

The East Thames Corridor

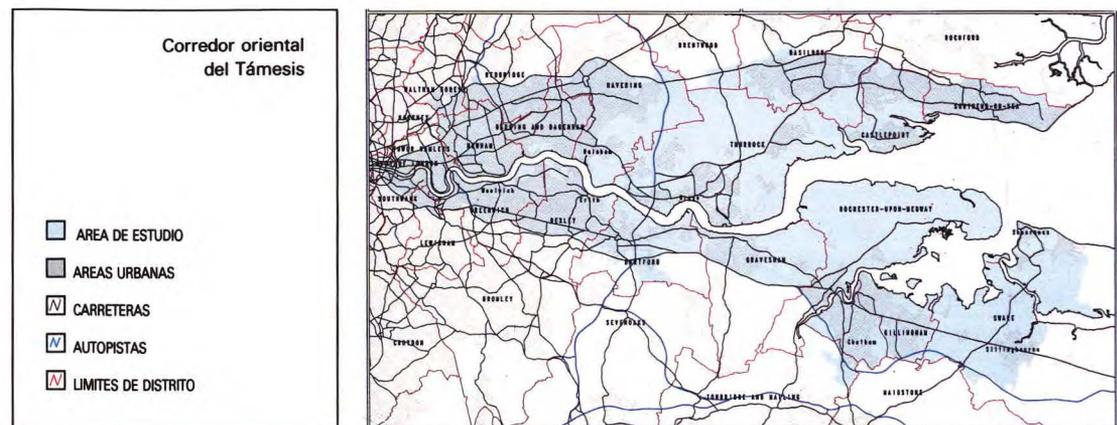
One of the prime aims of regional strategy in London and the South East is to redress the current imbalance of investment to favour currently disadvantaged areas in and to the east of London. Many people will by now be familiar with the scale of activity and change in London Docklands 4,000 construction workers are currently putting the finishing touches to the first phase of the giant Canary Wharf project which will ultimately accommodate 50,000 office workers. However, Docklands, lying immediately to the east of the financial heart of the City of London on the north bank of the River Thames, is only a tiny proportion of a broad corridor of similarly underused land extending eastwards on each side of the Thames for sixty kilometers (see map 1).

While the Docklands areas has a special planning and financial regime under a Government appointed body, The London Docklands Development Corporation, the rest of the area to date has no special provisions made for it. In a series of studies conducted in house and by consultants, SERPLAN has been trying to make sure that as much is made of the opportunities in the whole corridor as in the Docklands sector.

Those efforts are now well on the way to success. On 10 October 1991, the Government wrote to SERPLAN announcing two strategic decisions shaping the future of the Corridor. The decision had been made to route the fast rail link between the Channel Tunnel and London through the East Thames Corridor (see separate article). The Minister for Planning also said that the Government saw the development of the Corridor making an important contribution to the development of London, the South East and the country as a whole. He proposed a meeting with SERPLAN and the local authority leaders in the Corridor and invited co-operation in a study which the Government is now to commission of the development potential and infrastructure needs of the Corridor. SERPLAN has welcomed the initiative and more progress is expected before the end of 1991.

Introducción

Uno de los objetivos principales de la estrategia regional en Londres y el Sureste es la de volver a abordar el desequilibrio actual de la inversión para favorecer las zonas actualmente desfavorecidas en y hacia el este de Londres. A una gran parte de la población ya le es familiar la escala de actividad y cambio en las Docklands de Londres —4000 obreros de la construcción están ultimando la primera fase del proyecto gigante de Canary Wharf que absorberá 50.000 puestos de trabajo para oficinistas—. No obstante, las Docklands, ubicadas justo al este del núcleo financiero de la City de Londres en la ribera norte del río Támesis, representan solamente una reducida proporción de un amplio corredor de suelo infrutilizado que se extiende hacia el este en cada orilla del Támesis en sesenta kilómetros .



