

Przyrost, który przerasta

28 marca 2015

Jest nas 8,6 mln! Londyńczyków. Nie wiadomo, czy się cieszyć, czy płakać? Z jednej strony miasto rozwija się w błyskawicznym tempie, bezrobocie spadło do wyjątkowo niskiego poziomu, branża budowlana kwitnie, ale z drugiej brakuje mieszkań, do metra coraz trudniej wsiąść, bo tłok, a w szkołach brakuje ławek.

Tyłu mieszkańców Londyn miał tylko przed II wojną światową. Po wojnie ich liczba spadła o 2 mln i w kolejnych dekadach niewiele urosła. Przyspieszenie nastąpiło w ostatnich 25 latach, głównie za sprawą imigrantów, którzy nie tylko zaczęli ściągać do stolicy w dziesiątkach tysięcy, ale także powiększać tu swoje rodziny.

Najwięcej mieszkańców, po 400 tys., mają dzielnice Croydon i Barnet. Najszybciej zaludnia się Hillingdon. Mimo ogólnego wzrostu populacji są dzielnice, które się wyludniają. Do takich należy szczególnie Islington, w którym mieszka obecnie 221 tys. osób – o 100 tys. mniej niż przed wojną. Co ciekawe, już 44 proc. mieszkańców stanowią osoby czarnoskóre. Według prognoz ratusza do 2038 r. będzie ich tyle samo co białych. Średnia długość życia londyńczyków wydłużyła się od 1939 r. o 20 lat i dziś statystyczny obywatel żyje 82 lata.

Dynamiczny rozwój metropolii wiąże się z ogromnymi wyzwaniami w zakresie mieszkalnictwa, bezpieczeństwa, służby zdrowia, edukacji i ochrony środowiska. Według prognoz londyńskiego ratusza do 2050 r. liczba mieszkańców wzrośnie do 11 mln. O 50 proc. musi zwiększyć się wydajność komunikacji miejskiej. Utworzyć trzeba 600 szkół. Do tego dochodzą problemy związane z zapewnieniem większych dostaw energii i wody, wzrostem ilości śmieci oraz większym zanieczyszczeniem powietrza.

NIECH SIĘ MURY PNĄ DO GÓRY...

Wystarczy spojrzeć na Londyn z góry, by zobaczyć, że miasto rośnie nie tylko wszerz, ale także ku niebu. Na płaskim kiedyś horyzoncie wyrasta coraz więcej „wysp” tworzonych przez osiedla mieszkalnych wieżowców. Skończyły się czasy kameralnej zabudowy, bliźniaków i szeregówek. To, co obecnie widzimy, przypomina czasy socjalistycznego budowania na ilość. Tak jak wówczas, są pięcioletnie plany, wbijanie łopat w obecności telewizyjnych kamer i nieliczenie się z estetyką.

Burmistrz Londynu Boris Johnson ogłosił właśnie zaktualizowaną wersję London Plan, czyli strategii rozwoju miasta w najbliższych 20 latach. Uwzględniono w niej rekordowo szybki przyrost ludności i rosnące potrzeby mieszkaniowe. Do 42 tys. podniesiono roczny cel budowy nowych mieszkań. To o 10 tys. więcej, niż zakładała wcześniejsza wersja strategii z 2004 r.

Na razie udaje się budować niewiele ponad 20 tys. mieszkań rocznie. Władze stolicy i brytyjski rząd na różne sposoby próbują przyspieszyć budowy. Ustanowiono na przykład 20 stref mieszkaniowych (housing zones), w których deweloperzy mają działać szybciej dzięki uproszonym procedurom administracyjnym. Powstanie w nich 50 tys. mieszkań. Pierwsze takie strefy utworzono w Greenwich Riverside, Harrow, Hounslow Town Centre, New Bermondsey, Southall i Tottenham, a także między Abbey Wood Station a Southmere Lake oraz między Clapham Junction a Battersea.

Kolejnym rozwiązaniem są imponujące plany rewitalizacji najbardziej zaniedbanych zakątków Londynu. W wielki plac budowy zamieni się wkrótce Old Oak Common, gdzie powstanie 24 tys. mieszkań i główna stacja kolei dużych prędkości. Równie ważnym dla ratusza projektem jest warta 3 mld funtów przebudowa rejonu Elephant & Castle. Powstaje tam prawdziwe osiedle przyszłości. W budowie jest 5 tys. mieszkań, sklepy, restauracje, drogi, park i szkoła. Będzie nawet klub lokatora, który po angielsku nazywa się community centre.

Newington Butts w Elephant & Castle to część z 670 hektarów

ziemi, którą londyński samorząd przejął w 2012 r. od skarbu państwa z przeznaczeniem pod budownictwo mieszkaniowe. 85 proc. takich terenów jest już zabudowane lub w trakcie zabudowy.

– Bezprecedensowy wzrost populacji Londynu i zapewnienie wszystkim dachu nad głową jest ogromnym wyzwaniem, dlatego musimy podwoić liczbę budowanych mieszkań – przyznaje Boris Johnson, burmistrz Londynu. – To wymaga zmiany myślenia i nowego podejścia do problemu.

