

Urbani razvoj Londona: Od malog naselja do globalnog urbanog centra

Gluhak, Petar

Undergraduate thesis / Završni rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Science / Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:217:065352>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-29**



Repository / Repozitorij:

[Repository of the Faculty of Science - University of Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu
Prirodoslovno-matematički fakultet
Geografski odsjek

Petar Gluhak

Urbani razvoj Londona: od malog naselja do globalnog urbanog centra

Prvostupnički rad

Mentor: titula, ime i prezime mentora

Ocjena: _____

Potpis: _____

Zagreb, 2024.

Sveučilište u Zagrebu
Prirodoslovno-matematički fakultet
Geografski odsjek

Prvostupnički rad

Urbani razvoj Londona: od malog naselja do globalnog urbanog centra

Petar Gluhak

Izvadak: London je krenuo kao malo naselje i tokom stoljeća se razvio u važan trgovački, politički i industrijski centar. Ovaj proces urbanizacije uveliko je oblikovao društvo, infrastrukturu i ekonomiju, pretvarajući London u globalni grad s ogromnim utjecajem na svjetsku ekonomiju.

25 stranica, 6 grafičkih priloga, 24 bibliografskih referenci; izvornik na hrvatskom jeziku

Ključne riječi: urbanizacija, industrijalizacija, povijesni razvoj, stanovništvo, ekonomski razvoj

Voditelj: prof. dr. sc. Dražen Njegač

Tema prihvaćena: 8. 2. 2024.

Datum obrane: 19. 9. 2024.

Rad je pohranjen u Središnjoj geografskoj knjižnici Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Marulićev trg 19, Zagreb, Hrvatska.

BASIC DOCUMENTATION CARD

University of Zagreb
Faculty of Science
Department of Geography

Undergraduate Thesis

The Urban Development of London: From Small Settlement to Global Urban Center

Petar Gluhak

Abstract: London started as a small settlement and over the centuries grew into a significant trading, political, and industrial center. This process of urbanization greatly shaped its society, infrastructure, and economy, transforming London into a global city with a major impact on the world economy.

25 pages, 6 figures, 24 references; original in Croatian

Keywords: Urbanization, industrialization, historical development, population, economic development

Supervisor: Dražen Njegač, PhD, Full Professor

Undergraduate Thesis title accepted: 08/02/2024

Undergraduate Thesis defense: 19/09/2024

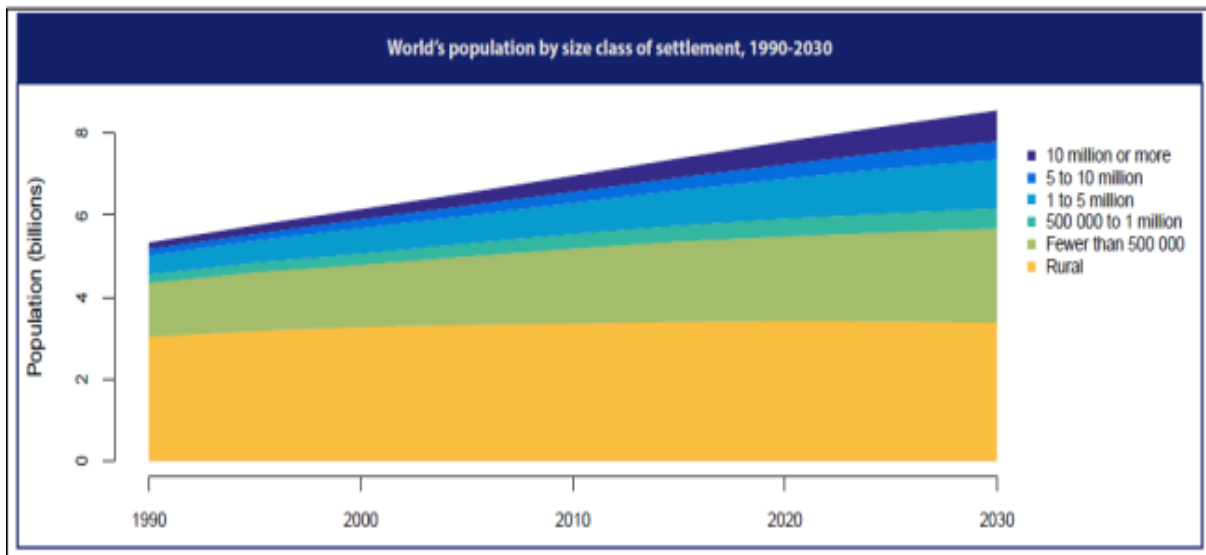
Thesis deposited in Central Geographic Library, Faculty of Science, University of Zagreb, Marulićev trg 19, Zagreb, Croatia

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. URBANI RAZVOJ LONDONA.....	2
2.1 LONDON KAO GLOBALNI GRAD.....	12
3. PROSTORNO PLANIRANJE BUDUĆEG URBANOG RAZVOJA UZIMAJUĆI U OBZIR KLIMATSKE RIZIKE I CILJEVE ODRŽIVOG RAZVOJA.....	13
4. ZAKLJUČAK.....	16
5. LITERATURA.....	18
6. IZVORI.....	21

1. UVOD

Urbanizacija je proces tijekom kojeg se sve veći dio populacije preseljava iz ruralnih područja u urbane sredine, što rezultira rastom i razvojem gradova.



Sl. 1. Povećanje globalne urbane populacije

Izvor: *Government Office for Science*

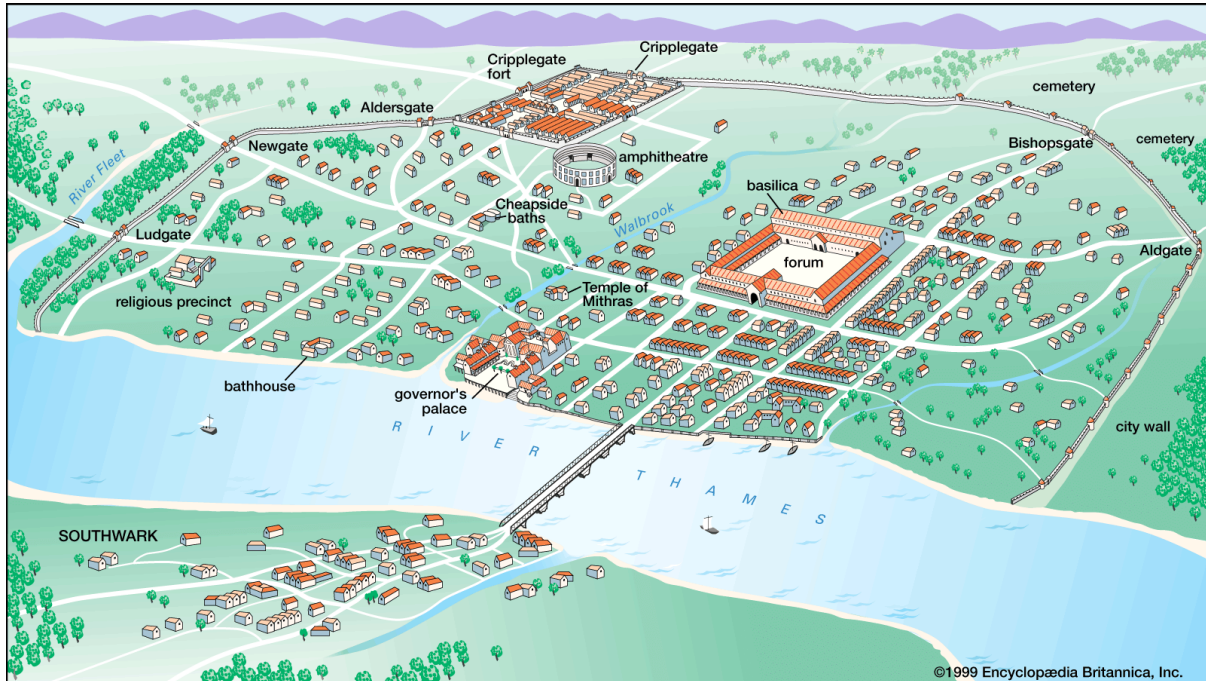
Ovaj fenomen često uključuje širenje gradskih područja, povećanje gustoće naseljenosti i promjene u društvenim, ekonomskim i infrastrukturnim aspektima urbanih sredina. Urbanizacija donosi brojne transformacije, uključujući napredak u infrastrukturi te promjene u načinu života i socio-ekonomske prilike, ali može također uzrokovati brojne probleme poput preopterećenja infrastrukture, pogoršanja kvalitete zraka i rastuće socijalne nejednakosti. London je poseban primjer urbanizacije zbog svoje bogate povijesti, veličine i globalne važnosti. Razvoj urbanizacije u Londonu može se pratiti od Rimskog Carstva do njegovog statusa kao modernog globalnog grada. London, glavni grad Ujedinjenog Kraljevstva, danas je jedan od najvažnijih i najutjecajnijih urbanih centara na globalnoj razini. Od svojih skromnih početaka kao naselje uz rijeku Temzu, London je kroz stoljeća doživio mnogobrojne promjene koje su ga oblikovale u vodeći svjetski grad. Proces urbanizacije ovog grada započeo je već u rimsko doba, kada je nastao Londinium kao trgovačko i administrativno središte tijekom