Mientras que la zona de las Docklands cuenta con un régimen financiero y de planificación bajo un organismo nombrado por el Gobierno, The London Docklands Development Corporation, el resto de la zona, hasta la fecha, no cuenta con ningún tipo de atenciones especiales. En una serie de estudios propios y otros realizados por asesores especialistas, SERPLAN* ha intentado asegurarse de que se saque tanto partido de las oportunidades de todo el corredor como del sector de las Docklands.

Esos esfuerzos van ahora por buen camino. El 10 de octubre de 1991, el Gobierno escribió a SERPLAN anunciándole dos nuevas decisiones estratégicas que configuraban el futuro del Corredor. La decisión había sido tomada para trazar el enlace del tren de alta velocidad entre el Túnel del Canal y Londres, a través del Corredor Este del Támesis. El ministro de Planificación también dijo que el Gobierno veía el desarrollo del Corredor como una importante contribución al desarrollo de Londres, del Sureste y del país en general. Propuso que tuviera lugar un encuentro entre SERPLAN y las altas autoridades locales en el Corredor, e invitó a la cooperación en un estudio en el cual el Gobierno va ahora a encargar sobre el potencial de desarrollo y necesidades infraestructurales del Corredor. SERPLAN ha acogido la iniciativa de muy buen grado y se espera un mayor progreso antes de finales del 91.

* SERPLAN: The London and South East Regional Planning Conference (Conferencia de Planificación Regional de Londres y el Sureste).

Estudio de SERPLAN de 1987

En 1987 SERPLAN llevó a cabo un estudio de las necesidades y oportunidades representadas por el corredor. En aquel tiempo, el corredor sufría un índice global de desempleo de casi un 15 %, con máximos locales de hasta un 25 %, y una estructura de empleo subordinada a la vulnerable industria manufacturera, donde las cifras de puestos de trabajo han descendido en un 12 % durante la década de 1971-81.

La escala de oportunidades se vio clara cuando el estudio encontró más de 1.600 hectáreas de suelo en el corredor, fuera de las Docklands, ya asignadas en planeamientos locales para usos generadores de empleos. Previamente, más de la mitad del suelo no se había utilizado en la práctica y una cuarta parte era antiguo suelo industrial.

El problema era que gran parte de este suelo necesitaba alcantarillado y más de la mitad de éste era difícil de desarrollar debido al difícil acceso por las carreteras. En otras palabras, antes de que el desarrollo pudiera empezar, incluso en una región densamente desarrollada y con alto valor del suelo como la de los alrededores de Londres, y a pesar de la oferta de empleo, había que gastar dinero.

El asunto por tanto era, ¿qué se podía hacer para alentar el desarrollo necesario, tanto para revitalizar la zona como para proporcionar puestos de trabajo para los residentes, y que, si fuera satisfactorio, tendería a reducir la presión sobre otras áreas "sobre-calentadas" de la región?

El primer planteamiento del que el estudio formaba una parte, era mejorar el perfil del corredor dándole un nombre y una identidad, y proporcionando información sobre las oportunidades que éste ofrecía. Así como señalar la escala de las necesidades y las oportunidades, ya que el primer estudio había mostrado la manera en la que los sitios clave se agrupaban, la forma en la que pudieran ser más accesibles mediante algunas carreteras prioritarias e inversión ferroviaria; y los puntos en los que el entorno podía suponer una limitación.

Una revisión del estudio

El estudio se repitió a mediados de 1988 para observar el progreso de los diferentes asuntos. Ya por aquel entonces fue posible señalar el hecho de que cerca de la mitad del suelo previamente identificado para usos generadores de empleo estaba desarrollándose o programándose para serlo. Esto se debió en parte al "boom" de desarrollo que se encontraba en la cima de aquel momento y a la proximidad a la actividad generada en las Docklands. De igual manera, parte del progreso se podría

SERPLAN's 1987 study

In 1987 SERPLAN carried out a study of the needs and opportunities represented by the corridor. At that time the corridor had an overall unemployment rate of nearly 15 %, with local peaks of 25 %, and an employment structure dependent on vulnerable manufacturing industry, where numbers of jobs had fallen by 12 % in the decade 1971-81.

