

Miðbær deiliskipulag, athugasemdir og svör dags, 16.4.2014.

| | | | Umsagnir | |
|-----|-----------|---|--|---|
| Nr. | Dags. | Aðili | Efni - ágríp | Svar við umsögn |
| 1 | 24.3.2014 | Norðurorka | <p>Stofnlagnir fráveitu lenda undir einni byggingarlóðinni og er um að ræða viðamiklar færslur lagna með tilheyrandi kostnaði sem lendir á Akureyrarbæ.</p> <p>Ef kjallarar eru undir sjávarmáli er líklegt að dæla þurfi fráveituvatni upp í götulagnir og þarf að skoða þetta nánar.</p> | <p>Athugasemdin gefur ekki tilefni til svars að öðru leyti en því en að samráð mun verða haft við Norðurorku um færslu lagna þegar að framkvæmdum kemur.</p> |
| 2 | 24.3.2014 | Skipulagsstofnun, umsögn vegna umhverfisskýrslu | <p>a) Skipulagsstofnun minnir á ákvæði um menningarminjar og ábendingar fyrra bréfs um samráð við Heilbrigðiseftirlitið (HNE) og Minjastofnun og að rökstyðja þurfi afhverju þessir aðilar séu ekki meðal umsagnaraðila.</p> <p>b) Gera þarf grein fyrir vöktunaráætlun vegna fyrirhugaðra breytinga á Glerárgötu.</p> | <p>a) Óskað var eftir umsögn frá Minjastofnun Íslands 25. febrúar 2014 og að svar bærst fyrir 6. apríl sem ekki barst. HNE sendi umsögn um lýsingu 3. september 2013 þar sem vakin var athygli á mikilvægi hljóðvistar, umferðaröryggis og ráðstafana til að lágmarka loftmengun. Tekið hefur verið tillit til þeirra ábendinga. Einnig var óskað eftir umsögn Umhverfisstofnunar 25. febrúar 2014 og að svar bærst fyrir 6. apríl. Tekið skal fram að HNE heyrir undir þá stofnun. Svar barst ekki.</p> <p>b) Þegar farið verður í breytingar á Glerárgötu munu verða gerðar talningar á umferð og öðru er við kemur umferðarflæði á breyttum kafla. Þær mælingar verða síðan nýttar til að meta hvort þörf verður á að breyta götunni á ný til fyrra horfs.</p> |
| 3 | 27.3.2014 | Hafnarsamlag Norðurlands | <p>Hafnarsamlag Norðurlands gerir ekki athugasemd við tillöguna en bendir á að þjónusta við skip svo sem skemmtiferðaskip er ekki hægt að veita nema á skilgreindum og afmörkuðum svæðum.</p> | <p>Gefur ekki tilefni til svars.</p> |

Miðbær deiliskipulag, athugasemdir og svör dags, 16.4.2014.

| | | | | |
|---|-----------|-----------------------------|--|--|
| 4 | 2.4.2014 | Vegagerðin | <p>Vegagerðin vísar til bréfs dagsett 21.1.2010 þar sem afstaða Vegagerðarinnar kemur fram vegna deiliskipulags miðbæjarins og gildir sú umsögn áfram, en vill bæta við eftirfarandi athugasemdum:</p> <p>a) Ekki er ásættanlegt að hafa hliðarbílastæði við Glerárgötu á milli Gránufélagsgötu og Strandgötu.</p> <p>b) Ekki er fallist á 30 km hámarkshraða á Glerárgötu en telur að 40 km hámarkshraði sé ásættanlegur.</p> <p>c) Nauðsynlegt er að gera ráð fyrir vinstri beygjureinum af Glerárgötu inn á hliðargötur.</p> <p>d) Halda þarf þeim möguleika að Glerárgata verði aftur gerð að fjögurra reina akreina vegi þegar og ef umferðarmagn eða umferðaröryggi á veginum krefst þess.</p> | <p>a) Tekið er tillit til athugasemdarinnar og bílastæði meðfram Glerárgötu á milli Gránufélagsgötu og Strandgötu fjarlægð. Viðeigandi lagfæringar verða gerðar á deiliskipulagsgögnum.</p> <p>b) Tekið er tillit til athugasemdarinnar og hámarkshraða breytt úr 30 km í 40 km á kaflanum á milli Gránufélagsgötu og Kaupvangsstrætis. Viðeigandi lagfæringar verða gerðar á deiliskipulagsgögnum.</p> <p>c) Tekið er tillit til athugasemdarinnar og viðeigandi lagfæringar gerðar á deiliskipulagsgögnum.</p> <p>d) Í deiliskipulagstillögunni er gert ráð gert fyrir þeim möguleika að hægt verði að fara til baka í fjórar akreinar ef umferðarmagn eða umferðaröryggi á veginum krefst þess. Þannig að um afturkræfa framkvæmd er að ræða.</p> |
| 5 | 14.4.2014 | Minjastofnun Íslands | <p>Engar þekktar fornleifar eru á svæðinu. Finnast fornleifar ber að stöðva framkvæmdir og láta Minjastofnun vita. Minjastofnun áskilur sér rétt til frekari athugasemda þegar húsakönnun liggur fyrir.</p> | <p>Umsögn Minjastofnunar barst eftir ítrekun skipulagsdeildar þ. 14.4.2014 en frestur til að skila umsögn lauk þ. 6.4. 2014. Húsakönnun dagsett 11.4.2014 liggur fyrir um öll hús á skipulagssvæðinu og hefur hún verið send minjaverði Norðurlands eystra. Í skipulagslögum eru ekki sett tímamörk á vinnslu húsakannana heldur er gert ráð fyrir að varðveislugildi húsa í þegar byggðum hverfum sé metið jafnhliða vinnslu skipulags sem síðan er tekið saman í sérstaka skýrslu.</p> |
| | | | | |

Miðbær deiliskipulag, athugasemdir og svör dags, 16.4.2014.

| Nr. | Dags. | Aðili | Athugasemdir Efni - ágríp | Svar við athugasemd |
|-----|-----------|---|---|--|
| 1. | 3.3.2014 | Sólveig Reynisdóttir Kt. 030989-3419 Álfabyggð 18 | Vill láta friða Hafnarstræti 106, gera húsið upp og fjarlægja tengibyggingar frekar en húsið sjálf. Hægt væri að skipuleggja Skátagilið með því að koma fyrir borðum og stólum og fleiru án þess að skemma brekkuna, í stað þess að flytja hús til þess að búa til skjólgóðann stað. | Í deiliskipulagstillögunni er gert ráð fyrir að húsið víki og því fundinn verðugur staður í samræmi við umgjörð og byggingarstíl. Húsið passar illa inn í núverandi götummynd. Með því að fjarlægja húsið myndast góð tenging við gönguleið frá göngugötu í átt að Hofi. |
| 2. | 15.3.2014 | Berglind Rós Karlsdóttir Kt. 281080-5049 Strandgata 11 | Telur að bílastæðið við Strandgötu fyrir framan Kaffi Költ sé mjög skjólgott og sólríkt svæði sem mætti nýta frekar sem fallett torg ef gert væri eitthvað á svæðinu. Frekar mætti setja bílastæði á nýrri svæði. | Samkvæmt deiliskipulagstillögunni er ekki gert ráð fyrir breytingu á umræddu svæði heldur það skilgreint eins og núverandi notkun er. Ekkert er því til fyrirstöðu að sú ákvörðun verði endurskoðuð síðar með aðra nýtingu í huga. |

Miðbær deiliskipulag, athugasemdir og svör dags, 16.4.2014.

