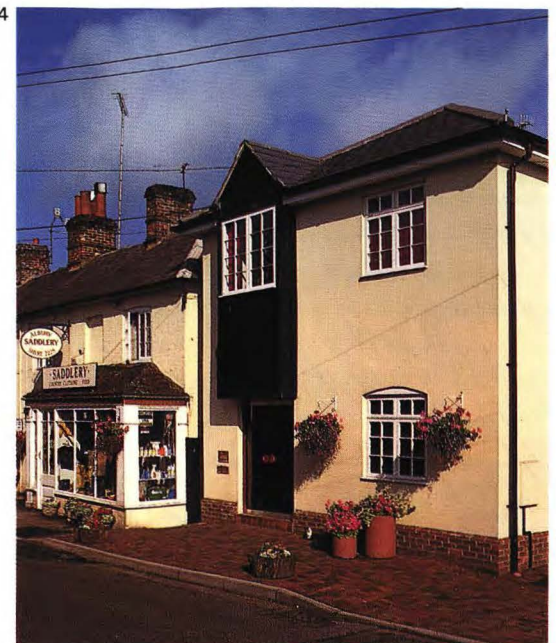
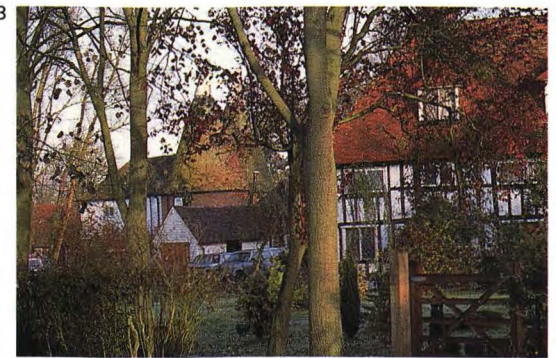
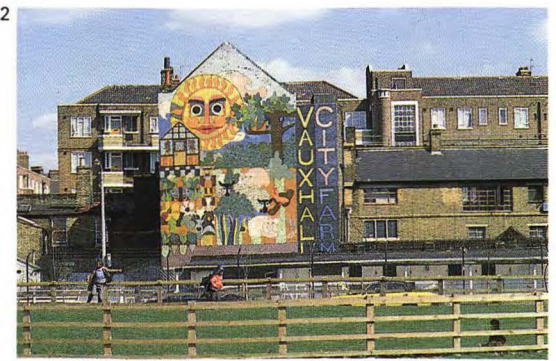


1. El centro financiero de la ciudad de Londres.
2. Una "granja de ciudad" intenta iluminar el decadente centro de Londres.
3. ... Los frondosos suburbios ingleses.
4. Intrusión comercial en una calle de pueblo en 1991.





### A New Strategy for the South East of England

#### Introduction

In the autumn of 1990 SERPLAN, the regional planning agency for the South East of England, submitted its Advice to the Government about the basis for the future planning of the region. The Advice took the form of a report called *The New Strategy for the South East*. By the end of 1991, as described in an earlier article about the regional planning process that has evolved in England in the last few years, the Government will respond by publishing its formal Regional Guidance as a context for all planning and development decisions in the region. This article describes the contents of the SERPLAN advice, which emerged from two years of work and two major consultation stages with the public before the strategy was finalised.

#### The background

The South East is essentially the metropolitan region of London. Across its whole expanse of 27,000 sq Km. and 17 million population, some people travel to London every day to work, though the proportion on the fringes of the region, one hundred kilometres from the capital is naturally very small.

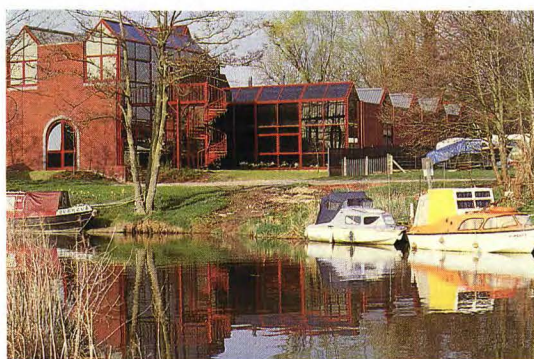
Despite its relationship to London, the region is very diverse. London itself is one of the world's great capital, commercial and cultural centres, divided between the business focus of the City of London and the administrative and shopping functions of the City of Westminster. The central area is closely surrounded by old residential areas subject to a mix of wealth, inner city decline and unplanned but generally welcome re-investment. Beyond, to a distance of some twenty kilometres, are the leafy twentieth century suburbs characteristic of the English approach to urban living.