The scale of the opportunities was shown by the fact that the study also found over 1600 hectares of land in the corridor outside Docklands already allocated in local plans for employment generating uses. Well over half that land was previously unused or virtually unused, as against a quarter that was old industrial land.

The problem was that a lot of this land was in need of drainage and moreover just over half of it was difficult to develop because of inadequate road access. In other words, before development was likely to begin, even in an intensely developed and high land-value region like that around London and despite the available labour supply, money had to be spent.

The question then was what could be done to encourage development that was desirable both to revitalise an area of urban decay and to provide jobs for the residents and which, if successful, would tend to ease pressures on other "overheated" parts of the region?

The first approach, of which the study was a part, was to raise the profile of the corridor by giving it a name and an identity, and by providing information about the opportunities it contained. As well as pointing to the scale of the needs and the opportunities, that first study showed how the available sites clustered together; how they could be made more accessible by some priority road and rail investment, and where

Las Docklands están ya bastante desarrolladas.



poor environment was likely to prove a constraint.

A review of the Study

The study was repeated in the middle of 1988 to see how matters were progressing. Already by then it was possible to point to the fact that nearly half the land previously identified for employment-generating uses was being developed or firmly programmed to be. This was partly because of the development boom then at its height and because of the proximity to the Docklands activity. Equally however, some of the progress was attributable to the influence of the earlier publicity and to the fact that by then almost half the Government's main road investment in London was concentrated in the relevant boroughs.

Despite the significant progress, the study noted some continuing and some new problems: in particular, despite the level of investment in roads, there was seen to be a general lack of coherence in transport planning; and housing demands were being met at the expense of employment generating uses. Accordingly the study went beyond what had been done previously:

- Site specific information was collected and made available either to show for key sites where development had successfully progressed or to show what needed to be done to make key sites attractive to developers.
- The various initiatives relating to implementation of strategic objectives was set out.
- And progress on transport infrastructure was catalogued.