| | | | | |
|----|-----------|---|--|---|
| 3. | 28.3.2014 | Jóhannes Árnason Kt. 140963-2329 Stóragerði 12 | <p>a) Bílastæðamál – bílastæðahús.</p> <ul style="list-style-type: none">- Breikka götustæði Skipagötu og Hofsbótar þannig að gert verði ráð fyrir skástæðum beggja vegna gatnanna og að neðsta hæðin verði inndregin til að skapa pláss.- Leggur til að leyft verði að gera bílakjallara undir nýbyggingunum ef byggingaraðilar vilja það. Hægt væri að tengja saman bílakjallara á milli byggingasvæða.- Leggur til að gert verði ráð fyrir bílastæðahúsi bakvið Kaupvangsstræti 6 og að húsið þar yrði rífið. Aðkoma að bílastæðahúsinu yrði frá porti Hafnarstræti 91 og frá Ketilhúsi. Að heimilt verði að setja þak yfir portið bakvið Hafnarstræti 91 og að bílastæðahúsinu. <p>b) Glerárgata.</p> <p>Sýna götuna á skipulagi sem 2+2 en gera hana 1+1 tímabundið. Hámarkshraði mætti vera 40km/klst. Gatnamót Glerárgötu og Strandgötu eru sýnd mjög stór sem gæti leitt til þess að langan tíma tekur hreinsa gatnamótin fyrir næsta græna ljós. Æskilegt væri að lengja miðeyju á Glerárgötu til norðurs að Strandgötu.</p> <p>c) Umferðarmiðstöð.</p> <p>Hefur efasemdir um staðsetningu umferðarmiðstöðvar við Ráðhúsið vegna nálægðar við íbúðabyggð við</p> | <p>a) – Skástæði hafa þann ókost að bakka þarf út úr þeim út á götu og því hætta á árekstrum. Við vinnslu tillögunnar var m.a. breikkun gatnanna skoðuð sem leiddi til þeirrar niðurstöðu á tillögunni eins og hún var lögð fram.</p> <ul style="list-style-type: none">- Heimilt er að sækja um bílastæðakjallara á nýbyggingarlóðum Skipagötu 11 - 13 og Hofsbót 1 - 3.- Hugmyndin um bílastæðahús bakvið Kaupvangsstræti 6 er ekki ný af nálinni. Ástæða þess að ekkert hefur orðið úr þeirri framkvæmd er að tillagan er mjög kostnaðarsöm og ekki raunhæf þar sem þessu fylgir mikið rask á svæðinu vestan Hafnarstrætis. <p>b) Ákveðið hefur verið að taka tillit til athugasemdar Vegagerðarinnar um lækkun á hámarkshraða á kaflanum á milli Strandgötu og Kaupvangsstrætis og hann því færður niður í 40 km/klst í stað 30 km/klst. Nú aka um 8-10.000 bílar um götuna á sólarhring. Einbreið Glerárgata getur þjónað umferðinni í fyrirsjáanlegri framtíð, eða fyrir allt að 15.000 bíla á sólarhring. Samkvæmt umferðarspám gæti það orðið einhvern tíma eftir 2035, en þá má gera ráð fyrir að töf á háannatíma hafi aukist um 30 sekúndur frá því sem nú er. Breytingar á Glerárgötu eru því tímabundnar. Unnið er að endurbótum gatnamóta Glerárgötu skv. ábendingu frá Vegagerðinni.</p> <p>c) Í fyrri tillögu var gert ráð fyrir umferðarmiðstöð við Strandgötu sem var þeim annmörkum háð að erfitt var fyrir</p> |
|----|-----------|---|--|---|

Miðbær deiliskipulag, athugasemdir og svör dags, 16.4.2014.

| | | | | |
|----|-----------|--|--|--|
| | | | <p>Laxagötu og að rútur gætu átt erfitt með að athafna sig. Leggur til að miðstöð fyrir almenningssamgöngur verði við Glerárgötu/Strandgötu og farið er fram á að skipulagshöfundum verði falið að útfæra rúrustæðin sem sinna strætó innanbæjar og rútum til annarra staða í samráði við rekstraraðila.</p> <p>d) Nýting lands, hæðir húsa. Leyfa mætti meiri byggingarmagn á sumum lóðum og nýta landið þannig betur. Með því fást fleiri íbúðir en gert er ráð fyrir í tillögunni.</p> <p>e) Smáhýsi við höfnina. Aðeins ætti að leyfa hús við höfnina sem eru flutt þangað eins og t.d. Braunshús.</p> <p>f) Legukantur við Átakshús. Sýna ætti möguleika á nýjum legukanti við höfnina við Hof sem gæti sinnt minni skemmtiferðaskipum og öðrum skipum sem ekki komast að Torfunesbryggju.</p> | <p>strætó og langferðabíla að athafna sig á tiltölulega þröngu svæði. Vinna við deiliskipulagstillöguna leiddi í ljós að umferðarmiðstöð við Ráðhús er heppilegur staður m.a. vegna nálægðar við stofnbraut og nálægðar við kjarna miðbæjarins. Auk þess er fyrirhugað hringtorg á gatnamótum Glerárgötu og Grænugötu vænlegt til að styrkja enn frekar staðsetningu umferðarmiðstöðvar á þessum stað.</p> <p>d) Við vinnslu auglýstrar deiliskipulagstillögu var tekið tillit til fjölmargra athugasemda sem gerðar voru vegna tillögunnar frá 2010, sem m.a. snéru að hæð húsa og of mikils byggingarmagns. Núverandi tillaga þykir því líkleg til að sætta ólík sjónarmið hvað varðar þá þætti.</p> <p>e) Gerðar eru ríkar kröfur til byggingu umræddra húsa. Þær eru hugsaðar til þess að vernda yfirbragð svæðisins og gæði nýbygginga á svæðinu.</p> <p>f) Fyrirkomulag hafnarmannvirkja er niðurstaða samráðs við Hafnarsamlag Norðurlands.</p> |
| 4. | 31.3.2014 | RS Fasteignir Kt. 701213-0170 Gránufélagsgötu 4 | <p>Óskað er eftir því að leyft verði að byggja 5 hæðir á lóð nr. 7 við Gránufélagsgötu þannig að efsta hæðin verði inndregin. Einnig er óskað eftir því að leyfilegt byggingarmagn verði aukið til samræmis við fjölgun hæða í 5 hæðir.</p> | <p>Tekið er tillit til athugasemdarinnar og viðeigandi lagfæringar gerðar á deiliskipulagsgögnum.</p> |

Miðbær deiliskipulag, athugasemdir og svör dags, 16.4.2014.

| | | | | |
|----|-----------|---|---|---|
| 5. | 20.3.2014 | Anton Örn Brynjarsson 270559-7199 Klettastígur 1 | <p>Gerðar eru athugasemdir vegna lóðar Hafnarstrætis 104.</p> <p>a) Óskað er eftir því að gert verði ráð fyrir því að allar byggingar standi áfram sem eru á lóðinni í dag.</p> <p>b) Óskað er eftir lóðarstækkun svo núverandi byggingar rúmist innan lóðar.</p> <p>c) Óskað er eftir að gert verði ráð fyrir svæði fyrir flóttastigahúsi á baklóð og að lóð verði stækkuð í samræmi við það að næstu lóð.</p> | <p>a) Tekið er tillit til athugasemdarinnar og viðeigandi lagfæringar gerðar á deiliskipulagsgögnum.</p> <p>b) Tekið er tillit til athugasemdarinnar og viðeigandi lagfæringar gerðar á deiliskipulagsgögnum.</p> <p>c) Staðsetningu flóttastigahússins er hafnað en bent er á að hægt er að koma stiganum fyrir sunnar á lóðinni. Tekið er tillit til athugasemdarinnar hvað varðar lóðarstækkun til austurs og viðeigandi lagfæringar gerðar á deiliskipulagsgögnum.</p> |
| 6. | 3.4.2014 | VN Fasteignir 611107-0480 Hofsbót 4 | <p>Athugasemdir vegna Hofsbótar 4.</p> <p>a) Árétuð eru fyrri mótmæli síðan 2006 vegna fjölda bílastæða í miðbænum.</p> <p>b) Óskað var eftir því að samráð yrði haft við eigendur Hofsbótar 4 vegna deiliskipulags árið 2006, en ekki var haft samráð þá eða við gerð núverandi tillögu.</p> | <p>a) Heildarfjöldi almennra bílastæða á skipulagssvæðinu fyrir breytingu er 771 en verða 814 bílastæði þegar svæðið verður fullbyggt sem er fjölgun um 43 st. Hinsvegar fækkar stæðum á fyrirhuguðum byggingarsvæðum við Hofsbót og Skipagötu um 63 og fækkar því bílastæðum í heild sinni um 20 st. Bent skal á að bílastæði við Strandgötu eru ekki talin með í ofangreindum útreikningi. Í töflu í greinargerð er hægt að sjá bílastæðafjölda á mismunandi svæðum fyrir og eftir breytingu. Gert er ráð fyrir að þessi fjöldi almennra bílastæða dugi til að anna bílastæðapörf í miðbænum.</p> <p>b) Haldinn var samráðsfundur í júní 2008 með fulltrúum eigenda Hofsbótar 4 við vinnslu fyrri tillögu þar sem eigendum gafst kostur á að koma sjónarmiðum sínum á framfæri. Drög að deiliskipulagstillögu voru kynnt á opnum íbúafundi í Ráðhúsi Akureyrar 27. júní 2013. Deiliskipulagstillagan var svo kynnt ennfrekar á opnum íbúafundi í Hofi 2. desember 2013.</p> |

