

Sylvia Kaczmarek

PRZEKSZTAŁCENIA PRZESTRZENNE I FUNKCJONALNE OBSZARÓW PRZEMYSŁOWYCH W MIASTACH BRYTYJSKICH

Przykład Doków w Londynie¹

W artykule przedstawiono brytyjskie podejście do koncepcji rewitalizacji XIX-wiecznych terenów przemysłowych w miastach, realizowane w ostatnich 15 latach. Na przykładzie obszaru Doków w Londynie dokonano omówienia i oceny programu przekształceń przestrzennych i funkcjonalnych, który tam zrealizowano.

W latach sześćdziesiątych XX w. w planowaniu przestrzennym w Wielkiej Brytanii pojawia się po raz pierwszy zagadnienie przekształcania wewnętrznych obszarów miasta (*inner city urban renewal*). W okresie pierwszego 20-lecia po drugiej wojnie światowej wysiłki planistów przestrzennych i urbanistów koncentrowały się wokół takich zagadnień, jak: likwidacja problemu mieszkaniowego przez eliminację slumsów oraz wznoszenie nowych miast, których organizacja przestrzenna miała odpowiadać nowoczesnym potrzebom mieszkańców. W Wielkiej Brytanii powstały wówczas, oparte na ideach planistycznych Abercrombiego, trzy generacje nowych miast (Ravetz, 1988). Gospodarka brytyjska, choć intensywnie się rozwijająca i tworząca wciąż nowe miejsca pracy, nie wyeliminowała jednak zjawiska biedy. Ciągłe zatem mieliśmy w Wielkiej Brytanii do czynienia z wyraźnie występującymi obszarami problemowymi, zwłaszcza w wewnętrznych obszarach dużych miast.

Zjawisko to nasilało się w miastach przemysłowych, szczególnie tam gdzie dominująca gałąź przemysłu przechodziła kryzys. Obserwujemy to przede wszystkim w Londynie, ale również w Glasgow czy Manchesterze (Keating, 1988; Kidd, 1993). Problemy przestrzenne i społeczne, jakie powstawały w efekcie kryzysu gospodarczego w przemyśle, były na tyle poważne, iż wymagały interwencji rządu i podejmowania działań strategicznych na poziomie państwa.

¹ Materiały wykorzystane w tym opracowaniu autorka zebrała w Londynie podczas wizyty studialnej w Wielkiej Brytanii, finansowanej przez British Council, która odbyła się w październiku 1994 r.

Nowa polityka w zakresie rozwiązywania problemów dotyczących wewnętrznych obszarów miasta została zapoczątkowana dwoma aktami prawnymi. Jej ogólny zarys sformułowano w tzw. White Paper z 1977 r., natomiast przepisy wykonawcze określał Urban Areas Act, pochodzący z 1978 r.

