

Morgunblaðið HJÓLABLAÐ



Hjólandi fjölga hægt en örugglega

Talning á 29 sjálfvirkum reiðhjólateljrum víðs vegar um höfuðborgarsvæðið sýnir að hjólanotkun er að aukast bæði yfir vetur og sumar. Þetta á ekki síst við í úthverfum og öðrum sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu en Reykjavík.

Fyrstu þrjú mánuðir þessa árs sýna að aldrei hafa fleiri verið á ferðinni á reiðhjólum á höfuðborgarsvæðinu í upphafi árs. Samkvæmt tölum úr reiðhjólateljrum á höfuðborgarsvæðinu fyrstu þrjú mánuði ársins má sjá að fjölgun var á ferðum í öllum mánuðunum frá því í fyrra. Þá eru janúar og mars þeir stærstu frá upphafi talningar, en covid-árið 2021 var febrúar stærri en í ár.

Október, nóvember og desember í fyrra voru einnig stærri en árin þar á undan og því ljóst að vetrarhjólreiðar og notkun hjóla til að fara í og úr vinnu eða skóla er að aukast hægt og rólega. Sumarmánuðirnir júní, júlí og ágúst í fyrra voru einnig metmánuðir og taka þeir allir umtalsvert stökk frá árinu á undan. Allt þetta bendir til þess að almenn notkun hjóla hér á landi sé að aukast, bæði til afþreyingar og hreyfingar, en einnig sem ferðamáti.

Sveiflukennd notkun

Kristinn Jón Eysteinnsson, skipulagsfræðingur á umhverfis- og skipu-

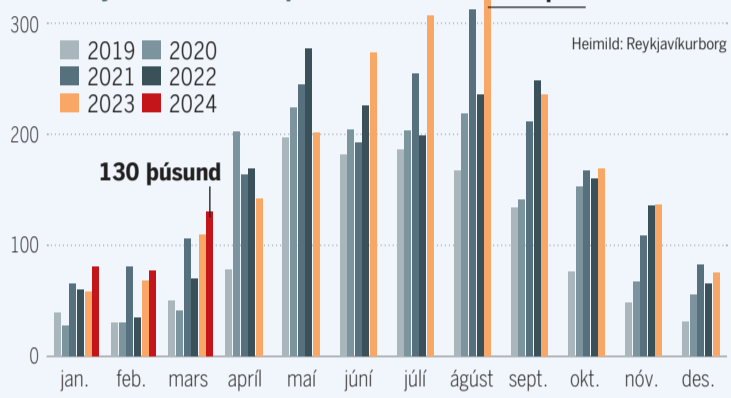


Morgunblaðið/Eggert

Sífelld fleiri velja að nota reiðhjól sem samgöngutæki allan ársins hring. Metfjöldi fór ferða sinna á hjóli fyrstu mánuði ársins.

Talning á hjólandi á höfuðborgarsvæðinu

Fastir teljarar 2019-2024, þúsundir



lagssviði Reykjavíkurborgar, segir sjáanlega aukningu í notkun hjóla í vetur. Hann tekur þó fram að notkunin geti verið nokkuð sveiflukennd eftir veðurfari og þannig hafi bæði apríl og maí í fyrra verið minni en árið á undan, meðan mikið stökk var í sumarmánuðunum.

Þegar horft er á fyrstu þrjú mánuði ársins er aukningin milli ára 21% og ef allt árið í fyrra er tekið með er aukningin 12,7% milli ára.

Þegar aðeins er horft til þeirra sex teljara sem hafa lengst verið uppi í Reykjavík; í Nauthólsvík, við Ægisíðu, við Hörpu, á Geirsnafi, við Glæsibæ og í Elliðaárdal við Reykjanesbraut, þá sést að aukning hefur verið í hjólaferðum á fyrstu þremur mánuðum þessa árs frá árinu á undan.

Gleðilegt hjólasumar

Það er ánægjulegt að sjá tölur um aukna notkun reiðhjóla sem samgöngutækja, líkt og sjá má hér á síðunni. Sérstaklega ánægjulegt er að sjá að aukin notkun reiðhjóla sem samgöngutækja er hægt og bitandi að færa sig meira út í úthverfi og nágrannasveitarfélög Reykjavíkur.

Ofurvöxturinn sem var í nýkeyptum hjólum undanfarin ár virðist að baki sem og fjöldi nýrra keppenda sem komu inn í tengslum við cyclothonið á sínum tíma. Þessi samgöngumáti er þó að festa sig í sessi og vetrarhjólreiðar hafa verið að færa sig í vöxt. Þetta var m.a. fyrsti veturinn þar sem undirritaður fór mikinn meirihluta ferða í og úr vinnu á reiðhjóli.

Rafmagnshjól varð fyrir valinu hluta vetrarins og er með sanni hægt að segja að slík tæki séu algjör bylting fyrir samgönguhjólreiðar. Í raun er munurinn svo mikill að almennar afsakanir fyrir því að hjólreiðar gangi illa upp á Íslandi eiga ekki við lengur. Hvort sem um er að ræða afsakanir vegna vegalengda, vandamála við að svitna eða erfiðleika við að fara upp hæðott landslag, þá hefur rafmagnshjól jarðað þessi rök. Eftir því sem fleiri uppgötva þennan fararmáta er ég þess viss að það muni breyta ferðavenjum til frambúðar.

Það skemmir ekki að undanfarin ár hefur verið unnið mikið og gott starf í að leggja hjólastíga víða um borgina og spilar samgöngusáttmálinn þar stóra rullu. Í blaðinu er ítarlega farið yfir þær framkvæmdir sem eru í gangi og eru fram undan og ljóst að við munum sjá fram á stóra áfanga á þeim vettvangi á næstu tveimur árum.

Kröfur til hjólastíga þurfa einnig að vera sambærilegar og til gatna fyrir bíla. Stígarnir mega ekki aflagast eða springa upp við fyrsta frost né mega framkvæmdaraðilar komast upp með frágang sem er ábótavant. Hjólastígar mega ekki heldur mæta afgangi í vetrarþjónustu og gæta þarf að öryggismálum í hönnun t.d. við 90 gráðu beygjur og blindhorn eða þar sem stígar blandast annarri umferð á furðulegan hátt. Lengi hafa hjólreiðar verið á botninum í skipulagsmálum og þótt nú horfi til mun betri vegar á þeim vettvangi er um að gera að láta sveitarfélög vita þegar betur má fara.

Lögreglan þarf einnig að sýna í verki að hún sé í líði með hjólreiðafólki, en of lengi hefur hjólaþjónaður verið látinn viðgangast og verið neðst í forgangsröðinni. Þá er sárt að sjá hversu langan tíma hefur tekið að rannsaka mál þar sem keyrt var á hjólreiðamann á Laugavegi, að því er virðist viljandi, líkt og mbl.is hefur fjallað um nýlega. Þetta er ekki til að auka áhuga fólks á að nota þennan vistvæna samgöngumáta.

Rétt er að enda þetta á jákvæðu nótunum, en það er gaman að sjá metnaðinn sem er í gangi innan HRÍ varðandi afreksstarfið og stórhuga áform afreksstjóra og annarra um uppbyggingu þar. Í blaðinu er einnig rætt við tvær vonarstjórnur sem munu örugglega geta sér áfram gott orð í framtíðinni. Það er aldrei að vita nema maður sjái íslenska fánann í almennum hjóla-keppnum erlendis í framtíðinni. Maður má allavega láta sig dreyma.

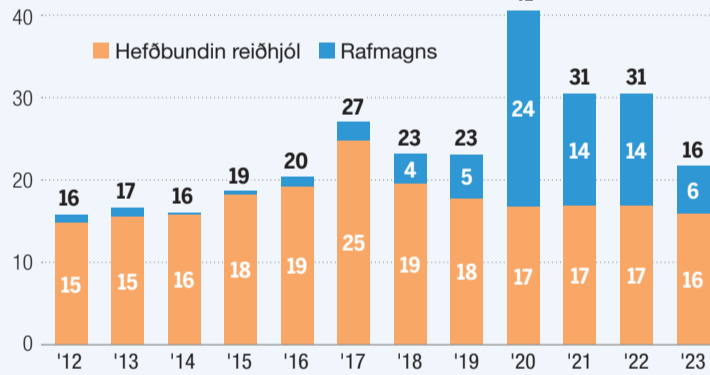
Þetta er sjötta útgáfa Hjólaþlaðsins í umsjón undirritaðs og vonandi finnur allt hjólreiðahugafólk eitthvað við sitt hæfi í blaðinu. Gleðilegt hjólasumar.

Þorsteinn Ásgrímsson

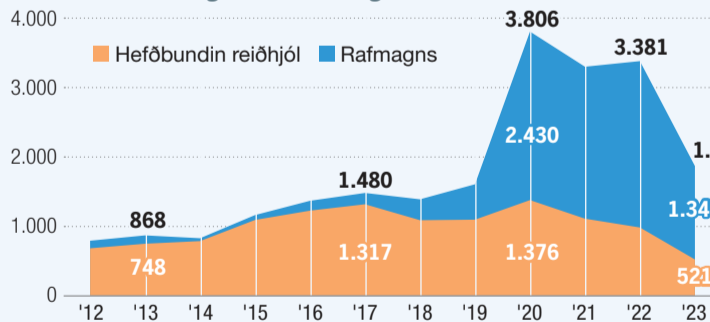


Innflutningur reiðhjóla og rafmagnsfarartækja

2012 til 2023, þúsundir



Verðmæti innflutnings, m.kr. á verðlagi í mars 2024

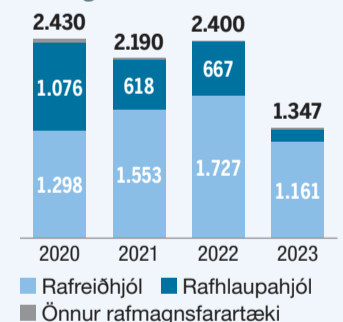


Innflutningur rafmagnsfarartækja

2020 til 2023, þúsundir



Rafmagnsfarartæki, m.kr.



Hægist á eftir mikinn uppgang

Eftir gríðarlegan uppgang í innflutningi á reiðhjólum, rafmagnsreiðhjólum og rafhlaupahjólum undanfarin ár dróst innflutningur mikið saman í fyrra miðað við fyrra ár. Á þetta bæði við um fjölda innfluttra hjóla sem og verðmæti hjóla sem flutt eru inn.

Þegar horft er til fjölda tækja dróst innflutningur á rafmagnshlaupahjólum mest saman, eða um 73% milli ára. Innflutningur á rafmagnshjólum dróst saman um 47% og hefðbundnum hjólum um 42%.

Á árunum 2020 til 2022 var heildarfjöldi allra þessara tækja sem flutt hafa verið til landsins á bilinu

30.400 til 40.600 ár hvert, en í fyrra voru í heild flutt inn 15.385 reiðhjól, rafmagnsreiðhjól, rafmagnsvespur og rafmagnshlaupahjól. Nemur þetta samdrætti upp á 50% frá fyrra ári.

Þetta má lesa úr tölum Hagstofunnar yfir innflutning á þessum tækjum. Fjöldi hefðbundinna reiðhjóla sem flutt eru inn dregst saman um 42% milli ára, en meðalinnkaupsverð virðist haldast svipað. Er lækkuð heildarinnkaupsverðs í samræmi við fækkun hjóla sem flutt eru inn. Meðalverðmæti hvers reiðhjól er 54 þúsund krónur og lækkar úr 59 þúsund krónum árið áður.

Þegar öll rafmagnstæki eru skoðuð

Hins vegar fóru fleiri um þessa staði covid-árið 2021.

Þegar heildartölur fyrir síðasta ár eru skoðaðar sést að aukning varð í hjólaferðum á milli ára í Reykjavík, en hins vegar voru árin 2019-2021 stærri heilt á litið.

Væntingar staðist og gott betur

Kristinn segir að Reykjavíkurborg hafi frá árinu 2010 sett fram þrjár hjólreiðaaætlanir og þar hafi verið horft til um 1% vaxtar á ári. Miðað við ferðakannanir sem gerðar hafa verið segir hann að segja megi að 6,5-7% af ferðum sem farnar séu í Reykjavík séu á hjólum. Hins vegar hafi tilkoma rafmagnshlaupahjóla og rafmagnshjóla aðeins flækt samanburð. Þannig hafi flokkurinn „annað“ í þessum könnunum til dæmis stækkað nokkuð mikið og hafi í síðustu könnun verið um 5%, þar af um 2% sem eru á rafmagnshlaupahjólum.

Segir Kristinn að sé horft til allra þessara farartækja, í raun til allra þeirra vegfarenda sem ferðist ekki á bíl, en noti hjólastíga, þá hafi öllum væntingum varðandi virka samgöngumáta verið náð og gott betur. Í heildina segir Kristinn að um 8,5-9% ferða séu samkvæmt ferðakönnuninni farin á þessum tækjum og ef horft er til núverandi hjólreiðaaætlunar sé gert ráð fyrir að hlutfallið komist upp í 7,5-8% fyrir lok ársins 2025.

Kristinn telur hins vegar að teikn séu á lofti um að ákveðnum toppi í fjölda notenda hlaupahjóla hafi verið náð. Tölur um innflutning m.a. á rafmagnshlaupahjólum sem finna má á öðrum stað í blaðinu styðja þessa kenningu Kristins, en talsvert fall hefur verið í fjölda slíkra tækja sem flutt eru inn miðað við fyrri ár.

Vefverslun
**Sendum
um land allt**



husa.is



HÚSASMÍDJAN

**FYRIR
ÞIG**

Hjólum inn í sumarið

Mikið úrval af hjólum
fyrir börn og fullorðna



Reiðhjól og fylgihlutir

25%

afsláttur

Gildir til og með 28. apríl

20" reiðhjól

Hentar 115-135 cm á hæð



25%

AUTHOR

Barnareiðhjól Energy

Stærð: 20" dekk, 10" grind. Handbremsur Tektro V bremsur.
Skipting: 6 gíra (shimano). Dekk: 20" x 1,50". Þyngd: 10,6 kg. 3901790

31.417 kr

41.890.00

24" reiðhjól

Hentar 125-150 cm á hæð



25%

AUTHOR

Barnareiðhjól A-Matrix

Stærð: 24" dekk, 12,5" grind. Grind: 12,5" grind úr álblöndu 6061.
Handbremsur Tektro V bremsur. Skipting: 18 gíra (Shimano).
Dekk: 24" x 1,75". Þyngd: 11,7 kg. 3901791

39.667 kr

52.890.00

Einnig til svart
3901792

24" reiðhjól

Hentar 130-150 cm á hæð



25%

SILVERBACK

Reiðhjól Spyke D

Stærð: 24" dekk, 13,5" grind. Mechanical Disc, 160mm rotors
F&R 6 Bolt. Skipting: 7 gíra. Dekk: Wanda P1226, 24 x 2,35.
Þyngd: 13,66 kg. 3901927

43.417 kr

57.890.00

26" reiðhjól

Hentar 135-160 cm á hæð



25%

AUTHOR

Barnareiðhjól A-Matrix

Stærð: 26" dekk, 12,5" grind. Litur: Grind: 13,5" grind úr
álblöndu 6061. Handbremsur Tektro V bremsur. Skipting: 18 gíra.
Dekk: 26" x 2,00". Þyngd: 12,6 kg. 3901794

41.167 kr

54.890.00

27,5" og 29" reiðhjól

Hentar 170-218 cm á hæð



25%

SILVERBACK

Reiðhjól Stride Comp

Stærð: 27,5" og 29" dekk, grátt og gult. 380-420 mm. Microshift Xpress
Shifter, 1x9s. Tektro MD-M275 Hydraulic Disc Brake. S-M. Þyngd: 15,14 kg.
3901915-3901918

67.417 kr

89.890.00

Rafmagnshjól
á góðu verði



20%

enox

Rafmagnsreiðhjól, 26"

Yadea rafmagnsreiðhjól, 7 gíra borgarhjól, 36V rafhlaða undir
bögglaþera. Bafang mótur að framan, hleðstutími 3-6 klst., ekstro V
bremsur. 3903103-3903104

151.920 kr

189.900.00

Mikið úrval reiðhjólafylgihluta

AUTHOR

Reiðhjólahljalmur

52-62 cm. Svartur og hvítur,
svartur og rauður.
3901750-3901753

4.492 kr

5.990.00



25%

25%

AUTHOR

Reiðhjólalás

Reiðhjólalás talnalás 90 cm
keðja AXA C5-90. 3902742

3.543 kr

4.725.00



25%

AUTHOR

Ljósasett

Reiðhjólaljósasett 35 LUX.
3902710

5.242 kr

6.990.00



AUTHOR Tékknesk og þýsk gæðamerki

SILVERBACK



Afrekshópurinn telur um 30 manns, en hópurinn hittist meðal annars í hæfileikabúðum sem Hjólreiðasambandið stendur fyrir.

