



Co-funded by
the European Union



BRATISLAVA



CEZHRANIČNÁ INTEGRÁCIA FUNKČNEJ METROPOLITNEJ OBLASTI BRATISLAVY

Konečný návrh

CESCI

August - September 2025

Disclaimer! Funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the author(s) only and do not necessarily reflect those of the European Union, of the Association of European Border Regions (AEBR) or of the Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT).

Obsah

Kontext	3
Zdroje pre spracovanie štúdie	3
Výsledky workshopov realizovaných v rámci projektu.....	3
Zasadnutie riadiacej skupiny	5
Online prieskum	6
Desk research (štúdium dokumentov)	6
Predchádzajúce analýzy	6
Stručné predstavenie cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy	7
Výzvy	12
Výzvy a opatrenia súvisiace s priestorovou diagnostikou a plánovaním	13
Tvorba dát.....	13
Integrovaná cezhraničná priestorová perspektíva pre metropolitnú oblasť	16
Výzvy a opatrenia súvisiace s rozvojom cezhraničných verejných služieb	18
Doprava.....	18
Verejné služby	21
Výzvy a opatrenia súvisiace s integráciou nových obyvateľov	23
Výzvy a opatrenia súvisiace so správou trojhrianičnej oblasti	26
Súčasný stav	26
Zásady.....	28
Akčný plán	38
Logika intervencie	38
Akcie - opatrenia	39
Načasovanie a synergie opatrení	56
Referencie	58

Kontext

Tento dokument predstavuje výstup projektu Resilient Borders, ktorý bol spolufinancovaný Európskou komisiou pod vedením Asociácie európskych pohraničných regiónov (AEBR) a Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT). Projekt s názvom „Cezhraničná integrácia funkčnej metropolitnej oblasti Bratislavy“ realizovalo mesto Bratislava (SK) a krajská samospráva Győr-Moson-Sopron (HU) v období od februára do septembra 2025. Hlavným cieľom projektu bolo navrhnuť spoločný model riadenia pre správu cezhraničnej prímestskej oblasti slovenského hlavného mesta a jeho maďarského prihraničného zázemia a integrovať tento nový rámec riadenia do existujúcej slovensko-rakúskej iniciatívy *baum_cityregion*.

Na identifikáciu potenciálnych riešení správy a spoločných rozvojových oblastí pre trojhrianičný región uzavrel vedúci partner zmluvu s budapeštianskou organizáciou Stredoeurópske služby pre cezhraničné iniciatívy (CESCI) (Határon Átnyúló Kezdeményezések Közép-európai Segítő Szolgálat) (CESCI), ktorá do konca augusta 2025 vypracovala akčný plán.

Zdroje pre spracovanie štúdie

Na zabezpečenie súladu plánu s aktuálnou situáciou a perspektívami pohraničného regiónu boli využité tieto zdroje.

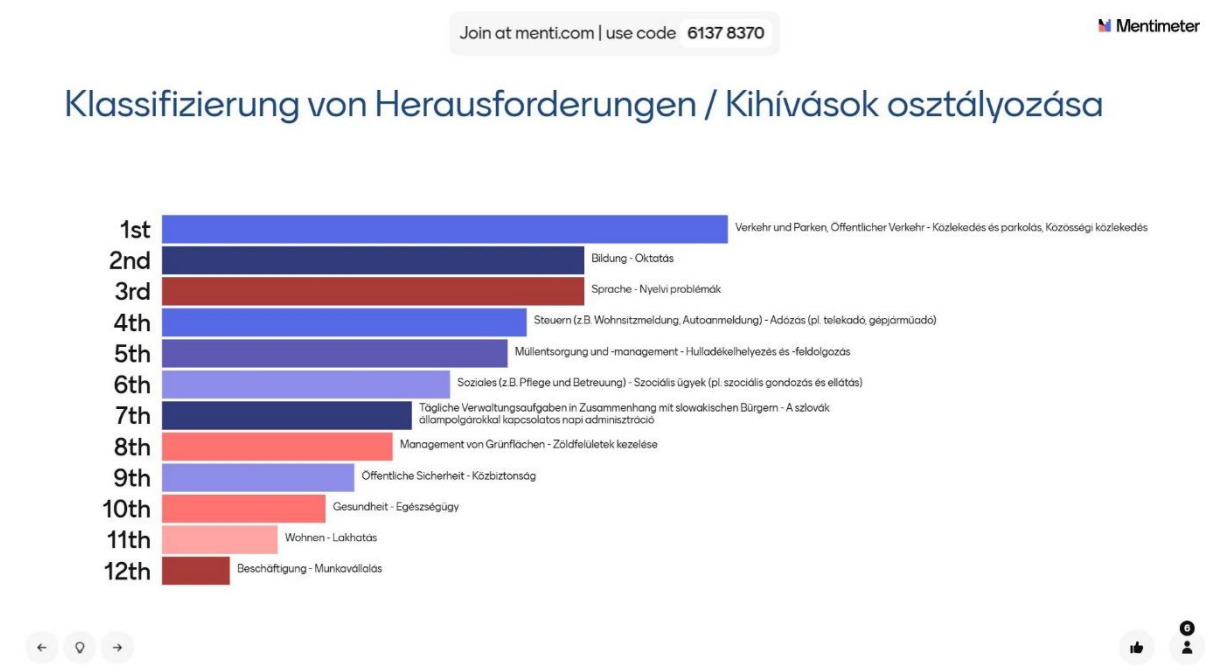
Výsledky workshopov realizovaných v rámci projektu

V období od marca do mája 2025 partneri projektu zorganizovali štyri workshopy, ktorých cieľom bolo identifikovať hlavné výzvy a hľadať riešenia pre rozvoj cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy.

Prvý workshop sa uskutočnil v Bratislave 5. marca za účasti zástupcov šiestich susedných maďarských samospráv. Pavla Štefkovičová, expertka z kancelárie *baum_cityregion*, predstavila pozadie, štruktúru a výsledky slovensko-rakúskeho modelu. Účastníci z maďarskej strany konštatovali potrebu vytvorenia obdobnej riadiacej štruktúry aj v slovensko-maďarskom priestore.

Druhý workshop sa konal v Rajke 25. marca a zúčastnili sa ho predstavitelia piatich maďarských a piatich rakúskych samospráv, ovplyvnených intenzívnou cezhraničnou rezidenčnou mobilitou. Prostredníctvom online nástroja bolo identifikovaných dvanásť najčastejších problémov, z ktorých tri najzásadnejšie boli podrobne prerokované.

Obrázok 1: Najčastejšie výzvy identifikované miestnymi starostami/primátormi v Rajke¹



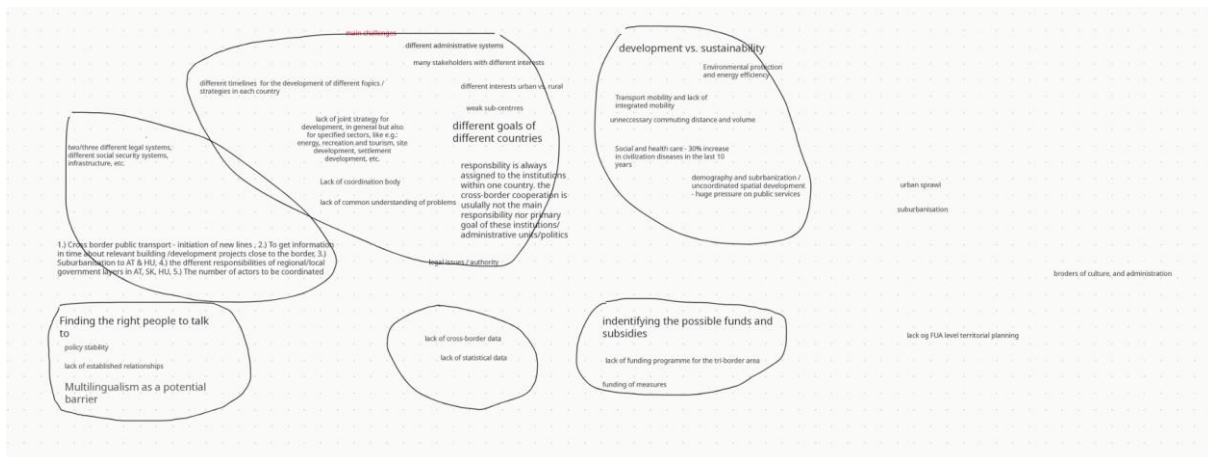
Význam stretnutia podčiarkuje aj skutočnosť, že starosta obce Kittsee následne pozval účastníkov na pokračovanie diskusií, ktoré sa uskutočnilo 24. júna 2025 v Kittsee, už mimo rámca projektu Resilient Borders. Na tomto stretnutí boli spracované aj zvyšné témy. Následne starosta obce Dunakiliti inicioval ďalšie stretnutie v Kittsee, čím potvrdil trvalý záujem o pokračovanie dialógu, ktoré sa potýkajú s výzvami cezhraničnej rezidenčnej mobility. Pomocou online nástroja účastníci identifikovali 12 najnaliehavejších problémov, pričom tri najdôležitejšie boli prerokované podrobnejšie. Stretnutie bolo natoľko úspešné, že starosta Kittsee pozval účastníkov na pokračovanie diskusií v Kittsee 24. júna, už mimo rámca projektu Resilient Borders. Na tomto stretnutí sa rozobrali aj zostávajúce témy. Úspech dialógov potvrdilo aj ďalšie pozvanie starostky obce Dunakiliti na pokračovanie výmeny skúseností.

Tretí workshop prebehol v online forme 11. apríla 2025, keďže vypuknutie slintačky a krívačky v Maďarsku výrazne obmedzilo cezhraničnú mobilitu. Do diskusie sa zapojilo 15 miestnych a regionálnych územných, regionálnych a strategických plánovačov a výskumných pracovníkov (päť z každej zúčastnenej krajiny). Účastníci identifikovali a analyzovali hlavné výzvy metropolitného priestoru, preskúmali kľúčové záujmy

¹ Uvedenými výzvami sú: (1) Doprava a parkovanie, verejná doprava; (2) Vzdelávanie; (3) Jazykové problémy; (4) Zdaňovanie (napr. daň z nehnuteľností, daň z motorových vozidiel); (5) Zber a nakladanie s odpadom; (6) Sociálne otázky (napr. sociálna starostlivosť); (7) Každodenná správa slovenských rezidentov; (8) Obhospodarovanie zelených plôch; (9) Verejná bezpečnosť; (10) zdravie; (11) Bývanie; (12) Zamestnanosť.

ovplyvňujúce smerovanie rozvoja a systematicky zhodnotili prioritné témy v okolí Bratislavy.

Obrázok 2 – Ilustrácia: hlavné výzvy cezhraničného rozvoja identifikované miestnymi a regionálnymi plánovačmi



Štvrtý workshop sa uskutočnil 21. apríla 2025 v Győri a bol zameraný na syntézu výsledkov predchádzajúcich stretnutí. Zástupca **CESCI** prezentoval hlavné poznatky a navrhol možné formáty spoločného modelu riadenia. Partneri spoločne prerokovali výsledky a pripravili odporúčania k obsahu akčného plánu, ktorý bude slúžiť ako základ pre ďalší postup.

Zasadnutie riadiacej skupiny

Riadiaca skupina iniciatívy baum_cityregion, doplnená o zástupcov Rady župy Győr-Moson-Sopron, sa zišla 9.septembra 2025 v Bratislave, aby diskutovala o záveroch prvého návrhu akčného plánu. Účastníci boli oboznámení s akčným plánom odborníkom CESCI, po čom nasledovala otvorená diskusia so zvláštnym zameraním na riešenie správy. Partneri zdôraznili historické a geografické vzájomné závislosti, ktoré určujú ochotu a potrebu spolupráce. Účastníci sa zhodli na tom, že proces inštitucionalizácie by sa mal realizovať podľa postupného modelu, pričom by sa postupne rozširovalo nedávno zriadené pracovné spoločenstvo.

Online prieskum

Po druhom workshope CESCÍ pripravila jednoduchý online dotazník, prostredníctvom ktorého mohli maďarské samosprávy nahlásiť najväčšie výzvy, ktorým čelili v dôsledku suburbanizačného procesu Bratislavy. Prieskum bol otvorený od 26. marca do 25. apríla, pričom prišlo 6 odpovedí od 5 maďarských samospráv.

Desk research (štúdium dokumentov)

Tím CESCÍ preskúmal 19 vedeckých článkov zaoberajúcich sa rôznymi aspektmi suburbanizácie Bratislavy, strategický dokument Bratislava 2030, a monografiu Bratislava 2050 (demografická analýza a prognóza obyvateľstva Bratislavy) a *Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy* z roku 2015. Taktiež boli analyzované záverečné správy projektu ESPON METROBORDER, ktoré sa zaoberali aj oblasťou dvojmestia Viedeň – Bratislava.

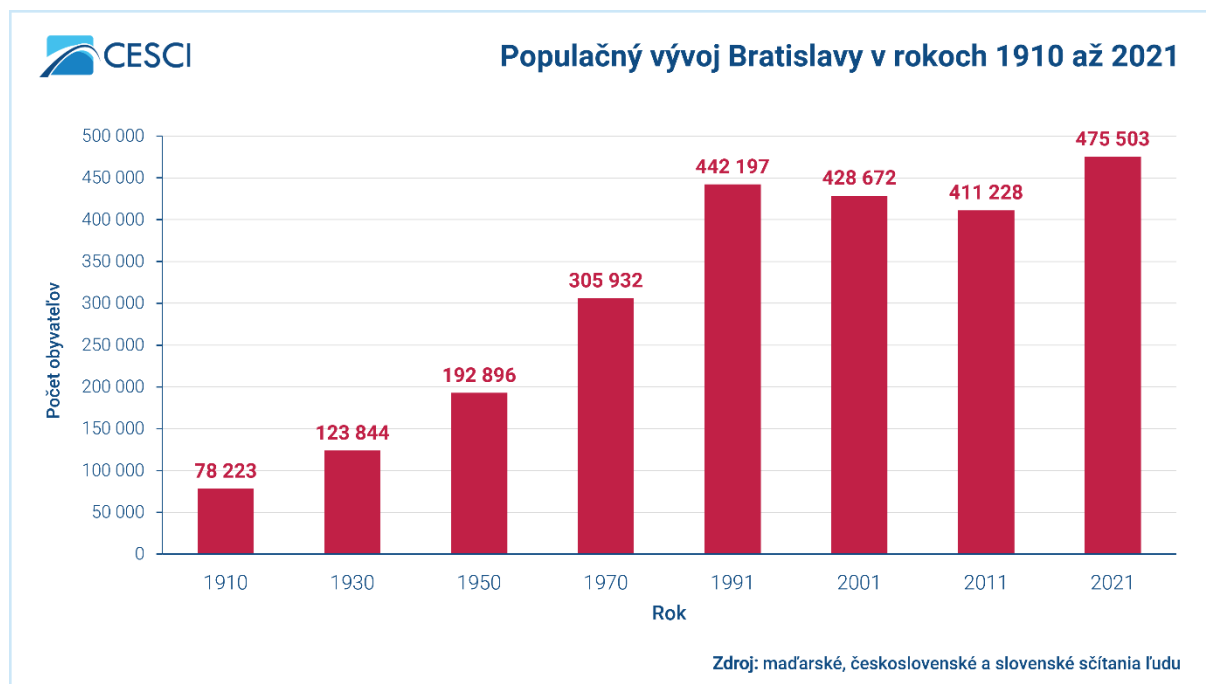
Predchádzajúce analýzy

V rokoch 2024 a 2025, v rámci projektu #ACCESS, CESCÍ zorganizoval tzv. stretnutia referenčných skupín pozdĺž slovensko-maďarskej hranice, na ktorých sa zišli zainteresované strany z cezhraničných urbanistických zón. Dva z týchto workshopov sa uskutočnili v prímestskej oblasti Bratislavy a predchádzala im priestorová analytická práca založená na štatistických údajoch a prehľade odbornej literatúry. Táto analýza bola použitá na podporu diskusie počas workshopov. Druhý workshop, ktorý sa konal v októbri 2024, priniesol myšlienku projektu Resilient Borders. Analýzy a výsledky workshopov boli zároveň využité pri zostavovaní tohto akčného plánu.

Stručné predstavenie cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy

Bratislava je hlavné mesto Slovenska, situované na západnom okraji krajiny, priamo susediace s Rakúskom a Maďarskom. Historicky zohrávala významnú úlohu už počas osmanských vojen: v roku 1536 sa stala administratívnym centrom (Rada kráľovského guvernéra) Uhorska pod habsburskou nadvládou, bola korunovačným mestom a sídlom parlamentu. Vďaka svojmu administratívnemu významu a strategickej polohe pri Dunaji sa počas prvej svetovej vojny stala 6. najväčším mestom bývalého Uhorska s viac ako 78 000 obyvateľmi. Mesto patrilo do zázemia Viedne, ktorá bola v tom čase štvrtým najväčším mestom sveta (Šveda – Štefkovičová – Tolmáči 2020). V roku 1919 sa stalo hlavným mestom Slovenska v rámci Československej federácie. Počas komunistickej éry, ako jedno z najdôležitejších priemyselných a administratívnych centier Československa, mesto výrazne rástlo: v porovnaní s rokom 1950 sa počet obyvateľov do roku 1980 zdvojnásobil na 380 000 a tento rast pokračoval aj v 80. rokoch, najmä v dôsledku vnútorných migrácií (Mariš 2020). Od 1. januára 1993 je Bratislava hlavným mestom samostatného Slovenska. V tomto období dosiahla urbanizačná fáza svoj vrchol s viac ako 450 000 obyvateľmi².

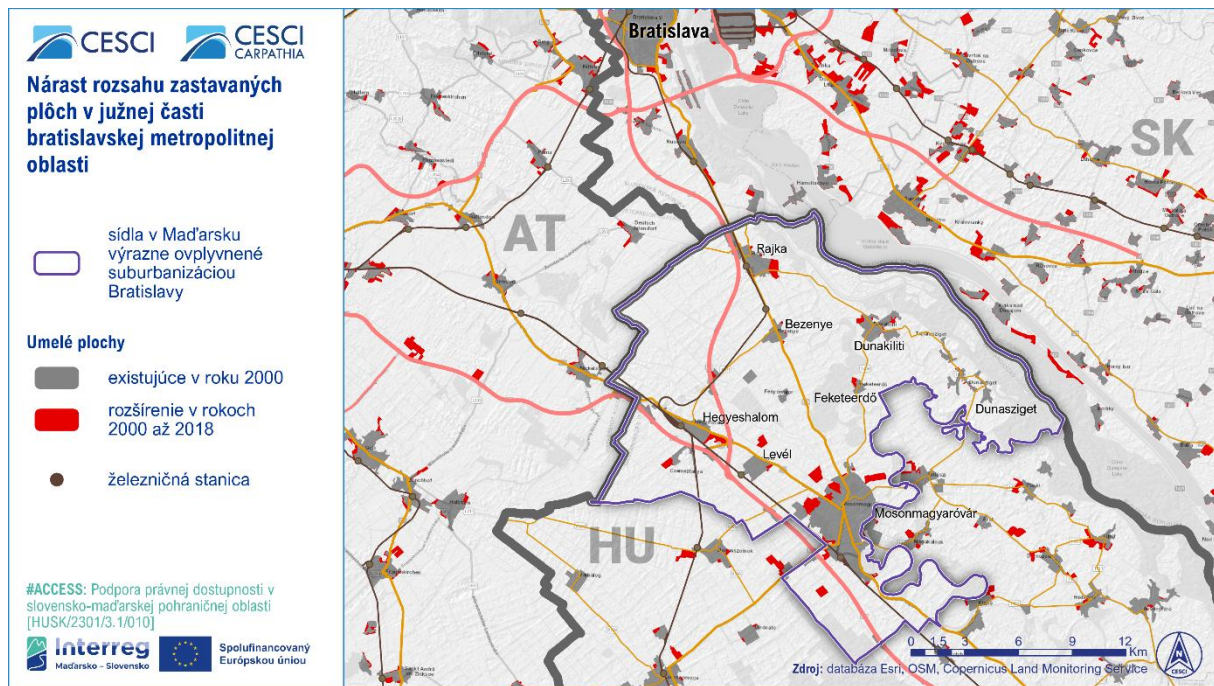
Obrázok 3 – Zmena počtu obyvateľov v Bratislave v rokoch 1910 - 2022



² V roku 1996 žilo v Bratislave 452 288 ľudí. V nasledujúcom roku začala populácia mierne klesať (Slavík et al. 1996).

Po prelome tisícročia sa tendencie suburbanizácie posilnili: počet obyvateľov Bratislavy začal klesať, pričom najmä od konca 90. rokov (Farkas – Klobučník 2021; Výboštok – Štefkovičová 2023) sa zázemie mesta rozširovalo, čo viedlo k fenoménu tzv. urban sprawl v jeho okolí (Slavík et al. 2011).