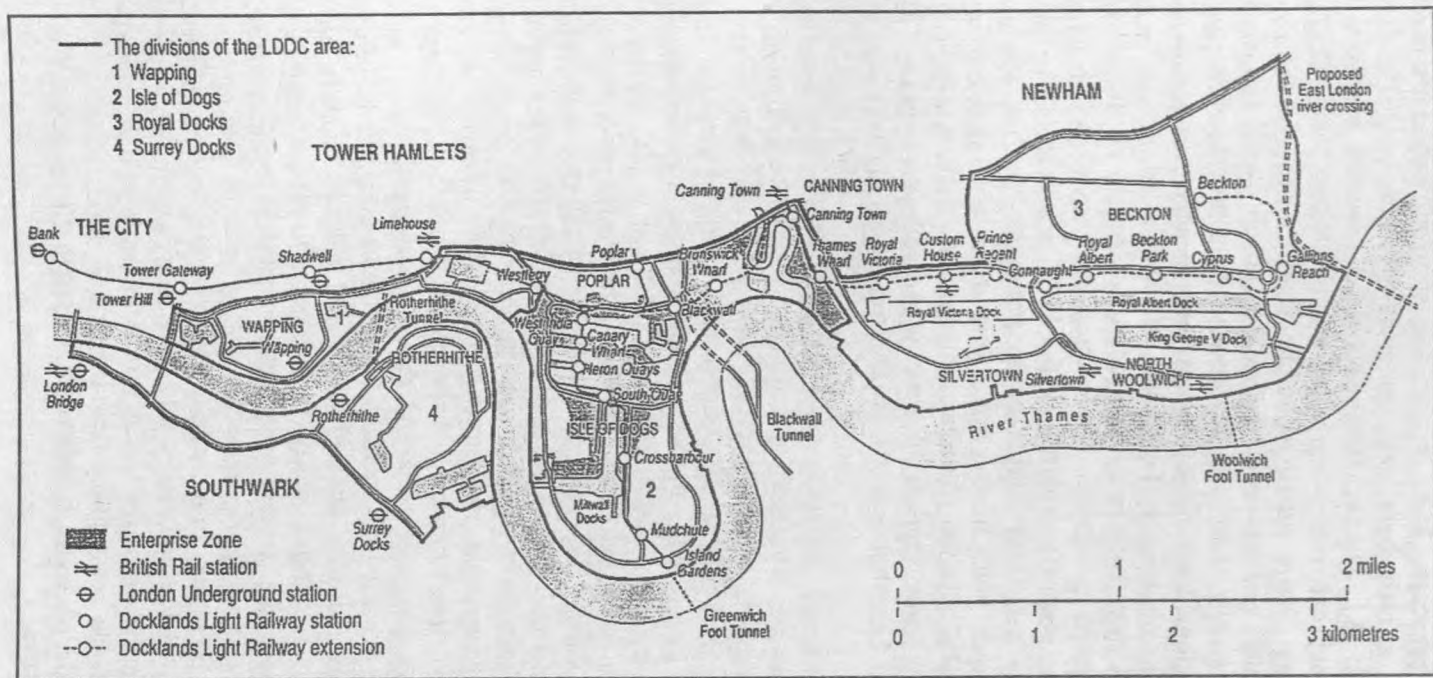
Obszar prezentowany w niniejszym artykule jest chyba najbardziej znaczącym przykładem polityki przestrzennej rządu brytyjskiego w odniesieniu do miast, prowadzonej w latach osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych.

Z powodu bardzo różnych i złożonych przyczyn w latach siedemdziesiątych dzielnica Doków londyńskich przechodziła dość gwałtowny kryzys, który zakończył się właściwie upadkiem usytuowanych tu przedsiębiorstw. Przejawiał się on spadkiem zatrudnienia w rozmieszczonych tradycyjnie w Dokach gałęziach przemysłu oraz usługach oraz zniszczeniami w substancji materialnej (zarówno budowlach przemysłowych, jak i mieszkalnych), a w konsekwencji również znacznym obniżeniem wartości przestrzenno-społecznej obszaru. Stanowiło to niestety bardzo smutny koniec okresu świetności tej strefy, która od końca XVIII w. była bardzo ważnym elementem gospodarki Londynu.

Teren Doków londyńskich (London Docklands) rozciąga się wzdłuż Tamizy na wschód od Tower Bridge (rys. 1.). W jego skład wchodzi: Wapping, Surrey Docks, Isle of Dogs, natomiast wschodni kraniec obszaru to trzy olbrzymie Royal Docks (Doki Królewskie), z których każdy miał 1,6 km długości (1 mila ang.). Zabudowę tego fragmentu stanowiły olbrzymie masywne budynki mieszczące hurtownie i magazyny. W końcu XIX w. w obszarze doków umiejscowiły się różne gałęzie gospodarki, m. in.: handel i przetwórstwo tytoniu, przetwarzanie importowanych produktów żywnościowych i napojów, produkcja mebli, produkcja wyrobów skórzanych, budowa statków oraz różne inne działalności związane z wytwórczością, transportem i handlem.