Ljósmyndir/Mikael Schou

HRÍ setur sér háleit markmið í afreksmálum

Ef afreksáform Hjólreiðasambandsins ganga eftir telur afreksstjóri að innan áratugar verði mögulegt að sjá íslenska keppendur í erlendum atvinnumannaliðum og að þeir muni taka þátt á meiri jafningjagrundvelli á stærstu hjólamótum ársins.



Úrvalshópur Hjólreiðasambands Íslands er skipaður þrettán ungmennum sem eiga að mynda undirstöðuna fyrir landsliðsverkefni framtíðarinnar.

Ivetur hefur 13 manna hópur ungmenna verið hluti af svokölluðum úrvalshópi sem vænt er að verði undirstaðan fyrir landsliðsverkefni framtíðarinnar. Hefur hópurinn meðal annars verið í sérstökum rannsóknum hjá rannsóknarstofu



Mikael Schou afreksstjóri HRÍ.

Háskóla Íslands í íþrótt- og heilsufræði. Allt er þetta hluti af mikilli endurskoðun í afreksmálum sem hefur það að markmiði að lyfta hjólreiðum á hærra plan. Mikael Schou, afreksstjóri

Hjólreiðasambands Íslands, ræddi við Morgunblaðið um það afreksstarf sem nú er í gangi og hvaða væntingar hann hefur til íslenskra keppenda á komandi misserum og árum.

Þessi uppbygging innan HRÍ er að eiga sér stað á sama tíma og blásið var til sóknar í afreksmálum innan Íþrótt- og Ólympíusambands Íslands, en Vésteinn Hafsteinnsson var fenginn til að taka við sem afreksstjóri ÍSÍ og síðasta haust var greint frá framtíðarsýn í afreksmálum undir heitinu Team-Iceland. Þá hóf einnig fyrrnefnd rannsóknarstofa samstarf við íþróttahreyfinguna.

Mikael segir að hjá HRÍ sé byggt á svipuðum afreksþýramíða og Hafsteinn hefur unnið með þegar hann vann að afreksmálum í Svíþjóð, en hann þjáfaði tvo kúluvarpara sem náðu gulli og silfri á Ólympíuleikum í Tókýó. Lýsir Mikael því þannig að grunnurinn í öllu starfi sé starfsemi íþróttafélaga og klúbba, en svo taki við svokallaður afreksþýramíða fyrir ungmenni. Þar er efnilegu ungu fólki safnað saman og tekur það meðal annars þátt í árlegum hæfileikabúðum HRÍ.

30 manns í afreksþópi

Afrekshópurinn telur í dag um 30 manns, en við þá sem hafa náð lengst



Sól Snorradóttir sést hér í mælingu hjá rannsóknarstofu Háskóla Íslands í íþrótt- og heilsufræði í janúar, en slíkt er hluti af verkefnum þeirra sem eru í úrvalshópi.

í afreksþópi var svo gerður sérstakur samningur og mynda þau úrvalshóp. Samanstendur úrvalshópurinn af 13 manns í U23- og junior-flokki (U19) og segir Mikael að það sé grunnhópurinn á bak við landsliðsverkefni í hjólreiðum í dag. Eru þetta keppendur sem hafa meðal annars landsmeistararitli eða bikarmeistararitli í sínum aldursþópi.

Það er þó ekki þar með sagt að um lokaðan hóp sé að ræða, heldur segir Mikael að ef fólk standi sig vel séu dyrnar í afreksþópi og úrvalshópin opnar og að einhver hreyfanleiki verði líklega milli hópa. Nú um helgina fara meðal annars hæfileikabúðir afreksþóps fram og er hópurinn ákveðinn stökupallur upp í úrvalshóp með tíð og tíma.

Bæði afreks- og úrvalshóparnir ná til allra greina hjólreiða að sögn Mikæls, með þeirri undantekningu þó að ekki er sérstaklega horft til malarhjólræiða, þrátt fyrir að vera ein vinsælasta hjólagreinin hér á landi í dag. Helgast það af því að ekki eru haldin Íslandsmót eða bikarmót í greininni.

Afrekshópurinn nær niður í barnahópa en úrvalshópurinn miðar við 17 ára og eldri. Segir Mikael að þar sé fylgt erlendum stöðlum í þessum málum. Þá gefi þetta einnig afreksþeyminu betra tækifæri til að fylgjast nægjanlega vel með úrvalshópnunum, en hluti af samkomulaginu er meðal annars að Mikael verður að svokölluðum yfirþjálfara og hefur innsýn inn í þjálfun hvers og eins sem er í hópnunum í gegnum æfingaforritið Training Peaks.

Heilbrigðisþjónusta og kennsla

Auk þess segir Mikael að samningurinn við úrvalshópin gerir ráð fyrir aðstoð og aðgengi þeirra sem þar eru að heilbrigðisþjónustu eins og sjúkráþjálfun og andlegri þjálfun. Þá fái úrvalshópurinn góða fræðslu í ýmsum málum sem geti varðað afreksþróttafólk.

„Þau læra inn á sig og hvað það er að vera afreksmaður,“ segir Mikael og bætir við að setja þurfi sig í sérstakar stellingar sérstaklega þegar komi að því að horfa til þess hvað langan tíma taki að þjálfast sig upp til að komast í fremstu röð. „Það er

Úrvalshópur HRÍ

Anton Sigurðarson
Bergdís Eva Sveinsdóttir
Björn Andri Sigfússon
Breki Gunnarsson
Brynjar Logi Friðriksson
Daniel Freyr Steinarsson
Davíð Jónsson
Fanney Rún Ólafsdóttir
Ísak Steinn Davíðsson
Magni Már Arnarsson
Sigríður Dóra Guðmundsdóttir
Sól Snorradóttir
Tómas Kári Björgvinsson Rist

talað um að það taki hjólreiðafólk um 10 ár að ná á toppinn og það er langur tími fyrir ungt fólk,“ segir hann.

Undanfarnin ár segir Mikael að mjög gott starf hafi verið unnið innan nokkurra hjólreiðafélaga við að byggja upp ungt og efnilegt hjólreiðafólk og það sé nú að skila sér inn í ungliðaflokkana. „Við föngum svo helsta efnid og skærustu stjórnurnar sem eru að skila bestum árangri á mótum ársins,“ segir hann.

Ítarlegar mælingar

Eitt af því sem allir í úrvalshópnunum gera er að fara í ítarlegar mælingar hjá fyrrnefndri rannsóknarstofu í íþrótt- og heilsufræðum. Fer hver og einn í allavega 2-3 mælingar nú á fyrri hluta ársins, en þar er meðal annars mældur liðleiki, styrkleiki, súrefnisupptaka, vattatölur og fleira.

Mikael segir að rannsóknirnar á hjólreiðafólkinu séu líklega umfangsmesta íþróttamælingaverkefni sem ráðist hafi verið í hér á landi á einum hópi. Þegar sé búið að fara í nokkrar mælingar, en svo þegar fleiri bætist við, sérstaklega með auknu æfingaálagi eftir veturinn, verði hægt að kortleggja betur veikleika og styrkleika hvers og eins. Út frá þessum gögnum verði svo hægt að vinna með að bæta ákveðin atriði, hvort sem það er í styrk eða liðleika.

Mikilvægt að fara utan

Þrátt fyrir öflugan ungmennahópa sem eru að koma upp hér segir Mikael að nauðsynlegt sé fyrir þá sem ætli sér að ná vel áfram í hjólreiðum að sækja keppnir og æfingabúðir erlendis. Slíkt hafi verið að færast í vöxt hjá íslensku hjólreiðafólki og segir hann sérstaklega unga fólkið og konur í elite-flokki dugleg að fara. Nýjasta dæmið sé þriggja daga keppni í Danmörku yfir páskana þar sem hópur íslenskra keppenda var mættur á ráslínuna.

„Þetta eru kröfurnar sem við erum að setja á okkar helsta keppnisfólk. Það þarf að leita út og fá reynsluna úti. Það þýðir ekki að staðna hér heima og ætla sér svo

stóra hluti úti í heimi,“ segir Mikael. Spurður út í hvaða væntingar hann hafi til íslenskra keppenda á komandi árum segir Mikael að markmiðið sé að vera á pari við aðrar Norðurlandþjóðir hvað viðkemur möguleikum ungmenna til að komast í fremstu röð. Ítrekar hann að til þess að ná svona árangri þurfi að koma upp sterkari landsliðsmenningu sem miði meðal annars að því að senda reglulega út sex manna landslið sem geti sem lið tekið þátt í punktamótum og skilað Íslandi nauðsynlegum stigum til að verða gjaldgeng á EM og HM.

Vill komast úr kvótakerfinu

Hingað til hefur Ísland nefnilega ekki verið með nægjanlega mörg stig til að eiga fast sæti til dæmis á stærstu götuhjólamótum ársins, nema þá í gegnum tilviljanakennd boðskort (e. Wildcard). „Við viljum komast á þann stað að komast á mót út frá verðleikum og að fá stærri kvóta keppenda,“ segir Mikael.

Ungmennastarfið á Norðurlöndunum, sérstaklega í Noregi og Danmörku, hefur verið gríðarlega öflugt undanfarnin ár og bæði konur og karlar í fremstu röð sem koma frá þessum tveimur löndum í dag.

Spurður hvort það sé í alvöru raunhæft að Ísland geti getið af sér hjólreiðafólk í slíkum gæðaflokki segir Mikael að slíkt eigi að vera mögulegt en fjármunir standi helst í vegi fyrir því að lyfta efnilegasta fólkinu enn ofar. Þar á hann aftur við að senda þurfi þetta fólk reglulega utan til að sækja sér keppnisreynslu. „Með meira fjármagni gætum við haldið úti fleiri ferðum og farið á fleiri mót, sem skilar reynslu og nauðsynlegum stigum,“ segir Mikael.

Bendir hann jafnframt á að á meðan íslenskir keppendur þurfi helst að byggja upp reynslu í minni keppnum, þá séu reglur afreksþjóðs ÍSÍ þannig að einungis fáist styrkir til að fara á EM, HM og Ólympíuleikana. Slíkt gagnist ekki sem skyldi, þar sem íslenskir keppendur séu þá að fara úr mótum hér landi beint yfir í stærstu keppnir ársins, en þá vanti í raun millikeppnir til að vinna sig upp í getu.

Verði gjaldgeng í atvinnulið

Er þá mögulegt að við sjáum fleiri Íslendinga sem atvinnumenn í hjólreiðum á komandi árum? „Já, það er það sem við erum að vinna með í dag. Markmiðið er að mynda grunn að því að geta séð íslenskt hjólreiðafólk á hæsta stigi og verða gjaldgengt í atvinnumannalið á næstu 10 árum,“ segir Mikael. „Með áframhaldandi starfsemi, með aðstoð hjólreiðafélaga og auknu fjármagni frá afreksþjóð ÍSÍ og innspýtingu frá einkaaðilanum, gæti þetta orðið möguleiki innan næstu 10 ára,“ segir hann að lokum.

8.-28. maí



NOTUM

VIRKAN

FERÐAMÁTA



Vertu með!

Skráning og upplýsingar á hjoladivinnuna.is



Ljósmyndir/Peter Kempf

Þeim ferðamönnum fjölga jafnt og þétt sem ferðast gagnert til Íslands til þess að takast á við þær krefjandi áskoranir sem kunna að bíða á hálendi Íslands. Ein leið hefur öðlast vinsældir umfram aðrar.

Laugavegur hjólaferðamannsins að fæðast

Sumarið 2018 héldu tveir Ítalir í ferð frá Akureyri og þveruðu Ísland frá norðri til suðurs á hjóli. Um haustið settu þeir ferðasögu sína með ítarlegum myndum og upplýsingum inn á vinsæla heimasíðu fyrir hjólaferðalanga og vinsældirnar láta ekki standa á sér.

Núna sex árum síðar nýtur leiðin, sem þeir kölluðu Iceland divide, talsverðra vinsælda og fara tugir, ef ekki hundrað hjólaferðamanna þessa leið árlega. Framkvæmdastjóri Ferðafélags Íslands segir þetta áhugaverða viðbót við ferðamennsku á hálendinu og hjálpa til við að dreifa álagi.

Leiðin sem um ræðir hefst á Akureyri og eftir að hafa hjólað yfir Víkurskarð og Ljósavatnsskarð er haldið inn Bárðardalinn. Farið er upp á hálendið frá Svartárkoti, austan við Skjálfafljótið, en þar taka fljótlega við fyrstu fjallaskálarnir, Stóraflesja og síðar Botni, en sá síðarnefndi er í eigu Ferðafélags Akureyrar. Þarna fer að stytast í Ódádahraun og græni litur hálendisins að breytast í dökkan eða alveg svartan.

Vatnssnaudir kaflar

Haldið er áfram inn á hálendi og er næsti áfangastaður skálinn Dyngjufell í Dyngjufjalladal, sem einnig er skáli í eigu Ferðafélags Akureyrar. Þegar komið er inn á Austurleið er svo ekki haldið til vesturs um Þríhyrningsleið, heldur farið aðeins austur í átt að Jökulsá á Fjöllum og Holuhrauni og beygt inn á Gæsavatnaleið. Þar tekur við líklega vatnssnaudasti kafla leiðarinnar og aðeins einkaskálar við Kistufell og Gæsavötn og leiðin mjög torfær á köflum, meðal annars yfir Urðarháls.

Að lokum er aftur komið inn á Austurleið norðaustur af Tungnafellsjökli og haldið í vestur-átt þangað til komið er að vaðinu við Hagakvísl og gatnamótum Sprengisandsleiðar. Þar rétt sunnar er einn stærsti skáli Ferðafélags Íslands, Nýdalur. Haldið er suður



Parker er hér kominn inn á Syðra-Fjallabak. Með því að sameina í einni ferð svæðið norðan Vatnajökuls, Sprengisand og Fjallabak fæst einstök sýn á hálendi Íslands.