Miðbær deiliskipulag, athugasemdir og svör dags, 16.4.2014.

| | | | | |
|----|----------|--|--|---|
| 7. | 3.4.2014 | Níels Einarsson Kt. 270262-2799 Álfabyggð 8 | Athugasemd varðandi Torfunefsbyggju vegna áforma um að afmá og eyða þeim sögulegu menningarminjum sem Torfunefsbyggja er. | Deiliskipulagstillagan gerir ekki ráð fyrir að afmá eða eyða Torfunefsbyggju heldur þvert á móti er gert ráð fyrir að hún verði endurbyggð og lengd. |
| 8. | 4.4.2014 | Arnar Þór Jónsson Kt. 020571-4709 Prastanes 4 Garðabæ | Óskað er eftir því að hámarks hæð hússins að Brekkugötu 4, verði 4 hæðir með efstu hæðina inndregna og að nýtingarhlutfall hækki svo mögulegt verði að byggja allt að 80m ² viðbyggingu á 4. hæð. Einnig er óskað eftir byggingarreit austan við núverandi hús. | Skipulagsnefnd telur hækkun hússins um eina hæð ekki vera í samræmi við hæðir nálægðra bygginga og skekki því rótgróna götumynd Brekkugötu. Beiðninni er því hafnað. Hinsvegar er tekið jákvætt í stækkun byggingareits austan við húsið. Tekið er tillit til athugasemdarinnar að þessu leyti og viðeigandi lagfæringar gerðar á deiliskipulagsgögnum. |
| 9. | 4.4.2014 | Unnsteinn Jónsson Kt. 151263-4029 Steinahlíð 6c | <ul style="list-style-type: none"> a) Reiðhjólasteraði og skýli sjást ekki á uppdrætti en talað er um það í kafla 4.3.6. b) Göngustígur milli Glerárgötu og Skipagötu er sýndur með átta beygjum, en lagt er til að stígurinn verði beinn og samsíða Glerárgötu. c) Skilgreina ætti betur frágang almennisrýma eins og gert var í deiliskipulagstillögunni frá 2010. d) Ekki eru lögð fram nein gögn sem styðja þá tillögu að setja umferðarmiðstöð við Geislagötu 11, sem eru nauðsynleg til þess að hægt sé að sýna fram á að þetta sé skynsamleg staðsetning. | <ul style="list-style-type: none"> a) Tekið er tillit til athugasemdarinnar og viðeigandi lagfæringar gerðar á deiliskipulagsgögnum. b) Tekið er tillit til athugasemdarinnar og viðeigandi lagfæringar gerðar á deiliskipulagsgögnum. c) Endanleg hönnun svæðisins mun m.a. taka mið af kostnaði vegna almennisrýma ofl. þátta og var því ekki talið réttlæt看legt til framtíðar litið, að festa þessi atriði í skilmálum skipulagsins eins ítarlega og gert var í fyrri tillögu. d) Vinna við deiliskipulagstillöguna leiddi í ljós að umferðarmiðstöð við Ráðhús er heppilegur staður m.a. vegna nálægðar við stofnbraut og nálægðar við kjarna miðbæjarins. Auk þess er fyrirhugað hringtorg á gatnamótum Glerárgötu og Grænu götu vænlegt til að styrkja enn frekar staðsetningu umferðarmiðstöðvar á þessum stað. Upplýsingar lágu fyrir um þann fjölda strætisvagna m.v. núverandi leiðakerfi, sem koma þyrfti fyrir við umferðarmiðstöðina. Einnig var stuðst við upplýsingar frá ferðaþjónustuaðilum um þann fjölda langferðabíla sem þörf væri á að staðsetja við umferðastöðina hverju sinni. e) |

Miðbær deiliskipulag, athugasemdir og svör dags, 16.4.2014.

| | | | | |
|-----|----------|--|---|---|
| 10. | 5.4.2014 | Vörður, félag ungra sjálfstæðismanna Kt. 420888-2879 Mýrarvegi Kaupangi | <p>a) Gerð er athugasemd við þrengingu Glerárgötu sem muni hafa þau áhrif að umferðarflæði versni í kringum miðbæinn og verði til þess að umferð verði beint inn á aðrar götur.</p> <p>b) Gerð er athugasemd við það að lækka umferðarhraða niður í 30km/klst.</p> <p>c) Með því að fækka bílastæðum muni aðgengi fólks að miðbænum versna.</p> | <p>a) Ástæða þess að þörf er á lengingu þrengingar Glerárgötu að Grænugötu er sú að ákveðið var að staðsetja hringtorg við gatnamót Grænugötu og Glerárgötu sem m.a. hefur þann tilgang að draga úr og aðlaga umferðarhraða bíla áður en komið er að Hofi og til þess að þjónusta umferðarmiðstöðvarsvæðið. Með breytingu á umferðarhraða í 40 km/klst. og færri akreinum verður gatan öruggari og býður upp á möguleika til skemmtilegra og rólegra umhverfis. Auðveldara og öruggara verður fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur að þvera götuna en í dag. Í dag eru gangbrautir (ekki á ljósum) á götunni yfir tvær akreinar sem er ekki gott m.t.t. umferðaröryggis. Gera má ráð fyrir að færsla á Glerárgötu til austurs við Hofsbót verði ein fyrsta framkvæmdin í miðbænum. Sú færsla er nauðsynleg til að koma fyrir nægilega stórum byggingarreitum á Hofsbótinni og er forsenda þess að laða fjárfesta að uppbyggingu í miðbænum. Í minnisblöðum umferðarsérfræðinga EFLU dags. 27. 9. 2007 og frá 15.9.2009, kemur fram að einbreið gata muni geta annað umferð í fyrirsjáanlegri framtíð en með möguleika á fjölgun akreina er tryggt að unnt verður að bregðast við ef þróunin verði önnur. Samkvæmt umferðarlíkani bendir ekkert til þess að umferðarmynstur um svæðið komi til með að breytast við fækkun akreina á Glerárgötu enda ekki margir valkostir í boði fyrir þá sem ætla í gegnum bæinn.</p> <p>b) Ákveðið hefur verið að taka tillit til athugasemdar Vegagerðarinnar um lækkun á hámarkshraða á kaflanum á milli Strandgötu og Kaupvangsstrætis og hann því færður niður í 40 km/klst í stað 30 km/klst. Umferðarlíkon hafa sýnt að þessi breyting leiðir af sér óverulegar umferðartafir. Ferðatími gæti aukist um upp. 15 sekúndur á háannatíma frá Strandgötu að Kaupvangsstræti við þessar breytingar, frá því sem nú er. Nú aka um 8-10.000 bílar um götuna á sólarhring.</p> |
|-----|----------|--|---|---|

Miðbær deiliskipulag, athugasemdir og svör dags, 16.4.2014.