Those suburbs end abruptly at the inner edge of the Green Belt, first introduced in the 1930s. Beyond is open countryside, initially very domesticated, often serving the urban population as market gardens and increasingly as horse paddocks or golf courses but, with distance, shading into genuine agricultural rurality. Set within the countryside are the region's towns and

En otoño de 1990, SERPLAN, la agencia de planificación regional para Londres y el Sureste de Inglaterra, presentó un Informe al Gobierno sobre las bases para la planificación futura de la región. El Informe se configuró como *La Nueva Estrategia para el Sureste*. A finales de 1991, tal y como se ha descrito en el artículo recogido en el número anterior sobre el proceso de planificación regional surgido en Inglaterra en los últimos años, el Gobierno responderá publicando su Directiva Regional como contexto para todas las decisiones de desarrollo y planificación de la región. Este artículo describe el contenido del informe SERPLAN, que surgió de dos años de trabajo y dos etapas principales de consulta al público antes de que se finalizara la estrategia.

El sureste es fundamentalmente una región metropolitana de Londres. A través de toda su extensión de 27.000 Km. cuadrados y 17 millones de habitantes, algunas personas se trasladan a Londres todos los días para trabajar, aunque la proporción en los límites de la región, a 100 Km. de la capital es muy pequeña.

A pesar de su relación con Londres, la región es muy diversa. Londres por sí misma es una de las grandes capitales del mundo, centros comerciales y culturales, y está dividida entre el centro de negocios de la City of London y las funciones administrativas y comerciales de la City of Westminster. La zona central está rodeada de zonas residenciales antiguas que cuentan con una mezcla de riqueza, decadencia del interior de la ciudad y reinversión no planificada pero generalmente bien recibida. A



Parque empresarial de alta tecnología próximo a Guildford.



Mejoras en el "barrio chino" de Londres, situado en el centro de la ciudad.

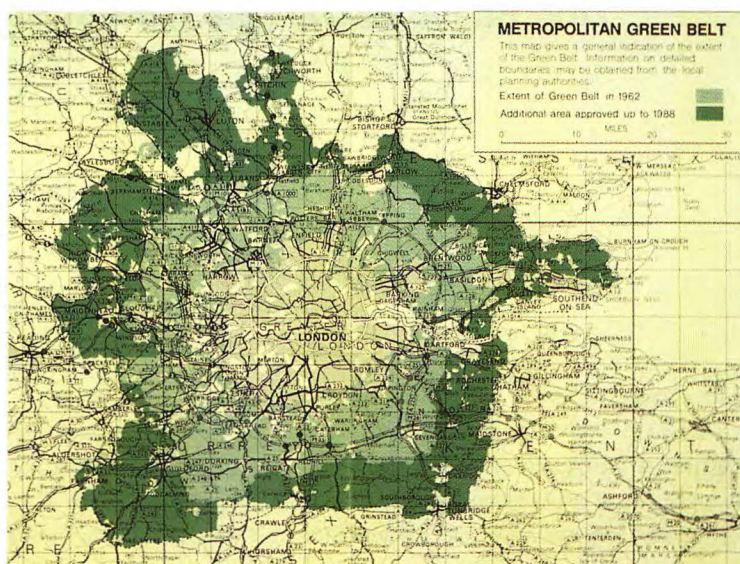
una distancia de unos 20 Km se encuentran los suburbios frondosos del siglo XX característicos del planteamiento inglés de la vida urbana.

Dichos suburbios terminan abruptamente en el límite interior del Cinturón Verde, que se introdujo por primera vez en los años 30. Más allá se encuentra el campo abierto, muy civilizado en sus inicios, utilizado a menudo por la población urbana para mercados al aire libre y cada vez más como "paddocks" para caballos o campos de golf pero, en con la distancia, fundiéndose en campos rurales agrícolas. Dentro del campo se encuentran las ciudades y pueblos de la región a menudo bajo el



Extensión del Anillo Verde  
Metropolitano desde los años 50.

La estrategia aspira a preservar  
el campo.



control del Cinturón Verde u otros controles programados, es decir, con una frontera urbana/rural claramente definida. Hay ciudades grandes como Southampton, Portsmouth y Brighton, suficientemente grandes incluso para compartir algunos de los problemas de la decadencia del interior de la ciudad, pero todas en los bordes de la región bien distantes de Londres.

