

KUPUJTE IBA OD PREDAJCU S PREUKAZOM

# NOTA BENE

**2,40€** polovica pre predajcu

**Júl 2022/252**

# NA BICYKLE!







## Dunajská cyklocesta

Trasa: Donaueschingen – Regensburg – Passau – Linz – Viedeň – Bratislava – Budapešť  
(Nemecko, Rakúsko, Slovensko, Maďarsko)  
Dĺžka: 1260 km

Jedna z najscénickejších cyklociest Európy – a pretína aj naše územie. Komu sa máli tento najlepšie vybudovaný úsek, môže bicyklovať popri Dunaji ďalej až do Čierneho mora. Je tu dobrá infraštruktúra a cyklistu okrem krásnych výhľadov čakajú múzeá, zámky, jaskyne, kláštory a pôvabné mestečká.



## Tromi pobaltskými republikami

Trasa: Vilnius – Klaipėda – Jurmala – Riga – Salacgrīva – Kuressaare – Tallin (Litva, Lotyšsko, Estónsko)  
Dĺžka: 1070 km

Cyklotrasy cez Litvu, Lotyšsko a Estónsko vás prevedú zaujímavými mestečkami, krásnymi lesmi aj pieskovým morským pobrežím. V teplých letných mesiacoch tam zažijete (takmer) biele noci. More, ale aj početné jazerá môžete využiť na kúpanie. Tento kút Európy je navyše zväčša plochý ako placka. Bonus: príbeh jantáru, ktorý tu lovia z mora. Jantárová cyklocesta z Gdanska na Jadran by sa mala začínať už v Pobaltí.

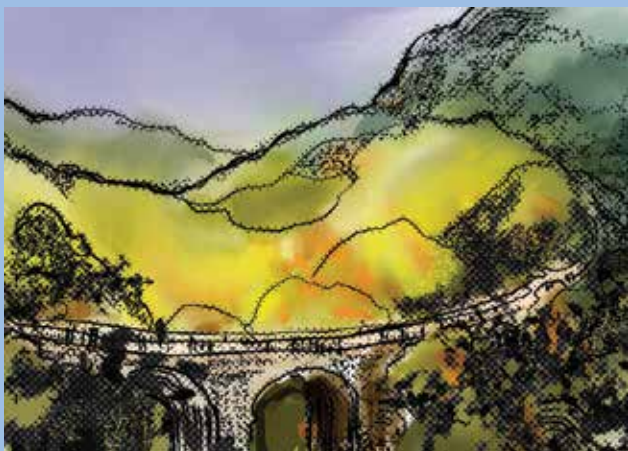
# NAJKRAJŠIE CYKLOTRASY NA DOSAH



Jana Čavojská



Zuzana Mezencevová



## Parenzana

Trasa: Poreč – Motovun – Grožnjan – Savudrija – Sečovlje – Smedela – Škoflje – Monte Castiglione – Terst  
(Chorvátsko, Slovinsko, Taliansko)  
Dĺžka: 120 km

Pred sto rokmi tadiaľto viedla úzkokolajná železnica. Zostala po nej unikátna trať s 9 tunelmi a 17 mostmi. Kolajnica nahradila cyklotrasu. Niektoré úseky sú vhodné len pre horské bicykle, zvyšok vrátane pamiatok a atrakcií si môžu užijť všetci cyklisti.



## Heckmair Transalp

Trasa: Obersdorf – Freiburger Hütte – Klosters – S-chanf – Bormio – Edöls – Pieve di Bono – Storo – Riva del Garda  
Dĺžka: 398 km

Prechod Álp so slušným prevýšením je obrovskou výzvou a vyžaduje si skúseného a dobre natrénovaného cyklistu. Navyše budete na mnohých miestach odkázaní len sami na seba. Odmenou za námahu a utrpenie sú nádherné výhľady a krásna príroda.

ILUSTRÁCIA NA OBÁLKE: Sasha Chagina



Rozhovor  
Pokoj do ulíc

4



Reportáž  
Tour v hľadáčku

8



Reportáž  
Primátor na bajku

14



Fenomén  
Imúnny voči defektom

18



Príbeh  
Rám na mieru

21



Fenomén  
Žena s kolesom

24



Pútnik  
Bicyklové kráľovstvo

34

Ďakujeme firme Rekola za poskytovanie pro bono jász pracovníkom Proti prúdu.

## Dilema mestskej cyklistky



Patrím k šťastlivcom, ktorí žijú neďaleko cyklotrasy. Dostanem sa po nej takmer až do práce. Idem si na ružovom mestskom bajku s košíkom, s priateľským výrazom na tvári – však endorfíny, lebo telo sa konečne trochu hýbe. Občas vyfasujem úsmevy okoloidúcich, občas narazím na známych. Jazda bicyklom ponúka booster nálady a úplne iný kontakt s ľuďmi ako jazda autom.

Na bicykli v meste si pripadáam tak trochu ako v Škandinávii. Myslím na tie parádne vystreté blondavé cyklistky s košíkmi na bicykloch. Na sebavedomú masu cyklistov, ktorým sa neradno pripliešť do cyklocesty. Koniec cyklocesty ma vracia späť na zem na rodnú hrudu. Pokračovať ďalej znamená, že sa prepletám medzi autami so strachom o život alebo sa s pocitom viny plížim medzi chodcami. Dilema mestského cyklistu – buď byť šikanovaný autami, alebo šikanovať chodcov. Nevyberieš si.

Ni mašiny, ni roboty... pobavila ma veta v mojom online kurze ukrajinčiny. Niet auta, niet práce. Bohužiaľ, aj u nás stále platí, že auto znamená pre mnohých ľudí jediný praktický spôsob presunu do práce a domov, do školy či k lekárovi. Nie každý má to šťastie, že má do cieľov svojej cesty ideálnych päť kilometrov.

Autá stále potrebujeme. Možno aj preto sme do nich stále trochu zamilovaní. Až tak, že si ani nevšimneme, ako ich nadužívame aj tam, kde to vôbec nie je potrebné. Valíme sa ulicami, uzavretí v bezpečí plechových kroviek. Platíme za to stratami životov pri nehodách či zrazenými zvieratami, ktoré neprejdú cez hustú premávku. Smogom, hlukom, drahým benzínom, okrasnými tukovými prstencami a pošramoteným zdravím. V upchatých uliciach miest vlasy vo vetre nevejú.

Zaslúžime si bezpečné ulice pre chodcov, cyklistov a vodičov áut. Tiež kvalitnú a funkčnú verejnú dopravu. V súčasnosti máme historickú šancu pajnúť trochu tej Škandinávie do našich životov. Aspoň cyklotrasami a pokojnejšími ulicami. A keď šliapneme do pedálov, možno sa raz dobicyklujeme aj k škandinávskemu sociálnemu systému. Veď niekde treba začať.

Sandra Pazman Tordová, šéfredaktorka

NOTA BENE

7 2022

Editoriál

3



# Pokoj do ulíc



Sandra Pazman Tordová



Tomáš Benedikovič

*Najväčším zabijakom súčasnosti je nedostatok pohybu, hovorí Dan Kollár, prezident združenia Cyklokoalícia. Bicyklová doprava je ekologická, finančne efektívna a zlepšuje zdravie obyvateľov. Slovensko má historickú šancu ju rozvinúť. Ako ju využijeme?*

Podľa Dana Kollára nie je cieľom, aby na každej ulici bola vybudovaná cyklotrasa. Ale všetky ulice by mali byť také, aby sa po nich človek bezpečne prepravil na bicykli. Dosiahnuť to môžeme upokojovaním dopravy, ktoré je rovnako dôležité ako budovanie cyklotrás.

**Ako si sa dostal k práci v Cyklokoalícii?**

Ako stredoškolák som začal do školy dochádzať na bicykli. Bola to najrýchlejšia možnosť. Hnevalo ma, že sme tam nemali kde bicykle zaparkovať. So spolužiakmi sme sa pokúšali presadiť cyklostojany a narazili sme na odpor vtedajšieho vedenia školy. Z dnešného pohľadu je to už ťažko predstaviteľné, ale naozaj to vtedy nešlo. Zorganizovali sme protest a zaparkovali sme všetky naše bicykle pred vchodom do školy. Vtedy som zachytil, že existuje nejaká Cyklokoalícia, tak som sa im ozval. Pomohli nám a o niekoľko týždňov sme tam mali stojany nainštalované. Nakoplo nás, že sa veci dajú zmeniť, keď človek vyvinie nejakú aktivitu. Najskôr som sa venoval tejto téme zo sebeckého dôvodu ako užívateľ bicykla, aby ma po ceste do školy nič nezrazilo. Neskôr som si uvedomil celospoločenské benefity cyklodopravy a zistil som, že má zmysel sa tomu venovať viac.

**Ako to teda je – patria autá do mesta, alebo nie? Nemal by človek mať možnosť si slobodne vybrať, aký druh dopravy si zvolí?**

Autá podľa mňa do mesta nepatria. A keď už, tak len v skutočne odôvodnených prípadoch. Myslím si, že človek by mal mať možnosť voliť si dopravu, ale samosprávy by mali vytvárať také podmienky, aby boli výhodnejšie iné formy dopravy ako autá.

**Prečo by sme mali obmedzovať autá a uprednostňovať iné formy dopravy?**

Nadmerné využívanie áut spôsobuje napríklad zhoršenú kvalitu ovzdušia. Trpí ňou aj Bratislava. V súvislosti s klimatickou krízou je dôležité, že bicykel je prirodzene bezemisný spôsob dopravy. Ďalším dôvodom sú zdravotné benefity. Najväčším zabijakom súčasnosti je nedostatok pohybu. Slovensko patrí medzi rekordérov v rámci EÚ v počte ľudí, ktorí predčasne zomierajú na srdcovocievne choroby. Tomu sa dá predchádzať fyzickou aktivitou. Bicykel má tú výhodu, že človek zabije dve muchy jednou ranou – ľudia prirodzene vykonávajú pohyb počas prepravy a nemusia si následne hľadať čas na fitko. Je to dobrá prevencia a štáty takto ušetria na výdavkoch na zdravotnú starostlivosť. V neposlednom rade je to aj súčasť sociálnej politiky. Autá síce skracujú vzdialenosti pre ľudí, ktorí nimi jazdia, ale zároveň ich zväčšujú pre všetkých ostatných. Keď sa začali sídla navrhovať pre autá, vznikli menej dostupné miesta pre všetkých, ktorí autá nemajú. Mnoho ľudí si auto nemôže dovoliť. A nemali by byť nedobrovoľne odkázaní na autá ani v prípade, keď si ich dovoliť môžu.

**Sme na takúto zmenu pripravení? Veľa Slovákov si život bez auta nevie predstaviť z praktických dôvodov. S vyplazeným jazykom vozia deti do škôl, na krúžky, mnohí dochádzajú do práce na dlhé vzdialenosti. Vlakové spoje sa rušia, verejná doprava nefunguje tak, ako by mala...**

Veľa ľudí nemá inú možnosť, ako jazdiť autom. Jednoducho prostredie je tak vybudované. Nemáme dostatočne bezpečné cesty na bicykle, dostatočne

pokrytie verejnou dopravou a vzdialenosti sú veľmi veľké, lebo územné plánovanie sa prispôbilo autám. Je úplne prirodzené, že človek si volí spôsob dopravy, ktorý je pre neho najrýchlejší, najpohodlnejší a bezpečný. Nedávam to za vinu jednotlivcom. Zodpovednosť je na samosprávach a štátnom aparáte, ktorí tie podmienky nastavujú tak, že auto je stále najvýhodnejším spôsobom dopravy.

**Ulice zdieľajú chodci, cyklisti aj motoristi. Často medzi nimi panuje napätie. V Čechách si dokonca motoristi, ktorí si myslia, že cyklisti sú nespravodlivo protežovaní, založili politickú stranu. Existuje model férový voči všetkým skupinám?**

Asi nie je možné dosiahnuť finálny stav, ktorý už netreba rozvíjať a ktorý je pre všetkých vyhovujúci. Rád však používam ako príklad prieskum spoločnosti Waze o spokojnosti vodičov. Paradoxne, najspokojnejší vodiči sú v Holandsku, ktoré je známe vysokým podielom cyklodopravy. Ukazuje sa, že keď budeme rozvíjať cyklodopravu, nemusí to nutne znamenať, že vodiči tým budú strašne trpieť. Naopak, ľudia, ktorí auto naozaj potrebujú využívať, napríklad na prevoz veľkých nákladov, alebo imobilní ľudia budú mať lepšie podmienky ako predtým.

**Minulý rok došlo k mnohým tragickým úmrtiam cyklistov. Reagovali ste na ne petíciou. Čo z toho, čo ste žiadali, sa podarilo naplniť v novele zákona o cestnej premávke?**

Asi najpodstatnejšou zmenou bola úprava prednosti pre cyklistov. Docielili sme logický stav, že vodič, ktorý odbočuje alebo prichádza z vedľajšej na hlavnú cestu, vždy dáva prednosť cyklistovi.

NOTA BENE

7 2022

Rozhovor

5



Bez ohľadu na to, či cyklista ide po vozovke alebo po oddelenej cyklotrase. Doterajší stav bol mätúci. Keď šiel cyklista po namaľovanom cyklopruhu, mal prednosť pred odbočujúcim vozidlom. Pokiaľ však išiel po stavebne oddelenej cyklotrase, prednosť už nemal. To nám znemožňovalo budovať rozumnú infraštruktúru, pretože akonáhle sme postavili cyklotrasu, zhoršili sme podmienky cyklistom.

**Zmenilo sa tiež postavenie dopravných inšpektorátov, na ktoré ste dlhšie upozorňovali. V čom bol problém?**

Mnohé samosprávy, ktoré sa snažili niečo v tomto smere zlepšovať, často označovali ako najväčšiu brzdú práve dopravné inšpektoráty. Samosprávy na zmeny dopravy vždy potrebovali ich záväzné stanovisko. Inšpektorát posudzoval bezpečnosť a plynulosť premávky, čo v praxi znamenalo najmä plynulosť automobilovej dopravy. Mnohé mestá zastali na jednom policajtovi, ktorý im nechcel povoliť zmeny a v podstate znemožnil realizovať plány, ktoré starosta sľuboval voličom. Projekty sa zastavovali, neúmerne sa zdržovali a chýbala odvolacia inštancia. Po dlhoročnom tlaku z našej strany a zo strany samospráv sa to podarilo upraviť. Dopravné inšpektoráty aj po novom stanovisko stále budú dávať, ale už nebude záväzné. Súhlasíme, že by sa inšpektoráty mali k veci vyjadrovať, ale nemali by tvoriť dopravnú politiku mesta. To je úlohou samospráv.

**Novinkou sú aj bicyklové ulice. Ako zlepšia mestským cyklistom život oproti bežnej ulici v zóne 30?**

Sú to cesty primárne určené na pohyb cyklistom, ale umožňuje jazdu aj autám. Mala by si sa tam ako cyklistka cítiť bezpečnejšie a bez pocitu, že vodičov brzdíš a musia ťa obiehať. V zahraničí je to overený model. Používa sa na úsekoch, ktoré majú byť súčasťou hlavnej siete cyklotrás, ale nie je tam možné alebo žiaduce budovať oddelenú cyklotrasu. Nedá sa to vyriešiť len osadením značky. Cesta sa často musí upraviť aj fyzicky. Spravidla to znamená aj intenzívne využitie prvkov upokojuvania dopravy.

**Upokojuvanie dopravy znie sympaticky. Čo si pod tým máme predstaviť?**

Upokojuvanie dopravy je pre rozvoj cyklistickej dopravy rovnako dôležité ako budovanie samostatných cyklotrás. Ani v Holandsku, kde sa bi-

cykluje veľká časť obyvateľstva miest, nemajú na každej ulici cyklotrasu. Naopak, viac ako 70 % komunikácií je v zóne 30 km/h. Zároveň sú doplnené prvkami upokojuvania dopravy, a práve preto je jazda na bicykli bezpečná pre všetkých. Nielen pre tých, čo majú šťastie, že bývajú priamo na cyklotrase. Na Slovensku často panuje názor, že cyklisti by mali chodiť po cyklotrasách. Na cestách ich nechceme. Je jasné, že nikdy nebude na každej ulici vybudovaná cyklotrasa. Cieľom je vytvoriť základnú sieť nosných cyklotrás, ale nezabúdať na to, že ľudia bývajú po celom meste. Takže v zásade všetky ulice by mali byť natoľko bezpečné, aby sa po nich človek mohol prepraviť na bicykli. To sa dá docieľiť práve tým, že na nich budeme realizovať upokojuvanie dopravy a že znížime počty vozidiel aj ich rýchlosť na rozumnú úroveň. Napríklad zjednosmerňovaním rezidenčných štvrtí alebo fyzickými úpravami ciest – zmenou povrchov, polomerov odbočení či vyvýšenými križovatkami.

**Dodržiavajú naši vodiči maximálnu povolenú rýchlosť?**

Výskum ukazuje celkom jasne, že pri vyšších rýchlostiach riziko vážnych následkov veľmi prudko rastie. Pri päťdesiatke je v porovnaní s tridsiatkou napríklad až deväťkrát vyššia úmrtnosť zrazených osôb. Preto je dodržiavanie tridsiatky tam, kde je určená, dôležité. Nielen pre cyklistov a chodcov, ale aj pre samotných motoristov. Na Slovensku maximálnu povolenú rýchlosť nedodržiava väčšina vodičov. Dva roky dozadu sme kúpili radar a robili sme merania v dvanástich mestách a obciach na Slovensku, najmä v zónach 30. Iba jeden z desiatich vodičov rešpektoval povolenú rýchlosť. Každý štvrtý vodič ju prekročil o viac ako 50 %. Je absolútne zlyhanie štátu a samospráv, keď toto dlhé roky akceptujú.

**Následkom nedodržiavania rýchlosti umiera aj množstvo chodcov. Až štvrtina chodcov, ktorí sú obeťami dopravnej nehody, umiera dokonca na prechodoch pre chodcov. Ako sa dá tento stav zmeniť?**

Okrem fyzickej úpravy komunikácií je to aj o tom, nakoľko je dodržiavanie rýchlosti vynucované. Na Slovensku sa len veľmi zriedkavo stáva, že vás policajt nameria v zóne 30. Policajti častejšie merajú rýchlosť na miestach

bez výskytu chodcov a cyklistov, kde to možno ani nie je až také potrebné. Často počúvam názor, že u nás to nebude fungovať, lebo naši vodiči sú iní ako tí vo Viedni. V skutočnosti je to tak, že vo Viedni majú v meste umiestnené stovky stacionárnych radarov. Vodičov vychovali k tomu, že sa neoplatí prekračovať rýchlosť. Je dôležité, aby zákon umožnil samosprávam využívať inštitút objektívnej zodpovednosti. Tie by mohli zabezpečiť automatické meranie rýchlosti radarmi a automatické posielanie pokút.

**Ulice sú na Slovensku viac-menej dizajnované tak, že to vyhovuje najmä vodičom áut. Prečo?**

Nie sme v tomto výnimkou. S vynálezom auta sa po celom svete rozšírilo nadšenie z možností, ktoré autá priniesli. Mestá sa začali dizajnováť tak, aby to vyhovovalo najmä vodičom áut. Všetky krajiny si tým do istej miery prešli. Niektoré si však rýchlejšie uvedomili, že tadiaľto cesta nevedie, a snažia sa tento trend zvrátiť. Ani Amsterdam nebol vždy bicyklové mesto. Ešte v 70. rokoch sa tam navrhovali obrovské projekty preferujúce automobilovú dopravu. Zvrátil to až občiansky tlak. So zvýšením počtu áut stúpla úmrtnosť na cestách. V jeden rok prišlo o život vyše štyristo detí. Jedným z kľúčovým hýbateľov bolo hnutie Stop de Kindermoord, teda stop zabíjaniu detí. Do ulíc vyšli masy ľudí. Blokovali križovatky a chceli ulice, kde sa neboja pustiť svoje deti. To sa následne pretransformovalo do štátnych politík. Napríklad v Dánsku premena Kodane na bicyklové mesto pramenila aj z ekonomickej krízy. Pochopili, že infraštruktúra pre bicykle je najlacnejšie riešenie dopravy s obrovskou návratnosťou.