Takim „nowym podejściem” ma być m.in. ogłoszona przez ratusz walka z pustostanami. Organizacja Big Issue dostała 10 mln funtów ratuszowej pożyczki na przebudowę nieużywanych nieruchomości na tanie mieszkania. W ten sposób ma powstać 400 nowych lokali mieszkalnych.

W CIENIU WIEŻOWCÓW

Budowanie na ilość ma swoje ciemne strony. Oprócz wątpliwej urody wieżowców i stawiania bloków okna w okna coraz więcej kontrowersji budzi nakaz udostępniania części lokali mniej zamożnym mieszkańcom. Deweloperzy są zobowiązani do budowania obok luksusowych apartamentów mieszkań socjalnych, a także mieszkań wynajmowanych lub sprzedawanych na preferencyjnych warunkach. Ma to tworzyć zrównoważoną mieszanekę społeczną, zapobiegając podziałowi na oazy bogactwa i getta biedy.

We wspomnianym Elephant & Castle takich lokali ma być 1,6 tys. na 5 tys. powstających. Burzę w stołecznych mediach wywołało ogłoszenie dewelopera stawiającego 9-piętrowy, luksusowy wieżowiec mieszkalny Abbey Tower w ubogim Greenwich. Autorzy reklamy wśród walorów nieruchomości wymienili między innymi brak mieszkań socjalnych. Po reakcji lokalnych władz inwestor musiał to zmienić.

Burmistrz Newham interweniował z kolei w sprawie zabudowy Boleyn Ground, czyli terenu obecnego stadionu West Ham United. Firma deweloperska Galliard Homes zaplanowała tam budowę 838

mieszkań, ale tylko 6 proc. miało być dostępnych na preferencyjnych warunkach, wśród nich nie było jednak mieszkań socjalnych.

- Oferta Galliard Homes jest obraźliwa i nie do zaakceptowania
- zareagował sir Robin Wales, burmistrz Newham.

Strategia przyjęta przez samorząd wymaga, by duzi inwestorzy udostępniali na preferencyjnych warunkach od 35 do 50 proc. budowanych domów i mieszkań, z czego 60 proc. powinny stanowić lokale socjalne. Galliard Homes został zmuszony do zmodyfikowania oferty. Budowa tanich mieszkań jest niezbędna, bo coraz mniej osób stać na wynajem czy kupno. Według ONS House Price Index średnia cena domu w Londynie wzrosła w 2014 r. o 18 proc. i przekroczyła 500 tys. funtów. Dla porównania średnia cena w Anglii to 283 tys. funtów. W stolicy najniższa pensja nie wystarcza już nawet na wynajęcie studia w tańszej dzielnicy, a prawie 10 proc. mieszkańców żyje w przeludnionych domach.

WEŻ PAN TEN ŁOKIEĆ!

W grudniu 2014 r. metro pobiło ustanowiony podczas londyńskiej olimpiady tygodniowy rekord liczby pasażerów, a mówiąc wprost – rekord tłoku. Pociągi przewiozły ponad 28 346 000 osób – o 11 tys. więcej niż w rekordowym tygodniu 2012 r. W całym roku podatkowym 2013/14 z metra skorzystała również rekordowa liczba 1,26 mld pasażerów. To o jedną trzecią więcej niż jeszcze 10 lat temu.

- Ten rekordowy tydzień był poprzedzony dwukrotnym pobiciem w listopadzie najlepszych wyników dziennych. To jasno pokazuje stały wzrost zapotrzebowania na korzystanie z metra i potrzebę dalszego inwestowania w modernizację i rozwój sieci – powiedział Nigel Holness, dyrektor operacyjny London Underground.

Receptą na to ma być m.in. przedłużenie linii Overground do Old Oak, gdzie ma powstać osiedle z 24 tys. mieszkań,

wydłużenie linii Northern z Kennington do nowego osiedla Battersea przez Nine Elms (budowa ruszy jeszcze w tym roku), a przede wszystkim budowa nowej linii Crossrail, która w 2018 r. połączy wschód miasta z lotniskiem Heathrow, a także wysuniętymi daleko na zachód Slough i Reading.

Poza wydłużeniem linii, które mają w sumie ponad 400 km długości, TfL wydłuża także same pociągi. Coraz więcej składów kolei Overground ma 5 wagonów, większą pojemność mają nowe składy wprowadzone na liniach Circle, Hammersmith & City, Metropolitan i District. Trwa także modernizacja stacji, która zwiększy ich przepustowość. Przebudowana została już ponad połowa z 270 przystanków i dworców.

Od 2000 r. o prawie 70 proc. zwiększyła się liczba pasażerów miejskich autobusów. Przewożą one obecnie prawie 2,5 mld osób rocznie, co odpowiada połowie wszystkich podróży autobusem w całej Anglii. Najnowszy biznesplan opracowany przez Transport for London przewiduje m.in. zakup dodatkowych 500 pojazdów, co pozwoli zwiększyć zdolności przewozowe o blisko 170 mln osób rocznie. Do 2021 r. TfL musi zainwestować w autobusy 500 mln funtów.

