

Morgunblaðið

HJÓLABLAÐ



Byrjuðu flestir að hjóla vegna Wow cyclothon?

Þorsteinn Ásgrímsson
thorsteinn@mbl.is

Það verður alltaf betra og betra að stunda hjólræði hér á landi. Hvort sem það felur í sér að hjóla til vinnu eða skóla, njóta útverunnar eða stunda keppnisþróttir. Hjólræði eru alltaf að verða algengari og algengari og öllum er vanari hjólræðafólki í umferðinni en áður. Þá á sér stað mikil uppbygging hjólræðainnviða, þó auðvitað óttist maður að þyngri staða í fjármálum sveitarfélaga geti haft þar einhver áhrif á komandi árum. Þá hafa Íslendingar í auknum mæli tekið þátt í keppnum ýmiss konar á erlendri grundu og tvær innlendir malarkeppnir eru að festa sig í sessi á alþjóðavísu.

En þó eru nokkur atriði sem gefa þarf vandlega gaum þegar kemur að málefnum hjólræðafólks.

Á síðasta ári slösuðust samtals 281 á virkum samgöngutækjum og einn lést. Þar af slasaðist 81 alvarlega. Meirihluti allra sem slasast hafa eða látist undanfarin ár hafa verið á rafmagnshlaupahjólum. Eins góð viðbót og rafmagnshlaupahjól eru við flóru virkra ferðamáta slasast allt of margir notendur þeirra eða jafnvel falla. Þessu þarf að breyta. Ráðherra steig skref sem vonandi verður í rétta átt nú í vikunni þegar hann bодаði breytingar á umferðarlögum í þá átt að rafmagnshlaupahjól verði bönnuð yngri en þrettán ára og að ekki megi breyta hraðastillingum tækjanna. Þá hefur Samgöngustofa hrint af stað herferð þar sem ráðist verður gegn notkun rafhlaupahjóna undir áhrifum.

Þetta hljóma mögulega eins og nokkuð sjálfsgöð atriði, en rétt er að

hafa í huga að helmingur þeirra sem leitar á slysadeild eftir slys á tækjum eru börn og þá verða hlutfallslega margfalt fleiri slys á hlaupahjólum á þeim tímum sem fólk fer alla jafna heim af djamminu. Við þurfum einnig sem samfélag að taka okkur á og hætta að samþykkja það sem Gunnar Geir Gunnarsson hjá Samgöngustofu kallar vitleysu og ranga hegðun. Það býður til að mynda hættunni heim þegar nokkur sameinast á eitt rafhlaupahjól.

Þegar horft er til þeirrar miklu uppsveiflu sem hefur verið í hjólræðum undanfarið er jafnan einn viðburður sem ber á góma. Wow cyclothon er nefnt af flestum þeim sem eru að segja frá því hvenær þeir byrjuðu að hjóla aftur á fullorðins aldri. Þá var keppnin gríðarleg gulrót og viðurkenning fyrir þann fjölda barna sem tók þátt með Hjólakrafti. Engin keppni hefur náð viðlíka skriðþunga í samfélaginu síðan og er hætt á að nýliðun verði hægari á komandi árum en hún var síðasta áratug. Myndi það hafa áhrif á alla hjólaðkúna, ekki bara keppnishjóla. Væri líklega þjóðþrífarsátt, sem og hagnaðarvon fyrir hjólræðaverslanir, að koma slíkum viðburði af stað á ný, jafnvel þótt það væri ekki nema á tveggja ára fresti.

Þekkir fólk ekki 1,5 m regluna?

Hjólræðamaður sem hjóla á vegum landsins kannast flestir við það þegar bílur er ekið svo nálægt manni að engu má muna að illa fari. 1,5 metra reglan er til staðar og það væri óskandi að öllum væru að taka mark á henni. Þetta er einfalt. Í lögum segir „Sá sem ekur fram úr öðru ökutæki skal hafa nægilegt hliðarbil



Njótið þess að hjóla í sumar, hvort sem það er í bænum eða upp á fjöllum.

milli ökutækis síns og þess sem ekið er fram úr. Sé ekið fram úr reiðhjólum eða létta bifhjólum skal hliðarbil að lágmarki vera 1,5 metrar.“ Þá væri einnig óskandi að lögregla færi að taka mark á myndbandsupptökum sem hún hefur fengið send um slíkan glæfraakstur og færi að sekta eða jafnvel ákæra í verstu tilfellum.

Hjólastuldur er einnig atriði sem þarf virkilega að taka stór skref í að uppræta. Formaður Reiðhjólábenda hefur bent á að samkvæmt tölum tryggingafélaga sé um 400 hjólum stolið árlega. Segir hann alls ekki öll hjól tryggð og líklega sé talan nær 1000. Ef meðalverð hvers hjóls er 100 þúsund er því um að ræða 100

milljóna króna tjón árlega. Það eru umtalsverðir fjármunir, en óljóst er hvað verður um öll þessi hjól. Einhver þeirra fara líklega í umferð hér á landi, en ólíklegt er að hægt sé að koma þeim öllum í verð í svo litlu samfélagi. Því er spurning hvort unnið sé skipulega að því að koma hjólum úr landi og mætti lögregla endilega skoða þau mál betur. Í boði er leið til að berjast gegn hjólastuldi og það er að skrá hjól í reiðhjólaskrá sem er ókeypis á netinu. Bendir formaður Reiðhjólábenda á með viðtækri notkun væri rakið mál fyrir kaupendur að hætta við kaup á notuðum hjólum, geti seljendur ekki staðfest eign sína.

Hugmyndin kviknaði við eldhúsbörðið heima

Góðar hugmyndir geta oft raungerst hratt eins og þegar systkinin Friðbjófur og Lilja veltu fyrir sér að koma á fót rafhlaupahjólaleigu á Snæfellsnesi.

Á haustmánuðum í fyrra voru systkinin Lilja Hrunn Jóhannsdóttir og Friðbjófur Orri Jóhannsson, ásamt mökum, að henda á milli sín hugmyndum við eldhúsbörðið um möguleikann á að koma upp rafhlaupahjólaleigunni

í Snæfellsbæ og auðvelda þannig tengingu á milli Ólafsvíkur, Rífs og Hellissands, en bæði eru þau uppalin á Rífi. Eitt leiddi af öðru og hugmyndin er nú orðin að veruleika. „Áður en ég vissi af var þetta komið í gang,“ segir Lilja, en auk þess að



Ljósmynd/Lilja Hrunn

Björg Ágústsdóttir, bæjarstjóri Grundarfjarðar, á rafhlaupahjól frá Snæhoppi í vor.

standa á bak við rafhlaupaleiguna rekur hún ásamt öðrum bróður sínum tvo veitingastaði í Ólafsvík.

Leigan sem um ræðir kallast Snæhopp og er með sérleifi frá Hopp og notast við sama app og samnefnd rafhlaupahjólaleiga. Þau eiga því hjólin, en borga fyrir aðgang að appinu, greiðslukerfinu og vörumerkinu. „Við gengum frá öllu í janúar og svo komu hjólin í byrjun mars,“ segir Lilja, en fyrstu rafhlaupahjólin komu á götuna í Snæfellsbæ um páskana. Á sumardaginn fyrsta víkkuðu þau svo út starfssvæðið og var þá rafhlaupahjólum komið fyrir í Grundarfirði og í Stykkishólmi. Samtals eru þau með 20 stykki í Stykkishólmi, 15 í Grundarfirði og 25

í Snæfellsbæ, samtals 60 rafmagnshlaupahjól.

Lilja segir að þau hafi rennt nokkuð blint í sjóinn varðandi hversu mörg hlaupahjól þyrfti og að enn sem komið er sé nægjanlegt framboð. Það eigi hins vegar eftir að koma betur í ljós þegar ferðamannastraumurinn skelli að fullu á í sumar hvort þetta hafi verið nægur fjöldi.

Upphaflega hugmyndin að hennar sögn var að bjóða upp á einfaldari ferðamáta á milli staða í Snæfellsbæ. Fyrir nokkrum árum var lagður göngu- og hjólastígur alla leiðina frá Ólafsvík á Rif og Hellissand og segir Lilja það fullkomið fyrir rafmagnshlaupahjólin. Þá segir hún að mögulegt sé að fara fram og til

í hjólræðaáætlun Reykjavíkurborgar er eitt af markmiðunum að „kannaðar verði leiðir til að draga úr þjófnaði á hjólum í samstarfi við lögreglu, tryggingafélög og grástrátarsamtök hjólræðafólks.“ Ekki hefur enn heyrst af þessari vinnu en áhugavert væri ef hún ber ávöxt.

Æfingaaðstaða

Almennilega uppbyggingu á æfingaaðstöðu þarf einnig að taka föstum tókum. Ljóst er að ekki er grundvöllur fyrir mannvirkjum í hverju sveitarfélagi, en taka mætti til fyrirmyndar þegar sveitarfélög hafa byggt upp skíðaáðstöðu í sameiningu eða hvernig tekist hefur til með skautasvell. Tengt þessu væri góð aðstaða fyrir cyclocross-braut úti og nálægt skýli eða búningaáðstöðu líklega besti grunnurinn við íslenskar áðstöður.

Þetta er fimmta útgáfa Hjóla-bladsins í umsjón undirritaðs og er ýmislegt áhugavert að finna í blaðinu að þessu sinni. Sérstaklega er áhugavert að lesa viðtalið við hjónin Guðrúnu og Hákon þar sem þau lýsa hjólaíngvöldum á meginlandi Evrópu og þeirri hugmyndafræði að hafa stíga eins langt frá stórum umferðargötum og hægt er. Þá er ekki annað hægt en að dást að afreki Joffreys sem fór yfir hálendið um miðjan vetur. Þá er líka áhugavert hvernig þau Hafdís og Þorsteinn hafa sannað sig sem afrekshjólræðafólk á síðustu árum og hvað það var sem ytti þeim af stað í íþróttinni. Einnig er gaman að sjá bjartsýnina hjá ferðamálastjóra í tengslum við hjólaferðamennsku. Nú er bara að sjá hvort ferðahjónustan grípur ekki boltann á lofti á komandi árum.

RAF MAGNSHJÓL.IS

Margverðlaunuð hollensk rafmagnshjól

rafmagnshjól.is // Fiskislóð 45 // Sími 534 6600



blómaval

HÚSAMÍÐJAN

FYRIR ÞIG

RISA TAX FREE

**AF ÖLLUM
HJÓLUM**

Gildir til 2. maí

Tax Free tilboð jafngildir
19,35% afslætti



Skannaðu
kóðann





Alltaf er líf og fjör á gólfinu hjá Reiðhjólábændum á viðgerðarkvöldum.

Ljósmyndir/Ottar

Gömul hjól öðlast nýtt líf

Það styttist í árlega viðburðinn Hjólað í vinnuna. Samtökin Reiðhjólábændur verða innan handar í tengslum við átakið í ár og ætla að heilsa hjólreiðafólki á fjölförnum stígum yfir tímabilið. Fleira er þó í gangi hjá bændunum sem gera af miklum móð upp notuð hjól til að koma aftur í notkun og gefa þau svo í gott málefni.

Undanfarnar vikur hafa fylgjendur hjólreiðasamtakanna Reiðhjólábænda á Facebook getað fylgst með reglulegum stöðuuppfærslum um umfangsmikla vinnu félaga samtakanna og annarra sjálfbóðaliða við að gera upp notuð hjól og koma í gott ástand. Eru hjólin ætluð börnum í erfiðri stöðu eða flóttafólki, en um er að ræða verkefni sem hefur síðustu 12 ár verið keyrt áfram af Barnaheillum, Sorpu og IOGT góðtemplarareglunni, en Reiðhjólábændur hafa nú að mestu tekið við hlutverki IOGT. Þegar hafa um 300 hjól verið gerð upp, en nokkur hundruð hjól bíða þess enn að mæta verkfærum hópsins.

Birgir Fannar Birgisson, formaður Reiðhjólábænda, hefur staðið vaktina í félagsheimili samtakanna við Sævarhöfða reglulega á kvöldin og um helgar undanfarnar vikur. Hann segir að þetta verkefni virki þannig að almenningur komi notuðum hjólum, hvort sem þau séu þreytt eða enn í góðu ásíðkomulagi, á sér tilgreindan stað á móttökustöðvum Sorpu. Svo taka sjálfbóðaliðar við hjólunum og reyna að koma þeim í gott stand. Fjölskyldur sem teljast í erfiðri stöðu geta sótt um barnahjól m.a. í gegnum félagsráðgjafa í sínu sveitarfélagi og fer það í gegnum hefðbundið



umsóknarferli, meðal annars til að vita nokkurn veginn hæð og aldur barnsins. Fjölskyldurnar eru svo boðaðar á ákveðnum tíma til að fá

hjólin afhent, en Birgir segir að það skipti máli að gefa sér smá tíma til að stilla af t.d. hæð og hnakk, eða bæta við standara ef þörf er á. Því



Birgir Fannar Birgisson, formaður Reiðhjólábænda.

Samtals hafa Reiðhjólábændur tekið við 700 reiðhjólum það sem af er ári.

Lífbú, Kólumbú og einnig Bandaríkjunum hafi verið að mæta undanfarið.

„Launin okkar eru að sjá brosið á börnunum þegar þau fara með nýja hjólið sitt héðan,“ segir Birgir um hvað drífi hann áfram í þessu verkefni. Hann segir að síðustu ár hafi verkefni Barnaheilla staðið í um 1-2 mánuði og lokið þegar skólum lýkur á vorin. Segist hann eiga von á að svipað verði upp á teningnum hjá þeim með barnahjólin, en að líklega verði áfram haldið með hjól fyrir flóttafólk í sumari.

300 klár og 200 eftir

Samtals hafa Reiðhjólábændur tekið við 700 reiðhjólum á síðustu vikum. Birgir segir að þar af hafi 200 hjól verið metin óviðgerðarhæf vegna ryðs eða mikilla skemmda. Þá bíði um 200 þess að vera skoðuð, en um 300 hafi farið í gegnum viðgerð og verið gerð upp. Helmingur þeirra, eða um 150 hjól, hafa þegar verið afhent nýjum eigendum, en um 150 bíða þess enn að vera sótt.

Birgir segir að þó nokkur hjól hafi skilað sér í söfnunina sem hafi verið allt að því mjög vel á sig komin og sýni það vel góðvild almennings í garð þessa verkefnis. Þannig hafi komið hjól til þeirra sem þurfti bara að pumpa í dekk og smyrja keðju. En svo eru önnur hjól þar sem gírbúnaður eða drifbúnaður er ónýtur og segir hann þá erfið að réttlæta viðgerð með tilheyrandi kostnaði í varahlutum.

Hann hrósar flóttafólkinu sem hefur komið og aðstoðað á kvöldunum í hástert og segir fjölmarga þar á góðri leið að læra íslensku á stuttum tíma á landinu. Vegna fjölda tungumála í hópnum endi þó samskipti oft í ensku eða jafnvel með handabendingum, en að mikil gleði og velvilji einkenni hópin.

Þetta er þó ekki eina verkefni Reiðhjólábænda þessarar vikunnar. Þann 3. maí hefst átakið Hjólað í vinnuna og stendur að venju í þrjár vikur. Birgir segir að lengi hafi staðið til að Reiðhjólábændur kæmu að átakinu með ÍSÍ, en faraldurinn hafi komið að mestu í veg fyrir það. Í ár er hins vegar hugmyndin að samtökin verði annan hvern dag átaksins með tjald á fjölförnum hjólaleiðum á höfuðborgarsvæðinu. Verður gestum og hjólandi þar boðið í spjall og til að láta kíkja á hjólin þarfnist þau einhvers viðhalds. „Núna er aðaltíminn og við ætlum að vera sýnileg,“ segir Birgir.

séu ekki allir boðaðir á sama tíma. Birgir segir þetta áttak mögulegt vegna aðstoðar reiðhjólavarslana sem veiti ríflegan afslátt eða gefi jafnvel varahluti og þannig hafi tekist að halda kostnaði í lágmarki. Tekur hann fram að ekki sé bara um verkefni í höfuðborginni að ræða og hafi nokkur hjól þegar verið send út á land.

Bros barnanna laun erfiðisins

Hingað til hafa sjálfbóðaliðar komið saman á mánudagskvöldum, en til viðbótar segir Birgir að reynt sé að safna saman í hóp um helgar eða á öðrum frídögum. Að jafnaði eru um 6-8 manns á hverju kvöldi, en mest hefur það farið upp í 15 manns og segir hann að á síðustu vikum hafi allavega verið settar um 300 klst í að gera og græja hjólin.

Auk félagsmanna hefur nokkur hópur flóttafólks tekið ríkan þátt í vinnukvöldunum að sögn Birgis. Verkefni Barnaheilla nær aðeins til reiðhjóla fyrir börn, en í söfnuninni er tekið á móti öllum hjólum. Því safnast upp nokkur fjöldi fullorðins-hjóla líka og segir Birgir að vilji hafi staðið til að koma þeim í notkun hjá flóttafólki sem hafi tekið líka svona vel í það að fólk hóf að mæta til að aðstoða aðra við að eignast hjól líka. Nefnir hann að fólk frá Venesúela,

TILBOÐ!

Einstaklega fallett rafhjól á stórkostlegu klippimiða tilboði
Á meðan birgðir endast.

Hjólið er til sýnis í verslun okkar á **Bíldshöfða 16**



Sendum út á land fyrir 2.500 kr. • Sími 661 1902

Nánari upplýsingar um Nashorn hjólið eru á topphjol.is

50.000 kr. afsláttur gegn framvísun þessa miða

Fullt verð 239.000 kr.
Tilboðsverð 189.000 kr.

Rafmagnshjól hannað fyrir
íslenskar aðstæður

2x2

Heilsárshjól

SOLIFER

mótor drif
á báðum
hjólum!



FULL
DEMPAÐ

FJALLAHJÓL 695.000 kr.

DEMPAÐ
AÐ AFTAN

FERÐAHJÓL 595.000 kr.

Tvöfalt meira grip – tvöfaldur stöðugleiki
Finnskt / sænskt vörumerki. Takmarkað framboð!

solifer.is

„Ég held að við séum bara rétt að byrja“

Ferðamálastjóri er duglegur hjólreiðamaður og hefur verið viðriðinn hjólreiðar í áratugi. Hann sér mikla möguleika í hjóla-tengdri ferðaþjónustu sem hann telur að muni vaxa mikið næstu ár.

Víð þekkjum flestöll að sjá full-lestaða ferðamenn hjólandi á þjóðvegi 1, aðallega á sumrin en í auknum mæli inn á vor og haust líka. Þrátt fyrir nokkurn fjölda er þetta aðeins hluti þeirra hjólaferðamanna sem sækja landið heim og er hjólaferðamennska líklega rétt aðeins að byrja og mun vaxa mikið á komandi árum og áratugum samhliða aukinni áherslu á heilsu- og ævintýraferðamennsku. Þetta segir Arnar Már Ólafsson ferðamálastjóri. Hann telur tækifærin í þessari tegund ferðamennsku gríðarleg hér á landi, ekki síst í svokölluðum malarhjólreiðum sem hafa undanfarinn áratug vaxið mikið á heimsvísu.

Arnar rifjar með blaðamanni upp þróun hjólaferðamennsku hér á landi. Áður fyrr hafi verið um nokkra ævintýramenn að ræða en nú í nokkra áratugi hafi verið nokkuð vinsælt hjá hjólaferðafólki að koma hingað til lands og fara hringveginn og stundum aðeins upp á hálandi. Aðrir hafi jafnvel eingöngu horft til hálandisins. Þá hafi líka í þó nokkurn tíma verið erlend fyrirtæki sem hafi boðið upp á hjólaferðir til Íslands. Um fjölbreyttar ferðir sé að ræða, en þó hafi oftast verið horft til götuhjóna og hópurrinn hjólað mislangar dagleiðir og svo keyrt áfram að næstu dagleið. Jafnvel hafi leiðarvali verið hagað nokkuð eftir veðri og vindum. „Þetta var lengi vel ekkert of stórt í sniðum, en þetta er ferðamennska sem hefur verið lengi,“ segir Arnar.

Þróunin undanfarið hefur falið í aukinni aðkomu íslenskra fyrirtækja sem bjóða upp á ýmiss konar ferðir, bæði í nágrenni á höfuðborgarsvæðisins sem og lengri ferðir og þá oft á hálandinu eða um fjallaslóða. Til viðbótar séu komnir ákveðnir fjallahjólstaðir, hvort sem það er nálægt Kirkjubæjarklaustri, í Hlíðarfjalli eða Skálafelli.

Vöxtur umfram fjölgun ferðamanna á næstu árum

Arnar segir hjólaferðamennsku vera að vaxa vítt og breitt um heiminn í takt við aukna vörubrúun í ferðamennsku og þá heilsuþylgju sem sé í gangi. Ferðamálastofa sér fram á talsverða fjölgun erlendra ferðamanna á Íslandi á komandi árum. Raunhæf sviðsmynd sé að árið 2030 verði þeir orðnir um 3,5 milljónir, sem væri um 50% fjölgun frá metárinu 2018.

