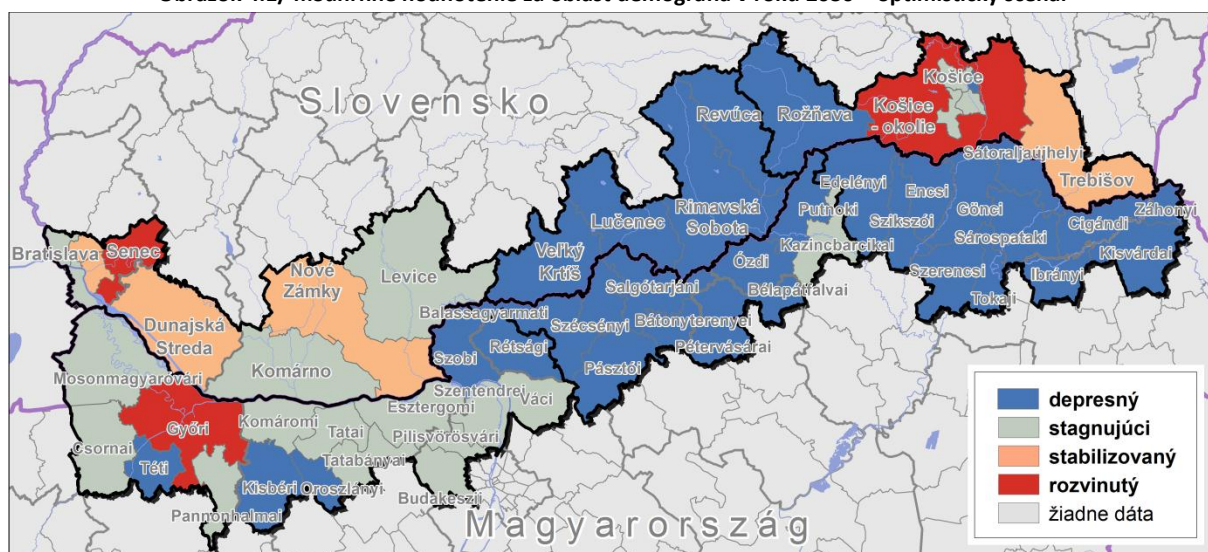
Optimistický scenár

Obrázok 4.1/3.: Súhrnné hodnotenie za oblasť hospodárstva v roku 2030 – optimistický scenár



Zdroj: vlastné spracovanie IPP

Obrázok 4.1/4.:Súhrnné hodnotenie za oblasť demografia v roku 2030 – optimistický scenár



Zdroj: vlastné spracovanie IPP

Región západ

Optimistický scenár očakáva vytvorenie prepojení medzi podnikateľským sektorom, vzdelávacími a výskumnými inštitúciami a verejnou správou, ktoré budú mať významný vplyv na hospodársky rozvoj regiónu. Predpokladá sa aj pomerne rozsiahle zapojenie vedeckého a výskumného potenciálu do formovania technologickej úrovne výrobkov a technológií domácich a zahraničných hospodárskych subjektov. Realizované politiky na miestnej, regionálnej a národnej úrovni vytvoria predovšetkým podmienky pre rozvoj podnikateľského prostredia a jej nástroje budú ovplyvňovať udržateľný rozvoj regiónu.

Vzhľadom na rastúcu ponuku pracovných síl, a tým aj na zvýšenie konkurencie na trhu práce sa zvýši cena pracovnej sily, najmä kvalifikovanej. V dôsledku zvýšenej investičnej aktivity a zavádzaní technicky a technologicky náročnej výroby bude stále viac využívaná kvalifikovaná pracovná sila pri tvorbe a implementácii sofistikovaných produktov a služieb. Transformáciou vzdelávacieho systému sa postupne dosiahne rovnováha na trhu práce z hľadiska štruktúry ponuky a dopytu po pracovnej sile. Na základe týchto podmienok bude miera nezamestnanosti na nízkej úrovni.

Pri porovnaní celkového hodnotenia aj v optimistickom scenári sú relatívne rozdiely medzi jednotlivými okresmi identické ako v prípade pesimistického variantu.

Región stred

V prípade optimistického scenára rozvoj podnikania bude založený na koncepte endogénneho rozvoja. Bude sa zameriavať predovšetkým na vytváranie podmienok pre vytváranie väzieb medzi aktérmi na miestnej a regionálnej úrovni.

Systém vzdelávania sa bude postupne prispôbovať požiadavkám trhu práce. Za týchto podmienok bude mať

miara nezamestnanosti klesajúci trend. Absolventi škôl, ako aj uchádzači o zamestnanie vyšších vekových skupín vďaka lepšiemu vzdelávaciemu systému, resp. uplatneniu celoživotného vzdelávania budú mať na trhu práce vyššiu pravdepodobnosť uplatnenia. Štruktúra ponuky a dopytu po práci bude vyrovnaná.

Významný impulz pre rozvoj regiónu budú mať malé a stredné podniky (MSP), ktoré vďaka spolupráci s výskumnými inštitúciami zvýšia svoju technologickú úroveň.

Vďaka spolupráci regionálnych a miestnych subjektov v oblasti cestovného ruchu, ako aj koordinácii vzájomnej spolupráce s cezhraničnými partnermi, sa zvýši atraktivita regiónu, čo bude mať za následok nárast počtu turistov.

Celkové hodnotenie v optimistickom scenári vykazuje rovnaké rozloženie okresov z hľadiska relatívnych rozdielov.

Región východ

V optimistickom variante sa očakáva rozvoj podnikania, ktorý bude založený na koncepte endogénneho rozvoja. Bude sa zameriavať predovšetkým na vytváranie podmienok pre vytváranie väzieb medzi aktérmi na miestnej a regionálnej úrovni. Podmienky budú zamerané na vytváranie klastrov, najmä na prepojenie medzi rôznymi podnikateľskými subjektmi a vzdelávacou a výskumnou základňou regiónu.

Významný vplyv na rozvoj regiónu bude mať vytvorenie prepojení medzi podnikateľským sektorom, vzdelávacími a výskumnými inštitúciami a verejnou správou. Vďaka vytvoreniu vhodných nástrojov a politických podmienok bude mať formovanie týchto väzieb trvalý charakter. Predpokladá sa aj významné zapojenie vedeckého a výskumného potenciálu do formovania technologickej úrovne podnikov.

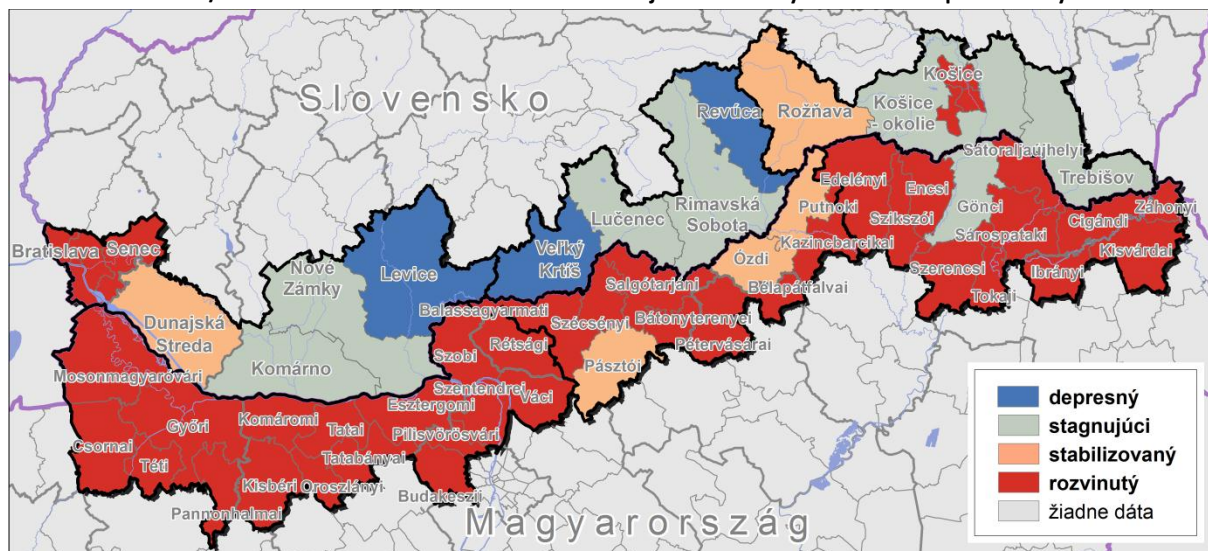
Situácia na trhu práce dosiahne rovnováhu ponuky a dopytu po pracovnej sile aj vďaka transformácii vzdelávacieho systému orientovaného na potreby praxe. Na základe týchto podmienok bude miera nezamestnanosti na nízkej úrovni. Základom pri tvorbe a implementácii sofistikovaných produktov a služieb a technologicky náročnej výroby bude kvalifikovaná pracovná sila.

Ako pesimistický, tak aj optimistický scenár uvažuje s rovnakými relatívnymi rozdielmi medzi jednotlivými okresmi. To znamená miernu dominanciu okresov Košice II a III.