**Ktorým slovenským mestám sa v tejto téme darí viac?**

Nad priemer vyskakuje napríklad mesto Trenčín, výrazné kroky smerom k potrebám cyklistov robia aj Malacky či Prešov. Samozrejme, sú tu aj Piešťany, ktoré majú povesť bicyklového mesta. Zrejme najčastejšie sa v tejto súvislosti skloňuje Trnava. Tá má celkom dobre vybudovanú sieť trás a má výborné predpoklady aj tým, že mesto je pomerne malé a kompaktné. Vplyv na to, ako sa ľudia prepravujú, má aj územné plánovanie. Cyklodoprava je dopravou na krátke vzdialenosti, typicky do štyroch – piatich



kilometrov. Ak vytvárame rozťahané mestá, ľudia na bicykli toľko jazdiť nebudú, lebo to budú mať príliš ďaleko. Profesor Carlos Moreno prišiel s konceptom mesta pätnástich minút. Do pätnástich minút chôdze by sme mali mať všetky ciele, ktoré človek denne navštevuje – prácu, obchod, školu či športovisko. Ľudia potom nemajú dôvod využívať auto.

**Nespomenul si Bratislavu. Ako si spokojný s rozvojom cyklodopravy v hlavnom meste?**

Klamal by som, keby som povedal, že som spokojný. Napriek odborným kapacitám mestského úradu je veľmi pomalý. Hoci sa pred voľbami veľa hovorilo o tom, ako sa bude cyklodoprava rozvíjať, viditeľných zmien je málo. Nevznikli takmer žiadne nové samostatné cyklotrasy. Na druhej strane riešenia, ktoré Bratislava realizuje, sú často kvalitnejšie ako na zvyšku Slovenska.

**Stoja zmeny v cyklodoprave na odvahe primátorov a starostov?**

Politická odvaha je silný, ak nie najsilnejší faktor. Opatrenia, ktoré takúto zmenu sprevádzajú, nie sú hneď populárne. Množstvo starostov má z nich obavy. Na Slovensku však nepoznám príklad, že by starostovi či primátorovi zlomilo väz, ak obmedzil automobilovú dopravu. Práve naopak. Ukazuje sa, že tam, kde robia tieto opatrenia, sa vedúcim predstaviteľom darí obhajovať posty.

**Minister dopravy Andrej Doležal hovorí o začiatku novej éry cyklodopravy. Posunuli sa debaty o cyklodoprave a obmedzovaní áut v mestách zo začiatočnickej fázy? Aká je situácia z pohľadu štátu a samospráv?**

Ešte nikdy sme nemali lepšie podmienky na zmenu. Už neplatí argument, že na to nie sú peniaze. Na Slovensko poputuje z európskych zdrojov na rozvoj cyklodopravy vyše dvesto miliónov eur. Zároveň ťažíme z toho, že cyklodoprava je trendom v celej Európe a je sa kde inšpirovať. Nepatrí však medzi priority rezortu dopravy. Oceňujeme, že aspoň v deklaratívnej rovine už minister hovorí o cyklodoprave ako o rovnocennom spôsobe dopravy. Je to dôležitý prvý krok, ale je nutné na tom začať aj reálne pracovať. Mnohé samosprávy chcú robiť zmeny, ale nevedia, ako na to. Úroveň odbornosti je v tejto téme veľmi nízka. V Cyklokoalícii sa snažíme samosprávam pomáhať, ale väčší efekt by malo, keby sa toho chopil štát.

**Okrem vašej organizácie sa angažuješ aj v Cyklokuchyni. Čomu sa venuje?**

Cyklokuchyňa je komunitná bicyklová dobrovoľnícka dielňa. Cieľom bolo zjednodušiť ľuďom prístup k bicyklom a naučiť ich bicykle opravovať. Môžu tam získať bicykel z druhej ruky a sami si ho opraviť. V priebehu rokov sa vyvinula aj na kultúrne centrum.

**Rozbiehali ste prvé zdieľané bicykle na Slovensku, takzvané biele**

## Dan Kollár

Prezident OZ Cyklokoalícia, ktoré od roku 2010 zlepšuje podmienky pre pešiu a cyklistickú dopravu na Slovensku. Zameriava sa najmä na ovplyvňovanie národných politík v oblasti dopravy a radí mestám, ako urobiť svoje ulice lepšími. Bol členom pracovnej skupiny pre tvorbu Národnej stratégie bezpečnosti cestnej premávky či dopravnej komisie mestskej časti Bratislava-Ružinov. O cyklodoprave prednášal na mnohých medzinárodných konferenciách. Zastupuje Slovensko v European Cyclists’ Federation.

*Text bol spracovaný podľa rozhovoru*

*Prezident OZ Cyklokoalícia, ktoré od roku 2010 zlepšuje podmienky pre pešiu a cyklistickú dopravu na Slovensku.*

*Prezident OZ Cyklokoalícia, ktoré od roku 2010 zlepšuje podmienky pre pešiu a cyklistickú dopravu na Slovensku.*

*Prezident OZ Cyklokoalícia, ktoré od roku 2010 zlepšuje podmienky pre pešiu a cyklistickú dopravu na Slovensku.*

**bicykle. Fungujú na dobrovoľníckej pomoci. Ako sa im darí?**

V roku 2013 sme sa dostali k väčšiemu počtu bielych bicyklov z Holandska. V tej dobe tu nefungoval žiadny bikesharing, teda zdieľanie bicyklov. Cieľom bolo ukázať, že sa to dá. Keď to zvládne partia dobrovoľníkov, tak to vie spraviť napríklad aj mesto Bratislava. Ten systém stále funguje, ale keďže u nás už splnil svoj účel a sú tu dostupné komerčné systémy, snažíme sa ho rozšíriť tam, kde treba. Najnovšie napríklad v Nových Zámkoch. V súčasnosti komunikujeme s organizáciou na Ukrajine, ktorá sa snaží vytvoriť jednoduchý nízkoprahový systém požičiavania bicyklov pre ľudí, ktorým v dôsledku vojny zanikli iné možnosti prepravy. Softvér, na ktorom náš bikesharing funguje, je dostupný ako opensource a využívajú ho v rôznych častiach sveta. Napríklad aj v americkej armáde.

**Vlastníš auto?**

Auto nemám. V Cyklokuchyni máme jednu staršiu zdieľanú komunitnú dodávku. Využijem ju tak dvakrát do roka, keď niečo sťahujem.

**Aká je tvoja vízia? Kedy si povieš, že už je hotovo, som spokojný?**

Bol by to asi stav, keď by každý mal možnosť sa komfortne prepravovať bez toho, aby vlastnil auto. Na to sa nabaľujú ďalšie benefity. Mestá budú príjemné, bezpečné a nebudem sa báť svoje dieťa pustiť samo peši do školy.

NOTA BENE

7 2022

Rozhovor

## 6

NOTA BENE

7 2022

Rozhovor

## 7



# Tour v hľadáčiku



Jana Čavojská    Markéta Navrátilová

**Markéta Navrátilová fotila Tour de France dvadsaťpäť rokov. Vonkajší svet počas pretekov úplne prestáva existovať. Jeden intenzívny zážitok prebija druhý. Málo spíte, málo jete. Napriek tomu je to ohromné.**

Na začiatku fotila na film a negatívy sama vyvolávala alebo posielala každý večer lietadlom do centrálly fotoagentúry v Rotterdame. „Vtedy bolo jednoduchšie robiť fotky, ale oveľa zložitejšie dostať ich do redakcie. Dnes idú priamo z fotoaparátu editorovi ešte počas pretekov, no fotenie je oveľa zložitejšie. Tour narástla, pribudli fotografi, kameramani aj bezpečnostné opatrenia,“ hovorí legendárna česká športová fotografka. Ako jediná žena fotografovala Tour de France z motorky.

## Privilegovaná pozícia

Od štyroch rokov sa venovala športovej gymnastike, neskôr jej otec rozhodol, že bude hrať tenis. V oboch športoch zbierala ocenenia. Jej rozbehnutú tenisovú kariéru zastavila až ťažká autonehoda. Tesne po revolúcii cestovala s kamarátmi za novonadobudnutou slobodou zo Zlína do Maďarska a pri Malackách mali nehodu. Markéta skončila s tromi fraktúrami lebky a posunutou kostrčou. Keď sa

ako-tak dala dokopy, vrátila sa k tenisu. Hrala v Rakúsku a na európskych turnajoch, ale už to nešlo tak dobre ako predtým. Chrbát ju veľmi bolel. Zo dňa na deň sa rozhodla s tenisom skončiť.

A čo ďalej? Jej otec, fanúšik cyklistiky, vydával vtedy v Česku dva časopisy. Vybavil si akreditáciu na Tour de France. „A opýtal sa, či chcem ísť s ním,“ spomína Markéta. V tej dobe nemala s fotením veľa skúseností. Napriek tomu začala na jednom z najväč-

ších svetových športových podujatí. „Na tom najlepšom, čo existovalo. Takže bolo pre mňa relatívne jednoduché obľúbiť si cyklistiku.“

Spočiatku pracovala ako väčšina fotografov: presúvala sa autom. Počkala si na pelotón, fotila, sadla do auta, opäť pretekárov predbehla – a tak ďalej až do cieľa. Fotografi takto vidia cyklistov niekoľkokrát za deň. Veľké agentúry a televízie však majú privilégium: ich fotografi a kameramani sa môžu medzi cyklistami pohybovať na motorkách. Markéta chodila na každý ročník Tour de France a po pár rokoch začala pracovať pre renomovanú holandskú cyklistickú agentúru. Tá ju posadila na motorku. Najprv len na pár etáp. Jej fotky boli dobré, tak oľdho mohla fotiť z motorky celú tour. A to je privilegovaná pozícia.

## Zabudnutá helma

Na jedinú fotografku na motorke sa jej mužskí kolegovia chodili opatrne pozeráť. V presscentre jej nakúkali cez rameno, aby na monitore videli, čo nafotila. „Nečakala som, že mi tam budú otvárať dvere. Nesprávala som sa ako „holka“ medzi chlapmi. Ale veľmi som tieto veci neriešila. Aby ste v tomto prostredí prežili, musíte byť korektný voči ostatným a robiť dobré fotky. Nerobiť naprotiveň. Ja som bola pokorná. Keď som zo začiatku nevedela, čo robiť, odkukávala som od ostatných.“ Markéta si postupne získala rešpekt. Kolega z inej agentúry, ktorý o nej na začiatku povedal, že bude zlou voľbou, sa jej za to nakoniec ospravedlnil.



Len čo ostatní prijímú nováčika medzi seba, je chránený a podržia ho. Postavili sa aj za Markétu, keď urobila vážnu chybu. Pri jej motorke stálo auto jej šéfa. Helmu si položila do jeho auta a čakala na pretekárov po časovke. Kým dofotila, šéf odišiel. Aj s jej helmou. Bolo však treba ísť ďalej. Samozrejme, organizátori si ju všimli. Šéf presscentra jej na rovinu povedal, že to je jej posledná tour. Že on životom ručí za bezpečnosť novinárov a ona si ide bez helmy... Na dva dni dostala s motorkou stopku. Pre agentúru pohroma. „Ostatní fotografi sa vtedy za mňa prihovorili a organizátori mi dovolili pokračovať. Roky sme pracovali spolu tí istí. Tour je taká špecifická, že agentúry posielajú rovnakých fotografov, lebo poznajú všetky písané aj nepísané pravidlá. Väčšinou sme boli súdržní. Keď sa niečo stalo, napríklad mal niekto defekt na motorke, ten za ním sa namiesto pokračovania vo fotení zastavil a pomohol. Bolo to absolútne korektné a profesionálne prostredie.“

## Neurobiť chybu

Keď pred dvadsiatimi piatimi rokmi Markéta začínala, tlak na fotografov nebol taký veľký. Potom prišla éra Lanceho Armstronga. Ten z pretekov urobil globálnu záležitosť. A s príchodom internetu sa znásobil počet fotografov a kameramanov. Zrazu tu neboli len printové médiá a televízie. Každý webový portál chcel mať na tour svojich ľudí. „Dnes je konkurencia obrovská. Každý má v ruke fotoaparát alebo mobil. Urobiť výnimočné, neopakovateľné fotky, aké nemá nikto iný, je veľmi náročné,“ hovorí fotografka. „Posledných desať ročníkov som si hovorila, že ak nafotím za tie tri týždne aspoň tri fotografie, aké som ešte nikdy neodfotila, tak budem mať z toho radosť. Práca pre agentúru, ktorá dodávala fotky do denníkov a na webové portály, si vyžadovala urobiť fotky typu krv, pot a slzy. Nutnosť, ktorú musíte odovzdať. Okrem nich som sa vždy snažila fotiť aj niečo navyše. Fotky, ktoré vydržia dlhšie ako do druhého dňa. Premýšľala som o tom, hľadala zábery. Väčšina najlepších fotiek nevznikla z motorky.“

Pre jazdu na motorke vraj Tour de France nie je najriskynejšími pretekmi. Ale aj tu zažila Markéta niekoľko zjazdov, pri ktorých len dú-



fala, že sa nič nestane. Bála sa, že im niekto vbehne do cesty. Rešpekt mala pred zjazdmi v daždi a hmle alebo vo veľkých horúčavách, keď sa asfalt roztápal pod kolesami. Dvakrát s motorkou spadli, ale našťastie sa ona ani vodič nezranili. „Ale v momente, keď si na motorku sadnete, nemá cenu o týchto veciach premýšľať. Ak myslíte na niečo iné než na preteky a fotografovanie, urobíte chybu. Stačí sa na chvíľu zabudnúť, zaváhať, nesústrediť sa a niečo vám ujde. Neustále musíte robiť rozhodnutia typu: je pre holandské noviny dôležitejšie fotiť holandského pretekára na konci pelotónu alebo únik, ktorý rozhodne o tour, ale žiadny Holanďan tam nie je? Nikdy neviete, či ste sa rozhodli správne. Fotili ste nejaké miesto, no inde bol hromadný pád a vy ste tam neboli... Nevypočítateľné. Ale čím viac skúseností človek má, tým jednoduchšie robí tie správne rozhodnutia.“

### Vidia len asfalt

Tour de France sú pre každého zúčastneného intenzívne tri týždne. Vonkajší svet prestane existovať. Jednoducho nestíhate registrovať nič iné. „Niekedy som si večer nepamätala, kde sme ráno štartovali,“ usmieva sa Markéta. Kým diváci v televízii videli aspoň kus Francúzska, fotografka z motorky akurát asfaltovú cestu pred sebou a pár najväčších dominánt. „Z tej ohromnej bubliny sme vystúpili až po celi v Paríži. Bol to sled intenzívnych zážitkov. Každý nový prebýjal ten starší. Vystriedate dvadsaťjeden hotelov, odchádzate skoro, lebo od miesta štartu môžete bývať aj sto kilometrov ďaleko a treba tam byť tri hodiny dopredu,“ vysvetľuje Markéta. Keď pretekári dorazia do ciela a fotografi dofotia, vyberú sa na hotel – ktorý môže byť opäť vzdialený desiatky kilometrov. Aspoň dnes už netreba absolvovať ešte triedenie a odosielenie fotografií v presscentre... Ale aj tak sa Markéta dostala na hotel často až o polnoci – a hladná. Na motorke nemáte ako jesť – ona mala svoj rituál: dať si pred štartom kus syra a vypiť trochu miestneho vína. No čo je horšie, nemáte ani ako ísť na záchod. Všade je pozdĺž trate veľa divákov. Muži to majú oveľa jednoduchšie.

Možno máte čas aspoň chvíľu pokecať s kolegami na štarte. No nejaký kontakt s pretekármi je nepredstavi-

teľný, tiež sú vyčerpaní, sústreďujú sa na výkon a zo svojich autobusov vychádzajú na poslednú chvíľu. Medzi českými cyklistami mala Markéta niekoľko priateľov, ale chápala, aké náročné by pre nich bolo absolvovať fotenie ráno pred pretekmi a večer po nich.

Kým Markéta nemala rodinu a dieťa, nejaký kontakt s domovom počas tour absolútne neriešila. „Rodičia vedeli, že sa vrátim o štyri týždne. No odkedy sa mi narodilo dieťa, volávala som domov každý večer z auta cestou na hotel.“

### Najväčšie podujatie

Počas najaktívnejšieho obdobia kariéry športovej fotografky fotila Markéta cyklistiku stopäťdesiat dní v roku a po celom svete. „Po pätnástich rokoch som mala pocit, že už nemôžem odfoťiť nič nové. Musela som hľadať motiváciu, lebo som sa už cítila ako cvičená opica: sadnúť na motorku, robiť čo treba, a absolútne nemať čas na hľadanie záberov, ktoré by som naozaj chcela odfoťiť. Začala som fotiť amatérske preteky v Česku Kolo pro život. Vrátila som sa akoby na úplný začiatok. Ale pomohlo mi to objaviť nové pohľady na cyklistiku. Opäť sa to preklopilo a fotenie ma začalo baviť.“

Nakoniec Markéta po dvadsiatich piatich rokoch cítila, že je čas skončiť. „Prišla som do fázy, keď som vedela, že mi život nezmení, či odfoťím nasledujúcu Tour de France, alebo nie. A človek v päťdesiatich rokoch nemôže robiť to čo v dvadsiatich piatich. Navyše mám dieťa. Zrazu je všetko inak. Už to za to nestojí. Tour je nezlučiteľná s normálnym životom.“

Tour de France, najväčšie športové podujatie na svete, ktoré sa opakuje každý rok, je pre Markétu stále výnimočná. „Nie tým, že súťažia tí najlepší. Ak by bicyklovali pomalšie, nikto si to nevšimne. Ale tým, ako je to krásne zorganizované, aký obrovský záujem majú o preteky miestni ľudia. Fantastickou atmosférou. Je to ohromné.“ Napriek tomu tohtoročnú tour nesleduje. „Nabažila som sa jej viac než dosť. S rodinou máme naplánované prázdniny a ďalšie aktivity. Možno si pustím posledných tridsať kilometrov alebo horské etapy, ale nepozerám tour celý čas. Je fajn ísť namiesto toho trebárs von so psom.“





# Škola na kolesách



Mária Múhl

*Na mnohých školách po celom Slovensku sa učitelia snažia motivovať deti, aby začali jazdiť na bicykli. Niektorým sa podarilo zmeniť infraštruktúru a okolie školy je pre malých cyklistov bezpečnejšie.*

Je ráno sedem štyridsaťpäť a pred otvorenou bránou základnej školy v Borskom Mikuláši nastal veľký ruch. Desiatky detí prichádzajú na bicykloch, menšie sprevádzajú rodičia tiež na dvoch kolesách. Cyklostojany sú po chvíľke také plné, že poslední majú problém odložiť svoje dopravné prostriedky. Vyzerá to tu ako v Holandsku či škandinávskom mestečku. Namiesto áut sa tu tlačia bicykle.

## Do školy

„Bicyklovanie je v našej dedine bežné, ale odkedy sme sa zapojili do projektu Do školy na bicykli, pridáva sa stále viac detí,“ hovorí triedna 7. A a učiteľka slovenčiny a telesnej výchovy Vlasta Vajdová. Keď sa pred šiestimi rokmi objavila prvá výzva, neváhala. Stala sa koordinátorkou projektu na škole. „Zdalo sa mi zaujímavé, že budeme rátať, koľko detí príde na bicykli, a hlavne môžeme vyhrať pekné ceny. Doteraz sme vždy vyhrali alebo boli medzi prvými v počte jazd do školy v našej kategórii.“

Akcia trvá dva týždne a okrem vecných cien majú deti ešte jednu výhodu. Každý, kto príde všetkých desať dní na bicykli, získa kartičku Petra Sagana. „Slúži na odmietnutie zlej známky z ústnej odpovede,“ usmieva sa Vlasta Vajdová. A toto na niektorých perfektne funguje. „Rodičia detí veľmi podporujú, vedia, že bicyklovanie je rýchle, zdravšie a šetrnejšie k životnému prostrediu. Denne do školy jazdieva okolo stosedemdesiat detí, pričom máme celkovo cez tristo žiakov.“

Dokonca aj za nepriaznivého počasia či v snehu, vždy je pod strechou odparkovaných aspoň tridsať bicyklov. V rámci kampane sa podarilo vytvoriť aj najväčší bicykel, široký šesťdesiat-

päť metrov, vysoký tridsaťpäť a zložený z takmer dvesto bicyklov.

## Nová jednosmerka

Vďaka projektu a motivácii získať veselé ponožky pre celú triedu sa podarila deťom spolu s triednou učiteľkou Vajdovou veľká vec. Zmenili cestu pred školou z obojsmernej na jednosmernú. „Autá prichádzali zhora, zdola, zastavovali a vystupovali deti, do toho všetky tie bicykle. Ráno tu bol veľký zmätok. Napadla nám jednosmerka. Tak sme s mojou triedou napísali list starostovi obce, ako zlepšiť bezpečnosť pred školou. Dohodli sme si termín a všetci sme išli za ním,“ hovorí o občianskej aktivite učiteľka. Starosta im sľúbil, že sa listom bude zaoberať miestne zastupiteľstvo, a potom ho posunuli na dopravný inšpektorát.

