

PŘÍKLADY DESINTEGRACE VEŘEJNÉ DOPRAVY



Příklady desintegrace veřejné dopravy

- Nulová integrace (desintegrace) veřejné dopravy – **ukazuje význam integrace**
- **Velká Británie – deregulace veřejné dopravy**
- **Berlín – rozdělená síť veřejné dopravy po stavbě zdi v letech 1961 – 1989**

Velká Británie - deregulace veřejné dopravy

- Od roku **1986** – radikální deregulace veřejné dopravy (**namísto kooperace a integrace**)
- I ve městech linky **s různými tarify, bez návazností**
- dopravci soustředí 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 veřejné dopravy jako celku**, reakcí pak další výrazný **pokles cestujících** a nárůst IAD

„Mezi roky **1986** a **1999** **ztratila** deregulovaná autobusová doprava v oblastech mimo Londýn **čtvrtinu cestujících**, přestože **počet spojů vzrostl o 27 procent**. Důvodem byla obzvláště **chybějící integrace a spolehlivost** nabídky veřejné dopravy.“

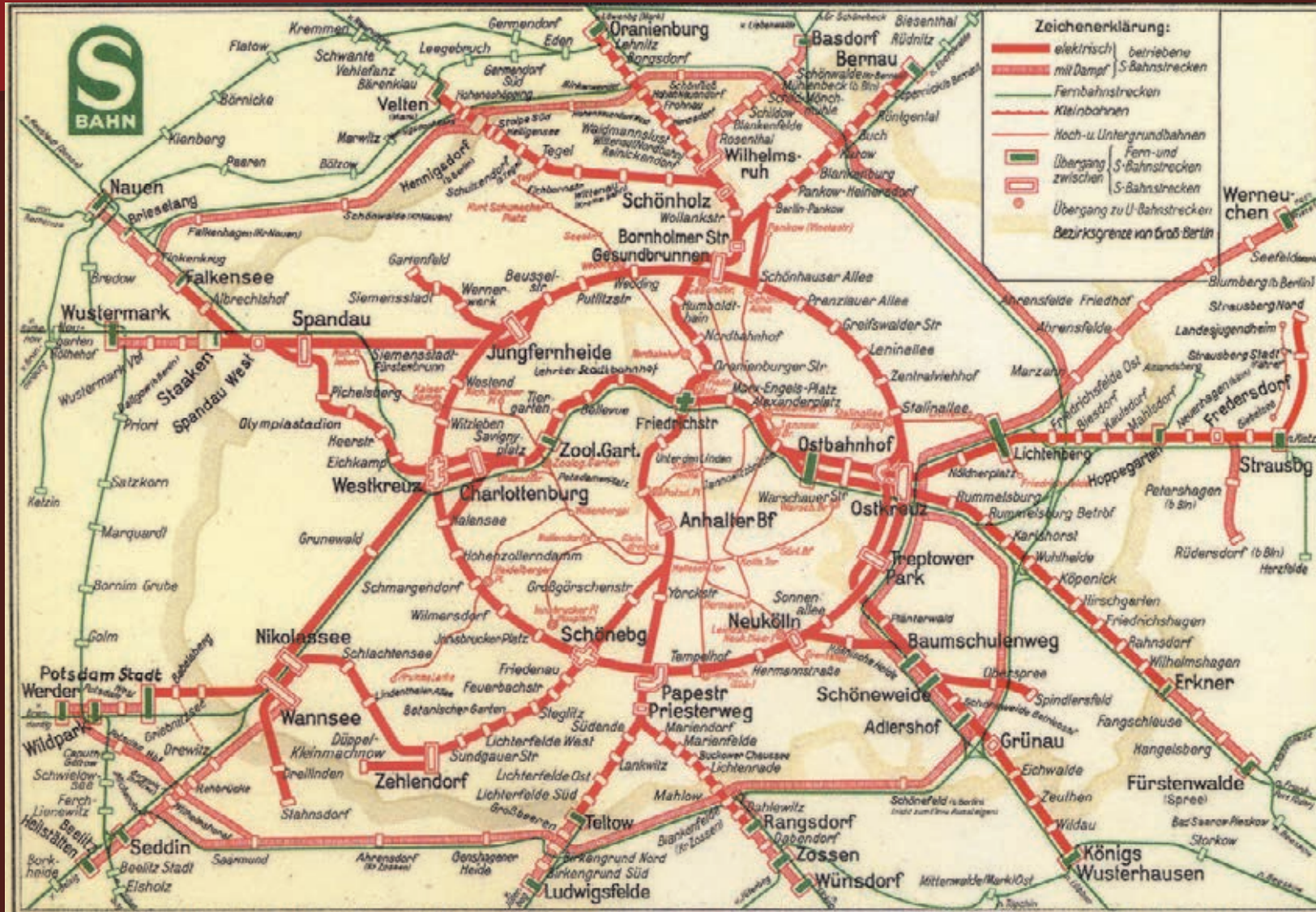
Zdroj: Verkehrsmarkt in Großbritannien: Erkenntnisse für den deutschen Markt, HVV-Verbundbericht