Rozvoj technickej infraštruktúry (energia, vodný manažment)

Pesimistický scenár

Obrázok 4.1/5.: Súhrnné hodnotenie za oblasť technickej infraštruktúry v roku 2030 – pesimistický scenár



Zdroj: vlastné spracovanie IPP

Región západ

Vytvorenie viacerých plánovaných spojení elektrických vedení a okruhov medzi Slovenskom a Maďarskom umožní prepojenie elektrickej infraštruktúry severných častí Európy s elektrickou infraštruktúrou v strednej a východnej Európe s možnosťou prepravy elektrickej energie v smere sever-juh. Jedná sa o dvojité vedenie 2x 400kV Gabčíkovo – Gönyű – Veľký Ďur. Dobudovanie kanalizácie a vodovodných sietí vo vybraných obciach najmä vidieckych oblastí a ich pravidelná údržba či rekonštrukcia čiastočne zvýši kvalitu sídelnej infraštruktúry. Viaceré projekty umožnia modernizáciu a rekonštrukciu kľúčových zariadení hlavnej technológie využívané na prepravu plynu.

Región stred

Vytvorenie viacerých plánovaných spojení elektrických vedení a okruhov medzi Slovenskom a Maďarskom umožní prepojenie elektrickej infraštruktúry severných častí Európy s elektrickou infraštruktúrou v strednej a východnej Európe s možnosťou prepravy elektrickej energie v smere sever-juh. Jedná sa o dvojité vedenie 2x 400kV Rimavská Sobota – Sajóivánka, pričom dôjde k rozšíreniu rozvodní. Súčasná cezhraničná kapacita sa zdvojnásobí. Dobudovanie kanalizácie a vodovodných sietí vo vybraných obciach najmä vidieckych oblastí a ich pravidelná údržba či rekonštrukcia čiastočne zvýši kvalitu sídelnej infraštruktúry a tým vyrovná vnútroregionálne rozdiely v oblasti pripojenia. Viaceré projekty umožnia modernizáciu a rekonštrukciu kľúčových zariadení hlavnej technológie využívané na prepravu plynu.

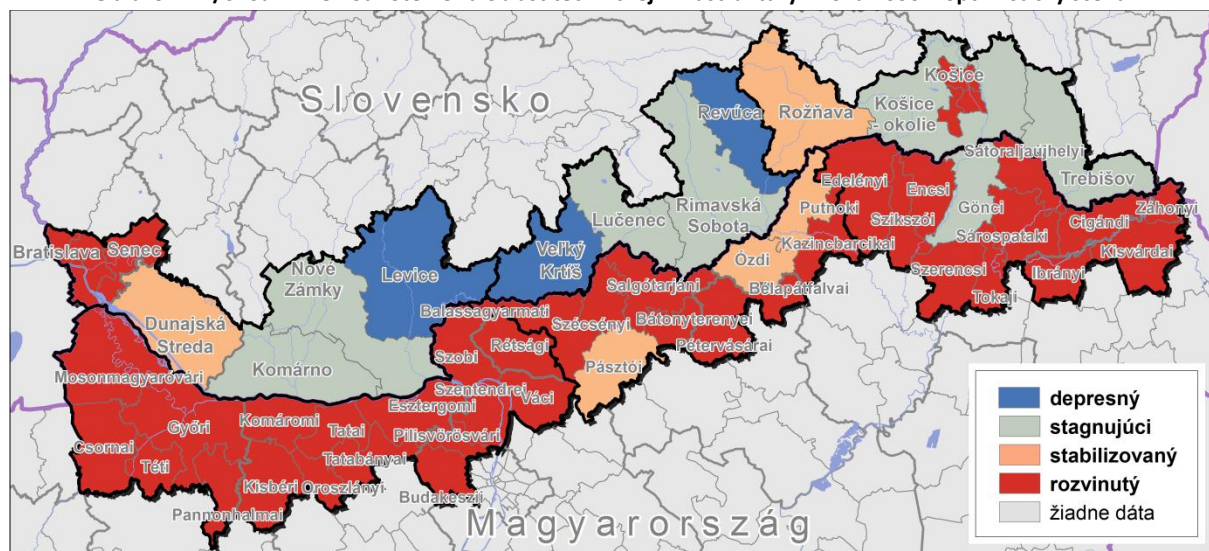
Región východ

Dobudovanie kanalizácie a vodovodných sietí vo vybraných obciach najmä vidieckych oblastí a ich pravidelná

údržba či rekonštrukcia čiastočne zvýši kvalitu sídelnej infraštruktúry. Viaceré projekty umožnia modernizáciu a rekonštrukciu kľúčových zariadení hlavnej technológie využívanej na prepravu plynu.

Optimistický scenár

Obrázok 4.1/6.: Súhrnné hodnotenie za oblasť technickej infraštruktúry v roku 2030 – optimistický scenár



Zdroj: vlastné spracovanie IPP

Región západ

Vytvorenie viacerých plánovaných spojení elektrických vedení a okruhov medzi Slovenskom a Maďarskom umožní prepojenie elektrickej infraštruktúry severných častí Európy s elektrickou infraštruktúrou v strednej a východnej Európe s možnosťou prepravy elektrickej energie v smere sever-juh. Jedná sa o dvojité vedenie 2x 400kV Gabčíkovo – Gönyű – Veľký Ďur, vrátane výstavby novej spínacej stanice Gabčíkovo. Súčasná cezhraničná kapacita sa zdvojnásobí. Dobudovanie kanalizácie a vodovodných sietí vo vidieckych oblastiach a ich pravidelná údržba či rekonštrukcia výrazným spôsobom zvýši kvalitu sídelnej infraštruktúry. Viaceré projekty umožnia modernizáciu a rekonštrukciu kľúčových zariadení hlavnej technológie využívanej na prepravu plynu. Plynovod Nabucco zlepší napojenie južnej časti regiónu na zásoby zemného plynu. Nové spojenie ropovodu medzi rafinériou v Bratislave a v rakúskom Schwechate vytvorí možnosť alternatívnych dodávok ropy do regiónu.

Región stred

Vytvorenie viacerých plánovaných spojení elektrických vedení a okruhov medzi Slovenskom a Maďarskom umožní prepojenie elektrickej infraštruktúry severných častí Európy s elektrickou infraštruktúrou v strednej a východnej Európe s možnosťou prepravy elektrickej energie v smere sever-juh. Jedná sa o dvojité vedenie 2x 400kV Rimavská Sobota – Sajóivánka, pričom dôjde k rozšíreniu rozvodní. Súčasná cezhraničná kapacita sa zdvojnásobí. Dobudovanie kanalizácie a vodovodných sietí a ich pravidelná údržba či rekonštrukcia výrazným spôsobom zvýši kvalitu sídelnej infraštruktúry a tým vyrovná vnútroregionálne rozdiely v oblasti pripojenia.

Viaceré projekty umožnia modernizáciu a rekonštrukciu kľúčových zariadení hlavnej technológie využívanej na prepravu plynu.