Obrázok 4 – Geografické rozširovanie zastavaných území na juh od Bratislavy v rokoch 2000 – 2018



Zdroj: CESC 2024

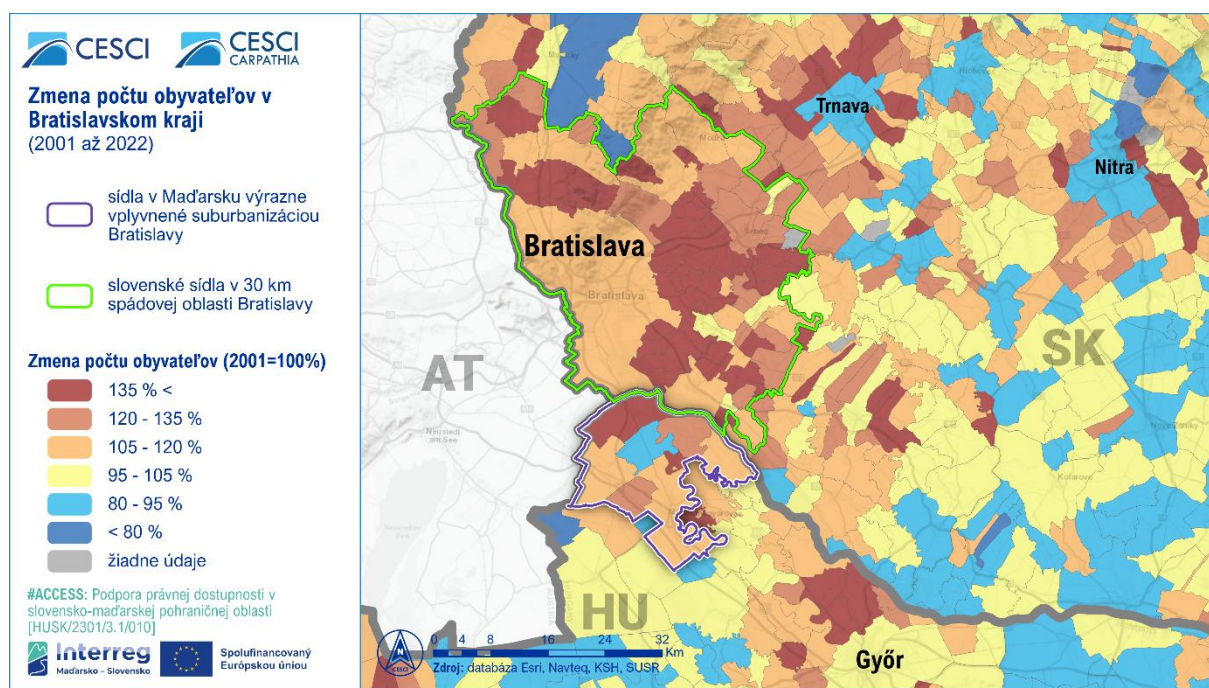
V posledných rokoch možno pozorovať prvé známky reurbanizácie, čiastočne vďaka masívnym projektom výstavby nehnuteľností v Bratislave, čiastočne v dôsledku rastu hustoty obyvateľstva v doteraz menej urbanizovaných častiach, ako sú Rusovce, Jarovce, Čunovo a pod. (Slavík et al. 2011). V dôsledku toho v súčasnosti opäť prevyšuje počet prisťahovalcov počet emigrantov, s výnimkou rokov COVID-19. Podľa najpravdepodobnejšieho scenára bude mať Bratislava v roku 2050, charakterizovaná vysokou pôrodnosťou (v niektorých okresoch presahuje hodnotu 2), približne 519 000 obyvateľov (MIB 2022).

Bratislava je jedným z najdynamickejších centier rastu a inovácií bývalého komunistického bloku s pozoruhodnými ukazovateľmi:

- Bratislavský samosprávny kraj vrátane hlavného mesta vytvára 28,4 % celkového HDP Slovenska;
- HDP na obyvateľa regiónu presahuje priemer EÚ o viac ako 30 %;

- Podiel obyvateľov s vysokoškolským vzdelaním (47 %) je výrazne vyšší ako vo Viedni (35,6 %) a v priemere EÚ (34,7 %);
- Výdavky na výskum, vývoj a inovácie (viac ako 627 000 EUR na obyvateľa) presahujú slovenský priemer takmer 4-násobne;
- Úroveň príjmov domácností sa približuje k priemeru EÚ (95,3 %), čo je ešte pozoruhodnejšie v porovnaní s rovnakým ukazovateľom na prelome tisícročí (vtedy 32,7 %) atď.

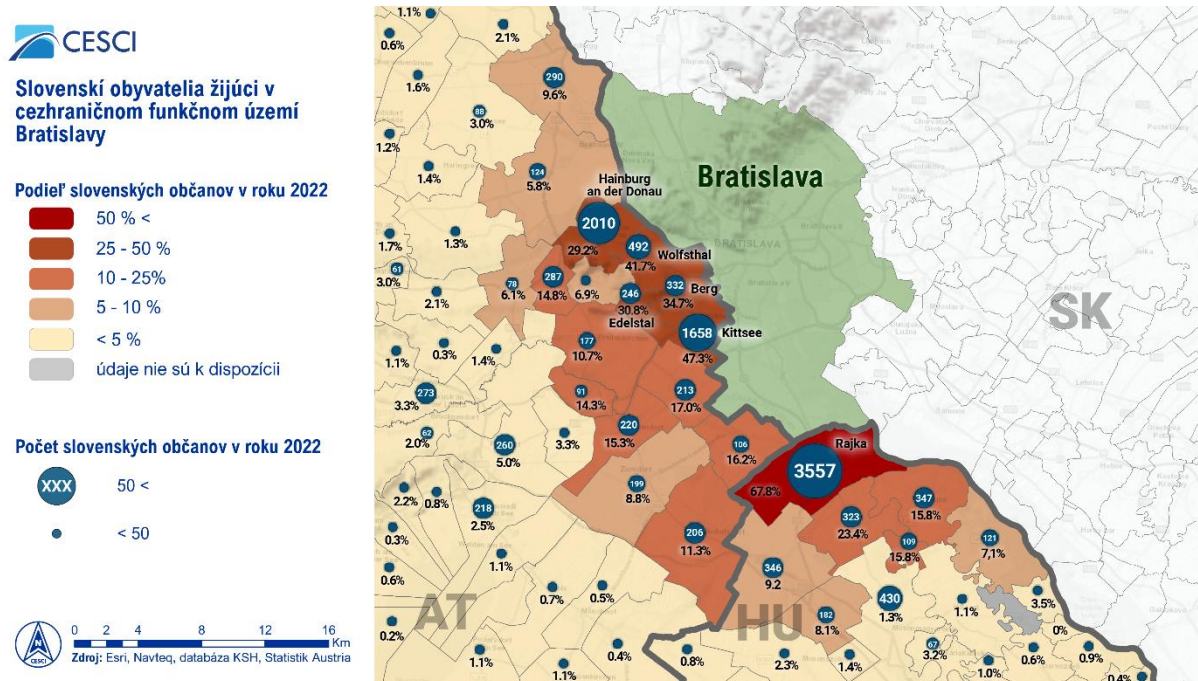
Obrázok 5 – Zmena počtu obyvateľov v Bratislave a okolí v rokoch 2001 - 2022



Zdroj: CESCİ 2024

V súlade s vynikajúcim ekonomickým výkonom a administratívnou úlohou Bratislavy v rámci krajiny má hlavné mesto a jeho okolie výraznú príťažlivú silu pre zvyšok územia Slovenska. Počet obyvateľov zázemia (do 30 km od centra mesta) sa medzi rokmi 2001 a 2022 zvýšil o viac než 50 % (v niektorých obciach sa počet obyvateľov dokonca štvornásobne zvýšil) a predmestská zóna sa výrazne rozšírila aj za štátne hranice, do Rakúska a Maďarska. Počet slovenských občanov žijúcich v oboch susedných krajinách pri Bratislave presiahol 13 000 (v roku 2022) a tento trend stále pokračuje, aj napriek tomu, že atraktívne ceny nehnuteľností sa cez hranicu postupne vyrovnávajú (Výboštok – Štefkovičová 2023).

Obrázok 6 – Slovenskí občania žijúci v rakúskej a maďarskej prímestskej zóne Bratislavy (2022)



Vďaka nižším cenám nehnuteľností³, zelenému, bezpečnému a priateľskému prostrediu, kultúrnym podobnostiam a dobrému dopravnému napojeniu (z týchto obcí je rýchlejšie dostať sa do centra mesta ako zo slovenského zázemia) čoraz viac slovenských občanov kupuje dom alebo byt za hranicou a denne dochádza do Bratislavy (Slavík et al. 2011; Balizs – Bajmóczy 2018; Šveda – Štefkovičová – Tolmáči 2020; Farkas – Klobučník 2021; Kézai – Dömötör – Fekete 2022). Treba poznamenať, že cezhraničná dochádzka (mobilita pracovnej sily) na slovensko-maďarskej hranici mal svoje korene už v období komunistickej éry (Balizs – Bajmóczy 2018). Naopak, v dôsledku železnej opony boli kontakty medzi Viedňou a Bratislavou a ich okolitými oblasťami skôr sporadické a po transformácii systému sa rozvíjali len pomaly (Dillinger 2004; ESPON 2010). Súčasne v roku 2010, tri roky po vstupe Slovenska do Schengenskej zóny, denne prekročilo rakúsko-slovenskú hranicu 75 000 dochádzajúcich (Patti 2016).

Pred otvorením hraníc bolo priestorové rozpätie rozvoja Bratislavy relatívne úzke a smerovalo prevažne na severovýchod (Šveda – Štefkovičová – Tolmáči 2020). Dnes možno pozorovať dvojité fenomén rozvoja nehnuteľností: na jednej strane dochádza k rekonštrukcii a revitalizácii vnútorných mestských oblastí prostredníctvom vzniku nových obytných zón; na druhej strane sa čoraz viac slovenských občanov sťahuje za

³ Na prenájom bytu je potrebných 46,2 % mesačného platu občana Bratislavy (MIB 2022, 50).

administratívne hranice, kde developerské spoločnosti ponúkajú špeciálne projekty zamerané na nových slovenských obyvateľov (Farkas – Klobučník 2021).

Cezhraničná rezidenčná mobilita prináša mnoho výziev, od dopravy po zdravotnú starostlivosť, od vzdelávania po dane, od administratívnych záležitostí po komunikáciu atď. Tieto výzvy možno zhrnúť do dvoch skupín: a) tematické výzvy týkajúce sa rozvojových potrieb cezhraničnej metropolitnej zóny; b) výzvy súvisiace so správou zamerané na spoločné riadenie spoločného priestoru. Tento dokument poskytuje prehľad týchto dvoch aspektov, ktorý poslúži ako podklad pre širší plánovací proces.

Výzvy

Cezhraničná metropolitná zóna Bratislavy sa vyznačuje komplexnou skladbou výziev. Tieto výzvy možno klasifikovať do dvoch kategórií.

Výzvy vyplývajúce z suburbanizácie – Tieto výzvy sú nezávislé od štátnych hraníc a vyskytujú sa vo všetkých suburbanizujúcich sa oblastiach. Patria sem napríklad: hustá doprava, meniace sa mestské prostredie, rast cien nehnuteľností, environmentálne dopady, rastúci tlak na energetické siete a infraštruktúru, nedostatočná integrácia nových obyvateľov a podobne. Vyššie uvedené javy sú bežné v každej predmestskej oblasti, kde sa stretávajú mestský a vidiecky spôsob života, mentalita pôvodných obyvateľov a nových prisťahovalcov (Balizs – Bajmóczy 2018). Urban sprawl mení životné prostredie a priestorové správanie miliónov občanov jednotným spôsobom vo všetkých moderných štátoch sveta.

Výzvy vyplývajúce z hraničných efektov – Druhý typ výziev vyplýva zo súbežnej existencie dvoch administratívnych systémov, jazykov, kultúr atď., ako je používanie jazyka, nedostatok alebo obmedzený záujem o miestne vzdelávacie inštitúcie, ťažkosti s cezhraničnou verejnou dopravou, zmeny v národných administratívnych a právnych systémoch (napr. v oblasti zdravotnej a sociálnej starostlivosti), napätie v oblasti nakladania s odpadom atď. Tieto javy sú bežné v cezhraničných kontaktných zónach, najmä v okolí mestských centier. Situácia Bratislavy je ešte zložitejšia vzhľadom na jej blízkosť dvoch štátov. Ide o unikátnu výzvu, ktorá sa týka len niekoľko mestských centier v Európe, napr. Bazilej (CH/FR/DE), Luxemburg (LU/BE/FR/DE) a Maastricht (NL/BE/DE). V týchto príkladoch sú spoločné geograficko-fyzické a funkčné väzby, ekonomické a sociálne prepojenia, nezávisle od hraníc, ale ich riadenie niekedy vyvoláva vážne problémy, keďže cezhraničné výzvy zahŕňajú aj štrukturálne bariéry. Kým v rámci jedného štátu je možné účinky suburbanizácie riešiť v rámci národnej legislatívy a existujúcich mechanizmov správy, v cezhraničnom kontexte je potrebná právna harmonizácia a rozvoj cezhraničných radiacích štruktúr, ktoré prekračujú národnú jurisdikciu. Tieto prekážky bránia cezhraničným integrovaným činnostiam územného plánovania a integrovanému riadeniu aglomerácie. Počas workshopov v rámci projektu Resilient Borders sa ukázalo, že problémy v oblasti riadenia sú mnohostranné: miestne a regionálne samosprávy nemajú príslušné kompetencie na riešenie problémov, ktoré sa vyskytujú na miestnej úrovni (je potrebné *zapojiť vnútroštátne orgány*); v národných orgánoch dochádza k fluktuácii zamestnancov, čo bráni účinnému presadzovaniu záujmov (je potrebná *trvalá štruktúra alebo inštitúcia uznávaná národnými orgánmi*); cezhraničná funkčná oblasť nie je tematizovaná (je potrebná štruktúra, ktorá *zviditeľní pohraničnú oblasť*); chýba komunikácia medzi samosprávami, orgánmi a (najmä) medzi občanmi (je potrebné najst

participatívne riešenia, orgány); mnohé otázky presahujú hranice troch štátov, nielen dvoch; rastúci počet cezhraničných obyvateľov by si vyžadoval rozvoj *cezhraničných verejných služieb*; *politici* musia byť presvedčení o význame uvedených výziev. Spoločné plánovanie brzdí nedostatok (cezhraničných) údajov, odlišné kultúry plánovania a nomenklatúry troch krajín a rozdiely medzi súborom kompetencií (Rakúsko je federálny štát, Maďarsko a Slovensko sú unitárne krajiny s podobnou úrovňou centralizácie/decentralizácie). V dôsledku toho je v tejto trojhrianičnej oblasti oveľa ťažšie riešiť dôsledky suburbanizácie, ktoré sú bežné vo všetkých moderných západných štátoch. Navyše, pri navrhovaní opatrení na kompenzovanie nedostatkov musí plánovač pristupovať k výzvam s osobitnou opatrnosťou vzhľadom na citlivé kultúrne a historické podmienky, ktoré charakterizujú túto časť Európy.

Výzvy a opatrenia súvisiace s priestorovou diagnostikou a plánovaním

Aby sa zabezpečil harmonizovaný a priestorovo a environmentálne udržateľný rozvoj cezhraničnej metropolitnej zóny, je potrebné prerokovať a zosúladiť plány rôznych aktérov v rámci tejto zóny. Integrované cezhraničné plánovanie predpokladá prístup k geografickým a štatistickým údajom, ako aj existenciu platformy, ktorá umožňuje výmenu informácií a spoločný návrh.

Tvorba dát

Hlavnou výzvou celého projektu je nespoľahlivosť údajov a ich nedostatok.

Prví slovenskí občania sa v Rajke a jej okolí objavili koncom 90. rokov a začiatkom 21. storočia. Noví prisťahovalci predstavovali maďarskú menšinu žijúcu na Slovensku. Ich presídlenie bolo podmienené rodinnými vzťahmi, blízkosťou Bratislavy a spoločným jazykom a kultúrou. Ďalšia vlna „migrácie“ začala po vstupe Slovenska a Maďarska do EÚ v roku 2004 a najmä po vstupe oboch krajín do schengenského priestoru v roku 2007. V tomto období sa prví slovenskí obyvatelia objavili vo Wolfsthale, Kittsee a Hainburgu (Rakúsko). V roku 2005 ich podiel nepresiahol 5 %. V roku 2010 boli tieto údaje vyššie ako 5 % v štyroch obciach. V roku 2015 bolo v Kittsee 50 % Slovákov a v roku 2020 podiel slovenských obyvateľov presiahol 25 % v 5 obciach (Kittsee, Wolfsthal, Berg, Edelstal a Hainburg) (Farkas – Klobučník 2021). Keďže ceny nehnuteľností medzi rakúskymi obcami a Bratislavou sa okolo roku 2020 vyrovnali (Výboštok – Štefkovičová 2023), miera sťahovania Slovákov do Rakúska klesal a začali sa presúvať do vzdialenejších obcí (ako Nickelsdorf alebo Prellenkirchen) (Farkas – Klobučník 2021).

V Rajke do roku 2008 tvorili Slováci len 10 % obyvateľstva. V roku 2015 predstavovali polovicu obyvateľov. V tom čase Balizs a Bajmóczy (2018) predpovedali, že Rajka v budúcnosti dosiahne počet 7000 obyvateľov. Sčítanie obyvateľov v roku 2022 ukázalo viac ako 5 200 obyvateľov (takmer 3/4 z nich sú Slováci), čo naznačuje pokračovanie procesu (o dva roky neskôr počet obyvateľov dosiahol 5 600 a vznikla nová obytná zóna).

Zároveň nie je možné získať reálny obraz o počte slovenských občanov v Maďarsku, pretože mnohí z nich sa v novom mieste bydliska nezaregistrujú. Toto je bežný jav aj na Slovensku: v štúdii uverejnenej v roku 2019 Šveda, Barlík a Podolák na základe lokalizovaných údajov z mobilných telefónov identifikovali približne 100 000 obyvateľov žijúcich v okolí Bratislavy bez registrácie (Šveda – Barlík – Podolák 2019). Podľa odhadov starostu Rajky, pána Vince Kissa, nie je približne 1.000 obyvateľov obce zaregistrovaných. Situácia je ešte horšia v Mosonmagyaróvári. Oficiálne má mesto približne 34 000 obyvateľov, ale podľa odhadov v ňom žije takmer 60 000 ľudí. V roku 2024 sa konali voľby v jednej z miestnych častí, kde sa odhalilo, že takmer 1/3 obyvateľov obce mala slovenské občianstvo.

Šveda – Štefkovičová – Tolmáči (2020) preukázali, že Slováci žijúci v Rajke sa považujú za obyvateľov Bratislavy (75 %) alebo iných slovenských obcí. Takmer nikto sa neidentifikoval ako obyvateľ Rajky. Naopak, 2/3 slovenských občanov žijúcich v Kittsee uviedli za svoje bydlisko rakúsku obec. Toto je rakúska legislatíva, ktorá čiastočne vysvetľuje rozdielne postoje: v Rakúsku (1) obce môžu novým vlastníkom pozemkov uložiť povinnosť zaregistrovať sa v mieste bydliska a dokončiť výstavbu nového domu v určitom období; inak môže obec využiť svoje predkupné právo („Vorkaufsrecht”); (2) noví obyvatelia sú povinní zaregistrovať svoju adresu ako svoje hlavné obvyklé bydlisko („Hauptwohnsitz”), inak ich deti nemôžu navštevovať materskú školu a základnú školu. Podobne aj v Maďarsku musia zahraniční obyvatelia platiť školné v škole, čo by prinútilo nových obyvateľov zaregistrovať sa, ale väčšina slovenských rodičov nechce, aby ich deti navštevovali maďarskú školu. V Maďarsku sa na druhé bydlisko uplatňuje vyššia daňová sadzba; miestne samosprávy však nemajú potrebné nástroje a prístup k informáciám, aby mohli kontrolovať existujúce vlastníctvo nehnuteľností za hranicami. V dôsledku toho nemajú žiadne prostriedky, ako prinútiť nových obyvateľov, aby sa zaregistrovali⁴. Bežnou praxou je, že jeden rodinný príslušník sa zaregistruje s jedným autom, ale v tom istom byte žijú ďalšie 3–4 osoby, ktoré vlastnia ešte jedno auto, čím sa vyhýbajú daňovým povinnostiam. Paradoxne, približný počet slovenských občanov bolo možné zmerať počas pandémie COVID-19, keď boli hranice kontrolované a povolenie na prekročenie

⁴ Obec Rajka prijala počas vypracúvania akčného plánu nové miestne nariadenie, ktoré zaväzuje nových slovenských obyvateľov zrušiť svoje slovenské bydlisko, ak chcú žiť v Rajke, čo môže vyvolať obavy týkajúce sa jurisdikcie.

hranice mali len tí občania, ktorí mohli preukázať, že ich bydlisko a pracovisko sa nachádzajú na dvoch rôznych stranách hranice (CESCI 2021; Hardi – Nárai – Uszkai 2023). Po pandémie sa situácia vrátila do pôvodného stavu, a preto je veľmi ťažké presne určiť počet slovenských občanov žijúcich v maďarskej suburbánnej zóne Bratislavy. Situáciu ešte viac komplikuje emigrácia pôvodných obyvateľov, ktorí si nemôžu dovoliť žiť v nových podmienkach (Šveda – Štefkovičová – Tolmáči 2020). V dôsledku toho nie je možné stanoviť ani počet obyvateľov obce. Je zrejmé, že miestnu infraštruktúru využíva viac ľudí, ako ukazujú oficiálne údaje, pričom finančne prispievajú na jej údržbu⁵ (Balizs – Bajmóczy 2018).