- V současné době se již ve Velké Británii opět začínají objevovat prvky integrace

Berlín – rozdělená síť veřejné dopravy kvůli stavbě zdi

- Září **1944** – Jaltská konference stanovuje poválečné **rozdělení Německa a jeho hlavního města** na 3, později 4 zóny (přesto má zůstat jako 1 stát, nepředpokládalo se, že by hranice mezi zónami hrály zásadní roli)
- **1949** – vznik NDR a SRN – vzniká **problém západního Berlína**
- **NDR** má dlouho status **nouzového uspořádání sovětské okupační zóny** (např. až do roku **1968** se tamější měna jmenovala „Marka Německé nouzové banky“, jako suverénní stát uznána až v roce **1972**...)
- **1953** – blokáda západního Berlína na příkaz SSSR ⇒ **odříznutí všech pozemských cest**, nonstop zásobování ze SRN letadly v intervalu 5 minut, blokáda odvolána až po necelém roce
- Následně provoz mezi jednotlivými sektory Berlína včetně spojení východní a západní části **funguje relativně normálně**, cestující využívají spojení přes hranice při cestách za prací, za nákupy, za příbuznými atd.
- Hlavní **trati S-Bahnu**: okružní, východ-západ, částečně podzemní sever-jih (viz následující schéma)

Sít' S-Bahnu v Berlíně v roce 1960 (před stavbou zdi)



Berlín – rozdělení východní a západní části města

- Do roku **1961** emigruje z NDR cca **1,7 milionu obyvatel** (také linkami S-Bahnu a metra) ⇒ odliv pracovních sil a inteligence v produktivním věku ztěžuje již tak **komplikovanou hospodářskou situaci NDR**
- **13. srpna 1961 cca 1:00** – uzavření hranic okolo západního Berlína „z důvodu ochrany obyvatel NDR před sabotážemi a nepřátelskými zločiny revanšistických sil západního Německa a Západního Berlína“
- nejprve vojáci a policisté obsazují hranice včetně stanic metra a S-Bahnu, natažení **ostnatých drátů**, následně **výstavba zdi** okolo Západního Berlína (např. i uprostřed náměstí, budov, zahrad a bytů!)
- **srpen 1962** – postřelen cca 20letý občan NDR, kterého **nechali pohraničníci NDR bez pomoci vykrvácet**
- zeď mnohokrát „vylepšena“ – zvýšena, instalovány **samostríly** – dalším opatřením bránil jen **nedostatek financí**
- více viz literatura a **Mauermuseum Checkpoint Charlie** (stanice metra U6 Kochstraße)

Berlín – rozdělená síť S-Bahnu a metra kvůli zdi

- Při uzavření hranic **13.8.1961 přerušeni spojení** na linkách **S-Bahnu a metra** mezi hlavním městem NDR a Západním Berlínem
- linky S-Bahnu jsou **zrušeny nebo zkráceny** do poslední stanice před hranicí
- později je obnoven provoz na některých „západních“ linkách S-Bahnu a metra přes „východ“ – vlaky projíždějí **bez zastavení**, stanice jsou **hlídány vojáky, zamřížovány a zazděny** – „**stanice duchů**“ (viz kniha „Geisterbahnhöfe“)