Varðandi samsetningu ferðamanna bendir Arnar á að ævintýrabragur Íslands sem ferðamannalands hafi verið að aukast og það sjáist meðal annars í áherslum Íslandsstofu í auglýsingum sínum. Segir hann að þessi mynd lands fyrir ævintýragjarna ferðamenn hjálpi til varðandi hjólaferðamennsku og að hann telji að hjólaferðamennska muni hlutfallslega aukast umfram fjölgun ferðamanna á komandi árum. „Það er alls ekki ólíkleg sviðsmynd,“ segir hann.

Nýlenda fyrir ævintýragjarna

Arnar segir að tækifærin í dag séu mjög mikil og að sínu mati ekki síst í malarhjólamennsku. „Það eru gríðarlega spennandi og fjölbreytt svæði sem henta vel fyrir malarhjólun og þar sé ég mikil tækifæri,“ og bætir svo við: „Ég held að landið Ísland bjóði upp á svo mikil tækifæri í malarhjólreiðum. Bara Ísland sem áfangastaður hefur gríðarlegt



Morgunblaðið/Eggert

Arnar Már Ólafsson ferðamálastjóri sér mikla möguleika varðandi hjólaferðamennsku á Íslandi, ekki síst með malarhjólreiðar á hálandinu.

aðdráttarafl og fyrir ævintýragjarna hjólara er þetta svolítil nýlenda.“

Arnar segir sérstaklega að með malarhjólreiðar séu innviðirnir að stórum hluta nú þegar til staðar. „Malarvegirnir, göturnar og slóðarnir eru til.“ Hann segir svo stóðkerfið að hluta til vera til staðar, bæði varðandi gistingu, trúss og aðra þjónustu, en með gistingu helgist það aðeins af því hversu langt sé farið út fyrir hefðbundnar slóðir. „Þetta er því ekki svo flókin uppbygging, við erum með svo gott hráefni,“ segir Arnar.

Nefnir Arnar að þó fleiri hjólarar sjáist nú til dæmis að Fjallabaki séu fjölmörg svæði á landinu þar sem fáir fari um en séu fullkomin fyrir malarhjólreiðar. „Við erum til dæmis með norður- og norðausturhluta hálandisins. Náttúran þarna er einstök og það að hjóla á malarhjól í Krepputungum og þar í kring óviðjafnanlegt, bara svo ég nefni dæmi,“ segir Arnar.

Hann segir líka spennandi tækifæri með fjallahjólreiðar. Nefnir hann sérstaklega uppbyggingu svæða þar sem farið er um slóða og stíga á nokkuð grófara undirlagi en í malarhjólreiðunum. Hins vegar telur Arnar að uppbygging stórra fjallahjóna/fjallabrun-svæða, líkt og er að finna víða til dæmis í Ölpunum þar sem notast er við skíðalyftur og fólk ferðast sérstaklega til að hjóla í, sé líklega fjarlægari möguleiki en að nýta núverandi stíga og vegi á hálandinu. „En það eru vissulega tækifæri,“ segir hann og nefnir á ný svæðin í Skálafelli og í Hlíðarfjalli.

Heimsfrægir keppendur

Arnar bendir á að á undanföllum árum hafi líka tvær keppnir vaxið nokkuð hratt og að þær hafi hjálpað til við að auglýsa landið undir malarhjólun. Fyrst ber að nefna

Rift-keppnina sem haldin er að Fjallabaki, en hins vegar fjöldægra-keppnina Westfjords way challenge á Vestfjörðum. „Ég held að við séum bara rétt að byrja,“ segir Arnar og tekur fram að hann telji öruggt að Vestfjarðakeppnin sé komin til að vera, en nú á öðru ári hennar er löngu uppselt þrátt fyrir að keppnin sé fyrir nokkuð sérhæfðan hóp hjólara. Þá hafi keppendur í Ríftinu verið allt að þúsund og með þeim komi einnig fjöldi annarra ferðamanna.

Segir Arnar ekki síður skipta máli hverjir hafi verið að koma í keppnirnar, en heimsfrægir hjólarar og ljósmyndarar hafa komið í báðar þessar keppnir og auglýst þær á samfélagsmiðlum. „Þetta eru heimsfrægir hjólarar sem gríðarlegur fjöldi fólks fylgist með. Afleidd áhrif þess að einhver svona frægur hjólarar kemur hingað til lands eru gríðarlega mikil og erfið að verðmeta þau, en þetta hefur mikið auglýsingagildi.“

Skapar sérstöðu fyrir Vestfirði

Varðandi Vestfjarðakeppnina segir Arnar að ef hún nái flugi geti það haft mikil áhrif á Vestfirði sem áfangastað almennt. „Maður hefur séð þannig gerast úti í hinum stóra heimi þar sem viðburður sem þessi ýtir undir markaðssetningu svæða. Þetta er eitthvað sem gæti gerst þarna og ég vona það. Það hefur oft verið talað um að Vestfirðir séu ekki að fá eins mikinn fókus og þeir verðskulda, en við vitum hvað svæðið býður upp á. Gríðarleg náttúruferð og stórkostlegt svæði og mögulega Akureyri. Veturinn spili þar inn í, jafnvel þótt alltaf sé reynt að auka hlut vetrarferðamennsku og dreifa henni betur um landið. Þá segir Arnar að líklega verði talsverð aukning í ýmiss konar stöðþjónustu

orðið að einum af hornsteinum ferðamennsku á Vestfjörðum. „Já, ég held að hjólaferðamennska geti orðið einn af sterkum póstum ferðamennsku fyrir Vestfirði,“ svarar hann.

Bætir Arnar við að hjólaferðamennska hafi einnig á sér tákmynd sjálfbærni þar sem mikil virðing sé borin fyrir svæðunum sem farið sé um. Þetta ætti því að vera eftirsóttur markhópur þegar komi að því að tengja við eftirsóttu náttúruferðir.

Talandi um markhópa, þá er stundum talað um að sumir hjólaferðamenn skilji lítið eftir sig fyrir efnahagskerfið. Arnar segir það stundum geta verið rétt, en hins vegar sé um mjög breiðan hóp að ræða þar sem sumir vilji bara hjóla um landið og nærast í vegasjoppum meðan aðrir komi hingað og vilji toppleidsögn og gista á dýrustu hótélum og njóta dvalarinnar í botn. Þar á milli sé svo stór hópur í millistétt og efri millistétt sem vilji ferðast um á hjólum en einnig kaupa talsverða þjónustu og vörur. „En svo eru líka að uppgötva landið ungir einstaklingar á hjólum, auglýsa landið og eru ekki ólíklegir að koma aftur síðar,“ segir Arnar.

Spurður út í þróun þjónustu og vöruframboðs á komandi árum fyrir hjólaferðamennskunni hér á landi segir Arnar að hann geri fastlega ráð fyrir því að bæði núverandi fyrirtæki sem séu með ferðir eða leigu á hjólum muni stækka sem og að ný komi inn á markaðinn. Hann segir hins vegar að líklega verði áfram stærstur hluti þessarar þjónustu í boði eða gerður út frá höfuðborgarsvæðinu og mögulega Akureyri. Veturinn spili þar inn í, jafnvel þótt alltaf sé reynt að auka hlut vetrarferðamennsku og dreifa henni betur um landið. Þá segir Arnar að líklega verði talsverð aukning í ýmiss konar stöðþjónustu

við þessa ferðamenn og eigi það við um allt landið. Þar sé um að ræða gistingu, sölu á mat og drykk og jafnvel aðstoð við trúss og slíkt. Það geti þó orðið hluti af þjónustuframboði núverandi ferðaþjónustuaðila í stað þess að ný fyrirtæki séu stofnuð á hverjum stað.

Keptti sjálfur fyrir 40 árum

Arnar er sjálfur ekki alveg ótengdur hjólreiðum, en hátt í 40 ár eru síðan hann tók þátt í sínum fyrstu hjólakeppnum hér á landi. Rifjar hann upp að á unglingsárum sínum hafi hann spilað badminton þar sem æfingar og keppnir voru yfir veturinn, en allt starf dottið niður um sumarið. „Ég var að leita að leiðum til að halda mér í góðu formi og þá voru götuhjólreiðarnar að byrja,“ segir hann. Meðal annars hafi hjólreiðaverslunin Örninn verið með lið og Einar Jóhannsson var þá langsterkasti hjólreiðamaður landsins. „Ég fann að þetta átti við mig og tók þátt í keppnum á árunum 1983-84.“

Fókúsin fluttist hins vegar annað, en fyrir um 8-9 árum, þegar Arnar starfaði hjá Íslenskum fjallaleiðsögumönnum, ákvað hann að húa saman í lið og skrá það í Wow cyclothon. „Við settum saman lið og þá kviknaði bakterían aftur og ég hef hjólað síðan ansi markvisst,“ segir Arnar. Það gekk þó ekki alveg stóraráfallaust fyrir sig því haustið 2015 lenti hann í alvarlegu slysi sem varð til þess að hann var í um tvö ár að jafna sig. Það stoppaði hann þó ekki og fór hann aftur að hjóla 2017-18 og hefur ekki stoppað síðan. „Ég er ekki eins sterkur og ég gæti verið vegna slyssins, en ég nær samt að hanga í ágætis hjólurum,“ segir hann glettinn. „Ég er í dag að hjóla með Tindi og hef haldið mig við götuhjól, en hef líka kíkt á mölina.“

Reiðhjól fyrir alla fjölskylduna



Head E I-Peak I Men
Hybrid hjól. 3x8 gírar. Diskabremsur
89.995,- 71.996,-



Head E I-Peak I Women
Hybrid hjól. 3x8 gírar. Diskabremsur
89.995,- 71.996,-



Head Trivior Lady
Rafhjól. 1x9 gírar. Diskabremsur
335.995,- 251.996,-



Head E I-Peak RM Men
Rafhjól. 3x8 gírar. Diskabremsur
279.995,- 195.997,-



Head E I-Peak RM Women
Rafhjól. 3x8 gírar. Diskabremsur
279.995,- 195.997,-



Head Trivior Men
Rafhjól. 1x9 gírar. Diskabremsur
335.995,- 251.996,-



Stevens E-Inception 6.6.1
Rafhjól. 1x12 gírar. 150mm fjöðrun
665.995,-



Head Terni Lady
Rafhjól. 1x11 gírar. 150mm fjöðrun
699.995,-



Head X-Rubi IV 29"
Fjallahjól. 1x12 gírar. Diskabremsur
181.995,- 127.397,-



Head Lauren 20"
Barnahjól. 1x7 gírar
46.995,-



Head Ridott II 24"
Barnahjól. 1x8 gírar. Diskabremsur
60.995,-



Head Troy I 27.5
Fjallahjól. 2x8 gírar. Tveir litir
76.995,-



Head Granger 29"
Fjallahjól. 2x9 gírar. Diskabremsur
91.995,-



Head Granger Lady 29"
Fjallahjól. 2x9 gírar. Diskabremsur
91.995,-



Reiðhjólshjálmar
20% afsláttur af öllum reiðhjólshjálum

Kíktu á úrvalið á everest.is



Everest

María og Ingvar elta drauminn erlendis

María Ögn Guðmundsdóttir og Ingvar Ómarsson hafa lengi verið meðal fremsta hjólræðafólks landsins. Dagskráin í sumar er þétt hjá þeim báðum og fjöldi hjólamóta á erlendra grundu fram undan, en þau geta bæði talist til íslenskra atvinnumanna í sportinu.

María Ögn hóf í fyrra atvinnumannsferil sinn í hjólræðum þegar hún fór á samning hjá franska atvinnuliðinu CDC-GT (Cafe du Cycliste) og hóf að keppa í ýmsum malarkeppnum undir merkjum liðsins. Hún byrjaði tímabilið í fyrra með miklum glæsibrag, en tæknivandamál og covid settu strík í reikninginn í nokkrum síðari keppnum. Hún er með fjölda keppna á dagskrá í ár, meðal annars fjöldægri keppni í þjóðgarði í Kenía, og ætlar að gefa sig alla í keppnirnar, en segir að á sama tíma verði hún ekki yngri.

Þegar blaðamaður náði tali af Maríu var hún stödd með liðinu sínu í Gíróna á Spáni, en núna á laugardaginn mun hún taka þar þátt í malarkeppninni Traka. Þetta eru ekki ótroðnar slóðir fyrir Maríu því hún hefur nokkrum sinnum áður tekið þátt í keppninni og í fyrra var þetta hennar fyrsta keppni með nýja liðinu. Segir hún að það hafi verið spennandi að mæta til leiks og sjá hvernig færi og hvernig formið væri í keppni gegn öðrum sterkum stelpum. „Ég endaði svo í þriðja sæti spreyjandi kampavíni á pallinum,“ segir María og bætir við að það hafi verið rosalega góð tilfinning að ná strax árangri í fyrstu keppni, en Traka er meðal stærri malarhjóla-keppna í Evrópu.

„Sturlað skemmtilegt ár“

Í kjölfar þessa góða árangurs í fyrstu keppninni segir María að óheppnin hafi hins vegar farið að elta hana. Lenti hún meðal annars í tæknilegum vandvæðum í einni keppni og svo fékk hún covid vikuna fyrir Rift-keppnina hér á Íslandi í júlí. Á heimsmeistaramótinu var svo keyrt á afturskiptinn hennar í miðri keppni og þótt hún hafi náð að klára var nokkuð erfitt að gera það á færri girum. „Þetta var sturlað skemmtilegt ár, en alls konar klúður í gangi,“ segir hún. Vegna áfallanna segist hún hafa farið að velta fyrir sér hvort árið í fyrra yrði einhvers konar afsakanaár, en hún segir það þó hafa verið rosalega skemmtilegt og gefandi.

Samtals tók María þátt í fimm mótum með liðinu í fyrra, m.a. Unbound í Bandaríkjunum sem var samtals 330 kílómetrar. Til viðbótar tók hún þátt í Gravel Worlds-mótaröð í Nebraska í Bandaríkjunum, undir merkjum Lauf.

Æfinga- og keppnisárið er þegar hafið hjá Maríu, en hún fór strax í janúar með 40 konum á vegum hjólaappsins Komoot og ofurhjólaakonunnar Lael Wilcox í viku hjólaferð um Kanaríeyjar með allt á hjólinu. Farið var á milli eyja og samtals hjólaðir 700 km með 13.000 metra hækkun. Auðvitað voru svo partí inn á milli og góð stemning að sögn Maríu, en leiðinni og dagskrá var hagað eftir veðri og vindum og aldrei ákveðið hvar gista ætti fyrir en í lok dags þegar skellt var upp tjaldbúðum. Í byrjun mars tók hún svo þátt í blöndu af viðburði og keppni í Gíróna og um síðustu helgi var það Dirty Reiver-malarkeppnin í Bretlandi, en það er ein stærsta slíka keppnin þar í landi. Þrátt fyrir vandræði tók María sig til og endaði í fjórða sæti þar.

Passar sig á sebrahestum

Eftir Traka um helgina er stefnan sett á úr-tökumót fyrir HM eftir tvær vikur í Þýskalandi. Dagana 20.-23. júní er svo komið að einum af hápunktum ársins; fjögurra daga keppni í



Ljósmynd/Adsend

María eftir að hafa lokið Dirty Reiver-keppninni.

Kenfu þar sem farið er um Masai Mara-þjóðgarðinn. Hjólað er í um 2.000 metra hæð en hæst farið upp í 3.000 metra í stöku klifri. „Ég gæti í alvöru klesst á sebrahesta þarna,“ segir María í gamansömum tón, en starfsmenn á vegum þjóðgarðarins verða á staðnum til að bægja frá ljónum og hjóröðum dýra sem ekki er ákjósanlegt að mæta á vegunum.

Þessi keppni er hluti af Gravel Earth-mótaröðinni sem komið var á fót af sömu skipuleggjendum og halda Traka. Þar er einnig að finna Riftið, Octopus-keppnina í Sviss, Bergslagen-keppnina í Svíþjóð, Nature bike í Frakklandi og svo lokakeppnina sem fram fer í september á Spáni. María segir að fókusið sé á þessa mótaröð í sumar þar sem liðið hennar horfi til Gravel Earth og þá hafi hún einnig verið fengin til að vera meðal andlita mótaráðarinnar. Því er planið að mæta einnig á ráslínuna í Riftinu og í lokakeppninni á Spáni.

María segir álagið í keppnum líklega meira í ár en í fyrra, en hugmyndin hennar núna sé fyrst og fremst að njóta þess að hjóla og taka þátt í þessum ævintýrum og vera góð fyrirmynd. „Það þýðir ekki að ég muni ekki reyna mitt besta, en árangurinn liggur ekki endilega í hvaða sæti ég lendi,“ segir hún. „Ég er 43 ára og hinar stelpurnar í kringum mig eru 25 til 30 ára og ég hef alveg fundið það síðustu tvö árin að aldurinn er aðeins farinn að segja til sín,“ viðurkennir María.

Gleðin framar öðru

Hún segist hafa velt fyrir sér að fá sér þjálfara í vetur, en það væri í fyrsta skiptið á ferlinum sem hún myndi gera það. Hún hafi hins vegar ákveðið að hún væri ekki tilbúin að fórn mógulega ánægjunni við það að hjóla fyrir örlítið betri árangur. „Ég hjóla eins og mig langar til og gleðin er framar því að vera best í einhverjum æfingum.“ María tekur þó fram að hún muni áfram hjóla eins og hún eigi lífið að leysa í keppnum og hún skoði brautir vel fyrir hverja keppni.

Auk þess að æfa og keppa í ár ætlar María annars að hjóla enn meira, en hún verður að leiðsega í hjólaferðum á hálandinu í sumar „Það er heljarinnar hjólarí fram undan,“ segir María hress.

Ingvar hefur undanfarin ár verið atvinnumaður í hjólræðum og keppt víða erlendis. Um síðustu helgi vann hann sína fyrstu keppni erlendis í fimm ár þegar hann tók fyrsta sætið í Dirty Reiver-malarkeppninni í Bretlandi, einni stærstu slíkri keppni Bretlands. Hann horfir í auknum mæli á malarhjólræðar, en áherslan er þó enn um sinn á fjallahjólræðarnar.

Fyrst var hann í cyclocross-keppnum og fjallahjólræðum (XCO), en færði sig svo hægt og rólega meira og meira yfir í maraþonfjallahjólræðar (XCM) og malarkeppnir í stað ólympískra fjallahjólræða (XCO), þar sem styrkur hans er frekar í þóli en í stuttum sprenghæð.

Hættur í XCO-keppnum

Hann segist nú alveg hættur við XCO-keppnir alþjóðlega þar sem sú grein kalli á grjóðarlega skuldbindingu um þátttöku í öllum keppnum og þá hafi þær keppnir ekki skilað honum þeim árangri sem hann stefndi á. Maraþonkeppnirnar hafi hins vegar gengið betur. „Á einhverjum tímipunkti veitir maður fyrir sér hvort maður græði eitthvað á þessu og hvort þetta leiði til einhvers árangurs,“ segir Ingvar.

Eins og María Ögn verður Ingvar meðal þátttakenda í Traka-malarkeppninni á Spáni um helgina, en hann segist forvitinn um hvaða árangri hann geti náð í slíkum keppnum eftir niðurstöðuna í Dirty Reiver. Þá sé stefnan sett á belgiska maraþonkeppni í byrjun maí sem hann hefur áður tekið þátt í.

Almennt skipuleggur Ingvar hjólaárið þannig að fyrsta hlutann tekur hann úti í keppnum. Yfir hásumarið, í júní og júlí, er hann heima í götuhjólakeppnum, tímatöku og fjallahjólakeppnum, en um haustið fer hann svo aftur í erlendar keppnir. Engin breyting verður á því í ár að sögn Ingvars og reyndar virðast keppnirnar í sumar raðast þannig að hann ætti ekki að missa af neinni innlendri keppni. Ætti hann einnig að ná að taka þátt í Westfjords way challenge, fjögurra daga malarkeppni á Vestfjörðunum, í lok júlí.

Árangur er misverðmætur

Seinni hlutann er svo stefnan sett á heimsmeistaramótíð í fjallahjólræðum í Skotlandi og að ná fjórum maraþonkeppnum erlendis. „En það gæti líka verið eitthvert „gravel“,“ segir Ingvar. Ætlar hann að taka stöðuna þegar liður á sumarið og ákveða út frá því hvaða skref hann tekur, en talsverðu máli skiptir að taka þátt í UCI-keppnum sem gefa alþjóðleg stig undir merkjum alþjóðahjólræðasambandsins UCI. Helgast það af því að Ingvar er á afrekslista ÍSÍ og segir hann að árangur sé misverðmætur.

Áður en hann færir fótinn meira yfir í mölina þurfi hann að vera viss um að afreksnefndin meti það til jafns við fjallahjólræðarnar. Bendir hann á að þótt malarhjólræðar séu vaxandi sport, þá séu fjallahjólræðar hluti af Ólympíuleikum og með meiri hefð fyrir heimsmeistaramótum og heimsbikarmótum og þar með fastari sessi í öllu afreksstarfi. „En svo finnst mér XCM enn skemmtilegra en gravel,“ segir Ingvar.

Ingvar hefur sjálfur sagt að of hátt hitastig erlendis geti stundum reynst erfitt. En hefur slíkt áhrif á val hans á keppnum? „Já ég hef



Ljósmynd/Adsend

Ingvar á ferðinni í fremsta hóp í Dirty Reiver.

spáð í þessu og það er ástæða fyrir því að ég vel keppnir í byrjun sumars og um haust. Svo eru líka sumar af bestu keppnum í október,“ segir Ingvar.