Na záver možno konštatovať, že plánovači nemajú prístup k presným a spoľahlivým údajom pri navrhovaní rozvojových opatrení a iných intervencií v cezhraničnej oblasti.

Navyše, aj keby bolo možné odhadnúť počet dotknutého obyvateľstva, nie sú k dispozícii žiadne údaje o cezhraničných pohyboch. Informácie o cezhraničnej cestnej premávke je možné odvodiť zo štatistík počítania premávky na hraničných priechodoch (denná premávka na troch hraničných priechodoch v Rajke presahuje 20 000 vozidiel), avšak cieľová destinácia cestujúcich nie je známa (na diaľničnom priechode väčšina vozidiel vykonáva tranzit). Počet osôb využívajúcich verejnú dopravu možno odhadnúť na základe predaných lístkov a cestovných preukazov.

Prístup k sofistikovanejším údajom (napr. o cezhraničnej mobilite v oblasti vzdelávania, obchodnej spolupráci, nakupovaní, využívaní verejných služieb atď.) si vyžaduje úzku spoluprácu štatistických úradov a iných inštitúcií. V mnohých prípadoch tieto údaje zbierajú rôzne organizácie s rôznymi kompetenciami a rôznymi metódami, čo ďalej komplikuje porovnávanie a harmonizáciu údajov.

Výsledkom je, že vypracovanie presnej a spoľahlivej diagnostiky priestorových procesov v cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy predstavuje významnú výzvu. Bez takejto diagnostiky nie je možné realizovať spoločný a integrovaný rozvoj hraničnej oblasti.

Príklad dobrej praxe

Zhromažďovanie a spracúvanie cezhraničných údajov je výzvou pre každú cezhraničnú funkčnú oblasť. Existujú však príklady dobrej praxe. Okrem regionálnych iniciatív, ako sú iniciatívy Veľkého regiónu a Horného Rýna, by sa mali spomenúť dva osvedčené postupy. Štatistický úrad kantónu Basel (Švajčiarsko) zhromažďuje a prezentuje cezhraničné údaje

⁵ Bratislava čelí podobnej výzve: hoci sa občania sťahujú do predmestských oblastí, naďalej využívajú verejné služby v hlavnom meste, čo pre mesto znamená dodatočné finančné zaťaženie.

už viac ako 10 rokov vrátane francúzskeho a nemeckého zázemia švajčiarskeho mesta. Dva národné štatistické úrady prevádzkujú portál Örestat, ktorý poskytuje informácie o cezhraničnej oblasti v okolí Kodane (DK) a Malmö (SE). Portál obsahuje demografické údaje, údaje o trhu práce (dochádzanie do zamestnania), bývaní, inováciách, cestovnom ruchu, podnikaní atď.⁶ Spoločné štatistiky sa vytvárajú s podporou rôznych programov Interreg od roku 2000, keď bol otvorený most Öresund. Projekt Örestat III spolufinancovaný z programu Interreg IVA Öresund – Kattegat – Skagerrak v rozpočtovom období 2007 – 2013 viedol k vytvoreniu spoločnej databázy. Po ukončení projektu sa financovanie databázy stalo neistým, ale v súčasnosti funguje vďaka finančnej podpore regiónu Skåne vo Švédsku.

Integrovaná cezhraničná priestorová perspektíva pre metropolitnú oblasť

Priestorové dôsledky suburbanizácie v okolí Bratislavy sú podobné ako v iných prípadoch. V každom prípade si tieto javy vyžadujú koordinované zásahy a komplexné monitorovacie mechanizmy zo strany zástupcov mestského centra a jeho zázemia. V opačnom prípade sa procesy vyvíjajú nekontrolovateľným spôsobom, čo negatívne ovplyvňuje kvalitu života, ako to možno pozorovať v mnohých aglomeráciách.

Koordinované zásahy predpokladajú existenciu a) riadiaceho mechanizmu či platformy, kde sa môžu plánovači, rozhodovacie orgány a zástupcovia občianskej spoločnosti stretávať a diskutovať o priestorových výzvach; b) právne záväzných dokumentov (územné a regulačné plány), ktoré upravujú využívanie pôdy a bytovú výstavbu. V cezhraničnom kontexte je však naplnenie oboch podmienok problematické, a to z dôvodu národne definovaných kompetencií, postupov a pravidiel.

Potreba a význam platformy sú uznané v najnovších rozvojových dokumentoch Bratislavy. *Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy* (CDV 2015, 15) túto potrebu zhrnul nasledovne: „Vzhľadom na excentrickú polohu Bratislavy v rámci Slovenska, v bezprostrednej blízkosti štátnych hraníc s Rakúskom a Maďarskom, je hlavné mesto pri plánovaní svojho hospodárskeho, sociálneho a priestorového rozvoja závislé od efektívnej zahraničnej spolupráce.“ Dokument ďalej predpokladá zavedenie zónového tarifného systému zahŕňajúceho 5 maďarských a 16 rakúskych obcí. Ako špecifický cieľ č. 39 Stratégia Bratislavy 2030 stanovuje zriadenie plánovacej platformy pre celé metropolitné územie, pričom indikátorom je: „počet jednotiek územnej samosprávy/kraja

⁶ <https://utveckling.skane.se/regional-utveckling/statistik-och-analys/oresundsdatabasen/oresundsdatabasen-orestat/orestat-in-english/>

- aj v maďarských a rakúskych pohraničných územiach participujúce na spoločnom metropolitnom plánovaní“ (BA 2030, 179)⁷. Je teda zjavné, že vedenie metropolitnej oblasti si uvedomuje organickú previazanosť mesta a jeho zázemia.

Podľa prognóz urbanistov (CDV 2015; MIB 2022) sa v najbližších rokoch Petržalka a Ružinov stanú rozvojovými pólmi Bratislavy (spolu s približne 200 000 obyvateľmi). To znamená, že južné mestské časti, ktoré sa nachádzajú bližšie k hraniciam, nadobudnú väčší význam, čo ešte viac zdôrazňuje potrebu harmonizácie. Ďalšími argumentmi sú napríklad to, že postsocialistický a neoliberálny model bývania sa v Bratislave uplatňuje ad hoc spôsobom (Meyfroidt 2016), pričom udržateľnosť je zohľadňovaná len okrajovo (MIB 2022); súbežne s vysťahovávaním z mesta rastie v cieľových obciach dopyt po kvalitnejších verejných a komerčných službách a infraštruktúre; suburbanizácia spôsobuje znečistenie ovzdušia a hluk, vyššiu produkciu odpadu a znižovanie podielu zelene v rurálnych oblastiach (MIB 2022); rozvojové plány hlavného mesta Slovenska priamo vplývajú na susedné obce, pričom každé rozhodnutie obcí v suburbánnej zóne (napr. výstavba nových obytných štvrtí) má dopad na celý cezhraničný región. Všetky tieto faktory si vyžadujú koordinované úsilie, aby sa zachovalo tempo rozvoja hlavného mesta a súčasne aj kvalita života v jeho predmestiach.

Podľa plánovačov, ktorí sa zúčastnili 3. workshopu, je integrované plánovanie v cezhraničnom priestore brzdené viacerými faktormi: odlišnými právnymi systémami a rozdelením kompetencií, rozdielnymi rozvojovými prioritami, absenciou koordinačného orgánu, problémami so spoločným porozumením výziev, nedostatkom kompetencií presahujúcich hranice až po komplikovaný prístup k finančným zdrojom. Odborníci zároveň zdôraznili potrebu koordinácie (najmä pri väčších projektoch), výmeny dát, zosúladenia územných plánov a stavebných regulácií (s cieľom harmonizovať miestne stavebné predpisy) a zavedenia riadiaceho mechanizmu pre monitorovanie týchto procesov.

Príklad dobrej praxe

Francúzske právne predpisy umožňujú pohraničným miestnym a regionálnym samosprávam na hraniciach vypracovať plán cezhraničnej spolupráce (Schéma de coopération transfrontalière, SCT). Mestá Lille, Nice a Štrasburg, ako aj baskická aglomerácia schválili svoje SCT po participatívnom procese plánovania, do ktorého boli zapojení aj aktéri z druhej strany hranice. V prípade SCT Európskeho spoločenstva

⁷ Vo výročnej správe stratégie Bratislava 2030 za rok 2023 sa tento ukazovateľ preformuloval takto: „Vznik platformy pre spoluprácu v rámci metropolitného funkčného regiónu (vrátane partnerov na území AT a HU) pre riešenie spoločných rozvojových tém“.

Alsaska autorizačné procesy idú nad rámec vyššie uvedených prípadov: vyžaduje sa zosúladienie s existujúcimi dokumentmi o priestorovom plánovaní, a zahŕňajú štrukturálne cezhraničné projekty a delegovanie kompetencií, čo je unikátny aspekt (MOT 2021).

Lille a jeho partneri v rámci francúzsko-belgického EZÚS Lille-Kortrijk-Tournai (založeného v roku 2008) organizujú svoje vystúpenia na tému vody v rámci projektu Parc Blue (Le Parc Bleu). Hlavným cieľom je ochrana a udržateľné využívanie mokrých oblastí v cezhraničnom regióne integrovaným spôsobom.⁸

Projekt 3Land⁹ sa zameriava na bývalé priemyselné oblasti pozdĺž rieky Rýn v okolí prístavu nákladnej dopravy v Baseli (Švajčiarsko) na základe koncepcie, ktorú zmluvné strany prijali v roku 2015. Plánované investície sa týkajú území v Baseli, Huningue (Francúzsko) a Weil am Rhein (Nemecko) a zahŕňajú výstavbu nových peších a cyklistických mostov spájajúcich obytné a rekreačné zóny, nový kampus a dopravný uzol pozdĺž rieky. Projekt je jedinečný, pretože tri miestne samosprávy sa rozhodli uskutočniť harmonizované zásahy s cieľom umožniť prístup k rieke a využívanie brehu rieky na rôzne účely, ktoré boli predtým nedostupné z dôvodu priemyselných budov.

Výzvy a opatrenia súvisiace s rozvojom cezhraničných verejných služieb

Doprava

Vytvorenie podmienok pre udržateľnú dopravu predstavuje komplexnú výzvu v každej suburbánnej oblasti. Zahŕňa rozvoj fyzickej infraštruktúry (cesty, cyklotrasy, železničné trate, parkoviská, multimodálne centrá a pod.), integráciu rôznych druhov dopravy do jednotného systému vrátane taríf, zosúladienie cestovných poriadkov rôznych poskytovateľov služieb a zároveň aj citlivé formovanie postoja obyvateľov s cieľom motivovať ich k voľbe verejnej a komunitnej dopravy.

V cezhraničnom kontexte znamená integrácia dvojité výzvy: poskytovatelia služieb prevádzkujú svoje linky podľa rôznych národných pravidiel, systémov subvencií a rôznych taríf; cezhraničná doprava podlieha tzv. zákazu kabotáže, ktorý v rámci práva EÚ chráni domáce dopravné spoločnosti pred konkurenciou; fyzická infraštruktúra je spravidla navrhnutá vnútroštátne, s menším dôrazom na cezhraničné prepojenia (ba čo viac, keďže železnica mala vždy strategický vojenský charakter, v mnohých prípadoch sú aj samotné

⁸ <https://www.eurometropolis.eu/fr/actions/le-parc-bleu>

⁹ <https://3-land.net/en/projects.html>

technické podmienky odlišné); kultúra dopravy sa jednotlivých krajinách líši a cezhraniční dochádzajúci či obyvatelia nie sú nevyhnutne oboznámení s platnými pravidlami na druhej strane hranice. Všetky tieto faktory sú prítomné aj v cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy.

Jedným z hlavných argumentov pre presťahovanie sa za hranice štátu sú výhodné dopravné spojenia autom. Dokončenie diaľnice D4 medzi Jarovcami a Kittsee a jej napojenie na rakúsku diaľnicu A6 stimulovalo masový presun slovenských občanov do rakúskeho zázemia Bratislavy. Rovnako tak dokončenie diaľnice M15 v Maďarsku a jej integrácia do slovenskej siete vytvorili priaznivejšie podmienky pre dochádzanie z Mosonmagyaróváru do Bratislavy. Je všeobecne známe, že cesta autom do centra Bratislavy trvá z rakúskeho a maďarského zázemia 15 až 20 minút, zatiaľ čo zo slovenského zázemia môže trvať aj 1 hodinu. Ak vezmeme do úvahy túto výhodu a zároveň fakt, že v Bratislave a jej okolí je miera motorizácie viac než jedenaplnásobne vyššia ako domáci priemer (takmer 700 áut na 1000 obyvateľov; Michniak 2020), ako aj demografické prognózy, nie je ťažké predpokladať, že individuálna doprava bude naďalej rásť, čo bude generovať dopravné zápchy a rastúci tlak na budovanie ďalších a ďalších ciest.

Rakúski a maďarskí starostovia/primátori rovnako poukazujú na intenzívnu dopravu a jej negatívny vplyv na cestnú infraštruktúru. Situácia v Maďarsku je o niečo horšia, pretože podľa odhadov polovica slovenských občanov žijúcich v Rakúsku má prácu v Rakúsku, zatiaľ čo takmer každý slovenský občan, ktorý sa presťahoval do Maďarska, každý deň dochádza do Bratislavy po rovnakých cestách. Zároveň rekonštrukcia alebo ďalší rozvoj infraštruktúry priláka ešte viac nových obyvateľov s ešte väčším počtom vozidiel, čo spôsobí ešte väčšiu dopravnú záťaž. Riešením je preto integrovaný rozvoj systému verejnej dopravy (Michniak 2020). Aj Stratégia Bratislava 2030 (MIB 2022) zdôrazňuje rozvoj infraštruktúry verejnej dopravy (v kombinácii s parkoviskami na vstupoch do mesta) a prímestského železničného systému. Mesto Bratislava postupne rozvíja parkovacie miesta prostredníctvom tzv. systému PAAS (Bratislavský parkovací asistent), ktorý ďalej komplikuje automobilovú dopravu v rámci mesta. Okrem toho sa v *Územnom genereli dopravy hl. mesta SR Bratislavy* predpokladá zníženie používania automobilov pod 20 % do roku 2040 v Bratislave (CDV 2015).

Napriek tomu existujú oblasti infraštruktúry, kde sú investície neodkladné – napríklad štátna cesta medzi Rusovcami a Rajkou vrátane hraničného priechodu, či vnútorné komunikácie v maďarských obciach. Výrazné zlepšenie životných podmienok by priniesla aj výstavba integrovaného systému cyklotrás. Rovnako by sa mala dobudovať električková trať č. 3 do Slnečníc (Južného mesta) a prímestské železničné spojenie z Maďarska by malo zabezpečiť priamy prístup na Hlavnú stanicu, atď.

V auguste 2025 sa v pracovných dňoch prevádzkuje 25 vlakov medzi Bratislavou-Petržalkou a Viedňou a 11 medzi Rajkou a hlavným mestom Slovenska. Trať medzi Bratislavskou hlavnou stanicou a Viedňou cez Marchegg je v súčasnosti v rekonštrukcii. Po jej spustení bude spojenie medzi oboma hlavnými mestami zabezpečovať ďalších viac ako 20 vlakov. Autobusová linka č. 901 slúži medzi Hainburgom a Bratislavou (po skrátenej prevádzke počas a po pandémie COVID), zatiaľ čo bývalá autobusová linka č. 801 do Rajky je nahradená službou poskytovanou súkromnou spoločnosťou. V porovnaní s predchádzajúcou službou sa ceny lístkov zdvojnásobili a nová služba nie je integrovaná do mestského dopravného systému Bratislavy. BID (Bratislavská integrovaná doprava) v súčasnosti zvažuje testovanie novej autobusovej linky medzi rakúskymi obcami Prellenkirchen, Edelstal, Berg a Bratislava.

Letisko Viedeň je z Bratislavy dostupné autobusovou dopravou s frekvenciou 3 až 4 spojov za hodinu, avšak tieto autobusy nemajú žiadne zastávky medzi letiskom a slovenskou metropolou.

V dôsledku dopravných obmedzení platných počas pandémie niektorí slovenskí občania vytvorili dopravné komunity využívajúce riešenie zdieľania áut (car pooling). Tieto iniciatívy pretrvávajú dodnes a zároveň môžu predstavovať vhodné riešenie na zníženie znečistenia prostredia a dopravnej záťaže. Podobne je možné podporovať individuálne spôsoby dopravy, ako sú e-bicykle, e-kolobežky a iné inovatívne formy mobility, pokiaľ sú zabezpečené vhodné infraštruktúrne podmienky (oddelené cyklotrasy, kvalitné prepojenia a rozšírený systém zdieľania dopravných prostriedkov).

Príklad dobrej praxe

Léman Express¹⁰ je najväčší európsky cezhraničný integrovaný predmestský železničný systém v Európe, ktorý obsluhuje švajčiarske mesto Ženeva. Sieť dlhá 230 km zahŕňa šesť liniek a 50 staníc a integruje letisko Cornavin do francúzskej železničnej siete prostredníctvom nového tunela. Trasy môžu byť využívané rôznymi cestovnými lístkami a preukazmi integrovanými v rámci tarifného systému Greater Geneva, vrátane cezhraničnej električkovej linky do Annemasse.

Jeden z najintegrovanejších cezhraničných regiónov EÚ sa nachádza v okolí miest Liège (BE), Maastricht (NL) a Aachen (DE). Euregio Meuse-Rhine (EMR) je priekopníkom cezhraničnej integrácie, ktorý zaviedol euregoticket s podporou dopravných spoločností

¹⁰ <https://www.lemanexpress.com/en/>

všetkých troch krajín. Denný lístok stojí 19 EUR a platí na všetkých linkách verejnej dopravy v rámci euroregiónu, kde 24 liniek premáva cez hranice.

Verejné služby

Veková štruktúra slovenských obyvateľov v Rakúsku a Maďarsku je veľmi mladá. Vo všeobecnosti ide o mobilné mladé rodiny s deťmi a mladých jednotlivcov, ktorí sa presťahovali za hranice. Najväčší tlak sa preto prejavuje na vzdelávacích inštitúciách v predmestskej oblasti. V maďarských obciach niektorí slovenskí obyvatelia využívajú služby jasí a materských škôl, ale nemajú veľký záujem o základné a stredné školy. V Rajke funguje miestna základná škola, ktorú prevádzkuje Nemecká národnostná samospráva, keďže nemecká menšina je tam stále prítomná. Obec ponúkla možnosť trojjazyčného vzdelávania (nemčina, maďarčina a slovenčina), ale slovenskí obyvatelia o takúto možnosť neprejavili záujem. Uprednostnili by výučbu v anglickom jazyku, avšak Nemecká národnostná samospráva nemôže nahradiť nemčinu angličtinou z dôvodu platnej národnej legislatívy.

Prítomnosť pomerne veľkých chorvátskych komunít predstavuje jedinečnú charakteristiku celého regiónu. V niektorých obciach dostupné vzdelávanie v chorvátskom jazyku. Hoci komunikácia medzi Chorvátmi a Slovákmi je pomerne zrozumiteľná, ponuka vzdelávania nie je pre slovenské deti atraktívna. Naopak, rakúske školy sú pre novousadlíkov lákavé – väčšina z nich považuje Rakúsko za svoj nový domov a uprednostňuje, aby ich deti navštevovali tamojšie školy. To však vytvára významné výzvy pre miestne samosprávy, keďže kapacity škôl nie sú dostatočné na pokrytie zvýšeného dopytu. Napríklad platy učiteľov sú financované krajskou samosprávou, avšak pracovníkov zabezpečujúcich popoludňajšiu starostlivosť o deti hradia miestne samosprávy. V Hainburgu takto mesto financuje viac než 30 zamestnancov. Ďalším problémom je, že na viacerých školách tvoria slovenskí žiaci výraznú väčšinu, čo ich núti komunikovať viac po slovensky než po nemecky.

