

Pracovní list č. 7
Jednání obecního úřadu Olšina

V obecní pokladně obce Olšina zbývají jisté finanční prostředky, které jsou určeny na zlepšení dopravní obslužnosti. Tyto prostředky je možné věnovat k jednomu z následujících účelů:

- 1) Oprava cesty k vlakovému nádraží a dále vybudování a provoz veřejného osvětlení podél této cesty.
- 2) Výstavba kryté autobusové zastávky a rozšíření autobusového spojení o čtyři spoje v pracovní den (hlavně večerní spoje) a dva o víkendu.
- 3) Výstavba zpevněné cyklostezky do Jilmova, která může sloužit i pro pěší
- 4) Vyasfaltování vozovek v obci (v současnosti je vyasfaltována pouze hlavní průjezdní komunikace a náves, ostatní cesty jsou nezpevněné nebo posypané štěrkem).

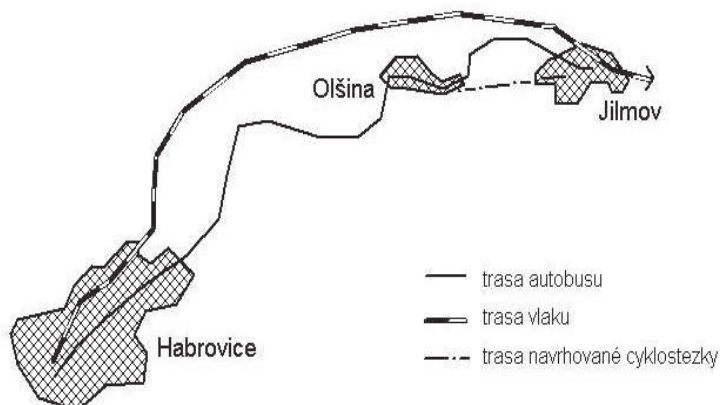
Využití finančních prostředků bude projednáváno na veřejném zasedání obecního úřadu, které je přístupné všem občanům.

Základní údaje o obci Olšina:

Obec má asi 450 stálých obyvatel, dalších asi 50 obyvatel tu tráví volný čas (chalupáři). Je zde restaurace a malý obchod se smíšeným zbožím (otevírací doba Po – pá: 8 – 12 a 14 – 16, so: 9 – 11). Pracovních příležitostí je tu málo, obyvatelé dojíždí především do 3 km vzdáleného Jilmova (1000 obyvatel, základní škola, pošta, dva obchody s potravinami, obchod s průmyslovým zbožím, zemědělské družstvo, kadeřnictví, benzínová pumpa, autoopravna...) nebo do 10 km vzdálených Habrovic (okresní město s 12 000 obyvateli, je zde gymnázium, pověřený obecní úřad, kde si občané Olšiny mohou vyřídit většinu úředních záležitostí, téměř kompletní nabídka služeb, včetně dvou každodenně otevřených supermarketů, kina, divadla, čajovny apod.).

Autobusová linka Habrovice – Olšina – Jilmov je v provozu pouze v pracovní dny (dva spoje ráno a dva spoje odpoledne). Jezdí však v časech, které relativně vyhovují dojíždějícím žákům ZŠ do Jilmova i SŠ do Habrovic, stejně tak jako lidem s běžnou pracovní dobou, kteří v těchto obcích pracují. Ve všech třech obcích navíc autobus stává přímo v centru a také u dalších důležitých cílů dojízděky.

Vlaková trať v trase Habrovice – Olšina – Jilmov (a dále do krajského města) jezdí denně v intervalu 120 minut (zhruba od 5.00 do 21.00), ve špičkách pracovních dnů v intervalu 60 minut. Vlakové nádraží je v Olšině umístěno mimo obec, přibližně 10 minut pěší chůze po rozbahněné a neosvětlené cestě. V Jilmově a v Habrovicích je nádraží poblíž centra.