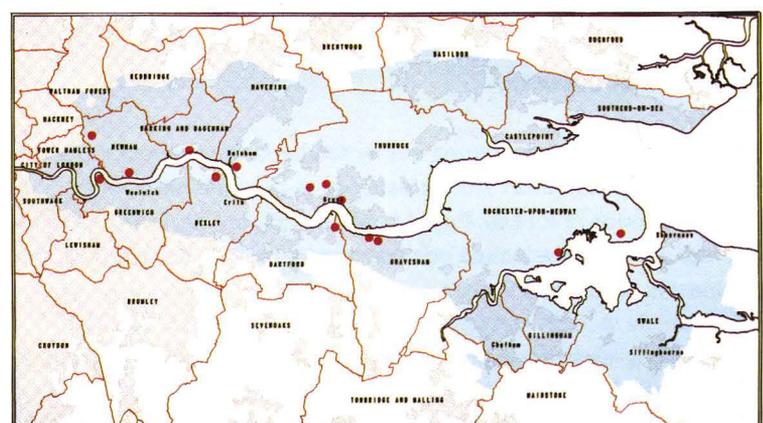
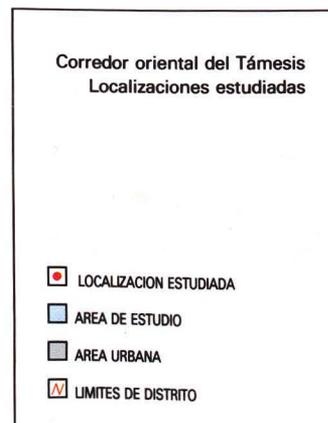
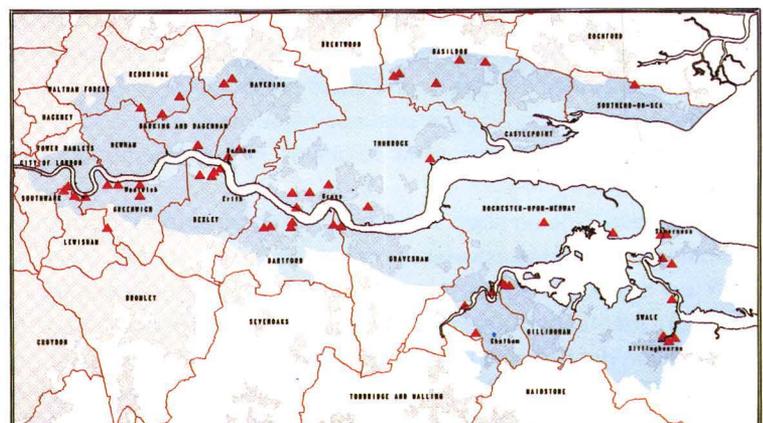
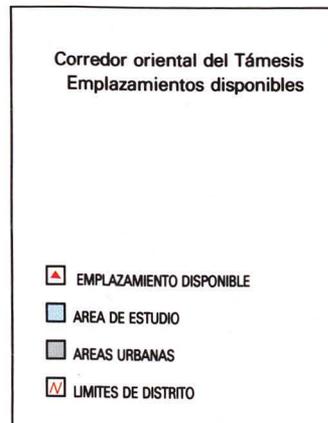
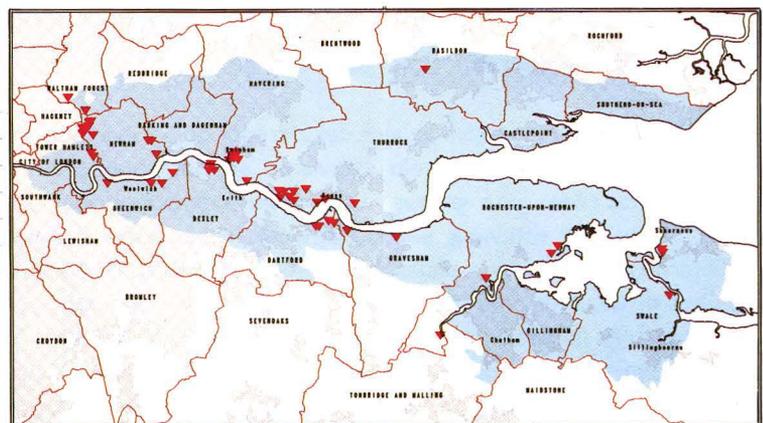
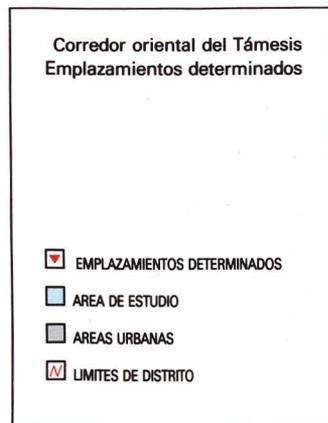
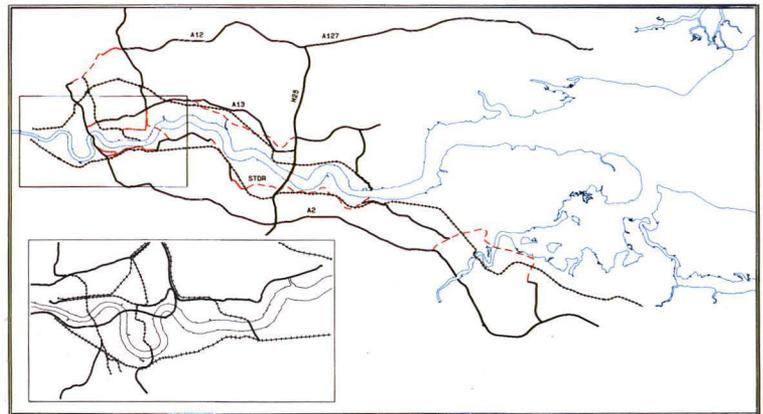
Consultants' study

SERPLAN and the local authorities in the corridor were still not satisfied that either transport or land-use strategies were sufficiently advanced to make things happen once the most obvious opportunities had been taken, nor that the private sector was adequately involved. They therefore, with financial help from the Government, commissioned Consultants to "propose the actions needed to create the demand for the sites available for development in the Eastern Thames Corridor to be taken up and developed".