| | | | | |
|-----|----------|---|---|--|
| | | | | <p>Einbreið Glerárgata getur þjónað umferðinni í fyrirjáanlegri framtíð, eða fyrir allt að 15.000 bíla á sólarhring. Samkvæmt umferðarspám gæti það orðið einhvern tíma eftir 2035, en þá má gera ráð fyrir að tölur á háannatíma hafi aukist um 30 sekúndur frá því sem nú er.</p> <p>c) Heildarfjöldi almennra bílastæða á skipulagssvæðinu fyrir breytingu er 771 en verða 814 bílastæði þegar svæðið verður fullbyggt sem er fjölgun um 43 st. Hinsvegar fækkar stæðum á fyrirhuguðum byggingarsvæðum við Hofbót og Skipagötu um 63 og fækkar því bílastæðum í heild sinni um 20 st. Bent skal á að bílastæði við Strandgötu eru ekki talin með í ofangreindum útreikningi. Í töflu í greinargerð er hægt að sjá bílastæðafjölda á mismunandi svæðum fyrir og eftir breytingu.</p> <p>Gert er ráð fyrir að þessi fjöldi almennra bílastæða dugi til að anna bílastæðapörf í miðbænum.</p> |
| 11. | 5.4.2014 | Jón Orri Guðjónsson Kt. 300881-3519 Eikarlundi 6 | <p>a) Ekki hefur verið sýnt fram á þörf fyrir því að lengja þrenginguna við Glerárgötu.</p> <p>b) Ekki eru notaðir staðlar Vegagerðarinnar um umferðarmagn heldur er notaður norskur staðall sem notaður er í suður hluta Noregs þar sem ekki eru sömu aðstæður og á Norðurlandi.</p> <p>c) Norski staðallinn miðar við bestu aðstæður og enga truflun og gerir ekki ráð fyrir gangandi vegfarendum. Þungaumferð er allt að 5 sinnum meiri við Glerárgötu en norskur staðallinn leyfir.</p> <p>d) Engar nýlegar</p> | <p>a) Ástæða þess að þörf er á lengingu þrengingar Glerárgötu að Grænugötu er sú að ákveðið var að staðsetja hringtorg við gatnamót Grænugötu og Glerárgötu sem m.a. hefur þann tilgang að draga úr og aðlaga umferðarhraða bíla áður en komið er að Hofi og til þess að þjónusta umferðarmiðstöðvar svæðið. Með breytingu á umferðarhraða í 40 km/klst. og færri akreinum verður gatan öruggari og býður upp á möguleika til skemmtilegra og rólegra umhverfis. Auðveldara og öruggara verður fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur að þvera götuna en í dag. Í dag eru gangbrautir (ekki á ljósum) á götunni yfir tvær akreinar sem er ekki gott m.t.t. umferðaröryggis. Gera má ráð fyrir að færsla á Glerárgötu til austurs við Hofsbót verði ein fyrsta framkvæmdin í miðbænum. Sú færsla er nauðsynleg til að koma fyrir nægilega stórum byggingarreitum á Hofsbótinni og er forsenda þess að laða fjárfesta að uppbyggingu í miðbænum.</p> |

Miðbær deiliskipulag, athugasemdir og svör dags, 16.4.2014.

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | | | <p>langtímaumferðarmælingar liggja fyrir á Glerárgötu. Þær tölur sem liggja fyrir gefa til kynna að umferðarmagn sé langt yfir mörkum stöðlum Vegagerðarinnar.</p> <p>e) Ekki hefur verið reiknað þjóðhagslegt óhagræði af þessum breytingum.</p> <p>f) Verið er að stefna öryggi vegfarenda og íbúa Akureyrar í hættu með því að tefja för um götuna, s.s. sjúkra- slökkviliðs- og lögreglubíla.</p> <p>g) Óvarlegt er að ætla að blanda um of umferð gangandi og hjólandi fólks við bílaumferð við umferðargötu eins og Glerárgötu.</p> <p>h) Þessar breytingar munu beina umferð inn á aðrar götur í grenndinni, sem síður geta ráðið við þá umferð.</p> <p>i) Mót mælt er fyrirhuguð lækkun hámarkshraða á Glerárgötu.</p> <p>j) Athugasemd er gerð við fækkun bílastæða í námunda við miðbæinn.</p> | <p>Í deiliskipulagstillögunni er gert ráð gert fyrir þeim möguleika að hægt verði að fara til baka í fjórar akreinar ef umferðarmagn eða umferðaröryggi á veginum krefst þess. Þannig að um afturkræfa framkvæmd er að ræða.</p> <p>b) Vegstaðall Vegagerðarinnar sem eru hönnunarreglur, tekur ekki á umhverfi eins og hér er verið að vinna með, þ.e. 40 km/klst. umferðarhraða í þéttbýli heldur eingöngu viðmiðunarþversnið sem miða við 50 km/klst. eða meira í þéttbýli. Við deiliskipulagsgerðina hefur því verið unnið með erlendar leiðbeiningar m.a. norskar leiðbeiningar, þar sem fengist er við umhverfi eins og það sem stefnt er að í miðbæ Akureyrar.</p> <p>c) Í stöðlum/leiðbeiningum er talað um 8000 -15000 bíla á sólarhring og er þá miðað við, að ef umferð er komin yfir 8000 bíla þá skuli miðað við umrætt þversnið. Sé umferðin undir þeim mörkum skuli hún fara í annan flokk sem miði því við umferð undir 8000 ökutæki. Því gildir sama þversniðið fyrir umferð á bilinu 8000-15000 bíla á sólarhring. Engin ákvæði eru í norska staðlinum sem takmarka þungaumferð í ákveðnum þversniðunum. Aftur á móti er gert ráð fyrir breiðari akreinum þar sem þungaumferð er meiri. Afköst gatna í þéttbýli ráðast að mestu leyti af afköstum gatnamóta en ekki endilega gerð eða breidd þversniðs. Hérna er ekki um að ræða mjög langan kafla þar sem eru nokkur gatnamót. Afköst þessara gatnamóta munu stýra því hvenær hámarksafköstum götunar verður náð. Skiptir þar mestu máli hönnun gatnamótanna, fjölda akreina í gegnum þau, hvort gert sé ráð fyrir beygjureinum og stýringu gatnamóta m.t.t. ljósatíma ofl. Í skoðun Eflu frá 2009 kemur fram að gert er ráð fyrir að Glerárgata á þessum kafla sem 1+1 gata geti þolað um 40-50% aukningu umferðar miðað við núverandi umferð áður en tafir verða óásættanlegar og biðraðir langar. Var þessi</p> |
|--|--|--|--|---|

Miðbær deiliskipulag, athugasemdir og svör dags, 16.4.2014.

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | <p>skoðun gerð m.t.t. útfærslu gatnamótana. Ekki liggur fyrir endanleg hönnun götu eða gatnamóta í miðbænum.</p> <p>d) Ekki hafa verið gerðar nýjar talningar á Glerárgötu en stuðst var við talningar frá 2009 og talningar Vegagerðarinnar frá 2012. Umferðarpróun hefur þó verið með þeim hætti síðust ár að allstaðar dró úr umferð fyrst eftir hrun en síðustu 1-2 ár hefur aftur orðið einhver aukning umferðar. Vegna þessa þótti ekki ástæða til að framkvæma nýjar talningar þar sem lítil breyting hefur verið á umferð frá því þessar talningar voru gerðar sem liggja til grundvallar í greinargerðinni frá 2009. Á árunum fyrir 2008 hafði umferð á Glerárgötu sunnanverðri lítið breyst. Umræðu um afköst og þvernið vísast í svar við athugasemd c).</p> <p>e) Um er að ræða upb. 500 m langan vegarkafla þar sem markmiðið er að auka öryggi vegfarenda með því að draga úr hraða. Ljóst er að þverun gangandi vegfarenda um Glerárgötu mun aukast til muna í framtíðinni sem kallar á aukið öryggi, sem ekki má stjórna af rekstrarkostnaði bifreiða.</p> <p>f) Endanleg hönnun götunnar hefur ekki farið fram en alltaf hefur þó verið gert ráð fyrir að miðeyjur verði þannig útfærðar að hægt verði að aka yfir þær ef þörf krefur.</p> <p>g) Fyrirhugaðar breytingar á Glerárgötu, þar sem m.a. er gert ráð fyrir lækkun umferðarhraða, eru til þess fallnar að auka umferðaröryggi þeirra vegfaranda sem um götuna fara og að hægt verði að nýta sér öruggan og fjölbreyttan ferðamáta.</p> <p>h) Samkvæmt umferðarlíkani bendir ekkert til þess að umferðarmynstur um svæðið komi til með að breytast við fækkun akreina á Glerárgötu enda ekki margir valkostir í boði fyrir þá sem ætla í gegnum bæinn.</p> <p>i) Ákveðið hefur verið að taka tillit til athugasemdar Vegagerðarinnar um lækkun á hámarkshraða á kaflanum á milli Strandgötu og Kaupvangsstrætis og hann því færður</p> |
|--|--|--|--|--|