vladavine cara Klaudija kao dio širenja Rimske vlasti u Britaniji. Tijekom povijesti, London je prolazio kroz značajne demografske, ekonomsko-industrijske i kulturne transformacije koje su ga postupno pretvorile u globalno relevantan urbani centar. Urbanizacija Londona doživjela je svoj vrhunac tijekom 18. i 19. stoljeća, kada je industrijska revolucija potaknula masovnu migraciju stanovništva iz ruralnih područja u grad. U tom razdoblju, London je postao središte financija, trgovine i industrije, što je dovelo do brzog povećanja broja stanovnika i širenja gradskih granica. Razvoj prometne infrastrukture, poput željeznica te podzemne željeznice, omogućio je daljnju ekspanziju grada i povezivanje udaljenijih dijelova s urbanom jezgrom. Danas je London globalni grad od presudne važnosti za međunarodnu ekonomiju, kulturu, politiku i tehnologiju. Kao jedno od vodećih financijskih središta na svijetu, London privlači međunarodne investitore, multinacionalne kompanije i visoko kvalificiranu radnu snagu iz cijelog svijeta. Međutim, unatoč svojoj globalnoj prepoznatljivosti i uspjehu, London se suočava s brojnim izazovima karakterističnim za suvremene megagradove. Ti izazovi uključuju pristupačnost stanovanja, održivi razvoj, socijalnu nejednakost, ekološke pritiske i prilagodbu klimatskim promjenama. Ovaj rad istražuje razvojni put Londona od malog naselja do globalnog urbanog središta, analizirajući ključne povijesne faze urbanizacije i razvojne procese koji su oblikovali današnji grad. Također, razmatra se i aktualne izazove s kojima se London suočava te mogući smjerovi budućeg razvoja. Pitanje kako London može zadržati svoju konkurentnost na globalnoj sceni, uz osiguranje održivosti i kvalitete života za svoje stanovnike, ključno je za razumijevanje urbanog razvoja u 21. stoljeću. Ova analiza nastoji pružiti sveobuhvatan pregled Londona kao modela urbanog razvoja, s posebnim osvrtom na probleme koje bi mogle biti korisne za druge globalne gradove suočene s izazovima ubrzanog urbanog rasta i globalizacije.

2. URBANI RAZVOJ LONDONA

Povijest grada zapravo započinje s dolaskom Rimljana. Kada su pod vodstvom cara Klaudija 43. godine naše ere krenuli u osvajanje Britanije, rimske legije ubrzo su zavladaile velikim dijelom jugoistočne Britanije. Na mjestu sjeverno od močvarne doline rijeke Temze, gdje su se

uzdizala dva brežuljka, osnovali su naselje Londinium i izgradili most koji je povezivao tu regiju s južnim dijelovima zemlje (*Britannica*).



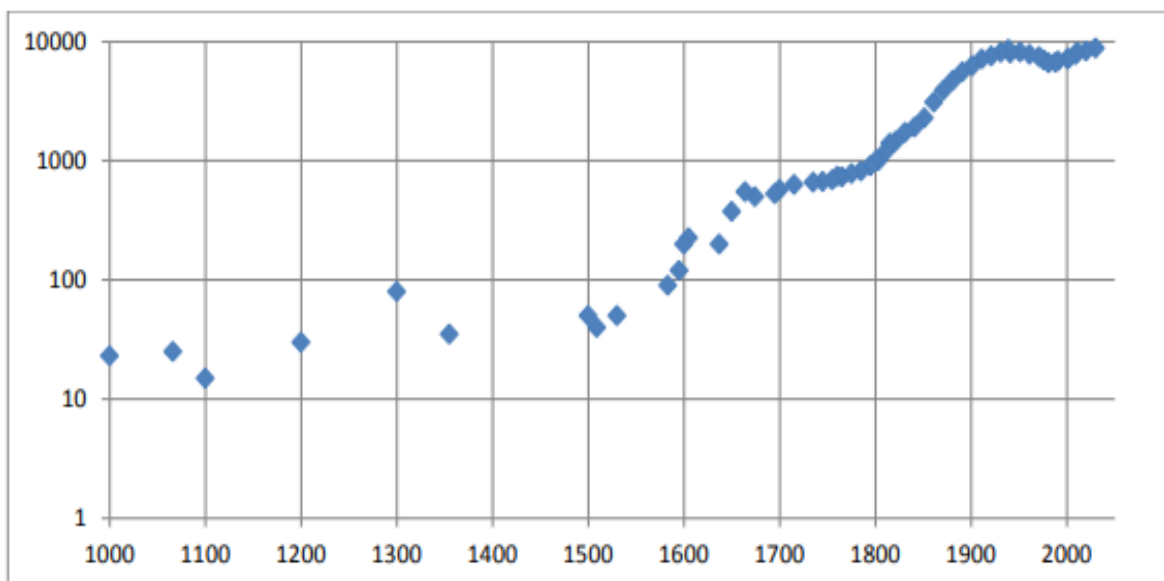
Sl. 2. . London AD 200

Izvor: *Britannica*, 2024

U ranom srednjem vijeku, kako je Engleska doživljavala brz porast stanovništva, London je, kao glavni grad, također rastao. Od 1100. do 1300. godine broj stanovnika u gradu se učeterostručio, dosegnuviši oko 80.000 ljudi. S tim rastom dolazili su i sve veći izazovi i problemi u osiguravanju resursa potrebnih za život u gradu te rješavanju problema otpada koji je rastuća populacija proizvodila (Clark, 2015). Od kraja vladavine Elizabete I, početkom 17. stoljeća, London je postao najvažniji grad u Engleskoj s populacijom od oko 220.000 ljudi. Velik broj ljudi, kako iz Engleske, tako i iz inozemstva, doseljavao se u London kako bi iskoristili njegove brojne ekonomske, političke i kulturne mogućnosti. Grad je bio središte inovacija, poput vodenog kotača koji je crpio vodu iz Temze i opskrbljivao London narednih 240 godina. Pojavile su se i prve privatne kočije, koje su ubrzale kretanje kroz grad i povećale njegovu funkcionalnost. Upravljačke reforme također su napredovale, pa je 1531. uveden Zakon o kanalizaciji s ciljem poboljšanja sustava čišćenja i odvodnje. S vremenom, postalo je jasno da London raste brže nego što grad može podnijeti, pa su doneseni zakoni koji su pokušali ograničiti širenje grada i spriječiti daljnje pretrpavanje stambenih jedinica. Iako su ti zakoni imali određeni učinak, nisu bili dovoljni da se nose s izazovima koji su dolazili s tako brzim