Morgunblaðið/Arni Sæberg

Páll Guðmundsson, framkvæmdastjóri Ferðafélags Íslands.

Sprengisandsleið, og framhjá Versölum og síðar virkjununum og alla leið niður Landveg þangað til beygt er inn á Fjallabak við Landmannaleið (Dómadal). Stuttu fyrir Landmannahelli er svo haldið upp Krakatindaleið, framhjá Dalakofa og Laufafelli og beygt inn á Syðra-Fjallabak í átt að Alftavatni og Hvanngili.

Næst er svo förrinni heitið yfir Mælifellssand og niður Öldufellsleið alla leið á Hrífunesveg og síðar hringveg þangað sem stefnan er tekin í átt að Vík í Mýrdal, svo hægt sé að klára þverunina. Allt í allt tók ferðin Ítalina níu daga, en þeir fóru á breiðhjólum (e. fat bike).

Hjólaleið fæðist

Líkt og fram kemur á öðrum stað í blaðinu var ég á ferð yfir hálendið síðasta sumar, meðal annars yfir hluta Sprengisands og gisti í Nýjadal. Á þeim stutta kafla og á rúmlega sólarhring urðu á vegi mínum þrjár hópar og tveir einstaklingar sem allir voru á þessari leið, þó sumir með smá úturðurum og einn á leið þvert á leið Ítalanna, samtals um tíu manns. Staðfesti skálavörður að algengt væri að erlendir ferðamenn væru á þessari leið yfir sumarið og að þeim hefði fjölgað undanfarin ár.

Sjálfur hafði ég rekið á þessa ferðasögu og upplýsingar um leiðina á bikepacking.com nokkrum árum fyrr og séð fólk ræða hana í Facebook-hópum. Ég tók hins vegar eftir að ferðalýsingunni hafði verið deilt nokkur þúsund sinnum og umræður um hana á Facebook urðu alltaf umfangsmeiri eftir því sem árin liðu. Ég

fór því að velta fyrir mér hvort hér væri, án þess að nokkur innfæddur kæmi að máli eða undirbúningi, að fæðast hjólaleið sem gæti orðið að Laugavegi hjólaferðamannsins, ekki síst í ört stækkandi heimi malarhjólamennsku.

Ekta grasrótastarf

Páll Guðmundsson, framkvæmdastjóri Ferðafélags Íslands, segir að þar á bæ hafi fólk skynjað að fleiri og fleiri ferðamenn séu að koma gagnert til að hjóla þessa leið eftir að hafa fundið hana á þessari síðu. „Við fögnum þessu og þetta er dæmigert grasrótastarf eins og er viljum hafa, þótt þarna sé um erlenda ferðamenn að ræða,“ segir Páll.

Bendir hann á að oftast eigi vinsælar útivistarleiðir það til að þróast með svipuðu sniði og vísar til þess þegar Laugavegurinn varð fyrst að gönguleið. „Nokkrir voru að ganga þar og svo varð leiðin þekkt, en það hafði sinn tíma og gang og úr varð þessi þekkt leið,“ segir hann. „Þetta er ekta grasrótastarf þar sem fólk kemur sinni hugmynd á framfæri og aðrir fylgja í kjölfarið og úr verður virkilega flott leið eins og þessi hjólaleið.“

FANTIC



Þú færð Fantic rafmagns fjallahjólin
hjá RÖTT.

Rafhjóla verslun, verkstæði, vara/aukahlutir.

RÖTT

VÉLHJÓL/RAFHJÓL

ROTT.IS



Fantic XMF 1.7 - Alhliða Rafmagns fjallahjól - Kemur þér hratt upp og niður!

720wh rafhlaða, 90nm Brose Mótór

935.000 kr.



Fantic XTF 1.5 - Lipurt og þæginlegt trail hjól, gerir slóðana skemmtilegri - 630wh rafhlaða, 85nm Yamaha mótór

Verð frá 755.000kr.



FANTIC Rampage - Ofurlétt raf fjallahjól ! vigtar frá 15.5kg í Factory útfærslu - 360wh rafhlaða, 50nm mótór.

Verð frá 845.000kr.



FANTIC Fat Sport - Fer þangað sem önnur hjól komast ekki ! 630wh rafhlaða, 70nm Brose Mótór, allt að 170km drægni !

699.950 kr.



FANTIC XEF 1.8 - Alvöru Enduro græja ! Fyrir þá allra kröfuhörðustu ! 720wh rafhlaða, 90nm Brose Mótór, 180mm fjöðrun

995.000 kr.

Fantic er úrvals ítalskt vörumerki sem er með breiða og flotta línu af rafhjólum.

Rafhjólin frá Fantic eru hönnuð með upplifun viðskiptavina í fyrirrúmi og geta allir fundið sér hjól fyrir sína notkun. Við hjá RÖTT hjálpum þér að finna rétta hjólið !

Rafhjólin frá Fantic koma með 2 ára ábyrgð á öllum hlutum og lífstíðarábyrgð á stelli. RÖTT rekur einnig alhliða þjónustu verkstæði fyrir Fantic tæki. Fyrir nánari upplýsingar má fara inná www.fantic.is

Skemmuvegur 32 (bleikgata)
Sími 537 1333 – info@rott.is – www.fantic.is

„Landslagið leit ótrúlega vel út“



Slökkviliðsmaðurinn Parker Kempf býr í Washington-ríki á vesturströnd Bandaríkjanna. Hann er mikill áhugamaður um útivist, ekki síst klifur ýmiss konar og hjólaferðir. Hann hefur ferðast víða til að sinna þessum áhugamálum sínum, eða til samtals fjórtán landa. Í fyrra var förin heitið til Íslands til að þvera landið eftir að hann las um „Iceland divide“-leiðina á heimasíðunni bikepacking.com.

Parker Kempf

Fyrir utan að vera fátækt hress og jákvæður í þeim myndböndum sem hann hafði sett á netið úr ferð sinni lék mér forvitni á að heyrna í honum um hvað lá að baki þeirri ákvörðun að koma hingað til lands og velja þessa leið um óbyggðirnar.

Þegar ég náði loks símtali við Kempf var hann auðvitað staddur í miðri hjólaferð, í þetta skiptið um óbyggðir Arizona-ríkis í Bandaríkjunum. Hann segir að Íslandshugmyndin hafi fyrst vaknað meðan hann var að fara í gegnum aukna þjálfun fyrir slökkviliðsmenn. Eftir stíft prógramm vildi hann kúpla sig aðeins út og fara á nýjan og framandi stað til að upplifa skemmtilega hjólaferð í kringum miðjan ágúst.

Hann rakst á greinina á bikepacking.com, en hann hafði áður notað síðuna til að skoða leiðir og finna ráðleggingar um búnað. „Iceland divide leit út fyrir að vera leið sem mig langaði mikið að fara. Landslagið leit ótrúlega vel út,“ segir Kempf.

Með klifur- og fjallgöngubakgrunn segist Kempf vera nokkuð vel

undirbúinn fyrir krefjandi aðstæður og eiga nokkuð af léttum og góðum búnaði sem passi vel fyrir hjólaferðalög. Ábendingar um að geta mögulega lent í erfiðri veðráttu á miðhálandinu hafi því ekki dregið úr honum ferðaviljann og sérstaklega hafi hann verið spenntur fyrir að upplifa fámennið og auðnina sem sagt var frá í ferðalýsingunni.

Upplifunin sveik hann svo sannarlega ekki. „Það kom fyrir að ég hitti ekki neinn í tvo daga á einum hluta leiðarinnar,“ segir hann og bætir við: „Landslagið var svo sérstakt og áhugavert. Að koma á þennan stað og sjá þetta landslag. Ég hef farið til Afríku, Suður-Ameríku og víðar og séð jökla og eyðimörk og bý við Fossafjöll (e. Cascade range) og verið mikið upp í fjöllum, en Ísland var besta ferðin mín hingað til, algjörlega.“

Þegar hann kom til Íslands var veðrið ekki upp á marga fiska. „Það var rigning og mikill vindur og ég man að ég hugsaði að ég væri mættur í alvöru aðstæður.“ Upphaflega planið var fyrir hann að hjóla norður til Akureyrar eftir hringveginum, en hann sá að það var sex daga góður veðurgluggi framundan og því tók hann bílaleigubíl aðra leið til Akureyrar og lagði strax af stað.

Lýsir hann því hversu gaman hafi verið að fara upp frá Svartárbotnum í Botna og að Kistufelli og hvernig landslagið og umhverfið hafi breyst. Kafllinn hafi verið einstaklega afskekktur og erfiður, en á sama tíma fallgur. Svo þegar nálgast suðurhluta hálandisins hafi hann farið að sjá meira fólk og nefnir hann sérstaklega „neongræna“ liti Fjallabaks og Krakatind sem hann sagði minna sig mjög mikið á tónn sem skagi upp úr landslaginu. Þá hafi Mællifellssandur og Mællifell einnig verið meðal hans uppáhaldsstaða.

Kempf segir að úti í Washington-ríki og í kringum borgina Bellingham hitti hann reglulega hjólaferðafólk og allir þekki til Íslands og þessarar leiðar. Segist hann eiga vini sem hafi einnig talað um að fara þessa leið í nokkur ár og aðra í hjólasamfélaginu í kringum hann líka. „Ég veit ekki hvernig þetta varð svona vinsælt, en allir þekkja Iceland divide þegar maður tala um Ísland,“ segir hann.

Fyrir utan að lesa bikepacking.com segir Kempf að hann hafi leitað upplýsinga víðar um ýmsar nauðsynjar og skipulagsleg málefni, meðal annars hvar hægt væri að geyma hjólatösku í Reykjavík á meðan á dvölinni stóð. Þá hafi hann sökkst sér í upplýsingar um veður, snjó og lesið sér til um reynslu annarra varðandi búnað. Lýsti hann því reyndar hvernig snjóskafli hefði á einum stað norðan Vatnajökuls hjálpað honum mjög vel og að hann hefði notað kaffifilter til að hreinsa vatnið. Þó ég dáist að þessari sjálfsbjargarvæðingunni er ég ekki alveg til í að mæla með þessari aðferð hans og ráðlegg lesendum að leggja helst áherslu á að skoða hvar hægt er að komast í vatn á þurrustu svæðunum og þá frekar ferðast með aðeins aukalega af vatni á þeim svæðum.

Í heildina reyndi ekki mikið á fatnað eða veðurreynslu Kempfs því flestir dagar reyndust mjög góðir, þó að hitastigið hefði sigið nokkuð neðarlega nokkrar nætur. Þá segir hann að árnar hafi verið mjög víðráðanlegar og hann mest þurft að vaða hnédjúpt. „Mestu mistökín voru að taka ekki með vaðskó,“ segir hann og bætir við að þar sem hann hafi verið með rafmagnsskipta hafi hann passað vel að hafa hjólið ekki ofan í og það hafi reynt bæði á jafnvægið og sársaukaþolið í fótunum.



Fegurðin sem finna má í auðninni er alveg einstök og hjólaferðamenn eru í auknum mæli farnir að sækja í þá upplifun.



CEP íþróttasokkar

Sokkarnir eru allir búnir þrýstingseinleikum sem hjálpa þér að ná hámarks árangri í þeirri hreyfingu sem þú stundar.

- Auka blóðflæði
- Draga úr vöðvaeymslum eftir hreyfingu
- Stuðningur við sínar og líbbönd
- Draga úr líkum á meiðslum
- Auka súrefnisupptöku
- Hraða endurheimt

35% afsláttur

VIÐ STYÐJUM ÞIG



Morgunblaðið/Þorsteinn

Á ferð norður Sprengisand urðu þessir þrjú ferðamenn á vegi blaðamanns við Versali. Þeir voru ánægðir með ferðina og höfðu kynnst leiðinni á bikepacking.com.

Spurður hvort Ferðafélagið horfi til hjólaferðamennsku meðal annars við að dreifa umferð og álagi á skála félagsins svarar Páll því játandi. „Við höfum tekið þátt í umræðu um að byggja upp sérstakar hjólaferðir á hálandinu og tókum því fagnandi að umferðin sé að aukast og það er auðvitað breiður hópur að stunda útivist á hálandinu með mismunandi hætti.“

Aðkoma FÍ kæmi til greina

Hann segir það ánægjulegt ef fólk sjái tækifæri í að nýta skála félagsins, sérstaklega þá sem almennt eru minna nýttir. Hann tekur þó fram að Ferðafélagið hafi sjálft ekki farið í uppbyggingu hjólaferða, en að til greina komi að félagið komi að slíkri uppbyggingu. „Já algjörlega og sérstaklega í samstarfi við t.d. hjólaferðafélög eða aðra. En við sæjum helst fyrir okkur að koma að slíku sem samstarfsverkefni, m.a. við Umhverfisstofnun eða Vatnajökulsþjóðgarð og fleiri,“ segir Páll.

„Það myndi styrkja umferðina í skálana og við værum til í að leggja þessu lið eins og við getum. Setja upp skilti, gefa út kort og koma að slíku í samstarfi við aðra,“ segir Páll um það hver hagrur og aðkoma Ferðafélagsins gæti verið af verkefni sem þessu.

Rétt er þó að taka fram að stór hluti þeirra sem fara þessa leið í dag er sjálfhjarga um gistingu og gistir í tjaldi. Slíkt á þó jafnan við áður en leiðir eru almennilega byggðar upp, auk þess sem þeir sem ég hitti á mínu ferðalagi virtust ánægðir að komast í snyrtiaðstöðu í Nýjadal eftir tveggja daga för norðan Vatnajökuls.

Útkoman ekki alltaf árangursrík

Páll segir hluta af starfi Ferðafélagsins vera nýsköpun og frumkvöðlavinnu við að byggja upp leiðir og þótt það hafi hingað til að mestu verið gönguleiðir þá komi vel til greina að horfa til hjólaferða á hálandinu. „Þessi leið t.d. er alveg frábær sem slík fyrir Ísland sem

ferðamannaland. Að hjóla í þessu stórbrotna umhverfi, sem er eins og að vera á tunglinu, en um leið með allskonar sögu og merkilega jarðfræði.“

Undanfarin ár og áratugi hefur Ferðafélagið komið að því að byggja upp ýmsar gönguleiðir og oftast í samstarfi við ferðafélög í héraði, sveitarfélög eða aðra hagaðila. Á það meðal annars við um Kjalveginn hinna forna, Jarlhettuslóð, Lónsöræfi og fleiri leiðir. Slíkt getur gefið góða raun og orðið góð viðbót í núverandi flóru, en slík vinna er þó ekki alltaf ávísun á árangursríka útkomu. Nefnir Páll að fyrir 10-15 árum hafi verið farið af stað með að setja upp gönguleiðir í kringum Vatnajökul. Þá hefði fólk getað gengið hluta eða alla leiðina eftir atvikum. „Þetta var áhugaverð og spennandi hugmynd, en umhverfið og stjórnsýslan var of flókin. Það var rekist á veggi og ákveðnir hagsmunir um hver ætti að gera hvað og mætti gera hvað. Það starf lognaðist því út af.“

Innviðir til staðar

Páll bendir þó á að með Iceland divide-leiðina séu þegar vegir, skálar og tjaldsvæði á stærstum hluta leiðarinnar, eða allavega staðir þar sem hægt er að byggja upp tjaldsvæði. Möguleikarnir séu því sannarlega til staðar. Þá opnar hann á þá hugmynd að Ferðafélagið gæti komið að því að opna nýja skála á svæðum þar sem einhver sérstök hjólaferð er byggð upp, ef áhugi og eftirspurn sé eftir því.

