

NEKE NOVIJE TENDENCIJE U ŽIVOTU I RAZVOJU LONDONA

Zorislav PERKOVIĆ*

Uvod

Na pisanje ovog teksta navelo me je nekoliko razloga. Prvi, na izgled najtrivijalniji – a u stvari prilično bitan – je taj što sam kroz dvadesetak godina, manje-više stjecajem okolnosti, prikupio određenu količinu podataka i dojmova koji su me ponukali da ih pokušam sistematizirati i iz njih izvuci neke zaključke. Drugi je razlog što se u Londonu, iako je to grad koji nam nije dalek i nepoznat, odvija niz procesa koji su kod nas relativno slabo poznati i u našoj stručnoj periodici uglavnom nisu bili obrađivani.

Treći je razlog širi značaj tih procesa: »Ono što se dogodilo u Londonu dogodilo se u svim velikim gradovima, ali se ovdje događalo ranije i intenzivnije nego drugdje« (Olsen, 1976). Bez obzira na to što ovu generalizaciju možemo u izvjesnoj mjeri smatrati upitnom, ona ipak mora pobuditi interes onih koji prate i studiraju razvoj gradova.

Unatoč nastojanju da se obuhvate svi bitni elementi ovaj prikaz sigurno je više površan nego iscrpan (naslov zato i govori o »nekim novijim tendencijama«). Od stranca – povremenog posjetioca ovog velikog i kompleksnog grada vjerojatno se više ne može ni očekivati. To objašnjava i eventualne greške koje, uz sav primjenjeni oprez, nisu isključene.

Vremenski obuhvat tj. razdoblje na koje se riječ »novije« odnosi, također nije sasvim određen, već ovisno o prirodi pojave ide više ili manje u prošlost. U glavnini, obuhvaća proteklih 20 – 30 godina, s tim da su najnovija kretanja prikazana detaljnije od onih ranijih.

U promatranom vremenu bilo je izvjesnih promjena u definicijama i metodologiji obrade statističkih podataka. Zbog toga oni nisu uvijek precizno usporedivi – no razlike nisu takve da bi bitnije utjecale na njihovu ilustrativnost.

Teritorijalni okviri promatranja

Definirati gradsko područje je u slučaju Londona, kao i većine drugih velikih gradova, poseban problem – i moramo se unaprijed pomiriti s tim da on neće biti sa svih aspekata zadovoljavajuće riješen. Stvar donekle olakšava činjenica što se u ovom slučaju neke važne definicije poklapaju: fizički, statistički i – do nedavno – politički, London je obuhvaćao od prilike isto, manje-više kontinuirano izgrađeno područje unutar »Zelenog pojasa« i obilaznog autoputa, čija je površina 1.580 km². Ovaj tekst bavi se uglavnom tim, tzv., širim gradskim područjem Londona (»Greater London«). Ono se sastoji od 32 općine (boroughs) i City-a (koji ima specifičan status), dakle od ukupno 33 političko-teritorijalne jedinice. Fizionomijski i statistički može se podijeliti na dva osnovna dijela:

1. Uže ili unutrašnje gradsko područje (Inner London)
2. Suburbano ili vanjsko područje grada (Outer London).

Uže ili unutrašnje gradsko područje obuhvaća dio grada izgrađen i formiran uglavnom prije 1914. godine. Postoje dvije definicije užeg područja, koje se razlikuju u obuhvatu nekih istočnih dijelova grada:

a) Uže područje čini 13 općina* u sastavu Prosvjetne uprave unutrašnjeg Londona (ILEA), a to područje odgovara od prilike nekadašnjoj, 1964. god. ukinutoj, »London County«. Površina mu je 301 km²;

b) Uže područje čini 14 općina* tzv. »Grupe A«, za koje su gradski planeri ustanovili da po svojim demografskim i stambenim karakteristikama nešto bolje odgovaraju pojmu unutrašnjeg dijela grada. Za razliku od prve definicije ova druga isključuje općinu Greenwich, a uključuje općine Newham i Haringey. Površina užeg Londona u ovoj je varijanti 321 km².

Suburbano ili vanjsko gradsko područje, koje ovisno o prethodnim definicijama čini 19 odnosno 20 općina, po površini je mnogo veće (1.259 odnosno 1.278 km²). Najvećim dijelom je rezultat širenja grada u periodu između dva svjetska rata.

Među unutrašnjim gradskim općinama izdvajaju se u nekim prikazima četiri »centralne općine« (City, Westminster, Camden i Kensington & Chelsea), ukupne površine 58 km². One se samo djelomično poklapaju s pravim, funkcionalnim »centralnim područjem« grada, koje je mnogo manje (27 km²) i zauzima prostor unutar zamišljene linije koja povezuje glavne željezničke stanice.

* Zorislav Perkočić, samostalni urbanist, Urbanistički zavod grada Zagreba

* Radi jednostavnosti ovdje smo i City uvrstili među općine.



Graf 1. Gradsko područje Londona, osnovna podjela. 1. granice grada, 2. granice općina, 3. uže gradsko područje (ILEA), 4. granica druge varijante užeg gradskog područja (grupe A općina), 5. granica centralnog područja

Graph 1. City area of London, basic distribution (1. City limits, 2. Townships limits, 3. Main City area (ILEA), 4. Limits of second variant of main City area (groups of «A» townships), 5. Central area limit)

Postoje i jedinice manje od općina – to su kvartovi (wards), kojih ima oko 750, a služe samo za formiranje izbornih okruga i za grupiranje nekih statističkih podataka.

Izvan granica šireg gradskog područja prostire se vanjsko metropolitansko područje (Outer Metropolitan Area ili OMA) i, još dalje, ostatak regije Jugoistočne Engleske (Rest of South East ili RoSE). Ta su područja s gradom u ekonomskom, prometnom i u drugim funkcionalnim pogledima usko vezana, ali fizionomijski i društveno ipak nisu njegov dio – između ostalog i zato jer sadrže niz izdvojenih gradova i manjih naselja koji imaju vlastiti identitet. Osim toga, njihova je prosječna gustina izgrađenosti i naseljenosti mnogo niža od gradske.

Područja izvan gradskih granica bit će zato u ovom tekstu spominjana samo onoliko koliko to zahtijeva razumijevanje procesa u samom Londonu.

Stanovništvo

Početkom ovog stoljeća London je po broju stanovnika bio najveći grad na svijetu. 1980. godine, prema kriterijima demografskih službi UN, bio je po stanovništvu deveta svjetska urbana aglomeracija. Pad nije samo relativan. Nekoliko popisa, uz jednu procjenu, pokazuju slijedeće kretanje stanovništva područja «Greater London» tokom proteklih sedamdesetak godina (u tisućama):

1911.	1931.	1939.*	1951	1961.	1971.	1981.
7.160	8.110	8.600	8.197	7.992	7.452	6.713

* procjena

U odnosu na maksimum ustanovljen 1939. godine London je izgubio oko 22 % stanovništva i vratio se od prilike na nivo početka stoljeća. Još izrazitije se smanjio udio u ukupnom stanovništvu Velike Britanije (u %).

1911.	1931.	1939.	1951.	1961.	1971.	1981.
17,01	17,62	18,01	16,32	15,16	13,42	12,04

Pad je bio naročito brz u razdoblju od 1961 – 1981. god., u kojem se stanovništvo smanjilo za 1,279.000 ili za 16 %.

Promatrano po svojim osnovnim komponentama, kretanje je u okviru tri zadnja popisa imalo slijedeću dinamiku (u 1000):

Period	Prirodno kretanje	Migracioni saldo	Ukupno
1951 – 61.	+ 330	- 535	- 205
1961 – 71.	+ 450	- 990	- 540
1971 – 81.	+ 82	- 821	- 739
1951 – 81.	+ 862	- 2.346	- 1.484

Očita je dominantna uloga migracija, iako je i izrazito smanjenje prirodnog prirasta – fenomen prisutan u gotovo svim razvijenim zemljama – odigralo svoju ulogu (nakon 1963. god. natalitet se postupno smanjuje sa 18 na 12 – 13 ‰, uz uglavnom stabilan mortalitet od oko 11 ‰). Ubrzani pad stanovništva Londona koincidira s jako usporenim rastom stanovništva Britanije kao cjeline (od 1961 – 71. 2.806.000, a od 1971 – 81. samo 261.000).

Migracioni saldo rezultat je složenih kretanja stanovništva u oba smjera i s vrlo različitim motivima, no uz izvjesno pojednostavljenje kao najkarakterističnije možemo izdvojiti ove momente:

- London gubi stanovništvo prvenstveno odlivom u bližu i dalju okolicu grada, a dobiva ga iz udaljenijih dijelova Britanije i iz inozemstva;
- Jedina dobna grupa stanovništva koja pokazuje netto priliv je ona od 17 – 24 godine;
- Osnovna motivacija odlaska je težnja za boljim i jeftinijim stanovanjem (povezana naročito s formiranjem obitelji), dok su najvažnije motivacije dolaska zaposlenje, obrazovanje i napredovanje u poslu;
- Migraciona kretanja dio su životnog ciklusa mnogih ljudi, čija mobilnost ovisi i o njihovom socijalnom statusu.

Godišnje procjene¹ nakon popisa 1981. god. pokazuju izvjesnu promjenu trenda, no brojke su nešto drukčije i zbog nekih izmjena u statističkim definicijama (podaci u tisućama):

1981.	1982.	1983.	1984.	1985.	1986.	1987.
6.806	6.767	6.755	6.756	6.768	6.775	6.770

Primjećuje se, dakle, zaustavljanje pada stanovništva, pa i neznatan rast u nekim godinama. To je uglavnom posljedica smanjenog migracionog gubitka, tj. činjenice da je prirodni prirast povremeno bivao veći od migracionog gubitka (koji se opet smanjio prvenstveno zbog povećane inozemne netto imigracije). Značaj i trajnost ovih promjena je, zbog njihovog malog obima i kratkoće promatranja, zasad teško pouzdanije ocijeniti.

Opadanje stanovništva gradskog područja Londona, svojim trajanjem i apsolutnim iznosom, premašilo je slična kretanja u drugim velikim evropskim ili američkim gradovima (u relativnom smislu, nešto veće smanjenje zabilježili su Zapadni Berlin i Hamburg). Međutim, ako ga promatramo u širem regionalnom kontekstu, ono postaje manje dramatično:

1. Godišnje procjene stanovništva osnivaju se na izvještajima matične službe, podacima zdravstvenog osiguranja i anketi uzorka inozemnih putnika (u Britaniji ne postoji prijava boravka).

	gradsko područje	vanjsko metropolitansko područje
1951 – 61.	- 205.000	+ 1.000.000
1961 – 71.	- 540.000	+ 800.000
1971 – 81.	- 739.000	+ 250.000

Tek nakon 1971. god. pad stanovništva u gradu premašio je rast u vanjskom metropolitanskom području i doveo do smanjenja stanovništva cijele regije². Radi se, dakle, o pomaku stanovništva od centra prema rubovima regije, pa i preko njih, u udaljenija područja jugozapadne i istočne Engleske.

Sličan se proces odvijao i unutar gradskog područja, gdje je doveo do slijedećih promjena u rasporedu stanovništva:

	1961. 1000 (%)	1973. 1000 (%)	1983. 1000 (%)
Centralne općine	742 (9,3)	598 (8,1)	499 (7,4)
Ostatak užeg gradskog područja (grupe A općina)	2.750 (34,4)	2.332 (31,7)	2.010 (29,8)
Predgrada (grupa B općina)	4.500 (56,3)	4.432 (60,2)	4.246 (62,8)
Ukupno ³	7.992	7.362	6.755

U čitavom promatranom razdoblju (1961 – 83.) centralne općine izgubile su 243.000 stanovnika ili 32,7 % početnog broja, ostale unutrašnje općine 740.000 ili 26,9 %, a predgrada 254.000 ili samo 5,6 %.

U prvom dijelu perioda rast pokazuje još šest perifernih općina, a u drugom dijelu porasli su – i to sasvim neznatno – samo City i periferni Sutton. Najveći pad, ne samo u Londonu nego u Engleskoj i Walesu, zabilježen je u centralnoj općini Kensington & Chelsea, gdje se kombiniralo nekoliko reduktivnih faktora. Mali rast City-a rezultat je isključivo planskog nastojanja da se vrati stanovanje u taj, već decenijama gotovo nenaseljeni dio grada.

Posebno izraženi pad stanovništva pokazuje područje površine 27 km², koje je u funkcionalnom pogledu definirano kao centar grada: ono je 1961. god imalo 270.000 stanovnika, 1966. – 241.000, 1971. – 230.000, a 1981. samo 150.000. Ovdje se radi o širenju procesa koji je počeo još polovicom prošlog stoljeća u City-u: razne poslovne aktivnosti potiskuju stanovanje – a uz to djeluje i opći trend smanjenja stanovništva Londona (City, koji površinski čini oko 10 % ovog područja, imao je 1851. god. 128.000 stanovnika, 1973. god. 4.700, a 1983. god. 5.500. Soho je sa 30.000 stanovnika prije II svjetskog rata pao na današnjih cca 3.000).

Ako se kretanje promatra po jedinicama manjim od općina, pored opće tendencije opadanja primjećuju se ipak i zone rasta stanovništva – prvenstveno u perifernim dijelovima grada no i u nekim unutrašnjim. U jednom i u drugom slučaju taj je rast rezultat lokalnih akcija stambene izgradnje ili rekonstrukcije.