Hurtownie, magazyny i fabryki otoczone były wąskimi uliczkami, przy których wznoszono osiedla małych, typowych domków szeregowych, gdzie mieszkali robotnicy oraz niewielkie zespoły domów o wyższym standardzie, zajmowanych przez handlowców i urzędników przedsiębiorstw tu zlokalizowanych. Przemysł usytuowany w Dokach kształtował zatem zarówno strukturę przestrzenną, jak i społeczną obszaru, którego powierzchnia wynosi ok. 2226 ha (Hall, 1990).

Doskonała sytuacja gospodarcza rejonu Doków londyńskich trwała do końca XIX w., kiedy to pojawiły się pierwsze problemy, trwające do końca lat trzydziestych. Ostatnim okresem dobrej koniunktury portu, a tym samym i doków był czas drugiej wojny światowej, kiedy to bardzo intensywnie je wykorzystywano. Od tego momentu następuje powolny, ale stały upadek tego obszaru.



Rys. 1. Zasięg obszaru Doków londyńskich; według: Ogden (1992)

Jest wiele przyczyn, które tę sytuację spowodowały i eksperci nie są zgodni, która z nich była najistotniejsza (Pudney, 1975; Douglas Brown, 1978; Al Naib, 1990). Najczęściej wśród przyczyn kryzysu, a w konsekwencji całkowitej degradacji rejonu Doków londyńskich, wymienia się: zmiany, które zaszły w technologii transportu (wprowadzenie kontenerów), niski poziom inwestycji realizowanych w celu unowocześnienia wyposażenia, upadek tradycyjnych aktywności przemysłowych charakterystycznych dla rejonu londyńskiego, duża konkurencja oraz relatywnie wysokie koszty siły roboczej w Londynie. W efekcie od drugiej połowy lat sześćdziesiątych doki były zamykane jeden za drugim, co doprowadziło do upadku tych gałęzi przemysłu, które im towarzyszyły (Al Naib, 1991). W ciągu 10 lat, pomiędzy rokiem 1966 i 1976, przestało istnieć ok. 10 000 miejsc pracy w sektorach bezpośrednio powiązanych z funkcjonowaniem doków. Kolejnych 8000 miejsc pracy tego typu zlikwidowano w okresie 1976–1981. Liczba ludności również zmniejszała się sukcesywnie, gdyż ludzie przenosili się w inne miejsca głównie w poszukiwaniu pracy. Mimo to lokalny poziom bezrobocia w strefie Doków wzrastał i w połowie 1981 r. wynosił 24%.

Powaga problemu gospodarczo-społecznego, jakim był upadek rejonu Doków w Londynie, wymagała interwencji na szczeblu krajowym zarówno w zakresie stworzenia programu przekształceń przestrzennych i rewitalizacji tego obszaru, jak i znalezienia odpowiednich źródeł finansowania takiej działalności (King, 1990). Pierwszy plan rozwoju strategicznego obszaru Doków londyńskich powstał w 1976 r. Zakładano w nim skoncentrowanie działań, których celem było powiększenie liczby miejsc pracy w tradycyjnych dla obszaru Doków sektorach przemysłowych (gałęzie wytwórcze, przetwarzanie i handel). Przyjęto również, iż koniecznym będzie wybudowanie pewnej liczby komunalnych domów mieszkalnych oraz poprawienie wyposażenia infrastrukturalnego, zwłaszcza w zakresie dróg i systemu wodociągowo-kanalizacyjnego. Rząd przeznaczył na ten cel pieniądze z budżetu państwa przez tzw. nowy program miejski (Urban Programme).

