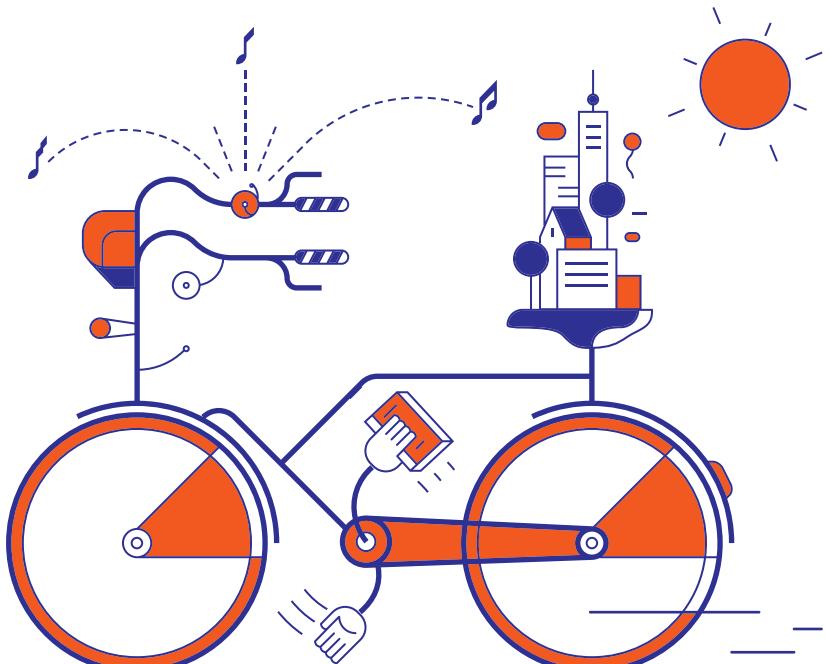


# Biciklistika

---

Vještina uživanja na nožni pogon

Obavezna lektira za osnovce



■ **Biciklistika**  
Vještina uživanja na nožni pogon  
Podgorica 2017.

■ **Izdavač**  
NVO Biciklo.me  
[www.biciklo.me](http://www.biciklo.me)

■ **Autori**  
Sonja Dragović  
Semra Mahmutović  
Dejan Tofčević  
Duško Vuković

■ **Ilustrator**  
Srđa Dragović

■ **Štampa**  
Pro File - Podgorica

■ **Tiraž**  
1000 primjeraka

■ Projekat podržan od strane Komisije za raspodjelu  
dijела prihoda od igara na sreću 2016.

ISBN 978-9940-9818-0-8



9 789940 981808 >

CIP - Каталогизација у публикацији  
Национална библиотека Црне Горе, Цетиње

ISBN 978-9940-9818-0-8  
COBISS.CG-ID 32817680

# Uvod: Čemu/kome će služiti priručnik

---

**Dragi biciklisti i drage biciklistkinje,**

Znamo da već znate koliko je moćna igračka vaše biciklo. Sada vas pozivamo da zaronite u ovu priču i nanovo ga otkrijete kao prijatelja i svakodnevнog saputnika za sport, prevoz, druženje i učenje. Očekuje vas sasvim nova, uzbudljiva škola na točkovima – i može vas odvesti u genijalne avanture!

Upoznajte **Zvonka**: naš junak je tu da vas podsjeti na pravila, pruži koristan savjet i prepriča iskustva onih koji su već naučili važne biciklističke lekcije. Nadamo se i da će vas ohrabriti da teme koje smo ovdje započeli sami dalje istražujete, sve vodeći računa o sebi, drugim učesnicima u saobraćaju i sredini u kojoj živimo.

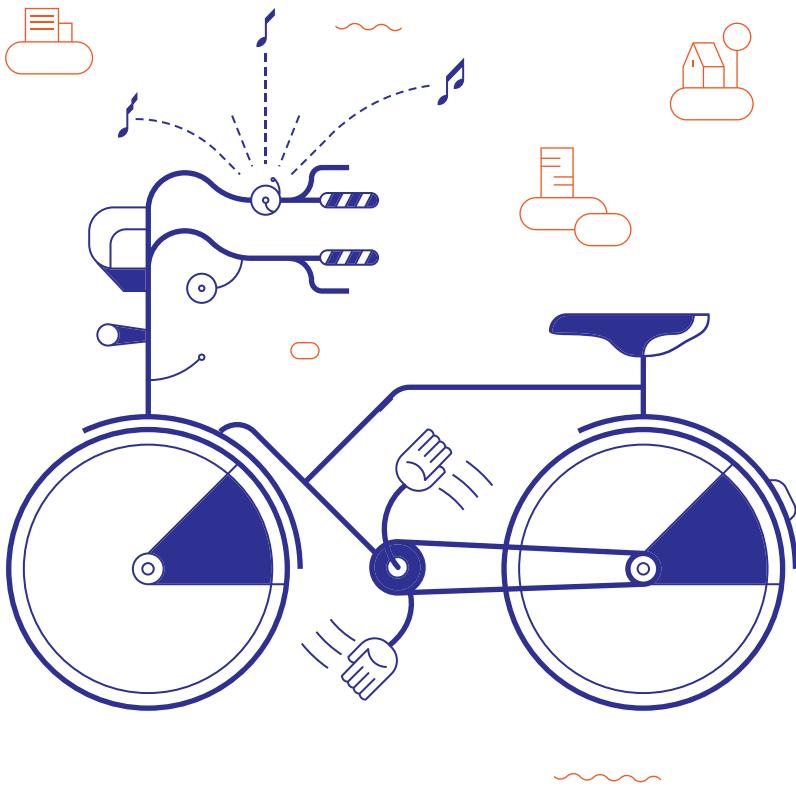
Biciklistička vožnja nije samo način da se dobro zabavimo, niti je samo dobar izbor za rekreaciju: biciklo nam omogućava slobodu i nezavisnost u kretanju, zauzima mnogo manje prostora nego automobil, ne stvara buku, gužvu i zagađenje. Sve to ga čini podesnim sredstvom za borbu za ljepše, čistije i prijatnije ulice i gradove. Zato imajte na umu da kada vozite biciklo činite nešto dobro za čitavu zajednicu.

Zadovoljni smo što imamo priliku da vam ovaj priručnik uručimo u doba kada i gradovi u Crnoj Gori kreću da se pretvaraju u bolja mjesta za bicikliranje. Ohrabrvanjem sve većeg broja ljudi da svakodnevno voze biciklo stvara se pokret koji će vremenom prerasti u bezbjedniju, obzirniju saobraćajnu kulturu za sve nas. Sa nadom u takav razvoj promjena kojima sad svjedočimo, pozivamo vas da biciklističku igru koju ste sada započeli nikada ne napustite.

## Autori

# Ko i odakle sam

---



Zdravo!

Ja sam običan gradski bicikl, ali me, dok se budemo družili, slobodno možeš zvati **Zvonko**.

To je zato što volim da zvonim kada sam srećan ili se javljam drugima.

Odmah priznajem da baš ne ličim na najstarije rođake. Moj rod se mijenjaо vremenom da bi nove generacije bile brže, lakše i udobnije.

Prije dva vijeka, u Njemačkoj se pojavio moj prvi predak za koga znamo. Nazvali su ga **dresina po Karlu fon Drajzu**, koji ga je izmislio i napravio. Karl ga je zvao **laufmašina**. Ovaj moj daleki rođak nije imao pedale, već bi se vozač opirao nogama o tlo i tako se kretao. Zbog ovog izuma, Draž je dobio počasno akademsko zvanje, titulu i doživotnu penziju, što tada nije bio običaj. Sad ti je jasno koliko je ovo bio značajan izum.