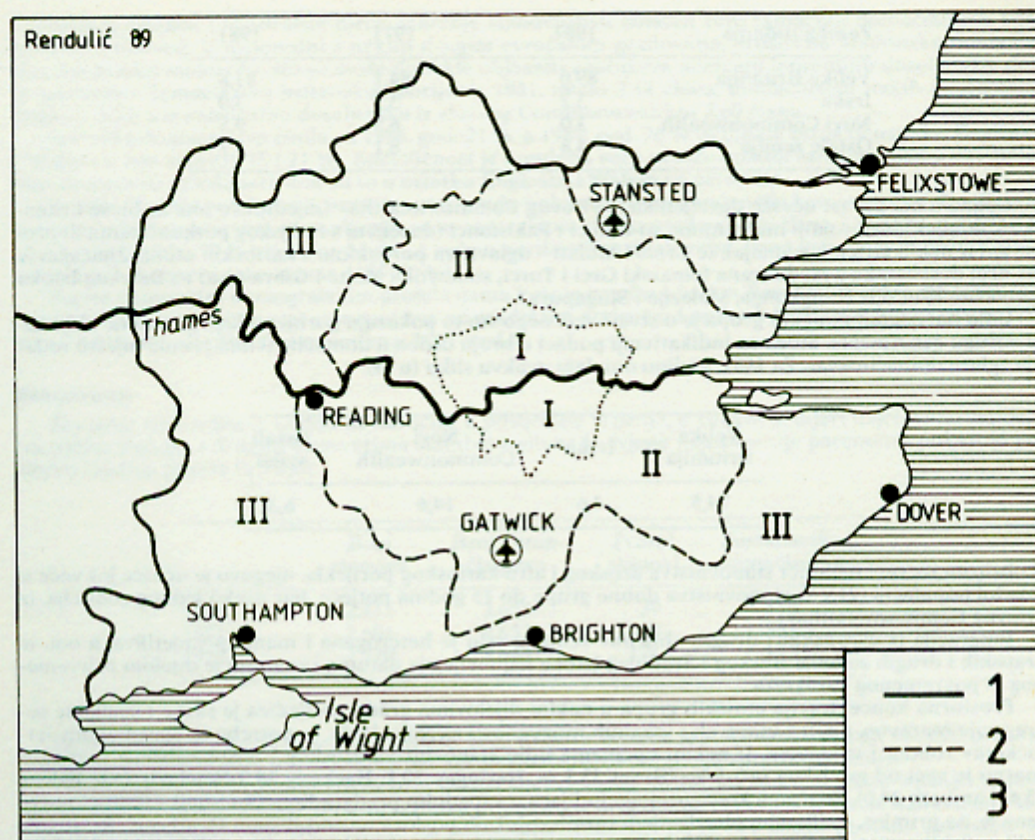
Promjene u broju i rasporedu stanovništva odražavaju se, naravno, u njegovoj gustoći. Budući da je opadanje stanovništva bilo jače u gušće naseljenim dijelovima grada, primjećuje se – pored smanjenja – opći trend izjednačenja gustoće (ili bolje rečeno smanjivanja razlika u gustoći):

	1961.	1973.	1983.	
Centar grada	100	83	56	st./ha
Ostatak užeg gradskog područja	110	92	80	st./ha
Predgrada	36	35	34	st./ha
London ukupno	51	47	43	st./ha

Dok je 1961. god. 9 općina imalo gustoću veću od 100 stanovnika na hektar, 1983. ostale su u toj kategoriji samo dvije (Kensington & Chelsea i Islington). Raspon između najrjeđe i najgušće naseljene općine smanjio se od 1961 – 83. sa 1 : 8,7 na 1 : 5,6, a raspon između gustoće užeg gradskog područja i predgrada gledanih kao cjeline sa 3,0 : 1 na 2,3 : 1.

2. Metropolitansko područje Londona ili »Londonska regija« imalo je 1981. god. 12.113.000 stanovnika (prema nešto užoj definiciji UN 10.209.000).

3. Za 1961. god. navedeni su podaci popisa, a za 1973. i 1983. procjene.



Graf 2. London u regionalnom kontekstu. 1. Ostatak regije (ROSE) – 15.980 km², 4.918.000 stanovnika i 308 stanovnika na km²; 2. Vanjsko metropolitansko područje (OMA) – 9.848 km² 5.506.000 stanovnika i 599 stanovnika na km²; 3. Šire gradsko područje (GL) – 1.580 km² 6.768.000 stanovnika i 4.284 stanovnika na km². Ukupno, dakle, londonska regija ima površinu od 27.408 km², 17.192.000 stanovnika i 627 stanovnika na km²

Graph 2. London in regional context
 (1. The rest of region (ROSE) – 15.980 km², 4.918.000 population, and 308 inhabitants per 1 km², 2. Outer Metropolitan area (OMA) – 9.848 km², 5.506.000 population, and 559 inhabitants per 1 km², 3. Larger City area (GL) – 1.580 km², 6.768.000 population, and 4.284 inhabitants per 1 km².
 Therefore, London in total has acreage of 27.408 km², population of 17.192.000, and density of 627 inhabitants per 1 km².

Kao rezultat ovih kretanja, relativno niska gustoća stanovništva Londona, a naročito njegovog užeg područja i središnjih gradskih dijelova, u usporedbi s drugim evropskim gradovima – pa i drugim svjetskim gradovima slične starosti i veličine – postoje još više izražena⁴. Uzroci tih razlika kriju se u korištenju gradskog prostora, u načinu izgradnje i u standardu stanovanja.

Što se tiče strukture stanovništva, jedna od najznačajnijih promjena primjećuje se već na prvi pogled: stanovništvo Londona postalo je u zadnjih dvadesetak godina osjetno šarolikije u rasnom i etničkom smislu (iako broj stranaca nije ni ranije bio zanemariv). Budući da britanski popisi stanovništva ne registriraju etničku ni rasnu pripadnost, etnički sastav stanovništva može se dokučiti samo indirektno, na temelju podataka o mjestu rođenja. Posljednja tri popisa pokazuju u tom pogledu slijedeće mijenjanje strukture (u %).

4. Gustoća na približno komparabilnom gradskom području Moskve bila je 1979. god. 90 st/ha, na sličnom području Pariza 81 st/ha (1982.), a na užem području Pariza čak 207 st/ha. Uže područje New Yorka ima gustoću 91 st/ha (Manhattan 240), uže područje Tokia 161 st/ha (1980.)

Zemlja rođenja	1961.	1971.	1981.
Velika Britanija	89,0	84,1	81,8
Irska	3,2	3,3	3,0
Novi Commonwealth	3,0	6,5	9,5
Ostale zemlje	4,8	6,1	5,7

Upada u oči porast učešća doseljenika iz »Novog Commonwealtha« (zajedničko ime za bivše britanske kolonije).⁵ Najbrojniji među njima su Indijci i Pakistanci (doseljeni s indijskog potkontinenta ili protjerani iz nekih afričkih zemalja), te Crnci i Mulati – uglavnom porijeklom s karibskih otoka. Značajan je još broj doseljenika s Mediterana (ciparski Grci i Turci, stanovnici Malte i Gibraltara) i s Dalekog Istoka (pretežno Kinezi iz Hongkonga, Malezije i Singapura).

Udio navedenih etničkih grupa je u stvari veći nego što to pokazuju gornji podaci, jer oni ne uključuju »drugu generaciju«. Stoga su indikativniji podaci o broju osoba u domaćinstvima prema mjestu rođenja »glave domaćinstva«. Za 1981. godinu oni daju ovakvu sliku (u %).

Velika Britanija	Irska	Novi Commonwealth	Ostali svijet
74,5	4,6	14,6	6,3

S obzirom na veći natalitet stanovništva azijskog i afro-karibskog porijekla, njegovo je učešće još veće u mladoj populaciji (21,7 % stanovništva dobne grupe do 15 godina potječe, bar preko jednog roditelja, iz »Novog Commonwealtha«).

Imigracija iz evropskih i drugih »bijelih« zemalja vrlo je heterogena i manje primjetljiva, a ona iz arapskih i drugih zemalja Bliskog i Srednjeg Istoka najnovijeg je datuma i znatnim je dijelom privremeno ili povremenog karaktera.

Prostorna koncentracija etničkih grupa u nekim dijelovima grada posljedica je rasne i socijalne segregacije (naravno, neoficijelne), ali i lokalnih mogućnosti za zaposlenje, te potrebe za specifičnom »etničkom« robom i uslugama. U nekim općinama udio stanovništva azijskog i afro-karibskog porijekla znatno je veći od gradskog prosjeka (Brent 33,3 %, Haringey 30,1, Hackney 28,3 Newham 26,8, Ealing 25,6, Lambeth 24,0). Značajna koncentracija Indijaca u zapadnim predgrađima (Southall – Ealing) povezana je, na primjer, s njihovim obavljanjem raznih uslužnih poslova na aerodromu Heathrow. Relativno velika mobilnost stanovništva (godišnje se preseli oko 10 % stanovnika, u centru grada i preko 20 %) postepeno mijenja etnički sastav pojedinih gradskih dijelova. Tako je npr. najveći dio istočnoevropskih Židova preselio iz East Enda u sjeverna predgrađa, a zamijenili su ih doseljenici iz Bangladeša, koji su preuzeli i tradicionalnu židovsku djelatnost – konfekciju i trgovinu tekstilom.

Zbog svoje uloge »ulaznih vrata« i svoje društveno-ekonomske strukture, London prima i zadržava oko 40 % ukupne inozemne imigracije u Britaniju, koja je zadnjih 2 – 3 godine opet u porastu. Na taj način, on »definitivno postaje višerasni grad« (Elliott, 1986).

Dobna struktura stanovništva također je u izvjesnoj mjeri »pomaknuta« migracionim kretanjima: dobne grupe od 5 – 19 godina su osjetno slabije, a one od 20 – 34 godine osjetno jače zastupljene od prosjeka Engleske i Walesa. Tokom 1970-ih godina smanjio se udio predškolske i školske djece, a povećao udio mlade odrasle (25 – 34 god.) i najstarije dobne grupe (preko 75 godina).

Socijalna struktura pokazuje porast grupacije stručnjaka i poslovnih ljudi, stagnaciju uredske i uslužne populacije, te osjetan pad manuelnih radnika (naročito kvalificiranizacije, tj. do povećanja učešća najbogatijih i najsiromašnijih slojeva stanovništva na račun onih srednjih).

Tendencija smanjenja prosječnog domaćinstva, koja se javlja u gotovo svim razvijenim i urbaniziranim sredinama, kontinuirano je prisutna i u Londonu:

Godina	1951.	1961.	1971.	1981.
Prosječni broj članova	3,10	3,01	2,78	2,59

Za razliku od manje urbaniziranih zemalja, prosječna veličina domaćinstva ovdje se mnogo ne razlikuje od one u ostatku Engleske i Walesa (2,72 člana 1981). Uzroci smanjenja domaćinstava slični su kao i drugdje: svođenje urbane obitelji na »nuklearni« oblik (roditelji i malodobna djeca), pad nataliteta, po-

5. Za razliku od »Starog Commonwealtha«: Kanade, Australije, Novog Zelanda.

većan broj rastava i vanbračne djece, starenje stanovništva (znatan broj samačkih domaćinstava čine udovice i udovci). U usporedbi s nekim drugim evropskim gradovima, prosječno londonsko domaćinstvo i nije tako maleno⁶ – što se može donekle objasniti značajnim učešćem inozemnih doseljenika: dok je prosječno domaćinstvo britanskog porijekla 1981. imalo 2,44 člana, domaćinstvo irskih doseljenika imalo je 2,91, a domaćinstvo doseljenika iz «Novog Commonwealtha» 3,60 člana.

Samačka domaćinstva činila su 1966. god. 21 %, a 1981. god. 26 % ukupnog broja (u ostatku Engleske i Walesa u isto vrijeme 15 i 21 %). Specifičnost je Londona veće učešće mladih samaca – samo oko polovine samaca su penzioneri, dok su to u ostatku Engleske i Walesa tri četvrtine.

Prostorni raspored domaćinstava unutar grada pokazuje slične tendencije kao i u većini drugih gradova: manja domaćinstva zastupljenija su u centralnom dijelu grada (jednočlana i dvočlana domaćinstva tu čine preko 70 % ukupnog broja), a veća u perifernijim dijelovima – no i tamo je udio jednočlanih i dvočlanih domaćinstava znatan (40 – 60 %).

Prema najnovijim demografskim projekcijama koje je izradio London Research Centre, do kraja stoljeća očekuje se izvjestan rast stanovništva na gradskom području Londona (varijante projekcija se kreću od 6,835.000 – 7,125.000 stanovnika u 2001. god.).

Stanovanje

Kretanje stanovništva Londona, naročito u posljednje vrijeme, u velikoj je mjeri uvjetovano stanjem na tržištu stanova i drugim elementima stambene situacije. Njene najosnovnije parametre pokazuju podaci tri zadnja popisa (u 1000):

	Broj stanova	Broj domaćinstava	Prazni stanovi	Sustanarska domaćinstva
1961.	2.411	2.658	39	532
1971.	2.601	2.652	100	355
1981.	2.720	2.644	171	123

Prema procjeni za 1985. godinu, ukupni broj stanova iznosio je 2,805.000, od toga 131.000 praznih (vjerovatno nije u pitanju toliko smanjenje, već nešto drukčija definicija «praznog stana»).

Dakle, unatoč padu stanovništva broj domaćinstava ostaje približno stabilan (zbog smanjenja prosječne veličine domaćinstva), no broj stanova premašio je broj domaćinstava, a praznih stanova ima sad više nego sustanara – što sve ukazuje na poboljšanje situacije, pa bi čak mogli površno zaključiti da stambenog problema više i nema. Ali nije sve tako jednostavno – druge informacije otkrivaju drugačiju situaciju i neke naizgled paradoksalne procese: pad stanovništva prati vrlo izraženi rast cijena stanova, broj domaćinstava na «listi čekanja» za društvene stanove povećao se od 1972–84. sa 208.000 na 243.000, a broj obitelji klasificiranih kao beskućnici sa 18.000 (1980.) na 22.000 (1984.). Unatoč tome, broj praznih društvenih stanova iznosi 33.000, dok je bespravnih stanara (squatters) oko 30.000.

Uzroci takvog stanja vrlo su kompleksni – kretanja na tržištu, struktura vlasništva, stambena politika i propisi, kvalitativni faktori, neusklađenost ponude i potražnje u pojedinim kategorijama i područjima itd. Činjenice koje slijede samo će donekle objasniti situaciju.

