

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
1	29.09.11	Gestur Geirsson kt. 190667-5619 og Elvar Sævarsson kt. 111074-3729 f.h. Hverfisnefndar Lunda- og Gerðahverfis	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Dalsbraut er óþörf samkvæmt skýrslum.</li> <li>b) Vilja fá upplýsingar um hugsanlegt sig á framkvæmdartíma.</li> <li>c) Breytt aðkoma að Lundarskóla er ekki að skapi íbúa við Heiðarlund 7 og 8.</li> <li>d) Óánægja með að umferðarhraðinn sé 50 km sunnan Skógarlundar en 30 km annars staðar.</li> </ul>	<p>Dalsbraut óþörf Jarðvegssig</p> <p>Breytt aðkoma að Lundarskóla</p> <p>Umferðarhraði</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Fram kemur í skýrslu EFLU „Athugun á þörf fyrir lagningu Dalsbrautar“ dags. 29.3.2001 að Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis sé ekki nauðsynleg vegna umferðarpunga í fyrir séðri framtíð, en lagning hennar myndi engu að síður létta á eða draga úr vexti umferðar á öðrum leiðum eins og á Þingvallastræti, Þórunnarstræti og Hlíðarbraut. Jafnframt er í skýrslunni talið að aðrar ástæður en umferðarpungi kunna að liggja að baki því að menn ákveða að leggja Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis. Augljósasti kostur Dalsbrautar sunnan Þingvallastrætis er að með lagningu götunnar munu leiðir stytta, samgöngur milli hverfa vera greiðari og umferðarkerfi Akureyrar verður heilsteypara sem stuðlar að jafnari dreifingu umferðar.</li> <li>b) Framkvæmdadeild hefur nú þegar gert hæðarmælingar á lóðarmörkum og á stöðum sem næst eru vegstæði Dalsbrautar. Gert er ráð fyrir að mælt verði að nýju á sömu stöðum eftir lagningu Dalsbrautar til þess að kanna hvort sig hafi orðið á nærliggjandi lóðum. Ef verulegt sig mælist á lóðum vegna lagningu Dalsbrautar verður hvert tilvik metið fyrir sig m.t.t. hugsanlegra skaðabóta.</li> <li>c) Skipulagsnefnd hefur tekið ákvörðun um að falla frá heimild um nýja innkeyrslu að Lundarskóla. Tekið er því tillit til athugasemdarinnar.</li> <li>d) Stefna Akureyrarbæjar er að lágmarka umferðarhraða í nágrenni við grunnskóla við 30 km eins og lagt er til á þessum hluta götunnar. Í aðalskipulagi Akureyrar 2005-2018 er Dalsbraut skilgreind sem tengibraut og er því ekki óeðlilegt að leyfður hámarkshraði sé allt að 50 km.</li> </ul>
2	29.08.11	Elvar Sævarsson f.h. húsfélagsins í Heiðarlundi 8	Nyrsti endi Heiðarlundar, þar sem snúningssvæði er fyrir bifreiðar, tilheyrir að hluta til Heiðarlundi 8 samkvæmt lóðarsamningi. Samkvæmt tillögu að breytingu á innkeyrslu Lundaskóla fer þessi hluti lóðarinnar undir malbik. Bærinn þarf að útfæra þetta svæði á annan hátt svo húsfélagið geti fengið þennan hluta lóðarinnar aftur.	Breytt aðkoma að Lundarskóla	Tekið er tillit til athugasemdarinnar og snúningshaus við enda Heiðarlundar felldur niður. Skipulagsnefnd hefur tekið ákvörðun um að falla frá heimild um nýja innkeyrslu að Lundarskóla.

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
3	03.10.11	Einar S. Bjarnason Grenilundi 11	Þessar skipulagsbreytingar rýra verðmæti og notagildi Grenilundar 11. Skorað er á Akureyrarbæ að falla frá fyrirhuguðum framkvæmdum við Dalsbraut.	Athugasemd við aðalskipulagsferli	Dalsbrautarsvæðið er skilgreint fyrir tengibraut í aðalskipulagi og hefur verið svo frá 1975. Aðalskipulag Akureyrar 2005-2018 var staðfest af umhverfisráðherra 15.12.2006. Í aðalskipulaginu var gert ráð fyrir lagningu Dalsbrautar sem nú er fyrirhuguð. Deiliskipulagstillagan sem nú er í skipulagsmeðferð byggir á þeim heimildum og er samkvæmt stefnuskrá L-listans um markmið í skipulagsmálum á kjörtímabilinu. Ávinningur þess að leggja Dalsbraut er sá að gatan mun draga að sér umferð og því létta á eða draga úr vexti umferðar á öðrum leiðum eins og á Þingvallastræti, Þórunnarstræti og Hlíðarbraut. Öllum athugasemdum sem bárust vegna auglýsingar aðalskipulagsins var svarað efnislega auk efsta manni þeirra undirskriftalista sem bárust. Innsendar athugasemdir eða ábendingar við skipulagslýsingu Dalsbrautar skal hafa til hliðsjónar við gerð deiliskipulagstillögunnar en gefa að öðru leyti ekki tilefni til svars.
4	7.10 .11	Elvar Smári Sævarsson kt. 111074-3729 Heiðarlundi 8a	<p>a) Gerð er krafa um að framkvæmdin fari í umhverfismat á heilsuspillandi þáttum.</p> <p>b) Hætta er á eignartjóni vegna jarðsigs í tengslum við veglagninguna. Nýlega hafi húsfélagið farið í miklar og kostnaðarsamar framkvæmdir við bílaplanið. Þær framkvæmdir voru vegna jarðsigs en svæðið er viðkvæmt fyrir slíku.</p> <p>c) Gerir athugasemd við að ráðast eigi í framkvæmdir við götuna án þess að þörf sé fyrir hana.</p> <p>d) Gerðar eru ýmsar athugasemdir við tillögu að hugsanlegri breyttri aðkomu að Lundarskóla. Íbúar hafi ekki áttað sig á að til stæði að breyta innkeyrslu að Lundarskóla. Skipulagið hafi ótvíræð áhrif á fasteignaverðið og mun valda beinu fjárhagslegu tjóni.</p> <p>e) Fer fram á að hljóðmön verði sett við vesturhlið Dalsbrautar frá Skógarlundi til Þingvallastrætis.</p>	<p>Umhverfismat</p> <p>Jarðvegssig</p> <p>Dalsbraut óþörf</p> <p>Breytt aðkoma að Lundarskóla</p> <p>Fleiri hljóðmanir</p>	<p>a) Deiliskipulagstillaga Dalsbrautar fellur undir lög um umhverfismat áætlananna nr. 105/2006. Í umhverfisskýrslu deiliskipulagsins er greint frá helstu mögulegum umhverfisáhrifum sem framkvæmd Dalsbrautar er líkleg til að hafa á umhverfið. Þá er reynt að segja til um hvort þessi áhrif í heild sinni geti orðið veruleg í skilningi laga nr. 105/2006. Þar sem Dalsbraut er skilgreind sem tengibraut í aðalskipulagi er framkvæmdin tilkynningarskyld samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Sú tilkynning tengist ekki deiliskipulagsferli Dalsbrautar heldur sjálfri framkvæmdinni. Í framhaldi mun Skipulagsstofnun meta hvort framkvæmdin sé veruleg og kalli á mat á umhverfisáhrifum. Ekki er hægt að gefa út framkvæmdarleyfi fyrir framkvæmd Dalsbrautar fyrr en að loknu því ferli.</p> <p>b) Framkvæmdadeild hefur nú þegar gert hæðarmælingar á lóðarmörkum og á stöðum sem næst eru vegstæði Dalsbrautar. Gert er ráð fyrir að</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
					<p>mælt verði að nýju á sömu stöðum eftir lagningu Dalsbrautar til þess að kanna hvort sig hafi orðið á nærliggjandi lóðum. Ef verulegt sig mælist á lóðum vegna lagningu Dalsbrautar verður hvert tilvik metið fyrir sig m.t.t. hugsanlegra skaðabóta.</p> <p>c) Fram kemur í skýrslu EFLU „Athugun á þörf fyrir lagningu Dalsbrautar“ dags. 29.3.2001 að Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis sé ekki nauðsynleg vegna umferðarpunga í fyrirséðri framtíð, en lagning hennar myndi engu að síður létta á eða draga úr vexti umferðar á öðrum leiðum eins og á Þingvallastræti, Þórunnarstræti og Hlíðarbraut. Jafnframt er í skýrslunni talið að aðrar ástæður en umferðarpungi kunna að liggja að baki því að menn ákveða að leggja Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis. Augljósasti kostur Dalsbrautar sunnan Þingvallastrætis er að með lagningu götunnar munu leiðir stytta, samgöngur milli hverfa vera greiðari og umferðarkerfi Akureyrar verður heilsteypara sem stuðlar að jafnari dreifingu umferðar.</p> <p>d) Skipulagsnefnd hefur tekið ákvörðun um að falla frá heimild um nýja innkeyrslu að Lundarskóla. Tekið er því tillit til athugasemdarinnar.</p> <p>e) Í tillögunni er gert ráð fyrir hljóðmön austan Dalsbrautar að gangbraut Lundarskóla. Hljóðstig á svæðinu við Dalsbraut er reiknað samkvæmt reglugerð um hávaða nr. 724/2008. Samkvæmt hljóðskýrslu EFLU dags. 22.6.2011 er ekki talin þörf á hljóðmönnum á kaflanum frá Skógarlundi að Þingvallastræti.</p>
5	11.10.11	Gíga Rut Ívarsdóttir Kt. 230575-3719 Heiðarlundi 8g	<p>a) Sama og a) í nr. 4</p> <p>b) Sama og b) í nr. 4</p> <p>c) Sama og c) í nr. 4</p> <p>d) Sama og d) í nr. 4</p> <p>e) Sama og e) í nr. 4</p> <p>f) Gera má ráð fyrir að ryðja þurfi snjó þar sem göngustígar eru. Hætta er á að grasið við göngustíginn að Lundarskóla (KA svæðið) fari illa í snjómokstri.</p> <p>g) Ekki er gert ráð fyrir girðingu meðfram göngustíg</p>	<p>Umhverfismat</p> <p>Jarðvegssig</p> <p>Dalsbraut óþörf</p> <p>Aðkoma að Lundarskóla</p> <p>Fleiri hljóðmanir</p> <p>Snjómokstur</p> <p>Girðing meðfram KA svæði</p>	<p>Liðir a-e, sama svar og við athugasemd nr. 4.</p> <p>f) Gert er ráð fyrir að snjómokstri verði þannig hátt að ekki verði skemmdir á viðbótarsvæði KA.</p> <p>g) Tekið er tillit til athugasemdarinnar og ákvæði um girðingu á mörkum Dalsbrautar og „San Zero“ svæðisins bætt á skipulagsupprátt.</p> <p>h) Haldnir hafa verið formlegir og óformlegir fundir með hagsmunaðilum á svæðinu auk íbúafundar í Lundarskóla. Skipulagslýsing og deiliskipulagstillagan hefur fengið meðferð samkvæmt skipulagslögum nr.</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
			vestan Dalsbrautar við grassvæði. h) Skortur er á samráði milli bæjaryfirvalda og fulltrúa Lundarskóla og íbúa hverfisins.	Skortur á samráði	123/2010.
6	12.10.11	Jón Hrannar Einarsson Kt. 300872-2989 Heiðarlundi 8g	a) Sama og a) í nr. 5 b) Sama og b) í nr. 5 c) Sama og c) í nr. 5 d) Sama og d) í nr. 5 e) Sama og e) í nr. 5 f) Sama og f) í nr. 5 g) Sama og g) í nr. 5 h) Sama og h) í nr. 5	Umhverfismat Jarðvegssig Dalsbraut óþörf Aðkoma að Lundarskóla Fleiri hljóðmanir Snjómokstur Girðing meðfram KA svæði Skortur á samráði	Sama svar og við athugasemd nr. 5.