Niestety już w roku 1979 okazało się, że mimo podjęcia dużych wysiłków zmierzających do realizacji przewidzianych tym planem działań, jak również wydania relatywnie sporej sumy pieniędzy z funduszu rządowego, cele strategiczne planu nie zostały osiągnięte, natomiast sytuacja gospodarcza i społeczna obszaru stale się pogarsza. W tej sytuacji rząd podjął decyzję o stworzeniu odrębnej organizacji, której celem będzie przygotowanie odpowiedniego planu postępowania (alternatywnego do poprzedniego z 1976 r.), a następnie zarządzanie procesem przekształceń strukturalnych i przestrzennych dla rewitalizacji obszaru Doków londyńskich. Podobnie jak i poprzednio zdecydowano o znacznym wsparciu finansowym tych działań z budżetu państwa.

W efekcie w 1981 r. utworzono instytucję rządową pod nazwą: Korporacja Rozwoju Doków Londyńskich (London Docklands Development Corporation – LDDC), która rozpoczynając swoją działalność stanęła wobec następujących problemów:

- istnienia olbrzymich obszarów terenów o niszczącej substancji zabudowy, których nikt nie chciał kupić;
- braku nowych inwestycji kapitału prywatnego, a przede wszystkim braku zainteresowania tym obszarem w gronie prywatnych inwestorów;
- potrzeby stworzenia nowej formy współpracy funduszy publicznych i prywatnych w zakresie inwestowania w budownictwo mieszkaniowe oraz tworzenie nowych miejsc pracy;
- wzrostu oczekiwań dotyczących poprawy jakości życia w gronie społeczności lokalnej, które niełatwo zaspokoić, co w konsekwencji rodzi wśród jej członków cynizm i zniechęcenie;
- konieczności rozwiązania kwestii mieszkaniowej na obszarze, gdzie 95% lokali było wynajmowanych, w złym stanie technicznym i często nie odpowiadających potrzebom ich mieszkańców;
- unowocześnień przestarzałej i zaniedbanej infrastruktury technicznej (drogi i ulice, kanalizacja, wodociągi, elektryczność, telefony itd.), wymagającej znacznych inwestycji z funduszy publicznych.

Utworzenie Korporacji Rozwoju Doków Londyńskich umożliwiła ustawa parlamentarna uchwalona w roku 1980 i wzorowana na podobnym dokumencie dotyczącym nowych miast, które powstały w Wielkiej Brytanii w trzech etapach, w latach czterdziestych, pięćdziesiątych i sześćdziesiątych. Ustawa ta nosi nazwę: Local Government Planning and Land Act 1980 i zgodnie z przepisami odpowiedni minister rządu brytyjskiego może wyznaczyć obszar miejski jako strefę rozwoju (Urban Development Area), następnie utworzyć instytucję rządową – korporację (Urban Development Corporation) w celu zarządzania procesem regeneracji tego obszaru.

Korporacja Rozwoju Doków Londyńskich powstała 2 lipca 1981 r. i zgodnie z zapisem ustawy celem jej istnienia były nie tylko przekształcenia gospodarcze, przestrzenne, ale także i społeczne. Innymi słowy, powołana Korporacja powinna zgodnie z zakresem swoich działań:

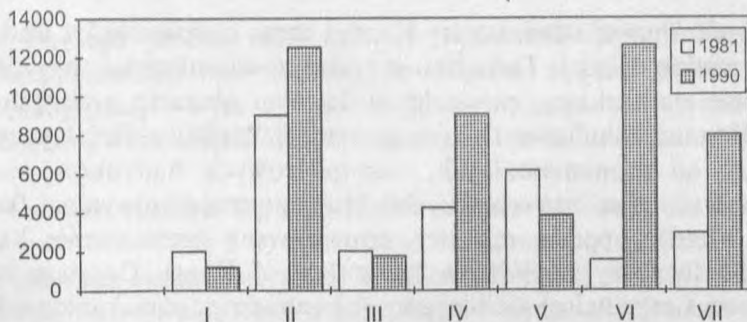
- powodować przekształcenia budynków istniejących i wnoszenie nowych, aby dobrze służyły nowym sposobom ich wykorzystania;
- zachęcać do inwestowania w tym obszarze zarówno w zakresie istniejącego, jak i nowo lokowanego przemysłu i handlu oraz usług;
- tworzyć atrakcyjne przestrzenne środowisko zarówno dla aktualnych, jak i potencjalnych rezydentów;
- wpływać na powstawanie i przekształcanie zabudowy mieszkaniowej i usługowej, tak aby obszar stanowił atrakcyjne miejsce do życia i pracy.

