

Univerzita Karlova v Praze
Filozofická fakulta

Bakalářská práce

2014

Eva Dudová

Univerzita Karlova v Praze

Filozofická fakulta

Katedra sociální práce

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Eva Dudová

Otázka bezbariérovosti v Praze a v Berlíně

The Issue of Barrier-free Spaces in European
Capitals - Prague and Berlin

Praha 2014

Vedoucí práce: PhDr. Mgr. Hana Pazlarová, Ph.d.

Ráda bych zde vyjádřila poděkování vedoucí své práce PhDr. Mgr. Haně Pazlarové, Ph.D. za spolupráci a zásadní nápad vypracování této práce a PhDr. Jaroslavě Šťastné, Ph.D. za kvalitní odborné konzultace a čas, který mi věnovala. Dále bych chtěla poděkovat Česko-německému fondu budoucnosti za možnost ročního stipendia v Berlíně, během něhož tato práce probíhala jako stipendijní projekt za maximální podpory fondu.

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, že jsem řádně citovala všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 3.5.2014

.

Eva Dudová

Abstrakt

Cílem této práce je především upozornění na problematiku přístupnosti veřejné dopravy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace v hlavním městě Praze a také problematiku samotného pohybu po městě pro osoby s handicapem.

Tato situace je souběžně porovnávána s hlavním městem sousedního evropského státu Spolkové republiky Německo a je nahlíženo na možnosti řešení, které zde byly uplatněny.

Zásadní je pak zamyšlení nad nepoměrnou rozdílností bezbariérového stavu v obou městech, přičemž je posuzována oblast historická, sociální, legislativní a finanční.

V závěru je poukázána možnost zlepšení situace a vize problematiky do budoucna vzhledem k čerstvě započatým bezbariérovým projektům.

Klíčová slova

Bezbariérová doprava, přístupnost města, osoby s handicapem, snížená schopnost pohybu a orientace

Abstract

The aim of the thesis is primarily to draw attention to the issue of accessibility of public transport for people with constrained ability to move and limited orientation in Prague, as well as the issue of movement of handicapped people in the capital.

This situation is simultaneously compared to Berlin, capital city of the neighbouring Federal Republic of Germany, and the implemented alternative solutions are contemplated.

Reflecting on the disproportional difference of the wheelchair accessible possibilities in both capitals is crucial, taking the areas of history, welfare, legislation and finance into consideration.

The opportunity to improve the situation and the future vision of the issue with regard to the freshly initiated barrier-free projects is highlighted in the end of the thesis.

Key words

Wheelchair accessible public transport, accessibility of the city, people with handicaps, constrained ability to move and limited orientation

Obsah

Předmluva	7
Metodologie práce	10
1. Úvod do problematiky	11
1.1. Handicap	11
1.2. Bariéry	14
2. Historie bezbariérovosti	15
2.1. Disability Movement v Berlíně	15
2.1.1. Historie bezbariérové dopravy v Berlíně	19
2.2. Historie bezbariérovosti v Praze	21
2.2.1. Historie bezbariérové dopravy v Praze	24
3. Momentální situace v obou městech	27
3.1. Berlín	27
3.1.1. Dopravní vybavenost v Berlíně	29
3.2. Praha	31
3.2.1. Dopravní vybavenost v Praze	32
3.3. Aktuální projekty	35
3.3.1. Projekty v Berlíně	35
3.3.2. Projekty v Praze	38
4. Platné architektonické zákony	41
4.1. Německé stavební zákony, vyhlášky a normy	41
4.2. České stavební zákony, vyhlášky a normy	46

5. Finanční situace	48
5.1. Systém rozdělování financí ve Spolkové republice Německo a způsoby financování bezbariérovosti v Berlíně	49
5.2. Systém rozdělování státních financí v České republice a způsoby financování bezbariérovosti v Praze	52
5.3. Druhy finanční podpory bezbariérových projektů	55
5.3.1. Berlín	55
5.3.2. Praha	57
6. Vize do budoucna	59
6.1. Čerstvě započaté a budoucí plány v Berlíně	59
6.2. Čerstvě započaté a budoucí plány v Praze	61
7. Sumarizace	63
8. Seznam použité literatury	68

Předmluva

Pro svou práci, která začala projektem v rámci Česko-německého fondu budoucnosti a za jeho významné podpory, jsem si vybrala zdánlivě nevýznamné téma bezbariérových přístupů ve dvou hlavních městech Evropy. Prvotním důvodem k tomuto výběru byla osobní zkušenost, dalšími důvody pak potřeba zjistit vnitřní fungování procesu bezbariérového projektu a pak především odhalení hlavní příčiny rozdílnosti, která je v obou městech patrná.

Téma bezbariérovosti je sice široce konzultované, ale už mnoho let se aktivně řeší pouze v uzavřeném kruhu lidí, kteří jsou na odstranění bariér závislí a lidí, kteří mají tu pravomoc jim pomoci a bariéry odstranit. Většinová společnost si tento problém při své dobré pohyblivosti těžko uvědomí, dokud nemá s bariérou osobní zážitek. Právě tato potřeba osobního zážitku k jistému procitnutí dělá z celého problému záležitost menšinových skupin, ačkoliv bezbariérovost slouží celé společnosti a má velký význam především do budoucna při řešení mobility stárnoucí populace a integrace celkově.

Několik let jsem působila jako osobní asistentka u lidí s fyzickým postižením, připoutaných na invalidní vozík. Hlavními zážitky, které jsem si odnesla, byla složitost pohybu po městě, podrobný plán v přípravě cesty do středu města a neustálé hledání nových a nových asistentů s dostatečnou fyzickou kapacitou pro zvládnutí této cesty, především pokud trasa vedla centrem, nejlépe pak přes Václavské náměstí k bezbariérovému výtahu ve stanici Muzeum. Zoufalství a skoro až beznaděj při porouchání výtahu, výkopu na cestě před domem, vynechání nízkopodlažního autobusu, absurdní diskuzi s řidičem tramvaje, nadávkách lidí v přeplněném metru či propíchnuté pneumatice kvůli neodklizenému štěrku byly běžnou, mnohdy každodenní součástí života mých klientů.

Zrovna tak běžné byly časté a nepromyšlené legislativní změny zákonů, které místo ochrany a inkluze lidí s handicapem jejich situaci ztěžovaly a někdy zneužívaly natolik, že by se to dalo označit za byrokratickou šikanu. Žádný z mých klientů by se proto neodvážil tvrdit, že Praha je bezbariérové město, přátelské lidem s postižením.

Bez jakýchkoliv znalostí situace v Berlíně jsem si mnohokrát při zdejším pobytu pomyslela, o kolik by byl život mých klientů snazší, pokud by zde bydleli. Tramvaje jsou nízkopodlažní, přechody snižené, stanice mají výtahy a kolem nejsou kopce, které by se musely překonávat. Pochopitelně ani v Berlíně není vše ideální, ale prvotní impuls k napsání této práce pocházel právě z očividného rozdílu. Tento první empirický kontakt rozhodl o metodologii mé bakalářské práce formou komparativní studie.

Na začátku svého výzkumu jsem si určila čtyři hlavní oblasti, ve kterých se znatelně odehrávají nejpodstatnější rozdíly: sektor historický, sociální, legislativní a finanční. Od tohoto rozdělení se také odvíjí tato práce, neboť ani v jejím průběhu se nenaskytl důvod k odlišnému uspořádání. Ačkoliv se to tak nemusí zdát, vybrané téma je velmi široké a zasahuje do mnoha sfér, proto došlo především ke specifikaci okruhu výzkumu. Ve své práci se tedy zaměřuji na bariéry fyzické, především architektonického charakteru, způsobené nepromyšlenou výstavbou a komplikující situaci svou fyzickou nepřekonatelností a chybějícím řešením. Zaměření je tak dvojího směru – na existující bariéry a na zdárné řešení bezbariérovosti.

Zajímavou skutečností byl fakt, že k tomuto tématu téměř neexistuje příhodná literatura. Dokonce je zde více bakalářských prací, více či méně zaměřených na určitou oblast bezbariérovosti, než autorských publikací od odborníků. Proto je součástí metodologie práce dotazování se na odpovědných místech a především pak pročítání internetových dokumentů a legislativních norem vydaných ministerstvy.

Bezbariérové přístupy nejsou jen otázkou potřeby úzké skupiny lidí, která je na nich závislá, ale začínají být stále důležitější pro většinovou společnost. Při jejich zavedení se nejen pomůže participaci na sociálním životě lidem, kteří jsou o tuto možnost jinak připraveni, ale také to usnadní život všem ostatním. Společnost na tom může výrazně profitovat a při včasné zavedení se tak vyhne pozdějšímu akutnímu problému, který přijde spolu se stárnutím populace a jehož řešení se při ukvapeném hledání východiska velmi prodraží. Je obecně rozšířené, že prevence je levnější než náklady na služby péče u již vzniklého problému.

Především v hlavním městě, jehož stát je součástí mezinárodních členství a koalic jako je Evropská Unie, OSN, Rada Evropy či OBSE je nutností umožnit plný projev humanity zapojením menšin do zbytku společnosti. Třebaže tomu tak stále není rozuměno, přehlížení bariér a neřešení problému je projev diskriminace, kterého by se členský stát organizací za lidská práva neměl dopouštět.

Metodologie práce

Tato práce, která se zaměřuje na fyzické bariéry ztěžující přístupnost města ve dvou evropských státech a jejich hlavních městech lidem zejména s fyzickým handicapem, byla zpracována na základě komparace a výzkumu sekundárních dat v oblasti literatury, práva, ekonomie a politologie a dále komparace dokumentů obsahujících číselná data obou měst v oblasti dopravy či státních rozpočtů. Tato metodologie byla zvolena především k povaze a charakteristice práce jako nejúčinnější metoda jasného zobrazení daných odlišností.

Další metodologie sestává zejména z terénní rekognoskace a metody strukturovaného dotazování, kde adresáty byla ministerstva v obou zemích, odpovědní úředníci na postech zastánců lidských práv a práv lidí s postižením a nestátní organizace a občanská sdružení spolupracující s vládou či prosazující bezbariérové možnosti pro přístupnější město. Těmito adresáty byla v Praze ministerstva financí, kultury, práce a sociálních věcí, místního rozvoje, dopravy, školství a zdravotnictví, stejně tak jako Magistrát hl. m. Prahy, Centrum pro regionální rozvoj ČR, Vládní výbor pro zdravotně postižené občany a dotační program Podpora veřejně účelných aktivit občanských sdružení. V Berlíně se pak jednalo o ministerstva stejných působností a současně ministerstvo dopravy, stavby a rozvoje, oblastního a státního komisaře pro osoby s postižením, oddělení Senátu pro rozvoj a životní prostředí a organizaci Nullbarriere. Relevantních informací se mi však dostalo pouze v sedmi případech a především o ně se analýza daných oblastí opírá.

V závěru jsou pak stručně jmenovány projekty v obou městech aktuálně probíhající a projekty teprve plánované, mapující momentální situaci bezbariérovosti. Tato práce se zaměřuje především na komparaci dat, projektů a aktuálních situací v období mezi lety 2012 a 2013.

1. Úvod do problematiky

1.1. Handicap, druhy handicapu a jeho překonávání

Není tomu zase tak dávno, kdy se začala používat nová terminologie handicapu – z postižených lidí se tak stali lidé s postižením. Zdánlivě bezvýznamné slovíčkaření ale znamená velký pokrok, zejména pro samotné lidi s handicapem. Přináší totiž větší respekt k nim samým a zdůrazňuje, že postižení není jejich osobním charakterem, ale naopak vyznačuje bariéru, kterou musí ve společnosti každý den překonávat.

Handicap nemusí vždy nutně znamenat zdravotní postižení, ačkoliv je v této souvislosti používán nejčastěji. Je to především zátěž, která komplikuje situaci. Může se jednat o momentální krátkodobý stav nebo i mimořádný jednorázový moment, ve kterém se špatná dostupnost místa změnila v těžko řešitelný problém. Ať už se jedná o zlomeninu končetiny, kočárek s vícero dětmi nebo i tak běžný problém jako příliš velký a těžký kufr, chybějící, nefungující nebo nedostatečný přístup do míst, kam je potřeba se dostat je vždy velkou a stresující komplikací.

Přestože je handicapem každá větší a situaci znesnadňující osobní bariéra, ve své práci se chci zaměřit především na fyzický handicap, tedy tělesné postižení. Toto postižení má svou klasifikaci a různé stupně, od lehkých až po velmi těžké, kdy osoba s postižením potřebuje neustálou asistenci. Zdravotním postižením může být jak postižení fyzické, tak i mentální či kombinace obou a může vzniknout dědičností, vrozenou vadou, problémem v prenatálním období, komplikovaným porodem, nemocí, úrazem či nehodou. Bariéry ve městě však nejsou těžce překonatelné jen pro lidi s tělesným postižením, ale také pro osoby s mentální, zrakovým a sluchovým postižením a pro lidi s narušenými komunikačními schopnostmi. Jednotlivá specifika těchto postižení a daných bariér by však překročila možnosti této práce a proto se jimi zabývat nemohu.

Kategorizace handicapu rozhodně není jednoduchá, vzhledem k její individuálnosti a jedinečnosti rozsahu u jednotlivých osob. Asi nejlepší rozlišení pro tuto práci je dle Filipiové do čtyř stupňů podle možnosti pohybu.¹

Do první kategorie patří lidé s lehkým postižením, pohybující se nejčastěji pomocí hole. Velkou většinu zde reprezentuje stárnoucí obyvatelstvo.

Druhou kategorii tvoří osoby pohybující se pomocí francouzských holí či ortopedických a protetických pomůcek. Tyto pomůcky jim umožňují vzpřímený stoj a chůzi na velkou omezenou vzdálenost.

Ve třetí kategorii jsou lidé na invalidním vozíku, kteří se ovšem liší v požadavku užití vozíku. Může jít o osoby, které jej potřebují především pro pohyb venku, kde se rovněž jedná o velké procento stárnoucího obyvatelstva. Pak jsou zde lidé upoutaní na vozík, kteří jsou ale jinak zcela samostatní, schopní zvládnout každodenní práce. Vedle nich jsou to osoby na vozíčku vyžadující asistenci druhé osoby při některých úkonech a osoby potřebující neustálou asistenci při všech činnostech. Jistou míru samostatnosti pak poskytuje elektrický vozík, jenž umožňuje uživateli samostatný pohyb bez nutnosti větší asistence při určitých aktivitách. Co se však týče hygieny, přesunutí na lůžku či stravování jsou tito lidé závislí na asistenci druhé osoby. Zároveň elektrický invalidní vozík uplatňuje vyšší nároky na bezbariérové řešení přístupu.

Ve čtvrté kategorii jsou pak lidé, jejichž postižení má vzestupný, progresivní ráz. Postupně tak procházejí všemi výše zmíněnými stupni postižení většinou až do úplného připoutání na lůžku.

Vedle těchto osob také existují lidé malého či nadměrného vzrůstu a osoby s dočasným pohybovým omezením, především těhotné ženy, osoby po úrazu, rodiče s malými dětmi a osoby doprovázející lidi s postižením.²

¹ FILIPIOVÁ, D. Život bez bariér. Praha: Grada, 1998. s.12-13. ISBN 80-7169-233-6.

² ZDAŘILOVÁ, R.; LAUB, F. Bezbariérové užívání staveb – od historie k současnosti [online]. Jihlava: 2006 [citace 2013-11-22]. Dostupné z: <http://bariery.xf.cz/IMAGE/clanek.pdf>

Všichni tito lidé denně překonávají bariéry, nad kterými se zdravý člověk často ani nezamyslí. Problém, který značně znesnadňuje situaci je ten, že bariéra, kterou musejí zdolat je dvojího významu. Ten první je logicky fyzický (architektonický, orientační), kdežto ten druhý je především společensko-psychický (komunikační, psychologický). Mnoho lidí si není jisto, jak má vlastně jednat s člověkem s postižením. Takový člověk v nich budí pocity, které jim často nejsou příjemné, a proto se mnohdy snaží vyhnout jakémukoliv kontaktu. Často se sami cítí vinni, za svou dobrou fyzickou kondici, někdy jim postižení jiného člověka může způsobit strach z podobného osudu. Lidé s postižením také běžně čelí stereotypu, kdy se fyzický handicap často pojí s představou mentálního postižení. Může se dokonce stát, že se setkávají i se závistí, protože si „jen tak sedí na vozíku a dostávají za to peníze“. Překonání takových bariér je pak leckdy horší než překonání těch fyzických a je to právě na té určité společnosti, aby měla potřebu nápravy. Lze říci, že větší snaha o integraci lidí s postižením právě při budování bezbariérových přístupů by mohla značně pomoci, neboť by upozornila na dlouho přehlížený problém.

1.2. Bariéry

Obecně se pod pojmem bariéra rozumí jakási překážka, zátaras či komplikace, kterou lze těžko překonat. Jedná se také o přenesený výraz, kdy bariéra je jak fyzického tak psychického či emocionálního charakteru. Ve světě lidí s postižením jsou pochopitelným problémem všechny druhy bariér, ale často jedny vedou k tvorbě těch druhých. Velkou roli při překonávání fyzických bariér hraje pomoc ostatních lidí, mnohdy však ani to nestačí a bariéra se dá zdolat až po architektonické úpravě a nalezení správného řešení.

Dle Národního institutu pro integraci osob s omezenou schopností pohybu a orientace České republiky se bariéry dělí na bariéry vertikální (schody), horizontální (sklony ramp, povrchy ploch), prostorové (malé manipulační prostory, nevhodné umístění mobiliáře), antropometrické (malé manipulační prostory, výškové osazení WC), ergonomické (tvary madel, klik, nevhodný mobiliář a nábytek) a orientační (chybějící taktilní informace, orientační systémy a piktogramy)³. Pro berlínský Senát, oddělení pro rozvoj města, jsou hlavními bariérami špatně provedené přístupy neboli nedostatečně upravené cesty (povrch cest nevhodný pro lidi se zrakovým postižením), vstupy do veřejné dopravy a dopravních prostředků (nepřítomnost ramp a výtahů), dále funkční oblasti neboli nepraktické vstupy do budov (těžké vstupní dveře, monitorovací systémy vstupu), únikové cesty (nedostatečné velikosti, osvětlení, množství), vstupní haly (volba materiálů, barev), chodby, místa pro shromáždění a kanceláře (nedostatečný manipulační prostor), sanitární zařízení a jídelny (kluzký povrch) a dále pak neúčelné prvky budov, v tomto případě prudké sklony ramp, příliš vysoké schody, malé prostory výtahů a špatně navržené dveře, okna a povrchy budov.⁴

Vedle výše vyjmenovaných bariér se pak většina uživatelů bezbariérových zařízení, ať už s trvalým postižením či dočasně indisponovaných, shodne, že dalšími problémy jsou chybějící či rozbitá madla a zábradlí, vysoké prahy dveří, vysoké obrubníky, příliš velké mezery mezi nástupištěm a dopravním prostředkem, chybějící dlaždice v chodnících, absence informačních tabulí a piktogramů a také špatně či nulově vyškolený personál většiny institucí a neprofesionální chování mnohých pracovníků.

³ ZDAŘILOVÁ, R.; LAUB, F. Bezbariérové užívání staveb – od historie k současnosti [online]. Jihlava: [2006] [citace 2013-11-22]. Dostupné z: <http://bariery.xf.cz/IMAGE/clanek.pdf>

⁴ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin. Barrier-Free Planning and Construction in Berlin [online]. Berlin: 2007 [citace 2013-01-13]. Dostupné z: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/barrierefreies_bauen/

2. Historie bezbariérovosti

Člověk s handicapem, žijící ve městě, kde má velmi omezenou mobilitu, se mnohdy musí spolehnout na své okolí a ochotu ostatních lidí pomoci s aktuálním problémem. Mentalita okolí je pak hlavním kritériem při posuzování problému.

Ačkoliv si je německá a česká mentalita národů velmi blízká, jasné rozdíly způsobené odlišným historickým vývojem mají vliv na celkové vnímání otázky handicapu a snahy o nalezení nejlepšího možného řešení.

