

KRZYSZTOF BĄK, PIOTR LEWIK

Historia i restrukturyzacja londyńskiego Docklandu

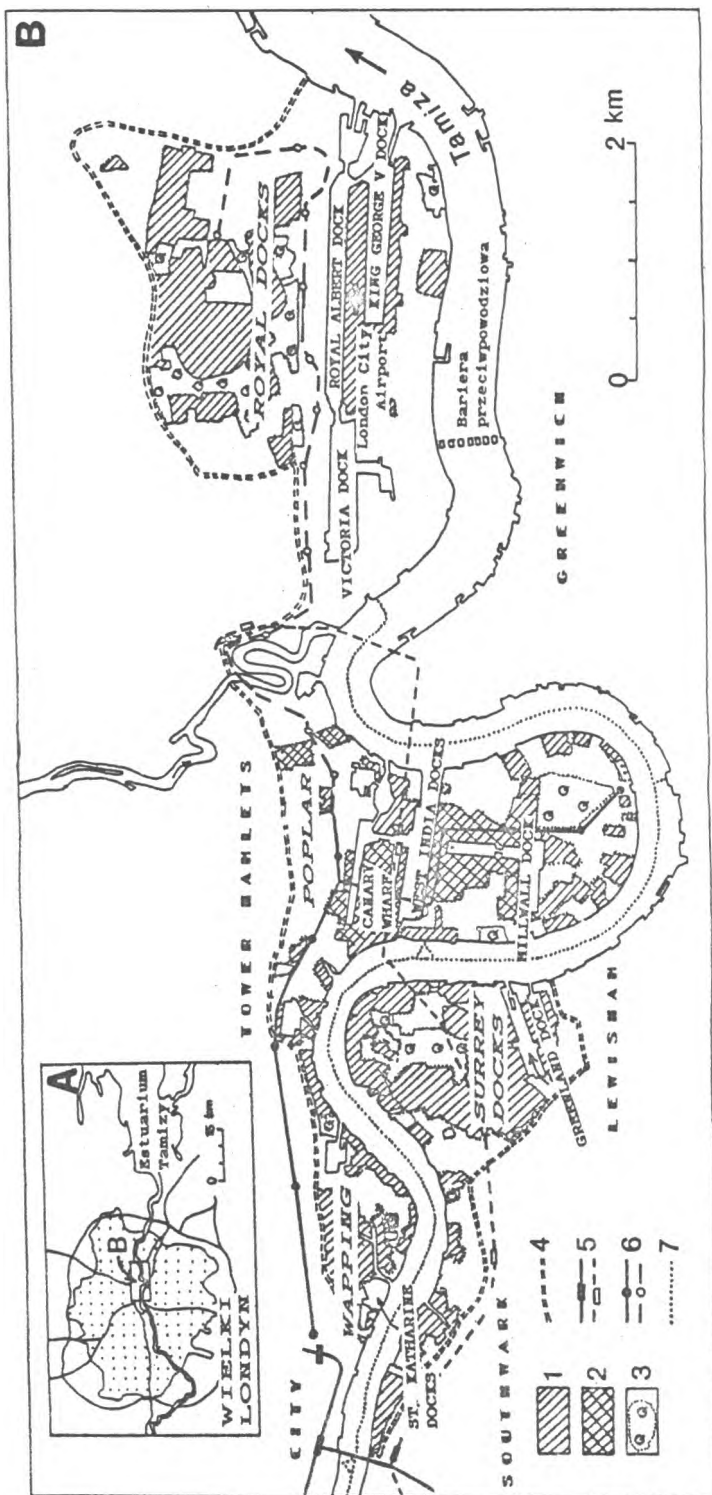
Artykuł przedstawia historię dzielnicy portowej Londynu, jej restrukturyzację w ostatnich latach oraz związane z nią problemy organizacyjne, techniczne i społeczne.