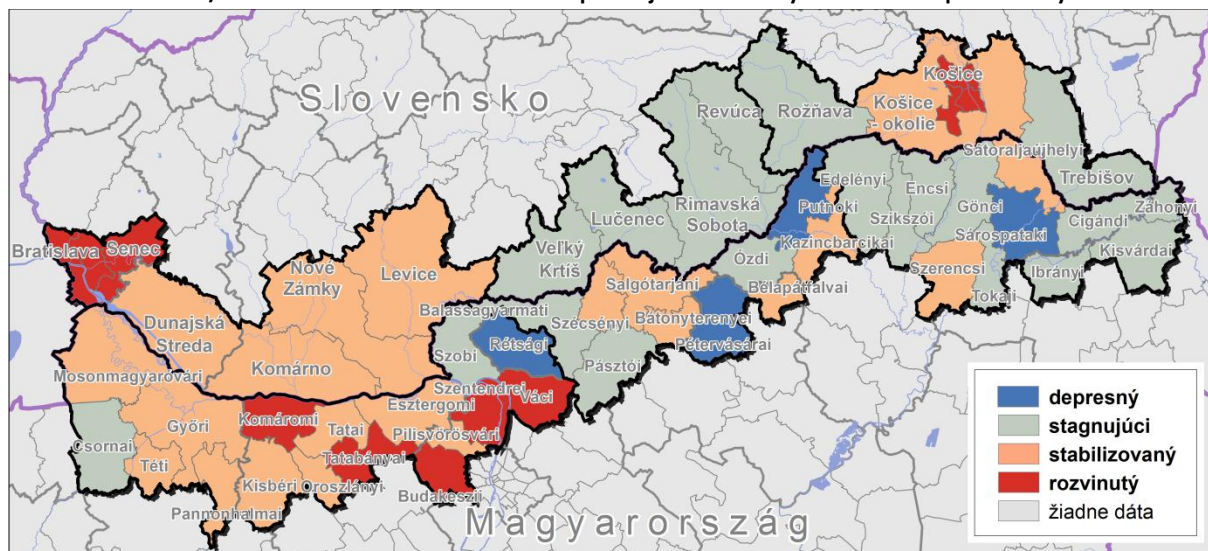
Región východ

Optimistický scenár očakáva naplnenie spoločných aktivít zameraných na celkovú podporu ekologickej technickej infraštruktúry. Vytvorenie viacerých plánovaných spojení elektrických vedení a okruhov medzi Slovenskom a Maďarskom umožní prepojenie elektrickej infraštruktúry severných častí Európy s elektrickou infraštruktúrou v strednej a východnej Európe s možnosťou prepravy elektrickej energie v smere sever-juh. Jedná sa o dvojité vedenie 2x 400kV Veľké Kapušany – oblasť Kiskváda. Dobudovanie kanalizácie a vodovodných sietí a pravidelná rekonštrukcia výrazným spôsobom zvýši kvalitu sídelnej infraštruktúry. Viaceré projekty umožnia modernizáciu a rekonštrukciu kľúčových zariadení hlavnej technológie využívanej na prepravu plynu. Navýšenie pevnej kapacity prepravnej siete v smere východ – západ bude dosiahnuté úpravou kompresoru vo Veľkých Kapušanoch. Vybudovaním projektu Eastring vznikne efektívny spôsob ako posilniť diverzifikáciu prepravných trás a zdrojov zemného plynu v regióne strednej a juhovýchodnej Európy, ktorého krajiny by v prípade výpadku dodávok zemného plynu, podobného tomu z roku 2009, utrpeli pravdepodobne najväčšie škody. Obojsmerný plynovod bude umiestnený vo východnej časti regiónu.

Rozvoj dopravnej infraštruktúry

Pesimistický scenár

Obrázok 4.1/7.: Súhrnné hodnotenie za oblasť dopravnej infraštruktúry v roku 2030 – pesimistický scenár



Zdroj: vlastné spracovanie IPP

Región západ

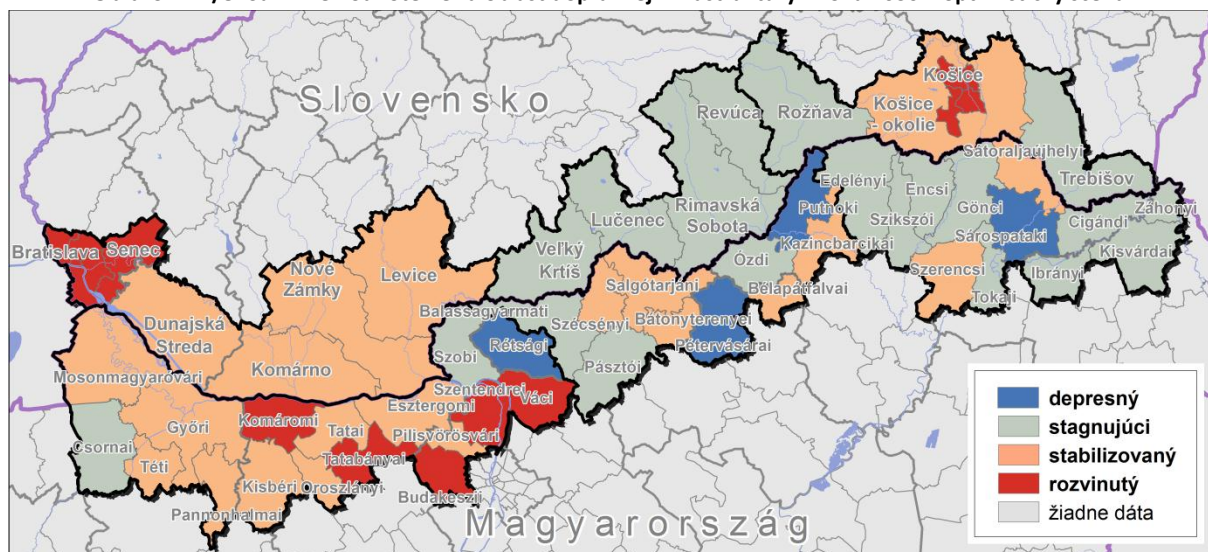
V prípade pesimistického scenára dôjde k výstavbe D4 v trase Bratislava - Jarovce - Rovinka - Ivanka pri Dunaji – Bratislava-Rača, čím sa vytvorí vonkajší bratislavský okruh, na ktorý nadviaže rýchlostná cesta R7 v úseku Bratislava-Ružinov – Dunajská Lužná. Tým sa zlepši napojenie okolitých obcí s následkom zníženia dopravných kongescií na cestách 1., 2. a 3. triedy. Cez rieku Dunaj bude vytvorené nové napojenie cez nový Komárňanský most umiestnený na západ od mesta Komárno resp. Komárom. V oblasti Bratislavskej integrovanej dopravy dôjde k jej skvalitneniu: zosúladieniu grafikonov – vytvorenie nadväzností autobus – vlak, dôjde k skráteniu intervalov medzi spojmi a odstráneniu paralelných autobusových a železničných liniek.

Región stred

V prípade pesimistického scenára nedôjde k žiadnemu novému spojeniu verejnou dopravou. Bez aktívnej podpory nedôjde k výraznému zlepšeniu cezhraničnej trvalo udržateľnej mobility. Na slovenskom území dokončenie viacerých úsekov rýchlostnej komunikácie R2 umožní lepšie a rýchlejšie spojenie k okresným mestám, sídlu kraja a rýchlejšie prepojenie do susedných regiónov.

Región východ

Dokončenie viacerých úsekov medzinárodnej cyklistickej trasy EuroVelo 11 bude motorom pre následný rozvoj cezhraničných cykloturistických trás, čo bude mať priamy vplyv na rozvoj cestovného ruchu. Prvým krokom k harmonizácii dopravných systémov bude rozvíjajúci sa Integrovaný dopravný systém Košického kraja, s možným cezhraničným presahom.

Optimistický scenár**Obrázok 4.1/8.:Súhrnné hodnotenie za oblasť dopravnej infraštruktúry v roku 2030 – optimistický scenár***Zdroj: vlastné spracovanie IPP***Región západ**

V prípade optimistického scenára dôjde k výstavbe D4 v trase Bratislava-Jarovce - Rovinka - Ivanka pri Dunaji – Bratislava-Rača – Stupava – hraničný priechod Bratislava-Devínska Nová Ves/Marchegg, čím sa vytvorí vonkajší bratislavský okruh, na ktorý nadviaže rýchlostná cesta R7 v úseku Bratislava-Ružinov – Dunajská Lužná – Dunajská Streda – Nové Zámky. Tým sa zlepší napojenie okolitých obcí s následkom zníženia dopravných kongescií na cestách 1., 2. a 3. triedy. Zároveň dôjde k prestavbe a výstavbe cesty prvej triedy č. 64 medzi mestami Nitra – Nové Zámky – Komárno s napojením na maďarskú cestnú sieť cez nový Komárňanský most (umiestnený na západ od mesta Komárno resp. Komárom). Tým sa zlepšia časové dostupnosti medzi týmito sídlami, cezhraničné dostupnosti, ako aj dostupnosť do hlavného mesta. K zlepšeniu cezhraničnej dostupnosti prispeje aj vybudovanie nových cestných mostov cez Dunaj. Modernizácia trate 130 Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo spojená so zvýšením premávkovej rýchlosti na traťovú rýchlosť 160km/h zlepši hodnoty dostupností hlavných a vybraných regionálnych miest. V oblasti Bratislavskej integrovanej dopravy dôjde k jej skvalitneniu a rozšíreniu, čím bude zahrnutá aj obec Rajka, Bezenye, Hegyeshalom, Dunakiliti a Mosonmagyaróvár. Postupne dôjde k skracovaniu intervalov medzi autobusovými a železničnými spojmi. Zlepšenie plavebných podmienok medzi mestami Viedeň a Bratislava bude mať pozitívny vplyv na rozvoj vodnej a turistickej vodnej dopravy. Systém vybudovaných dunajských prístavov pritiahne nových turistov do oblasti, k čomu napomôže aj vyhlásenie Národného parku Dunajské luhy na slovenskom území.

Región stred

Vybudovanie niekoľkých nových miestnych cezhraničných (cestných, peších a cyklistických) prepojení bude mať za následok zlepšenie cezhraničnej dostupnosti a dôjde aj k podpore cestovného ruchu. Dôjde k obnoveniu

železničnej dopravy a možno očakávať vznik niekoľkých autobusových liniek (napr. Filakovo – Šalgotárján, Veľký Krtíš – Balázské Ďarmoty, či Tornaľa – Putnok). K miernemu zlepšeniu vnútroregionálnej aj cezhraničnej dostupnosti prispeje aj skvalitnenie ciest 1., 2. a 3. triedy. Na slovenskom území dokončenie rýchlostnej komunikácie R2 umožní lepšie a rýchlejšie spojenie k okresným mestám, sídlu kraja a rýchlejšie prepojenie do susedných regiónov.