rastom (Clark, 2015). Nadalje London nije bio industrijski grad u pravom smislu te riječi; bio je to prije svega birokratsko-upravno i trgovačko središte. Kao metropola golemog ekonomskog imperija, London je bio mjesto s intenzivnim obrtničkim aktivnostima. Njegov jak tercijarni sektor omogućio je gradu da opskrbljuje tržište robom namijenjenom onima koji su željeli oponašati stil života privilegiranih slojeva (Goldstein, 2008). Procesi koncentracije i disperzije stanovništva ključni su za razumijevanje kako se društva mijenjaju s prelaskom s ruralnog na urbano. U zapadnim društvima, ovi procesi su posebno povezani s općim modernizacijskim trendovima. Iako je poznato i često raspravljano kako se stanovništvo koncentrira u Londonu i jugoistočnoj Engleskoj, obrnuti proces odnosno, disperzija iz Londona nije toliko rasvijetljen, unatoč svojoj rastućoj važnosti. Ovi fenomeni nisu specifični samo za London te se mogu primijeniti na druge velike gradove koji su prošli kroz značajne društvene i ekonomske promjene. Uvid u ove procese u Engleskoj i Walesu omogućavaju opsežni podaci iz popisa stanovništva koji su dostupni već više od stoljeća i pol (Friedlander, 1974). Da bismo shvatili dinamiku koncentracije i disperzije stanovništva, trebamo uzeti u obzir tri ključne promjene: industrijsku revoluciju, promjene u engleskoj poljoprivredi, uključujući ukidanje zajedničkih polja, ograđivanje zajedničkih i zapuštenih zemljišta te konsolidaciju malih farmi u velike. Ove promjene su povezane s početkom mehanizacije u poljoprivredi, što je povećalo pritisak na ruralna područja i promjene u demografskim procesima, posebno brzi rast stanovništva uzrokovan kašnjenjem između smanjenja smrtnosti i nataliteta. Ovaj pritisak je rastao u područjima gdje je poljoprivreda postala intenzivnija. Istovremeno, iste sile koje su dovele do tih promjena potaknule su brz ekonomski rast u urbanim područjima. Ekonomski razvoj povećao je privlačnost urbanih područja za nove stanovnike, što je dovelo do masovnog preseljenja iz ruralnih u urbana područja. Na početku, brzo urbanizirana područja izgledala su kao mali urbani otoci unutar velikih ruralnih prostora. Migracija iz ruralnih u urbana područja stvorila je obrasce koncentracije stanovništva u gradovima. Gradovi su postajali sve gušće naseljeni, što je dovelo do toga da su okolna područja postala alternativna stambena rješenja za migrante iz ruralnih područja, dok su se gradovi postupno širili prema svojim ruralnim rubnim područjima (Friedlander, 1974). Proces modernizacije nije započeo u svim zapadnim društvima u isto vrijeme i tempo promjena nije bio isti svugdje. Kao rezultat toga, različita društva su u različitim trenucima postizala različite razine koncentracije i disperzije stanovništva (Davis, 1955). Također, unutar jedne zemlje, modernizacija može varirati među različitim područjima u isto vrijeme. U Engleskoj, na primjer, Jugoistočna regija, s Londonom kao središtem, bila je prva koja je postigla visoki stupanj urbanizacije, dok su neka druga područja prošla kroz proces urbanizacije kasnije. Stoga je važno razlikovati različita područja kada analiziramo

koncentraciju i disperziju stanovništva. Na kraju 19. stoljeća, Jugoistočna Engleska već je bila u fazi napredne urbanizacijske disperzije, dok su u mnogim drugim dijelovima Engleske urbanizacijske koncentracije bile na vrhuncu. Ako se procesi urbanizacijske koncentracije i disperzije analiziraju na prevelikom području, poput cijele zemlje, može doći do iskrivljene slike zbog kombinacije urbanizacijske koncentracije u nekim regijama s urbanizacijskom disperzijom u drugima (Friedlander, 1974). London je stoga privlačio dvije glavne skupine doseljenika: teške radnike za prenošenje robe u luci i visoko kvalificirane radnike za proizvodnju gotovih proizvoda. Grad je imao veći omjer visokokvalificiranih i niskokvalificiranih privatnih radnika, državnih službenika i obrazovanih ljudi u odnosu na bilo koji drugi grad na svijetu. U okolici Londona, preko zelenih livada, počele su nicati nove tvornice i stambene jedinice za novopridošle radnike. Kao i svaki drugi engleski grad, London se razvijao širenjem na okolna područja (Engels, 2018).

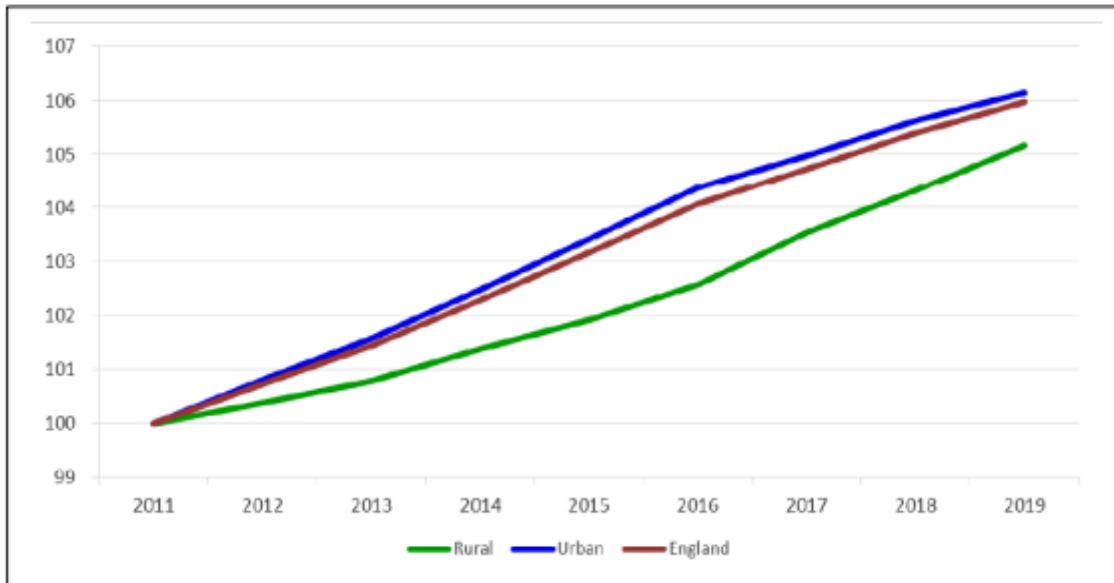


Sl. 3. Stanovništvo Londona u posljednjem tisućljeću

Izvor: Clark, 2015

Tijekom urbanizacije i širenje Londona važno je naglasiti ulogu industrijske revolucije pri čemu je gospodarstvo doživjelo značajne prostorne promjene koje su pratili strukturni preokreti u zapošljavanju. Zemlja je postala izrazito urbanizirana, a osim Londona, glavni urbani centar pomaknuo se prema sjeverozapadu. Oko 1680. godine većina stanovništva u gradovima živjela