Stambeni fond Londona vrlo je velik: on sadrži oko 12,600.000 soba, tj. prosječno 4,5 sobe po stanu ili 1,9 sobe na jednog stanovnika (podaci o stambenoj površini se ne vode, no možemo pretpostaviti da ona iznosi oko 50 m² po stanovniku).⁷ Međutim, on je i relativno star – 36 % stanova sagrađeno je prije 1918. god., 29 % između dva rata, a 35 % poslije 1945. god. Za oko 1/4 stanova smatra se da nisu u zadovoljavajućem stanju (7,6 % neupotrebljivo za stanovanje, 4,6 % upotrebljivo ali bez nekih osnovnih instalacija, 12,8 % zahtijeva opsežnije popravke). Kao posljedica sniženja kvalitete izgradnje, viktorijanske kuće, kuće građene prije drugog svjetskog rata i one građene 1950-ih godina dotrajale su od prilike u isto vrijeme. Značajan dio praznih stanova se popravljiva ili čeka renoviranje – ostatak uglavnom čeka prodaju.

Specifičan je fizički karakter londonskog stambenog fonda, čime se on prilično razlikuje od drugih velikih gradova. Velik dio grada, naročito užeg područja, izgrađen je jednokatnim ili dvokatnim kućama u nizu («terrace houses»), pretežno iz druge polovine 19. stoljeća. One pružaju gotovo suburbane uvjete stanovanja u blizini gradskog centra – pa su zato na tržištu vrlo tražene. U predgrađima dominiraju individualni ili dvojni («semi-detached») stambeni objekti. Enklave kolektivnog stanovanja, novije ili starije, s većim i manjim objektima, mogu se naći na raznim mjestima u gradu, naročito u područjima koja su bila razorena bombardiranjem ili gdje su rušeni stari substandardni stanovi (npr. dio East Enda). Objekata viših od 9 katova ima oko tisuću, no oni sadrže samo oko 3 % ukupnog broja stanova – i danas se smatraju izrazitim urbanističkim promašajem. Postoje i drugi tipovi kolektivnog stanovanja, npr. vikto-

6. Zap. Berlin prosj. 1,81 čl., München 1,97 (1982.)

7. Uz primjenu naših planskih stambenih standarda londonski stambeni fond mogao bi primiti 12 – 13 milijuna stanovnika.

rijanske i edvardijanske palače naknadno pregrađene u više stanova, skladišni i drugi poslovni objekti adaptirani u stanove itd.

London općenito ima bogat historijat promjena u stanovanju, preuđavanja stambenog prostora za nove potrebe, pretvaranja stambenih objekata u poslovne i obratno. Poznata je praksa pretvaranja bivših konjušnica s nastambama za sluge («mews») u mondene stanove s garažom, dok danas londonska praksa obogaćuje stambenu terminologiju novim pojmovima, kao što su «gentrification» i «pieds à terre».

«Gentrification» je modernizacija i adaptacija starijih stanova, povezana s promjenom socijalne strukture stanovnika – a odigrava se često u područjima koja su već jednom doživjela socijalnu prestrukturaciju. Na primjer, neki kvartovi građeni u 19. stoljeću za stanovanje činovnika, obrtnika i manjih trgovaca postepeno su dotrajavali i prve stanovnike zamijenilo je siromašnije radničko stanovništvo. No, ekonomske i socijalne promjene tokom zadnjih dvadesetak godina dovele su do obrtanja procesa: privatni poduzetnici otkupljuju stare kuće, iseljavaju stanare (primjenom raznih metoda u okviru i na rubu zakona), renoviraju kuće i prodaju ih – obično uz znatan profit – mladim parovima stručnih profesija i drugim pripadnicima više srednje klase. Njihova su domaćinstva u prosjeku manja a koriste veći prostor nego raniji stanari (npr. kuća sa 2–3 stana pretvara se u jedan stan) – pa je i to jedan od uzroka smanjenja broja stanovnika. Ovaj proces zahvatio je široki pojas užeg gradskog područja, obuhvaćajući centar grada sa sjeverne, zapadne i južne strane.

«Pieds à terre»^{*} su nešto poput «obrnute vikendice»: manji gradski stanovi imućnijih poslovnih ljudi i stručnjaka, koji im služe preko radnog tjedna ili prema potrebi posla – dok je glavno boravište obitelji kuća izvan grada. Takvi stanovi nalaze se uglavnom u centralnim dijelovima grada (Westminster, Bloomsbury, Barbican). Ova pojava nema ni približno takve razmjere kao «gentrification», no indikativna je za način života u kojem se urbano stanovanje ne smatra prednošću. «Gentrification», nasuprot tome – iako smanjuje stanovništvo – u stvari je indikator privlačnosti urbanog stanovanja za dio onih koji si to mogu ekonomski dopustiti. Njih privlači blizina radnih mjesta i usluga, te kozmopolitska atmosfera grada.

Dok u centru grada uredi i hoteli potiskuju stanovanje, u bivšim industrijskim i lučkim predjelima napuštena skladišta pretvaraju se u luksuzne stanove – a ima slučajeva da se i uredske zgrade u širem centru grada adaptiraju za stanovanje (primjer West London Air Terminala).

Velike promjene desile su se u kategorijama vlasništva i korištenja stanova. Dok je početkom stoljeća oko 90 % londonskih domaćinstava živjelo u stanovima iznajmljenim od privatnih vlasnika, danas je situacija sasvim drugačija. Raspodjela domaćinstava prema stambenom statusu razvijala se u proteklih četvrt stoljeća na slijedeći način (u %, zaokruženo na cijeli broj):

godina	u vlastitom stan/kući		u iznajmljenom stanu	
	društvenom	privatnom ⁸	društvenom	privatnom ⁸
1961.	37	18	46	35
1971.	40	25	35	20
1981.	49	31	20	17
1985.	54	29	17	17

Konstantan rast učešća stanara-vlasnika rezultat je privatne izgradnje i otkupa od privatnih stanodavaca, te – zadnjih godina – prodaje društvenih stanova njihovim stanarima, što naročito forsira konzervativna vlada. Stanovanje u društvenim (općinskim i gradskim) stanovima raslo je kao posljedica izgradnje takvih stanova i prinudnog otkupa dijela privatnih, što je sve bilo dio socijalne politike laburističkih lokalnih vlasti, obilno subvencionirane od centralne vlade. Zaokret u politici nakon zadnjeg dolaska konzervativaca na vlast (1979. god.) dovodi do smanjenja učešća ove kategorije stanovanja.

Stanovanje u iznajmljenim privatnim stanovima (nenamještenim ili namještenim) pokazuje izrazit i konstantan pad. U stvari, nakon prvog svjetskog rata sagrađeno je malo privatnih najamnih stanova, a mnogo ih je prodano stanarima, općinama i drugim kupcima – ili srušeno u akcijama raščišćavanja slumova. Propisi koji štite stanare od eksploatacije i neopravdanih otkaza djelovali su, izgleda, destimulativno na privatno iznajmljivanje i smanjili ponudu te kategorije stanova (ova pojava nije ograničena samo na London i Britaniju, već je prisutna i u mnogim drugim zapadnim zemljama). Učešće «stambenih udruženja» (housing associations), privatnih organizacija subvencioniranih od strane države u svrhu pružanja «socijalno odgovornih» stambenih usluga kreće se oko 5 % ukupnog broja stanova i zasad se bitno ne mijenja.

U društvenim stanovima živi, zbog nižih stanarina, pretežno stanovništvo manjih prihoda. Onaj dio siromašnijeg stanovništva koji nije uspio doći do takvih stanova prisiljen je na privatni najam, a taj je

^{*} franc. «noge na zemlji»

8. Uključeni i stanovi u vlasništvu stambenih udruženja

skuplji i pruža u prosjeku lošije uvjete stanovanja (ta činjenica objašnjava »liste čekanja« na društvene stanove). Prostorni raspored različitih kategorija stanovanja određuje tako socijalni sastav stanovništva. Općenito, na užem gradskom području jače su zastupljeni društveni stanovi, dok u predgrađima dominira vlasništvo obiteljskih kuća. Za predgrađa je karakterističnija i pojava slabog iskorištenja stambenog prostora: mnoge relativno velike kuće nastanjene su staračkim domaćinstvima od 1-2 osobe.

Stambena izgradnja u Londonu kreće se u periodu od 1966-77. oko 30.000 stanova godišnje, od čega preko 2/3 otpada na društveni sektor. Nakon 1977. ukupni broj novosagrađenih stanova manje-više stalno opada, što je naročito izraženo u društvenom sektoru. Privatna gradnja oscilira i od 1983. postaje jača od društvene. 1985. godine sagrađeno je svega 8.705 stanova, od toga 57 % privatnih. U toj promjeni reflektira se prvenstveno nova stambena politika konzervativne vlade, koja drastično reducira javne fondove, a privatnu gradnju favorizira povoljnim kreditima i poreskim olakšicama.

Sastavni dio takve politike je i prodaja postojećih društvenih stanova njihovim stanařima, uz vrlo povoljne uvjete (popust i preko 40 % tržišne cijene). Konzervativne općine su to i ranije činile, dok laburističke nisu uvijek sklone prodaji – ali ih na nju prisiljava zakon o »pravu na kupnju«, donesen 1980. godine. Od 1971-84. prodano je 97.000 općinskih i gradskih stanova, no rezultati te akcije su jednostrani: preko 90 % prodanih stanova čine obiteljske kuće, dok se stanovi u većim zgradama, pogotovo u »stornjevima« vrlo teško prodaju. Na taj način suzuje se izbor za one koji reflektiraju na društvene stanove.

Nepopularnost stanovanja u zgradama višim od pet etaža vidi se i iz činjenice što se njihov udio u novoj izgradnji smanjio za oko polovicu. Jako je smanjeno i rušenje »substandardnih« stambenih zgrada – s jedne strane zato jer je velik dio takvog fonda već srušen, a s druge zato jer se takav pristup danas općenito smatra pogrešnim i popravak se preferira rušenju.

Zadnjih cca 25 godina, stanovi u Londonu predstavljaju jednu od najunosnijih investicija u Britaniji. 1987. god. prosječna cijena obiteljske kuće u Londonu iznosila je oko 59.600 funti, što u odnosu na 1979. znači porast od 47 %. Unatoč padu stanovništva, stanovi u Londonu poskupjeli su znatno više nego u bilo kojem drugom dijelu zemlje, a u odnosu na perifernije krajeve (Sjeverna Engleska, Wales, Škotska) danas su u prosjeku više nego dvostruko skuplji. Kvalitetne kuće na atraktivnim lokacijama prodaju se po 200-500.000 funti, pa i više. Iza te naoko paradoksalne činjenice krije se jedna od najvažnijih socijalnih pojava u Britaniji – vrlo jaka aspiracija za posjedovanjem kuće. Kombinirana s visokim prihodima dijela stanovništva i znatnim prilivom stranog novca (naročito arapskog), te podržavana od vlade iz političkih razloga, ona stvara pritisak na tržištu i omogućuje špekulacije. Oni investitori koji su iskoristili »dolaženje u modu« pojedinih stambenih kvartova u razno vrijeme, kupujući i prodajući u pravi čas, ostvarili su profite i do 500 % (Elliott, 1986).

S druge strane, ova su kretanja u raskoraku sa stvarnim potrebama velikog dijela stanovništva, naročito onog siromašnijeg, te mladih samaca, razvedenih, imigranata i privremeno prisutnih. Potražnja za manjim i jeftinijim najamnim stanovima ostaje velika, a ponuda se smanjuje. Tako, paralelno sa statističkim viškom stambenog prostora, stambeni problem i dalje postoji. On se jače manifestira u nekim područjima unutrašnjeg dijela grada, gdje se i preklapa s višom stopom nezaposlenosti i s drugim socijalnim problemima.

Što se tiče korištenja gradskog prostora, stambene zone su se u totalu nešto povećale, s tim da je veće proširenje ostvareno u predgrađima, a u unutrašnjem dijelu grada došlo je do neznatnog smanjenja (podaci za netto stambene zone, u ha):

	1966.	1983.	razlika
Unutrašnje područje (ILEA)	11.330	11.160	- 170
Vanjsko područje	41.280	43.150	+ 1.870
Ukupno	52.610	54.310	+ 1.700

Proširenjem stambenih zona, uz pad stanovništva, srednja netto stambena gustoća smanjila se sa 150 na 124 st./ha. Na unutrašnjem području grada ona je danas u prosjeku dvostruko veća nego na vanjskom (207 prema 103 st./ha), a gledana po općinama varira od maksimalnih 349 st./ha (Westminster)⁹ do minimalnih 68 st./ha (periferna općina Bromley).

Ekonomske aktivnosti i zaposlenost

Tri su tradicionalne osnove londonske ekonomije: trgovačko-financijski poslovi, luka i aktivnosti državne uprave. Između dva rata naglo se razvija industrija, koja postaje četvrti osnovni faktor. Danas je londonska regija (kao i šire područje jugoistočne Engleske) dio ekonomskog »zlatnog trokuta« sjeverozapadne Evrope¹⁰ – doduše njen najslabiji dio, no bez sumnje privredno najznačajnije i najvitalnije po-

9. Ekstremno visoka gustoća male stambene enklave u City-u (786 st./ha) nije uzeta u obzir jer nije reprezentativna.

10. U njega još spadaju Pariški bazen, Benelux i Rajnsko-rurska oblast.

dručje Britanije. U njegovoj strukturi došlo je, međutim, do velikih promjena. One su dijelom rezultat svjetskih kretanja a dijelom specifičnog razvoja britanskih i lokalnih uvjeta.

Raspad imperija i relativno smanjenje značaja Britanije u svjetskom rasporedu ekonomske i političke moći svakako da su oslabili jednu od osnovnih funkcija Londona – iako se državna uprava kvantitativno nije bitno smanjivala. Postoje i nadalje veze s Commonwealthom, no njihovo je značenje i razvoj nešto teže ocijeniti. Promjene su prvenstveno kvalitativne i indirektno – London uglavnom više nije centar u kojem se donose političke odluke svjetskog značaja, a ta se činjenica odražava i na neke druge djelatnosti.