Eins og fyrr segir hefur áhersla Ingvars aðeins breyst undanfarið með aukinni áherslu á lengri þolgreinar. Segir hann að í dag finni hann vel að það henti sér betur að taka sex tíma í „tempói“ í malarkeppnum eða um fjórar klukkustundir rétt undir þróskuldi í maraþonfjallahjólræðakeppnum frekar en að vera á fullu gasi og yfir þróskuldi í eina klukkustund í cyclocross eða ólympískum fjallahjólræðum.

Spurður um markmið ársins segist hann vilja ná sínum besta árangri hingað til á HM í fjallahjólræðum í Skotlandi. „Það eru líkur á að það séu aðstæður sem henta mér vel.“ Annað markmið um að vinna keppni erlendis er þegar í höfn. „Svo væri ég alveg til í að vera í topp 15 í Belgíu í maí,“ segir hann.

Mætir Valverde á laugardaginn

Ingvar er sjálfur 34 ára og segist á fimur aldri fyrir hjólasportið. Nefnir hann að helsti andstæðingurinn í Traka-malarkeppninni á laugardaginn sé fyrrverandi götuhjólaheimsmeistararinn Alejandro Valverde, sem sé orðinn 43 ára. Viðurkennir hann þó að mögulega sé hann kominn yfir bestu árin í styttri keppnum en honum líði núna betur en áður að hjóla í fjórar klukkustundir eða lengur. „Áhrifin sem ég finn af því að eldast eru að mig langar að hjóla fleiri klukkustundir og kílómetra og lengsti hjólatúr ársins er alltaf að verða lengri,“ segir hann en bætir við að hann muni ríghalda í það að vera keppnishjólari um ókominn ár. Segir hann að keppnirnar og það sem fylgi þeim auki ánægjuna fyrir sig í öllu sem tengist hjólræðum. „Mig langar að vinna og keppa.“

Spurður hvort þjálfun sé eitthvað sem hann horfi til í auknum mæli á komandi árum segir hann það mögulegt. Hann er þegar með fingurna aðeins í þjálfun, en þegar keppnum fari að fækka horfi hann til þjálfunar og annarrar aðkomu að hjólræðum. „Það væri synd og skömm ef maður setti ekki reynslu sína og þekkingu inn í sportið heima. Ég myndi ekki taka neitt af borðinu í þeim efnunum.“

 **SENSA**
þar sem hjólin snúast

Rafmagnshjól

Verð frá 279.000



THULE[®]
SWEDEN

Hvaða hjólafesting hentar þínu ævintýri?

Hjá okkur færðu festingar fyrir götuhjól, fjallahjól, rafhjól og flestar tegundir hjóla!



 **Stilling**
Gæðin skipta okkur máli

Reykjavík
Bíldshöfði 10

Hafnarfjörður
Bæjarhraun 6

Akureyri
Baldursnes 4

Selfoss
Hrismýri 2a

www.stilling.is • Sími: 520 8000 • stilling@stilling.is

Íslenskt sumar á Arnarvatnsheiði

Fátt er betra en að koma sér úr skarkala borgarinnar og halda upp á hálendi í hjólaferð. Arnarvatnsheiðin er skemmtilegur áfangastaður fyrir ferðapyrsta án of mikilla hindrana í formi jökuláa eða annarra stórflyóta.

Síðasta sumar var ekki alltaf það skemmtilegasta varðandi hita eða veður, en maður vill þó helst ekki láta það stöðva sig í að kíkja aðeins upp á hálendi í hjólatúr. Það var því kærkomið þegar ég fékk símtal seint í júní um hvort ég væri laus að koma strax í byrjun júlí í langa helgarferð yfir Arnarvatnsheiði. Slíku boði er ekki hægt að hafna og því var stefnan sett vestur með Hauki Eggertssyni, sem áður hefur komið lesendum þessa blaðs fyrir sjónir í fyrri ferðum mínum.

Þar sem spád var norðan átt þessa þrjá daga ákváðum við að hefja ferðina á Laugarbakka og ljúka henni þegar suður væri komið. Við lögðum af stað seinni partinn úr bænum og skildum bíl eftir nálægt Hvítárvelli og tókum Strætó á Laugarbakka, en fyrir ferðir sem þessar, þar sem ekki er valið að hjóla í hringferð og enda aftur á upphafspunkti, er einmitt um að gera að nýta sér þjónustu Strætó sem getur auðveldlega tekið með ferðis hjóli.

Um kvöldmatarleytið vorum við komnir á upphafsstað og hófum að hjóla inn í íslenska sumarið suður Miðfjarðarveg að austanverðu. Bjart samkvæmt árstíma, sólargeislarinn enn á lofti og nokkuð þægilegt veður meðan við höfðum enn sólina. Mjög fljótlega er farið út af malbikinu og inn á mölina og það var einmitt það sem við vorum að leita að.

Á Grettisslóð

Þar sem þetta var ekki keppnisferð og snerist ekki síst um að njóta og upplifa var fyrsta stopp aðeins hálf tíma eftir að lagt var af stað. Var það við bæinn Ytra-Bjarg, en fyrir neðan bæinn er fallvegur og áhugaverður staður fyrir þá sem hafa áhuga á Íslendingasögnum. Þetta er bæinn þar sem Grettir hinn sterki Ásmundsson fæddist og á bergi fyrir neðan bæinn var fyrir um hálfri öld komið fyrir minnisvarða um Ásdísi móður Grettis, sem bjó á bænum. Á minnismerkni er að finna nokkrar lágmyndir úr Grettissögu sem gaman er að skoða.

Eftir stutt stopp var haldið áfram inn Miðfjörð með örlítili hækkun. Þegar komið er yfir Austurá skiptist Miðfjörður í Núpsdal og Austurárdal og héldum við inn Austurárdalinn um Arnarvatnsveg. Þar af fara yfir smá háls, en þar komum við inn í dalalæðu og kældi hún mann strax nokkuð hressilega. Hinum megin við hálsinn slotaði þokunni og sumarveðrið tók við á ný. Farið er inn Austurárdalinn vestan megin, en þegar komið er inn hálfan dalinn, rétt við eyðibýlið Aðalból, er farið yfir á eystri bakkann. Skammt þar á eftir tjölduðum við nálægt árbakkann.

Stuttur dagur á hjólinu, eða undir 30 km og um tveir og hálfur tími með stoppum og samtals um 300 metra hækkun. Vegurinn hingað til var eins og hefðbundinn sveitarvegur, mól en þægilegt að fara um hann á malarhjólí líft og ég var á og ferðafjallahjólí með framdempun eins og Haukur var á.

Næsti dagur var skýjaður en samt nokkuð bjart. Fljótlega tók við hækkun og eftir að hafa farið upp um 150 metra er komið að því að lækka sig aftur niður að brú sem fer yfir Austurá í falllegu gljúfri áður en hækkunin heldur áfram. Við taka um 200 hæðarmetrar til viðbótar áður en komið er upp á heiðina sjálfa þar sem taka við



Bannað að leggja við flugvöllinn.

skemmtilegar litlar rúllandi hæðir. Þrátt fyrir skýjað veður var strax útsýni yfir á Langjökul þegar upp var komið.

Þægileg ró yfir heiðinni

Arnarvatnsheiðin virkar stundum nokkuð einsleit, en þó er einhver þægileg ró sem hvílir þar yfir. Allavega upplifði ég þarna sælutilfninguna um að vera kominn upp á hálendi, en samt í grórnara umhverfi en víða annars staðar. Vegurinn var líka skemmtilegur yfirferðar, nokkuð þjappaður, en við og við stærrí steinar eða holur sem þurfti að vara sig á og héldu mér við efnið.

Stuttu áður en komið er að Arnarvatni stóra var aftur örlítill hækkun og vorum við þá komnir í um 550 metra hæð. Á leiðinni höfðum við hjólað fram hjá nokkrum veiðimönnum, enda heiðin þekkt fyrir gjöfuleg veiðivötn. Við veiðihúsin við Arnarvatnið tók svo á móti okkur veiðivörðurinn sem fræddi okkur um veiði sumarsins og síðustu ára og allt það sem við vildum forvitnast um. Eftir stuttan kaffibolla héldum við Haukur hins vegar áfram, enda aðeins búnir að hjóla um 30 km það sem af var degi.

Meðfram Arnarvatninu eru aftur nokkrar minni brekkur og svo á gatnamótum Arnarvatnsvegur og Skagfirðingavegar, sem liggur um Stórasand, héldum við áfram í suðurátt um Arnarvatnsveg. Þar tók við síðasta eiginlega brekka dagsins áður en komið var að vatnaskilum og leiðin fór að liggja niður á við.

Með sýn yfir Langjökul og Eiríksjökul, þar sem skýin byrgðu reyndar að hluta sýn á toppana, brunuðum við niður hverja stuttu brekkuna á fætur annarri á mjög skemmtilegum malarvegi. Fleiri vötn komu í ljós og svo birtist Norðlingafljótið sem átti eftir að fylgja okkur góðan hluta ferðarinnar.

Kaffibolli með veiðimönnum

Við veiðihúsið í Álftakróki hittum við á veiðimenn sem voru að ganga inn í hús og var ekki annað í stöðunni en að setjast aftur niður og taka gott spjall yfir kaffibolla. Það voru þó aðeins dekkri ský á leiðinni yfir og því lögðum við aftur af stað fljótlega til að reyna að vera á undan rigningunni ef hún kæmi yfir. Riggingin kom þó aldrei nema í dropaformi og áfram var hjólað niður á við þangað til komið var að Helluvaði yfir Norðlingafljót, sem nú er þó búið að brúa þannig að auðvelt er að komast yfir á hvaða bíl eða hjóli sem er.

Þegar komið var yfir fljótið tók við skemmtilegasti kaffi leiðarinnar, en þar fer vegurinn um jaðar Hallmundarhrauns og á köflum aðeins inn í gegnum hraunið. Vel þjappað en mjúkt undirlag sem stundum er hálfleirkennt og fullt af litlum sveigjum og beygjum meðfram hrauninu.



Dalalæðan umvafði hjólréidamenn á leið yfir hálsinn.

Ljósmyndir/Porsteinn



Langjökull og Eiríksjökull leynast í skýjahulunni í fjarska.



Fátt jafnast á við að tjalda í íslensku sumarveðri.



Á fornum vígstöðvum

Markmið ferðarinnar var ekki að komast sem hraðast yfir sem mest, heldur frekar að njóta og upplifa, og því stoppuðum við för eftir um 64 km á stað sem kallast Vopnalág.

Þar er gamall uppbornaður farvegur Norðlingafljótsins sem er vel gróinn og myndar gott skjól. Í Hellismanna-sögu segir frá því að á þeim stað hafi Borgfirðingar komið Hellismönnum á óvart þar sem þeir sváfu í láginni.

Var hluti Hellismanna drepinn þar eða á flóttu. Er í sögunni einnig minnst á að Eiríkur nokkur sem var úr liði Hellismanna hafi eftir þetta farið á handahlaupum upp undir jökulinn og komist undan. Er ein skýringin sú að jökullinn sé nefndur eftir honum, en þó eru fleiri tilgátur um tilurð þess nafns. Hvernig sem fór fyrir á öldum fór mjög vel um okkur í Vopnalág að þessu sinni, en þó fór að rigna um nóttina. Hélt létt rigging fram á miðjan næsta dag.

Byrjun þriðja dagsins var nokkuð þægileg. Þrátt fyrir rigginguna var hún nokkuð létt og áfram var haldið niður á við í hraunjaðrinum með fljótið okkur á hægri hönd. Fljótlega er komið að fjallinu Strúti og þar við vegginn er einnig að finna skemmtilegan Hraunkarl sem fylgist með ferðalöngum sem fara á eða koma af heiðinni.

Stuttu áður en komið er af mölinni yfir á malbikið á ný er síðasta brekkan sem einhverju skiptir, en hún liggur í brattari hlíð meðfram Norðlingafljóti og liggur upp á hálsinn fyrir ofan bæinn Kalmanstungu. Þegar komið er inn á Hálsasveit- arveg var svo stefnan tekin í átt að Húsafelli, en á þessum degi var norðan og norðaustan meðvindurinn farinn að hjálpa okkur nokkuð.

Húsafell og Hvítársíða

Frá Húsafelli fórum við svo í vesturátt fram hjá Barnafossi en svo yfir á norðurbakka Hvítár og Hvítársíðuveg, enda er þar að finna mól og minni umferð en sunnanmegin. Áður en við komumst inn á Borgarfjarðarbraut er stuttur kaffi af Þverárhliðarvegi sem þarf að fara um, en á þeim tíma sem við fórum stóð þar yfir vegavinna og var undirlagið með því alla grófasta og í raun heppi að ekki sprungu nein dekk.

Deginum lauk svo með að hjóla eftir malbikinu vestur Borgarfjarðarbraut í átt að Baulu með útúrdúr um Stafholtstungur áður en komið var í bílinn og lagt af stað í borgina á ný. Síðasti dagurinn um 83 km, en eins og fyrr segir að mestu niður á við og að talsverðum hluta á malbiki.

Það er með sannri hægt að mæla með þessari leið fyrir alla sem hafa áhuga á að prófa sig áfram í hjólaferðum um hálendið. Það eru engin vöð á leiðinni, sem gerir hana nokkuð öruggari fyrir óreynda. Þá er vegurinn fullkominn fyrir malarhjólreiðar alla leið og auðvelt að finna staði til að tjalda, þó að hafa þurfi í huga nálægð við læki. Arnarvatnsheiðin er einnig nokkru lægri en margir aðrir staðir á hálendinu og er opnað fyrir umferð þar yfir fyrir en víða annars staðar. Þá er einnig auðveldlega hægt að stytta ferðina niður í tvo daga með því að gista uppi á heiðinni eða fara fyrsta daginn tvöfalda dagleið.

EIGUM GLEDILEGTHJÓLASUMAR allir út að leika

CANNONDALE
KIDS TRAIL "12

29.990 kr



CANNONDALE
KIDS TRAIL "20

54.990 kr



"2IN1"
SPARKHJÓL OG
HLAUPAHJÓL

16.990 kr



CANNONDALE
KIDS QUICK "20 ULV

49.990 kr



SPARKHJÓL

17.990 kr



CANNONDALE
KIDS QUICK "24 ARD

59.990 kr



GT
STOMPER PRIME 20"

54.990 kr



CANNONDALE
KIDS QUICK "24 SRP

59.990 kr



CINTAMANI

GAP
gap.is

FAXAFEN 7

Opið virka daga 10-18
Laugardaga 11-15



Á einum af fjölmörgum hjólatúrum sínum um höfuðborgarsvæðið. Guðrún og Hákon reyna að hjóla daglega hér á landi, allan ársins hring, en ferðast einnig reglulega utan í hjólaferðir.

Morgunblaðið/Kristinn Magnússon

„Við völdum hjólin frekar en að fara í golf“

Guðrún og Hákon reyna að hjóla daglega á Íslandi en auk þess fara þau árlega í hjólaferðir erlendis, oftast með vinahjónum sínum. Þau segja hjólainniði og hjólamenningu í Mið-Evrópu heilla mikið, en þau upplifðu bíllausan laugardag á hraðbrautum Þýskalands við Rín.

Undanfarin fimmtán ár hafa hjónin Guðrún og Hákon Farestveit ferðast nær árlega eða oftast til Þýskalands eða Mið-Evrópu í hjólaferðir þar sem þau segjast upplifa löndin, menninguna og alla litlu hlutina betur en áður þegar þau ferðuðust um á bíl. Fyrst fóru þau um á hefðbundnum reiðhjólum en hafa fært sig yfir í rafmagnshjól og fara nú samtals hér heima og erlendis yfir 2.000 km árlega á hjólunum. Þau segja hjóla-

túrana góða fyrir félagsskapinn auk þess að vera heilsueflandi.

„Við höfum átt hjól í góð 25 ár, en hjólaáhuginn byrjar fyrir alvöru þegar við erum laus við strákana,“ segir Hákon þegar þau eru spurð hvenær hjólaáhuginn hafi byrjað. Fyrsta hjólaferðin var árið 2006 þegar þau fóru ein saman til Þýskalands og leigðu þar hjól. „Þá byrjar þetta,“ bætir Guðrún við. Áfangastaðurinn var við vatnið Bodensee í suðurhluta Þýskalands en Hákon



Guðrún og Hákon hafa ferðast vítt og breitt um Evrópu á hjólum.

Ljósmynd/Hákon

Mið-Evrópu. Aftur varð Þýskaland fyrir valinu og nú fóru þau um 500 km á einni viku með vinahjónum sínum.

Þau áttuðu sig fljótlega á því að fjölmargar ferðir á meginlandinu byggjast á því að hjóla meðfram hinum ýmsu ám sem renna um Evrópu. Hafa flestar ferðir þeirra síðan haldið í þá hefð og segir Hákon á léttu nótnum að þau séu að safna ám. Nefnir hann að þau hafi meðal annars hjólað ána Neckar í suðvesturhluta Þýskalands frá upptökum í Svartaskógi þangað sem hún rennur í Rínarfljót. Þá hafa þau hjólað meðfram Moesel-ánni að stærstum hluta sem og stóra kafla við Dóná, bæði í Þýskalandi og Ungverjalandi. Síðar í ár ætli þau einnig að halda til Tékklands, til norðurhluta landsins og hjóla frá upptökum Elbe-árinnar. „Við erum að klára hana. Það eru einhverjir 450 km sem við eigum eftir við landamæri Tékklands og Póllands,“ segir hann.

Stærstan hluta starfsævinnar stunduðu þau Guðrún og Hákon verslunarrekstur, en í dag er Guðrún hætt störfum og Hákon grípur í akstur fyrir ferðamenn við og við. Þau segja aldurinn samt ekki hafa neitt að gera með hjólaáhugann, hann hafi kviknað fyrr, en að mjög gott sé að eiga áhugamál sem þetta sem þau geti einnig stundað með vinfólki. „Við völdum hjólin frekar en að fara í golf,“ segir Guðrún og Hákon bætir við að það að ferðast erlendis á reiðhjóli gefi þeim alveg gríðarlega mikið. Þá segja þau þennan ferðamáta geta passað öllum hópum, hvort sem fólk vilji ferðast spart eða njóta lífsins til hins ýtrasta á finum hótelum og með góðum mat. „Það getur verið gaman að borða á góðum stöðum og vera á þægilegu hóteli, en munurinn hér er að morgnarnir byrja klukkan átta og það er farið út að hjóla,“ segir Hákon.

Stoppin ekki síður mikilvæg

Í flestum ferðanna sem þau hafa farið hefur ferðaskrifstofan skipulagt leiðirnar fyrir þau og sendir þeim auk þess sérniðna kortabók

TILBOÐ!

Einstaklega fallett rafhjól á stórkostlegu klippimiða tilboði

Á meðan birgðir endast.

Hjólið er til sýnis í verslun okkar á **Bíldshöfða 16**



Sendum út á land fyrir 2.500 kr. • Sími 661 1902

Nánari upplýsingar um Genius 2 hjólið eru á topphjol.is

50.000 kr. afsláttur gegn framvísun þessa miða

Fullt verð 239.000 kr.
Tilboðsverð 189.000 kr.

segir það vera einn falletasta stað í Evrópu til að hjóla á og síðan hafa þau farið í nokkrar ferðir þangað á ný. „Þarna erum við í vikutíma á hóteli og hjólum út frá hótelinu upp á hvern einasta dag. Yfir til Austurríkis og til Sviss og innan Þýskalands.“

Síðar þetta ár fóru þau einnig í ferð til Ítalíu og hjóluðu við Gardavatnið, en Guðrún segir að það hafi ekki reynst jafn spennandi. „Það var síst að hjóla við Gardavatnið, það var ekkert sérstaklega spennandi. Við vorum að hjóla úti í umferðinni og Ítalíu þar voru ekkert mjög tillitssamir.“ Víða annars staðar í Evrópu séu hjólainniði og sérstakir hjólastígar talsvert betri og þá hafi tillitssami spænskra ökumanna einnig verið umtalsvert meiri þegar þau voru þar síðar meir.

Heillar að hjóla við árnar

Hákon segir að eftir gott fyrsta ár hafi þau orðið mjög áhugasöm um frekari hjólaævintýri og hann farið að leita að alvöruferðum. Fann hann þýska ferðaskrifstofu sem sérhæfir sig í sérniðnum hjólaferðum um

með öllum helstu upplýsingum um áhugaverða staði, leiðarlýsingu og annað sniðugt á leiðinni. Auk þess sér ferðaskrifstofan um að panta trúss á milli gististaða. Segir Hákon að oft sé annað hjólaðafólk á sömu hótélum og stundum á svipaðri leið. Hins vegar fari þau Guðrún, og oft vinnufólk þeirra sem kemur með, bara á eigin vegum á milli næturstaða og þannig geti þau valið hvar þau vilji stoppa, hvar borða o.s.frv. Þá segir Hákon að með þessu geti þau á auðveldari hátt ákveðið hversu langt eigi að hjóla hvern dag, en þau miði oft við 40-50 km, meðan hópferðir miðist oft við aðeins lengri dagleiðir. „Við viljum hafa rúman dag til að geta stoppað og skoðað eitthvað, eða tekið lengra stopp í bænum sem við gistum í,“ segir Hákon.