Existen ciertas fases de desarrollo impuestas, por razones particulares en este patrón de población generalmente racional, los centros de vacaciones costeros de los siglos XVIII y XIX; el anillo proyectado de Ciudades Nuevas de Londres; intensificación de los asentamientos generada por los aeropuertos internacionales de Heathrow y Gatwick; y las nuevas Docklands de Londres. Quizá aún mayores que estos cambios obvios son los que están alterando la cara de las ciudades y campo día a día: parques de negocios de "alta tecnología" están reemplazando los edificios industriales; el comercio se está introduciendo poco a poco en los pueblos; la política agrícola de la CEE está cambiando las prácticas agrícolas; y los cambios sociales están presenciando la división de una población estable en más unidades familiares exigiendo diferentes tipos de condiciones de vida.

## El desafío

Quizá el desafío principal ante una estrategia regional es la tensión entre una región próspera bajo la presión del bienestar y desarrollo, y una en la que algunas zonas y grupos de población no comparten la prosperidad general ni han contribuido tanto como deberían a la hora de sacar el máximo partido de sus oportunidades. La tensión se revela de varias formas:

- Al paso de los años, los gobiernos han intentado reducir las presiones del Sureste fomentando la ubicación de la inversión y la actividad fuera de Londres, lo que a su vez tiende a perjudicar a los grupos y las zonas desfavorecidas extrayendo ingresos de los servicios esenciales de transporte y sociales.

- Existe una amplia distinción en la región entre el este, donde la inversión ha sido relativamente baja y el desempleo bastante alto, y un oeste "sobrecalentado" con falta de mano de obra y altos precios de mano de obra, suelo y viviendas.

- Aquellas propuestas presentadas para ayudar al oeste —infraestructura de transporte, provisión de viviendas— tienden en cambio a atraer más inversión y aumentar las disparidades.

Ante este telón de fondo, la salud económica y social de Londres y el Sureste es vital para el resto del país. La región es responsable de un 40 % del PNB pero tiene que enfrentarse a nuevas situaciones.

villages, often contained by Green Belt or other policy controls, so having a well defined urban/rural boundary. There are large cities, such as Southampton, Portsmouth and Brighton, large enough even to share some of the problems of inner city decay, but all on the fringes of the region well removed from London.

Imposed on this generally pattern of settlement is a number of phases of development for particular reasons: the coastal holiday resorts of the 18th and 19th century; the planned London ring New Towns; intense settlement generated by the international airports at Heathrow and Gatwick; and the new London Docklands. Greater perhaps than any of these obvious changes are the subtle shifts that are altering the face of town and country day by day: 'hi-tech' business parks are replacing industrial buildings; commercial infill is creeping into the villages; European Community agricultural policies are changing agricultural practices; and social changes are seeing a stable population split into more households and demand different sorts of living conditions.

## The challenge

Perhaps the principal challenge facing a regional strategy is the tension between a successful region under pressure from wealth and development, and one in which some areas and population groups have neither shared in the general prosperity nor contributed as much as they might in helping to make the most of its opportunities. The tension reveals itself in various ways:

- Over the years Governments have been keen to reduce pressures on the South East by encouraging investment and activity to locate away from London, but that in turn tends to hit disadvantaged groups and areas and to remove revenue from essential transport and social services;

- There is a broad distinction within the region between the east where investment has been relatively low and unemployment consistently high, and an 'overheated' west of labour shortages and high labour, land and house prices;

- Things that are proposed to help the overheated west —transport infrastructure, housing provision— in turn merely tend to attract more investment and widen the disparities.

Against this background, the economic and social health of London and the South East is vital for the rest of the country. The region is responsible for 40 % of national domestic product but has to cope with new situations. The proportion of UK international trade that is with the EC has doubled to 60 % in less than twenty years and in an increasingly international economy, London needs to maintain its status as a world financial and service centre if it is not to experience decline.

## The objectives of the strategy

The starting point for the strategy was a look at possible futures well into



the next century. From that vision of what people might wish the future to hold, a number of objectives were defined.

The objectives are clearly set out in the strategy as being:

- To ensure a enhanced quality of life is available to residents of the South East by seeking to create and conserve an ecologically sound, aesthetically pleasing and pollution-free environment in town and country. To improve the quality and preserve the integrity of the region's residential neighbourhoods and communities, and to make sure that all can share in the attractions, quality and wealth of the region;

- To maintain the region's economic buoyancy as a source of wealth and jobs; and

- To enable the region to restructure in accordance with evolving working and living patterns and to meet new requirements, continuing to pay primary regard to the older urban areas and to guide new development to these ends.