Miðbær deiliskipulag, athugasemdir og svör dags, 16.4.2014.

| | | | | |
|-----|----------|---|---|---|
| | | | | <p>niður í 40 km/klst í stað 30 km/klst. Umferðarlíkön hafa sýnt að þessi breyting leiðir af sér óverulegar umferðartafir. Ferðatími gæti aukist um upp. 15 sekúndur á háannatíma frá Strandgötu að Kaupvangsstræti við þessar breytingar, frá því sem nú er. Nú aka um 8-10.000 bílar um götuna á sólarhring. Einbreið Glerárgata getur þjónað umferðinni í fyrirsjáanlegri framtíð, eða fyrir allt að 15.000 bíla á sólarhring. Samkvæmt umferðarspám gæti það orðið einhvern tíma eftir 2035, en þá má gera ráð fyrir að tölfrá háannatíma hafi aukist um 30 sekúndur frá því sem nú er.</p> <p>j) Heildarfjöldi almennra bílastæða á skipulagssvæðinu fyrir breytingu er 771 en verða 814 bílastæði þegar svæðið verður fullbyggt sem er fjölgun um 43 st. Hinsvegar fækkar stæðum á fyrirhuguðum byggingarsvæðum við Hofbót og Skipagötu um 63 og fækkar því bílastæðum í heild sinni um 20 st. Bent skal á að bílastæði við Strandgötu eru ekki talin með í ofangreindum útreikningi. Í töflu í greinargerð er hægt að sjá bílastæðafjölda á mismunandi svæðum fyrir og eftir breytingu.</p> <p>Gert er ráð fyrir að þessi fjöldi almennra bílastæða dugi til að anna bílastæðapörf í miðbænum, þannig að verslun og þjónusta komi til með að dafna í miðbænum.</p> |
| 12. | 6.4.2014 | <p>Jón Hjaltason Kt. 240159-3419 Byggðavegi 101B</p> | <p>a) Bent er á að kort og teikningar hafi vantað til útskýringa og erfitt er að átta sig á umfjöllun um bílastæði.</p> <p>b) Austan við Glerárgötu á að byggja 4 hús og skortir upplýsingar hvernig hús það eiga að vera.</p> <p>c) Ekki er skýrt nægilega hvernig kröfum um bílastæði verður háttáð og varðandi fjölda stæða.</p> <p>d) Aðeins er gert ráð fyrir 6 leigubílastæðum. Er gert ráð fyrir</p> | <p>a) Tekið verður mið af ábendingu um nánari skýringar vegna fjölda bílastæða og viðbætur gerðar í greinargerð og á uppdráttum eftir því sem við á.</p> <p>b) Um er að ræða þjónustu tengda hafnar- og útivistarsvæði. Skilmálar eru settir fram í greinargerð með skipulagi. Gert er ráð fyrir að Turninn geti flust á nyrsta reitin austan Glerárgötu, vestan hafnarinnar.</p> <p>c) Heildarfjöldi almennra bílastæða á skipulagssvæðinu fyrir breytingu er 771 en verða 814 bílastæði þegar svæðið verður fullbyggt sem er fjölgun um 43 st. Hinsvegar fækkar stæðum á fyrirhuguðum byggingarsvæðum við Hofbót og</p> |

Miðbær deiliskipulag, athugasemdir og svör dags, 16.4.2014.

| | | | | |
|--|--|--|---|--|
| | | | <p>aðstöðu fyrir leigubílstjóra?</p> <p>e) Verður hægt að hafa íbúðir á neðstu hæð á BSO reitnum ?</p> <p>f) Líklegt er á svæðinu verði mikill fjöldi orlofsíbúða í nýbyggingum á svæðinu. Eru einhverjar ráðagerðir til þess að koma í veg fyrir þessa þróun?</p> <p>g) Verður hægt að nota austur-vestur ásana miðað við háar byggingar á hvorri hlið? Hver er breidd ásanna? Hefur verið skoðað möguleg vindsveipamyndun?</p> <p>h) Mótmælt er minnkun almenningsrýma.</p> <p>i) Spurningum varpað fram um kostnað og framkvæmatíma.</p> <p>j) Mótmælt er þrengingu Glerárgötunnar.</p> <p>k) Þarf að flytja hús í burtu austan götunnar ef gatan verður breikkuð aftur ?</p> <p>l) Gerir athugasemd við orðalag í auglýsingu skipulagsins: „Hver sá sem ekki gerir athugasemdir við tillöguna innan tilskilins frests telst samþykkur henni.“</p> | <p>Skipagötu um 63 og fækkar því bílastæðum í heild sinni um 20 st. Bent skal á að bílastæði við Strandgötu eru ekki talin með í ofangreindum útreikningi. Í töflu í greinargerð er hægt að sjá bílastæðafjölda á mismunandi svæðum fyrir og eftir breytingu.</p> <p>Gert er ráð fyrir að þessi fjöldi almennra bílastæða dugi til að anna bílastæðapörf í miðbænum, þannig að verslun og þjónusta komi til með að dafna í miðbænum.</p> <p>d) Get er ráð fyrir 6 leigubílastæðum við nýja umferðarmiðstöð auk þess sem gert er ráð fyrir 6 leigubílastæðum við Strandgötu.</p> <p>e) Jarðhæðin er hugsuð fyrir verslun og þjónustu og er því ekki heimilt að nýta hana undir íbúðir.</p> <p>f) Deiliskipulagið tekur ekki á eignarhaldi íbúða. Ekki er hægt að segja til um nákvæma framtíðarþróun svæðisins hvað eignarhald varðar, þar sem gert er ráð fyrir að fasteignir á svæðinu verði settar í almenna sölu.</p> <p>g) Umræddir ásar eru að hluta til framlenging á núverandi ásum og má í því sambandi benda á gönguleiðina framhjá Græna hattinum. Nýjir ásar munu verða góð og þörf viðbót sem tengja Hafnarstræti við Torfunef og Hof. Allar nýbyggingar á svæðinu eru hófstiltar í hæð og hafa lækkað umtalsvert frá tillögunni frá 2010. Hæðir nýbygginga eru því á pari við núverandi hús í miðbænum og sumar lægri. Ekki er því tilefni til að hafa áhyggjur af vindsveipamyndun þarna frekar en annarstaðar í miðbænum. Breidd ása frá suðri til norðurs er 8.5m, 14m og 10m.</p> <p>h) Ekki er tekið undir athugasemdina þar sem tillagan gerir þvert á móti ráð fyrir mikilli aukningu skipulagðra almenningsrýma.</p> <p>i) Deiliskipulagstillagan tekur ekki á kostnaði fremur en þeim tekjum sem fást í formi gatnagerðargjalda af framkvæmdum á svæðinu. Um framkvæmdamál eru að ræða sem</p> |
|--|--|--|---|--|

Miðbær deiliskipulag, athugasemdir og svör dags, 16.4.2014.