2.1. Disability Movement v Berlíně

Vzhledem k tomu, že Berlín se stal hlavním městem až v roce 1991, před tímto rokem nebyl zrovna ve středu bojů za rovnoprávnost. Dříve složitá situace Berlína a bojů za práva lidí s postižením (tedy Disability Movement) spočívala především v jeho rozdělení po druhé světové válce mezi americký, britský, francouzský a ruský sektor a především ve faktickém rozdělení Berlínskou zdí v roce 1961. Ačkoliv se po druhé světové válce ve Spolkové republice Německo nacházelo mnoho handicapovaných válečných veteránů a díky téměř nulové vakcinaci také mnoho lidí s následky dětské mozkové obrny, kteří měli jistou pozornost veřejnosti, tehdejší atmosféra neumožňovala zabývat se jejich problémy a to především ve východní – ruské části.⁵ V západní části vyvolal šok protest studentů v 70. letech, následovaný protestem žen za práva lidí s postižením a mnoho mladých lidí s postižením začalo roku 1968 vyhledávat vlastní aktivity a cestu z jinak uzavřených komunit. Vznikl Klub 68, který měl za cíl setkávání mladých lidí s postižením a zdravých mladých lidí za účelem společného trávení času a tento klub se velmi rychle rozšířil po celé zemi (vyjma východní části). Brzy se začaly ukazovat jako palčivý problém především fyzické bariéry – překážky při vstupu do budov, nemožnost dostat se do vozů hromadné dopravy, nutnost asistence při cestě městem. V roce 1978 vznikla skupina „Krüppelgruppen“, která si dala za úkol dosažení politického přístupu k překonávání postižení ve většinové společnosti. Hlavním prostředkem byla provokace a běžnou formou se staly protesty na ulicích a silnicích proti bariérám na cestách, dopravních prostředcích a celkové segregaci od společnosti.

⁵ FISCHER, G. [osobní komunikace]. Berlín 2012 [citace 2013-04-04]

Zásadní zlom nastal v roce 1980, kdy Frankfurtský soud učinil rozhodnutí o zaplacení odškodného rekreatnce, která během své cesty musela “strpět“ pohled na těžce postiženou osobu. Toho rozhodnutí soudu způsobilo velký ohlas veřejnosti, která se proti němu ohradila a dne 8. května 1980 proběhla demonstrace více než 5000 aktivistů, z nichž většina byla handicapovaných – doposud to byla největší demonstrace svého druhu v západním Německu a přinesla mnoho pozornosti na problémy lidí s postižením.

Další hlavní událostí byl „Mezinárodní rok postižených 1981“ na jehož zahájení měl promluvit i federální prezident země. Mnoho lidí s postižením se však obávalo, že jeho projev bude pouze sloužit vlastním politickým ambicím jak prezidenta, tak i ostatních politiků a rozhodli se proto, že toto shromáždění využijí ve svůj vlastní prospěch. Skupina aktivistů se tehdy řetězy připoutala k pódiu, aby zabránili prezidentovi v pronesení řeči. Tento protestní čin opět přivedl jistou publicitu k právům osob s postižením, nicméně nikdo přesně nevěděl, co vlastně chtějí a za co bojují. Určitá rozporuplnost byla i mezi samotnými skupinami aktivistů a vedla k jejich rozpadu.

Během 80. let se pak postupně zakládaly organizace pro potřeby lidí s postižením a jejich rodiny, počínaje poradenstvím, přes odbornou domácí péči až v 90. letech k odborným osobním asistentům. Další éra volající po zrovnoprávnění pak přišla se vstupem Strany Zelených na politickou scénu a také inspirací americkou formou demokracie. S pádem Berlínské zdi a znovuspojením západního a východního Německa přišla nová energie a víra v rovná práva pro všechny a začal se projednávat návrh zahrnutí antidiskriminačního zákona do Ústavy, který vstoupil v platnost v říjnu 1994.^{6,7}

V té době vznikaly nové zrovnoprávňující zákony, jako je Základní zákon Spolkové republiky Německo (**Grundgesetz**) „Nikdo nesmí být znevýhodněn na základě svého handicapu“ (článek 3, odstavec 3).

⁶ KÖBSELL, S. A Short History of the German Disability Rights Movement [online] Bremen: 2006 [citace 2013-04-04]. Dostupné z: <http://dsq-sds.org/article/view/692/869>

⁷ Aktion Mensch. Chronik der Aktion Mensch [online] Bonn: 2005 [citace 2013-04-05]. Dostupné z: <http://www.aktion-mensch.de/ueberuns/chronik/index.php>

Následovaly pak další zákony usilující o rovná práva v duchu Západního světa a jeho demokracie.

V roce 1996 pak vznikly základní cíle pro bezbariérové město vytvořené v sestavě „Guidelines for the Transformation of Berlin to Meet the Needs of Its Disabled”

Berlín se v roce 1999 ukázal být první federálním státem, který uzákonil rovná práva a zákaz diskriminace zákonem ze 17. května 1999 ve své Ústavě při „vytvoření rovných životních podmínek pro lidi s postižením i bez něj (Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen von Menschen mit und ohne Behinderung, Landesgleichberechtigungsgesetz, LGBG, článek 11, 1999, **GVBl. S. 178**).⁸

Následovaly Všeobecné stanovy (Allgemeine Bestimmungen, Abschnitt 1), které si v prvním článku z 27. dubna 2002 berou za cíl eliminovat diskriminaci vůči lidem s postižením a zároveň jí předcházet, stejně tak jako zajistit těmto lidem jejich rovnoprávnou účast na společenském životě a umožnit jim právo na sebeurčení (Act on Equal Opportunities for Disabled Persons, **BGG, § 1, 2002, BGBl.I S. 1467**).⁹

V tomto antidiskriminačním zákoně je zároveň ukryta norma z roku 2002 o bezbariérovém přístupu k internetu (**BGBl. I S. 2654**, Barrierefreie Informationstechnik Verordnung, BITV), který je později doplněn směrnicí z roku 2005 určenou pro Berlín (Verwaltungsvorschriften zur Schaffung Barrierefreier Informationstechnik, **2005, S. 4020**) a bere v potaz ty, kdo mají problém se čtením či učením.¹⁰

Vznikla i definice postižení „Termín postižení se užívá pro ty, jejichž fyzické či mentální zdraví je v období delším než 6 měsíců značně odlišné od toho, které je uznáno jako běžné pro daný věk a tudíž je negativně ovlivněna schopnost vést společenský život“ (Behindertengleichstellungsgesetz, **BGG, § 3, 2002, BGBl**).¹¹

^{8,9,11} Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt [online] Berlin: 2009 [2013] [citace 2013-02-25]. Dostupné z: <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/service/gesetzestexte/de/bauen.shtml>

¹⁰ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin. Barrier-Free Planning and Construction in Berlin [online]. Berlin: 2007 [citace 2013-01-13]. Dostupné z: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/barrierefreies_bauen/

V § 4 (2002, BGBl) je popsán bezbariérový přístup jako možnost „volného přístupu do budov a jiných zařízení, dopravy, k technickým potřebám, informačním systémům, audio a video informacím a komunikačním zařízením, stejně jako oblastem určeným k bydlení lidem s postižením běžným způsobem bez nutnosti překonávání překážek a dostupným bez asistence“.¹²

Už v září 1971 vzniká zákon (GVBl S. 1778) na žádost lidí s postižením ohledně regulace bezbariérových míst v restauracích a hotelech. Na to navazuje norma § 16, 2005, (Betriebs-Verordnung – BetrVO), která vychází z antidiskriminačního zákona § 4 a určuje kapacitu pokojů bez bariér na 10%.¹³

¹² Bundesministerium der Justitz. Behindertengleichstellungsgesetz [online]. Berlin: 2002 [2013]. [citace 2013-02-25].
Dostupné z: <http://www.gesetze-im-internet.de/bgg/BJNR146800002.html>

¹³ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin. Begründung zur BetrVO [online]. Berlin: 2007 [citace 2013-02-25].
Dostupné z: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/service/gesetzestexte/de/download/bauen/20071010_betrvo_begr.pdf

2.1.1. Historie bezbariérové dopravy v Berlíně

Z hlavních stránek Správy Senátu (Senatsverwaltung) lze zjistit, že mnohá kulturní, vzdělávací, sportovní, zdravotní, administrativní a soudní zařízení se stala bezbariérovými v posledních letech a stejně tak i hromadná doprava. Již v roce 1987 se v Západní části Berlína uskutečnil program „Berlín přátelský lidem s postižením“ (Behindertenfreundliches Berlin), který se zaměřil na bezbariérové město. Po sjednocení obou částí Berlína se oddělení Senátu pro sociální otázky společně se Státní radou pro lidi s postižením rozhodlo pro tvůrčí myšlenku rozvoje Berlína jakožto bezbariérového města v rámci zachování lidských práv, což je zároveň zakotveno v Ústavě. Pokud se tedy hovoří o úspěchu zavedení Berlína jako bezbariérového města, jedná se většinou o posledních 20 let, kdy se autobusy staly bezbariérovými, nájezdy na chodníky se snížily, zavedly se vodící linie pro lidi se zrakovým postižením a vizuální prostředky pro lidi se sluchovým postižením. Zároveň se přístupy do veřejných míst jako jsou obchody, hotely, lékárny, muzea a nákupní centra stávaly bezbariérovými.

Od roku 2002 se toto téma stalo velmi důležitým a to především kvůli antidiskriminační části ve Všeobecných stanovách. Z tohoto hlediska se stala zásadní otázka přístupnosti do veřejných dopravních prostředků a od konce roku 2009 jsou všechny autobusy, jak běžné tak i Double-deckery, bezbariérové. Zakoupily se také nízkopodlažní tramvaje FLEXITY, které nahradily většinu starých modelů. V tramvajové dopravě jsou dvě třetiny všech tramvajových zastávek přístupné lidem s pohybovým postižením a od konce 80. let byly kupovány pouze nízkopodlažní tramvajové soupravy a autobusy. Jejich počet od té doby stále narůstá, momentálně se počítá s plánem do roku 2017, kdy všechny tramvaje budou nízkopodlažní.¹³

¹³ Senatsverwaltung für Gesundheit und Soziales. Barrierefreiheit in den Bereichen Verkehr, Bau und Technik [online]. Berlin: 2012 [citace 2013-05-22]. Dostupné z: <http://www.berlin.de/sen/soziales/behinderung/barrierefreiheit/>

Berlínské metro patří k těm nejstarším, jeho základy vznikaly už od poloviny 19. století (1838 zahájení stavby a 1924 elektrifikace S-Bahn, 1902 U-Bahn) a celá síť se i stala součástí Hitlerova plánu na hlavní město světa Germania. Ačkoliv se jedná o rozlehlý komplex s mnohdy nedostavěnými částmi, které je možno navštívit jako atrakci, už při jeho stavbě již bylo myšleno na válečné zraněné veterány, ovšem plošné stavění výtahů a ramp začalo až v roce 1988. Další bezbariérové přístupy pokračovaly opravami stanic S-Bahn od roku 2007.

14

¹⁴ Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH [online]. Berlin: aktualizace 2013 [citace 2013-06-20]. Dostupné z:

<http://www.vbb.de/de/index.html>

2.2. Historie bezbariérovosti v Praze

Historie bezbariérovosti v Praze je o několik let opožděnější než ta německá a značně ovlivněná 40-letou vládou komunismu. Během této doby byli lidé s postižením záměrně odloučeni od zbytku společnosti a to jak v ústavech tak i speciálních bezbariérových domech postavených na okrajích měst. Pokud se například konal komunistický sjezd na Vyšehradě, lidé žijící v Jedličkově ústavu měli zakázáno chodit ven.¹⁵ Pochopitelně toto ghettoizování lidí s postižením má dlouhodobé následky a společnost se sice postupně, ale velmi pomalu učí integraci. Po Sametové revoluci nastalo období zásadních změn i nových inovativních nápadů. Společnost byla ve své euforii značně otevřená a v této době vzniká 8. 5. 1991 **Vládní výbor pro zdravotně postižené**, který dne 29. 6. 1992 schvaluje usnesením vlády ČR č. 466 **Národní plán pomoci zdravotně postiženým občanům**. V tomto plánu se především vypočítávají problémy, se kterými je třeba se potýkat a navrhuje se možné řešení, často převzaté z cizích zemí.¹⁶

V roce 1993 vzniká další Národní plán, konkrétně **Národní plán opatření pro snížení negativních důsledků zdravotního postižení** (8. 9. 1993, usnesení vlády ČR č. 493). V tomto plánu se již vypočítává finanční dopad zpřístupnění budov a odpovědnost za bezbariérová řešení na jednotlivá ministerstva. V této době také vzniká mnoho nových občanských sdružení se zaměřením na jednotlivé skupiny s postižením a oblast sociální práce se postupně profesionalizuje.¹⁷ Další Národní plán vzniká až v roce 1998, **Národní plán vyrovnání příležitostí pro občany se zdravotním postižením** (14. 4. 1998, usnesení vlády ČR č. 256) a poprvé se zde vyskytuje cosi jako definice zdravotního postižení ("Zdravotním postižením se rozumí, na rozdíl od nemoci, dlouhodobý nebo trvalý stav, který již nelze léčbou zcela odstranit"), neboť struktura tohoto plánu vycházela z mezinárodního dokumentu OSN, kde byla v roce 1993 přijata Standartní pravidla pro rovnost příležitostí pro postižení osoby. V tomto případě je také namístě všimnout si změny v názvu národního plánu, kdy postižení přestalo být bráno jako centrální rys jedince.¹⁸

¹⁵ MAREŠOVÁ, I. [osobní komunikace]. Praha: 2011 [citace 2013-04-29]

¹⁷ Národní plán opatření pro snížení negativních důsledků zdravotního postižení. Dokument schválený usnesením Vlády ČR č. 493 ze dne 8. září 1993. Praha

^{16, 18, 19} MICHALÍK, J. Zdravotní postižení a profese. Praha: Portál. 2011. ISBN978-80-7367-859-3

Na konci 90. let opadá prvotní nadšení a je jasné, že řešení problémů je dlouhodobé a vyžaduje spolupráci s organizacemi pro podporu lidí se zdravotním postižením, což mnohdy není úplně ve shodě se záměry politické reprezentace. Vzniká Národní rada osob se zdravotním postižením ČR spolupracující s Vládou ČR jakožto poradní orgán. Celkové situaci pomohl vstup České republiky do Evropské Unie v roce 2004 a tedy nutnost odstranit diskriminaci ve formě bariér, které se ČR jako členský stát dopouští na lidech s postižením. Následující rok tak vzniká **Národní plán podpory a integrace občanů se zdravotním postižením** (17. 8. 2005, usnesení vlády ČR č. 1004), ve kterém je dáno mnohem více prostoru lidem se zrakovým a sluchovým postižením. Obsahuje také zcela konkrétní plány na odstranění bariér.¹⁹

Zatím posledním je **Národní plán vytváření rovných příležitostí pro občany se zdravotním postižením** (schválen usnesením vlády ČR č. 253, 29. 3. 2011), kde se jmenují pozitivní změny i cíle, které zatím nebyly naplněny a rozdělují se úkoly mezi jednotlivé resorty. Struktura plánu vychází ze zásad Úmluvy o právech osob se zdravotním postižením (schválena v roce 2006, vstoupila v platnost 28. 10. 2011), kde se vymezují úpravy budov, institucí, prostranství a dopravních prostředků. Tento plán má výhled na rok 2014 a naposledy byl aktualizován 20. 7. 2011 a to v termínech plnění.²⁰

Zpoždění v plnění plánů či téměř nulové řešení situace mezi dvěma posledními plány bylo dáno především v důsledku finanční a posléze hospodářské krize, která svým způsobem přetrvává dodnes.

I v oblasti legislativy byl vývoj pomalejší než v Německu. Ačkoliv je součástí naší Ústavy Listina základních práv a svobod, rovnoprávnost lidem s postižením nezaručuje. První snahou o zrovnoprávnění u nás byl **zákon č. 198/2009 Sb.** o rovném zacházení a o právních prostředcích ochrany před diskriminací a také o změně některých zákonů (antidiskriminační zákon) o čemž se jednalo už v Národním plánu podpory a integrace občanů se zdravotním postižením.²¹

²⁰ Vláda ČR. Vládní výbor pro zdravotně postižené občany [online]. Praha: 2009-2013 [citace 2013-05-21]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/ppov/vvzpo/uvod-vvzpo-17734/>

²¹ Ministerstvo práce a sociálních věcí. Národní akční plán sociálního začleňování [online]. Praha 26.7.2010 [citace 2013-05-26]. Dostupné z: <http://www.mpsv.cz/cs/2090>

Ve snaze o bezbariérovost vznikla **vyhláška č. 64/2008 Sb.**, o formě uveřejňování informací souvisejících s výkonem veřejné správy prostřednictvím webových stránek pro osoby se zdravotním postižením, podobná německé normě o bezbariérovém přístupu k internetu.²²

Další zákony týkající se lidí s postižením jsou pak součástí práva občanského, rodinného, pracovního, sociálního zabezpečení a dalších, ale již nejsou součástí obecného či základního práva zaručujícího rovnost a přístupnost.

²² Ministerstvo vnitra ČR. Vyhláška č. 64/2008 Sb. [online]. Praha: 2010 [citace 2013-06-01]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/vyhlaska-c-64-2008-sb-o-forme-uverejnovani-informaci-souvisejicich-s-vykonem-verejne-spravy-prostrednictvim-webovych-stranek-pro-osoby-se-zdravotnim-postizenim-vyhlaska-o-pristupnosti-10.aspx>

2.2.1. Historie bezbariérové dopravy v Praze

Ze zdrojů Dopravního podniku hl. m. Praha lze uvést, že první bezbariérová povrchová doprava začala v roce 1996 a to čtyřmi nízkopodlažními tramvajemi typu RT6N1. Bohužel však byly značně poruchové a v ulicích jezdily pouhé tři roky. Zásadním zlomem se stává až rok 2005, kdy byly nakoupeny nízkopodlažní vozy typu 14T (celkem 60 kusů) a vozy typu KT8D5.RN2P v počtu 31 kusů (tyto vozy mají střední část nízkopodlažní). V roce 2006 Praha zakoupila 60 vozů typu 14T, známých také jako Porsche a v roce 2008 přibýlo 33 kusů tramvají modelu T3R.PLF. Od roku 2011 začaly jezdit tramvaje Škoda 15T ForCity zatím v počtu 44 kusů, přičemž se plánuje nákup do celkového množství 250 tramvají do roku 2018. Ohledně nízkopodlažních autobusů historie začíná rokem 1994, kdy byly uvedeny do provozu první tři autobusy typu Neoplan N 4014 a v roce 1996 čtyři vozy typu Karosa - Renault City Bus. Až v roce 2000 učinil podnik rozsáhlý nákup nízkopodlažních autobusů v počtu 80 kusů. Další doplnění vozového parku nízkopodlažními autobusy proběhlo začátkem roku 2010 a 2011. Ke květnu 2011 bylo v MHD 582 nízkopodlažních autobusů, včetně minibusů a elektrobusů, což odpovídalo 49,22% celkového vozového parku. Ačkoliv od té doby přibýly nové kusy autobusů, na oficiálních stránkách se uvádí pouze stav celkového počtu ke konci roku 2011 a nový stav zatím nebyl zpracován.²³

Už v roce 1990 byla bezbariérovost metra schválena nadřízeným orgánem SDTI ve formě použití nákladních výtahů, za podmínky dodržení pravidel k tomu opravňujících a už od 90. let byl bezbariérový přístup součástí stavebního řešení.²⁴

Dopravní podnik hl. m. Praha si v roce 1999 nechal zpracovat technickoekonomickou studii jako hlavní podklad pro koncepční postup při bezbariérovém zpřístupňování metra. Tuto studii pak nechal zaktualizovat v roce 2003 a výběr stanic metra postupuje podle návrhů studie a zároveň závisí na finančních možnostech podniku a podpoře ze strany Magistrátu hl. m. Praha.²⁵

²³ Dopravní podnik Praha. Bezbariérové cestování v autobusech Dopravního podniku hl. m. Prahy [online]. Praha: duben 2011 [citace 2013-06-01]. Dostupný z: [Bezbariérové cestování v autobusech Dopravního podniku hl. m. Prahy](#)

²⁴ Dopravní podnik Praha. Používání nákladních výtahů [online]. Praha: [2013] [citace 2013-06-01]. Dostupný z: <http://www.dpp.cz/pouzivani-nakladnich-vytahu/>

²⁵ Dopravní podnik Praha. Projekty spolufinancované ze zdrojů EU [online]. Praha: [2013] [citace 2013-06-01]. Dostupný z: <http://www.dpp.cz/projekt-vytahy-ve-stanici-forenc-b-bezbarierove-zpristupneni/>

Tabulka č. 1

Stanice metra budované bez bariérového přístupu do r. 1990	
9.5.1974	Florenc (C), Hlavní nádraží, Muzeum (C), I.P.Pavlova, Vyšehrad, Pražského Povstání, Pankrác, Budějovická, Kačerov
12.8.1978	Dejvická, Hradčanská, Malostranská, Staroměstská, Můstek (A), Muzeum (A), Náměstí Míru
7.11.1980	Roztyly, Chodov, Opatov, Háje
19.12.1980	Jiřího z Poděbrad, Flora, Želivského
3.11.1984	Nádraží Holešovice, Vltavská
2.11.1985	Smíchovské nádraží, Anděl, Karlovo náměstí, Národní třída, Můstek (B), Náměstí Republiky, Florenc (B)
11.7.1987	Strašnická
26.10.1988	Nové Butovice, Jinonice, Radlická
22.11.1990	Křížkova, Invalidovna, Palmovka, Českomoravská

Zdroj: metroweb.cz

Tabulka č. 2

Stanice metra budované s bezbariérovým přístupem po r. 1990	
4.7.1990	Skalka
11.11.1994	Zličín, Stodůlky, Luka, Lužiny, Hůrka
8.11.1998	Vysočanská, Rajská zahrada, Černý Most
17.10.1999	Hloubětín
8.6.2001	Kolbenova
26.6.2004	Ládví, Kobylisy
26.5.2006	Depo Hostivař
8.5.2008	Střížkov, Prosek, Letňany

Zdroj: metroweb.cz

Podle přehledu níže ale nebyla v období mezi rokem 2007 až 2010 zpřístupněna jediná starší stanice z již zbudovaných stanic.