#### The policies in the strategy

There is often seen to be a fundamental conflict between economic development and the environment. The conclusion of the regional strategy is that, for London and the South East to earn a living in the 21st century by attracting investment and keeping activity, it must be able to offer a desirable environment. It therefore began by developing a set of Environmental Principles aimed at:

- Making town centres sufficiently attractive to compete successfully with green field alternatives and with centres in Europe as locations for investment;

- Improving the quality of design in towns and villages;

- The protection of historic buildings and open spaces within towns;

- The protection of landscapes of special value;

- Nature conservation, including the care of semi-natural habitats and wild life and the creation of new habitats; and

- The protection and management of Ancient Monuments and important archaeological sites.

- Supporting the concept and to extend the purposes of Green Belts.

- Securing the reduction of waste requiring disposal by recycling or preventative methods and the encouragement of clean technology and of products which are non-polluting, non-toxic and bio-degradable.

- Cleaning up rivers and to improve water quality by close co-operation among local authorities, the water companies and the National Rivers Authority.

*The economy and employment:* to maintain and support the overall buoyancy of the region and its strategic role in the national economy.

Beyond those familiar thoughts about our surroundings, the strategy lays stress on a number of other matters that affect the quality of life in the

La proporción del comercio internacional británico con la Comunidad se ha duplicado a un 60 % en menos de 20 años y en una economía internacional de cada vez mayor envergadura, Londres ha de mantener su posición como centro financiero y de servicios mundial si no quiere experimentar el declive.

#### Los objetivos de la estrategia

El punto de partida para la estrategia fue el de observar futuros posibles para bien entrado el próximo siglo. Desde este punto de vista, de lo que la gente podría desear para el futuro, se definieron ciertos objetivos.

Los objetivos se definen claramente en la estrategia como sigue:

- Garantizar una mayor calidad de vida para los residentes del Sureste mediante la creación y conservación de un ambiente con buenas condiciones ecológicas, agradable estéticamente y libre de polución, tanto en la ciudad como en el campo. Mejora de la calidad y protección de la integridad de las zonas residenciales y comunidades de la región; y asegurar que todos podrán disfrutar de los atractivos, calidad y riqueza de la región;

- Mantener el optimismo económico de la región como fuente de trabajo y bienestar; y

- Favorecer una reestructuración de la región de acuerdo con la evolución de los modos de trabajo y de vida y satisfacer nuevos requisitos, manteniendo un cuidado principal a las zonas urbanas más antiguas y guiar el nuevo desarrollo hacia este fin.

#### Las políticas en la estrategia

A menudo se considera que el desarrollo económico se encuentra en conflicto con el medio ambiente. La conclusión de la estrategia regional es que cara al siglo XXI, para que Londres y el Sureste se puedan mantener mediante la inversión y la actividad, deben ser capaces de ofrecer un entorno favorable. Por eso, esta política comienza estableciendo un grupo de *Principios sobre el Medio Ambiente* con el fin de:

- Hacer suficientemente atractivos los centros de las ciudades para competir satisfactoriamente con las alternativas del campo y con los centros de Europa como lugares de inversión;

- Mejorar la calidad de los diseños de ciudades y pueblos;

- Proteger los monumentos históricos y espacios abiertos en el interior de las ciudades;

- Proteger los paisajes de especial valor;

- Conservar la naturaleza, incluyendo el cuidado de la vida silvestre y los animales, y la creación de nuevos habitats; y

- Proteger y administrar los monumentos antiguos y lugares arqueológicos de importancia.

- Apoyar el concepto y ampliar los objetivos de los Cinturones Verdes.

La mejora de los sistemas de transporte de Londres: el ferrocarril ligero de las Docklands.



Uno de los problemas: congestión en el centro de Londres.





- Garantizar la reducción de residuos que han de ser destruidos con métodos de reciclaje o preventivos, y fomentar una tecnología sana y de productos no tóxicos, anti-contaminantes y biodegradables.

- Limpiar ríos y mejorar la calidad del agua mediante la estrecha cooperación entre las autoridades locales, las compañías hidráulicas y la Autoridad Fluvial Nacional.

Más allá de estos pensamientos cotidianos sobre nuestros alrededores, la estrategia insiste en una serie de otros temas que afectan a la calidad de vida en la región. El acceso a las artes, la cultura y el ocio está visto como un factor positivo en el éxito de la región. Además será importante que la población de la región debería ser capaz de encontrar acceso a las facilidades que la región tiene que ofrecer. Y ciertamente, facilidades básicas, como la vivienda, deberían estar disponibles para todos, si no igual al menos equitativamente. De esta forma, la estrategia ha ampliado la definición del medio ambiente al abarcar la calidad de vida disponible algo más que lo que se puede ver en los alrededores.