Til viðbótar við þessa ferðahögun hafa þau einnig tvisvar farið í hjólabátsferðir. Guðrún segir þær ferðir hafa verið mjög skemmtilegar, en þá er gist um borð í bátum sem sigla upp eða niður árnar og svo haldið af stað að morgni. Lýsir Hákon meðal annars ferð um Dóná þar sem þau hjóluðu fyrri hluta ferðarinnar í áttina til Búdapest á öðrum bakkanum. Báturinn sigldi á meðan niður ána og stoppaði um kvöldið og tók gesti um borð. Svo var haldið áfram niður ána yfir nóttina og sama upp á teningnum daginn eftir. Þegar komið var til Búdapest var hins vegar snúið við og var þá hjólað þá hluta árnar sem sofið var á leiðinni niður ána og gist þá hluta sem áður hafði verið hjólað. Var hin bátsferðin á Moesel-ánni og segir Guðrún að æðislegt hafi verið að stoppa í öllum litu bæjunum meðfram ánni og skoða þá.

Á rafmagnshjól frá 2012

Þegar þau höfðu hjólað í nokkur ár ákvað Hákon að kaupa sitt fyrsta rafmagnshjól. Þetta var árið 2012 og um var að ræða gjörð með mótór sem Íslendingur var að flytja inn á þeim tíma. Breytti Hákon þá gömlu Trek-hjól sínu í rafmagnshjól, en á bögglaþerum var rafhlada sem var þá nokkuð stór og sett saman úr nokkrum rafhlöðum fyrir borvélar. Segir Hákon að hjólin hafi verið þung, eða eitthvað yfir 30 kíló með batterínum, en hann valdi 250W pakka. Hægt var að fá allt að 500W pakka, en þá voru hjólin komin yfir 35 kíló. Rifjar hann upp að hjólið hafi verið með inngjöf og hægt að keyra það áfram eins og mótórhjól. Hjólið notaði Hákon aðeins hér á landi, enda erfitt að flytja út batterí fyrir hjólaferðir.

Eftir þrjú ár á þessu hjóli voru þau í hjólaferð í Tékklandi þar sem þau fóru frá Prag til Dresden. Hákon segir að þá hafi Bosch-mótórar fyrir hjól verið að koma á markaðinn og hann hafi keypt slíkt hjól. Á þeim tíma hafi hann fengið það á um 100 þúsund, en sendingarkostnaður hafi reynst svipaður þar sem það þurfti að fara eftir krókaleiðum í skipaflutning þar sem rafhlöðurnar máttu ekki fara í flug. Hefur hann síðan að mestu verið á rafmagnshjól, en Guðrún og vinkonur þeirra í hjónaferðunum héldu sig þó enn við hefðbundnu reiðhjólin.

Gott útsýni þýðir hækkun

Það breyttist fyrir nokkrum árum þegar þau og vinnuhjón þeirra fóru sem oftar til Bodensee. Voru þau nú á sama hóteli alla ferðina, en hótelið var talsvert ofarlega í hlið og endaði því hver dagur á talsverðri hækkun að hótelinu. „Þegar það stendur í auglýsingunni að gott útsýni sé yfir dalinn eða vatnið getur það þýtt mikil hækkun,“ skýtur Hákon inn í og þau hlæja bæði. „Þetta var í síðasta skiptið sem við stelpurnar tókum venjuleg hjól. Strákarnir voru komnir á rafmagnshjól en við vorum að þrjúskast.“ Lýsir Hákon því að þeir karlarnir hafi verið komnir á hótelið og búnir að græja sig eftir hjóladaginn þegar konurnar komu upp. „Eftir þessa brekku hugsaði ég hvort það væri ekki rétt að skella sér á rafmagn,“ segir Guðrún og ekki varð aftur snúið.

Spurð hvað heilli mest við að hjóla erlendis segja þau bæði að það hversu auðvelt sé að fara milli staða sé stórt atriði. Þannig skipti



Hákon fékk sér fyrst rafmagnshjól árið 2012. Í dag fara þau bæði ferða sinna á rafmagnshjól og líta ekki til baka.

Morgunblaðið/Kristinn Magnússon



Árnar sem renna um Evrópu hafa heillað þau hjónin undanfarnin ár.

Ljósmynd/Hákon

mönnum sem hjóluðu þarna á hjórvagni með dælu,“ segir Hákon. Þá hafi fólk klætt sig upp og verið á heimasmíðuðum hjólum. „Þetta var svo skemmtilegur dagur og mikil upplifun. Við duttum þarna inn fyrir algjöra tilviljun,“ segir hann og bætir við að um mikið fjölmenni hafi verið að ræða sem sýni hjólaáhugann og menninguna þarna um slóðir.

Hjóla allt árið heima

Þrátt fyrir að utanlandsferðirnar séu stór hluti af hjólamennsku hjónanna hafa þau einnig verið dugleg að hjóla hér heima. Áður en þau fengu sér rafmagnshjól var það þó aðallega um sumar, en Guðrún segir að eftir að þau fengu sér rafmagnshjól hjóli þau allan veturinn ef ekki sé of kalt eða færðin of slæm. Nefnir hún að viðmiðið hjá sér sé að ef það er kaldara en -6°C sé eiginlega of kalt til að hjóla mikið. „Við förum oft að hjóla bara við tvö. Gott upp á bæði félagsskapinn og hreyfinguna,“ segir hún. „Við hjólam í heimsóknir upp í Grafarvog til krakkanna og til vinnuhjóna í Mosfellsbæ,“ segir Hákon. „Við höfum hjólað Reykjavík og nágrenni alveg þvers og kruss.“

Áætlað Hákon að þau fari að meðaltali um 16 km á dag þegar ekkert annað sé ákveðið hjá þeim og hann ekki að vinna. Passar það ágætlega við heimahring sem þau fara reglulega sem er einmitt 16 km. Til viðbótar hafa þau verið að keyra með hjólin aðeins út fyrir borgina líka, hvort sem það er Grindavík, Þorlákshöfn eða Stokkseyri, og hjólað þar í kring. Önnur ferð var á Nesjavelli og gist á Ion-hótelinu og svo hjólað daginn eftir til baka. „Við tókum brekkuna og fórum aldrei af hjólinu,“ segir Guðrún og getur sannarlega verið stolt af því, enda brekkan mjög brött bæði fyrir vana sem óvana hjólara. „Ég var samt gjörsamlega búinn þegar við komum upp og þurfti að leggja mig við vatns-tankinn til að ná andanum,“ bætir Hákon við. „Þetta er svakalega brött brekka, jafnvel þótt maður sé á rafmagni er þetta erfitt, en um leið skemmtilegt.“

Spurð um hvaða áskoranir þau vilji takast á við næst segir Hákon að árnar heilli sig enn mikið. Hins vegar sé orðið minna mál að fara lengra frá þeim nú eftir að fengu hjólatölvu með gps fyrir nokkrum árum. Þangað til var það bara að rata eftir kortabókunum og vegvísunum. „Það var töluverð vinna að hjóla eftir því,“ segir Hákon. Guðrún nefnir að hún sé spenntust fyrir annarri bátsferð og þá hafa þau einnig uppgötvad að fara til Spánar yfir vetrartímann.

Guðrún tekur einnig fram að þau hafi aðeins komist í kynni við hópa sem ferðist saman úti á landi á Íslandi og að það heilli. „Það gæti verið gaman að fara Djúpið,“ skýtur Hákon inn í, „eða fara frá Akureyri til Húsavíkur og færa sig svo á Mývatn.“

Vill stíga frá akvegum

Eftir allar þessar ferðir til Mið-Evrópu segir Hákon samt að eitt standi upp úr þegar hann horfi til innviðaupbyggingar fyrir hjólaðafólk á Íslandi. „Hér á landi, ef maður ætlar að hjóla eitthvað, er maður alltaf með umferðarniðinn meðfram sér sem er svo ljúandi. Það eru alltaf bílar að fara fram hjá manni. Það sem ég skil ekki þegar verið er að leggja hjólastíg á Íslandi er af hverju það þurfi að leggja hann við hliðina á veginum. Af hverju er þetta ekki eins og í Þýskalandi þar sem hjólastígar eru eins langt frá hraðbrautinni og hægt er.“ Nefnir hann sem dæmi hjóla- og göngustíginn sem lagður var meðfram Grindavíkurvegi. Bendir Hákon á að frá Keflavík liggi lagnir alla leið í Bláa lónið eða Grindavík og malarvegur þar við hlið. „Það er kominn vegur þarna. Það þurfti bara að malbika hann og setja þrengingu þannig að bílar kæmst þar ekki nema vegna viðhaldsvinnu.“ Segir hann að breytt hugarfarir í þessa átt gæti bætt hjólaupplifun fyrir bæði íslenska hjólaunnendur sem og ferðamenn.

innviðir á borð við hjólastíga miklu svo hægt sé að ferðast á skemmtilegan hátt um og upplifa allt það sem ekki sést frá hraðbrautinni. „Það eru þessir staðir sem við hefðum aldrei keyrt til heldur bara fram hjá. Við höfum því séð mjög mikið sem við hefðum annars misst af,“ segir Guðrún.

Hjólandi yfirtóku hraðbraut

Þá nefnir Hákon alla hefðina sem sé í Mið-Evrópu þegar komi að hjólaferðum. Segir hann ekki óalgennt að sjá heilu fjölskyldurnar á ferðalagi, hvort sem það séu dagsferðir eða lengri ferðir. Þá séu foreldrar annaðhvort með börn í barnastólum eða kerrum, eða þá börnin sjálf að hjóla. Rifjar hann einnig upp tilfelli þar sem þau hittu foreldra þar sem annað var á sérsniðnu tvímennshjól með fötluðu barni þeirra. Keðjan hafði verið aftengd að aftan, en ljóst var að upplifun allra var frábær. „Það voru allir að og maður sér svo margar mismunandi útfærslur af hjólum og fólki á þeim,“ segir Hákon.

Rifjar hann einnig upp að þegar þau voru eitt sinn í Þýskalandi í Rínardalnum hafi þau óvænt verið þar laugardag í ágúst þar sem lokað er algjörlega fyrir umferð ökutækja á hraðbrautinni í dalnum báðum megin. „Það er bara hjóladagur. Þú getur hjólað frá Frankfurt alveg að landamærum Þýskalands og Hollands. Engin umferð nema hjól, línuskautar, hjólaskautar. Fólk á reiðhjólum, rafhjólum eða fjór-hjólum [þar sem fólk er liggjandi á bakinu]. Ég á líka myndir af

„Afdrifaríkt símtal og ég hef ekki stoppað síðan“

Hafdís datt óvænt inn í hjólreiðar fyrir nokkrum árum og ákvað að taka sportið föstum tókum og fara alla leið. Hún er í dag Íslands- og bikarmeistari í bæði götuhjólreiðum og tímatöku og stofnaði ásamt vinkonu sinni vefverslun með hjólafatnað.

Undanfarin ár hefur hjóla-sportið byggst hratt upp á Akureyri og ekki síst í kvennahjólreiðum. Ein af þeim sem hefur verið burðarásinn í því norðan heiða er Hafdís Sigurðardóttir, hjá Hjólreiðafélagi Akureyrar, en hún er einnig þekkt sem ein þeirra sem eru á bak við hópinn Akureyrardætur. Hafdís er núverandi Íslandsmeistari og bikarmeistari í bæði götuhjólreiðum og tímatöku. Þótt Hafdís hafi alla tíð verið mikið í spóttum og komið af spóttahemili var ekki alltaf augljóst að hún myndi leggja hjólreiðar fyrir sig. Var það reyndar ekki fyrr en hún fékk óvænt símtal fyrir átta árum síðan að boltinn fór almennilega að rúlla og í dag snýst daglegt líf hennar að stórum hluta um hjólið og allt sem því tengist.

Hafdís er fædd og uppalin á Akureyri og hefur búið þar alla tíð fyrir utan fjögur ár fyrir sunnan þegar hún lagði stund á háskólanám. Eins og fyrr segir snerist fjölskyldulífið mikið um spóttir, en Hafdís rifjar upp að bæði mamma hennar og fósturpabbi hafi verið í fótbolta auk þess sem systkini hennar og stórfjölskylda svo gott sem öll voru á fullu í alls konar boltasporti. „En ég tók u-beygju og fór í sundið,“ segir Hafdís sem varði æsku- og unglings-árunum í sundlauginni. „Ég segi oft að ég sé alin upp í sundlauginni við að horfa á bláan botninn,“ en Hafdís segir að sú reynsla hjálpi oft mikið til við andlega þáttinn í hjólreiðunum þar sem hjólreiðar kalli oft á að halda einbeitingu í langan tíma.

Alltaf að keppa

Hún hætti þó sjálf að æfa sund, en var alltaf að kenna það fyrir norðan og er í dag með sundnámskeið fyrir 1-5 ára börn sem hún hefur verið með í tæplega 20 ár. Samhlíða því að þjálfastundar hún þó alls konar æfingar og keppnissskapið er klárlega til staðar. „Þegar ég hætti í sundinu fer ég í ræktina, en er samt alltaf að keppa. Tek þátt í Prekmeistararunum og allt sem ég geri þá er ég alltaf mætt í keppni,“ segir hún hlajandi. „Ég var til dæmis dregin í kraftlyftingamót af einhverjum þjálfara og sagði bara já já.“

Árið 2010 flytur hún suður í nám og kláraði BS í spóttafraeði, diplóma í lýðheilsu og meistaranám í menntunarfræðum. Hafdís segir að á þessum tíma hafi hún alltaf stundað einhverja heilsurækt, en árið 2013 skræði hún sig í þrífprautarhóp hjá Karen Axelsdóttur og Vigni Þór Sværissyni. „Ég keypti þá mitt fyrsta hjól og keppti í þrífpraut þarna um sumarið,“ segir hún. Ári seinna eignaðist hún hins vegar dóttur sína og hætti í þrífpraut og hjólaði og hljóp takmarkað. Rifjar hún einnig upp að á þeim tíma hafi mjög fáir verið að hjóla fyrir norðan og hún hafi bara vitað um eina aðra konu sem hjólaði eitthvað að ráði í bænum.

Hringdi í vitlausa Hafdísi

Allt breyttist þó nokkuð óvænt sumarið eftir, árið 2015, þegar hún var í fæðingarorlofi og fékk símtal frá

Freydís Hebu Konráðsdóttur. „Hún bað mig að koma með í Wow-cyclot-hon eftir tvo daga. Hún hélt að hún væri að hringja í aðra Hafdísi, en ég á alnöfnu hér á Akureyri sem er í frjálsum spóttum. Ég ákvað að slá bara til,“ segir Hafdís um upphafið að þeim mikla hjólaáhuga sem fylgdi í kjölfarið. „Ég fann pössun og kynntist svo nýju fólki og ferðalag okkar Freydísar byrjaði þarna,“ segir hún og bætir við: „Þetta var mjög afdrifaríkt símtal og ég hef ekki stoppað síðan í hjólastússi.“ Hafa þær hafa síðan verið samstíga í fjölmörgu hjólatengdu og uppbyggingu spóttarinnar á Akureyri.

Hafdís fór eftir þetta að hjóla sér til skemmtunar og taka þátt í keppnum á Norðurlandi, en var samhlíða því einnig að hlaupa. Hún eignaðist svo yngra barnið sitt sumarið 2016. Hjólaáhuginn kraumaði enn undir niðri og þær Freydís ákváðu um veturinn 2017/18 að setja saman kvennalið í cyclothonið fyrir komandi sumar og var það skráð undir merkjum Akureyrardætra.

Þær héldu kynningarfund fyrir verkefnið og létu fréttast um bæinn að þetta stæði til. Hafdís segir að auk þeirra hafi átta sæti verið laus og þau fylltust um leið þarna í kringum áramótin. „Allar ætluðu að æfa vel fyrir þetta og margar fóru langt út fyrir þægindarammann.“ Þá segir hún að þær hafi viljað gera hlutina frá A-Ó og þannig hafi til dæmis ein þeirra tekið að sér að smíða kerruna undir hjólin frá grunni. „Þetta var skemmtilegt verkefni sem við höfum haldið á lofti síðan þótt það hafi verið á öðrum vettvangi en í cyclothoninu. Allar konur að hjóla á Akureyri mega vera Akureyrardætur.“ Segir hún þær Freydísi vera að reyna að slíta sig aðeins frá þessu verkefni þannig að aðrar geti tekið við keflinu, en undir þessum merkjum er til dæmis farið í samhjóla og reynt að hvetja konur til að hjóla saman. „Þetta er allt annar heimur en þegar ég byrjaði fyrir rúmlega fimm árum,“ segir Hafdís hlajandi og er greinilega sátt við það hve mikil þróun hefur orðið í kvennahjólreiðum fyrir norðan á stuttum tíma.

Vildu fara skrefi lengra

Á þessum tíma bættist einnig Silja Rúnarsdóttir í hópinn með Freydísi og Hafdísi og fóru þær að hjóla með hópi með rúmlega 50 ára körlum. Segir hún „þá gömlu“ eiga góðan þátt í formi þeirra þriggja þar sem þær hafi verið þínar áfram á þessum tíma.

Þær þrjár ákváðu um mitt sumarið 2018 að þær vildu leggja meiri áherslu á keppni og taka hlutina skrefi lengra. Töluðu þær við Ingvar Ómarsson, margfaldan Íslandsmeistara í hjólreiðum, og fengu hann til að verða þjálfarinn sinn. Hefur hann allar götur síðar þjálfað Hafdísi.

Settu þær upp það markmið að mæta í öll bikarmót árið 2019 sem og Íslandsmótið. „Og þá var ekki aftur snúið,“ segir Hafdís. Rifjar hún upp að það hafi verið ákveðin skuldbinding að taka þetta skref, en



Hafdís var meðal þeirra sem kom Akureyrardætrum á koppinn. Í dag er hún í fremstu röð í götuhjólreiðum.

Morgunblaðið/Kristinn Magnússon

á sama tíma hafi þetta verið mjög skemmtilegt og þær allar þrjár ferðast saman á keppnirnar fyrir sunnan. „Þetta var í raun vinkvennahelgi og húsmæðraorlof þegar maður fór á keppni,“ segir Hafdís glöð í bragði. „Það var auðvitað hellingsvinna í kringum þessi ferðalög, en þau gáfu ótrúlega mikið.“

100% vinna og tvö ung börn

Æfingaálagið var nokkuð bratt til að byrja með og rifjar hún upp að hafa sopið hveljur þegar þær sáu fyrstu drög að æfingaáætlun sem Ingvar sendi á þær. „Hvernig átti ég að koma þessu fyrir í dagskránni? Ég var í 100% vinnu og með tvö ung börn og allt tengt því.“ Niðurstaðan var að reyna að koma þessu fyrir snemma dags. „Á þessum tíma æfði ég alla morgna og svo fór maður að stilla vekaralukkuna aðeins fyrr til að ná aðeins fleiri mínútum.“

Formið fór samhlíða fleiri og skipulögðum æfingum hratt batnandi og hápunktur sumarsins var þriðja sætið á Íslandsmótiinu í Skagafirði. Eftir sumarið voru þær allar staðráðnar að halda áfram og var aftur lagt vel inn í æfingabankann um veturinn. Kepptu þær allar saman faraldursárið 2020 og náði Hafdís fjórum sinnum öðru sæti á bikarmótum en varð aftur í þriðja á Íslandsmótiinu á eftir Ágústu Eddu Björnsdóttur og Bríeti Kristýju Gunnarsdóttur.

Árið 2021 ákvað Freydís að hægja á en Hafdís og Silja Rúnarsdóttir héldu áfram á fullu. Hafdís segir það hafa skipt miklu að hafa einhvern með sér til að halda sér við efnið og ekki síður þegar það voru hennar bestu vinkonur. Hún ákveður hins vegar að endurórða þessa lýsingu.

„Þær eru ekki bara vinkonur, heldur eins og fjölskyldur, það er þannig samgangur á milli hjá okkur,“ segir Hafdís.

Um mitt þetta ár ákvað svo önnur Akureyrardóttir, Silja Jóhannesdóttir, að stíga fram og færa sig úr B-flokki, þar sem hún hafði náð góðum árangri, og færa sig á miðju tímabili yfir í Elite-flokkinn. Hafði Hafdís þá þegar náð sínum fyrsta sigri í Elite-flokki á Reykjanesmótiinu og bætti síðar á árinu við sigri í tímatökumóti. Á Íslandsmótiinu endaði hún í öðru sæti, á eftir Silju Jóhannesdóttur, sem var aðeins í sinni annarri keppni í Elite-flokki.