WSTĘP

We wschodniej części Londynu, nad Tamizą, położona jest „krajina doków” (Dockland). W ostatnich kilkunastu latach zaszły tam duże zmiany, które spowodowały, że stara i peryferyjna dzielnica portowa przekształca się w nowoczesne, wielofunkcyjne centrum. Przemianami tymi kieruje od 1981 r. specjalnie powołana korporacja (LDDC). Jej celem jest kompleksowa restrukturyzacja Docklandu, który ma stać się miejscem, gdzie ludzie będą nie tylko pracować, ale także wygodnie mieszkać i spędzać wolny czas.

1. HISTORIA KRAINY DOKÓW

Dockland jest najstarszą, leżącą najbliżej centrum miasta, obecnie nieczynną, częścią portu londyńskiego (zespołu portów dolnej Tamizy) (ryc. 1A). Przed drugą wojną światową i na początku okresu powojennego był to największy port Europy. Najwyższy poziom przeładunków zanotowano tam w 1960 r. (57 mln t), po czym zaznaczyła się stagnacja, a nawet zmniejszenie wielkości przeładunków (w 1975 r. 46 mln t) (J. Zalewski 1978). Dockland to nie tylko obszar doków, ale także przystani, magazynów i slumsów, ciągnący się od centrum Londynu (od Tower Bridge) na wschód, pasem o długości kilkunastu i szerokości kilku kilometrów, po obu stronach Tamizy (*London Docklands ...1988*, J. Pudney 1975).



Ryc. 1A. Położenie obszaru doków na tle aglomeracji londyńskiej; 1B. Obszary przebudowane oraz niektóre inwestycje komunikacyjne na obszarze doków londyńskich, stan z roku 1990 (E. Zwingle 1991): 1 – obszary przebudowane, 2 – strefa usług niematerialnych (banki, przedsiębiorstwa spółek handlowych, biura redakcyjne czasopism itp.), 3 – obszary zielone, 4 – granica doków londyńskich (Docklandu), 5 – metro, 6 – lekka kolej szynowa (DLR), 7 – autobus wodny

Fig. 1A. Location of docks on the background of London agglomeration, 1B. Rebuilt areas and some of communication investments in London Dockland, state in 1990 (by E. Zwingle 1991): 1 – rebuilt areas, 2 – zone of services (banks, joint companies, editorial bureaus of newspapers), 3 – green areas, 4 – boundary of London Dockland, 4 – underground, 6 – Dockland Light Railway (DLR), 7 – river bus

Dzieje portu londyńskiego sięgają XIII w. Od XVII w. zaczęto budować doki – baseny portowe zamykane śluzami, uniezależniające statki od pływów. Do dziś zachowało się 5 zespołów starych doków: Londyńskie (uruchomione w 1805 r.), Św. Katarzyny (1828), handlowe (Surrey) (1807), Indyjskie (1802 – 1806) oraz Królewskie, z których najmłodszy otwarto w 1921 r. Okres świetności doków trwał do lat trzydziestych naszego wieku. W 1940 r. doki stały się celem zmasowanych niemieckich nalotów bombowych. Po odbudowaniu, w latach 1943 – 1944 przygotowywano w nich statki do inwazji aliantów w Normandii (R.B. Douglas 1978).

Powojenny okres prosperity trwał do końca lat sześćdziesiątych. W 1967 r. zamknięto doki Indii Wschodnich, w 1968 Londyńskie, w 1969 Św. Katarzyny, w 1970 doki Surrey, a w latach 1980 – 1981 doki Millwall i Królewskie (ryc. 1B). Głównymi przyczynami upadku tej części londyńskiego portu były:

- wprowadzanie do eksploatacji coraz większych statków, którymi nie można było manewrować w małych basenach portowych,
- nieopłacalność modernizacji przestarzałych urządzeń portowych,
- uruchomienie nowych, głębszych i wyspecjalizowanych nabrzeży bliżej ujścia Tamizy,
- rosnąca rola transportu samochodowego i lotniczego,
- obniżenie poziomu inwestycji spowodowane krachem na giełdzie,
- malejąca rola przemysłu w samym Londynie,
- wysokie koszty przeladunku z powodu małej jego automatyzacji.