Finansowanie wymienionych działań odbywa się w znacznej części poprzez granty z budżetu państwa, których wysokość każdego roku zatwierdza parlament. Nie znaczy to jednak, że wszystkie działania prowadzone w obrębie Doków londyńskich są finansowane przez państwo i to ono ponosi całkowitą odpowiedzialność za poziom rozwoju gospodarczego i stan społeczny obszaru. Istotną rolę mają tutaj równoległe do odegrania lokalne władze samorządowe.

Doki londyńskie są fragmentem trzech okręgów samorządowych: Tower Hamlets, Newham i Southwark (por. rys. 1), które obejmują znacznie większe tereny. Korporacja Rozwoju Doków Londyńskich z założenia współpracuje z samorządem lokalnym, konsultując i uzgadniając swój sposób działania w zakresie ogólnych ustaleń funkcjonalno-przestrzennych. Z kolei władze samorządowe są wciąż odpowiedzialne za mieszkalnictwo, edukację (szkolnictwo) oraz drogi, jak również to one pobierają stosowne podatki lokalne od instytucji działających na tym obszarze. W konsekwencji możemy więc stwierdzić, że poza planowaniem inwestycji, sterowaniem procesami przekształceń funkcjonalnych (poprzez sprzedaż ziemi), Korporacja pełni rolę wspierającą w zakresie zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych, opieki zdrowotnej, edukacji, komunikacji i usług socjalnych dla społeczności żyjącej w tym obszarze. Ustalenia te potwierdzono umową o współpracy, zawartą między Korporacją Rozwoju Doków Londyńskich a lokalnymi władzami samorządowymi trzech okręgów, których reprezentanci zasiadają również w radzie nadzorczej korporacji, mając tym samym wpływ na jej decyzje.

Jednym z ważniejszych celów działania Korporacji w zakresie przekształceń funkcjonalnych Doków jest tworzenie nowych miejsc pracy. Tradycyjnie aktywność zawodowa ludzi mieszkających na tym obszarze związana była z zatrudnieniem przy przeładunku towarów bądź też w gałęziach przemysłu tam ulokowanych. W okresie 15 lat, kiedy likwidowano doki, stracono 18000 miejsc pracy w nich się znajdujących. W momencie utworzenia Korporacji poziom bezrobocia wynosił 18%. W ciągu dekady lat osiemdziesiątych tradycyjne gałęzie przemysłu usytuowane na obszarze Doków wciąż ograniczały swoją działalność zmniejszając stale zatrudnienie. Nowe branże przemysłu, a tym samym nowe miejsca pracy pojawiły się na tym obszarze dopiero w drugiej połowie lat osiemdziesiątych, jednak wymagały one zatrudnienia ludzi o wyższych kwalifikacjach, lepiej wykształconych.

Badania nad zmianami w zatrudnieniu przeprowadzone przez Korporację Rozwoju Doków Londyńskich w latach 1981 i 1990, wykazały niezwykle silny wzrost trendów zatrudnienia na tym terenie w takich dziedzinach, jak: handel, hotelarstwo, gastronomia, finanse i bankowość, ubezpieczenia oraz inne typy usług. Łącznie zatrudnienie w sektorze trzecim (usługi) obejmuje połowę wszystkich miejsc pracy tam zlokalizowanych (por. rys. 2).