V Hainburgu sú hodiny slovenčiny na základnej škole 2 až 3 krát týždenne, ale v oboch susedných krajinách chýba dvojjazyčné vzdelávanie. Zároveň sú podľa demografických prognóz kapacity stredných škôl v Bratislave už teraz nedostatočné a situácia sa naďalej zhoršuje (MIB 2022). Cezhraničná integrácia vzdelávacích ponúk by preto mohla prispieť k zmierneniu tohto nedostatku.

Vzhľadom na to, že veková štruktúra slovenských obyvateľov je pomerne mladá, sociálna starostlivosť v súčasnosti nepredstavuje pre rakúske a maďarské obce žiadnu výzvu. Keďže sociálne služby sú viazané na občianstvo, potreby v tejto oblasti nie je možné ani

dnes uspokojivo pokryť. V budúcnosti sa však s pribúdajúcim počtom starších obyvateľov tieto potreby nevyhnutne zvýšia a samosprávy by sa mali pripraviť na novú výzvu. Bez zapojenia národných orgánov nebude situáciu možné zvládnuť.

Zdravotná starostlivosť predstavuje omnoho naliehavejšiu tému na riešenie. Vďaka spolupráci regionálnych (Rakúsko) a národných (Slovensko a Maďarsko) záchranných služieb boli v roku 2024 podpísané bilaterálne zmluvy umožňujúce cezhraničnú spoluprácu záchranných služieb medzi Rakúskom a Slovenskom a medzi Rakúskom a Maďarskom. Zmluvy boli ratifikované v každej z krajín. Dohody o spolupráci, ktoré podrobne upravujú postupy a zabezpečujú integráciu informačných tokov medzi dispečingovými centrami sú však stále v štádiu prípravy. S podporou programu Interreg VI-A Maďarsko – Slovensko sa začalo aj s prípravou textu bilaterálnej zmluvy medzi Maďarskom a Slovenskom. Keďže vo všetkých prípadoch bol vzorom model spolupráce medzi Rakúskom a Českou republikou, očakáva sa, že v bratislavskej metropolitnej oblasti budú záchranné služby môcť fungovať trilaterálne za veľmi podobných podmienok, čo predstavuje významnú výhodu.

V súčasnosti, ak pacient v Rajke zavolá na tiesňové číslo EÚ (112), hovor prijme slovenské dispečingové centrum (z dôvodu silnejšieho signálu zo Slovenska), no slovenská sanitka nemôže prejsť hranicu, aby pacienta odviezla z územia Maďarska, hoci ide často len o vzdialenosť 2 km. Vo väčšine prípadov je to teda rodina, ktorá musí pacienta dopraviť k hraničnému priechodu, kde si ho následne prevezme slovenská záchranná služba. Pripravované zmluvy a dohody o spolupráci majú tento rizikový režim v blízkej budúcnosti zmeniť.

Zároveň poskytovanie ambulantných a ústavných služieb cez hranice zostáva výzvou, a to aj napriek tomu, že smernica EÚ 2011/24 o uplatňovaní práv pacientov v cezhraničnej zdravotnej starostlivosti takúto prax umožňuje. S podporou programu Interreg Slovensko – Rakúsko bol realizovaný projekt *Bridges for Birth*, ktorý nadviazal spoluprácu medzi nemocnicou v Hainburgu (kde sa rodí čoraz viac slovenských detí) a Národným ústavom detských chorôb v Bratislave v oblasti neonatologickej starostlivosti. Tento priekopnícky projekt môže slúžiť ako model, ako ďalej rozvíjať integráciu zdravotníckych služieb cez hranice.

Príklad dobrej praxe

Za posledných 20 rokov sa počet cezhraničných zdravotníckych služieb výrazne zvýšil. Dolné Rakúsko je stredoeurópskym lídrom v tejto oblasti prostredníctvom iniciatívy

HealthAcross,¹¹ ktorá spustila niekoľko projektov spolupráce, od cezhraničných záchranných služieb prevádzkovaných spoločne s Českom až po ambulantné centrum Gmünd a České Velenice. S pomocou HealthAcross sa vytvára spolupráca nielen medzi nemocnicou Hainburg a Detskou nemocnicou v Bratislave, ale aj medzi nemocnicami Wiener Neustadt a Sopron.

Najvyššiu úroveň integrácie v oblasti zdravotníctva možno pozorovať vo Francúzsku. Sedem Cezhranične organizovaných zón prístupu k zdravotnej starostlivosti (Zones organisées d'accès aux soins transfrontaliers, ZOAST) bolo vytvorených v rokoch 2008 až 2015 na základe bilaterálnej dohody z roku 2005 podpísanej medzi Francúzskom a Belgickom. Dohoda umožňuje regionálnym orgánom vytvoriť a prevádzkovať cezhraničné zóny zdravotnej starostlivosti, v rámci ktorých môžu pacienti využívať každé zdravotnícke zariadenie bez ohľadu na svoje občianstvo. Náklady na liečbu sú refundované príslušnými (belgickými alebo francúzskymi) zdravotnými poisťovňami. Sedem ZOAST pokrýva celú spoločnú hranicu medzi oboma krajinami.

Prvé cezhraničné inštitucionálne nemocničné centrum, Cerdanya Hospital,¹² bolo založené v roku 2010 vládami Katalánska a Francúzska. Nemocnica sa nachádza v Pyrenejách, v oblasti vzdialenej od najbližších zdravotníckych zariadení. Obaja partneri sa rozhodli vybudovať nemocnicu na španielskej strane hôr, ktorá by poskytovala ošetrovanie občanom oboch krajín a turistom navštevujúcim región. Inštitúciu spravuje EZÚS (Európske zoskupenie územnej spolupráce), ktoré zamestnáva španielskych a francúzskych lekárov, zdravotné sestry a iných zamestnancov. Jej prevádzka je financovaná spoločne Katalánskom a Francúzskom.

Výzvy a opatrenia súvisiace s integráciou nových obyvateľov

Integrácia nových obyvateľov predstavuje významnú výzvu vo všetkých prímestských oblastiach. Na jednej strane sú kultúrne a behaviorálne vzorce nových občanov odlišné od miestneho dedičstva (rozdiely medzi mestským a vidieckym prostredím). Na druhej strane sa noví obyvatelia spravidla sťahujú do novovybudovaných rezidenčných zón, kde vedú pomerne izolovaný životný štýl: ráno odchádzajú do mestského centra a večer sa vracajú späť; služby využívajú v meste, nie v dedine atď. Tieto rozdiely môžu generovať konflikty medzi oboma skupinami obyvateľstva.

¹¹ <https://healthacross.noelga.at/en/>

¹² <https://www.hcerdanya.eu/en/>

Cezhraničný kontext pridáva do obrazu ďalšie faktory: jazykové a kultúrne bariéry, historické traumy, odlišné zvyky založené na zmenených právnych a administratívnych tradíciách atď.

V prípade Bratislavy je jedným z hlavných faktorov, ktoré definujú úroveň integrácie, železná opona. Aj keď bola fyzická bariéra odstránená pred 35 rokmi, jej psychologické dôsledky sú stále citeľné, hoci postupne slabnú (Dillinger 2004; Farkas – Klobučník 2021; Hardi – Nárai – Uszkai 2023). V slovensko-maďarskom kontexte zohrávajú významnú úlohu početné historické traumy, ktoré proces integrácie sťažujú. Keď sa v Rajke objavili prví slovenskí obyvatelia, došlo k poškodeniu ich áut, objavili sa agresívne graffiti a pravicoví populistí zorganizovali demonštráciu proti „Tótom“ (hanlivé označenie Slovákov). Miestni obyvatelia sa však do demonštrácie nezapojili. Naopak, v Bezenye niektorí miestni obyvatelia zaútočili na nových slovenských obyvateľov, pretože nechceli rešpektovať miestne tradície (Balizs – Bajmóczy 2018). To však neznamená, že noví obyvatelia sú skutočne integrovaní do miestnych komunít. Najväčšou prekážkou zostáva jazyková bariéra (Hardi – Nárai – Uszkai 2023). Väčšina slovenských občanov nehovorí maďarsky (mnohí z nich nehovoria iným jazykom ako slovenčinou) a sotva majú pocit, že by sa ho mali naučiť. Na rozdiel od rakúskych obcí, kde sú nútení používať úradný jazyk a je to v ich záujme, v Maďarsku sa miestne samosprávy snažia komunikovať aj v slovenčine: prekladajú úradné dokumenty do slovenčiny, vydávajú dvojazyčné letáky, zverejňujú dvojazyčné plagáty a pripravujú osobitné informačné materiály pre Slovákov. Vďaka spolužitiu rozumejú miestni úradníci čoraz viac slovenčine. Niektorí noví obyvatelia, ktorí ovládajú oba jazyky, poskytujú na požiadanie „tlmočnicke služby“. Ak konanie začína samospráva, je povinná zabezpečiť tlmočenie na svoje náklady, ako to predpisujú maďarské zákony. Očakáva sa, že v budúcnosti pomôžu tieto problémy zmierniť riešenia založené na umelej inteligencii (AI).

Zaujímavým zistením je, že integrácia slovenských občanov v rakúskych obciach je pokročilejšia než v maďarských, a to aj napriek tomu, že v Maďarsku môžu komunikovať vo svojom materinskom jazyku, zatiaľ čo v Rakúsku sú nútení používať nemčinu. V niektorých rakúskych samosprávach majú Slováci dokonca svojich zástupcov.

Na maďarskej strane boli podniknuté pokusy zapojiť Slovákov do miestneho kultúrneho života, avšak s obmedzenými výsledkami. Vo Feketeerdő usporiadala skupina nových obyvateľov počas adventu 2024 kultúrne podujatie. Napriek tomu však ide skôr o kozmopolitne orientovaných občanov, ktorí nie sú viazaní na slovenské národné tradície, ako uviedol starosta Rajky; z toho dôvodu nemôžu významne prispieť k etnicky rozmanitej miestnej kultúre. Navyše, kultúrne vyžitie „čerpajú“ predovšetkým v Bratislave.

Nie je náhodou, že Slováci žijúci v rakúskych predmestiach sa identifikujú ako rakúski obyvatelia, čo nie je prípad maďarskej strany. Ich neochota integrovať sa do miestnej komunity sa prejavuje aj v prípadoch, keď sa vyhýbajú plateniu daní: nechcú sa podieľať na finančnom zaťažení svojho nového bydliska. Tento problém je obzvlášť ťažko riešiteľný pre malé maďarské samosprávy.

Príklad dobrej praxe

Nemecký Frankfurt/Oder a poľský Słubice začali spolupracovať hneď po zjednotení Nemecka. Medzi mnohými úspechmi tieto partnerské mestá v roku 2021 zorganizovali Konferenciu o budúcom cezhraničnom rozvoji s horizontom 2030.¹³ Cieľom konferencie bolo identifikovať spoločné rozvojové aktivity pre obe mestá na základe odporúčaní a projektových nápadov 80 občanov zvolaných z oboch strán hranice. Účastníci podnietili plánovacie procesy zamerané na nový most a lepšie využívanie brehov rieky.

V Rakúsku majú občianske rady dlhú tradíciu. Tieto nástroje umožňujú obyvateľom zapojiť sa do miestnych a regionálnych rozhodovacích procesov a budúceho plánovania. EZÚS Tirolsko – Južné Tirolsko – Trentino Europaregion¹⁴ adaptoval tento model v roku 2022 pri organizovaní prvej cezhraničnej rady občanov s cieľom podporiť participatívne postupy pri formovaní spoločnej budúcnosti.

Euroinštitút v Kehli¹⁵ podporuje vzájomné približovanie francúzskych a nemeckých občanov v okolí Štrasburgu prostredníctvom rôznych aktivít. Organizujú jazykové kurzy, vyvíjajú a spracujú cezhraničné projekty pre spolupracujúce miestne inštitúcie a podporujú cezhraničnú výmenu štátnych zamestnancov. Prostredníctvom týchto činností úspešne zapájajú miestnych občanov do cezhraničnej spolupráce.

Euregión Meuse-Rýn spravuje trilaterálny fond malých projektov programu Interreg,¹⁶ ktorý uľahčuje rozvoj cezhraničných kontaktov a stretnutí holandských, belgických a nemeckých občanov prostredníctvom mikropjektov (do 2000 EUR), malých projektov light (do 40 000 EUR) a malých projektov maxi (do 100 000 EUR).

¹³ https://www.frankfurt-oder.de/Verwaltung-Stadtpolitik/Verwaltung/Frankfurt-S%C5%82ubicer-Kooperationszentrum/Aktuelles/Frankfurt-Slubicer-Zukunftskonferenz-zur-grenz%C3%BCberschreitenden-Stadtentwicklung-2030.php?object=tx_2616.27001.1&NavID=2616.1787&La=1

¹⁴ <https://www.europaregion.info/en/>

¹⁵ <https://www.euroinstitut.org/fr/english>

¹⁶ <https://www.euregio-mr.info/en/foerderung/small-project-fund/>

Výzvy a opatrenia súvisiace so správou trojhrianičnej oblasti

Súčasný stav

V roku 2025 mesto Bratislava, ako aj spolkové krajiny Burgenland a Dolné Rakúsko zriadili pracovné spoločenstvo *baum_cityregion* (Arbeitsgemeinschaft), ktoré bude riadiacim orgánom bez právnej subjektivity.¹⁷ Nová štruktúra sa môže považovať za završenie približne pätnásťročného inštitucionalizačného procesu, do ktorého boli zapojené rakúske prihraničné obce v okolí Bratislavy. Iniciatíva BAUM (Bratislava Umland Management) začala ako samostatný projekt v roku 2011 podľa modelu SUM (Stadt Umland Management)¹⁸ vo Viedni. Ten bol vytvorený mestom Viedeň a krajinskými vládami Viedne a Dolného Rakúska v roku 2006 s cieľom harmonizovať rozvojové aktivity v zázemí rakúskej metropoly, so špeciálnym zameraním na územné plánovanie, dopravu a environmentálne otázky. SUM zohráva koordinačnú úlohu medzi týmito územnými aktérmi pod strategickým vedením Poradného orgánu (Beirat), ktorý pozostáva z regionálnych developerov a delegátov Viedne a miestnych samospráv Dolného Rakúska. Každodennú činnosť riadia dvaja koordinátori, ktorí sú zamestnancami Dolného Rakúska a spolkovej krajiny Viedne. Ich poslaním je koordinácia plánovacích činností, zriaďovanie a prevádzka platforiem, ktoré uľahčujú výmenu medzi odborníkmi, rozhodovacími orgánmi a občianskou spoločnosťou v rôznych oblastiach (napr. platforma pre dialóg medzi Viedňou a Schwechatom; platforma okrúhleho stola v Leopoldau na riešenie problémov s parkovaním atď.), organizácia fór SUM, na ktorých sa miestne zainteresované strany stretávajú s príslušnými krajinskými oddeleniami podľa potreby, a organizácia konferencie City Region, na ktorej sa stretávajú politici, vedúci administratívy, výskumní pracovníci a iní aktéri zapojení do regionálneho rozvoja.

SUM je neformalizovaná, voľná štruktúra spolupráce bez právnej subjektivity, ktorá pôsobí v rámci vnútroštátnych hraníc¹⁹. Jej vonkajšie vzťahy smerom k Česku, Slovensku a Maďarsku sú skôr sporadické. Konzultačné fórum, do ktorého bola zapojená väčšia metropolitná oblasť, bolo poskytnuté v rámci iniciatívy Centrope, ktorá bola založená v roku 2003, avšak za posledných sedem rokov sa politicky vyprázdnila. Zároveň SUM zohralo rozhodujúcu úlohu pri vzniku iniciatívy BAUM; väzby medzi týmito dvoma orgánmi sú dodnes živé.

Iniciatíva BAUM (Bratislava Umland Management) vznikla ako cezhraničný projekt, ktorý sa realizoval v rokoch 2011 až 2014. Primárnym cieľom bolo vypracovanie integrovaného

¹⁷ Proces zriaďovania sa ukončí po vymenovaní členov rôznych orgánov na jeseň 2025.

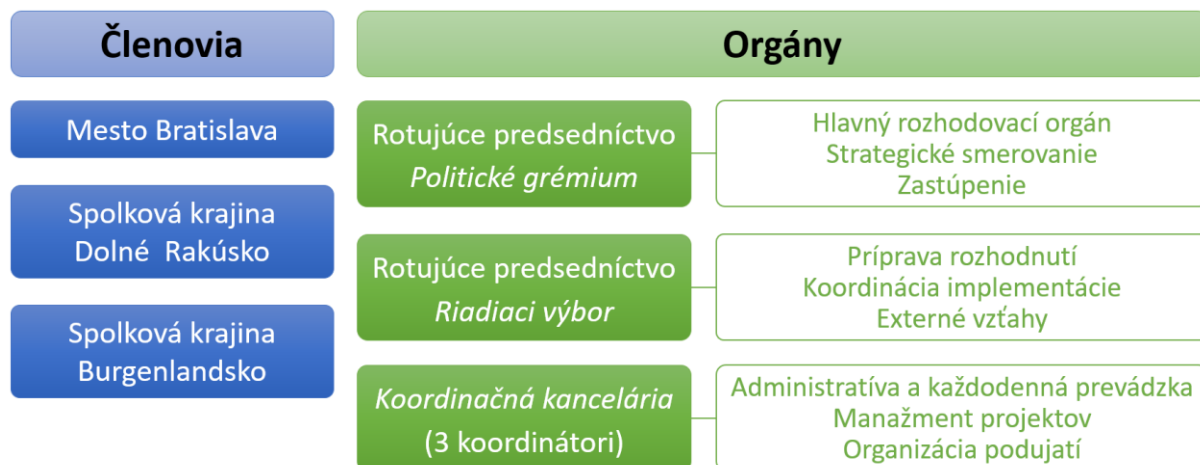
¹⁸ <https://www.stadt-umland.at/>

¹⁹ Hoci SUM nie je nezávislou právnickou osobou, jej činnosti riadi Verein Niederösterreich-Wien - Gemeinsame Entwicklungsräume.

rozvojového plánu pre slovensko-rakúsku cezhraničnú metropolitnú oblasť. Druhý projekt (baum2020), ktorý prebiehal v rokoch 2017-2020 priniesol zriadenie spoločnej kancelárie, spustenie stretnutí starostov a konferencie BAUM, ako aj organizovanie pracovných skupín k rôznym témam. Tretí projekt (s názvom „baum_cityregion“ a tiež podporený programom Interreg Slovensko-Rakúsko) bol zameraný na vytvorenie rámca riadenia iniciatívy BAUM. Výsledkom bolo založenie pracovného spoločenstva (Arbeitsgemeinschaft), založeného na voľnej Partnerskej dohode o spolupráci doplnenej Stanovami a Finančnou dohodou, avšak bez právnej subjektivity. Zakladajúcimi členmi sú hlavné mesto SR Bratislava a spolkové krajiny Dolné Rakúsko a Burgenlandsko.

Hlavným rozhodovacím orgánom je Politické grémium zložené z politických predstaviteľov zakladajúcich členov, ktoré sa zvoláva minimálne raz ročne. Disponuje právomocami meniť Stanovy, definovať spoločné strategické smerovanie, schvaľovať pracovné a rozpočtové plány a prijímať výročné správy z ročných plánov. Rozhodnutia vedúceho orgánu (vrátane ročných plánov) pripravuje Riadiaci výbor, ktorý tvoria zástupcovia troch zakladajúcich členov a ktorí koordinujú činnosti kancelárie. Kancelária baum_cityregion plní koordinačnú, administratívnu a výkonnú úlohu a svoje aktivity realizuje podľa ročného plánu. Podobne ako v prípade SUM, aj kanceláriu BAUM vedú traja koordinátori, ktorí sú zamestnancami hlavného mesta Bratislava a dvoch rakúskych krajín. Ich úlohou je koordinovať spoločné aktivity zakladajúcich členov v štyroch tematických oblastiach (kultúra a cestovný ruch; ochrana prírody a klímy; priestor a človek – teda sociálny a regionálny rozvoj; a mobilita), so špeciálnym dôrazom na udržateľný územný rozvoj; spravovať a propagovať aktivity spolupráce; organizovať zasadnutia orgánov; ako aj pripravovať a riadiť spoločné projekty. Ako zdôrazňuje Patti (2016), významným nedostatkom tejto štruktúry je absencia účasti občanov.