Tabulka č. 3

Nově vybudované bezbariérové přístupy ve stanicích metra v letech 2007 - 2011			
Stanice metra	Zahájení	Ukončení	Cena
Florenc	09/2005	01/2007	výše nákladů 77,946 mil. Kč
Chodov	10/2009	05/2010	výše nákladů 24 584 mil. Kč
Háje	08/2010	02/2011	výše nákladů 13 mil. Kč
Národní třída	01/2010	05/2011	Výše nákladů 185 mil. Kč

Zdroj: Dopravní podnik Praha

3. Momentální situace v obou městech

3.1. Berlín

Dle Statistického úřadu je v Berlíně kolem 19,1% seniorů nad 65 let a přes půl milionu handicapovaných, což ve městě s 3,5 miliony lidí je poměrně velké procento lidí, jejichž potřeby nelze zanedbat.

Bezbariérová místa, která odpovídají normám, jsou od roku 2004 v Berlíně označena logem Signet, certifikátem informujícím o bezbariérovém přístupu do budov, institucí, restaurací apod. Tento projekt byl vytvořen ve spolupráci s představiteli z oblasti obchodu, turismu, kultury, hospodářství a vědy. Symbol s černě orámovanou šipkou na žlutém pozadí je nalepen například na výtazích vedoucích na U-Bahn stanice a společnost provozující U-Bahn (BVG) tak v obchodech, restauracích a na celostátní úrovni podporuje bezbariérovou přístupnost města. Informace, které stanice metra mají nálepkou Signet, jsou uvedeny na www.berlin.de.

Berlín bere otázku bezbariérovosti velmi zodpovědně a za tuto iniciativu byl na konci roku 2012 oceněn Evropskou cenou pro přístupná města Access City Award 2013, za ukázkovou snahu o zlepšení přístupnosti. Pro získání této ceny se přihlásilo 99 měst z 20 členských států Evropské Unie a vedle Berlína byly oceněny také města Nantes a Stockholm. Je nutno říci, že cena Access City Award 2013 se dává v rámci organizace sdružených evropských měst nad 250 tis. obyvatel EURO CITIES a to v kampani Barrier-Free City for All, Mobility Forum a Praha je společně s Berlínem (který tuto skupinu založil) a dalšími 17 městy členem.²⁶ Tuto cenu Berlín vyhrál především díky svému projektu databáze přes 31 tis. míst s podrobnými informacemi o jejich přístupnosti. Databáze je přístupná online na www.mobidat.net a zaměřená na lidi s poruchou zraku, mobility a orientace.

²⁶ Berlin. Das offizielle Hauptstadtportal [online]. Berlin: 16. 10. 2012 [citace 2013-05-25]. Dostupné z: http://www.berlin.de/imperia/md/content/rbm-skzl/europareferat/europabericht/senstadt/09_2012_a_p.pdf?start&ts=1350370710&file=09_2012_a_p.pdf

Vznikala dle stavebních norem DIN 18024, 18025 a 18040 a za přispění vlády, Ministerstva pro vzdělávání a výzkum (Bundesministerium für Bildung und Forschung), dobrovolníků a samotných osob s postižením. Veškerá místa, v této databázi uvedená, mohou být poskytnuta uživateli online, ale před jejich připojením do databáze jsou vždy zkontrolována a jejich kontrola pak probíhá každé dva či tři roky.²⁷

Jistá výhoda Berlína je v přirozené geografické poloze, která zaručuje jeho víceméně důležitou plochost. Absence větších výškových rozdílů a kopců je vhodná nejen pro cyklisty, ale především lidi na invalidních vozících. Ve snaze udělat město ještě plošší bylo 60% všech obrubníků chodníků sníženo na 3cm.²⁸

Co se dále vybavení města týče, chodníky Berlína jsou obvykle rozděleny na 3 pruhy, kdy podél domů jsou dlažební kostky nebo materiál s hrubým povrchem, prostředkem chodníku vede pruh dlaždic z umělého kamene či velkých žulových desek a na okraji je opět pruh dlažebních kostek či asfaltu. Toto rozdělení chodníku je velmi dobrou vizuální i hmatovou pomůckou pro lidi slabozraké či nevidomé a ulice začaly být takto uspořádány od roku 1999, kdy vstoupily v platnost regulace zákona Berliner Straßengesetz (BerlStrG, §7, 2008, AV Geh- und Radwege). V rámci toho zákona byly přechody vybaveny pozemními jasně kontrastujícími hmatovými ukazateli a také sníženými obrubníky. Semaforey na přechodech jsou také vybaveny zvukovými a hmatovými prvky pro bezpečnější přechod. Tento zákon také řeší rozmístění displejů, ramp, odpadkových košů, dopravních značek, telefonních budek a nosičů jízdních kol tak, aby neohrožovaly osoby se zrakovým postižením a bránily jejich dezorientaci. Všechna tato veřejná vybavení jsou dle zákona umístěna vně hlavní cesty a na stejné úrovni s chodníkem či řádně označena. Sloupky se na chodníku moc nevyskytují či jsou umístěny na prostranství před domy. Tato prostranství zároveň slouží k výbavě vlastním nábytkem (lavice, židle), stíněním či jako letní předzahrádky. V tomto případě jsou ohraničena například květníky, pokud přesahují pruh chodníku k tomu určený.²⁹

²⁷ Access City Award2013 [online]. Luxembourg: 2013 [citace 2013-04-20]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/justice/discrimination/files/access_city_award_2013_brochure_en.pdf

²⁸ Senatsverwaltung für Gesundheit und Soziales. Barrierefreiheit in den Bereichen Verkehr, Bau und Technik [online]. Berlin: 2012 [citace 2013-05-22]. Dostupné z: <http://www.berlin.de/sen/soziales/behinderung/barrierefreiheit/>

²⁹ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin. Barrier-Free Planning and Construction in Berlin [online]. Berlin: 2007 [citace 2013-01-13]. Dostupné z: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/barrierefreies_bauen/ ISBN 978-388961-203-8

3.1.1. Dopravní vybavenost v Berlíně

Doprava v Berlíně je zajištěna dvěma hlavními společnostmi. Tramvaje, autobusy a U-Bahn soupravy patří pod společnost BVG (Berliner Verkehrs-Aktien-Gesellschaft) a vlakové soupravy S-Bahn patří pod společnost S-Bahn Berlin GmbH patřící společnosti DB (Deutsche Bahn), stejně tak jako vlaky po celém území Spolkové republiky Německo. Ačkoliv se lidé na invalidních vozících také potýkají s problémy při nástupu do souprav kvůli mezerám mezi nástupišťem a dopravním prostředkem, je nutno říci, že téměř všechna nástupišť jsou přístupná pomocí rampy, výtahu nebo skupin výtahů a všechny soupravy jsou nízkopodlažní. Problémem je však velká vytiženost výtahů, protože jsou využívány nejenom lidmi na vozíku či kočárky s dětmi, jak je tomu obvykle v Praze, ale všemi skupinami lidí, pro které jsou prakticky, ovšem ne primárně určené, tedy staršími spoluobčany, cyklisty, lidmi s kufry či většími zavazadly, lidmi se psy apod. a není výjimkou stání ve frontě na výtah a hádky mezi čekajícími. Řešení nástupu do soupravy se pak děje na individuální úrovni dopravce (řidiče soupravy), který s pomocí rampy přiložené ke vstupu do soupravy umožní člověku na vozíčku přístup do soupravy, neboť starší soupravy jsou vyšší než úroveň nástupišť. Na mnohých nástupišťích je ovšem možné nastoupit bez pomoci dopravce či okolí. Během posledních 20 let se staly bezbariérovými 98 ze 173 zastávek U-Bahn a 116 ze 132 stanic S-Bahn.^{30, 31} Do konce roku 2013 se počítá s umístěním výtahů na dalších 20 U-Bahn a S-Bahn stanic a 110 stanic U-Bahn a 115 stanic S-Bahn by měly být vybaveny systémy pro navigaci lidí se zrakovým postižením. Pro lepší orientaci lidí se zrakovým postižením jsou soupravy metra kontrastně barevné (žlutá barva) a 70 cm od okraje vede vodící linie. Pro lidi s postižením sluchu jsou na všech zastávkách umístěny světelné tabule s informacemi o trase a příjezdu soupravy. Stejně tak jako v pražském metru je zavření dveří signalizováno zvukovým a světelným signálem, v Berlíně je navíc oznamován směr a číslo soupravy. Pokud je třeba dalších informací, na zastávkách jsou umístěny informační panely, které po stisknutí tlačítka spojí pasažéra s pracovníkem přes video kameru.³²

³⁰ BVG Fahrgastinformation. Berlin Straßenbahn-Netz 2013. Berlin: Katografie Berliner Verkehrsbetriebe, 9. 12. 2012

^{31, 33} Senatsverwaltung für Gesundheit und Soziales. Barrierefreiheit in den Bereichen Verkehr, Bau und Technik [online]. Berlin: 2012 [citace 2013-05-22]. Dostupné z: <http://www.berlin.de/sen/soziales/behinderung/barrierefreiheit/>

³² BVG. Berliner Verkehrs-Aktien-Gesellschaft [online]. Berlin: 2013 [citace 2013-06-02]. Dostupné z: <http://www.bvg.de/index.php/de/3883/name/Barrierefrei+durch+Berlin.html>

Tramvajové zastávky (v počtu 803) mají ze dvou třetin bezbariérový přístup do souprav pomocí ostrůvků a v místech, kde tomu tak není a přesto do nich jezdí nízkopodlažní tramvaj, pomůže dopravce. Již nyní jsou všechny autobusy bezbariérové a není problém do nich nastoupit bez pomoci ostatních, i když se to stává zřídkakdy. Pouhé 4 linky na trasách městských tramvají (Straßenbahn) nejsou bezbariérové a tzv. Metro tramvaje (MetroTram) plnou bezbariérovost nezaručují na šesti z devíti tras. Na nových tramvajových zastávkách jsou nainstalovány systémy pro osoby nevidomé a se zrakovým postižením, aby jim pomohly s orientací při nástupu do soupravy.³³ Stejně jako soupravy U-Bahn jsou i tramvajové soupravy kontrastně žluté pro lepší orientaci lidí se zrakovým postižením.

Tabulka č. 4: Doprava – Berlín	
Souprava	Množství
S-Bahn	546
U-Bahn	1242
Autobusy	1338
Tramvaje (Straßenbahn)	397
Z toho FLEXITY	136

Zdroj: BVG, S-Bahn Berlin GmbH

Pro všechny osoby, které mají velké těžkosti při užívání veřejné dopravy, nabízí BVG servis doprovázení ("Bus & Bahn-Begleitservice") z domu až do cílové stanice ve všední dny a za cenu nákupu lístku, přičemž objednání probíhá nejpozději den předem a služba nenahrazuje speciální přepravní servis "Telebus", ani služby pomáhající s mobilitou v jednotlivých čtvrtích. V běžném dopravním provozu jsou zaměstnanci vyškoleni jak pracovat s lidmi s fyzickým postižením a společnost BVG intenzivně spolupracuje s organizacemi pro podporu lidí s postižením a dostává tak praktické informace jak vybudovat přístupy do stanic a souprav efektivně.³⁴

³⁴ BVG. Geschäftsbericht der BVG 2011 [online]. Berlin: březen 2012 [citace 2013-06-06]. Dostupné z:

<http://www.bvg.de/index.php/de/3902/name/Geschaeftsbericht+.html>

3.2. Praha

Podle občanského sdružení Asistence žije v hlavním městě asi 200 000 lidí se zdravotním postižením, z toho 33 500 lidí má těžké postižení pohybového ústrojí.³⁵

Snížené chodníky prozatím nejsou v Praze samozřejmostí, jejich zavádění se děje pouze na přechodech pro chodce, kde jsou občas doplněny také strukturovanou vodící linií pro lidi s postižením zraku a případně i akustickou signalizací. Většina přechodů je vybavena tlačítkem pro chodce pro signalizaci k přechodu a Magistrát hl. m. Prahy se rozhodl instalovat bezpečné inteligentní přechody, které rozpoznají, že po nich někdo kráčí a varují řidiče výstražnými světly. Prozatím jsou jen ve dvou místech v Praze v blízkosti mateřských školek a plánují se zatím další tři místa pro jejich instalaci. Bližší plány s jejich zaváděním Magistrát hl. m. Prahy nesděljuje.³⁶ Bohužel, situace na přechodech je v Praze nebezpečná a existuje mnoho webových stránek, kde chodci varují před zvláště kritickými místy a apelují na jejich opravu. Ani instalace retardérů situaci výrazně nezlepšuje, naopak si na ně stěžují cyklisté, kteří v Praze mají jen velmi malé možnosti využití cyklistických cest, pro jejich doposud nízký výskyt.

Podle sdružení Asistence jsou největšími problémy města bariérové stanice metra a tramvajové zastávky, zastávky s výstupem přímo do vozovky, malé procento nízkopodlažních souprav vozového parku veřejné dopravy, nedostatečné značení bezbariérových vstupů do metra, chybějící vodící linie pro lidi se zrakovým postižením a také mezera mezi nástupištěm vlakovou soupravou metra.³⁷ Jak je zřejmé, nejvíce problémů způsobuje bariérovost veřejné a hromadné dopravy, která je hlavní páteří cestování Prahou.

^{35,37} ČIPERA, E. Asistence o.s. [online]. Praha: 2013 [citace 2013-06-19]. Dostupné z: <http://www.prahabarierova.cz/>

³⁶ Portál hlavního města Prahy [online]. Praha: 16. dubna 2013 [citace 2013-06-01]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/home/mestske_casti/praha_9/praha_9_instaluje_bezpecne_inteligentni.html

3.2.1. Dopravní vybavenost v Praze

V Pražském metru se nachází celkem 57 stanic. Do dnešního dne je 36 z nich bezbariérových, tedy dostupných pomocí výtahu či plošiny, přičemž nejnovější stanicí je po dlouhých protestech osob s pohybovým omezením stanice metra Národní třída se dvěma výtahy a akustickými a vodícími prvky, v celkové výši nákladů 185 mil. Kč, která ovšem byla kvůli výstavbě 10. července 2012 uzavřena na dva roky.³⁸ Při jakémkoliv plánování je přesto plná bezbariérová přístupnost metra téměř nemožná. Bezbariérovost je stavebně a technicky komplikovaná a finančně náročná díky způsobu budování metra před rokem 1990, kdy především trasa metra B má hluboké založení v zemi a na jiných stanicích zejména v centrální části města (např. Staroměstská) to zase neumožňuje povrchová výstavba.

DPP uvádí jako další překážku mezeru mezi nástupištěm a hranou dopravního prostředku, která je způsobená bočním výkyvem vozů, odpružením starších souprav metra a také zatížením vozů. Podle webových stránek se však Dopravní podnik snaží tuto situaci řešit projednáváním problému s organizacemi sdružujícími lidi na invalidním vozíku a organizací SONS (Sjednocené organizace slabozrakých a nevidomých). Při dalších problémech s přístupností metra ale DPP odkazuje na používání nákladních výtahů v technickém zázemí metra (pouze ve stanicích Opatov, Roztyly a Nádraží Holešovice), jakožto další možnosti, která je podmíněna několika pravidly. Člověk na vozíku tento výtah nemůže použít sám, je třeba mít k tomu doprovod s oprávněním výtah použít neboli Průkazem pro obsluhu výtahu. Toto oprávnění lze získat po zaškolení, které se koná, pokud se sejde skupina více jak 10 lidí (podle DPP lze zaškolit i jednotlivce, ale z osobní zkušenosti se tato možnost nabízí pouze v případě závažných důvodů, které obvykle nejsou závažné natolik, aby se tak vskutku uskutečnilo a je tedy potřeba čekat až se sejde dostatečně velká skupina zájemců o průkaz). Dle směrnice č. 49/1967 musí každý účastník předložit Posudek o zdravotní způsobilosti pro výkon funkce řidiče nákladního výtahu s nosností nad 500 kg potvrzený lékařem a následně se nechat proškolit externí organizací o správném použití výtahu. Na konci školení účastník dostane průkaz, kterým se legitimuje dozorčímu stanice a od toho pak dostane klíč k výtahu, který po použití dozorčímu opět vrátí.³⁹

³⁸ metro.cz [online]. Praha: 4. 12. 2012 [citace 2013-05-15]. Dostupné z: http://www.metro.cz/vytahy-do-metra-stoji-stamiliony-a-jeste-nejsou-vcas-hotove-pli-co-se-deje.aspx?c=A121203_174416_co-se-deje_row

³⁹ Dopravní podnik Praha. Používání nákladních výtahů [online]. Praha: [2013] [citace 2013-06-01]. Dostupný z: <http://www.dpp.cz/pouzivani-nakladnich-vytahu/>

V případě výtahů a plošin je poruchovost, způsobená vandaly a nesprávným zacházením velmi častá. Ačkoliv jsou výtahy určené především pro osoby s omezenou pohyblivostí či orientací a přepravu kočárků s dětmi a jsou vybaveny návodem k obsluze v Braillově písmu a akustickým hlásičem, špatná manipulace, ať už cílená či nevědomá, způsobuje jejich defekt. Oprava takové poruchy může trvat i několik dní, což znamená značnou komplikaci pro lidi s postižením. Podle DPP se tak nejčastěji děje na stanicích Strašnická, Smíchovské nádraží a Nové Butovice.⁴⁰

Na stránkách Dopravního podniku si lze zjistit momentální stav bezbariérových zařízení zobrazených v dopravním schématu, například v době psaní této části práce (červen 2013) byly nepřístupné stanice Zličín, Skalka a Národní třída (uzavřená z důvodu výstavby).

Pražské metro je na tom s nepřístupností prakticky nejhůře, o něco lepší je povrchová doprava, kdy veškeré nově zakoupené autobusy a tramvajové soupravy jsou nízkopodlažní. Momentálně dosahuje počet nízkopodlažních tramvají 194 kusů a do roku 2018 by se měl počet dostat na nadpoloviční většinu. Autobusy v roce 2012 dosahovaly již zmíněných 49, 22% a od té doby jejich počet vzrostl a to především díky plánům zavést nové linky a službu minibusů na objednávku. Krom plánů zavést nové speciální linky má Dopravní podnik k dispozici 4 autobusy pohybující se na již zřízené speciální lince spojující místa s bezbariérovými domy a centrum města. Tyto autobusy jsou upraveny tak, aby pojaly více invalidních vozíků, vejde se jich sem až 7.