„Uvedomili sme si, že to nie je len obyčajný list,“ dopĺňa učiteľka. „Starosta bol milý, prečítali sme mu list, vypočul si nás a spravili sme si spoločnú fotku,“ opisuje stretnutie siedmačka Lea. A v máji tohto roku nastala zmena. „Je to veľký rozdiel. Situácia je ráno oveľa pokojnejšia a prehľadnejšia.“ Deti priamo v praxi videli silu občianskeho aktivizmu.

Za tie roky, čo sa zúčastňujú kampane, sa zo školského bicyklovania stala tradícia. „Rozširovali sme stojany a aj tak je niekedy problém zaparkovať. Chodievam od piatej triedy na bicykli, baví ma to. Je to lepšie, ako ísť peši či autom,“ hovorí deviatak Ondrej.

## Rekordér Stupava

Parkovanie je jeden z najčastejších dôvodov, prečo deti na cestu do školy využívajú v iných lokalitách bicykle menej. Nielen toto sa snaží zmeniť

Cyklokoalícia prostredníctvom projektu Do školy na bicykli. Mnohí žiaci si práve počas dvojtyždňovej septembrovej akcie prvýkrát vyskúšajú, aké je to pohodlné.

„Kampaň má za cieľ zvýšiť popularitu bicyklovania. Snažíme sa nielen o tom hovoriť, ale aj reálne zlepšovať podmienky, ako sú napríklad cyklostojany pred školami,“ hovorí jeden z koordinátorov projektu, Peter Roszár z Cyklokoalície. Bicyklovanie do školy je čoraz rozšírenejšie napríklad v Stupave, Dunajskej Lužnej, Nesvadoch, Vlčanoch. „So školami riešime tri základné problémy. Parkovania bicyklov, bezpečnú infraštruktúru, čiže zníženie hustoty dopravy a rýchlosti v okolí školy, čo musí urobiť samospráva, a povedomie rodičov o dôležitosti prirodzeného pohybu.“

Každé mesto či dedina majú svoje špecifiká. Oveľa častejšie deti využívajú bicykel na dedinách a v malých mestách ako vo väčších, kde je doprava komplikovanejšia alebo na sídliskách radšej chodia pešo. „Rekordérom je Stupava. Tam sa bicyklujú stovky detí. Ráno sa rodičom nechce stáť v zápchach a voziť ich. Takto je to pre všetkých oveľa jednoduchšie,“ vysvetľuje motiváciu niektorých jazdcov Peter Roszár.

Zlepšiť podmienky pre deti sa snaží aj riaditeľ školy v Borskom Mikuláši Miroslav Mihál. „Bicyklovanie je naša vlajková loď. Spoločne sme napísali projekt a z nórskeho grantu sme získali dotáciu na postavenie nových krytých cyklostojanov so solárnym osvetlením a zelenou strechou. Súčasťou je aj vysádzanie stromov, nádrže na zadržiavanie dažďovej vody či vybudovanie exteriérovej ekoučebne.“ Na nové stojany v Borskom Mikuláši sa mladí cyklisti môžu tešiť v priebehu ďalšieho školského roka.



NOTA BENE

7 2022

Téma

12

NOTA BENE

7 2022


Téma

13





# Primátor na bajku

 Jana Čavojská

*Peter Bročka urobil z Trnavy slovenského lídra mestskej cyklistickej infraštruktúry. Vie, že budúcnosťou je udržateľná mobilita a za príklad si berie mestá na severe Európy, ktoré boli v našej situácii päťdesiat rokov dozadu.*

S primátorom Petrom Bročkom vyjdeme z mestského úradu na pešiu zónu a okolo nás prefrčí niekto na bicykli. O pár sekúnd síce zmizne za rohom, no používa mestský elektrobicykel. Vjazd bicyklom na pešiu zónu je zakázaný z dôvodu bezpečnosti chodcov a hlavne malých detí, ktoré sa tu rady hrajú pri fontáne. Peter Bročka zapne svoj smartfón a okamžite zistí, kto si zo systému mestského bikesharingu prenajal elektrobicykel, ktorý práve porušil pravidlá na pešej zóne. Aj takto funguje Trnava. Mesto, ktorému sa na Slovensku zrejme najviac darí rozvíjať cyklodopravu.

## Päť kilometrov

Peter Bročka používal bicykel na presuny po meste dávno predtým, než ho zvolili za primátora. Možnosť používať na dopravu aj bicykel je podľa neho férová distribúcia verejného priestoru. Samozrejme, dôležité je, aby takáto doprava bola bezpečná aj pre tých najzraniteľnejších, teda deti a seniorov. „Sme autocentrická spoločnosť. Ale niektorí na auto nemajú peniaze a v dohľadnej dobe sa jazda autom bude ešte viac predražovať,“ hovorí.

Bez kvalitnej infraštruktúry je však bicyklovanie po meste zahľtenom autami veľmi nebezpečné. Pred nástupom Petra Bročku na pozíciu primátora to platilo aj v Trnave. Nejaké cyklotrasy síce existovali, ale cyklodopravu kompetentní vôbec nevnímali komplexne a neriešili tak kvalitne. „Dnes sme lídrom vo vnútromestskej cykloinfraštruktúre na Slovensku,“ pokračuje primátor. „Ale snažíme sa porovnávať skôr so severom Európy. Oproti nemu výrazne zaostávame. Naším cieľom je vybudovať základnú sieť cyklotrás tak, aby pokryli všetky dôležité sociálne a komunitné body, teda školy, úrady a podobne. Ak človek môže vybaviť väčšinu svojich vecí na bicykli rýchlo a bezpečne, má denno-denný presun na bicykli seriózný zmysel.“

Podľa skúseností miest na severe Európy je pre ľudí, ktorí chcú využívať bicykel, komfortné bicyklovať sa do piatich kilometrov. „Do piatich kilometrov sa v meste realizuje väčšina presunov dokonca aj autom,“ tvrdí Peter Bročka. „Z jedného konca Trnavy na opačný je to presne päť kilometrov. Z každého sídliska do centra približne dva kilometre. Sme na rovine, prší tu veľmi málo, máme mierne zimy.“ Ideálne mesto na bicykel.

## Logická voľba

Najlepšie, samozrejme, je, ak sú cyklotrasy úplne oddelené od automobilovej dopravy. Vtedy si na ne trúfna aj rodičia s malými deťmi. No to v rámci našich miest nie je vždy možné. Jednoducho ich kedysi nestavali tak, aby sa teraz všade zmestili oddelené pruhy pre cyklistov. Peter Bročka je presvedčený, že pri plánovaní budúcej infraštruktúry a nových mestských štvrtí už musí mať prím udržateľná mobilita. Automobilová doprava totiž príliš preplnila naše mestá a ukrojila z verejného priestoru všetkým ostatným. Najviac znečisťuje životné prostredie. Spôsobuje najviac nehôd s tragickými následkami. A so stúpajúcimi cenami pohonných hmôt sa stáva čoraz nedostupnejšia. Celá Európa si láme hlavu nad tým, ako vrátiť mestá, ktoré sa zmenili na kolóny áut a obrovské parkoviská, naspäť ľuďom.

V Trnave v prípade dilemy, či zachovať parkovacie miesta, osožné pár vodičom, alebo vybudovať cyklistickú infraštruktúru, z ktorej budú profitovať stovky ľudí, jednoznačne uprednostňujú riešenie výhodné pre väčší počet Trnavčanov. Logická voľba. Nedávno sa to stalo na Študentskej ulici. „Ľudia si zvykli parkovať v jazdnom pruhu, denne tam stálo dvadsať až sedemdesiat áut. Vodiči tam mali kvôli tomu zlý výhľad, autobusy problém prejsť alebo sa otočiť, cyklisti museli využívať chodník a tam vznikali konflikty s chodcami. Zakázali sme tam parkovanie a vybudovali cyklotrasu. Teraz tadiaľ prejde šesťsto až osemsto cyklistov denne. Desiatnásobok počtu áut, ktoré tam parkovali. Uľahčili sme život stovkám účastníkov cestnej premávky,“ vysvetľuje Peter Bročka.

## Príklady zo severu

Veľa Trnavčanov má pocit, že mesto sa príliš zaoberá budovaním cyklotrás. „Tvoria len malú časť našich investičných akcií,“ oponuje Peter Bročka. „Snažíme sa na ne využívať hlavne eurófondy.“

Trnava ich určite chce využiť. Projekty cyklotrás tu plánujú dlhodobo. Dokážu sa tak celkom dobre vysporiadať napríklad s nákupom pozemkov, čo býva často kameň úrazu. „Vo väčšine prípadov sa s vlastníckmi dohodneme, hoci to môže trvať dlhšie. Ak sa s niektorými ľuďmi nedá komunikovať, ne reagujú na násobne lepšie ponuky na vykúpenie alebo zamenenie pozemku,

alebo majú úplne nereálne predstavy o jeho cene, musíme pristúpiť k vyvlastneniu. Znalec určí hodnotu pozemku a súd potvrdí cenu. Nový zákon proces vyvlastnenia výrazne zjednodušil. Je nepravdepodobné, aby získanie pozemku trvalo viac ako tri roky.“

Inšpiráciu na projekty udržateľnej dopravy hľadá Trnava v mestách, kde je rozvinutá. Kodaň, Amsterdam, Utrecht.

## Pomôžu aj vodičom

Peter Bročka má najradšej holandský Groningen. „Layout stredovekého historického mesta je veľmi podobný Trnave. S dopravou sa vysporiadali veľmi radikálne. V centre si človek s autom veľmi neškrtne. Do určitých zón vôbec nesmú.“

Na príklade holandských a dánskych miest vidíme, čo sa stane, keď obmedzíme automobilovú dopravu a uprednostníme tú udržateľnú. „Ten všeobecný plač motoristov o obmedzovaní ich práv bol v každej krajine rovnaký,“ tvrdí Peter Bročka. „Treba vytrvať a ukázať ľuďom, že alternatívy v konečnom dôsledku pomôžu aj vodičom. Cyklisti im nebudú zavadzať a na cestách bude menej áut. Základom je nastaviť hranice toho, pokiaľ je auto akceptovateľné, a ukázať ľuďom aj iné možnosti. V Trnave napríklad pešiu zónu na mieste hlavnej mestskej prúdnice vyhlásili ešte komunisti v 70. rokoch.“

Generácie dnešných tridsiatnikov a starších si ešte pamätajú, že ako deti sa bez problémov prehánali na bicykloch po sídliskách a aj dospelí využívali bicykle ako dopravný prostriedok veľmi často. Potom prišiel boom áut. Bicyklovanie ustalo. Ľudia presadli do áut. Sídliská pre deti na bicykloch prestali byť bezpečné. „Našťastie, najstaršia generácia sa nikdy bicyklovať neprestala. Teraz sú to naši výborní klienti. Napríklad môj otec uprednostňuje presun na bicykli. Má problémy s chôdzou. Na bicykli sa odvezie rýchlejšie a jednoduchšie dopraví domov napríklad nákup. Veľa seniorov nevlastní autá. Ich bezpečnosť je pre nás dôležitá. Druhou skupinou aktívnych cyklistov, na ktorých bezpečnosti nám enormne záleží, sú rodiny s deťmi. Vyrastá prvá generácia odrážadlových detí. Prirodzene prechádzajú na bicykel. Viacero štúdií potvrdilo, že deti, ktoré sa bicyklujú, majú oveľa lepšie rozvinuté priestorové vnímanie,“ vysvetľuje Peter Bročka.

NOTA BENE

7 2022

Reportáž

15





NOTA BENE

7 2022

Reportáž

16

## Bicykel na prenájom

Ako prvé slovenské mesto zaviedla Trnava elektrický bikesharing. Vlastní stoštyridsať elektrobicyklov, a v letných mesiacoch prekračujú tisíc výpožičiek denne. Elektrické bicykle zvolili preto, lebo si mysleli, že zážitok z jednoduchej, príjemnej a fyzicky nenáročnej cykloaktivity privedie k bicyklovaniu sa viac ľudí, ktorí s ním nemajú skúsenosti a sú zvyknutí na pasívne formy dopravy. Kto má o elektrický bikesharing záujem, musí pri zaplatení registračného poplatku prísť podpísať zmluvu na mestský úrad. Malá komplikácia má logický dôvod. „Vytvorenie vzťahu,“ objasňuje primátor. „Bicykel stojí nemalé peniaze. Zmluva pomáha redukovať vandalizmus. Pätnásť minút jazdy je potom zdarma. Ak bicykel odhlásite a následne znovu prihlásite, alebo ak prihlásite iný, môžete si z bezplatných jász vyskladať celý deň. Využívajú to napríklad doručovatelia jedla z reštaurácií.“

Novinkou bude možnosť dlhodobého prenájmu klasického mestského bicykla s tromi prevodmi slovenskej

výroby za dvadsať – tridsať eur ročne. Záujemca ho dostane od mesta aj s poisťením a kvalitným zámkom, aby nemal obavy zaparkovať ho kdekoľvek vonku. Takýto prenájom možno ľudí motivuje, aby si neskôr kúpili vlastný bicykel. V Trnave počítajú aj s tými najchudobnejšími, ktorí možno nemajú ani na lístok na verejnú dopravu, aby mohli dochádzať do práce. Uvažujú nad modelom, v rámci ktorého by mohli získať mestský bicykel za ešte výhodnejších podmienok.

## Hlavne bezpečne

Veľkou témou sú aj bezpečné stojany na bicykel. Peter Bročka spomína na podzemné parkovisko bicyklov v Utrechte. Malo kapacitu 12 500 bicyklov a už nestačilo. V Trnave ešte nie sú až tak ďaleko. Cykloveža pri železničnej a autobusovej stanici však časom prestane stačiť. Preto mesto plánuje doplniť stojany na bicykel aj tam. A zároveň vo všetkých školách a na rôznych miestach vo verejnom priestore.

V severských krajinách je najvyžívanejší bikesharing na železničných

staniciach: ľudia pricestujú za prácou alebo na výlet a nemusia si so sebou privieť aj vlastný bicykel. Podobný bikesharing pripravujú aj v Trnave. Na rozdiel od mestských elektrobicyklov bude prístupný aj turistom a návštevníkom mesta. Mesto sa zároveň snaží najať na svoje cyklotrasy aj štyri dediny v okolí. Peter Bročka vidí veľký potenciál v tom, aby obyvatelia okolia, ktorí v Trnave pracujú, mohli aspoň v teplých mesiacoch dochádzať za prácou na bicykli po samostatnej cyklotrase. O financie na ich vybudovanie sa bude mesto uchádzať v rámci Plánu obnovy. Zároveň je pripravené pomôcť aj dedinám v okolí s vypracovaním projektov.

Odkedy v Trnave budujú systém udržateľnej dopravy, výrazne sa zlepšil vzťah Trnavčanov k cyklistike. Potvrdzujú to dáta zo sčítačov cyklistov. „Máme medziročný nárast cyklistov o 20 – 30 %. Na jednej z cyklotrás dokonca viac ako o 50 %,“ hovorí Peter Bročka. „Som presvedčený o tom, že s rastom kvalitnej a bezpečnej infraštruktúry bude rásť aj počet ľudí, ktorí budú na jednoduché presuny po meste preferovať bicykel.“

# Čakám na plavecké chodníky



Elena Akácsová



Shutterstock

*Kedysi bol bicykel dopravným prostriedkom. Až potom športom a zábavou. Dnes sa to spája. Ale čo máme robiť my, čo sme sa narodili v blbom medziobdobí?*

Chcem sa naučiť jazdiť na koni, povedala som rozhodne po päťminútovej jazde na pokojnej kobyľe, ktorú moji známami, majitelia konskej farmy v Častej, používali príležitostne ako atrakciu pre deti a nemehľá ako ja. Povedali, že dobre, ale budeš sa musieť o toho koňa aj starať. Slúbila by som vtedy všetko, bola som plná nadšenia a súznenia s tým obrovským zvieraťom, ktoré som – ako som sa vtedy mylne domnievala – ovládala.

Chcem sa naučiť jazdiť na koni, povedala som o pár dní neskôr kamarátom pri pohári vína. Nadšenie ma stále neopúšťalo. Jeden z nich sa na mňa zadíval a povedal: „Elena, nečítala si dejiny devätnásteho storočia? Nepamätáš si, koľko ľudí sa dorantalo a zabilo pri páde z koňa?“ Skôr, ako som stihla niečo vtipné odvrknúť, ešte dodal: „Najprv sa nauč bicyklovať, keď tak veľmi túžiš po jazdení. Keď to zvládneš, môžeš presedlať na koňa.“

Definitívne ma umlčal. Lebo, áno, priatelia, ja sa neviem bicyklovať. Celoživotne sa vyhováram na to, že moji rodičia boli antišportové typy a že sme doma mali len jeden bicykel značky Pionier, ktorý si vydupal môj o tri roky starší brat a nikdy mi ho nechcel požičať. A keď sa raz rozhodol, že ma bude učiť na ňom jazdiť, tak som z neho hneď spadla a hrozne sa doudierala. Ešte na mňa nakričal, že som mu zničila bicykel. A tým moje koketovanie s bicyklom skončilo.



tam bolo nebezpečné jazdiť popri kamiónoch, ktoré ešte nemali postavený obchvat, navyše sa všade dalo dostať pohodlnejšie električkou.

Až ten kamarát s tým koňom ma dožral. A tak som sa takmer štyridsaťročná začala učiť jazdiť na bicykli.

Zvládla som jazdu na parkovisku, rovnako aj do zákruty, vykrúcala parádne osmičky, keď kamarát usúdil, že už som schopná dobicyklovať pár kilometrov po poľných cestičkách k ramenu Váhu, kde sa okúpeme. Jeho úsudok sa ukázal ako veľmi mylný a ja som na bicykel aj na koňa definitívne zanevrela.

No ako prišlo bicyklovanie znovu do módy, objavili sa články o tom, ako veľmi táto činnosť prospieva nielen Zemi a klíme, nielen ľudskému telu a duši, ale i mozgu. Počas bicyklovania sa vraj zvyšuje prietok krvi nielen svalmi, ale aj mozgom, čím sa doňho dostane viac kyslíka a živín, ktoré môžu zlepšiť jeho výkon. Dvoj- až trojnásobne sa zvyšuje aj produkcia látok, ktoré sa používajú na tvorbu nových mozgových buniek.

Tak to ma zaujalo. To by som chcela. Našťastie som si všimla, že tie články sú na nadšených cyklistických webstránkach a niekde úplne na konci bolo nenápadne uvedené, že podobné výsledky možno dosiahnuť aj behom či plávaním. Plávanie, to už hej, keby mal niekto vo voľbom programe budovanie plaveckých namiesto cyklistických chodníkov, okamžite ho podporím.

Zatiaľ čakám, kedy sa do módy dostane aspoň nejaké menej nebezpečné ekologické jazdenie po meste. Napríklad na trojkolkách, rikšiach alebo oslíkoch.

**Autorka je šéfredaktorka TV OKO/TV SVET.**

NOTA BENE

7 2022

Proti srsti

17





NOTA BENE

7 2022

Fenomén

18



NOTA BENE

7 2022

Fenomén

19

# Imúnni voči defektom

 Dagmar Gurová  Alan Hyža

**Priamo v centre Bratislavy funguje centrálny sklad, z ktorého rozvážajú zásielky po meste cyklokuriéri. Sú rýchlejší a ekologickejší ako autá a navyše odľahčili aj dopravu.**

Priestranná miestnosť na prízemí bývalého hotela Kyjev v Bratislave sa zaplňa mladíkmi s nákladnými bicyklami. Cyklokuriéri spoločnosti Švihaj Šuhaj si zo svojho prekladiska pre pešiu zónu berú nové zásielky. Necítiť tu žiaden zhon, a z políc predsa bleskovo mizne veľké množstvo krabíc a balíčkov rôznych veľkostí. Niektoré nakladajú do cargobajkov Bullit. Nie sú širšie než bežné bicykle, ale odvezú výše stokilový náklad.

## Toaleták expresne

„Rozvážame všetko možné. Zásobujeme prevádzky. Doručujeme objednávky z e-shopov. Dovezieme USB kľúč, štyri pneumatiky alebo chladničku,“ hovorí Šimon Krošlák, konateľ a prevádzkový riaditeľ Šuhajov. Dostávajú aj neobvyklé zákazky. Viezli pitoreskné figuríny a expresne vybavili požiadavku na doručenie šiestich kotúčikov trojvrstvového toaletného papiera.

„V poslednej dobe je veľmi obľúbený nábytok, a nie sú to malé kusy,“ dodáva cyklokuriér Ďuso, ktorý práve vyráža s plne naloženým cargo bicyklom. Zásielky v širšom centre mesta doručí rýchlo, efektívne a ekologickejšie. Tromfne autá, spomalené čakaním v zápchach a hľadaním parkovacích miest.