Burmistrz Londynu za punkt honoru stawia sobie rozwój połączeń autobusami wodnymi na Tamizie. Osiągnięcie wyznaczonego celu 12 mln pasażerów rocznie wydaje się całkiem realne, bo w ubiegłym roku statki należące do komunikacji miejskiej przewiozły prawie 10 mln osób. W tym roku zostaną otwarte nowe przystanki przy Battersea Power Station i Plantation Wharf między mostami Battersea i Wandsworth, a także zakończy się modernizacja pirsów Bankside, Embankment i Westminster, dzięki której zwiększy się ich przepustowość. Trwa budowa kolejnych przystanki na wschodzie: Convoys Wharf w Deptford, Enderby Wharf w Greenwich oraz po zachodniej stronie North Greenwich Peninsula.

Zapotrzebowanie rośnie nawet na taksówki – środek transportu wykorzystywany szczególnie przez firmy. Do 2020 r. o 20 proc.

zwiększy się liczba postojów. Nowe powstaną głównie przy hotelach i przy biurach – nakładem 600 tys. funtów.

Przyrost naturalny powoduje też coraz większe korki na drogach. Co roku na londyńskich ulicach ginie lub zostaje poważnie rannych ponad 2 tys. osób. Na poprawę bezpieczeństwa w najbliższych 10 latach miasto wyda 4 mld funtów. Pieniądze zostaną przeznaczone w dużej mierze na przebudowę skrzyżowań, przy których dochodzi do największej liczby wypadków, a także budowę nowych rowerostrad, na których rowerzyści będą solidnie oddzieleni od samochodów. Budowa takiej liczącej prawie 5 km trasy z Elephant & Castle do King's Cross rozpoczęła się w marcu, a w kwietniu ruszy budowa znacznie dłuższej, bo liczącej prawie 30 km rowerostrady z Acton przez centrum do Tower Hill.

Trzy nowe przeprawy przez Tamizę powstaną na wschodzie miasta. Najbardziej zaawansowane są prace przy tunelu Silvertown, który najpóźniej w 2021 r. odciąży wiecznie zakorkowany Blackwall Tunnel. Trwają konsultacje na temat budowy tunelu lub mostu (jeszcze nie wybrano ostatecznego rozwiązania) w Gallions Reach, między Thamesmead a Royal Docks oraz w Belvedere, między północnym Bexley a Havering.

PRESJA NA SZKOŁY

Według prognozy London Councils do 2018 r. w Londynie trzeba stworzyć 133 tys. dodatkowych miejsc w szkołach. To nie lada wyzwanie, jeśli weźmiemy pod uwagę fakt, że utworzenie jednego miejsca kosztuje 15 tys. funtów. W sumie trzeba więc będzie wydać blisko 2 mld funtów. – Samorządy muszą coraz głębiej sięgać do portfeli, by zapewnić miejsce w szkole wszystkim dzieciom – tłumaczy radny Peter John, odpowiedzialny za tę dziedzinę w London Councils. – Przy rosnących cenach nieruchomości i usług budowlanych oraz jednoczesnym uszczuplaniu lokalnych budżetów staje się to coraz większym wyzwaniem.

By częściowo rozwiązać problem i odciążyć samorządy, w 2010 r. rząd umożliwił tworzenie wolnych szkół (free schools) i akademii. Takie placówki działają niezależnie od lokalnych władz, mogą je zakładać organizacje pozarządowe, rodzice lub grupy religijne. Pieniądze na ich prowadzenie przyznaje Ministerstwo Edukacji, a nadzór, podobnie jak nad szkołami państwowymi, sprawuje Ofsted. Wolne szkoły są zobowiązane do przyjmowania wszystkich uczniów, bez względu na ich pochodzenie, religię i przekonania. W całej Anglii powstało ich już 400 i oferują 230 tys. miejsc.

W ubiegłym roku zrobiło się o nich głośno za sprawą afery w Birmingham. Jeden z trustów prowadzących takie szkoły został oskarżony o faworyzowanie muzułmańskich nauczycieli i zmianę programu nauczania zgodnie z zasadami Koranu.

Dotychczas normą było maksymalnie 20 dzieci w klasie. Coraz więcej szkół w Londynie ma już klasy liczące nawet 30 uczniów. Placówki, które nie zostały rozbudowane, po prostu dostawiają kolejne ławki i krzesła w istniejących budynkach.

Konserwatyści zaproponowali ostatnio ograniczenie prawa do zasiłku Child Benefit do trójki dzieci. To symboliczny, ale znaczący sygnał, że czas ograniczyć przyrost naturalny, zanim związane z nim problemy całkowicie nas przerosną.

Autorstwo: Marcin Urban

Źródło: [eLondyn](#)