2. POWSTANIE I DZIAŁALNOŚĆ LDDC

W latach 1966 – 1976 pracę straciło 10 tys. ludzi, zaś kolejne 8 tys. w latach 1976 – 1981. Bezrobocie w tej części Londynu stało się problemem na skalę krajową. W 1976 r. powstał Dockland Joint Committee – organizacja obejmująca sąsiadujące z dokami dzielnice, która przedstawiła pierwszy projekt restrukturyzacji Docklandu. Nie został on jednak przyjęty przez rząd ze względu na niedostatki planu finansowania projektu. W roku 1981 powstała Korporacja Przebudowy Londyńskich Doków (London Docklands Development Corporation – LDDC). Korporacja została powołana decyzją Ministerstwa Środowiska za zgodą parlamentu. Jej celem jest kompleksowa restrukturyzacja Docklandu (*Briefing. London Docklands ...* 1988). Od początku przyświecała jej „idea dźwigni”. Założono, że rozpoczęcie inwestycji publicznych w szeroko rozumianą infrastrukturę finansowanych przez rząd z budżetu państwa przyciągnie pieniądze inwestorów prywatnych. Plan powiódł się. Do końca 1988 r. 441 mln funtów z funduszy publicznych przyciągnęło 4,4 mld funtów w inwestycjach prywatnych. Tendencja ta nadal się utrzymuje.

LDDC zajmuje się przede wszystkim planowaniem oraz kontrolą sprzedaży i zakupu gruntów. W innych dziedzinach gospodarki lokalnej odgrywa jedynie rolę pomocniczą. O budownictwie mieszkaniowym, drogach lokalnych, szkolnictwie, podatkach i pomocy społecznej decydują lokalne samorządy 3 dzielnic (Tower Hamlets, Newham i Southwark), na terenie których leży Dockland. Korporacja konsultuje swoje projekty z władzami lokalnymi, natomiast rozlicza się przed rządem i parlamentem poprzez coroczne sprawozdania z działalności. LDDC jest najpotężniejszą spośród instytucji zajmujących się w Europie Zachodniej restrukturyzacją regionalną. Współpracuje ściśle z sektorem prywatnym. Dąży do minimalizacji kosztów biurokracji. Na pełnym etacie zatrudnia około 200 pracowników, a okazjonalnie, w zależności od potrzeb, także ludzi wykonujących specjalne projekty. Zarząd LDDC tworzy jej dyrektor, poseł oddelegowany z parlamentu, 1 członek reprezentujący władze lokalne i 11 członków wyznaczonych przez Ministerstwo Środowiska.

Realizacja projektów LDDC jest finansowana głównie z dwu źródeł:

- dotacji rządowych, będących częścią subsydiów przeznaczanych przez parlament na odbudowę urbanistyczną całej Wlk. Brytanii,
- sprzedaży gruntów pod rozbudowę.

Wzrastająca atrakcyjność Docklandu sprawia, że ceny gruntów stale rosną, np. ceny najbardziej poszukiwanych terenów nad Tamizą w latach 1982 – 1988 wzrosły 8-krotnie. W roku 1988 sprzedaż gruntów dała sumę około 100 mln funtów.

Wielkość i struktura wydatków LDDC zmienia się każdego roku i jest konsultowana z Ministerstwem Środowiska. Przykładowo w 1988 r. 20% funduszy przeznaczono na zakup terenów pod budowę lub w celu ich późniejszej odsprzedaży, 28% – na odbudowę i przejmowanie terenów opuszczonych, 30% – na budowę dróg, transport publiczny i inne inwestycje publiczne, 6% – na remont istniejących budynków, 4% – na szkolnictwo, mieszkania komunalne i integrację mieszkańców, 12% – na koszty administracyjne LDDC, poszukiwanie gruntów i marketing (*Briefing. London Docklands ... 1988*).