Hann tekur þó fram að framundan sé endurnýjun og endurbýgging fjölmargra skála Ferðafélagsins. Þannig sé verið að fara í að byggja nýjan Skagfjörðsskála í Þórsmörk, svo nýja skála í Álfvatni og Emstrum og Laugaveginum. Svo bíði það verkefni að endurnýja alla skála á Kjalvegi. Hvort og þá hversu mikið svigrúm er fyrir aðra uppbyggingu alveg á næstunni verður því að koma í ljós og helgast það líka af því hvort þessi leið muni stækka meira á komandi árum.



www.stod.is

Draghálsi 14 - 16

S. 565 2885

stod@stod.is



Fjallahjól og rafmagns fjallahjól í Fjallakofanum



Fylgir þér alla leið

Óraunveruleg upplifun á ferð yfir landið

Það jafnast fátt á við að halda upp á hálendi með hjólið og stimpla sig þar með nær algjörlega út úr hinu daglega amstri. Að ná þessari eftirsóknaverðu náttúrutengingu, innbyrða umhverfið og þögnina og finna hið svala íslenska sumar leika um andlitið.

Síðustu ár hefur planið alltaf verið að fara eina góða sumarahjólafarð upp á hálendi og í fyrra var stefnan sett á hálfgerða þverun yfir Sprengisand sem tæki 5-8 daga. Upphaflega planið var að fara einnig Gæsavatnaleið, Krepputungur og Jökuldalsleiði niður á hringveg, en ekkert varð þó úr því og er svæðið norðan Vatnajökuls enn á „to-do“-listanum.

Veðurspáin gerði ráð fyrir litlum sem engum vindi stærstan hluta ferðarinnar. Hins vegar gat brugðið til beggja vona með úrkomu. Fjölskyldan hafði þá ákveðið að vera að Fjallabaki fyrstu daga ferðarinnar og þeir dagar hittu fullkomlega inn á að geta fylgst á miðri leið með keppendum í The Rift-hjólakeppninni, sem er orðin að alþjóðlegum uppskerudegi malarhjólreiða hér á landi ár hvert.

Pokahryggir komu á óvart

Ferðin byrjaði á smá krúsdúllu um Fjallabak og fyrsta daginn hjólaði eiginkonan með mér. Hjólað var frá Búrfelli inn á Landmannaleið, en svo beygt upp að Heklu. Falleg og skemmtileg leið þangað til komið er að fyrstu helvítisbrekku ferðarinnar þar sem farið er upp fyrir Rauðuskál. Þurftum bæði að játa okkur sigruð á leiðinni þar upp og reida hjólin að hluta.

Stefnan er tekin suður fyrir Krakatind þar sem önnur helvítisbrekka tekur við manni áður en komið er inn á Krakatindaleið, sem er einmitt sú leið sem keppendur í Rift fara um. Haldið er aðeins áfram þangað til komið er að Dalakofa. Himneskur staður sem allt of fáir þekka og heimsækja. Stuttur fyrsti dagur í kílómetrum talið, um 30 km, en um 600-700 m klifur.

Byrjuðum næsta dag á að fylgjast með keppendum í Rift bruna framhjá og hvöttum við þá áfram með þokulúðri, hrópum og köllum. Órugglega skritin sjón fyrir einhverja erlenda keppendur að mæta svona stuðningsliði í miðjum óbyggðum, en þakklátastur var Breti á miðjum aldri sem þáði einn kaldan og svalandi bjór þarna á hæsta punkti keppinnar.

Ég fór þennan dag loksins leið sem ég hafði lengi haft í sigtínu en aldrei farið, Pokahryggir. Nokkrir brattir klifurkaflar en alveg einstaklega falleg hjólaleið. Byrjað á því að þvera Markarfljótið ofan við Ónefnda fossinn, svo farið um jarðhitasvæði við Reykjadal og auðnina í kringum Pokahryggi. Á leiðinni var fjöldi staða með glæsilegu útsýni til allra átta og er slíkt aldrei leiðinlegt á jafn fallegum stað og að Fjallabaki. Að lokum tók við skemmtileg brekka niður að Landmannahelli þar sem gist var. Annar tæplega 30 km dagur, en hækkunin minni, eða um 400 metrar.

Haldið inn á Sprengisandsleið

Á þriðja degi var svo komið að því að segja skilið við fjölskylduna og halda einn áfram. Hjólað út Dómadalinn og inn á Sigölduleið, en þar var sandurinn á köflum nokkuð laus í sér og þurfti ég að lækka aðeins þrýstinginn í dekkjunum. Áfram var þó erfitt að hjóla og að stýra í mestu gryfjunum. Þegar upp var staðið var þetta næstefnasta sandkaflinn í allri ferðinni.

Þegar komið var inn á Sprengisandsleið var áætluð dagleið

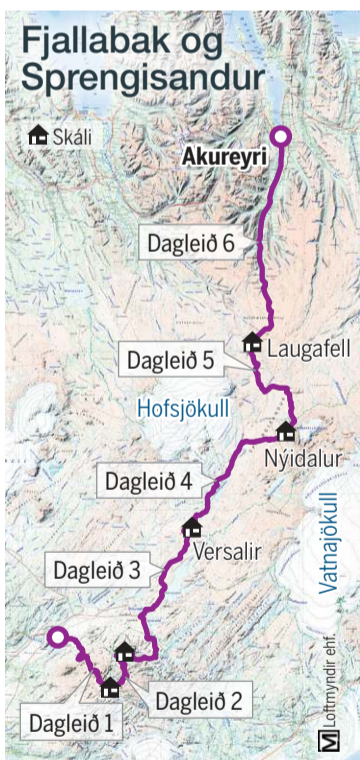


Morgunblaðið/Þorsteinn

Það er einstakt að ferðast um hálendið á hjóli miðað við á göngu eða í jeppa. Maður nær góðri tengingu við náttúruna eins og á göngu en kemst yfir miklu meira svæði.



Fararskjóttinn var Mongoose framdempað fjallahjól með tveimur afturtöskum.



hálfnuð og við tók mikilfengilegt hálendislandslagið með Þórisvatn á hægri hönd. Gríðarleg þvottabretti og aðrar ójöfnur á köflum og fann ég þarna fyrir því að vera í fyrsta skiptið að prófa almennilega flatt stýri í stað hrútastýris. Átti hringingurinn og öðruvísi álag eftir að koma aðeins í bakkið á mér þegar leið á.

Hitti á þessum degi tvo hópa hjólara sem voru einnig að þvera landið og voru báðir að fara svokallaða Iceland divide-leið, sem nánar er fjallað um á öðrum stað í blaðinu. Eftir 80 km dag og um 810 m hækkun tjaldaði ég við Versali (Stóraver). Þrjú aðrir hjólreiðamenn höfðu fengið svipaða hugmynd og tjöldu þar einnig, en þeir voru líka að elta Iceland divide-leiðina. Ekki er skálavarsla í Versölum og lítið um ferskt vatn alveg í næsta nágrenni og því best að koma vel birgur af neysluvatni.

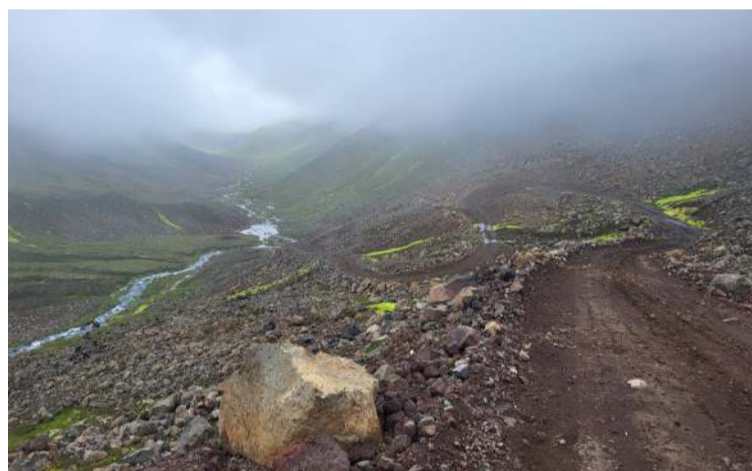
Um nóttina rigndi og útlit var fyrir blautan fjórða dag. Eftir staðgóðan morgunverð kvaddi ég suðurfarana og hélt örlítið til baka að næstu vegamótum og fór Kvíslaveituleið norður frekar en Sprengisandsleið (svokallaða Ölduleið) yfir Þveröldu, Hnöttóttuöldu og Skrokköldu með tilheyrandi hækkun. Heppnin var með í för því eftir stutta stund var ég kominn úr rigningunni.

Hrjóstrugt verður hrjóstruga

Kvíslaveituleiðin er mjög falleg leið þar sem maður upplifir miklar andstæður eftir því í hvaða átt er horft. Á hægri hönd hefur maður ummerki kvíslaveitunnar, þar sem hluta af vatni Þjórsár er veitt í Þórisvatn og þar með í nokkrar af efstu virkjunum Þjórsársvæðisins. Fer vatnið í gegnum veituskurði í Hreysislón, Kvíslavatn og að lokum Drattahalavatn. Á þessari leið fær maður næg tækifæri til að virða þessa skurði og mannvirki fyrir sér og sjá jökulvatnslituðu lónin, sem endurspegluðu á þessum degi einstaklega flottar skjámyndir.

Á vinstri hönd má sjá hrjóstruga sanda og nokkra lækki eða þverár sem renna í Þjórsá. Handan Þjórsár er svo að finna Tjarnarver og Þjórsárver sem liggja undir Hofsjökli sem leynt þarna aðeins lengra í burtu auk Arnarfellanna tveggja. Við Þúfuverskvísl reyndist svo fyrirtaksstaður til að taka nestspásu og var þar meðal annars að finna litla manngerða vatnsuppsprettu þar sem þægilegt var að fylla á vatnsbrúsa.

Þegar komið er norður fyrir Kvíslavatn er hægt að halda áfram Kvíslaveituleið upp að Hreysislóni eða taka tengileið austur inn á Sprengisandsleið. Lengra í norður eru tveir aðrir möguleikar til að komast inn á Sprengisandsleið. Planíð var að fara þessa fyrstu leið, enda átti hún að vera þægilegasta leiðin. Í öllu umhverfismókinu átti ég mig of seint að ég var kominn nokkra km fram yfir vegamótin og rétt ókominn að efstu stíflu Kvíslaveitu.



Það að koma niður í Eyjafjardardal eftir nokkra daga á hálendinu er töfrum líkast.

Í stað þess að snúa við ákvað ég að taka næstu tengileið, en hún reyndist ekki greinilegri en svo að ég hjólaði einnig fram hjá henni, en fann þó stuttu síðar. Var hún enda lítið greinileg og ekki mikið meira en veik för eftir 3-4 bíla og gamlar stíkur á um 100-200 m fresti, ef þær stóðu enn uppi.

Við tók 10-12 km leið í einskis-mannslandi með einstaklega fallegu og hrjóstrugu landslagi (jafnvel hrjóstruga en annað landslag á Sprengisandi). Lækka þurfti þrýsting í dekkjum vel niður, enda var þetta erfiðasti sandkaflinn ferðarinnar. Ég náði að hjóla langstærstan hluta leiðarinnar, en á köflum tók þetta vel á og maður fékk vel að vinna fyrir kvöldmatnum. Frábær tilfinning að vera svona einn og yfirgefinn, allavega meðan veðrið er bærilegt. Leiðin endar svo rétt suður af Nýjadal og var þægilegt að komast á þjappaðan veg, þrátt fyrir þvottabretti, síðasta spólinn. Þessi fjórði dagur reyndist passlegur, 58 km og 690 m hækkun.

Í Nýjadal er finasta aðstaða Ferðafélagsins og þægilegt að komast inn að borða og ræða við aðra ferðalangla. Voru þar tveir stakir hjólreiðamenn og svo annað hjólara og voru allir á fyrrnefndri Iceland divide-leið. Þarna kom í ljós að veðurspáin hafði versnað og því tók ég þá ákvörðun að stytta lokakaflann og fara frekar í Laugafell og svo niður í Eyjafjörð á tveimur dögum í staðinn fyrir um fjóra daga norðan Vatnajökuls.

Stefnan á fimmta degi var því tekin yfir Fjórðungskvísl og Hagakvísl og vestur Skagafjarðarleið í staðinn fyrir að fara inn á Austurleið eða áfram Sprengisand niður Bárðardal. Þegar leið á daginn fór að hellirigna og átti eftir að rigna að mestu þangað til rétt fyrir Laugafell.

Óraunveruleg upplifun

Aftur er farið um hrjóstrugt landslag þar sem sandöldur eru einkennandi fyrir landslagið, en inn á milli er þó Bergvatnkvísl Þjórsár, sem er mikil vin í þessari eyðimörk,

og nokkrir aðrir lækir og Jökulkvíslin. Eftir um 50 km og 280 m hækkun var komið í Laugafell og í þetta skiptið ákvað ég að nýta mér gistiaðstöðuna og skella mér í laugina.

Úr Laugafelli var svo planið að klára niður á Akureyri í einum rykk á síðasta degi, tæplega 90 km leið, en að miklu leyti lækkun. Hæst er farið í rétt rúmlega 900 metra hæð um hrjóstruga sanda áður en greina má Eyjafjardardal framundan. Í þessu tilfelli mætti mér þokuveggur þar sem lækkunin niður í dalinn hófst. Á örskotsstundu lækkaði hitastigið úr um 10-12°C næstum niður í frostmark og útsýnið varð mjög lítið.

Það sem fylgdi er svo ein af óraunverulegri stundum sem ég hef upplifað. Að hjóla þarna niður heyrir maður í öðrum læk skammt frá og fyrsta fossahljóðið. Allt í einu, eftir marga daga mánast eingöngu á svörtum söndum, heyrir lækjarhljóð allt í kringum mann. Það er erfitt að lýsa þessu fyrir einhverjum sem ekki hefur upplifað þessar miklu andstæður svona sterkt. Svartur sandur og svo iðjagrænar hlíðar og endalaust af rennandi vatni.

Til viðbótar við þessa náttúruupplifun var ótrúlega skemmtilegt að hjóla niður þennan kafla og gæti ég trúað að alvöru fjallahjólara gætu þarna fundið fjölna sína, en samtals er þessi kaflinn um 15-20 km langur og 700-800 m lækkun. Að lokum tók svo við síðasti kaflinn, 40 km af svo gott sem flatri leið út Eyjafjörðinn og á Akureyri, ekta tímatökuleið enda vinsæl sem slík hjá Eyfirðingum. Samtals var þessi síðasti dagur 86 km og 600 m lækkun og þar með heildarvegalengd in um 350 km og heildarhækkun 3.500 m. Eftir eina nótt á Akureyri og góðan heitan pott var ekki annað eftir en að taka strætó í bæinn aftur, enda um að gera að nýta þá þjónustu að geta sett hjól aftan á rúturnar.