Ni onda neki ljudi nijesu imali razumjevanja za ovu novotariju, jer su mislili da je zbog nje nastala velika suša. Oni koji me danas ne vole nijesu baš tolike neznanice, ali ih uvijek treba podsjećati na to da je bicikl prevozno sredstvo koje troši najmanje energije po pređenom kilometru, pa se njegovom upotrebotom čuva naša planeta i zdravlje ljudi koji ga koriste. I onih drugih, naravno.

lako je **dresina** bila vrlo popularna, pedeset godina kasnije, čovjek koji se nije pravio Englez jer je to zaista bio i zvao se **Džejms Starli** je napravio prvi model sa pedalama. One su se kačile na prednji točak, koji je bio ogroman, dok je zadnji bio malen.

Duhoviti Englezi su ga prozvali „**peni-farting**“ jer su ih ti točkovi podsjećali na novčiće koji su tada bili u upotrebi, od kojih je peni bio najveći a farting najmanji.



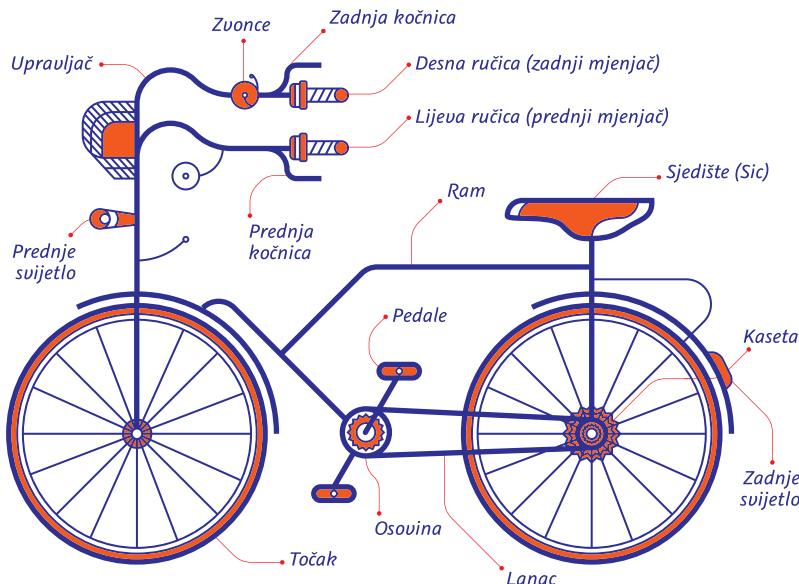


Tek **1885.** godine bicikl je dobio dva jednaka točka, zupčanike i lanac. Ovakva kombinacija je omogućila znatno brže kretanje. Neki kažu da je tako napravljen zato da bi i dame u dugim haljinama mogle da ga koriste a da, pritom, izgledaju pristojno. Bilo kako bilo, od tada počinje masovna proizvodnja i upotreba bicikala.

Kao što vidiš, mojim precima je trebalo samo **sto godina** da se razviju i postanu ovakvi kakav sam ja danas.

# Šta me sve čini biciklom

Na prvi pogled, djelujem kao da sam napravljen od jednog komada, a u stvari sam jednostavan i elegantan spoj djelova, od kojih svaki ima važnu funkciju. Ništa na meni nije suvišno, niti je napravljeno samo ukrasa radi. Sve ima svoju svrhu i namjenu.



Hajde da krenemo od **rama**, jer on sve ostale djelove drži na okupu. Zato mora biti čvrst, ma od kakvog materijala da je napravljen. Točkovi ponekad u šali kažu da su oni najbitniji, jer ram bez njih ne bi mogao ni makac. Osim toga, za biciklima psi trče zbog **točkova**, a ne zbog rama. Šalu na stranu, ali točkovi bi trebalo da budu moj najizdržljiviji dio, jer najdirektnije druguju sa asfaltom i raznoraznim drugim podlogama.

Nije suvišno da znaš da moje točkove čine **gume, felne i nable (glavnjače)**, i naravno **žice** koje spajaju felne sa nablama. Žicama je povjeren važan zadatak - da drže cijeli točak u osi i na okupu. Što ih je više, to je točak izdržljiviji.

Po hvalisanju su točkovima slični djelovi koji čine **pogon**. Da nije nas, kažu oni, bicikl bi bio poput trotineta. Dozvolite da ih predstavim. Da počnem od **kurbli** (desne i lijeve), djelova srednjeg pogona na koji se učvršćuju **pedale**. Tu je i **patrona** ili **osovina**, na koju se šrafi cijeli pogon. **Šajbne (lančanici)** se kače za kurble i oni zajedno sa lancem pokreću biciklo. Pod uslovom, naravno, da postoe i šajbne (lančanici) i na zadnjem dijelu bicikla. Taj zadnji pogon je poznatiji kao **kaseta**, kada se sastoji od više zupčanika. Sada slobodno pritisnite pedale da bi pokrenuli osovinu, a ona će taj pritisak prenijeti na šajbne, a šajbne na lanac... Dalje se zvižduće.

Ima bicikala sa jednom šajbnom u srednjem i jednom u zadnjem pogonu. Takvima mjenjač nije potreban. Većina nas, ipak, nije takva i treba nam **mjenjač**. Njegove ručice moraju biti blizu ruku biciklistkinje/bicikliste da bi se pritiskom na njih prebacivalo iz jedne u drugu brzinu. **Lijeva ručica (šifter)** je povezana sajalom koja se proteže ramom do **prednjeg mjenjača**. **Desna ručica** je povezana sajalom koja se proteže do **zadnjeg mjenjača**. Prednji mjenjač obično ima izbor od dvije ili tri brzine, dok njegov zadnji drugar raspolaže sa višestruko više zupčanika, odnosno brzina.

Da se ne bih kretao besciljno ili završio u nekom kanalu, morate me kontrolisati. Oni rogovi koji štrče naprijed su moj **volan**, mada ja više volim kad se kaže **korman** ili **upravljač**. Upravljača ima raznih, u zavisnosti od tipa bicikla, ali se svaki (pazi sad) preko **lule** spaja sa **viljuškom**, koja može biti sa ili bez **amortizera (suspenzije)**. Za viljušku bez amortizera se obično kaže **vila**, a za onu sa amortizerom **prednja suspenzija**.

Nije uvijek korman dovoljan da bih se ja razigran mogao kontrolisati. Zato imaj na umu da i najmirniji bicikl mora imati pouzdane **kočnice**, koje će, kad zatreba, zaustaviti ili usporiti kretanje.

Bicikl se može voziti i stopečki, ali samo na kraće staze. Sjedeći je udobnije i lakše, i zbog toga postoji **sjedište** ili **sic**. Ona šipka na koju se sic montira zove se **šticna**. Šipka ko šipka – nema se šta posebno o njoj reći, osim možda da ih ima krutih (kao i viljuški) i onih sa amortizerima (suspenzijom).

Svi ovi djelovi čine vašeg Zvonka, mada postoje i mnogi drugi koji se po potrebi postavljaju i pomažu biciklisti da se zajedno krećemo i ponekad prevozimo teret.

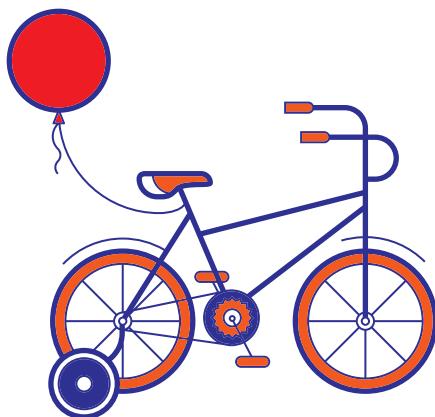
# Raznolikost krasi nas

---

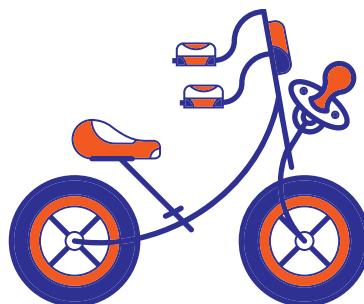
Svako će za svoj bicikl reći da je zbog nečega poseban. Postoji, međutim, raznolikost koja proizilazi iz različitih namjena bicikala. Predstaviću ti nekoliko mojih rođaka koji se najčešće vozikaju. Razlikujemo se po vrsti rama, točkova, upravljača, kao i dodatnoj opremi.