LDDC finansuje wiele inwestycji publicznych, takich jak parki, place zabaw, centra rekreacji i sportu (zwłaszcza liczne ośrodki sportów wodnych). Przewiduje się, że w latach 1989 – 1993 LDDC otrzyma z budżetu państwa ok. 580 mln funtów.

3. PROBLEMATYKA SPOŁECZNA DOCKLANDU

Zamykanie doków w latach 1967 – 1981, a co za tym idzie zwolnienie z pracy 18 tys. ludzi, spowodowało wzrost bezrobocia w omawianym rejonie do 24%. Innym skutkiem tego procesu była zmiana struktury populacji, zarówno pod wzglę-

dem wieku, jak i składu etnicznego, na skutek emigracji za pracą do innych części Londynu i kraju. Obszar doków, podobnie jak cały londyński East End, był od dawna celem licznych migracji. W latach czterdziestych ubiegłego wieku przybywali tu Irlandczycy, a w osiemdziesiątych Żydzi. W naszym stuleciu w latach sześćdziesiątych osiedlali się Azjaci, a w siedemdziesiątych zwłaszcza Wietnamczycy.

Od 1981 r. tendencje do wzrostu bezrobocia zaczęły się odwracać. Do 1985 r. bezrobocie jeszcze rosło (choć wolniej niż poprzednio), a następnie w latach 1985 – 1988 spadło do poziomu 16%. Pomiędzy 1981 i 1987 r. nastąpił znaczny wzrost zatrudnienia, np. w handlu i usługach z nim związanych o 91%, w biznesie o 495%. Obecnie wolne miejsca pracy oferowane są dla urzędników administracji, zwłaszcza finansowej, handlowców, elektroników i pracujących w środkach masowego przekazu (do Docklandu, na Wyspę Psów – ryc. 1B, przeniosło swoje redakcje kilka znanych gazet). Jednym z ważniejszych problemów stojących przed szkolnictwem, oprócz zmiany zawodu ludzi pracujących wcześniej w dokach, jest powiązanie profilu kształcenia młodych ludzi z potrzebami lokalnego rynku pracy. Przewiduje się, że do 2000 r. liczba zatrudnionych ma wzrosnąć z 42 tys. do 150 tys. W 1981 r. w Docklandzie mieszkało 40 tys. ludzi. Liczba ta ma się podwoić do 1996 r. Powierzchnia objęta działalnością LDDC ma powiększyć się w tym czasie prawie 10-krotnie.

LDDC dąży do tego, by ludzie mogli swobodnie wybierać miejsce zamieszkania i zatrudnienia, formy edukacji i wypoczynku. Finansuje także wiele projektów mających na celu tworzenie lokalnych wspólnot, by przyspieszyć adaptację mieszkańców w nowych warunkach.

4. PROBLEMATYKA MIESZKANIOWA DOCKLANDU

Strategia LDDC zmierza do stworzenia warunków dużego wyboru mieszkań pod względem wielkości, stylu i ceny. W latach 1981 – 1988 zbudowano oraz zaczęto budować ok. 15 tys. mieszkań, z czego do użytku oddano 9 tys. Jest to najwyższe tempo budownictwa w kraju. Planuje się zbudowanie ogółem 30 tys. mieszkań, w tym około 1,5 tys. mieszkań komunalnych o niższym standardzie. W prywatne posiadanie przechodzi 80% nowych budynków. W efekcie budowlanego boomu udział własności prywatnej, jeśli chodzi o mieszkania, wzrósł z 5% w 1981 r. do 32% w 1988 r. W tym samym czasie w kraju wzrost ten był znacznie mniejszy. Miejscowa ludność zakupiła 45% nowych budynków, 24% ludności przybyło z innych dzielnic Londynu (*Briefing. London Docklands ... 1988*). Pierwotną intencją LDDC było sprzedanie poważnej części wybudowanych domów społeczności lokalnej po korzystnych cenach lub na sprzyjających warunkach. Ze względu na wzrost kosztów gruntów i budowania powoli staje się to niemożliwe.