Hvaða hjólafesting hentar þínu ævintýri?

THULE[®]
SWEDEN

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

VORTILBOÐ!
20%
AFSLÁTTUR



 **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



Ljósmyndir/Haukur Eggertsson

Við Wakatipu-vatn á suðureyju Nýja-Sjálánda. Fjöl margar góðar hjólaleiðir eru um eyjuna og ferðaðist Haukur meira um suðureyjuna, enda er hún strjálbýlli og með fleiri og lengri óbyggðaleiðir en norðureyjan.

Tveggja mánaða flandur um Nýja-Sjáláland

Það er ekki á hverjum degi sem fólk hefur möguleika á því að fara í langt ferðalag frá daglegum skyldum og vinnu. Þegar slíkt tækifæri gefst er þó mikilvægt að vanda valið vel þannig að upplifunin verði sem eftirminni-legust og ferðalagið sem skemmtilegast.

Hjólreiðakappinn Haukur Eggertsson lenti í þeirri stöðu í lok síðasta árs að eiga tvo til þrjú mánuði í frí á milli þess sem hann skipti um vinnustað. Stefnan var tekin á um tveggja mánaða hjólaferð og að nýta tækifærið og fara á fjarlægari slóðir en jafnan bjóðast. Hauki varð fljótt ljóst að þetta tækifæri kom ekki á besta tíma ársins þegar kemur að hjólaferðalögum, allavega ekki á norðurhveli jarðar. Tímaraminn var frá nóvember og út janúar og þó að einhverjir hjólaferðamenn sæki í að hjóla í snjó og vetraraðstæðum, þá segir Haukur að hann hafi frekar verið að horfa til aðeins þægilegra loftslags. „Þetta opnaði ákveðið tækifæri til að fara í langan túr og að ferðast langt,“ segir Haukur.

Sjálfur er hann ekki óvanur lengri ferðum og hefur nokkrum sinnum farið og hjólað í Evrópu, meðal annars tveggja mánaða ferð fyrir um áratug þegar hann fór frá Danmörku og niður á Íberíaskagann þar sem hann hjólaði hluta Jakobsstígsins. Þá er ótalinn mikill fjöldi ferða um hálendi Íslands á undanföllum áratugum, en engin innanlandsferðanna hefur komist nálægt því að vera talin í mánuðum.

Nýja-Sjáláland eða Patagónía

Með vetrarmánuðina sem tímaramma segir Haukur að hann hafi fljótlega farið að horfa til tveggja svæða sem ákjósanlegra áfangastaða. Annars vegar Nýja-Sjálánda og hins vegar Patagóníu í suðurhluta Suður-Ameríku. „Ástæðan fyrir því að ég valdi Nýja-Sjáláland frekar



Nokkur líkindi með landslaginu á norðureyju og því sem sást í Hringadróttinssögu, þó ekki sé um alveg sama stað að ræða.



Fjöl margir bjóða upp á ókeypis gistingu fyrir hjólaferðalanga í gegnum Warmshowers-síðuna og nýtti Haukur sér það á öðrum degi jóla hjá hollensku pari.

en Patagóníu var að ég hefði þurft að undirbúa mig miklu betur fyrir Patagóníu,“ segir Haukur. Nefnir hann að þótt Nýja-Sjáláland sé nokkuð stórt land miðað við Ísland og að þar sé fjöldi villtra svæða, þá sé venjulega mun styttra í síðmenninguna og þjónustu, meðan ferðalag um Patagóníu sé um mun víðfeðmari strjálbýlli svæði.

Stærð Nýja-Sjálánda í fermílum er sú sama og stærð Íslands í ferkílómetrum, en það þýðir að Nýja-Sjáláland er um 2,7-falt stærra en Ísland. Er Ísland í raun svipað að stærð og norðureyjan, sem er sú minni. Þar sem Haukur hafði um sjö og hálfu viku í að hjóla, auk nokkurra daga í ferðalagið sjálft til Nýja-Sjálánda, var að hans sögn ljóst að hann hafði



engan veginn tíma til að hjóla um allt, heldur þyrfti hann að velja svæði og þekktu hjólastíga sem hann vildi fara.

Hann kom til Nýja-Sjálánda um miðjan nóvember eftir að hafa flogið í gegnum París og Guangzhou í Kína. Árstíðarlega jafngildir það miðjum maí á norðurhveli jarðar, en hlýrra verður á norðureyjunni, meðan

suðureyjan teygir sig lengra frá miðbaug. Haukur segir að planið hafi því verið að fljúga til Auckland í norðri og byrja að hjóla suður á bóginn og vinna þannig gegn of mikilli hlýnun, auk þess sem landslagið á suðureyjunni heillaði hann talsvert meira. Þar er talsvert meira fjalllendi, en líka færra fólk og meira af afskekktum svæðum til að fara um. Fyrir áhugasama voru flestir mikilfenglegustu staðirnir þar sem Hringadróttins saga var tekin upp á suðureyjunni. Norðureyjan er aftur á móti á köflum með einskonar hitabeltisskóga, en líka meiri ræktunarrhéuð og þar var sögu svið fyrir Hérað í fyrrnefndum kvikmyndaflokki. Setti Haukur þá stefnu að verja sem mestum tíma á suðureyjunni.

Hann lýsir loftslaginu á þessum tíma sem mjög þægilegu en nokkuð ríflegu eftir því sem gerist hér yfir sumartímam. Það sé temprað loftslag eins og á Íslandi og aldrei verði eins heitt og inni í landi í Ástralíu til dæmis.

Hjólað suður

Þekkt hjólaleið liggur alla leið frá suðurenda norðureyjarinnar til suðurenda þeirrar syðri. Haukur vissi af þessari leið, en hafði einnig fyrir ferðina rannsakað aðrar þekktar hjólaleiðir sem hann var spenntari fyrir að fara. Voru nokkrar leiðir fjallahjólaleiðir sem taka sumar nokkra daga og reyndi hann að stilla því upp þannig að hann færi á milli slíkra fjallahjóla, sem í nokkrum tilfellum voru „single-track“, meðan hann væri að vinna sig suður á bóginn. Á meðan væru malbiksléiðirnar einskonar ferjuleiðir þar á milli.

Eins og áður var nefnt er talsvert um óbyggðir á Nýja-Sjálálandi, en vegna þess hvernig eyjarnar eru byggðar upp segir Haukur að hann hafi aldrei þurft að vera með mat fyrir meira en þrjú daga í töskunum á hjólinu. „Maður er alltaf nær byggð en á hálendi Íslands þó maður sé í óbyggðum.“

Í þá rúmlega 50 daga sem Haukur var á ferðinni í Nýja-Sjálálandi gisti hann þrisvar í fjallaskálum, fjórum sinnum á gististöðum og sjö sinnum í heimagistingu, en til eru samfélög hjólaferðalanga á netinu þar sem fólk býður upp á frjá gistingu þegar fólk hjólar um svæðið. Hefur hann sjálfur boðið ferðalögum sem eru á leið um Ísland upp á slíka gistingu heima hjá sér. Allar aðrar nætur gisti Haukur í



Reiðhjólaverzlunin

Berlin

berlin.is

Háaleitisbraut 58-60

sími 557 7777





Ein af fjölmörgum hengibrúum sem þróa þjóðgarða Nýja-Sjálands. Þessi er á Timburslóðinni (Timer trail).

tjaldi, en heimilt er að tjalda á opinberu landi, auk þess sem víða mátti finna tjaldsvæði.

„Suðureyjan stóð upp úr og var skemmtilegust,“ segir Haukur spurður út í hápunkta ferðarinnar. „Þar er miklu meira strjálbyli og miklu meiri óbyggðafflingur. Það eru samt mjög fínar hjólaleiðir á norðureyjinni, en það eru jafnan meira krefjandi leiðir á suðureyjinni.“

Slapp við föðurlandið

„Toppurinn var Old Ghost Road sem er single-track alla leið og stundum jafnvel óhjólánlegt,“ segir Haukur. Þar þurfti hann fyrsta daginn að klifra mjög mikið upp í lægsta gir, en seinni daginn var talsvert niður á við. Samtals er um að ræða 85 km leið í norðvesturhluta suðureyjunnar, en leiðin er bæði ætluð gangandi og hjólandi. Er að stórum hluta farið um fjallshlíðar, eða ofan á fjallshryggjum með gríðargóðu útsýni, líkt og sjá má í myndbandi sem fylgir í netútgáfu greinarinnar.

Haukur nefnir einnig Timber trail-leiðina, en það er önnur óbyggðaleið sem er á norðureyjinni. Segir hann það hafa komið sér á óvart hversu fáir hafi verið þar þegar

Búnaður

- Wheeler 26" framdempað hjól
- Tvær töskur á bögglaþera og ein á stýri
- Viðgerðarsett, aukaslanga, bætur, pumpa og verkfæri
- 0,75 l og 0,5 l vatnsbrúsar og vatnsfilter
- Tjald, frauðdýna og svefnpoki
- Pottur, prímus og gaskútur
- Vasahnifur, hnifur, gaffall og plastskeið
- Sólarvörn, sjúkrapúði, tannbursti, tannkrem og svitalyktareyðir
- 2 hjólabuxur stuttar og 1 síðar
- 2 hjólabolir
- Léttar buxur, skyrtu, bolur og regnjakki
- Föðurland, bæði bolur og buxur
- 3 pör sokkar
- Derhúfa og hjálmur
- Sími, hleðslukubbur og hleðslutæki
- Vegabréf og kreditkort

hann fór um, en leiðin er mjög vinsæl göngu- og hjólaleið, en mögulega hafi það skipt máli að hann var þar á virkum dögum og ekki á miðju orlofstímabili.

Á þessum helstu óbyggðaleiðum segir Haukur að hann hafi fengið fínt veður og hitastig verið vel yfir 10°C yfir daginn, en hann fór í nokkur skipti í yfir 1.300 metra hæð. Á nóttunni á nokkrum stöðum gat þó orðið aðeins kaldara. „Ég velti því fyrir mér fyrir ferðina hvort ég ætti að taka með mér síðar hjólabuxur og ákvað að gera það. Þurfti svo aldrei að nota þær, en þær veittu mjög góða öryggistilfinningu þarna í óbyggðum og ég var farinn að velja fyrir mér í eitt skipti að skipta yfir í þær,“ segir Haukur. Nefnir hann einnig að tveimur vikum áður hafi hjólamaður sem hann heyrði af lent í snjókomu á efstu hlutum á einni leiðinni.

Í Nýja-Sjálandi eru margir þjóðgarðar og fríðuð svæði að sögn Hauks og ljóst að landsmenn séu framarlega í þeim fræðum. Vakti sérstaka athygli hjá honum fjöldi stórra hengibrúa sem greinilega hafi verið varið umtalsverðum fjármunum í að koma upp til að auðvelda för gangandi og hjólandi. Hann hafi farið

að velja fyrir sér af hverju ekki væri horft í sama mæli til þessara lausna á nokkrum stöðum á Íslandi, en svarið svo legið í augum upp og væru snjóþyngsli of mikil um vetur sem myndu valda hrúni brúanna.

Haukur segist hafa náð að hjóla talsvert mikið utan helstu akvega og þar með forðast bílaumferðina sem mest. Þó hafi hann víða þurft að taka tengileiðir á milli áhugaverðra leiða með annarri umferð og svo hafi hann á vesturhluta suðureyjunnar þurft að hjóla vel á annað hundrað km á eina veginum sem er við ströndina þeim megin. Þar hafi umferðin þó verið í minna lagi og í heildina segist hann ánægður með að umferðin hafi ekki verið rosalega mikil á þessu tímabili sem hann var á ferðinni.

„Sonurinn þekkti mig ekki strax“

Eftir að hafa farið allskonar króka og hliðarleiðir á suðureyjinni á leiðinni suður á bóginn hélt hann aftur í norðurátt og endaði för sína í Christchurch, en það er stærsta borg suðureyjunnar. Þaðan flaug hann svo aftur til Auckland og sömu leið aftur til Íslands. „Sonurinn þekkti mig ekki strax þegar ég kom aftur,“ segir Haukur hlæjandi. „Ég var orðinn svo vel skeggjaður.“

Það er samt eitt að hafa tíma til að fara í svona ferð, en hvað kostar hún? Haukur segir að þar sem hann hafi verið mjög sveigjanlegur með flug-tíma hafi hann getað fundið ódýrari kost en ef hann hefði verið bundinn við ákveðnar dagsetningar. Þannig hafi hann fundið flug fram og til baka í gegnum París og Kína á samtals 230 þúsund krónum. Þá sé matur talsvert ódýrari í Nýja-Sjálandi en á Íslandi sem hafi mikið hjálpað til og eins og fyrr greinir frá voru flestar nætur í tjaldgistingu eða ódýru eða ókeypis gistirými.

Samtals var allur annar kostnaður en flugið rétt undir 450 þúsund krónum að sögn Hauks og þetta tveggja mánaða ferðalag alveg hinum megin á hnettinum í heildina tæplega 700 þúsund krónum.

Þægilegt land

Haukur hefur síðustu tvo áratugi notað ítrekað á ferðum sínum innanlands og erlendis gamlan og góðan jálk sem hefur nýst vel. Er um að ræða Wheeler 26“-fjallahjól með dempun að framan, sem er svo útfært með þægilegri gripum fyrir langferðir og festingum fyrir töskur á bögglaþera að aftan og eina tösku framan á stýrinu. Hann segist alveg hafa hugsað um það að kaupa hjól úti í stað þess að ferðast með gamla hjólið út, eða þá að skilja gamla hjólið eftir í Nýja-Sjálandi, en að það sé eitthvað sem fái hann til að vilja halda áfram á hjólinu sem hefur reynst honum vel í gegnum tíðina.

Bedinn um að horfa aftur á ferðina og aðstæður í Nýja-Sjálandi fyrir ferðalag sem þetta segir Haukur að það sé í raun mjög þægilegt land

til að ferðast um. „Það eru engin rándýr, hættulegar slöngur, krókó-dílar, stórar kóngulær eða álíka sem finna má í Ástralíu. Það er mjög þægilegt að þurfa ekkert að pæla í því,“ segir hann en bætir þó við að í logni á kvöldin á suðureyjinni komi mýrvargur. „Þá endar maður inni í tjaldi og spreyjar á sig vörn.“

Maður er því mjög öruggur og það er lítið um glæpi, sem reyndar er ekki almennt vandamál fyrir hjólaferðalanga. Maður er í vestrænu landi, það tala allir ensku, en örnefni eru reyndar mörg á maórísku [tungumáli innfæddra] og eru oft erfið aflestrar,“ segir Haukur.

Það erfiðasta að hans sögn var að vera allan tímann í burtu frá syni sínum og sérstaklega yfir jólin. „Það er erfiðt að komast í jólastemningu um mitt sumar og Nýsjálandingar taka jólin ekkert of hátíðlega, enda virka jólaljós til dæmis frekar furðulega svona yfir hásumar. Svo saknaði maður snáðans og hringdi reglulega heim,“ segir Haukur. Hann lenti reyndar í því veseni að síminn hans fór í nokkurra daga verkfall vegna bleytu á jóladag. „Það gerði hlutina ekki auðveldari.“

Yfirleitt var Haukur hjólandi í 5 klukkustundir á dag, stundum aðeins lengur og stundum í styttri tíma. Hann segir það meginreglu sína þegar hann er einn á ferð að einn þriðji hluti tímans frá því að lagt er af stað á morgnana þangað til komið er á næturstað fari í annað en að hjóla. Ef hann hjólar því í 6 klukkustundir fara 3 klukkustundir í stopp, að skoða áhugaverða staði, hvíld og að versla. Það þýðir 9 klukkustundir á milli svefnstaða og 15 klukkustundir til að sofa og slappa af á kvöldin og undirbúa sig á morgnana.