The Consultants concluded that there was indeed what they called a "window of opportunity" to secure an enhanced programme of development and they identified some objectives:

- To forge a common sense of purpose between the public and private sectors.
- To reduce the "planning hurdles" in the way of would-be developers and employers.
- To set out easily understood objectives for the long-term while ensuring that implementable actions and projects are pursued in the short term.

They then tried to meet some of the objectives:



atribuir a la influencia de la publicidad anterior y al hecho de que por aquel entonces casi la mitad de la inversión principal en carreteras en Londres se concentraba en los municipios relevantes.

A pesar del significativo progreso, el estudio señaló algunos problemas que continuaban sin solucionarse y algunos nuevos; en particular, a pesar del nivel de inversión en carreteras, había una falta de coherencia general en la planificación de transportes; y las demandas de viviendas se estaban cumpliendo a expensas de los usos de generación de empleo. Así que el estudio fue más allá de lo que se había hecho previamente:

— Se recogió información específica del lugar y se dispuso de ésta para mostrar los sitios claves donde el desarrollo había progresado satisfactoriamente o para mostrar lo que había que realizar para que los sitios claves fueran atractivos para los inversores.

— Se establecieron varias iniciativas relacionadas con la puesta en práctica de los objetivos estratégicos.

— Se catalogó el progreso en la infraestructura de transporte.

Estudio de los asesores

SERPLAN y las autoridades locales del corredor no estaban aún satisfechas con que el transporte o las estrategias de uso del suelo estuvieran suficientemente avanzadas como para permitir que sucedieran las cosas, una vez que ya se habían aprovechado las oportunidades más obvias, ni de que el sector privado estuviera adecuadamente involucrado. Por eso, con la ayuda del Gobierno nombraron asesores especialistas para proponer las acciones necesarias a fin de crear la demanda en los sitios disponibles para el desarrollo en el Corredor Oriental.

Los asesores llegaron a la conclusión de que había ciertamente lo que ellos llamaron “una puerta abierta” para garantizar un programa de desarrollo reforzado, e identificaron algunos objetivos:

- Forjar un sentimiento general en relación con el fin perseguido entre los sectores privado y público.

- Reducir los obstáculos de planificación planteado por potenciales promotores y empresarios.

- Establecer objetivos de fácil comprensión a largo plazo garantizando mientras tanto la puesta en marcha de acciones y proyectos a corto plazo.

Entonces intentaron alcanzar algunos objetivos:

- El objetivo estratégico sería fomentar el crecimiento en general, identificando y alentando proyectos “claves”.

- El objetivo a medio plazo sería desarrollar un marco de desarrollo aceptable a todas las partes para coordinar lo que éstas estuvieran realizando.

- Y un cierto número de objetivos a corto plazo que concluiría el “marketing” del concepto del Corredor Oriental del Támesis; identificación de proyectos de infraestructura accesibles mediante la participación del sector privado; identificación de proyectos para hacer uso de la ribera del Támesis; formulación de un plan de formación para mejorar los conocimientos básicos existentes con vistas a atender futuras necesidades de mano de obra en el Corredor; y empezar a atraer industrias en crecimiento apropiadas en el corredor.

Acción en el Corredor

Mientras la actividad seguía aumentando, la importancia de la zona de la Nueva Estrategia para el Sureste proporcionaba razones para ver si se podía hacer algo más especialmente algo que pudiera tener resultados prácticos. Por lo tanto, en octubre de 1990, SERPLAN publicó *Acción en el Corredor Oriental* del Támesis. Incluía dos elementos, un Plan de Acción y una serie de estudios concretos con propuestas para sitios reales.