Promjene koje doživljava industrija mnogo su opipljivije i imaju velike socijalne posljedice. One jednim dijelom proizlaze iz tehnološkog razvoja i pomaka u međunarodnoj podjeli rada, a drugim su dijelom lokalno uvjetovane: London više nije atraktivni prostor za industriju. Zastarjela fizička struktura industrijskih objekata, nedostatak prostora za razvoj, prometne teškoće u gradu nasuprot poboljšanoj pristupačnosti u vanjskim dijelovima regije – sve to zajedno čini »londonski faktor«, koji je doveo do opadanja i disperzije industrijske proizvodnje (Clout & Wood, 1986). Sa maksimalnih 1,613.000 u 1961. god. broj zaposlenih u industriji smanjio se do 1985. na svega 570.000 (pad proizvodnje naravno nije tolik, jer je i automatizacija odigrala svoju ulogu). Izvjestan utjecaj ima i vladina politika decentralizacije, koja se nakon drugog svjetskog rata provodi s naročitim naglaskom na decentralizaciji industrije, no prevladava mišljenje da se veći dio procesa odvijao spontano i da bi do njega došlo i bez planiranja (neki kasniji pokušaji da se proces zaustavi nisu uspjeli).

Opadanje industrijske proizvodnje u djelomičnoj je uzročno-posljedičnoj vezi sa smanjenjem prometa londonske luke (samo od 1968 – 75. god. pao je sa 60 na 45. milijuna tona) i s decentralizacijom lučkih aktivnosti. Nova tehnologija zahtijeva više prostora, pa se stari londonski dokovi od 1960-ih godina postepeno napuštaju i glavina operacija pomiče se 27 km nizvodno – u kontejnersku luku Tilbury dok se dio prometa prebacuje i u udaljenije luke kao što su Felixstowe, Dover ili Southampton. Broj lučkih radnika smanjio se sa 23.000 na svega 3.000, a gubitak radnih mjesta u pratećim djelatnostima luke iznosi nekoliko puta više.

Međutim, nasuprot opadanju ovih nekad značajnih sektora, neke druge djelatnosti doživljavaju značajan uspon. Geografski položaj Londona u globalnom smislu, njegova uloga u mreži svjetskih komunikacija te njegova naslijeđena profesionalna i društvena »infrastruktura« omogućili su daljnji rast finansijskih i veletrgovačkih transakcija koje simbolizira londonski City. Njegov prihod iz inozemstva se u razdoblju 1975 – 85. udeseterostručio, broj stranih banaka povećao se od 1972 – 84. sa 200 na 460, a broj poduzeća za promet vrijednosnim papirima sa 54 na 120. Danas je London treći finansijski centar na svijetu (prvi je New York, a drugi Tokio), no za tu mu poziciju konkuriraju Pariz i Frankfurt. Finansijske i veletrgovačke poslove prate brojne profesionalne uslužne aktivnosti: računarske, pravne i druge. U financijama i osiguranju radi danas više ljudi nego u industriji, a dohoci te radne snage su iznad prosjeka.

Druga je propulzivna djelatnost turizam. 1960. godine London je posjetilo samo oko 1 milijun turista, 1967. god. 3.500.000 – a 1984. 22.400.000 (od toga 8.400.000 stranaca, koji su gradskoj ekonomiji donijeli prihod od 2,4 milijarde funti). Broj hotelskih i drugih turističkih spavaćih soba povećao se sa 44.000 u 1964. na 154.000 u 1982. god. Taj je razvoj svakako dio svjetske turističke ekspanzije, kojoj se London priključio relativno kasno (u svakom slučaju kasnije od npr. Pariza ili Rima). Došavši »u modu« sredinom 1960-ih godina, London proširuje svoju turističku ponudu, dodajući tradicionalnim atrakcijama (kulturno-povijesne zanimljivosti, muzeji, galerije, kazališta i sl.) svakodneveni život velikog grada kao »scenu« samu po sebi, odnosno kao skup različitih, manje ili više alternativnih ili ekscentričnih »scena« i događaja. Turizam se reflektira kroz niz djelatnosti, zapošljavajući direktno ili indirektno 300 – 400.000 ljudi, dakle oko 10 % radne snage u gradu. Efekt te zaposlenosti smanjuje međutim činjenica što se velikim dijelom radi o slabo plaćenim i sezonskim poslovima.

Poseban značaj ima nagli razvoj zračnog prometa, koji je neposredno vezan s poslovnom i turističkom ekspanzijom. 1950. god. svi britanski aerodromi imali su promet od 2 milijuna putnika, dok ih je 1986. samo kroz londonske aerodrome prošlo oko 50 milijuna. Heathrow je danas najveći međunarodni aerodrom na svijetu i uopće najveći aerodrom izvan SAD. On je važan ne samo za putnički već i za teretni promet, pa je po vrijednosti robe koja prođe kroz njega (naravno ne i po tonaži) prva »luka« Britanije. Na njemu je direktno zaposleno oko 70.000 ljudi, a u raznim pratećim aktivnostima u okolici još nekoliko puta toliko. Drugi londonski aerodrom – Gatwick – po prometu je upola manji ali još uvijek četvrti svjetski međunarodni aerodrom. Pad pomorskog prometa tako je, što se tiče općeg značaja za grad, više nego nadoknađen razvojem zračnih luka.

Konačno, kao jedan od novih razvojnih faktora treba spomenuti vrlo raznoliki splet usluga u domeni kulture i kreativnih aktivnosti u širem smislu. Moda, reklama, izdavačka djelatnost, film i televizija, muzička produkcija – sve je to značajan izvor prihoda i zaposlenosti, te neizostavni dio svjetske komunikacijske uloge Londona. Radi se uglavnom o manjim, suvremenim i vrlo fleksibilnim poduzećima, koja iniciraju ili prenose nove trendove na različitim područjima. Na primjer, od 1960-ih godina London se razvio u možda najjači svjetski centar mode i zabavne muzike za omladinu.

No, pored spomenutih djelatnosti koje se ističu ili svojom propulzivnom ulogom ili opadanjem, postoje i one koje su »u sredini«, prateći opća kretanja. Trgovina na malo, oduvijek jedna od najvažnijih

11. Npr. 1970-ih godina, u vrijeme slabe funte, London je bio najpovoljnije mjesto u Evropi za kupovinu.

londonskih djelatnosti, nalazi se pod djelovanjem kontradiktornih utjecaja: pada stanovništva i rasta kupovne moći, velikog priliva turista i poplave strane robe (naročito iz Evropske zajednice i azijskih zemalja), oscilacija u vrijednosti novca¹¹ i promjena u stilu života. U zadnje vrijeme, trgovina reagira izvjesnim smanjenjem personala i broja prodavaonica, te decentralizacijom (otvaranje supermarketa u predgrađima, vezanih za auto-ceste po američkom uzoru). Ugostiteljstvo je, pod utjecajem turizma, imigracije i porasta međunarodnih veza uopće, osjetno proširilo i internacionaliziralo svoju ponudu, pri čemu je posebno značajna inicijativa azijskih i mediteranskih doseljenika.

Specifična je – i po svom obimu (bar 6 % društvenog brutoprodukta) nipošto zanemariva – »crna« ili »siva« ekonomija, koja se javlja u raznim privrednim granama (građevinarstvo, konfekcija i druga proizvodnja u kućnoj radinosti, improvizirano ugostiteljstvo, razne obrtničke i osobne usluge), izbjegavajući kontrolu vlasti i plaćanje poreza. Velikim dijelom vezana je na siromašniji dio stanovništva i na doseljenike iz »Novog Commonwealtha«, koji su u nekim dijelovima grada (npr. Hacknel ili Whitechapel) stvorili ekonomiju koja se bazira na jeftinoj radnoj snazi i u mnogo čemu operira na principima karakterističnim za »treći svijet«. Brojni sajmovi novom i rabljenom robom, koji se održavaju na dvadesetak mjesta u gradu (često u kombinaciji s uličnim tržnicama) također su na svoj način dio »sive ekonomije« – a neki od njih su usput postali i turističke atrakcije.

Podaci o zaposlenosti u Londonu pokazuju već kroz dulji period opći silazni trend s karakterističnim pomakom u osnovnoj strukturi:

	1962. 1000 (%)	1971. 1000 (%)	1978. 1000 (%)	1985. 1000 (%)
usluge	2.860 (60,6)	2.690 (68,3)	2.700 (74,0)	2.750 (79,3)
industrija	1.580 (33,5)	1.050 (26,6)	770 (21,1)	570 (16,4)
građevinarstvo	280 (5,9)	200 (5,1)	180 (4,9)	140 (4,0)
ukupno ¹²	4.720	3.940	3.650	3.470

U razdoblju od 23 godine broj zaposlenih smanjio se za 1,250.000 ili za preko 26 %. Pad zaposlenosti počeo je kasnije od pada stanovništva, ali je bio brži i relativno veći. Taj se pad, međutim, odnosi prvenstveno na industriju i građevinarstvo, dok se broj zaposlenih u uslugama – gledanim kao cjelina – u apsolutnom iznosu nije bitnije mijenjao. U relativnom smislu, dominacija usluga u londonskoj ekonomiji se izrazito pojačala.

Gledano detaljnije po djelatnostima, doduše kroz kraći period, kretanje pokazuje također indikativne promjene:

Djelatnost	1978. 1000 (%)	1984. 1000 (%)	indeks 84/78
industrija	773 (21,2)	589 (17,0)	76,2
građevinarstvo	190 (5,2)	147 (4,2)	77,4
veletrgovina i ugostiteljstvo	357 (9,8)	375 (10,8)	105,0
trgovina na malo	344 (9,4)	321 (9,3)	93,3
promet i komunalne službe	392 (10,7)	333 (9,6)	84,9
financije i osiguranje	506 (13,9)	613 (17,7)	121,1
državna i lokalna uprava	416 (11,4)	378 (10,9)	90,9
prosvjeta, zdravstvo i ostale usluge	611 (16,7)	656 (18,9)	107,4
ostalo	64 (1,7)	51 (1,5)	79,7
ukupno	3.653	3.463	94,8

S obzirom na to da se radi samo o šestogodišnjem razdoblju, promjene su vrlo značajne, potvrđujući već navedene tendencije pomaka od materijalne proizvodnje i distribucije prema uslugama »višeg reda«. Taj je proces u Londonu znatno dalje odmakao nego u vanjskim dijelovima regije ili u Britaniji kao cjelini.¹³

Ako promatramo zaposlenost prema vrsti posla, jedna kategorija izdvaja se izrazitim povećanjem učešća: to su uredski radnici. Iako je decentralizacija zahvatila i dio uredskih poslova (prvenstveno ru-

12. Podaci se odnose samo na radnike i namještenike, a ne uključuju samostalne poduzetnike i slobodne profesije (njihov broj je daleko manji ali je u porastu: 1966. 235.000, 1971. 255.000, 1981. 293.000)

13. U Britaniji je 1985. u industriji radilo 25,8 % zaposlenih.

tinskih), pa se ukupan broj uredskih radnika u Londonu nešto smanjio, njihovo učešće u ukupnoj zaposlenosti u gradu povećalo se sa 32 % u 1961. na 42 % u 1981. god. Zanimljiva je tendencija rasprostiranja uredskih poslova u svim djelatnostima, dakle izvjesnog izjednačenja u tom pogledu: u industriji u sada 38 % svih zaposlenih uredski radnici, u uslužnim djelatnostima 43 %. Ipak, najprisutniji su u centru grada, gdje čine 59 % svih zaposlenih (u City-u čak 73 %).

Jedan od najznačajnijih ekonomskih i socijalnih fenomena zadnjih desetak ili nešto više godina je velik porast nezaposlenosti – pojava koja je prisutna i u drugim zapadnoevropskim zemljama. Ponuda i potražnja rada u Londonu kretala se kako slijedi (u 1000):

	1965.	1972.	1978.	1985.	1987.
broj nezaposlenih	35	90	151	405	369
prazna radna mjesta	98	32	58	30	–

Stanje pune zaposlenosti, pa čak i nedostatka radne snage u 1960-im godinama počelo se najprije lagano a zatim sve naglje mijenjati – naročito kad su se spojili efekti ekonomskih kretanja i vladine monetarističke politike. 1979. god. nezaposleno je 3,4 %, a 1985. već 11,5 % aktivnog stanovništva. U nekim unutrašnjim gradskim općinama (Hackney, Tower Hamlets, Lambeth), koje napušta industrija a za urede i turizam nisu dovoljno atraktivne, stopa nezaposlenosti prešla je 20 %. Naročito su pogođeneneke kategorije stanovništva, npr. mlade crnačko stanovništvo, kojeg je bez posla i više od 30 %.

U Londonu je tako nastala jedna od najvećih koncentracija nezaposlenosti u razvijenom svijetu (Elliott, 1986). No, kako podaci iz 1986–87. pokazuju, osjetan pad nezaposlenosti u Britaniji kao cjelini doveo je do od prilike adekvatnog smanjenja i u Londonu – 1987. stopa nezaposlenosti bila je 10,5 %.

Zaposlenost i nezaposlenost su, naravno, povezani fenomeni, no na gradskom području ne nužno potpuno recipročni – u prvom redu zbog dnevne radne migracije. Približni odnosi bli su 1985. ovakvi:

aktivno stanovništva grada	3,500.000
od toga nezaposleno	– 400.000
	3,100.000
netto dnevna migracija	+ 700.000
ukupno radi u gradu (zaposleni + samostalni)	3,800.000

Najveći dio ulazne dnevne migracije sačinjavaju uredski i drugi stručni radnici, koji stanuju izvan grada a rade pretežno u centru. *Nezaposleni su, nasuprot tome, pretežno bivši industrijski i drugi manualni radnici te mladi bez odgovarajućih kvalifikacija, koji stanuju većim dijelom u unutrašnjem dijelu grada.* Nezaposlenost, lošiji uvjeti stanovanja i razni drugi socijalni problemi doveli su tako do toga da je »inner city« postao sinonim za područje s problemima.