Þetta ár var þó ekki stóráfallalaust fyrir Hafdísi því hún slasaðist í óhappi í Reykjanesmótiinu þó hún hafi náð að sigra á mótiinu. Var hún með rifin liðbönd, en mætti þrátt fyrir það á keppnislínu tveimur vikum síðar. Viðurkennir Hafdís að þetta sumar hafi verið mjög krefjandi andlega og fyrir heimilið. Þannig hafi hún verið nokkuð mikið verkjuð og mikið í sjúkrahjúlfun og svo hafi hún tapað Íslandsmeistaratitlinum eftir miklar æfingar um veturinn. „Sumarið kenndi mér ótrúlega margt um mótlæti.“

Í fyrra var svo árið þar sem Hafdís náði langþráðum draumi og tók loks Íslandsmeistaratitlinn, auk þess að sigra á tveimur öðrum bikarmótum. Þá var hún einnig komin af stað almennilega í tímatöku á tímatökuhjóli og sigraði hún allar keppnir ársins þar, bæði í bikar- og á Íslandsmóti.

Íslandsmótið gekk þó ekki stóráfallalaust fyrir sig, því hálf tíma fyrir ræsingu uppgötvaði hún að ekkert rafmagn var á girunum.

Sem betur fer var hægt að redda hleðslutæki, en það varð til þess að hún mætti tveimur mínútum fyrir ræsingu og ekki búið að hita upp, en þennan dag var veðrið frekar hryssingslegt og mikill mótvindur fyrri hluta keppinnar. Endaði hún með að slíta sig frá aðalþópnum með Ágústu og Silju Rúnarsdóttur og svo að slíta sig frá þeim í aðalþópnum þar sem hún gaf allt í botn. Dugði það til þess að hún náði að hjóla ein í mark á Mývatni.

Báðar með mikið keppnissskap

Auk þeirra fjögurra hefur sú fimmta frá Akureyri einnig verið að taka þátt í Elite-flokki, en það er Sóley Kjerúlf Svansdóttir. Hins vegar voru þær Hafdís og Silja Jóhannesdóttir ekki liðsfélagar síðasta sumar, þar sem Silja keppti með Cube-liðinu. Spurð um þetta segir Hafdís skýringuna eðlilega. „Við erum báðar með jafnmikið keppnissskap og þá getur verið erfitt að vera liðsfélagar,“ segir hún en bætir því við að þær hjóli nú samt reglulega saman fyrir norðan. Þetta er hins vegar staða sem getur komið upp þegar um liðsþrótt er að ræða, sem jafnframt er einstaklingsþrótt.

Síðustu þrjú ár hafa þó ekki bara snúist um keppni hér heima hjá Hafdísi, því hún var ein þeirra sem keppti á HM í Imola á Ítalíu árið 2020 og svo EM í Trento á Ítalíu árið 2021 og EM í München í fyrra. Hún segir þessar keppni hafa verið rosalega upplifun og skemmtilegt að fá þessi tækifæri. Rifjar hún upp að þegar hún fékk símtal og var boðið fyrst að koma til Imola hafi hún ekki einu sinni hugsað sig um eða rætt við manninn sinn eða athugað með vinnuna. „Ég sagðist bara ætla

að fara, maður veit ekki hversu oft maður fær svona tækifæri.“

Hún viðurkennir að keppnir sem þessar séu rosaleg brekka og að þó að hún og íslensku stelpurnar hafi verið langt frá því að keppa um einhver verðlaunasæti sé þetta kveikjan að því að vilja gera betur og ná lengra.

Þegar Hafdís og Akureyrardæturnar byrjuðu að mæta í Elite-keppnirnar var Ágústa Edda sú sem bar höfuð og herðar yfir aðrar í kvennakeppnum í götu-hjólreiðum. Hafdís segir það hafa kveikt í keppnisskapinu í sér og hún hafi frá upphafi alltaf stefnt að því að ná að verða betri en Ágústa. „Hún er algjör fyrirmynd í sportinu. Hún er ekki 20 ára og svo er hún með þrjú börn þannig að ég sagði við mig að ég gæti þetta líka og það var rosalega mikil viðurkenning að sigrá hana í fyrsta skiptið,“ segir Hafdís. „Hún er stór ástæða fyrir því að kvennaflokkurinn er á þeim stað sem hann er á í dag.“

Rifjar Hafdís upp að í fyrstu keppnum sem Akureyrardætur mættu virkilega tilbúnar til keppni hafi þær hjólað með Ágústu og fleirum til að byrja með, en svo hafi Ágústa í raun bara getað ákveðið hvenær hún vildi skilja aðra eftir. „Það varð svo stórt stökk þegar við gátum virkilega farið að keppa við hana og halda í við hana,“ segir Hafdís. Þannig minnst hún á Skjálfandamótið þegar hjólað var frá Akureyri á Húsavík, en þá ræstu konur í Elite með körlum í B-flokki. Þegar komið var upp Víkurskarðið voru þær Ágústa einu konurnar í fremsta hópi. „Mér fannst ég hafa sigrað mótið að komast þar upp með henni,“ segir Hafdís hlæjandi.

Læru á liðataktíkina

Þegar Akureyrardætur voru svo þrjár og gátu þannig komið með liðataktík á móti Ágústu, sem einnig var með Bríeti í liði, fóru kepp-



Árangur í keppnishjólreiðum kallar á mikla og tímafreka þjálfun.

Ljósmynd/Adsend

irnar að breytast að sögn Hafdísar. „Við hlæjum að sumu í dag sem við prófuðum, en maður prófaði sig áfram og gerði vitleysur.“ Minnst hún sérstaklega á að ljóst hafi verið að Ágústa vildi fjölga konum á efsta stigi og að hún og fleiri hafi reglulega fengið hrós frá Ágústu sem skilaði sér vel sem hvatning til síðari tíma.

Ágústa slasaðist svo árið 2021 og missti af nokkrum keppnum. Þar sem Ágústa hafði verið ákveðinn stjórnandi í kvennahópnum segir Hafdís að í þeim keppnum hafi mikið breyst og þær hinar hafi farið að prófa alls konar hluti sem þær þorðu ekki áður. Síðan hafi það haldist

og nú sé til staðar sjálfstraust hjá fleirum til að prófa ýmsar útfærslur og árásir og fleira.

Þó tímataka hafi ekki alltaf verið á radarnum hjá Hafdís segir hún sinn helsta styrkleika vera gott úthald, sem rekja megi aftur til þess tíma sem hún synti lengri vegalengdir. „Allt undir 20 sekúndur er leiðinlegt fyrir mig,“ segir hún hlæjandi. Spurð hvort hún ætli þá að einbeita sér meira að tímatöku og jafnvel lengri keppum eins og malarkeppnum segir hún að hún sé alltaf mjög spennt fyrir tímatöku. „Þetta er svo mikil keppni við sjálfan þig og hausinn. Mér finnst þetta mjög skemmtilegt og liggur alveg fyrir mér.“ Ætl-

ar hún að mæta í öll tímatökumót ársins sem og götu-hjólreiðamót.

Varðandi mölina er hins vegar smá vandamál. „Ég er algjör málbiksrotta og hef varla hjólað á öðru en málbiki.“ Hún segist hins vegar hafa fengið sér malarhjól í haust og aðeins verið að prófa það. Hún segir vegalengdina heilla mikið í malarkeppnum og að hún ætli allavega að prófa það í Ríftinu í sumar.

Þegar komið er í efsta styrkleikaflokk í hjólreiðum kallar það á langar og strangar æfingar. Hafdís segist sjálf verja um 12 til 16 klukkustundum á viku í æfingar en svo bætast við teygjur og rúlluæfingar. Þá hafi hún farið þrjár vikur erlend-

is að hjóla í vetur og vor og þar varði hún um 35 klukkustundum í viku á hjólinu.

Vefverslun og í pásu frá kennslu

Til að þúla þessu öllu saman hefur Hafdís þurft að breyta ýmsu í sínu lífi. Þegar hún hóf hjólreiðar kenndi hún í grunnskóla í fullri vinnu. Það passaði illa með æfingum og því að sjá um heimili og börn. Segist hún nú vera í pásu frá kennslunni, en í staðinn hefur hún verið með ýmiss konar þjálfun, bæði í líkamsræktarstöð og í fjarþjálfun. Þá opnaði hún ásamt Freydísi vefverslunina pedala.is sem sérhæfir sig í hjólreiðafatnaði fyrir konur.

Hafdís þakkar einnig fjölskyldunni fyrir að geta staðið í þessu. „Ég væri aldrei að æfa eins og ég er að gera og mæta í keppnir og ferðir erlendis nema ég væri með brjáláð stuðningsnet frá foreldrum og systkinum.“ Nefnir hún að bæði börnin hennar æfi þrjár íþróttir og maðurinn hennar vinni einnig mikið. Þá hjálpi til að tvö systkina hennar og móðir búi í sama hverfi og hún á Akureyri.

Segir hún alveg ljóst að hún nái ekki öllu því sem hún vildi gera með börnunum, en hún horfi á það þannig að hún sé góð fyrirmynd fyrir þau, svo þau sjái hversu langt þau geti náð, „jafnvel fram eftir aldri.“ Þrátt fyrir þau orð segir hún lífið að miklu leyti snúast um æfingar barnanna, sínar eigin æfingar og að fylgjast með íþróttaviðburðum, en beint eftir viðtalið var hún einmitt á leið upp í Hlíðarfjall með börnin á Andrésar Andar-leikana. Fyrir utan tíma með fjölskyldunni finnst henni hún ekki vera að fórna neinu fyrir tímann á hjólinu. „Mér finnst þetta langskemmtilegast og ég þoli ekki orðið fórn. Ég er ekki að fórna neinu fyrir mig persónulega, hvort sem það er djammíð eða utanlandsferðir, ég vel hjólið frekar,“ segir Hafdís að lokum.

Rafhjólin frá **FANTIC** eru tilbúin í sumarið

Fantic XMF 1.7
All-Mountain
Verð 935.000 kr.



Frábært úrval af
rafhjólum frá Fantic
bæjarrafhjól,
fjallarafhjól og
fulldempuð
rafhjól



Fantic Living Easy
Verð 568.900 kr.



Fantic Issimo Urban
Verð 505.900 kr.



XTF 1.5
Verð 689.900 kr.

**Hágæða
rafhjól
framleidd
á Ítalíu**

RÖTT

Skemmuvegur 32 (bleikgata) - www.fantic.is



Margverðlaunuð kanadísk fjallahjól

Fulldempuð fjallahjól og rafmagnsfjallahjól



Rocky Mountain ⚡ Powerplay Instinct A30 - fulldempað trail rafmagnshjól

Kanadíska Rocky Mountain fjallahjólin skipa stóran sess í sögu fjallahjólreiða. Þau hafa margsannað sig sem ein vönduðustu og öflugustu reiðhjól í heimi og hafa unnið til fjölda verðlauna, bæði í keppnum og í samanburðarumfjöllunum erlendra hjólatímarita. Komdu og prófaðu og þá skilurðu hvað við erum að tala um!



Dyname 4.0 108Nm mótör. 720 Wh Rafhlaða. Hannað í Kanada



Fylgir þér alla leið

Hallarmúli 2 | s: 510 9505 | fjallakofinn.is  



Dýrari rafhlaupahjól en ódýrari rafmagnshjól og reiðhjól

Morgunblaðið/Eggert

Meðalinnkaupsverð hvers nýs reiðhjóls fer lækkandi, en fjöldinn heldur velli. Á sama tíma sækja rafmagnshjól í sig veðrið, meðan fjöldi nýrra rafmagnshlaupahjóna dregst saman en verð hvers og eins hækkar umtalsvert. Síðustu þrjú ár verið þau þrjú stærstu í innflutningi frá upphafi.

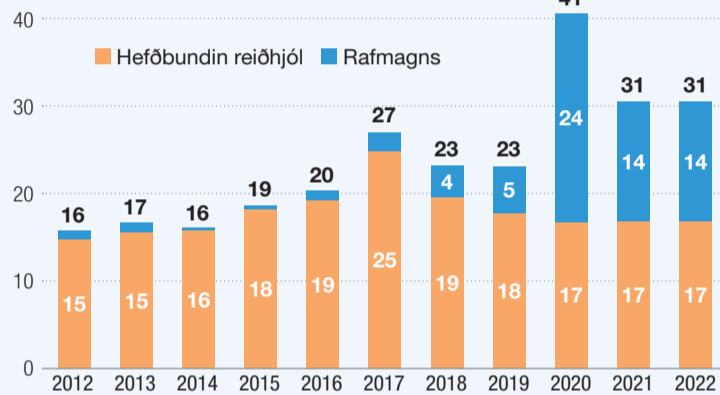
Innflutningur á rafmagnsreiðhjólum heldur áfram að aukast nokkuð jafnt og þétt og voru í fyrra flutt inn tæplega 7.000 slík hjól og hefur fjöldi þeirra aukist um 85% á tveimur árum. Á sama tíma hefur fjöldi hefðbundinna reiðhjóna staðið nokkuð í stað og hefur verið tæplega 17.000 undanfarin þrjú ár. Hafði fjöldinn þó náð hámarki árið 2017 þegar flutt voru inn rúmlega 24.700 hefðbundin reiðhjól. Þegar rafmagnsreiðhjól og hefðbundin hjól eru tekin saman var árið í fyrra engu að síður næststærsta árið í fjölda innfluttra reiðhjóna frá upphafi. Þetta er meðal þess sem sjá má á innflutningstölum Hagstofunnar fyrir síðasta ár.

Rafmagnshlaupahjól komu inn með hveli á íslenskan markað árið 2020, en þá voru samtals 19.579 slík hjól flutt til landsins. Til að setja þá tölu í samhengi voru rafmagnshlaupahjól og rafmagnsreiðhjól fyrir þann tíma flokkuð í sama tollaflokk og var sameiginlegur fjöldi innfluttra slíkra tækja 5.426. Ári síðar var fjöldi rafmagnsreiðhjóna 3.740 og því ljóst að fjöldi rafmagnshlaupahjóna margfaldaðist þetta ár, 2020.

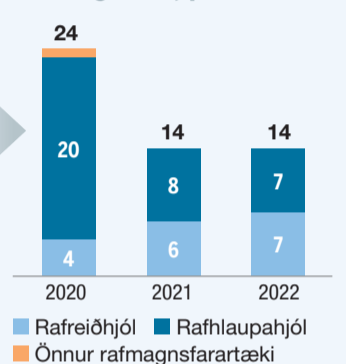
Rafhjólin fleiri en rafhlaupahjólin

Síðan þá hefur fjöldi innfluttra rafmagnshlaupahjóna dregist nokkuð saman. Árið 2021 voru flutt inn 7.846 slík hlaupahjól og í fyrra voru þau 6.808 og voru því

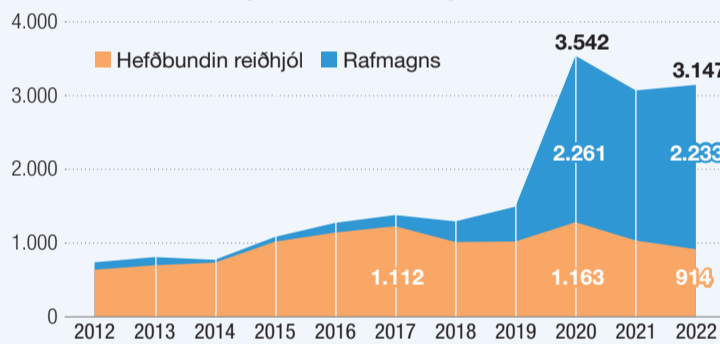
Innflutningur reiðhjóna og rafmagnsfarartækja 2012 til 2022, þúsundir



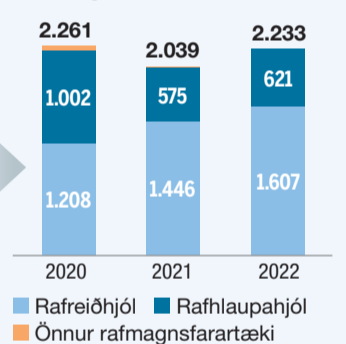
Innflutningur rafmagnsfarartækja 2020 og 2022, þúsundir



Verðmæti innflutnings, m.kr. á verðlagi í febrúar 2023



Rafmagnsfarartæki, m.kr.



KOMDU SKIPULAGI Á HJÓLAGEYMSLUNA



Hjólarekkar frá Falco hámarka nýtingu á fermetrum



HJÓLALAUSNIR

hjolalausnir.is

flutt inn fleiri rafmagnsreiðhjól en rafmagnshlaupahjól.

Þegar skoðað er verðmæti þeirra hjóna, rafmagnshjóna og rafmagnshlaupahjóna sem flutt eru til landsins var verðmæti þeirra samtals 3,15 milljarðar. Tekið skal fram að sú tala er uppreiknuð miðað við verðgildi í dag sem og aðrar tölur um innflutningsverðmæti í þessari grein.

Helmingurinn vegna rafhjóna

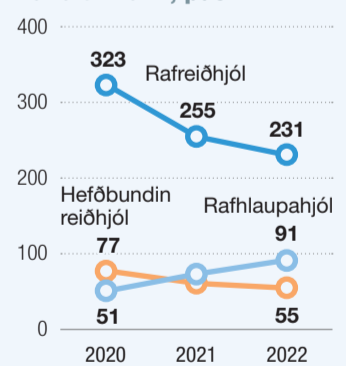
Meira en helmingur af heildarinnflutningsverðmætinu er vegna rafmagnsreiðhjóna, en innflutningsverðmæti þeirra nam samtals 1,6 milljörðum í fyrra og hækkaði um 160 milljónir milli ára og um 400 milljónir frá árinu 2020. Innflutningsverðmæti hefðbundinna reiðhjóna var hins vegar 913 milljónir og lækkaði um 100 milljónir milli ára og um 370 milljónir frá því að hafa verið hæst árið 2020.

Hvert rafhlaupahjól hækkað um 78%

Innflutningsverðmæti rafmagnshlaupahjóna nam 620 milljónum í fyrra, samanborið við 575 milljónir árið 2021 og rúman einn milljarð árið 2020. Þrátt fyrir samdrátt í fjölda innfluttra rafmagnshlaupahjóna er þó um að ræða mikla hækkun á meðalverði hvers hlaupahjóls, en meðalinnkaupsverðið var árið 2020 rúmlega 51 þúsund krónur, en fór upp í 73 þúsund krónur árið 2021 og var í fyrra 91 þúsund krónur. Hefur meðalverðið á hverju hlaupahjóli, á verðlagi

Meðalinnflutningsverðmæti hjóna

2020 til 2022, þús. kr.



dagsins í dag, hækkað um 78%. Má geta sér til að talsvert meira sé því um að ræða sölu á stærri og dýrari hlaupahjólum í fyrra en í upphafi, en þá var t.d. talsvert um góð tilboð á minnstu gerðum rafhlaupahjóna.

Hjól lækkað um 30%

Öfug þróun hefur hins vegar verið á meðalinnflutningsverði rafmagnshjóna og hefðbundinna hjóna. Þannig hefur verð rafmagnsreiðhjóna farið úr 323 þúsund krónum árið 2020 niður í 231 þúsund í fyrra, en það er tæplega 30% lækkun. Svipaða sögu er að segja af hefðbundnu reiðhjólunum. Meðalinnflutningsverð slíks hjóls árið 2020 nam 77 þúsund krónum árið 2020 en hafði lækkað niður í 54 þúsund krónur í fyrra. Aftur er það tæplega 30% lækkun.

SÚKKULAÐI

HNETUR

KARAMELLA

NÚGGAT

SNICKERS[®]





„Það er ekki hált að hjóla á ísnum“

Rennislétt en glerhált undirlag þar sem reglulega brakar hátt í ísnum með tilheyrandi dýnkjum og þú áttar þig á því að um 20 metrar eru niður á botninn í ísköldu vatninu. Úti er hekkalt, en fullt tungl og stjörnuþjart auk þess sem norðurljósinn lýsa upp himininn. Þannig má sjá fyrir sér hjólaferð sem hjónin Reynir Georgsson og Dagný Ósk Halldórsdóttir fóru í með hópi hjólræiðafólks á Vesturlandi á Skorradalsvatn fyrir um einu og hálfu ári. Milli jóla og nýárs lét Reynir vita að aftur stæði til að halda íshjólavíðburð og þó að aðstæður hafi ekki verið alveg jafn töffrandi og í fyrra skiptið segir hann þessa iðju klárlega komna til að vera og að þau verði dugleg á vatninu á komandi árum.

Fullt tungl og norðurljós

Reynir og Dagný eiga sumarhús við Skorradalsvatn og verja þar drjúgum tíma með börnum sínum. Fyrir nokkru nefndi vinur þeirra, sem einnig hefur verið mikið í dalnum, að hægt væri að hjóla á vatninu á veturna þegar ísinn væri orðinn nægjanlega þykkur. Reynir segir að þeim hafi litist vel á



Hjónin Reynir og Dagný á Skorradalsvatni.



Á köldum klaka.

TILBOÐ!

Einstaklega fallett rafhjól á stórkostlegu klippimiða tilboði
Á meðan birgðir endast.

Hjólið er til sýnis í verslun okkar á **Bíldshöfða 16**



Sendum út á land fyrir 2.500 kr. • Sími 661 1902

Nánari upplýsingar um Forward X9 hjólið eru á topphjol.is

40.000 kr. afsláttur gegn framvísun þessa miða

Fullt verð 189.000 kr.
Tilboðsverð 149.000 kr.

hugmyndina og ákveðið að prófa þetta fyrst veturnum 2021/2022. Vár meðal annars farið í ferðina sem minnst er á í upphafi. Lýsir Reynir því þannig að þau hafi farið á fullu tungli í stjörnuþjörtu og norðurljósinn hafi dansað yfir þeim. „Það vantaði bara einhyrning og glimmer,“ segir hann hlæjandi.