je u Londonu ili njegovoj blizini, dok su ostali gradovi bili relativno mali. Do 1841. godine, na sjeverozapadu Engleske formirala se nova velika urbana skupina, u blizini gradova kao što su Manchester, Liverpool i Birmingham. London je nastavio rasti, ali je njegov udio u ukupnom urbanom stanovništvu opao u razdoblju od 1680. do 1841. godine. Ova nova urbanizacija odvijala se u kontekstu značajnog smanjenja udjela radne snage u poljoprivredi i rasta udjela u proizvodnji i uslugama. Radnici su se selili u gradove u potrazi za poslom, privučeni industrijskim i uslužnim sektorima, dok su nove tvrtke birale mjesta s dostupnom radnom snagom za svoje sjedište. Ovi novi urbani centri postali su industrijska središta svijeta (Alvarez-Palau i dr., 2020). Između 1700. i 1851. godine, ukupno stanovništvo Engleske raslo je prosječno za 0,80% godišnje. U istom tom razdoblju, stanovništvo Londona raslo je nešto brže, za 0,94% godišnje (Shaw-Taylor, 2014). Kako su vremena prolazila London se sve više širio te se prostirao na približno isto, manje-više neprekidno izgrađeno područje unutar "Zelenog pojasa" i obilaznice, s ukupnom površinom od 1.580 km². Prema izgledu i statističkim pokazateljima, može se podijeliti na dva glavna dijela: uži ili unutarnji gradski prostor (Inner London) te predgrađa ili vanjski dio grada (Outer London) (Perković, 1989). Početkom 20. stoljeća London je bio najveći grad na svijetu po broju stanovnika. Do 1980. godine, prema podacima demografskih službi UN-a, spao je na devetu svjetsku urbanu aglomeraciju. Taj pad nije bio samo relativan. Nekoliko popisa stanovništva, uz jednu procjenu, pokazuju sljedeće promjene broja stanovnika područja "Greater London" tijekom proteklih sedamdesetak godina. U odnosu na vrhunac koji je dosegnut 1939. godine, London je izgubio oko 22% stanovništva, vraćajući se na razinu s početka stoljeća. Još je izrazitiji pad udjela u ukupnom stanovništvu Velike Britanije (izraženo u postocima). Taj je pad bio posebno brz između 1961. i 1981. godine, kada se broj stanovnika smanjio za 1.279.000, odnosno za 16% (Perković, 1989). Očito je da su migracije imale ključnu ulogu, iako je i drastično smanjenje prirodnog prirasta, fenomen prisutan u gotovo svim razvijenim zemljama, također pridonijelo padu. Tek nakon 1971. godine, pad broja stanovnika u samom gradu nadmašio je rast u vanjskom metropolitanskom području, što je dovelo do smanjenja broja stanovnika cijele regije.

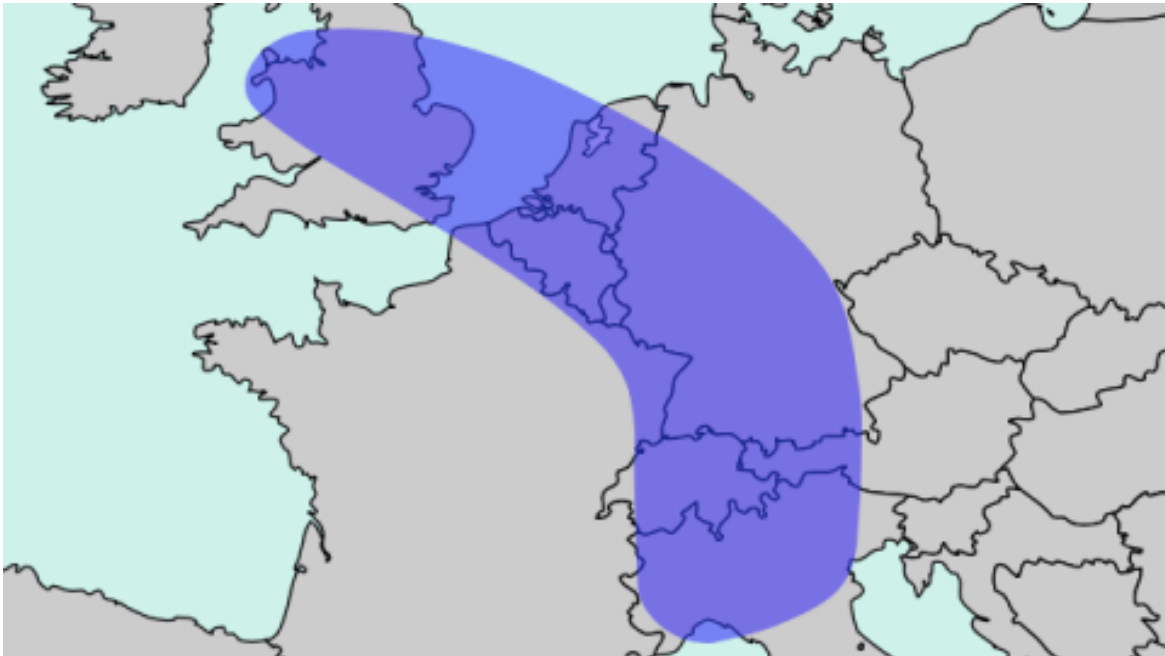


Sl. 4. Indeks promjene populacije, Engleska, od 2011 do 2019

Izvor: *Government Office for Science*

Dakle, radilo se o selidbi stanovništva iz centra prema rubnim dijelovima regije, pa i dalje, u udaljenija područja jugozapadne i istočne Engleske. Kao rezultat ovih promjena, London, a posebno njegovi uži i središnji dijelovi, postao je relativno rijetko naseljen u usporedbi s drugim europskim i svjetskim gradovima slične starosti i veličine. Razlozi za te razlike leže u načinu korištenja gradskog prostora, stilu izgradnje i životnom standardu. Što se tiče strukture stanovništva, jedna od najuočljivijih promjena u posljednjih dvadesetak godina je sve veća rasna i etnička raznolikost Londona (iako ni ranije broj stranaca nije bio zanemariv). S obzirom na to da britanski popisi stanovništva ne bilježe etničku ni rasnu pripadnost, etnički sastav stanovništva može se procijeniti samo indirektno, na temelju podataka o mjestu rođenja. Prostorna koncentracija etničkih skupina u pojedinim dijelovima grada rezultat je rasne i socijalne segregacije (iako neformalno), ali i lokalnih mogućnosti zapošljavanja te potražnje za specifičnom "etničkom" robom i uslugama. U nekim općinama, udio stanovništva azijskog i afro-karipskog podrijetla znatno je iznad gradskog prosjeka (Brent 33,3%, Haringey 30,1%, Hackney 28,3%, Newham 26,8%, Ealing 25,6%, Lambeth 24,0%) (Perković, 1989). Značajna koncentracija Indijaca u zapadnim predgrađima (Southall – Ealing) povezana je, primjerice, s njihovim zaposlenjem u raznim uslužnim poslovima na aerodromu Heathrow. Relativno visoka mobilnost stanovništva (godišnje se preseli oko 10% stanovnika, u centru grada i preko 20%)

postupno mijenja etnički sastav pojedinih dijelova grada. Tako su, primjerice, većina istočnoeuropskih Židova preselila iz East Enda u sjeverna predgrađa, a zamijenili su ih doseljenici iz Bangladeša, koji su preuzeli tradicionalne židovske poslove – proizvodnju konfekcije i trgovinu tekstilom (Perković, 1989).