7	19.10.11	Jón Hjaltason Kt. 240159-3419 Byggðavegi 101b	a) Dalsbraut er óþörf samkvæmt skýrslum. b) Óskar eftir umhverfismati.	Dalsbraut óþörf Umhverfismat	a) Fram kemur í skýrslu EFLU „Athugun á þörf fyrir lagningu Dalsbrautar“ dags. 29.3.2001 að Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis sé ekki nauðsynleg vegna umferðarþunga í fyrirséðri framtíð, en lagning hennar myndi engu að síður létta á eða draga úr vexti umferðar á öðrum leiðum eins og á Þingvallastræti, Þórunnarstræti og Hlíðarbraut. Jafnframt er í skýrslunni talið að aðrar ástæður en umferðarþungi kunna að liggja að baki því að menn ákveða að leggja Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis. Augljósasti kostur Dalsbrautar sunnan Þingvallastrætis er að með lagningu götunnar munu leiðir stytast, samgöngur milli hverfa vera greiðari og umferðarkerfi Akureyrar verður heilsteypara sem stuðlar að jafnari dreifingu umferðar. b) Deiliskipulagstillaga Dalsbrautar fellur undir lög um umhverfismat áætlaða nr. 105/2006. Í umhverfisskýrslu deiliskipulagsins er greint frá helstu mögulegum umhverfisáhrifum sem framkvæmd Dalsbrautar er líkleg til að hafa á umhverfið. Þá er reynt að segja til um hvort þessi áhrif í heild sinni geti orðið veruleg í skilningi laga nr. 105/2006. Þar sem Dalsbraut er skilgreind sem tengibraut í aðalskipulagi er framkvæmdin tilkynningarskyld samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Sú tilkynning tengist ekki deiliskipulagsferli Dalsbrautar heldur sjálfri framkvæmdinni. Í framhaldi mun Skipulagsstofnun meta hvort framkvæmdin sé

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
8	20.10.11	Halldór Brynjarsson Kt. 100859-4249 Soffía Jónsdóttir Kt. 160262-2069	a) Óska eftir umhverfismati. b) Hætta á skemmdum á nærliggjandi húsum og lóðum þar sem mjög djúpt er niður á fast víða á þessu svæði og stórfellt rask gæti haft þau áhrif að lóðir og hús myndi síga með ófyrirséðum afleiðingum og ekki ljóst hver bæri ábyrgðina í þeim efnum.	Umhverfismat Jarðvegssig	veruleg og kalli á mat á umhverfisáhrifum. Ekki er hægt að gefa út framkvæmdarleyfi fyrir framkvæmd Dalsbrautar fyrr en að loknu því ferli. a) Deiliskipulagstillaga Dalsbrautar fellur undir lög um umhverfismat áætlana nr. 105/2006. Í umhverfisskýrslu deiliskipulagsins er greint frá helstu mögulegum umhverfisáhrifum sem framkvæmd Dalsbrautar er líkleg til að hafa á umhverfið. Þá er reynt að segja til um hvort þessi áhrif í heild sinni geti orðið veruleg í skilningi laga nr. 105/2006. Þar sem Dalsbraut er skilgreind sem tengibraut í aðalskipulagi er framkvæmdin tilkynningarskyld samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Sú tilkynning tengist ekki deiliskipulagsferli Dalsbrautar heldur sjálfri framkvæmdinni. Í framhaldi mun Skipulagsstofnun meta hvort framkvæmdin sé veruleg og kalli á mat á umhverfisáhrifum. Ekki er hægt að gefa út framkvæmdarleyfi fyrir framkvæmd Dalsbrautar fyrr en að loknu því ferli. b) Framkvæmdadeild hefur nú þegar gert hæðarmælingar á lóðarmörkum og á stöðum sem næst eru vegstæði Dalsbrautar. Gert er ráð fyrir að mælt verði að nýju á sömu stöðum eftir lagningu Dalsbrautar til þess að kanna hvort sig hafi orðið á nærliggjandi lóðum. Ef verulegt sig mælist á lóðum vegna lagningu Dalsbrautar verður hvert tilvik metið fyrir sig m.t.t. hugsanlegra skaðabóta.
9	23.10.11	Edda Krístrún Vilhelmsdóttir Kt. 180961-2559	Óskar eftir umhverfismati.	Umhverfismat	Deiliskipulagstillaga Dalsbrautar fellur undir lög um umhverfismat áætlana nr. 105/2006. Í umhverfisskýrslu deiliskipulagsins er greint frá helstu mögulegum umhverfisáhrifum sem framkvæmd Dalsbrautar er líkleg til að hafa á umhverfið. Þá er reynt að segja til um hvort þessi áhrif í heild sinni geti orðið veruleg í skilningi laga nr. 105/2006. Þar sem Dalsbraut er skilgreind sem tengibraut í aðalskipulagi er framkvæmdin tilkynningarskyld samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Sú tilkynning tengist ekki deiliskipulagsferli Dalsbrautar heldur sjálfri framkvæmdinni. Í framhaldi

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
					mun Skipulagsstofnun meta hvort framkvæmdin sé veruleg og kalli á mat á umhverfisáhrifum. Ekki er hægt að gefa út framkvæmdarleyfi fyrir framkvæmd Dalsbrautar fyrr en að loknu því ferli.
10	23.10.11	Elvar Sævarsson Kt. 111074-3729 f.h. Lunda- og Gerðahverfis	<p>a) Ekki er þörf á þessari götu samkvæmt rannsóknnum vegna umferðarþunga í fyrirsjáanlegri framtíð.</p> <p>b) Fara þarf í heildstætt umhverfismat.</p> <p>c) Tilfærsla á innkeyrslu að Lundarskóla og ný staðsetning á bílastæðum við skólann eykur slyshættu fyrir þá krakka sem ganga norður Heiðarlund í skólann þar sem þau munu leggja leið sína yfir innkeyrsluna eða bílplanið.</p> <p>d) Bakgrunnshávaði mun aukast hjá nemendum í Lundarskóla og skvaldur mun hækka innan skólastofanna. Þá má gera ráð fyrir að einbeiting nemenda minnki við nám sitt.</p> <p>e) Ekki er gert ráð fyrir hljóðmönnum meðfram Lundarskóla og KA-svæðinu eða meðfram Heiðarlundi.</p> <p>f) Engar upplýsingar eru til um aukna loftmengun í hverfinu með tilkomu götunnar.</p> <p>g) Mjög fá græn útivistarsvæði verða eftir í hverfinu. Tilvalið er að nýta Dalsbrautarvegstæðið sem grænt svæði og hvetja þannig til hollra lífshátta.</p> <p>h) Gangbrautir yfir Dalsbrautina til móts við Lundarskóla verða ekki á gatnamótum, sem eykur slyshættu. Engar hraðahindranir verða á götunni aðrar en samstillt götuljósa sem eiga að hægja á umferð. Gera þarf undirgöng eða mjög öflugar hraðahindranir.</p> <p>i) Neikvætt er að KA svæðið minnkar sem og græna svæðið (vegstæðið) sem krakkar nota til leikja.</p> <p>j) Aukin slyshætta er fyrir þá iðkenndur sem búa austan Dalsbrautar og leggja leið sína fótgangandi eða á hjólum að KA-svæðinu.</p> <p>k) Aukin tenging Naustahverfis við verslun og þjónustu m.a. Glerártorg er nefnd sem rök fyrir framkvæmdum en staðreyndin er sú að styttra er fyrir íbúa Naustahverfis að leggja leið sína niður á</p>	<p>Dalsbraut óþörf</p> <p>Umhverfismat Breytt aðkoma að Lundarskóla</p> <p>Aukin hljóðmengun</p> <p>Hljóðmanir</p> <p>Loftmengun</p> <p>Skortur á grænum svæðum</p> <p>Undirgöng / fl. hraðahindranir</p> <p>Skerðing á svæði KA</p> <p>Aukin slyshætta</p> <p>Dalsbrautin óþörf</p>	<p>a) Fram kemur í skýrslu EFLU „Athugun á þörf fyrir lagningu Dalsbrautar“ dags. 29.3.2001 að Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis sé ekki nauðsynleg vegna umferðarþunga í fyrirséðri framtíð, en lagning hennar myndi engu að síður létta á eða draga úr vexti umferðar á öðrum leiðum eins og á Þingvallastræti, Þórunnarstræti og Hlíðarbraut. Jafnframt er í skýrslunni talið að aðrar ástæður um umferðarþungi kunna að liggja að baki því að menn ákveða að leggja Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis. Augljósasti kostur Dalsbrautar sunnan Þingvallastrætis er að með lagningu götunnar munu leiðir stytta, samgöngur milli hverfa vera greiðari og umferðarkerfi Akureyrar verður heilsteypara sem stuðlar að jafnari dreifingu umferðar.</p> <p>b) Deiliskipulagstillaga Dalsbrautar fellur undir lög um umhverfismat áætlanu nr. 105/2006. Í umhverfisskýrslu deiliskipulagsins er greint frá helstu mögulegum umhverfisáhrifum sem framkvæmd Dalsbrautar er líkleg til að hafa á umhverfið. Þá er reynt að segja til um hvort þessi áhrif í heild sinni geti orðið veruleg í skilningi laga nr. 105/2006. Þar sem Dalsbraut er skilgreind sem tengibraut í aðalskipulagi er framkvæmdin tilkynningarskyld samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Sú tilkynning tengist ekki deiliskipulagsferli Dalsbrautar heldur sjálfri framkvæmdinni. Í framhaldi mun Skipulagsstofnun meta hvort framkvæmdin sé veruleg og kalli á mat á umhverfisáhrifum. Ekki er hægt að gefa út framkvæmdarleyfi fyrir framkvæmd Dalsbrautar fyrr en að loknu því ferli.</p> <p>c) Skipulagsnefnd hefur tekið ákvörðun um að falla frá heimild um nýja innkeyrslu að Lundarskóla. Tekið er því tillit til athugasemdarinnar.</p> <p>d) Lundarskóli er í u.þ.b. 100m fjarlægð frá Dalsbraut.</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
			Glerártorg eftir Þórunnarstræti.		<p>Gert er ráð fyrir að hljóðmön austan Dalsbrautar að gangbraut Lundarskóla verði látin halda sér. Samkvæmt hljóðskýrslu EFLU dags. 22.6.2011 er ekki talin þörf á hljóðmönnum á kaflanum frá Skógarlundi að Þingvallastræti. Hljóðstig á svæðinu við Dalsbraut er reiknað samkvæmt reglugerð um hávaða nr. 724/2008.</p> <p>e) Sjá svar við lið nr. d.</p> <p>f) Framkvæmdin er tilkynningarskyld til Skipulagsstofnunar vegna mats á umhverfisáhrifum en þar munu áhrif s.s. vegna hugsanlegrar loftmengunar verða metin.</p> <p>g) Bent er á að Dalsbrautarsvæðið er skilgreint fyrir tengibraut í aðalskipulagi en ekki sem útivistarsvæði.</p> <p>h) Umræddur kafli Dalsbrautar er skilgreindur sem 30 km gata m.a. vegna nálægðar við Lundarskóla. Miðað við áætlað umferðarmagn á Dalsbraut og talninga á fjölda skólabarna sem þurfa að fara yfir Dalsbraut er ekki talin þörf á undirgögnum. Umferðarstýrð gönguljós munu stýra umferðarhraða á svæðinu þannig að ef ekið er hraðar en 30 km á kaflanum loga rauð ljós og breytast ekki fyrr en komið er niður í löglegan hraða. Með þessu er hægt að tryggja að umferðarhraðinn verði innan löglegra marka m.a. vegna öryggis barna og er því ekki talið nauðsyn á undirgögnum eða hraðahindrunum.</p> <p>i) Bent er á að íþróttasvæði KA er ekki innan skipulagsmarka tillögunnar. Það svæði sem nú er gert ráð fyrir að fari undir vegstæði Dalsbrautar er á svokölluðu „San Zero“ svæði sem KA hefur haft til afnota en er ekki hluti lóðar KA.</p> <p>j) Sjá svar við nr. h.</p> <p>k) Fram kemur í skýrslu EFLU „Athugun á þörf fyrir lagningu Dalsbrautar“ dags. 29.3.2001 að Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis sé ekki nauðsynleg vegna umferðarþunga í fyrirséðri framtíð, en lagning hennar myndi engu að síður létta á eða draga úr vexti umferðar á öðrum leiðum eins og á Þingvallastræti, Þórunnarstræti og Hlíðarbraut. Jafnframt er í</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
					skýrslunni talið að aðrar ástæður en umferðarþungi kunna að liggja að baki því að menn ákveða að leggja Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis. Augljósasti kostur Dalsbrautar sunnan Þingvallastrætis er að með lagningu götunnar munu leiðir stytta, samgöngur milli hverfa vera greiðari og umferðarkerfi Akureyrar verður heilsteypara sem stuðlar að jafnari dreifingu umferðar. Ekki er talið forsvaranlegt eða ásættanlegt gagnvart íbúum við Þórunnarstræti að umferð verði aukin þar, þar sem umferðarálag er nú þegar mikið.
