

Foto: Tit KOŠIR

TRIBUNA: Denis Čaleta in Friderik Klampfer

Neprebojni jopiči ali bele halje



Dr. Denis Čaleta
strokovnjak za varnostna vprašanja

Tragičnost dogodka v izolski bolnišnici nista samo nepotrebni žrtvi. Vsaka smrt je tragična, ne glede na to, ali govorimo o zdravniku, policistu ali kateremkoli drugem državljanu, ki je opravljal svoj poklic ali je prišel v javno institucijo po določeno storitev in pri tem izgubil življenje. Tragičnost dogodka se na žalost odraža tudi v nadaljevanju, kjer bi pričakovali, da se odgovorni konkretno spoprimejo z nastalim stanjem, ga ustrezno ocenijo in ovrednotijo ter predvsem določijo ukrepe za izboljšanje stanja varnosti naših zdravstvenih institucij.

Nihče v tej državi ne more zagotoviti popolne varnosti. Vedno bodo deviantni dogodki ali deviantni posamezniki, ki bodo s svojimi dejanji ogrožali varnost. Prav zato je stanje treba urejati sistemsko in z zadostno mero racionalne ocene groženj in tveganj, ki so jim realno izpostavljene zdravstvene organizacije, njihovi zaposleni in pacienti. Trenutni ukrepi kažejo, da so vsi akterji dogodek izrabili v svoje ozke namene, ki pa na žalost ne vodijo v zagotavljanje ustreznega nivoja korporativne varnosti v zdravstvenih organizacijah. Sindikat zdravnikov dogodek uporablja za sindikalni boj, ne da bi se realno vprašal, kaj lahko zdravniki s svojim odnosom do pacientov naredijo, da zmanjšujejo napetosti, ki se pojavljajo v tako kompleksnem sistemu. Zdravniška zbornica, ki realno nikoli ni zmogla jasne obsoje določenih zdravniških napak, ne prinaša nobenih konstruktivnih predlogov, kako realno izboljšati stanje varnosti, temveč samo napada resorno ministrico kot grešnega kozla za vse napake v zdravstvenem sistemu Slovenije. Eden od glavnih krivcev za slabše stanje varnosti v sistemu so vsekakor direktorji ali predstojniki institucij, ki bi v prvi vrsti morali biti menedžerji. Varnosti in nujno potrebnim ukrepom so celo vrsto let odmerjali marginalno pozornost in vire, tako da je stanje zdaj pred nami. Resorno ministrstvo je popolnoma pozabilo na svojo vlogo, skupaj z ostalimi državnimi organi, pri pripravljanju sistemskih ukrepov za izboljšanje varnosti na državnem nivoju in postavitvi ustreznih minimalnih standardov, tudi pri varnosti. Nazadnje pa je treba seveda opozoriti na nizko stopnjo kakovosti varnostnih storitev, ki jih v veliki večini ponuja trg zasebne varnosti. Tudi za to pa so v določenem delu krivi naročniki, ki so z nerazumno nizko mero finančnih sredstev pripravljeni najeti varnostno storitev, ki daleč odstopa od pričakovanih potreb.

Varnost je bila leta na margini

Za ustreznost odzivov je treba ohraniti trezno glavo in iskati rešitve, kjer ne bodo v ospredju ozki parcialni interesi, temveč ustrezno delovanje sistema korporativne varnosti. Kupovanje detektorjev kovin in neprebojnih jopičev je na žalost korak v napačno smer. Omogočiti je treba ustreznim ekspertnim institucijam strokovno analizo groženj in tveganj, oceno stanja in pripravo sistemskih ukrepov. Na podlagi tega pa se bodo odgovorni odločili, po kakšnem prioritetnem redu bodo vzpostavili sistem. Na žalost bo tako učinkovit, kot bo učinkovit njegov najšibkejši člen.

Varnosti ni mogoče za majhen denar kupiti na razprodaji, kadar bomo ocenili, da jo potrebujemo. To je tek z ovirami na dolge proge.



Dr. Friderik Klampfer
filozof

Tragični dogodki v izolski bolnišnici kar ne nehajo odmevati. Kar je bilo po vsem, kar je širši javnosti zaenkrat znano, nemara enkraten, osamljen dogodek, ki ga je mogoče v celoti pojasniti s psihološkim profilom storilca, je sprožilo širše samospraševanje in poskuse družbene diagnoze. Bi se ta grozljivi zločin pripetil, če podhranjeni zdravstveni sistem bolnikov ne bi trpal v nespodobno dolge čakalne vrste? Če bi zdravnike, ki so po lastnih pričevanjih čedalje pogosteje tarče nezadovoljstva bolnikov, ustrezneje zavarovali? Smo bili kot družba vse do izolske tragedije preveč tolerantni do verbalnega in celo fizičnega nasilja, s katerim se vsakodnevno spoprijemajo izvajalci zdravstvenih storitev? Morilec je videl eno samo rešitev, krvavo.