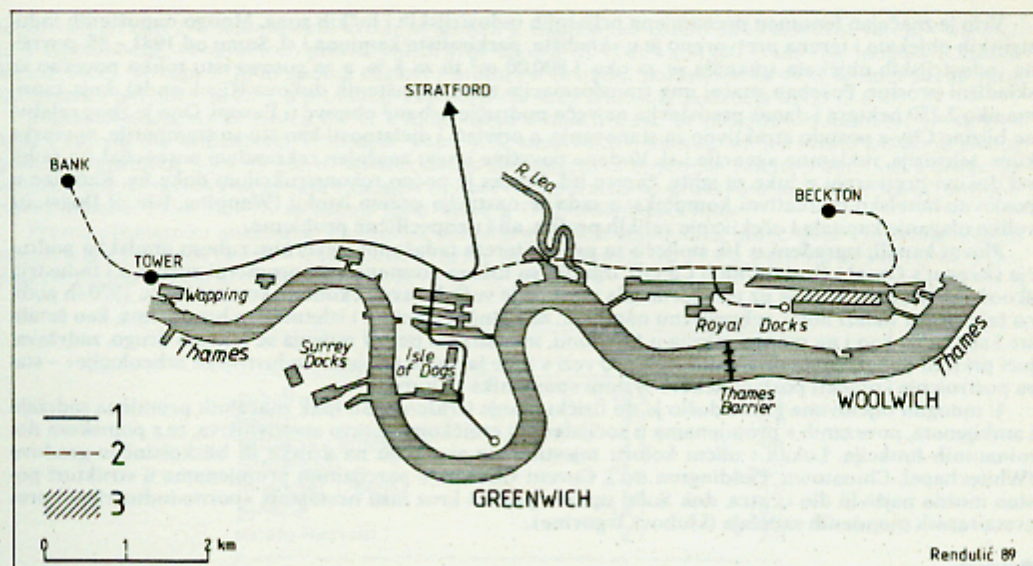
Unatoč padu broja zaposlenih, realni društveni brutoprodukt Londona povećao se od 1974 – 83. za 3,5 %, a kako se stanovništvo smanjilo, društveni brutoprodukt po stanovniku porasao je za 11,2 %. Raznolika ekonomska struktura grada pokazala je, dakle, ponovno svoju prilagodljivost – no socijalne razlike su se povećale, uglavnom kao posljedica nezaposlenosti i promjena u oporezivanju: dok je 1974. godine po prihodima donja četvrtina domaćinstava primila 38,6 % prihoda gornje četvrtine, do 1983. taj se odnos smanjio na 29,9 %.

Promjene u fizičkoj i sadržajnoj strukturi grada

Budući da se radi o već ranije izgrađenom i ljudskim djelovanjem formiranom prostoru, promjene koje su se zadnjih decenija u njemu desile imaju pretežno karakter transformacije a ne ekspanzije. To međutim ne znači da one nisu bile u nekim područjima i s nekih aspekata i te kako radikalne. Osnovni uzroci tih promjena su ekonomska kretanja, tehnološke inovacije (u izgradnji objekata i korištenju prostora), te arhitektonsko-urbanističke doktrine.

Ono što se primjećuje na prvi pogled, fizička je transformacija pojedinih dijelova grada. Rušenja i rekonstrukcije promijenili su vertikalne i horizontalne dimenzije – uglavnom u smislu prelaza iz sitnijeg u krupnije mjerilo. Iza 1960. godine sve se više javljaju visoki poslovni i stambeni objekti, parcele se spajaju, manje zgrade se ruše i zamjenjuju većim. Gradska makrostruktura, tj. mreža ulica, se ipak u pravilu ne mijenja.

Drugi je fenomen nastavak procesa specijalizacije prostora, koji je započeo u londonskom City-u još sredinom prošlog stoljeća. Taj se proces proširio uglavnom prema zapadu i zahvatio čitavo današnje područje centra grada (već spomenutih 27 km² omeđenih glavnim željezničkim stanicama). Uredi, trgovine, hoteli i drugi javni ili poslovni sadržaji tu su u velikoj mjeri potisnuli stanovanje – što se vidi iz podatka da je u tom području 1981. god. radilo 1,070.000, a stanovalo svega 150.000 ljudi. Izvan radnog vre-



Graf 3. Docklands, pregledna skica. 1. Docklands Light Railway – postojeći i 2. planirani, 3. London City Airport (Stolport)

- Graph 3. Docklands, review drawing
 1. Docklands Light Railway – existing,
 2. The planned one
 3. London City airport (Stolport)

mena taj je dio grada – uz izuzetak nekih manjih zona večernje zabave – danas napušten gotovo toliko kao i sam City.

City, najstariji dio Londona, fizički se najupadljivije promijenio. Iako je srednjovjekovna ulična mreža uglavnom sačuvana, u City-u je – naročito u zadnjih desetak godina – izniklo toliko velikih i modernih poslovnih objekata, da on svojom silhuetom danas podsjeća na centar nekog američkog grada. Nastojanje urbanista da se, ubacivanjem nešto stanovanja i kulturnog centra Barbican, struktura tog dijela grada učini manje jednoličnom, nije moglo mnogo promijeniti situaciju kojom apsolutno dominiraju uredi.

Drugi dijelovi centra koji su rekonstrukcijama drastično promijenjeni u fizičkom i sadržajnom smislu, su područje oko ulice Victoria, južna obala Temze i, donekle, Bloomsbury (gdje su veliki hoteli, uredi i fakultetske zgrade nadomjestili dio starije, sitnije strukture). U ostatku centralne zone promjene su režežno sadržajnog karaktera, s pojedinačnim interpolacijama visokih poslovnih ili hotelskih objekata.

Od 1966–81. god. uredski prostor Londona povećao se sa 12,900.000 na 18,900.000 m² (za 47 %) – iako se broj zaposlenih u uredima ček nešto smanjio. Oko polovice novog uredskog prostora smješteno je u centru ili u zonama koje se neposredno na njega nadovezuju. Tu se lociraju djelatnosti koje pružaju usluge »višeg reda« i mogu plaćati skupi prostor, dok se veletrgovačke i skladišne djelatnosti sele na periferne lokacije (npr. veletržnica Covent Garden preselila se u Nine Elms, a riblja tržnica Billingsgate na Isle of Dogs). Otpor građana, planera i nekih općina suzio je prostor za gradnju ureda i povećao mu cijenu. Zbog toga, a i iz drugih razloga, dolazi do izvjesne disperzije nove izgradnje, pa i do formiranja sekundarnih koncentracija ureda u predgrađima (npr. u Croydonu).

Turizam ima dvojak utjecaj na povijesnu strukturu gradskog središta: s jedne strane stimulira njeno čuvanje (kao bitne turističke atrakcije) – a s druge strane i sam mijenja karakter ambijenta. Dio stambenih zgrada pretvara se u male hotele ili pansione, otvaraju se lokali orijentirani na turističku klijentelu itd. Ti su procesi u značajnoj mjeri djelovali na neke dijelove West Enda (Bayswater, Kensington, Bloomsbury).

Dok su promjene strukture centra uglavnom posljedica ekonomskih kretanja, pa i špekulacija, transformacija nekih stambenih područja plod je urbanističke ortodoksije. To naročito vrijedi za dijelove East Enda, gdje su nova naselja, sa stambenim neboderima i ostalim »radostima« modernog urbanizma, doduše poboljšala standard stanovanja – ali razorila socijalnu strukturu starih radničkih naselja i stvorila mnoge nove probleme, pa se danas općenito priznaju kao promašaj.

Vrlo je značajan fenomen prenamjena prijašnjih industrijskih i lučkih zona. Mnogo napuštenih industrijskih objekata i terena pretvoreno je u skladišta, parkirališta kamiona i sl. Samo od 1981 – 85. površina industrijskih objekata smanjila se za oko 1,800.00 m² ili za 8 %, a za gotovo isto toliko povećao se skladišni prostor. Poseban značaj ima transformacija zone napuštenih dokova (Docklands), koja zauzima oko 2.250 hektara i danas predstavlja najveće područje urbane obnove u Evropi. Ono je zbog relativne blizine City-a postalo atraktivno za stanovanje, a privlači i djelatnosti kao što su štamparije, novinske kuće, televizija, reklamne agencije i sl. Vodene površine imaju značajan rekreativni potencijal, pa se bišvi dokovi pretvaraju u luke za jahte, čamce itd. Proces je počeo rekonstrukcijom doka Sv. Katarine u poslovno-hotelsko-rekreativni kompleks, a sada se nastavlja prema istoku (Wapping, Isle of Dogs), uz veliko ulaganje kapitala i očekivanje velikih profita, ali i uz specifične probleme.

Plovni kanali, izgrađeni u 19. stoljeću za prevoz tereta tadašnjim sjevernim rubom gradskog područja (Regent's Canal i Grand Union Canal), izgubili su tokom vremena svoj prometni značaj, a i industrijsko-skladišna zona koja se uz njih formirala izgubila je veći dio svog ekonomskog značenja. 1970-ih godina taj prostor nalazi novu, rekreativnu namjenu: za vožnju čamcima i izletničkim brodovima, kao šetalište i sl. Ovdje, kao i na mnogo mjesta u Londonu, industrijski pejzaž mijenja se u nešto drugo, zadržavajući pri tom donekle svoj originalni izgled. U vezi s time javlja se i pojam »industrijske arheologije« – stara postrojenja i objekti postaju nekom vrstom spomenika kulture.

U mnogim dijelovima grada došlo je do fizički manje izraženih, ali ipak značajnih promjena sadržaja i ambijenata, povezanih s promjenama u socijalnom i etničkom sastavu stanovništva, te s pomakom dominantnih funkcija. Lokali i ulični kolorit mjestimično asociraju na azijske ili bliskoistočne gradove (Whitechapel, Chinatown, Paddington itd.). Covent Garden je parcijalnim promjenama u strukturi postao možda najživlji dio centra, dok Soho upravo prolazi kroz fazu nestajanja »porno-industrije« i procvata raznih mondenih sadržaja (klubovi, trgovine).

Promet

Promet je bio i ostao jedan od bitnih faktora razvoja i svakodnevnog funkcioniranja Londona – kao što je to slučaj i sa svim ostalim gradovima. On nosi sa sobom i uobičajene probleme, iako su oni nešto ublaženi i modificirani već spomenutim procesima decentralizacije.

Ukupan broj motornih vozila registriranih u gradu spada u one pokazatelje koji bilježe konstantan rast, no promatrano po pojedinim vrstama vozila slika je nešto drugačija (u 1000):

	1966.	1971.	1984.
Ukupno vozila	2.022	2.173	2.546
Osobni automobili	1.441	1.708	2.174
Kamioni	262	268	183
Motocikli	..	111	107
Autobusi i taksiji	..	20	21
Ostala vozila	..	65	62

Broj osobnih automobila je, unatoč padu stanovništva, značajno porasao – tako da je 1984. god. dostignut odnos 1 automobil : 3,1 stanovnika (1966 1:5,3; 1971. 1:4,4).

1970. godine 49% londonskih domaćinstava posjedovalo je automobil (7 % dva ili više automobila), a 1983. god. automobil je posjedovalo 58 % domaćinstava (13 % dva ili više). Proširenje vlasništva automobila zapravo je raslo dosta umjerenim tempom, dok je posjedovanje dva ili više vozila poraslo brže – odražavajući možda također imovnu polarizaciju. U središnjim dijelovima grada manje od 40 % domaćinstava ima automobil, a na periferiji taj postotak iznosi 70 i više.

Pad broja kamiona još je jedan indikator smanjenja industrijske i lučke uloge Londona. Suprotno tome, rast broja taksija (sa 7.500 u 1966. na 13.600 u 1984. god.) odražava porast poslovnih i turističkih aktivnosti.

Cestovni promet jedno je od osnovnih konfliktnih pitanja londonske politike. Rast motorizacije i izgradnja cesta isprva su podržavale obje vodeće političke partije – šezdesete godine vrijeme su ambicioznih prometnih studija i planova. No, budući da gradnja novih cesta, naročito na užem području grada, znači rušenje kuća i velike troškove, laburistička stranka mijenja stav i, nakon svoje pobjede 1973. godine, odbacuje program gradnje cesta kao socijalno nepravedan, ekološki štetan i finansijski nerealan. Konzervativna centralna vlada (nakon 1979.) sukobljava se po tom pitanju s laburističkim gradskim vlastima, no ni poslije svoje političke pobjede ne uspijeva ostvariti značajnije povećanje cestovnih kapaciteta u gradu – zbog velikih troškova i zbog otpora ekoloških i lokalnih grupa. Ostvaren je ipak veliki zahvat na rubu grada – izgradnja obilaznog autoputa »M25«, dugog 195 km (dovršeno 1986. god.). On prolazi cijelom dužinom kroz »zeleni pojas«, uglavnom izvan granica grada. Izgleda da ima veliki efekt na regionalni promet i na lociranje ekonomskih aktivnosti, povezujući glavne radijalne ceste i tri glavna aerodroma, te omogućujući pristup trajektnim lukama bez prolaza kroz gradsko područje Londona.

Na gradskom području, unutar obilaznice, poduzimaju se parcijalni zahvati izgradnje i povećanja cestovnih kapaciteta – te uvode opsežne šeme regulacije prometa. Kompijutorskom kontrolom semafora

(obuhvaćeno oko 2/3 semaforških križanja) izbijen je maksimum iz postojeće cestovne mreže – no «očito je da slobodan, neograničen protok vozila kroz unutrašnji i centralni dio grada nije moguć» (Clout & Wood, 1986). Tokom 1970-ih godina cestovni promet u Britaniji porasao je za 40%, promet preko vanjske granice Londona za 28%, a promet preko kordona užeg gradskog područja samo za 6%.

Takva situacija, uz činjenicu da 42% londonskih domaćinstava ne posjeduje automobil, te da 70% žena i najveći dio omladinske i staračke populacije nisu vozači, ukazuje na presudno značenje javnog gradskog prometa. Njegovi glavni nosioci danas su podzemna željeznica (metro), autobusi i britanske željeznice, koje također obavljaju značajan dio prevoza putnika na gradskom području, naročito u južnom Londonu. 1952. ukinute su zadnje tramvajske, a 1962. trolejbuske linije.¹⁴

Prema prometnim anketama, mobilnost odraslih gradskih stanovnika radne dobi – mjerena brojem »putovanja« po osobi tjedno – u zadnje se vrijeme nešto smanjila (sa 21,9 u 1981. na 20,3 u 1984.), a raspodjela prema načinu kretanja bila je ovakva (u %):

	1981.	1984.
autobus	19,9	18,2
metro	9,1	10,3
britanske željeznice	4,1	4,4
automobil	45,7	42,9
motocikl i bicikl	2,7	3,0
pješice	18,7	19,2
ostalo (taxi itd.)	2,7	2,0

Oko jedne trećine svih kretanja odraslih stanovnika odvija se, dakle, sredstvima javnog prometa – no u nekim ključnim kretanjima njegova je uloga znatno veća: 46,5% svih putovanja na rad obavlja se javnim prometom, a od preko milijun ljudi koji ulaze u centar grada u jutarnjem vrhu prometa više od 80% prevozi se javnim sredstvima (među kojima prvo mjesto zauzima željeznica, glavni prevoznik uredske radne snage iz okolice grada i udaljenih predgrada).