Rys. 2. Struktura zatrudnienia na obszarze Doków Londyńskich w latach 1981 i 1990 (według liczby zatrudnionych: I – dziedziny przemysłu podstawowego; II – dziedziny przemysłu wytwórczego; III – budownictwo; IV – handel, gastronomia; V – transport i łączność; VI – finanse i ubezpieczenia; VII – inne usługi); według: LDDC Employment Survey 1990, London

Wśród nowych aktywności ekonomicznych, które pojawiły się w Dokach londyńskich coraz bardziej istotną rolę odgrywają miejsca pracy stworzone w usługach związanych z turystyką i obsługą zwiedzających oraz przeznaczonych do wypoczynku lokalnych mieszkańców zarówno tych, którzy żyją tu od dawna, jak i nowo przybyłych. Jakość życia tych, którzy mieszkają na terenie Doków, pracują tutaj czy tylko zwiedzają to miejsce, jest jednym z najistotniejszych aspektów procesu regeneracji obszaru (Calvocoressi, 1990). Ludzie przenoszący się do nowego miejsca zamieszkania, spodziewają się także poprawy warunków, w których mogą wypoczywać w najbliższym otoczeniu.

W latach 1981–1989 inwestycje Korporacji Rozwoju Doków Londyńskich w zakresie rekreacji dotyczyły przede wszystkim takich urządzeń, jak: parki i obiekty sportowe, ośrodki sportów wodnych, przystanie jachtowe, trasy spacerowe wzdłuż dawnych nadbrzeży, prezentujące elementy historii przemysłowej, oraz tzw. farmy miejskie, czyli tereny zielone, ogólnie dostępne, gdzie uprawiano rośliny i hodowano zwierzęta gospodarskie w celach edukacyjno-poglądowych. Również dofinansowano budowę tak ważnej inwestycji, jak wielka hala widowiskowa zwana Areną Londyńską.

Drugą fazę wyposażenia obszaru w urządzenia służące szeroko pojętej rekreacji stanowiły inwestycje prywatne tworzące centra handlowo-usługowe, galerie i wystawy, puby, restauracje, nocne kluby itp. Ważnym elementem tego procesu było zachęcenie prywatnych przedsiębiorców z przemysłu turystycznego do dokonania inwestycji hotelowych w Dokach. Działania te powiodły się i w chwili obecnej znajdują się tu trzy duże kompleksy hotelowe: Tower Hotel (300 pokoi), Britannia (420 pokoi) i Scandic Crown (390 pokoi). Poprzez opisywany proces regeneracji funkcjonalno-przestrzennej obszar Doków stał się nie tylko nowym miejscem dla tych, którzy tu mieszkają czy pracują, ale jest także przedmiotem zainteresowania

przyjezdnych. Turyści odwiedzający Londyn coraz częściej oprócz tradycyjnych miejsc w mieście oglądają Doki jako przykład nowej substancji miejskiej, pełnej nowoczesnej architektury, powstałej w dawnym obszarze przemysłowym.

Współczesna zabudowa Doków prezentuje bardzo zróżnicowane formy, począwszy od monumentalnych, wielopiętrowych budynków biurowych zaprojektowanych w konwencji architektury postmodernistycznej (kompleks Canary Wharf), poprzez mniejsze, zintegrowane przestrzennie kameralne zespoły South Quay na Wyspie Psów (Isle of Dogs). Odrębną kategorią interesującej i oryginalnej architektury jest zabudowa mieszkaniowa zarówno wielorodzinna, wysoka, jak i tradycyjna angielska szeregowa i bliźniacza.

Z punktu widzenia krajobrazu miejskiego nowych zespołów mieszkaniowych szczególnie ciekawy jest rejon Surrey Docks. Inną kategorią budynków mieszkalnych, wyróżniających przestrzennie rejon Doków, są adaptowane do funkcji mieszkaniowej dawne budynki przemysłowe, hurtownie i składy. Wiele z nich zyskało nowy, ciekawy wyraz przestrzenny, mimo zachowania przy adaptacji tradycyjnych podziałów elewacji oraz nietynkowanych ścian zewnętrznych z czerwonej cegły, tak charakterystycznych dla budynków przemysłowych. Jeden z obiektów tego typu – dawna hurtownia przy New Concordia Wharf, położona w pobliżu Tower Bridge, została wyróżniona prestiżową nagrodą – złotym medalem Europa Nostra Award w 1986 r. za najlepiej w Europie przeprowadzoną konserwację i adopcję obiektu do nowych funkcji. Nowa jakość krajobrazu miejskiego Doków londyńskich stanowi niewątpliwie istotny walor przestrzenny zarówno dla mieszkańców tego obszaru, jak i dla tych, którzy tu pracują oraz na pewno dla zwiedzających.