V najužšom centre Bratislavy sa Šuhajom osvedčili mohutnejšie nákladné trojkolky Radkutsche Musketier. Sú ideálne na zásobovanie peších zón a voze-

nie ťažkých nákladov v úzkych uličkách. Bezpečnú prepravu vecí v každom počasi zaistujú obrovské čierne boxy, na pohľad podobné tým, v ktorých iluzionisti trikom nechávajú miznúť ľudí. Trojkolka sa dá rôzne upraviť a prepraví takmer všetko. „Odvezie až tristo kíl,“ hovorí Šimon.

Kuriérske bicykle sú odolné. „Niektoré elektro cargobajky sú v službe už sedem rokov. Najstarší má najazdených okolo sedemdesiatpäťtisíc kilometrov. Postupne dostal nový motor, batérie, brzdy, ale stále funguje.“

Šuhaji používajú protiprierazové plášte, s ktorými sú takmer imúnni voči defektom. „Zásadné technické problémy v teréne máme len zriedka. Ak treba, pomôže náš šikovný servisman Ticián. Šuhaj servis je otvorený aj pre verejnosť, stačí sa objednať.“

## Ekologická revolúcia

Cyklokuriéri Švihaj Šuhaj fungujú od roku 2009. Ekologické doručovanie

rozbiehali v dobe, keď sa do bratislavskej premávky odvážili len najsmelší cyklisti. Dnes sú šoféri o niečo ohľadupľnejší. Pribudlo aj zopár cyklotrás či cyklistických pruhov. Firma sa časom spojila s expresnou kuriérskou spoločnosťou GO4, ktorá vďaka cyklokuriérom a niekoľkým elektroautám doručuje vyše štyridsať percent svojich zásielok ekologicky.

Šuhaji najskôr vozili hlavne dokumenty a malé balíčky, zásielky do desiatich kíl, ktoré sa zmestili do batoha alebo na nosiče bicykla. „V roku 2013 sme kúpili prvý cargobicykel, a to bola úplná revolúcia,“ spomína Šimon. „Zrazu sme boli schopní robiť ozajstnú logistiku.“

Cyklokuriéri boli v centre Bratislavy takí efektívni, že tam s nimi spojila sily aj medzinárodná prepravná spoločnosť DPD. „Pôvodne od nás chceli kúpiť cargobicykel, ale ponúkol som, že by sme rozvoz v centre mohli robiť pre nich. Postupne nám tam zverili všetky svoje zásielky. Na dvoch nákladných bicykloch doručíme to, čo predtým v centre rozvážali dve až tri kuriérske autá.“

Veľmi im pomohlo zriadenie prekladiska pri Kamennom námestí. Po zásielky netreba chodiť do depa na okraji mesta. „Ráno nám sem všetko dovezú dve autá a chalani to postupne rozvážajú v centre. Otvorilo nám to nové možnosti.“

## V každom počasi

Kedysi museli šuhaji niekoľkokrát denne vlastnou silou utiahnuť náklad s váhou 50 až 70 kíl. Teraz donášku nákladným bicyklom uľahčuje elektromotor. Nejazdí za kuriéra, ale pomáha mu. Podobne ako keď mu vietor fúka do chrbta. Šuhaj musí mať dobrú kondíciu, no jeho práca už nie je v prvom rade o telesnej sile. Skôr o ochote jazdiť v každom počasi. „Najhoršia je poľadovica. Vtedy sa snažíme dať kuriérom menej zásielok a viac času, aby mohli jazdiť opatrne. Ak by sa zásielka mala trochu zdržať, dôležité je dopredu informovať klientov. My sa toho držíme a nemáme zásadné sťažnosti.“ Niektorí zákazníci majú zmluvnené doručenie zásielok už do pol hodiny. Pri doručovaní z e-shopov sú na výber väčšie časové okná. „Máme veľmi slušne vychytený systém na trasovanie aj výpočet časov doručenia.“

Švihaj Šuhaj má okolo šesťnásť kuriérov vrátane brigádnikov, ktorí chcú takto využiť voľný čas v lete, privyrobiť si pred Vianocami alebo si sem-tam po robote vyvetrať hlavu na bicykli. Jadro tímu tvorí osem jazdcov. Tí pracujú denne. Viacerí sú vo firme roky. Takmer každý z nich vyštudoval vysokú školu, ale potom zistil, že chce robiť niečo iné. Byť celý deň na vzduchu a v pohybe.

Ani Šimon netúžil vysedávať za počítačom. Cyklokuriérom je od roku 2011, no teraz viac manažuje ako jazdí. „Keď som to robil denne, nemal som až takú chuť sadnúť na bicykel vo voľnom čase. Teraz sa teším z každej príležitosti. Vozím deti do škôlky, jazdím do práce, a keď chalani potrebujú pomoc, rád za nich zaskočím.“

## Najstarší šuhaj

Najstarším šuhajom je Peter, ktorý sa blíži k šesťdesiatke. „Nevyzeráš na to,“ hovorí mu Šimon. „Možno preto, že sa nezožieram niekde v kancelárii. Aj tu sú stresy, ale beriem to pozitívne,“ vysvetľuje Peter. Doručovaním zásielok na bicykli sa živí štrnásť rokov. Šimon mu predpovedá, že to bude robiť až do dôchodku. Možno aj dlhšie.





NOTA BENE  
7 2022  
Fenoméni

20

Peter pripisuje svoju dobrú formu každodennej rozcevičke a výdatnej strave. „Aj keď je veľa roboty, tých desať minút na jedlo si vždy nájdem. Zvykol som si jesť menšie porcie päť až šesťkrát denne. Hladný človek nemá silu.“

Pred dvadsiatimi rokmi prešiel na bicykli skoro celú Hodvábnu cestu, odkrútil jedenásttisíc kilometrov. Neskôr šiel v zime dvetisíc kilometrov na bicykli okolo Slovenska. Nechcel sa zastaviť ani po príchode domov a začal pracovať ako cyklokuriér. „Jazdím každý deň. Osem až desať hodín, podľa toho, koľko treba. Cez víkend som opäť na bicykli alebo vyrážam von pešo.“

O svojich skúsenostiach písal do časopisov, vyšla mu aj kniha Okolo Slovenska na bicykli. Vlni prešiel pešo celý Karpatký oblúk, nachodil výše tritisíc kilometrov. „Mám rád výzvy, čím sú ťažšie, tým sú zaujímavejšie. Chcel by som ešte stihnúť cestu na bicykli okolo sveta.“

### Tour de Felvidék

Švihajúci šuhaji radi testujú hranice svojich možností. Keď nepracujú, stretávajú sa na alleycatoch, neformálnych cyklistických pretekoch, ktoré organizujú cyklokuriérske komunity po celom svete. „Chalani založili bratislavskú alleycatovú ligu. Na konci roka vyhodnocujú, kto bol najlepší, ale ide hlavne o zábavu,“ hovorí Šimon.

Každé preteky môžu mať vlastné pravidlá. Väčšinou je to veľká cyklo-

-orientačná naháňačka po meste. Jazdci majú napríklad v limitovanom čase obísť čo najviac stanovísk, pričom je dopredu jasné, že sa nestihnú dostať všade. Každý si volí vlastnú trasu a skúša, čo dokáže. Niekedy získa bod už za to, že stanovisko nájde, inokedy až po splnení úlohy, ktorá ho tam čaká.

Extrémnou celoslovenskou verziou je Tour de Felvidék, preteky na pomedzí alleycatu a cyklomaratónu. Názov je tak trochu recesiou. Šlo o to, aby mal rovnakú skratku ako Tour de France. Doteraz prebehli tri ročníky so štartom v Prešove, Banskej Bystrici a pri Štrbskom plese. Jazdci mali štyridsať hodín na to, aby pozbierali čo najviac checkpointov po celom Slovensku a dorazili do cieľa v Bratislave. „Tento rok sa bude opäť štartovať z východu, ale preteky potrvajú šesťdesiat hodín. Podarilo sa nám to napasovať na predĺžený víkend od 26. do 29. augusta. Očakávame, že priemerné dojazdy budú okolo osemsto kilometrov,“ hovorí Šimon.

Vítaný je každý, kto sa na to odhodlá. Súťažiť bude sám za seba a bude len na ňom, koľko checkpointov cestou navštívi. Nájde ich na zaujímavých, menej známych miestach. Šimon takto objavil Slavošovský tunel, ktorý prerazili počas druhej svetovej vojny, ale nespojajzdni. Je dlhý takmer dva a pol kilometra a celý prejazdny na bicykli. „Idete tmavým tunelom povedľa jarku, v ktorom tečie voda. Celý čas sa natriasate, lebo asi každého jeden a pol metra prechádzate cez niekoľko centimetrov široké

žľaby.“ Znie to trochu strašidelne, ale Šimon tvrdí, že je tam krásne. Adrenalín mu skôr zdvihla svorka psov, ktorá naňho zaútočila v dedine Magnezitovce, kde tunel ústi. „Naháňali ma niekoľko kilometrov, ešte mi aj spadla reťaz, ale našťastie som šiel dole kopcom a psov to prestalo baviť.“

### Dlhá skratka

Na takýchto zážitkoch sa potom v cieľi dobre zasmejú. „Pred dvoma rokmi bolo stanovisko aj pri horskom hoteli Poľana, ku ktorému ide celkom pohodová cesta. Jeden párik sa pomýlil a vyšiel s bicyklami až na vrch Poľana. Vylviekli ich na chrbtoch a celí šťastní sa tam odfotili. My sme im potom v cieľi povedali, že tam vôbec nemuseli chodiť,“ hovorí Šimon. „Najhoršie bolo, že mali cestné bajky a cestné tretry s tvrdou podrážkou, takže si to hore vyklopkali,“ pripomína šuhaj Ticián zo servisu bicyklov a pridá svoj pamätný zážitok z vlnajších pretekov. Chcel získať bod zo stanoviska na Kráľovej holi a zo začiatku išlo všetko podľa plánu. „O druhej nadržanom som bol v sedle Kopanec a zviezol som sa okolo ľadovej jaskyne na celkom zjazdnu turistickú trasu. Okolo štvrtej navigácia zahlási-la, že mám odbočiť do strmého kopca. Vtedy som si pomyslel, že to bude zaujímavé.“ Nejaký čas sa ešte štvral na bicykli, potom ho musel tlačiť a nakoniec vyložil na chrbát.

„O šiestej ráno som si pri krásnom výhľade dal palacinky a o siedmej som bol konečne hore. Bola to ideálna trasa pre bicykel. Väčšinu času som ho niesol na chrbte,“ smeje sa. „Neprekonateľné zážitky často vznikajú, keď sa človek rozhodne použiť skratku, ktorá nakoniec vôbec nie je skratkou,“ objasňuje Šimon. V práci šuhaji pretekajú s časom, ale na Tour de Felvidék aj posledný účastník získa česť, slávu a špeciálny titul. Za to, že to nevzdal a dorazil do cieľa.

1 (str. 18) Nákladné trojkolky sú ideálne na zásobovanie pešej zóny. V centre Bratislavy doručia zásielky, ktoré sem predtým každý deň vozili dve až tri kuriérske autá.  
2 (str. 19) Cyklokuriér si berie nové zásielky z prekladiska pre pešiu zónu. Necítiť tu žiaden zvon, a z políc predsa bleskovo mizne veľké množstvo krabíc a balíčkov rôznych veľkostí.  
3 Šuhaji kedysi jazdili len s batohom, v ktorom odniesli zásielky do desiatich kíl. S nákladnými bicyklami odvezú desiatky kíl. Pomáhajú im elektromotory.



# Rám na mieru

  Mária Múhl

*Marek Parajka vytvára unikátne šperky, na ktorých je radosť jazdiť. Každý jeden je výnimočný, ručne robený originál. Pod svojou značkou Arko Bici sa stáva legendou medzi výrobcami bicyklových rámov. Na jeho bicykloch sa dnes ľudia vozia po celom svete.*

Stačí sa pozrieť na bicykel z Marekovej dielne a hneď je vidieť, že je špeciálny. Má jedinečný dizajn, farby a hlavne je vyrobený presne na mieru konkrétnemu jazdcovi. Každý bicykel má tak svoj vlastný príbeh.

### S otcom v dielni

Kovu a bicyklom sa venuje celý život. Vyrastal v Cíferi pri Trnave a ako chalan z dediny rád jazdieval na bicykli. Bral ho ako svoju súčasť. „Môj otec mal doma dielňu. Opravoval a lakoval karosérie áut. Od detstva som mu pomáhal. Keď mu zvýšila metalická farba, striekali sme si ňou bicykle,“ spomína na svoje začiatky Marek.

V deväťdesiatych rokoch sa rovnako ako v iných sférach začali otvárať brány západu aj pre vášnivých cyklistov. V tom čase chýbali na našom

trhu viaceré veci a medzi nimi i literatúra o bicykloch. Zháňala sa ťažko a rovnako aj nové komponenty či kvalitnejšie bicykle zo zahraničia. „Keď som chcel mať niečo iné, musel som si to poskladať. Samozrejme, bicykle sme chceli mať vyčákané, tak sme si ich striekali sprejovými farbami alebo autolakmi. Keď sme zohnali cyklo nálepky, zrazu sme mali slávne značky na ráme Favorit,“ smeje sa netradičný remeselník.

Marek má za sebou odborné vzdelanie, kvalifikáciu v metalurgii a zvaraní. V jeho príbehu má svoje miesto i dedko, ktorý bol kováč na miestnom družstve. Okolo neho sa motal už ako malé dieťa. Zručnosti a vášeň do seba zapadli. Oficiálne si svoje raritné povolanie zaregistroval pred piatimi rokmi. Postupne začal vyrábať bicyklové rámy na mieru.

### Z Londýna na bicykli

Po prijatí Slovenska do Európskej únie v roku 2004 pôsobil Marek v írskom Dubline. Tam sa stretol s bicyklami vyrábanými klasickou metódou ako spájkovanie plameňom natupo do mufní. „Myslel som si, že klasická oceľ je úplne mimo hru, i keď sa u nás na oceli stále jazdilo,“ hovorí.

Keď sa po rokoch vrátil na Slovensko, v Bratislave práve začínala renesancia cyklokultúry. Šťastnou náhodou bol pri tom štarte nového života na dvoch kolesách. „Celý deň sme riešili jazdenie, bicykle.“ V hlavnom meste sa vyformovala veľká partia. Vznikali malé dielničky, kde bicykle skladali, prerábali a striekali. Marek si odskočil ešte na rok do Londýna, aby zarobil ďalšie peniaze, a investoval ich do výroby. Priviezol si do Anglicka svoj vyrobený a poskladaný

NOTA BENE  
7 2022  
Príbeh

21



modro-biely bicykel. Bol to jeho verný dopravný prostriedok. Na ten je zatiaľ najviac hrdý. „Skončil som v práci a išiel som na ňom domov z Londýna do Cífera. Zastavil som sa na kávu v Modre a odtiaľ to bol už len jeden kopec,“ rozžiaria sa mu oči pri tejto spomienke. Trvalo mu to dvanásť dní. Veľa pršalo, ale bola to jedinečná jazda.

Bicykel, neumytý, so špinou z cesty, zavesil na strop vo svojej dielni. Tú má na jedinečnom mieste. Pred piatimi rokmi spolu so svojou ženou Dominkou kúpili starý mlyn v Hradišti pod Vrátnom na Záhorí. Vlastnoručne ho prerábali pomocou pôvodných technológií. „Hľadali sme robotníkov, ktorí by nám urobili vápenné omietky. Nik sa nenašiel. Nakoniec sme si ich robili sami,“ hovorí o starom mlyne. V suteréne má veľkú dielňu, na vyššom poschodí býva so ženou a malou dcérkou Matildou.

### Do detailu

„Najviac ma z toho všetkého baví tvorenie. Nevlám to prácou. Som kreatívec. Záleží mi na každom detaile, ale na prvom mieste je bezpečnosť.“ Minulý rok získal Marek na svoje rámy, vidlice a predstavce oficiálnu bezpečnostnú normu ISO 4210-2. „Na testovanie som dal jeden z mojich prvých bicyklov, ktorý som vyrobil pre svoju manželku. Medzitým som sa technologicky posunul na vyšší level, ale chcel som overiť, či všetky moje bicykle spĺňajú najvyššie bezpečnostné kritériá. A prešiel,“ vysvetľuje Marek. Pracuje s tým najlepším, čo je na trhu. Má špičkové náradie, ktorú používajú svetoví ramári.

Ku každému klientovi pristupuje individuálne. Spoločne tvoria vysnívané kúsky. Komunikácia je pritom časovo najnáročnejšia etapa. „S niektorými klientmi si vymením aj tridsať mailov a trvá niekoľko mesiacov, kým všetko zladíme. Mnohí chcú prebrať každý detail,“ hovorí o čakacej listine. Pol roka je zvyčajne doba, kým začne vyrábať rám. „Mal som klienta z Malajzie, ktorý čakal skoro rok, ale to bolo skôr výnimočné, aj vinou pandémie,“ dopĺňa. Keď sa pustí do samotného zvarovania rámu, má ho hotový za desať dní. Ak bicykel kompletne skladá, je to deň-dva navyše.

### Ako list papiera

Každý rám je špecifický a vyrobený presne na mieru na základe moderné-

ho biomerania bikefitting. Jeho výsledky sa zadávajú do počítačového programu a vyjdú presné dĺžky, veľkosti, uhly ideálneho bicykla pre konkrétneho jazdca. „Stovky, tisíce aktívnych cyklistov trpia pre zlé nastavenia či veľkosti rámu. Ja vyrábam rám na základe biomeraní presne pre klienta. A naozaj to funguje,“ opisuje tvorca Arko Bici. Technológie uľahčili výrobu bicyklov hlavne pre klientov zo vzdialených končín sveta.

Marek vyrába rámy z ušľachtilých legovaných ocelí a martenzitickej nerezovej ocele. Práve nerez sa stal revolučným. Konkuruje materiálu ako je titán. Ten má po čase tendenciu slabnúť, čo môže skončiť prasknutím najviac namáhaných častí. Opraviť titánové rámy je problém, ale nerezová oceľ je v tomto výhodou. Antikoro sa dá spájať aj spájať zvaraním TIG. Marek pracuje s prvotriednymi materiálmi od svetových dodávateľov z Talianska a Anglicka.

„Stále robím starou metódou, čiže zváram plameňom a tvrdé spájkovanie mosadzou a striebrom. Tak sa to robilo aj pred sto rokmi. Každý spoj hladím, zvar preto nie je vôbec vidieť.“ Jeho bicykle sú ako jednoliaty celok. Doviesť každý jeden kus do maximálnej dokonalosti si vyžaduje hodiny práce. Marek rád pridáva rôzne drobnosti, špeciálne pre konkrétnych ľudí. Jeho mama napríklad dostala srdiečko, na ktoré sa pozerá hneď, ako nasadne. Zvyšky materiálov recykluje a používa ich na ručne robené časti rámu. „Záleží mi na odpade, ktorý vytváram, a aj preto uprednostňujem ocele, ktoré sa dajú ľahko ďalej spracovať. A bicykel sa dá ľahko opraviť, keď sa náhodou niečo poškodí či zlomí,“ vysvetľuje svoj postoj k materiálom. Ocelové rúrky sú tenšie. Napriek hrúbke stien len 0,45 milimetra – ako list papiera – sú veľmi pevné. Tým sa znižuje váha bicykla. Chemické zloženie materiálov je tiež stále na vyššej úrovni.

Marek cíti rešpekt pri výrobe každého jedného rámu. „Dbám na bezpečnosť. Vnútorne vedenie kabeláže, či už je to hydraulická hadička, alebo riadiace lanko, je spravené tenkou mosadznou rúrkou. Zabráni sa tak vniknutiu vlhkosti do rámu a je to pohodlnejšie aj na servis, čiže výmenu jednotlivých laniek. Každá časť musí spolu komunikovať a dizajn tiež.“ Celé je to pomerne náročný proces. Každý jeden projekt je jednoducho výzva.

Niektorí klienti presne vedia, čo chcú, a niektorí nechávajú celú realizá-



ciu až po výber farby na Mareka. Skladá bicykle, ktoré majú rôzne vylepšenia, nezávislé svietenie či nabíjanie elektronických zariadení.

### Görtz, Orfanik a Zutro

Marek Parajka práve dokončil svoj päťdesiaty deviaty rám. Svetoznámy ramár Richard Sachs povedal, že prvých desať rámov by konštruktér nemal ani vyťahovať na verejnosť. „Ja som vytiahol asi štvrtý, tie prvé boli nepoužiteľné, tak som ich rozrezal,“ smeje sa dnes Marek. Na základe vlastnej skúsenosti sa však naučil najviac. Dlhé hodiny v otvorej dielni a potom aj vo vlastnej z neho urobili stredoeurópsku špičku. V tomto odbore na Slovensku nemá konkurenciu. „Keď si premietam, koľko námahy, energie a nákladov ma stál vývoj posledných dvanásť rokov, neviem, či je tu niekto ochotný to všetko podstúpiť,“ usmieva sa Marek.