⁴⁰ Dopravní podnik Praha. Bezbariérové přístupy v metru [online]. Praha: 2011 [citace 2013-06-01]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/bezbarierove-cestovani/metro/>

Tabulka č. 5 a 6

Nízkopodlažní tramvaje	
Typ	Množství
14T	60
KT8D5.RN2P	47
T3R.PLF	33
15T	44

Zdroj: DPP

Nízkopodlažní autobusy	
Typ	Množství
Citybus, Citelis	328
LE CITY ZTP	4
SOR NB 12	158
E91 Midibus, ZEUS, SOR BN 8,5	28
SOR NB, NHB 18	149
CITY kloubový	50

3.3. Aktuální projekty

3.3.1. Projekty v Berlíně

V obou městech probíhá docela početné množství projektů na podporu mobility a bezbariérovosti. Za hlavní projekt v Berlíně lze považovat Forschungsagenda „Das Alter hat Zukunft“ Ministerstva vzdělávání a výzkumu zaměřený na seniory, přičemž podle vládního výzkumu bude v roce 2030 polovina lidí starších 50 let a třetina 65 let. Agenda se tak kromě preventivních zdravotních a sociálních programů zaměřuje i na funkční a přístupové projekty města, na což vláda vymezila dotace na rok 2012-2016 ve výši 415 mil. EUR.⁴¹ Pod agendu spadají také dva doplňující projekty a to S-Mobil 100 (který funguje na princip spolujízdy) a Wiki-Navi, která slouží k zobrazení výtahů, ramp či překážek na cestě.

Dalším projektem je již zmíněný mobidat.net⁴², sloužící k databázi všech bezbariérových míst a na podobném principu funguje také wheelmap.org. Projekt vytvořila společnost Sozialhelden a zobrazuje na mapě přístupnost, částečnou přístupnost a nepřístupnost restaurací, institucí, barů, bank a dalších míst veřejného života.⁴³

Mezi důležité projekty lze zařadit i BIM (Immobilien Dienstleister für das Land Berlin) což je společnost, založená v roce 2003 státem Berlín, jejímž úkolem je efektivně spravovat a udržovat profesionální standardy, což znamená i zajištění bezbariérových přístupů do spravovaných budov. Počet budov, které má BIM ve správě čítá 1 600 budov a to především státních jako jsou daňové úřady, soudy, odborné školy a budovy policie či hasičské stanice. Společnost tak spravuje více než 4 miliony metrů čtverečních hrubé podlahové plochy, menší část z toho je pronajata na otevřeném trhu.⁴⁴

⁴¹ Bundesministerium für Bildung und Forschung [online]. Berlin: 12.03.2013 [citace 2013-06-06]. Dostupné z: http://www.bmbf.de/pub/alter_hat_zukunft.pdf

⁴² Barrierefrei Leben in Berlin [online]. Berlin: 2010 [citace 2013-05-30]. Dostupné z: <http://mobidat.net/>

⁴³ Wheelmap.org [online]. Berlin: 2007-2013 [citace 2013-05-23]. Dostupné z: <http://wheelmap.org/>

⁴⁴ BIM Berliner Immobilienmanagement GmbH [online]. Berlin 2013 [citace 2013-06-01]. Dostupné z: <http://www.bim-berlin.de/unternehmen/uebersicht/>

Kromě toho skoro každé ministerstvo přispívá na vybraný bezbariérový projekt. Například Ministerstvo práce a sociálních věcí podporuje program Projektkompass, který nabízí databázi organizací, firem a společností zabývajících se problémy lidí s postižením a jejich odstraňováním. Zároveň podporuje program pro bezbariérové lékařské ordinace („Barrierefreie Praxis“), ve kterém byly všechny ordinace dotázány na vlastní úroveň bezbariérovosti a zařazeny do databáze, které lze využít přes navigační systém ⁴⁵. Ministerstvo pro rodinu, seniory, ženy a mládež podporuje program pro přestavbu domů tak, aby vyhovovaly starším lidem a lidem s postižením a zároveň byly uplatnitelné ve své architektuře i na dalších budovách („Baumodelle der Altenhilfe und der Behindertenhilfe“). ⁴⁶ Vláda také podporuje projekt na bezbariérové cestování a turismus („Barrierefreie Reiseziele in Deutschland“), ve kterém se za podpory DB-Bahn a Ministerstva hospodářství a technologie od roku 2008 ubytovací zařízení zapojují do tohoto projektu a vytváří databázi míst, kde je snadný a bezbariérový přístup. ⁴⁷ Ministerstvo pro vzdělání a výzkum podporuje projekt „Namo – nahtlos mobil“, který slouží jak starým lidem, tak lidem s postižením a spočívá v užívání mobilního telefonu, jako elektronického společníka při plánování volnočasových aktivit či návštěvě lékaře. Speciální program vybere vhodnou trasu a dostupnost lékaře na základě informací z databáze. ⁴⁸

⁴⁵ Bundesministerium für Arbeit und Soziales [online]. Berlin: 2013 [citace 2013-05-18]. Dostupné z:

http://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/PDF-Publikationen/a738-projektkompass-barrierefrei.pdf?__blob=publicationFile

⁴⁶ Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend [online]. Berlin: 2013 [citace 2013-05-18]. Dostupné z:

<http://www.bmfsfj.de/BMFSFJ/aeltere-menschen,did=140370.html>

⁴⁷ Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie [online]. Berlin: 2013 [citace 2013-05-18]. Dostupné z:

<http://www.bmwi.de/DE/Themen/Tourismus/Tourismuspolitik/Schwerpunkte/barrierefreiheit,did=478330.html>

⁴⁸ Bundesministerium für Bildung und Forschung [online]. Berlin: 2013 [citace 2013-05-18]. Dostupné z:

<http://www.stiftung-gesundheit-foerdergemeinschaft.de/projekte-und-vorhaben/projekt-namo/>

Další projekty jsou pořádány Státním kompetenčním centrem pro bezbariérovost (Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit), pro předcházející rok (2013) jsou připraveny dva projekty: týkající se bezbariérovosti při parlamentních volbách a evaluace antidiskriminačního zákona (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG z 1. Máje 2002). V roce 2012 šlo především o projekty přístupnost parkovišť a garáží, taxi dopravy, veřejných toalet či chodníků. Tyto projekty jsou spolufinancované ministerstvy, především Ministerstvem práce a sociálních věcí (zdroj: Barrierefreiheit.de)⁴⁹

Podpora programů pro lidi s postižením je velmi široká a to nejen v otázce integrace (tedy zpřístupnění pracovního trhu, dostatečné vzdělání pro děti s postižením, podpora rodin s dětmi či rodiči s postižením etc.), ale také v otázce fyzické bezbariérovosti. Všechny projekty jsou krom toho součástí Národního akčního plánu Úmluvy OSN o právech osob se zdravotním postižením (UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen) a jelikož se jedná o mezinárodní smlouvu, jsou také čile podporovány.⁵⁰

⁴⁹ Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit [online]. Berlin: 2013 [citace 2013-05-28]. Dostupné z:
<http://www.barrierefreiheit.de/>

⁵⁰ Bundesministerium für Arbeit und Soziales [online]. Berlin: 2013 [citace 2013-05-18]. Dostupné z:
http://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/PDF-Publikationen/a740-nationaler-aktionsplan-barrierefrei.pdf?__blob=publicationFile

3.3.2. Projekty v Praze

V Praze se odehrávají projekty na menší úrovni, mezi velké vládní projekty patří Vládní program mobility (více ve finanční části) a pak již zmíněné Národní plány. Plnění těchto plánů je kontrolováno a v poslední výroční zprávě, kterou Vládní výbor pro zdravotně postižené vydal za rok 2011, se uvádí plnění opatření Národního plánu vytváření rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2010–2014 v počtu 74 splněných opatření ze 77, která měla být splněna do 31. prosince 2010.⁵¹

Podobný projekt jako je mobidat.net či wheelmap.org je také VozejkMap, do kterého jsou zapojeni sami uživatelé, kteří ověřují bezbariérová místa, vyhodnocují jejich přístupnost a přidávají je do databáze. VozejkMap je možno zdarma použít jako aplikaci do mobilu a slouží tak jako navigační systém. Na jeho vzniku se podílí společnost Vodafone společně s Českou asociací paraplegiků.⁵² Svaz paraplegiků také již v roce 2001 vytvořil projekt s databází bezbariérového ubytování v rámci cestování po České republice, který nabízí i přístupná kulturní zařízení a tipy na výlet. Projekt se jmenuje S vozíkem na cestách a je financován samotným Svazem ve spolupráci s vydavatelstvím MAFRA.⁵³

Poměrně zdařilým projektem je Flyabout Prague – průvodce bezbariérovým ubytováním v Praze, který nabízí jak detailní informace o ubytovacích zařízeních (stupeň přístupnosti, popis přístupu, rozměry výtahu, vzdálenost od dopravy atd.), tak i další bezbariérová kulturní a sportovní zařízení, společně s popisem a fotodokumentací. Tento projekt je prvním projektem občanského sdružení Neposedíme a byl dotován Magistrátem hl. m. Prahy.⁵⁴

⁵¹ Vláda ČR. Dokumenty Vládního výboru pro zdravotně postižené občany [online]. Praha: 2012 [citace 2013-05-21].

Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/ppov/vvzpo/dokumenty/zprava-o-plneni-opatreni-narodniho-planu-vytvoreni-rovnnych-prilezitosti-pro-osoby-se-zdravotnim-postizenim-na-obdobi-2010-2014-v-roce-2011-102028/>

⁵² VozejkMap. Mapa bezbariérových míst nejen v ČR [online]. Praha: 2009-2013 [citace 2013-05-26]. Dostupné z: <http://www.vozejkmap.cz/>

⁵³ S vozíkem na cestách [online]. Praha: 2004 [citace 2013-05-26]. Dostupné z: <http://svozikemnacestach.cz/>

Ve spolupráci s Pražskou organizací vozíčkářů pak vznikla brožura Přes bariéry – Informační rozcestník pro snadné putování Prahou, která představuje bezbariérové možnosti v Praze a to od informačních středisek, před hromadnou i soukromou dopravu k mapě s databází objektů přístupných, částečně přístupných a nepřístupných. Tato brožura je na internetu či k vyzvednutí v kanceláři POV a vznikla za podpory Magistrátu hl. m. Prahy.⁵⁵ Pražská organizace vozíčkářů také vytvořila webovou stránku Bezbariérová Praha, kde mapuje na 4 trasách (A, B, C, D) bezbariérové kulturně – historické objekty a jak je možné se k nim dostat. Další památkovou databází, naposledy ovšem aktualizovanou v roce 2007 je publikace Jak dobýt Hrad - Památky takřka bez bariér, kde je popsána dostupnost památek a jejich historie. Tato publikace byla vydána za finančního přispění Ministerstva kultury Národním památkovým ústavem u příležitosti prohlášení roku 2007 Evropským rokem rovných příležitostí pro všechny.⁵⁶

Protože systém databází se zdá být tím nejúspěšnějším a přesto důležitým projektem, Magistrát hl. m. Prahy spolupracuje na projektu Pražské informační služby Praha bezbariérová, což je webový portál, nabízející informace převážně turistům (v 6 jazycích) o bezbariérových možnostech v rámci dopravy, ubytování, gastronomie, přístupných památek, kulturních událostí, rezervací různých akcí a všeobecných informací. Projekt Praha bezbariérová vznikl na žádost petice, kterou podepsalo více než 10 tis. lidí a která se zaměřovala na nepřístupnost hromadné dopravy. Ačkoliv je portál přehledně uspořádán, informace o bariérách jsou velmi obecné a ne zcela dostačující.⁵⁷

^{54, 56} Helpnet. Informační portál pro osoby se specifickými potřebami [online]. Praha: 2013 [citace 2013-05-26]. Dostupné z: <http://www.helpnet.cz/>

^{55, 57} Portál hlavního města Prahy [online]. Praha: 20. května 2013 [citace 2013-05-27]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/portalova_rodina/vyhledavani/index.html?q=P%C5%99es+bari%C3%A9ry+

Mezinárodním projektem s přesahem do více než 20 zemí od roku 1986 je EUROKLÍČ, který byl oceněn jako „Nejvýznamnější počin roku 2007“. Jedná se o zpřístupnění sociálních a technických zařízení za pomoci jednotného Euroklíče, kterým lze všechna tato zařízení (a především jejich WC, výtahy a plošiny) otevřít, protože jsou osázená Eurozámkem. Jsou 4 typy Eurozámků a Euroklíče k nim může získat každá osoba se zdravotním postižením či osoba pečující o děti do 3 let věku. V České republice je klíč dotován, v Německu si za něj zájemce zaplatí 18 EUR a zároveň si může přikoupit publikaci s mapou míst s Eurozámkem Der Locus, kterou vydává německý klub CBF. V Praze je Eurozámkem osázeno 32 míst, v Berlíně je to kolem 142 míst (evidence o množství toalet). Celkově však Německo vede v žebříčku zemí spolupracujících na tomto projektu: v Německu je celkem 64.500 zámků a 861.000 klíčů, v České republice je to 300 zámků a 4200 klíčů. V České republice projekt financuje Národní rada osob se zdravotním postižením ČR a Evropský institut pro udržitelný rozvoj, společně s firmou Kofola.⁵⁸

Při porovnávání projektů je poněkud zarážející fakt, že většina z nich, fungujících jako databáze či pomocníci pro pohyb městem, vlastně pomáhá uživatelům srovnat se s nepříznivou situací místo snahy o její změnu. V tomto směru snad je patrně nejaktivnější Asistence o.s., pořádající happeniny a apelující na politické představitele ohledně konkrétních změn konkrétních bariér.

Na rozdíl od Německa, česká ministerstva příliš aktivně nepodporují jednotlivé projekty a zřídka nezaštitují, tuto činnost obvykle dělá Magistrát hl. m. Prahy. Ačkoliv Ministerstvo pro místní rozvoj podporuje národní projekty Odstraňování bariér v budovách domů s pečovatelskou službou a Odstraňování bariér v budovách městských a obecních úřadů určeného ke zkvalitnění pohybu postižených občanů v těchto objektech až do výše 50%, resp. 75% s dotací od kraje, a to v záměrech bezbariérových tras v podobě projektů, Praha této podpory téměř nevyužívá (nejnověji byl realizován projekt bezbariérové radnice v Čelákovících v roce 2013). Většina projektů tak získává podporu nadačními či sponzorskými dary a také žádostmi o financování z Evropských fondů, Fondu Mobility, jednotlivých organizací zaštiťujících spolupráci lidí s postižením (Národní rada osob se zdravotním postižením, Svaz paraplegiků etc.) a nakonec i z rozpočtů ministerstev, která o tom však nevedou přesnou evidenci.⁵⁹

⁵⁸ EUROKLÍČ. Konec bloudění [online]. Praha: 13. 1. 2013 [citace 2013-05-30]. Dostupné z: <http://www.eurokeycz.com/>

⁵⁹ KUŠNÍR, J. Věc: Odpověď na otázky Evy Dudové k bezbariérovosti dopravy [elektronická pošta]. Message to: Eva Dudová [citace 2013-04-22]. Osobní komunikace.

4. Platné architektonické zákony

Protože bezbariérové řešení města je zákonně ukotvené především ve vyhláškách, jejich uplatnění podléhá speciálnímu procesu. Vyhláška je právní předpis k zákonu a fakticky upřesňuje význam právních norem, mnohdy se tak bere jako nařízení s menší právní platností a uplatňování nařízení určených vyhláškou či vládním předpisem jsou tak velmi chabá. Mnohé odstraňování stávající bariér především u starších budov mnohdy není technicky možné, a nebo je takové řešení velmi náročné a proto lze pouze vlastníka objektu žádat o řešení situace. Pokud je však situace neřešena záměrně či jsou vyhlášky o bezbariérových přístupech zcela ignorovány, vlastník může dostat pokutu za porušení a zároveň lze apelovat na vyšší právní sílu zákonů o rovných příležitostech a antidiskriminační politice země.

4.1. Německé stavební zákony, vyhlášky a normy

Podle zákona § 4 (2002, BGG) se bezbariérové mohou nazývat takové budovy a zařízení, dopravní prostředky, technické objekty, systémy pro zpracování informací, akustické a vizuální zdroje informací, komunikačních zařízení a další speciálně konstruované plochy, které umožňují přístup a využití lidem s postižením, aniž by jim způsobovaly potíže a bylo zapotřebí pomoci ostatních

Dle zákona §8, odstavec 1, BGG o rovných příležitostech pro lidi s postižením 2002, BGBl. I S. 1467, 1468, nově postavené budovy, stejně tak jako budovy rozsáhle rekonstruované a nově postavené části budov patřící státu, musí splňovat bezbariérová nařízení dle platných norem. Tento zákon se vztahuje také na státní kanceláře.⁶⁰

⁶⁰ Bundesministerium der Justitz. Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen [online]. Berlin: 2002 [2013]. Dostupné z: <http://www.gesetze-im-internet.de/bgg/BJNR146800002.html>

Zákony nařizují splňovat normy, proto skoro všechny podmínky pro stavbu bez bariér se řídí normami a ne přímo zákony.

Podle nařízení **§50, odstavec 2, 2006, GVBl. S. 819** musí zařízení sloužící ke kulturním, sportovním a volnočasovým aktivitám, stejně tak jako zdravotnické budovy, kanceláře, soudy, restaurace, ubytovací zařízení, garáže a toalety být bezbariérová.⁶¹

Stavební norma **§ 51, odstavec 2, 2006, GVBl. S. 819**, Barrier-Free Construction (Barrierefreies Bauen) pocházející ze stanov Building Regulations for Berlin (Bauordnung Berlin, BauO Bln) nařizují, aby fyzické stavby, dostupné veřejnosti byly konstruovány a udržovány v takovém stavu, který umožňuje jejich bezbariérový přístup lidem s postižením, starším lidem a lidem s malými dětmi a to hlavním vchodem bez nutnosti pomoci třetí osoby. Na tuto normu a zároveň antidiskriminační zákon **§ 4** pak odkazuje norma o bezbariérovém přístupu do restaurací (Gaststättenverordnung, GastVO, Rundschreiben II E Nr. 4 /2006, § 3, § 4, § 5 a § 15) určující velikost toalet a dveří, délku rampy a výšku schodů.^{62, 63}

Norma **§ 51, odstavec 3, 2006, GVBl. S. 819** o dostupnosti budov konkrétně stanovuje vstup do budov (dle § 2) dosažitelný bez nutnosti překonávat schody a s šířkou minimálně 90 cm, zároveň zde musí být dostatek prostoru pro pohyb přede dveřmi. Pokud vede k hlavnímu vchodu rampa, její sklon nesmí být více než 6%, šířka pak odpovídá 1,2 m a po obou stranách jsou umístěna snadno uchopitelná madla, na začátku a konci, stejně tak jako každých 6 m rampy musí být podesta, dlouhá minimálně 1,5 m. Schody musí mít také po obou stranách madla (nepřerušené ani na podestách) a pevné solidní stupnice. Šířka chodby nesmí být méně než 1,5 m, záchody pak musí mít jednu speciální kabinku pro invalidní osoby, která musí být přístupná bez překážek.⁶⁴

⁶¹ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt . Bauordnung Berlin [online]. Berlin: 2005-2011 [citace 2013-02-24]. Dostupné z: <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/service/gesetzestexte/de/download/bauen/BauOBln.pdf>

⁶² Senatsverwaltung für Wirtschaft, Arbeit und Frauen. Gaststättenverordnung [online]. Berlin: 12.09.2006 [citace 2013-02-25]. Dostupné z: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/barrierefreies_bauen/download/GastVO_Barrierefrei_Rschr.pdf

Dle § 39, odstavec 4 téže normy, má být budova s méně než 5 podlažími dostupná osobám na invalidním vozíku bez použití schodů.⁶⁵

§ 39, odstavec 5, budova s více než 4 podlažími pak musí mít výtah dostatečně velký, aby se do něj vešel dětský kočárek, invalidní vozík či nosítka a musí mít zastávky ve všech podlažích, zároveň musí být přístupný beze schodů a z veřejného vchodu. Výtah navržený pro převoz nosítek má mít velikost nejméně 1,1 x 2,1m a výtah navržený pro invalidní vozík nejméně 1,1 x 1,4 m, přičemž dveře musí být nejméně 90 cm široké. Plocha před výtahem odpovídá ploše 1,5 x 1,5 m pro volný pohyb.⁶⁶