Región východ

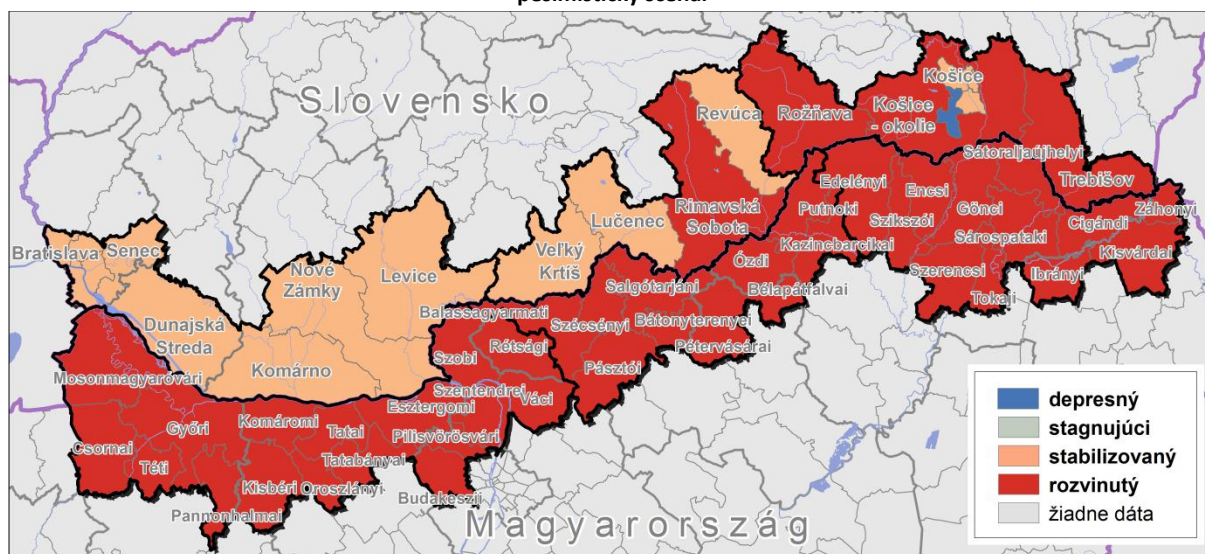
Dokončenie medzinárodnej cyklistickej trasy EuroVelo 11 na území regiónu v celej dĺžke bude motorom pre následný rozvoj cezhraničných cykloturistických trás, čo bude mať priamy vplyv na rozvoj cestovného ruchu. S tým bude taktiež súvisieť skvalitnenie a rozšírenie už existujúcej vnútroregionálnej siete cyklotrás. Dobudovaním rýchlostnej komunikácie od maďarského Miškovca k slovensko-maďarskej štátnej hranici (napojenie na rýchlostnú cestu R4) vznikne významnejší severo-južný koridor s možnosťou napojenia na slovenský východo-západný koridor rýchlostnej cesty R2 a diaľnice D1 smerom k ukrajinským hraniciam. Prvým krokom k harmonizácii dopravných systémov bude rozvíjajúci sa Integrovaný dopravný systém Košického kraja, s cezhraničným presahom do najbližších maďarských obcí.

Ochrana prírodných zdrojov a životného prostredia

V rámci oblasti prírodných zdrojov a životného prostredia môže dôjsť k opačnému efektu uvedených scenárov za niektoré oblasti. Napríklad optimistický scenár rozvoja technickej alebo dopravnej infraštruktúry môže realizovaním svojich zámerov negatívne vplyvať na krajinnú štruktúru, chránené územia, a taktiež pri zvýšenej intenzite dopravy sa predpokladá nárast znečistenia ovzdušia. Nárast počtu obyvateľov, a s tým spojené stavebné činnosti, si vyžadujú záber prírodných plôch, v dôsledku čoho môžu byť ovplyvnené významné prírodné prvky krajinnej štruktúry.

Pesimistický scenár

Obrázok 4.1/9.: Súhrnné hodnotenie za oblasť ochrany prírodných zdrojov a životného prostredia v roku 2030 – pesimistický scenár



Zdroj: vlastné spracovanie IPP

Región západ

V prípade pesimistického scenára sa očakáva zhoršenie kvality životného prostredia v západnom regióne. Narastajúcou priemyselnou činnosťou sa zvýšia hodnoty emisií zo zdrojov znečistenia ovzdušia, čo sa môže negatívne prejavovať na zmene klimatických podmienok, poprípade sa už aj tak tento nezvratný jav môže zrýchliť. Tak isto môže byť negatívne narušená štruktúra krajiny a jej ekologická stabilita a znehodnotenú chránené územia. Problematické môžu byť oblasti najmä v okolí väčších miest.

Región stred

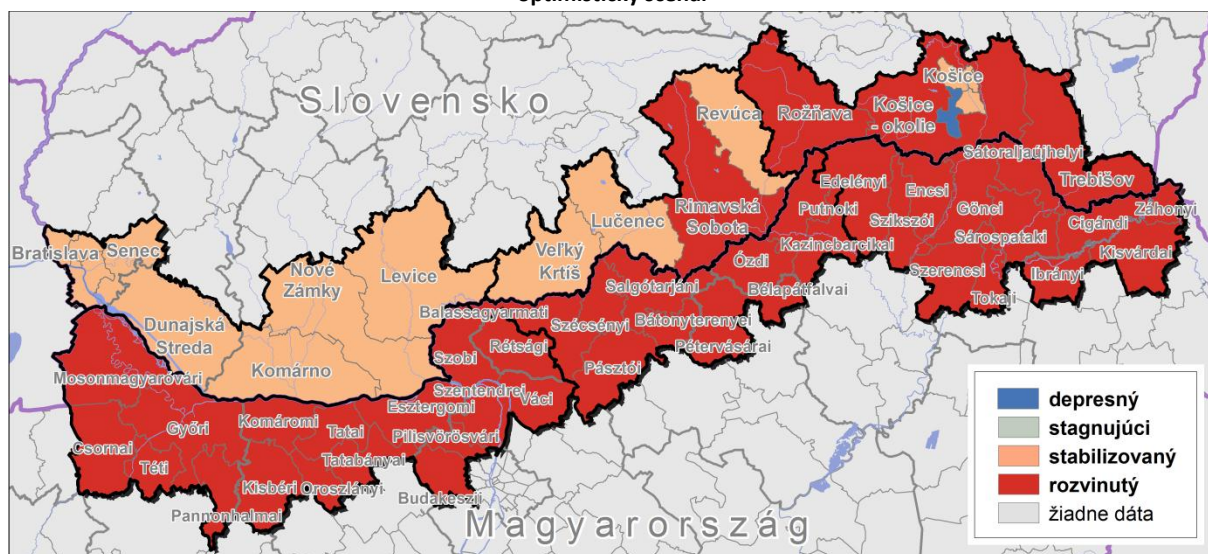
Pesimistický scenár uvažuje, že v prípade značných klimatických zmien dôjde k poškodeniu alebo zmene krajinnej štruktúry. Môže dôjsť k ohrozeniu predmetu ochrany v chránených územiach v dôsledku zmeny alebo zániku dôležitých biotopov. Pesimistický scenár počíta s menším znečistením ovzdušia ako v západnej a východnej časti cezhraničného regiónu, preto aj dopady tohto javu na klimatické podmienky môžu byť menšie.

Región východ

Pri uplatnení pesimistického scenára sa očakáva výrazné narušenie prírodnej štruktúry a narušenie ekologickej siete najmä v maďarskej časti územia. Negatívne ovplyvnená bude sieť chránených území v cezhraničnom regióne, a podobne ako v ostatných častiach môže dôjsť k výraznej zmene alebo zániku biotopov. V slovenskej časti územia, najmä v okolí Košíc, počítá scenár so zvýšením znečistenia ovzdušia, čo ale môže mať negatívny dopad na celé územie a urýchliť negatívne dôsledky klimatických zmien.

Optimistický scenár

Obrázok 4.1/10.:Súhrnné hodnotenie za oblasť ochrany prírodných zdrojov a životného prostredia v roku 2030 – optimistický scenár



Zdroj: vlastné spracovanie IPP

Región západ

Optimistický scenár očakáva posilnenie ekologickej stability územia ako aj mierny pokles znečisťujúcich látok v ovzduší. Predpokladá sa, že priemyselná činnosť, ako aj nové stavebné aktivity, nebudú mať negatívne dopady na kvalitu životného prostredia. V okolí väčších miest nedôjde k narušeniu krajinej štruktúry a v legislatívne evidovaných chránených územiach sa bude rešpektovať ich stupeň ochrany.

Región stred

V prípade optimistického scenára v regióne stred sa neočakávajú významné negatívne dopady v dôsledku klimatických zmien na celom území regiónu. Tak isto sa nepredpokladá ďalšou priemyselnou alebo stavebnou činnosťou narušenie kvality životného prostredia. Množstvo znečisťujúcich látok v ovzduší bude mať klesajúci trend.

Región východ

V optimistickom variante sa očakáva zlepšenie situácie v problematike ochrany prírody a krajiny a zlepšenie spolupráce pri správe chránených území cezhraničného charakteru na území celého regiónu. V regióne sa

predpokladá pokles znečisťujúcich látok v okolí Košíc a zníženie negatívnych dopadov zo znečistenia ovzdušia na okolité územie. Scenár nepredpokladá urýchlenie negatívnych dopadov v dôsledku klimatických zmien.