Esto nos lleva a la Economía, cuyo éxito es vital, tanto como mantener un medio ambiente decente. El objetivo es el de mantener la fuerza de la economía regional a pesar de considerar que la búsqueda del crecimiento y el desarrollo haya sido demasiado fuerte en el pasado, en algunos aspectos incluso contraproduktiva amenazando las mismas condiciones que en el pasado ha aumentado el atractivo de la región.

*Viviendas:* proporcionar viviendas a todos los sectores de la población de la región; utilizando masivamente los terrenos urbanos y activos fijos, como la infraestructura existente y el parque de viviendas, para lograr una revitalización de las zonas urbanas más antiguas; y asegurar los ritmos de construcción que son viables localmente teniendo en cuenta los distintos imperativos del medio ambiente. Estableciendo los mismos niveles que los mejores ejemplos europeos, se intenta garantizar que la calidad global de los entornos residenciales no se vea dañada por las congestiones de la ciudad. Desde el punto de vista regional, no existe la necesidad de desarrollo de viviendas en nuevos lugares, aunque la nueva ciudad Mark II de Milton Keynes continuará creciendo hasta el 2001. Si se da el caso en ciertos lugares, entonces será para poblaciones menores, hasta 15.000 habitantes. El desarrollo de las viviendas en la región entre 1990-2006 tenderá a tomar la forma de una intensificación planificada del uso del suelo dentro de las poblaciones existentes o la expansión periférica de éstas.

La estrategia desea con interés resaltar la belleza, vida natural y atractivo del campo y mantener la capacidad productiva de la tierra, apoyando la vitalidad económica de las zonas rurales y fomentar así un medio rural con múltiples objetivos. En general, se limitará el desarrollo en los Cinturones Verdes y las Zonas de Singular Belleza Natural; aunque se fomentará el desarrollo en Zonas de Desarrollo Rural designadas cuando esto no perjudique los objetivos locales para el medio ambiente. Este planteamiento requerirá la resistencia frente a algunas oportunidades de desarrollo obvias; en particular las autopistas nuevas M11, M25, y M40 se consideran como corredores primarios de desplazamiento pero no de desarrollo.

*Transporte:* establecer un sistema de transporte que permita a la gente y las mercancías viajar por la gestión con seguridad y eficacia y que forme parte de una red nacional que enlace con el Continente de Europa, con otras regiones del Reino Unido y con el mismo Sureste.

La inversión debe dirigirse al aumento de la calidad del medio ambiente, mejorar los sistemas de transporte colectivo especialmente en Londres y las ciudades y pueblos grandes, y renovar y mejorar la infraestructura existente en el Metro, los autobuses y la red de ferrocarriles y autobuses. La inversión en ferrocarriles será crucial para el Túnel del Canal, para colaborar en la regeneración del este de Londres y el Corredor Oriental del Támesis y ofrecer oportunidades fuera del sector occidental "sobresaturado" de la región.

Buscar la canalización de las inversiones para el transporte, de forma que se mejore la calidad del entorno: mejorar los sistemas de tránsito de masas especialmente en Londres y los pueblos y grandes ciudades; y renovar y mejorar la infraestructura existente —en el metro, los autobuses y la red ferroviaria—.

Los aeropuertos son especialmente importantes debido a la intensidad de la actividad y las consecuencias de desarrollo que estos crean. La necesidad será establecer un modelo de aeropuerto basado en un detallado estudio de la cantidad de tráfico que hay que acomodar en el sureste

region. Access to arts, culture and entertainment is seen as a positive factor in the region's success. Moreover it will be important that the region's whole population should be able to find access to the facilities the region has to offer. And certain basic facilities such as housing should be available to all on an equitable, if not equal, basis. The strategy has thus widened the definition of the environment to embrace the quality of life available rather than just the visible surroundings.

That brings us to the Economy, the success of which is vital, not least to maintaining a decent environment. The aim is to sustain the buoyancy of the regional economy despite a growing feeling that pursuit of growth and development may have been too strong in the past, in some ways even counter-productive in threatening the very conditions which have made the region attractive in the past.

Policies for Housing are aimed at making provision for housing all sectors of the region's population; and in so doing making full use of urban land and capital assets, such as existing infrastructure and housing stock, so as to achieve the re-vitalisation of the older urban areas; and to ensure building rates which are locally feasible having due regard to various environmental constraints. By setting standards equal to the best European examples, it is intended to ensure that the overall quality of residential environments is not damaged by town cramming. From the regional viewpoint, there is not seen to be a need for housing development to be accommodated in large new settlements, although the Mark II new town of Milton Keynes will continue to grow until at least 2001. If there is a case in certain locations then it is likely to be for smaller new settlements of up to say 15,000 people. Housing development in the region between 1990-2006 will tend to take the form either of the planned intensification of land within existing settlements or of the peripheral expansion to them.