El Plan de Acción desarrolló las posturas políticas que habían evolucionado mediante la labor anterior. Los elementos principales del plan estaban relacionados con la actividad económica; el entorno; viviendas; y marketing y promoción. El plan se elaboró en asociación con el Laboratorio de Investigación Regional para el Sureste, que ha establecido un Sistema de Información Geográfica (GIS)

- The strategic goal would be to promote growth in general by identifying and encouraging “flagship” projects.

- The medium term goal would be to develop a strategic framework acceptable to all the parties to co-ordinate what they were all doing.

- And a number of short term tasks would include marketing the concept of the Eastern Thames Corridor; identifying infrastructure projects that could be brought forward through private sector involvement; identifying projects to make use of the Thames waterfront; formulation of a training plan to improve the existing skill base in the light of future labour requirements in the Corridor; and to begin to attract appropriate growth industries into the corridor.

Action in the Corridor

While activity was continuing to build up, the importance of the area to the New Strategy for the South East provided reason to see if anything more could be done especially that would have practical results. So in October 1990, SERPLAN published *Action in the East Thames Corridor*. This consisted of two elements, an Action Plan and a series of case studies of proposals for actual sites.

The Action Plan developed the policy stances that had evolved through the earlier work. The main elements of the plan were concerned with economic activity; the environment; transport; housing; and marketing and promotion. The plan was worked up in association with the South East Regional Research Laboratory, which has established a Geographical Information System (GIS) for the Corridor. The purpose of this is to develop a working database that is spatially referenced, capable of geographical analysis and of producing high-quality graphics, so as to aid monitoring and planning work in the corridor. An example of the output is shown in Map 5, which shows the sites available for development in the Corridor.

Finally it is worthwhile, by way of example to look at one of the case studies.

Stratford and the Lower Lea Valley Case Study

The Lea Valley in the London Borough of Newham, stretches from the River Thames to Hackney Marshes and includes many significant manufacturing industries and extensive areas of British Gas, Thames Water and British Rail land. Stratford town centre forms a focus for the area. Several very large sites will be coming on stream for development in the next ten years as holdings are rationalized and as land is released.

Communications and links to the regional transport network are excellent and converge on Stratford. The area is well served by public transport (two Underground lines, the Docklands Light



En el Corredor hay mucho suelo prácticamente sin utilizar.



La inversión en carreteras ha seguido adelante.



El centro de la ciudad de Stratford está ahora conectado con la ciudad de Londres por medio del ferrocarril ligero de las Docklands.



La terminal de Waterloo para el Túnel del Canal está en construcción.

Railway and British Rail lines into Liverpool Street and Fenchurch Street), and by road (the A11/A12, A13, A102 (M) and Blackwall Tunnel). This is about to be further enhanced by the building of a new Underground line to Stratford, extension of the proposed Eas-West Crossrail (see accompanying article on development of the strategic rail network). The Council (along with many others) is campaigning for Stratford to be the second London Channel Tunnel Passenger Terminal (Waterloo is under construction and British Rail proposes that the second terminal should be at another of the central London terminals, Kings Cross).

Thus Stratford and the Lea Valley occupy a strategic position and provide opportunities of strategic significance. The Action Group sees Stratford as the growth point in London and the east Thames Corridor that will spearhead the regeneration of east London. However, there is a need for pump-priming infrastructure works to ensure that the area achieves its potential.

To make sure that things happen, the Government have appointed in congló-

para el Corredor. El objetivo de éste es desarrollar una base de datos de trabajo con referencia espacial, capaz de realizar análisis geográficos y producir gráficos de alta calidad, para ayudar al control y trabajo de planificación en el corredor. Un ejemplo del resultado se muestra en el plano 5, que muestra los lugares claves para el desarrollo en el corredor.

Finalmente, vale la pena como ejemplo, añadir uno de los casos estudiados.

El Lea Valley en el distrito de Newham de Londres, se extiende desde el Río Támesis a Hackney Marshes y cuenta con muchas industrias manufactureras y grandes áreas pertenecientes a Brithis Gas, Thames Water y Brithis Rail. El centro de la ciudad de Stratford supone un polo para la zona. En los próximos diez años se pondrán en desarrollo algunas zonas muy extensas desarrollo que a medida que las propiedades que se racionalizan y el suelo se pone en venta.