Kako smo se znašli v, če sem nekoliko patetičen, preddverju pekla? Gospodarski sistem proizvaja čustveno pohabljene in socialno izolirane posameznike, zdravstveni in socialni pa puščata te ljudi na cedilu in ustvarjata čedalje številčnejšo vojsko nezadovoljnežev. Duševne motnje in bolezni so, kot kažejo statistike, v porastu, naše diagnostične in zdravstvene kapacitete pa, kako tipično, znova capljajo daleč za potrebami. Tudi od nekoč pregovorne slovenske avtodestruktivnosti ni ostalo veliko, nasilni vzgibi se čedalje pogosteje obračajo navzven in izživijo na drugih. Ljudi mineva potrpljenje - namesto da bi na svojo pravico čakali leta in leta, na poti do osebnega zadoščenja raje uberejo bližnjice in obvode. Brezobzirni politiki skušajo unovčiti njihove frustracije, jih kanalizirati in usmeriti proti vsakič skrbno izbrani tarči. A zadeve nam vsem skupaj počasi uhajajo iz rok. Če se igraš z ognjem, se boš prej ali slej opekel.

Prekvasila nas je neoliberalna miselnost, ki individualizira zasluge za uspehe, a tudi krivdo za neuspehe, trpljenje in krivice. Nesrečni Bustamante je morda - lahko samo ugibamo - z življenjem plačal za grehe čedalje bolj disfunkcionalnega zdravstvenega sistema. V kombinaciji z načetim zaupanjem v soljudi tvori taka individualizacija

Zadeve nam uhajajo iz rok

krivde eksplozivno zmes. Nekdaj smo nepredelana negativna čustva projicirali na prodajalce rabljenih avtomobilov, zavarovalniške agente in občinske uradnike, danes bruhamo ogenj in žveplo tudi na učitelj(ic)e, socialne delavke, duhovnike in zdravnike. Ki so še pred desetletjem veljali za naravne zaveznike malega človeka v boju z boleznimi, nesrečami in krivicami. Danes so v ljudski percepciji tudi oni zgolj osovraženi privilegiranci, agenti brezčutnega, za stiske in potrebe preprostih ljudi gluhega sistema. Čedalje bolj drug drugega gledamo preko mušice - dejanske ali simbolne. Pogovor je zamenjalo kričanje in zmerjanje, nimamo ne časa in ne potrpljenja za stiske, namišljene ali realne, ki bi jih drugi radi delili z nami.

Bojim se, da niso detektorji kovin ti, ki bodo ustavljali morebitne prihodnje darke gregoriče, tudi oboroženi policisti ali varnostniki v ambulantni čakalnici ne. Raje poskrbimo, da bodo lahko ljudje, ki se jim je podrl svet, svoje stiske pravočasno zaupali nekomu, ki zna poslušati in svetovati, tudi če je to samo sočuten sosed, preden v obupu zgrabijo za orožje in začnejo z njim poravnavati resnične ali namišljene račune s svetom, ki da se je zarotil proti njim.

PISMA BRALCEV

Drugi tir za razvoj

Prof. dr. Maks Tajnikar je na dolgo in široko dokazoval, da naložba v drugi tir ni donosen posel ne za zasebnike ne za državo, niti v primeru financiranja z brezobrestnimi krediti. S čimer se je zaletaval v odprta vrata, saj je prometna infrastruktura javna dobrina, ki jo praviloma financira država z nepovratnimi sredstvi, po novem tudi evropskimi, in po potrebi tudi z najetjem kakega kredita. Pri tem pa je avtor obšel bistvene okoliščine, ki narekujejo takojšnjo izgradnjo.