Obrázok 7 – Súčasná štruktúra pracovného spoločenstva *baum_cityregion*



Finančná dohoda určuje pravidlá financovania a osobitne rozdeľuje povinnosti medzi jednotlivými členmi. Napríklad mzdy troch zamestnancov kancelárie *baum_cityregion* sú príslušne hradené mestom Bratislava a dvomi rakúskymi spolkovými krajinami. Bratislava zodpovedá za dizajn a údržbu spoločnej webovej stránky, zatiaľ čo rakúske spolkové krajiny nesú náklady na preklady a tlmočenie a tlač.

Stanovy umožňujú rozšírenie štruktúry a predpokladajú zapojenie maďarských partnerov, čo je taktiež uvedené v ročnom akčnom pláne pre rok 2024 v rámci Stratégie Bratislava 2030 (MIB 2022). Hoci geografické rozšírenie iniciatívy BAUM smerom k Maďarsku bolo už zahrnuté do cieľov tretieho projektu (2021 – 2022), pracovné spoločenstvo zatiaľ maďarských partnerov nezapojilo. Proces rozšírenia bol zároveň podporený projektom #ACCESS (financovaným z programu Interreg VI-A Maďarsko – Slovensko), ktorého cieľom je vytvoriť štruktúrovaný rámec pre cezhraničný rozvoj funkčných mestských oblastí pozdĺž slovensko-maďarskej hranice.

Ako zdôraznil pán Ján Mazúr, hlavný stratég mesta Bratislavy, na úvodnom workshope projektu Resilient Borders, cieľom rozšírenia je vytvoriť inštitucionálne rámce pre výmenu informácií a zastupovanie záujmov obyvateľov cezhraničného regiónu.

Cieľom tohto dokumentu je podporiť výber najvhodnejšieho inštitucionálneho formátu pre rozšírenú iniciatívu.

Zásady

Pri navrhovaní riešenia riadenia cezhraničnej iniciatívy je vhodné rešpektovať nasledujúce zásady:

Relevancia – Zvolené riešenie by malo byť relevantné z hľadiska úloh, ktoré sa naň delegujú. To znamená, že členovia by mali disponovať príslušnými kompetenciami a právom delegovania. Vzhľadom na to, že administratívne systémy troch krajín sa odlišujú a kompetencie sú rozdelené medzi rôzne úrovne inštitúcií, tento princíp môže viesť k viacúrovňovému modelu riadenia, ktorý zahŕňa viaceré stupne správy. Keďže každý región je špecifický, riešenia nemožno a ani by sa nemali kopírovať. Zakladatelia si musia v každom prípade nájsť vlastnú cestu.

Zrelosť – Vybrané riešenie by malo zodpovedať úrovni zrelosti iniciatívy. Niektoré štruktúry sa ukazujú ako predčasné, keď sa na najvyššej inštitucionálnej úrovni vytvorila štruktúra medzi partnermi, ktorí sa navzájom ani nepoznali. To bol prípad viacerých EZÚS pozdĺž maďarských hraníc. Inštitucionalizácia má spravidla evolučný charakter, a preto je vhodné začať proces na nižšej úrovni. V tomto kontexte možno rozlíšiť tri fázy:

- (1) Na neformálnej úrovni chýbajú formalizované modely: partneri spolupracujú ad hoc alebo na projektoch v konzultačnom formáte. Spolupráca môže byť založená na spoločnom (politickom) vyhlásení alebo na báze partnerskej dohody, bez zriadenia stálych orgánov. Hlavnými výhodami tohto riešenia sú jeho vysoká flexibilita, možnosť rozsiahlej (aj občianskej) účasti a oslobodenie od nadmernej byrokracie. Zároveň mu chýba stabilita, čo môže ohroziť dlhodobú udržateľnosť a dlhodobé strategické ciele spolupráce; zároveň absentujú jasne definované kompetencie, zodpovednosti a finančné rámce.
- (2) Druhou úrovňou inštitucionalizácie je formalizovaná spolupráca bez zriadenia právneho subjektu. Spolupráca je založená na podpísanej dohode opisujúcej zodpovednosti a povinnosti strán a je štruktúrovaná na základnej úrovni. Existencia oficiálnej dohody a rôznych orgánov vybavených súborom kompetencií poskytuje štruktúre stabilitu a zodpovednosť. Voľné rámce si nevyžadujú zavedenie zložitých rozhodovacích postupov a udržiavajú administratívnu záťaž na nízkej úrovni. Spolupráca má zároveň dlhodobú perspektívu. Najväčšou výzvou pre tieto poloinštitucionalizované formáty je financovanie: spôsob financovania činností, zamestnancov a projektov. Tento nedostatok môže obmedziť funkčnosť štruktúry: ak sa činnosti rozšíria a podporia väčšími projektmi, ďalšia inštitucionalizácia je nevyhnutná.
- (3) Najvyššiu úroveň inštitucionalizácie predstavuje existencia samostatnej právnickej osoby. Táto entita môže mať rôzne právne formy v závislosti od úrovne dôvery medzi partnermi, zapojených administratívnych úrovní, kompetencií zakladajúcich členov, kultúrnych rozdielov, existujúcich vnútroštátnych predpisov a medzinárodných dohôd atď. Hlavnými výhodami tejto úrovne sú reprezentatívnosť (t. j. entita môže zastupovať zainteresované strany celého

cezhraničného územia), viditeľnosť (ktorá uľahčuje budovanie značky a identifikáciu), stabilizovaný rozpočet (členovia preberajú politickú aj finančnú zodpovednosť za entitu), schopnosť vytvárať a prevádzkovať ďalšie orgány zriadené právnickou osobou. Zároveň predpokladá vysokú úroveň dôvery medzi zakladajúcimi členmi pochádzajúcimi z rôznych kultúrnych prostredí (čo nie je možné bez úspešnej predchádzajúcej spolupráce); vytvára zložité administratívne postupy a systém právomocí (s nebezpečenstvom príliš komplikovanej administratívy); a čím sú inštitucionalizovanejšie, tým väčšia je šanca stať sa čisto riadiacou inštitúciou bez kontaktu s bežnými občanmi (znížená úroveň občianskej participácie).

Výber medzi uvedenými riešeniami by sa mal zosúladiť s úrovňou vyspelosti spolupráce. Príliš ambiciózne možnosti môžu viesť k predčasnému sklamaniu a k narušeniu pôvodnej dôvery. Príliš opatrné rozhodnutia môžu naopak oslabiť výstupnú legitimitu spolupráce, čo môže posilniť tendenciu k odchodu niektorých členov. Najúspešnejšie modely sledujú evolučnú cestu, postupne prechádzajúc od najnižšej úrovne k najvyššej.

Reprezentatívnosť – Štruktúra bude úspešnejšia, ak bude jasne zastupovať záujmy svojich členov a územnú zodpovednosť. Zakladatelia môžu uzavrieť zmluvu s existujúcim riadiacim orgánom alebo poradenskou spoločnosťou na riešenie úloh súvisiacich so štruktúrou, avšak tým sa znižuje úroveň vlastníctva a zapojenia, aj keď je možné dosiahnuť hmatateľné výsledky. Rovnako, ak sú relevantní územní aktéri vylúčení z orgánu, stratí svoju energiu a uznanie. Preto sa odporúča vytvoriť štruktúru, ktorá vychádza z vôle a angažovanosti potenciálnych zakladateľov a ktorá dôsledne reprezentuje ciele spoločnej misie.

Reprezentatívnosť sa vzťahuje aj na vhodnú geografickú veľkosť organizácie. V 90. rokoch a v prvej dekáde 21. storočia bola os Viedeň-Bratislava populárnym konceptom na vymedzenie rámca pre metropolizáciu Bratislavy. Výskumníci považovali funkčne homogénnu partnerskú oblasť za budúci rozvojový pól strednej Európy (spolu s Győr bola nazývaná „zlatý trojuholník“), ktorý si vyžaduje dobre štruktúrovanú a úzku spoluprácu verejných a súkromných zainteresovaných strán oboch miest (Jaššo 2007; CDV 2015).

Projekt Jordes, spolufinancovaný z rakúsko-slovenského programu na roky 2000 – 2006 ukázal, že rozvoj cezhraničnej aglomerácie okolo oboch miest (doplnenej o Győr) predpokladá existenciu kooperatívnej platformy zahŕňajúcej územných aktérov.

Ako uvádzajú Husár a Ondrejička (Husár – Ondrejička 2017), do polovice 10. rokov 21. storočia sa táto kooperatívna os oslabil. Spomínajú príklad smart city stratégie vo Viedni,

ktorá nereflektuje situáciu v okolí Bratislavy. V dôsledku toho si Bratislava vypracovala vlastnú stratégiu smart city.

V roku 2021 Ondrejčka a jeho tím vypracovali tri scenáre budúcej priestorovej organizácie Bratislavy. Prvá verzia predstavuje kompaktné mesto, ktoré postupne využíva svoje vnútorné územia na rozvoj a používa moderné technológie na zvýšenie vnútornej súdržnosti. Druhá verzia odporúča polycentrické riešenie, kde rôzne časti mesta majú svoju vlastnú úlohu a význam, pričom sú dobre prepojené. Tretí scenár sa zameriava na špecializáciu, ktorá ponúka rôzne úlohy mestským častiam a ich predmestiam.

Ako uvádzajú autori stratégie Bratislava 2030, koordinácia aj v rámci Bratislavy je výzvou z dôvodu rôznorodého charakteru a rôznorodých záujmov mestských častí. Situáciu riadenia ďalej komplikuje Bratislavský samosprávny kraj, ktorý je viac-menej totožný s priamou spádovou oblasťou hlavného mesta, a cezhraničné aspekty suburbanizácie. Aby sa predišlo neovládnutému a neregulovanému rozvoju bývania a priestorového rozvoja (čo je možné vidieť vo východných predmestiach Bratislavy), je potrebné zabezpečiť komplexné a harmonizované riadenie rozvoja mesta, ktoré nebráni realizácii infraštruktúrnych projektov, ale dokáže ich podriadiť vyšším funkčným záujmom. Nestačí zabezpečiť len blaho obyvateľov bez holistického prístupu, ktorý podporuje polycentrické usporiadanie riešení. Ide o výzvu, ktorú nemožno vyriešiť bez konzultácií s inštitúciami na národnej úrovni. Na podporu harmonizovaného rozvoja aglomerácie dokument odporúča zriadenie plánovacej platformy ako minimálneho cieľa, ktorá by dokázala koordinovať projekty priestorového plánovania naprieč administratívnymi hranicami (MIB 2022).

Z tohto hľadiska by sa mohol zlepšiť súčasný geografický rozsah pracovného spoločenstva *baum_cityregion*. Rakúske miestne samosprávy, ktoré sú najviac postihnuté tendenciami suburbanizácie, sa nezúčastňujú na rozhodovacích procesoch, ani slovenské občianske skupiny nemôžu mať svoj hlas. Súčasťou platformy by mali byť aj slovenské predmestia Bratislavy.

Ak sa rozhodneme pre koncept Veľkej Bratislavy, tieto výzvy by sa mali riešiť prostredníctvom riadiacej štruktúry.

Príklad dobrej praxe

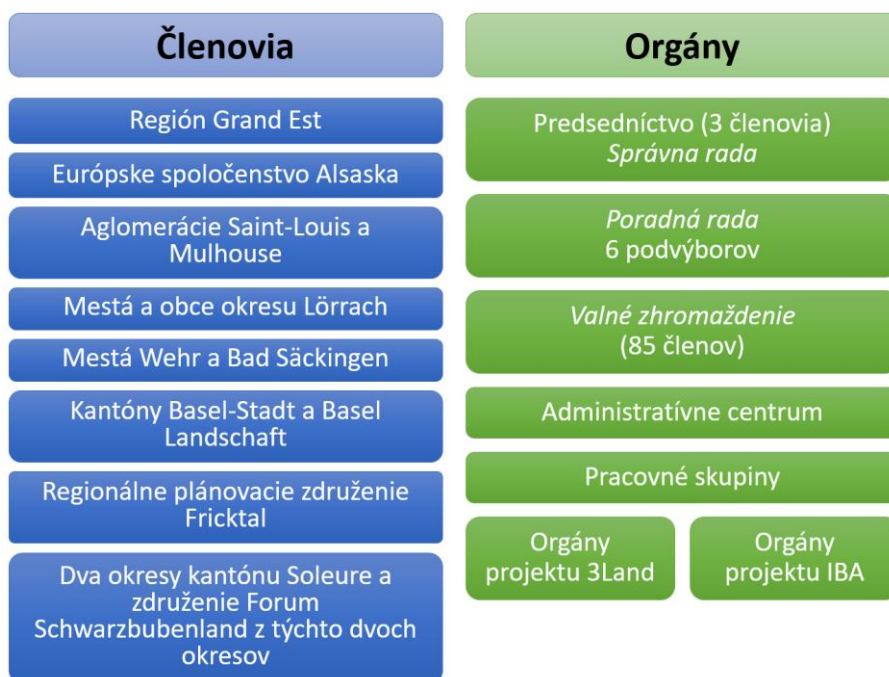
Na riadenie cezhraničných aglomerácií využívajú zainteresované strany v rámci EÚ rôzne riešenia v závislosti od histórie, kultúry a právnych rámcov príslušných krajín. Možno práve Francúzsko disponuje najväčším súborom nástrojov v rámci cezhraničnej spolupráce. Zriedkavo sa stáva, že tieto riešenia majú formalizovaný charakter ako je to v prípade metropoly Nice Côte d'Azur. Prevažná väčšina francúzskych orgánov je zaregistrovaná

ako nezávislé právne subjekty (MOT 2021). Niektoré riešenia sú v súlade s francúzskymi vnútroštátnymi predpismi, iné s medzinárodnými bilaterálnymi alebo multilaterálnymi dohodami založenými na tzv. Madridskej rámcovej zmluve; Francúzsko napokon aktívne využíva nástroje vyvinuté Európskou úniou.

Rada Európy prijala 21. mája 1980 Madridskú rámcovú zmluvu, ktorá umožňuje miestnym a regionálnym orgánom krajín prijímajúcich tento dokument vytvoriť cezhraničné štruktúry. Zmluva podmienila túto možnosť bilaterálnymi medzivládnyimi dohodami. Francúzska vláda podpísala Rímsku zmluvu s Talianskom (26. novembra 1993), Bayonskú zmluvu so Španielskom (10. marca 1995), Karlsrueckú zmluvu s Nemeckom, Luxemburskom a Švajčiarskom (23. januára 1996) a Bruselskú zmluvu s Belgickom (16. septembra 2002), čo umožnilo vytvorenie takýchto štruktúr v rôznych formátoch. Spoločnou črtou týchto štruktúr je, že sú právnickými osobami, registrovanými ako Cezhraničné miestne združenia (Groupement local de coopération transfrontalière, GLCT) (napr. Greater Geneva GLCT a Urban Agglomeration of Doubs GLCT so Švajčiarskom, belgicko-francúzske Lille Eurometropolis GLCT), ktoré majú verejnoprávny status; zväzy súkromného práva (napr. Trinational Eurometropolis of Basel so Švajčiarskom), alebo konzorciá (napr. Pyrenees Working Community a Consorcio Bidasoa-Txingudi so Španielskom) (MOT 2021).

Jedným z najčastejšie uvádzaných príkladov dobrej praxe je Trinational Eurodistrict Basel, ktorý má sofistikovanú štruktúru viacúrovňového riadenia. Začiatok spolupráce sa datuje do roku 1946 - rok výstavby letiska v Bazileji. Regio Basiliensis, ktorý sa neskôr stal vzorom pre mnohé cezhraničné euroregióny, bol založený v roku 1963. Eurodistrict bol zriadený v roku 2007 podľa francúzskeho práva a zahŕňa 83 z 250 samospráv patriacich do cezhraničnej prímestskej zóny Bazilej. Hlavným rozhodovacím orgánom je Valné zhromaždenie združenia, pozostávajúce zo 85 členov (vrátane kantónov, miestnych samospráv, regionálnych združení a okrem iných aj francúzskej Grand Est Region vo Francúzsku). Koordináčne úlohy vykonáva Správna rada vrátane 9 volených osôb za každú krajinu a Konzultačná rada s 20 švajčiarskymi, 15 nemeckými a 15 francúzskymi členmi. Administratívne centrum vo Francúzsku riadi každodennú činnosť Eurodistrictu a činnosť pracovných skupín. Situáciu ďalej komplikuje projekt IBA (Internationale Bauausstellung), ktorý združuje zainteresované strany z troch krajín a iniciuje spoločné rozvojové nápady a projekty; a projekt 3Land, ktorý obsahuje investície naprieč riekou Rýn v troch krajinách podľa harmonizovaného priestorového plánu. Oba dlhodobé projekty majú svoje vlastné riadiace štruktúry v rámci riadiacej štruktúry Eurodistrictu. Vďaka grantovej schéme Švajčiarskej federácie určenej pre aglomerácie možno podporovať investície v Bazileji a v jeho okolí, a to aj za štátnymi hranicami.

Obrázok 8 – Štruktúra trojnárodného eurodistriktu Bazilej



Zdroj: <https://www.eurodistrictbasel.eu/fr/>

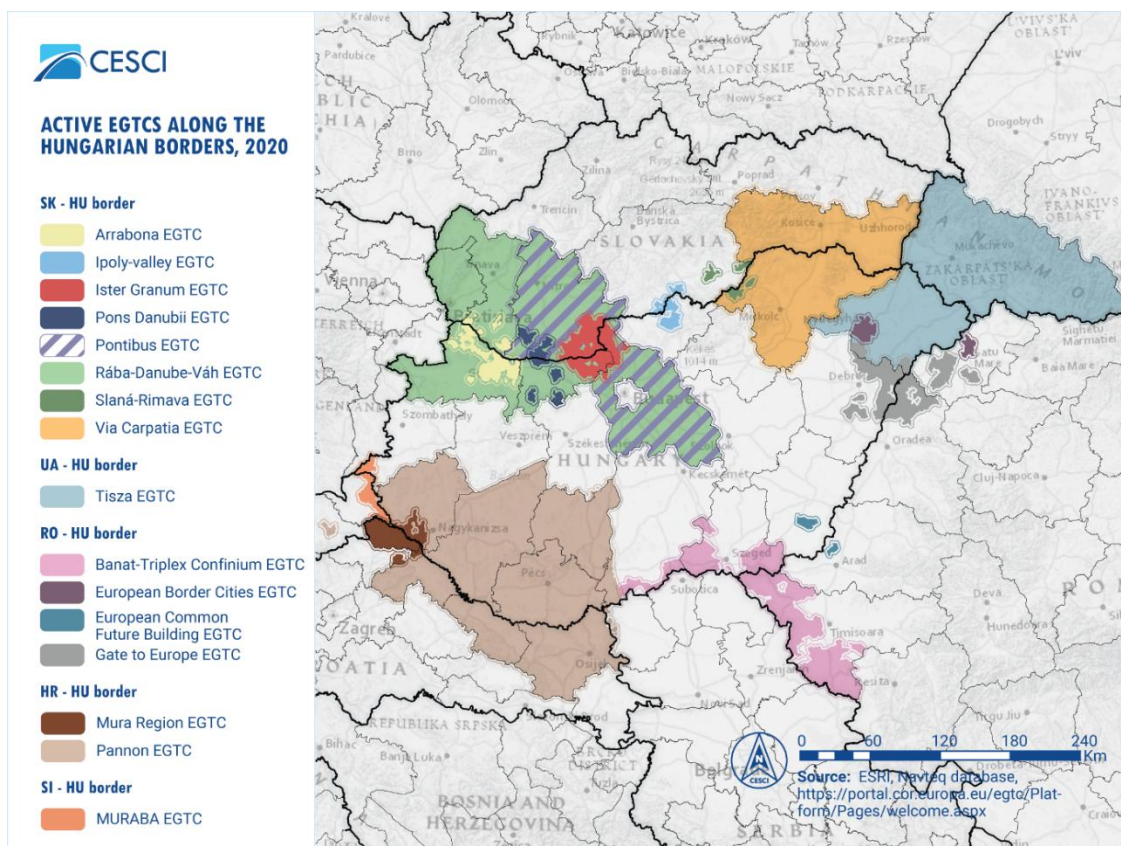
V mnohých prípadoch sa tieto štruktúry zmenili na EZÚS (Európske zoskupenie územnej spolupráce), čo predstavuje najpokročilejšiu inštitúciu cezhraničnej spolupráce (napríklad v prípade Strasbourg-Ortenau Eurodistrict a PAMINA Eurodistrict s Nemeckom). EZÚS je nezávislá právnická osoba uznaná vo všetkých krajinách zastúpených jej členmi, ktorá môže priamo zamestnávať pracovníkov z oboch strán hranice; môže zakladať inštitúcie a neziskové podniky poskytujúce verejné služby, pričom tarify týchto služieb môžu byť definované rozhodovacími orgánmi združenia a pod. EZÚS Greater Region, ktoré pokrýva územia Francúzska, Nemecka, Belgicka a Luxemburska, riadi fond Interreg na území zoskupenia, vďaka čomu je ich spolupráca v okolí Luxemburska vysoko účinná.