Charakteristika občanů, kteří se zúčastnili jednání:

Starosta obce, řídí jednání. Vedle funkce starosty podniká – je spolumajitelem benzinové pumpy v Jilmově. Sám je vášnivý motorista. Manželka pracuje na poště v Jilmově, kam jezdí autem a ráno vozí i dvě děti do školy. Odpoledne jezdí děti domů samy autobusem.

Důchodce z Habrovic, který vlastní rekreační chalupu v Olšině a tráví zde většinu letní sezóny. Každý týden v úterý dopoledne jezdí k lékaři do Habrovic. Na nákup jezdí 2x – 3x týdně do Jilmova. Auto nevlastní, ale občas ho vozí syn, který ho také příležitostně navštěvuje.

Svobodná matka, prodává v supermarketu v Habrovicích. Kvůli nevyhovující veřejné dopravě musí mít upravenou pracovní dobu, což bývá častým předmětem sporů s jejím nadřízeným. Její dvě malé děti dojíždí v létě na kole, v zimě autobusem do školy v Jilmově. Auto nemá.

Učitel biologie na gymnáziu v Habrovicích, nadšený environmentalista, zarytý odpůrce automobilové dopravy. Člen obecního zastupitelstva. Do zaměstnání jezdí na kole, v zimě vlakem. Manželka pracuje na okresním úřadě v Habrovicích, kam dojíždí rovněž vlakem. Jejich dcera začne příští rok chodit do školy v Jilmově. Auto rodina nemá a zásadně odmítá.

Hostinský, vášnivý motorista, který jezdí všude autem. Manželka jezdí (k jeho velkému nepochopení) na kole do Jilmova, kde pracuje v tamním zemědělském družstvu. Děti má již odrostlé, obě mají auto a jezdí ho příležitostně navštěvovat.

Místní farář, který téměř neopouští území vesnice. Jde mu o spokojenost všech občanů. Je svobodný a bezdětný. Auto nevlastní, ale považuje ho v dnešní době za nezbytnost, zvláště pro mladé rodiny s dětmi.

Obyvatel Olšiny, pracuje v čističce odpadních vod v Habrovicích, kam dojíždí autem, protože je částečně invalidní. Manželka je učitelka na základní škole v Jilmově, kam dojíždí autobusem. Syn studuje na gymnáziu v Habrovicích, kam dojíždí vlakem, někdy autobusem.

Výpravčí železniční stanice Habrovice. Celá rodina má režijní jízdenku, takže se dopravuje téměř výhradně vlakem. Manželka pracuje v kadeřnictví v Habrovicích a děti studují na gymnáziu rovněž v Habrovicích. Rodina má staré auto, které používá pouze výjimečně. Obě děti jezdí často na kole.

Osaměle žijící soukromý podnikatel, který provádí zahradnické práce. Má starší auto bez platné technické kontroly, které používá pouze k přepravě nářadí po nejbližším okolí. Do města (Habrovic) autem nejede, kvůli obavě z pokuty za špatný technický stav vozidla. Touží po větším kulturním vyžití, které mu současný rozsah veřejné dopravy ve večerních hodinách neumožňuje.

Majitel autoopravny v Jilmově, nadšený motorista, ale i cyklista. Veřejnou dopravu prakticky nevyužívá, zvláště pohrdá vlaky, které jsou podle něj špinavé a mají téměř vždy zpoždění. Manželka je na mateřské dovolené.

Řidič autobusu. Souhlasí s vybudováním kryté autobusové zastávky (slibuje si od toho, že mu lidé v dešti tolik nezašpiní autobus) ale s posílením autobusového provozu nesouhlasí, kvůli obavě z přesčasů a práce ve večerních hodinách. Manželka i děti dojíždí do Jilmova a současné autobusové spojení jim vyhovuje.

Zástupce ředitele základní školy v Jilmově, kam jezdí autem a vozí i své děti. Manželka pracuje jako pokladní v kině v Habrovicích. Do města jezdí autobusem, na cestu zpět pro ni musí jezdit manžel autem. Často je to pro něho velký problém a uvítal by posílení autobusového spojení, zvláště ve večerních hodinách, ale i odpoledne, neboť by to usnadnilo sestavování rozvrhu ve škole.