| | | | | |
|-----|----------|--|---|---|
| | | | | <p>framkvæmdaráð og að lokum bæjarstjórn tekur ákvarðanir um, ásamt framvindu þess eftir ítarlega hönnun og greiningu á kostnaði. Því er ekki loku fyrir það skotið að skipulagið komi til með að taka einhverjum breytingum í framtíðinni þó svo að heildarmyndinni verði ekki raskað.</p> <p>j) Ástæða þess að þörf er á þrengingu Glerárgötu að Grænugötu er sú að ákveðið var að staðsetja hringtorg við gatnamót Grænugötu og Glerárgötu sem m.a. hefur þann tilgang að draga úr og aðlaga umferðarhraða bíla áður en komið er að Hofi og til þess að þjónusta umferðarmiðstöðvarsvæðið. Með breytingu á umferðarhraða í 40 km/klst. og færri akreinum verður gatan öruggari og býður upp á möguleika til skemmtilegra og rólegra umhverfis. Auðveldara og öruggara verður fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur að þvera götuna en í dag. Í dag eru gangbrautir (ekki á ljósum) á götunni yfir tvær akreinar sem er ekki gott m.t.t. umferðaröryggis. Nú aka um 8-10.000 bílar um götuna á sólarhring. Einbreið Glerárgata getur þjónað umferðinni í fyrirsjáanlegri framtíð, eða fyrir allt að 15.000 bíla á sólarhring. Samkvæmt umferðarspám gæti það orðið einhvern tíma eftir 2035, en þá má gera ráð fyrir að tölur á háannatíma hafi aukist um 30 sekúndur frá því sem nú er.</p> <p>k) Ný hús austan Glerárgötu eru staðsett utan vegstæðis fjögurra akgreina Glerárgötu. Þau eru því ekki í uppnámi komi til breikkunar götunnar síðar.</p> <p>l) Texti í auglýsingu tekur mið af leiðbeiningablöðum Skipulagsstofnunar um auglýsingar skipulagstillagna og er í samræmi við upplýsingar sem þar koma fram um innihald.</p> |
| 13. | 6.4.2014 | Friðleifur Ingi Brynjarsson Kt. 260463-4469 Hafnarstræti 10 | <p>a) Athugasemd er gerð við að aðal- og deiliskipulagstillagan sé auglýst samtímis.</p> <p>b) Mótmælt er þrengingu</p> | <p>a) Aðalskipulagsbreytingar sem gerðar eru samhliða deiliskipulagstillögum eru vel til þess fallnar að skýra heildarbreytingar sem um ræðir hverju sinni. Að auki styttest skipulagsferlið til muna sem er í anda nýrra skipulagslaga en</p> |

Miðbær deiliskipulag, athugasemdir og svör dags, 16.4.2014.

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | <p>Glerárgötunnar og fyrirhugðari lækkun umferðarhraða úr 50km/klst í 40km/klst og úr 40km/klst í 30km/klst. Gerð er athugasemd við það að nota norska staðalinn við áætlun umferðar. Gerð er athugasemd við viðbragðstíma neyðarbíla.</p> <p>c) Ekki er sýnt á uppdrætti ef breikka þyrfti götu í 4 akreinar.</p> <p>d) Ekki má vísa til bílastæða sem eru innan lóða fyrirtækja og stofnanna. Bílastæði mun vanta í miðbænum þar sem byggt verður nánast á öllum núverandi stæðum.</p> <p>e) Íbúðir lífga ekki upp á miðbæinn og miðbæjarstarfsemi á ekkert skylt við íbúðarhverfi. Líklegt er að íbúðir endi sem orlofsíbúðir.</p> <p>f) Hæð á byggingum austan Skipagötu á er of há og byggingarmagn of mikið.</p> | <p>Þessi heimild fékkst við endurskoðun laganna frá 2010. Að öðru leyti gefur athugasemdin ekki tilefni til svars.</p> <p>b) Ástæða þess að þörf er á þrengingu Glerárgötu að Grænegötu er sú að ákveðið var að staðsetja hringtorg við gatnamót Grænegötu og Glerárgötu sem m.a. hefur þann tilgang að draga úr og aðlaga umferðarhraða bíla áður en komið er að Hofi og til þess að þjónusta umferðarmiðstöðvarvæðið.</p> <p>Ákveðið hefur verið að taka tillit til athugasemdar Vegagerðarinnar um lækkun á hámarkshraða á kaflanum á milli Strandgötu og Kaupvangsstrætis og hann því færður niður í 40 km/klst í stað 30 km/klst. Umferðarlíkon hafa sýnt að þessi breyting leiðir af sér óverulegar umferðartafir. Ferðatími gæti aukist um upb. 15 sekúndur á háannatíma frá Strandgötu að Kaupvangsstræti við þessar breytingar, frá því sem nú er. Nú aka um 8-10.000 bílar um götuna á sólarhring. Einbreið Glerárgata getur þjónað umferðinni í fyrirsjáanlegri framtíð, eða fyrir allt að 15.000 bíla á sólarhring. Samkvæmt umferðarspám gæti það orðið einhvern tíma eftir 2035, en þá má gera ráð fyrir að tölfrá háannatíma hafi aukist um 30 sekúndur frá því sem nú er. Með breytingu á umferðarhraða í 40 km/klst. og færri akreinum verður gatan öruggari og býður upp á möguleika til skemmtilegra og rólegra umhverfis. Auðveldara og öruggara verður fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur að þvera götuna en í dag. Í dag eru gangbrautir (ekki á ljósum) á götunni yfir tvær akreinar sem er ekki gott m.t.t. umferðaröryggis.</p> <p>Ekki hafa verið gerðar nýjar talningar á Glerárgötu en stuðst var við talningar frá 2009 og talningar Vegagerðarinnar frá 2012. Umferðarþróun hefur þó verið með þeim hætti síðustu ár að allstaðar dró úr umferð fyrst eftir hrun en síðustu 1-2 ár hefur aftur orðið einhver aukning umferðar.</p> |
|--|--|--|--|--|

Miðbær deiliskipulag, athugasemdir og svör dags, 16.4.2014.

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | <p>Vegna þessa þótti ekki ástæða til að framkvæma nýjar talningar þar sem lítil breyting hefur verið á umferð frá því þessar talningar voru gerðar sem liggja til grundvallar í greinargerðinni frá 2009. Á árunum fyrir 2008 hafði umferð á Glerárgötu sunnanverðri lítið breyst.</p> <p>Engin ákvæði eru í norska staðlinum sem takmarka þungaumferð í ákveðnum þversniðunum. Aftur á móti er gert ráð fyrir breiðari akreinum þar sem þungaumferð er meiri. Í norska staðlinum er miðað við að ekki skuli hafa samsíða bílastæði ef umferð er meiri en 4000 ökutæki/sólarhring við umferðarhraða 50 km/klst. en ef hraðinn er 30-40km/klst. þá sé hægt að hafa samsíðastæði fyrir umferð upp að 8000 ökutækjum/sólarhring.</p> <p>Vegstaðall Vegagerðarinnar sem eru hönnunarreglur, tekur ekki á umhverfi eins og hér er verið vinna með, þ.e. 40 km/klst. umferðarhraða í þéttbýli heldur eingöngu viðmiðunarþversnið sem miða við 50 km/klst. eða meira í þéttbýli. Við deiliskipulagsgerðina hefur því verið unnið með erlendar leiðbeiningar m.a. norskar leiðbeiningar, þar sem fengist er við umhverfi eins og það sem stefnt er að í miðbæ Akureyrar.</p> <p>Í stöðlum/leiðbeiningum er talað um 8000 -15000 bíla á sólarhring og er þá miðað við, að ef umferð er komin yfir 8000 bíla þá skuli miðað við umrætt þversnið. Sé umferðin undir þeim mörkum skuli hún fara í annan flokk sem miði því við umferð undir 8000 ökutæki. Því gildir sama þversniðið fyrir umferð á bilinu 8000-15000 bíla á sólarhring.</p> <p>Afköst gatna í þéttbýli ráðast að mestu leyti af afköstum gatnamóta en ekki endilega gerð eða breidd þversniðs. Hérna er ekki um að ræða mjög langan kafla þar sem eru nokkur gatnamót. Afköst þessara gatnamóta munu stýra því hvenær hámarksafköstum götunnar verður náð. Skiptir þar mestu máli hönnun gatnamótana, fjölda akreina í gegnum</p> |
|--|--|--|--|--|

Miðbær deiliskipulag, athugasemdir og svör dags, 16.4.2014.