§ 51, odstavec 4, pokud stavba změní dle odstavce 2 svůj způsob používání či účel, změny s tím spojené odpovídají jak podmínkám odstavce 2, tak podmínkám vypsáním v §85, odstavec 3 (při těchto změnách je dovoleno, aby se s budovou změnila i konstrukce umožňující bezbariérový vstup, pokud to příliš nezvýší finanční náklady)⁶⁷

§ 51, odstavec 5, odlišnosti v odstavcích 1-4 jsou přípustné dle §68, odstavec 1, pouze pokud by splnění požadavků znamenalo značné náklady a to v případech

- 1) nepříznivého terénu
- 2) instalace výtahu, který by jinak nebyl nutný
- 3) nepříznivé podmínky vytvořené stávající zástavbou.⁶⁸

§ 50, odstavec 1, říká, že při výstavbě veřejných budov musí být dostatečné parkovací místo pro lidi se sníženou mobilitou a pro vozíčkáře. V tomto případě musí být parkovací místo blízko veřejných komunikací a chráněno před dopravním provozem. Při výstavbě se také očekává dostatečné místo pro jízdní kola. Pokud je budova nebo její účel změněna v souladu s ustanoveními 1 a 3, pak parkovací místa a místa pro jízdní kola musí být vytvořena v takovém množství a velikosti, aby bylo možné pojmout další přidaná vozidla.⁶⁹

^{63, 64, 65, 66, 67, 68, 69} Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt . Bauordnung Berlin [online]. Berlin: 2005-2011

[citace 2013-02-24]. Dostupné z:

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/service/gesetzestexte/de/download/bauen/BauOBln.pdf>

§50, odstavec 2, parkovací místo podle **odst. 1 bodu 1** může být vytvořeno buď na samotném stavebním pozemku, nebo na vhodném místě v přijatelné vzdálenosti, pokud jeho používání k tomuto účelu bylo schváleno podle veřejného práva.⁷⁰

Evakuační nařízení **GVBl. S. 361**, (Evakuation VerOrdnung - EvakVO) z 15. června 2002 umožňuje použití záchranných opatření pro lidi na invalidním vozíku spíše než použití vyžadovaných doplňkových opatření. To je řešení především v případě, kdy veřejné budovy nejsou používány vozíčkáři více než v nadprůměrném počtu (například tam, kde je méně než 1% návštěvníků na vozíčku). V tomto případě je pak jejich evakuace organizována s pomocí dalších osob. Taková opatření jsou dostatečná pro záchranu až tří vozíčkářů, a to i přesto, že nadprůměrné využití bylo zamýšleno.⁷¹

Evakuační norma **§ 33 (EvakVO)** usměrňující opatření pro evakuaci lidí na invalidním vozíku bez pomoci ostatních je vyžadována pouze tehdy, pokud jsou určené prostory veřejné budovy užívané nadprůměrným počtem lidí s postižením vzhledem k celkové populaci invalidních osob, v opačném případě jsou užívány normy umožňující evakuaci za pomoci třetí osoby

Regulace pro speciální provoz budov z 18. dubna 2005, **GVBl. S. 230** (Sonderbau-Betriebs-Verordnung, SoBeVo) platí pro obchody, ubytovací zařízení, garáže a místa určená k setkávání. Parkovací místa pro osoby se zdravotním postižením musí být odpovídajícím způsobem označena v garážích a přístup k nim musí být snadno dosažitelný a pod dobrým dohledem. Na místech určených k setkání (jednací místnosti) mají být alespoň dvě místa či 1% míst určena pro uživatele na invalidním vozíku. Místa pro doprovod jsou k těmto místům přiřčena.⁷²

⁷⁰ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt . Bauordnung Berlin [online]. Berlin: 2005-2011 [citace 2013-02-24]. Dostupné z: <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/service/gesetzestexte/de/download/bauen/BauOBln.pdf>

⁷¹ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. Evakuation VerOrdnung [online]. Berlin: 31. října 2007 [citace 2013-02-24]. Dostupné z: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/service/gesetzestexte/de/download/bauen/20071010_betrvo_begr.pdf

⁷² Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [online] Berlin: 2009 [2013] [citace 2013-02-25]. Dostupné z: <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/service/gesetzestexte/de/bauen.shtml>

Veškeré detaily požadavků pro bezbariérové veřejné budovy jsou obsaženy v Německých industriálních normách (Deutsche Industrie-Norm), především **DIN 18024 část 1 a 2**. Tyto normy patří pod Technické stavební regulace a jsou právně závazné, jejich konkrétnější úprava závisí na jednotlivém státu. Část první upravuje především normy určené pro parky, ulice, cesty, veřejnou dopravu a veřejná prostranství a to pro osoby upoutané na invalidní vozík s postiženou horní částí těla, zrakově postižené a nevidomé, hluché a hluchoslepé, osoby s jiným postižením, vozíčkáře, seniory a děti. Část druhá obsahuje normy, které jsou především detaily ohledně rozměrů a úprav (například kontrastní pruhy na začátku a konci schodů, rampa široká min. 1,5m a dlouhá alespoň 6 m, směrnice pro úpravu cest betonem, pískem, šterkem atd.). Tyto normy se doplňují se stavebními normami a mnohdy rozšiřují a ujasňují stavební podmínky.⁷³

DIN 18040 část 1 upravuje podmínky bezbariérového přístupu do veřejných budov a zařízení jako jsou vzdělávací instituce, sportovní a volnočasové instituce, zdravotní zařízení, administrativní budovy, parkovací místa, garáže a toalety. **DIN 18040 část 2** se zabývá úpravami bytových zařízení a bytů tak, aby byla přístupná a obyvatelná osobami na invalidním vozíku.⁷⁴

Standardsy pro stavbu domů a bytů vhodných pro lidi s postižením jsou pak obsaženy také v **DIN 18025 – 1,2**, ale dnes jsou nahrazeny standardy **DIN 18040 – 2**, které je vlastně shrnuly dohromady.⁷⁵

Ohledně bezbariérového prostředí pro lidi s postižením zraku je zde norma **DIN 32975**, zabývající se hodnotou kontrastu pro jednotlivá zařízení (jízdni řády, dopravní značky, vizuální a řídicí systémy atd.)⁷⁶

K těmto standardům také přibyly normy Evropské Unie, týkající se technické pomoci lidem s postižením (**EN 12182**) a bezpečnostní opatření pro výstavbu a instalaci výtahů (Přístupnost výtahu osobám s postižením a osobám na vozíku, **EN 81, část 70**, 2005).⁷⁷

^{73, 74, 75, 76, 77} Barrierefrei bauen mit nullbarriere [online]. Berlin: 2013 [citace 2013-05-12]. Dostupné z: <http://nullbarriere.de/>

4.2. České stavební zákony, vyhlášky a normy

Zákon č. 483/2004 Sb. upravující zákon **č. 122/2000 Sb.** je standardem fyzické dostupnosti veřejných služeb (muzea, galerie) v odstraňování bariér znemožňujících užívání služeb osobám s omezenou schopností pohybu a orientace.

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, §2, odst. 2, čl. e) upřesňuje požadavky na bezbariérové užívání stavby a dále §132 o společných zásadách upravuje pojem „veřejný zájem“ jako takový požadavek, kterým se rozumí odstranění překážek bezbariérového užívání stavby.⁷⁸

Vyhláška č. 137/1998 Sb., ve znění vyhlášky č. 268/2009 Sb. o obecných technických požadavcích na výstavbu, §19, odst. 4) zajišťuje požadavky na zabezpečení úniku osob se sníženou schopností pohybu a orientace únikovými cestami s dostatečným či nouzovým osvětlením, §51 odst. 4) o stavbách pro shromažďování většího počtu osob pak ukládá nutnost alespoň jedné speciální únikové cesty pro lidi s postižením a odst. 10) určuje pro počet 50 žen a 100 mužů alespoň jeden záchod pro osoby používající invalidní vozík, §27 se pak věnuje přístupu a užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace určených zvláštním předpisem.⁷⁹

Vyhláška č. 269/2009 Sb. se kterou se mění vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území v § 24d, odst. 3) o požadavcích na stavby pro reklamu a reklamní zařízení jasně udává, že umístěním reklamních zařízení nesmějí vznikat překážky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.⁸⁰

^{78,80} Ministerstvo vnitra. Portál veřejné správy [online]. Praha: 2013 [citace 2013-05-30]. Dostupné z:

<http://portal.gov.cz/portal/obcan/>

⁷⁹ Ministerstvo pro místní rozvoj ČR [online]. Praha: 2013 [2009] [citace 2013-05-30]. Dostupné z:

<http://www.mmr.cz/cs/Systemove-stranky/Vyhledavani.aspx?searchtext=268%2f2009+Sb&searchmode=anyword>

Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (ruší vyhlášku č. 369/2001 Sb. dnem 18.11.2009), stanovuje tyto technické požadavky na stavby a jejich části tak, aby vyhovovali volnému bezbariérovému přístupu a vztahuje se na vyhláškou vyjmenované stavby a částečně také na kulturní památky. Upravuje požadavky na vstupy do budov, výtahy, pozemní komunikace, veřejné shromažďování atd.

Vyhláška se užívá při pořizování a schvalování územně plánovací dokumentace a při navrhování, umístění a povolování:

- 1) domů s více než třemi bytovými jednotkami
- 2) domů s byty pro osoby s postižením a u staveb pro sociální péči
- 3) veřejných staveb (obchody, zdravotnická střediska, hotely atd.)
- 4) staveb, v nichž se počítá s více jak 20 zaměstnanci
- 5) staveb určené pro zaměstnávání osob s těžkým zdravotním postižením
- 6) škol

Problém vyhlášky je, že pracuje především s minimálním prostorem pro osobu s postižením.
81

Důležitá je také stavební norma **ČSN 73 6110** kde se upravují bezbariérové možnosti města v případě přechodů pro chodce, stanic pro dopravní prostředky, signalizace na semaforech apod.⁸²

A dále je zde norma **ČSN ISO 9386**, část **1** a **2** upravující pravidla pro poháněné zdvihací plošiny pro osoby s omezenou pohyblivostí, a to svislé zdvihací plošiny a poháněné schodišťové výtahy pohybující se po šikmé dráze

Stejně jako v Německu máme zavedenu evropskou stavební normu **ČSN EN 81-70** upravující bezpečnostní předpisy pro konstrukci a montáž výtahů, přičemž část 70 vypovídá o zvláštní úpravě výtahů určených pro dopravu osob a nákladů a přístupnosti výtahů osobám s omezenou schopností pohybu a orientace.⁸³

^{81, 82, 83} Středisko pro podporu studentů se specifickými potřebami ČVUT [online]. Praha: 13. 9. 2012 [citace 2013-06-01].
Dostupné z: <http://www.elsa.cvut.cz/bezbarierove-cvut/legislativa.php>

5. Finanční situace

Pro začátek je důležité přejít k základním finančním faktům a to je (nehledě na velikost obou měst) schválený rozpočet města.

Rozpočet hlavního města Praha na rok 2012 činil 45 677 mld. Kč, z čehož největší díl peněz byl dán na sektor dopravy (20 403 mld. Kč) a na rozvoj města byl dán nejmenší podíl 1 646 mld. Kč. Na rok 2013 bylo vyčleněno 57 917 mld. Kč a stejně jako předtím byl největší podíl dán na sektor dopravy (25 046 mld. Kč) a nejméně na rozvoj města (873 646 mil. Kč).⁸⁴

Rozpočet města Berlín na rok 2012/2013 (respektive od 19. června 2012) je momentálně 23 168 599 800 EUR.⁸⁵

Přestože je Berlín hlavním městem Spolkové republiky Německo a má na chod města nepoměrně více peněz než Praha, zároveň se zmítá ve finanční nejistotě a patří k jedněm z nejhudších měst v zemi. Zadluženost každého občana v Berlíně dosahuje 18 153 EUR (přibližně 453 825 Kč).

Hospodářský růst Berlína mezi lety 2001 a 2011 byl pouhých 2,4% tedy nejnižší v celém Německu.⁸⁶

⁸⁴ Portál hlavního města Prahy [online]. Praha: 13. listopad 2012 [citace 2013-05-30]. Dostupné z:

http://www.praha.eu/jnp/cz/home/magistrat/rozpocet/rozpocet_na_rok_2013/index.html

⁸⁵ Senatsverwaltung für Finanzen. Haushaltsplan Berlin [online]. Berlin: 2012 [citace 2013-04-04]. Dostupné z:

http://www.berlin.de/sen/finanzen/dokumentendownload/haushalt/haushaltsplan-/nachtragshaushalt_2012_2013.pdf

⁸⁶ IHK Berlin [online]. Berlin: srpen 2012 [citace 2013-05-18]. Dostupné z: [http://www.ihk-](http://www.ihk-berlin.de/linkableblob/bihk24/standortpolitik/TOP_Themen/819070/.24./data/WIZ_Berliner_Wirtschaft_in_Zahlen_2012-data.pdf)

[berlin.de/linkableblob/bihk24/standortpolitik/TOP_Themen/819070/.24./data/WIZ_Berliner_Wirtschaft_in_Zahlen_2012-data.pdf](http://www.ihk-berlin.de/linkableblob/bihk24/standortpolitik/TOP_Themen/819070/.24./data/WIZ_Berliner_Wirtschaft_in_Zahlen_2012-data.pdf)

5.1. Systém rozdělování financí ve Spolkové republice Německo a způsoby financování bezbariérovosti v Berlíně

Při financování jakýchkoliv projektů jednotlivých měst je důležitý daňový systém jakožto největší zdroj peněz.

Vzhledem k faktu, že Spolková republika Německo se skládá z 16 zemí, daňový systém má zcela jinou podobu a odehrává se na dvou úrovních – vertikální a horizontální. Nejprve se celý daňový příjem rozdělí na dvě úrovně vlády, Bundesland a spolkové země. Transakce pak probíhá mezi Federací a zeměmi a Federací a obcemi. V tomto vertikálním systému Bundesland obdrží 42,5% daní z příjmu, 50% objemu daní ze zisků společnosti a právnických osob a 53% veškerých daní z přidané hodnoty. Tyto daně jsou federální a jdou obvykle z pojištění, tabákových výrobků či energie.

V horizontální sféře pak probíhá rozdělení peněz mezi země, přičemž bohatší země podporují ty chudší, ale zároveň chudší země dostanou větší obnos financí od Bundeslandu.

Finanční kapacita zemí je pak součet jejich příjmů a (64%) součtu příjmů jejich obcí na obyvatele. Obdobné je to i s obcemi, kdy se země rozhodnou, kolik peněz obcím dají, ale obce zároveň dostanou peníze i od centrálního rozdělení. Spolkové země, dle Ústavy, potřebují adekvátní finanční prostředky a zdroje a mají jasné právo tyto zdroje kontrolovat, přičemž důraz je kladen na srovnatelné podmínky všech občanů Německa.

Vedle tohoto systému je pak i samostatný daňový systém jednotlivých zemí a obcí, který individuální země jakožto samostatné jednotky vyhlášují a většinu peněz si pak nechávají (např. daň z nemovitosti). Obnos daní ve prospěch spolkových zemí je pak 42,5% daní z příjmu, 50% daní ze zisků společností a právnických osob a v roce 2012 to bylo 45% z daní z přidané hodnoty. Obce pak z daní získávají okolo 15% daní z příjmu a 2% daní z přidané hodnoty. Skrze tento systém pak mají vlastní flexibilitu jak s penězi naložit a jaké projekty z nich podporovat. Pokud se tedy odehrávají nějaké změny v oblasti bezbariérových projektů měst a obcí, děje se tak převážně na okresní úrovni.⁸⁷

Až do roku 2019, kdy se zároveň chystá změna celkového systému, přijímají východní spolkové země a Berlín v rámci Paktu Solidarity II zvláštní federální granty ve výši kolem 105 miliard EUR. Tyto peníze jsou určeny především na vybudování doposud nerozvinuté infrastruktury a ke kompenzaci slabé finanční kapacity obcí. V roce 2012 dosahovaly celkové částky 7,2 miliard EUR.

Zároveň k této částce dostaly východní země (mezi něž se Berlín se svou východní částí města počítá) v roce 2012 pomoc ve výši 711 miliard EUR určenou na vyrovnání problémů způsobených nezaměstnaností a zátěží spojenou se sociálními dávkami a podporou v nezaměstnanosti. Berlín se vyznačuje nejvyšší nezaměstnaností v celém Německu.⁸⁸

Berlínská doprava je financována ze svých příjmů, reklamy a pronájmu a finančního vyrovnání vycházejícího ze smlouvy s městem. Berlín v roce 2009 přispěl na veřejnou dopravu jako součást přepravní smlouvy 250 mil. EUR (na BVG) a 284 mil. EUR (S-Bahn a Regionální provoz). Zároveň mají podniky kompenzaci ztráty příjmů v důsledku bezplatné dopravy pro osoby s těžkým postižením a také zlevněné jízdné pro studenty a sociálně slabé v hodnotě 98,75 mil. EUR. Vedle toho dostala společnost BVG 86,8 mil. EUR na renovaci a výstavbu infrastruktury a dalších 13,7 mil. EUR na pořízení nových nízkopodlažních tramvají. Na investici do své infrastruktury dostal S-Bahn 18 mil. EUR.⁸⁹

V roce 2010 zpřístupnil Berlín dle svého programu na zbudování bezbariérových stanic (Aufzugsprogramm U-Bahn 2011-2016) na 7 zastávek U-Bahn pomocí výtahů a dalších 9 pomocí ramp, dodal dvě nové elektronické signalizace a opravil na 18 stanic. Do celkového počtu 163 jednotlivých projektů pro zlepšení dopravního systému byla investována částka 160 mil. EUR a BVG chce do roku 2020 zpřístupnit všechna nástupiště lidem s pohybovým omezením a také na všechna zbývající nástupiště (celkem 106) zavést vodící linie pro lidi s postižením zraku.⁹⁰ Dle svého programu na budování výtahů v časovém rozmezí 2011-2013 a 2014-2016, dosáhlo BVG v prvním období zpřístupnění 6 stanic z 15 a na druhé období má v plánu zpřístupnit dalších 13 stanic (především na trase U7).⁹¹

^{87, 88} The Federal Financial Equalisation System in Germany [online]. Berlin: 2012 [citace 2013-04-05]. Dostupné z: http://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Oeffentliche_Finzen/Foederale_Finan_zbeziehungen/Laenderfinanzausgleich/The-Federal-Financial-Equalisation-System-in-Germany-.pdf?__blob=publicationFile&

⁸⁹ DEHNE, R. Re: Informationen [elektronická pošta]. Message to: Eva Dudová [citace 2013-04-22]. Osobní komunikace.

^{90, 91} BVG. Geschäftsbericht der BVG 2011 [online]. Berlin: březen 2012 [citace 2013-06-06]. Dostupné z: <http://www.bvg.de/index.php/de/3902/name/Geschaeftsbericht+.html>

Společně s nákupem nových nízkopodlažních autobusů zakoupila BVG v roce 2011 také nový druh nízkopodlažních tramvají FLEXITY za celkovou částku 94,5 mil. EUR (na nákup tramvají FLEXITY byla vyčíněna částka 52,7 mil. EUR), což je téměř o polovinu více než v roce 2010 (celkový vklad do vozového parku činil 41,2 mil EUR).⁹²

⁹² BVG. Nachhaltigkeitsbericht [online]. Berlin: 2010 – 2011 [citace 2013-04-16]. Dostupné z:
<http://www.bvg.de/index.php/de/853610/name/Nachhaltigkeitsbericht.html>

5.2. Systém rozdělování financí v České republice a způsoby financování bezbariérovosti v Praze

Také v České republice tvoří daně rozhodující skupinu příjmů státního rozpočtu a dělí se na daně přímé a nepřímé. Hlavním orgánem, který vypracovává návrh státního rozpočtu je Ministerstvo financí, o čemž následně rozhoduje Poslanecká sněmovna. Až do roku 2010 se toto rozhodování nazývalo „porcováním medvěda“, což je název pro nesystematické a neprůhledné přerozdělování peněz na projekty, jejichž žádosti byly zaslány Rozpočtovému výboru Poslanecké sněmovny a v nichž velkou roli hráli hlavně lobbisté, mnohdy podporující určité podnikatelské zájmy. Ačkoliv „porcování medvěda“ oficiálně může pokračovat, Ministerstvo financí pro tento účel od roku 2010 nevyhradilo žádnou částku, což nezpůsobilo žádnou větší škodu, protože kromě něj se státní rozpočet dělí především dle Ústavy.⁹³

Státní rozpočet, schválený Poslaneckou sněmovnou a uzákoněný pro každý nový fiskální rok pak přiřadí peníze jednotlivým ministerstvům, obcím a krajům. Podle toho schématu jde obcím (za rok 2012) z celostátního výnosu daní z přidané hodnoty 19,93% a krajům 8,29%, z daní z příjmů právnických osob 21,4% jde obcím a 8,92% krajům, dále z daní z příjmů fyzických osob mají obce opět 21,4% a kraje 8,92% a stejné procento mají obce a kraje i z daní fyzických osob ze samostatně výdělečné činnosti a závislé činnosti. Ovšem daně z příjmu právnických osob placené obcemi a kraji, si obce a kraje nechávají celé, zrovna tak jako daně z nemovitosti. Rozdělení se provádí dle počtu obyvatel, výměry katastrálního území obce a násobků postupných přechodů.