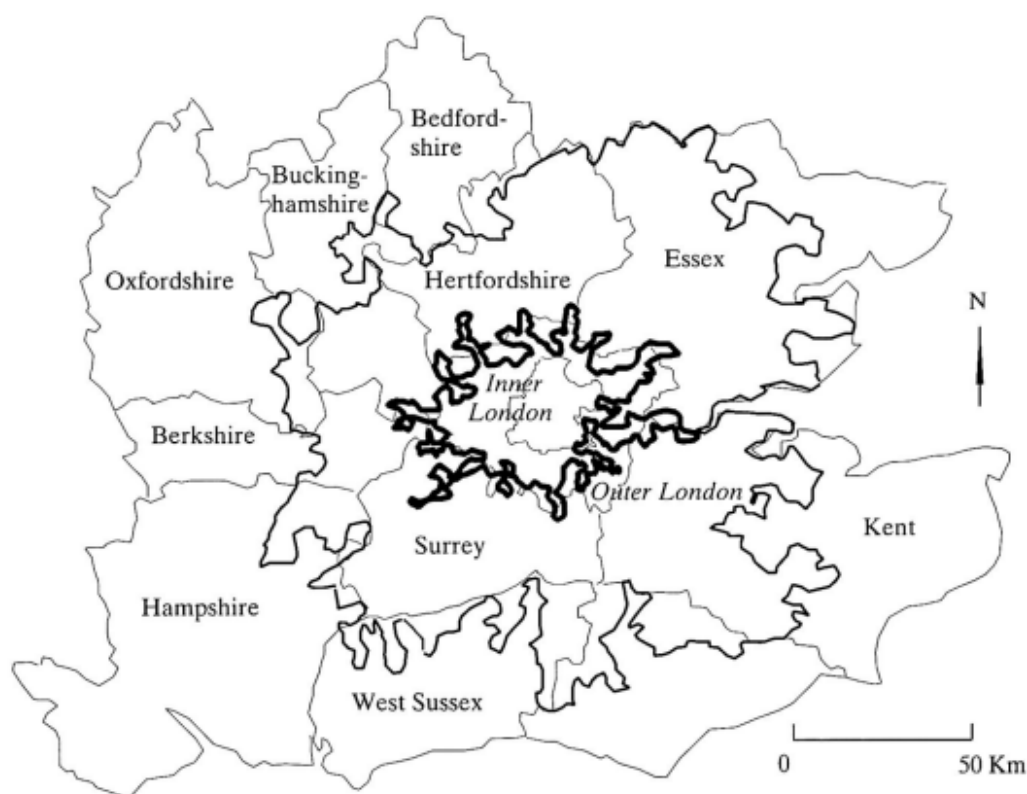
Sl. 5. Plava banana

Izvor: *BigThink*, 2014

Tri su tradicionalna stupa londonske ekonomije: trgovina i financije, luka te državna uprava. Između dva svjetska rata naglo se razvila industrija, koja je postala četvrti ključni faktor. Danas je londonska regija (kao i šire područje jugoistočne Engleske) dio ekonomskog "zlatnog trokuta" sjeverozapadne Europe – doduše, njegov najslabiji dio, ali bez sumnje gospodarski najvažniji i najvitalniji dio Britanije. Ipak, struktura londonske ekonomije doživjela je značajne promjene, koje su dijelom rezultat globalnih trendova, a dijelom specifičnog razvoja britanskih i lokalnih prilika (Perković, 1989). Promjene koje zahvaćaju industriju vrlo su vidljive i imaju značajne socijalne posljedice. Djelomično su rezultat tehnološkog napretka i promjena u međunarodnoj podjeli rada, a djelomično su uvjetovane lokalnim okolnostima: London više nije privlačno mjesto za industriju. Zastarjela fizička struktura industrijskih objekata, manjak prostora za širenje, prometni problemi unutar grada u usporedbi s boljom pristupačnošću vanjskih dijelova regije sve to zajedno čini londonski faktor koji je doveo do pada i raspršivanja industrijske proizvodnje (Clout i Wood, 1986). Pad industrijske proizvodnje djelomično je

povezan s opadanjem prometa u londonskoj luci (samo između 1968. i 1975. godine smanjen je sa 60 na 45 milijuna tona) i s decentralizacijom lučkih aktivnosti. Nova tehnologija zahtijeva više prostora, pa su se stari londonski dokovi od 1960-ih godina postupno napuštali, a glavna operacija preselila se 27 km nizvodno, u kontejnersku luku Tilbury, dok je dio prometa preusmjeren u udaljenije luke poput Felixstowe, Dovera ili Southamptona. Broj lučkih radnika smanjio se s 23.000 na samo 3.000, a gubitak radnih mjesta u pratećim djelatnostima je nekoliko puta veći. Međutim, nasuprot padu ovih nekada važnih sektora, druge djelatnosti doživljavaju značajan rast. Geografski položaj Londona na globalnoj razini, njegova uloga u mreži svjetskih komunikacija i naslijeđena profesionalna i društvena "infrastruktura" omogućili su daljnji rast financijskih i veletrgovačkih transakcija, koje simbolizira londonski City. Njegov prihod iz inozemstva se u razdoblju od 1975. do 1985. udeseterostručio, broj stranih banaka porastao je od 1972. do 1984. s 200 na 460, a broj poduzeća za promet vrijednosnim papirima sa 54 na 120. Danas je London treći financijski centar na svijetu (prvi je New York, a drugi Tokio), no za tu poziciju konkuriraju mu Pariz i Frankfurt. Financijske i veletrgovačke poslove prate brojne profesionalne uslužne djelatnosti poput računovodstva, prava i drugih. Danas u financijskom sektoru i osiguranju radi više ljudi nego u industriji, a plaće u tim sektorima su iznad prosjeka (Clout i Wood, 1986). U urbanizaciji Londona poseban značaj ima brz rast zračnog prometa, koji je usko povezan s poslovnom i turističkom ekspanzijom. Godine 1950. svi britanski aerodromi (London ima 6 međunarodnih aerodroma) zabilježili su promet od 2 milijuna putnika, dok je 1986. samo kroz londonske aerodrome prošlo oko 50 milijuna putnika. Heathrow je danas najveći međunarodni aerodrom na svijetu i najveći izvan SAD-a, osim njega važno je spomenuti Gatwick i Stansted. Važan je ne samo za putnički, već i za teretni promet, pa je po vrijednosti robe koja prolazi kroz njega (iako ne po tonaži) prva "luka" Britanije. Na njemu je izravno 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 je i dalje četvrti najveći međunarodni aerodrom na svijetu. Tako je pad pomorskog prometa, što se tiče općeg značaja za grad, više nego nadoknađen razvojem zračnih luka. Konačno, među novim razvojnim faktorima treba istaknuti vrlo raznolik spektar usluga u domeni kulture i kreativnih aktivnosti u širem smislu. Moda, reklama, izdavaštvo, film i televizija, glazbena produkcija, sve su to važni izvori prihoda i zaposlenosti, te ključni elementi svjetske komunikacijske uloge Londona. Riječ je uglavnom o manjim, suvremenim i vrlo fleksibilnim poduzećima koja pokreću ili prenose nove trendove u raznim područjima. Na primjer, od 1960-ih godina London se razvio u možda najjači svjetski centar mode i zabavne glazbe za mlade (Clout i Wood, 1986). City, najstariji dio Londona, doživio je najupadljivije fizičke promjene.

Iako je srednjovjekovna mreža ulica uglavnom očuvana, u Cityju su osobito u posljednjih desetak godina – niknule brojne velike i moderne poslovne zgrade, pa njegova silueta danas podsjeća na središte nekog američkog grada. Kroz urbanizaciju potrebno je spomenuti klasifikaciju prostornih jedinica od kojih regija Jugoistok razine NUTS 1 ima oko 17,5 milijuna stanovnika, dok Veliki London broji oko 7 milijuna. Veliki London je glavno središte zapošljavanja u Jugoistoku i ima značajan priljev radnika iz drugih područja. Zbog toga je dio očite veće prosperitetnosti Velikog Londona u usporedbi s Jugoistokom zapravo posljedica tih dolazaka radnika. Unutar Londona, zapošljavanje je najkoncentriranije u unutarnjem Londonu, posebno u Cityju, Docklandsu i West Endu. U tim područjima dolazi do još većeg priljeva putnika u odnosu na zaposlenost. Zbog toga se prosperitet dodatno prenaplašava kada se fokusiramo na područja s velikim brojem radnih mjesta u odnosu na stanovnike. To je najizraženije u unutarnjem Londonu odnosno na zapadu, koji je stoga prikazan kao najbogatija regija u EU. Međutim, to je prilično netočno. No, ovaj način prikazivanja vjerojatno nije slučajan i ima učinak da vanjski London istok i sjever stavi u kategoriju osiromašenih regija, čime ih kvalificira za pomoć iz EU strukturnih fondova (Cheshire i Gornostaeva, 2001).