Maksimum korištenja javnog gradskog prometa u cjelini zabilježen je 1948. godine, kad je prevezeno ukupno 4.675 milijuna putnika. Nakon toga dulje vrijeme prevladava silazni trend pod utjecajem tri glavna faktora: pada stanovništva, pada zaposlenosti (nešto kasnije) i porasta individualne motorizacije. Od 1950 – 85. broj putnika prevezenih godišnje od strane dva glavna sredstva javnog prometa kretao se kako slijedi (u milijunima):

	1950.	1964.	1971.	1976.	1982.	1983.	1984.	1985.
autobus	3.536	2.004	1.480	1.423	1.043	1.089	1.163	1.147
metro	695	674	654	546	498	563	651	739 ¹⁵
Ukupno ^a	4.231	2.678	2.134	1.868	1.541	1.652	1.814	1.886

^a bez Britanskih željeznica i drugih sistema.

Vidi se da je pad autobusnog prevoza bio znatno brži – zato jer je on po svojoj prirodi mnogo više izložen konkurenciji osobnih vozila, a rastući cestovni promet ga usporava i čini manje atraktivnim. Metro je stabilniji faktor i, budući da se putovanja tim sredstvom u prosjeku duža, njegov ukupni prometni efekt (mjeren putničkim kilometrima) već je pretekao efekt autobusa. Nakon minimuma koji su oba sredstva dosegla 1982. god. – vjerojatno i uslijed znatnog povišenja tarife – došlo je opet do dosta naglog porasta korištenja, čemu je izgleda najviše pridonijelo uvođenje povoljnih i praktičnih pretplatnih karata, prilagođenih različitim potrebama. Naročito raste promet metroa, koji je 1986. dostigao maksimum od 766 milijuna putnika, tj. za 54% više nego 1982.

Bez obzira na promjenljive tendencije korištenja, mreža i sredstva javnog prometa proširivani su i modernizirani, što posebno vrijedi za metro. 1971. god. dovršena je izgradnja nove, vrlo značajne linije Victoria, koja povezuje sjeveroistočna predgrada s centralnim i južnim dijelom grada. 1977. god. linija Piccadilly produžena je do aerodroma Heathrow, a 1979. otvorena je nova linija Jubilee, dobivena kombinacijom jedne postojeće i jedne novoizgrađene trase. Time je ukupna duljina linija koje koristi metro povećana na 408 km (od toga 1967 km pod zemljom). Konačno, 1987. godine proradio je 12 km dugi dio nove linije »Docklands Light Railway«, potpuno automatizirane lagane željeznice na viaduktu, koja po-

14. Tramvajska mreža Londona funkcionirala je od 1901 – 52. god. i na svom vrhuncu prevozila je 800 milijuna putnika godišnje. Trolejbusi su korišteni od 1931 – 62. god.

15. Zagrebački tramvaj prevezao je 1986. godine 231 milijun putnika, a gradski autobus 139 milijuna.

vezuje City i East End s Pasjim otokom (Isle of Dogs) i trebala bi da bude značajan element obnove područja bivših dokova. Takvu vrst željeznice danas se smatra najboljim i najekonomičnijim načinom daljnje proširenja gradske željezničke mreže Londona.

U autobusnom prometu najznačajnija je novost postepeni prelaz na autobuse bez konduktera, ubrzan nakon 1970. i naročito nakon 1982. god. – s ciljem postizanja ušteda i veće sigurnosti. 1987. već je na 76 % linija primjenjivan takav sistem, koji se i dalje širi iako u javnosti nailazi na dosta kritike zbog svoje sporosti i nefleksibilnosti (ulaz, naplata). U zadnje vrijeme uvedeni su u promet i manji autobusi zvani «hoppa», uglavnom na kraćim relacijama, za prevoz starijih ljudi u kupovinu i sl. Duljina prometnih traka rezerviranih za autobuse iznosi 65 km, što je samo nešto iznad 2 % ukupne dužine autobusnih linija, no njihovo uvođenje imalo je primjetan efekt u centru grada.

Londonski javni promet pripadao je privatnom sektoru do 1933. god., kad prelazi pod kontrolu države. Od 1947 – 69. nalazi se direktno pod upravom Ministarstva prometa, a nakon toga dolazi pod kontrolu Gradske skupštine. Laburističke gradske vlasti vodile su politiku favoriziranja i subvencioniranja javnog prometa (naravno, na teret poreskih obveznika), što ih dovodi u sukob s nekim perifernim općinama i s konzervativnom vladom. 1984. god. vlada oduzima Gradskoj skupštini kontrolu nad javnim prometom, osnivajući London Regional Transport – odgovoran opet direktno Ministarstvu prometa.

Osnovni ciljevi nove organizacije¹⁶ su povećanje efikasnosti i smanjenje potrebe za subvencijama – koje su i ranije u Londonu bile niže nego u drugim zapadnoevropskim gradovima. Subvencije su zaista i smanjene: 1986/87. god. vlastiti dohodak javnog prometa pokrio je 71 % troškova, a državne i općinske subvencije 29 %. Najveći dio subvencija (78 %) namijenjen je investicijama, dok ostatak (22 %) pokriva gubitak uslijed operativnih troškova, besplatan prevoz penzionera itd. London se time približio Hong Kongu – jedinom velikom gradu čiji javni promet pokriva svoje operativne troškove bez subvencija. Personal londonskog javnog prometa smanjen je sa 60.000 u 1979. na 52.000 u 1986. god. Neke periferne autobusne linije povjerene su, putem natječaja i ugovora, privatnim poduzećima – kako bi se konkurencijom postigla veća efikasnost i ušteda.

Uvođenje pješačkih ulica i biciklističkih staza, za koje se zalagala naročito zadnja laburistička uprava, ostvareno je samo u manjoj mjeri – i mreža biciklističkih staza za sada ne čini cjeloviti sistem.

Sigurnost prometa se i u apsolutnom i u relativnom smislu poboljšala: od 1969 – 84. god. broj nezgoda u odnosu na količinu prometa pao je za 25 %, a broj poginulih u prometnim nesrećama smanjio se sa 686 na 570.¹⁷

Ekonomsko značenje aerodroma već smo spomenuli. Oni su, međutim, prouzročili i značajne prostorne pomake – kao i probleme u regionalnom planiranju. Nakon napuštanja starog aerodroma Croydon razvijaju se Heathrow i Gatwick (42 km južno od Londona, no povezan brzom željeznicom s kolodvorom Victoria). Unatoč njihovom postepenom proširenju, rast prometa¹⁸ nameće potrebu za trećim aerodromom – o lokaciji kojega je vođena debata oko 30 godina. Konačno je za razvoj izabran postojeći (ali do sada manje značajan) aerodrom Stansted, 56 km sjeveroistočno od grada. Kapacitet Heathrowa planira se povećati sa sadašnjih 38 na cca 50 milijuna putnika godišnje (ako to ne onemoguće otpori okolnih stanovnika i veliki troškovi), Gatwick bi trebao dosegnuti kapacitet od 25, a Stansted od 15 – 25 milijuna. Pored ova tri velika aerodroma javlja se i četvrti: 1987. god. otvoren je specijalni aerodrom za avione s kratkom uzletnom i sletnom stazom – «Stolport» ili «London City Airport», lociran na terenu bivših dokova, svega oko 9 km istočno od City-a, s kojim bi ga trebala povezati produžena linija lake željeznice. Njegov planirani kapacitet je 1,2 – 2,5 milijuna putnika godišnje, a namijenjen je prvenstveno poslovnim vezama s relativno bliskim evropskim gradovima (Pariz, Amsterdam, Bruxelles i sl.). Taj je aerodrom još jedan faktor predviđenog razvoja Docklanda, no budućnost mu donekle dovode u pitanje problemi sigurnosti letenja u već jako opterećenom londonskom zračnom prostoru.

Kulturni utjecaji i promjene u načinu života

Ocjena kulturnih kretanja mora se nužno oslanjati više na subjektivne dojmove nego na egzaktne podatke. To područje ipak ne smijemo zanemariti, jer se radi o promjenama vrlo važnim za kvalitet života i «sliku grada». Među utjecajima i procesima, kojima je London bio izložen zadnjih tridesetak godina, relativno najznačajniji su slijedeći.

1. Modernizacija ili «amerikanizacija» – proces koji se, manje ili više, odvija svuda u svijetu i daje mu neke unificirana obilježja, karakteristična za ono što se smatra «američkim načinom života». U slučaju Britanije olakšava ga isti jezik i već ranije postojeće sličnost nekih kulturnih obrazaca. Proces se manifestira na mnogim područjima života: u sve većoj orijentaciji na individualno stanovanje male gustoće, s osloncem na osobni automobil kao glavno prevozno sredstvo, u provođenju velikog dijela slobodnog vremena uz televiziju, u izgradnji supermarketa i poslovnih nebodera, u širenju tipiziranih ugostiteljskih lokala s ekspresnom uslugom («fast food»), u vođenju kućanstva i modernoj opremi stanova (centralno grijanje, dvostruki prozori, tuševi – što je prije bilo rijetkost);

16. Njen status i struktura upravljanja dosta su komplicirani, no ovdje nema smisla u to ulaziti.

17. U Zagrebu je 1987. u prometnim nesrećama poginulo 218 osoba.

18. 1970. god. promet svih londonskih aerodroma bio je 23 milijuna putnika, 1973. god. 30, od 1979–82. stagnira na oko 40, a 1986. prelazi 50 milijuna. Promet robe također se od 1970. gotovo udvostručio i premašio je 800.000 tona godišnje.

2. »Evropeizacija« tj. širenje utjecaja s evropskog kontinenta, čemu su pogodovali ulazak Britanije u Evropsku zajednicu, poslovne veze i turistička kretanja u oba smjra. U Londonu to je jače izraženo zbog blizine kontinenta i intenzivnih veza s njim. Dominantni su francuski i talijanski utjecaji, koji se manifestiraju naročito u izboru jela i pića (npr. sve se više konzumira vino), u trgovinama i ugostiteljskim lokalima, u provođenju slobodnog vremena i korištenju gradskog prostora (npr. sve se više sjedi pred lokalima, što nekad nije bilo uobičajeno). Dio tog utjecaja je i uvođenje metričkog i decimalnog sistema, relativno brzo i lako prihvaćeno;

3. Utjecaji »trećeg svijeta«, prvenstveno azijskih i afro-karibskih kultura, koje su sa sobom donijeli doseljenici iz Novog Commonwealtha i nekih drugih zemalja, a pogodovalo im je već postojeće poznavanje iz ranijih kolonijalnih kontakata. Ti se utjecaji manifestiraju u hrani i začinima, u specifičnim trgovinama i ugostiteljskim lokalima, u odijevanju, muzici i »egzotičnim« kultovima (od kojih su neki stigli indirektno, preko SAD);

4. Djelovanje omladinskih i drugih subkultura ili alternativnih društvenih grupa, koje se pojačano javlja od 1960-ih godina, mijenjajući svoje pojavne oblike (modsi i rockeri, hipiji, punk i post-punk, feminizam, ekološki pokret, homoseksualna scena itd.). Te su pojave dio svjetskih kretanja, s jakim autohtonim doprinosom same Engleske. Njihov se utjecaj osjeća naročito u načinu odijevanja i dotjerivanja, u muzici i ostalim vidovima zabave, u seksualnom liberalizaciji i u odnosu prema autoritetima i društvenim vrijednostima uopće;

5. Neokonzervativne tendencije 1980-ih godina, čiji su protagonisti »yuppies«, »novi bogataši« i »nova srednja klasa«. Ambicije, bogatstvo, otmjenost i potrošnja opet dolaze »u modu«. Radi se, također, o širem procesu u razvijenijem dijelu svijeta, s ishodištem u SAD. U prostoru Londona manifestira se u kulturu kvalitetnog stanovanja i »kreativnog« uređenja stanova, širenju skupljih i luksuznijih lokala i podizanju općeg »nivoa« (i cijene) pojedinih dijelova grada, u rastu popularnih specifičnih oblika rekreacije (tenis, jogging, sauna, jedrenje) itd.

Sve se te pojave miješaju i prepliću se od ranije postojećom društvenom strukturom, u sredini koja je tradicionalno tolerantna prema razlikama i ekscentričnostima, pa je i ono što ima »subverzivni« naboj dobrim dijelom apsorbirala i komercijalizirala. Javljaju se i neobične paralele i povratna djelovanja, npr. ono što je bilo namijenjeno turistima ili etničkim manjinama prihvaćaju i Englezi, dok Grci ili Turci pripremaju i prodaju tipična engleska jela (fish & chips), a punkeri postaju turistička atrakcija – kao što su to već mnogo ranije postale tradicionalne parade i ceremonije.

London je, bez sumnje, postao kozmopolitskiji i društveno heterogeniji grad nego što je to ranije bio. Zadnjih desetak godina u njemu se stvara jedinstvena kulturna mješavina, koja se služi najraširenijim svjetskim jezikom i posjeduje vrlo raznolike potencijale (Elliott, 1986). Oni se ne očituju samo u kulturnom životu u užem smislu (oko 40 većih i stotinjak manjih kazališta, 170 umjetničkih galerija itd.) nego i u ekonomiji i u proširenju ponude na raznim područjima života.