Las comunicaciones y los enlaces de la red de transporte regional son excelentes y convergen en Stratford. La zona cuenta con bastantes transportes públicos (dos líneas de Metro, la Línea de Ferrocarril Ligero de las Docklands y las líneas de British Rail en Liverpool Street a Fenchurch Street), y carreteras locales (la A11/A12, A/13, A102 (M) y el Tunel Blackwall). Esta cobrará más vida cuando se construya la nueva línea de Metro a Stratford, se amplíe la autopista M11 justo al norte, y será bastante mejorada por la construcción del cruce propuesto este-oeste (ver el artículo anexo sobre desarrollo de la red ferroviaria estratégica). El consejo (junto con muchos otros entes) está haciendo campaña para que Stratford sea la segunda Terminal de Pasajeros del Tunel del Canal (Waterloo está en construcción y British Rail propone que la segunda terminal se ubique en otra de las terminales del centro de Londres, Kings Cross).

La actividad se extiende desde las Docklands hacia el resto del Corredor...



Stratford y el Valle de Lea ocupan una posición estratégica importante y con grandes oportunidades. El Grupo de Acción considera a Stratford como el punto de crecimiento en Londres y el Corredor Oriental del Támesis que encabezará la regeneración del este de Londres. No obstante, existe la necesidad de primar las obras de infraestructura para garantizar que la zona alcance su potencial.

Para asegurar que las cosas se llevan a término, el Gobierno ha nombrado un grupo de asesores para preparar un marco de desarrollo para fomentar iniciativas conjuntas del sector privado y público pensando en lo mejor para los residentes allí. La Fase 1 proporcionará una visión global; la Fase 2, un marco de desarrollo realista desde el punto de vista comercial para atraer el desarrollo a la región; la Fase 3, proporcionará un programa de desarrollo detallado y con el cálculo de los costes. La labor que aún no se ha concluido incluye una serie de seminarios para que la comunidad local y los promotores puedan participar.

De esta forma, los estudios SERPLAN:

- Permitieron una identificación del interés estratégico; en este caso existe un fuerte interés en la coordinación del potencial de la zona, su buena ubicación, su habilidad para acoger el desarrollo y la necesidad de elegir el lugar en Londres donde penetrará el enlace ferroviario del Túnel del Canal.
- Aumentaron el perfil del Corredor por lo que el Gobierno y los promotores pudieron ponerse en marcha para aprovechar el potencial que hasta ahora se había ignorado.
- Y se han asegurado de que la inversión pública encuentre su camino en las zonas necesitadas y no sólo en aquellas zonas de la región que se encuentran ya bajo presiones.

La responsabilidad principal en esta fase es la de intentar pasar a los diferentes municipios para asegurar que los terrenos con servicios y rápidamente disponibles continúan ofreciéndose y comercializándose y no englobándose el Corredor en su conjunto.



... pero el Corredor se alarga 60 kilómetros a cada lado del Támesis.

merate of Consultants to prepare a development framework to promote joint public and private sector initiatives in the best interests of local people. Phase 1 will provide an overview; Phase 2 will provide a commercially realistic development framework to attract development to the area; Phase 3 will provide a detailed and costed development programme. The swork (which is now completed) involves a series of workshops to involve the local community and developers.

The SERPLAN studies have thus:

- Allowed the strategic interest to be identified, in this case there is a close interest in co-ordinating the area's potential, its good location, its ability to welcome development and the need to choose where the Channel Tunnel rail link will penetrate into London.
- Raised the profile of the Corridor so that Government and developers are shown to be taking action to realise potential which had hitherto been ignored.
- And making sure that public investment finds its way into needy rather than just the already pressured areas of the region.

The primary responsibility at this stage is intended to pass to the individual boroughs to make sure that serviced and readily available sites continue to come forward and to be marketed on a site-by-site rather than broad Corridor basis.