LDDC oprócz wznoszenia nowych budynków remontuje wraz z władzami dzielnic stare, należące przeważnie do miasta (LDDC odnawia elewacje zewnętrzne, remonty wewnątrz prowadzi się z budżetów dzielnic). Po remoncie budynki często zmieniają swoje przeznaczenie, np. magazyny stają się domami mieszkalnymi (wokół doków Św. Katarzyny) albo centrami handlowymi (na Wyspie Psów).

5. PROBLEMY TRANSPORTOWE

Na skutek zamykania doków podupadły również związane z nimi gospodarczo obszary sąsiednie. Transport publiczny stał się tam nieekonomiczny i został znacznie zredukowany. Kiedy podjęto decyzję o restrukturyzacji doków powstały jednocześnie plany nowych linii komunikacyjnych.

W godzinach szczytu po Docklandzie porusza się kilka tysięcy pojazdów. Niezbędne było więc zbudowanie nowych ulic i dróg szybkiego ruchu. Autobusy kursują tylko na krótkich liniach dojazdowych. Podstawowym środkiem transportu publicznego jest DLR (Docklands Light Railway) (ryc. 1B). Koszty budowy metra, ze względu na specyfikę już istniejącej infrastruktury, byłyby bardzo wysokie. Dlatego zdecydowano się na lekką, nadziemną kolej DLR (koszt 220 mln funtów). Jej budowa trwała 3 lata (1984 – 1987). Dwuwagonowe składy posiadają 84 miejsc siedzących i 130 stojących. DLR przewozi dziennie około 30 tysięcy pasażerów. Wagony, perony i wyjścia ze stacji przystosowane są do wózków inwalidzkich. Kolej połączona jest z systemem metra. Pasażerów jadących nią pierwszy raz czeka niespodzianka, czy nawet dreszcz emocji, gdy stwierdzą w trakcie jazdy brak motorniczego. Pociągi poruszają się bowiem automatycznie, pod kontrolą komputera.

W latach 1986 – 1987, kosztem wyburzenia zabudowy na dużym obszarze, zbudowano nowy, miejski port lotniczy (ryc. 1B). Jest on obsługiwany przez specjalne samoloty o zasięgu do 400 mil, zadowalające się krótkim, 800-metrowym pasem startowym. Początkowo lokalna administracja dzielnicy Newham była przeciwna tej inwestycji, głównie ze względów ekologicznych. Z tego powodu liczbę startów i lądowań ograniczono do 120 dziennie, zaś w nocy loty nie odbywają się. Największą zaletą lotniska jest to, że znajduje się ono zaledwie 10 km od centrum Londynu, podczas gdy Heathrow 30, a Gatwick 40 km. Procedurę odprawy pasażerów skrócono do 15 minut.

Zmodernizowane zostały także londyńskie kanały w celu utworzenia 20-kilometrowej trasy dla statków spacerowych. Po Docklandzie kursują także autobusy wodne (ryc. 1B), zwrotne, ciche, czyste i szybkie (prędkość 25 mil/godzinę), przewożące po 62 pasażerów.

6. BARIERA NA TAMIZIE

Londyn leży blisko morza, pływy obserwowane są jeszcze w jego centrum, ponadto miasto osiada. Dlatego poziom wody jest obecnie o kilkadziesiąt centymetrów wyższy niż pod koniec ubiegłego wieku.