Najviac objednávok dostáva z Nemecka, Rakúska, Škandinávie. Vďaka biomeraniam vyhotovuje rámy do Ameriky či Ázie. Stihol si už vytvoriť stálu klientelu, niektorí si uňho dali vyrobiť aj niekoľko druhov bicyklov. Minulý rok mu prišlo nečakane viac objednávok aj zo Slovenska. Najviac oceňuje práve podporu, ktorú dostáva od lokálnych. Dvere jeho dielne sú stále otvorené.

„Najradšej mám posledné detaily, keď je rám nalakovaný a kontrolujem už len, či sa niekde objaví stekanelec, alebo či niekde sadol prach,“ hovorí o finále majiteľ Arko Bici. Názov má svoj význam. Arko sa volal psík, foxteriér, ktorý s Marekom žil šesťnásť rokov v Cíferi. Bici je z taliančiny.

Paradoxom je, že Marek si až minulý rok vyrobil a poskladal svoj úplne prvý nový bicykel. Doteraz mal vždy nový rám a staré komponenty alebo naopak. Tak si dal darček k narodeninám. Najnovšie si vymyslel aj pomenovania pre svoje rámy. Zapojil obľúbený sci-fi žáner a pomenoval ich podľa filmových postáv z filmu Tajomný hrad v Karpatoch, natočeného podľa románu Julesa Vernea. Vychádza z charakterov postáv a sadlo mu to aj na jeho bicykle. „Superzloduch, barón Görtz, to je môj cestný, a topline, kde sú najlepšie komponenty. Šialenému vedcovi Orfanikovi patrí cestovateľský randonneur a barónov divoký sluha Zutro dostal gravel model, ktorý je odhodlaný pre svojho pána urobiť čokoľvek.“



# Žena s kolesom

 Dagmar Gurová  Martina Juríčková

*Počas jazdy na monocykli možno žonglovať i lízať zmrzlinu, hovorí Suzanne Verschueren z cirkusovej školy CirKusKus. Jednokolka sa hodí na krátku cestu do práce, ale pár odvážlivcov na nej prešlo aj okolo sveta.*

Pred ôsmou ráno sa v Bratislave nezvykne preháňať veľa ľudí na monocykloch. Mladá žena, ktorá na jednom kolese krúži po parkovisku za Novou Cvernovkou, teda musí byť Suzanne Verschueren z cirkusovej školy CirKusKus. V červenej mikine rozháňa šed' zamračeného dňa ako niečo nespútané a radostné, ako žiarivý klaun v prítmí šapitó. Pár dní predtým som ju náhodou videla na jednej akcii, ako predvádzala chôdzu po lane. Teraz ma prekvapila ešte viac, keď z jednoduchého kolesa, poháňaného neustálym točením pedálov, presadla na žirafu, monocykel s vysoko umiestneným sedlom. Pôsobilo to ako keby sa dal do pohybu tenisový rozhodca na svojej vysokej sedačke. Suzanne jazdila hore-dole v tieni vysokých stromov. Neohrozene sa otáčala a obchádzala skupinku chodcov, ktorá sa tam nečakane priplietla. „Robím to už dlho, ale vždy mi stúpne adrenalín,“ hovorí s úsmevom, keď zo žirafy obratne zoskočí na vyvýšený múrik.

## Cirkusová škola

Klasický monocykel, ktorý nemá reťaz ani brzdy, však používa bežne. „Prvýkrát som na ňom jazdila asi v ôsmich rokoch v cirkusovom tábore, neskôr v cirkusovej škole.“ V Belgicku, odkiaľ Suzanne pochádza, má cirkusová škola dlhú tradíciu. „Neviem, ako to vzniklo, ale štát u nás okrem športu a kultúry podporuje aj cirkus. Cirkusová škola funguje v každom väčšom belgickom meste.“

Na Slovensku je len jedna – škola moderného cirkusu CirKusKus v Bratislave. Deti i dospelí sa tam učia žonglovať, robiť pozemnú a vzdušnú akrobáciu a rôzne disciplíny, pri ktorých sa pracuje s rovnováhou. Jednou z nich je jazda na monocyk-

li. „Niektoré deti ju pri intenzívnom nácviku v dennom tábore zvládnu už za týždeň. Ale reálnejšie je trénovať raz týždenne v cirkusovom krúžku. Naučia sa to za jeden až dva mesiace.“

Suzanne sa na svojom monocykli cíti rovnako sebaisto ako iný na obľúbenom bicykli. „Jednokolka je fantastická malá vec, ktorú môžem zobrať všade. Prevážam sa na nej na Pohode aj do obchodu po chlieb. Z Antverp si ju pamätám z plagátov, ktoré propagovali mestskú hromadnú dopravu. Je flexibilná, ľahko ju preniesieš do električky a ušetrí čas na krátkych vzdialenostiach, napríklad od zastávky do práce. Chceš si ju vyskúšať?“ ponúkne mi.

## Prvá jazda

V rozpakoch pozerám na svoje šaty. Nezamotajú sa do kolesa? Ani zďaleka nie som športový typ, ale so Suzanne je tak veselo a bezstarostne, že súhlasím. „Naučila sa to aj moja mama,“ hovorí a to ma definitívne nakopne. Nájdeme si vhodnú stenu na oporu pri nácviku. Skontrolujeme výšku sedadla, ktoré by mi malo siahať približne po pupok, a môžem začať.

Najskôr pozorujem, ako na to jednokolesové čudo, ktoré sa pri najmenšom zošliapnutí pedálov hýbe, vôbec nasadnúť. Existuje viacero spôsobov. Môžem sa postaviť súbežne so stenou a opierať sa o ňu alebo oprieť koleso kolmo na stenu, aby neutekalo. Zvolím túto možnosť. Jednokolku nakloním k sebe tak, aby som mala sedlo pod zadkom. Postavím sa na pedál, ktorý je najbližšie k zemi, snažím sa vyšvihnúť hore a položiť nohu aj na druhý pedál. Na môj úžas sa mi to s pomocou Suzanne a steny, o ktorú sa môžem prichytiť, darí. „Treba sa na to poriadne celou váhou posadiť, aby si mala

ťažisko v strede tela. Ak preniesieš váhu do nôh, bude sa ti zle balansovať.“

Uvoľním sa, vystriem chrbát a doprajem si chvíľku bez pohybu. Bez istenia by to nebolo možné. Monocykel sa neustále hýbe vpred alebo vzad. „Kto chce voľne v priestore stáť na jednom mieste, musí robiť pol otáčky dopredu, pol dozadu, alebo poskakovať,“ znie vysvetlenie.

S pomocou sa trochu pootočím, aby sa koleso dostalo vedľa steny. Pridržam sa jej a skúšam roztočiť pedále. Mala by som byť mierne naklonená dopredu, ale máva to so mnou do všetkých strán. „Je to zvláštny pocit, že? Treba si na to zvyknúť,“ uisťuje ma Suzanne, keď vzápätí padám, s jej pomocou bezpečne, rovno na nohy.

## Skoky a triky

„Pádov sa netreba báť. Nepadáš z veľkej výšky. Keď sa pri jazde mierne nakláňaš dopredu, väčšinou dopadneš na nohy, nie na chrbát. Monocyklu sa tiež nič nestane, na pády je prispôsobený. Zo začiatku sa padá často.“

Na kolese sa udržíte dlhšie, keď nebudete hľadiť do zeme, ale pred seba. Tí, ktorí zvládnu krátku jazdu popri múriku, plote či stene, by sa mali čím skôr osmeliť a vyraziť do priestoru. Rovnováhu si môžu pomôcť udržať rozpaženými rukami. Pýtam sa, čo s nimi, keď už človek na jednokolke naberie istotu. „Môžeš držať zmrzlinu,“ hovorí Suzanne. „To je práve čaro monocykla, že máš voľné ruky a môžeš s nimi robiť čokoľvek – žonglovať alebo sa oháňať hokejkou.“

V Belgicku na jednokolkách hrajú hokej aj basketbal. Súťažia tiež v skokoch do výšky a do dialky, v rýchlej jazde alebo na horských cyklotrasách. „Ľudí baví, že monocykel môžu spojiť so svojím obľúbeným športom.“

Niektorí robia triky a skoky podobne ako na BMX, iných nadchne parkúr na monocykloch. V klasickom cirkuse sa často používali v klaunských číslach alebo na jazdu po lane. Využitie našli aj v novom cirkuse.

## Bez sedla a pedálov

Tak ako pri bicykloch, na výber sú rôzne druhy monocyklov. Líšia sa priemerom kolies, dezénom plášťov, niektoré majú brzdy, ktoré sa ovládajú pod sedadlom. Začiatočníkom stačí jednoduchý, základný model, určený na jazdu po rovnom povrchu. Nadšenci majú na výber jednokolky, s ktorými môžu bez obáv skákať z obrubníkov a vydržia im roky.

Artistické žirafy sa výborne hodia na vystúpenia, pri ktorých jazdca dobre vidno aj v zástupe ľudí. Elektrické

jednokolky sú také vybalansované, že na nich rýchlo dokáže jazdiť takmer každý. Najťažšie je impossible wheel, koleso bez sedadla a pedálov. Namiesto nich má len akési stupienky, na ktorých jazdec stojí. Funguje to trochu ako skateboard. Jednou nohou sa treba odraziť, aby koleso nabralo rýchlosť, a potom sa veziete, kým nezastanete alebo nespadnete. „Je to super, ale naozaj ťažké.“

## Okolo sveta

Niektorí ľudia si monocykle vyrábajú sami alebo si ich dávajú upraviť tak, aby im lepšie vyhovovali. Kanaďan Wally Watts si zostrojil monocykel s veľkým kolesom, na ktorom spravil cestu okolo sveta. V rokoch 1976 až 1978 prešiel takmer sedemnásttisíc kilometrov. Cez šestnásť krajín cestoval iba s malým ruksakom. V roku 2015

vyrazil na podobnú cestu Angličan Ed Pratt. V priebehu troch rokov prešiel na svojom monocykli, upravenom aj na nosenie batožiny, tridsaťtisíc kilometrov.

„Môj osobný najväčší výkon bol výjazd na Mont Ventoux,“ hovorí Suzanne. Vrch s výškou 1909 metrov je jedným z najťažších stúpaní Tour de France. Podporu jej robili rodičia, ktorí ju sprevádzali v aute.

V CirKusKus pred pandémiou robili workshopy monocyklovania. Či sa k nim vrátia, závisí od záujmu. Učiť sa môžete aj sami, na webe je mnoho návodov, ale vždy je dobré mať prilbu a niekoho, kto vás podrží.

„Na začiatku možno utŕžiš zopár modrín, ale to k tomu patrí,“ hovorí Suzanne. „Jediný spôsob, ako sa zlepšovať, je skúšať a skúšať. Ak sa to naozaj chceš naučiť, tak to dokážeš.“

NOTA BENE

7 2022

Fenómén

24

NOTA BENE

7 2022

Fenómén

25







# Najkrajšie slovenské cyklotrasy

Bystrická cyklomagistrála

Belianska cyklotrasa

*Kilometer po kilometri u nás pribúdajú cesty úplne oddelené od áut, bezpečné pre deti, seniorov a vlastne pre každého, kto si chce vychutnať pohľad na svet zo sedla bicykla. Ak je pridanou hodnotou vôňa lesa, pohľad na rieku, hrebene hôr alebo blízke kultúrne pamiatky, potom je na svete nenáročná dovolenka plná zážitkov. Nasadať, vyrážame.*

 Darina Kvetanová  Shutterstock

Vážska cyklomagistrála

Tichá dolina

## Bystrická cyklomagistrála

**Trasa:** Krásno nad Kysucou – Zborov nad Bystricou – Klubina – Stará Bystrica – Nová Bystrica  
**Dĺžka:** 40 km

Táto cyklotrasa spája dva rázovité slovenské regióny, Kysuce a Oravu. Kedysi tadiaľto prechádzala lesná železnica, dnes ju nahradila asfaltová cyklotrasa. Z jednej strany ju lemuje rieka Bystrica, z druhej les, klíma a vzduch sú tak priam ideálne pre aktívny pohyb. Jazda po tejto cyklotrase je nenáročná, na svoje si prídu rodiny s deťmi aj seniori. Navštíviť môžete hneď dve významné pamiatky. V Zborove nad Bystricou je to kostol s vitrážami Vincenta Hložníka, vďaka kto-

rým sa svätostánku hovorí Kysucká Sixtínska kaplnka. Starú Bystricu zas preslávil Slovenský orloj, ktorý spolu so Zbojnickou baštou a Zbojnickým kameňom stoja na čarovnom Rínku sv. Michala Archanjela. Každú celú hodinu sa začína promenáda svätcov sprevádzaná zvukmi zvonov. Kým budete na toto predstavenie čakať, doprajte si kávu alebo dobré jedlo. Z Novej Bystrice, kde sa cyklotrasa končí, vás do Žiliny zavezie cyklobus.

## Vážska cyklomagistrála

**Trasa:** Madunice – Piešťany – Horná Streda – Nové Mesto nad Váhom – Trenčín – Nemšová  
**Dĺžka:** 70 km

Čoskoro to bude najdlhšia od automobilovej dopravy úplne oddelená cyklotrasa. Dnes vedie z Maduníc do Nemšovej, ambíciou je dostávať ju až do Žiliny. Na bicykel vám odporúčame nasadnúť v Piešťanoch. Obnovená asfaltová cestička vás popri Sĺňave a kúpeľnom ostrove privedie k Biskupskému kanálu. Popri ňom budete pokračovať do Hornej Stredy, kde si môžete zaplávať v štrkovisku Dlhé Kusy. Po tomto osviežení sa vám bude šliapať do pedálov jedna radosť. Ďalšou zastávkou bude Nové Mesto nad Váhom, odkiaľ sa buď môžete vrátiť po rovnakej ceste späť do Piešťan, alebo pokračovať ďalej do Trenčína a Nemšovej.

## Belianska cyklotrasa

**Trasa:** Spišská Belá – Tatranská Kotlina – Ždiar a späť  
**Dĺžka:** 40 km

Naše veľhory raz obkolesí obrovský prstenec cyklotrás. Povedie cez Oravu, Liptov, Spiš až do Poľska, odkiaľ sa opäť vráti na Oravu. Túto cyklotrasu staviame spolu s naším severným susedom vďaka eurofondom, momentálne existuje už niekoľko úsekov. Ak sa chystáte na dovolenku do Tatier a beriete so sebou bicykel, nasadnite naň napríklad v Spišskej Belej. Prijemná asfaltová cestička vás privedie do Tatranskej Kotliny, odtiaľ pokračuje miestami terénny, ale zvládnuťelný úsek až do Ždiaru.

Túto cyklotrasu je možné prejsť aj s cyklovozíkom pre dieťa. Keď príde čas na zastavenie, občerstviť sa dá v drevených altánkoch priamo na cyklotrase, v Tatranskej Kotlině alebo v rázovitom Ždiari.

## Horskými dolinami

**Cyklotrasy:** Tichá dolina, Kôprová dolina, Gaderská a Dedošova dolina



Je to síce cyklistika „najsťôr hore – potom dole“, ale stojí za to! Ďalšie úplne bezpečné úseky pre cyklistku bez áut sľubujú horské doliny. Samozrejme, tento terén preverí vašu kondíciu. Tí menej zdatní môžu nasadnúť na elektrobicykel. V liptovskej časti Tatier si môžete zaznačiť hneď

dve doliny. Tichú, ktorá ponúka asi dvanásťkilometrový úsek s krásnymi výhľadmi, a Kôprovú, ktorá je o štyri kilometre dlhšia a v jej závere vás čaká Kmeťov vodopád. Obe sa v jednom úseku spájajú, a tak ich zdatnejší cyklisti zdolajú v ten istý deň, jednu po druhej. Vo Veľkej Fatre je lahôdkou pre dušu cyklistu Gaderská dolina, považovaná za jednu z najkrajších na Slovensku. Asfaltová cesta vás privedie až k skalnatému útvaru Čertova brána. Odtiaľ sa môžete vrátiť späť na parkovisko alebo pokračovať Dedošovou dolinou, ktorá je však podstatne terénnejšia. Asfaltová cesta Gaderskou dolinou má desať kilometrov, spolu s Dedošovou má okruh osemnásť kilometrov.





# Zmenil dejiny

  Jana Čavojská

*Bicykel pravdepodobne ovplyvnil históriu ľudstva viac, než si to uvedomujeme. V možnosti prepraviť sa z miesta na miesto zrovnoprávnil chudobných s bohatými. Dôležitú úlohu zohral aj v emancipačných hnutiach žien.*

Ťažko povedať, kto vynášiel a zostrojil prvého predchodcu bicykla, no všeobecne sa za tohto otca cyklistiky považuje nemecký barón Karl von Drais. V roku 1817 poskladal drevenú konštrukciu s dvomi kolesami, na ktorej páni sedeli a nohami sa odrážali od zeme. Toto čudo nazývali bežiaca mašina, velocipéd, odrážadlo alebo voľnočasový kôň. Barón si ho dal patentovať pod názvom drezina – v origináli draisienne, podľa barónovho

priezviska. Verejnosti svoj vynález predstavil 12. júna v Mannheime. Pozrieť sa prišlo množstvo ľudí. Barón sa vyšvihol na dvojkolesový stroj a odrážal sa na ňom až k schwetzingerskej poštovej stanici a potom naspäť. Trinásťkilometrovú cestu zdolal za menej ako hodinu.

Drezina barónovi von Draisovi slávu nepriniesla. Keby ten videl, aká populárna je cyklistika dnes a koľko ľudí po celom svete denno-denne používa

bicykel ako dopravný prostriedok alebo voľnočasovú aktivitu! Každopádne, pred dvesto rokmi jeho vynález rýchlo vyšiel z módy.

Ak sa budete bicyklovať po dunajskej cykloceste alebo pridete do mestčka Ybbs an der Donau v Rakúsku autom či iným dopravným prostriedkom, zastavte sa v múzeu bicyklov. Nájdete tam aj repliku jednej z prvých drezín. A dozviete sa veľa o tom, ako bicykel doslova zmenil dejiny.

NOTA BENE

7 2022

História

28





NOTA BENE  
7 2022  
História

30

## Nepriateľ dážd'

Približne štyridsať rokov po odvážnej jazde baróna von Draisa k poštovej stanici a späť sa jeho vynález dostal opäť na svetlo sveta. Vo Francúzsku, ale aj v Škótsku k nemu pridali peďále a kľukový pohon. Tento vynález verejnosť nazývala trochu posmešne kostitras. V snahe o lepšiu stabilitu zväčšili ďalší mechanici predné koleso, až vznikol bicykel s dobre známou siluetou – na ktorom nám jazdci veľmi stabilne nepridajú. Angličan Thomas Stevens na ňom však v rokoch 1884 až 1886 obišiel ako prvý človek svet! Prekonal pritom najrôznejšie nástrahy. Najviac problémov mu narobil dážd'. Vtedajšie modely neboli prispôsobené na jazdu po mokrom povrchu a blate. Cez Ameriku často jazdil po koľajniciach; po príchode do Európy si pochvaľoval, že Starý kontinent má lepšie cesty. Reportéri o jeho prechode Amerikou napísali, že „viac ako jednu tretinu cesty musel prejsť pešo. Bolo to osemdesiattri dní reálne na ceste a ďalších dvadsať dní prestávok kvôli dažďu a podobne“.

Cestu cez Európu začal Thomas v Spojenom kráľovstve. V Londýne zisťoval možnosti prechodu Ázie a nenechal sa odradiť čínskym ambasádorom. Potom prebicykloval kontinent a skončil v Konštantinopole. Tam sa informoval o tom, kde sú najpravdepodobnejšie útoky banditov. Cez Osmanskú ríšu, Arménsko, Kurdistan a Irak sa dostal až do Perzie.

V Teheráne prezimoval ako šáhov hosť. Povolenie na prejazd cez Sibír nedostal, vybral sa teda do Afganistanu. A to aj napriek tomu, že táto krajina vtedy nepovoľovala cudzincom vstup na svoje územie. Takže Thomasa zatkli hneď pri príchode. Jeho strážcov bicykel nekonečne zabával. O cyklistu sa dobre starali, až kým ho nevyhostili naspäť do Perzie. Ruským parníkom sa preplavil cez Kaspické more do Baku, vlakom cestoval do Batumi a odtiaľ opäť loďou do Konštantinopolu. Z neho sa plavil do Indie. Počas bicyklovania sa týmto subkontinentom si pochvaľoval kvalitu ciest aj to, že tam nie sú banditi. Z Kalkaty sa loďou vybral do Hongkongu. Prešiel juh Číny a pokračoval na jej východné pobrežie. Odtiaľ parníkom do Japonska. V Jokohame jeho cesta po približne 22 000 kilometroch skončila. Hoci nebol v Afrike, Austrálii, Oceánii ani v Južnej Amerike, vtedy to na cestu okolo sveta stačilo.