V roce 2012 Vláda schválila novelu zákona č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení daní, kterou se zvyšuje objem sdílených daní obcí ze státního rozpočtu o 12 mld. Kč a celých 1,5 mld. jde na příspěvek na školství. V rámci této novely omezí 4 největší města České republiky (Praha, Plzeň, Ostrava a Brno) svůj příjem z daní v celkovém objemu 1,1 mld. Kč, aby se mohl podpořit rozvoj obcí, které peníze využijí na rozvoj infrastruktury či rekonstrukce objektů. Praha, jakožto největší město tím přijde o 650 milionů Kč, přičemž bude muset omezit výdaje nejčastěji spojené s financováním projektů a investic do výstavby.⁹⁴

^{93, 94} Ministerstvo financí. O ministerstvu [online]. Praha: 2005- 2013 [citace 2013-05-21]. Dostupný z: <http://www.mfcr.cz/cs/o-ministerstvu>

Grantových projektů, které vznikají z dostatečného rozpočtu města není mnoho a na jeden přímo určený na odstranění menších bariér ve veřejném prostoru v projektu Praha bezbariérová z roku 2011 bylo vyhrazeno 5 mil Kč. Praha se v rozpočtu pro rok 2013 rozhodla dát 17,6 mil. Kč na zlepšení dopravy zdravotně postižených (kde ovšem není uveden konkrétní projekt, na který by částka měla jít)⁹⁵ a ve svém Programu strategické koncepce hl. m. Prahy na období 2009 – 2015 (resp. 2010-2015) si v rámci Strategického cíle Atraktivního integrovaného systému veřejné dopravy dává za cíl rozšíření možností přístupu do stanic metra a to především stanic Můstek (zahájení realizace 05/2013), Anděl (odhadováno na 3. čtvrtletí roku 2013), I.P.Pavlova (plánováno na 3. čtvrtletí 2013), Roztyly, Chodov, Háje a Národní třída, kde zatím byly realizovány poslední tři jmenované zastávky (Chodov v roce 2009, Háje a Národní třída v roce 2011). Na tento cíl byl dán hrubý odhad finančních nákladů 1,4 mld. Kč a předpokládané zdroje jsou především z Evropských fondů, viz. doslovná citace Programu strategické koncepce hl. m. Prahy „...Hl. m. Praha (cca 55 %), ostatní veřejné zdroje (cca 45 % - předpokládaná podpora realizace některého přístupu do stanice metra z ERDF - Evropského fondu regionálního rozvoje + spolufinancování ČR v rámci Operačního programu Praha - Konkurenceschopnost; dále státní investor modernizace železniční trati Praha–Kladno s připojením Letiště Ruzyně s pravděpodobnou podporou z Fondu soudržnosti + spolufinancování ČR v rámci Operačního programu Doprava, případně jeho soukromý partner v rámci předpokládaného projektu PPP – Public Private Partnership)“.⁹⁶ Ministerstvo pro místní rozvoj navrhlo na jednání vlády z 22. května 2013 přesunout části financí z operačních fondů do jiných operačních fondů. V tomto případě se tak přesune 3,7 mld. Kč z OP Životní prostředí do OP Doprava, kde mají být využity na modernizaci a rozvoj pražského metra. Je to především proto, že Česká republika nestačí peníze čerpat v termínech a je tak ve skluzu, a OP Doprava jako jeden ze dvou programů plní čerpání limitů pro rok 2013.⁹⁷

⁹⁵ Portál hlavního města Prahy [online]. Praha: 13. listopad 2012 [citace 2013-04-07]. Dostupný z:

http://www.praha.eu/public/c1/12/ed/1437929_286809_presentacetisk.pdf

⁹⁶ Program realizace strategické koncepce hl. m. Prahy na období 2009-2015 [online]. Praha: říjen 2009 [citace 2013-04-09]. s. 44-45. Dostupný z: http://www.urm.cz/uploads/assets/soubory/data/strategicky_plan/program_realizace_def.pdf

⁹⁷ Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. II. EVROPSKÉ FONDY [online]. Praha: 2013 [citace 2013-04-09]. Dostupný z: <http://www.mmr.cz/cs/Ministerstvo/Ministerstvo/FAQ/II-EVROPSKE-FONDY>

V rámci přístupnosti stanic metra jsou právě nejvíce využívány Evropské fondy, u nichž je vždy šance na štědré dotace. Například výtah na stanici Florenc byl Evropskou Unií dotován částkou 29 794 636 Kč v rámci strukturálního fondu Jednotný programový dokument pro Cíl 2. Dotace z Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost na výtah ve stanici Chodov dosáhly částky 22 740 755 Kč.⁹⁸ Plánování výtahů na stanici Můstek bude financováno z dotací schválených zastupitelstvem hl. m. Prahy ve výši 149 999 850 Kč z financování Operačního programu Praha-Konkurenceschopnost a Magistrát hl. m. Praha se bude podílet částkou 12, 2 mil. korun.⁹⁹ Také pro zpřístupnění stanice metra Anděl a I.P.Pavlova se využije této dotace, o kterou město požádá v tomto roce.

Pro ilustraci dalších finančních zdrojů se u naposledy dostavěných výtahů na stanici Národní třída, jejichž cena dosáhla 185 mil. Kč, účelová dotace od Magistrátu hl. m. Prahy vyšplhala na 174,31 mil. Kč a Dopravní podnik se na výstavbě podílel částkou ve výši 10,68 mil. Kč.¹⁰⁰

^{98, 99} Praha. Fondy EU [online]. Praha: aktualizováno 8.6.2012 [citace 2013-04-09]. Dostupné z:

<http://www.prahafondy.eu/cz/oppk.html>

¹⁰⁰ Dopravní podnik Praha. Aktuality[online]. Praha: 2013 [citace 2013-04-09]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/dopravni-podnik-dokoncil-vystavbu-bezbarieroveho-pristupu-do-stanice-metra-narodni-trida-02/>

5.3. Druhy finanční podpory bezbariérových projektů

5.3.1. Berlín

V Berlíně je princip financování podobný tomu pražskému, zásadní rozdíl je však v tom, že město nemá žádný hlavní fond, ze kterého by projekty podporovalo, a proto se většina projektů odehrává na úrovních ministerstev a oddělení Senátu, případně městských částí (kterých má Berlín 16). Spolurozhodování o projektech města má na starosti "Kulatý stůl bezbariérového města Berlín", jehož členy jsou představitelé ekonomických sektorů, včetně turismu a pohostinství, experti z oddělení Senátu pro městskou výstavbu a dalších oddělení, berlínský komisař pro lidi s postižením (Behinderbeauftragter) a státní poradní rada pro lidi s postižením. Stejně tak jako v Praze zajišťují jednotlivá ministerstva (a oddělení Senátu) přístupy do budov, které jsou v rámci jejich resortu. Vedle toho také hrají zásadní roli banky (doporučené Berlínskou Investiční bankou), které nabízejí výhodné půjčky na bezbariérové zpřístupnění domů, povětšinou soukromých. V toto případě se od 1. dubna 2012 jedná o kreditní program 159 (Kreditprogramm 159, který nahradil předcházející program 155) nebo příspěvkový program 141 a 455 (Zuschussprogramm 141 a Zuschussprogramm 455) banky KfW-Bankengruppe na rekonstrukci a modernizaci bytů v rámci bezbariérového projektu. Banka poskytuje půjčku do výše 50 000 EUR, která kryje 100% nákladů za úrokovou sazbou 1,0 procenta ročně po dobu pěti let pevné sazby nebo 1,51 procenta na dobu deseti let. Od roku 2009 tak bylo zpřístupněno na 60 tis. bytů a domů a mezi lety 2009 – 2011 bylo poskytnuto cca 80-100 mil EUR na úrokové sazby z úvěrů a investiční dotace.¹⁰¹

Pokud má někdo bezbariérový projekt a hledá dotace na jeho realizaci, má pak ještě další možnosti. Dle částky zaplacené na dani odvíjející se od daňového příjmu je možnost dostat příspěvek až 20% odečtený z daňového účtu do maximální výše 1 200 EUR. Jistou částku přispívají také pojišťovny, protože pojistné se zde platí ve čtyřech oblastech a to důchodové pojištění, zdravotní pojištění, sociální pojištění a pojištění proti ztrátě zaměstnání (Rentenversicherung, Krankenversicherung, Pflegeversicherung a Arbeitslosenversicherung). Právě ze zdravotního a sociálního pojištění jsou příspěvky na bezbariérové projekty a to podle zákona § 27, 139 SGB V (Sozialgesetzbuch, kniha pátá, Gesetzliche Krankenversicherung). Dle požadavku na převzetí finanční odpovědnosti za klienta pojišťovna platí úhradu dle požadavků uvedených v katalogu pojišťovny. Ze sociálního pojištění se vyplácí jen v případě opravdové potřeby a viditelného zlepšení situace a žadatel musí přispět 10% z ceny. Příspěvek činí maximálně 2.557 EUR a příplatek žadatele nesmí být více jak 50% z jeho

příjmu. Dotace mohou plynout variabilně také ze sociálních služeb a to v případě, že žádná jiná možnost se nenabízí. Pro lidi s těžkým zdravotním postižením se nabízí i pomoc z úřadů sociálního zabezpečení, výše příspěvku se odvíjí na individuální úrovni.¹⁰²

Jednou z největších soukromých příspěvkových organizací je Aktion-Mensch, která finančně podporuje projekty jednotlivců i organizací a to nejen v případě stavebních úprav, ale i technických pomůcek, řídicích systémů a nábytku a příslušenství, které slouží k bezbariérovosti. Výše příspěvku je 110 tis. EUR resp. 250 tis. EUR, tedy 70% veškerých nákladů a projekt musí mít zajištěn materiál a personál na dobu nejméně 36 měsíců.¹⁰³

Pokud se jedná o veřejné budovy, jejich zpřístupnění stejně jako v Praze spadá pod jednotlivá ministerstva a oddělení Senátu (nejčastěji jde o oddělení Městské výstavby a životního prostředí). Přesná částka vynaložená na bezbariérové projekty odehrávající se pouze v Berlíně je velmi těžko zjistitelná a ministerstva ani Senát o tom nevedou přehled. Přesto při pohledu na město jsou patrné úpravy domů s pozdějším přidáním výtahů, přičemž cena zavedení dodatečného výtahu pro pětiposchodový dům či instituci se pohybuje okolo 238 tis. EUR, rampa okolo 1100 EUR/m (betonová pak 900 EUR/m), nakloněná plošina 34 tis. EUR a dveře s čidlem na automatické otevírání 2.200 EUR.¹⁰⁴

Pro výstavbu a financování bezbariérového projektu musí takový splnit mnoho kritérií a to jak v Praze, tak i v Berlíně. Samozřejmostí jsou platné normy, vyhlášky a zákony, dále analýza stávajících bariér, návrh komplexního řešení, propočítání rozpočtových nákladů, spolupráce s institucemi a odborníky a často také organizacemi zastupující lidi s postižením. Protože jsou zákony a normy součástí platného právního řádu, již při budování či rekonstrukci staveb by bezbariérové přístupy měly být zvaženy a proto oddělení Senátu mnohdy finančně nepodporují některé projekty a odkazují je na výše zmíněné zdroje.¹⁰⁵

^{101,102} Pflege.de [online]. Hamburg: 2013 [citace 2013-05-18]. Dostupné z: <http://www.pflege.de/>

¹⁰³ Aktion Mensch. Projekte [online] Bonn: 2005 [citace 2013-05-18]. Dostupné z: <https://www.aktion-mensch.de/foerderung/foerderprogramme/menschen-mit-behinderung/index.php>

¹⁰⁴ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [online]. Berlin: 12. 09. 2011 [citace 2013-05-20]. Dostupné z: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv_volltext.shtml?arch_1109/nachricht4482.html

¹⁰⁵ STUDE, I. Re: Barrierefreies Bauen [elektronická pošta]. Message to: Eva Dudová [citace 2013-04-29]. Osobní komunikace.

5.3.2. Praha

Způsob rozdělování peněz na bezbariérové projekty je v obou městech podobný a hlavní dotace plynou z Evropské unie. Projekty jsou financovány jednotlivými ministerstvy, městskými částmi a v případě Prahy Magistrátem hl. m. Prahy, v Berlíně pak Senátem. Peníze se dělí na městské granty a strukturované fondy EU, z nichž se podporují jednotlivé bezbariérové projekty organizací, které si zažádají o podporu. V Praze se tak jedná o městskou výstavbu dotovanou fondy EU (Operační program Doprava, Operační program Praha – Konkurenceschopnost, Jednotný programový dokument pro Cíl 2) a Fond mobility, který významně spolupracuje s jednotlivými ministerstvy.

V rámci Vládního plánu financování Národního rozvojového programu mobility pro všechny, který se má splnit do roku 2015, je financování jednotlivých projektů v rámci záměru plně v kompetenci příslušných rezortů a institucí. V tomto případě se jedná o podporu odstraňování bariér v budovách a zpřístupňování dopravy, přičemž na financování se podílí jednotlivé instituce, jejichž objekty či objekty spadající do jejich působnosti leží na bezbariérové trase a Vládní plán částečně dotuje jejich projekty.

Do sféry Ministerstva práce a sociálních věcí spadají krajská, okresní a městská pracoviště České správy sociálního zabezpečení a zařízení sociálních služeb. Ministerstvo pro místní rozvoj odstraňuje bariéry v radnicích (obecní a městské úřady) a domech s pečovatelskou službou. Pod Ministerstvo financí patří celní a finanční úřady, pod Ministerstvo vnitra Služebny policie ČR, Ministerstvo spravedlnosti zpřístupňuje soudy, školy, školská zařízení a sportovní zařízení jsou pod správou Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy. Muzea, galerie, divadla, kina nebo obdobná zařízení jsou pod Ministerstvem kultury a zdravotnická zařízení pod Ministerstvem zdravotnictví. Každé z těchto ministerstev zahrne v rámci svých limitů ve svých rozpočtech v letech 2009 až 2015 na plnění úkolů Vládního plánu částku ve výši cca 10 mil. Kč ročně. Ze svého rozpočtu 10 mil. Kč ročně si bezbariérové přístupy platí Česká pošta s.p., Český úřad zeměměřický a katastrální platí za katastrální úřady. Za zpřístupnění krajských úřadů platí samotné kraje.¹⁰⁶

¹⁰⁶ Vláda ČR. Vládní plán financování Národního rozvojového programu mobility pro všechny [online]. Praha: 26. března 2008 [citace 2013-04-18]. Dostupné z: <http://www.nrzp.cz/dokumenty/Mobilita-plan.pdf>

Ministerstvo dopravy pak zpracovává koncept sítě bezbariérové dopravy, včetně informační a signalizační techniky a zároveň vede Státní fond dopravní infrastruktury s cílem zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, jehož rozpočet na roky 2014 a 2015 je ve výši 44,74 mld. Kč (stejně jako za rok 2012), přičemž dotace na spolufinancování projektů EU jsou ve výši 6 mld. Kč. Praha ovšem v seznamu všech poskytnutých příspěvků nefiguruje.¹⁰⁷

Stejně tak Praha nefiguruje v seznamu příspěvků záměrů bezbariérových tras Vládního výboru pro zdravotně postižené občany zveřejňovaného od roku 2005 až dosud a ani v Podpoře při odstraňování bariér v budovách v období 2009-2012 (mimo zmíněné dotace v Čelákovících)¹⁰⁸

Dle korespondence s jednotlivými ministerstvy výše financí každoročně vložených do bezbariérových projektů veřejných míst není známa, protože tyto projekty jsou financovány různými subjekty. Pro přesnější informace jsem byla odkazována buď na fond Mobility či na Státní fond dopravní infrastruktury za dopravní infrastrukturu v majetku státu, kde dle výše zmíněných výsledků Praha není. Navíc jsou projekty financovány jako celek a položky zajišťující bezbariérovost lze zjistit jen analýzou rozpočtu jednotlivých projektů.¹⁰⁹

¹⁰⁷ Státní fond dopravní infrastruktury. Rozpočet [online]. Praha: 2012 [citace 2013-04-18]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/1-aktuality-pro-verejnost-a-media/rozpocet-statniho-fondu-dopravni-infrastruktury-na-rok-2013-a-strednedoby-vyhled-na-roky-2014-a-2015/>

¹⁰⁸ Ministerstvo pro místní rozvoj ČR [online]. Praha: 2013 [citace 2013-04-20]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/cs/Systemove-stranky/Vyhledavani?searchtext=Podpora+p%C5%99i+odstra%C5%88ov%C3%A1n%C3%AD+bari%C3%A9r+v+budov%C3%A1ch&searchmode=anyword>

¹⁰⁹ KUŠNÍR, J. Věc: Odpověď na otázku Evy Dudové k bezbariérovosti dopravy [elektronická pošta]. Message to: Eva Dudová [citace 2013-04-22]. Osobní komunikace.

6. Vize do budoucna

6.1. Čerstvě započaté a budoucí plány v Berlíně

Dle plánu oddělení Senátu pro rozvoj města Berlín (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin) se na období 2010-2014 plánuje zlepšení dopravy, jak BVG tak i S-Bahn a to v oblasti rozvoje, kvality a integrace. V tomto plánu se počítá i s bezbariérovostí a to v rámci plnění článku 11 Ústavy o rovnoprávném postavení lidí s postižením i bez něj a za přispění Státního komisaře pro osoby se zdravotním postižením. V tomto plánu se počítá s dalším zpřístupňováním stanic U-Bahn tak, aby v roce 2014 bylo dosaženo 60% bezbariérových přístupů. Zahrnut je i plán rozšíření bezbariérového tramvajového vozového parku do roku 2017 s cílem umožnit přístup do 18 z 22 tramvajových linek (13 linek Straßenbahn a 9 linek MetroTram) a učinit město zcela bezbariérové do roku 2020. Společně se zavedením nízkopodlažních tramvají se bude i jejich interval pohybovat v rozsahu 20 minut a u MetroTram 10 minut. V případě tramvajových zastávek je brán na vědomí problém nastupování a vystupování v místech, kde není možný regulérní nástupní ostrůvek. Situaci v tomto případě řeší tzv. Kaphaltstellen, tedy vyvýšené chodníky, obrubníky či úzké pásy těsně u tramvajových kolejí, které snižují výškový rozdíl mezi tramvají a povrchem chodníku a ulehčují tak nástup i výstup. Na tyto úpravy bude stejně jako v předchozích letech poskytnuta částka 250 mil. EUR a na rozvoj S-Bahn částka 252,3 mil. EUR. V lednu toho roku (2013) se konalo fórum k vytvoření dalšího plánu na období 2014-2018 a to především ohledně financování a omezeného manipulačního prostoru veřejné dopravy ve městě.¹¹⁰

¹¹⁰ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin. Nahverkehrsplan 2010 - 2014 [online]. Berlin: 11.11.2009 [citace 2013-06-02]. Dostupné z: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/oePNV/nahverkehrsplan/download/ah_eckpunkte_nahverkehrplan.pdf

Dalším plánem dopravní politiky je výhled na rok 2016 (Mobilitätsprogramm 2016), jakožto časového období, ve kterém se vedle rozšíření dopravní sítě, snížení znečištění ovzduší a zlepšení cyklistické situace také zvýší kvalita služeb, lepší údržba stanic a přizpůsobí potřeby pro stárnoucí obyvatelstvo, aby se dosáhlo rovných příležitostí mobility pro všechny. Konkrétně to znamená zavedení 15 nových výtahů na S-Bahn stanice a 20 výtahů na U-Bahn stanice, na které budou použity nevyužité prostředky na plnění jízdních plánů. Tyto prostředky a jejich výše se bude každým rokem měnit podle potřeb a především podle nejvýhodnějšího investování.¹¹¹

V rámci plnění Národního akčního plánu spolkové vlády k naplnění Úmluvy OSN o právech osob se zdravotním postižením každým rokem vydává vláda skrze Ministerstvo práce a sociálních věcí každým rokem 1,8 milionu eur na kampaň spojenou s cílem zvýšit povědomí veřejnosti o problémech lidí s postižením. Tato kampaň se ročně zaměřuje na dvě hlavní témata. V roce 2011/2012 to byla bezbariérovost a možnost zaměstnání pro lidi s postižením a téma pro rok 2013/2014 se bude odrážet od vybraných cílů Akčního plánu.¹¹²

¹¹¹ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Mobilitätsprogramm 2016 [online]. Berlin: březen 2011 [citace 2013-06-19].