Hajde prvo da pomenem **bicikla za najmlađe**.

Postoji bicikl na kome djevojčice i dječaci raznih uzrasta prave prve biciklističke korake. On je malen i ima pomoćne točkiće, koji se mogu razmontirati kad ponašna vlasnica ili vlasnik nauče da održavaju ravnotežu.



Predstavljam ti i primjerak novije generacije, napravljen tako da ga mogu voziti djeca najmlađeg uzrasta. On nema pedale ni kočnice – pokreće se i zaustavlja tako što se nogama odguruje o tlo. Pokazalo se da najmlađi na ovakvom biciklu najbrže nauče da održavaju ravnotežu.



Ja sam, kao što ti na početku rekoh, **gradski bicikl**. Da bi ti omogućili što udobnije kretanje u svim vremenskim uslovima i u garderobi za različite prilike, moj ram su napravili tako da me možeš uzjahati bez mnogo npora. Bez po muke možeš i sjahati s mene. Od dodatne opreme imam blatobrane, korpu i zvonce koje ti na početku druženja pomenuh. Blatobrani su sjajan izum - zahvaljujući njima i odgovarajućoj garderobi možeš me voziti i po kiši.



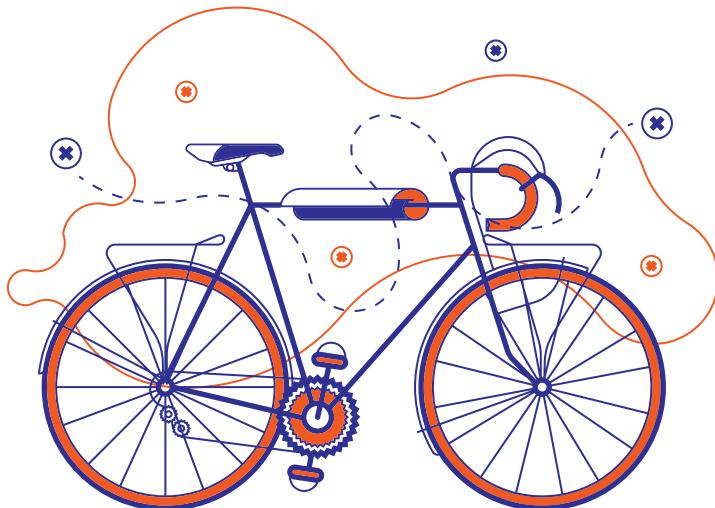
**Drumski bicikl** se s pravom hvališe da je moj najbrži rođak. Koristi se najčešće za trkanje, trening i rekreaciju. Odlikuje ga ram male težine, veliki točkovi tankih felni i guma, visoko podignuto sjedište i, u odnosu na njega, spušten upravljač. Sve ovo je napravljeno tako da onome ko ga vozi omogućuje da razvije veliku brzinu zahvaljujući aerodinamičnom položaju tijela. Ova vrsta bicikala se vozi na velikim sportskim trkama.



Osnovna karakteristika **brdskih** ili skraćeno **MTB (Mountain Bikes)** bicikala su čvrsti ramovi, jaki točkovi različitih promjera i široke gume sa kramponima. Ovakav dizajn omogućava onima koji su u njegovom sedlu da jezde i van asfaltiranih puteva i sa manje napora savlađuju uspone i strme nizbrdice. MTB omogućava da se lako prelazi preko rupa i manjih prepreka. Neki modeli imaju amortizer samo naprijed, a neki naprijed i pozadi, koji služe da "upiju" udare tokom vožnje po neravnom terenu.



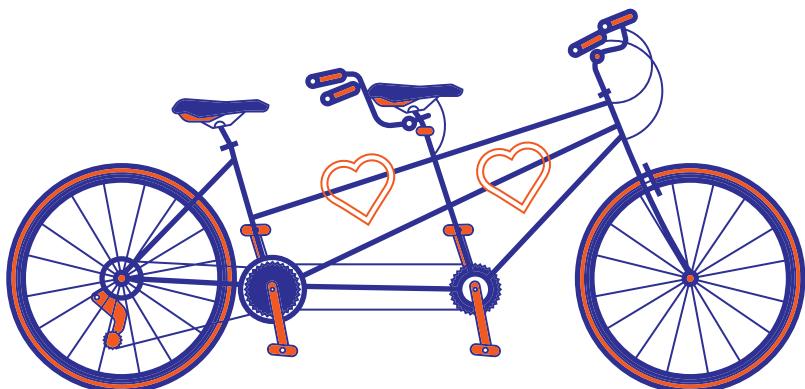
**Turing bicikl** je omiljen kod modernih latalica i nomada. Na ovaj udoban i izdržljiv bicikl se pakuje sve ono što je neophodno cikloputniku da proveđe više dana daleko od udobnosti svakodnevice i toplog doma.



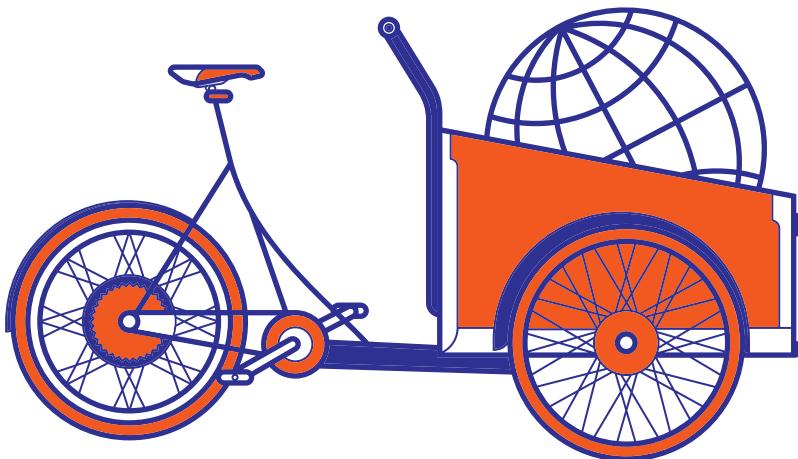
**Hibridni bicikl** je napravljen kombinacijom djelova već opisanih bicikala. Njegov ram je male težine, točkovi često prečnika kao kod drumskog, obično sa gumama za asfalt. Neki modeli imaju ugrađen amortizer naprijed i pouzdane disk-kočnice za klizavije drumove.



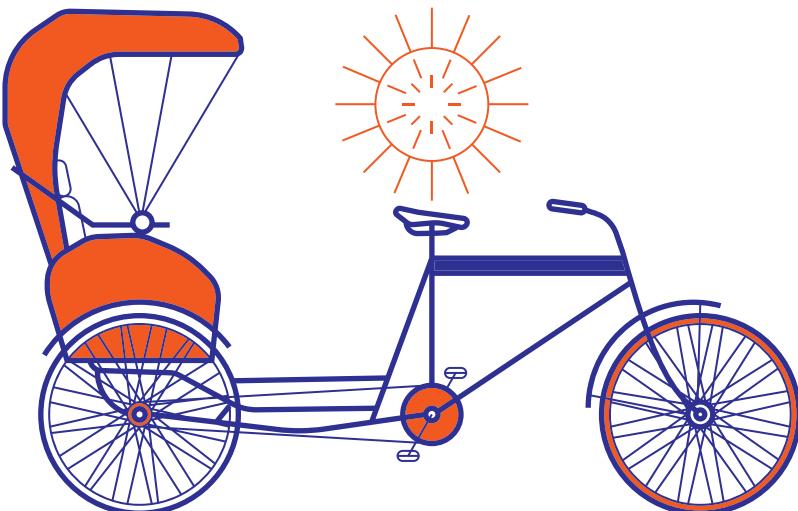
Za dvoje ili više ljudi koji vole da udruženo pedalaju na jednom biciklu napravljen je takozvani **tandem bicikl**. On ima više od jednog upravljača, više od jednog sjedišta i više od para pedala.