## Prvé preteky

Napriek úspechom Thomasa Stevensa považovala väčšina ľudí s aspoň minimom súdnosti vysoké sedadlo na veľkom prednom kolese za málo bezpečné. Nový „perfektne bezpečný“ dizajn bicykla vytvoril v roku 1885 Angličan John Kemp Starley. Mal dve rovnako veľké kolesá a retiazkový pohon. Záujem ľudí oň prevýšil všetky majstrove očakávania. Zbláznila sa doň celá Európa a Spojené štáty americké.

Samozrejme, myslí sa záujem medzi mužmi. Tento dopravný prostriedok bol – ako veľká väčšina dobrých vecí tej doby – určený iba im. No ženy sa nedali. Napriek nevôli väčšiny spoločnosti bojovali za právo bicyklovať sa. O ženách na bicykloch a prvej žene, ktorá na ňom prešla okolo sveta, píšeme v samostatnom článku tohto čísla NOTA BENE.

Bicykel priniesol teda svetu slobodu. Zrazu sa aj tí, ktorí nemali na koňa či vlakový lístok, dokázali prepraviť na väčšie vzdialenosti. Priniesol rovnosť. Bicykel si mohli dovoliť aj menej majetní. A bol dôležitým nástrojom v boji za práva žien. Ženské modely bicyklov začali výrobcovia ponúkať už v 90. rokoch 19. storočia.

Prvé cyklistické preteky odštartovali veľmi skoro. Ľudia jednoducho nechceli jazdiť len za povinnosťami, ale aj pre zábavu. Prvé mužské cyklistické preteky sa konali v roku 1865 v Amiens vo Francúzsku a ženské v roku 1868 v Bordeaux, tiež vo Francúzsku. Nečudo, že práve táto krajina „vynašla“ najvýznamnejšie cyklistické podujatie sveta Tour de France. Olympijským športom sa cyklistika stala v roku 1896.

V múzeu v Ybbse uvidíte aj ha-sičský bicykel (áno, je na ňom aj hadica), bicykel poštového doručovateľa, policajta či poľovníka. Bicykle uľahčili prácu mnohým. Využívali ich dokonca aj armády, tá nemecká napríklad ešte v druhej svetovej vojne. Samozrejme, pokrok napredoval. Bicykle vyrábali stále z vhodnejších materiálov, do módy prišli sklada-cie bicykle, nákladné bicykle s prídavným boxom vpredu, tandemové bicykle aj elektrobicykle. Objavili sa dokonca lietajúce bicykle. Hoci väčšina cyklistov si myslí, že je lepšie zostať obomi kolesami na zemi.

- 1 (str. 28) Rekonštrukcia výkladu cykloobchodu. Do 50. rokov bol bicykel najrozšírenejším dopravným prostriedkom a v každej dedine bola bicyklová dielňa.
- 2 (str. 28) Zástupy historických bicyklov.
- 3 (str. 28) Pedál a hlavne pohon bicykla prešiel vývojom.
- 4 (str. 29) Múzeum vystavuje rôzne súčasti bicykla.
- 5 (str. 29) Historické svetlo na bicykel.
- 6 (str. 29) Pneumatiku na bicykel vynašiel v roku 1888 John Dunlop.
- 7 (str. 29) Historická bicyklová dielňa.
- 8 Velocipéd, ktorý ešte nemal pedále. Jazdec sa odrážal nohami od zeme.

# Život s hudbou



Dagmar Gurová



Martina Juríčková

**Miroslav je vyučený hudobník. K invalidnému dôchodku si privyrába predajom NOTA BENE a súkromnými hodinami hry na klavír. Rád by našiel ďalších studentov. Na škole vinou svojej choroby učiť nemôže.**

Len čo ráno vstane, zahrá si na klavíri. Náš predajca Miroslav práve nacvičuje Turecký pochod od Mozarta. „Hudba je môj život,“ hovorí. „Cítim sa pri nej uvoľnene.“

Hrá aj na flautu a fagot. Nepochádza z hudobníckej rodiny. Na základnej škole v ňom objavila talent učiteľka hudobnej výchovy. „Povedala mi, že ak sa neprihlásim na flautu, nechá ma prepadnúť,“ smeje sa. Jeho mama chcela, aby šiel študovať na strednú záhradnícku školu, on si vybral hudbu. Vyštu-doval konzervatórium a pokračoval na vysokej škole, kde získal bakalársky titul. V ďalšom štúdiu ho zastavila vážna choroba, pre ktorú ostal na invalidnom dôchodku.

## Dôchodok nestačí

Aby sa uživil, vypomáhal napríklad v kuchyni, potom sa dozvedel o NOTA BENE. Časopis predáva od začiatku tohto roka. Nebolo to ľahké. Naši predajcovia označujú január za jeden z najťažších mesiacov. Vonku býva mrazivo a ľudia v tom čase menej utrúcajú. Miroslav to nevzdal. Aj teraz ho môžete stretnúť

pred obchodným centrom Vivo! Prichádza tam po tretej, keď si miesto strieda s iným predajcom. Za pol roka si našiel svojich zákazníkov. „Väčšinou som natrafil na milých ľudí. Ešte som nestretol niekoho arogantného.“

Miroslav je rád, že si takto môže privyrobiť. Býva na ubytovni, za ktorú platí 255 eur. „Bývam sám a som tam veľmi spokojný, ale invalidný dôchodok by mi na to nestačil,“ hovorí. Na bývanie mu prispieva aj mama, ktorá žije v zahraničí.

„Uživiť sa výhradne hudbou je dnes ťažké aj pre zdravého. Musí byť veľmi dobrý, mať šťastie aj známosti,“ hovorí. Ďalšou možnosťou



je učiť na základnej umeleckej škole. „Aj ja som to skúsil ešte počas štúdia. Teraz mi to zdravotný stav nedovolí. Stále učím, ale len individuálne.“ Už rok dáva súkromné hodiny hry na klavíri a chcel by si nájsť ďalších studentov. Najradšej na klavíri, ale môže učiť i hru na fagote a flaute.

## Očarený klavírom

S flautou kedysi začínal, potom bol jeho hlavným nástrojom fagot.

Až na konzervatóriu si uvedomil, že najviac mu vyhovuje klavír. „Fagot je ťažký nástroj.“ Je náročný na techniku hry a správny nátlak.

„Keby som si mohol vybrať znova, zvolil by som si klavír.“

Doteraz na ňom denne hrá. Najradšej má hudbu klasicizmu, obdivuje Mozarta.

Novú skladbu bežne cvičí jeden až dva mesiace, kým je so svojím výkonom spokojný. Počas štúdia cvičil štyri hodiny denne na fagot a osem hodín na klavír. Najdlhšie trénoval Chopinovu skladbu Fantaisie – Impromptu, Op. 66. Piloval ju dva roky. „Niekedy som hral ešte o pol noci. O šiestej ráno som už vstával. Chcel som byť dobrý, ale ten stres asi prispel k mojej chorobe.“

Teraz sa jeho život odvíja v pomalšom a pokojnejšom tempe. Popri hudbe trávi voľno pri počítači a na našich akciách. Nedávno sa s nami vybral na opekačku či na výlet spojený s pozorovaním vtákov, ktorý sme organizovali pre predajcov a spolupracovníkov. Hoci nepatrí k nadšeným turistom, bol rád, že sa pridal. „Vtáci spev ma uchvátil, vnímal som ho ako hudbu. Pripomenul som si, že inšpiroval už renesančných hudobných skladateľov.“

Miroslav sa rozhodol, že sa zapojí ešte viac a predstaví niečo zo svojho repertoáru aj iným predajcom. Na niektorom z našich spoločných stretnutí zahrá skladby od Mozarta a Chopina. „Teším sa. Zahrám to tak, ako to má byť.“

NOTA BENE  
7 2022  
Portrét

31



# Amazonky na kolesách



Dagmar Gurová



Lucia Žatkuliaková

*Annie Londonderry bola prvou cyklistkou, ktorá prešla okolo sveta. Možno cestovala viac s bicyklom ako na ňom, ale poriadne si to užívala. Zámerne okolo seba spriadala legendy, ktoré jej pomáhali k zárobku. Bola vzorom pre ženy, ktoré túžili po slobodnejšom živote.*

Manžel, tri malé deti, narodené rýchlo po sebe, a domácnosť mali Američanke Annie Cohen Kopchovsky zaistiť naplnený život. V roku 1894 nebolo bežné ani žiadúce, aby úctyhodné ženy chceli niečo viac. Keď sa nečakane vzoprela konvenciám a z Bostonu vyrazila na cestu okolo sveta, svojich súčasníkov nesmierne šokovala.

Útla dvadsaťštyriročná žena si zbali náhradnú bielizeň, perleťou vykladaný revolver a vysadla na bicykel, ktorý dovtedy takmer výhradne používali muži. Za škandalózne sa považovalo aj to, že cestovala sama.

Koncom 19. storočia ju pravidelne spomínali noviny naprieč Amerikou a Európou, ale zomrela zabudnutá. Znovu ju objavil až jej praprasyновеc Peter Zheutlin, ktorý svoje pátranie zhrnul v knihe Okolo sveta na dvoch kolesách: Mimoriadna jazda Annie Londonderry. Zistil, že pred štartom sa o šport vôbec nezaujímal a cyklistika bola pre ňu novinkou. „Okrem dvoch krátkych lekcií v predošlých dňoch v živote nejazdila na bicykli.“

## Stávka alebo trik?

Annie napriek tomu hodlala v nepohodlných dlhých sukniach odkrútiť tisíce kilometrov. Chcela vyhrať stávku dvoch bostonských boháčov, ktorí tvrdili, že žiadna žena neprejde na bicykli okolo sveta. Údajne na to stavili desaťtisíc dolárov. Podmienkou bolo, aby štartovala bez peňazí, cestou si na seba zarobila päťtisíc dolárov a všetko stihla v priebehu pätnástich mesiacov. V tých časoch sa stávkou dalo zdôvodniť kadečo, čo by inak nebolo prípustné. Annie nemala dokázať len svoju fyzickú silu a odolnosť, ale najmä to, že si poradí vo svete ovládanom mužmi.

V hre boli závažné sumy. „Priemerný ročný plat v tom čase dosahoval okolo tisíc dolárov,“ pripomína Zheutlin. Od

začiatku sa povrávalo, že celá stávka je výmysel, ktorý má pritiahnúť pozornosť. Je celkom možné, že Annie ju sama nastrojila alebo aspoň prikrášlila, podobne ako množstvo ďalších bombastických detailov zo svojej cesty. Vtedajšie noviny milovali senzácie a ona ich pohotovo dodávala. Zinscenovala fotografiu, na ktorej ju ohrozovali dvaja muži s puškami. Mali to byť francúzski banditi, ktorí ju pri prepade údajne zranili.

S obviazanou nohou, vyloženou na riadidlách, potom ohurovala dav, ktorý ju vítal pri vstupe do Marseille. Tvrdila, že v Indii, kde zrejme nikdy nebola, lovila bengálske tigre. V Číne ju vraj väznili a postrelili. Keď jej pri zrážke so splašeným koňom skutočne šlo o život, na druhý deň pokračovala v prednáškovom turné, akoby sa nič nestalo. Novinárom však rozpovedala vylepšenú verziu, podľa ktorej po nehode upadla do bezvedomia a v nemocnici dva dni kašľala krv.

## Nová Annie

Rastúcu popularitu si zjavne užívala a prikrmovala ju, ako len mohla. Striedavo sa vydávala za sirotu, dedičku obrovského majetku, študentku medicíny či doktorku práv. Nešlo len o zábavu. Annie, židovská prisťahovalkyňa pôvodom z Litvy, si takto vytvárala bezpečnejšiu identitu. Zároveň sa stávala „novou ženou“, vzorom pre svoje súčasníčky, ktoré o podobnej slobode a nezávislosti zatiaľ mohli len snívať.

Legenda, ktorou sa Annie zámerne opriadala, bola aj premyslenou zárobkovou stratégiou. Priťahovala reklamu, z ktorej hradila výdavky na cestu. Prvých sto dolárov dostala hneď na štarte od spoločnosti Londonderry Lithia Spring Water Company. Podľa nej sa na dobu svojej cesty premenovala na Annie Londonderry. Súčasťou kontraktu na propagáciu minerálky bola aj tabuľka s názvom firmy, ktorú mala umiestnenú

na bicykli. Platenými reklamnými nápismi, plagátmi, stužkami, ktoré propagovali mlieko, parfum či bicykle onedlho dokázala pokryť celý bicykel aj svoje šaty. Privyrábala si tiež prednáškami nabitými efektnými historkami a obrázkami, ktoré premietala na laterne magike.

## Škandál v nohaviciach

V seba propagácii predbehla dobu. Bola všímavá a bystrá, tešila sa zo života a vedela to obrátiť vo svoj prospech. Cesta okolo sveta jej umožnila žiť život, po akom túžila, ale nebolo to vždy ľahké.

Annie bola minimálne na začiatku slabou cyklistkou. Trápili ju zlé cesty, počasie, vyčerpanie. Tlačil ju čas. Niekoľko mesiacov jej trvalo dostať sa len do Chicaga, odkiaľ po prestávke vyštartovala s novou stratégiou. Ťažký, takmer dvadsaťkilový bicykel od spoločnosti Columbia vymenila za podstatne ľahší a pohodlnejší mužský Sterling. Z nepraktických dlhých sukní sa prezliekla do voľných trojštvrťových nohavíc, ktoré pre mnohých symbolizovali stratu ženskosti a morálny úpadok. Annie si za to vyslúžila množstvo rozhorčených komentárov, útokov a posmeškov, ale aj vďaka jej odvahe a tvrdohlavosti sa „bloomersky“ postupne stali bežnou súčasťou ženskej športovej módy.

Po odjazde z Chicaga zmenila tiež spôsob cestovania. Stávka neurčovala, akú trasu musí prejsť výhradne na bicykli, preto začala viac jazdiť s ním ako na ňom. Presunula sa do New Yorku, odkiaľ sa preplavila do Francúzska. Cez Paríž a Marseille si to namierila do severnej Afriky. Zastavila sa v Egypte, zašla do Jeruzalema, odtiaľ do Jemenu a na Srí Lanku, vtedajší Cejlón. Bola aj v Singapure, Saigone, Hongkongu. Niekoľkokrát mala prejsť medzi Čínou a Japonskom. Podľa svojho rozprávania bola až na Sibíri. Isté je, že v roku 1895 odcestovala z Yokohamy späť do Spojených štátov.



## Pre slávu i práva žien

Tesne pred cieľom v Chicagu mala nehodu, pri ktorej si zlomila zápästie, ale dorazila včas. Stávku vyhrala a vraj si aj vybrala sľúbenú výhru. Podľa novín The New York World zvládla „najneobyčajnejšiu cestu, akú kedy žena podnikla“. Zheutlin napísal, že Annie šlo o vlastnú slávu a peniaze, ale popri tom sa stala hlasom za zrovnoprávnenie žien. Ukázala, že na bicykli môžu uniknúť za hranice obmedzeného sveta vlastnej domácnosti a objaviť slobodu pohybu. A to aj vďaka pohodlnejšiemu oblečeniu.

Annie svojím výkonom vyvracala tvrdenia o škodlivosti bicyklovania na krehký a citlivý ženský organizmus. „Myslím, že bicykel urobil pre emancipáciu žien viac než hocičo iné na svete,“ povedala Susan B. Anthony, americká aktivistka za práva žien, rok po tom, čo sa Annie vrátila z pamätnej okružnej jazdy. V tom čase už opäť žila so svojou rodinou. Prestahovali sa do New Yorku, kde sa pokúsila o kariéru novinárky. Nedarilo sa jej tak ako za čias na cestách, ale vo svojom prvom článku poslala ženám dodnes aktuálny odkaz: „Verím, že dokážem to isté, čo hociktorý muž.“

Zanietené cyklistky v 19. storočí dokázali, že ženy nie sú krehké bytosti, odkázané na silné mužské rameno. V začiatkoch bicyklovej mánie zvládali náročné dlhé trasy a ostré zákruty rovnako dobre alebo lepšie ako muži. Niektoré z nich aj v sukni.

## Loise Armaindo

Jedna z prvých kanadských profesionálnych atlétok. Koncom 19. storočia patrila k najznámejším cyklistkám na svete. Pôvodne vystupovala ako žena-siláčka, zarábala si aj na súťažiach v chôdzi. Neskôr prepadla pretekom na vysokom bicykli, velocipéde s nadrozmerným predným kolesom, ktorý bol nebezpečnejším predchodcom súčasného bicykla. Viac o nej v knihe Muscle on wheels (Svaly na kolesách).

## Kittie Knox

Bicykel si kúpila z peňazí, ktoré zarobila ako krajčírka. Ako jedna z prvých žien jazdila v nohaviciach a bola prvou Afroameričankou, ktorá v roku 1893 získala členstvo v Lige amerických bicyklistov. O rok neskôr už mala problémy s jeho uznaním, lebo Liga sa vyhranila len pre belochov. Kittie sa podarilo upriamiť pozornosť novinárov na segregáciu v športe. Podľa knihy Boston's cycling craze (Bostonský bicyklový ošiaľ) Kittie v tom čase patrila k malému množstvu černošských cyklistiek a na pretekoch často predbiehala aj mužov.

## Maria E. Ward

Nadšená americká cyklistka bola presvedčená, že každá žena, ktorá ovláda prácu s ihlou a nožnicami, dokáže rovnako dobre používať iné nástroje. V roku 1896 napísala sprievodcu Bicycling for Ladies (Bicyklovanie pre dámy). Budúcim cyklistkám v ňom vysvetlila, ako funguje bicykel, poradila s jeho výberom a opravami. Odporučila vhodné oblečenie aj to, ako zvládnuť jazdu do kopca. Kniha sa predáva dodnes.

NOTA BENE

7 2022

História

32

NOTA BENE

7 2022

História

33





NOTA BENE

7 2022

Pútnik

34



# Bicyklové kráľovstvo

 Morten Hansen  Søren Svendsen, Shutterstock

*Kodaň má viac bicyklov ako obyvateľov. Denne tu nabicyklujú viac ako štyristonásobok trasy Tour de France. Ako sa stala svetovým hlavným mestom cyklistiky?*

Keď som mal trinásť, starý otec mi povedal, že v mojom veku sa musel odsťahovať od rodičov. Našiel si prácu na farme, aby si zarobil na živobytie. Bol som vydesený a zároveň šťastný, že ja som nemusel opustiť mamu a otca. Starý otec mi povedal, že sa nemusím znepokojovať. Mal predsa svoj bicykel. A každú nedeľu na ňom prešiel pätnásť kilometrov

a navštívil rodičov. Odkedy si ho pamätám, používal bicykel každý deň. Ešte ako osemdesiatročný sa bicykloval. Denno-denne. A bol vo skvelej forme.

## Rýchlejšie v cieli

Ako dieťa som sa tiež chcel bicyklovať. Nevybral som si to. Moji

rodičia, rovnako ako iní rodičia v susedstve očakávali, že ich deti budú chodiť do školy, na krúžky a za kamarátmi na bicykli. Infraštruktúra mesta bola prispôbena bezpečnému pohybu detí na bicykloch. Cyklochodníky prepájali obytné štvrte so školami, plavárňami, futbalovými ihriskami a ďalšími miestami, na ktoré sa deti potrebovali dostať. Len

keď som mal narodeniny alebo veľmi pršalo, odviezli ma rodičia autom. Písali sa osemdesiate roky.

Dnes som štyridsiatnik a žijem v Kodani. Každé ráno sa bicyklujem štyri kilometre do kancelárie a popoludní štyri kilometre domov. Ak chcem športovať alebo navštíviť priateľov, nasadnem na bicykel. Aj na pracovné stretnutia chodím na ňom.

Takmer polovica dopravy v Kodani sa realizuje na bicykloch. Ulice sú prestavané tak, aby boli cyklochodníky dostatočne široké, ostrovy spájajú mosty pre cyklistov. Časť ciest v meste je vyhradená iba cyklistom. Žiadne autá. Takže ak použijete bicykel, dostanete sa do cieľa rýchlejšie.

„Bicyklovanie posilňuje verejné zdravie, podporuje príklon k zeleným energiám a redukciu cestnej dopravy. Stať sa bicyklovým hlav-

ným mestom sveta je stratégiou Kodane od roku 2006,“ hovorí Klaus Bondam, vtedajší primátor mesta. Niektorí si ho pamätajú ako herca, dobre známeho z filmov ako Festen alebo Klovn. Neskôr sa stal riaditeľom Dánskej cyklistickej federácie. A teraz sa vracia do politiky – kandiduje v parlamentných voľbách.