11	24.10.11	Siguróli Magni Sigurðsson Kt. 230589-3489 Skógarbraut 927-2-2a Reykjanesbæ	<p>a) Lagning stofnbrautar í gegnum gamalgróið barna og fjölskylduhverfi er þvert á allar stefnur um öryggi og vellíðan á Akureyri.</p> <p>b) Umferðarljósín og hringtorg eiga ekki eftir að virka til þess að hægja á hraðakstri.</p> <p>c) Hver er ávinningurinn að leggja götu þar sem allir þurfa að keyra hægt og stoppa á gangbrautarljósum?</p> <p>d) Áhrifin sem Dalsbrautin mun hafa á íþróttafélagið KA eru gífurleg þar sem N1 mótið sem KA heldur á hverju sumri er stór tekjulind fyrir lítið félag. Ekki verður hægt að halda slíkt mót í sömu mynd nema að komið verði til móts við KA um stækkun á æfingarsvæðinu í suður (að Lundarskóla).</p> <p>e) Forsendur fyrir þessari braut hafa breyst og ekki er lengur þörf fyrir hana. Skýrslur sérfræðinga segja að þörfin sé ekki brýn eins og staðan er í dag.</p> <p>f) Óvíst er hvað muni gerast eða hvað muni fara af stað þegar grafið verður í þessu votlendi sem er á milli Þrastarlundar og Grenilundar.</p>	<p>Stofnbraut í gegnum gróið hverfi</p> <p>Umferðarhraði</p> <p>Umferðarhraði</p> <p>Skerðing á svæði KA</p> <p>Dalsbrautin óþörf</p> <p>Jarðvegssig</p>	<p>a) Aðalskipulag Akureyrar 2005-2018 var staðfest af umhverfisráðherra 15.12.2006. Í aðalskipulaginu var gert ráð fyrir lagningu Dalsbrautar sem nú er fyrirhuguð. Deiliskipulagstillagan sem nú er í skipulagsmeðferð byggir á þeim heimildum.</p> <p>b) Umferðarstýrð gönguljós munu stýra umferðarhraða á svæðinu þannig að ef ekið er hraðar en 30 km á kaflanum loga rauð ljós og breytast ekki fyrr en komið er niður í löglegan hraða. Með þessu er hægt að tryggja að umferðarhraðinn verði innan löglegra marka m.a. vegna öryggis barna.</p> <p>c) Ávinningur þess að leggja Dalsbraut er sá að gatan mun draga að sér umferð og því léttu á eða draga úr vexti umferðar á öðrum leiðum eins og á Þingvallastræti, Þórunnarstræti og Hlíðarbraut.</p> <p>d) Bent er á að íþróttasvæði KA er ekki innan skipulagsmarka tillögunnar. Það svæði sem nú er gert ráð fyrir að fari undir vegstæði Dalsbrautar er á svokölluðu „San Zero“ svæði sem KA hefur haft til afnota en er ekki hluti lóðar KA.</p> <p>e) Fram kemur í skýrslu EFLU „Athugun á þörf fyrir lagningu Dalsbrautar“ dags. 29.3.2001 að Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis sé ekki nauðsynleg vegna umferðarþunga í fyrirséðri framtíð, en lagning hennar myndi engu að síður léttu á eða draga úr vexti umferðar á öðrum leiðum eins og á Þingvallastræti, Þórunnarstræti og Hlíðarbraut. Jafnframt er í skýrslunni talið að aðrar ástæður en umferðarþungi kunna að liggja að baki því að menn ákveða að leggja</p>



Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
					<p>Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis. Augljósasti kostur Dalsbrautar sunnan Þingvallastrætis er að með lagningu götunnar munu leiðir styttest, samgöngur milli hverfa vera greiðari og umferðarkerfi Akureyrar verður heilsteypara sem stuðlar að jafnari dreifingu umferðar.</p> <p>f) Framkvæmdadeild hefur nú þegar gert hæðarmælingar á lóðarmörkum og á stöðum sem næst eru vegstæði Dalsbrautar. Gert er ráð fyrir að mælt verði að nýju á sömu stöðum eftir lagningu Dalsbrautar til þess að kanna hvort sig hafi orðið á nærliggjandi lóðum. Ef verulegt sig mælist á lóðum vegna lagningu Dalsbrautar verður hvert tilvik metið fyrir sig m.t.t. hugsanlegra skaðabóta.</p>
12	24.10.11	Hákon Stefánsson Kt. 070388-3169	<p>a) Tíminn sem sparast með því að keyra Dalsbrautina er of líttill eins og sjá má í skýrslu um ávinning og kostnað frá Eflu á heimasíðu Akureyrarbæjar.</p> <p>b) Svæðið hefur verið og er líklega enn, notað af börnum í hverfinu fyrir fótbolta og aðra leiki.</p>	<p>Dalsbrautin óþörf</p> <p>Götustæðið mikilvægt leiksvæði</p>	<p>a) Ávinningur þess að leggja Dalsbraut er sá að gatan mun draga að sér umferð og því létt á eða draga úr vexti umferðar á öðrum leiðum eins og á Þingvallastræti, Þórunnarstræti og Hlíðarbraut.</p> <p>b) Bent er á að Dalsbrautarsvæðið er skilgreint fyrir tengibraut í aðalskipulagi en ekki sem útivistarsvæði.</p>
13	24.10.11	Jón Ingi Cæsarsson Kt. 131252-2269	<p>a) Skoðun og rannsóknir á áhrifum jarðvegsskipta syðst á svæðinu eru ófullnægjandi og krafist er að þar verði vandað betur til verka. Í húfi eru mikil verðmæti því þarna eru hús og grónar lóðir í næsta nágrenni og tjónhætta mikil.</p> <p>b) Samskonar rannsókn þurfi að gera og gerð var þegar húsin við Undirhlíð voru byggð. Þessar aðgerðir og áætlanir þarf að færa inn í gögn er varða deiliskipulagið. Skipulagsnefnd er bent á jarðsig sem er að verða í Miðhúsabrautinni vestan hringtorgsins og sýnir að hér er um alvörumál að ræða.</p>	<p>Jarðvegsskipti</p> <p>Jarðvegssig</p>	<p>a) Gert er ráð fyrir að Dalsbraut verði lögð á svokallaðan „púða“ þ.e. að hún verði ekki grafin niður á fastann grunn. Gata og lagnir verða ekki grafin niður á fastan botn og verður útgröftur ofan við grunnvatn. Með því móti lækkar ekki grunnvatnsstaða vegna vatnsrennslis um malarfyllingar götu og lagna. Miðhúsabraut er framkvæmd þannig að hluta eins og margar aðrar götur í bænum. Með þeirri aðferð getur gatan hreyfst í samræmi við breytingar á jarðvatnsstöðu svæðisins hverju sinni. Teknar hafa verið svokallaðar Cobraborunar holur til þess að áætla fjarlægð á fastann grunn og það magn sem talið er þörf á vegna jarðvegsskipta.</p> <p>b) Framkvæmdadeild hefur nú þegar gert hæðarmælingar á lóðarmörkum og á stöðum sem næst eru vegstæði Dalsbrautar. Gert er ráð fyrir að mælt verði að nýju á sömu stöðum eftir lagningu Dalsbrautar til þess að kanna hvort sig hafi orðið á nærliggjandi lóðum. Ef verulegt sig mælist á lóðum</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
14	24.10.11	Magnús Sæmundsson Kt. 210572-3929 Heiðarlundi 6h	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Farið er fram á heildstætt umhverfismat.</li> <li>b) Athuga þarf umferðaröryggi barna til og frá skóla.</li> <li>c) Athuga þarf hugsanlegt sig á húsum í og við götuna. Óskar eftir mælingu á sínu húsi fyrir og eftir lagningu götunnar.</li> <li>d) Engin þörf er fyrir lagningu Dalsbrautar vegna þess að uppbygging í Naustahverfi er innan við 50% af því sem áætlað var.</li> <li>e) Framkvæmdin sé eyðileggin á íþróttasvæði KA og eina græna blettinum sem börnin hafa haft í hverfinu.</li> </ul>	<p>Umhverfismat Öryggismál Jarðvegssig</p> <p>Dalsbrautin óþörf</p> <p>Skerðing á svæði KA</p>	<p>vegna lagningu Dalsbrautar verður hvert tilvik metið fyrir sig m.t.t. hugsanlegra skaðabóta.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Deiliskipulagstillaga Dalsbrautar fellur undir lög um umhverfismat áætlananna nr. 105/2006. Í umhverfisskýrslu deiliskipulagsins er greint frá helstu mögulegum umhverfisáhrifum sem framkvæmd Dalsbrautar er líkleg til að hafa á umhverfið. Þá er reynt að segja til um hvort þessi áhrif í heild sinni geti orðið veruleg í skilningi laga nr. 105/2006. Þar sem Dalsbraut er skilgreind sem tengibraut í aðalskipulagi er framkvæmdin tilkynningarskyld samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Sú tilkynning tengist ekki deiliskipulagsferli Dalsbrautar heldur sjálfri framkvæmdinni. Í framhaldi mun Skipulagsstofnun meta hvort framkvæmdin sé veruleg og kalli á mat á umhverfisáhrifum. Ekki er hægt að gefa út framkvæmdarleyfi fyrir framkvæmd Dalsbrautar fyrr en að loknu því ferli.</li> <li>b) Umferðarstýrð gönguljós munu stýra umferðarhraða á svæðinu þannig að ef ekið er hraðar en 30 km á kaflanum loga rauð ljós og breytast ekki fyrr en komið er niður í löglegan hraða. Með þessu er hægt að tryggja að umferðarhraðinn verði innan löglegra marka m.a. vegna öryggis barna.</li> <li>c) Framkvæmdadeild hefur nú þegar gert hæðarmælingar á lóðarmörkum og á stöðum sem næst eru vegstæði Dalsbrautar. Gert er ráð fyrir að mælt verði að nýju á sömu stöðum eftir lagningu Dalsbrautar til þess að kanna hvort sig hafi orðið á nærliggjandi lóðum. Ef verulegt sig mælist á lóðum vegna lagningu Dalsbrautar verður hvert tilvik metið fyrir sig m.t.t. hugsanlegra skaðabóta.</li> <li>d) Ávinningur þess að leggja Dalsbraut er sá að gatan mun draga að sér umferð og því létt á eða draga úr vexti umferðar á öðrum leiðum eins og á Þingvallastræti, Þórunnarstræti og Hlíðarbraut. Uppbygging Naustahverfis mun taka lengri tíma en upphaflegar áætlanir gerður ráð fyrir en I og II hluta Naustahverfis er nánast fullbyggður en þar búa nú um</li> </ul>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
					2200 manns. e) Dalsbrautarsvæðið er skilgreint fyrir tengibraut í aðalskipulagi en ekki sem útivistarsvæði. Bent er á að íþróttasvæði KA er ekki innan skipulagsmarka tillögunnar. Það svæði sem nú er gert ráð fyrir að fari undir vegstæði Dalsbrautar er á svokölluðu „San Zero“ svæði sem KA hefur haft til afnota en er ekki hluti lóðar KA.
15	25.10.11	Ragnar Hólm Bjarnason	Spildan norðan við nyrsta raðhúsið við Heiðalund að austan ætti að gera að grænu svæði með greiðum gang- og reiðhjólbrautum og með tengingu við stigin sunnan KA svæðisins. Talsverð umferð gangandi og hjólandi fólks er á þessu svæði og garðinn mætti gera að eftirsóknarverðu dvalarstað fyrir eldri borgara og aðra.	Skortur á grænum svæðum	Dalsbrautarsvæðið er skilgreint fyrir tengibraut í aðalskipulagi en ekki sem útivistarsvæði. Bent er á að íþróttasvæði KA er ekki innan skipulagsmarka tillögunnar. Það svæði sem nú er gert ráð fyrir að fari undir vegstæði Dalsbrautar er á svokölluðu „San Zero“ svæði sem KA hefur haft til afnota en er ekki hluti lóðar KA.
16	26.10.11	Darri Arnarson Formaður Ungmennaráðs Akureyrar	Væri ekki betra að bæta við hringtorgi þar sem Þingvallastræti og Dalsbraut mætast? Í dag er erfitt að komast yfir gatnamótin og það muni versna með aukinni umferð á svæðinu.	Hringtorg við Þingvallastræti/Dalsbraut	Deiliskipulagstillagan gerir ráð fyrir ljósastryngu á gatnamótum Þingvallastrætis og Dalsbrautar.
17	26.10.11	Gunnar Magnússon	30 km. hámarks hraði veldur því að Dalsbrautin verður ekki eins fýsilegur kostur og hún mundi vera ef hraðinn yrði miðaður við 50 km/klst. Ef til stendur að stoppa of hraðan akstur með rauðu ljósi á hverjum gönguljósum, mun það hafa í för með sér minni virðingu fyrir rauðu ljósi, og meiri slyshættu sökum þess að menn myndu ekki nenna að bíða eftir rauðu ef lítil umferð er.	Umferðarhraði	Í tillögunni er gert ráð fyrir, á kaflanum frá Miðhúsabraut að Skógarlundi, verði heimilt að aka á 50 km hraða. Kaflinn frá Skógarlundi að Þingvallastræti er skilgreindur sem 30 km gata m.a. vegna nálægðar við Lundarskóla. Umferðarstyrð gönguljós munu stýra umferðarhraða á svæðinu þannig að ef ekið er hraðar en 30 km á kaflanum loga rauð ljós og breytast ekki fyrr en komið er niður í löglegan hraða. Með þessu er hægt að tryggja að umferðarhraðinn verði innan löglegra marka m.a. vegna öryggis barna.