Sl. 6. Područje Greater London definirano prema statističkim regijama koje je postavila Europska unija (Jugoistočni-NUTS 1 i okruzi-NUTS 3), kao i prema funkcionalnim kriterijima

Izvor: *Office for National Statistics*, 1991

U slučaju Londona, jezgra njegove Funkcionalne urbane regije prilično je bliska području Velikog Londona. Ove podjele na jezgru grada i njegovo zaleđe mogu se koristiti za analizu obrazaca decentralizacije (Cheshire i Gornostaeva, 2001). Širenje grada te porast stanovništva dovelo je do pitanja prometa u Londonu. Promet je oduvijek bio ključan za razvoj i svakodnevno funkcioniranje Londona, kao i svih drugih gradova. Iako sa sobom donosi uobičajene probleme, oni su donekle ublaženi i prilagođeni procesima decentralizacije o kojima sam već govorio (Perković, 1989). Cestovni promet je jedno od ključnih spornih pitanja u londonskoj politici. Rast motorizacije i izgradnja cesta u početku su bile podržane od obje glavne političke stranke, a šezdesetih godina izrađeni su ambiciozni prometni planovi. Međutim, budući da gradnja novih cesta, posebno u užem gradskom području, podrazumijeva rušenje kuća i velike troškove, Laburistička stranka je 1973., nakon pobjede na izborima, promijenila stav te odbacila program gradnje cesta kao socijalno nepravilan, ekološki štetan i financijski neodrživ. Konzervativna vlada (nakon 1979) sukobila se s laburističkim gradskim vlastima oko tog pitanja, ali ni nakon njihove političke pobjede nije uspjela značajno povećati cestovne kapacitete u gradu zbog visokih troškova i otpora ekoloških i lokalnih grupa. Ipak, ostvarena je velika intervencija na rubu grada - izgradnja obilaznog autoputa M25, dugog 195 km, završenog 1986. godine. Ovaj autoput prolazi kroz "zeleni pojas", uglavnom izvan granica grada, i ima značajan utjecaj na regionalni promet te na lokacije ekonomskih aktivnosti, povezujući glavne radijalne ceste, tri glavna aerodroma i omogućujući pristup trajektnim lukama bez prolaska kroz gradsko područje Londona. (Perković, 1989) Unutar grada, unutar obilaznice, provode se parcijalni zahvati za povećanje cestovnih kapaciteta i uvođenje opsežnih prometnih regulacija. Tijekom 1970-ih, cestovni promet u Britaniji porastao je za 40%, promet preko vanjske granice Londona za 28%, dok je promet preko užeg gradskog područja porastao samo za 6% (Clout i Wood, 1986).

2.1 LONDON KAO GLOBALNI GRAD

U modernom razdoblju London je jedan od najutjecajnijih gradova na svijetu, važan centar globalne ekonomije, kulture i politike. Kao glavni grad Velike Britanije, ima značajnu ulogu u međunarodnoj razmjeni kapitala, ideja, ljudi i kulturnih trendova. Njegova bogata povijest, posebice u vrijeme kada je bio središte Britanskog Carstva, pomogla je oblikovati ga kao ključni grad za trgovinu, diplomaciju i financije na globalnoj razini. London je dom City of London i Canary Wharfa, dva glavna financijska središta na globalnoj razini. U tim četvrtima smještene su neke od najvažnijih banaka, investicijskih firmi, osiguravatelja i burzi. Londonska burza (London Stock Exchange) ubraja se među vodeće svjetske burze, a grad igra ključnu ulogu u međunarodnim valutnim transakcijama i trgovini derivatima (*Kearny*). London je izuzetno multikulturalan grad, gdje se govori više od 300 različitih jezika (*Office for National Statistics*). Ima zajednice imigranata iz svih krajeva svijeta, uključujući Karibe, Afriku, Aziju, Europu i Latinsku Ameriku. Ta raznolikost snažno utječe na gradsku kulturu, gastronomiju, umjetnost i poslovni svijet. London se također može pohvaliti nekim od najuglednijih obrazovnih institucija u svijetu, kao što su University College London (UCL), London School of Economics (LSE), King's College London i Imperial College, čime se potvrđuje kao važno središte za akademska istraživanja i inovacije. London je 2023. godine imao više od 9 milijuna stanovnika, što je znatan porast u usporedbi s početkom stoljeća, kada je broj stanovnika bio oko 7 milijuna (*Office for National Statistics*). Prema posljednjem popisu, približno 40% londonske populacije čine etničke manjine, što dodatno naglašava njegovu raznolikost. Što se tiče moderne Londonske ekonomije u 2021. godini ostvarila oko 500 milijardi funti, što predstavlja otprilike 22% ukupnog BDP-a Ujedinjenog Kraljevstva (*Office for National Statistics*). Stopa nezaposlenosti u gradu varira, ali je 2022. iznosila oko 4.7%, što je nešto više od nacionalnog prosjeka. Što se tiče javnog prijevoza, londonska podzemna željeznica, poznata kao London Underground ili "Tube", godišnje preveze oko 1.3 milijarde putnika (*London Data Store*). Ukupni sustav javnog prijevoza, koji uključuje autobuse, vlakove i tramvaje, opslužuje preko 4 milijarde putnika godišnje. Heathrow, najveća zračna luka u Londonu, 2019. godine je primila više od 80 milijuna putnika, dok svi londonski aerodromi zajedno, uključujući Gatwick, Luton, Stansted, London City i Southend, opsluže oko 150 milijuna putnika godišnje (*London Data Store*). Londonov status jednog od vodećih svjetskih gradova počiva na njegovoj raznolikoj populaciji, snažnoj ekonomiji i velikom kulturnom utjecaju. S više od 9 milijuna stanovnika, London je financijsko središte i važan centar međunarodne trgovine, obrazovanja i

turizma. Iako se suočava s izazovima poput rasta kriminala, grad ostaje živahan i izdržljiv te i dalje ima ključnu ulogu u oblikovanju globalnih trendova.

3. PROSTORNO PLANIRANJE BUDUĆEG URBANOG RAZVOJA UZIMAJUĆI U OBZIR KLIMATSKE RIZIKE I CILJEVE ODRŽIVOG RAZVOJA

Urbanizacija i učestali ekstremni događaji uzrokovani klimatskim promjenama potiču globalnu težnju ka stvaranju otpornijih gradova (Dawson, 2007). Razvoj urbanih područja kroz povijest rezultirao je prostornim rasporedom koji nije dovoljno prilagođen prirodnim opasnostima, dok se mnogi veliki gradovi nalaze u područjima visokog rizika poput obalnih zona (McGranahan, 2007). S rastućom urbanizacijom, koja će do 2030. godine obuhvatiti 60% svjetske populacije, povećava se i ranjivost gradova na sve češće ekstremne vremenske uvjete uzrokovane klimatskim promjenama (*IPCC, Summary for policymakers*, 2013). Kao odgovor na to, nacionalne i lokalne vlasti razmatraju mogućnosti prilagodbe u urbanim sredinama (Reckien i dr., 2014) te istražuju kako integrirati ove rizike u buduće planove urbanog razvoja kako bi se ublažili potencijalni negativni učinci na stanovništvo i infrastrukturu (Carter, 2011). Međutim, upravljanje rizicima nije izolirano od drugih političkih mjera. Istodobno se provode politike za smanjenje emisija stakleničkih plinova u energetsom i transportnom sektoru, usklađene s globalnim naporima za ublažavanje klimatskih promjena (Walsh i dr., 2013). Zakoni, poput britanskog Zakona o klimatskim promjenama iz 2008. godine, postavljaju obvezujuće ciljeve za smanjenje emisija stakleničkih plinova (smanjenje CO₂ za 26% do 2020. godine i 80% do 2050. godine u usporedbi s razinama iz 1990. godine u Ujedinjenom Kraljevstvu) (*UK Parliament, Climate Change Act*, 2008). Velik dio ovog smanjenja mora se ostvariti u gradovima, koji najviše pridonose potrošnji energije. Stoga, gradovi širom svijeta igraju ključnu ulogu u smanjenju potrošnje energije i resursa, dok istovremeno smanjuju rizike od opasnosti