„Je to záležitosť našej kultúry a súvisí s našou históriou. Dánsko nikdy nevyrábalo autá. Takže sme nemali automobilovú lobby, ktorá by skúšala brojiť proti najlogickejším riešeniam v doprave. Bicyklovať sme sa všetci učili ako deti. Je to ľahké, lacné, flexibilné a dáva vám to veľa slobody. A je to aj veľmi rovnostárske, pretože takmer každý jeden človek si môže dovoliť kúpiť si bicykel.“

V priebehu dvadsiateho storočia bolo čoraz prirodzenejšie bicyklovať sa. Prvý cyklistický chodník vybu-

dovali v roku 1892. Bicykel sa stal aj symbolom boja žien za volebné právo, ktoré v Dánsku dostali v roku 1915. Pred sto rokmi znížila masová produkcia ceny bicyklov a popularita cyklistiky prudko vzrástla. Bicykel sa stal stelesnením moderného životného štýlu. Dostal sa v tejto súvislosti aj do literatúry. Kovový kôň spôsobil revolúciu v živote tisícov Dánov.

## Plán číslo jedna

Dovolenka bola pre pracujúce masy do roku 1938 neznámym fenoménom. Potom im zákon priznal právo na dva týždne dovolenky ročne. Bicykel sa stal pre voľnočasové aktivity prirodzenou voľbou – príroda bola zadarmo a bicykel vás zadarmo zviezol na výlet do lesa či na pláž. Dáni sú dodnes zbláznení do rekreačného bicyklovania sa.



V povojnovom období zarábali Dáni viac peňazí. Dostali chuť na sladký život v autách. Bicykle im zrazu pripadali bežná vec. Ale moderný životný štýl mal aj svoju tienistú stránku v podobe vysokého počtu dopravných nehôd.

Kríza v 70. rokoch znamenala koniec sna o budúcnosti na benzínový pohon. Nedele bez áut a bicyklové protesty opäť vytvárali povedomie o bicykli ako o zdravom spôsobe dopravy, priaznivom voči životnému prostrediu. Práca na vytváraní lepších podmienok pre cyklistov sa mohla začať.

Nielen kríza prinútila Dánov používať menej benzínu a nafty. Naliehavou sa stala aj téma klimatických zmien. Na začiatku 21. storočia dozrel čas na špeciálne impulzy na motiváciu ľudí používať bicykle denno-denne.

„V roku 2006 som sa stal v meste primátorom pre technológie a životné prostredie. Nová primátorka Ritt Bjerregård bola naklonená myšlienke zmeniť Kodaň na mesto s menej autami a viac bicyklami,“ vysvetľuje Klaus Bondam. Kodaň politicky vedie sedem primátorov, jeden hlavný a šesť profesionálnych, každý pre určitú oblasť. „Projekt sme nazvali Bicyklový plán číslo 1. Vyžiadal si veľa investícií do infraštruktúry. Jej rozvoj a budovanie trvá roky. Ale keď ju konečne máte, a keď máte obyvateľov zvyknutých sa bicyklovať, bicykel sa stane najpoužívanejším dopravným prostriedkom,“ hovorí Klaus Bondam.

V roku 2016 bolo v Kodani prvýkrát od roku 1970 viac bicyklov ako áut. Dnes sa tu 44 % všetkých ciest do práce a školy uskutočňuje na bicykli. Obyvatelia denne nabicyklujú viac ako 1,4 milióna kilometrov.

Bicykle získali výhody na úkor áut. Veľa ulíc zjednosmernili a znížili počet pruhov pre autá. Väčšiu šírku získali cyklocesty. Plány do budúcnosti počítajú s obmedzením rýchlosti v meste na tridsať kilometrov za hodinu.

### Namiesto fitka

Podľa štúdie Dánskej cyklistickej federácie je mortalita cyklistov o 30 % nižšia v porovnaní s ľuďmi, ktorí využívajú pasívne formy dopravy. Dáta zbierali od 13 375 žien a 17 265 mužov vo veku 20 až 93 rokov a do úvahy brali aj ich voľnočasové aktivity.

Výskumy vplyvu bicyklovania sa na zdravie odhalili aj to, že ak bicykel využívate namiesto verejnej dopravy, nepotrebuje už žiadnu inú športovú aktivitu. Nie každý dosiahne požadovanú intenzitu športu, ale aj málo je lepšie ako nič.

Mark Justesen Pedersen trávi rána na bicykli. Najprv bicykluje so synom do škôlky a potom do práce. Popoludní na bicykli vyzdvihne syna a bicyklujú domov. „Je to zároveň moje cvičenie. Ak máte prácu a dieťa, je ťažké nájsť si tri hodiny týždenne na telocvičňu. Ale takto mám denne dvakrát dvanásť minút na bicykli,“ hovorí. „Myslím, že keď sa nám o pár týždňov narodí dieťa číslo dva, budem potrebovať bicykel Christiania.“ Je to nákladný bicykel, ktorý má vpredu box. Vynašli ho v Christianii, slobodnom meste vo vnútri Kodane. „Môžete na ňom odviezť nákup a zopár detí alebo manželku,“ usmieva sa Mark. On na takom bicykli odviezol manželku z obradu na oslavu v ich svadobný deň. „Ak ste mladý a chudobný, dokážete na takom bicykli presťahovať aj nábytok.“

Mark tvrdí, že v Kodani je momentálne zložitejšie zohnať taxi ako použiť bicykel. „Kodaň je nadizajnovaná pre cyklistov. Vzdialenosti medzi rôznymi časťami mesta sú menšie než v iných metropolách. Cyklocesty sú oproti cestám pre automobily vyvýšené o päť až desať centimetrov, takže sa na nich cítite bezpečne. Ak máte bicykel, ste okamžite na ceste. Nemusíte čakať. Jednoducho idete.“ A je to, samozrejme, aj lacnejšie.

### Born to bike

„Pre mňa je prirodzené prepravovať sa všade na bicykli,“ hovorí Marie Standrup. Štyridsaťročná matka dvoch detí je spoluvlastníčkou kodanskej spoločnosti Gardner. „Počas štúdia záhradníctva som žila v Austrálii. Tam som si uvedomila rozdiely v bicyklovej kultúre. Oni ju nemajú a nemajú ani infraštruktúru pre cyklistov. Bicykel je skôr na voľný čas alebo dovolenku.“

Marie používa obyčajný bicykel každý deň, ale v práci má elektrický cargo bicykel. „Všetci používame tieto bicykle na cestu za zákazníkmi aj pohyb po záhradách a parkoch, na ktorých pracujeme. Bicykel mi dáva veľa slobody. Som flexibilná. Dostanem sa aj do malých záhrad. Nemusím riešiť,

kam zaparkovať auto. Ďalšia skvelá vec je, že pomáham životnému prostrediu.“

Podľa Marie podporuje bicyklovanie rovnosť. „Každý si môže dovoliť bicykel zo supermarketu. Na cykloceste sa vedľa seba bicykluje riaditeľ veľkej spoločnosti a záhradník. Alebo minister. Môže to byť ktokoľvek. Často o tom rozmýšľam, keď sledujem ostatných cyklistov, a mám z toho radosť. Ak idete autom, ste viac sám vo vlastnom svete. Bicyklovanie sa je aj spôsob komunikácie. V aute taký kontakt s ľuďmi nezažijete.“

Za posledných dvadsať rokov investovala Kodaň do zlepšenia cyklistickej infraštruktúry približne dvesto miliónov eur. Vybudovali šesťnásť cyklo a peších mostov bez automobilovej dopravy. Vznikli tak dôležité skratky na ceste cez mesto. Vlni Kodaň zaplatila za nové cyklocesty, inteligentné semaforey a osvetlenie cyklotrás ďalších deväť miliónov eur. Dva milióny smerovali na bezpečné školské cesty, ktoré zlepšili podmienky pre deti dochádzajúce do škôl pešo alebo na bicykli.

Podľa Klausa Bondama môže za to, že sa Dáni toľko bicyklujú, hlavne skorý začiatok. „Rodičia ukazujú deťom slobodu pohybu na bicykli. Na druhom mieste je dobrá infraštruktúra. S jej budovaním sa začína práve tam, kde ich najviac využívajú deti. Bezpečné cyklocesty viedli najprv k školám či plavárňam. Postupne prepájali aj ďalšie body v meste. Krok za krokom tak vznikla bicyklová kultúra, ktorej súčasťou je každodenné bicyklovanie.“

- 1 (str.34) Klaus Bondam, bývalý primátor Kodane a veľký fanúšik bicyklovej dopravy.
- 2 (str.35) Hoci letá na severe Európy nie sú dlhé, bicykle namiesto áut ľuďom nerobia problém.
- 3 (str.35) Kde to je možné, buduje Kodaň oddelené cyklotrasy.
- 4 (str.35) Cyklisti sa v Dánsku cítia bezpečne aj medzi autobusmi a autami. Vodiči sú na nich zvyknutí, na cestách panuje ohľaduplnosť.
- 5 (str.35) Ľudia na bicykloch v kodanskom prístave.
- 6 Takzvaný Christiania bike vymysleli a dodnes vyrábajú v Christianii, samozvanom nezávislom dištrikte v rámci Kodane.
- 7 Na bicykle si Dáni zvykajú odmalička.







Elenka sa teší na svadbu svojich detí, na vnúčatá. Na každý ďalší deň.

# Nezlomná



Lucia Bucheňová



Alan Hyža

**Vždy bola akčná, samostatná, nikdy sa nijakej roboty nebála, naopak. Vedela, že nemá zmysel fňukať, že máš málo peňazí. Elenka. Mama dvoch dospievajúcich detí. Vyučená cukrárka, ktorá pečenie milovala. Má tridsaťsedem a predlhých šesť rokov je onkopacientkou.**

V osemnástke spoznala svojho muža. Mal o šesť rokov viac, vojak z povolania. V dvadsiatich sa jej narodila Veronika o dva roky neskôr Daniel. Aby vedeli slušne vyžiť, pekla koláčky na oslavy, akcie. Uspala deti a miešala cesto. „Bavilo ma to. Muža často vyslali na misie aj na dlhší čas. Zvládala som to.“ Deti boli na prvom mieste, preto po materskej upustila od nevýhodného pracovného času v cukrárni a prešla na štandardnejšiu „fabrikovú“ robotu. „Bola som najbohatšia na svete, bola som totiž zdravá“, trpko podotkne a utrie si slzu. Prvú...

Robila práve v Čechách, z Kysúc dochádzala, lepšie tam platili. „Cítila som bolesti pod ľavou lopatkou, vystreľovali do chrčtice. V noci som sa náramne potila, nespávala som, bola som zoslabnutá.“ Isto to bude zaseknutý nerv. Antibiotiká nezabrali. A hľadalo sa ďalej... Schudla z 57 na 48 kíl, poslali ju na pľúčne. Čo s tým má ľavá lopatka? CT ukázalo „nejaké flaky“, PET CT prinieslo jasnejší nález – malígnu mezotelióm. Vzácné nádorové ochorenie pľúc. Operácia neprichádzala do úvahy. Jedine chemoterapia.

Oporu v partnerovi necítila, naopak. Dostávala pocítiť, že už nadsluhuje, veď s touto diagnózou pacient obvykle prežíva rok... Elena nechce spomínať „zlú atmosféru“ doma. „Odišla som s pár taškami do prenájmu. Je to už rok a cítim sa lepšie. Psychicky. Sedemnásťročná Veronika je so mnou, Danielko ostal u otca, ale na víkendy chodí ku mne. Danielovo rozhodnutie bolelo, ale musela som sa naučiť ho akceptovať.“

Po stanovení diagnózy neprepadala panike, ok, máme nález, ideme ho chémiou zlikvidovať... Keď sa v Hágoch opýtala lekárky na prognózu, schladila ju odpoveďou „ja neviem“. „To ma odrovnalo, ale vsugerovala som si, že jedine boj je cesta, veď som mala len 32 a dve malé deti.“

Elenkina matematika bolí: „Dva a pol roka som chemoterapiu znášala vcelku dobre, ale prestala zaberáť, tak prišla agresívnejšia. Teraz každý týždeň dostávam iný kokteil.“ Vďaka tým jedom je ešte tu. „Preto nefrflam, snažím sa tešiť. Každý večer prosím Boha, aby som sa prebudila do ďalšieho dňa, a každé ráno mu ďakujem. Viera pre mňa znamená veľmi veľa.“

Budúcnosť? „Viem, že nikdy nebudem zdravá, nález je vďaka chemoterapii uspatý a treba sa z toho radovať.“ Lenže veľká idylka to nie je. Veď ďalšie účinky liečby sa museli dostať. Elenka sa cez slzy zasmieja, že pre vychudnutosť – váži 40 kíl – by ju už nezobrali ani za modelku. Žalúdok je raz tak, raz tak, ale keď jej zrazu nešli nohy do schodov, spozornela. Neurológ jej predpísal silné lieky, chodila s paličkou, prejde len pár metrov. Prišla neopísateľná bolesť hlavy. Pre istotu PET CT a báb. Nádor na mozgu. „Operovateľný len s veľkým rizikom, takže som sledovaná, a kým nevystrája, nevšímame si ho. Lieky zjemňujú bolesti a basta.“

Do večnosti jej poodchádzalo veľa kamarátov z onkológie. Vlani skolabovala aj ona tak, že zavolali rodinu sa rozlúčiť. „Ja som sa však vrátila, bojujem,“ teší sa ťažko skúšaná žena v najkrajších rokoch a plnom invalidnom s prevratnou sumou 390 eur. Plus 50 od štátu na benzín a diétu. Prenájom stojí 420...

Trápne sa cíti, že jej musí pomáhať milovaná mama, donesie nákup aj mikrovlnku kúpila, odkázanosť na druhých je pre ňu skľučujúca. Hlavne keď vždy ona pomáhala iným, hlavne ak išlo o choré dieťa. „Aj keď mám málo, snažím sa aj teraz prispieť na konkrétne zbierky. Musíme si pomáhať.“

Plány? Elenka je praktická. Musí papierovo doriešiť nefunkčné manželstvo. „A potom sa proste nejako vyliečiť. Dostať sa do kondície, aby som mohla so spiacimi nádormi pracovať. Tak veľmi po tom túžim. Bola by som v kolektíve, pribudlo by peniažkov, s deťmi by sme si mohli dopriať pekné aspoň jednodňové výlety po Slovensku. Lebo ja som im vlastne zobrala detstvo. A to ma zo všetkého mrzí najviac. Popri chorej mame rýchlejšie dospeli.“

Veľkým Elenkiným snom sú Lurdy. Chce poprosiť Panu Máriu o zdravie pre seba aj pre celú rodinu. S Bohom vedie každodenné dialógy, v kútiku duše sa naňho hnevá, prečo na nej dopustil rakovinu, ale aj mu prízvukuje vďačnosť za to, že je stále tu. „Preplakala som more slz, neprespala mnoho noci, ale dá sa usmievať a mať radosť zo života aj pri mojom stave. Keď si len tak debatím s dcérou, to sú krásne chvíle. Aj keď som omotaná lepkami proti bolesti, aj keď som v kuse kamarátka s chémiou. O to viac sa teším, keď mám silu upiecť punčový rez alebo urobiť polesníky. Že čo to je? Tak u nás hovoríme zemiakovej placke. Dám vedieť, keď upečiem, a dôjdi,“ s radosťou v hlase, veselším pohľadom a s obrovskou úctou k životu hovorí obrovská bojovníčka Elenka.

Časopis Nota bene poskytuje priestor OZ Medzi nami, aby pomohlo sociálne slabším rodinám a rodinám s postihnutým členom. Ide o ľudí, ktorí sa nie vlastnou vinou ocitli v ťažkej situácii. Možno sa nájde niekto, koho príbeh Elenky osloví. Aj váš príspevok sa použije na prenájom bytu, ktorý keď zaplatí, neostáva jej na živobytie.

Číslo účtu: 4040218205/3100 (Primabanka).  
IBAN: SK85 3100 0000 0040 4021 8205, SWIFT: LUBA SKBX.  
Pripíšte poznámku – Elena  
Kontakt na OZ medzi nami: 0905 910 827 alebo 0905 240 389 (medzinami@zoznam.sk).

**Uverejňované príbehy nie sú príbehmi predajcov NOTA BENE a prípadné otázky, prosím, adresujte OZ Medzi nami.**



LITERÁRIUM  
Petra Gettinga

## Čas na novú zmluvu

Literatúra, to veru nie sú len klasiky za-slúžilých pevcov. Svojský literárny útvar je text, ktorý ak ste v istých dobách kri-tizovali, stálo vás to basu alebo rovno kata. Ústava.

Každá je produktom doby. Vráta-ne lží. Fašisti v nej klamali, že sme tu „od vekov“ a „pod ochranou Boha“ (skôr pod ochranou Hitlera), komunisti zasa, že sa na nej uzniesol národ a sme „v priateľstve s národmi sveta“ (hoci tu z Moskvy inštalovali teror a tony zbra-ní). V dnešnej nás balamutia šoviniz-mom a falošné sú už úvodné tri slová, vraj sa na nej uzniesol: „my, slovenský národ“ (až na to, že národa sa na to nikto nespýtal).

Kašľať na fejky, ktorými sa klamú ľu-dia navzájom. Nejde len o zdrap papiera, ak sa vynechá drvivá väčšina obyvateľ-stva? Milióny živých tvorov neboli vôbec prizvané a nedostali slovo. Právami sa to v ústave síce hmýri, ale len tými na-šími. „Každý má právo na život“ – myslí sa tým náš. „Vody“ sú vraj naše. „Ľudia sú slobodní a rovní v dôstojnosti v prá-vach“ – opäť ide len o právo bezchlpých, dvojnohých opíc druhu Homo sapiens. A nezabudlo sa ani na žartík, keď sa štát zastrája, že „šetrne a efektívne využíva prírodné dedičstvo v prospech občanov“.

Aj ďalšie pasáže sú skvostné. „Osob-ná sloboda sa zaručuje... sloboda po-hybu sa zaručuje... nikto nesmie byť pozbavený života...“ – to povedzte motý-lom, ktoré masovo vymierajú, navštívte zrazy poľovníkov a všimnite si cesty plné zlisovaných mŕtvol. „Obydlie je ne-dotknuteľné“ – až na to, že lesy rúbeme, rieky sme už otrávil, vzduch zamorili. Skáčeme ako skutočné opice na zaškrte-nej planéte. Je čudné, že slovo opičiť sa, ktoré tak vystihuje tento živočíšny druh, chýba práve v najdôležitejšom zákone.

Nenastal čas na uzatvorenie novej spoločenskej zmluvy? Ale je vôbec ešte čas?

Záver prenechávam filozofovi Hen-rymu Davidovi Thoreauovi z jeho Ob-čianskej neposlušnosti: „Štát sa nikdy úmyselne nekonfrontuje s intelektu-álnym či morálnym vedomím človeka. Aká je sila zástupov? Mne môžu roz-kazovať len tí, čo poslúchajú vyšší zá-kon, než poslúcham ja.“



## Izar, chlapec a Núrit



Zuzana Mojžišová

Rozprávanie príbehov, zapisovanie príbehov, ukladanie ľudskej skúse-nosti do legend, mýty zabúdané, opäť ustanovované v nových kontextoch, prelínajúce sa rozprávania, spomienky, rozklad aj vzťahovanie sa, nevyhnut-nosť rozhodovať sa a – najmä cesta. To všetko je v novom románe držiteľky prestížneho českého literárneho ocenenia Magnesia Litera (za knihu Jezero z roku 2016) Biancy Bellovej. Volá sa opäť prosto: Ostrov (Host 2022).

Hlavní hrdinovia – starý svetobežník kupec Izar a Kluk, ešte vlastne dieťa, veď podľa miestnych zvyklostí ešte ani meno nedostal – sa najprv stretnú len letmo a na diaľku, neskôr za prazvláštnych okolností aj tvárou v tvár. Kluk je „hovnař“, kupuje výkaly od domácností v meste, následne ich vo vedrách nosí a predáva farmárom na hnojenie polí. Jeho cesty sú krátke. Chodí len kúsok za hradby a zas späť.

Izarove cesty, kým ho opäť nepriviedli na Ostrov, viedli krížom-krážom cez svetadiely a oceány. Obchodoval, snažil sa nájsť zázračného vtáka, po-čúval staré i nové historky, a potom nimi strašil či poučoval poslucháčov v iných končinách. Alebo si ich zapisoval do denníka. Izara všade vítajú, lebo vezie tovar, Klukovi sa ľudia vyhýbajú, lebo v dôsledku svojho zamestnania smrdí od hlavy po päty. Vládkyňa ostrova, kňazná Núrit, kupca prijme, o existencii malého chlapca pravdepodobne ani len netuší.