**Teretno ili kargo biciklo** bi, s pravom, moglo da ima nadimak magare, jer je u stanju da ponese veliku količinu tereta. Na ulicama gradova prilagođenih biciklističkom transportu može se vidjeti široka paleta ove "magaradi". U Danskoj čak i jedna prava princeza vozi ovakvim biciklom djecu u vrtić.



**Rikše** su blizak rod kargo biciklima. Kod rikše jedna osoba okreće pedale, a ostali uživaju u vožnji. Najčešće se koriste kao taksiji ili za vozikanje turista po gradu.



# Vozi me vješto i bezbjedno

---

Da bismo ti i ja bili bezbjedni, a i svi drugi koji učestvuju u saobraćaju, uključujući i kuce i mace, moraš naučiti da me voziš. Nije to samo puko održavanje ravnoteže, ali od toga se mora početi. Koliko će ja biti spretan i pouzdan, to zavisi od tvoje vještine.

Prije nego me izvedeš na vožnju, provjeri da li je sa mnom sve u redu. Obrati posebnu pažnju na one djelove koji su važniji od drugih za našu bezbjednost. Naravno da si prvo pomislila/pomislio na **kočnice**, ali treba prekontrolisati i **upravljač, točkove, lanac, pedale, zvonce...** Ako te u vožnji zatekne noć ili slaba vidljivost, moraš da imaš ispravno **prednje svjetlo** bijele boje, kao i ono **stražnje** koje je crveno.



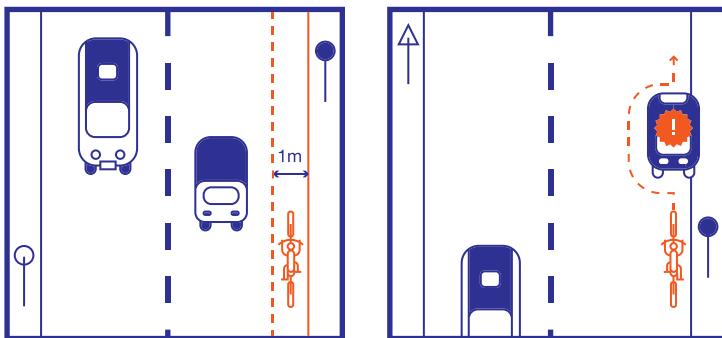
---

Kad me uzjašeš, tijelo drži uspravno i blago nagnuto naprijed. Nemoj da ti pogled luta - osmatraj put kojim planiraš da prođemo jer na njemu može biti prepreka. Neka ti ruke uvijek budu na upravljaču, a prsti blizu komandi kočnica. Upravljač nemoj držati previše čvrsto, a ruke nek su ti polusavijene, jer to je preduslov za lakše i udobnije upravljanje.

To što pritiskaš moje pedale, ne oslobađa te obaveze da gledaš kuda idemo.

**Saobraćajni znaci i semafori** nam pomažu da čuvamo sebe od drugih učesnika u saobraćaju i, naravno, druge od sebe.

Naš saveznik je i **horizontalna signalizacija** na kolovozu, a to su oni znaci iscrtani na putu na koje treba da obratimo jednaku pažnju.



I uvijek imaj na umu da je za nas, ako nema biciklističke staze, rezervisana **zamišljena traka** koja se proteže uz desnu ivicu kolovoza širine **do jednog metra**.

Kada se ispred nas pojavi neki „sporač“, a takvih uvijek ima, treba ga preticati **sa lijeve strane**, na bezbjednom rastojanju, i potom se vratiti uz desnu ivicu kolovoza. Poseban oprez je važan pri zaobilaznjenu zaustavljenog vozila, jer onaj koji je za volanom možda se upravo odlučio da krene i ne obraća pažnju na nas, ili, što je jednakopasno, naglo otvoriti vrata. Mi smo ranjivi i uvijek trebamo da računamo na moguću nepažnju ili bezobzirnost jačih u saobraćaju.

#### **S desne strane pretičemo na raskrsnici samo one koji skreću ulijevo.**

Preticanje je, kao što vidiš, rizična operacija ako nijesi u popunosti pripremljena/pripremljen, posebno zbog toga što moraš kontrolisati situaciju ispred i iza nas. Obavezno se osvrni da provjeriš da li ima saobraćaja iza prije nego što kreneš u preticanje. Neki biciklisti u tu svrhu montiraju **retrovizor**. To je ono ogledalce kojim možeš vidjeti šta se dešava iza tebe.

Ni mimoilaženje nije bezazleno na uskom drumu ili u tjesnoj dvosmjernoj ulici. Zato, pamet u glavu i odmakni se što je moguće više od onoga koga mimoilazimo ili, ako je potrebno, bezbjedno siđi sa kolovoza. **Bezbjednost je na prvom mjestu!**

Kad nas je više na drumu, idemo u koloni po jedan. Bezbjedan razmak su tri moje dužine. Ako nas je u grupi više, ne smijemo voziti u dugoj koloni, nego u više manjih, kako bi automobili mogli bezbjedno da nas zaobiđu. Ako jašeš na čelu kolone, tvoja je obaveza da ostale upozoriš na pojavu opasnosti, koja može biti led na kolovozu, rupa ili bilo šta drugo što može uzrokovati nezgodu.

Umor je normalna stvar, ali nije dobro da se od umora spašavaš tako što ćeš se zakačiti za neko motorno vozilo koje će te vući. To je veoma opasno, a i kažnjivo je.

Većina mojih biciklista se pridržavala ovih nekoliko pravila i zbog toga sam danas jedan zdrav i prav bicikl.

# Zapamti znak, zadatak je lak

---

Već sam ti pominjao **vertikalnu i horizontalnu signalizaciju**, je li tako? E, vrijeme je za detaljnije saobraćajno opismenjavanje. Moraš umjeti da prepoznaš i pravilno shvataš značenje saobraćajnih znakova. Prvo ćemo upoznati **znakove izričitih naredbi**, koji od nas traže absolutnu poslušnost.



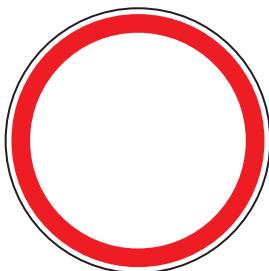
## Biciklisti na putu!

Ovaj znak signalizira vozačima motornih vozila, ali i drugim učesnicima u saobraćaju, da su blizu mesta na kome se biciklisti/biciklistkinje često uključuju na put ili ga prelaze.



## Obavezno zaustavljanje!

Ovaj znak označava mjesto pred ulazom u raskrsnicu na kome se treba zaustaviti i ustupiti prvenstvo prolaza onima koji se kreću putem na koji se nailazi. Ovaj znak se podjednako odnosi na one koji pedalaju, one koji bičem tjeraju svoje "konjske snage" i one čija vozila troše fosilna goriva.



## Zabrana saobraćaja u oba smjera!

Ako vidiš ovaj znak onda znaj da si na putu ili dijelu puta na kome je zabranjen saobraćaj svim vozilima u oba smjera. To se odnosi i na one koji okreću pedale, ali nas se više tiče znak koji slijedi.

## Zabrana saobraćaja za bicikle!



Sa ovim znakom nema šale – on označava put, odnosno dio puta na kome nam je **zabranjen pristup**.