povezanih s klimatskim promjenama (Rosenweig i dr., 2010). Istovremena provedba ciljeva u gradovima može dovesti do sukoba u postizanju različitih ishoda. Primjerice, politika urbanog zgušnjavanja, koja je zamišljena kako bi se smanjila potrošnja energije u prometu, može otežati upravljanje rizicima jer smanjenje propusnosti površina povećava rizik od poplava, a blizina zgrada može pogoršati učinak urbanog toplinskog otoka (Melia i dr., 2011). Ovi nenamjerni učinci često najviše pogađaju najranjivije skupine. Nedostatak sveobuhvatnog pristupa razumijevanju međusobnih odnosa između rizika i ciljeva može dovesti do situacija gdje dobro namjeravane intervencije u jednom sektoru imaju negativne posljedice u drugom. Stoga je potrebno da urbanisti donose odluke na temelju lokalno specifičnih podataka i u različitim sektorima, umjesto da primjenjuju univerzalne politike. To zahtijeva sofisticiranije metode analize rizika i održivosti kako bi se osigurale dosljedne odluke u planiranju, koje zatim mogu provoditi ključni dionici poput developera i pružatelja komunalnih usluga (Dawson, 2011). U ovom kontekstu, sve se više prepoznaje rizik koji klimatske opasnosti predstavljaju za dugoročno planiranje gradova. Nekoliko prethodnih studija razvilo je metodologije za procjenu ekonomskih učinaka budućih poplava, ljudske smrtnosti uslijed učestalijih toplinskih valova i otpornosti urbane infrastrukture na prirodne katastrofe. Takvi pristupi korisni su za prikazivanje učinaka mogućih opasnosti, ali često ne pružaju dovoljno informacija o tome kako najbolje maksimizirati željene ishode u kontekstu dotične opasnosti niti nude rangirane alternative ili planerske putanje za donošenje odluka. To je važno kako bi se bolje informirao proces urbanog planiranja. Nadalje, često se fokusiraju na jednu opasnost ili cilj održivosti, dok je prepoznato da je potrebno simultano razmatranje više opasnosti i elemenata održivosti zbog njihovih složenih međusobnih odnosa (Chang i dr., 2014). U ovom kontekstu, rastući broj radova pokazuje da se tehnike optimizacije mogu uspješno koristiti za izradu optimalnih planova infrastrukture s više ciljeva. To uključuje planiranje mreža distribucije vode, dizajn mreža autobusnog prijevoza i planiranje korištenja zemljišta (Cao i dr., 2011). U slučaju korištenja zemljišta, gdje su studije razmatrale održivost u prostornom kontekstu, fokusirale su se gotovo isključivo na kompaktnost i kompatibilnost korištenja zemljišta, pretpostavljajući da su kompaktni gradovi održiviji. No, kao što je već napomenuto, usmjerenost na jedan održivi element na štetu drugih može izazvati negativne posljedice u drugim aspektima. Nadalje, primjene u studijama održivog urbanog planiranja bile su ograničene na sintetička urbana područja, male urbane gradove i regionalna područja, s malo dokaza o uspješnoj implementaciji u velikim urbanim područjima. To je nesretno, jer istraživanja pokazuju da se najveći izazovi upravljanja rizicima, ublažavanja i prilagodbe suočavaju s velikim metropolitanskim

područjima, koja stoga moraju biti prioritet u dugoročnim naporima održivog planiranja (Reckien i dr., 2014).

London se suočava s pritiscima zbog značajnog porasta stanovništva, uz istodobnu prijetnju sve češćih toplinskih valova i povećanog rizika od poplava zbog klimatskih promjena. London je postavio ambiciozne ciljeve za smanjenje emisija CO₂ za 60% do 2025. godine u usporedbi s razinama iz 1990. godine. Studija uzima u obzir prioritete stambenog razvoja do 2021. godine, kako su postavljeni u Strategiji prostornog razvoja šireg Londona (GLA) (*Greater London Authority*, 2011). Strategija se fokusira na razvoj u istočnom Londonu, gdje je planirano 25% svih novih stambenih jedinica u samo tri istočna okruga. Također identificira ključne lokacije za razvoj unutar Londona, poznate kao "mreža gradskih središta" (*Greater London Authority*, 2011). Nadalje, različite prostorne strukture rizika od poplava i toplinskih valova ograničavaju broj područja s niskim rizikom od obje opasnosti, a smještaj brownfield lokacija onemogućava optimizaciju svih ciljeva istovremeno. Stoga, grad poput Londona ne može maksimizirati sve ciljeve održivosti i otpornosti odjednom, pa će stručnjaci morati prioritizirati određene ciljeve. Iako trenutna strategija razvoja u istočnom Londonu pokazuje rezultate ispod optimalne razine u ispunjavanju ciljeva održivosti, ovakav pristup može pomoći u prepoznavanju obrazaca razvoja koji bolje ispunjavaju prioritete, uz mogućnost prilagodbe strategija s obzirom na buduće tehnološke promjene ili druge prilagodbe (Caparros-Midwood i dr., 2017).

4. ZAKLJUČAK

Urbanizacija Londona, koja je transformirala mali naseljen kraj na obalama Temze u globalni urbani centar, fascinantna je priča o rastu i promjeni koja se odvijala kroz stoljeća. Ovaj proces nije bio jednostavno rezultat prirodnog povećanja stanovništva, već je bio duboko povezan s nizom ekonomskih, društvenih, tehnoloških i ekoloških promjena koje su oblikovale grad. Industrijska revolucija, koja je započela u Britaniji krajem 18. stoljeća, odigrala je ključnu ulogu u urbanizaciji Londona. S razvojem industrije, grad je privukao ogroman broj ljudi u potrazi za poslom i boljim životom. Londonske luke, željezničke mreže i tvornice postali su pokretači gospodarskog rasta, pretvarajući London u svjetsko središte trgovine i industrije. Međutim, taj brzi rast stanovništva i industrije nije prošao bez problema – prenaseljenost, loši higijenski uvjeti i ekološki problemi postali su svakodnevnica, što je stvorilo potrebu za boljim urbanističkim planiranjem i infrastrukturom. Promjene u demografskoj strukturi Londona tijekom urbanizacije bile su izuzetno značajne. Od relativno stabilnog srednjovjekovnog grada, London je izrastao u multikulturalni megapolis s ljudima iz svih dijelova svijeta. Migracije, kako unutar zemlje, tako i iz inozemstva, promijenile su društvenu sliku grada. Ove promjene donijele su bogatstvo različitih kultura, ali su također postavile izazove u pogledu socijalne integracije. U međuvremenu, ekonomija Londona također je evoluirala, prelazeći s industrije na uslužne djelatnosti, financije, obrazovanje i tehnologiju, što je učinilo grad jednim od najvažnijih ekonomskih središta na svijetu. Svjetski procesi urbanizacije povećali su broj velikih gradova: prema podacima UN-a iz oko 1980. godine, bilo je 28 urbanih aglomeracija (ili metropolitanskih područja) s više od 5 milijuna stanovnika, od kojih je deset imalo više od 10 milijuna stanovnika. London je jedan od tih deset najvećih gradova, ali nije samo ogroman po broju stanovnika – on spada u kategoriju „svjetskih gradova“. Možemo reći da London danas živi i razvija se kroz tri osnovne dimenzije: London je svjetska metropola čije funkcije su u velikoj mjeri neovisne o neposrednoj okolini, a njegov život odražava globalne trendove, probleme i konflikte (Perković, 1989). U Londonu su prisutni i elementi postindustrijskog društva i siromaštvo „trećeg svijeta“. Njegov razvoj je u velikoj mjeri povezan s globalnim trendovima iako se nalazi u Britaniji i Europi, London je danas više nego ikad povezan sa svijetom. Istovremeno, London je dio Britanije i njezin glavni grad, što znači da, iako ima globalni značaj, dijeli društvene i ekonomske dinamike zemlje u kojoj se nalazi. London više ne dominira svojom okolicom kao što je to nekada bio slučaj. Proces disperzije i decentralizacije rezultirali su stvaranjem policentrične regije čija je forma i funkcija toliko kompleksna da je teško precizno definirati (Hall, 1984). Iako dio stanovništva i aktivnosti preseljenih u okolnu regiju i dalje ima bliske veze s funkcijama metropole, to ne vrijedi za sve.

Iako je značajan broj ljudi iz te regije zaposlen u Londonu, sve je više onih koji i žive i rade izvan grada. Kada gledamo prema budućnosti, London se suočava s mnogim izazovima, ali i prilikama. Globalizacija, klimatske promjene, tehnološki napredak i demografski pritisci nastavit će oblikovati grad u narednim desetljećima. Održivost će biti ključni element u planiranju daljnjeg razvoja, s fokusom na smanjenje emisija ugljika, povećanje energetske učinkovitosti i očuvanje prirodnih resursa. Digitalna transformacija i razvoj pametne infrastrukture mogli bi imati presudnu ulogu u stvaranju efikasnijeg i otpornijeg grada. U konačnici, urbanizacija Londona je neprekidan proces koji je oblikovao grad u ono što je danas. Taj proces, vođen ekonomskim i industrijskim rastom, demografskim promjenama i tehnološkim napretkom, bio je suočen i s brojnim izazovima, od kojih su mnogi vezani za održivost i socijalnu inkluziju. Dok London nastavlja rasti i prilagođavati se novim uvjetima, ostaje simbol urbanog razvoja i globalne važnosti. Njegova budućnost ovisit će o sposobnosti da se nosi s novim izazovima i iskoristi nove prilike, kako bi i dalje ostao jedan od vodećih svjetskih gradova u 21. stoljeću i dalje.