No susret različitih kultura nije posve idiličan: u novije vrijeme jačaju rasni i etnički konflikti povezani obično sa socijalnim problemima. Azijske etničke grupe ekonomski su relativno uspješne i poduzetne, te pokazuju veliku obiteljsku i kulturnu koheziju, ali se baš zbog toga teško integriraju u društvo koje ih okružuje. Afro-karibska grupa je nešto dulje prisutna i ima manju kulturnu distancu prema lokalnom načinu života, ali je ekonomski slabija, familijarno dosta nestabilna i češće u sukobu s policijom i sa siromašnijim slojevima bijelog stanovništva (Harrison, 1985; Clout & Wood, 1986). Neke etničke grupe donijele su sa sobom podjele i konflikte iz stare postojbine.

Jedna od nepovoljnih tendencija je porast kriminala i, s tim u vezi, percepcija smanjene osobne sigurnosti kod značajnog dijela stanovništva. Od 1974 – 84. ukupni broj kriminalnih prekršaja povećao se za 73 %, a broj nasilnih zločina za 98 %. Iako London u svjetskim razmjerima i dalje spada među sigurnije velike gradove¹⁹, brojne obitelji srednje klase ne smatraju ga mjestom pogodnim za odgoj djece (to je također jedan od razloga odliva stanovništva iz grada).

Upravljanje i planiranje

Do 1964. god. London je bio u situaciji mnogih drugih velikih evropskih i američkih gradova: u inženjerskoj gradskoj upravi (London County Council = LCC) nalazio se samo uži dio stvarnog gradskog područja, površine 305 km², podijeljen na 28 općina, dok su periferni dijelovi grada bili u sastavu okolnih grofovija (counties) Essex, Middlesex, Surrey i Kent. Grad je, znači, fizički »prerasao« svoje administrativno-političke granice. Administrativna reforma 1964. god. uzima u obzir tu činjenicu i proširuje gradsko područje na praktički čitavu konurbaciju unutar tada već potonje zelenog pojasa. Gradu su pripojeni dijelovi okolnih grofovija, a Middlesex tom prilikom i nestaje kao politička jedinica. Novo gradsko područje podijeljeno je na 32 općine veće od dotadašnjih i City (koji se ne mijenja), a za vođenje njihovih zajedničkih poslova i planiranja na nivou grada formirana je gradska skupština ili savjet (Greater London Council = GLC), tijelo koje direktno biraju građani.²⁰

¹⁹ Prije 1964. god. na istom teritoriju postojalo je 90 jedinica lokalne uprave.

²⁰ 1985. god. u Londonu je izvršeno 181 ubijstvo, a u Zagrebu 24 (u odnosu na broj stanovnika otprilike ista učestalost).

U povijesti Londona, kao i brojnim drugim velikim gradovima, česti su sukobi građana i gradske uprave s centralnom vladom. U najnovije vrijeme konflikt dobiva specifičan karakter: londonska laburistička stranka, koja je pretežni dio vremena kontrolirala GLC i većinu općina, doživljava od kraja 1960-ih godina transformaciju u radikalno lijevom smjeru, po mnogo čemu sličnom orijentaciji »zelenih« partija u drugim evropskim zemljama. Mijenja se i njena politička baza: umjesto sindikalno organizirane radničke klase (koja i brojačno opada) glavni oslonac joj postaju ekološke grupe, rasne i etničke manjine, lijevi intelektualci, umjetnici, omladina, feministkinje, homoseksualci – dakle dobrim dijelom marginalni slojevi društva. Ta alternativna orijentacija kulminira pobjedom na izborima za GLC 1981. god., baš u vrijeme kad se na nacionalnom nivou učvrstila doktrinarno konzervativna vlada. Već ranije postojeći sukobi londonske uprave i vlade time se zaoštravaju. Politika laburističke gradske uprave (obimni socijalni problemi u korist siromašnijih i diskriminiranih grupa, favoriziranje i subvencioniranje javnog prometa, inicijative za razvoj djelatnosti koje bi zaposlile lokalno stanovništvo i sl.) u suprotnosti je s nastojanjima vlade da iskoristi komparativne prednosti Londona za privlačenje privatnog kapitala, da smanji poreze i reducira javne troškove. 1985. god. vlada je uspjela u parlamentu progurati zakon o lokalnoj upravi, kojim se ukidaju GLC i uprave još šest najvećih britanskih konurbacija (metropolitan counties). Argumenti za to bili su smanjenje troškova, debirokratizacija i približavanje uprave građanima (ukidanjem posredničkih, drugostepenih funkcija). Opozicija negira te argumente, tvrdeći da se radi o političkom obračunu, kojemu je osnovni cilj uklanjanje zapreka slobodnoj cirkulaciji i akumulaciji kapitala, te da umjesto najavljene decentralizacije u stvari jača uloga centralne vlade (Ryser, 1987).

GLC je dakle 1986. ukinut i London je postao u svijetu jedinstven slučaj velegrada bez ikakve centralne gradske uprave. 32 općine i City ne povezuje danas nikakvo zajedničko političko tijelo, a obavljanje nužnih zajedničkih gradskih funkcija (npr. javni promet, vodoopskrba, dispozicija otpadaka, vatrogastvo) povjereno je specijaliziranim sektorskim organizacijama, koje kontrolira centralna vlada putem odgovarajućih ministarstava. Provedena je, prema tome, fragmentacija i centralizacija nekih funkcija, druge su prenesene na općine, a neke – kao istraživanje i planiranje – pri tom su ozbiljno reducirane ili privatizirane. Mnogi objekti u vlasništvu GLC-a (među njima i Gradska vijećnica) ponudeni su na prodaju.

Na lokalnom nivou, laburisti su još uvijek jači od konzervativaca: na općinskim izborima 1986. postigli su nešto bolje rezultate nego 1982. god., tako da sada imaju apsolutnu većinu u 15 općina. Konzervativci su u većini u 12 općina, liberali i socijaldemokrati u 2, a u 3 općine ni jedna stranka nema potpunu kontrolu.²⁰ Većinom unutrašnjih općina upravlja radikalnija laburistička struja – ona kontrolira i Prosvjetnu upravu unutrašnjeg Londona (ILEA), koja je zbog svoje lijeve politike u stalnom sukobu s centralnom vladom. Javljaju se i neki oblici suradnje laburističkih općina.

Konzervativna vlada i dalje nastoji zakonodavnim putem oslabiti lokalnu upravu, argumentirajući to »oslobodenjem građana od stega lokalne birokracije«. Pri tom se najviše služi finansijskim instrumentima – glavni izvor prihoda britanskih lokalnih vlasti su porez na nekretnice (»rates«) i državne dotacije, pa parlament ograničavanjem visine tog lokalnog poreza i uvjetovnanjem dotacija može prilično utjecati na općinske socijalne i druge programe. Osim toga, upravo je u fazi donošenje novi sistem lokalnih taksi (»community service charge«), koji izjednačavanjem doprinosa idr u prilog imućnijim slojevima.

U domeni prostornog planiranja javlja se također osnovni konflikt između razvojnih ambicija krupnog kapitala i vlade s jedne strane, te interesa lokalnog stanovništva s druge strane. No on se ne manifestira podjednako na svim područjima niti su podjele tako jednostavne.

Na makronivou planiranja bilo je najviše konsenzusa i osnovni ciljevi postavljeni neposredno nakon rata (zaustavljanje daljnjeg fizičkog širenja grada, stvaranje »zelenog pojasa« oko Londona, decentralizacija stanovništva i industrije, stvaranje satelitskih »novih gradova« u regiji) u glavnim su crtama ostvareni. Planske intencije u mnogome su se poklopile sa spontanim tendencijama razvoja – računa se da je samo 13 % preseljenja iz grada rezultat plana, a 87 % je ostvareno na vlastitu inicijativu. Ona je bila manje usmjerena na nove gradove a više mimo njih, tako da je u regiji dobivena mnogo difuznija naseljenost od planirane (P. Hall, 1984. i Clout & Wood, 1986).

Koncept »zelenog pojasa« u javnosti je izvanredno prihvaćen: lokalne vlasti u regiji stalno traže njegovo proširenje i protive se stambenoj i drugoj izgradnji na svom području, iako se pretvaranjem poljoprivrednog zemljišta u građevinsko njegova cijena povisuje i do 40 puta. 1974. god. površina zelenog pojasa iznosila je oko 3.000 km² (samo mali dio od toga nalazi se unutar granice Londona). Zahtjevi okolnih grofovija da se on udvostruči završili su kompromisom: proširenjem za oko 50 %, tako da širina zelenog pojasa danas iznosi 20 – 25 km. Najveći dio njegove površine zauzima poljoprivredno i šumsko zemljište. Izgradnja nije u potpunosti isključena ali se odvija vrlo sporo, »gutajući« godišnje oko 0,2 % zaštićenog terena.

Na detaljnijem nivou planiranja unutar gradskog područja rezultati su mnogo problematiji i spоровi mnogo češći. Jačanjem participacije građana u planiranju 1970-ih godina jača i otpor prema velikim zahvatima rušenja i rekonstrukcije stare gradske strukture, bez obzira da li ih je inicirao interes kapita-

20. Od ukupno 1.914 općinskih odbornika na području Londona, početkom 1988. laburističkoj je stranci pripadalo 950, konzervativnoj 693, savezu liberala i socijaldemokrata 248, a ostalim strankama 23.



Graf 4. Politička kontrola londonskih općina početkom 1988. godine. K – apsolutna većina općinskih odbornika pripada Konzervativnoj stranci, L – apsolutna većina općinskih odbornika pripada Laburističkoj stanci, S – apsolutna većina općinskih odbornika pripada savezu liberala i socijaldemokrata, N – ni jedna stranka nema apsolutnu većinu odbornika (koalicija ili drugi aranžmani)

Graph 4. Political control of London townships, in the beginning of 1988.

K – absolute majority of townships council members are Conservative Party members,

L – absolute majority of townships council members are Labour Party members,

S – absolute majority of townships council members are Liberals and Social democrats alliance members,

N – no party has an absolute majority of townships council members (neither coalition nor other arrangements)

la ili ortodoksija gradskih planera. Sve se više dovode u pitanje «veliki projekti», a i sposobnost planera da tumače «opći interes». Mijenja se, u izvjesnoj mjeri, i urbanistička doktrina – kao i drugdje u svijetu – s tim da se orijentira više prema čuvanju postojećih vrijednosti, te prema opreznijim i postepenim promjenama.

Prvi značajni uspjeh lokalnih grupa i kritički raspoloženih stručnjaka bio je spašavanje područja Covent Garden od ambicioznog i razornog plana rekonstrukcije, izrađenog 1968. god. Novi planovi (1974–76), rađeni uz konzultaciju s građanima, skromniji su i realniji, tako da je bar fizička struktura tog dijela grada, formiranog u 17. stoljeću, uglavnom očuvana. Koju godinu kasnije, na sličan način zaštićen je i Soho od destruktivnih namjera velikih investitora i planera.

Kod opsežne rekonstrukcije Docklandsa, koja je sada u toku, došlo je također do sukoba interesa i različitih pristupa – ali su okolnosti i vjerojatni ishod drugačiji. Bivša laburistička gradska uprava nastojala je sačuvati radnički, industrijski karakter tog kraja i poboljšati uvjete života njegovih stanovnika. Iz ekonomskih i političkih razloga (ukidanje GLC-a) to se nije moglo ostvariti. Konzervativna vlada pristu-

pa problemu s naglaskom na ekonomskim a ne na socijalnim momentima: formira London Docklands Development Corporation (LDDC), te nastoji privući privatne investitore subvencijama, poreskim olakšicama i prilagodljivim planskim instrumentima. Lokalno stanovništvo i općine tome se protive, jer ni predviđena stambena izgradnja ni radna mjesta koja se tu otvaraju ne odgovaraju njihovim potrebama. Za sada, akcija s ekonomskog gledišta mnogo obećaje – no njeni socijalni i ambijentalni efekti još su nezijesni.

Veliki kompleksi kulturnih ustanova, izgrađeni na južnoj obali Temze i na rubu City-a (Barbican Centre) su kao sadržaji uglavnom dobro primljeni, ali su njihov estetski dojam i uklapanje u okolinu bili mnogo kritizirani.

Općenito, može se reći da se dostignuća suvremenog urbanizma u Londonu ne razlikuju bitno od onih drugdje u svijetu: ni krupni kapital ni država nisu uspjeli stvoriti kvalitetne i ugodne nove ambijente. Uspješnije su bile akcije manjeg mjerila koje su poštivale naslijeđenu strukturu i ostvarivale se u suradnji sa stanovnicima (na primjer u općini Camden). Politika deregulacije, koju vodi konzervativna vlada, nije na području prostornog planiranja imala toliko efekta kao drugdje, jer joj pružaju otpor i one grupe koje inače podržavaju vladu.

Lokalno (detaljno) prostorno planiranje i dalje je u rukama općina. One su u svrhu koordinacije formirale London Planning Advisory Committee (LPAC), savjetodavno tijelo s daleko manjim budžetom i ovlaštenjima nego što su ih imali planeri GLC-a. Odgovornost za »strateške smjernice« razvoja grada preuzela je centralna vlada, koja po svom izboru intervenira i u ona lokalna pitanja koja smatra važnim (primjer Docklandsa). Za sada je još prerano da bi se efekti ovih organizacionih promjena mogli ocijeniti.

Ekologija i komunalni sistemi

Urbanizacija i industrijska revolucija u Engleskoj dovele su do narušavanja okoline u tolikoj mjeri da se već u 19. stoljeću javlja ekološka svijest – naravno ne u današnjem obliku. Ona je u osnovi svih tadašnjih, pa i mnogih kasnijih, ideja o planiranju i uređenju prostora. Zahvaljujući dosta ranom razvitku brige za higijenu i pozitivnom društvenom vrednovanju prirodne sredine, London se među drugim velegradovima ističe relativno velikim zelenim površinama. One zauzimaju oko 30 % gradskog područja, što daje cca 70 m² zelenila po stanovniku (na užem gradskom području 16 % ili 20 m²/st., s tim što se ozbiljniji manjak osjeća u East Endu i južno od Temze). Svi značajniji gradski parkovi formirani su u prošlom stoljeću ili ranije. U novije vrijeme (nakon 1960. god.) realiziraju se projekti regionalnih parkova i rekreacionih zona duž rijeka Colne (na zapadu) i Lea (na istoku grada).