Jeho nezávislý status robí tento nástroj veľmi prispôsobiteľným rôznym potrebám, pričom disponuje vlastným rozpočtom. Zo 91 doteraz zriadených EZÚS (32 %) má francúzskych členov 29.

Maďarsko a Slovensko tiež podporujú tento model: doteraz bolo vytvorených 26 zoskupení s maďarskou účasťou a 19 zoskupení so slovenskou účasťou. Navyše, slovensko-maďarská hranica patrí medzi najfrekvencovanejšie vnútro-EÚ hranice z hľadiska EZÚS. V Maďarsku vláda zriadila samostatný fond určený na prevádzkové náklady združení s ročným rozpočtom pol milióna eur, čo predstavuje významnú motiváciu na zakladanie združení. Subvencie sa prideľujú na základe výzvy podľa

výkonnosti združení, čo podporuje inovácie v územnej spolupráci. Dve zo slovensko-maďarských EZÚS spravujú fond malých projektov príslušného programu Interreg CBC a sedem z nich realizuje integrované akčné plány rozvoja cezhraničných turistických destinácií v rokoch 2025 až 2029.

Obrázok 9 – EZÚS zriadené okolo Maďarska



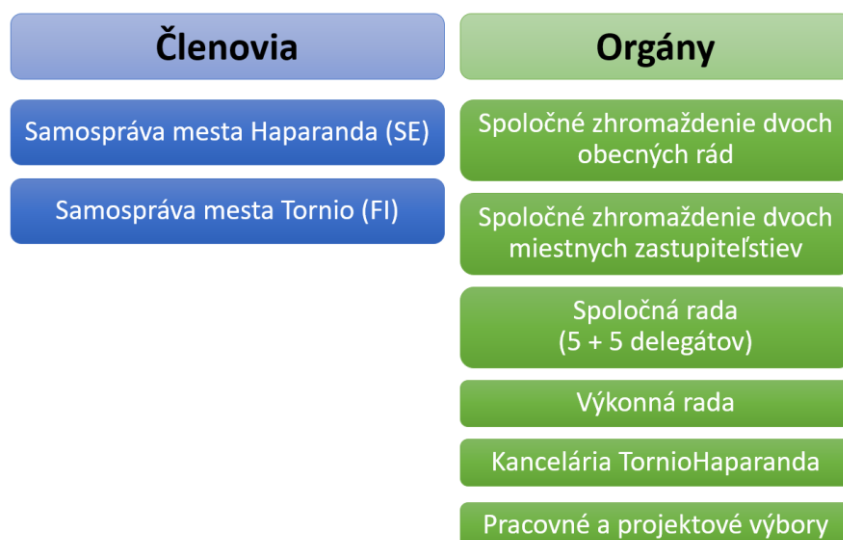
V Rakúsku sa EZÚS za posledných 5 rokov stalo o niečo populárnejším nástrojom, keď bolo zriadených päť z ôsmich existujúcich zoskupení s rakúskou účasťou. Ich spoločnou charakteristikou je, že im predchádzala dlhodobá, menej inštitucionalizovaná spolupráca. Európske zoskupenie územnej spolupráce Tirolsko – Južné Tirolsko – Trentino Europaregion založili v roku 2011 provincie spolupracujúce od roku 1998. EZÚS Euroregion Connect (2021) zahŕňa regionálne turistické marketingové centrá toho istého územia. EZÚS Wissenschaftsverbund bolo vytvorené v roku 2022- 25 inštitúciami terciárneho vzdelávania v okolí Bodensee, kde Medzinárodná konferencia Bodamského jazera, organizovaná od roku 1972 posilňuje integrované riadenie environmentálnych a historických hodnôt dotknutých štyroch krajín. EZÚS Karawanken Geopark riadi cezhraničný geopark zriadený spolu so Slovinskom. Toto zoskupenie bolo vytvorené s cieľom zabezpečiť spoločnú správu cezhraničného geologického dedičstva, ktoré predtým spravovali partneri samostatne. Najmladším rakúskym zoskupením je EZÚS B&G

RAD, ktoré pozdvihlo historickú spoluprácu dvoch miest Bad Radkersburg a slovinskej Gornja Radgona na vyššiu úroveň. Iné podobné iniciatívy, ktoré nemali predhistóriu, ako 24 Cities a Neusiedlersee – Fertő EGTC, zlyhali.

Škandinávské krajiny uprednostňujú formálne riešenia. Počet EZÚS, na ktorých sa podieľajú je mimoriadne nízky: len 2 EZÚS majú škandinávskych členov. Namiesto toho je spolupráca v severských krajinách založená na pomerne voľných dohodách o spolupráci, ktorými sa vytvárajú štruktúry euro regiónu, a je zameraná na pragmatické spoločné projekty.

Spolupráca dvojmiestia medzi fínskym Tornio a švédskym Haparanda začala v 60. rokoch a priniesla projekty ako spoločná dvojazyčná základná škola, spoločné cestovné centrum, cezhraničné golfové ihrisko, spoločný kanalizačný systém, spoločný cezhraničný systém diaľkového vykurovania a pod. Spolupráca bola neskôr premenovaná na TornioHaparanda (FI) a HaparandaTornio (SE) a štruktúra sa stala komplikovanejšou, ale úroveň inštitucionalizácie sa nezmenila. Vedúce orgány oboch miest sa stretávajú 2 až 3-krát ročne. Dva miestne rady organizujú každoročne spoločné stretnutie. Koordinačný orgán tvoria 5 fínskych a 5 švédskych členov delegovaných miestnymi radami. Každodennú prácu riadi spoločná kancelária, ktorej pracovníci sú zamestnaní a financovaní samostatne. Ich činnosť podporujú rozvojové a projektové výbory. Systém je veľmi podobný štruktúre **baum_cityregion**.

Obrázok 10 – Štruktúra spolupráce miest TornioHaparanda



Zdroj: www.tornio.fi²⁰

²⁰ <https://www.tornio.fi/wp-content/uploads/2022/10/tornion-ja-haaparannan-toimintamalli.pdf>

Rovnako Greater Copenhagen (Veľká Kodaň), pokrývajúci najväčšiu metropolitnú oblasť Škandinávie, bolo založené dvoma švédskymi a dvoma dánskymi regiónmi a 85 miestnymi samosprávami (46 dánskych, 39 švédskych) nachádzajúcimi sa v rámci týchto regiónov, bez právnej subjektivity. Historicky Greater Copenhagen predstavovalo predmestskú oblasť dánskeho hlavného mesta, v rámci národných hraníc. Otvorenie mosta Öresund v roku 2000 zásadne zmenilo geopolitickú a sociálno-ekonomickú situáciu okolo Kodane, čo viedlo k vytvoreniu bilaterálneho výboru Öresund. Vďaka pozoruhodnému integračnému procesu cez Öresundský prieliv bolo Greater Copenhagen a Öresund Committee zlúčené do súčasnej štruktúry v roku 2016. V roku 2024 bol schválený nový štatút, ale politický charakter spolupráce zostal zachovaný. Prezídium sa skladá zo zástupcov štyroch regiónov a mesta Kodaň a jeho predseda rotuje medzi týmito dvoma krajinami. Výbor zahŕňa členov predsedníctva a ďalších 13 členov zastupujúcich regióny a členské obce. Rozhodnutia Rady pripravuje a vykonáva Riadiaci výbor, ktorý tvorí technická úroveň – riaditelia regiónov a obcí zastúpených v Rade. Sekretariát sa nachádza v Kodani a pozostáva zo 7 poradcov. Sekretariát organizuje zasadnutia rôznych orgánov; riadi prácu koordinačnej skupiny každý mesiac; organizuje jednu konferenciu ročne; a spravuje finančné prostriedky spoločnej štruktúry. Každodennú prevádzku financuje Greater Copenhagen Committee, ktorému členovia platia členské poplatky.

Obrázok 11 – Štruktúra Greater Copenhagen Committee (Výbor Veľkej Kodane)



Zdroj: <https://www.greatercph.com/>

Greater Copenhagen je celosvetovo známe svojou vedúcou úlohou v oblasti zelenej energie, cirkulárnej ekonomiky, technologických inovácií (so špeciálnym dôrazom na zdravotníctvo) a integrovaného podnikania, avšak tieto aktivity sú riadené prostredníctvom projektových partnerstiev a sietí.

Tento model je zároveň pomerne blízky iniciatíve baum_cityregion, avšak s niekoľkými rozdielmi: 1) zavedenie členských poplatkov poskytuje širší priestor na financovanie aktivít; 2) miestni starostovia/primátori sa zapájajú do rozhodovacích procesov, čo posilňuje reprezentáciu záujmov, vlastníctvo a identifikáciu s iniciatívou.

Akčný plán

Logika intervencie

Obrázok 12 – Logika intervencie akčného plánu

Všeobecný cieľ	Vytvoriť podmienky pre integrovaný rozvoj metropolitnej oblasti Bratislavy			
Špecifické ciele	SO_1 Zlepšiť podmienky integrovaného plánovania a rozvoja v okolí Bratislavy	SO_2 Uľahčiť funkčnú integráciu cezhraničnej metropolitnej oblasti	SO_3 Posilniť sociálnu kohéziu v trojhrianičnej oblasti	SO_4 Vytvoriť riadiaci rámec pre cezhraničnú metropolitnú oblasť Bratislavy
Opatrenia	A_1.1 Cezhraničná databáza metropolitnej oblasti Bratislavy	A_2.1 Hlavný plán integrovanej dopravy cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy	A_3.1 Fond mikroprojektov Veľkej Bratislavy	A_4.1 Model riadenia cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy
	A_1.2 Integrovaná priestorová perspektíva pre cezhraničnú metropolitnú oblasť Bratislavy	A_2.2 Integrovaný tarifný systém cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy	A_3.2 Občianska rada Veľkej Bratislavy	
	A_1.3 Zriadenie platformy cezhraničného plánovania	A_2.3 Cezhraničná integrácia zdravotníckych služieb v okolí Bratislavy		
		A_2.4 Vzdelávacie fórum cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy		
		A_2.5 Posilnenie viacjazyčnosti v pohraničnej oblasti		

Všeobecným cieľom akčného plánu je integrovaný rozvoj cezhraničnej metropolitnej oblasti slovenskej hlavnej metropoly. Dosiahnutie tohto cieľa podporujú štyri špecifické ciele, ktoré sa týkajú integrovaného plánovania, poskytovania verejných služieb, zlepšenia sociálnej kohézie a zriadenia primeranej trojstrannej riadiacej štruktúry. Špecifické ciele pokrývajú všetky aspekty relevantné pre cezhraničnú integráciu metropolitnej oblasti a pripravujú rozvoj značky Veľká Bratislava.

Aktivity – opatrenia- odrážajú výzvy identifikované počas workshopov, avšak nepokrývajú všetky potenciálne témy. Pre budúcu spoluprácu aktivity vyznačujú tematické oblasti, t. j. priestorové plánovanie, cezhraničné verejné služby (so zvláštnym zameraním na dopravu, školstvo a zdravotníctvo), sociálnu kohéziu a regionálny branding.

Akcie - opatrenia

Názov opatrenia	A_1.1 Cezhraničná databáza metropolitnej oblasti Bratislavy
Špecifický cieľ	SO_1 Zlepšiť podmienky integrovaného plánovania a rozvoja v okolí Bratislavy
Obsah opatrenia	V rámci tejto akcie bude vypracovaná štatistická databáza cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy. Ako prvý krok bude zostavená tabuľka metadát zástupcami mesta Bratislava, Bratislavského samosprávneho kraja, spolkových krajín Dolné Rakúsko a Burgenlandsko a Župného úradu Győr-Moson-Sopron s účasťou troch národných štatistických úradov. Miestni a regionálni aktéri identifikujú najdôležitejšie údaje, ktoré potrebujú pre svoje spoločné rozvojové aktivity. Databázu budú generovať a sprístupňovať štatistické úrady. Pokiaľ ide o cezhraničné toky, projekt bude zahŕňať aj primárny zber údajov. Najväčšou výzvou bude údržba a aktualizácia databázy, ktorá si vyžaduje značné finančné zdroje. Databáza bude k dispozícii online a bude vybavená nástrojom na vyhľadávanie údajov. Údržba zahŕňa aj uverejňovanie analýz, správ, ktoré by mohli poskytovať výskumné ústavy a univerzity nachádzajúce sa v metropolitnej oblasti. Spolupráca s iniciatívou CentropMap je nevyhnutná.
Zdroje financovania	ESFON, Interreg
Partneri	hlavné mesto SR Bratislava, Štatistický úrad Slovenskej republiky, Maďarský ústredný štatistický úrad, Statistik Austria, Bratislavský samosprávny kraj, spolková krajina Dolné Rakúsko, spolková krajina Burgenlandsko, Župný úrad Győr-Moson-Sopron
Očakávané výsledky	Digitálna štatistická databáza s možnosťou vyhľadávania, v ktorej sa zobrazujú údaje o trojhraničnej oblasti vrátane cezhraničných tokov

Názov opatrenia	A_1.2 Integrovaná priestorová perspektíva pre cezhraničnú metropolitnú oblasť Bratislavy
Špecifický cieľ	SO_1 Zlepšiť podmienky integrovaného plánovania a rozvoja v okolí Bratislavy
Obsah opatrenia	Cieľom opatrenia je predložiť komplexný dokument o priestorovej diagnostike a plánovaní, ktorý sa bude zaoberať rôznorodými výzvami spôsobenými cezhraničnými procesmi suburbanizácie v okolí Bratislavy. Priestorová perspektíva určí hranice plánovacej oblasti s externými odkazmi na os Viedeň – Bratislava a región Centrope; hlavné výzvy procesu suburbanizácie a metropolitné ambície hlavného mesta Slovenska; dlhodobú priestorovú víziu pre cezhraničnú oblasť; zásady využívania pôdy v súlade s vnútroštátnymi, regionálnymi a miestnymi ustanoveniami; a intervenčné oblasti. Dokument musí byť v súlade s existujúcim rakúskym dokumentom (napr. ÖREK 2030 – Raum für Wandel; Stadregion+ atď.), slovenskými dokumentmi (Bratislava 2030; PHSR Bratislavského kraja atď.) a maďarskými (Konceptia národného rozvoja a územného rozvoja; Konceptia územného rozvoja kraja Győr-Moson-Sopron 2021 – 2027 atď.) predpismi, plánovacími dokumentmi a konceptmi územného plánovania. Proces plánovania predpokladá aktívnu účasť príslušných územných aktérov a orgánov, rozvojových agentúr a univerzít v metropolitnej oblasti, ako aj prístup k údajom (pozri: Opatrenie A_1.1). Plánovacie opatrenie by malo byť koordinované mestom Bratislava a malo by zapojiť zástupcov občianskej spoločnosti, najmä tých, ktorých proces suburbanizácie ovplyvňuje (napr. cezhraničných dochádzajúcich, zástupcov Slovákov žijúcich za hranicou, starostov a občianske združenia z predmestských oblastí a pod.). Tento proces bude zahŕňať tieto činnosti: i) analýzu existujúcich plánov miestneho a územného rozvoja (vrátane hlavných plánov) a stratégií; ii) analýzu štatistík vypracovaných národnými štatistickými úradmi; iii) konzultačný proces: séria odborných seminárov s cieľom identifikovať rôzne vnútroštátne, regionálne a miestne právomoci a pravidlá týkajúce sa priestorového plánovania; iv) tvorivé dielne na vymedzenie priestorovej vízie cezhraničnej metropolitnej oblasti; v) plánovanie; vi) konzultácie s aktérmi občianskej spoločnosti; vii) finalizáciu priestorovej perspektívy; viii) prijatie dokumentu miestnymi a regionálnymi rozhodovacími orgánmi.
Zdroje financovania	ESPON, Interreg, národné fondy

Partneri	hlavné mesto SR Bratislava, Bratislavský samosprávny kraj, spolková krajina Dolné Rakúsko, spolková krajina Burgenlandsko, Zastupiteľstvo župy Győr-Moson-Sopron, agentúry regionálneho rozvoja, príslušné univerzity, organizácie občianskej spoločnosti z cezhraničnej metropolitnej oblasti
Očakávané výsledky	Priestorová perspektíva cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy

Názov opatrenia	A_1.3 Zriadenie platformy cezhraničného plánovania
Špecifický cieľ	SO_1 Zlepšiť podmienky integrovaného plánovania a rozvoja v okolí Bratislavy
Obsah opatrenia	V najnovších strategických dokumentoch mesta Bratislava sa zdôrazňuje potreba plánovacej platformy, do ktorej by boli zapojení príslušní územní aktéri a orgány zo Slovenska, Rakúska a Maďarska pri budúcom návrhu cezhraničnej metropolitnej oblasti. Na zabezpečenie komplexného návrhu (plánovania), adaptability (rozhodovania) a uznania (legitimity) novej územnej perspektívy Bratislavy je potrebné vytvoriť riadiaci rámec. Tento riadiaci rámec by mal byť vytvorený počas realizácie Opatrenia A_1.2 a udržiavaný v priebehu nasledujúcich desaťročí, aby sa zabezpečila harmonizácia rôznorodých územných záujmov, ktoré v rámci cezhraničného územia vznikajú. V rámci opatrenia bude zriadená a prevádzkovaná plánovacia platforma (orgán bez právnej subjektivity). Platforma by mala byť začlenená do komplexného riadiaceho rámca metropolitného územia.
Zdroje financovania	ESPON, Interreg, národné fondy
Partneri	hlavné mesto SR Bratislava, Bratislavský samosprávny kraj, spolková krajina Dolné Rakúsko, spolková krajina Burgenlandsko, Zastupiteľstvo župy Győr-Sopron-Moson, agentúry regionálneho rozvoja
Očakávané výsledky	Platforma cezhraničného plánovania Bratislavy

Názov opatrenia	A_2.1 Hlavný plán integrovanej dopravy cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy
Špecifický cieľ	SO_2 Uľahčiť funkčnú integráciu cezhraničnej metropolitnej oblasti
Obsah opatrenia	Opatrenie sa zaoberá zložitou cezhraničnou dopravnou výzvou v okolí hlavného mesta Slovenska. Táto zložitosť zahŕňa aspekty infraštruktúry, rozšírenie dopravnej siete za štátne hranice a integráciu služieb spolu s riešením riadenia. S cieľom reagovať na výzvy cezhraničnej dopravy sa proces navrhovania začína posúdením potrieb, v ktorom sa odzrkadľujú očakávania cestujúcich, ktoré sa môžu realizovať počas vypracovania priestorovej diagnózy (pozri A_1.2). Súbežne s tým sa majú analyzovať existujúce kapacity a dopravné plány postihnutých regiónov. Proces navrhovania si vyžaduje zapojenie vnútroštátnych dopravných orgánov a príslušných spoločností. Opatrenie bude zahŕňať diagnostiku, identifikáciu aktív a zdrojov, štúdium existujúcich príkladov dobrej praxe a riešení, návrh cezhraničných integrovaných dopravných služieb a rámec riadenia na prevádzku systému.
Zdroje financovania	Interreg, fondy EÚ a národné zdroje financovania dopravy
Partneri	Dopravný podnik Bratislava, Železničná spoločnosť Slovensko, ÖBB, MÁV Csoport, GYSEV – Raaberbahn, BID (Bratislavská integrovaná doprava), VOR Verkehrsverbund Ost-Region, NÖVOG, VBB Verkehrsbetriebe Burgenland, NÖ.Regional, Mobilitätszentrale Burgenland, hlavné mesto SR Bratislava, Bratislavský parkovací asistent, spolková krajina Dolné Rakúsko, spolková krajina Burgenlandsko
Očakávané výsledky	Hlavný dopravný plán cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy

Názov opatrenia	A_2.2 Integrovaný tarifný systém cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy
Špecifický cieľ	SO_2 Uľahčiť funkčnú integráciu cezhraničnej metropolitnej oblasti
Obsah opatrenia	Cieľom opatrenia je vytvoriť integrovaný tarifný systém pokrývajúci celé územie cezhraničnej metropolitnej oblasti. Toto riešenie umožní cestujúcim používať ten istý cestovný lístok v rámci pohraničnej oblasti v zónovom systéme, s uplatnením rôznych zliav. Súčasťou opatrenia je aj harmonizácia cestovných poriadkov. Vypracovaním systému sa využívanie prostriedkov verejnej dopravy stane atraktívnejším. S cieľom identifikovať možnosti a dohodnúť sa na metódach financovania a podiele zaťaženia a príjmov sa vykonávanie opatrenia začína konzultáciami medzi poskytovateľmi služieb. Následne odborníci navrhnu linky a vymedzia zónové oblasti. Napokon, poskytovatelia služieb podpíšu dohodu o poskytovaní služieb.
Zdroje financovania	Fondy EÚ a národné zdroje financovania dopravy
Partneri	Dopravný podnik Bratislava, Železničná spoločnosť Slovensko, ÖBB, MÁV Csoport, GYSEV – Raaberbahn, BID (Bratislavská integrovaná doprava), VOR Verkehrsverbund Ost-Region, NÖVOG, VBB Verkehrsbetriebe Burgenland, NÖ.Regional, Mobilitätszentrale Burgenland, hlavné mesto SR Bratislava, spolková krajina Dolné Rakúsko, spolková krajina Burgenlandsko
Očakávané výsledky	Integrovaný tarifný systém cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy

Názov opatrenia	A_2.3 Cezhraničná integrácia zdravotníckych služieb v okolí Bratislavy
Špecifický cieľ	SO_2 Uľahčiť funkčnú integráciu cezhraničnej metropolitnej oblasti
Obsah opatrenia	Cieľom projektu je zopakovať prvý diagnostický projekt iniciatívy HealthAcross realizovaný v rokoch 2008 až 2010. Akcia bude pozostávať z inventarizácie zariadení a súčasných a budúcich kapacít zdravotníckych zariadení prevádzkovaných v rámci trojhričnej oblasti. Analýza súčasného stavu odhalí paralelné a doplnkové vybavenia a služby a nedostatok poskytovania zdravotníckych služieb. Druhá aktivita bude zahŕňať prieskum zdravotného stavu obyvateľov metropolitnej oblasti, ktorý odkryje najnaliehavejšie a budúce výzvy, ktorým sa intervencie musia venovať. Plán integrácie služieb napokon zostavia a prerokujú príslušní aktéri v pohraničnej oblasti. Vďaka predchádzajúcemu úsiliu sa v nadchádzajúcich rokoch zharmonizujú cezhraničné služby záchranej starostlivosti. Tento komponent preto nie je potrebné do opatrenia zahrnúť.
Zdroje financovania	Interreg, EU4Health
Partneri	Zdravotnícke orgány Slovenska, Maďarska a dvoch rakúskych spolkových krajín, nemocnice pôsobiace v rámci regiónu, národné a krajinské záchranné služby
Očakávané výsledky	priestorová diagnostika potenciálne zdieľaných služieb; Posúdenie zdravotného stavu obyvateľov cezhraničnej metropolitnej oblasti a najväčších hrozieb

Názov opatrenia	A_2.4 Vzdelávacie fórum cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy
Špecifický cieľ	SO_2 Uľahčiť funkčnú integráciu cezhraničnej metropolitnej oblasti
Obsah opatrenia	Výzvou, na ktorú má opatrenie reagovať, je veľmi mladá veková štruktúra metropolitnej oblasti. Mnohé mladé rodiny sa sťahujú do predmestských oblastí, kde deti potrebujú kvalitné vzdelanie. V každej aglomerácii, občania, ktorí sa sťahujú z mesta do prímestskej oblasti, očakávajú viac zelených plôch, priateľské a pokojné prostredie, ale zároveň rovnakú úroveň služieb, na akú boli zvyknutí v mestskom centre. To platí obzvlášť v prípade vzdelávania: rodičia chcú svojim deťom zabezpečiť čo najlepšie školy. Základné a stredné školy v Bratislave čelia kapacitným problémom v dôsledku vysokej miery pôrodnosti v rámci mesta a vekovej štruktúry prisťahovalcov. Niektoré obce v okolí Bratislavy zápasia so zachovaním svojich inštitúcií z dôvodu úbytku obyvateľstva a nedostatočného záujmu o miestne školy nových obyvateľov. Naopak, iní čelia problémom s vysokým záujmom, ktorý si vyžaduje rozšírenie pedagogického zboru, ktorí sú čiastočne zamestnaní a financovaní samosprávou. Tento zložitý problém v nasledujúcich rokoch nezmizne. Odborníci a subjekty s rozhodovacou právomocou v rámci týchto troch vzdelávacích systémov by preto mali vytvoriť fórum, na ktorom si môžu vymieňať svoje skúsenosti, názory a identifikovať potenciálne intervencie a iniciatívy spolupráce, prostredníctvom ktorých možno riešiť uvedené výzvy. Fórum by malo podobu skôr voľnej kooperačnej platformy, ktorá by sa schádzala najviac dvakrát ročne, no mohlo by uľahčiť výmeny učiteľov a žiakov a rozvoj cezhraničných učebných osnov, ktoré by dokázali preklenúť súčasný stav smerom k viac integrovanému cezhraničnému vzdelávaciemu priestoru. Okrem toho je fórum vhodnou platformou pre návrh rozvoja dvojazyčného vzdelávacieho systému v okolí Bratislavy.
Zdroje financovania	Interreg, Erasmus+
Partneri	spolkové a regionálne školské úrady; zástupcovia škôl nachádzajúcich sa v cezhraničnej metropolitnej oblasti; odborníci na vzdelávanie
Očakávané výsledky	Cezhraničné vzdelávacie fórum v Bratislave; miniprogram Erasmus pre učiteľov, žiakov a triedy, cezhraničné učebné osnovy na stredných školách uľahčujúce cezhraničnú mobilitu pracovnej sily

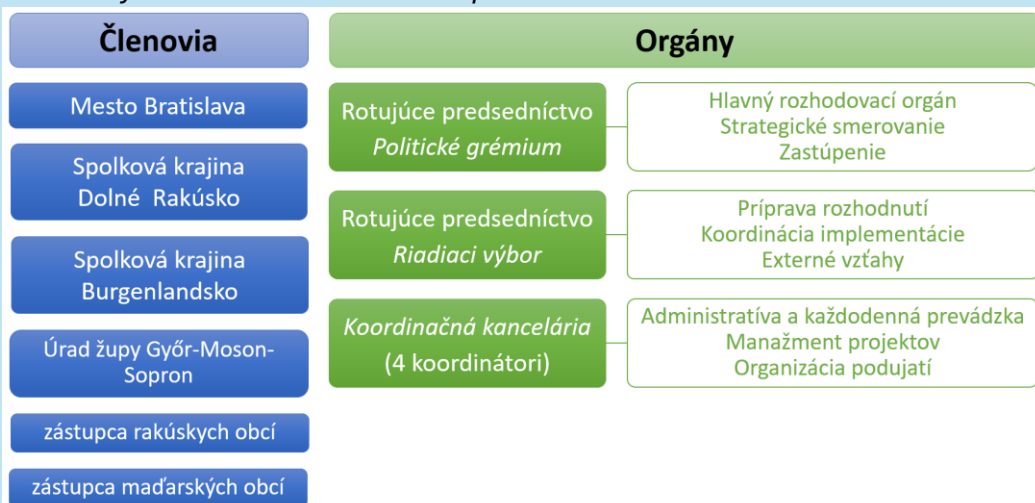
Názov opatrenia	A_2.5 Posilnenie viacjazyčnosti v pohraničnej oblasti
Špecifický cieľ	SO_2 Uľahčiť funkčnú integráciu cezhraničnej metropolitnej oblasti
Obsah opatrenia	Jednou z najväčších výziev integrácie cezhraničnej metropolitnej oblasti je viacjazyčné prostredie. Obraz je veľmi zložitý. Na jednej strane existujú tri úradné jazyky, ktorých určitá úroveň znalostí je nevyhnutná, keď sa niekto presunie za hranice. Rovnako je potrebné rozvíjať jazykové zručnosti miestnych štátnych zamestnancov, aby sa uľahčila komunikácia s novými obyvateľmi. Na druhej strane existujú rôzne kultúrne vzorce z minulosti. V dôsledku dedičstva nemecky hovoriacej menšiny a prístupu k rakúskym televíznym kanálom už v komunistickvej ére je na maďarskej strane pomerne veľa ľudí, ktorí hovoria nemecky, dokonca aj na miestnych úradoch. Noví slovenskí obyvatelia by radšej hovorili po anglicky. V Rakúsku sa od nových obyvateľov vyžaduje používanie úradného jazyka a radšej sa učia nemčinu, čo je považované za výhodu. Naopak, učenie sa maďarčiny Slováckmi je zaťažované historickými predsudkami. Situácia je ešte zložitejšia vďaka pomerne veľkým chorvátskym komunitám v rámci cezhraničnej oblasti, ktoré hovoria slovanským jazykom, relatívne ľahko zrozumiteľným pre Slovákov. Rýchle šírenie riešení umelej inteligencie v oblasti viacjazyčnosti uľahčí cezhraničnú komunikáciu, ale osobné stretnutia a plynulé diskusie si budú ďalej vyžadovať učenie sa cudzích jazykov, čo je vždy spojené s oboznamovaním sa s inou kultúrou. V dôsledku toho opatrenie bude podporovať interaktívne jazykové kurzy, na ktorých sa môžu stretnúť zástupcovia rôznych kultúr; tlač a online uverejňovanie trojjazyčných materiálov súvisiacich s pravidlami bývania, sociálnymi právami, dopravnými predpismi atď.; a trojjazyčnú komunikáciu v gastronómii a hotelierstve.
Potenciálne financovanie	Interreg, národné, regionálne a miestne financovanie
Partneri	Jazykové školy, miestne a regionálne orgány, reštaurácie, hotely
Očakávané výsledky	Trojazyčné publikácie, jazykové kurzy, trojjazyčné menu

Názov opatrenia	A_3.1 Fond mikroprojektov Veľkej Bratislavy
Špecifický cieľ	SO_3 Posilniť sociálnu kohéziu v trojhraničnej oblasti
Obsah opatrenia	Integrácia nových obyvateľov je výzvou všade. Cezhraničná rezidenčná mobilita však spôsobuje ďalšie výzvy v dôsledku stretávania sa rôznych jazykov a kultúr. Mikroprojekty iniciované miestnymi občanmi, občianskymi združeniami, školami, kultúrnymi inštitúciami atď. môžu zohrávať rozhodujúcu úlohu pri znižovaní rozdeľujúcich účinkov a podpore stretnutí a vzájomného zblížovania. Mikroprojekty vo výške 500 až 5000 EUR môžu pokryť náklady súvisiace so stretnutiami, seminármi, malými festivalmi, výmenami, výstavami, kurzami odbornej prípravy, študijnými návštevami atď. a nevyžadujú si významné zdroje v mene predkladateľov projektov. Grant vo výške 50 000 EUR ročne môže podporiť aj 50 – 70 mikroprojektov, ktoré oživia celú pohraničnú oblasť. Opatrenie zahŕňa vývoj grantovej schémy, jej online balík žiadostí, príručky, hodnotiace tabuľky, pravidlá podávania správ a monitorovania a zriadenie riadiaceho orgánu.
Zdroje financovania	Príspevky členov
Partneri	hlavné mesto SR Bratislava, spolkové krajiny Burgenlandsko a Dolné Rakúsko, Zhromaždenie župy Győr-Moson-Sopron
Očakávané výsledky	Prevádzkový grant podporujúci desiatky malých aktivít presahujúcich hranice

Názov opatrenia	A_3.2 Občianska rada Veľkej Bratislavy
Špecifický cieľ	SO_3 Posilniť sociálnu kohéziu v trojhraničnej oblasti
Obsah opatrenia	Občianske rady posilňujú ducha zodpovednosti, účasti a umožňujú priestorovú identifikáciu. Cezhraničná metropolitná oblasť Bratislavy zahŕňa viac ako 600 000 ľudí, ktorých problémy, potreby a očakávania nie sú dostatočne zmapované. Sú to však obyvatelia cezhraničných regiónov, pre ktorých pracujú volené orgány. V rámci tejto aktivity sa zorganizujú tri občianske rady v týchto troch krajinách a ďalšia spoločná rada v Bratislave, kde budú zhrnuté výsledky troch rád. Výber účastníkov sa môže uskutočniť prostredníctvom otvorenej online výzvy. Každá „národná“ rada zahŕňa 50 až 60 účastníkov zastupujúcich pôvodných a nových obyvateľov. Cieľom prvých troch rád je odhaliť potenciálne lokálne konflikty, ich riešenia, potreby oboch segmentov miestnej populácie a očakávania voči cezhraničnému partnerstvu. Záverečná rada by mala umožniť diskusiu o problémoch aglomerácie s rozhodovacími orgánmi a odborníkmi. Rada by sa mala v budúcnosti pravidelne organizovať.
Zdroje financovania	Príspevky členov
Partneri	hlavné mesto SR Bratislava, spolkové krajiny Burgenlandsko a Dolné Rakúsko, Zhromaždenie župy Győr-Moson-Sopron, miestne samosprávy nachádzajúce sa v cezhraničnej metropolitnej oblasti, občianske združenia a skupiny obyvateľov združených na sociálnych médiách
Očakávané výsledky	Organizácia štyroch občianskych rád v metropolitnej oblasti

Názov opatrenia	A_4.1 Model riadenia cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy
Špecifický cieľ	SO_4 Vytvorenie riadiaceho rámca pre trojstrannú cezhraničnú metropolitnú oblasť Bratislavy
Obsah opatrenia	Aby sa zabezpečil harmonizovaný rozvoj metropolitnej oblasti, zúčastnené zainteresované strany musia vytvoriť spoločný riadiaci orgán. Dnes je týmto orgánom Pracovné spoločenstvo baum_cityregion. Jeho rozšírenie smerom do Maďarska prinesie výzvy, na ktoré by mala riadiaca štruktúra reagovať. Výsledky tejto aktivity môžu byť rôzne v závislosti od legislatívneho rámca a ambícií zakladateľov, v súlade s vyššie uvedenými princípmi. Možnosť_1 – Rozšírenie Pracovného spoločenstva Najjednoduchším riešením je rozšírenie členstva Pracovného spoločenstva. To si bude vyžadovať príslušnú zmenu zakladajúcej Partnerskej dohody, Stanov a Finančnej dohody. Štruktúra bude doplnená o Župnú radu Győr-Moson-Sopron ako riadneho člena nesúceho rovnaké zodpovednosti a práva ako súčasní členovia a bude prispievať na náklady spoločnej kancelárie mzdou jedného maďarského zamestnanca na čiastočný úväzok. Odporúča sa však vytvoriť trvalú platformu konzultácií medzi župou a miestnymi samosprávami. Projekt Resilient Borders ukázal, že miestni starostovia/primátori majú záujem o pravidelné stretnutia, ktoré v súčasnej štruktúre chýbajú. Ak budú zakladateľské dokumenty Pracovného spoločenstva upravené, stojí za to zvážiť štruktúru a zapojiť miestne samosprávy do rozhodovacích procesov, najmä kvôli harmonizovanému priestorovému rozvoju (vrátane miestnych ustanovení). Nemusia byť zastúpené v Politickom grémiu, ale mali by byť pozvané do Riadiaceho výboru. Dotknuté samosprávy z oboch strán (Rakúsko a Maďarsko) by tam mohli delegovať zástupcu na základe rotačného systému. Pozn.: Stojí za to zvážiť zapojenie Bratislavského samosprávneho kraja.

Obrázok 13 – Nová štruktúra riadenia cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy – možnosť 1: Pracovné spoločenstvo



Toto riešenie má niekoľko výhod. Po prvé, nevyžaduje vytvorenie novej štruktúry: existujúce Pracovné spoločenstvo má svoje vlastné zakladateľské listiny a interné postupy, ktoré budú jednoducho upravené. Týmto spôsobom si štruktúra zachová svoj jednoduchý charakter a vyhne sa zložitým rozhodovacím pravidlám. Rozšírením o delegátov z miestnej úrovne bude schopná zastupovať celú cezhraničnú oblasť, vrátane najviac dotknutých územných orgánov. Koordinačná kancelária bude rozšírená o jedného ďalšieho zamestnanca na čiastočný úväzok.. Zároveň budú rozšírenej organizácii stále chýbať kompetencie nad verejnými službami v Maďarsku (kde tieto kompetencie patria úradom na národnej úrovni), partneri nemôžu zaručiť prístup k údajom a jej finančné podmienky zostanú pomerne obmedzené (čo bude brániť realizácii väčšiny opatrení zahrnutých v akčnom pláne). Celé územie cezhraničnej metropolitnej oblasti nebude týmto riešením zastúpené kvôli absencii slovenských obcí a regiónov aglomerácie. Príklady Bazileja a Veľkej Kodane ukazujú, že je jednoduchšie riešiť problémy aglomerácie, ak sú relevantné územné orgány členmi štruktúry. Nakoniec je potrebné zapojiť obyvateľov prímestskej oblasti, definovať vzťah s Viedňou a mestom Győr a vytvoriť komunikačné kanály a regionálnu značku, čo si vyžaduje ďalšie mechanizmy.

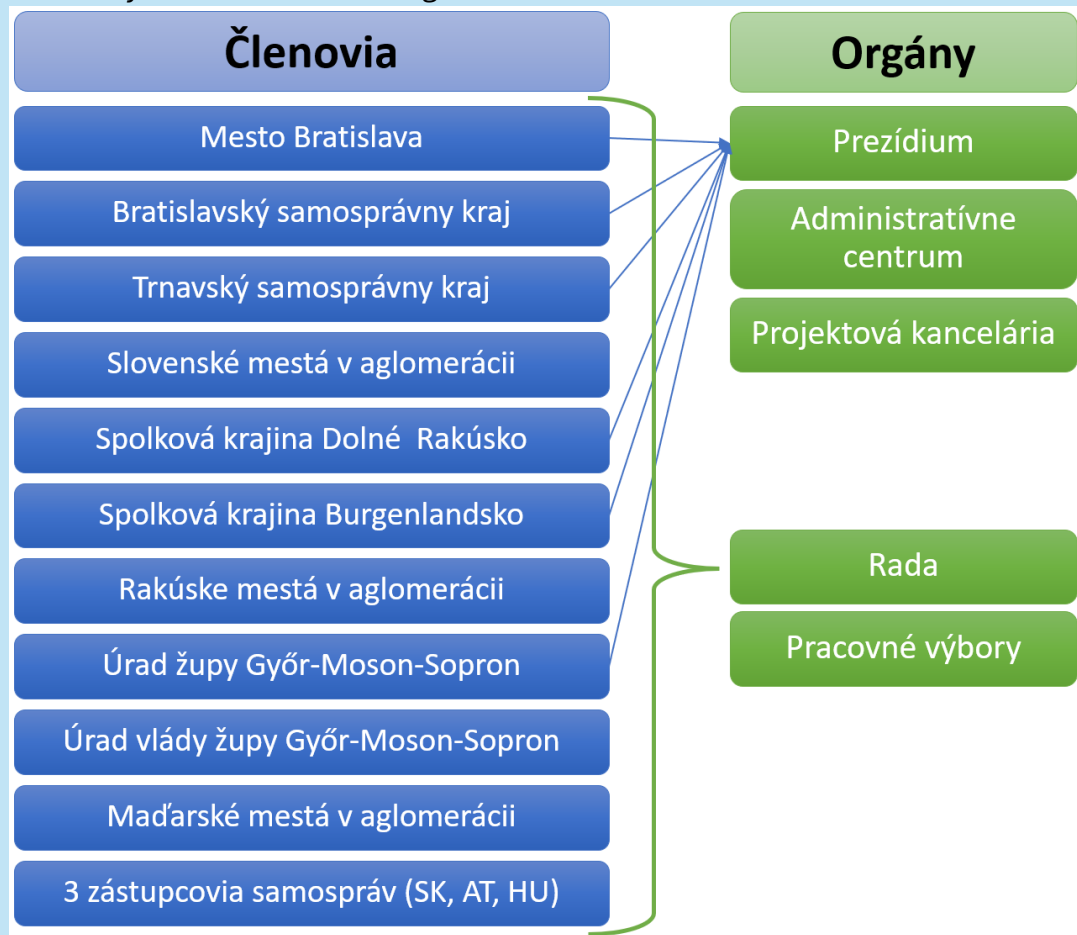
Možnosť_2 – Rada Veľkej Bratislavy

Druhá možnosť môže čiastočne kompenzovať nedostatky Možnosti_1. Koncept Veľkej Bratislavy sa zameriava na celú aglomeráciu. V tomto prípade nejde len o koordinačný orgán, ale o subjekt navrhnutý na riešenie výziev aglomerácie. Na tento účel je potrebné do štruktúry zapojiť inštitúcie, ktoré majú príslušné kompetencie.