5. LITERATURA

1. Alvarez-Palau, J. E., Bogart, D., Dunn, O., Satchell, M., Taylor, S. L., 2020: Transport and urban growth in the first industrial revolution <https://www.bing.com/ck/a?!&&p=cc0f2a06a0f6ac04JmltdHM9MTcyNDcxNjgwMCZpZ3VpZD0zMzQ1YzExMC1kOTFhLTZlZWVtMDYwZS1kNTc5ZDgyMzZmMjImaW5zaWQ9NTIwOA&p=3&ver=2&hsh=3&fclid=3345c110-d91a-6eec-060e-d579d8236f22&psq=Transport+and+urban+growth+in+the+first+industrial+revolution&u=a1aHR0cHM6Ly9lY29ub21pY3MueWFsZS5lZHUvc2l0ZXMvZGVmYXVsdC9maWxlcY9tYXJrZXRhY2Nlc3Nncm93dGhfcHJlc3RlYW1fc2VwdDI3MjAyMC5wZGY&ntb=1> (22. 8. 2024)
2. Cao, K., Batty, M., Huang, B., Liu, Y., Yu, L., Chen, J., 2011: Spatial multi-objective land use optimization: Extensions to the non-dominated sorting genetic algorithm-II, *International Journal of Geographical Information Science* 25 (12), 1949–1969, DOI: 10.1080/13658816.2011.570269
3. Caparros-Midwood, D., Barr, S., Dawson, R., 2017: Spatial Optimization of Future Urban Development with Regards to Climate Risk and Sustainability Objectives: Spatial Optimization of Future Urban Development, *Risk Analysis* 37 (11), DOI: 10.1111/risa.12777
4. Carter, J., 2011: Climate change adaptation in European cities. *Current Opinion in Environmental Sustainability* 3(3), 193– 198, DOI: [10.1016/j.cosust.2010.12.015](https://doi.org/10.1016/j.cosust.2010.12.015)
5. Cheshire, P., Gornostaeva, G., 2001: More useful Londons: the comparative development of alternative concepts of London, *Geographica Helvetica* 56(3), 179-192, DOI:[10.5194/gh-56-179-2001](https://doi.org/10.5194/gh-56-179-2001)
6. Chang, S. E., McDaniels, T., Fox, J., Dhariwal, R., Longstaff, H., 2014: Toward Disaster-Resilient Cities: Characterizing Resilience of Infrastructure Systems with Expert Judgments, *Risk Analysis*; 34 (3), 416–434, DOI: 10.1111/risa.12133
7. Clark, W. C., 2015: London: A Multi-Century Struggle for Sustainable Development in an Urban Environment, <https://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2662111> (22. 8. 2024.)
8. Clout, H., Wood, P., 1986: London: Problems of Change, *Longman*, 145-173
9. Davis, K., 1955: The Origin and Growth of Urbanization in the World, *American Journal of Sociology* Vol. 60, No. 5, 429-437, <https://www.jstor.org/stable/2772530>

10. Dawson, R. J., 2011: Potential pitfalls on the transition to more sustainable cities and how they might be avoided. *Carbon Management* 2 (2), 175-188, DOI: [10.4155/CMT.11.8](https://doi.org/10.4155/CMT.11.8)
11. Dawson R. Re-engineering cities: A framework for adaptation to global change. *Philosophical Transactions: Mathematical, Physical and Engineering Sciences*, 2007; 365 (1861), 3085–3098. DOI: <https://doi.org/10.1098/rsta.2007.0008>
12. Engels, F., 2018: *Položaj radničke klase u Engleskoj*, Mediterran publishing, Novi Sad, 36-39
13. Goldstein, I., 2008: *Povijest 14 – Industrijalizacija i nacionalne revolucije (1848.-1871.)*, Europapress holding, Zagreb, 322
14. Greater London Authority. *The London Plan: Spatial Development Strategy for Greater London*, London, 2011, <https://www.eustonareaplan.info/wp-content/uploads/2014/04/GOV8-The-London-Plan-2011-GLA.pdf>
15. Hall, P., 1984: *The world cities*, St. Martin's Press, New York
16. IPCC, *Summary for policymakers*, Pp. 1–30 in Stocker TF, Qin D, Plattner G-K, Tignor M, Allen SK, Boschung J, Nauels A, Xia Y, Bex V, Midgley PM (eds). *Climate Change 2013: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge, UK and New York, NY, 2013. https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/WG1AR5_SPM_FINAL.pdf
17. McGranahan G, Balk D, Anderson B., 2007: The rising tide: Assessing the risks of climate change and human settlements in low elevation coastal zones, *Environment and Urbanization*, 19 (1), 17–37. doi:10.1177/0956247807076960.
18. Melia, S., Parkhurst, G., Barton, H., 2011: The paradox of intensification, *Journal of Transport Policy* 18(1), 46–52, DOI:10.1016/j.tranpol.2010.05.007
19. Perković, Z., 1989: Neke nove tendencije u životu i razvoju Londona, *geografski glasnik* 51/, 211-233
20. Reckien, D., Flacke, J., Dawson, R. J. i dr., 2014: Climate change response in Europe: What's the reality? Analysis of adaptation and mitigation plans from 200 urban areas in 11 countries, *Climatic change* 122,331–340, DOI: [10.1007/s10584-013-0989-8](https://doi.org/10.1007/s10584-013-0989-8)
21. Rosenzweig, C., Solecki, W., Hammer, S. A., Mehrotra, S., 2010: Cities lead the way in climate-change action, *Nature* 467, 909–911, DOI: 10.1038/467909a
22. Taylor-Shaw, L., Wrigley, A, E., 2014: Occupational structure and population change <https://doi.org/10.1017/CHO9781139815017> (22. 8. 2024)

23. *UK Parliament, Climate Change Act*, 2008. London, UK,
DOI:10.1136/bmj.39469.569815.47

24. Walsh, C., Roberts, D., Dawson, R. J., Hall, J. W., Nickso, A., Hounsome, R., 2013:
Experiences of integrated assessment of climate impacts, adaptation and mitigation
modelling in London and Durban, *Environment and Urbanization*, 25(2), 361–380, DOI :
[10.1177/0956247813501121](https://doi.org/10.1177/0956247813501121)

6. IZVORI

1. *BigThink*, 2014: <https://bigthink.com/strange-maps/the-true-heart-of-europe-nil-the-blue-banana/> (22. 8. 2024)
2. *Britannica*, 2024: <https://www.britannica.com/place/London/History> (24. 8. 2024.)
3. *Government Office for Science*, 2021: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/60cb1dc18fa8f57cf3f0b356/GO-Science_Trend_Deck_-_Urbanisation_section_-_Spring_2021.pdf (23. 8. 2024)
4. *Office for National Statistics*, 1991: <https://www.ons.gov.uk/> (22. 8. 2024)
5. *Kearny*, 2023: <https://www. Kearny.com/service/global-business-policy-council/gcr/2023-full-report> (22. 8. 2024)

POPIS GRAFIČKIH PRILOGA

Slika br. 1 Povećanje globalne urbane populacije

Slika br. 2 London AD 200

Slika br. 3 Stanovništvo Londona u posljednjem tisućljeću

Slika br. 4 Indeks promjene populacije, Engleska, od 2011 do 2019

Slika br. 5 . Plava banana

Slika br. 6 Područje Greater London definirano prema statističkim regijama koje je postavila Europska unija (Jugoistočni-NUTS 1 i okruzi-NUTS 3), kao i prema funkcionalnim kriterijima