Na red sada dolaze saobraćajni znaci koji propisuju **obaveze**.



## Biciklistička staza

Ovaj znak označava put kojim se moraju kretati biciklistkinje/biciklisti.

I niko više!



## Pješačka staza

Znak poručuje pješacima da je ta staza njihova, a ostalima da na nju ne smiju ni stupiti.



## Razdvojene staze za bicikliste i pješake

Kad vidiš ovaj znak to znači da moraš pedalati označenom stazom, ali i imati stalno na umu da tebe i biciklo samo linija dijeli od pješaka. U taj prostor, međutim, ne smiju da uđu nepozvani – ostali učesnici u saobraćaju.

## Staza za pješake I bicikliste



Ovaj znak se razlikuje od prvog po izostanku bijele linije koja dijeli prostor za bicikliste od pješačkog. To znači da ostaje obaveza kretanja biciklistkinja/biciklista, odnosno pješakinja/pješaka posebno izgrađenom stazom, ali znak upućuje i na dodatni oprez jer staza nije podijeljena. Naravno, ostali učesnici u saobraćaju ne smiju priviriti na ovaku stazu.

Iako i prethodno opisani znaci obavještavaju učesnike u saobraćaju, sljedeća grupa je za sebe rezervisala naziv – **znaci obavještavanja**. Prvi obavještava da je kraj biciklističkoj stazi, drugi da se završava razdvojena staza za pješake i bicikliste/biciklistkinje, a treći da je “iscurila” staza za pješake i bicikliste/biciklistkinje.



Kada naiđete na ovaj pravougaoni znak, sigurni ste da ulazite u zonu usporenog saobraćaja.



Izlazak iz te zone je obilježen ovim znakom.



Kretanje bicikala na biciklističkim stazama, odnosno trakama može se regulisati i posebnim semaforima. To se radi ako je biciklistička staza izvan lokacije obilježenog pješačkog prelaza ili bicikli imaju drugačije elemente vođenja na raskrsnici u odnosu na pješake.



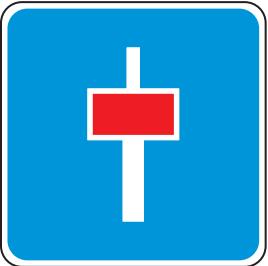
Ako te put nanese negdje van Crne Gore, bićeš u prilici da sretnеš i neke zanimljive saobraćajne znake koje se tiču bicikla i biciklista/biciklistkinja. U Sjedinjenim Američkim Državama, recimo, koriste znak da upozore na pažljivo prelaženje željezničke pruge.



Ovaj znak upozorava na neodgovarajuće uslove koji mogu otežati upravljanje biciklom.



Ovako su u Holandiji kreirali znak koji ukazuje na mjesto na kome se može napuniti baterija električnog bicikla.



Ovaj znak u Danskoj pokazuje da se saobraćajnica uskoro završava, i da u nastavku postoji samo biciklistička staza.

Preostala tri znaka nije potrebno opisivati, jer slika govori dovoljno. Saglasan si?



# Zakon važi i za nas

---



Baš bi bilo lijepo kada bismo mogli da se krećemo kuda nam najviše odgovara. Recimo: ljeti, kad je vruće, samo po travi i hladovini, a kada krenu kiše, samo sredinom puta, kuda ima najmanje barica. Međutim, postoje pravila kojih se svi moramo pridržavati da bismo u saobraćaju čuvali jedni druge, ali i izbjegli kazne koje propisuje zakon.

Ako duž kolovoza postoji prostor koji je jasno označen kao biciklistički, odvojen od ostatka ulice i obilježen saobraćajnim znakom u obliku bicikla, onda je sve kristalno jasno: imamo biciklističku stazu i po njoj ćemo se kretati. Obično se s jedne strane staze nalazi kolovoz, a sa druge pješački trotoar. Ove staze mogu biti jednosmjerne ili dvosmjerne, što je obično jasno naglašeno saobraćajnim znacima nacrtanim na stazi, ili postavljenim tik pored nje. Dok se krećemo stazom, treba da poštujemo zadati smjer, i da obratimo pažnju na druge bicikliste i pješake koji nam se mogu naći na putu. Na taj način čitav saobraćajni sistem činimo bezbjednjim.

Biciklističke staze su sjajna stvar, i najbezbjedniji prostori za bicikliste u gradskom saobraćaju. Nadam se da ćemo ih u budućnosti imati mnogo više! Siguran sam da se slažeš sa mnom.

Ponekad umjesto biciklističke staze imamo biciklističku traku: to je prostor na kolovozu, označen uzdužnom linijom i saobraćajnim znakom koji pokazuje da je traka namijenjena nama. Ovakvo obilježavanje kolovoza vozačima motornih vozila jasno signalizira da treba da očekuju bicikliste na putu, i da se potrudite da ostave dovoljno prostora za njih. S obzirom na to da biciklistička traka nije fizički odvojena od kolovoza i da njome mogu da se kreću i nesavjesni automobili, naša bezbjednost na njoj nije na istom nivou kao na biciklističkoj stazi. Međutim, za gradove koji tek počinju da grade posebne staze za bicikle, ovakve trake su dobar početak.

Ako nemamo odvojene staze za bicikle, niti trake nacrtane na kolovozu, Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima kaže da bi trebalo da se krećemo kolovozom – i to dijelom u širini do jednog metra od desne ivice kolovoza, u smjeru kretanja saobraćaja. Nikad ne smetni s umu da je trotoar za pješake i da nas oni s pravom doživljavaju kao osvajačku napast kad tamo “zalutamo”. Mene niko ne pita za godine (važno je da sam podmazan, da su mi svi djelovi na broju i da ispravno funkcionišu), ali, bogami, policajac ima pravo da se zanima za godinu rođenja onoga ko me jaše magistralnim i regionalnim putevima. Mlađima od 16 godina zakon zabranjuje pedalanje ovim saobraćajnicama. Njima ostaju lokalni putevi, po kojima me mogu voziti svi koji imaju bar 14 godina, pod uslovom da su u školi ili kod kuće savladali tu vještinu.

U nekim zemljama (kakva je, na primjer, Slovenija) postoje posebne škole u kojima ljudi uče da voze bicikl, polažu testove i na kraju dobijaju dozvolu za upravljanje biciklom. U Crnoj Gori nemamo takav sistem, a Zakon propisuje



stroge kazne za one koji buduće bicikliste i biciklistkinje obučavaju na putu. Ako ti spadaš u one koji znaju da voze bicikl i želiš da se odvezesi negdje bez pratrni starijih, treba da imas najmanje 11 godina. U tom slučaju, dozvoljeno ti je da se krećeš u zoni usporenog saobraćaja, u zoni škole i po nekategorisanim putevima. U zoni usporenog saobraćaja biciklo može da vozi i tvoj sasvim mali brat ili sestra, ali pod obaveznim nadzorom nekog starijeg od 16 godina. Nema ničega zabavnijeg od vožnje bicikla u društvu! U to sam potpuno siguran, i sva djeca koju znam će to odmah potvrditi: kada se skupimo ispred zgrade ili u prostranom dvorištu nečije kuće, ili kod babe na selu, pa možemo i da se trkamo, i da izvodimo razne trikove, i da se takmičimo ko može najduže da vozi bez ruku na upravljaču... Ali, pazite, u gradskom saobraćaju ne smijemo da izvodimo ništa od toga. Zakon kaže da ti je, dok me voziš, zabranjeno da činiš bilo šta što umanjuje moju stabilnost: sklanjati ruke sa upravljača, sklanjati noge sa pedala, pridržavati se za drugo vozilo, slušati muziku kroz slušalice, voziti na jednom točku. Jasno je da bi sve ove aktivnosti mogle da ti skrenu pažnju sa puta, ili da te izbace iz ravnoteže, pa bi tako ugrozio i svoju bezbjednost i bezbjednost drugih učesnika u saobraćaju.