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | <p>þau, hvort gert sé ráð fyrir beygjureinum og stýringu gatnamóta m.t.t. ljósátíma ofl.</p> <p>Við hönnun er aldrei horft til þess að uppfylla þjónustustig A í afköstum á götum. Eðlilegt er að miða við að þjónustig C sé á háannatíma fyrir hönnunarumferð. Afköst eru gjarnan ekki aukin fyrr en þjónustustig á einhverjum straumum í gatnamótum er farið niður í þjónustustig E eða F á hámarkskorteri.</p> <p>Í skoðun Eflu frá 2009 kemur fram að gert er ráð fyrir að Glerárgata á þessum kafla sem 1+1 gata geti þolað um 40-50% aukningu umferðar miðað við núverandi umferð áður en tafir verða óásættanlegar og biðraðir langar. Var þessi skoðun gerð m.t.t. útfærslu gatnamótana. Ekki liggur fyrir endanleg hönnun götu eða gatnamóta í miðbænum.</p> <p>Endanleg hönnun Glerárgötu hefur ekki farið fram en alltaf hefur þó verið gert ráð fyrir að miðeyjur verði þannig útfærðar að hægt verði að aka yfir þær ef þörf krefur.</p> <p>Bent skal á að samkvæmt Aðalskipulagi Akureyrar 2005-2018 um áætlun um fjölgun íbúa, er gert ráð fyrir upb. 1.0 - 1.3% fjölgun íbúa eða um 125 manns á ári.</p> <p>c) Í minnisblöðum umferðarsérfræðinga EFLU dags. 27. 9. 2007 og frá 15.9.2009, kemur fram að einbreið gata muni geta annað umferð í fyrirsjáanlegri framtíð en með möguleika á fjölgun akreina er tryggt að unnt verður að bregðast við ef þróunin verði önnur. Í eldri og núverandi tillögu er gert ráð fyrir að hægt verði að breikka Glerárgötu í fjórar akreinar síðar ef þörf krefur. Þannig að um afturkræfa framkvæmd er að ræða. Til þess að svo megi verða er gert ráð fyrir að húsnæði skolpdælustöðvarinnar sem er ofanjarðar víki eða verði fært til austurs en mannvirki neðanjarðar haldist.</p> <p>d) Heildarfjöldi almennra bílastæða á skipulagssvæðinu fyrir breytingu er 771 en verða 814 bílastæði þegar svæðið verður fullbyggt sem er fjölgun um 43 st. Hinsvegar fækkar</p> |
|--|--|--|--|--|

Miðbær deiliskipulag, athugasemdir og svör dags, 16.4.2014.

| | | | | |
|-----|----------|--|---|---|
| | | | | <p>stæðum á fyrirhuguðum byggingarsvæðum við Hofbót og Skipagötu um 63 og fækkar því bílastæðum í heild sinni um 20 st. Bent skal á að bílastæði við Strandgötu eru ekki talin með í ofangreindum útreikningi.</p> <p>Tafla í greinargerð hefur verið uppfærð m.t.t. athugasemdarinnar en þar er hægt að sjá bílastæðafjölda á mismunandi svæðum fyrir og eftir breytingu.</p> <p>e) Deiliskipulagið tekur ekki á eignarhaldi íbúða. Ekki er hægt að segja til um nákvæma framtíðarþróun svæðisins hvað eignarhald varðar, þar sem gert er ráð fyrir að fasteignir á svæðinu verði settar í almenna sölu.</p> <p>f) Allar nýbyggingar á svæðinu eru hófstilttar í hæð og hafa lækkað umtalsvert frá tillögunni frá 2010. Hæðir nýbygginga eru því á pari við núverandi hús í miðbænum og sumar lægri.</p> |
| 14. | 6.4.2014 | Ólafur Fossdal Kt. 310875-5469 Vallartúni 8 | <p>a) Ekki hefur verið sýnt fram á þörf fyrir því að lengja þrenginguna við Glerárgötu.</p> <p>b) Ekki eru notaðir staðlar Vegagerðarinnar um umferðarmagn heldur er notaður norskur staðall sem notaður er í suður hluta Noregs þar sem ekki eru sömu aðstæður og á norðurlandi.</p> <p>c) Norski staðallinn miðar við bestu aðstæður og enga truflun og gerir ekki ráð fyrir gangandi vegfarendum. Þungaumferð er allt að 5 sinnum meiri við Glerárgötu en norskur staðallinn leyfir.</p> <p>d) Engar nýlegar</p> | Sömu svör og við nr. 11. |

Miðbær deiliskipulag, athugasemdir og svör dags, 16.4.2014.

| | | | | |
|-----|----------|-------------------------------|---|---|
| | | | <p>langtímaumferðarmælingar liggja fyrir á Glerárgötu. Þær tölur sem liggja fyrir gefa til kynna að umferðarmagn sé langt yfir mörkum stöðlum Vegagerðarinnar.</p> <p>e) Ekki hefur verið reiknað þjóðhagslegt óhagræði af þessum breytingum.</p> <p>f) Verið er að stefna öryggi vegfarenda og íbúa Akureyrar í hættu með því að tefja för um götuna, s.s. sjúkra- slökkviliðs- og lögreglubíla.</p> <p>g) Óvarlegt er að ætla að blanda um of umferð gangandi og hjólandi fólks við bílaumferð við umferðargötu eins og Glerárgötu.</p> <p>h) Þessar breytingar munu beina umferð inn á aðrar götur í grenndinni, sem síður geta ráðið við þá umferð.</p> <p>i) Mótmælt er fyrirhuguð lækkun hámarkshraða á Glerárgötu.</p> <p>j) Athugasemd er gerð við fækkun bílastæða í námunda við miðbæinn.</p> | |
| 15. | 6.4.2014 | Hverfisnefnd Oddeyrar | Stjórn hverfisnefndar Oddeyrar fagnar áformum um einföldun Glerárgötu frá Grænugötu og gerir því ekki athugasemd við tillöguna. | Gefur ekki tilefni til svars. |
| 16. | 6.4.2014 | Sigurbjörn Arngrímsson | a) Gerð er athugasemd við þrengingu Glerárgötu í eina akgrein í hvora | a) Gera má ráð fyrir að færsla á Glerárgötu til austurs við Hofsbót verði ein fyrsta framkvæmdin í miðbænum. Sú |

Miðbær deiliskipulag, athugasemdir og svör dags, 16.4.2014.

| | | | | |
|-----|----------|---|---|---|
| | | <p>Kt. 060456-4889 Vörðugili 1</p> | <p>átt.</p> <p>b) Gerð er athugasemd við að lækka hámarkshraða á Glerárgötu, hvorutveggja mun valda óþarfa umferðatöfum.</p> <p>c) Er á móti því að taka bílastæði vestan Glerárgötu undir byggingar.</p> | <p>færsla er nauðsynleg til að koma fyrir nægilega stórum byggingarreitum á Hofsbótinni og er forsenda þess að laða fjárfesta að uppbyggingu í miðbænum. Í minnisblöðum umferðarsérfræðinga EFLU dags. 27.9. 2007 og frá 15.9.2009, kemur fram að einbreið gata muni geta annað umferð í fyrirsjáanlegri framtíð en með möguleika á fjölgun akreina er tryggt að unnt verður að bregðast við ef þróunin verði önnur. Samkvæmt umferðarlíkani bendir ekkert til þess að umferðarmynstur um svæðið komi til með að breytast við fækkun akreina á Glerárgötu enda ekki margir valkostir í boði fyrir þá sem ætla í gegnum bæinn.</p> <p>b) Ákveðið hefur verið að taka tillit til athugasemdar Vegagerðarinnar um lækkun á hámarkshraða á kaflanum á milli Strandgötu og Kaupvangsstrætis og hann því færður niður í 40 km/klst í stað 30 km/klst. Umferðarlíkon hafa sýnt að þessi breyting leiðir af sér óverulegar umferðartafir. Ferðatími gæti aukist um uþb. 15 sekúndur á háannatíma frá Strandgötu að Kaupvangsstræti við þessar breytingar, frá því sem nú er. Nú aka um 8-10.000 bílar um götuna á sólarhring. Einbreið Glerárgata getur þjónað umferðinni í fyrirsjáanlegri framtíð, eða fyrir allt að 15.000 bíla á sólarhring. Samkvæmt umferðarspám gæti það orðið einhvern tíma eftir 2035, en þá má gera ráð fyrir að tölfrá háannatíma hafi aukist um 30 sekúndur frá því sem nú er.</p> <p>c) Bílastæðasvæðið vestan Glerárgötu er mjög verðmætt svæði sem er vel til þess fallið að byggja á ásamt því að styrkja miðbæinn og tenginguna við Hof. Sjá einnig svar nr. a).</p> |
| 17. | 6.4.2014 | <p>Hafdís Eygló Jónsdóttir 040765-4769 Vörðugili 1</p> | <p>a) Gerð er athugasemd við þrengingu Glerárgötu.</p> <p>b) Gerð er athugasemd við að setja hámarkshraðann niður í 30 kílómetra.</p> | <p>a) Gera má ráð fyrir að færsla á Glerárgötu til austurs við Hofsbót verði ein fyrsta framkvæmdin í miðbænum. Sú færsla er nauðsynleg til að koma fyrir nægilega stórum byggingarreitum á Hofsbótinni og er forsenda þess að laða fjárfesta að uppbyggingu í miðbænum. Í minnisblöðum</p> |