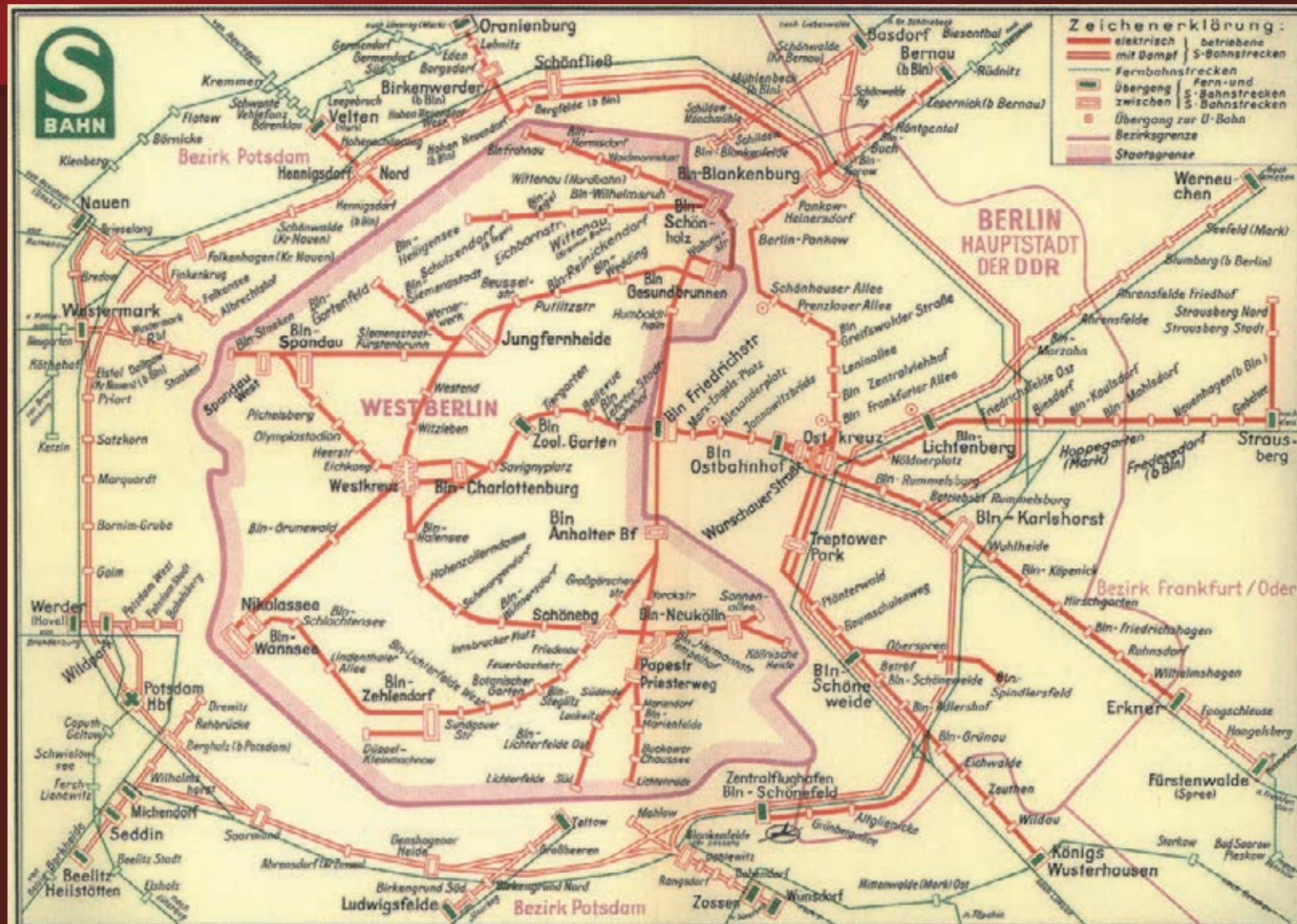
Situace ve východním Berlíně (hlavní město NDR)

- některé diametrální linky přeměrovány jako tangenty, síť zůstává **bez větších zásahů**, staví se i nové tratě (sídliště Wartenberg)

Situace v Západním Berlíně

- komplikovaná situace – **politický bojkot** provozu (provozovatelem zůstává i nadále východoněmecká DR), přerušením některých úseků razantně **klesá poptávka**, dochází k **rušení 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

Sít' S-Bahnu v Berlíně v roce 1966 (po stavbě zdi)



Situace v síti S-Bahnu v Západním Berlíně po roce 1961

- S-Bahn v Západním Berlíně je **zcela na okraji zájmu** a v roce **1984** zůstávají v provozu **jen 2 hlavní tratě**
- **1984** – provoz přebírá od východoněmeckých drah (DR) západoberlínský **dopravní podnik** (BVG), rozhodnutí o **modernizaci** S-Bahnu a **znovuotevření některých tratí**

*Dodnes
zrušená
trať S-Bahnu
v západním
Berlíně
(„Siemensbahn“)*



Berlín – rozdělená síť S-Bahnu a metra kvůli zdi

Vývoj délky sítě 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 opět **celistvá síť** a přes dílčí problémy **nejvýznamnější druh veřejné dopravy** v Berlíně

Stav nádraží Berlín Gesundbrunnen v roce 1984

Zdroj: Udo Dittfurth, Berliner S-Bahn-Museum: S-Bahn und Mauerbau



Stav nádraží Berlín Gesundbrunnen v roce 2004



Vývoj počtu cestujících S-Bahnu Berlín

Rok	Východní Berlín	Západní Berlín	Celkem
1960	-	-	417 milionů
1962	-	-	215 milionů
1965	-	-	242 milionů
1972	-	cca 37,5 milionu	-
1974	-	-	198 milionů
1976	-	20 až 25 milionů	-
1979	-	-	180 milionů
1982	-	cca 3,5 milionu	-
1983	-	-	158 milionů
1985	-	cca 17,5 milionu	-
1989	178 milionů	48 milionů	226 milionů
1994	-	-	237 milionů
2002	-	-	305 milionů
2014	-	-	414 milionů

Význam příkladu desintegrace S-Bahnu Berlín

- Příklad rozdělení sítě městské železnice v německém hlavním městě je ukázkou toho, jak lze **neuváženým (politickým) 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** (viz „začarovaný kruh ve veřejné dopravě“)

Kdo nezná historii, je nucen ji opakovat.

Příklady desintegrace ze současnosti?

Děkuji za pozornost!