Zagađenje zraka bilo je najgore početkom ovog stoljeća – riječ »smog« skovana je 1905. u Londonu. Glavne komponente zagađenja bili su dim i sumporni dioksid od izgaranja ugljena. Od tada se mnogo toga promijenilo – isprva postepenom preorijentacijom u korištenju goriva, a nakon zloglasnog slučaja koncentracije smoga 1952. god. i energičnim zakonskim akcijama (Zakoni o čistom zraku 1956. i 1968., Zakon o kontroli zagađenja 1974. god.). Rezultati su, u odnosu na osnovne dotadašnje komponente zagađenja, zaista spektakularni:

	1958.	1970.	1974.	1984.
prosječni nivo dima (mg/m ³)	309	61	34	20
prosječni nivo SO ₂ (mg/m ³)	340	176	103	41 ²¹

Prosjeak dana u godini s vidljivošću manjom od 1000 m smanjio se sa 48,6 u periodu 1945 – 50. na samo 5,2 u periodu 1970 – 75., a prosječno dnevno osunčanje zimi povećalo se za 75 % (podaci meteorološke stanice Holborn u centru grada). Danas se zrak u Londonu u tom pogledu bitno ne razlikuje od onog u okolici grada.

Iako su se stanovništvo i materijalna proizvodnja smanjili, ukupna potrošnja energije u gradu povećala se od 1965 – 78. god. za 8,5 %. No došlo je do velikih promjena u strukturi potrošnje:

	1965.	1978.
plin	13,1 %	36,6 %
automobilsko gorivo	18,3	23,6
druga tekuća goriva	29,4	20,9
elektrika	11,7	13,7
kruto gorivo	27,4	5,1

21. Maksimalno prosječno zagađenje koje dozvoljavaju kriteriji WHO iznosi za dim 40, a za SO₂ 60 mg/m³.

Vidimo da se udio čistijih izvora energije (plin, električna energija) povećao na račun onih prljavijih, a naročito se smanjila uloga krutog goriva (uglavnom ugljena). Značajan je bio i efekt propisanih tehničkih mjera zaštite.

Povećala se međutim uloga drugih zagađivača, koji nisu bili obuhvaćeni spomenutim zakonima. To su u prvom redu ugljični monoksidi, dušični oksidi, ugljikovodici, ozon i olovo – a glavni izvor su im motorna vozila. Nivo tog zagađenja ipak većinom ne dostiže opasne koncentracije (kontrolni standardi postoje zasad samo za olovo). Povoljna je okolnost i vrlo mobilni karakter zračnih masa nad Britanijom: rijetke su trajnije anticiklonalne situacije s inverzijama.

Najveći dio vode kojom se snabdijeva London dolazi iz Temze (71 %), iz rijeke Lea dobiva se 14 %, a ostatak od 15 % daju podzemne vode krednih slojeva, pretežno na jugu grada. zagađenje vodenih tokova bilo je najgore 1950-ih godina, no velike investicije u pročišćavanje dale su u međuvremenu tako dobre rezultate da je došlo do obogaćenja ribljeg i ptičjeg života u estuaru Temze (1957. god. u njemu su živjele samo jegulje, a 1974. nađene su 82 vrste riba, među njima i prvi losos nakon 140 godina. 1982/83. ulovljeno je 116 lososa). Rijeka Lea prima pročišćenu kanalizaciju, a 15 km nizvodnije služi za opskrbu gradom vodom. Do 1974. god. bio je zabranjen pristup vodovodnim rezervoarima, no danas se 31 rezervoar kontrolirano koristi i za rekreaciju – pećanje, jedrenje, promatranje ptica (Clout & Wood, 1986).

Potrošnja vode po stanovniku se tokom ovog stoljeća više nego udvostručila i dostigla je oko 350 litara dnevno. Problem je, međutim, dotrajalost vodova i sve veći gubici u mreži (do 40 %). Što se tiče obrane grada od poplave, najvažniji zahvat je izgradnja barijere na Temzi kod Woolwicha, nizvodno od ušća rijeke Lea. Ta barijera, dovršena 1984. god., štiti gradsko područje od kombinacije plimnog i olujnog vala, koja ovdje predstavljaju glavnu opasnost. Uz paralelno izvedeno povišenje i ojačanje nasipa u vanjskom estuaru, time je postignuta gotovo potpuna sigurnost od poplave.

Ekologija predstavlja bez sumnje najuspješnije područje londonske gradske i regionalne politike, te prostorno-planerske i zakonodavne aktivnosti koja spada u tu domenu. Međutim, zanimljivo je konstatirati da poboljšanje ekološke situacije prati smanjenje stanovništva grada. To smanjenje je sigurno u izvjesnoj mjeri pridonijelo olakšanju ekoloških opterećenja (iako su drugi faktori daleko važniji), no – gledano s druge strane – čistija i ugodnija okolina u gradu čini se da zasad nije bitno djelovala na emigracione motivacije stanovništva.

Zaključak

Svjetski procesi urbanizacije umnožili su broj velikih gradova: prema kriterijima UN, oko 1980. god. bilo je 28 urbanih aglomeracija (ili metropolitanskih područja) većih od 5 milijuna stanovnika, od toga deset s više od 10 milijuna stanovnika. London je jedan od tih deset najvećih gradova, no on nije samo velegrad po broju stanovnika – on spada u kategoriju »svjetskih gradova«. Peter Hall smatra da takvih gradova, koji obavljaju ekonomske, političke, kulturne, znanstvene, prometne i komunikacijske funkcije svjetskog značaja, ima osam (London, Pariz, Holandska konurbacija, Moskva, New York, Tokio, Hong Kong i Mexico City). Po mišljenju Lloyda Rodwina, koji funkcionalnim kriterijima dodaje i kozmopolitski karakter grada kao bitan uvjet, postoje samo tri svjetska grada: London, Pariz i New York.

Možemo, dakle, zaključiti da London danas živi i razvija se u interakciji triju osnovnih momenata:

a) on je svetska metropola, čije su funkcije u znatnoj mjeri neovisne o neposrednoj okolini i čiji život odražava svjetska kretanja, probleme i konflikte. U njemu su, na primjer, u isto vrijeme prisutni elementi postindustrijskog društva i siromaštvo »trećeg svijeta«. Njegov razvoj je u mnogo čemu vezan na globalne trendove – iako se nalazi u Britaniji i Evropi, London danas pripada svijetu više nego ranije;

b) on je dio Britanije i njezin glavni grad, pa unatoč svom svjetskom značaju nužno dijeli društvenu i ekonomsku dinamiku te zemlje. Poslijeratnu oskudicu slijedile su godine laburističke »države blagostanja« s punom zaposlenošću, visokim porezima i dijelom subvencioniranim cijenama, zatim dolaze »lude šezdesete« (zapravo dekada 1965 – 74.) s novim idejama i stilovima života, onda period ekonomske stagnacije i inflacije, da bi stigli do današnjeg društva koje karakteriziraju privatizacija, poduzetništvo i rast socijalnih razlika;

c) on je velika aglomeracija koja, bez obzira na sve ostalo, ima vlastite potencijale, dinamiku i inerciju, te svoje specifične unutrašnje odnose (to potvrđuju i primjeri drugih velikih gradova koji su, zahvaljujući svojim »fiksiranim fondovima« i »društvenoj infrastrukturi«, uspjeli da se prilagode u nekim slučajevima i drastičnim političkim ili ekonomskim promjenama).

London više toliko ne dominira svojom okolicom kao nekada – procesima disperzije i decentralizacije »razvila se policentrična regija tako kompleksne forme i funkcija da ju je teško definirati« (P. Hall, 1984). Dio stanovništva i sadržaja preseljenih u regiju i dalje je u uskoj vezi s funkcijama metropole, no to se ne može reći za sve. Iako značajan dio stanovnika regije radi u gradu, mnogo je više onih koji i stanuju i rade izvan grada. Grad u isto vrijeme nije moguće promatrati odvojeno od regije, ali ni poistovjetiti ga s njom: Reading ili Windsor nisu London, koliko god bili s njim funkcionalno povezani.

Razvojne tendencije Londona (kao i nekih drugih velikih gradova u razvijenim zemljama) postavljaju zanimljiva pitanja o »mjeranju« rasta i razvoja. Fizički rast grada, kao aglomeracije građevina i postojenja, odvija se tu paralelno sa smanjenjem stanovništva i zaposlenosti. Društveni proizvod i dohodak rastu iako materijalna proizvodnja i pretovar robe opadaju. Stanovništvo je, naravno, bitni i osnovni element gradskog života – no u kojoj mjeri sam broj stanovnika pokazatelj stvarne veličine i značaja grada? Nisu li to, bar isto toliko, cirkulacija ljudi, informacija i novca? Koja mjerila treba izabrati kao najindikativnija?

Druga je vrst pitanja kako su se sve navedene promjene odrazile na kvalitet života u gradu, na njegove ambijente i ono što, pomalo neodređeno, nazivamo urbanitetom? Nije lako dati jednoznačan odgovor. London je danas sigurno, u totalu i u prosjeku bogatiji, moderniji, standard života je viši a zrak čišći nego prije 20 – 30 godina. No decentralizacija, smanjenje gustoće i specijalizacija prostora oslabili su one elemente urbaniteta koji su i ranije bili slabiji nego npr. u Parizu. S druge strane, kozmopolitski utjecaji i širenje inozemnih urbanih navika obogatili su način života i povećali raznolikost grada, također bitan element urbaniteta. To je, opet, zajedno s modernizacijom života i turizmom, oduzelo Londonu nešto od njegove autentičnosti. Najviše je možda izgubljeno velikim zahvatima rekonstrukcije.

Literatura i izvori podataka

- Annual Abstract of Statistics, No. 124, 1988 Ed.; HMSO London
Baedeker K. (1912): London und Umgebung; K. Baedeker Verlag
Clout H. ed. (1978): Changing London; University Tutorial Press Ltd.
Clout H. & Wood P. ed. (1986): London problems of change; Longman Group Ltd.
Elliott M. (1986): Heartbeat London; the anatomy of a supercity; Firethorn Press
Fyson A.: The way to plan London? The Planner, March 1988
Greater London Key Housing Statistics, NO. 1, 1985; GLC
Hall P. (1963): London 2000; Faber and Faber Ltd.
Hall P. (1971): Metropolitan Area Planning in Britain, The Mastery of Urban Growth; Mens en Ruitme
Hall P.: The Industrial Revolution in Reverse; The Planner, January 1988
Hall P. (1984): The World Cities, 3rd ed.; Weidenfeld & Nicolson
Harrison P. (1985): Inside the Inner City; Penguin Books Ltd.
Irwin J. (1976): Modern Britain; G. Allen & Unwin Ltd.
London Buses, Facts and Figures 1987; LRT
London data: economic data, 1985; GLC
London Facts and Figures, 1972, 1985, 1986; GLC
London Regional Transport, Fact Sheets 1-7, 1986/87; LRT
London: The Swinging City; time magazine, April 15, 1966
London Underground Ltd., Fact Sheets 1-6, 1986/76; LRT
Office Workers in London, Statistical Series No. 55, 1986; London Research Centre
Olsen D.J. (1976): The Growth of Victorian London; Batsford
Population Advice Note, 86-2, August 1986; 88-2 & 88-4, September 1988; London research Centre
Raban J. (1975): Soft City; Fontana/Collins
Rodwin L. (1981): Cities and City Planners; Plenum Publishing
Royce E. (1987): Modern Britain – a social history 1750-1985; Edward Arnold
Ryser J. (1987): Transformation of urban management: the case of the abolition of London government; Bartlett School of Architecture and Planning, UCL (referat)
Shiple D. & Peplow M. (1987): London street Markets; Shire Publ.
Transport Facts and Figures, February 1986; GLC
Weightman G. & Humphries S. (1984): The Making of Modern London 1914 – 1939; Sidgwick & Jackson Ltd.

Ostali izvori informacija

- Osobna promatranja; 1965, 1967, 1968, 1969, 1970, 1972, 1977, 1982, 1986, 1987, 1988.
Pismena saopćenja; John Hollis, Ass. Dir., London Research Centre (1986-88.)
Usmena saopćenja; Lutz Becker, London (1987-88) dr. Frank Carter, Dept. of Geography, UCL (1987) Lisa Glen i Zoran Božović, London (1987-88) John Hollis, London Research Centre (1987-88.) Anthony Michael, Borough of Camden (1987.) Vesna Popovski, Inst. za društ. istraživanja, Zagreb (1986-88.)
dr. Vesna Pusić, Zagreb-London (1986-88.) Nancy Wood, London (1987.) Nada i William Yuill, Zagreb (1987.)

Summary

Some Recent Trends in The Life and Development of London

by Zorislav Perković

The subject is Greater London, the observed time-span the last 20-30 years. The population of London had been decreasing for an even longer period, but the process seems to be stopping now. This decrease was, in fact, mainly decentralization i.e. dispersal of population to the surrounding region and beyond – the most important reasons being housing aspirations and the operation of the housing market. The structure of the population has also changed: significant is the growing proportion of Asian and Afro-Caribbean immigrants, as well as the continuing decline of average household size. There has been a general improvement in the housing tenure are a steady growth in owner-occupation and a sharp decrease of private rented accommodation.

London has experienced a pronounced shift in economic structure – decline of industrial production and Port of London traffic on one hand and, on the other, growth of financial and commercial services, of the tourist trade, of air traffic and activities connected with culture and fashion. There has been an overall decrease of employment and unemployment has become a serious problem, lately somewhat alleviated. Largescale reconstructions and continuing specialization of urban space have brought about noticeable changes in the image and character of many parts of London. Car ownership is constantly growing, but public transport remains crucial for the functioning of the city. Environmental policies have been remarkably successful in reducing pollution.

The most important cultural changes have come by overall modernization, American, continental European and Third-World influences, as well as the impact of youth subcultures and various alternative tendencies. Political conflict resulted in the abolition of the GLC in 1986, so that now London offers a unique example of a large city without any kind of central government.

London is today one of 3-8 »world cities« and its experiences pose some rather interesting questions.