4.2. NÁVRHY A ODPORÚČANIA

Zámerom tejto kapitoly je poskytnúť prehľad o kľúčových odporúčaniach pre realizáciu spoločných aktivít s cieľom skvalitniť cezhraničnú spoluprácu v jednotlivých oblastiach ľudského života, a to s dôrazom na trvalo udržateľný rozvoj prihraničného územia.

Návrhy a odporúčania vychádzajú z výsledkov analytickej časti, jej syntézy v podobe SWOT analýzy, ako aj z pyramídy cieľov.

V rámci analytických prác bolo riešené územie rozdelené na 3 samostatné regióny podľa podobných špecifik daného územia, a to na západný, stredný a východný región (presné vymedzenie je uvedené v predchádzajúcich častiach štúdie). Návrhy a odporúčania sú teda definované pre každý z regiónov samostatne s ohľadom na jeho špecifiká vyplývajúce z analýzy územia.

Návrhy a odporúčania pre spoločné aktivity zamerané na skvalitnenie cezhraničnej spolupráce boli zoskupené podľa jednotlivých skúmaných oblastí nasledovne:

- a) hospodársky a sociálny rozvoj,
- b) rozvoj technickej infraštruktúry (energia, vodný manažment),
- c) rozvoj dopravnej infraštruktúry,
- d) ochrana prírodných zdrojov a životného prostredia,
- e) trvalo udržateľný rozvoj prihraničného územia.

Hospodársky a sociálny rozvoj

Spoločné aktivity zamerané na skvalitnenie cezhraničnej spolupráce v oblasti hospodárskeho a sociálneho rozvoja boli stanovené samostatne pre jednotlivé skúmané regióny (západný, stredný a východný).

Západný región

Spoločné aktivity zamerané na skvalitnenie cezhraničnej spolupráce pre západný región sa zameriavajú na posilnenie inovačnej základne regiónu, na oblasť podpory lokálnej (vidieckej) ekonomiky, na oblasť zlepšenia podmienok na trhu práce ako aj na spoločný rozvoj turistických aktivít.

Posilňovanie inovácií

Odporúčania:

1. podpora inštitucionálnej spolupráce medzi existujúcou základňou výskumu a vývoja (organizácie výskumu a vývoja, univerzity) a súkromným sektorom (s dôrazom na spoluprácu medzi hospodárskymi centrami nachádzajúcimi sa v susedných regiónoch),
2. spoločný marketing a propagácia (pre investorov) a spoločná inovačná stratégia „trojhrianičného regiónu“,
3. podpora inovatívneho priemyslu (ako napr. kreatívny priemysel) a podpora začínajúcich podnikateľov (start-

up).

Zdôvodnenie: Región sa vyznačuje dobrou vzdelanostnou úrovňou, ako aj rozvinutou sieťou vzdelávacích a výskumných inštitúcií, nízkou mierou nezamestnanosti a vysokou úrovňou hospodárskych aktivít.

Podpora vidieckej - lokálnej ekonomiky

Odporúčania:

1. intenzifikácia cezhraničného obchodu,
2. podpora lokálnych produktov a lokálneho trhu,
3. podpora vidieckeho hospodárstva,
4. podpora ekologického poľnohospodárstva.

Zdôvodnenie: Región sa vyznačuje kvalitnou poľnohospodárskou pôdou a dobrými podmienkami na poľnohospodárstvo na jednej strane a na druhej strane rastie dopyt po kvalitnejších „farmárskych“ produktoch.

Zlepšenie podmienok na trhu práce

Odporúčania:

1. podpora cezhraničnej mobility za prácou,
2. podpora vzdelávania a celoživotného vzdelávania.

Zdôvodnenie: Napriek tomu, že región sa vyznačuje vysokou mierou zamestnanosti, rozloženie pracovných miest nie je rovnomerné a v regióne pozorujeme odliv kvalifikovanej pracovnej sily do zahraničia (mimo regiónu).

Spoločný rozvoj „soft“ turizmu

Odporúčania:

1. tvorba spoločných turistických produktov, spoločný marketing,
2. spoločný rozvoj „soft“ turizmu (cykloturistika, vodná turistika a pod.),
3. podpora využitia geotermálnej energie pre účely cestovného ruchu,
4. vypracovanie spoločnej cezhraničnej stratégie (marketingu) turizmu.

Zdôvodnenie: Na území regiónu sa nachádzajú významné centrá turizmu, zároveň sa región vyznačuje dobrými podmienkami pre vodnú turistiku a cykloturistiku. Taktiež sa na území regiónu nachádza množstvo chránených území a prírodných zaujímavostí.

Stredný región

Spoločné aktivity zamerané na skvalitnenie cezhraničnej spolupráce pre stredný región sa koncentrujú na posilnenie konkurencieschopnosti ekonomiky regiónu, a to najmä prostredníctvom využitia existujúceho

potenciálu vidieckeho cestovného ruchu.

Posilnenie konkurencieschopnosti ekonomiky

Odporúčania:

1. podpora udržateľného a kultúrneho turizmu (tvorba stratégií, akčných plánov a pilotných aktivít, o.i. vypracovanie spoločného cezhraničného programu pre „soft“ turizmus pre geopark Novohrad-Nógrád),
2. zosúladenie ďalšieho vzdelávania nezamestnaných s potrebami trhu práce,
3. podpora inštitucionálnej spolupráce medzi univerzitami (resp. vysokými školami) a súkromným/komerčným sektorom,
4. harmonizácia cezhraničných turistických programov.

Zdôvodnenie: Región sa vyznačuje dobrým potenciálom pre rozvoj turizmu (atraktívna krajina, prírodné chodníky, chránené územia, svetové dedičstvo, geopark, vzdelávacie programy pre ekoturizmus, ako aj lokalizáciou kultúrnych pamiatok (napr. Hollókő, Ipolytarnóc). Na druhej strane sa región vyznačuje vysokou mierou nezamestnanosti, horšou vzdelanostnou úrovňou, ako aj vyšším podielom znevýhodnenej populácie.

Východný región

Spoločné aktivity zamerané na skvalitnenie cezhraničnej spolupráce pre východný región sa zameriavajú na využitie existujúcich ekonomických zdrojov regiónu (existencia centier rozvoja a dobré podmienky pre rozvoj turizmu), ako aj na posilnenie existujúcich kapacít ľudských zdrojov.

Využitie existujúcich ekonomických zdrojov

Odporúčania:

1. posilnenie spolupráce medzi Košicami a Miškovcom,
2. spoločné aktivity v rozvoji turizmu (stratégie, akčné plány, pilotné aktivity),
3. vytvorenie spoločnej marketingovej stratégie rozvoja cestovného ruchu,
4. podpora vidieckych dodávateľských reťazcov z agrosektora v oblasti cestovného ruchu,
5. vytvorenie spoločnej stratégie vidieckeho turizmu,
6. posilňovanie inštitucionálnej spolupráce v oblasti ochrany historického a kultúrneho dedičstva a jeho využitie v turizme.

Zdôvodnenie: Na území regiónu nachádzajú niektoré významné hospodárske centrá (Košice a Miškovec). Región má zároveň dobré podmienky pre rozvoj poľnohospodárstva a lesného hospodárstva. Nachádzajú sa tu

výnimočné vinárske oblasti (tokaj). Taktiež sa tu nachádzajú prírodné zaujímavosti a chránené územia.

Posilnenie existujúcich ľudských zdrojov

Odporúčania:

1. zosúladienie ďalšieho vzdelávania nezamestnaných (s dôrazom na znevýhodnené skupiny obyvateľstva) s potrebami trhu práce,
2. podpora cezhraničnej mobility za prácou,
3. podpora cezhraničnej spolupráce pre zavádzanie flexibilných a inovatívnych vzdelávacích programov (najmä medzi univerzitami v Košiciach a Miškovci).

Zdôvodnenie: Aj napriek tomu, že sa na území regiónu nachádzajú niektoré významné centrá (Košice a Miškovec), sa región vyznačuje odlivom vzdelanej pracovnej sily, ako aj celkovým odlivom obyvateľstva. Región sa vyznačuje vyššou mierou nezamestnanosti, nižšou úrovňou vzdelania medzi marginalizovanými rómskymi komunitami (MRK) a vysokým podielom obcí s MRK a zároveň nedostatočnou prepojenosťou medzi vzdelávaním a potrebami trhu práce.

Rozvoj technickej infraštruktúry (energia, vodný manažment)

Spoločné aktivity v oblasti technickej infraštruktúry zamerané na skvalitnenie cezhraničnej spolupráce sú pre celé územie totožné a zameriavajú sa na zlepšenie využívania moderných technológií a udržateľnej technickej infraštruktúry. Podpora využívania obnoviteľných zdrojov energie je riešená aj v časti Ochrana prírodných zdrojov a životného prostredia.

Odporúčania:

1. spoločné aktivity v rozvoji moderných a udržateľných technológií a technickej infraštruktúry (tvorba stratégií, akčných plánov, pilotné aktivity),
2. posilňovanie inštitucionálnej spolupráce v oblasti využívania moderných technológií (najmä v energetike) a v oblasti udržateľnej technickej infraštruktúry,
3. spoločné aktivity v oblasti udržateľného vodného manažmentu (tvorba stratégií, akčných plánov, pilotné aktivity).