The Strategy is keen to enhance the beauty, wildlife and amenity of the countryside, and to maintain the productive capacity of the land whilst supporting the economic vitality of rural areas and thus to produce a sustainable and multi-purpose countryside. In general, restraint will be exercised on development in the Green Belts and Areas of Outstanding Natural Beauty; though development in designated Rural Development Areas will be encouraged where it is not in conflict with local environmental objectives. This approach will require some obvious development opportunities to be resisted; in particular the new M11, M25 and M40 motorways are regarded as primarily movement not development corridors.

The aim must be to support the various land use policies with a Transport system which will enable people and goods to move around the region



safely and efficiently and which forms part of a national network connecting the Continent of Europe with other regions of the UK as well as with the South East. Investment should be directed to enhance environmental quality, to improve the mass transit systems especially in London and the larger towns and cities; and to renew and improve existing infrastructure—in the Underground system, the buses and the rail network. Rail investment will be crucial to serve the Channel Tunnel, to assist the regeneration of east London and the East Thames Corridor and to open up opportunities away from the 'overheated' western sector of the region.

Airports are especially important because of the intensity of the activity and development consequences they bring with them. The need will be to establish a pattern of airport provision based on a careful assessment of the amount of traffic which it is essential to accommodate in the South East having regard to the potential of regional airports, i.e. airports outside the London area. Such an assessment should have regard to the regional strategy and to more local urbanisation, surface transport and noise considerations.

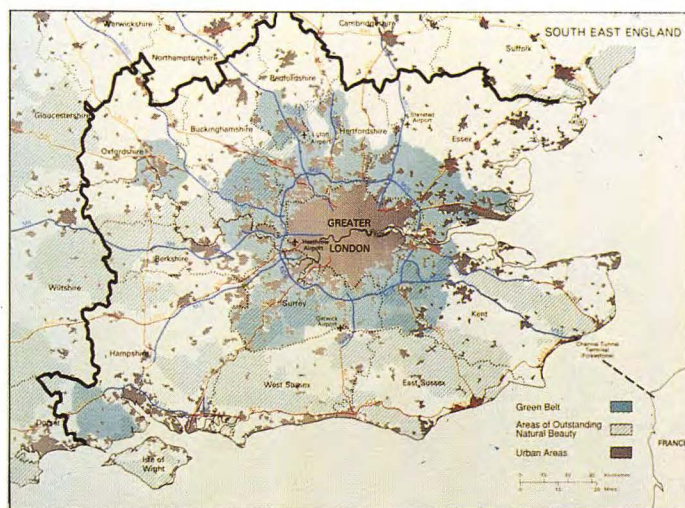
#### Geographical emphasis of the new strategy

Taking account of the need to maintain the vitality and role of central London, the strategy does not seek to export people or jobs away from London to the rest of the country. Instead it advocates a rather neutral assumption: the South East will neither seek to attract population from the rest of the country nor to export its pressures. It seeks to meet its problems and make the most of its opportunity by achieving a more balanced distribution of development and jobs within the region itself.

Therefore, unlike earlier plans like the Greater London Plan and the Strategic Plan for the South East, both of which emphasised New Towns and major growth areas primarily in the north west and south west quadrants of South East England, the New Strategy focuses on areas to the east of central London towards the European mainland.

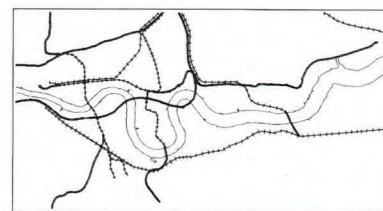
In order to achieve that it proposes different futures for different parts of the region. In doing so it distinguishes between Areas of Opportunity, which are places where expansion of economic activity can be welcomed and where, indeed, initiatives may be necessary to stimulate demand; and 'overheated' areas where the emphasis may have to be on wealth creation rather than job growth or development. A number of areas where growth may be expected are worth highlighting.

**East London:** this is an inner urban area immediately to the east of the City of London which includes the Docklands. Here there are spare resources of "brown land" and of labour in an



Protección del paisaje en zonas donde no se quiere desarrollo.

Diagrama de las propuestas ferroviarias para el Este de Londres.



considerando el potencial de los aeropuertos regionales, es decir, aeropuertos fuera de la zona de Londres. Dicho análisis debería estar relacionado con la estrategia regional y con una mayor urbanización local, el transporte de superficie y el ruido.