Sad sam se sjetio još jedne velike biciklističke zabave: kad biciklista ili biciklistkinja krenu da još nekog prevezu. Naš putnik tako, recimo, sjedne na ram ispred vozača, ili iza na kufer treger, održava ravnotežu, i vozi se. Pogađaš - ni ovo nije dozvoljeno u gradskom saobraćaju. Na biciklu možeš voziti samo sebe, i onoliko prtljaga koliko možeš bezbjedno smjestiti na bisage pozadi, ili u korpu naprijed. Istina, postoji pravilo da se na biciklu može prevoziti dijete mlađe od 8 godina u sjedištu posebno montiranom za to, ali to pravilo (i pravo!) važi samo za bicikliste i biciklistkinje starije od 18 godina.

Mislim da sam ti pomenuo sve što treba ili ne treba da radiš dok me voziš u gradskom saobraćaju. Sad još samo da vidimo šta sve treba imati radi sigurnosti na putu. Ako se krećemo po mraku, Zakon traži da imam uključeno svjetlo bijele boje na prednjoj strani i crveno pozadi. Ovo se može lako zaboraviti, jer u gradu imamo uličnu rasvetu, ali zapamtiti da svjetla na biciklu služe prije svega da skrenu pažnju drugih učesnika u saobraćaju, kako bi oni vidjeli nas. Ako nas opaze na vrijeme, mogu da se prilagode, da reaguju i da nam naprave mjesta na putu. Svjetla na meni dolaze do punog izražaja tek kada se po mraku, ili tokom maglovitog dana, nađemo na putu bez ulične rasvjete. U takvoj situaciji, dobodošlo nam je još svjetlucave opreme. Zakon nalaže da ti nosiš prsluk koji reflektuje svjetlo.

Od zaštitne opreme tebi je potrebna još i kaciga. Ne moraš je nositi stalno - obavezna je samo za vrijeme vožnje na magistralnim i regionalnim putevima. No, to je ionako dozvoljeno samo starijima od 16 godina. Kacigu je, međutim, dobro imati i navikavati se na nju. U slučaju nezgode ili pada, oni koji je imaju na glavi prođu mnogo bolje od gologlavih.

# Uči na svojim greškama i tuđim iskustvima

---

Nijesam baš premlad bicikl, pa sam preko upravljača preturio mnoge zgode i nezgode. U ovih mojih 11 godina sam drugovao sa raznim ljudima i čudima, pa želim da podijelim sa tobom nešto od onoga što sam video i iskusio, a ti sam izvuci naravoučenja.

Jedan dječak, čije ime neću pominjati, je volio da mimoilazi parkirane automobile na malom odstojanju, pa smo jednom zveknuli u iznenada otvorena vrata. Dječak je pri padu povrijedio šaku i lakat, a ja sam prošao sa iskrivljenom prednjom felnom. Srećom, dječak je nosio kacigu.

Neću imenovati ni moga drugara koji nikada rukama nije pokazivao kada smo mijenjali pravac. Pamtim kako su vozači iza nas psovali i trubili kad god bi mi iznenada skretali. Srećom, na vrijeme je učio na sopstvenim greškama i eno ga sada kako pedala za primjer ostalima.

Jednu kovrdžavu mangupicu je mrzjelo da nosi rezervnu gumu i pumpu, pa je njen tata nekoliko puta morao kolima da dolazi po nas zbog mojih izbušenih guma. Ta ista je jednom zaboravila da ponese vodu na vožnju van grada, pa smo se jedva dovukli do prvog vodopaja. Kovrdžavu je ovo iskustvo naučilo pameti, pa kasnije nikada nije zaboravljala vodu.

Pamtim i jednu brbljivu crnku koja je uvijek kod sebe imala dovoljno okrepljujućih čokoladica pa je njima vraćala snagu i drugarima koji su zaboravljali da na duže izlete ponesu nešto čime će povratiti izgubljenu energiju. (Sjetih se sad da je svako s kim sam posla imao bio spremā da pomogne drugima u nevolji, iz čega su se kasnije često rađala pouzdana drugarstva).

Bicikl, moj vršnjak, povjerio mi se jednom da strahuje zbog stila vožnje tadašnjeg vlasnika. "On voli da vozi prometnom ulicom na jednom točku. Stradaćemo", govorio mi je. Strahovao je s razlogom, jer je jednog dana pred njih iskrsaо pas. Psa su izbjegli, ali ne i zaustavljeni automobil. Cijena je plaćena – slomljena ključna kost.

Na vlastitoj "koži" sam jednom zamalo iskusio koliko je opasno prelaziti pješački prelaz biciklističkom brzinom. Moj "jahač", neustrašivi šesnaestogodišnjak, se zaletio sa trotoara na drugu stranu ulice. Vozač taksija nas nije očekivao. Škripa kočnica je, srećom, ostala iza nas.

Od jednog iskusnog rekreativca sam čuo da svaki pravi biciklista istegne mišiće

prije i poslije duže vožnje. Tako se mišići nogu spasavaju od grčeva i čuva njihova elastičnost.

Ovo su samo neka iskustva koja sam prikupio za sve ove godine. Mudar biciklista, kao što ćeš i ti biti, posmatra dešavanja oko sebe, razmišlja o njima i primjenjuje ih. Treba koristiti znanja koja se stiču iz sopstvenih i tuđih grešaka, jer ako nije tako uzalud smo griješili.



# Ne moraš kod majstora radi svake sitnice

---

Kao i ti, i ja želim da budem zdrav i prav. Ne prija mi kada nešto škripi, tandrče ili struže. To me boli i žalosti, pa ne mogu uživati u vožnji. Pažljiv biciklista mora znati kako da mi ugodi, jer sreća se, kažu mudraci, uvećava jedino dijeljenjem.

Istinski ćemo uživati i ti i ja ako me redovno budeš timario, hoću reći čistio. Najbitnije je da moj lanac i zupčanici na koje naliježe bude redovno podmazivan uljem ili nekim drugim savremenim sredstvom podesnim za to. Kada se lanac i zupčanici puno zaprljavaju, treba ih skinuti i oprati odgovarajućom tečnošću, potom lijepo podmazati i vratiti na mjesto. Dok ne naučiš da to sam radiš, zamoli za pomoć bliskog znalca ili me povezi kod majstora.

Da bi kočnice radile kako treba, potrebno je zamijeniti sajle kada se pohabaju i podmazivati ih kada ne idu baš glatko. Imaj na umu i da se istrošene pakne moraju redovno mijenjati. Ako imam disk kočnice, možda je bolje da me povedeš kod majstora nego da se ti oko njih petljaš.

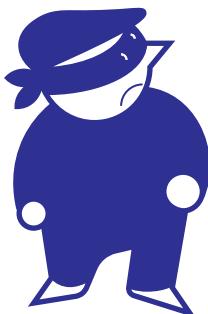
Moraš znati kako se mijenja guma. Sramota je da time gnjaviš nekog drugog. Ova vještina će ti posebno biti od koristi ako se nađemo daleko od kuće gdje nam niko ne može pomoći. Tada ćeš morati da me guraš ili zoveš pomoći. Zato uvijek nosi sa sobom jednu rezervnu unutrašnju gumu, pumpu i alatke za montažu i demontažu gume. Dobro će doći i samoljepive flekice, za slučaj da smo baš loše sreće i da nam guma pukne dva puta.

Pošto slika govori više od hiljadu riječi pogledaj sledeću sliku i biće ti jasno kako se to radi.