Zdôvodnenie: Stredný región sa vyznačuje nízkou úrovňou pripojenia domácností na kanalizáciu a nedostatočným stavom technickej infraštruktúry odpadových vôd. Východný región (mimo mesta Košice) sa takisto vyznačuje nedostatkami v oblasti technickej infraštruktúry, ako aj veľmi nízkym využitím obnoviteľných zdrojov energie. Hlavnou príležitosťou v oblasti rozvoja technickej infraštruktúry je zlepšovanie dostupnosti moderných a udržateľných technológií (obnoviteľná energia, ekologická doprava).

Rozvoj dopravnej infraštruktúry

Západný región

Spoločné aktivity zamerané na skvalitnenie cezhraničnej spolupráce pre západný región sa zameriavajú na zlepšenie prepojení prostredníctvom rozvoja dopravného systému.

Odporúčania:

1. rozvoj verejnej dopravy v Bratislave a jej cezhraničnom regióne vrátane multimodálnych centier,
2. rozvoj a postupná modernizácia cyklistických chodníkov,
3. vybudovanie systému dunajských prístavov,
4. zvýšenie počtu mostov na Dunaji,
5. rozvoj osobnej dopravy na Dunaji.

Zdôvodnenie: Región sa vyznačuje silným náporom na cestné komunikácie počas dopravných špičiek. Preto je dôležité zamerať sa na rozsiahle dopravné projekty, ktoré zlepšia časovú dostupnosť k centru Bratislavy, čo zahŕňa ako automobilovú, tak trvalo udržateľnú formu dopravy (verejná doprava, bicykel).

Stredný región

Spoločné aktivity zamerané na skvalitnenie cezhraničnej spolupráce pre stredný región sa zameriavajú na zlepšenie dostupnosti a prepojenia dopravného systému.

Odporúčania:

1. zlepšovanie kvality dopravnej infraštruktúry (najmä železničnej),
2. rozvoj verejnej dopravy na základe dopytu, vrátane cezhraničných spojení,
3. vytvorenie nových cezhraničných priechodov miestneho významu.

Zdôvodnenie: Región sa vyznačuje slabou dostupnosťou obcí k vybraným centrá (krajské mesto, v niektorých prípadoch aj sídlo okresu), čo vyplýva aj z morfológie terénu. Región sa taktiež vyznačuje dobrým potenciálom pre rozvoj cestovného ruchu. Preto je dôležité zamerať sa na dopravné projekty, ktoré zlepšia kvalitu dopravnej infraštruktúry, čo zahŕňa ako automobilovú, tak trvalo udržateľnú formu dopravy (železničná doprava, ostatná verejná doprava a bicykel).

Východný región

Spoločné aktivity zamerané na skvalitnenie cezhraničnej spolupráce pre východný región sa zameriavajú na zlepšenie udržateľnej infraštruktúry.

Odporúčania:

1. harmonizácia rôznych dopravných systémov,
2. harmonizácia systémov cezhraničnej verejnej dopravy,
3. zlepšovanie kvality dopravnej infraštruktúry,
4. dokončenie cyklotrasy EuroVelo11.

Zdôvodnenie: Keďže sa jedná a rozvíjajúci sa dynamický región, vzniká potreba rozvíjať dopravné prepojenia, a to najmä v severo-južnom smere (Košice – Miškovec). Preto je dôležité zamerať sa na dopravné projekty, ktoré zlepšia kvalitu dopravnej infraštruktúry, čo zahŕňa ako automobilovú, tak i trvalo udržateľnú formu dopravy (verejná doprava, bicykel).

Ochrana prírodných zdrojov a životného prostredia

Spoločné aktivity zamerané na skvalitnenie cezhraničnej spolupráce v oblasti ochrany prírodných zdrojov a životného prostredia boli stanovené samostatne pre jednotlivé skúmané regióny (západný, stredný a východný).

Západný región

Spoločné aktivity zamerané na skvalitnenie ochrany prírodných zdrojov a životného prostredia pre západný región sa zameriavajú na elimináciu znečistenia ovzdušia a vodných zdrojov, zlepšenie a zefektívnenie systému odpadového hospodárstva a na ochranu prírody a krajiny.

Znečistenie ovzdušia

Odporúčania:

1. eliminácia znečistenia ovzdušia – podpora projektov, činností alebo prostredia, kde sa podporuje technologický rozvoj podľa platných prísnych environmentálnych predpisov,
2. podpora rozvoja obnoviteľných zdrojov energie ako súčasť zlepšovania emisnej situácie vo väčších mestách západnej časti regiónu,
3. zvyšovanie povedomia pre lepšiu ochranu životného prostredia – informácie pre verejnosť k problematike kvality ovzdušia na oboch stranách cezhraničného územia.

Zdôvodnenie: V západnej časti regiónu sa nachádza viacero hustejšie osídlených oblastí, kde sa sústreďuje intenzívnejšia doprava, viacero výrobných plôch a plôch, kde aktuálne prebieha stavebná činnosť. Všetky uvedené činnosti ovplyvňujú kvalitu ovzdušia v cezhraničnom území.

Vodné zdroje

Odporúčania:

1. podpora aktivít na odstránenie súčasného znečistenia vôd a vodných zdrojov,
2. podpora aktivít zameraných na uplatňovanie rámcovej smernice o vodách a prísne presadzovanie environmentálnych predpisov,
3. zvyšovanie povedomia verejnosti pre lepšiu ochranu životného prostredia.

Zdôvodnenie: Región sa vyznačuje kvalitnými vodnými zdrojmi a zásobami podzemných vôd. V regióne prebieha viacero činností, ktoré môžu ohroziť kvalitu vôd (priemyselné a poľnohospodárske aktivity), a taktiež do regiónu zasahuje Chránená vodohospodárska oblasť Žitný ostrov.

Odpadové hospodárstvo

Odporúčania:

1. zlepšenie a zefektívnenie systému odpadového hospodárstva – zameranie sa na separovanie odpadu,
2. zvyšovanie povedomia verejnosti v oblasti odpadového hospodárstva.

Zdôvodnenie: Podrobnejšie informácie o produkcii odpadu pre spoločné cezhraničné územie nebolo možné z dôvodu odlišnej štruktúry dát. Dá sa však predpokladať, že v regióne sú rezervy najmä v oblasti separovania zložiek odpadu.

Ochrana prírody a krajiny

Odporúčania:

1. efektívne riadenie chránených území,
2. prísne presadzovanie environmentálnych predpisov a najmä rešpektovanie stupňa a ochrany,
3. zvyšovanie povedomia verejnosti o ochrane prírody a krajiny pre skvalitnenie životného prostredia.

Zdôvodnenie: Na území regiónu sa nachádzajú významné veľkoplošné a maloplošné chránené územia s vysokým stupňom ochrany, prírodné zaujímavosti, ale aj centrá turizmu. V regióne sa nachádzajú aj chránené územia spoločnej európskej siete chránených území NATURA 2000. Zároveň sa región vyznačuje dobrými podmienkami na turistiku a cykloturistiku.

Stredný región

Spoločné aktivity zamerané na skvalitnenie cezhraničnej spolupráce pre stredný región sa koncentrujú na spoluprácu a výmenu skúseností v oblasti zmeny klímy a na spoluprácu v oblasti ochrany prírody a krajiny.

Spolupráca a výmena skúseností v oblasti zmeny klímy

Odporúčania:

1. výmena skúseností v oblasti zmeny klímy,
2. zvyšovanie povedomia a vzdelávanie v oblasti klimatických zmien.

Zdôvodnenie: V súčasnosti je problematika klimatickej zmeny veľmi frekventovaným pojmom, najmä v súvislosti s tzv. globálnym otepľovaním a dotýka sa to aj stredného spoločného cezhraničného regiónu. Tieto zmeny môžu v regióne spustiť rôzne ničivé javy, cez povodne, suchá, veľké horúčavy a zníženie poľnohospodárskych výnosov, až po extrémne zmeny klimatických podmienok spôsobujúce masové migrácie populácie a s tým spojené konflikty. Nakoľko sa jedná o aktuálny a celkom nový problém, je potrebné hľadať možnosti prispôsobenia sa vzniknutým dôsledkom zmien klímy aj napríklad cezhraničnou spoluprácou.

Ochrana prírody a krajiny

Odporúčania:

1. zlepšenie podmienok ochrany prírody (monitorovanie, riadenie chránených území, atď.),
2. zvyšovanie povedomia a vzdelávanie v oblasti ochrany prírody a krajiny.

Zdôvodnenie: V spoločnom cezhraničnom regióne je taktiež legislatívne evidovaných množstvo chránených území národnej siete, ale aj spoločnej európskej siete NATURA 2000. Chránené územia slúžia na ochranu biotopov a v nich žijúcich organizmov, ale taktiež sú dôležité aj z hľadiska turistického ruchu. Dobrým príkladom je napríklad cezhraničný geopark Novohrad-Nógrád.