18	31.10.11	Benedikt Sigurðarson f.h. Búseta á norðurlandi	a) Þegar snjó leysir hratt og jörð er frosin þá koma oft flóð sem leita framrásar til norðurs og hafa m.a. valdið skemmdum á húsum við Grenilund. Við hæðarsetningu á Miðhúsabraut og hringtorgi við Kjarnagötu/Dalsbraut hafa mögulega skapast aðstæður þar sem slík framrás vatns til norðurs verður ekki möguleg, nema að til komi opið ræsi undir Miðhúsabrautina í framhaldi af skurði meðfram Kjarnagötu. Gera þarf mælingar á þessum hæðarlínum og athugað hvort hætta kunni	Yfirborðsvatn, leysingarflóð og hæðarsetning á götu	a) Aðal ástæða þess að vatn flæddi í vegstæði Dalsbrautar og í Grenilund var mikið innrennsli vatns frá Naustafloa inná svæði við Naustatjörn sem rann síðan til norðurs í stað þess að renna frá Naustafloa og áfram til suðurs í farveg Brunnár í Kjarnaskógi. Þessari leið hefur verið lokað með stíflu þannig að vatn frá þessu svæði kemst ekki lengur að Grenilundarsvæðinu. Ef svo ólíklega vill til að lögn við Grenilund yfiryllist, rennur vatnið sunnan við Miðhúsabraut að Lækjargili og í Lækjarfarveg sem

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
			<p>að vera á flóðum, og þá gerðar ráðstafanir til að hægt verði að tryggja framrás leysingarvatns við aðstæður sem upp koma e.t.v. á 10 ára fresti.</p> <p>b) Afar brýnt er að Dalsbrautin verði byggð og mikilvægt að varðveita flutningsgetu götunnar en af þeim sökum ætti gatan ekki að vera með lækkuðum umferðarhraða nema þá bundið við afmarkaðan tíma á morgnum og síðdegi vegna umferðar skólabarna. Í stað þess að taka götuna niður í 30 km hámarkshraða þarf að gera ráð fyrir brú eða undirgöngum.</p> <p>c) Endurmeta þarf hæðarsetningu götunnar í landinu vegna mögulegrar flóðahættu á svæði götunnar frá Golfvallarsvæðinu og allt frá fjallshlíðinni sunnan Breiðholts og norðan Naustaborga. Reynsla af flóðaskemmdum í Grenilundi og víðar er til staðar og líklegt að götustæðið eða hliðarsvæði götunnar mundi nýtast best til að tryggja slíka framrás vatns í neyðartilvikum. Hagkvæmast væri að lækka götuna í stað þess að grafa opinn skurð meðfram henni og byggja upp hljóðmanir. Með því að lækka götuna vinnst bæði að gatan verður minna áberandi í nærsvæðinu, með betri hljóðskermun, og auðveldara verður að koma brúm fyrir gangandi umferð. Þannig verður gatan væntanlega öruggari. Með lækkun götunnar og göngubrúargerð við Lundarskóla ætti ekki að vera nein sérstök ástæða til að taka umferðarhrað götunnar niður fyrir 50 km/klst.</p>	<p>Umferðarhraði</p> <p>Hæðarsetning götu</p>	<p>rennur að Gróðrarstöðinni.</p> <p>b) Í tillögunni er gert ráð fyrir, á kaflanum frá Miðhúsabraut að Skógarlundi, verði heimilt að aka á 50 km hraða. Kaflinn frá Skógarlundi að Þingvallastræti er skilgreindur sem 30 km gata m.a. vegna nálægðar við Lundarskóla. Flutningsgeta götunnar verður sú sama en tíminn styttest eitthvað. Miðað við áætlað umferðarmagn á Dalsbraut og talninga á fjölda skólabarna sem þurfa að fara yfir Dalsbraut er ekki talin þörf á undirgöngum. Umferðarstýrð gönguljós munu stýra umferðarhraða á svæðinu þannig að ef ekið er hraðar en 30 km á kaflanum lögja rauð ljós og breytast ekki fyrr en komið er niður í löglegan hraða. Með þessu er hægt að tryggja að umferðarhraðinn verði innan löglegra marka m.a. vegna öryggis barna.</p> <p>c) Með lækkun götunnar mun grunnvatnsborð væntanlega þurfa að lækka sem gæti orðið vandamál á svæðinu þar sem grunnvatnsborð er nú þegar hátt. Sjá einnig svar við nr. a.</p>
19	1.11.11	Skipulagsstofnun	Skipulagsstofnun telur alls ekki augljóst að óbreytt gatnakerfi (núllkostur) hafi neikvæð áhrif á umhverfisþáttinn samgöngur, frekar en óveruleg áhrif. Í umhverfisskýrslu þar að rökstyðja betur hvers vegna núllkostur er talin hafa neikvæð áhrif á samgöngur.	Endurskoða þarf umhverfisþáttinn, samgöngur	Tekið verður tillit til athugasemdarinnar og lagfæringar gerðar á umhverfisskýrslunni hvað varðar nánari rökstuðning á s.k. núllkosti.
20	3.11.11	Edda Krístrún Vilhelmsdóttir Kt. 180961-2599 Espilundi 6	<p>a) Mótmaelir lagningu götunar þar sem ekki sé þörf á henni vegna umferðarpunga í fyrirsjáanlegri framtíð.</p> <p>b) Annar skipulagsuppráttur var kynntur íbúum en</p>	<p>Dalsbrautin óþörf</p> <p>Annar skipulagsuppráttur</p>	a) Fram kemur í skýrslu EFLU „Athugun á þörf fyrir lagningu Dalsbrautar“ dags. 29.3.2001 að Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis sé ekki nauðsynleg vegna umferðarpunga í fyrirséðri framtíð, en lagning hennar

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
			<p>sá sem seinna var samþykktur. Það samræmast ekki ákvæðum í 40. gr. skipulagslaga nr. 123/2010.</p> <p>c) Athugasemd er gerð við að hámarkshraði skuli ekki vera sá sami á allri Dalsbraut.</p> <p>d) Ógerningur er að meta áhrif af ýmsum umferðaröryggisráðstöfunum s.s. gangbrautum og gönguljósum í nágrenni skólans sem virðast taka mið af því að innkeyrslunni verði breytt.</p> <p>e) Í umhverfisskýrslu deiliskipulags er einungis horft til betra aðgengis að svæðinu og þá aðallega m.t.t. akandi umferðar úr Naustahverfi. Hvergi eru metin umhverfisáhrif á tómsundur barna í Lundarhverfi eða að fólk komi að svæðinu með öðrum hætti en akandi.</p> <p>f) Loftmengun mun aukast við Lundarskóla með tilkomu Dalsbrautar. Það er eðlileg krafa að þau séu metin sérstaklega en ekki beitt ágiskunum.</p>	<p>samþykktur en sá sem kynntur var</p> <p>Umferðarhraði</p> <p>Breytt aðkoma að Lundarskóla</p> <p>Umhverfismat</p> <p>Loftmengun</p>	<p>myndi engu að síður létta á eða draga úr vexti umferðar á öðrum leiðum eins og á Þingvallastræti, Þórunnarstræti og Hlíðarbraut. Jafnframt er í skýrslunni talið að aðrar ástæður en umferðarpungi kunna að liggja að baki því að menn ákveða að leggja Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis. Augljósasti kostur Dalsbrautar sunnan Þingvallastrætis er að með lagningu götunnar munu leiðir stytast, samgöngur milli hverfa vera greiðari og umferðarkerfi Akureyrar verður heilsteypara sem stuðlar að jafnari dreifingu umferðar.</p> <p>b) Á íbúafundi þar sem deiliskipulagstillagan var kynnt voru viðráðar hugmyndir um breytingar á aðkoma að Lundarskóla. Þær hugmyndir voru kynntar forsvarsmönnum Lundarskóla og KA í hönnunarferlinu og fengu þær jákvæðar undirtektir. Fram hefur komið óánægja með þá tillögu og hefur Skipulagsnefnd því tekið ákvörðun um að falla frá heimild um nýja innkeyrslu að Lundarskóla. Tekið er því tillit til athugasemdarinnar. Bent er á að bæjarstjórn tekur endanlega ákvörðun um hvaða útfærsla er valin hverju sinni til auglýsingar og getur því tillaga að deiliskipulagi tekið breytingum eftir kynningu. Ekki er hægt að skilgreina alla þætti deiliskipulagstillögu í skipulagslýsingu sbr. 40. gr. skipulagslaga heldur koma þar fram helstu áherslur bæjarstjórnar við deiliskipulagsgerðina.</p> <p>c) Dalsbrautarsvæðið er skilgreint fyrir tengibraut í aðalskipulagi með hámarkshraða 50 km. Í tillögunni er gert ráð fyrir, á kaflanum frá Miðhúsabraut að Skógarlundi, verði heimilt að aka á 50 km hraða. Kaflinn frá Skógarlundi að Þingvallastræti er skilgreindur sem 30 km gata m.a. vegna nálægðar við Lundarskóla. Umferðarstýrð gönguljós munu stýra umferðarhraða á svæðinu þannig að ef ekið er hraðar en 30 km á kaflanum loga rauð ljós og breytast ekki fyrr en komið er niður í löglegan hraða. Með þessu er hægt að tryggja að umferðarhraðinn verði innan löglegra marka m.a. vegna öryggis barna.</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
					<p>d) Sjá svar við lið b.</p> <p>e) Umhverfisskýrsla deiliskipulagsins er unnin samkvæmt forskrift og leiðbeiningum Skipulagsstofnunar. Deiliskipulagstillaga Dalsbrautar fellur undir lög um umhverfismat áætlana nr. 105/2006. Í umhverfisskýrslu deiliskipulagsins er greint frá helstu mögulegum umhverfisáhrifum sem framkvæmd Dalsbrautar er líkleg til að hafa á umhverfið. Þá er reynt að segja til um hvort þessi áhrif í heild sinni geti orðið veruleg í skilningi laga nr. 105/2006. Þar sem Dalsbraut er skilgreind sem tengibraut í aðalskipulagi er framkvæmdin tilkynningarskyld samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Sú tilkynning tengist ekki deiliskipulagsferli Dalsbrautar heldur sjálfri framkvæmdinni. Í framhaldi mun Skipulagsstofnun meta hvort framkvæmdin sé veruleg og kalli á mat á umhverfisáhrifum. Ekki er hægt að gefa út framkvæmdarleyfi fyrir framkvæmd Dalsbrautar fyrr en að loknu því ferli.</p> <p>f) Deiliskipulagstillaga Dalsbrautar fellur undir lög um umhverfismat áætlana nr. 105/2006. Í umhverfisskýrslu deiliskipulagsins er greint frá helstu mögulegum umhverfisáhrifum sem framkvæmd Dalsbrautar er líkleg til að hafa á umhverfið. Þá er reynt að segja til um hvort þessi áhrif í heild sinni geti orðið veruleg í skilningi laga nr. 105/2006. Þar sem Dalsbraut er skilgreind sem tengibraut í aðalskipulagi er framkvæmdin tilkynningarskyld samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Sú tilkynning tengist ekki deiliskipulagsferli Dalsbrautar heldur sjálfri framkvæmdinni. Í framhaldi mun Skipulagsstofnun meta hvort framkvæmdin sé veruleg og kalli á mat á umhverfisáhrifum. Ekki er hægt að gefa út framkvæmdarleyfi fyrir framkvæmd Dalsbrautar fyrr en að loknu því ferli.</p>
21	4. 11.11	Jónas Halldór Sigurðsson f.h. Húsfélagsins Heiðarlundi 5	Vill fá skrifleg svör um það hver beri ábyrgð ef jarðsig verði eða aðrar skemmdir hljótist af framkvæmdunum. Árið 2008 hafi þau farið í framkvæmdir við endurnýjun bílastæðis og lagna.	Jarðvegssig	Framkvæmdadeild hefur nú þegar gert hæðarmælingar á lóðarmörkum og á stöðum sem næst eru vegstæði Dalsbrautar. Gert er ráð fyrir að mælt verði að nýju á sömu stöðum eftir lagningu

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
			Þau hafa af því miklar áhyggjur að við gerð Dalsbrautar gæti jarðvegur við húsið farið að síga með tilheyrandi tjóni.		Dalsbrautar til þess að kanna hvort sig hafi orðið á nærliggjandi lóðum. Ef verulegt sig mælist á lóðum vegna lagningu Dalsbrautar verður hvert tilvik metið fyrir sig m.t.t. hugsanlegra skaðabóta.