Aðstæðurnar þann dag voru að hans sögn rosalega góðar, en ísinn var spegilsléttur og þykkur og enginn snjór ofan á. Til að þessar aðstæður raungerist þarf að vera mikið frost og vatnið að leggja í logni eða mjög litlum vindi. Ef það er vindur verður ísinn ójafnari.

Átti að þola fimm tonna bíl

Skorradalsvatn er 15 kílómetra langt en aðeins um einn kílómetri á breidd og nokkuð djúpt, eða með meðaldýpt upp á 22 metra. Reynir segir að síðustu tvo vetur hafi aðstæður yfir hluta vetrarins verið þannig að mjög kalt var þannig að ísinn var orðinn vel þykkur og traustur. Þar sem ekki hafi verið mikil reynsla fyrir hendi í þessum efnum hafi þau þó haft allan varann á og meðal annars borað prufuholur í ísinn með ísbor til að

mæla þykkina. Einnig hafi nokkrir verið í björgunarvestum og með spotta til að geta hent út ef eitthvað kæmi upp á, auk þess sem fylgst var með úr nálægum bíl. Útskýrir Reynir að þau hafi viljað vera með vaðið fyrir neðan sig (í bókstaflegri merkingu) þar sem um skipulagðan viðburð var að ræða. Holurnar hafi hins vegar sýnt að ísinn var miklu meira en nógu þykkur og fundu þau upplýsingar um að hann hefði átt að þola allt að fimm tonna bíl.

Núna í vetur, á milli jóla og nýárs, var seinni ferðin farin. Hins vegar kom smá babb í bátinn rétt fyrir ferðina, því þá snjóaði aðeins og gerði smá fok þannig að snjór safnaðist saman á ísnum. Þurftu þau því að salta þá hugmynd að hjóla vatnið þvert og endilangt en hópurinn hjólaði þess í stað í nágrenni bústaðarins. Segir Reynir að þrátt fyrir allt hafi þau þurft að brjótast í gegnum nokkra skafla á vatninu og endað með að snúa við vegna ófærðar. Hins vegar hafi fólk sannfærst um að þetta væri áhugaverð nýjung í hjólamennsku og ætla þau hjónin allavega að halda þessari iðju áfram.



Þegar ísinn frýs í kyrru verður hann spegilsléttur.

Ljósmynd/Reynir Georgsson

að við Skorradal hafi þau svo verið dugleg á sumrin á fjallahjólunum, auk þess að fara á kajak og veiða á vatninu. Því hafi vetrarhjólammennska á vatninu komið skemmtilega inn í þá útivist sem hægt sé að stunda þarna og segist hann spenntur að halda þessu áfram um ókomin ár. Þá segir hann auðvelt að gera viðburði úr þessu og bendir á að þeir sem stundi mótorkross eigi það til að halda keppnir á ís. Stóra málið sé auðvitað að þetta þurfi að haldast í hendur við veðurspá og ísalög hverju sinni.

Hugmynd fyrir ferðabjónustuna

Þá hendir hann jafnframt fram þeirri hugmynd hvort það gæti ekki verið sölupunktur fyrir ferðabjónustuna að bjóða upp á íshjólafærðir á vötnum hvar sem er á landinu þegar stjörnuhjart og fallett sé úti.

„Væri flott að leyfa fólki að hjóla í stjörnuhjörta með norðurljósin,“ segir Reynir. Hann bætir reyndar við að í fyrstu geti þetta virkað nokkuð skelfilegt fyrir fólk. Meðal annars verði spennubreyting í ísnum þegar þyngd sé á honum og þá komi miklir og stórir dynkir. „Það er mikil upplifun,“ segir hann. Þannig hafi flestir sem voru að prófa ísinn í fyrsta skipti byrjað á að stíga með annan fótinn á undan sér og stappa smá. Fljótlega fór fólk að hoppa og innan skamms var það farið að hjóla hægt um. „Þetta venst svo nokkuð fljótt,“ bætir hann við og segir nokkra hafa verið farna að fljúga um á feikna ferð. Að lokum segir Reynir að mikilvægt sé að enda kvöldið í heitu kakói eftir túr sem þennan, enda sé kalt á ísnum og nauðsynlegt að hita sig aðeins upp áður en haldið er heim.

RAFHJÓL



MÓTVINDUR?

Ekkert mál.

Við eigum rafhjólið fyrir þig

ÖRNINN 

Faxafen 8 - www.orninn.is

Ljósmynd/Reynir Georgsson

Ljósmynd/Kristín Jónsdóttir

Flýgur áfram á ísnum

Eins og við er að búast þegar hjólað er á ís skiptir dekkjabúnaðurinn miklu máli. Grundvallaratriði er að vera á nöglum, en Reynir segist fyrst hafa prófað að lækka þrýstinginn í fjallahjóladekkjunum niður í 15-20 pund þannig að viðnámið á ísnum væri sem mest. Hann hafi hins vegar fljótlega aukið þrýstinginn nokkuð og upp í um 30 pund, sem var nokkuð hart en rosalega fínt þegar ísinn er rennislétur. „Þú flýgur alveg áfram,“ segir hann. Viðnámið eða gripið á nöglunum hafi komið honum verulega á óvart og í rauninni megi segja að það sé meira á ísnum en á malbiki. Nærri ómögulegt sé til dæmis að spóla á ís á nagladekkjum. „Það er ekki hált að hjóla á ísnum,“ segir hann og skellir upp úr.

Þau Reynir og Dagnýs kynntu st hjólreiðunum eins og margir í gegnum Wow cyclothon, en það var árið 2017 hjá þeim. Eftir tvær ferðir hringinn færðust þau aðeins meira inn á fjallahjólun auk þess að hjóla inni á Zwift á veturna. Reynir segir

Einn á ferð yfir hálendið um hávetur



Ljósmyndir/Joffrey Maluski

Franski þolrauna- og ævintýra- maðurinn Joffrey Maluski hélt í byrjun mars upp í ferðalag um Ísland. Ekki að slíkt sé óal- gengt nú á dögum, jafnvel um hávetur, en það sem gerði ferðalag hans nokkuð sérstakt var að hann fór frá austri til vesturs, yfir hálendið, um hávetur og á hjóli með púlkunum í eftirdragi. Víða náði hann þó ekki að hjóla í djúpum nýföllnum snjónum og þurfti að ýta hjólinu áfram, eða í versta falli að setja það á púlkuna og draga allt sjálfur áfram. Blaðamaður náði tali af honum um síðustu mánaðamót þegar hann hafði nýlök- ið ferð sinni.

Það fer ekki mikið fyrir Joffrey þegar við hittumst í verslun Fjalla- kofans, en hann hafði fengið aðstoð starfsmanna við ýmislegt tengt ferð sinni. Hógvær og alls enginn þeljaki eins og maður hefði mögulega ímyndað sér um einhvern sem hávetur. Hins vegar var hann enn nokkuð veðurbarinn eftir mánuðinn úti og ljóst að hann er mikill jaxl og tilbúinn að takast á við kulda og náttúruöflin.

Þriggja mánaða Íslandsfær

Joffrey er þrítugur og alinn upp í nokkuð öðru umhverfi en hann tókst á við í þessari ferð, því hann kemur frá frönsku Miðjarðarhafshafnar- borginni Nice. Hann hefur þó alltaf verið í fjallamennsku og fjöldægri fjallgöngum og var fyrsta stóra ferðin hans með vinum frá austri til vesturs yfir Pýreneafjöllin. Þá klifruðu þeir og gengu og léku sér á jafnvægislínu sem var strengd yfir gil eða aðra slíka staði.

Hann kom í sína fyrstu ferð til Íslands árið 2015, en það var tveggja vikna ferð þar sem keyrt var hringinn um landið, en jafnframt komið við í Landmannalaugum og Öskju. Árin 2017 til 2019 ferðað- ist hann mikið um Norður- og Mið-Ameríku í húsból í ýmiss konar ævintýrum. Þegar faraldurinn brast á fór hann svo að horfa til hjólréiða og fór að skipuleggja tveggja vikna upp í margra mánaða hjólaferðir og er það sá ferðamáti sem hann er hrifnastur af í dag.

Hans fyrsta hjólaferð var að fara einn í 20 daga um frönsku Alpana. Því næst tók við tveggja mánaða ferð frá Frakklandi og alla leið til nyrsta odda Noregs. Sumarið 2021 kom hann svo í hópi með tveimur



Ýmislegt þarf að græja í tjaldinu.

öðrum og tóku þau þriggja mánaða ferð um Ísland. Ekki nóg með að fara næstum allan hringveginn heldur hjóluðu þau einnig Vestfirði, suður hálendið og aftur að hluta yfir hálendið frá austri til vesturs. „Við völdum að koma hingað því það voru enn fjölmörg lönd lokuð og við vildum land með flottu landslagi og ævintýrum,“ segir hann um ástæðu á vali þeirra.

Þetta leiddi svo til þess að í ár var hann aftur mættur, en í þetta skiptið um vetur, og planið var að fara einn frá Dalatanga á Austurlandi, sem jafnframt er austasti hluti Íslands, yfir hálendið norðan jökla og á Bjargtanga, vestasta odda landsins. Spurður hvort hann viti um aðra sem hafi farið þessa leið hjólandi um vetur segist hann ekki þekkja það og í raun skipti það hann litlu máli hvort hann verði fyrstur að einhverju eða ekki. „Ef svo er þá er það flott, en það er ekki markmiðið,“ segir hann og bendir á að fleiri hafi farið þessa leið á fæti eða skíðum. Samhliða þessari ævintýramennsku er Joffrey ljósmyndari og selur myndir og myndbönd úr ferðum sínum til að fjármagna áframhaldandi ævintýri.

Djúpur nýfallinn snjór

Eins og fyrr segir var planið að byrja á Dalatanga. Vegna veðurs, skriðuhættu og aðstæðna fyrir austan reyndist það hins vegar illfært og ákvað Joffrey því að hjóla fyrst frá Egilsstöðum á Seyðisfjörð og hefja ferð sína formlega þar, en þá væri upphafsstaðurinn allavega



Við Öskjuveg á leiðinni inn að Öskju. Fram undan var enn meiri snjór og kuldi.



Joffrey fékk fínasta veður stóran hluta ferðarinnar, en kuldi lét ekki á sér standa.



Í miklum bratta og þegar færð var of eftir var eina leiðin að ýta hjólinu á undan sér. Rétt er að hafa í huga að búnaðurinn vó samtals 75 kg þegar mest var.

Búnaður, uppsetning og ýmis tölfræði

- Rocky mountain breiðhjól (e. fatbike) á 27,5" með 4,5" breið dekk og á nöglum.
 - Heildarþyngd búnaðar, matar og hjóls: 75 kg
 - Þar af matur 23 kg og eldsneyti 3 kg.
 - Borðaði 3.500 kcal á dag og drakk 2 til 2,5 lítra af vökva á dag.
 - Varahlutir og varabúnaður: Tvö höfuðljós, tvær pumpur, varahlutir fyrir prímus, tveir kveikjarar, bætur fyrir svefnpoka, tvö pör af hlýjum vetlingum, tvær slöngur og tveir gervihnattasímar. Ekkert auka dekk.
 - Var á „tubeless“ dekkjum sem virkaði án vandræða og þurfti aldrei að nota auka slöngur.
 - Leiðar „rútur“ voru allar í GPS-úri sem oft var á stýrinu.
 - Drifbúnaðurinn samanstóð af 12 girum (e. 12 speed) kerfi sem var með 32 tanna tannhjól að fram- og 10/51 kasettu að aftan.
 - Meðalvegaleind farin á hverjum degi yfir hálendið: 17-20 km
- Að jafnaði um 10-11 klst á ferðinni á hverjum degi.
- Tíu dagar með meira en -20°C kulda.

við sjó. Þegar hann kom aftur á Hérað tók svo við erfiðasti kafli ferðarinnar þar sem farið var um svæðið norðan Vatnajökuls.

Segir Joffrey að fyrir utan umtalsverða hækkun til að byrja með hafi þarna verið mikið um nýfallinn snjór, allt að 30 cm djúpan, og því hafi hann þurft að ýta hjólinu mikið með púlkunum í eftirdragi. Þá hafi á þessum slóðum einnig verið ein eða tvær ár sem hann þurfti að vaða, en á flestum öðrum stöðum, líka yfir stærstu jökulárnar, hafði lagt og þurfti hann því ekki að vaða þær.

Frá Öskju hélt hann svo Gæsavatnaleið að Kistufelli, en sú hækun og svo eftir Kistufell var að sögn Joffreys líklega erfiðasti hluti leiðarinnar. Aftur þurfti að ýta hjólinu með púlkunum í eftirdragi eða

jafnvel setja hjólið á púlkuna og aftur var nýlegur snjór sem þungt var að ganga í. Þess ber að geta að í upphafi ferðar var hjólið, púlkun og allur búnaðurinn sem hann var með um 75 kíló. Það var því talsverð fyrirhöfn að koma því áfram í gegnum snjóinn. Þá fór kuldinn niður í -21°C á þessum tíma og hélst þannig í 10 daga.

Honum tókst þó að hjóla mikið líka sem létti umtalsvert á, en þetta voru að hans sögn langir og strangir dagar og til dæmis þegar hann kom að skálanum við Kistufell hafði hann verið á ferðinni frá því um morguninn og fram á nótt.

10-11 klst á ferðinni

Lýsir Joffrey því að á hefðbundnum degi hafi hann vaknað klukkan átta og farið að bræða snjó, koma sér í fót, borða og ganga frá. Hann lagði svo af stað um klukkan 10 og var á ferðinni í 10-11 klukkustundir þangað til hann kom sér fyrir á nýjum stað og fór aftur að bræða snjó, elda og svo bara beint í svefnpokann að sofa. Sagðist Joffrey lítið hafa stoppað eða tekið sér pásur yfir daginn, en þó alltaf nýtt tækifærið til að reyna að ná myndum þegar færi gafst. Samtals var hann með 23 kíló af mat og þrjú kíló af eldsneyti og átti þetta að duga í 25 daga ferð, en hann fór 17-20 kílómetra á dag að meðaltali.

Morgunmaturinn samanstóð alltaf af þurrmat og svo súkkulaði sem hann blandaði í mjólkurduft og vatn. Yfir daginn borðaði hann fjögur orkustykki og 50 grömm af hnetum og á kvöldin súpu, þurrmat og súkkulaði. Auk þess blandaði hann ólífulíu í þurrmatinn. Samanlagt eru þetta um 3.500 kcal á dag. Undirrituðum þótti þetta heldur fátæklegt miðað við tilefnið, en Joffrey sagðist ekki hafa orðið þreyttur af svengd og jafnvel ekki þurft öll orkustykkinn suma daga. Hann tók hins vegar fram að síðustu dagana þegar hann var kominn á Vestfirði hafi hann alveg verið til í stærri skammta. Þess ber þó að geta að í skálanum við Gæsavötn hitti hann á hóp frá 4x4 og sagði Joffrey þá hafa verið rausnarlega við sig varðandi mat og þakkaði vel og mikið fyrir gestrisnina. Varðandi vökva hafi hann drukkið á milli 2 og 2,5 lítra á dag auk þess að setja salttöflur í vatnið. Viðurkenndi Joffrey að þetta væri líklega í það minnsta af vatni í svona áreynslu, en hefði dugað sér.

Laugarnar heilluðu

Á Sprengisandi kom hann svo við í Laugafelli og hvíldi í tvo daga áður en hann hélt norður fyrir Hofsjökul í átt að Ingólfsskála, en sú leið tók tvo daga. Hann vissi reyndar að jökulárnar þar gætu reynst erfiðar yfirferðar og hafði skipulagt útúrðura bæði þar og norðan Langjökuls ef ekki væri hægt að komast yfir árnar. Hefði hann þá farið norður þar sem brýr er að finna. Það reyndist hins vegar óþarfi líkt og norðan Vatnajökuls því snjór var yfir öllum ám.

Þegar komið var á Kjöl tók við besti staður ferðarinnar að sögn



Að mörgu er að huga fyrir ferð sem þessa, ekki síst hvað viðkemur búnaði.



Heita laugin á Hveravöllum var meðal upphaldsstaðanna.



Skuggar bregða á leik í vetrarsólinni.



Ljósaskiptin í snjeyðimörkinni eru einstaklega tignarleg að sjá.

Joffreys. Hveravellir. Átti hann erfitt með að leyna aðdáun sinni á heitu lauginni þar eftir dagana sem á undan höfðu komið. Tók hann líkt og í Laugafelli þar tvo hvíldardaga.

Frá Hveravöllum og svo norðan Langjökuls var nokkuð mikill klaki, sem bæði reyndist jákvætt og neikvætt. Slíkt undirlag getur verið þægilegt yfirferðar, en þar sem talsverðan meðvind hafði tekið upp og hann var með púlkuna í eftirdragigat reynst erfitt að halda aftur af hraðanum og varð hann því aðeins að berjast við púlkuna. Þannig datt hann tvisvar á þessum kafla á hátt í 50 km/klst hraða á ísilögðu yfirborði. Þá voru bremsurnar á hjólinu einnig hálfstar í um -20°C kulda.

Á Arnarvatnsheiði lenti hann í eina storminum í ferðinni, en hann var viðbúinn eftir að hafa heyrt veðurspá. Kom hann tjaldinu sérstaklega vel fyrir þá nótt, bæði með að grafa það aðeins niður og búa til

skjólveggi. Það dugði þó ekki alveg, en hann gleymdi að loka örflítilli rifu og kom á skömmum tíma slatti af snjó inn í tjaldið. Þá þurfti hann einnig að bæta skjólveggina um nóttina. Annars var lítið að gera annað en að setja tappa í eyrun og reyna að sofa. Spáin gerði ráð fyrir um 35-40 m/s þessa nótt og fram á næsta dag. Endaði það líka svo að ís fauk á tjaldið og kom örflítill rifa á það, en tjaldið hélt að öðru leyti. Ákvað Joffrey að vera í tjaldinu næsta dag vegna veðurs, en halda svo af stað aftur degi síðar.

Joffrey fór svo í norðaustur frá Arnarvatnsheiði og kom niður í Staðarskála við Hrutafjörð og var þá aftur kominn á malbik. Frá Staðarskála fór hann Laxárdal og í Búðardal og svo sunnanverða Vestfirði alla leið að Látrabjargi og Bjargtanga. Eftir að hann var kominn á malbikið setti hann púlkuna aftan á hjólið og þótt það sé líklegast ekki skilvirkasta leiðin varðandi vindmótstöðu var það skásti kosturinn með púlkuna með í för.

Þótt þverunin væri búin á Bjargtöngum hélt Joffrey til baka í Brjánslæk, tók þaðan ferjuna til Stykkishólms og hjólaði þaðan aftur í Búðardal, en þar fékk hann far til Reykjavíkur. Samtals tók ferðalagið í heild 32 daga með öllu, en þar af voru fjórir dagar sem fóru í heimferðina og sjö dagar í hvíld eða stöpp vegna veðurs. Var hann því á ferðinni í þveruninni sjálfri í 21 dag.

Aðstæður sem reyndu á

Spurður hvað hafi staðið upp úr í ferð sem þessari segir Joffrey að það hafi auðvitað verið landslagið, en hann hafi almennt fengið mjög gott og heiðskirt veður, sem auðveldaði alla myndatöku. Eina sem skyggði á voru nokkrir dimmir dagar norðan Vatnajökuls og segir hann einu vonbrigðin að hafa ekki séð meira af Vatnajökli. Þá hafi verið ákveðinn hápunktur að koma niður af hálendinu. Það hafi samt verið blanda af gleði yfir að hafa tekist erfiðasta verkefnið, en líka sorg að vera búinn á hálendinu. „Ég hefði viljað fleiri daga þar,“ segir hann og greinilegt er að honum líkar vel áskoranirnar og einvernan sem fylgdu ferðinni. „Ég fékk fallett landslag og að fara yfir ár. Ég fékk snjó, kulda og storm. Ég fékk alveg aðstæður sem reyndu á,“ segir hann.

Hann segir að auðvitað geti reynt smávægis á að hvetja sjálfan sig áfram í ferðum sem þessari og það sé erfiðara en þegar ferðast sé með hóp þar sem aðrir geti verið hvetjandi. Segir hann að þegar hann þurfi að rífa sig áfram hugsi hann um það sem geri hann hamingjusaman og að hann reyni að átta sig á því af hverju hann sé í svona harki. „Það getur verið smá sólargeisli eða fallett landslag sem maður sér. Það kveikir í manni.“

Joffrey er ekki búinn að skipuleggja næstu ferð, en hann segir ljóst að það verði aftur á breiðhjól í ósnortnu landslagi.

Joffrey þverar hálendið um hávetur frá austri til vesturs



Þurfti að slaka á og fór á fullt í keppnishjólreiðar

Fáir hafa komið jafn mikið á óvart í götuhjólreiðum síðustu ár og Þorsteinn Bárðarson. Sjóarinn frá Rífi segir frá því hvernig það kom til að hann valdi hjólið.