Haukur segir að með þessu móti nái hann að halda takti nokkuð vel þótt ferðalagið verði langt. „Þá er maður aldrei búinn og dettur bara í þægilegan takt.“

Spurður hvort hann sé með þessari ferð búinn með langferðakvótann í bili svarar Haukur því neitandi en tekur fram að svona frí dætti ekki af hinum ofan og sér finnst ólíklegt að hann komist aftur á allra næstu árum í svipað ævintýri. „En þá væri Patagónía líklegust,“ segir hann. „Ég nenni ekki að fara í langt flug fyrir örfáa hjóladaga.“

Þetta er þó ekki eina ferðin sem Haukur fer á þessu ári. Framundan segir hann að sé þriggja vikna hjólaferð í sumar með syninum um Þýskaland og Holland, meðal annars Mósel- og Rínardali. Þar ætlar hann að heimsækja systur sína og hleypa syninum í alls konar skemmtigarða og tívoli. „Ferðahlutfallið er líklega að fara að breytast mikið,“ segir Haukur að lokum hlæjandi og vísar til þess að líklegra sé að hvíld og stopp verði einum þriðju hlutar tímans á móti einum þriðja á hjóli í ferð sem þessari.

RAFMAGNSFJALLAHJÓL ÁRSINS 2023



ORBEA WILD

TRYGGÐU ÞÉR HJÓL
FYRIR SUMARIÐ!

ofsi
www.ofsi.is

GLEÐILEGT SUMAR!

woom[®]
pedal your planet



**WOOM HJÓLIN LOKSINS FÁANLEG Á ÍSLANDI!
HAFA FARIÐ SIGURFÖR UM EVRÓPU
ALLT AÐ 40% LÉTTARI EN ÖNNUR BARNAHJÓL**



VÖNDUÐ OG STERK - GÆÐA ÍHLUTIR
FÁANLEG Í MÖRGUM LITUM OG STÆRÐUM - VERÐ FRÁ 69.990



KULDI.NET
520-1000

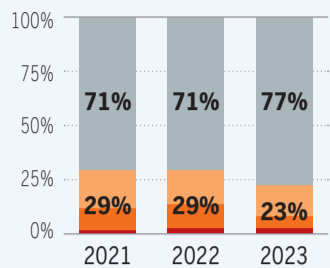
**KULDI**

SPÖRTÍS

SKEIFAN 11
108 REYKJAVÍK

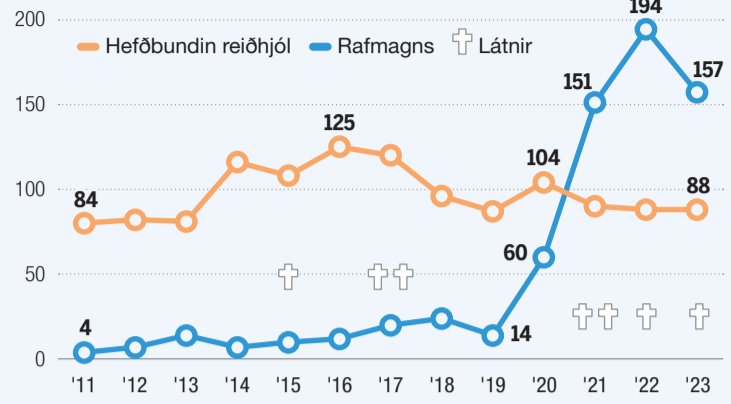
Nota rafhlaupahjól undir áhrifum*

2021 til 2023 Heimild: Samgöngustofa



*Hlutfall þeirra sem segist hafa notað rafhlaupahjól undir áhrifum áfengis síðustu sex mánuði.

Fjöldi slasaðra á reiðhjólum og rafmagnstækjum 2011 til 2023



Færri nota rafhlaupahjól eftir djammið

Færri nota nú rafhlaupahjól eftir að hafa neytt áfengis og þá hefur slysum á rafhlaupahjólum fækkað samhlíða þessu. Fjölmiðlaumfjöllun og herferð gegn áfengisakstri virðast hafa skilað góðum árangri

Þetta er meðal þess sem sjá má úr niðurstöðum könnunar sem Samgöngustofa lét gera og úr slysatölum sömu stofnunar fyrir síðasta ár. Í fyrra setti Samgöngustofa í loftið auglýsinga-herferð þar sem hamrað var á skaðlegum afleiðingum þess að halda af stað ölvaður á rafhlaupahjólum. Hafði fjöldi slysa á slíkum tækjum skotist upp árin þar á undan eftir að vinsældir farartækisins jukust gríðarlega.

Samkvæmt könnuninni, sem framkvæmd var í október í fyrra, lækkar hlutfall þeirra sem segjast hafa notað rafhlaupahjól undir áhrifum áfengis síðustu sex mánuði úr 29,1% í 22,4%. Þetta er lækkun um tæplega 7 prósentustig milli ára.

Flest alvarleg slys á rafhlaupahjólum eru áfram meðal barna sem eru ekki komin með bílpróf og svo um helgar hjá fólki sem er ölvað. Meirihluti þeirra er ungt fólk á leiðinni heim af djamminu.

Heildarfjöldi slysa á rafhlaupahjólum var 130 í fyrra og lækkar um 26% milli ára, eða úr 176 slysum. Alvarlegum slysum fækkar enn meira, eða um 35%. Fara þau úr 48 slysum árið 2022 niður í 31 slys í fyrra.

Á sama tíma hefur lítil breyting orðið á slysum á reiðhjólum, rafmagnsreiðhjólum eða öðrum virkum ferðamátum á milli ára. Er heildarfjöldi slysa á þessum farartækjum 80 á síðasta ári samanbor-

Notkun á rafmagnshlaupahjólum jókst mikið á síðustu árum. Samhlíða fjölgaði slysum mikið en hámarkinu virðist náð.



ÞÉR ERU ALLIR VEGIR FÆRIR Á



tri.is





Morgunblaðið/Kristinn Magnússon

ið við 73 árið áður. Þá voru alvarleg slys 35 í fyrra samanborið við 33 árið 2022.

Breytt hegðun eftir umfjöllun

Gunnar Geir Gunnarsson, deildarstjóri öryggis- og fræðsludeildar hjá Samgöngustofu, segir að hjá stofnuninni telji menn að herferð sem ráðist var í fyrra undir yfirskriftinni „ekki skúta upp á bak“ hafi valdið bæði beinum áhrifum, en líka vakið umræðu í þjóðfélaginu sem hjálpi til að draga úr notkun undir áhrifum til lengri tíma.

„Það var mikil umræða með áþreifanlegum dæmum um fólk sem hafði farið illa út úr því að nota þessi tæki undir áhrifum,“ segir Gunnar. „Við vonum að þessi breyting sé komin til að vera.“ Hann tekur fram að fækkun milli ára um 7 prósentustig þegar kemur að því að reyna að breyta slæmri hegðun teljist mjög góður árangur í forvarnarstarfi. „Það er frábært að geta lækkað þetta svona milli ára.“

Árin 2021 og 2022 voru nánast eins þegar kom að slysum á rafhlaupahjólum og að sögn Gunnars var þá lítil opinber umræða um hversu alvarlegar afleiðingarnar geta orðið. Áhrifin séu hins vegar að koma sterk í gegn og segist hann telja að herferðin og umræðan hafi haft mikil áhrif.

Þegar umræða um slæma hegðun kemst í opinbera umræðu segir Gunnar að fólk byrji sjálfkrafa að breyta hegðun sinni því það vilji ekki taka þátt í hegðun sem sé almennt fordæmd. „Við heyrum að þetta þykir ekki sjálfsagt eins og kannski var áður. Það er það sem þurfti. Fólk þarf að átta sig á þessu sjálft frekar en að vera að fara í harða lagasetningu.“ Telur hann að fólk skammist sín í dag fyrir að fara um ölvað á rafhlaupahjólum.

Vilja fækka slysum árlega um 5%

Gunnar segir að í þessu tilfalli hafi skipt miklu máli að fólk hafi stigið fram og sagt sögu sína eftir slys, en nokkur dæmi voru um það í fjölmiðlum á síðasta ári og þá



sérstaklega í kringum herferðina. Segir hann að í ár verði haldið áfram með þessa herferð og hamrað á skilaboðunum þegar mesta notkun tækjanna er í gangi yfir sumarið. Segir hann þetta svipað verkefni og þegar erlendum ferðamönnum fjölgaði og slysum með þeim. „Með fjölgun þarf að setja meira púður í að koma í veg fyrir slysin.“

Spurður um raunhæft markmið við að ná niður slysum sem þessum segir Gunnar að auðvitað vilji hann vera með núllsýn um slys, en að raunhæft sé að horfa til þess að fækka alvarlegum slysum um 5% á ári, jafnvel þótt notendum fjölgi. Könnun Samgöngustofu var framkvæmd af Gallup í október í fyrra. Í úrtaki voru 1.873 af landinu öllu, 18 ára og eldri. Svarhlutfall var 58%, eða 1.079.

GARMIN
GARMINBÚÐIN

ÖRUGGAR OG ÁRANGURSRÍKAR HJÓLREIÐAR

EDGE REIÐHJÓLATÖLVUR • VARIA RATSJÁ (UMFERÐARSKYNJARI) • RALLY AFLMÆLAR

GARMINBÚÐIN • ÖGURHVARFI 2 • 203 KÓPAVOGUR • GARMIN.IS

Framkvæmdir við hjólainnviði á höfuðborgarsvæðinu



Stórir áfangar í uppbyggingu á næsta leiti

Miðað við þau áform sem eru uppi verður þetta ár og það næsta með stærstu framkvæmdaárum á höfuðborgarsvæðinu þegar kemur að hjólastígaframkvæmdum og stórir áfangar munu nást.

Meðal stórra verkefna sem nú sér fyrir endann á er tenging eftir svokölluðum norður-suður-ás á milli Hafnarfjarðar og Reykjavíkur og svo með tengingu upp í efri byggðir þegar klárað verður verkefni við samfelldan hjólastíg upp allan Elliðaárdal.

Undanfarin ár hefur verið farið yfir stöðuna á hjólastígaframkvæmdum í Hjólablaðinu og þetta ár er þar engin undantekning. Óskað var eftir svörum frá öllum sveitarfélögum og Vegagerðinni um þær framkvæmdir sem hefðu klárast frá síðasta ári og þau verkefni sem ætti að ráðast í á þessu ári, auk þess sem tekin er staðan á öðrum verkefnum sem hafa verið kynnt, en ekki verður ráðist í alveg strax.

Norður-suður-ásinn

Ef við byrjum að horfa til þeirra verkefna sem eru á könnu Vegagerðarinnar, þá eru það hjólastíga-verkefni í gegnum samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins með aðkomu ríkisins. Er þar um að ræða stærstu verkefni og má í raun segja að þar sé verið að tala um nokkurs konar stofnæðar hjólanetsins, svipað og Vegagerðin heldur utan um stofn-



Morgunblaðið/Eggert

Við Dimmu standa nú yfir framkvæmdir við nýja brú og nýjan stíg sem liggur niður að Grænugróf. Sjá má glitta í þær framkvæmdir nokkur hundruð metrum neðar.

brautir fyrir blaumferð. Í Hafnarfirði er búið að klára tengingu meðfram Strandgötu frá Reykjanesbraut niður að sjó. Er þar verið að tengja Vellina við miðbæinn.

Norður-suður-samgönguásinn á höfuðborgarsvæðinu liggur svo frá Engidal, við gatnamótin út á Álftanes, í gegnum Garðabæ, yfir Arnarnesið og yfir Kárnesið og áfram til Reykjavíkur. Í Hafnarfirði er horft til þess tenging komi bæði meðfram Reykjavíkurvegi og meðfram Fjarðarhrauni/Bæjarhrauni að Engidal. Eiga stígarnir að ná meðfram Reykjavíkurvegi niður að Hraunbrún og meðfram Bæjarhrauni að Kaplakrika. Ekki er gert ráð fyrir að farið verði í framkvæmdir við Bæjarhraun strax, né á syðri hlutanum við Reykjavíkurveg.

Hins vegar er mögulegt að farið verði í útboð og framkvæmdir frá gatnamótum Hjallabrautar og Reykjavíkurvegar að Breiðási

í Garðabæ, en þá er farið um fyrrnefndan Engidal. Katrín Halldórsdóttir, sérfræðingur fyrir hjólastígaframkvæmdir á höfuðborgarsvæðinu hjá Vegagerðinni, segir að þessi kaflar gæti farið af stað í haust og eigi að klárast á næsta ári.

Næstu áfangar í sumar

Það á einnig við um fleiri hluta norður-suður-ássins, en gert er ráð fyrir að stígur frá Víflsstaðavegi að Arnarneshæð, vestan við Hafnarfjarðarveg, fari einnig í útboð í haust og klárast á næsta ári. Þar taka við nýkláruð undirgöng undir Arnarnesveg og örlítinn spotta norður fyrir. Katrín segir að einnig verði farið í útboð í sumar á næsta kafla, en það er frá Arnarneshæð og niður að Kópavogstúni, meðal annars yfir Kópavogslækinn þar sem hann rennur til sjávar. Vonast hún til að framkvæmdir hefjist í haust og klárast á næsta ári.



Morgunblaðið/Eggert

Steypuvinna stóð yfir við undirstöður fyrir brú við Grænugróf í vikunni. Stígur frá Grænugróf að Dimmu verður kláraður í ár, en brúarvinnan mun standa yfir 2025.

Þá segist hún einnig vonast til að hægt verði að bjóða út breikkun og lagningu hjólastígs frá Kópavogstúni upp að undirgöngunum á Kópavogshálsi í haust. Þar standa einnig væntingar til að framkvæmdir hefjist í haust og klárast á næsta ári. Síðasti hlutinn af þessum kafla er svo Ásbrautin, norðanmegin á Kópavogshálsi, en samkvæmt upplýsingum frá Kópavogsbæ er ljóst að ekki verður komist í að klára deiliskipulagsvinnu fyrr en í fyrsta lagi á næsta ári varðandi þann kafla.

Þegar eru stígarnir sem taka við þegar komið er niður af Kópavogshálsi í norðri og liggja inn í Reykjavík, bæði meðfram ströndinni og inn í Fossvogsdal, en einnig er nú unnið að lagningu nýs stígs upp Suðurhlíðar meðfram Kringlumýrabraut. Á sú framkvæmd að klárast í júní að sögn Katrínar.

Í þessa upptalningu vantar svo Fossvogsbrúna, en vinna við

landfyllingu vegna hennar á að hefjast á þessu ári. Enn eru því líklega einhver ár í að þá sjái fyrir endann á þeirri framkvæmd, en það myndi líklega kalla á að klárað yrði að leggja sérstakan hjólastíg frá Fossvogsbrúnni Kópavogsmegin og suður fyrir Kárnesið.

