

Wstęp

Pojęcie infrastruktury techniczno-ekonomicznej jako kategoria techniczna i ekonomiczna funkcjonuje od początku XX w. i zajmuje trwałe miejsce jako przedmiot badań wielu dyscyplin naukowych. Mimo interdyscyplinarnego charakteru definicja i zakres merytoryczny infrastruktury budzi wiele dyskusji. Mimo różnozakresowych dyskusji infrastruktura techniczno-ekonomiczna stanowi ważny element kształtowania ładu przestrzennego, budowy strategii układów lokalnych i regionalnych.

Zmiany społeczno-gospodarcze na początku lat 90. XX w. zapoczątkowały przewartościowanie roli infrastruktury w kształtowaniu struktury przestrzennej kraju. Okazało się, że infrastruktura w nowych warunkach gospodarowania jest podstawowym czynnikiem określającym atrakcyjność lokalizacyjną układów lokalnych. Ocena przestrzennego zróżnicowania rozwoju gospodarki po kilkunastu latach funkcjonowania gospodarki rynkowej wskazuje, że obszarami relatywnie szybkiego wzrostu są tereny położone w sąsiedztwie systemów infrastruktury transportowej o znaczeniu międzynarodowym i aglomeracje miejskie o wysokim potencjale nowoczesnej infrastruktury. Badania te dowodzą, że infrastruktura ze względu na swoje uniwersalne cechy jest czynnikiem wzrostu gospodarczego. Doświadczenia ostatnich lat wskazują także, że brak dostatecznie rozwiniętych systemów infrastruktury, szczególnie infrastruktury transportu dyskwalifikuje polskie regiony w konkurencji lokalizacji dużych inwestycji przemysłu samochodowego z regionami Słowacji, Czech, Węgier.

Niedorozwój systemów infrastruktury ostro zarysował się wraz ze wstąpieniem Polski do struktur Unii Europejskiej. Polska ze względu na swoje położenie tranzytowe, pomostowe stała się zwornikiem na kontynencie europejskim, integrującym struktury europejskie państw należących do UE z państwami powstałymi po rozpadzie ZSRR. Realizacja funkcji integrującej kontynent wymaga przebudowy, modernizacji i budowy nowoczesnej infrastruktury o znaczeniu międzynarodowym. Najpilniejszym zadaniem jest budowa systemu autostrad i szybkich kolei, który utrwali pozycję Polski w strukturze przestrzennej Europy. Budowa nowoczesnych systemów infrastruktury o znaczeniu między-

narodowym i globalnym jest także wymogiem określającym metropolizację polskiej przestrzeni. Wyznaczenie obszarów metropolitalnych na terytorium Polski jest bardzo ważnym przedsięwzięciem, a decyzja o ich identyfikacji będzie decydowała o *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju*. Aktualizacja tej *Koncepcji* powoduje, że wiele regionów podejmuje działania aktualizacji planów przestrzennego zagospodarowania do nowych warunków. Z podjętych działań wynika, że wiele aglomeracji podejmuje dyskusję nad zdefiniowaniem obszaru metropolitalnego i próbę lobbowania na rzecz usankcjonowania metropolii.

Podjmując tego typu analizy należy odpowiedzieć na pytanie, co to jest obszar metropolitalny?. W dyskusji szczególną uwagę należy zwrócić na rolę i znaczenie systemów infrastruktury techniczno-ekonomicznej w obszarach metropolitalnych. Systemy infrastruktury wewnętrznej (lokalnej) scalają obszar metropolitalny, realizują powiązania między „rdzeniem” metropolii i peryferiami (miasto z sąsiednimi gminami, powiatami) tworząc funkcjonalną całość. Systemy infrastruktury o znaczeniu międzynarodowym i globalnym określają hierarchię obszaru metropolitalnego w strukturze metropolii globalnych.

W opracowaniu podjęto próbę identyfikacji systemów infrastruktury techniczno-ekonomicznej pełniących funkcje integracji przestrzennej obszaru metropolitalnego i realizujących powiązania międzynarodowe i globalne. Ujęto również problemy funkcjonowania obszaru metropolitalnego Warszawy, Krakowa i obszarów perspektywicznych metropolii.

Celem opracowania jest ukazanie problematyki funkcjonowania infrastruktury w obszarach metropolitalnych i wpływu ww. systemów na kształtowanie się powiązań metropolii z otoczeniem.

Zbigniew Makiela
Tadeusz Marszał