Právna forma Rady môže byť Pracovné spoločenstvo (bez právnej subjektivity) alebo združenie založené na slovenskom súkromnom práve. V prvom prípade môžu byť riadiace úlohy zabezpečené neziskovou organizáciou (toto je model

Rady pre rozvoj budapeštianskej aglomerácie). Druhé riešenie je podobné ako v Bazileji.

Obrázok 14 – Nová štruktúra riadenia cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy – možnosť 2: Rada aglomerácie



Hlavnou výhodou druhej možnosti je zapojenie všetkých aktérov ovplyvnených trendmi suburbanizácie a disponovanie kompetenciami pre harmonizované priestorové plánovanie a rozvoj, vrátane poskytovania určitých verejných služieb. Takéto nastavenie robí štruktúru efektívnejšou a umožňuje rozvoj skutočnej cezhraničnej značky okolo Bratislavy, čo prináša lepšiu viditeľnosť na medzinárodnej scéne a uľahčuje identifikáciu. Veľká Bratislava môže byť cezhraničným aktérom v rámci EÚ, medzinárodne uznávaným ako Kodaň alebo Štrasburg.

Nevýhodou druhého modelu je jeho štruktúra, ktorá je zložitejšia ako prvá možnosť, spolu so sofistikovanejším súborom zodpovedností a administratívnych postupov. Prevádzka rady je nákladnejšia (väčší personál), ale finančné zaťaženie je rozdelené medzi viac subjektov.

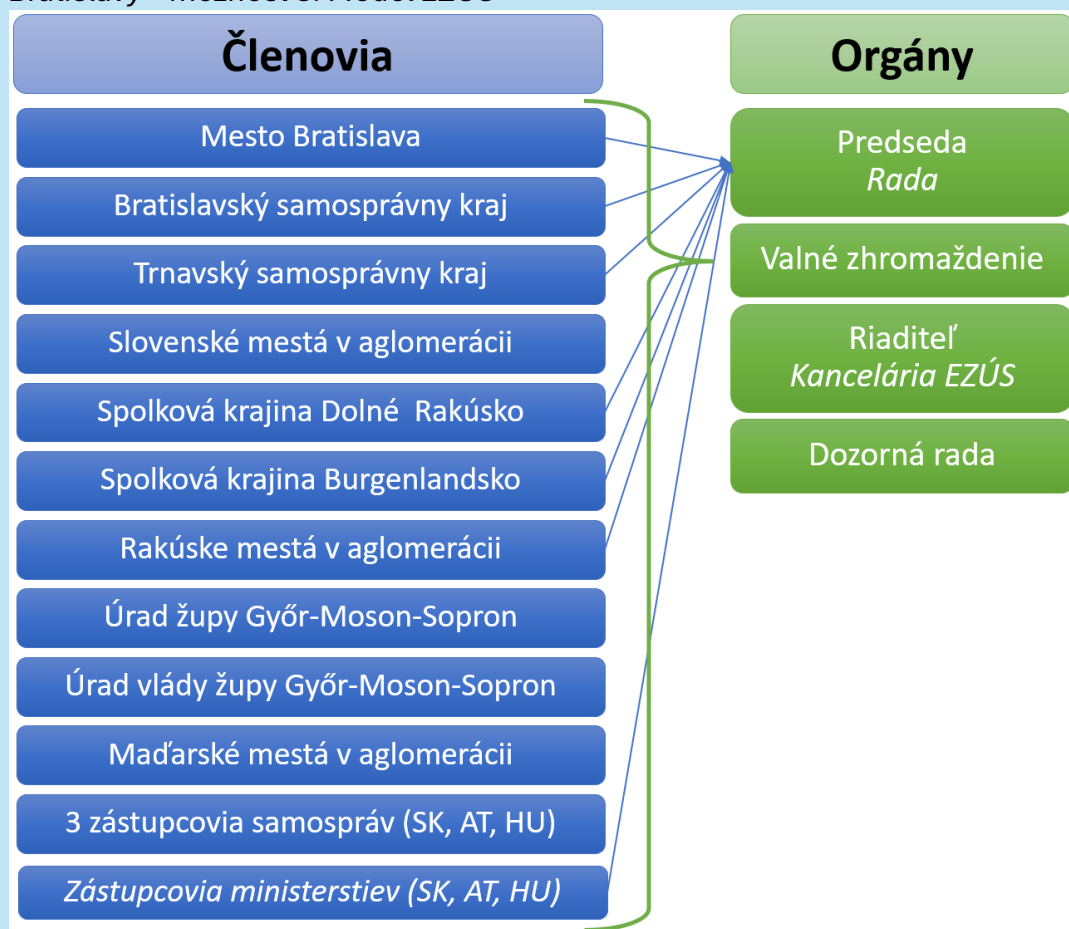
Oddelenie administratívneho centra a projektovej kancelárie (ktorá môže byť nezávislou právnickou osobou) umožňuje aktívne činnosti rozvoja a riadenia projektov, ktoré nezaťažujú administratívne kapacity.

Výber druhej možnosti si bude vyžadovať vytvorenie novej a komplexnej štruktúry predpokladajúcej dlhý proces rokovaní a harmonizácie záujmov, aj keď výsledkom bude stabilnejšia a efektívnejšia organizácia ako prvá verzia.

Možnosť_3 – Bratislavské EZÚS

Tretou možnosťou môže byť zjednodušená replikácia rady v rámci EZÚS.

Obrázok 15 – Nová štruktúra riadenia cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy – možnosť 3: Model EZÚS



EZÚS má oproti akejkoľvek inej štruktúre výhodu: môže zapojiť vládnu úroveň. Tento aspekt môže kompenzovať nezhody vyplývajúce z odlišných administratívnych systémov. Rakúsko je federálny štát, kde krajinské vlády majú autonómiu a kompetencie v mnohých oblastiach. Táto autonómia chýba miestnym a regionálnym samosprávam na Slovensku a v Maďarsku; vlastní ju národná úroveň inštitúcií.

EZÚS je samostatná právnická osoba, ktorá môže realizovať zásahy a spravovať verejné služby aj mimo štátnych hraníc v rámci kompetencií svojich členov, čím sa iniciatíva stáva mimoriadne efektívnou. EZÚS môže zastupovať aglomeráciu s primeraným oprávnením (viditeľnosť, ľahká identifikácia). Môže spravovať samostatný program Interreg CBC pokrývajúci územie trojstrannej aglomerácie. Vďaka týmto faktorom môže združenie realizovať investície v troch krajinách v záujme celej aglomerácie.

Zároveň model len ťažko rieši zmeny na národnej úrovni (fluktuácia štátnych úradníkov, zmeny v kompetenciách ministerstiev atď.), ktoré môžu paralyzovať jeho fungovanie, ak sú národné orgány členmi združenia. Keďže EZÚS je právnická osoba, zavádza komplexné postupy a musí rešpektovať širší súbor právnych predpisov než jednoduchá štruktúra bez právnej subjektivity.

Opatrenie zahŕňa činnosti súvisiace so zriadením novej štruktúry. Ďalšie kroky boli definované počas zasadnutia riadiacej skupiny, ktoré sa konalo 9. septembra 2025 v Bratislave. Účastníci sa dohodli na postupnej stratégii týkajúcej sa rozšírenia súčasnej štruktúry, ktorú práve vytvárajú slovenskí a rakúski partneri. Rozhodnutie pre druhý alebo tretí model by si vyžiadalo dlhý proces rokovaní s mnohými novými aktérmi a návrh úplne novej organizácie v období zriaďovania a spustenia pracovného spoločenstva. Postupné rozširovanie naopak zaručuje starostlivé navrhnutie, menej zaťažuje súčasných členov a umožňuje bezpečný proces učenia sa pre nových členov.

V súlade s tým sa Rada župy Győr-Moson-Sopron pripojí k pracovnému spoločenstvu s pozorovateľským statusom, ak politické grémium pracovného spoločenstva *baum_cityregion* schváli návrh na svojom zasadnutí 12. novembra 2025. V prípade kladného rozhodnutia sa zástupcovia maďarského partnera budú môcť zúčastňovať na zasadnutiach riadiaceho výboru od decembra 2025. Štatút pozorovateľa umožní novému členovi oboznámiť sa s pracovným spoločenstvom, jeho vnútornými pravidlami, činnosťami a členmi, ako aj identifikovať potenciálnych ďalších (maďarských) členov (napr. úrad vlády v Győri), ktorí by sa mohli zapojiť do spolupráce. Rozšírenie štruktúry by sa malo uskutočniť súčasne, so zapojením každého nového člena, namiesto neustálych zmien v členstve, ktoré spôsobujú opakované administratívne problémy. Najslabším bodom tohto riešenia je, že nový člen nebude finančne prispievať na prevádzkové náklady (napr. tlmočenie do 3 jazykov). Zároveň je župná rada pripravená zúčastniť sa na spoločných projektoch.

Účastníci sa tiež zhodli na tom, že je potrebná platforma, kde miestne samosprávy môžu zastupovať svoje záujmy, zdieľať svoje problémy a vymieňať si skúsenosti. Relevantnosť takejto platformy je odôvodnená skutočnosťou, že výzvy, na ktoré je potrebné reagovať, sa vyskytujú na miestnej úrovni. Platforma by však nemala byť zaradená medzi oficiálne orgány, pretože konkrétne záujmy obcí nie sú vždy v súlade so strategickými cieľmi spolupráce. Platforma starostov by mala fungovať paralelne s pracovným spoločenstvom, ktorého orgány by mali byť pravidelne informované o výsledkoch zasadnutí platformy.

	Fungovanie navrhovanej platformy si vyžaduje kapacity (organizácia, príprava obsahu, logistika, dokumentácia atď.) zo strany pracovného spoločenstva. Príslušné národné orgány (napr. v oblasti zdravotníctva, školstva, dopravy atď.) by sa mali zapojiť prostredníctvom existujúcich inštitucionálnych rámcov. Ich zaradenie do riadiacej štruktúry by znamenalo komplexnú administratívnu záťaž a trvalé oneskorenia v rozhodovacom procese. Okrem toho, čím je štruktúra väčšia, tým je jej fungovanie zložitejšie. Komunikačné platformy by preto mali byť vo vzťahu k orgánom skôr voľné. V ďalšom kroku by sa k štruktúre mohol pripojiť Bratislavský samosprávny kraj, ktorý má kompetencie v oblasti územného rozvoja a je najviac ovplyvnený tendenciami suburbanizácie a rozrastania sa miest v okolí slovenského hlavného mesta.
Zdroje financovania	Vlastné zdroje zakladajúcich členov
Partneri	V závislosti od zvoleného riešenia.
Očakávané výsledky	Nová riadiaca štruktúra cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy

Načasovanie a synergie opatrení

Rôzne opatrenia zodpovedajú rôznym časovým rámcom (krátkodobým, strednodobým a dlhodobým) a vykazujú synergie a vzájomné závislosti.

Obrázok 16 – Časové rámce akčného plánu

Krátkodobý		Strednodobý	Dlhodobý
GOVERNANCE			
A_4.1 Model riadenia cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy			
1. fáza: rozšírenie		2. fáza: Rada	3. fáza: EZÚS
A_1.3 Zriadenie platformy cezhraničného plánovania	A_3.2 Občianska rada Veľkej Bratislavy	A_2.4 Vzdelávacie fórum cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy	A_3.1 Fond mikroprojektov Veľkej Bratislavy
PLÁNOVANIE			
A_1.1 Cezhraničná databáza metropolitnej oblasti Bratislavy	A_1.2 Integrovaná priestorová perspektíva pre cezhraničnú metropolitnú oblasť Bratislavy	A_2.1 Hlavný plán integrovanej dopravy cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy	
ROZVOJ VEREJNÝCH SLUŽIEB			
A_2.5 Posilnenie viacjazyčnosti v pohraničnej oblasti		A_2.2 Integrovaný tarifný systém cezhraničnej metropolitnej oblasti Bratislavy	A_2.3 Cezhraničná integrácia zdravotníckych služieb v okolí Bratislavy

Rozvoj rámcov riadenia cezhraničnej metropolitnej oblasti bude procesom, ktorý sa bude tiahnuť cez tri fázy.

- (1) **V prvej fáze (krátkodobej)** sa súčasné pracovné spoločenstvo rozšíri o krajskú samosprávu Győr-Ménfőcsanak a potenciálne aj o Bratislavský samosprávny kraj. Súbežne s tým vznikne platforma starostov a fóra zamerané na podporu rozvoja cezhraničných verejných služieb (vrátane zástupcov národných orgánov).

S cieľom zabezpečiť integrované plánovanie sa v prvej fáze vytvorí aj plánovacia platforma, do ktorej budú zapojení delegáti členov pracovného spoločenstva a externí experti. Táto platforma umožní navrhnuť integrovanú priestorovú perspektívu pre cezhraničnú metropolitnú oblasť (v prvej fáze) a hlavný plán dopravy (v druhej fáze). Návrh týchto dvoch plánov predpokladá prístup k územným a štatistickým údajom o oblasti a cezhraničných tokoch. V dôsledku toho sa prvý projekt, ktorý sa bude realizovať, zameria na zber a spracovanie

údajov, čo uľahčí odhalenie priestorovej dynamiky a trendov v trojhраниčnej oblasti. S cieľom poskytnúť dobre podloženú priestorovú perspektívu by sa miestni občania, ktorých sa týka cezhraničné rozširovanie predmestskej oblasti, mali zapojiť do procesu plánovania prostredníctvom Občianskej rady.

Na podporu cezhraničnej integrácie metropolitnej oblasti by sa malo začať aj s realizáciou opatrení zameraných na viacjazyčnosť.

- (2) **V druhej fáze (strednodobej)** možno na základe priestorovej perspektívy (strategického dokumentu) vytvoriť nové riešenie správy, t. j. aglomeráciu. Priestorová perspektíva by mala riešiť spôsob zriadenia a štruktúru rady, ktorá nemusí nasledovať model č. 2 akčného plánu. Dôležitejšie je, aby rada bola vhodná na daný účel, ktorý by mal byť stanovený v strategickom dokumente. Nová štruktúra zaručí podmienky na zriadenie vzdelávacieho fóra, ktoré môže pripraviť pôdu pre dvojjazyčný alebo trojjazyčný vzdelávací systém v pohraničnej oblasti.

S cieľom zlepšiť podmienky pre cezhraničnú mobilitu bude v súlade s miestnymi dopravnými plánmi Bratislavy vypracovaný cezhraničný generálny dopravný plán a zavedený integrovaný tarifný systém.

- (3) **V tretej fáze (dlhodobej)** nahradí (alebo doplní) bývalé modely EZÚS (EGTC). Riadiaci orgán, ktorý je nezávislou právnickou osobou, bude môcť riadiť aj program cezhraničnej spolupráce (Interreg) s rozpočtom určeným pre trojhраниčnú oblasť. Ak tento cieľ nie je dosiahnuteľný, zoskupenie môže aj naďalej spravovať fond malých projektov (vrátane programovania, zriaďovania a prevádzky riadiacich orgánov, uverejňovania výziev, hodnotenia projektov, uzatvárania zmlúv s vybranými partnermi projektu a monitorovania realizácie projektov).

V súlade s nariadením EÚ je EZÚS oprávnené poskytovať aj verejné služby, ako je verejná doprava, vzdelávanie alebo zdravotná starostlivosť. Cezhraničný integrovaný systém zdravotnej starostlivosti môže spravovať plánované zoskupenie alebo na tento účel môže byť zriadené iné zoskupenie.

Presný časový harmonogram implementácie akčného plánu zatiaľ nie je možné stanoviť. Vonkajšie podmienky sa neustále menia, čo si vyžaduje určitú mieru flexibility pri navrhovaní opatrení. Ide o rozhodovacie orgány pracovného spoločenstva, ktoré môžu prostredníctvom ročných pracovných plánov rozhodovať o prioritách a poradí intervencií. Realizácia opatrení závisí aj od dostupných finančných prostriedkov a finančných podmienok.

Prijatím akčného plánu politické grémium stanoví rámec pre budúce intervencie. Následne bude úlohou riadiaceho výboru, spolupracujúcich orgánov a úradu tieto plány zrealizovať.

Referencie

- Balizs, D., & Bajmóczy, P. (2018). Szuburbanizáció a határon át: társadalmi, etnikai és arculati változások Rajkán: Rajka: The “Hungarian suburb” of Bratislava. *Tér és Társadalom*, 32(3), 54-75.
- CDV (2015). *Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy. Analytická časť a Návrhová časť*. Bratislava: Centrum dopravného výzkumu, v.v.i.
- CESCI (2021). A koronavírus hatásai a határrezsimre. Értékelő elemzés a magyarországi határrezsim változásáról 2020 márciusa és 2021 augusztusa közt. Budapest: CESCI.
- CESCI (2024). #ACCESS. Podpora právnej dostupnosti na slovensko-maďarskej hranici. Bratislavská referenčná skupina. Podkladový materiál. Budapest: CESCI.
- Dillinger, T. (2004). Facing suburbanisation in the area of Bratislava: The border between Austria and the Slovak Republic. *Urbani izziv*, 15(2), 121-124.
- ESPON (2010). METROBORDER. Cross-Border Polycentric Metropolitan Regions. Targeted Analysis. Final Report. ESPON & University of Luxembourg.
- Farkas, R., & Klobučník, M. (2021). Residential suburbanisation in the hinterland of Bratislava – a case study of municipalities in the Austrian border area. *Hungarian Geographical Bulletin*, 70, 311-323.
- Hardi, T., Nárai, M., & Uszkai, A. (2023). The Impact of Covid-19 on life in a Cross-Border Agglomeration of Bratislava. *Deturope – The Central European Journal of Regional Development and Tourism*, 15(2), 129-153.
- Husár, M. & Ondrejčka, V. (2017). *Smart Twins Bratislava and Vienna strategy*. Conference Paper. DOI: 10.4108/eai.14-2-2017.152418
- Jaššo, M. (2007). *Competition and Cooperation of the Cities: Vienna-Bratislava Metropolitan Region*. 2nd Central European Conference in Regional Science – CERS.
- Kézai, K. P., Dömötör, M., & Fekete, D. (2022). Sustainable and Innovative Cross-Border Regional Development with Focus on Tourism in the Danube Basin—A Case-Study of Szigetköz and Csallóköz (Žitný Ostrov). *Sustainability*, 14, 7037. <https://doi.org/10.3390/su14127037>
- Mariš, M. (2020). Municipal changes in Slovakia. The evidence from spatial data. *European Journal of Geography*, 11(1), 058-072.

- Meyfroidt, A. (2016): Non-profit housing, a tool for metropolitan cohesion? The case of the Vienna–Bratislava region, Urban Research & Practice, DOI: 10.1080/17535069.2016.1253111
- MIB (2022). Bratislava 2030. Program rozvoja mesta 2022 – 2030. Strategická časť. Bratislava: Metropolitný inštitút Bratislavy.
- Michniak, D. (2020). Transport-related problems of Bratislava city and its suburban region. *Przegląd Geograficzny*, 92(2), 213-226.
- MOT (2021). Rapport. Modèles de gouvernance des agglomérations transfrontalières françaises. Paris: Mission Opérationnelle Transfrontalière.
- Ondrejčka, V. et al. (2021). Expert insight into the spatial aspects and challenges facing metropolitan regions in Central Europe – Case study Bratislava region. *IOP Conf. Ser.: Mater. Sci. Eng.* 1203 022088.
- Patti, D. (2016). Metropolitan Governance in the Peri-Urban Landscape: The Tower of Babel? The Case of the Vienna–Bratislava Metropolitan Region. *Planning Practice & Research*.
- Slavík, V., Grác, R., Klobučník, M., & Kohútová, K. (2011). Development of suburbanization of Slovakia on the example of the Bratislava region. In T. Marszał (Ed.), *Urban Regions as Engines of Development* (pp. 35-58). Polish Academy of Sciences.
- Šveda, M., Barlík, P., & Podolák, P. (2019). Koľko ľudí býva v zázemí Bratislavy? Odhad populačnej veľkosti obcí v zázemí Bratislavy s využitím lokalizačných údajov mobilnej siete. In M. Šveda, & P. Šuška (Ed.), *Suburbanizácia: Ako sa mení zázemie Bratislavy* (pp. 184-205). Geografický ústav SAV.
- Šveda, M., Štefkovičová, P., & Tolmáči, L. (2020). Do Rajky alebo do Kittsee? Rozdielne prostredie cezhraničnej suburbanizácie. In M. Šveda & P. Šuška (Ed.), *Suburbanizácia 2: sondy do premien zázemia Bratislavy* (pp. 221-241). Geografický ústav SAV.
- Výboštok, J., & Štefkovičová, P. (2023). Housing affordability, quality of life, and residential satisfaction in the Austrian cross-border suburban region of Bratislava, Slovakia. *Moravian Geographical Reports*, 31(1), 2-13. doi: <https://doi.org/10.2478/mgr-2023-0001>