#### Importancia geográfica de la nueva estrategia

Teniendo en cuenta la necesidad de mantener la vitalidad y la función del área central de Londres, la estrategia no pretende exportar personas o puestos de trabajo fuera de Londres al resto del país. En cambio, defiende un concepto bastante neutral: el Sureste no intentará atraer población del resto del país ni exportar sus presiones. Intenta solucionar sus problemas y aprovechar al máximo sus oportunidades mediante el logro de una distribución más equilibrada del desarrollo y los puestos de trabajo dentro de la misma región.

Por eso, a diferencia de proyectos anteriores como el Plan del Gran Londres y el Plan Estratégico para el Sureste, los cuales hacen hincapié en Nuevas Ciudades y zonas de gran crecimiento primordialmente en los barrios del noroeste y el suroeste del Sureste de Inglaterra, la nueva estrategia se centra en zonas al este del casco urbano hacia el continente europeo.

Para lograr esto, propone futuros diferentes para distintas partes de la región. Al hacerlo hace una distinción entre áreas de oportunidad, que son lugares donde la expansión de la actividad económica puede desarrollarse y donde, se tendrían que producir iniciativas para estimular la demanda; y áreas "sobresaturadas" donde se haría hincapié en la creación del bienestar en lugar del aumento de trabajo o desarrollo. Merece la pena destacar ciertas áreas donde se espera que se produzca crecimiento.

**Este de Londres:** es una zona urbana interior inmediata al este de la "City of London" (centro de negocios) que incluye las Docklands. Aquí hay una oferta dispersa de suelo "marrón" y de mano de obra, en una zona donde el Departamento de Transporte están construyendo nuevas carreteras enlazando el este del interior de Londres con las autopistas M25 y M11. Además, el Transporte Regional de Londres está ampliando la Línea de Ferrocarril Ligero de las Docklands hasta Beckton (1993) y quizá hasta el sur del Támesis (después del 2000), y se propone extender la "Jubilee Line" (1996) a través de Docklands hasta Stratford. Los Ferrocarriles Británicos van a proporcionar una línea que cruce del este al oeste, enlazando "Liverpool Street" con Paddington (1999). Si se construye una línea de alta velocidad hacia el Túnel del Canal que pase por el este de Londres y pare en Stratford, antes de llegar a Kings Cross, se producirán grandes oportunidades de inversión en esta parte del interior de Londres.



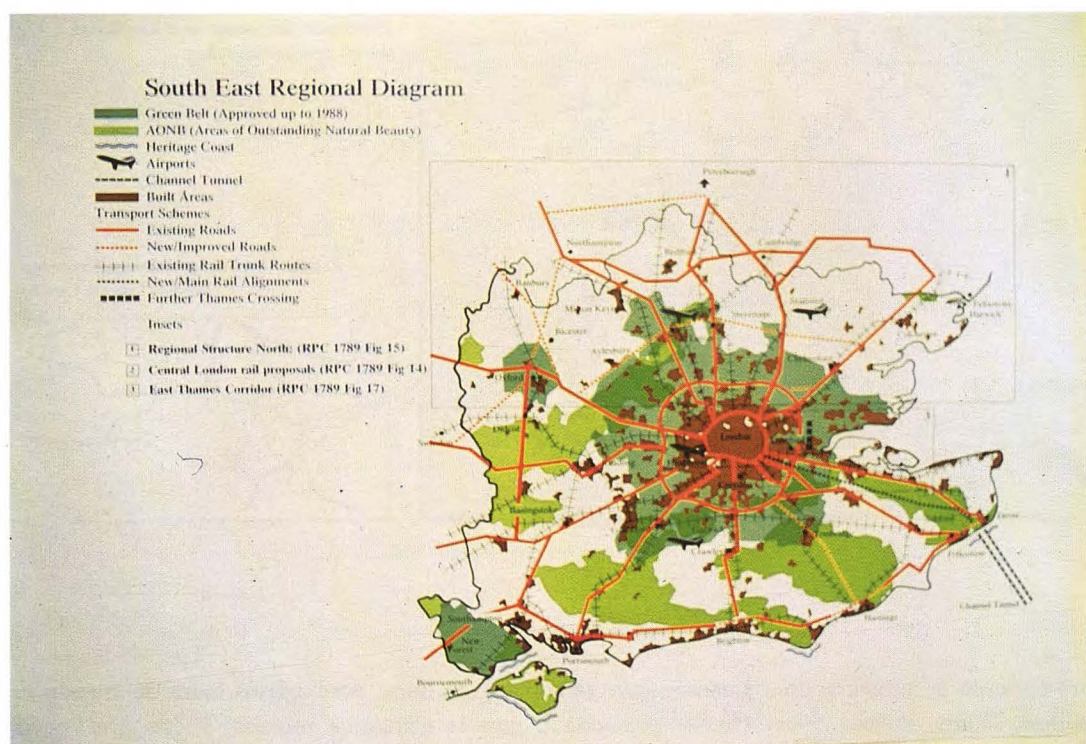


Diagrama de la Estrategia Regional.