22	7. 11.11	Jóhannes Árnason Stóragerði 12	<p>a) Skipulagið eins og það er lagt fram fer gegn skilmálum Aðalskipulags Akureyrar þar sem tekið var fram að ekki væri gert ráð fyrir Dalsbraut fyrr en hennar væri þörf.</p> <p>b) Í greinargerð deiliskipulagsins er vísað til þess að það eigi að birta breytingar á deiliskipulagi KA-svæðis og Lundarskóla/Lundarsels. Þetta er ekki gert og því eru forsendur þess deiliskipulags sem hér er lagt fram ekki fyrir hendi. Það hefði þurft að breyta tillögunni fyrir Dalsbrautarsvæðið til samræmis við gildandi deiliskipulag fyrir Lundarskóla og KA svæði og halda þannig u.þ.b. óbreyttri legu götu að Lundarskóla. Þar hefði verið eðlilegast að láta göngustíga og þá götu taka minna pláss og stækka þannig athafnasvæði KA.</p> <p>c) Er það rétt að við Hjarðarlund séu eingöngu einlyft íbúðarhús? Við Hjarðarlund eru kjallarar sem standa umtalsvert úr jörðu, t.d. í Hjarðarlundi 11.</p> <p>d) Skoða þarf vel hvort ekki eigi að leyfa ríflegar viðbyggingar og sólstofur. 15m<sup>2</sup> er ekki mjög stór viðbót sem sólstofa. Eðlilegra væri að kveða skýrt á um fjarlægð frá lóðarmörkum og leyfa meira frjálsræði. Það gæti þýtt að byggingarreitir þyrftu að stækka.</p> <p>e) Skoða þarf hvort skilmálar um húsform m.a. þakform séu þannig að þeir leyfi breytingar en haldi jafnframt í heildarsýnina.</p> <p>f) Athugasemd er gerð við að eingöngu er vísað í heimildir sem unnar eru í þeim tilgangi að sýna fram á að bygging Dalsbrautar sé nauðsynleg. Ekki er notuð heimild frá erlendum sérfræðingum sem voru fengnir til að skoða áhrif Dalsbrautar en þeir sérfræðingar vísuðu henni frá vegna þess að hún er ónauðsynleg og skaðleg.</p> <p>g) Þótt gert sé ráð fyrir að Dalsbraut sé 30 km gata er</p>	<p>Ósamræmi við Aðalskipulag Akureyrar</p> <p>Forsendur deiliskipulagsins Breytt aðkoma að Lundarskóla</p> <p>Ábendingar vegna greinargerðar</p> <p>Ábendingar vegna greinargerðar Byggingarreitir of þröngir</p> <p>Skilmálar um húsform</p> <p>Eingöngu vísað í ákveðnar heimildir</p>	<p>a) Í greinargerð aðalskipulags Akureyrar 2005-2018 bls. 95 er að finna eftirfarandi texta: „Á aðalskipulagi verði gert ráð fyrir Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis en framkvæmdir við götuna ekki hafnar fyrr en áhrif af lagningu Miðhúsabrautar hafa verið könnuð og aðrir kostir reyndir til þrautar. Ef gatan verður lögð verður haft samráð við íbúa og hverfisnefndir um hönnun hennar.“ Skipulagsnefnd telur miðað við ofangreint að ekki sé farið gegn skilmálum Aðalskipulags Akureyrar. Einnig kemur fram kemur í skýrslu EFLU „Athugun á þörf fyrir lagningu Dalsbrautar“ dags. 29.3.2001 að Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis sé ekki nauðsynleg vegna umferðarpunga í fyrirséðri framtíð, en lagning hennar myndi engu að síður létta á eða draga úr vexti umferðar á öðrum leiðum eins og á Þingvallastræti, Þórunnarstræti og Hlíðarbraut. Jafnframt er í skýrslunni talið að aðrar ástæður en umferðarpungi kunna að liggja að baki því að menn ákveða að leggja Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis. Augljósasti kostur Dalsbrautar sunnan Þingvallastrætis er að með lagningu götunnar munu leiðir stytast, samgöngur milli hverfa vera greiðari og umferðarkerfi Akureyrar verður heilsteypara sem stuðlar að jafnari dreifingu umferðar.</p> <p>b) Skipulagsnefnd hefur tekið ákvörðun um að falla frá heimild um nýja innkeyrslu að Lundarskóla. Tekið er því tillit til athugasemdarinnar og viðeigandi breytingar gerðar á greinargerð deiliskipulagsins.</p> <p>c) Svæðið við Hjarðarlund er skilgreint sem einbýlishúsasvæði sem er fullbyggt í dag. Í einhverjum tilvikum hafa verið leyfðir kjallarar þar sem þeim hefur verið komið við. Þar sem um tiltölulega lágreista einbýlishúsa byggð er að ræða er rétt að skilgreina svæðið fyrir einlyft einbýlishús með kjallara. Tekið er</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða			
			hún nánast eingöngu vegna umferðar í gegnum hverfið. Hún þjónar hverfinu sjálfu að litlu leyti og ekki hefur verið sýnt fram á nauðsyn hennar fyrir hverfið. Ekki eru dæmi um slíkar götur í öðrum sambærilegum skólahverfum.	Dalsbrautin ekki nauðsynleg fyrir hverfið	<p>því tillit til athugasemdarinnar og skilgreiningu um kjallara þar sem það á við bætt í greinargerð.</p> <p>d) Skipulagsnefnd telur ekki þörf á að rýmka enn frekar heimildir vegna viðbygginga og sólstofa en fram koma í tillögunni þar sem hún telur þær heimildir uppfylla þarfir um slík viðbótarmannvirki.</p> <p>e) Tekið verður tillit til ábendingarinnar um ákvæði um hámarkshæðir húsa og viðeigandi breytingar gerðar í greinargerð.</p> <p>f) Lagning fyrirhugaðrar Dalsbrautar er ekki ný á nálinni og margar skýrslur verið unnar á meðgöngutímanum. Sú skýrsla sem vitnað er til er frá árinu 2000 en við vinnslu hennar er nánast ekkert tillit tekið til uppbyggingar í Naustahverfi og þarfa þeirra íbúa fyrir góðum tengingum á milli hverfa þar sem hverfið var ekki byggt. Nýjustu gögnin eru lögð fram sem fylgigögn með tillögunni en þær skýrslur ættu að gefa sem mestar og réttastar upplýsingar um málið þar sem þær eru flestar unnar innan síðustu 5-7 ára. Sjá einnig svar við lið a.</p> <p>g) Ekki er tekið undir að Dalsbraut komi ekki til með að þjóna Lundarhverfi. Skógarlundur sem safngata tengist Dalsbraut um mitt hverfið. Með tilkomu Dalsbrautar verða tengingar bæði til norðurs og suðurlaugar frá Skógarlundi til mikilla bóta og ætti að minnka álag á öðrum leiðum s.s. á Mýrarvegi. Einnig er rétt að minnast á að tillagan gerir ráð fyrir mörgum nýjum gönguleiðum og stígum sem tengja saman Lundarhverfi og gerir svæðið mun öruggara fyrir vikið.</p>			
23	3. 11.11	Hverfisnefnd Lunda- og Gerðahverfis gerði eftirfarandi athugasemdir í viðtalstíma bæjarfulltrúa	<p>a) Á að skoða þann mikilvæga öryggisþátt að setja hraðahindranir á mótis við skólann þegar brautin verður lögð?</p> <p>b) Hvers vegna á að leyfa 50 km/klst. á syðri hluta Dalsbrautar þar sem erfiðara verður þá að ná niður hraðanum aftur við skólann.</p> <p>c) Verður gerð umferðaröryggisúttekt áður en Dalsbraut verður lögð?</p> <p>d) Verður gert umhverfismat þar sem skoðuð verður hljóð- og loftmengun af Dalsbraut annarsvegar og</p>	Hraðahindranir	Umferðarhraði	Umferðaröryggisúttekt	Umhverfismat	<p>a) Kafllinn frá Skógarlundi að Þingvallastræti er skilgreindur sem 30 km gata m.a. vegna nálægðar við Lundarskóla. Umferðarstýrð gönguljós munu stýra umferðarhraða á svæðinu þannig að ef ekið er hraðar en 30 km á kaflanum loga rauð ljós og breytast ekki fyrr en komið er niður í löglegan hraða. Með þessu er hægt að tryggja að umferðarhraðinn verði innan löglegra marka m.a. vegna öryggis barna. Til greina komi að skoða síðar hvort þörf sé á hraðahindrunum á kaflanum.</p>



Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
			<p>hinsvegar af því að færa aðkeyrsluna að Lundarskóla?</p> <p>e) Af hverju liggur svo á að byggja götuna á þessum niðurskurðartímum og þar sem Naustahverfi byggist hægar upp en gert var ráð fyrir?</p> <p>f) Hefur aðkeyrslan að Lundarskóla verið nægilega vel ígrunduð og allir þættir teknir með t.d. öryggi barnanna sem koma gangandi að skólanum?</p> <p>g) Munu skólinn, leikskólinn og íbúar fá að koma að breytingum á aðkeyrslu að Lundarskóla s.s. með því að taka þátt í vinnuhóp um málið? Hvenær verður ákvörðun tekin um hvort ráðist verði í þessar og verður sú ákvörðun kynnt? Er löglegt að fara í framkvæmdina á Dalsbraut án þess að ákvörðun um þennan mikilvæga þátt liggja fyrir?</p> <p>h) Hvað verður um tímabundið húsnæði fyrir Lundarsel sem ekki mátti færa inn á lóð Lundarsels vegna kostnaðar nú í sumar?</p>	<p>Dalsbrautin óþörf</p> <p>Breytt aðkoma að Lundarskóla</p> <p>Samráð</p> <p>Tímabundið húsnæði við Lundarsel</p>	<p>b) Stefna Akureyrarbæjar er að lágmarka umferðarhraða í nágrenni við grunnskóla við 30 km eins og lagt er til á þessum hluta götunnar. Í aðalskipulagi Akureyrar 2005-2018 er Dalsbraut skilgreind sem tengibraut og er því ekki óeðlilegt að leyfður hámarkshraði sé allt að 50 km. Sjá einnig svar við lið a.</p> <p>c) Fram kemur í skýrslu EFLU „Athugun á þörf fyrir lagningu Dalsbrautar“ dags. 29.3.2001 að gert sé ráð fyrir 3700 bílum á Dalsbraut samkvæmt skammtímaspá og 4100 bílum samkvæmt langtímaspá. Í tillöggunni er gert ráð fyrir ljósastýringum sem munu stýra umferðarhraða í götunni þannig að hann verði innan 30 km. Hönnuðir telja að þær aðgerðir eigi að duga til að tryggja öryggi barna sem fara þurfa um svæðið.</p> <p>d) Deiliskipulagstillaga Dalsbrautar fellur undir lög um umhverfismat áætlaða nr. 105/2006. Í umhverfisskýrslu deiliskipulagsins er greint frá helstu mögulegum umhverfisáhrifum sem framkvæmd Dalsbrautar er líkleg til að hafa á umhverfið. Þá er reynt að segja til um hvort þessi áhrif í heild sinni geti orðið veruleg í skilningi laga nr. 105/2006. Þar sem Dalsbraut er skilgreind sem tengibraut í aðalskipulagi er framkvæmdin tilkynningarskyld samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Sú tilkynning tengist ekki deiliskipulagsferli Dalsbrautar heldur sjálfri framkvæmdinni. Í framhaldi mun Skipulagsstofnun meta hvort framkvæmdin sé veruleg og kalli á mat á umhverfisáhrifum. Ekki er hægt að gefa út framkvæmdarleyfi fyrir framkvæmd Dalsbrautar fyrr en að loknu því ferli.</p> <p>e) Dalsbrautarsvæðið er skilgreint fyrir tengibraut í aðalskipulagi og hefur verið svo frá 1975. Aðalskipulag Akureyrar 2005-2018 var staðfest af umhverfisráðherra 15.12.2006. Í aðalskipulaginu var gert ráð fyrir lagningu Dalsbrautar sem nú er fyrirhuguð. Deiliskipulagstillagan sem nú er í skipulagsmeðferð byggir á þeim heimildum og er samkvæmt stefnuskrá L-listans um markmið í</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
					<p>skipulagsmálum á kjörtímabilinu. Ávinningur þess að leggja Dalsbraut er sá að gatan mun draga að sér umferð og því léttu á eða draga úr vexti umferðar á öðrum leiðum eins og á Þingvallastræti, Þórunnarstræti og Hlíðarbraut. Uppbygging Naustahverfis mun taka lengri tíma en upphaflegar áætlanir gerður ráð fyrir en I og II hluta Naustahverfis er nánast fullbyggður en þar búa nú um 2200 manns. Fram hefur komið m.a. á íbúafundum í Naustahverfi að mikill áhugi er meðal íbúa þar að fá þessa tengingu á milli hverfa.</p> <p>f) Skipulagsnefnd hefur tekið ákvörðun um að falla frá heimild um nýja innkeyrslu að Lundarskóla. Tekið er því tillit til athugasemdarinnar.</p> <p>g) Sjá svar við lið f.</p> <p>h) Fyrirspurnin fjallar um atriði sem er utan skipulagssvæðisins og gefur því ekki tilefni til svars.</p>
24	8.11.11	Ingvar Gunnarsson	<p>a) Sama og a) í nr. 4</p> <p>b) Sama og b) í nr. 4</p> <p>c) Sama og c) í nr. 4</p> <p>d) Sama og d) í nr. 4</p> <p>e) Sama og e) í nr. 4</p>	Umhverfismat Jarðvegssig Dalsbraut óþörf Breytt aðkoma að Lundarskóla Fleiri hljóðmanir	Sama svar og við athugasemd nr. 4.