Starší obyvatel Olšiny, důchodce. Jezdí téměř denně autobusem na nákup do Jilmova (případně jeho manželka, která je také v důchodu). Za dobrého počasí jezdí i na kole. Často jezdí k lékaři do Habrovic. Auto nevlastní. Děti jsou již odrostlé a na návštěvu k němu jezdí pouze výjimečně, většinou autem.

Majitel čajovny v Habrovicích. Do práce jezdí autem, ale uvítal by zlepšení spojení ve večerních hodinách, protože se domnívá, že by se zvýšila návštěvnost jeho čajovny. Sám by také večerní spoj využíval, aby ušetřil. Jeho manželka pracuje v baru v Habrovicích, kam jezdí vlastním autem. Děti chodí do školy v Jilmově.

Obyvatel Habrovic, soukromý podnikatel, majitel reklamní agentury, nabízí možnost zprostředkování reklamy v autobusech. Má zájem na posílení autobusové dopravy. Zisky z reklamy by podle jeho propočtů pokryly náklady na provozování dalšího spoje navíc.

Řidič kamionu. V obci se příliš nezdržuje, ale jeho manželka dojíždí za prací do Habrovic, děti studují rovněž v Habrovicích, kam jezdí převážně vlakem.

Majitel obchodu se smíšeným zbožím v Olšině, člen obecního zastupitelstva. Manželka pracuje jako servírka v místním hostinci. Starší syn mu pomáhá v obchodě, mladší syn studuje, bydlí na internátě a domů jezdí pouze na víkendy (vlakem). V rodině mají dvě auta.

Mladý truhlář. Pracuje v obci. Do práce nedojíždí. Manželka na mateřské dovolené. Oba jezdí rádi na kole a auto nemají.

Muž v důchodu, který nemá vyhraněný názor, ale rád oponuje ostatním, zejména starostovi.

Zedník středního věku. Má dvě děti, které dojíždějí autobusem do školy v Jilmově. Manželka pracuje v Habrovicích na úřadě (dojíždí autobusem). Rodina vlastní auto, které však využívá pouze příležitostně. Občas jezdí vlakem (na výlety, k prarodičům apod.). Do obce se přistěhovali před dvěma lety a nemají zde kořeny. Chtějí navázat přátelské vztahy s místními obyvateli, kteří je mezi sebe zatím příliš nepřijali.

Kde je moje „zelená hranice“ v používání osobního automobilu?

Úkol:

Pročtěte si uvedená tvrzení a rozhodněte se, zda s nimi souhlasíte nebo nesouhlasíte:

- Zásadně nepoužívám žádné dopravní prostředky se spalovacími motory (ani autobusy).
- Za žádných okolností nejezdím autem.
- Používám auto jen za mimořádných okolností – odvoz k lékaři, převoz velkého množství materiálu apod.
- Používám auto pouze pro nutné cesty a jen v případě, že není možné využít veřejnou dopravu.
- Používám auto pouze v případě, že je to rychlejší než spojení veřejnou dopravou.
- Dopravuji se většinou autem, veřejnou dopravu příliš nevyužívám.
- Používáním osobního auta vyjadřuji své sociální postavení („já na to mám...“).
- Pohrdám lidmi, kteří auto nemají.

Stanovte si svou „zelenou hranici“ v používání osobního automobilu a zakreslete ji do výše uvedeného přehledu tvrzení. Porovnejte její pozici s ostatními spolužáky.

Čím nejvíc pomůžu přírodě?

Úkol:

Roztřídte následující činnosti podle významu, který jim přiřadíte z hlediska prospěšnosti pro životní prostředí (1 = největší význam, 2 = střední význam, 3 = relativně nejmenší význam):

- důsledně třídit odpad
- dávat přednost pěší chůzi, kolu a veřejné dopravě před jízdou autem
- kupovat výrobky ekologického zemědělství
- vysbírat odpadky v lese
- vyčistit studánku
- utěsnit okna z důvodů zamezení unikání tepla
- vysvětlit sousedovi, proč nemá vozit odpadky na černou skládku
- pečlivě zvažovat, co opravdu potřebuji a nekupovat zbytečnosti
- nosit si do obchodu vlastní nákupní tašku
- používat hadrové kapesníky místo papírových
- pomoci s údržbou chráněného území
- využívat papír z obou stran

Mít nebo být?