Dej Bellovej knihy sa odohráva v imaginárnych časoch i priestoroch, strieda dávnu minulosť s pradávnou históriou, niekedy sa oprie o realie, zväčša však nie. „Jednou šli celá rodina v nedeli na jitřní. Kluka nejvíc zajímaly padlé dívky, které byly zdrojem povyražení pro všechny chlapce i muže: byly uvázané u stromu před vchodem do kostela stejným provazem, jakým se uvazovala dobytčata, naboso a s ustríženými vlasy, a každého farníka při-cházejícího na mši vítaly: Vítejte do kostela, já jsem se provinila, a kluci se smáli a pokřikovali na ně a ženské si odplivovaly a všechno mělo svůj řád.“

Ostrov Biancy Bellovej zdobí patina kroník. Je vzdaním holdu rozprávač-stvu, je o láske, priateľstve, spaľujúcej, priam zničujúcej vášni, olemovaný tajuplnými záhadami, je o vzťahoch medzi potomkami a rodičmi, o vernosti aj zrade. Dnešnému človeku by sa na ostrove, ktorý je dejiskom románu, žilo veľmi ťažko, no číta sa o ňom krásne.



Daniel Pastirčák

## Červený mustang

Ako deti sme v sebe dokázali spojiť niekoľ-ko identít, dokonca i zviera a človeka. S bra-tom a niekoľkými kamarátmi sme sa zvykli galopom preháňať po prérii nad Torsou za prešovskou teplárňou. Bol som zároveň Winnetou i jeho kôň Ilči. Brat vedľa mňa sedel sám na sebe ako Old Shatterhand na Hatátitlovi. Kone bolo treba napojiť. Nuž, napájali sme ich mútnou vodou vtedy ešte divokej, nezregulo-vanej Torsy. Nebola to žiadna slasť, voda mala príchut bahna. O scéne pri napájadle sa dozvedeli rodičia a tak sme kvôli tej zdvojenej identite mali doma problémy. Dilemu vyriešil jeden z najšťastnejších vynálezov – bicykel. Mali sme ich ustajnené v otcovej garáži. Sadol som na červeného mustanga ako veľký náčelník a uháňal do divočiny za teplárňou. Dvojkaľosový žrebec si to fičal cez fŕkajúce blato pozdĺž rieky. Tak sa moja rozdvoje-ná identita scelila. Odvtedy voči tomu mechanickému zvieraťu prechovávam neskonalú úctu. Som polovodič – vodičák mám, no nejazdím – jediný dopravný prostriedok, ktorý dokážem ako tak ovládať, je bicykel. Už dávno nie som indián, ako celkom obyčaj-ný manžel šliapem do pedálov vedľa Jarky po hrádzi. Ak sa nám zachce, zabehneme až do Maďarska. S bicyklom môže človek zájsť hocikde. Z asfaltky odbočí na lesný chodníček a pretlačí ho až na štrkovú pláž k rieke. Iba mesto ho utláča. Po cestách sa hrnú kamióny, po chodníku chodci. Keď som bol v Lublane, závidel som im cyklistické chodníky. Tam je cyklista pánom. Prečo by to nemohlo byť tak i u nás?



Zuzana Uličianska

## O rovnováhe

Ty si taká šikovná povedala mi raz mama vo vzácnom záchvate nekritickeosti. Po mojom pá-raní po dôvodoch doplnila, že sa viem bicyklovať. Týmto spôsobom som sa dozvedela, že na svete existujú aj ľudia, ktorí sa nevedia bicyklovať a majú z toho celoživotnú traumú.

Dnes už viac chápem, že ani bicyklovanie nie je pre každého. Napriek všetkým tým zeleným pruhom ide v podmienkach našich miest viac o adrenalínový šport ako univerzálny spôsob dopravy. Ale tí chlapci s farebnými kockami na chrbtoch sú na rozdiel odo mňa fakt šikovní!

Vráťme sa však k traumám. K ľuďom, čo sa nielenže nebicyklujú, ale občas majú problém vyjsť len tak z domu, pretože si nevedia spomenúť, prečo by mali žiť.

Za ich všeobecným pocitom nezmyslu je podľa mňa často skrytý prehnaný perfekcionizmus. Ako keby sa nádejný cyklista najprv chcel naučiť stať na dvoch kolesách, a až po zvládnutí tejto akrobatickej úlohy by zvážil, či je vôbec hodný ďalšej cesty.

V tejto chvíli je asi dobré pripomenúť si údajný Einsteinov výrok, že na udržanie rovnováhy sa stačí pohnúť. Prirovnanie života k bi-cyklovaniu sa mal slávny fyzik adresovať svojmu synovi na začiatku tridsiatych rokov. Možno to skutočne tak bolo, ale neviem sa zbaviť podozrenia, že si citáty veľikánov vymýšľa nejaká PR agentúra a priraduje ich náhodne k tomu-ktorému mysliteľskému brandu, aby ich následne dodávala do médií v balíkoch s horoskopmi.

Nech už je to akokoľvek, elegantným cyklistickým oblúčikom sme sa dostali naspäť k inej dobrej rade, ktorá sa zas priraduje nemenova-nej starej mame: „Ak nevieš, čo so životom, navar polievku.“



Jana Čavojská

## Bicykle pre miliardu

Keď svet presadol do áut, akoby zabudol na to, že po-hybovať sa môže aj vlastnou, ľudskou silou. Keď sa neskôr moderní západní ľudia začali vracáť k pohybu, bicyklovanie vnímali ako rekreačný, dokonca indoorový zá-ležitost': doviezť sa autom, zaparkovať v pod-zemke, vybehnúť do fitka a odbicyklovať na trenažéri, čo treba.

Chýba vám v tom logika? Aj mne. Iste, má to svoje dôvody. Zlé počasie, dlhé mesiace nepríjemnej zimy, nedostatok bezpečnej cyk-listickej infraštruktúry, neohľaduplní vodiči áut, ktorí sú kráľmi ciest... Až pandémie, po-treba izolácie a zatvorené fitká posadili ľudí naspäť na bicykle vonku, v prírode. Toľko ľudí zrazu potrebovalo bicykle, že v roku 2020 sa množstvo modelov a takmer všetky náhradné diely vypredali. Európa s napätím čakala na návrat čínskych robotníkov do tovární, aby vyprodukovali všetko potrebné a mohli to potom exportovať.

Sú však krajiny a miesta, kde bicykel nie je ani príjemnou voľnočasovou športovou akti-vitou, ani alternatívnou voľbou k iným spôso-bom dopravy, ale doslova nástrojom prežitia. Alebo aspoň znesiteľnejšieho života. Podľa údajov organizácie World Bicycle Relief žije až miliarda obyvateľov našej planéty kilometre od najbližšej cesty so spevneným povrchom. To napríklad znamená, že sú ďaleko od nemoc-níc či škôl. Ale aj studní, obchodov s potravinami, trhov, kde by predali svoje produkty a výrobky, miestam s elektrinou, kde si môžu nabiť mobilné telefóny... Dochádzať pešo dlhé kilometre, navyše s nákladom, nosiť naspäť domov ťažké nádoby s vodou je náročné. Dlhá cesta k lekárovi však môže znamenať, že člo-vek neprežije. Dlhá cesta do školy to, že rodi-čia tam deti nebudú posilať.

Keď dostane človek z takejto komunity bicykel, uľahčí a zlepší mu to život neuveri-teľným spôsobom. Zrazu je jednoduchšie nosiť domov vodu, dostať sa na pole, do školy, k le-károvi. Samozrejme, najlepšie je, ak je bicykel prispôsobený jazde v teréne, v akom ľudia žijú. Ak je pevný a odolný. Mobilita potom mení ľuďom životy. Ak bicykel dostane lekár/ka, pôrodná asistentka, veterinár/ka, znamená to ďalšie plus pre celú komunitu.

Také jednoduché! Šírme teda bicykle! Ne-musíme ich vozíť ľuďom z odľahlých oblastí v Afrike. Na sociálnych sieťach je teraz množ-stvo prosieb o bicykel pre utečencov z Ukraji-ny. Aj im pomáhajú v našej krajine s mobilitou. Mój starý dobrý bike tak už používa tinedžerka, ktorá dočasne býva v Malinove. Pridáte sa?



autor: Pavol Surovec	stípková sala v Apadane	automat	ozdobuj	včeli pribytok	čln na Ryne	Pomôcky: ALKÁ, ARŽÚA, OLEO	semeno na siatie	vystavovala slnku	Letecké opravovne	exmetropla Barmy		lotor, lump	3. časť tajničky	rástol dookola
sidlo v Španielsku						nástroj na brúsenie					osobné zámeno			
1. časť tajničky						4. časť tajničky					polyizbutylén (skr.)			
						popevok					zn. decimeter			
alebo (básn.)				nástroj na štepanie					orol (nem.)					
				taliansky husliar					rieka v Paríži					
časový úsek					vták (zool.)					časť atlasu				
					severský morský vták					amenický basketbalista				
chem. zn. asťátu			EČV Malacky			olej (lat.)					orgán čuchu			
			kovaľ			dookola (básn.)					ostrov v Indonézii			
	kód Sudánu	doslovný preklad					Verdiho opera					EČV Detva		
		knockout					rimská šesťka					štvorček (typ.)		
2. časť tajničky								deň v týždni						
liatim doplnili								živočích (kniž.)						

„Priateľov treba posudzovať [...].” Titus Livius

Vylúštenie z minulého čísla: „Milovať a poznať je takmer to isté, lebo človeka, ktorého [máme radšej aj lepšie poznáme].” Hermann Hesse

## 42

# SUDOKU

GRIDDLERS.NET

1		5	2		8		4	
			7	1			9	
9		2	7		6		1	
					7	4	2	
7	2	9			6	3		
	5						3	7
					1		6	3
4	7			3	5			
	1				8		4	
								9

	5					8	4	
8						1		
			2				8	
					6	9		7
					8		7	
9	1			4	2			
2		6					1	
				9				8
3		9	7				6	

### Kódex predajcu

- Predajca nosí preukaz so svojim registračným číslom a fotografiou pri predaji na viditeľnom mieste.
- Predajca predáva časopisy označené číslom zhodným s registračným číslom uvedeným na preukaze.
- Predajca predáva časopisy na určenom predajnom mieste uvedenom na jeho preukaze.
- Predajca predáva časopisy za oficiálnu cenu uvedenú na titulnej strane časopisu.
- Predajca predáva časopisy spôsobom, ktorý neobťažuje okoloidúcich (je triezvy, čistý, upravený, slušný).
- Predajca sa zdržuje na predajnom mieste bez detí do 16 rokov.
- Predajca aktívne pracuje na zlepšení svojej sociálnej situácie a riadi sa pokynmi sociálneho pracovníka.
- Predajca v Bratislave je povinný nosiť aj oficiálnu vestu s logom NOTA BENE. Začiatočník vestu nemá, iba špeciálny preukaz platný v daný mesiac.

### Kódex kupujúceho

zostavil predajca NOTA BENE Peter Patrónsky

- Preverte si preukaz predajcu, na ktorom je uvedené registračné číslo, fotka.
- Kupujte časopisy označené číslom zhodným s registračným číslom uvedenom na preukaze predajcu.
- Predajcu si starostlivo vyberte.
- Neplaťte viac, ako je uvedené na časopise, pokiaľ sa tak sami nerozhodnete.
- Zoberte si svoj zaplatený časopis.
- Časopis po prečítaní darujte alebo znehodnoťte tak, aby sa nedal znova predáť.



- Pouličný časopis NOTA BENE začal vychádzať v septembri 2001. Vydáva ho občianske združenie Proti prúdu ako svoj hlavný projekt na pomoc ľuďom, ktorí sa ocitli bez domova alebo im hrozí strata ubytovania z finančných dôvodov. Cieľom je aktivizovať ľudí bez domova, pomôcť im získať sebaúctu, dôstojný príjem, pracovné návyky a sociálne kontakty. Úlohou NOTA BENE je tiež kampaň na pomoc ľuďom bez domova.

- Predajca časopisu musí byť registrovaný v OZ Proti prúdu alebo partnerskej organizácii mimo Bratislavy. Pri registrácii dostane 3 kusy časopisov zdarma, všetky ostatné si kupuje za 1,20 € a predáva za plnú sumu

2,40 €. Je povinný nosiť preukaz, v Bratislave aj oficiálnu vestu a dodržiavať kódex predajcu (pozri str. 42). Ak zistíte, že niektorý predajca porušuje pravidlá, prosím informujte nás alebo partnerskú organizáciu.

- OZ Proti prúdu v rámci integračného projektu NOTA BENE poskytuje predajcom ďalšie služby: základné a špecializované sociálne poradenstvo, pomoc pri uplatňovaní práv a právom chránených záujmov, podporu streetworkera na predajnom mieste, právne poradenstvo partnerskej advokátskej kancelárie, tréningy, skupinové stretnutia a workshopy, prístup do kupónového motivačného sociálneho obchodu, príspevky na

lieky, internet, PC a telefón zadarmo pre vybavovanie práce, bývania a úradných záležitostí,úschovu peňazí a úradných listín a možnosť využívať korešpondenčnú adresu o. z. na zasielanie osobnej pošty.

- OZ Proti prúdu od roku 2001 realizuje pilotné projekty v oblasti riešenia bezdomovectva, iniciuje systematické a legislatívne zmeny na národnej úrovni, vydáva knihy z pera ľudí bez domova, organizuje odborné konferencie a vydáva odborné publikácie. Je členom siete pouličných časopisov INSP, organizácie FEANTSA a Slovenskej siete proti chudobe. Viac na [www.notabene.sk](http://www.notabene.sk).

**PROTI PRÚDU:** Štatutárne zástupkyne: riaditeľka Zuzana Pohánková 0917275812 a šéfredaktorka Sandra Pazman Tordová 0905143651. Personalistika: Hana Hochel 0905440764. **Program NOTA BENE:** Terénny tím podpory predajcov: koordinátor Peter Kadlečík 0907733388, Peter Kováč 0908229830, Róbert Olejár 0917526158, Zuzana Butkovská 0905952471. Sociálni pracovníci: koordinátorka Belinda Fulierová 0911654411, Erik Kapsdorfer 0905440946, Lucia Frimmelová 0905440878, Zuzana Olšinová 0915985640. **Program BÝVANIE NOTA BENE:** koordinátor Ivan Lorenc 0908 062 194, Barbora Žiaranová 0905595520, Rebeka Káplóczká 0908268034, Mária Teleky 0905440887. Sociálna nájomná agentúra: Petra Groschová 0905812175. **Program ADVOKÁCIA:** Nina Beňová 0908434826. Emaily: meno.priezvisko@notabene.sk. **Redakcia:** Zástupkyňa šéfredaktorky, editorka: Jana Čavojská, Redaktorka: Dagmar Gurová 0917337235, Grafický dizajn: Pavol Čejka, Jazyková korektúra: Miroslava K. Valová.

**Organizácie zabezpečujúce realizáciu integračného projektu NOTA BENE na Slovensku:** **BRATISLAVA** (od roku 2001): O. z. Proti prúdu, vydavateľ NOTA BENE, Karpatská 10, 811 01 Bratislava, 02/5262 5962, [poradcovia@notabene.sk](mailto:poradcovia@notabene.sk), [www.notabene.sk](http://www.notabene.sk), **BANSKÁ BYSTRICA** (2003): Sociálno-charitatívne centrum Ivana Šedibu, prevádzkovateľ: Územný spolok SČK, Pod Urpínom 6, 974 01 Banská Bystrica, Kleniarová Hana, 0907 403 123, [socialne.redcross@gmail.com](mailto:socialne.redcross@gmail.com), **BARDEJOV** (2017): Centrum sociálnych služieb, Toplianska 9A, 085 01 Bardejov, Mgr. Martin Jutka, 0901 713 903, [jutka.martin@gmail.com](mailto:jutka.martin@gmail.com) **ČADCA** (2006): Dom charity sv. Gianny, prevádzkovateľ: DCH Žilina, Kukučínová 4, 022 01 Čadca, Katarína Melicháčová, 0918 874 839, 041/432 40 88, [dchgianna.ca@gmail.com](mailto:dchgianna.ca@gmail.com), **HLOHOVEC** (2009): O. z. Pokoj a dobro, Pribinova 51, 900 28 Hlohovec, Viera Vávrová [viera.vavrova@dzu.sk](mailto:viera.vavrova@dzu.sk), 033/742 3827, **HOLIČ** (2009): Azylový dom Emauz, J. Čabelku 3, 908 51 Holíč, Hana Šafránková, 034 668 3110, [emauzy.holic@gmail.com](mailto:emauzy.holic@gmail.com), **KOŠICE** (2003): Charitný dom sv. Alžbety, prevádzkovateľ: ADCH Košice, Bosáková ul. Košice, PhDr. Rastislav Jedinák Email: [rastislavjedinak@charita-ke.sk](mailto:rastislavjedinak@charita-ke.sk) Mobil: +421 910 842 182, **LEVICE** (2005): O. z. Miesto v dome, Kpt. Nálepku 125, 934 01 Levice, Mgr. Ľubica Prištiaková, 036/622 15 86, [mvd@miestovdome.sk](mailto:mvd@miestovdome.sk), **LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ** (2010): Mestský úrad Liptovský Mikuláš, Štúrova 1989/41, 031 42 Liptovský Mikuláš, Mgr. Veronika Bániková, 044 556 5324, [veronika.banikova@mikulas.sk](mailto:veronika.banikova@mikulas.sk), **MALACKY** (2006): Azylové centrum Betánia, prevádzkovateľ: N. o. Krížovatky, Ľudovíta Fullu 16, 901 01 Malacky, Viera Hujíková, 034 772 2457, [centrumbetania@gmail.com](mailto:centrumbetania@gmail.com), [www.krizovatky.eu](http://www.krizovatky.eu), **NITRA** (2003): Dom charity sv. Rafaela, prevádzkovateľ: DCH Nitra, Štúrova 57, 949 01 Nitra, Andrea Rončková, 0907 451 771, 037 652 30 28, [rafael.charita@gmail.com](mailto:rafael.charita@gmail.com), [www.charitanitra.sk](http://www.charitanitra.sk), **PIEŠŤANY** (2005): ZSS Domum, Bodona 55, 921 01 Piešťany, Eva Papšová, 0915 400 577, 033/ 772 7687, [domum@piestany.sk](mailto:domum@piestany.sk), **POPRAD** (2005): ZSS pre občanov bez prístrešia, Levočská 4051/55, 058 01 Poprad, Erika Mižigárová, 0910 890 254, 052/772 4209, [erika.mizigarova@msupoprad.sk](mailto:erika.mizigarova@msupoprad.sk), **PREŠOV** (2017): Komunitné centrum Rómsky inštitút, n.o., K Satrej Tehelni 5/A, 080 01 Prešov, Mgr. Peter Németh, 0905 740 096, [komunitneri@gmail.com](mailto:komunitneri@gmail.com), **SVIDNÍK** (2016): Spoločnosť priateľov detí, mládeže a rodín Svidník, Dlhá 505/9, 089 01 Svidník, Mgr. Marek Fek, 0917 673 107, 0907 405 632, [fekmarek@azet.sk](mailto:fekmarek@azet.sk), **TRENČÍN** (2016): ISKRA Trenčín, Dolný Šianec 1, 911 01 Trenčín, Pavol Juríček, 0948 343 163, [pavol.juricek123@gmail.com](mailto:pavol.juricek123@gmail.com) **TRNAVA** (2006): ADCH Trnava, Hlavná 43, 917 01 Trnava, Patrik Bellay, 0940 601 716, [patrik.bellay@charitatt.sk](mailto:patrik.bellay@charitatt.sk), **VRANOV NAD TOPLOU** (2009): Charitný dom pre mládež, prevádzkovateľ ADCH Košice, Lúčna 812, 093 01 Vranov nad Topľou, 0903 982 906, 057/443 1578, [chd.vranov@charita-ke.sk](mailto:chd.vranov@charita-ke.sk), **ŽILINA** (2003): Dom charity sv. Vincenta, Bratislavská 423/27, 010 01 Žilina, Mgr. Gabriela Huliaková, 0918 314 197, 041/724 4795, [dchvincent.za@gmail.com](mailto:dchvincent.za@gmail.com)

NOTA BENE

7 2022

Proti prúdu

## 43



Letné čítanie  
z NOTABENE

Očarujúci svet  
ukrajinských rozprávok

# MÚDRY SLÁVIK



Preložil  
Marián Heveši  
Ilustrovala  
Helga Pavelková

UKRAJINSKÉ  
ĽUDOVÉ ROZPRÁVKY

Kúpite len u Vášho predajcu