Východný región

Spoločné aktivity zamerané na skvalitnenie cezhraničnej spolupráce pre východný región sa zameriavajú na využitie a výmenu existujúcich poznatkov z oblasti ochrany prírody a krajiny, a s tým súvisiace zlepšenie podmienok v tejto oblasti.

Ochrana prírody a krajiny

Odporúčania:

1. zlepšenie podmienok ochrany prírody v cezhraničnom regióne,
2. zvyšovanie povedomia o ekologickom stave krajiny (stav lesov, riek, chránených území),
3. zvyšovanie povedomia a vzdelávanie v oblasti ochrany prírody a krajiny.

Zdôvodnenie: Podobne ako v západnej a strednej časti regiónu, aj tu sa nachádza veľké množstvo chránených území s národným a európskym významom. Vo východnej časti územia sa rozprestiera územie cezhraničného národného parku Slovenský kras, ktoré je súčasne aj biosférickou rezerváciou. Z hľadiska dôležitosti tohto

územia, ale aj ostatných chránených území v regióne, je navrhovaný súbor uvedených odporúčaní.

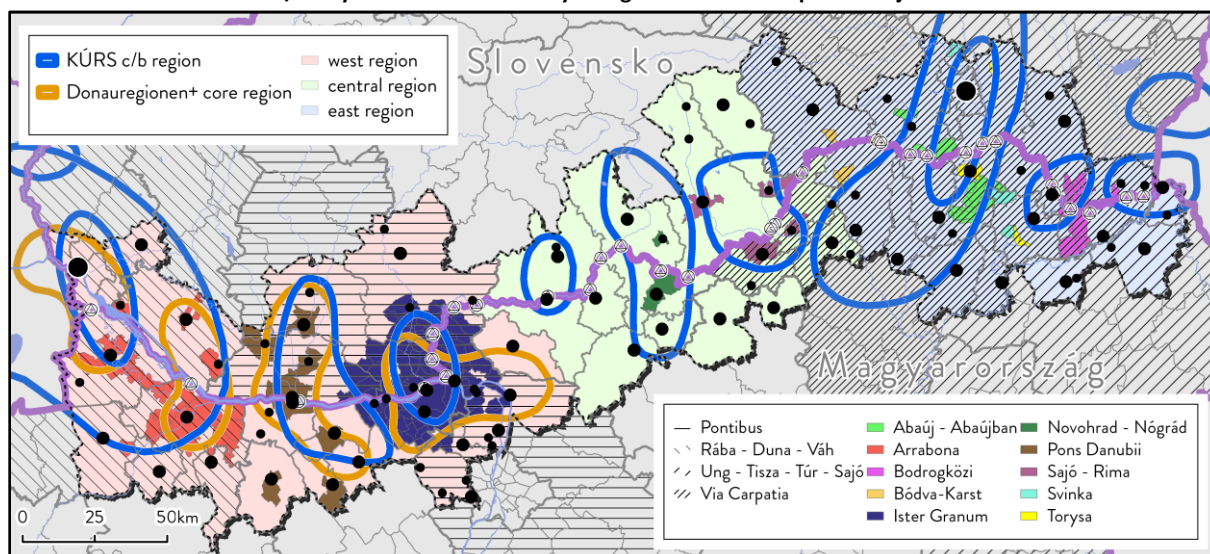
Trvalo udržateľný rozvoj prihraničného územia

Odporúčania v rámci kapitoly predstavujú také aktivity, ktoré sú zamerané na zabezpečenie udržateľného rozvoja s cieľom rozvoja a skvalitnenia cezhraničnej spolupráce.

Odporúčania:

1. príprava spoločných cezhraničných štúdií a rozvojových plánov za účelom posilnenia cezhraničnej spolupráce pre nasledovné cezhraničné regióny (pozri schéma nižšie):
 - Bratislava – Mosonmagyaróvár
 - Dunajská streda – Győr
 - Nové Zámky, Komárno - Komárom
 - Štúrovo – Esztergom
 - Dudince, Šahy – Retság
 - Veľký Krtíš – Balasagyarmat
 - Lučenec – Szalgótarján
 - Rimavská Sobota – Miškovec
 - Košice – Miškovec
 - Trebišov, Kráľovský Chlmec - Szarospatak
2. strategická spolupráca mesta Bratislava a Budapešť (vrátane Viedne a Prahy) s cieľom vytvorenia rozvojovej zóny v rámci strednej Európy,
3. vypracovanie spoločných schém rozvoja sídelného prostredia so zameraním na koordinovaný polycentrický rozvoj lokálnych centier,
4. zriadenie stálej spoločnej slovensko-maďarskej pracovnej skupiny za účelom koordinácie činností v oblasti územného plánovania a regionálneho rozvoja na národnej, regionálnej i lokálnej úrovni,
5. vytvorenie informačného systému pre monitorovanie a hodnotenie kvality sídelného prostredia na úrovni LAU2 (obec) v rámci krajov v dotyku SK-HU hranice v podobe on-line internetového portálu (informácie analytického a koncepčného charakteru za celé riešené územie a informácie geografického charakteru – GIS) – návrh projektu je uvedený v ďalšom texte.

Obrázok 4.2/1.: Vymedzenie cezhraničných regiónov za účelom podrobnejšieho skúmania



Zdroj: vlastné spracovanie

Závery a odporúčania týkajúce sa vytvorenia portálu pre cezhraničné priestorové plánovanie

1. Spoločné cezhraničné plánovanie pomáha identifikovať problémy, potenciály a príležitosti na pokračovanie v úsilí o kooperatívne cezhraničné územné plánovanie. Na tomto sa podieľajú príslušné orgány verejnej správy ako aj operačné rámce ako EZÚS, Leader a tiež miestne iniciatívy.
2. Pokiaľ ide o budúcnosť, je nevyhnutné podporiť koordináciu plánovania na oboch stranách hranice, najmä v nedostatočne financovaných a zaostalých oblastiach, ako aj v oblastiach so silným potenciálom cezhraničnej spolupráce s cieľom poukázať na uskutočniteľnosť cezhraničných iniciatív a súvisiacich rozvojových projektov, využívajúc možnosti spolupráce, ktoré poskytuje EÚ.
3. Koncept "Európy bez hraníc", a teda aj voľný tok tovaru, služieb a pracovnej sily, otvára nové perspektívy a je súčasťou reality v rozvinutejších oblastiach ako aj poskytuje nový rozvojový potenciál pre znevýhodnené regióny, ak sa dohodnú na spoločných rozvojových príležitostiach a racionálnej delbe práce a funkcionality. Toto je obzvlášť aktuálne v susediacich príhraničných regiónoch, ktorých sídelné systémy boli v minulosti silne prepojené.
4. Činnosti spoločného plánovania na podporu rozvojových projektov miestnych obyvateľov, podnikov, občianskych organizácií a družstiev (napr. EZÚS) by mali ponúkať aktuálne plánovacie informácie o súčasnej a budúcej plánovacej situácii na oboch stranách hranice.
5. Spoločný portál pre cezhraničné plánovanie by bol rozumným riešením na integráciu plánovacích informácií na oboch stranách hranice, realizovanú prepojením a spoločným využívaním existujúcich

- plánovacích informačných systémov na miestnej, regionálnej a národnej úrovni. Mal by slúžiť ako spoločný územno-plánovací podklad, konkrétne ako systém na podporu monitorovania a hodnotenia kvality sídelného prostredia cezhraničného územia, pri rešpektovaní rozdielov v plánovacích systémoch na obidvoch stranách hranice.
6. Pokiaľ ide o informácie o plánovaní, portál by mal obsahovať bázy metadát a databáz: mapujúce spoločné návrhy na rozvoj, plány, agendy, dohody, ktoré by mohli slúžiť ako usmernenie pre nadchádzajúce a budúce kroky vedúce k dosiahnutiu spoločných cieľov a vízií.
 7. Spoločné úsilie o vypracovanie vízie očakávanej budúcnosti, dohoda o deľbe práce a funkcionalít a vytvorenie databázy a vytváranie sietí zodpovedajúcich miestnym potrebám by mala poskytnúť východisko z súčasnej sociálnej nestability znevýhodnených oblastí. Nepokojnosť znevýhodnených komúní môže byť zmiernená, ak sa uskutoční postupné vykonávanie plánovaného vývoja prostredníctvom vzájomnej podpory, zodpovedného a plánovaného úsilia (pracovný plán, postupné kroky, zodpovednosť). V tomto procese by najdôležitejším príspevkom takéhoto nástroja bolo, že pre nedostatočne financované oblasti bude pripravená moderná stratégia rozvoja a akčný plán, internetová stránka, databáza a pracovný plán z externých doplnkových zdrojov a s maximálnou účasťou miestnych zainteresovaných strán.
 8. Veľkou výhodou cieľov stanovených v týchto odporúčaniach je, že namiesto vytvárania nových foriem spolupráce je založená na existujúcich organizáciách (EZÚS) a ponúka ďalšiu cestu, reviduje a rozširuje doterajšie iniciatívy prostredníctvom prípravy spoločných nástrojov územného rozvoja. Návrhy pilotných projektov majú za cieľ získať skúsenosti s vypracovaním obsahu webovej stránky a databázy pre celú hraničnú oblasť s maximálnym zapojením miestnych zainteresovaných strán a uplatnením princípov participatívneho plánovania.
 9. Ďalšou inovačnou črtou portálu by bolo uplatnenie modelu územného plánovania na podporu rozhodovania (nástroj SDSS), ktorý demonštruje priestorové výstupy rôznych scenárov vývoja pomocou nástrojov na spracovanie priestorových informácií a tým pomôže navrhnuť žiadaný budúci stav.
 10. Návrh idey vytvoriť cezhraničný plánovací portál bol vypracovaný s náležitým zreteľom na hospodárske, sociálne a environmentálne aspekty udržateľnosti. Po kritickom prehodení spôsobov spolupráce a alokácie zdrojov sa zväži zvýšenie efektívnosti spolupráce a racionálne využívanie fondov EÚ na sociálno-ekonomické zlepšenie a modernizáciu hraničných oblastí. V prírodných oblastiach (ktoré sú v súčasnosti menej rozvinuté) odporúčame prispôsobivý, nízko-frekvenčný a prírodný vývoj na základe miestnych aktivít. Užitočným nástrojom v tomto ohľade je aplikácia modelu na podporu rozhodovania (nástroj SDSS), ktorý pomáha minimalizovať alebo vyhnúť sa negatívnym vedľajším účinkom vývoja.