Orientace na vlastnění je typická pro bělošskou kulturu a má svůj biologický základ. Zatímco v teplých oblastech Země, které poskytují celoročně dostatek obživy bez velkého vynakládání energie se mohla uplatňovat orientace na bytí, ve společnosti usedlých zemědělců mírného pásma bylo vlastnictví prostředků k přežití zimy existenčně nutné – kdo nevladl, tak většinou zmrzl nebo umřel hladu. A proto se zde v souladu s teorií přírodního výběru vyselektoval typ lidí s extrémní schopností vytvářet zásoby (podobně jako třeba u veverek nebo křečků mírného pásma), a tím současně i s extrémně vyvinutou orientací typu „mít“.

(autor: Pavel Pecina, komentář knihy Ericha Fromma: „Mít nebo být?“)

Černoch, běloch a mangovníky

Černoch podřimuje ve stínu velkého mangovníku. Jde kolem běloch a vzbudí ho se slovy: „Vstávej, ospalče, takhle zbytečně mrháš časem. Proč nevylezeš na mangovník a neotrháš jeho plody?“. Černoch se podiví, proč by měl trhat plody mangovníku, když jich každý den několik spadne jen tak. Navíc ho napadne, že otrhané plody by zbytečně brzy shnily. Běloch ho však poučí, že přebytečné ovoce může prodat na trhu a získat za něj peníze. Černoch se tváří chápavě a odpoví bělochovi: „Už tomu rozumím. Mango prodám a peníze si schovám, protože ty nehijou.“. Běloch mu ale dál trpělivě vysvětluje, že peníze nemůže jen tak uložit. Peníze přece musejí pracovat! Černoch tedy navrhne, že za získané peníze uspořádá velkou hostinu pro všechny lidi z vesnice a samozřejmě pozve i bělocha. Běloch ho ale opět poučí, že takové večírky jsou jen plýtvání penězi. Peníze je třeba využít moudře! Navrhne černochovi, aby za utržené peníze postupně nakoupil všechny mangovníky ve svém okolí. Až bude mít peněz dostatek, postaví si továrnu na zpracování manga, bude ho vyvážet do bohatých zemí v Evropě a brzy se z něj stane boháč. „Budeš mít tolik peněz, že pak už nebudeš muset vůbec nikdy pracovat.“, raduje se ze svého nápadu běloch. „Ale co teda budu dělat?“ zeptá se nechápavě černoch. „Poslouchej“, pokračuje běloch, „Tady na tom místě, kde to všechno začalo, si postavíš veliký dům. Tam, co je teď náves, bude tvoje zahrada. Natáhneš si houpací síť mezi dva mangovníky a budeš odpočívat v jejich stínu.“. „Ale vždyť já přece odpočívám v jejich stínu!“ odpoví černoch...

(upraveno podle knihy Bob Pagelard, Parabels van Grote Spin)

Dobrovolná skromnost a současný ekonomický systém

Ideály dobrovolné skromnosti, pokud by začaly být sdíleny dostatečně početnými skupinami obyvatelstva, jsou vůbec tím nejhorším, co by mohlo dnešní model ekonomického života potkat. Tento model je totiž založen na stále nové poptávce po zboží a službách. Prosperita, slibovaná politiky a měřená ekonomy, vyplývá ze stále větší spotřeby zboží a služeb. Ideály dobrovolné skromnosti se tomuto proudu stavějí vědomě a zcela jednoznačně do cesty.