Af þessu má ljóst vera að svokallaður norður-suður-ás gæti að stærstum hluta verið klár í lok næsta árs eða á fyrri hluta 2026. Þá verður hægt að hjóla á sérstökkum hjólastíg frá Kaplakrika eða Hraunbrún í Hafnarfirði, í gegnum Garðabæ og Kópavog og inn að Fossvogi. Þar verður hægt að velja milli þess að fara upp Fossvogsdal með öðrum tengingum sem eru við Elliðaárdal, vestur sjávarsíðuna vestur í bæ eða inn að Hlíðarenda, eða upp Suðurhlíðar og meðfram Kringlumýrabraut alveg niður að Laugavegi.

Rétt er að taka fram að stuttir kaflar á þessari leið verða enn ekki

með aðgreindum hjólastígum. Það á meðal annars við kafla frá Breið-áasi að Vífilsstaðavegi í Garðabæ, en það helst í hendur við áform um framkvæmdir við bílastokk á þessum stað tengt borgarlínuframkvæmdum. Einnig er kaflinn fram hjá söfunum í Kópavogi á Kópavogshálsi áfram hugsaður fyrir blandaða umferð.

Lokahnykkur í Elliðaárdal

Hitt stóra verkefnið sem Vegagerðin hefur komið að fjármögnun á er Elliðaárdalurinn, en þar er það þó Reykjavíkurborg sem sér um framkvæmdir. Þegar var kominn hjólastígur frá Sprengisandi og upp að brú við Fylkisvöllinn. Í fyrra kláraðist svo að lengja þann stíg upp meðfram ánni að svokallaðri Grænugróf og áfram að Fella- og Hólakirkju. Við Grænugróf stendur nú yfir vinna við að smíða brú yfir Elliðaánnar. Sú brúarsmíði á að klárast í haust, en bannað er að vinna við hana yfir sumartímamann vegna laxveiði.

Austan megin við Elliðaánnar og ofan við Grænugrófarbrú verður svo lagður hjólastígur sem tengist inn á núverandi stíg sem liggur þeim megin við ána og upp að Dimmu, en það kallast staðurinn þar sem svokölluð hitaveitubru er núna rétt neðan við Breiðholtsbrautina. Vinna við stöpla þeirrar brúar er þegar hafin, líkt og við Grænugróf og hefst vinna þar aftur í haust og klára á hana fyrir næsta sumar. Með lagningu Arnarnesvegur yfir Vatnsendahæð, með samsíða hjólastíg, er svo gert ráð fyrir tengingu nálægt Dimmubrúnni.

Katrín segir að meðal verkefna Vegagerðarinnar sem eru aðeins lengra inn í framtíðina séu meðal annars hjólastígaverkefni á Völlumum og Lækjargötu í Hafnarfirði og við Hringbraut í Reykjavík. Horft sé til hjólastígs bæði vestan og austan við Suðurgötu, en hún tekur fram að þetta sé verkefni sem sé komið skammt af stað.

Tengingar austar í borginni

Snúum okkur nú að hjólastígaverkefnum sem eru á vegum sveitarfélaga og hefjum aftur yfirferðina í Hafnarfirði og vinnum okkur norður. Frá í fyrra er lokið við stíg upp í Kaldársel. Þá eru komin fram ný áform um að leggja hjólastíg frá Kaldárselsvegi að Völlumum um Ásvallabraut, en það er sunnan megin við Ásfjall.

Í Garðabæ á að klára á þessu ári stíg frá Urriðaholti að Vífilsstöðum. Í Vetrarmýri verður svo unnið að stígaframkvæmdum samhliða uppbyggingu hverfis þar, en frá Vetrarmýrinni er svo langt kominn hjólastígur sem liggur að Arnarnesvegi, þar sem við tekur ágætis stígakerfi upp hæðina og svo niður og fram hjá Lindum og inn að Mjódd. Enn á þó eftir að koma í ljós hvort horft verði til stígagerðar í gegnum gamla hesthúsahverfið, þegar það að lokum verður byggt upp, en það myndi draga nokkuð úr hækunarþörf upp Lindarvegin, þar sem framkvæmdum við hjólastíg lauk einmitt nýverið.

Þessi leið frá Urriðaholti og að Mjóddinni er í raun það sem kalla má austari valmöguleiki norður-suður-ássins.

Garðabær hefur einnig ákveðið að ráðast í ómalbikaðan útivistarstíg sem mun liggja frá skátaheimili Vífils við Grunnvatnaskarð yfir að bílastæðinu við Búrfellsgjá. Fyrir áhugafólk um malarhjólræiðar í Heiðmörk býr þessi nýja leið til fullt af skemmtilegum nýjum möguleikum varðandi að setja upp nýja hringi til að fara og þá sérstaklega til að komast af Heiðmerkurvegi yfir á þá vegi og stíga sem eru upp af Kópavogs- og Garðabæjarlandi.

Stígur eftir Skógarhlíð

Eðli málsins samkvæmt eru flestar framkvæmdir og stígaáform í gangi í Reykjavík. Til viðbótar við þau verkefni sem nefnd voru áður á vegum Vegagerðarinnar kemur stofnunin líka að fjármögnun á hjólastígagerð í Skógarhlíð. Kristinn Jón Eysteinnsson, skipulagsfræðingur á umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar, segir að þar verði farið



Framkvæmdir við nýjan stíg upp meðfram Suðurhlíðum stendur nú yfir, en þeim á að ljúka síðar í sumar.

af stað í sumar, en þó sé enn aðeins óljóst með úrfærslu á austasta hlutanum, rétt við nýju undirgöngin, þar sem samtal er í gangi við nærliggjandi lóðareigendur. Mun stígurinn liggja niður alla Skógarhlíð og verður þá komin tenging alveg frá Miklubraut/Snorrabraut samsíða öllum Bústaðaveginum, en undanfarin ár hefur verið unnið að hjólastíg þar.

Kristinn segir að komið sé til skoðunar að leggja hjólastíg um Lönguhlíð, frá Skógarhlíð og niður að Miklubraut. Það verkefni sé þó enn bara til skoðunar og ekki komið í hönnun.

Tengingar við Sprengisand

Frá síðustu útgáfu hefur einnig verið klárað vinna við undirgöng og stígatengingar við Sprengisand, ofan Reykjanesbrautar, en það auðveldar

► SJÁ SÍÐU 20

RAFHJÓL



MÓTVINDUR?

Ekkert mál.

Við eigum rafhjólið fyrir þig

ÖRNINN

Faxafen 8 - www.orninn.is



Neðar í Elliðaárdal var nýlega fjarlægður gamli hitaveitustokkurinn. Í stað hans mun á næstunni koma þar nýr stígur.

tengingar frá Fossvogsdal inn á stíg sem kemur úr Vogahverfi og Skeifu. Einnig er lokið við breytingar á gatnamótum við Bústaðaveg og Háaleitisbraut. Stígur á Réttarholti er einnig að mestu kláraður og segir Kristinn að aðeins eigi eftir að klára að malbika síðasta kaflann yfir Soga-veg og niður að fyrrnefndri tengingu við Sprengisand.

Þar rétt fyrir neðan lá gamli heitvatnsstokkurinn yfir Elliðaárna- og nýttu margir sér það til bæði göngu og að hjóla yfir. Sokkurinn hefur nú verið fjarlægður, en ákveðið var að setja þar stíg og brýr yfir og er verkefnið samstarfsverkefni Reykjavíkurborgar og Orkuveitunnar. Segir Kristinn að líklegast verði hafist höndum við framkvæmdir þar í haust þegar laxveiðitímabilinu sé lokið.

Árbær-Breiðholt

Framkvæmdir eru einnig hafnar við stígagerð á Hálsabraut uppi á Hálsu og mun sá stígur þvera annan stíg sem áformað er að byrja á á næsta ári, en það er stígur meðfram

Krókhálsi og Draghálsi. Mun sá stígur svo verða hluti af sérstökum hjólastíg meðfram Höfðabakka frá Árbæ yfir í Breiðholt, en verkefnið gengur undir nafninu „Breiðholt express“. Kallar það meðal annars á nýja brú yfir Elliðaárnar á þessum slóðum.

Kristinn segir „Breiðholt express“ vera í hönnun, en að verkefnið muni ekki fara af stað strax þar sem um risastórt verkefni sé að ræða, auk þess sem enn sé til skoðunar hvað verði gert við stífluna sjálfa sem er litlu ofar. Ekki hefur enn verið tekin nein ákvörðun um hana.

https://www.mbl.is/frettir/innlent/2023/05/07/breidholt_express_yfir_ellidaarnar/

Suðurfell og Þverársel

Annað nýtt verkefni í Breiðholti er komið á teikniborðið, en það er hjólastígur meðfram Suðurfelli frá undirgöngunum við Jafnasel og inn í Elliðaárdal. Líklega verður þó ekki af þessari framkvæmd fyrr en Arnarnesvegur er klár, eftir 2026 eða 2027 og þá samhliða tvöföldun

Breiðholtsbrautar, en einnig á að gera ný undirgöngu undir Breiðholtsbraut við Vetrargarð.

Í nokkurn tíma hefur verið á dag-skrá stígur sem kallast Þverársel/ÍR og myndi liggja frá Skógar-seli, ofan við Íróttasvæði ÍR og tengjast neðst inn á svokallaðan landamærastíg milli Seljahverfis í Reykjavík og Lindahverfis í Kópavogi. Samhliða uppbyggingu Garðheima og fleiri lóða við Álfabakka er búið að endurhanna og leggja nýjan hjólastíg nær Reykjanesbrautinni, þótt mismikil ánægja sé með útfærslu hans. Áfram er þó planað að leggja stíginn frá Þverárseli/ÍR og er hann á nýjustu áætlun borgarinnar.

Mál í biðstöðu

Í fyrri útgáfum hefur verið minnst á kafla upp Vegmúla, en Kristinn segir að sá kafla búi skoðunar þegar komi að borgarlínu meðfram Suðurlandsbraut. Svipaða sögu er að segja um hjólastíg niður Laugaveg fyrir ofan Hlemm og tengingar þar niður að Katrínartúni. Biður þetta



Arnarnesgöngin eru meðal þeirra verkefna sem kláraðust á síðasta ári.

nánari útfærslu borgarlínu sem og frekari breytinga á Hlemmsvæðinu.

Fleiri mál eru einnig í biðstöðu. Það á meðal annars við um Einarssnes, en þar er í dag gert ráð fyrir hjólandi umferð með bílaumferð, en þar er skorin upp samfella hjólastíga meðfram strandlengjunni sem í dag nær frá Fossvogsbotni og alla leið upp Ægisíðuna, með þessari undantekningu. Kristinn segir þetta hanga á ákvörðun um uppbyggingu í Skerjafirði. Þá er Faxaskjól/Sörlaskjól einnig í biðstöðu, en það helgast af deilum um deiliskipulag til að koma hjólastíg þar fyrir.

Hins vegar stendur yfir talsverð skipulagsvinna að sögn Kristins sem Vegagerðin, Reykjavík og Seltjarnarnes koma öll að. Er þar til skoðunar að hafa hjólastíg út Nesveginn frá Ægisíðu. Segir hann að ef allt gangi að óskum gæti komið til þess að vinna við hann hefjist á næstu 2-3 árum, en ítrekar jafnframt að þar þurfi talsvert að gerast fyrst svo af verði.

Endurhönnun á gatnamótum Kringlumýrarbrautar og Borgar-

túns, sem áður hefur verið sagt frá, er enn í forhönnun, en verkið er einnig í bið vegna uppbyggingar á gamla Strætóreitnum. Stígur við Mýrargötu er kominn á teikniborðið, en hefur að öðru leyti ekki verið útfærður. Kristinn segir að horft sé til þess að hann verði byggður upp samhliða uppbyggingu Vesturbugtár.

Horft lengra fram í tímann Á langtímaáætluninni er einnig horft til þess að leggja hjólastíg við Skúlagötu, en Kristinn segir að sá stígur kæmi þá í staðinn fyrir hjólastíg á Hverfisgötu, samhliða borgarlínuframkvæmdum.

Að lokum er rétt að nefna strandstíg um Gufunes, en frá honum var sagt í fyrra. Kristinn segir að öll hönnun þess stígs sé tilbúin, en ljóst sé að ekki verði farið í framkvæmdir við hann þar sem fjármunum hafi verið forgangsraðað í önnur stíga-vefni á þessu ári. Stígurinn er enda ekki í hjólréiðaáætlun, en gæti verið mjög falleg útvistar- og útsýnsleið og muni með uppbyggingu í Gufunesi skipta miklu máli fyrir tengingu hverfisins niður í bæ.



ÖRYGGI - GÆÐI - LEIKGILDI
 Höfum þjónað Íslendingum síðan 1986
 Gylfaflöt 7, Grafarvogi | krumma.is

Active JOINTS er öflugt efni

Hartmann K. Guðmundsson



„Ég var búinn að taka annað fæðubótarefni í nokkur ár vegna óþæginda í slitnum hnjúm. Ég var samt alltaf með einhver óþægindi, sérstaklega í öðru hnjúnu, þegar ég var undir miklu líkamlegu álagi.

Ég skipti yfir í Active JOINTS og fljótlega fann ég mikinn mun.

Ég er samt búinn að vera undir miklu líkamlegu álagi og hef keppt meira í hjólræiðum en nokkru sinni áður.

Annað gerðist sem ég átti ekki von á. Ég hef þjáðst af miklum brjóstsviða í mörg ár og verið að tryggja brjóstsviðatöflur og taka kúra reglulega. Ég áttaði mig á því eftir að hafa tekið Active JOINTS í nokkrar vikur að ég hafði ekki fundið fyrir brjóstsviða í nokkurn tíma. Eina skýringin sem ég fann var að Active JOINTS var komið inn í daglega rútinu hjá mér. Þvílíkur léttir sem þetta var fyrir mig.

Ég get klárlega en mælt með Active JOINTS. Þetta er öflugt efni.“



Hrein íslensk gæðahráefni,
framleitt á Grenivík



EYLÍF
www.eylif.is

Ég vil bara vera sprækur

Einar Bárðarson



Einar Bárðarson var farinn að finna fyrir óþægindum í hnjúm við áreynslu, til dæmis þegar hann gekk upp tröppur. Hann segir að Active JOINTS hafi hjálpað sér frá fyrsta degi og hann hafi því mikla trú á virkni þess.

„Fyrir um einu og hálfu ári las ég grein þar sem mælt var með Active JOINTS frá Eylif sem bætiefni fyrir liðina. Ég ákvað að prófa og fann mjög fljótt mikinn mun þannig að ég gæti að því að taka það inn daglega. Ef ég var kærulaus og gleymdi að taka Active JOINTS í nokkra daga fann ég mun á mér til verri vegar og passa því að sleppa ekki degi úr,“ útskýrir Einar.

„Ég fann fyrir sting undir hnéskelinni í tröppum og þegar ég reyndi á mig. Þetta er ekkert alvarlegt en ef maður finnur til veigrar maður sér við að gera ýmislegt sem annars er auðvelt. Ég vil vera sprækur eins og ég á að mér að vera,“ segir hann en Einar er þekktur fyrir að koma ýmsu í verk og er athafnasamur.