25	9.11.11	Jón Vídalín Kt. 190265-5019 Akurgerði 9c	Gerir athugasemdir við aukna umferð við skólalóð og íþróttasvæðið.	Aukin umferð við skólalóð og íþróttasvæði	Dalsbrautarsvæðið er skilgreint fyrir tengibraut í aðalskipulagi og hefur verið svo frá 1975. Aðalskipulag Akureyrar 2005-2018 var staðfest af umhverfisráðherra 15.12.2006. Í aðalskipulaginu var gert ráð fyrir lagningu Dalsbrautar sem nú er fyrirhuguð. Deiliskipulagstillagan sem nú er í skipulagsmeðferð byggir á þeim heimildum og er samkvæmt stefnuskrá L-listans um markmið í skipulagsmálum á kjörtímabilinu. Fram kemur í skýrslu EFLU „Athugun á þörf fyrir lagningu Dalsbrautar“ dags. 29.3.2001 að gert sé ráð fyrir 3700 bílum á Dalsbraut samkvæmt skammtímaspá og 4100 bílum samkvæmt langtímaspá.
26	3.11.11	Stefán Gunnlaugsson Kt. 170345-2909 Skálateig 7	Lýsir andstöðu við fyrirhugaðri Dalsbraut við Lundarskóla.	Andstaða við fyrirhugaða Dalsbraut	Gefur ekki tilefni til svars.
27	3.11.11	Hverfisnefnd Lunda- og	a) Auglýst skipulag er ekki það sama og kynnt var á	Annar skipulagsuppráttur	a) Á íbúafundi þar sem deiliskipulagstillagan var kynnt

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
		Gerðahverfis	<p>Íbúafundi í Lundarskóla og ómögulegt er fyrir íbúa að fá heildstæða mynd af áætlaðri framkvæmd og erfitt að fá fullnægjandi svör varðandi ýmiss mál sem varða m.a. öryggi vegfarenda, hljóðvist og mengun.</p> <p>b) Athugasemdir eru gerðar við kostnaðaráætlun.</p> <p>c) Gerðar eru athugasemdir við að ekki sé búið að skoða hvort setja eigi hraðahindranir á mótis við skólann.</p> <p>d) Athugasemd er gerð við að leyfa 50/klst. á Dalsbraut frá Miðhúsabraut að Skógarlundi þar sem gera má ráð fyrir að þá verði erfiðara að ná aftur niður hraðanum í kringum skólann. Ekki er búið að sýna á fullnægjandi hátt að hægt verði að ná hraðanum niður við skólann. Ekki er talin þörf á þessum 50 km/klst. kafla enda tengist kaflinn Kjarnagötu þar sem er 30 km/klst. hámarkshraði er og hefur verið erfitt að halda þeim hraða niðri.</p> <p>e) Gera þurfi umhverfismat vegna breytinga á innkeyrslu að Lundarskóla en þar munu áhrifin verða á skóla- og leikskólabörn sem eru staðsett í tímabundnu húsnæði við hlið bílastæðisins.</p> <p>f) Ekki er gert ráð fyrir hljóðmönnum meðfram Lundarskóla og KA-svæði. Engar upplýsingar eru til, nýjar eða gamlar, um loftmengun með tilkomu götunnar. Þetta er stórmál vegna nálægðar við leik- og grunnskóla sem og heimili aldraðra.</p> <p>g) Framkvæmdin þarf að fara í heildstætt umhverfismat</p> <p>h) Umferðaröryggisúttekt vegna fyrirhugaðrar Dalsbrautar vantar.</p> <p>i) Gangbrautir yfir Dalsbrautina, til móts við Lundarskóla, verða ekki á gatnamótum sem eykur slyshættu. Engar hraðahindranir verða á götunni aðrar en samstillt götuljós. Gera þarf undirgöng á þessu svæði eða öflugar hraðahindranir.</p> <p>j) Útskot á Dalsbraut til að hleypa börnum út úr bílum er mjög vanhugsuð. Útskotið skyggir á gangbraut og er slysigildra.</p>	<p>samþykktur en sá sem kynntur var</p> <p>Kostnaður Hraðahindranir við skólann</p> <p>Umferðarhraði</p> <p>Breytt aðkoma að Lundarskóla</p> <p>Hljóðmanir</p> <p>Umhverfismat</p> <p>Umferðaröryggisúttekt</p> <p>Gangbrautir og gatnamót, Undirgöng eða hraðahindranir</p> <p>Sleppisvæði</p>	<p>voru viðraðar hugmyndir um breytingar á aðkoma að Lundarskóla. Þær hugmyndir voru kynntar forsvarsmönnum Lundarskóla og KA í hönnunarferlinu og fengu þær jákvæðar undirtektir. Fram hefur komið óánægja með þá tillögu og hefur Skipulagsnefnd því tekið ákvörðun um að falla frá heimild um nýja innkeyrslu að Lundarskóla. Tekið er því tillit til athugasemdarinnar Bent er á að bæjarstjórn tekur endanlega ákvörðun um hvaða útfærsla er valin hverju sinni til auglýsingar og getur því tillaga að deiliskipulagi tekið breytingum eftir kynningu.</p> <p>b) Gefur ekki tilefni til svars þar sem kostnaður vegna framkvæmda fellur ekki undir málefni skipulagsnefndar.</p> <p>c) Kaflinn frá Skógarlundi að Þingvallastræti er skilgreindur sem 30 km gata m.a. vegna nálægðar við Lundarskóla. Umferðarstýrð gönguljós munu stýra umferðarhraða á svæðinu þannig að ef ekið er hraðar en 30 km á kaflanum loga rauð ljós og breytast ekki fyrr en komið er niður í löglegan hraða. Með þessu er hægt að tryggja að umferðarhraðinn verði innan löglegra marka m.a. vegna öryggis barna. Til greina komi að skoða síðar hvort þörf sé á hraðahindrunum á kaflanum.</p> <p>d) Stefna Akureyrarbæjar er að lágmarka umferðarhraða í nágrenni við grunnskóla við 30 km eins og lagt er til á þessum hluta götunnar. Í aðalskipulagi Akureyrar 2005-2018 er Dalsbraut skilgreind sem tengibraut og er því ekki óeðlilegt að leyfður hámarkshraði sé allt að 50 km. Sjá einnig svar við lið c.</p> <p>e) Skipulagsnefnd hefur tekið ákvörðun um að falla frá heimild um nýja innkeyrslu að Lundarskóla. Tekið er því tillit til athugasemdarinnar.</p> <p>f) Lundarskóli er í u.þ.b. 100m fjarlægð frá Dalsbraut. Gert er ráð fyrir að hljóðmön austan Dalsbrautar að gangbraut Lundarskóla verði látnin halda sér. Samkvæmt hljóðskýrslu EFLU dags. 22.6.2011 er ekki talin þörf á hljóðmönnum á kaflanum frá Skógarlundi að</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
			<p>k) Ekki eru tíunduð neikvæð áhrif a tómsundastarf s.s. minna svæði til æfinga fyrir KA fólk.</p> <p>l) Ekki er minnst á aukna slyshættu fyrir þá iðkendur sem búa austan Dalsbrautar og leggja leið sína fótgangandi eða á hjólum á KA svæðið.</p> <p>m) Hvernig verður snjómokstri háttað á Dalsbraut og á gangstígum til þess að tryggja öryggi gangandi barna.</p>	<p>Skerðing á svæði KA</p> <p>Aukin slyshætta</p> <p>Snjómokstur</p>	<p>Þingvallastræti. Hljóðstig á svæðinu við Dalsbraut er reiknað samkvæmt reglugerð um hávaða nr. 724/2008.</p> <p>g) Deiliskipulagstillaga Dalsbrautar fellur undir lög um umhverfismat áætlaða nr. 105/2006. Í umhverfisskýrslu deiliskipulagsins er greint frá helstu mögulegum umhverfisáhrifum sem framkvæmd Dalsbrautar er líkleg til að hafa á umhverfið. Þá er reynt að segja til um hvort þessi áhrif í heild sinni geti orðið veruleg í skilningi laga nr. 105/2006. Þar sem Dalsbraut er skilgreind sem tengibraut í aðalskipulagi er framkvæmdin tilkynningarskyld samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Sú tilkynning tengist ekki deiliskipulagsferli Dalsbrautar heldur sjálfri framkvæmdinni. Í framhaldi mun Skipulagsstofnun meta hvort framkvæmdin sé veruleg og kalli á mat á umhverfisáhrifum. Ekki er hægt að gefa út framkvæmdarleyfi fyrir framkvæmd Dalsbrautar fyrr en að loknu því ferli.</p> <p>h) Fram kemur í skýrslu EFLU „Athugun á þörf fyrir lagningu Dalsbrautar“ dags. 29.3.2001 að gert sé ráð fyrir 3700 bílum á Dalsbraut samkvæmt skammtímaspá og 4100 bílum samkvæmt langtímaspá. Í tillögunni er gert ráð fyrir ljósastýringum sem munu stýra umferðarhraða í götunni þannig að hann verði innan 30 km. Hönnuðir telja að þær aðgerðir eigi að duga til að tryggja öryggi barna sem fara þurfa um svæðið.</p> <p>i) Kaflinn frá Skógarlundi að Þingvallastræti er skilgreindur sem 30 km gata m.a. vegna nálægðar við Lundarskóla. Umferðarstýrð gönguljós munu stýra umferðarhraða á svæðinu þannig að ef ekið er hraðar en 30 km á kaflanum loga rauð ljós og breytast ekki fyrr en komið er niður í löglegan hraða. Með þessu er hægt að tryggja að umferðarhraðinn verði innan löglegra marka m.a. vegna öryggis barna. Til greina komi að skoða síðar hvort þörf sé á hraðahindrunum á kaflanum. Miðað við þá umferð sem gert er ráð fyrir um Dalsbraut er ekki talið nauðsynlegt að byggja</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
					<p>undirgöng auk þess sem kostnaður er mjög hár.</p> <p>j) Engar ákvarðanir hafa verið teknar um hugsanleg svokölluð sleppisvæði í nálægð við gangbrautina við Lundarskóla. Slíkt verður væntanlega skoðað ítarlega þegar endanleg hönnun götunnar fer fram.</p> <p>k) Dalsbrautarsvæðið er skilgreint fyrir tengibraut í aðalskipulagi en ekki sem útivistarsvæði. Bent er á að íþróttasvæði KA er ekki innan skipulagsmarka tillögunnar. Það svæði sem nú er gert ráð fyrir að fari undir vegstæði Dalsbrautar er á svokölluðu „San Zero“ svæði sem KA hefur haft til afnota en er ekki hluti lóðar KA.</p> <p>l) Umræddur kafli Dalsbrautar er skilgreindur sem 30 km gata m.a. vegna nálægðar við Lundarskóla. Miðað við áætlað umferðarmagn á Dalsbraut og talninga á fjölda skólubarna sem þurfa að fara yfir Dalsbraut er ekki talin þörf á undirgöngnum. Umferðarstýrð gönguljós munu stýra umferðarhraða á svæðinu þannig að ef ekið er hraðar en 30 km á kaflanum loga rauð ljós og breytast ekki fyrr en komið er niður í löglegan hraða. Með þessu er hægt að tryggja að umferðarhraðinn verði innan löglegra marka m.a. vegna öryggis barna og annarra íbúa svæðisins.</p> <p>m) Gert er ráð fyrir að snjómokstri verði þannig háttað að þeim snjó sem ekki verði hægt að afsetja á svæðinu verði keyrt í burtu.</p>
28	10.11.11	Anna Krístrún Sigurpálsdóttir Kt. 030676-2979 f.h. allra íbúa í Grenilundi 19	<p>a) Framkvæmdin er ekki tímabær þar sem Naustahverfi er ekki eins fjölmennt og stefnt var að.</p> <p>b) Gerir athugasemd við 50 km/klst. hámarkshraða með tilliti til þess að í Skógarhlíð, Höfðahlíð, Skógarlundi og Kjarnagötu er 30 km hámarkshraði.</p> <p>c) Geri athugasemd við að gert er ráð fyrir rofi í hljóðmön við hús undirritaðrar.</p> <p>d) Spyr af hverju húsi undirritaðrar, Grenilundi 17-19 var sleppt í húsakönnuninni?</p> <p>e) Gerir athugasemdir við fyrirhugaða aðkomu að Lundarskóla og telur það vera afturför, börnin í hverfinu þurfi þá að fara yfir tvær til þrjár stórar</p>	<p>Dalsbrautin óþörf</p> <p>Umferðarhraði</p> <p>Hljóðmanir</p> <p>Húsakönnun</p> <p>Breytt aðkoma að Lundarskóla</p>	<p>a) Dalsbrautarsvæðið er skilgreint fyrir tengibraut í aðalskipulagi og hefur verið svo frá 1975. Aðalskipulag Akureyrar 2005-2018 var staðfest af umhverfisráðherra 15.12.2006. Í aðalskipulaginu var gert ráð fyrir lagningu Dalsbrautar sem nú er fyrirhuguð. Deiliskipulagstillagan sem nú er í skipulagsmeðferð byggir á þeim heimildum og er samkvæmt stefnuskrá L-listans um markmið í skipulagsmálum á kjörtímabilinu. Ávinningur þess að leggja Dalsbraut er sá að gatan mun draga að sér umferð og því létt á eða draga úr vexti umferðar á öðrum leiðum eins og á Þingvallastræti, Þórunnarstræti og Hlíðarbraut.</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
			<p>umferðargötur á leið sinni í skólann.</p> <p>f) Óskar eftir að tillagan fari í umhverfismat.</p> <p>g) Segir vera þversögn í tillögunni, varðandi eftirfarandi tvær setningar og spyr eftir hvorri skilgreiningunni sé farið við umrætt skipulag; „Samkvæmt gildandi Aðalskipulagi Akureyrar 2005-2018 er Dalsbraut heimiluð sem tengibraut en landnotkun nærumhverfis götunnar er skilgreint sem óbyggð svæði“ og „Meginhluti skipulagssvæðisins er skilgreindur í aðalskipulagi sem íbúðarsvæði, fullbyggt og fullmótað hverfi á suðurbrekkunni og Lundarhverfi“.</p>	Umhverfismat Greinargerðin	<p>Uppbygging Naustahverfis mun taka lengri tíma en upphaflegar áætlanir gerður ráð fyrir en I og II hluta Naustahverfis er nánast fullbyggður en þar búa nú um 2200 manns. Fram hefur komið m.a. á íbúafundum í Naustahverfi að mikill áhugi er meðal íbúa þar að fá þessa tengingu á milli hverfa.</p> <p>b) Stefna Akureyrarbæjar er að lágmarka umferðarhraða í nágrenni við grunnskóla við 30 km eins og lagt er til á þessum hluta götunnar. Í aðalskipulagi Akureyrar 2005-2018 er Dalsbraut skilgreind sem tengibraut og er því ekki óeðlilegt að leyfður hámarksbraði sé allt að 50 km.</p> <p>c) Hljóðstig á svæðinu við Dalsbraut er reiknað samkvæmt reglugerð um hávaða nr. 724/2008. Samkvæmt hljóðskýrslu EFLU dags. 22.6.2011 er þörf á hljóðmön suður fyrir húshlið Grenilundar 17-19 eins og tillagan gerir ráð fyrir.</p> <p>d) Tekið er tillit til athugasemdarinnar og húsakönnun uppfærð.</p> <p>e) Skipulagsnefnd hefur tekið ákvörðun um að falla frá heimild um nýja innkeyrslu að Lundarskóla. Tekið er því tillit til athugasemdarinnar.</p> <p>f) Deiliskipulagstillaga Dalsbrautar fellur undir lög um umhverfismat áætlaða nr. 105/2006. Í umhverfisskýrslu deiliskipulagsins er greint frá helstu mögulegum umhverfisáhrifum sem framkvæmd Dalsbrautar er líkleg til að hafa á umhverfið. Þá er reynt að segja til um hvort þessi áhrif í heild sinni geti orðið veruleg í skilningi laga nr. 105/2006. Þar sem Dalsbraut er skilgreind sem tengibraut í aðalskipulagi er framkvæmdin tilkynningarskyld samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Sú tilkynning tengist ekki deiliskipulagsferli Dalsbrautar heldur sjálfri framkvæmdinni. Í framhaldi mun Skipulagsstofnun meta hvort framkvæmdin sé veruleg og kalli á mat á umhverfisáhrifum. Ekki er hægt að gefa út framkvæmdarleyfi fyrir framkvæmd Dalsbrautar fyrr en að loknu því ferli.</p> <p>g) Samkvæmt aðalskipulagi Akureyrar 2005-2018 er</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
					götustæði Dalsbrautar skilgreint sem tengibraut. Svæðið á milli tengibrautarinnar og íbúðasvæðanna sitt hvorum megin er skilgreint sem „óbyggt svæði“. Ekki er því um þversögn að ræða í skilgreiningu þar sem svæðin eru með skýrt skilgreinda landnotkun hvert fyrir sig.