Miðbær deiliskipulag, athugasemdir og svör dags, 16.4.2014.

| | | | | |
|-----|----------|--|---|--|
| | | | | <p>umferðarsérfræðinga EFLU dags. 27. 9. 2007 og frá 15.9.2009, kemur fram að einbreið gata muni geta annað umferð í fyrirsjáanlegri framtíð en með möguleika á fjölgun akreina er tryggt að unnt verður að bregðast við ef þróunin verði önnur. Samkvæmt umferðarlíkani bendir ekkert til þess að umferðarmynstur um svæðið komi til með að breytast við fækkun akreina á Glerárgötu enda ekki margir valkostir í boði fyrir þá sem ætla í gegnum bæinn. Bílastæðasvæðið vestan Glerárgötu er mjög verðmætt svæði sem er vel til þess fallið að byggja á ásamt því að styrkja miðbæinn og tenginguna við Hof.</p> <p>b) Ákveðið hefur verið að taka tillit til athugasemdar Vegagerðarinnar um lækkun á hámarkshraða á kaflanum á milli Strandgötu og Kaupvangsstrætis og hann því færður niður í 40 km/klst í stað 30 km/klst. Umferðarlíkon hafa sýnt að þessi breyting leiðir af sér óverulegar umferðartafir. Ferðatími gæti aukist um uþb. 15 sekúndur á háannatíma frá Strandgötu að Kaupvangsstræti við þessar breytingar, frá því sem nú er. Nú aka um 8-10.000 bílar um götuna á sólarhring. Einbreið Glerárgata getur þjónað umferðinni í fyrirsjáanlegri framtíð, eða fyrir allt að 15.000 bíla á sólarhring. Samkvæmt umferðarspám gæti það orðið einhvern tíma eftir 2035, en þá má gera ráð fyrir að tölur á háannatíma hafi aukist um 30 sekúndur frá því sem nú er.</p> |
| 18. | 6.4.2014 | Eiríkur Jónsson Kt. 051045-4679 Bakkahlíð 7 | <p>a) Telur fjölda bílastæða ófullnægjandi og staðsetning þeirra óhagkvæm. Skilyrða ætti áfangaskiptingu í lóðaúthlutun til að bregðast mætti við þegar reynsla fengist.</p> <p>b) Staðsetning umferðarmiðstöðvar við Strandgötu vestan Glerárgötu eða við Skipagötu 13 myndi styrkja</p> | <p>a) Heildarfjöldi almennra bílastæða á skipulagssvæðinu fyrir breytingu er 771 en verða 814 bílastæði þegar svæðið verður fullbyggt sem er fjölgun um 43 st. Hinsvegar fækkar stæðum á fyrirhuguðum byggingarsvæðum við Hofbót og Skipagötu um 63 og fækkar því bílastæðum í heild sinni um 20 st. Bent skal á að bílastæði við Strandgötu eru ekki talin með í ofangreindum útreikningi. Í töflu í greinargerð er hægt að sjá bílastæðafjölda á mismunandi svæðum fyrir og eftir breytingu.</p> |

Miðbær deiliskipulag, athugasemdir og svör dags, 16.4.2014.

| | | | | |
|-----|----------|--|---|--|
| | | | <p>miðbæjarkjarnann frekar.</p> <p>c) Þrengja/breyta ætti Glerárgötu í því vegstæði sem hún er í. Svæðið austan götunnar er mikilvægt fyrir miðbæinn.</p> | <p>Gert er ráð fyrir að þessi fjöldi almennra bílastæða dugi til að anna bílastæðapörf í miðbænum, þannig að verslun og þjónusta komi til með að dafna í miðbænum.</p> <p>b) Í fyrri tillögu var gert ráð yfir aðstöðu strætó við Strandgötu og hringtorgi við gatnamót Hófsbótar og Strandgötu. Þegar krafa um umferðarmiðstöð kom inn í myndina varð að finna aðra lausn þar sem svigrúm var meira og aðgengi betra. Einnig var krafan sú að umferðarmiðstöð þyrfti að vera staðsett sem í miðbæ eins og tillagan gerir ráð fyrir.</p> <p>c) Vegagerðin gerir ekki athugasemdir við breytingu á Glerárgötunni í umsögn sinni frá 2. apríl s.l. Gera má ráð fyrir að færsla á Glerárgötu til austurs við Hofsbót verði ein fyrsta framkvæmdin í miðbænum. Sú færsla er nauðsynleg til að koma fyrir nægilega stórum byggingarreitum á Hofsbótinni og er forsenda þess að laða fjárfesta að uppbyggingu í miðbænum. Bílastæðasvæðið vestan Glerárgötu verður því mjög verðmætt svæði sem er vel til þess fallið að byggja á ásamt því að styrkja miðbæinn og tenginguna við Hof.</p> |
| 19. | 7.4.2014 | Svanur Eiríksson Kt. 260543-7769 Víðilundi 25 | Mótmælt er framlögðum tillögum og skorað á bæjarstjórn að halda borgarafund. | Drög að deiliskipulagstillögu voru kynnt á opnum íbúafundi í Ráðhúsi Akureyrar 27. júní 2013. Deiliskipulagstillagan var svo kynnt ennfrekar á opnum íbúafundi í Hofi 2. desember 2013. |
| 20. | 4.4.2014 | Verkmax ehf Kt. 610999-2129 Birkilundi 1 | Óskað er eftir að byggingarreitur við Geislagötu 12 verði stækkaður frá auglýstri tillögu. | Í tillögunni og í nágildandi deiliskipulagi er reiturinn skilgreindur fyrir miðbæjarstarfsemi og íbúðir. Þar er gert ráð fyrir endurnýjun með áherslu á fjölgun íbúða í miðbænum. Fram kemur í greinargerð gildandi deiliskipulags reitsins að forsenda uppbyggingar á reitnum er að öll hús og skúrar verði fjarlægð. Skipulagsnefnd hafnaði samskonar erindi var þann 12. janúar 2011 og svo aftur 14. mars 2012. |
| 21. | 4.4.2014 | Eypór Ævar Jónsson (fh. eiganda) Kt. 040666-5249 Tröllagil 2 | Óskað er eftir að byggingarreitur við Geislagötu 10 verði stækkaður frá auglýstri tillögu. | Tekið er tillit til athugasemdarinnar og viðeigandi lagfæringar gerðar á deiliskipulagsgögnum. |

Miðbær deiliskipulag, athugasemdir og svör dags, 16.4.2014.

| | | | | |
|-----|----------|---|---|---|
| | | | | |
| 22. | 5.4.2014 | Anton Ö. Brynjarsson f.h. eiganda Hólabrautar 20 | Óskað er eftir að gert verði ráð fyrir byggingarreit fyrir 60 m ² bílgeymslu og byggingu 60m ² bílskýlis fyrir framan framangreinda bílgeymslu. Fyrir liggur samþykki nágranna fyrir framkvæmdunum. | Tekið er tillit til athugasemdarinnar og viðeigandi lagfæringar gerðar á deiliskipulagsgögnum |