Fyrir tæplega áratug síðan lenti Þorsteinn Bárðarson á vegg. Hann hafði frá unga aldri stundað sjóinn af kappi og byggt upp eigin útgerð með öllu því sem tilheyrði og var kominn með fjölskyldu. Vinnudagarnir voru margir og langir. Hann fór að finna fyrir því að vera orðinn heilsulítil, þá rétt rúmlega 35 ára gamall. Eftir að hafa gengið á milli lækna var niðurstaðan sú að hann var þjakaður af streitu og álagi og að lífsstíllinn væri orsök heilsuþessins. Þarna var komið að ákveðnum tímamótum og Þorsteinn hefur heldur betur breytt um stefnu síðan. Hann er í dag einn af öflugustu götuhjólurum landsins og varð meðal annars bikarmeistari í fyrra.

Lífið snerist um sjóinn

Þorsteinn er fæddur og uppalinn á Rífi, sem nú er hluti af Snæfellsbæ. „Líf mitt hefur algjörlega snúist um sjó síðan ég var ellefu ára gamall og ég byrjaði að fara á sjó með pabba mínum,“ segir hann. Sjómennskan hefur fylgt honum alla tíð síðan, en árin 1996-98 fór hann í Stýrimannaskólann og kláraði fiskimanninn. Rétt áður en hann kláraði námið keypti hann svo bát og 20 tonna kvóta og var þar með kominn í útgerð.

En það dugðu engin vettlingatök í



Morgunblaðið/Alfons

Líf Þorsteins hefur alla tíð snúist um sjóinn og fiskveiðar. Á fertugsaldri uppgötvaði hann svo hjólreiðar.

Þessu fremur en öðru sem Þorsteinn hefur hella út í. „Segja má að ég hafi verið keppismaður þar áður en hjólreiðarnar komu til. Lífið snerist um að vera aflahæstur í smábátakerfinu og keppa við bátana fyrir vestan,“ segir hann og skellir upp úr. „Það er ótrúleg samkeppni þar og menn fylgjast vel hver með öðrum.“

Fór ekki auðveldu leiðina

En svo gerðist það um 35 ára aldurinn að heilsunni fór að hraka

eins og fyrr segir. „Ég opnaði augun smátt og smátt fyrir þessu og fór að viðurkenna að ég þyrfti að fara að hægja á mér og ég tók þá ákvörðun að slaka aðeins á á sjónum, en líka að breyta um lífsstíl.“ Á þessum tíma var félagi hans í Snæfellsbæ eini maðurinn í plássinu sem var eitthvað í hjólreiðum og á koltrefjakeppnishjóli. „Fólk hugsaði með sér að hann væri snarruglaður, en mér fannst þetta áhugavert og fór á eftir honum,“ segir Þorsteinn og bætir við „Auðvitað

valdi ég erfiðasta sportið sem hægt var að velja.“

Fyrst um sinn fór Þorsteinn þó ekki alla leið á kaf í hjólreiðarnar heldur keypti sér nokkurs konar götu-samgönguhjól í stað keppnishjóls. „En ég féll strax fyrir þessu, bara ekki í sama mæli og í dag.“ Þetta fyrsta ár hjólaði hann tvö þúsund kílómetra og var viss um að hann væri heldur betur að komast í toppform. Þetta ár, 2014, tóku hann og vinur hans þátt í Jökulmíflunni og fóru hálfa Jökulmíflu.

„Það var engin markviss þjálfun en við höldum að við vissum hvað við værum að gera. Svo var þó ekki.“

Sama ár tók hann einnig þátt í tímátöku á Krýsuvíkurvegi, í svo-kallaðri Prolouge-keppni. Segir Þorsteinn að það hafi algjörlega opnað augu hans fyrir íþróttinni. „Ég hélt þá að enginn gæti verið að hjóla svona mikið eins og við og að ég væri í því-líku formi og ætti góðan séns miðað við alla æfinguna.“ Hann ætlaði því að fara af fullu afli þessa nokkru kílómetra sem keppnin var. „Ég hélt að það væri ekki hægt að kreista út meira afl, en fer svo fljótlega að heyra í einhverju fyrir aftan mig,“ segir Þorsteinn og líkir svo eftir hljóði í plötugjörðum fyrir blaðamann. „Ég trúði ekki að menn væru að ná mér, en jú jú, svo var bara straujað fram úr mér.“

„Þetta ætla ég að gera“

Hinum megin við marklínuna kom sá sem hafði farið fram úr Þorsteini til hans og sagði honum að vera ekki harður við sjálfan sig, hann væri sjálfur búinn að æfa svo lengi. „Ég horfði á hann og maðurinn var svona 15 árum eldri en ég og þá var ég samt 38 ára.“ Segir Þorsteinn að hann hafi samt ekki tekið neikvætt í þetta heldur hugsað að hann gæti sjálfur orðið svona góður þrátt fyrir að byrja seint í íþróttinni. „Ég hugsaði: Þetta ætla ég að gera. Ég er bara rétt að byrja og þetta breytti miklu fyrir mig.“

Árið eftir hóudu þeir félagar svo í átta aðra úr plássinu og skráðu sig í Wow cyclothón. Segir hann þetta hafa vakið talsverða athygli á Rífi og sumir hafi keypt sér hjól, en það hafi allt gengið til baka og vinurinn sé núna fluttur í Hafnarfjörð. Í dag fíkti einhverjir lítilla við hjólreiðar

► SJÁ SÍÐU 26

ÞÉR ERU ALLIR VEGIR FÆRIR Á

CUBE



tri.is

TRI

Reiðhjólaverzlunin

Berlin



Klassísk hjól



Rafmagnshjól

berlin.is

en enginn sé á kafi eins og hann. Þorsteinn hélt áfram að hjóla og taka þátt í nokkrum keppnum hér og þar. En í kringum 2018 ákvað hann svo að hann vildi taka hjólræiðarnar föstum tökum og æfa agað og mikið. „Ég hafði áttað mig á því að tvö þúsund km væru ekkert rosalega mikið.“ Fór hann að lesa sér til um hjólaþjálfun. Hann horfði á fjölda upplýsingamyndskeiða á YouTube og víðar til að kynna sér hvað fólk væri að leggja áherslu á í þjálfun. Jafnframt fór hann taka saman hvernig best væri að byggja upp æfingaáætlun í kringum sjómennskulífsstílinn.

Kannski er ágætt að taka það fram hér að þó Þorsteinn hafi sjálfur lýst því þannig að hann hafi ákveðið að taka því rólegar en áður, þá þýðir það hjá honum að fara yfir tíu mánaða tímabil aðra hverja viku daglega í 20 klst róðra og vinna svo vikuna á móti í öðru, tengdu útgerðinni og rekstri hennar. Einnhvers staðar yrði það jafnvel flokkað sem vel ríflega 100% vinna.

Með þetta í farteskinu var ætlunin að verja talsverðum tíma í stífar æfingar þær vikur sem hann var í landi, en yfir sjóvikuna ætlaði hann að reyna að troða inn 2-3 æfingum í viku meðan þeir voru í landi. Það var aðeins um fjögurra tíma gluggi. „Stuttar og hnitmiðaðar lotuæfingar,“ segir Þorsteinn um þann tímaglugga.

Flökkusagan um sjóarann

Í róðrunum er sofið um borð og segir Þorsteinn í gamansömum tón að ef pláss væri í bátnum myndi hann æfa þar. Þetta vekur upp spurningar hjá blaðamanni um langlífa flökkusögu um „sjóarann síkátá“ á þá leið að hann hafi stundað æfingar um borð í bátum. Þorsteinn hlær við spurningunni og hefur greinilega heyrt hana áður en neitar alveg að hafa æft á sjónum.

Segir hann tilefni sögunnar líklega það að stundum flytji hann bátinn á milli landshluta, m.a. oft á haustin á Skagaströnd. Í eitt skiptið hafi hann tekið hjólið og búnaðinn með um borð og siglt af stað og tekið myndir og sett á samfélagsmiðla. Segir hann einhverja hafa rekið upp stór augu og talið að hann væri að æfa þá. Hins vegar fékk hann aðstoðu í gamalli síldarverksmiðju á Skagaströnd, sem nú á reyndar að breyta í hótél, og kom þar upp aðstoðu til að æfa inni meðan hann var fjarri heimahögnum.

Rifnir liðþófar og öxlin fór

Þorsteinn segist hafa náð góðum tökum á að sníða æfingar í kringum þennan lífsstíl sinn, en svo þegar hann var farinn að auka álagið nokkuð fóru að koma í ljós afleiðingar aldurs og fyrri starfa. Þannig rifnaði liðþófi í öðru hnenu og svo hinu. Þá fór öxlin líka. „Ég fór þarna í viðgerð og er stoltur af mér að hafa ekki gefist upp. Þetta reyndi mikið á andlegu hliðina þar sem ég hafði byggt mig upp og var kominn í gott form þegar liðþófinn rifnaði,“ segir hann. Tveimur mánuðum eftir fyrri aðgerðina fór seinni liðþófinn, en Þorsteinn segir áhugann og í raun hjóladelluna hafa haldið sér gangandi í gegnum þetta ferli.

Árið 2019 var hann að stórum hluta meiddur, en í dag segist hann vera orðinn góður, þótt það séu alltaf einhver smámál sem komi upp og hann tengir við aldurinn. Hann komst hins vegar aftur á fullt og gat farið að undirbúa komandi keppnisár.

Árið 2020 lenti Þorsteinn í fyrsta sæti í flokki 40-50 ára í Gangnamótinu fyrir norðan og þá hafði hann einnig mætt á Gullhringinn og fleiri almenningsmót til að sækja sér reynsly að hjóla í hóp. Þar fór hann meðal annars hring með Elite-hópnum og segir hann það hafa verið ágætt spark í rassinn, en á sama tíma sá hann að hægt væri að hanga í hópnum.

Árið sem hann sprakk út

Árið 2021 er svo árið sem segja má að Þorsteinn hafi fyrst sprungið út, en þá tók hann þrjú af fjórum bikarmeistara ársins í flokki 40-50 ára. Var þetta fyrsta keppnisárið þar sem hann hafði náð að æfa heilan vetur án uppákoma. Þann vetur hafi hann séð virkilegar breytingar á sér og að þróunin hafi verið hröð. Þetta



Ljósmynd/Aðsend

Þorsteinn og liðsfélagar hans í Cube-liðinu komu sterkir inn á síðasta ári og tók Þorsteinn bikarmeistaratitilinn. Þeir ætla sér aftur að mæta öflugir til leiks á þessu ári.



Ljósmynd/Aðsend

Ánægður eftir sigur í Classic-keppninni á Þingvöllum í fyrra.



Ljósmynd/Aðsend

Gaman er að fara utan þegar veður og færð koma í veg fyrir útíæfingar heima.

var líka fyrsta árið þar sem hann braut 10 þúsund kílómetra múrinn. „Ég setti mér það markmið að verða bikarmeistari í masters það ár og það náðist.“ Á þessum tímabili hafi hann hugsað að ekkert væri eftir nema að skella sér upp í Elite-hópin, en að aldurinn hafi samt aðeins þvælst fyrir sér, en þarna var Þorsteinn orðinn 46 ára.

Þorsteinn náði hins vegar að sigra Gullhringinn á Selfossi þetta ár í Elite-flokki og segir hann að í kjölfarið hafi Thomas Skov, hjólræiðamaður í Tindi, komið til sín og sagt honum að nú væri engin afsökun lengur að færa sig ekki upp.

Árið 2022 var skrefið tekið, en Þorsteinn keppir með Cube-liðinu og

á vinna saman þá þyrfti Ingvar að lofa sér því að þeir myndu útkljá keppnina í endaspretti en ekki að hann yrði skilinn eftir þegar 10 km væru eftir. Það varð úr, en Ingvar tók hann í lokaspretti. Niðurstaðan hins vegar annað sætið í fyrstu keppninni og Þorsteinn hæstánægður.

Árásin niður fjallið

Næsta keppni var á Suðurstrandarvegnum og þar stóð til að Þorsteinn myndi gera árás niður Festarfjallið. Segist hann fyrst um sinn hafa verið óruggur um að komast í fyrsta lagi upp fjallið með öllum hópnum, en það hafi tekist og niðurferðin hafi reynst honum auðveldari en öðrum þar sem hann hafi nokkur kíló á alla í hópnum. Planið klikkaði hins vegar að því leyti að allir hans liðsfélagar höfðu misst af lestinni. Hann hélt sér samt í fyrsta hóp og var orðinn einn í þriggja manna hópi á Krýsuvíkureggi. Þá urðu hann og Hafsteinn Geir Ægisson fyrir því að fá á sig hliðarhviðu þannig að hjólin þeirra skullu saman og skemmdust gírar á hjólinu hans Þorsteins. Hann hélt þó aftur af stað og náði að lokum þriðja sæti eftir töluvert basl.

Fjölskyldan beid í markinu

Þriðja keppnin var Jökulmílan. Loksins mættur í Elite-flokki á heimaslóð. Cube mætti með sex manna lið og stýrði hraðanum til að byrja með. Á sunnanverðu nesinu fóru menn svo að gera árásir og í einni tókst að minnka hópinn í um 10 manna hóp og uppi á Vatnaleið voru þeir orðnir fimm. Þorsteinn þekkir þetta svæði auðvitað eins og lófann á sér. Jafnframt vissi hann að styrkleikar hans liggja ekki í öflugasta endasprettinum. Því ákvað hann þegar um 2 km voru eftir að gera árás niður aflíðandi brekku. Hafði hann þá passað að vera aftastur í hópnum efst í brekkunni, sigið aðeins aftur úr en svo gefið allt í botn og þeyttist þannig fram úr fjórmenningunum og náði strax að opna gott bil sem hann hélt yfir marklínuna. „Mamma og pabbi, konan og börnin voru þarna í markinu, þetta var ótrúlegt. Hápunkturinn,“ segir Þorsteinn þegar hann rifjar þetta upp.

„Þetta var algjörlega geggjað, allt sem maður hafði lagt á sig var þarna þess virði. Það var rosalega stórt fyrir mig að ná þessu eftir svona langa keppni. Maður er svo andlega bugaður og þú ert búinn að flysja niður andlegu múrana. Allar brynjurnar flettast af, smátt og smátt. Þú átt rosalega erfitt með tilfinningar þegar þú ert kominn á þennan stað og þær verða svo sterkar,“ segir Þorsteinn þegar hann lýsir tilfinningunni nánar.

Við tók svo Classic-keppnin á Þingvöllum þar sem Þorsteinn tókst einnig að sigra, en upphaflega hafði Guðmundur Sveinsson, einn liðsfélagi hans, átt að vera sá Cube-maður sem átti að berjast um sigur. Sprungið dekk kom hins vegar í veg fyrir

það og Þorsteinn náði á tæknilega erfiðum stað að búa til bil á hópinn og brúa yfir í þrjú sem voru á undan. Segir hann að þar hafi æfingin hjálpað, en hann hafði mætt daginn áður og einmitt æft þessa beygju sem hann tók á eins miklum hraða og hann vissi að væri öruggt. Var Þorsteinn þarna kominn með tvo sigra á tímabilinu og endaði sem bikarmeistari. „Það var ótrúlegt að geta þetta á móti öllum þeim sem maður hafði horft upp til árin á undan,“ segir hann.

Einföld uppskrift að árangri

Þorsteinn segir lítinn galdur á bak við árangur sinn. Það þurfi einfaldlega aga og leggja fram þá vinnu sem til þarf. „Það er eins og með allt annað í lífinu. Þú þarf að vera með þvílíka ástríðu og vera tilbúinn að leggja á þig þessa rosalegu vinnu. Þessi ástríða var til staðar og keyrði mig áfram til að æfa eins og berserkur.“ Þá segir hann gríðarlega mikilvægt að hafa einhvern sterkan á bak við sig og það hafi hann í eiginkonu sinni. „Hún styður mig alveg 100% í þessu,“ segir hann. „Maður nærði aldrei svona árangri nema að konan er með manni í þessu.“

Hann segir að metnaður til bætinga sé drifkrafturinn fyrir sig og að hann sé duglegur að nota tölur og mælingar sem leiðarvísi á þeirri vegferð. „Það er þó ekki alltaf aðalatriðið,“ segir hann. „Ég er ekki bestur í tölunum, en það þarf líka að hafa kjark og skynsemi og að lesa leikinn, þetta er svo mikil taktík.“

Að lokum er rétt að spyrja Þorstein um áformin í ár. Hann segist hafa æft vel í vetur, svipað og árið áður og að hann verði áfram með strákunum í Cube-liðinu sem allir ætli að mæta ferskir í sumar. Segir hann mikinn hug í mönnum, en enn eigi eftir að teikna nákvæmlega upp markmið. Upphaflega hafi þeir viljað draga til sín einhvern ungan og öflugan og reyna að vinna fyrir hann, en ekkert slíkt hafi gengið upp. „En það er hugur í okkur öllum og ekki síst mér,“ segir Þorsteinn. Hann útilokar ekki að ætla að verja bikartitilinn, en að það hafi ekki verið upphaflegt markmið fyrir sig.

Segir hann að miðað við hvernig keppendur komi undan vetri geti stefnt í eitt öflugasta sumar í langan tíma þar sem a.m.k. þrjú öflug lið takist á. Þá vonar hann að liðataktík spili stærri rullu en oft áður og að sþróttin þróist í auknum mæli í þá átt. Þorsteinn segir að líklega sé hans helsti styrkleiki tímataka og langar keyrslur, en að sér finnst samt stuttir sprettir skemmtilegastir. Segist hann mögulega prófa einhverjar tímatökukeppnir í ár, en það eigi alveg eftir að koma í ljós. Þá sé stefnan sett á bæði Riftið og Greflinn til að prófa betur mölina. „Á meðan ég get verið með þeim bestu ætla ég að halda áfram, ég á enn eitthvað eftir,“ segir Þorsteinn, en hann varð fyrr í mánuðinum 48 ára.

 **NUKEPROOF**

**KULDI**
SPORTÍS



NUKEPROOF MEGAWATT 297
RAFHJÓL ÁRSINS 2022 SAMKVÆMT BIKERADAR & MBUK

LOKSINS Á ÍSLANDI!

KULDI/NUKEPROOF HJÓLALÍÐIÐ.



VIÐ ERUM Í SKEIFUNNI 11 OG Á KULDI.NET

Hjólaverkefni fram undan á höfuðborgarsvæðinu

Fjöldi hjólainniðaverkefna kláraðist á síðasta ári og enn fleiri eru langt á veg komin. Flest eru verkefni í Reykjavík en fjölmörg verkefni eru einnig í gangi í öðrum sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu.

Uppbygging hjólainniða á höfuðborgarsvæðinu heldur áfram af nokkrum myndarbrag á þessu ári gangi allar áætlanir sveitarfélaga og Vegagerðarinnar eftir í þeim efnum. Enn eru þó nokkur verkefni í gangi sem áttu að klárast í fyrra en verklok frestuðust eða framkvæmdum var frestað um lengri tíma. Þá hafa ný verkefni litið dagsins ljós þar sem áformað er að fara langt í hönnun eða jafnvel hefja framkvæmdir á þessu ári.

Hjólalaðið hafði samband við öll sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðina og fékk svör varðandi stöðu áður kynnta verkefna og nýrra sem væru komin á teikniborðið. Meðfylgjandi er samantekt á þeim svörum, en rétt er að taka fram að ekki bárust svör frá Seltjarnarnesbæ í tæka tíð.

Það sem hefur klárast

Ef við byrjum á að fara yfir framkvæmdir sem kláruðust á síðasta ári eða eru svo gott sem fullfrægðar má fyrst nefna tvö verkefni í Mosfellsbæ; ævintýragerði (Leirvogstunga-miðbær Mosfellsbæ) og stíg fyrir neðan Súluhöfða.

Í Reykjavík var lokið við aðskilinn



Stefnt er að framkvæmdum í sumar við Bústaðarveg/Háaleitisbraut.



Framkvæmdum við undirgöng undir Littluhlíð er nú lokið en í framhaldinu verður farið í endurhönnun á Skógarhlíð og tengingu við stíga suður af Miklubraut.

Ljósmyndir/Þorsteinn

hjóla- og göngustíg við Rafstöðvarveg frá Bildshöfða fram hjá Toppstöðinni. Þá kláraðist kaflar í Gufunesi, en frekari áform eru þar samhliða uppbyggingu á komandi árum. Þá kláraðist fyrsti kaflinn af efri hluta Elliðaárdals, en sú framkvæmd náði frá Höfðabakkabru (fyrir neðan Árbæjarlaug). Framhald þessara framkvæmda má lesa um síðar í greininni. Gríðarlega mikilvæg framkvæmd, en lærdóm þarf að draga af því undirlendi sem þarna er unnið með. Ef hjólastígurinn á að verða langlífur þarf að reyna að gera betur þannig að mýrlendi valdi ekki strax skemmdum með mishæðum sem geta reynst hjólréiðafólki hættulegar. Langþráður lokahnykkur

á hjólastíginn við Ánanaust hefur einnig litið dagsins ljós, en nú er kominn aðskilinn hjólastígur frá Ánanaustum alla leið að Gróttu. Enn stendur yfir frágangsvinna og þá sérstaklega fyrir gangandi, en svæðið er allt að verða hið fegursta. Að lokum kláruðust í vetur undirgöng undir Litluhlíð og tenging við stíginn sem kemur frá Veðurstofuhæðinni. Í Garðabæ var tekinn í notkun stígur um Garðahraun frá iðnaðarsvæðinu yfir að Ásgarði. Í nokkru framhaldi þaðan koma svo undirgöng undir Hafnarfjarðarveg sem lokið var við og tengjast þau á nýjan stíg niður í Sjálandshverfi. Einnig er unnið að stígagerði í tengslum við uppbyggingu í Vetrarmýri og er sumu lokið.

