

Premajhen vpliv, še manjša vnema

Čedalje bolj se uveljavlja spoznanje, da bi bilo potrebo potrošnika učinkoviteje zaščititi s pomočjo organiziranega dela potrošniških svetov. Njihov pomen in vlogo močno poudarja tudi ustava. Sveti imajo danes vsaj načelno vso možnost vplivati na kakovost in izbiro blaga. Seveda pa to ne pomeni, da ne gre brez težav. Še vedno so ovire, ki jih ni lahko premagovati. Na te je opozoril tudi Anton Preinfalk, ki se že vrsto let trudi za vsestransko uveljavitev potrošniških svetov.

»V vseh potrošniških svetih ni enak položaj. Nekatere imamo zainteresirane ljudi, spet druge teh nikakor ne moremo pridobiti. So KS, kjer ne moremo izvoliti predsednika potrošniškega sveta. Zato tam tudi potrošniški sveti ne morejo imeti prave vloge pri planiranju razvoja KS.

Prav je, da se tesno povezujejo s KS, zlasti kar zadeva razvoj trgovine, obrti itd. Pri trgovini smo na primer dosegli, da je javno razgrnila svoje razvojne načrte zlasti pri novih soseskah. Menda ni treba posebej poudarjati, kako velikega pomena je to, zlasti če upoštevamo, da gre pri soseskah za veliko koncentracijo potrošnikov.

Ne glede na očiten napredek pa se je pokazalo, da trgovinske organizacije niso sposobne močnejše kriti potreb prebivalstva, kar velja zlasti za okolico Ljubljane. Res pa je v središču mesta položaj boljši. Tu gre že za vprašanje specializacije trgovine. Imamo primere, ko se zmanjšuje število lokalov. Težave so opazne pri živilski trgovini, ki danes dela praktično na robu rentabilnosti. Da pa je položaj tu še težji kot marsikje drugje v trgovini, je vzrok tudi v pomanjkanju delavcev, saj imajo v tej dejavnosti nizke OD.

Zato popuščamo glede poslovnega časa. Trgovinskim

delavcem smo, preprosto rečeno, šli bolj na roko. Opozoriti velja tudi na čiste obrtne storitvene dejavnosti, za katere je že dalj časa težko najti ustrezen poslovni prostor. Tu precej pričakujemo od skupnosti stanovalcev, da bo končno odpravljeno nenehno nasprotovanje posameznih prebivalcev, češ da storitve v stanovanjskih hišah motijo stanovalce v njihovem vsakdanjem življenju...

Po pogovoru smo se dotaknili tudi sodelovanja z inšpekcijskimi službami. Naš so-



govornik je potrdil, da lahko oceni to sodelovanje več kot zadovoljivo. »Inšpekcijske službe poskušajo delovati preventivno. Težave so bile le ob znanem pomanjkanju živil. Tedaj se je jasno pokazalo, da so bili ukrepi inšpekcijskih služb dovolj učinkoviti. danes je očitno, da se trgov-

ske in proizvodne organizacije vse bolj povezujejo. Ljubljana je dejansko daleč najbolje preskrbljena...»

In kdaj so sveti pri delu najbolj učinkoviti? »Brez dvoma le tedaj, če je vzpostavljeno resnično dohodkovno povezovanje med trgovino na drobno in debelo. Trgovina na drobno ima premalo vpliva na nabavo blaga. Potrošniki lahko malo ukrepajo. Knjige pritožb ostajajo v glavnem prazne. Drug pogoj za učinkovito delovanje potrošniških svetov pa je odprtost jugoslovanskega trga.

Potrošnik bi precej več dosegel, če bi pravočasno opazil nepravilnosti. Ni lahko tistemu, ki ne pozna blagovnanstva. Res pa se tudi potrošnik rad izogne vsem morebitnim nevšečnostim, zato ni čudno, da potekajo prijave inšpekcijskim službam predvsem prek telefona...