Dodatkową atrakcją turystyczną jest również szybka naziemna kolejka miejska, która stanowi publiczny transport w obrębie Doków i umożliwia oglądanie tego rozległego obszaru. Organizuje się tu także wiele imprez artystycznych (koncerty muzyki klasycznej i rockowej, spektakle teatralne, wystawy itp.), aby utwierdzić w przekonaniu tak turystów, jak i samych londyńczyków zamieszkujących inne fragmenty miasta, że jest to obszar wart odwiedzenia.

Niewątpliwie jednym z najtrudniejszych elementów opisywanego procesu przekształceń funkcjonalno-przestrzennych była zmiana wyobrażeń o Dokach i skojarzeń z nimi związanych, a zwłaszcza przełamanie istniejących stereotypów. Doki należą do obszaru wschodniej części Londynu (East End), tradycyjnie postrzeganej jako dzielnice robotnicze, zaniedbane, nieciekawe, a nawet niebezpieczne. Powszechnie nazywano je zazwyczaj „podwórkiem miasta”. Promocja nowego obrazu tej części miasta wymagała wiele czasu i wysiłku ze strony Korporacji. Przede wszystkim w kampanii promocyjnej podkreślano nowe wartości przestrzenne tego obszaru: nowoczesną zabudowę i wyposażenie (zwłaszcza powstanie w Dokach nowego lotniska miejskiego w 1987 r.), lansując określenie „brama Londynu”. Jednocześnie istotne

znaczenie dla tego procesu miał fakt, że wiele redakcji i drukarni gazet londyńskich przeniosło swe siedziby do Doków z Fleet Street, zwanej czasami „ulicą prasy”. Tym samym nastąpiła pewnego rodzaju nobilitacja obszaru Doków, ośmielająca innych inwestorów do lokowania tutaj swoich firm.

W końcowym stadium tego procesu wystąpiła tendencja do lokowania firm w nowych budowlach w Dokach jako synonimu odpowiednio wysokiego statusu i prestiżu przedsiębiorstwa w hierarchii danej branży. Naturalną konsekwencją tego zjawiska był wzrost liczby stałych mieszkańców Doków – przybyszy, którzy nabywali drogie, ekskluzywne mieszkania w tym obszarze (zwłaszcza z grupy tzw. *yuppies* – *young urban perfect professionals*, czyli młodych, wysoko wykształconych, dobrze zarabiających pracowników kadry zarządzającej przedsiębiorstw), usytuowane w budynkach nowych lub przekształconych dawnych obiektach przemysłowo-składowych. Opisywanym rodzajom zabudowy towarzyszą usługi o odpowiednio wysokim standardzie, zwłaszcza luksusowe centra handlowe.

Zarysowane przemiany przestrzenne, funkcjonalne i społeczne, które dotyczą rejonu Doków londyńskich, ciągle są jeszcze w trakcie realizacji. Proces przekształcania dawnego obszaru przemysłowego w miejsce, gdzie ludzie chcą mieszkać, pracować, a także wypoczywać, bawić się i zwiedzać, jest ogromnym przedsięwzięciem, które wymaga ścisłej i stałej współpracy pomiędzy instytucjami sektora publicznego i prywatnego.

