

# Začít u sebe? Na to jsem už alergický

Tereza Šimůnková

Před dvěma lety spisovatel Petr Šesták v *Salonu* vylíčil, jak to vypadalo, když Paříž omezovala automobilismus. Část reportáže pak použil v loňské knize *Vyhoření* (Host 2023), textu, jenž se pohybuje na pomezí protimotoristického pamfletu a románu. Porotu největší české literární ceny Magnesia Litera zaujal natolik, že jej letos nominovala v prozaické kategorii.

■ **Vy i váš antihrdina se přiznáváte ke klukovskému nadšení pro auta. Jak jste se tedy dostal k tomu, že vaše postava blokuje magistrálu?**

Osobně bych asi magistrálu neblokoval, volím jiné prostředky než můj románový hrdina. Taký jsem žil dva roky v obytném autě a idea road tripu nebo auta jako sváteční záležitosti ve mně pořád žije. Ale závislost na autech je něco jiného. Text pro *Salon* jsem psal na základě zkušenosti z desetiměsíčního pobytu v Paříži, kde jsem byl, zrovna když město začalo s transformací veřejné dopravy.

Strašně rychle tam udělali dost výrazných změn. Zavedli systém sdílení kol a vyhradili cyklistům prostor, který je v těchto rozměrech v Praze vzhledem k naladění mnoha politiků i obyvatel jen těžko představitelný. Takže jsem se tam vrátil ke kolu a po návratu do Česka jsem ho už přirozeně začlenil i do života tady. Já tedy i rád chodím pěšky. A podle mě jdou pohyb a přemýšlení velmi k sobě, možná je to něco, co v nás lidech zůstalo ještě ze stepi. V aristotelské škole se taky při přemýšlení chodilo.

■ **A nápad napsat knihu se zrodil při chození, nebo ježdění?**

Spíš na kole. Dokonce jsem si nějaké poznámky nahrával za jízdy do mobilu. Asi prvním impulsem ale opravdu byl ten článek pro *Salon*. Ačkoli vznikl pro cyklus *České bolesti*, chtěl jsem ho původně napsat docela pozitivně s tím, že kolo jako dopravní prostředek vyvíhnu. A že se pro něj pokusím čtenáře nadchnout. Jenomže pak jsem se začal dívat na oficiální statistiky automobilové dopravy v Praze a bylo po plánu. Na jednoho člověka tu připadá téměř jedno auto, z devadesáti jedna procent jsou využívána k osobní dopravě a na rozdíl od mnoha jiných světových metropolí, kde má počet aut sestupnou tendenci, jich u nás stále přibývá.

■ **Takže ve finále byla „česká bolest“ opravdová.**

To byla. Díky setkání s dopravním expertem jsem si taky uvědomil, jaký problém jsou auta, která nejedou, jen parkují a zabírají veškerý prostor. Hodně se mluví o tom, že se bude



Petr Šesták: Budeme-li odpovědnost za celospolečenské problémy házet na jedince, můžeme se dočkat škaredého konfliktu. Foto Adéla Strnadová

oteplovat a že města potřebují víc zeleně. Kam s ní? Zaberete buď chodník, nebo silnici. Kvůli parkujícím autům chybí lavičky pro seniory, kteří je ale potřebují, aby si měli kde odpočinout a nebáli se vyjít z bytu. Nepřátelské prostředí jsme vytvořili dětem. Mě vždycky pobaví politické programy na podporu rodin. Myslí si, že nízkou porodnost vyřeší třemi stovkami navíc na nějakých příspěvcích.

■ **Ve *Vyhoření* zmiňujete statistiku, podle které čím větší nebo dražší auto, tím bezohlednější řidič. Chtěla jsem to ověřit a otevřel se mi fascinující svět psychologie automobilismu; studie zmiňovanou tendenci opravdu potvrzují. Co když auto znamená prostě to, co před půldruhým stoletím drahý kůň nebo zlatý kočár?**

Analogie vždy trochu selhávají, kočáry byly často záležitostí privilegovaných vrstev, což se o auto už říct nedá, v tomto případě došlo k výrazné demokratizaci. Auta jsou ale zároveň dobrým příkladem našeho bezohledného přístupu ke světu. Přizpůsobovat jej našim skutečným nebo domnělým potřebám taky často znamená jej prostě ničit.

■ **To ale asi děláme od úsvitu věků...**

Tak úplně ne. Historik Juval Noah Harari třeba říká, že lidé žili desítky tisíc let jako lovci a sběrači, tu destrukci okolí spustil až vznik zemědělství a od té doby se už jenom vezeme. Ale naší součástí je i schopnost sebe-reflexe. Přece to není tak, že jsme jen ve vleku vlastních technologií. Mně by přišlo docela důležité se začít zase ptát po smyslu věcí, které děláme, nedělat je jenom proto, že můžeme.