Koliko pa so sveti potrošnikov naredili sami za popularizacijo svojega dela, je bilo naslednje vprašanje, ki smo ga zastavili sogovorniku. »Izdali smo dve publikaciji in sicer priročnik Samoupravno organizirani potrošniki in Pravno varstvo potrošnikov, ki smo jih poslali v KS in občine. Te problematike pa ni lahko osvojiti, saj je zelo kompleksna. Zato smo se odločili organizirati še ustrezne seminarje... Pozornost pa bo potrebno posvetiti tudi metodam dela svetov potrošnikov. Ni nujno, da svet potrošnikov skliče zbor občanov posebej, ampak je lahko njegova problematika uvrščena na dnevne rede sej SZDL. Prav s pomočjo te organizacije lahko pridejo najlažje do izraza avtentični interesi potrošnikov.

FRANC CAPUDER

OB ROB POSVETOVANJA O NAČRTOVANJU OKOLJA BREZ OVIR ZA FUNKCIONALNO OVIRANE LJUDI

Zakaj invalid ne more naprej

Leto 1981 je generalna skupščina Združenih narodov proglasila za mednarodno leto invalidov. Množična akcija pod geslom »Vsestranska udeležba in enakost« je opozorila na pereče probleme invalidnosti, spodbudila preventivo in rehabilitacijo ter podala iztočnice za izboljšanje družbenega, socialnega in ekonomskega položaja invalidov.

Skrb za invalide pa se ne sme omejiti na eno samo leto, potreben je kontinuiran vpliv družbe pri preprečevanju vzrokov invalidnosti, rehabilitaciji in varstvu invalidov. V Jugoslaviji beležimo velike uspehe pri enakopravnem vključevanju invalidov v družbo, še vedno pa ostaja veliko problemov nerešenih.

Tako je pred kratkim koordinacijski odbor za družbeni položaj in aktivnost invalidov pri OK SZDL Ljubljana Center skupaj z društvom invalidov občine Center sklical posvet o načrtovanju okolja brez ovir za funkcionalno ovirane ljudi. Na posvetu, ki so se ga udeležili družbenopolitični delavci iz občine Center, mesta Ljubljane, predstavniki samoupravnih interesnih skupnosti, predstavniki društev invalidov SR Slovenije in predstavniki nekaterih strokovnih institucij, so se zavzeli za pospešeno reševanje arhitektonskih in drugih pregrad, na katere naleti sleherni občan v določenem življenjskem obdobju. S temi ovirami se srečujemo zlasti na trgih, cestah in drugih javnih površinah. Invalidni osebi preprečujejo neovirano gibanje podhodi, nadhodi, cestni robniki, preozka in vrtljiva vrata, stopnice, semaforizirani prehodi za pešce in drugo. Tako se pogosto primeri, da rehabilitirana invalidna oseba najtežje premaga ovire na poti na delo in do drugih oblik družbenega življenja, saj ne more do dvigala, prek stopnic ali čestnega robnika.

Na posvetu so tudi opozorili, da je usposabljanje in zaposlovanje invalidov še vedno velik problem za mnoge invalide. O tem zgovorno priča tudi podatek, da so med zaposlenimi delavci le 3 odstotki invalidov, čeprav je v slovenski populaciji 7 odstotkov invalidnih oseb. Veliko je primerov, ko za dostno usposobljeni invalidi ne dobe zaposlitve in da se z izgovorom na stabilizacijo odpuščajo prav invalidi.

Na posvetovanju so nakazali tudi nekaj predlogov oziroma rešitev za izboljšanje takšnega položaja. Udeleženci so poudarili, da morajo odgovorni planerji, urbanisti, arhitekti in komunalci ob vseh zakonjenih in neuzakonjenih pravilih iskati najboljše rešitve, da bi postopno odpravili vse ovire. Z odpravljanjem arhitektonskih ovir pa bi se, denimo, zmanjšalo število občanov, ki jim je potrebna še dodatna pomoč. Invalidne osebe morajo dandanes opraviti ustrezno adaptacijo avtomobilov v tujini, zato je potrebno najti v naši republiki tovarno, ki bi letno izdelala od 20 do 30 samodejnih menjalnikov. V našem mestu je tudi premalo parkirnih prostorov, ki bi bili namenjeni invalidom, ter ustrezno semaforiziranih križišč za slepe občane.

MIRO PETEK

MNENJE, PREDLOG, KRITIKA

Ne čez mostovje in ne več na trg

Vedno je tako. Ko sem sit in na toplem, ne vidim drugih, ki to niso. Ko sem voznik, gledam vse iz »volanske« perspektive, ko pa sem pešec, je moja perspektiva že bolj ptičja, vsaj glede na voznika. Tako je tudi z vso strogostjo do vožnje skozi mestno jedro.