# Ko se voli, od lopova se čuva

---



Da bi me zaštitio od lopovskih urokljivih očiju, najbolje je da me ni na minut ne ostavljaš bez nadzora i neke vrste obezbjeđenja. Iskustvo i statistika pokazuju da uopšte nije zanemarljiv procenat ukradenih bicikala koje su vlasnici ostavili samo na kratko dok su opošljavali neku obavezu.

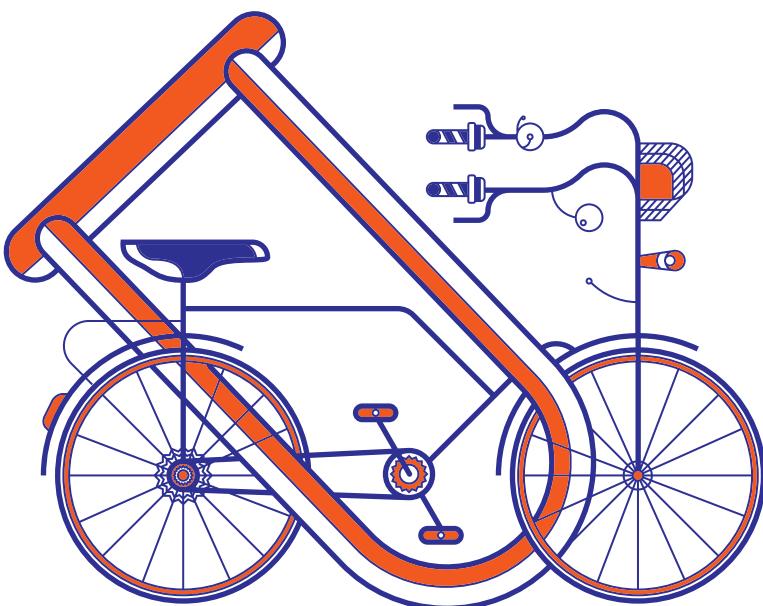
Najbolje ćeš me zaštiti ako me držiš pod ključem u prostoru u koji je teško provaliti ili vezanog za nešto što je teško pomjeriti (npr. biciklistički parking, stub svjetlosne rasvjete i tome slično).

Ja se osjećam sigurnije ako me vežeš nekom vrstom lokera, koji se sastoji od lanca, nekog metalnog profila ili sajle. Ako me voliš, nemoj da štediš pri kupovini lokera – uzmi neki dokazanog kvaliteta. Oni jeftiniji su vrlo nepouzdani jer imaju pretanke sajle ili nekvalitetne brave, koje se vrlo jedostavno obijaju ili pokvare poslije kraćeg korišćenja.

Obično se loker provlači kroz ram i zadnji točak, ali je poželjno korišćenje dodatnog lokera ili posebne sajle za vezivanje prednjeg točka.

Da se ne zavaravaš, ni skupi i čvrsti lokeri nijesu neprekidivi, ali će se lopov malo više namučiti i, nadajmo se, odustati ako vidi da krađu ne može izvesti očas posla.

Što se lokera tiče, do sada su se najpouzdanim pokazali oni od čelika u obliku latiničnog slova U, po kome su i dobili ime “U lock”. Njihova mala mana je što često ne znate gdje da ih zakačite na bicikl tokom vožnje.



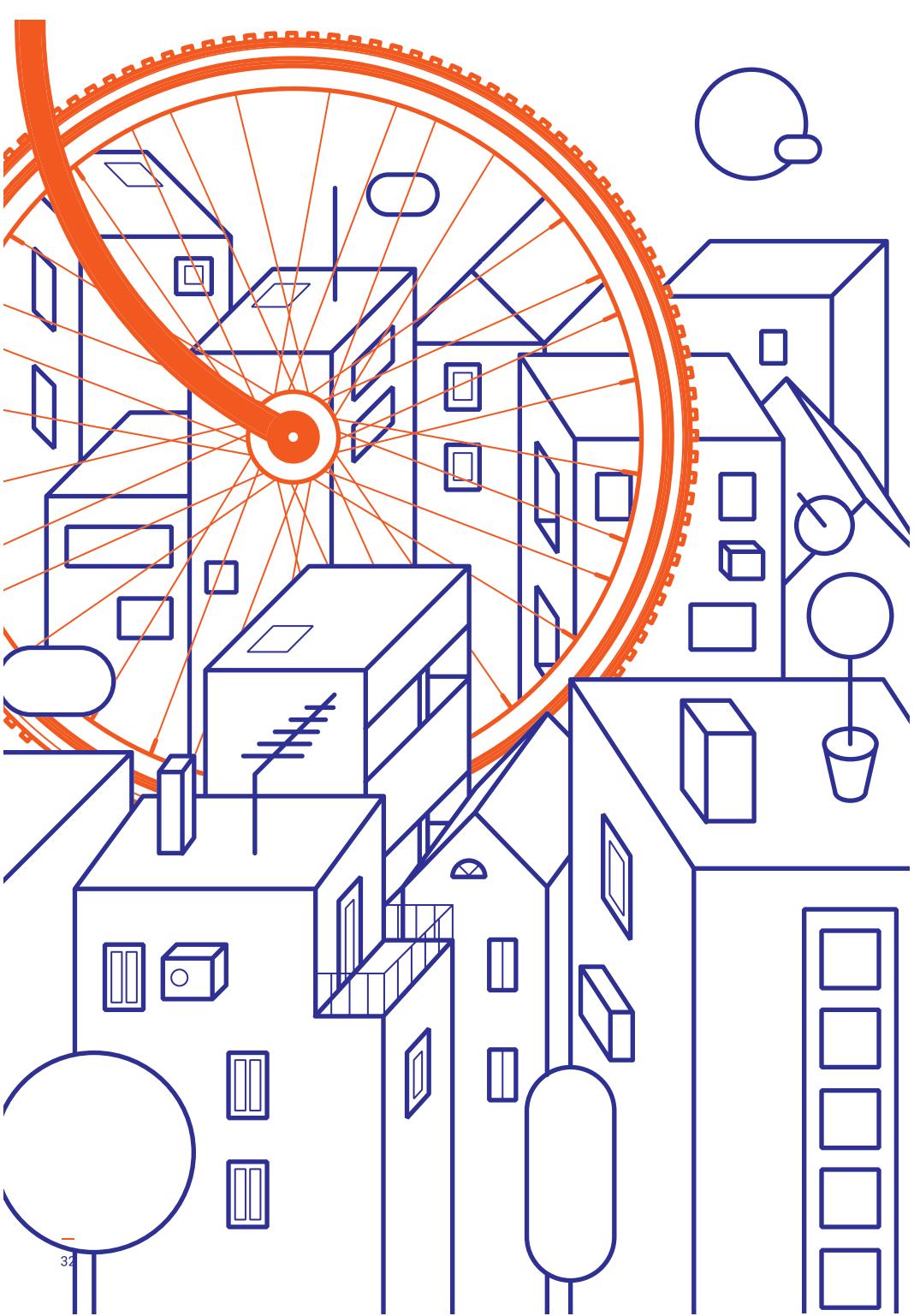
Sa razvojem raznih internet servisa i modernih tehnologija pojavili su se mnogi "pametni lokeri" koji se raznim vrstama mobilnih aplikacija povezuju sa pametnim telefonom vlasnika. U slučaju da neko pokuša da obije bravu, aplikacija se aktivira i vlasnik je odmah alarmiran. Jedna vrsta je osmišljena tako da je loker integrisan u ram bicikla i zaključava zadnji točak bez potrebe da vlasnik ručno provlači sajlu ili lanac.

Kada me vežeš na nekoj javnoj površini, obrati pažnju da to ne bude neka mračna ulica, već prometno i pregledno mjesto.

Ako me ostavljaš na slabije nadziranoj javnoj površini i to činiš svakodnevno, veće su šanse da ostaneš bez mene.