W przypadku Doków londyńskich mamy do czynienia z największym przemysłowym obszarem miejskim w Europie, gdzie prowadzi się rewitalizację. Tym bardziej istotny jest aspekt społeczny tego procesu. Inwestycje w zakresie substancji materialnej, krajobrazu miejskiego i wyposażenia usługowego, jak również nowe formy aktywności ekonomicznej rejonu Doków to nie wszystko. Niezwykle ważną kwestią jest stały proces regeneracji dotyczącej sfery społeczno-kulturowej obszaru. Oznacza to przede wszystkim zrozumienie potrzeb lokalnych społeczności, dotychczasowych mieszkańców tego obszaru. Partnerska współpraca pomiędzy nimi a Korporacją Rozwoju Doków Londyńskich jako kreatorem nowych funkcji obszaru pozwoli tak pokierować przemianami, aby stale podnosić istniejący poziom życia ludzi poprzez polepszanie ich warunków mieszkaniowych, dostępu do usług, ochrony zdrowia, a także ułatwienie podnoszenia kwalifikacji i zdobywania wykształcenia, które da im możliwość pracy w nowych lokujących się tu przedsiębiorstwach.

Działalność ta zatem powinna prowadzić w efekcie do tego, aby każdy, kto mieszka czy pracuje w tym rejonie, mógł w pełni korzystać z możliwości, jakie powstały w wyniku prowadzonej rewitalizacji. Najistotniejszym bowiem aspektem przedstawionego tu procesu jest rewitalizacja krajobrazu miejskiego w jej aspekcie społecznym, która pomaga ludziom żyjącym tutaj czuć, że należą oni do obszaru Doków i co ważniejsze, że Doki londyńskie należą do nich.

LITERATURA

- Al Naib S. K., 1990, *London Docklands, Past, Present and Future*, Polytechnic of East London.
- Al Naib S. K., 1991, *Discover London Docklands*, Ashmead Press, London.
- Colvocoressi P., 1990, *Conservation in Dockland. Old Buildings in Changing Environments*, Docklands Forum, London
- Douglas Brown R., 1978, *The Port of London*, Terrence Dalton.
- Fishman W. J., 1979, *The Streets of East London*, Duckworth.
- Hall J. M., 1990, *Metroplis Now! London and Its Region*, CUP, Cambridge.
- Keating M., 1988, *The City that Refused to Die. Glasgow: The Policy of Urban Regeneration*, Aberdeen University Press.
- Kidd A., 1993, *Manchester*, Ryburn Publishing.
- King A., 1990, *Global Cities. Post Imperialism and the Internationalization of London*, Routledge, London.
- London Docklands Development Corporation, 1990, *Employment Survey*, London.
- London Docklands. *The Challenge of Urban Regeneration*, 1994, London Docklands Development Corporation.
- Ogden P., ed., 1992, *London Docklands. The Challenge of Development*, Cambridge University Press.
- Pudney J., 1975, *London Docks*, Thames and Hudson.
- Ravetz A., 1988, *The Government of Space. Town Planning in Modern Society*, Faber and Faber, London-Boston.

Katedra Geografii Miast
i Turyzmu UŁ

Sylvia Kaczmarek

SPATIAL AND FUNCTIONAL CHANGES OF INDUSTRIAL AREAS IN BRITISH CITIES
THE CASE OF LONDON DOCKLANDS

(Summary)

Recently the main aspect of British spatial and economic planning was what came to be known as inner city problem. It began around mid 1960s when a lot of traditional industries in cities declined (examples of Glasgow, Manchester, London). The case of London Docklands illustrates the crucial role of Urban Development Corporation in inner-city regeneration. The decline in manufacturing and the rise in services employment is well illustrated here. In particular the rapid increase in the financial service sector caused so called "gentrification" of the area. The results were: the arrival of new residents, new jobs in the area and creation of new, particular type of urban landscape. The role of architecture and design is the crucial part of the redevelopment process in London Docklands. It is very interesting example of using physical attributes of the area (river and docks), historical associations (shipping and warehousing) to influence the style of buildings. The new image of London Docklands had an important influence on the perception of the area and the type of activity attracted.