Dostupné z:

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/step_verkehr/download/Mobilitaetsprogramm2016.pdf



¹¹² Bundesministerium für Arbeit und Soziales [online]. Berlin: 2013 [citace 2013-06-24]. Dostupné z:

[http://www.bmas.de/DE/Service/Presse/Pressemitteilungen/nap-](http://www.bmas.de/DE/Service/Presse/Pressemitteilungen/nap-kampagnenauftakt.html?cms_searchArchive=0&cms_submit=Senden&cms_dateafter=tt.mm.jjjj&cms_sortString=-score_&cms_searchIssued=0&cms_datebefore=tt.mm.jjjj&cms_templateQueryString=)

[kampagnenauftakt.html?cms_searchArchive=0&cms_submit=Senden&cms_dateafter=tt.mm.jjjj&cms_sortString=-score_&cms_searchIssued=0&cms_datebefore=tt.mm.jjjj&cms_templateQueryString="+kampagne](http://www.bmas.de/DE/Service/Presse/Pressemitteilungen/nap-kampagnenauftakt.html?cms_searchArchive=0&cms_submit=Senden&cms_dateafter=tt.mm.jjjj&cms_sortString=-score_&cms_searchIssued=0&cms_datebefore=tt.mm.jjjj&cms_templateQueryString=)

6.2. Čerstvě započaté a budoucí plány v Praze

Dle Dopravního plánu na rok 2012 s výhledem na období 2013-2016 se do roku 2016 předpokládá zpřístupnění stanic I. P. Pavlova, Anděl, Můstek, Palmovka, Karlovo náměstí, Opatov a Roztyly. Doba tohoto zpřístupnění se však stále mění a tak se na oficiálních stránkách DPP lze dočíst, že se zpřístupněním stanic se počítá už v roce 2014. Zároveň chce Pražská integrovaná doprava v rámci „integrace zdravotně postižených“ nabídnout dopravní služby nadstandardního charakteru v podobě zvláštních autobusových linek.

Linky  a  budou pro osoby s komplikovanějšími omezeními s cílovými stanicemi na místech pro tyto osoby významných (např. Jedličkův ústav), speciálních mikrobusů na objednání a to buď s asistentem či bez (tato služba bude non-stop 24 hodin) a také osobního asistenta pro zlepšení přístupnosti systému PID a snazší přepravu, který by pomáhal s orientací a zajistil doprovod při výstupu, nástupu a během cesty. Tato služba by byla nadstandardní a dle toho také zpoplatněna a objednávala by se přes dispečink Centra sociálních služeb hl. m. Prahy.¹¹³

Investice Pražského dopravního podniku jsou do roku 2020 odhadovány na výši 145 mld. Kč, přičemž cca 104 mld. Kč půjde na rozvoj města v podobě rozvoje sítě MHD, prodloužení tras a také mimo jiné na dobudování bezbariérových přístupů do metra. K tomuto plánu PID přidává plán na zlepšení dostupnosti a to zajištěním častějších spojů nízkopodlažních autobusů, úpravu především tramvajových zastávek a zřizování bezbariérových přístupů i do železnice.¹¹⁴

^{113, 114} ROPID Pražská integrovaná doprava. Regionální plán Pražské integrované dopravy [online]. Praha: 2012 [citace 2013-04-08]. s. 20, 32, 43. Dostupné z:
http://www.ropid.cz/download.php?s=1&idg=138&i=1&id=1287&file=%2Fdata%2FGalleries%2F138%2Fd1287_1_dopravni-plan-pid-2012-2016.pdf&Lang=cs.

Rozpočet na bezbariérové plány se liší každým rokem a také úřad od úřadu. Podle Magistrátu hl. m. Prahy, odboru dopravních agend se uvádí náklady na bezbariérové zpřístupnění stanic metra Můstek ve výši 206 mil. Kč, I. P. Pavlova ve výši 191 mil. Kč a Anděl o celkových nákladech 119 mil. Kč, s tím, že stanice Palmovka, Roztyly a Karlovo náměstí budou zpřístupněny v dalším období. Podle návrhu harmonogramu Dopravního podniku do roku 2015 budou náklady na bezbariérové zpřístupnění stanice Můstek ve výši 180 mil. Kč, I.P.Pavlova ve výši 204 mil. Kč a Anděl ve výši 165 mil. Kč. ¹¹⁵

Krátce po svém zvolení se starosta Prahy Bohumil Sobotka vyslovil ke snaze dosáhnout bezbariérové Prahy do deseti let. Toto rozhodnutí se časem posouvalo a podle Asistence o.s. je plán nyní do roku 2030. V tomto případě je třeba zpřístupnit 23 bariérových stanic metra v rozmezí 1-2 stanice ročně, zpřístupnit okolo 40 tramvajových zastávek s ostrůvkem či vstupem do vozovky v intervalu 2-3 ročně, zpřístupnění všech nájezdů na chodníky, doplnění vozového parku Dopravního podniku nízkopodlažními vozy, zmenšení spár mezi nástupištěm a dopravním prostředkem metra a doplnění adekvátní signalizace k vyznačení bezbariérových přístupů. ¹¹⁶

V případě vozového parku chce Dopravní podnik do roku 2018 nadpoloviční většinu nízkopodlažních tramvají, tedy 390 a počet autobusů zvyšovat podle specifických plánů jako je již zmíněný Dopravní plán na období 2013-2016.

¹¹⁵ iDnes. Zprávy [online]. Praha: 23. ledna 2010 [citace 2013-04-08]. Dostupné z: http://zpravy.idnes.cz/eu-zakazala-kocarky-na-eskalatorech-metro-ceka-stavba-vytahu-za-miliardy-14z-/domaci.aspx?c=A100106_175727_domaci_bar

¹¹⁶ Praha bariérová [online]. Praha: 2013 [citace 2013-04-09]. Dostupné z: <http://www.prahabarierova.cz/>

7. Sumarizace

Vzhledem ke zřetelným a prokázaným rozdílům v obou městech je třeba se zamyslet nad jejich vznikem a i dalším setrváváním. Co je skutečným důvodem takových rozdílů ve dvou hlavních městech, které jsou si nepoměrně blízké jak historicky tak i povahově?

Třebaže se to nabízí, rozdíl není určen jedinou a hlavní příčinou - penězi. Skutečnost, že Berlín je téměř 3krát větší a nachází se v současné chvíli v ekonomicky stabilním státě je sice důležitá, ale ne zcela zásadní. S ročním rozpočtem Prahy by nebyl problém zpřístupnit jednu či dvě zastávky metra a několik stanic tramvaje ročně a dosáhnout tak bezbariérového stavu do roku 2020. V tomto případě by to pouze chtělo logické plánování a průhledné tendry pro výběr výhodných stavebních firem. Současná politická, mnohdy korupční situace v Praze je velkým problémem, který znemožňuje vybudování bezbariérového města, ale představuje jen jednu součást z celkového problému.

Pro zjištění skutečného problému je třeba vidět věci v souvislostech, které v případě porovnání se situací v Berlíně vystupují jasně na povrch. Jednou částí je geografická pozice obou měst. Zatímco Praha se rozkládá mezi kopci a překonává značné výškové rozdíly, jak již bylo zmíněno, Berlín je vesměs ploché město. To usnadňuje situaci nejen cyklistům, pro které vedou skrz celé město speciální cyklistické trasy a v dopravních prostředcích jsou pro ně vymezena místa hned vedle těch pro kočárky a invalidní vozíky, ale především samotným vozičkářům. Snížení chodníků je pak pomyslnou třešničkou na dortu, která pohyb pouze usnadňuje. V Praze tolik snížených chodníků a tras určených pro cyklisty není a to platí především pro centrum, kde se jízda na kole stává adrenalinovou záležitostí. Přesto má Praha snahu situaci napravit a na problém upozorňují občanská sdružení pořádající jízdy Prahou a s tím spojené happeningy (např. sdružení Auto*Mat).

Důležitým bodem v přístupu k lidem s postižením byla ve Spolkové republice Německo ratifikace Úmluvy OSN o právech osob se zdravotním postižením (UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, zkráceně UN-Behindertenrechtskonvention). Úmluva byla přijata v roce 2006 a její ratifikace proběhla v roce 2008 a to jak Německem, tak i Českou republikou. Obsah Úmluvy zaručuje lidem s postižením dobré vzdělání, sebeurčující život ve společnosti, přístup k informacím a další, přičemž jedním z hlavních bodů je svoboda a možnost pohybu z jednoho místa na druhé. Práva lidí s postižením v jednotlivých sférách života jsou zde determinována jako potřeba inkluze do širší společnosti. Rovnost příležitostí, přístupnost, nediskriminace, plné zapojení do společnosti a respektování odlišnosti jsou

součástí principů Úmluvy a tím i součástí zákonů zemí, které je přijaly a jako zákony se také musí plnit. V tomto směru je Německo k plnění zákonů velmi striktní a rovnoprávná participace na společenském životě se stejnými příležitostmi, které se nabízejí lidem bez postižení, jsou zde jednou z priorit. Tato Úmluva OSN je velmi důležitým bodem při jednání o zákonech, kampaních a plánech začlenění lidí s postižením do společnosti. Je také hlavním pilířem Národního akčního plánu, pomocí něhož vláda vytváří nástroje, s nimiž chce systematicky dosáhnout pokroku ve splnění bodů Úmluvy OSN v příštích deseti letech.¹¹⁷

Přístup odpovědných míst, respektování zákonů a úroveň rovnoprávnosti jakožto neměnný standart života vyspělého evropského státu jsou snad těmi největšími rozdíly mezi Českou a Německou republikou hrajícími v celé bezbariérové problematice zásadní roli.

Právě současná legislativa obou měst činí momentální rozdíly možnými. Vedle antidiskriminačních zákonů, kterých se v německé legislativě vyskytuje v různých podobách několik, existuje také poměrně vysoké číslo zákonů a vyhlášek pro stavbu bezbariérových budov či zastávek.

V rámci Národního akčního plánu Úmluvy OSN o právech osob se zdravotním postižením (viz výše) byl vytvořen „Design for all“ (Design für alle), jehož cílem je vytvořit design města, který by byl přístupný lidem, kteří jsou na bezbariérové dostupnosti závislí, a zároveň by sloužil všem ostatním lidem, kteří bezbariérové plánování také využijí a ocení. V tomto směru jde o krok k udržitelnému budoucímu vývoji pro zlepšení kvality života, který je zároveň cenově dostupný a je založen na požadavcích pro výstavbu bezbariérových budov, přičemž hlavním cílem je přizpůsobení se většinovým potřebám obyvatelstva, dodržování lidské různorodosti, začlenění cílových skupin (lidé s postižením) a brát ohled na nutnost globalizace.¹¹⁸

¹¹⁷ Bundesministerium für Arbeit und Soziales [online]. Berlin: 2013 [citace 2013-05-18]. Dostupné z: http://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/PDF-Publikationen/a740-nationaler-aktionsplan-barrierefrei.pdf?__blob=publicationFile

¹¹⁸ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin. Design for all[online]. Berlin: listopad 2011 [citace 2013-04-27]. Dostupné z: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/barrierefreies_bauen/

V otázce bezbariérovosti pomáhá také funkce Berlínského komisaře pro lidi s postižením (Behindertenbeauftragter), jehož činnost je zřízena pro 12 z 16 městských částí Berlína a v případě potřeby se lze obrátit i na nadřízeného Komisaře pro lidi s postižením určitého státu (Landesbeauftragter für Menschen mit Behinderung) či ještě výše na Státního komisaře (Beauftragter der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen).¹¹⁹ V českém prostředí tuto roli alespoň trochu připomíná funkce ombudsmana.

Pro lepší dostupnost internetu je většina webových stránek a online dokumentů ministerstev, Senátu a úřadů přeložena do tzv. srozumitelnější řeči (leichte Sprache) v souladu s normou o bezbariérovém přístupu k internetu.

Pokud chceme vidět věci opravdu v souvislostech, je třeba zajít také do historie minulého století, kdy se obě země, poznamenané válkami, potýkaly s následky. Právě velikost města i situování válečných zón znamenaly pro Německo velký počet válečných veteránů, fyzicky handicapovaných, s potřebou dostupnosti ve zdemolovaném městě, zatímco čeští veteráni buď zůstávali v zahraničí, nebo svou zemi opět rychle opouštěli kvůli dalšímu politickému vývoji.

Krom odlišného historického vývoje, kdy dnešní rozvoj Prahy je stále ještě ovlivněn 40-ti letou vládou komunistů, která přinesla dodnes trvajících změny na politické scéně i v mentalitě národa, jde také o současnou politickou scénu. Ačkoliv v roce 2013 proběhli v obou zemích nové volby do parlamentu, v předchozích volbách na německém území zvítězili křesťanští demokraté (CDU) a na českém sociální demokraté (ČSSD), jejichž volební programy (CDU z roku 2009 a ČSSD z roku 2010) se zaměřovaly na zcela odlišná témata.^{120, 121}

¹¹⁹ Berlin.de [online]. Berlin: listopad 2013 [citace 2013-09-15]. Dostupné z: <http://www.berlin.de/lb/beh/>

¹²⁰ CDU. Wahl-Programm[online]. Berlin: [2009][citace 2013-09-21]. Dostupné z: <http://www.cdu.de/sites/default/files/media/dokumente/regierungsprogramm-in-leichter-sprache-btw13.pdf>

¹²¹ ČSSD. Program změny a naděje [online]. Praha: [2010][citace 2013-09-21]. Dostupné z: http://www.cssd.cz/data/files/maly_volebni_program2010.pdf

Zatímco CDU se snažila prosadit sociální témata, jako je vzdělání, podpora práce, pomoc lidem s postižením, investice do budoucnosti či případně podpora ekonomiky pomocí turismu, program ČSSD obsahoval především boj proti korupci, boj proti ostatním politickým stranám, zvýšení mateřské a důchodů, kvalitní zdravotnictví a snížení daní. Vzhledem k tomu, že obě vítězné strany se do jisté míry snažily splnit své programy, je zcela jasné, že snaha o bezbariérové plánování Prahy nemohla být naplněna, neboť nebyla prioritní pro vítěznou stranu ani vzniklou vládnoucí koalici. Protistranou ČSSD a KSČM (Komunistická strana Čech a Moravy) byla koalice sestávající z ODS (Občanská demokratická strana), TOP 09 a VV (Věci veřejné), jejichž programové prohlášení vlády neneslo potřebu integrace menšin do společnosti, ale reformaci veřejných financí, důchodového a zdravotnického systému, stejně tak jako vzdělávání a průhlednost zakázek.¹²² Koalice CDU, CSU (Křesťanští sociální demokraté) a FDP (Svobodná demokratická strana) Angely Merkelové měla naproti tomu v programovém prohlášení především blahobyt pro všechny (tedy práce, mobilita, nové technologie), řešení finanční krize, reformu zdravotnictví, vzdělání a integraci.¹²³

Jak je tedy zřejmé, rozdíly nejsou dány ani tak penězi, jako spíše odlišnou občanskou a právní kulturou a také kulturou občanské a sociální povinnosti a odpovědnosti. Pokud by Praha skutečně usilovala o zlepšené své bezbariérovosti, bylo by nejdříve potřeba obrátit se na politické představitele o změnu financování a především změnu či doplnění legislativních zákonů. Tolik potřebný účinnější antidiskriminační zákon ve spojení s novými funkcemi jako je již zmíněný komisař pro lidi s postižením by mohl věcem výrazně pomoci. Zrovna tak změna mediálního obrazu lidí s postižením, rodin s malými dětmi a seniorů a více informací o jejich každodenní situaci jsou účinnými prostředky pro zavedení dostupnosti ve městě. Zvýšení počtu pracovních míst pro lidi s fyzickým handicapem by mohlo proběhnout ve spojení s přístupností pracovního prostředí a také bezbariérovým cestováním po městě. Opět jde tedy o politické hledisko řešení problematiky a propojení sociálních otázek zaměstnávání, práva na dobré vzdělání, volnost pohybu a integraci do většinové společnosti. Při snaze o zlepšení služeb je zapotřebí odborného školení pracovníků velkých podniků (např. Dopravní podnik), aby měli alespoň základní povědomí o pomoci lidem s postižením a chování k nim.

¹²² Vláda ČR. Programové prohlášení vlády [online]. Praha: 4. 8. 2010 [citace 2013-09-21]. Dostupné z:

<http://www.vlada.cz/cz/jednani-vlady/programove-prohlaseni/programova-prohlaseni-74856/>

¹²³ Bundesministerium des Innern. Koalitionsvertrag [online]. Berlin: [2009][citace 2013-09-21]. Dostupné z:

http://www.bmi.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Ministerium/koalitionsvertrag.pdf?__blob=publicationFile

Vzhledem k politické situaci a komplikovanosti problému je třeba posílení role neziskových organizací a jejich projektů, neboli podpora státního neziskového sektoru a následná kontinuita a podpůrná síť spolupráce zainteresovaných subjektů, která by následně dokázala mobilizovat veřejnost a vytvořit důslednější tlak na město (např. ohledně alternativní dopravy).

Co se týče problematiky samotné Prahy, již zaznělo z řad odborníků neziskových organizací (např. Asistence, Erik Čipera), že by bylo mnohem efektivnější nejprve vyřešit nepřístupnost veřejné dopravy a teprve poté se pouštět do prodlužování metra. V tomto případě se to může vztahovat zrovna tak na další projekty Pražského magistrátu, kde nejznámější aférou se stal tunel Blanka či zavedení Open Card (v obou případech by průhlednost tendrů zajistila dostatek peněz na zpřístupnění několik stanic metra či tramvají a město by se obešlo bez korupčních kauz).

Tématu zeslabování vlivu státu, nešvarům veřejné správy a politické kultuře v ČR se velmi pěkně a podrobně věnuje politoložka Vladimíra Dvořáková a sociolog Jan Keller.^{124, 125}

Dnešní výdaje na osobu s postižením jsou značné (především v oblasti rehabilitace a péče) a odstranění bariér jiným, než stálým architektonickým řešením se finančně téměř nevyplatí. Stálé a včasné řešení ušetří do budoucna nejen finance, ale i narůstající problémy se stárnutím populace a zajistí evropskému státu platnou demokracii a respekt v otázce integrace menšin.