*Corredor Oriental del Támesis:* extensión del este de Londres. Hay bastantes áreas con oportunidades en la parte del Corredor que pasa por Londres y el Norte de Kent, por ejemplo la Zona Empresarial (Enterprise Zone) de Chatham Dockyards.

*Ashford, Kent:* el desarrollo de un polo de crecimiento en el cuadrante sureste de la región depende del desarrollo de una Estación Internacional de Pasajeros y por tanto, de la construcción de un punto de parada en la línea ferroviaria de alta velocidad. La experiencia en Francia sugiere que los puntos de parada de las líneas del TGV son muy atractivos para el desarrollo económico. La intención es la de concentrarse en Ashford en la etapa inicial a la espera de que se produzca un efecto de extensión beneficioso para el este de Kent y los puertos del Canal.

*Las ciudades de la Costa Sur:* se propone que la carretera existente en la Costa Sur (A259/27) entre Brighton y Ashford mejore de forma considerable para asegurar que se obtenga todo el potencial del turismo procedente del Túnel, y colaborar con el desarrollo económico de la zona del sureste de la región.

*La nueva carretera este-oeste entre Rugby y Felixtowe:* se está construyendo una nueva carretera perfeccionada al lado del borde norte de la región que mejorará las comunicaciones entre Haven Ports y el núcleo industrial de West Midlands. Algunos establecimientos cercanos a ésta están ya atrayendo desarrollo y, cuando se finalice se espera que absorba actividad económica en el noroeste de la región.

Por eso, la estrategia es en todos los sentidos nueva. Modera la búsqueda de crecimiento en favor de un planteamiento más selectivo para el éxito futuro y con un punto de vista más claro respecto a las consecuencias del medio ambiente. En términos geográficos intenta sacar el máximo partido de los recursos infrautilizados, tierras y mano de obra de la región. Y hace un adecuado hincapié en las oportunidades futuras —en un arco que va desde el Túnel del Canal, al este de Londres y a través de las fronteras del norte de la región con Birmingham y Midlands.

**David Meyrick**

*Master of Sciences, Philosophy Doctor. Encargado del trabajo del SERPLAN en aeropuertos y en el Túnel del Canal.*

area where the Department of Transport are building or are proposing to build new highways linking inner East London to the M25 and M11 motorways. Moreover, London Regional Transport are extending the Docklands Light Railway to Beckton (1993) and perhaps to the south of R. Thames (beyond 2000), and propose to extend the Jubilee Line (1996) through Docklands to Stratford. British Rail are to provide an East-West Cross-rail linking Liverpool Street to Paddington (1999). An alignment of the high speed rail link to the Channel Tunnel is selected which passes through East London and stops at Stratford, before going on to Kings Cross, and will be expected to open up considerable investment opportunities in that part of inner London and affect the future of the whole Corridor extending to the coast.

*The Eastern Thames Corridor:* effectively an extension of East London. There remain considerable areas of opportunity in London and in North Kent parts of the Corridor, e.g. Chatham Dockyards Enterprise Zone (see separate article).

*Ashford, Kent:* the development of a growth pole in the south east quadrant of the region hinges upon the development of an International Passenger Station and thus the provision of a stopping point on the high speed rail link. Experience in France suggests that stopping places on the TGV lines are highly attractive to economic development. The intention is to focus on Ashford in the initial stage in the expectation that there will be a spread effect which will prove beneficial to East Kent and to the Channel ports.

*The South Coast towns:* it is proposed that the existing South Coast road (A259/27) between Brighton and Ashford should be significantly improved so as to ensure that the tourism potential of the Channel Tunnel is realised, and to assist with the economic development of the south east part of the region.

The new east-west highway corridor between Rugby and Felixstowe: a new and improved road is being constructed close to the northern boundary of the region which will improve communications between the Haven Ports and the industrial heartland of the West Midlands. Some settlements close to this corridor are already attracting development and, when the road is complete it is expected to attract economic activity to the north east part of the region.

The Strategy is thus in all senses a new one. It moderates the pursuit of growth in favour of a more selective approach to future success and with a clearer eye to the environmental consequences. In geographical terms it looks to bring the under-utilised land and labour resources of the region more fully into play. And it puts the emphasis of future opportunity where it should be—in an arc from the Channel Tunnel, to the East of London and across the northern borders of the region to Birmingham and the Midlands.