W pewnych okolicznościach możliwe jest więc zalanie najniżej położonych części miasta. Na przykład teoretycznie dwukrotnie w każdym stuleciu zdarzają się potencjalnie niebezpieczne zbiegi kilku okoliczności: bardzo silny sztorm, którego fale spiętrzają się na skutek wchodzenia w zwężenie kanału La Manche i wiatru wiejącego w kierunku Londynu. Niebezpieczeństwo rośnie, jeśli to wszystko dzieje się w trakcie naturalnego przypływu.

W marcu 1993 roku wschodnie wybrzeża Wlk. Brytanii były zagrożone powodzią spowodowaną silnymi wiatrami i bardzo bliskim położeniem Księżycy i Ziemi w tym czasie. Zalanie miasta miałyby katastrofalne skutki: setki tysięcy ludzi pozbawionych mieszkań, a metro unieruchomione na kilka miesięcy.

Zapora, zbudowana kosztem 500 mln funtów według projektu inżynierów holenderskich, jest fragmentem całego systemu urządzeń hydrotechnicznych w estuarium Tamizy (ryc. 1B). Jej szerokość wynosi 520 m. Składa się z 10 oddzielnych stalowych zapór o wysokości 5-kondygnacyjnego budynku, ważących po 3700 ton. Za ich pomocą można w ciągu 30 minut odgrodzić Londyn od zagrażającego mu morza.

Bariera, podobnie jak inne interesujące obiekty Docklandu, jest bardzo dobrze zagospodarowana turystycznie. Zwiedzający może obejrzeć centrum sterowania barierą, wystawę z ruchomym modelem zapory albo projekcję filmów video jej poświęconych. Całość przystosowana jest do zwiedzania przez osoby niepełnosprawne, poruszające się na wózkach (specjalne windy, parkingi i podjazdy). Przy barierze zbudowano przystań statków rzecznych.

ZAKOŃCZENIE

Londyński Dockland jest dobrym przykładem fachowo i konsekwentnie prowadzonej restrukturyzacji regionu cechującego się dużym bezrobociem i koniecznością zmiany pełnionej poprzednio roli w gospodarce kraju. Wydaje się, że pewne rozwiązania, po nawiązaniu współpracy z LDDC, mogłyby być zaadaptowane i przeniesione na grunt Polski. Oczywiście Łodzi czy Wałbrzycha nie można porównywać, z różnych powodów – choćby finansowych, z Londynem, lepiej jest jednak korzystać z cudzych doświadczeń niż uczyć się na własnych błędach.

LITERATURA

Briefing. London Docklands Development Corporation. London 1988.

Douglas R.B., 1978. *The Port of London*, Terence Dalton, London.

London Docklands Street Atlas and Guide. Nicholson 1988.

Pudney J., 1975. *London's Docks.* Thames and Hudson, London.

Zaleski J., 1988. *Ogólna geografia transportu morskiego w zarysie.* Warszawa.

Zwingle E., 1991. *Docklands, London's new frontier.* National Geographic, vol.180, 1. Washington.

Krzysztof Bąk, Piotr Lewik

HISTORY AND RESTRUCTURALIZATION OF LONDON DOCKLAND

Dockland, the oldest part of London harbour was being dynamically developed till the World War II. From the end of 1960's, because of economic and technical reasons its decline has begun. Last docks were closed in 1981. First plans of changing their functions were prepared in 1976 and in 1981 special corporation (LDDC) was set up. Governmental investments into technical infrastructure encouraged private investors. The process of dock closing caused rapid increase of unemployment. Qualification changing of former dock workers is very difficult because of high requirements of new labour market so the school profile had to be directed into the required needs.

In the years 1981 – 1996 population of Dockland will be doubled. It is necessary to build 30 000 of housings among which 1 500 communal ones. Old houses are repaired and former harbour stores are adapted for housing needs.

Communication problems were solved by overhead light railway, city airport and main roads and by river buses. Special barrier was built on the Thames to protect the city against the floods.