Nikada me noću ne ostavljam napolju, čak i ako misliš da si lukaviji od lopova. Garaže, šupe, balkoni i terase teško dostupni sa ulice, sobe dnevne i spavaće, kancelarije i poslovni prostori raznih vrsta pokazali su se kao odličan izbor.

Bicikl ne zauzima mnogo prostora, a uz to je prilično dekorativan, što su olakšavajuće okolnosti. Nije lako svakodnevno nositi bicikl na, recimo, četvrti sprat, ali je to kudikamo lakše od tuge koja ti pritisne dušu kad ostaneš bez svog ljubimca. Imaj u vidu da se i bicikli rastuže kad ih neko otrgne od omiljenih vlasnika.



# Kako se borimo za bolje uslove za bicikliranje?

---

Tako što se okupimo da podržimo jedni druge, i iskažemo svoje zahtjeve. „Kritična masa“ je zajednička, masovna, gradska biciklistička vožnja koja se obično dešava krajem mjeseca. Prvi put je organizovana u San Francisku 1992. godine, i u narednih deset godina proširila se na više od 300 gradova i gradića širom svijeta. Najmanje ovakve vožnje okupe po dvadesetak biciklista, a najveće – kakve se, recimo, organizuju dva puta godišnje u Budimpešti – imaju i do 80 hiljada učesnika!

Mada je „kritična masa“ započela svoje međunarodno postojanje u Sjedinjenim Američkim Državama, ime je dobila po praksi uspostavljenoj u Kini, gdje su vozači automobila i biciklisti imali prečutni sporazum o tome kako da uspostave red na raskrsnicama bez semafora. Biciklisti bi čekali dok se ne skupi dovoljan broj njih na raskrsnici – dok, dakle, ne dostignu „kritičnu masu“ – i onda bi prelazili put u grupi, dovoljno velikoj da skrene pažnju vozača i zaustavi automobilski saobraćaj dok biciklistička družina pređe na drugu stranu. U nekim gradovima, moderne „kritična masa“ vožnje funkcionišu baš po ovom principu: samom svojom masovnošću zatvaraju automobilski saobraćaj i protežu se gradskim ulicama u znak proslave gradskog bicikliranja, ali i protesta protiv svih koji ugrožavaju bezbjednost biciklista i pješaka u gradskom saobraćaju.

Nevladino udruženje Biciklo.me organizuje „Kritičnu masu“ u Podgorici svakog poslednjeg vikenda u mjesecu – zimi nedjeljom, ljeti subotom, ili čak petkom popodne. Oni se trude da vožnju učine bezbjednom za sve, i u njoj redovno učestvuju čak i sasvim mala djeca i njihovi djedovi i bake. Ove vožnje obezbeđuje saobraćajna policija. Biciklo.me se trudi da svakog mjeseca ovom masovnom biciklističkom vožnjom podrži ili promoviše neku ideju važnu za razvoj biciklizma, promociju zdravih stilova života i očuvanje životne sredine. O tačnom vremenu početka vožnje se možeš informisati na sajtu organizacije Biciklo.me ili istoimenoj fejsbuk stranici.

A nakon što saznaš sve o lokalnoj Kritičnoj masi, pridruži joj se!

# Kako se pomoću bicikla mijenjaju gradovi?

Biciklo jeste divan prijatelj i garantovana zabava, ali i moćan alat kojim možemo ozbiljno da utičemo na svijet oko sebe. Da bismo pokazali na šta tačno mislimo, u nastavku izdvajamo nekoliko ciklozanimljivosti o gradovima koji su biciklo prigrili i učinili neizostavnim dijelom svog pejzaža i identiteta. Smatraj ovo i pozivom na maštanje, razmišljanje i akciju: kako bismo gradove u Crnoj Gori mogli da preuređimo ako bismo učinili vožnju bicikla popularnijom?



U Kopenhagenu živi oko 580.000 ljudi. Više od polovine njih (56%) svakog dana u školu ili na posao idu bicikлом, i tako dnevno – svi zajedno – pređu oko 1.240.000 kilometara. Isto rastovanje bi prešli ako bi 10 puta obišli Zemljinu kuglu!

Ukupna dužina biciklističkih staza u Kopenhagenu je 454 kilometra – kao rastovanje od Podgorice do Beograda!

Dvije trećine ljudi koji u Kopenhagenu koriste bicikl kao glavno prevozno sredstvo ljeti, nastavljaju to da rade i zimi – voze i po kiši i snijegu. Gradska uprava im to olakšava redovnim održavanjem biciklističkih staza: kada padne snijeg, čistači prvo oslobođe biciklističke staze, pa tek onda automobilske saobraćajnice.

Devet od deset Danaca posjeduje bicikl. Podaci za 2013. godinu pokazuju da je te godine u Danskoj prodato oko pola miliona bicikala! Međutim, čak ni tako raširena upotreba ne sprečava kradljivce: u 2014. prijavljene su krađe 60.709 bicikala.

Skoro polovina djece uzrasta od 10 do 16 godina (44% njih) ide u školu bicikлом.

Od 2009. godine do sada, Danska je u projekte koji se tiču poboljšanja uslova za korišćenje bicikla uložila oko 400 miliona eura.

## Amsterdam



Ukupan broj bicikala u Amsterdamu je oko 800.000 – poređenja radi, ukupan broj automobila u ovom gradu procijenjen je na oko 263.000.

63% građana Amsterdama svakodnevno koriste bicikl za prevoz, zabavu ili rekreaciju.

U Amsterdamu možete kupiti bicikl u jednoj od 157 specijalizovanih prodavnica, dok bicikla za iznajmljivanje nudi 35 kompanija.

90% đaka u Amsterdamu ima kontrolne zadatke iz saobraćajnih pravila, a 70% njih polaže i praktični saobraćajni ispit.

U neposrednoj blizini centralne autobuske i željezničke stanice u Amsterdamu postavljeno je oko 270.000 biciklističkih parking mesta.

## Ljubljana



U Ljubljani se svakodnevno 12% svih putovanja u gradu obavi bicikлом.

U gradu postoji 73km biciklističkih staza i 183km biciklističkih traka na kolovozima – za glavni grad koji ima oko 280.000 stanovnika, to je prilično ozbiljan prostor za bicikliranje!

Ljubljana ima i svoj sistem bicikala za iznajmljivanje. Po čitavom gradu su postavljene 32 stanice na kojima je raspoređeno 300 bicikala, koje svi koji to žele mogu iznajmiti za nisku cijenu, iskoristiti za prevoz, i vratiti na jednu od ovih specijalizovanih stanica.

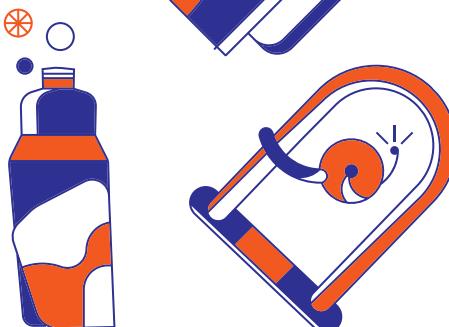
# Oprema

---

Opremi se kako treba,  
da te maler ne ukeba.

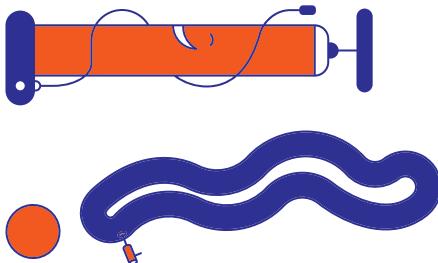


Rukavice što znoj piju  
i sa vjetrom bitku biju.



Imaj vode po vrućini,  
puni **bidon**, dobro čini.

Dobar **loker** Zvonka čuva,  
da ga lopov ne oduva.



Ko **rezervnu gumu** nema  
nek se kući pješke sprema.



Danju i po mjesecini  
pravi **alat** dobro čini.