Nove prometnice se gradijo, ko postanejo razmere na zastarelih, neprimernih ali iztrošenih neznosne, ovirajo razvoj, ogrožajo okolje in varnost ..., kar je primer tudi pri sedanji enotirni progi Koper-Divača. Po izjavah predstavnikov SŽ je proga med najbolj obremenjenimi v Evropi in zraven tega še iztrošena ter na robu zmogljivosti. Tračnice pokajo tudi po dvakrat na teden. Obnavljanje dotrajanih odsekov in sanacije poškodb blokirajo prevoze. Zgrajena je bila kot industrijski tir za 1,5 milijona ton, po standardih iz 19. stoletja, ne pa za proge, ki povezujejo pomembna pristanišča in morajo biti dvotirne, zaradi česar je lahko Koper ob status mednarodne luke. Za povečevanje prepustnosti se gradijo gosta izogibališča ter čaka na njih tudi po sedem vlakovnih kompozicij, da odpeljejo mimo vlaki iz nasprotne smeri, ki sopihajo s povprečno hitrostjo 35 km/h, medtem ko predpisujejo novi evropskih standardi najmanj 150 km/h. Železničarji hitijo z obnavljanjem, povečujejo zmogljivosti, ukinili so potniški promet ..., s čimer so pripeljali zmogljivost z 1,5 na skrajno gornjo mejo 11 milijonov ton tovora. S tem je proga postala zamašek, saj danes že vsak incident ali zastoj povzroči pravi kolaps tako v pristanišču kot v celotni prometni verigi.

Dogajanja prav tako pozorno spremljajo naši poslovni partnerji iz tujine. Tudi slovenski prometni operaterji zaskrbljeni opozarjajo, da že nekaj časa izgubljajo velike posle zaradi neustreznosti in rizičnosti sedanje enotirne proge. Predstavnik Transagenta je npr. navedel, da je eden od ladjarjev, ki posluje preko Kopra, izgubil velik posel za prevoz 340.000 avtomobilov, ker takih količin tovora ni mogoče pravočasno pripeljati v Koper po sedanji progi. Pa da morajo dva do tri milijone ton jekla pretovoriti v romunski Costanzi, ker tega ni mogoče spraviti prek Kopra ... Slovaški veleposlanik Jurij Migaš je o drugem tiru dobesedno vzkliknil "Just do it!" - zgradite ga že enkrat! Premier Viktor Orban pa je ob zadnjem obisku povedal, da je Madžarska pripravljena sodelovati pri izgradnji z več sto milijoni evrov, da pa je na slovenski vladi, da se zgane in že enkrat ponudi obojestransko sprejemljivo pogodbo.

G. Tajnikar se je v svojem tekstu posmehljivo spotaknil ob podjetje Luka Koper, češ da to s svojim skromnim prometom 185 milijonov evrov ter 70 milijoni dobička in amortizacije "sploh ni tako gromozansko, kot si predstavljamo". Že leta 2009 je bilo ugotovljeno, da deluje v pristanišču še 360 subjektov, ki so imeli skupno več kot 4100 zaposlenih, ustvarili so prek 330 milijonov evrov prometa in okrog 164 milijonov dodane vrednosti. Iz študije Ekonomske fakultete v Ljubljani Narodnogospodarski učinki pristanišča Koper pa izhaja, da vsak milijon ton obdelanega tovora neposredno in posredno proizvede 41,6 milijona evrov realizacije v gospodarstvu države. Vemo tudi, da teče po slovenskem ozemlju najkrajša pot do morja iz srednjeevropskega bazena. Iz zgodovine tudi vemo, da so z izgradnjo železniškega križa Maribor-Trst in Jesenice-Zagreb zrasla gospodarsko in kulturno razvita središča, ki so se s povojno izgradnjo avtocest še dodatno okrepila, tudi z ustanavljanjem visokošolskih ustanov.

Koper se pripravlja na povečanje kapacitet I. pomola (kontejnerskega), a mu ob rizikih, povezanih s progo, za nameček tudi občinski svet ni izdal dovoljenja, čeprav je podaljšanje predvideno v DPN, kar je tržaški Il Piccolo z mastnim naslovom pokomentiral, da "je občina Koper izvršila harakiri". Nič bolje ni z železniškimi povezavami z notranjostjo. Tako smo na najboljši poti, da zapravimo z velikimi finančnimi in človeškimi žrtvami dosežen dosedanji primat koprskega pristanišča, kar je že pred več leti napovedal takratni predsednik Narodne banke Italije Mario Draghi, rekoč, da bo Luka Koper kmalu izločena iz konkurence, ker se s svojimi zmogljivostmi bliža točki zasičenja. In bomo tako tudi zakockali edinstveno priložnost za nov, hitrejši razvoj gospodarstva, države in za blaginjo njenih ljudi.

Milan Gregorič, Koper

Dobrodošli!

Pisma bralcev, vaše argumentirane refleksije na dom in svet, so poslej na Večerovih mnenjskih Pogledih. Dobrodošli z največ 4000 znaki, pisma.bralcev@vecer.com.