Eftir þá góðu reynslu sem hann hafði af Active JOINTS ákvað hann að prófa líka Happier GUTS frá Eylif sem er sérhönnuð íslensk vara gerð til að styrkja meltingarkerfið. „Það var sama með Happier GUTS, ég fann fljótt bættu liðan. Betri melting sem skilar sér í allar áttir í kroppnum. Þannig að ég hef tekið Happier GUTS nánast óslitið síðan ég kynntist vörnunni. Ég get mælt með Active JOINTS og Happier GUTS frá Eylif þar sem þær vörur hafa reynst mér vel,“ segir hann.

Einar segist vel geta mælt með Active JOINTS fyrir alla hlaupara. „Ég hef heyrt ánægju með vöruna frá mörgum hlaupurum,“ segir hann. Þegar Einar er spurður hvort hann sé sjálfur duglegur að hreyfa sig, svarar hann: „Það fer nú eftir því hvern þú spyrð en líklegast er alltaf tækifæri til að gera betur.“

Hlaupum bara af stað! og þá gerir maður einmitt það, segir Einar kátur.

Úr hreinum íslenskum hráefnum

Vörulínan Eylif býður upp á fimm vörur, Active JOINTS, Stronger BONES, Smoother SKIN & HAIR, Happier GUTS og Stronger LIVER, allt vörur sem hafa reynst fólki vel. Vörurnar eru unnar úr hreinum, íslenskum hráefnum, engum aukefnum er bætt við. Framleiðslan er á Grenivík með GMP gæðastaði. „Vinsælasta varan er Active JOINTS sem inniheldur fjögur íslensk næringarefni og margra ára rannsóknir sýna fram á jákvæð áhrif þeirra,“ segir Ólöf Rún Tryggvadóttir, stofnandi Eylif.



Active JOINTS frá Eylif fæst í öllum apótekum, Hagkaup, Heilsuhúsinu, Fjarðarkaupum, Krónunni, Nettó og á eylif.is þar sem er að finna nánari upplýsingar, en hægt er að fá fría heimsendingu ef keypt er fyrir 7.000 kr. eða meira.

Fæðubótarefni kemur ekki í staðinn fyrir fjölbreytta fæðu. Ekki ætlað börnum eða barnshafandi konum. Ekki er ráðlagt að taka meira en ráðlagður dagskammtur segir til um. Geymist þar sem börn ná ekki til.

Ég vil að fólk viti af þessu fæðubótarefni

Margrét Ágústsdóttir



Margrét Ágústsdóttir er ótrúleg ofurkona þegar kemur að hreyfingu. Hún stundar þríþraut af kappi og lætur það ekki á sig fá að hún verður 67 ára í haust. Til að verja liði tekur hún Active JOINTS frá Eylif.

Margrét hefur stundað þríþraut í mörg ár en því fylgir mikið álag á líkamann. „Á þessum aldri og eftir miklar líkamlegar æfingar í gegnum árin þurfti ég að finna eitthvað sem héldi liðamótunum góðum. Ég var farin að finna fyrir eymslum í liðunum eftir strangar æfingar, sérstaklega á morgnana þegar ég fór fram úr. Eftir að ég byrjaði að taka inn Active JOINTS hef ég ekki fundið fyrir neinu í liðunum.“ segir Margrét.

Byrjaði að æfa eftir fimmtugt

„Ég var komin yfir fimmtugt þegar vinnufélagi minn þáverandi kynnti mig fyrir þríþraut og ég kolféll fyrir íþróttinni. Mér fannst þetta ofboðslega skemmtilegt, góður félagsskapur og æfingarnar meiriháttar fyrir líkamann. Ég æfði mikið, 8-10 tíma á viku. Ég féll vel í þennan hóp og fannst einstaklega gaman að keppa. Mér finnst alltaf gott að reyna á mig líkamlega,“ segir Margrét. „Þríþrautin samanstendur af sundi, hlaupi og hjólræiðum. Vegalengdirnar eru mislangar, allt frá sprettþraut sem ég klára á 45 mínútum upp í heilan járnkarl sem er 16 tíma vinna. Ég æfi og keppi með Þríþrautardeild Breiðabliks,“ segir Margrét sem hefur keppt mikið í sumar. „Þríþrautin á hug minn allan og mig langar ekkert að hætta,“ bætir hún við. „Ætla að halda áfram svo lengi sem ég get og finnst gaman.“

Margrét tekur þrjú hylki af Active JOINTS frá Eylif á morgnana eins og mælt er með. „Ég fann mjög fljótlega eftir að ég byrjaði að taka Active JOINTS að liðleikinn var allt annar. Ég er því ákveðin í að halda áfram að taka Active JOINTS. Mér finnst mikill plús að Active JOINTS er íslenskt fæðubótarefni með hreinum efnum úr okkar náttúruauðlindum.“

Ég get svo sannarlega mælt með vörunum frá Eylif.

Í framvarðarsveit nýju kynslóðarinnar

Þau Margrét Blöndahl Magnúsdóttir (HFR) og Anton Sigurðsson (BFH) hafa bæði verið aðsópsmikil í ungmennaflokkum að undanfögnu og í fyrra röðuðu þau inn Íslands- og bikarmeistaratitlum í hrönnum í sínum aldursflokkum.



Morgunblaðið/Kristinn Magnússon

Bæði Margrét og Anton koma upphaflega inn í sportið í gegnum fjallahjólreiðar og þar gildir helst hjá þeim að áhuginn eykst eftir því sem brattinn verður meiri. Hins vegar hafa þau einnig náð góðum árangri í öðrum greinum og eru þau t.d. bæði Íslandsmeistarar í sínum flokkum í bæði götuhjólreiðum og tímatöku. Í dag

eru þau bæði hluti af afrekshópi HRÍ og stefna á að bæta sig fyrir komandi sumar. Mikið púður hefur verið sett í ungmennastarf í hjólreiðum hér á landi undanfarin ár og má með sanni segja að bæði séu þau á meðal þeirra sem nú eru í fararbroddi nýrrar bylgju ungmenna sem munu á komandi árum streyma upp í elite-flokka. Margrét og Anton hittu blaðamann

við Nauthólsvík fyrr í mánuðinum og ræddu um hvað varð til þess að þau byrjuðu í hjólreiðum, hvað liggur að baki góðum árangri þeirra og hvað sé fram undan, auk þess sem þau léku listir sínar fyrir ljósmyndara.

Feðurnir höfðu mikil áhrif

„Ég lærði að hjóla örugglega fjögurra ára og svo eftir að við

fluttum til Georgíu í Bandaríkjunum, þar sem pabbi hjólaði mikið, fór ég oft með,“ segir Margrét. Í framhaldinu fór hún á krakkanámskeið í fjallahjólreiðum og svo þegar þau komu aftur heim til Íslands fór hún á fjallahjólánámskeið hjá HFR. „Þá vildi ég fara að gera meira og fór að æfa á fullu og byrjaði að keppa,“ segir hún um upphafið að hjólabakt-

erfunni. „Og nú hef ég verið á fullu að keppa í þrjú ár.“

Margrét er 15 ára og keppir í U17-flokki, en í fyrra varð hún Íslandsmeistari í götuhjólreiðum, tímatöku, enduro, ólympískum fjallahjólreiðum og fjallabruni. Einnig varð hún bikarmeistari í götuhjólreiðum, criterium, tímatöku og ólympískum fjallahjólreiðum.

Hjólað í dölum Dólómítanna

8. - 15. september 2024

Fararstjórn: Bjarni Torfi Álfþórsson

Verð: 329.900 kr. á mann í tvíbýli

Fjallsrætur hinna ægifygru Dólómítafjalla bjóða upp á fjölbreyttar og fallegar hjólaleiðir. Stórkostleg fjallasýn og fagrir dalir laða fólk að þessu undurfagra svæði. Gist verður á 4* fjallahótelu í Toblach í Suður-Tíról á Ítalíu. Á hótelinu er fyrirmyndaraðstaða til afslöppunar og endurnæringar eftir hjóladagana.

baenda
FERÐIR

Bókaðu núna á baendaferdir.is



Sími 570 2790 • bokun@baendaferdir.is • Síðumúla 2 • 108 Reykjavík



Svipaða sögu er að segja af Antoni. Hann er 17 ára og keppir í junior-flokki (U19). Í fyrra var hann í U17 og varð hann Íslandsmeistari í götuhjólreiðum, tímatöku, enduro, ólympískum fjallahjólreiðum, fjallabruni og cyclocross. Einnig varð hann bikarmeistari í criterium, ólympískum fjallahjólreiðum og cyclocross.

„Ég hef verið að hjóla allt mitt líf með pabba sem er sjálfur í fjallahjólreiðum. Ég byrjaði svo að æfa þetta af kappi allan ársins hring 2019 og 2020 og byrjaði þá að keppa. Síðan þá hef ég ekki stoppað,“ segir Anton.

Fundu sig í hjólreiðum

Spurður hvort eitthvað annað en hjólreiðar hafi komið til greina segir Anton að hann hafi verið búinn að prófa fjölda íþróttagreina áður. „Ég æfði fimleika, fótbolta og frjálsar íþróttir. Svo byrjaði ég í fjallahjólreiðunum og þar fann ég mig og það var töluvert skemmtilegra en allt annað sem ég hafði prófað.“

Margrét segist einnig hafa prófað margt áður en hún fann sig í hjólreiðunum. „Ég hef prófað mjög mikið af íþróttum. Svo þegar ég prófaði hjólin þá var það bara svo gaman. Ég elska að vera uppi í fjöllum og þar kemur líka inn í að mér finnst mjög gaman að vera á snjóbretti. Bara að vera úti með vinum,“ segir hún um hvar áhuginn liggir.

Þegar kemur að ákveðnum greinum innan hjólreiðanna segist Anton hafa mestan áhuga á fjallabruni og enduro, en ólympísku fjallahjólreiðarnar komi í þriðja sæti. Í fyrra hafi hann svo byrjað í götuhjólreiðum, en hann noti það aðallega sem æfingu fyrir þol og fleira fyrir fjallabrunið og enduro.

Margrét segist á svipuðum stað með þetta. Hennar aðaláhersla sé á fjallabrun og enduro, en að götuhjólreiðar og ólympískar fjallahjólreiðar fylgi með því það séu ekkert svo margar keppnir yfir árið.



Margrét varð fimmfaldur Íslandsmeistari í fyrra og fjórfaldur bikarmeistari.



Anton lætur sig flakka ofan af myndarlegu „droppi“ án þess að hika neitt.

5-6 æfingar í viku

„Það er rosa mikið af æfingum, bæði styrktaræfingar og þolæfingar og mikið yfir veturinn á trainer,“ segir Margrét spurð um hvað búi að baki þeim árangri sem hún hefur náð. Bætur hún við að hún taki slatta af morgunæfingum og svo þurfi hún auðvitað líka að vera dugleg að fara út að hjóla til að æfa tæknina.

Spurð út í eftirfylgni og slíkt og hvort hún sé strax komin í staðlaðar æfingar þar sem hún noti Training Peaks eða álíka forrit til að halda utan um æfingabókhalðið segir Margrét að ungumenni geti valið hvort þau geri það eða ekki, en hún vilji hafa það aðhald og að hjóla eftir vöttum o.s.frv.

Anton segist einnig hjóla talsvert inni á veturna til að viðhalda þoli og styrk, en strax á vorin og yfir sumarið vilji hann vera sem mest úti.

Hjá bæði HFR og BFH eru reglulegar barna- og ungmenntæfingar og segir Anton að mikil framför hafi orðið þar á undanförunum árum. „Þetta byrjaði sem tvær æfingar á viku og svo fór það upp í þrjár æfingar. Síðar bættust einnig við styrktaræfingar og nú hafa verið þrjár styrktaræfingar og þrjár til fjórar hjólaæfingar á viku,“ segir hann um síðasta árið.

„Þetta er svipað hjá HFR, við erum með unglingsæfingar tvisvar í viku og svo er fyrir alla í félaginu á sunnudögum og við það bætast styrktaræfingar,“ segir hún.

Aukin áhersla á fjallahjólin

Spurð um áform og markmið fyrir sumarið segja þau bæði að markmiðið sé fyrst og fremst að ná fram persónulegri bætingu. „Markmiðið er að verða betri en í fyrra. Ég held að ég muni keppa í öllum keppnum sem ég get og svo bara verða betri en ég var í fyrra,“ segir Margrét.

Anton ætlar hins vegar að vera með áherslubreytingu í sínum

æfingum og keppnum og segist ætla að fókusera langmest á fjallahjólahlutann í ár, en ekki eins mikið á götuhjólin. Hann segir ekki loku fyrir það skotið að hann muni taka þátt í einhverjum götuhjólakeppnum, en það verði þó ekki af sama kappi og í fyrra. „Mun nota þær frekar sem góðar æfingar fyrir fjallahjólin. Fjallabrun og enduro verða í fyrsta sæti og svo XC [ólympískar fjallahjólreiðar] í þriðja sæti.“

Margrét nefnir einnig að áformuð sé utanlandsferð með HFR þar sem horft sé til þess að ná fimm hjóladögum á fjallahjólsvæði með löngum leiðum og lyftum. Bæði eru þau sammála um að slíkar langar brautir séu það sem helst vanti á Íslandi og nefnir Anton að íslenskar aðstæður séu hreinlega ekki á pari við það sem gerist erlendis.

„Maður nær ekki að komast alveg á sama stig hér og úti.“ Vísar hann þá sérstaklega til þess að eftir að hafa æft mikið í styttri leiðum hér á landi þýði það að þegar farið er út að keppa í alvörukeppnum með löngum brautum sé úthaldið ekki nægjanlega gott og þreyta t.d. í höndum fari fljótt að segja til sín. „Maður þarf að fara sem mest til útlanda til að ná í þessa æfingu,“ segir Anton.

Bæði Anton og Margrét eru hluti af afreks- og/eða úrvalshópi HRÍ sem fjallað er ítarlega um hér á öðrum stað í blaðinu. Anton nefnir að áformað sé að senda út hóp á Norðurlandamótin í sumar og að hann stefni þangað.

Margrét tekur undir með Antoni að mikilvægt sé að ná í keppnisreynsluna úti og auk æfingaferðarinnar sé stefnan sett á að komast eitthvað út að keppa líka með HFR. Bæði segjast þau harðákveðin í að halda áfram í sportinu á komandi árum og að byggja sig upp sem betra hjólreiðafólk með tilheyrandi æfingum og keppnisþátttöku, bæði hér á landi og erlendis.



Verð: 399.990 kr.

Bianchi E-Omnia götuhjól

Frábært götuhjól með brettum, bögglaþera, ljósum og lás. Bosch mótör, 85 Nm, 500Wh rafhláða. Drægi allt að 120 km.



Verð: 329.990 kr.

Bianchi T-Tronik götuhjól

Tilbúið á götuna með brettum, standara, bögglaþera og ljósum. 418Wh rafhláða, Shimano mótör, 65 Nm. Drægi allt að 95 km.



Verð: 499.990 kr.

Bianchi E-Vertic X fjallahjól

Ljóst og skemmtilegt fjallahjól með öflugum mótör sem hentar bæði innanbæjar og á stífum og slóðum. Bosch mótör 85Nm, 625Wh rafhláða.



PELTON

Kleffagarðar 23 • www.peloton.is

Bianchi
LIFE

Breyttu um lífsstíl
Fáðu þér rafhjól í sumar

SÚKKULAÐI

HNETUR

KARAMELLA

NÚGGAT