Áður tilkynnt verkefni

Af verkefnum sem áður hafa verið kynnt og eru enn í vinnslu ber fyrst að nefna undirgöng á Arnarnesi. Upphaflega var áformað að klára þau í fyrra, en verklok eru núna áforðuð í maí/júní. Í Hafnarfirði verður haldið áfram með 3 km stíg meðfram Kaldárselsvegi og lokahönd verður lögð á 700 metra kafla meðfram Strandgötu frá Reykjanesbraut að Flensborgartorgi í maí. Áður hafði einnig verið greint frá því að í bígerð væri stígur sem á að vera sunnan vegamóta Álfanesveg og Hafnarfjarðarvegur/Reykjavíkurvegar við norðurbæinn í Hafnarfirði og mun stígurinn ná að Hjallabraut. Er í raun um að ræða tvær 600 metra framkvæmd-

ir, en undirbúningur er í gangi. Er þetta samvinnuverkefni með Vegagerðinni, en um er að ræða mikilvægan hluta af því sem hefur verið kallað norður-suður-ás þvert á sveitarfélögin í gegnum Kópavogshálsinn, Arnarnesið og svo í Hafnarfjörð. Í Kópavogi hafði áður verið greint frá stíg meðfram Lindarvegi á milli Fífuhvamsveg og Arnarnesveg og fer hann í framkvæmd í ár. Mun sá stígur að öllum líkindum tengja saman hjólandi umferð sem kemur úr Mjóddinni (þegar Þverársel klárast – sjá síðar) og í gegnum Lindirnar áfram á leiðinni suður í Garðabæ og Hafnarfjörð. Áformað hafði verið að hefja framkvæmdir á stíg bæði norðan

Framkvæmdir við hjólainniði á höfuðborgarsvæðinu



og sunnan megin á Kópavogshálsinum. Norðan megin var horft til stígs um Ásbraut, en þar hefur hingað til verið merkt hjólamerki á akbrautinni. Sunnan megin átti einnig að hefja framkvæmdir um stíg á milli Kópavogstúns og Borgarholtsbrautar meðfram Hafnarfjarðarveginum. Tafir verða á báðum þessum framkvæmdum en nú er horft til þess að þær gætu hafist á næsta ári.

Í Reykjavík var horft til þess að geta hafið framkvæmdir við stíg um Skógarhlíð, í beinu framhaldi af undirgöngum um Litluhlíð, í lok síðasta árs. Enn er verkhönnun ókláruð og óljóst með framkvæmdir, en vonast er til þess að þær geti hafist í sumar. Eftir að stígnum um Suður-Mjódd var lokað hefur þess verið beðið að stígur um Þverársel kæmi, en hann yrði fyrir ofan þær lóðir sem byrjað er að byggja á. Þar með er verkefnið hluti stærri framkvæmda, en þær verða í gangi fram á sumarið.

Í Elliðaárdal hefur verið unnið frá í fyrra við áfanga tvö í efri hluta Elliðaárdals, frá vatnsveitubru upp að svæði sem kallast Grænugróf. Á þessum áfanga að ljúka með vorinu eða snemmsumars. Í framhaldinu á að fara í seinasta hlutann sem nær til nýrrar brúar yfir Elliðaárna í Grænugróf og svo hjólastíg langleiðina upp að Breiðholtsbraut. Gangi verkhönnun vel er útboð áætlað með haustinu og að framkvæmdir hefjist í kjölfarið. Við Breiðholtsbraut er svo í raun lokaáfanginn, en það er brú yfir Dimmu, þar sem nú er gömul hitaveitubru sem er illfær um vetur. Útboðið er í gangi til 9. maí en með framkvæmdir við árnar þá er slíkt ekki heimilt yfir sumartímann og má því ekki búast við framkvæmdum fyrr en í haust.

Mun neðar í Elliðaárdal, eða þar sem gamli hitaveitustokkurinn lá rétt ofan Miklubrautar, stendur svo



Hitaveitustokkurinn yfir Elliðaárna var rifinn fyrir nokkru. Framkvæmdir við nýjan stökk gætu hafist í haust.

forhönnun yfir fyrir nýja brú, en hitaveitustokkurinn var rifinn fyrir nokkru. Þar er einnig stefnt að því að framkvæmdir geti hafist í haust og staðið fram á vorið 2024. Sama gildir þar um framkvæmdatíma og með brýnnar ofar við árnar.

Á Réttarholti hefur verið unnið undanfarin ár með hjólastíg frá Grensásvegi í austurátt. Á nú að bjóða út þann hluta sem nær frá Réttarholtsvegi að Sogavegi og eru framkvæmdir áformaðar í sumar og fram á haust. Við gatnamót Bústaðavegar og Háaleitisbrautar áttu framkvæmdir að hefjast í fyrra

við að koma upp aðskildum göngu- og hjólaleiðum með tengingum við aðliggjandi stíga. Tafir urðu meðal annars vegna breytinga á síðari stígum sem tengdust umferð sjúkraflytningabifreiða, en nú er áformað að verkið verði unnið í sumar. Að lokum er á Kjalarnesi áfram unnið að stíg samhliða nýjum vegi sem þar er í framkvæmd.

Ný verkefni

Samkvæmt svörum frá Mosfellsbæ er nú í útboði göngu- og hjólastígatenging í Reykjavík, en um er að ræða seinni hluta af tengingu

inn í hverfið. Í Hafnarfirði hefur verið boðin út gerð nýs stígs við Reykjanesbraut frá Hraunavíkurvegi út í Straum. Er um að ræða tengingu frá Álverinu að skólustöðinni sem er við enda golfvallarins, en þetta er hluti af tvöföldun Reykjanesbrautar.

Í Garðabæ á að hefja framkvæmdir við stíg austan megin við Reykjanesbraut í Víflsstaðahrauni frá Urriðaholti að Víflsstöðum. Einnig á að halda áfram með stígagerð í Vetrarmýri samhliða uppbyggingu þar og á Álftanesi vegna nýrra hverfa.

Í Reykjavík er búið að vinna forhönnun á nýjum gatnamótum við Borgartún og Kringlumýrarbraut. Þar er gert ráð fyrir hjólastígum í gegnum gatnamótin, en enn hefur ekkert verið ákveðið með framkvæmdatíma. Einnig er forhönnun klár vegna tengingar um Vegmúla upp frá Suðurlandsbraut og inn í Múlahverfi. Þar liggur framkvæmdatími ekki heldur fyrir, en verkefnið helst í hendur við vinnu við borgarlínu og fyrirhugaða þjóðarhöll samkvæmt svörum borgarinnar. Um Krókháls, Dragháls og Höfðabakka hefur svo um nokkurt skeið verið til skoðunar að leggja hjólastíg í gegnum Hálsahverfið. Ekkert liggur þó fyrir um framkvæmdatíma þar heldur.

Þá hefur borgin sett fram áform um tvöfaldan göngu- og hjólastíg frá Bæjarhálsi niður að Rafstöðvarvegi, gegnt Árbæjarsafni. Þaðan liggja undirgöng niður á Rafstöðvarveg, en áformin gera svo ráð fyrir að stígurinn haldi áfram vestan megin yfir Elliðaárna og inn á stígakerfið meðfram Stekkjarbakka og upp í Breiðholt. Frumhönnun stendur enn yfir með þessa framkvæmd.

Í Suðurhlíðum er svo forhönnun lokið á hjólastíg niður frá Bústaðavegi meðfram Hafnarfjarðarvegi að göngu- og hjólabrúnni. Vonast borgin til að geta boðið verkið út á árinu. Þá er í Gufunesi unnið að undirbúningi á sameiginlegum göngu- og hjólastíg frá Hamrahverfi í Grafarvogi yfir í nýja byggð í Gufunesi. Enginn tímarammi er kominn á þetta, en möguleiki er að eitthvað fari að gerast á næsta ári. Einnig er unnið að endurhönnun Rofabæjar sem borgargötu með tilheyrandi hjólastígum. Fyrirhugaðar framkvæmdir við Faxaskjól/Sörlaskjól hafa hins vegar verið settar í biðstöðu vegna andstöðu íbúa við fyrirbyggjandi hönnun stígs þar. Ekkert tímamót liggur sem stendur fyrir.

Breyttu um lífsstíl

Fáðu þér rafhjól í sumar



Tilboðsverð: 349.990 kr.

Bianchi E-Vertic götuhjól

Frábært götuhjól með brettum, bögglabera, ljósum og standara. Bosch Active Line mótör, Drægi allt að 95 km.

Skoðaðu úrvalið á peloton.is



Tilboðsverð: 299.990 kr.

Bianchi T-Tronik götuhjól

Tilbúið á götuna með brettum, standara, bögglabera og ljósum. Shimano mótör. Drægi allt að 95 km.



Verð: 599.990 kr.

Wilier e803TRB fjallahjól

Fulldempað fjallahjól með 140mm fjöðrun og öflugum Shimano EP8 mótör með 85Nm tog og 650Wh rafhlöðu.



Verð: 779.990 kr.

Bianchi E-Vertic FX fjallahjól

Fulldempað 140mm fjallahjól tilbúið í ævintýri sumarsins. Bosch CX mótör með 85Nm tog og 750Wh rafhlöðu.



PELTON

Klettagarðar 23 • www.peloton.is

„Það þarf að hætta þessari vitleysu og rangri hegðun“

Slysum á rafhlaupahjólum heldur áfram að fjölga. Ástæðan er nokkuð einföld og reyna á að bregðast við því með nýrri herferð. En mun það duga?

Átveimur árum hefur heildarfjöldi slysa hjá vegfarendum sem nota reiðhjól, rafmagnsreiðhjól eða rafmagnshlaupahjól aukist um 72% og í tilfelli alvarlegra slysa og banaslysa er fjölgunin næstum því tvöföld. Yfir þetta þriggja ára tímabil hafa þrjú lätist í umferðinni, en 186 slasast alvarlega. Þetta er meðal þess sem má lesa úr tölum Samgöngustofu um slys í umferðinni. Sérfræðingur hjá Samgöngustofu segir ólíklegt að slysum fækki nema farið verði í róttækar breytingar á notkun rafmagnshlaupahjóna, en stofnunin hóf í gær herferð sína fyrir bættum venjum í tengslum við hlaupahjól.

26% fleiri alvarleg slys

Í fyrra jókst samtals fjöldi slysa á reiðhjólum, rafmagnsreiðhjólum og rafmagnshlaupahjólum um 17%. Þar af fjölgaði alvarlegum slysum eða andlátum þeirra sem ferðast á þessum tækjum um 26% milli ára. Kemur þessi fjölgun til viðbótar við gríðarlega fjölgun slysa fyrir þennan vegfarendahóp í fyrra, en þá fjölgaði öllum slysum í þessum flokki um 47% og alvarlegum slysum eða banaslysum um 55%. Á þessum tveimur árum hefur heildarfjöldi slysa farið úr 164 upp í 282 og fjöldi alvarlegra slysa og banaslysa úr 42 upp í 82.

Með þessari tölfræði er þó ekki öll sagan sögð, því fjölgunin er svo gott sem öll drifin áfram af fjölgun slysa á rafmagnshlaupahjólum, en áætlað er að sjö- til tífaldur munur

sé á slysatíðni á milli reiðhjóna og rafmagnshjóna annars vegar og rafmagnshlaupahjóna hins vegar. Gunnar Geir Gunnarsson, deildarstjóri öryggis- og fræðsludeildar Samgöngustofu, segir slysafjöldann í jafnvægi ef horft er fram hjá rafmagnshlaupahjólum. Segir hann að miðað við aukna hjólanotkun megi í raun segja að hjólréidamenn séu orðnir öruggari en áður. „Ókumenn eru líka orðnir vanari reiðhjólum og farnir að líta tvisvar til hliðar áður en þeir fara yfir hjólastíga,“ segir hann. Gunnar segir aukna tíðni slysa koma heim og saman við aukna notkun rafmagnshlaupahjóna undanfarin ár.

Búið að faðma fólk í bílum

Gunnar segir þróun undanfarinna ára og áratuga hafa aukið öryggi þeirra sem aka um í bílum, en öryggismál staðið í stað hjá óvörðum vegfarendum. Þannig séu vegir fyrir bíla orðnir mun öruggari sem og bílarnir sjálfir. „Það er búið að faðma fólk í bílum, en þessi ferðamáti [hjól og hlaupahjól] er ekki öruggari en hann var áður, fyrir utan að einhverjir nýir bílar reyna að stoppa sjálfir áður en þeir keyra á óvarða vegfarendur,“ segir hann.

Tölur Samgöngustofu yfir fjölda slysa byggjast á skráningu lögreglu og segir Gunnar heildarfjölda slysa því að öllum líkindum mjög vantalinn þar sem fólk hafi ekki alltaf samband við lögreglu þegar slys verður. Þetta hafi meðal annars tölur frá Landspítalanum sýnt. Hann segir tölurnar



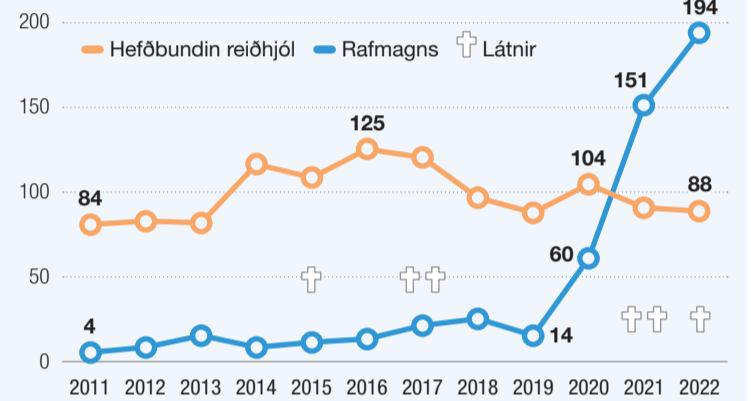
Gunnar Geir Gunnarsson, deildarstjóri öryggis- og fræðsludeildar Samgöngustofu.

Morgunblaðið/Kristinn Magnússon



Ekki er æskilegt að fjölmennt sé á rafhlaupahjólum.

2011 til 2022



Fuji Jari 2,3 Gravel Malarhjól



TILBOÐ
á eldri árgerð (dark green)
15% afsláttur
kr. 169.349
til 15. maí 2023

“...Fuji has created a feature-loaded frameset that ticks all the boxes for bikes in this category.”



Nú ferðumst við um náttúru Íslands og **Fuji Jari 2,3** er traustur og hagkvæmur kostur í því verkefni.

Fuji Jari 2,3 malarhjól er fjölhæfur hjólhestur fyrir allar aðstæður, svo sem malarvegi, fjallvegi og malbik.

Styrkur **Jari** býður upp á nær ótakmarkaðan farangur í ferðalagið.

HVELLUR

Hvellur - G. Tómasson ehf. • Smiðjuvegi 30, rauð gata
200 Kópavogi • Sími 577 6400
hvellur@hvellur.com • hvellur.com

hins vegar samburðarhæfar milli ára og þá sé líklegri að alvarlegri slysu séu með nákvæmari talningu. Getur heildarfjöldi slysa verið allt að þrefalt eða fjórfalt meiri en tölurnar sýna. Samgöngustofa hefur í könnun sinni á hjálmanotkun einnig tekið saman fararmáta fólks og getur því metið fjölda slysa miðað við notkun tækja. Eru þær tölur í samræmi við tölur frá öðrum Norðurlandahjóðum, þ.e. það eru fjór- eða fimmfalt fleiri sem ferðast á reiðhjólum og rafmagnshjólum en á rafmagnshlaupahjólum en með tilliti til fjölda slysa eru sjö- til tífalt meiri líkur á slysum á rafmagnshlaupahjólunum.

Hjólalysum fækkar í raun

Eitt sem vekur athygli í tölfræðinni um fjölda slysa er að þrátt fyrir aukna notkun rafmagnshjóna undanfarin ár virðist lítil sem engin fjölgun slysa verða í þeim flokki. Gunnar segir það skýrast af því að líklega séu slys á hefðbundnum reiðhjólum og rafmagnshjólum oft talin saman. Hann bendir hins vegar á að þegar heildarfjöldi þessara tveggja hópa sé talinn saman sést að slysum þar hafi í raun fækkað yfir tveggja ára tímabil. Þannig voru þau samtals 113 árið 2020 og þar af alvarleg og banaslys 31. Árið 2022 var heildarfjöldinn kominn niður í 94 slys, en alvarleg og banaslys 30. Þess ber að geta að eina banaslysið á þessum árum á reiðhjól eða rafmagnshjól var árið 2021.

Gunnar segir að tölur um slys segi þó heldur ekki alla söguna. Reynslan síðustu ár með slys á rafmagnshlaupahjólum er að fólk hljóti frekar andlitsmeiðsl en á reiðhjólum. Ástæðan er sú að á rafmagnshlaupahjólum stendur fólk með hendurnar þétt við líkamann og jafnvægispunkturinn er nokkuð skríttinn. Jafnframt eru dekkinn á hlaupahjólunum lítil og því þarf minna að gerast svo jafnvægið fari og fólk falli. Vegna þessa hefur fólk oft líftinn tíma til að bregðast við þegar slys verður og bera hendur fyrir andlitið. Segir Gunnar að andlitslysi geti jafnframt verið mjög alvarleg andlega fyrir fólk sem verður fyrir þeim þar sem það fái lyti til frambúðar á andlitið frekar en til dæmis að beinbrotna og jafna sig á nokkrum vikum eða mánuðum.

Slys eftir djammið

En hver er þá lausnin til að bregðast við þessari áframhaldandi fjölgun slysa á rafmagnshlaupahjólum? Gunnar sagði við Hjólalablaðið í fyrra að oft kæmu upp byrjunarörðugleikar þegar nýr vegfarendahópur kæmi fram á sjónarsviðið. Þæði ætti það við um að læra á nýju tæknina, en ekki síður að aðrir vegfarendur lærðu inn á nýja hópinn. Tíminn er þó ekki það eina sem skiptir máli í þessu tilviki. Gunnar bendir á að tíðni slysa á rafmagnshlaupahjólum skekkist mjög mikið vegna tveggja hópa; annars vegar ungra barna og hins vegar þeirra sem nota hlaupahjól til að fara heim af djamminu.

Samkvæmt skráningu lögreglunnar eru slys á rafmagnshlaupahjólum aðfaranætur laugardags og sunnudags á milli 11 á kvöldin og fjögur um nótt samtals um 23% af öllum slysum á rafmagnshlaupahjólum. Til samanburðar er hlutfall slysa annarra vegfarendahópa á þessum tíma 3%. „Meðan við erum að nota þessi hjól undir áhrifum mun slysum fækka mjög hægt. Að sama skapi ef við ætlum að vera með of ung börn eða of kraftmikil hjól sem fara á 60-70 km/klst hraða þá breytist þetta hægt,“ segir Gunnar, en hann tekur fram að rafmagnshlaupahjól sem fari svo hratt séu ólögleg.

„Það þarf að hætta þessari vitleysu og rangri hegðun og nota þau á réttan hátt,“ segir Gunnar en tekur fram að hann og Samgöngustofa séu almennt hlynnt rafhlaupahjólanotkun. Það gangi hins vegar ekki að fólk sé að fjölmenna á þessi tæki eða keyra eins og vitleysingar. Þegar hafi tveir látið lífið á rafmagnshlaupahjólum, en það virðist ekki hafa kennt landsmönnum mikið enn þá. Segir hann þjóðfélagið þurfa að þróast í rétta átt varðandi hvað það telji eðlilega notkun hlaupahjólanna, meðal annars með notkun eftir áfengisneyslu.

Reglusetning um rafmagnshlaupahjól og öryggismál þeirra var meðal þess sem ráðherra kynnti á fundi í gær, en meðal annars á að reyna að koma böndum yfir hraða tækjanna og áfengismörk. Miðað við núverandi hugmyndir myndi lögreglan þá geta smelt fólk á rafhlaupahjólum auk þess sem aldursmörk væru skýrari.



vis.is

Það er óþarfi að burðast með áhyggjur

Reiðhjóltryggingin okkar tryggir verðmætin þín enn betur. Við mælum með reiðhjóltryggingu ef þú átt hjól sem er að verðmæti 200.000 kr. eða hærra.

Ef þú ert með F plús færðu 50% afslátt af tryggingunni.

Förum varlega. Sýnum tillitsemi, tryggjum sýnileika og munum hjálminn.



Reiðhjóltrygging VÍS



unicef  fyrir öll börn

3.-23. maí

Í samstarfi við
UNICEF á Íslandi



NOTUM

VIRKAN

FERÐAMÁTA

 **Hjólað**
í vinnuna 

Vertu með!

Skráning og upplýsingar á hjoladivinnuna.is