29	20.10.11	Regína Margrét Siguróladóttir Kt. 210156-3999 Barrlundur 4	Óskar eftir að tillagan fari í umhverfismat	Umhverfismat	Deiliskipulagstillaga Dalsbrautar fellur undir lög um umhverfismat áætlanu nr. 105/2006. Í umhverfisskýrslu deiliskipulagsins er greint frá helstu mögulegum umhverfisáhrifum sem framkvæmd Dalsbrautar er líkleg til að hafa á umhverfið. Þá er reynt að segja til um hvort þessi áhrif í heild sinni geti orðið veruleg í skilningi laga nr. 105/2006. Þar sem Dalsbraut er skilgreind sem tengibraut í aðalskipulagi er framkvæmdin tilkynningarskyld samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Sú tilkynning tengist ekki deiliskipulagsferli Dalsbrautar heldur sjálfri framkvæmdinni. Í framhaldi mun Skipulagsstofnun meta hvort framkvæmdin sé veruleg og kalli á mat á umhverfisáhrifum. Ekki er hægt að gefa út framkvæmdarleyfi fyrir framkvæmd Dalsbrautar fyrr en að loknu því ferli.
30	9.11.11	Steinar Óli Gunnarsson Kt. 300154-2479 Barrlundur 4	Óskar eftir að tillagan fari í umhverfismat	Umhverfismat	Sama svar og í nr. 29.
31	9.11.11	María Guðmundsdóttir Kt. 250651-3929 Kjarrlundi 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Samkvæmt úttekt verkfræðistofu er Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis ekki nauðsynleg vegna umferðar í fyrirséðri framtíð.</li> <li>b) Gerir athugasemd við að setja tengibraut í gegnum skólahverfi, við hlið skóla og íþróttahúss.</li> <li>c) Skipulagið ógni umferðaröryggi íbúa, skólabarna, íþróttafólks, aldraðra og annara gangandi vegfarenda. Umferðaröryggi eigi að vera í fyrirrúmi.</li> <li>d) Mikil hætta á eignartjón hjá íbúum sem búa við Dalsbrautarsvæðið vegna sigs á lóðum/landi.</li> <li>e) Gerir athugasemd við misjafnan hámarkshraða, 30 km og 50 km.</li> </ul>	<p>Dalsbrautin óþörf</p> <p>Tengibraut í grónu hverfi, við skóla og íþróttahús</p> <p>Umferðaröryggi</p> <p>Jarðvegssig</p> <p>Umferðarhraði</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Fram kemur í skýrslu EFLU „Athugun á þörf fyrir lagningu Dalsbrautar“ dags. 29.3.2001 að Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis sé ekki nauðsynleg vegna umferðarþunga í fyrirséðri framtíð, en lagning hennar myndi engu að síður létta á eða draga úr vexti umferðar á öðrum leiðum eins og á Þingvallastræti, Þórunnarstræti og Hlíðarbraut. Jafnframt er í skýrslunni talið að aðrar ástæður en umferðarþungi kunna að liggja að baki því að menn ákveða að leggja Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis. Augljósasti kostur Dalsbrautar sunnan Þingvallastrætis er að með lagningu götunnar munu leiðir stytta, samgöngur milli hverfa vera greiðari og umferðarkerfi Akureyrar verður heilsteypara sem stuðlar að jafnari dreifingu</li> </ul>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
					<p>umferðar.</p> <p>b) Dalsbrautarsvæðið er skilgreint fyrir tengibraut í aðalskipulagi og hefur verið svo frá 1975. Aðalskipulag Akureyrar 2005-2018 var staðfest af umhverfisráðherra 15.12.2006. Í aðalskipulaginu var gert ráð fyrir lagningu Dalsbrautar sem nú er fyrirhuguð. Deiliskipulagstillagan sem nú er í skipulagsmeðferð byggir á þeim heimildum og er samkvæmt stefnuskrá L-listans um markmið í skipulagsmálum á kjörtímabilinu.</p> <p>c) Í tillöggunni er gert ráð fyrir, á kaflanum frá Miðhúsabraut að Skógarlundi, verði heimilt að aka á 50 km hraða. Kaflinn frá Skógarlundi að Þingvallastræti er skilgreindur sem 30 km gata m.a. vegna nálægðar við Lundarskóla. Umferðarstýrð gönguljós munu stýra umferðarhraða á svæðinu þannig að ef ekið er hraðar en 30 km á kaflanum loga rauð ljós og breytast ekki fyrr en komið er niður í löglegan hraða. Með þessu er hægt að tryggja að umferðarhraðinn verði innan löglegra marka m.a. vegna öryggis barna.</p> <p>d) Framkvæmdadeild hefur nú þegar gert hæðarmælingar á lóðarmörkum og á stöðum sem næst eru vegstæði Dalsbrautar. Gert er ráð fyrir að mælt verði að nýju á sömu stöðum eftir lagningu Dalsbrautar til þess að kanna hvort sig hafi orðið á nærliggjandi lóðum. Ef verulegt sig mælist á lóðum vegna lagningu Dalsbrautar verður hvert tilvik metið fyrir sig m.t.t. hugsanlegra skaðabóta.</p> <p>e) Stefna Akureyrarbæjar er að lágmarka umferðarhraða í nágrenni við grunnskóla við 30 km eins og lagt er til á þessum hluta götunnar. Í aðalskipulagi Akureyrar 2005-2018 er Dalsbraut skilgreind sem tengibraut og er því ekki óeðlilegt að leyfður hámarkshraði sé allt að 50 km.</p>
32	9.11.11	Stefán Þorvaldsson Kt. 110749-4659 Kjarrlundi 4	Sama og nr. 31		Sama svar og í nr. 31.
33	9.11.11	Unnsteinn Rúnar Kárason Kt. 300863-5319	a) Sama og a) í nr. 4 b) Sama og b) í nr. 4	Umhverfismat Jarðvegssig	Sama svar og í nr. 4.



Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
		Heiðarlundi 8	c) Sama og c) í nr. 4 d) Sama og d) í nr. 4 e) Sama og e) í nr. 4	Dalsbraut óþörf Breytt aðkoma að Lundarskóla Fleiri hljóðmanir	
34	9.11.11	Jóhanna María Agnarsdóttir Kt. 140663-4099 Heiðarlundi 8	f) Sama og a) í nr. 4 g) Sama og b) í nr. 4 h) Sama og c) í nr. 4 i) Sama og d) í nr. 4 j) Sama og e) í nr. 4	Umhverfismat Jarðvegssig Dalsbraut óþörf Breytt aðkoma að Lundarskóla Fleiri hljóðmanir	Sama svar og í nr. 4.