(autor: Jan Keller cit. in Máchal, 2000; upraveno)

Zelená ideologie a její úskalí aneb vše má svůj rub a líc

Ideologie mají jeden základní společný rys. Na jejich začátku stojí krásná myšlenka, která je většinou touhou po něčem, co lidem zrovna chybí. Jak tedy již sám název napovídá, každá ideologie má svůj ideál a také svůj idol. Tímto idolem je člověk, který žije v plném souladu s touto ideologií. Zpočátku se k nové ideologii přiklání jen „pár bláznů“, kteří daným myšlenkám bezmezně věří, myslí to zcela vážně a nezištně. Jsou nespokojeni s aktuálním stavem společnosti a přejí si změnu. Postupně se k nim přidávají další sympatizanti a řady stoupců počátečních myšlenek se rozrůstají, až je jejich počet dostatečně velký na to, aby se jejich hlavních myšlenek chytli bystří politici, kteří zavěťí možnost svého vzestupu skrze vzrůstající zájem veřejnosti o myšlenky dané ideologie. Největší podporu získávají tito politici v době, kdy je veřejnost nespokojena s politickou situací v zemi a od „nových tváří“ a „nových myšlenek“ si slibuje změnu k lepšímu. „Nové tváře“ mají navíc výhodu v tom, že přichází s čistým štítem, nejsou pošpiněni předchozími neúspěchy a aférami. Za široké podpory veřejnosti se tak mohou dostat k moci a pokud se jim podaří si tuto moc nepozorovaně zajistit i pro další volební období (např. zakotvením vedoucího postavení své strany v ústavě), mění se ideologie v totalitu.

Na našem území máme zkušenosti s řadou ideologií a především s důsledky jejich nepřírozeného přebujení. Všimněme si především jednotlivých „idolů“, tedy „ideálních lidí“, kteří žijí v souladu s danou ideologií. Pro uplatnění každé ideologie je totiž potřeba, aby se větší část populace chovala určitým způsobem.

V době církevní ideologie byl tímto idolem „člověk poslušný“. Komunistická ideologie přinesla idol „člověka pracovitého“, protože právě takový člověk pomáhal udržovat v chodu celý systém. Je paradoxní, že pravicově orientovaná ideologie, jíž jsme dnes svědky, má v podstatě idol velmi podobný s tím rozdílem, že modla práce byla zaměněna za modlu peněz a práce se stala pouhým prostředkem k jejich dosažení. K udržení současného systému je totiž bezpodmínečně nutné, aby se peníze „točily“, protože právě jejich oběh je dnes hlavním zdrojem hodnot. Proto mohou tak prosperovat banky a jiné finanční instituce. Z každé (legální) finanční transakce totiž „ukápne“ určitá část do státního rozpočtu, a proto mají tyto instituce od státu takovou podporu. Politici jsou si však moc dobře vědomi toho, že tento systém není možné udržet do nekonečna, protože lidé si za vydělané peníze chtějí také něco koupit a zásoby surovin se přitom rychle tenčí, navíc při jejich výrobě dochází k poškozování životního prostředí.

Taková situace je velmi vhodným podhoubím pro nástup „zelené ideologie“, jejímž idolem je člověk, který spotřebovává minimum energie a surovin (navíc tyto suroviny po použití vrací zpět do oběhu formou recyklace), a který dává přednost „nemateriálním požitkům“, jako jsou služby, umění, věda apod. Peníze se tak mohou vesele „točit“ dál a životní prostředí nám ještě nějakou dobu vydrží zachováno. Jinými slovy „vlk se nažere a koza zůstane celá“.

Nemuselo by na tom být nic špatného, jen bychom měli dát pozor, aby se za čas nestala environmentalistika povinným tématem při zkouškách, přijímacích pohovorech apod. (jako v minulosti třeba Marxismus-Leninismus), abychom se za čas nemuseli bát, že nás soused udá za to, že špatně třídíme odpad a nebo aby se pod pláštíkem zelené ideologie nezačaly uplatňovat nové daně – třeba za to, že čerpáte vodu ze své vlastní studny. Nebo už se snad něco z toho děje...?

(vlastní text autora, který byl záměrně napsán provokativně a nevyjadřuje v plné míře autorův názor)