¹²⁴ DVOŘÁKOVÁ, V. Rozkládání státu. Praha: Universum, 2012. ISBN 978-80-242-3488-5

¹²⁵ KELLER, J. Tři sociální světy. Praha: Slon, 2011. ISBN 978-80-7419-044-5

8. Seznam použité literatury

- ¹ FILIPIOVÁ, Daniela. Život bez bariér. Praha: Grada, 1998. ISBN 80-7169-233-6.
- ^{16, 18, 19} MICHALÍK, Jan a kol. Zdravotní postižení a profese. Praha: Portál, 2011. ISBN 978-80-7367-859-3
- ¹⁷ Národní plán opatření pro snížení negativních důsledků zdravotního postižení. Dokument schválený usnesením Vlády ČR č. 493 ze dne 8. září 1993. Praha
- ³⁰ BVG Fahrgastinformation. Berlin Straßenbahn-Netz 2013. Berlin: Katografie Berliner Verkehrsbetriebe, 9. 12. 2012
- ¹²⁴ DVOŘÁKOVÁ, Vladimíra. Rozkládání státu. Praha: Universum, 2012. ISBN 978-80-242-3488-5
- ¹²⁵ KELLER, Jan. Tři sociální světy. Praha: Slon, 2011. ISBN 978-80-7419-044-5

Elektronické dokumenty

- ^{2,3} ZDAŘILOVÁ, Renata.; LAUB, František. Bezbariérové užívání staveb – od historie k současnosti [online]. Jihlava: 2006 [citace 2013-11-22]. Dostupné z: <http://bariery.xf.cz/IMAGE/clanek.pdf>
- ^{4, 10, 29} Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin. Barrier-Free Planning and Construction in Berlin [online]. Berlin: 2007 [citace 2013-01-13]. Dostupné z: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/barrierefreies_bauen/ ISBN 978-388961-203-8
- ⁶ KÖBSELL, Swantje. A Short History of the German Disability Rights Movement [online] Bremen: 2006 [citace 2013-04-04]. Dostupné z: <http://dsq-sds.org/article/view/692/869>
- ⁷ Aktion Mensch. Chronik der Aktion Mensch [online] Bonn: 2005 [citace 2013-04-05]. Dostupné z: <http://www.aktion-mensch.de/ueberuns/chronik/index.php>
- ^{8, 9, 11, 72} Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [online] Berlin: 2009 [2013] [citace 2013-02-25]. Dostupné z: <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/service/gesetzestexte/de/bauen.shtml>
- ¹² Bundesministerium der Justitz. Behindertengleichstellungsgesetz [online]. Berlin: 2002 [2013]. [citace 2013-02-25]. Dostupné z: <http://www.gesetze-im-internet.de/bgg/BJNR146800002.html>
- ¹³ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin. Begründung zur BetrVO [online]. Berlin: 2007 [citace 2013-02-25]. Dostupné z: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/service/gesetzestexte/de/download/bauen/20071010_betrvo_begr.pdf

- ^{14, 28, 31, 33} Senatsverwaltung für Gesundheit und Soziales. Barrierefreiheit in den Bereichen Verkehr, Bau und Technik [online]. Berlin: 2012 [citace 2013-05-22]. Dostupné z: <http://www.berlin.de/sen/soziales/behinderung/barrierefreiheit/>
- ¹⁵ Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH [online]. Berlin: aktualizace 2013 [citace 2013-06-20]. Dostupné z: <http://www.vbb.de/de/index.html>
- ²⁰ Vláda ČR. Vládní výbor pro zdravotně postižené občany [online]. Praha: 2009-2013 [citace 2013-05-21]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/ppov/vvzpo/uvod-vvzpo-17734/>
- ²¹ Ministerstvo práce a sociálních věcí. Národní akční plán sociálního začleňování [online]. Praha 26.7.2010 [citace 2013-05-26]. Dostupné z: <http://www.mpsv.cz/cs/2090>
- ²² Ministerstvo vnitra ČR. Vyhláška č. 64/2008 Sb. [online]. Praha: 2010 [citace 2013-06-01]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/vyhlaska-c-64-2008-sb-o-forme-uverejnovani-informaci-souvisejicich-s-vykonem-verejne-spravy-prostrednictvim-webovych-stranek-pro-osoby-se-zdravotnim-postizenim-vyhlaska-o-pristupnosti-10.aspx>
- ²³ Dopravní podnik Praha. Bezbariérové cestování v autobusech Dopravního podniku hl. m. Prahy [online]. Praha: duben 2011 [citace 2013-06-01]. Dostupný z: Bezbariérové cestování v autobusech Dopravního podniku hl. m. Prahy
- ^{24, 35, 39} Dopravní podnik Praha. Používání nákladních výtahů [online]. Praha: [2013] [citace 2013-06-01]. Dostupný z: <http://www.dpp.cz/pouzivani-nakladnich-vytahu/>
- ²⁵ Dopravní podnik Praha. Projekty spolufinancované ze zdrojů EU [online]. Praha: [2013] [citace 2013-06-01]. Dostupný z: <http://www.dpp.cz/projekt-vytahy-ve-stanici-forenc-b-bezbarierove-zpristupneni/>
- ²⁶ Berlin. Das offizielle Hauptstadtportal [online]. Berlin: 16. 10. 2012 [citace 2013-05-25]. Dostupné z: http://www.berlin.de/imperia/md/content/rbm-skzl/europareferat/europabericht/senstadt/09_2012_a_p.pdf?start&ts=1350370710&file=09_2012_a_p.pdf
- ²⁷ Access City Award2013 [online]. Luxembourg: 2013 [citace 2013-04-20]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/justice/discrimination/files/access_city_award_2013_brochure_en.pdf
- ³² BVG. Berliner Verkehrs-Aktien-Gesellschaft [online]. Berlin: 2013 [citace 2013-06-02]. Dostupné z: <http://www.bvg.de/index.php/de/3883/name/Barrierefrei+durch+Berlin.html>
- ^{34, 90, 91} BVG. Geschäftsbericht der BVG 2011 [online]. Berlin: březen 2012 [citace 2013-06-06]. Dostupné z: <http://www.bvg.de/index.php/de/3902/name/Geschaeftsbericht+.html>
- ^{35, 37} ČIPERA, Erik. Asistence o.s. [online]. Praha: 2013 [citace 2013-06-19]. Dostupné z: <http://www.prahabarierova.cz/>
- ³⁶ Portál hlavního města Prahy [online]. Praha: 16. dubna 2013 [citace 2013-06-01]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/home/mestske_casti/praha_9/praha_9_instaluje_bezpecne_inteligentni.html
- ³⁸ metro.cz [online]. Praha: 4. 12. 2012 [citace 2013-05-15]. Dostupné z: http://www.metro.cz/vytahy-do-metra-stoji-stamiliony-a-jeste-nejsou-vcas-hotove-pli-/co-se-deje.aspx?c=A121203_174416_co-se-deje_row

- ⁴⁰ Dopravní podnik Praha. Bezbariérové přístupy v metru [online]. Praha: 2011 [citace 2013-06-01]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/bezbarierove-cestovani/metro/>
- ⁴¹ Bundesministerium für Bildung und Forschung [online]. Berlin: 12.03.2013 [citace 2013-06-06]. Dostupné z: http://www.bmbf.de/pub/alter_hat_zukunft.pdf
- ⁴² Barrierefrei Leben in Berlin [online]. Berlin: 2010 [citace 2013-05-30]. Dostupné z: <http://mobidat.net/>
- ⁴³ Wheelmap.org [online]. Berlin: 2007-2013 [citace 2013-05-23]. Dostupné z: <http://wheelmap.org/>
- ⁴⁴ BIM Berliner Immobilienmanagement GmbH [online]. Berlin 2013 [citace 2013-06-01]. Dostupné z: <http://www.bim-berlin.de/unternehmen/uebersicht/>
- ⁴⁵ Bundesministerium für Arbeit und Soziales [online]. Berlin: 2013 [citace 2013-05-18]. Dostupné z: http://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/PDF-Publikationen/a738-projektkompass-barrierefrei.pdf?__blob=publicationFile
- ⁴⁶ Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend [online]. Berlin: 2013 [citace 2013-05-18]. Dostupné z: <http://www.bmfsfj.de/BMFSFJ/aeltere-menschen,did=140370.html>
- ⁴⁷ Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie [online]. Berlin: 2013 [citace 2013-05-18]. Dostupné z: <http://www.bmwi.de/DE/Themen/Tourismus/Tourismuspolitik/Schwerpunkte/barrierefreiheit,did=478330.html>
- ⁴⁸ Bundesministerium für Bildung und Forschung [online]. Berlin: 2013 [citace 2013-05-18]. Dostupné z: <http://www.stiftung-gesundheit-foerderungsgemeinschaft.de/projekte-und-vorhaben/projekt-namo/>
- ⁴⁹ Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit [online]. Berlin: 2013 [citace 2013-05-28]. Dostupné z: <http://www.barrierefreiheit.de/>
- ^{50, 117} Bundesministerium für Arbeit und Soziales [online]. Berlin: 2013 [citace 2013-05-18]. Dostupné z: http://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/PDF-Publikationen/a740-nationaler-aktionsplan-barrierefrei.pdf?__blob=publicationFile
- ⁵¹ Vláda ČR. Dokumenty Vládního výboru pro zdravotně postižené občany [online]. Praha: 2012 [citace 2013-05-21]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/ppov/vvzpo/dokumenty/zprava-o-plneni-opatreni-narodniho-planu-vytvareni-rovnych-prilezitosti-pro-osoby-se-zdravotnim-postizenim-na-obdobi-2010-2014-v-roce-2011-102028/>
- ⁵² VozejkMap. Mapa bezbariérových míst nejen v ČR [online]. Praha: 2009-2013 [citace 2013-05-26]. Dostupné z: <http://www.vozejkmap.cz/>
- ⁵³ S vozíkem na cestách [online]. Praha: 2004 [citace 2013-05-26]. Dostupné z: <http://svozikemnacestach.cz/>
- ^{54, 56} Helpnet. Informační portál pro osoby se specifickými potřebami [online]. Praha: 2013 [citace 2013-05-26]. Dostupné z: <http://www.helpnet.cz/>

- ^{55, 57} Portál hlavního města Prahy [online]. Praha: 20. května 2013 [citace 2013-05-27].
Dostupné z:
http://www.praha.eu/jnp/cz/portalova_rodina/vyhledavani/index.html?q=P%C5%99es+bari%C3%A9ry+
- ⁵⁸ EUROKLÍČ. Konec bloudění [online]. Praha: 13. 1. 2013 [citace 2013-05-30]. Dostupné z:
<http://www.eurokeycz.com/>
- ⁶⁰ Bundesministerium der Justitz. Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen [online]. Berlin: 2002 [2013]. Dostupné z: <http://www.gesetze-im-internet.de/bgg/BJNR146800002.html>
- ^{61, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70} Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt . Bauordnung Berlin [online]. Berlin: 2005-2011 [citace 2013-02-24]. Dostupné z:
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/service/gesetzestexte/de/download/bauen/BauOBln.pdf>
- ⁶² Senatsverwaltung für Wirtschaft, Arbeit und Frauen. Gaststättenverordnung [online]. Berlin: 12.09.2006 [citace 2013-02-25]. Dostupné z:
http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/barrierefreies_bauen/download/GastVO_Barrierefrei_Rschr.pdf
- ⁷¹ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. Evakuation VerOrdnung [online]. Berlin: 31. října 2007 [citace 2013-02-24]. Dostupné z:
http://www.stadtentwicklung.berlin.de/service/gesetzestexte/de/download/bauen/20071010_betrvo_begr.pdf
- ^{73, 74, 75, 76, 77} Barrierefrei bauen mit nullbarriere [online]. Berlin: 2013 [citace 2013-05-12].
Dostupné z: <http://nullbarriere.de/>
- ^{78, 80} Ministerstvo vnitra. Portál veřejné správy [online]. Praha: 2013 [citace 2013-05-30].
Dostupné z: <http://portal.gov.cz/portal/obcan/>
- ⁷⁹ Ministerstvo pro místní rozvoj ČR [online]. Praha: 2013 [2009] [citace 2013-05-30].
Dostupné z: <http://www.mmr.cz/cs/Systemove-stranky/Vyhledavani.aspx?searchtext=268%2f2009+Sb&searchmode=anyword>
- ^{81, 82, 83} Středisko pro podporu studentů se specifickými potřebami ČVUT [online]. Praha: 13. 9. 2012 [citace 2013-06-01]. Dostupné z: <http://www.elsa.cvut.cz/bezbarierove-cvut/legislativa.php>
- ⁸⁴ Portál hlavního města Prahy [online]. Praha: 13. listopad 2012 [citace 2013-05-30].
Dostupné z:
http://www.praha.eu/jnp/cz/home/magistrat/rozpocet/rozpocet_na_rok_2013/index.html
- ⁸⁵ Senatsverwaltung für Finanzen. Haushaltsplan Berlin [online]. Berlin: 2012 [citace 2013-04-04]. Dostupné z:
http://www.berlin.de/sen/finanzen/dokumentendownload/haushalt/haushaltsplan-/nachtragshaushalt_2012_2013.pdf
- ⁸⁶ IHK Berlin [online]. Berlin: srpen 2012 [citace 2013-05-18]. Dostupné z: http://www.ihk-berlin.de/linkableblob/bihk24/standortpolitik/TOP_Themen/819070/.24./data/WIZ_Berliner_Wirtschaft_in_Zahlen_2012-data.pdf

- ^{87, 88} The Federal Financial Equalisation System in Germany [online]. Berlin: 2012 [citace 2013-04-05]. Dostupné z: http://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Oeffentliche_Finzen/Foederale_Finanzbeziehungen/Laenderfinanzausgleich/The-Federal-Financial-Equalisation-System-in-Germany-.pdf?__blob=publicationFile&
- ⁹² BVG. Nachhaltigkeitsbericht [online]. Berlin: 2010 – 2011 [citace 2013-04-16]. Dostupné z: <http://www.bvg.de/index.php/de/853610/name/Nachhaltigkeitsbericht.html>
- ^{93, 94} Ministerstvo financí. O ministerstvu [online]. Praha: 2005- 2013 [citace 2013-05-21]. Dostupný z: <http://www.mfcr.cz/cs/o-ministerstvu>
- ⁹⁵ Portál hlavního města Prahy [online]. Praha: 13. listopad 2012 [citace 2013-04-07]. Dostupný z: http://www.praha.eu/public/c1/12/ed/1437929_286809_presentacetisk.pdf
- ⁹⁶ Program realizace strategické koncepce hl. m. Prahy na období 2009-2015 [online]. Praha: říjen 2009 [citace 2013-04-09]. s. 44-45. Dostupný z: http://www.urm.cz/uploads/assets/soubory/data/strategicky_plan/program_realizace_def.pdf
- ⁹⁷ Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. II. EVROPSKÉ FONDY [online]. Praha: 2013 [citace 2013-04-09]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/cs/Ministerstvo/Ministerstvo/FAQ/II-EVROPSKE-FONDY>
- ^{98, 99} Praha. Fondy EU [online]. Praha: aktualizováno 8.6.2012 [citace 2013-04-09]. Dostupné z: <http://www.prahafondy.eu/cz/oppk.html>
- ¹⁰⁰ Dopravní podnik Praha. Aktuality[online]. Praha: 2013 [citace 2013-04-09]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/dopravni-podnik-dokoncil-vystavbu-bezbarieroveho-pristupu-do-stanice-metra-narodni-trida-02/>
- ^{101, 102} Pflege.de [online]. Hamburg: 2013 [citace 2013-05-18]. Dostupné z: <http://www.pflege.de/>
- ¹⁰³ Aktion Mensch. Projekte [online] Bonn: 2005 [citace 2013-05-18]. Dostupné z: <https://www.aktion-mensch.de/foerderung/foerderprogramme/menschen-mit-behinderung/index.php>
- ¹⁰⁴ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [online]. Berlin: 12. 09. 2011 [citace 2013-05-20]. Dostupné z: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv_volltext.shtml?arch_1109/nachricht4482.html
- ¹⁰⁶ Vláda ČR. Vládní plán financování Národního rozvojového programu mobility pro všechny [online]. Praha: 26. března 2008 [citace 2013-04-18]. Dostupné z: <http://www.nrzp.cz/dokumenty/Mobilita-plan.pdf>
- ¹⁰⁷ Státní fond dopravní infrastruktury. Rozpočet [online]. Praha: 2012 [citace 2013-04-18]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/1-aktuality-pro-verejnost-a-media/rozpocet-statniho-fondu-dopravni-infrastruktury-na-rok-2013-a-strednedoby-vyhled-na-roky-2014-a-2015/>
- ¹⁰⁸ Ministerstvo pro místní rozvoj ČR [online]. Praha: 2013 [citace 2013-04-20]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/cs/Systemove->

- ¹¹⁰ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin. Nahverkehrsplan 2010 - 2014 [online]. Berlin: 11.11.2009 [citace 2013-06-02]. Dostupné z: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/oepnv/nahverkehrsplan/download/ah_eckpunkte_nahverkehrsplan.pdf
- ¹¹¹ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Mobilitätsprogramm 2016 [online]. Berlin: březen 2011 [citace 2013-06-19]. Dostupné z: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/step_verkehr/download/Mobilitaetsprogramm2016.pdf
- ¹¹² Bundesministerium für Arbeit und Soziales [online]. Berlin: 2013 [citace 2013-06-24]. Dostupné z: http://www.bmas.de/DE/Service/Presse/Pressemitteilungen/nap-kampagnenauftakt.html?cms_searchArchive=0&cms_submit=Senden&cms_dateafter=tt.mm.jjjj&cms_sortString=-score_&cms_searchIssued=0&cms_datebefore=tt.mm.jjjj&cms_templateQueryString=+kampagne
- ^{113, 114} ROPID Pražská integrovaná doprava. Regionální plán Pražské integrované dopravy [online]. Praha: 2012 [citace 2013-04-08]. s. 20, 32, 43. Dostupné z: http://www.ropid.cz/download.php?s=1&idg=138&i=1&id=1287&file=%2Fdata%2FGalleries%2F138%2Fd1287_1_dopravni-plan-pid-2012-2016.pdf&Lang=cs
- ¹¹⁵ iDnes. Zprávy [online]. Praha: 23. ledna 2010 [citace 2013-04-08]. Dostupné z: http://zpravy.idnes.cz/eu-zakazala-kocarky-na-eskalatorech-metro-ceka-stavba-vytahu-za-miliardy-14z-/domaci.aspx?c=A100106_175727_domaci_bar
- ¹¹⁶ Praha bariérová [online]. Praha: 2013 [citace 2013-04-09]. Dostupné z: <http://www.prahabarierova.cz/>
- ¹¹⁸ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin. Design for all [online]. Berlin: listopad 2011 [citace 2013-04-27]. Dostupné z: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/barrierefreies_bauen/
- ¹¹⁹ Berlin.de [online]. Berlin: listopad 2013 [citace 2013-09-15]. Dostupné z: <http://www.berlin.de/lb/behi/>
- ¹²¹ CDU. Wahl-Programm [online]. Berlin: [2009] [citace 2013-09-21]. Dostupné z: <http://www.cdu.de/sites/default/files/media/dokumente/regierungsprogramm-in-leichtersprache-btw13.pdf>
- ¹²² ČSSD. Program změny a naděje [online]. Praha: [2010] [citace 2013-09-21]. Dostupné z: http://www.cssd.cz/data/files/maly_volebni_program2010.pdf
- ¹²³ Vláda ČR. Programové prohlášení vlády [online]. Praha: 4. 8. 2010 [citace 2013-09-21]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/jednani-vlady/programove-prohlaseni/programova-prohlaseni-74856/>
- ¹²⁴ Bundesministerium des Innern. Koalitionsvertrag [online]. Berlin: [2009] [citace 2013-09-21]. Dostupné z: http://www.bmi.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Ministerium/koalitionsvertrag.pdf?__blob=publicationFile

Interní zdroje

- ¹⁵ MAREŠOVÁ, Ivana [osobní komunikace]. Praha: 2011 [citace 2013-04-29]
- ⁵ FISCHER, Gerda [osobní komunikace]. Berlín: 2012 [citace 2013-04-04]
- ^{59, 109} KUŠNÍR, Jindřich. Věc: Odpověď na otázky Evy Dudové k bezbariérovosti dopravy [elektronická pošta]. Message to: Eva Dudová [citace 2013-04-22]. Osobní komunikace.
- ⁸⁹ DEHNE, Ralf. Re: Informationen [elektronická pošta]. Message to: Eva Dudová [citace 2013-04-22]. Osobní komunikace.
- ¹⁰⁵ STUDE, Ingebor. Re: Barrierefreies Bauen [elektronická pošta]. Message to: Eva Dudová [citace 2013-04-29]. Osobní komunikace.

Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Stanice metra budované bez bariérového přístupu do r. 1990	25
Tabulka č. 2: Stanice metra budované s bezbariérovým přístupem po r. 1990	25
Tabulka č. 3: Nově vybudované bezbariérové přístupy ve stanicích metra v letech 2007 – 2011	26
Tabulka č. 4: Doprava – Berlín.....	30
Tabulka č. 5: Nízkopodlažní tramvaje	34
Tabulka č. 6: Nízkopodlažní autobusy	34