

PŘÍKLADY NULOVÉ INTEGRACE

- nulová integrace – ukazuje význam integrace

VELKÁ BRITÁNIE – DEREGULACE VEŘEJNÉ DOPRAVY

- od 1986 – radikální deregulace veřejné dopravy (místo kooperace a integrace)
- i ve městech linky bez návaznosti, s různými tarify
- dopravci soustřeďují svůj zájem především na lukrativní přepravní relace a časová období (radiální linky do center měst, přepravní špičky)
- tím se zhoršila dopravní obsluha okrajových částí měst, tangenciálních vztahů a období mimo dopravní špičky (večery, víkendy)
- výsledkem je zhoršená nabídka služeb MHD jako celku, reakcí pak další výrazný pokles cestujících a nárůst IAD
- mezi roky 1986 a 1999 ztratila veřejná doprava čtvrtinu cestujících, přestože počet spojů vzrostl o 27 procent

BERLÍN – ROZDĚLENÁ SÍŤ PO STAVBĚ ZDI 1961 – 1989

Září 1944 – Jaltská konference stanovuje poválečné rozdělení Německa a jeho hlavního města na 3, později 4 zóny (přesto má zůstat jako 1 stát)

1949 – vznik NDR a SRN – vzniká problém západního Berlína

1953 – téměř roční blokáda západního Berlína

- do roku 1961 emigruje z NDR cca 1,7 milionu obyvatel (také linkami S-Bahnu a metra)

13.srpna 1961 – zřízení zdi okolo západního Berlína – přerušení spojení na linkách S-Bahnu a metra mezi hlavním městem NDR a západním Berlínem

- později je obnoven provoz na některých „západních“ linkách S-Bahnu a metra přes „východ“ – vlaky projíždějí bez zastavení, stanice jsou hlídány vojáky, vchody zamřížovány a zazděny – „stanice duchů“

srpen 1962 – postřelen cca 20letý občan NDR, kterého nechali pohraničníci NDR bez pomoci vykrvácet

- zeď mnohokrát „vylepšena“ – zvýšena, instalovány samostříly – dalším opatřením bránil jen nedostatek financí

- více viz Mauermuseum Checkpoint Charlie (stanice metra U6 Kochstraße)
 - linky S-Bahnu jsou zkráceny do poslední stanice před hranicí
 - na východě jsou některé diametrální přesměrovány jako tangenty, síť zůstává bez větších zásahů
- na západě komplikovaná situace – politický bojkot provozu (provozovatelem zůstává i nadále východoněmecká DR), přerušením některých úseků razantně klesá poptávka, dochází k uzavření tratí
- zřizují se souběžné autobusy, staví se tratě metra souběžné s S-Bahnem
- je zrušena také celá západní část okružní linky (dnes S4)
- zvláštní charakter má stanice Friedrichstraße (východ) – přestup mezi dvěma západními linkami, hraniční přechod do NDR
- počet cestujících poklesl oproti roku 1960 (417 mil./rok) v roce 1962 kvůli bojkotu na 215 mil./rok, v roce 1983 již jen 158 mil./rok
- S-Bahn na západě je zcela na okraji zájmu a v roce 1984 zůstávají v provozu jen 2 hlavní tratě

1984 – provoz přebírá v západní části dopravní podnik (BVG), rozhodnutí o modernizaci S-Bahnu a znovuotevření některých tratí

VÝVOJ DÉLKY SÍTÍ S-BAHNU V BERLÍNĚ:

Rok	S-Bahn východní Berlín	S-Bahn Západní Berlín
1962	165,3 km	144,8 km
1980	-	72,2 km
Leden 1984	-	21,2 km (!!!)
Říjen 1984	-	53 km
1985	173 km	71,51 km

9. listopad 1989 – pád berlínské zdi (předchází mu útěk obyvatel NDR přes pražské velvyslanectví SRN)

- v rámci znovusjednocení Německa a Berlína byl S-Bahn znovupropojen a modernizován (stejně tak metro)

- jako jeden ze symbolů znovusjednocení bylo na jaře 2006 otevřeno v místě původní hranice nové hlavní nádraží (Hauptbahnhof + nová severojižní trať)
- nyní je S-Bahn nejvýznamnější druh MHD v Berlíně

VÝVOJ POČTU CESTUJÍCÍCH V BERLÍNSKÉM S-BAHNU:

Rok	Východní Berlín	Západní Berlín	Celkem
1960	-	-	417 milionů
1962	-	-	215 milionů
1965	-	-	242 milionů
1972	-	cca 37,5 milionů	-
1974	-	-	198 milionů
1976	-	20 – 25 milionů	-
1979	-	-	180 milionů
1982	-	cca 3,5 milionů	-
1983	-	-	158 milionů
1985	-	cca 17,5 milionů	-
1989	178 milionů	48 milionů	226 milionů

1994	-	-	237 milionů
2002	-	-	305 milionů
2005	-	-	340 milionů

- případ rozdělení sítě městské železnice v německém hlavním městě je ukázkou toho, jak lze neuváženým zásahem rozbít fungující dopravní systém, ke škodě obou „táborů“ i jejich obyvatel
 - tak jako při rostoucím stupni integrace fungují synergické efekty v pozitivním slova smyslu („celek je více než suma jeho součástí“), tak i při „zpětném chodu“, tedy s klesajícím stupněm integrace, se synergické efekty rovněž projevují, ovšem negativně
- ⇒ klesá prudce efektivita systému i poptávka cestujících, což roztáčí nekonečnou spirálu rušení spojů a dalšího omezování dopravní obsluhy

Mohou se desintegrační tendence vyskytnout i dnes?