11. V súlade s ideou "Európy bez hraníc" zabezpečujúci voľný tok tovaru, služieb a pracovných síl otvorili sa nové možnosti rozvoja pre okrajové a zaostané oblasti posilnením spolupráce a rozšírením jej rámca. Spontánne využívanie je viditeľné tohoto potenciálu v živších a rozvinutejších zónach, kde je cezhraničná dochádzka denná dochádzka za prácou a rozšírenie obytných oblastí už realitou. Poskytuje to nový potenciál pre znevýhodnené regióny, za podmienky, že sú schopné sa dohodnúť na spoločných príležitostiach a racionálnej deľbe práce a funkcionalít.
12. Otázky týkajúce sa spolupráce miestnych verejných a súkromných zainteresovaných strán a harmonizácie národného a iného rozhodovania na úrovni riadenia sú zahrnuté v prioritě 10 s názvom Inštitucionálna kapacita a spolupráca dvanástich priorít stratégie EÚ pre podunajskú oblasť. Efektívne využívanie fondov EÚ, aktualizácia riadenia verejných inštitúcií, zapojenie obyvateľov do rozhodovania o otázkach ich záujmu, ako aj reakcia na konkrétne problémy týkajúce sa rozvoja miest a vidieka, to sú všetko kľúčové výzvy, ktorým čelia inštitúcie, pričom ide o sú relevantné témy podpory cezhraničnej spolupráce v oblasti územného plánovania.
13. Zvyšovanie zamestnanosti, ako aj posilnenie sociálnej modernizácie prostredníctvom podpory spolupráce s inštitúciami a medzi nimi, s komunitami a občianskymi organizáciami a medzi nimi, sú strategickými cieľmi programu CBC SK-HU. V súlade s 11 tematickým cieľom EÚ projekt cezhraničného plánovacieho portálu pomôže miestnym aktérom a celému pohraničnému pásmu s odporúčaniami pre spoluprácu za účasti verejných a súkromných zainteresovaných strán a podnikov s cieľom dosiahnuť prostredníctvom účinného riadenia zdrojov lepšie životné podmienky, verejné a iné služby a prístup k informáciám pre obyvateľov a účastníkov územného plánovania. Hlavným výsledkom tohto úsilia bude posilnenie polycentrického rozvoja osídlenia a vyváženšieho regionálneho rozvoja, obnovy a zvýšenia dôvery medzi inštitúciami a rozhodovacími orgánmi.
14. Návrh je založený na skúsenostiach získaných pri vypracovaní 4 projektov (DONAUREGIONEN, DONAUREGIONEN +, TICAD, DATOURWAY), ktoré sa viac alebo menej zaoberali príhraničnou oblasťou SK-HU.
15. Navrhované činnosti projektového zámeru cezhraničného plánovacieho portálu:
 - a. Participatívne plánovanie vybranej štruktúry cezhraničnej osídlenia:
 - i. Prehľad rozvojových plánov hraničných oblastí a komunitných centier, identifikácia synergií a nezrovnalostí (hlavné témy: environmentálny stav mestských a vidieckych osád, kvalita života, funkcie a potenciál vytvárania sietí - cezhraničný polycentrický rozvoj).
 - ii. Prehľad zúčastnených inštitúcií,

- iii. Príprava spoločného plánu rozvoja,
 - iv. Vývoj a testovanie spoločnej databázy,
 - v. Spoločný pracovný plán zahŕňajúci obsah a postupnosť kooperačných akcií.
- b. Využitie výsledkov prác vykonaných vo vybraných cezhraničných sídelných štruktúrach na celú územnú oblasť SK-HU (implementácia) - (implementácia spoločnej webovej stránky a informačného systému)
- c. Rozvoj portálov cezhraničného plánovania - modelovanie, hodnotenie štruktúr riadenia a rozvojových stratégií potrebných pre polycentrický rozvoj hraničnej oblasti SK-HU (zvyšovanie povedomosti o plánovacom portáli) prípravné modelovanie pre rozhodovanie, testovanie webových stránok a informačného systému s hlavnými zainteresovaných stranami a potenciálnymi používateľmi v danej oblasti.

5. GRAFICKÉ VÝSTUPY

Mapové výstupy - grafické podklady dokumentu sú spracované v digitálnej forme (formát PDF). Grafická časť je zároveň prístupná prostredníctvom online GIS aplikácií na webovom sídle: <http://gis.donauregionen.net/aplikacie> v zložke „Slovak-Hungarian Spatial Study“. Celkovo sú spracované 4 samostatné mapové výstupy:

- mapový výkres širších vzťahov M=1:200 000,
- mapový výkres komplexného urbanistického návrhu M=1:50 000,
- mapový výkres dopravnej a technickej infraštruktúry a hospodárskych aktivít M=1:50 000,
- mapový výkres chránených území a kultúrohistorických pamiatok M=1:50 000.

6. POUŽITÉ ZDROJE

- Európa 2020 – stratégia pre inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast
- Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK)
- Országos Területrendezési Terv
- Konceptia územného rozvoja Slovenska 2001 v znení KURS 2011 – zmeny a doplnky č. 1 KURS 2001
- Program spolupráce Interreg V-A Slovenská republika-Maďarsko
- Územný plán regiónu - Bratislavský samosprávny kraj
- Územný plán regiónu - Trnavský samosprávny kraj
- Územný plán regiónu - Nitriansky samosprávny kraj
- Územný plán regiónu - Banskobystrický samosprávny kraj
- Územný plán regiónu - Košický samosprávny kraj
- ZBGIS (Základná báza údajov pre geografický informačný systém) – grafické podklady
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Bratislavského samosprávneho kraja na roky 2014-2020
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Trnavského samosprávneho kraja na roky 2016-2020
- Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Nitrianskeho samosprávneho kraja 2016-2022
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Banskobystrického samosprávneho kraja na roky 2015-2023
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Košického samosprávneho kraja na roky 2016-2022
- Regionálna integrovaná územná stratégia Bratislavského kraja na roky 2014 – 2020
- Regionálna integrovaná územná stratégia Trnavského samosprávneho kraja na roky 2014 – 2020
- Regionálna integrovaná územná stratégia Nitrianskeho samosprávneho kraja na roky 2014 – 2020
- Regionálna integrovaná územná stratégia Banskobystrického samosprávneho kraja na roky 2014 – 2020
- Regionálna integrovaná územná stratégia Košického samosprávneho kraja na roky 2014 – 2020
- Štatistický úrad SR (ŠÚ SR)
- Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2001 - ŠÚ SR
- Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2011 - ŠÚ SR
- Databáza DATAcube - ŠÚ SR
- Ústredie práce, sociálnych vecí a rodiny - štatistiky o počte a štruktúre uchádzačov o zamestnanie
- Centrum vedecko-technických informácií SR - štatistiky, štatistické ročenky, publikácie a register škôl
- Vodný plán, 2015
- Atlas krajiny SR, MŽP SR, 2002
- Správa o stave životného prostredia Slovenskej republiky v roku 2015, MŽP SR



- Environmentálna regionalizácia Slovenskej republiky 2016, MŽP SR
- Čiastkové monitorovacie systémy životného prostredia dostupné online
<http://www.enviroportal.sk/informacny-system-zp/cms/informacny-system-monitoringu-zp/ciastkove-monitorovacie-systemy/projekty-cms-a-ism>

Internetové zdroje:

- www.freemap.sk
- http://gis.donauregionen.net/transhusk_cyklo
- www.kenyi.hu
- www.eurovelo.org
- www.enviroportal.sk
- https://en.wikipedia.org/wiki/Pan-European_corridors
- www.map.hu
- <http://egtc.kormany.hu>