Zaletavost hoče bojda odgovor nunc in hic (tu in zdaj) za vse večne čase in ne upošteva nekaterih dejstev. Kako naj si sicer zadnje čase razlagamo nekatere želje in pozive v dnevnem časopisju za čimprej zaprtje mestnega jedra in izgon avtomobilov iz mesta. Sem pristaš čistega okolja in sem za izgon smrdljivih pločevinastih kletk, toda nekaj malenkosti je, ki nasprotujejo takšnim željam, da bi »poleteli proti daljnim horizontom uresničljivosti«.

Kot sem bral, naj bi v bližnji prihodnosti zaprli Prešernov trg, Tromostovje, Stritarjevo, Ciril-Metodov trg, Mačkovo itd. Ker pa ima vsaka akcija tudi svojo reakcijo, ali bolje, ker vsako dejanje in poseg rojevata vrsto posledic, bi se morali zavedati, da:

- nimamo tako založenih tržnic, da bi osrednjo ukiniteli, kar bi jo po tem nedvomno morali, saj dostop do nje skoraj ne bo več mogoč;

- nimamo drugih možnosti dovoza na relaciji sever-jug razen Titove in že zdaj preobremenjene Resljeve, ki jo ne kaže še bolj obremenjevati;

- nimamo parkirišč, ki bi lahko sprejela množico vozil, ki se ne bi

mogla približati tržnici, uradom mestne skupščine, raznim uradom in prodajalnam v tem delu mesta, ker sta parkirišči na Trgu revolucije in Trgu osvoboditve že zdaj preskromni;

- nimamo podzemne ali nadzemne železnice, ki bi lahko nadomestili sedanji način prevoza in da jih do konca tega tisočletja verjetno še ne bo;

- ukinitve prometa ne moremo gledati v pozitivni luči, če nudi več negativnih posledic;

- večina zaposlenih v tem predelu mesta se vozi z avtomobili, ki jih ne uporabljajo zgolj iz udobja, ampak jih nujno potrebujejo za prevoz otrok v različno oddaljene varstvene ustanove in šole, kajti vsaka krajevna skupnost še ne premore vseh objektov za zadovoljevanje vseh potreb.

Želje po čistem zraku, manjšem hrupu, po varnosti pa tudi po dobrih starih časih, ko je bila ulica še kraj, kjer so se ljudje srečevali, se pogovarjali in je bila tudi kraj otroške igre, so upravičene, vendar moramo upoštevati tudi dejansko stanje in postreči z rešitvami. Če premišljamo samo o tem, kako bi se maščevali tehniko, moramo vedeti, da smo sami del tega vsakdana in da samo enostranske in trenutne rešitve rojevajo več problemov, kot pa jih lahko zadovoljijo.

Promet z avtomobili je v Ljubljani še kako prisoten in je poleg mestnih

avtobusov edini način prevoza, zato bi morali napraviti nekaj tudi v smeri prilagajanja mesta prometu. Ne, ne mislim, da bi spet rušili takšne kulturne spomenike, kot je bila Kozlerjeva hiša in še mnogo drugih, ali da bi sploh kaj rušili. Potrebno bi bilo le nekaj manjših sprememb v smeri prilagajanja obstoječega in to prilagoditi dejanskim potrebam.

Pod halo Tivoli oziroma vse od kopališča Ilirija pa tja do pivovarne Union imamo že skoraj dve desetletji samevajoče ogromno parkirišče, ki ga nihče ne uporablja. Ali ne bi morda kazalo razmisliti, če ni to možna zamenjava za sedanjo centralno trž-

nico? S podhodom v smeri proti središču mesta pod Prešernovo cesto bi lahko tako tržnico funkcionalno povezali z mestom. Ko bo zgrajena nova avtobusna in železniška postaja, bi morda kazalo na mestu sedanje postaviti veliko parkirno hišo v več nadstropjih. Pa še mnogo je objektov, ki samevajo in jih nihče ne uporablja ter bi jih lahko prilagodili prometnim zahtevam in našim današnjim potrebam.

Vsaj enkrat bi morali, preden se odločamo za nek ukrep, premisliti o vseh posledicah in ponuditi kakšno nadomestno rešitev. Zdaj je še čas in ceneje je.

BORUT POGAČNIK