■ **Mají se třeba zakázat ve městech auta SUV?**

Je to složitější. Podle mého má strategie měst jít proti autům, protože ten stav je neudržitelný a omezovacích prostředků je celá řada. Zároveň věřím, že bude probíhat generační proměna, protože auto jako statusová záležitost už minimálně u mladší městské, nebo ještě spíš velkoměstské generace upadá.

■ **To si vůbec nejsem jistá, zda máte data...**

Nemám, je to spíš můj pocit, když se s mladými lidmi bavím. A jistě je zkrácený můj bublínou. Nicméně už se na auta nemůžeme dívat tak nevinně. Víme, že způsobují věci, které jsou objektivně špatné. Doopravdy škodí zdraví a vytvářejí nepřátelské prostředí, působí neblaze na psychiku. Můžeme si říct, že jejich výhody převažují, ale upřímně, co je dů-

ležitějšího než zdraví? Myslím, že ta kulturní válka mezi motoristy a aktivisty je umělá, všem jde vlastně o totéž, o příjemnější, zdravější, bezpečnější prostředí a o plynulejší dopravu. Liší se jen názory, jak toho dosáhnout. A že to nejde posílením osobní automobilové dopravy, považuju za bezpečně prokázané teorii i praxi.

■ **Kurýr, který je vypravěčem vaší knihy, celý den nesleze z kola, ale nevydělá si ani na to, aby si v klidu vypil kafe. Opravdu věříte, že je ve skutečnosti tahle práce tak bezútešná?**

Tak to tam nestavím, můj poslíček si dokonce při čekání na kšeft někde posedí a čte. Ale to, že poměrně velká, a navíc rostoucí část české populace má problém financovat naprosto základní životní potřeby, je mnoha průzkumy doložený fakt.

■ **Kurýři si v Česku nemůžou najít lepší práci?**

To, že dělají, co dělají, myslím dost často znamená, že jiné možnosti už vyčerpali. Pro mnohé je to jistě přivýdělek nebo přechodná záležitost, jako pro dramaturga Šmardu v seriálu *Dobré ráno, Brno!*, který si nakonec otevře síť cyklokaváren. Já to v knize používám jako příklad práce, která je řízená algoritmy, ve které není možný žádný kariéerní postup a která nenabízí žádné zaměstnanecké jistoty. Přitom můj poslíček se nepovažuje za ztročeného, naopak, tvrdí o sobě, že je podnikatel. Korejsko-německý filosof Byung-Chul Han tvrdí, že v pozdním kapitalismu už nepotřebujeme autority, které nás vykořisťují, zvládneme to obstojně sami. Tak možná se zeptám já vás: Jak vidíte poslíčkovu budoucnost?

**Kulturní válka mezi motoristy a aktivisty je umělá, všem jde vlastně o totéž**

■ **Takovou, jakou si zařídí. Když přestane fňukat, což z něj tedy nedělá úplného sympatáka. Dokonce se v jedné chvíli vysmívá tomu jedinému, co kdy fungovalo, a to je začít sám u sebe.**

Můj poslíček určitě sympaták není. Ale ani jen pasivně nepřijímá svůj osud – rozhodne se pro aktivní vzpouru. Problematiké je, že ji postaví na destrukci. Z jeho pohledu je však destrukce nutná. Nemusíme s jeho bojem ani jeho metodami souhlasit, ale nemůžeme o něm říct, že si jen a jen stěžuje a nepokouší se alespoň něco dělat.

A na větu o nutnosti začínat sám u sebe jsem trochu alergický. Člověk vždycky začíná sám u sebe, jinak to ani nejde. Každý se snaží žít nejlíp, jak umí. Neznám nikoho, kdo by se programově snažil žít hůř, než dokáže. Otázka je, kam až se můžeme dostat, kam nás naše možnosti a schopnosti pusť. A v tom hraje společnost důležitou roli, protože může obojí rozšiřovat třeba kvalitním a dostupným vzděláváním.

Člověk je tvor společenský a utváří se na průsečíku individuality a společnosti. Kdo chce najít funkční řešení, musí začít právě v tom průsečíku. Pokud budeme odpovědnost za celospolečenské problémy házet jen na jedince s tím, že má „začít pěkně sám u sebe“, můžeme se také dočkat konfliktu, který si nepřeje vůbec nikdo.

(Autorka je publicistka)