35	9.11.11	Guðrún Rósa Þórsteinsdóttir Kt. 270370-4039 Spónsgerði 2	a) Tengibrautir, eins og Dalsbraut, eiga ekki að liggja framhjá grunnskóla og íþróttasvæði, hvergi í löndum sem við berum okkur saman við er slíkt gert. b) Ef gatan þarf að koma verður að leggja hana í stökk eins og lofað var fyrir síðustu kosningar að öðrum kosti er umferðaröryggi grunnskólabarna og barna í hverfinu ógnað. c) Athugasemd er gerð við að í hluta götunar verði hámarkshraði 50 km/klst. Gatan ætti öll að hafa 30 km/klst. hámarkshraða. d) Götustæðið er of þröngt og gatan þrengir að íþróttasvæði KA, sem er nú þegar of lítið. e) Aðkoma að Lundarskóla versnar við þessar tillögur. f) Fyrirhugaðri Dalsbraut mun fylgja hávaðamengun og útblástursmengun, gangandi og hjólandi vegfarendum til ama. g) Skorar á bæjaryfirvöld að leggja hjóla og gangstíga í stað Dalsbrautar og tengja þannig Miðhúsabraut við Þingvallastræti.	Tengibraut í grónu hverfi  Gatan í stökk Umferðaröryggi  Umferðarhraði  Götustæðið of þröngt  Aðkoma að Lundarskóla Mengun, umhverfismat  Leggja hjólastíga	a) Dalsbrautarsvæðið er skilgreint fyrir tengibraut í aðalskipulagi og hefur verið svo frá 1975. Aðalskipulag Akureyrar 2005-2018 var staðfest af umhverfisráðherra 15.12.2006. Í aðalskipulaginu var gert ráð fyrir lagningu Dalsbrautar sem nú er fyrirhuguð. Deiliskipulagstillagan sem nú er í skipulagsmeðferð byggir á þeim heimildum og er samkvæmt stefnuskrá L-listans um markmið í skipulagsmálum á kjörtímabilinu. b) Kaflinn frá Skógarlundi að Þingvallastræti er skilgreindur sem 30 km gata m.a. vegna nálægðar við Lundarskóla. Umferðarstýrð gönguljós munu stýra umferðarhraða á svæðinu þannig að ef ekið er hraðar en 30 km á kaflanum loga rauð ljós og breytast ekki fyrr en komið er niður í löglegan hraða. Með þessu er hægt að tryggja að umferðarhraðinn verði innan löglegra marka m.a. vegna öryggis barna. Til greina komi að skoða síðar hvort þörf sé á hraðahindrunum á kaflanum. Miðað við áætlað umferðarmagn á Dalsbraut og talninga á fjölda skólabarna sem þurfa að fara yfir Dalsbraut er ekki talið nauðsynlegt að leggja götuna í stökk á kaflanum við Lundarskóla sem að auki er mjög kostnaðarsöm framkvæmd. c) Stefna Akureyrarbæjar er að lágmarka umferðarhraða í nágrenni við grunnskóla við 30 km eins og lagt er til á þessum hluta götunnar. Í aðalskipulagi Akureyrar 2005-2018 er Dalsbraut skilgreind sem tengibraut og er því ekki óeðlilegt að leyfður hámarkshraði sé allt að 50 km. d) Dalsbrautarsvæðið er skilgreint fyrir tengibraut í aðalskipulagi og hefur verið svo frá 1975. Bent er á að

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
					<p>Íþróttasvæði KA er ekki innan skipulagsmarka tillögunnar. Það svæði sem nú er gert ráð fyrir að fari undir vegstæði Dalsbrautar er á svokölluðu „San Zero“ svæði sem KA hefur haft til afnota en er ekki hluti lóðar KA.</p> <p>e) Skipulagsnefnd hefur tekið ákvörðun um að falla frá heimild um nýja innkeyrslu að Lundarskóla. Tekið er því tillit til athugasemdarinnar.</p> <p>f) Deiliskipulagstillaga Dalsbrautar fellur undir lög um umhverfismat áætlana nr. 105/2006. Í umhverfisskýrslu deiliskipulagsins er greint frá helstu mögulegum umhverfisáhrifum sem framkvæmd Dalsbrautar er líkleg til að hafa á umhverfið. Þá er reynt að segja til um hvort þessi áhrif í heild sinni geti orðið veruleg í skilningi laga nr. 105/2006. Þar sem Dalsbraut er skilgreind sem tengibraut í aðalskipulagi er framkvæmdin tilkynningarskyld samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Sú tilkynning tengist ekki deiliskipulagsferli Dalsbrautar heldur sjálfri framkvæmdinni. Í framhaldi mun Skipulagsstofnun meta hvort framkvæmdin sé veruleg og kalli á mat á umhverfisáhrifum. Ekki er hægt að gefa út framkvæmdarleyfi fyrir framkvæmd Dalsbrautar fyrr en að loknu því ferli.</p> <p>g) Í deiliskipulagstillögunni er mjög metnaðarfull áætlun um lagningu stígakerfis á svæðinu þannig að hægt verði að komast greiðlega á milli svæða og tengja þannig svæðin saman við núverandi göngu- og hjólastíga.</p>
36	9.11.11	Svala Ýrr Björnsdóttir Kt. 221067-4289 Heiðarlundi 5b	<p>a) Til hvers er verið að leggja götuna þegar fagaðilar hafa lýst því yfir að ekki sé þörf á henni miðað við þá litlu umferð sem er í bænum? Einnig kom fram á íbúafundi 8. sept. að umferð verði aldrei mikil um götuna?</p> <p>b) Umferð um götuna mun að mjög litlu leyti, eða engu, léttá á umferð um Þórunnarstræti þar sem bein leið í miðbæinn, úr Naustahverfi, er um Þórunnarstræti en ekki Dalsbraut.</p> <p>c) Ef gert ráð fyrir mikilli umferð um Dalsbraut þá</p>	<p>Dalsbrautin óþörf</p> <p>Tenging úr Naustahverfi</p> <p>Hringtorg við Þingvallastræti /</p>	<p>a) Dalsbrautarsvæðið er skilgreint fyrir tengibraut í aðalskipulagi og hefur verið svo frá 1975. Aðalskipulag Akureyrar 2005-2018 var staðfest af umhverfisráðherra 15.12.2006. Í aðalskipulaginu var gert ráð fyrir lagningu Dalsbrautar sem nú er fyrirhuguð. Deiliskipulagstillagan sem nú er í skipulagsmeðferð byggir á þeim heimildum og er samkvæmt stefnuskrá L-listans um markmið í skipulagsmálum á kjörtímabilinu.</p> <p>b) Fram kemur í skýrslu EFLU „Athugun á þörf fyrir</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
			<p>þarf að gera ráð fyrir hringtorgi á gatnamótum Þingvallastrætis og Miðhúsabrautar til að greiða fyrir umferð þar.</p> <p>d) Gerð er athugasemd við að Dalsbraut sé farin í kynningarferil án þess að deiliskipulag fyrir Lundarskóla og KA svæðið hafi ekki verið gert í leiðinni. Þessi tvö svæði ásamt Dalsbraut þurfa að fylgjast að til að íbúar fái heildstæða mynd af fyrirhuguðum framkvæmdum.</p> <p>e) Deiliskipulagið sem var kynnt á íbúafundi þann 8. september var breytt þegar það kom fyrir fund bæjarstjórnar, varðandi innkeyrslu af Dalsbraut að Lundarskóla.</p> <p>f) Hvernig hafið þið hugsað ykkur snjómokstur á kaflanum frá Dalsbraut að Lundarskóla? Ekkert pláss er fyrir snjóinn og hann mun því hlaðast upp þar sem gangandi vegfarendur fara um og valda þannig ómældri slyshættu.</p> <p>g) Gerð er athugasemd við tímabundið húsnæði Lundarsels sem staðsett er á lóð Lundarskóla.</p> <p>h) Óskað er eftir því að sá undirskriftalisti sem gekk síðast er Dalsbraut var í umræðunni sé í fullu gildi þar sem einu breytingarnar sem verið hafa í bænum síðan þá er fólksfækkun.</p> <p>i) Athugasemd er gert við fyrirhugað sleppisvæði.</p> <p>j) Heildstætt umhverfismat þarf að fara fram.</p> <p>k) Af hverju er ekki gert ráð fyrir hljóðmönnum meðfram Lundarskóla, þar sem ljóst þykir að bakgrunnshávaði muni aukast hjá nemendum í skólanum.</p> <p>l) Gerð er athugasemd við misjafnan hámarkshraða í götunni og lýst yfir efasemdum um að auðvelt verði að halda niðri hraðanum gengt skólanum með því móti. Mikilvægt er að hraðinn verði 30 km á klst. frá Miðhúsabraut að Skógarlundi.</p> <p>m) Gera þurfi undirgöng vegna nálægðar götunnar við einn fjölmennasta grunnskóla bæjarins þar sem engar hraðahindranir eru á skipulagi aðrar en samstillt ljós.</p>	<p>Miðhúsabraut</p> <p>Deiliskipulag fyrir Lundarskóla /KA-svæði vantar</p> <p>Deiliskipulagi breytt eftir kynningarfund</p> <p>Snjómokstur</p> <p>Tímabundið húsnæði við Lundarsel</p> <p>Eldri undirskriftalisti</p> <p>Sleppisvæði</p> <p>Umhverfismat</p> <p>Hljóðmanir meðfram Lundarskóla</p> <p>Umferðarhraði</p> <p>Undirgöng/hraðahindranir</p>	<p>lagningu Dalsbrautar“ dags. 29.3.2001 að Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis sé ekki nauðsynleg vegna umferðarþunga í fyrirséðri framtíð, en lagning hennar myndi engu að síður létta á eða draga úr vexti umferðar á öðrum leiðum eins og á Þingvallastræti, Þórunnarstræti og Hlíðarbraut. Jafnframt er í skýrslunni talið að aðrar ástæður en umferðarþungi kunna að liggja að baki því að menn ákveða að leggja Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis. Augljósasti kostur Dalsbrautar sunnan Þingvallastrætis er að með lagningu götunnar muni leiðir styttest, samgöngur milli hverfa vera greiðari og umferðarkerfi Akureyrar verður heilsteypara sem stuðlar að jafnari dreifingu umferðar.</p> <p>c) Í skýrslu EFLU „Athugun á þörf fyrir lagningu Dalsbrautar“ dags. 29.3.2001 er bent á að æskilegt sé að bæta gatnamót Þingvallastrætis og Miðhúsabrautar og lagt til að þar komi hringtorg. Þar sem það svæði er ekki innan skipulagsmarka deiliskipulagstillögunnar er ekki tekin afstaða til þeirrar tillögu.</p> <p>d) Sjá svar við lið nr. e.</p> <p>e) Á íbúafundi þar sem deiliskipulagstillagan var kynnt voru viðraðar hugmyndir um breytingar á aðkoma að Lundarskóla. Þær hugmyndir voru kynntar forsvarsmönnum Lundarskóla og KA í hönnunarferlinu og fengu þær jákvæðar undirtektir. Fram hefur komið óánægja með þá tillögu og hefur Skipulagsnefnd því tekið ákvörðun um að falla frá heimild um nýja innkeyrslu að Lundarskóla. Tekið er því tillit til athugasemdarinnar. Bent er á að bæjarstjórn tekur endanlega ákvörðun um hvaða útfærsla er valin hverju sinni til auglýsingar og getur því tillaga að deiliskipulagi tekið breytingum eftir kynningu.</p> <p>f) Gert er ráð fyrir að snjómokstri verði þannig háttáð að þeim snjó sem ekki verði hægt að afsetja á svæðinu verði keyrt í burtu.</p> <p>g) Fyrirspurnin fjallar um atriði sem er utan skipulagssvæðisins og gefur því ekki tilefni til svars.</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
			<p>n) Setja eigi upp samskonar umferðarljós og talað er um í deiliskipulaginu fyrir Dalsbraut, í Skógarlundi á móts við Tjarnarlund og Heiðarlund til reynslu.</p> <p>o) Gerð er athugasemd við að megin rökin með götunni skuli vera þau að auðveldara verði fyrir íbúa Naustahverfis að keyra börn á æfingar í KA heimilið og einnig að þessir sömu íbúar eigi hægara með að komast á Glerártorg.</p>	<p>Samstillt umferðarljós við Skógarlund</p> <p>Umferð frá Naustahverfi</p>	<p>h) Þegar deiliskipulagstillögur eru auglýstar samkvæmt skipulagslögum er skilgreindur sex vikna athugasemdarfrestur til að skila inn athugasemdum við þá tillögu sem auglýst er hverju sinni. Því er ekki hægt að nota slík gögn á ný þar sem um nýtt skipulagferli er að ræða.</p> <p>i) Engar ákvarðanir hafa verið teknar um hugsanleg svokölluð sleppisvæði í nálægð við gangbrautina við Lundarskóla. Slíkt verður væntanlega skoðað ítarlega þegar endanleg hönnun götunnar fer fram.</p> <p>j) Deiliskipulagstillaga Dalsbrautar fellur undir lög um umhverfismat áætlaða nr. 105/2006. Í umhverfisskýrslu deiliskipulagsins er greint frá helstu mögulegum umhverfisáhrifum sem framkvæmd Dalsbrautar er líkleg til að hafa á umhverfið. Þá er reynt að segja til um hvort þessi áhrif í heild sinni geti orðið veruleg í skilningi laga nr. 105/2006. Þar sem Dalsbraut er skilgreind sem tengibraut í aðalskipulagi er framkvæmdin tilkynningarskyld samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Sú tilkynning tengist ekki deiliskipulagsferli Dalsbrautar heldur sjálfri framkvæmdinni. Í framhaldi mun Skipulagsstofnun meta hvort framkvæmdin sé veruleg og kalli á mat á umhverfisáhrifum. Ekki er hægt að gefa út framkvæmdarleyfi fyrir framkvæmd Dalsbrautar fyrr en að loknu því ferli.</p> <p>k) Gert ráð fyrir hljóðmön austan Dalsbrautar að gangbraut Lundarskóla í tillögunni. Hljóðstig á svæðinu við Dalsbraut er reiknað samkvæmt reglugerð um hávaða nr. 724/2008. Samkvæmt hljóðskýrslu EFLU dags. 22.6.2011 er ekki talin þörf á hljóðmönnum á kaflanum frá Skógarlundi að Þingvallastræti.</p> <p>l) Stefna Akureyrarbæjar er að lágmarka umferðarhraða í nágrenni við grunnskóla við 30 km eins og lagt er til á þessum hluta götunnar. Í aðalskipulagi Akureyrar 2005-2018 er Dalsbraut skilgreind sem tengibraut og er því ekki óeðlilegt að leyfður hámarkshraði sé allt að 50 km. Í tillögunni er gert ráð fyrir, á kaflanum frá Miðhúsabraut að Skógarlundi, verði heimilt að aka á</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
					<p>50 km hraða. Kaflinn frá Skógarlundi að Þingvallastræti er skilgreindur sem 30 km gata m.a. vegna nálægðar við Lundarskóla. Umferðarstýrð gönguljós munu stýra umferðarhraða á svæðinu þannig að ef ekið er hraðar en 30 km á kaflanum loga rauð ljós og breytast ekki fyrr en komið er niður í löglegan hraða. Með þessu er hægt að tryggja að umferðarhraðinn verði innan löglegra marka m.a. vegna öryggis barna.</p> <p>m) Til greina komi að skoða síðar hvort þörf sé á hraðahindrunum á kaflanum. Miðað við þá umferð sem gert er ráð fyrir um Dalsbraut er ekki talið nauðsynlegt að byggja undirgöng auk þess sem kostnaður er mjög hár.</p> <p>n) Fyrirspurnin fjallar um atriði sem er utan skipulagssvæðisins og gefur því ekki tilefni til svars.</p> <p>o) Sjá svar við lið b.</p>
37	9.11.11	Snæbjörn Ómar Guðjónsson Kt. 040878-4919 Stella Bryndís Helgadóttir Kt. 281078-3059 Kjarlundi 3	<p>a) Óska eftir að umhverfismat verði framkvæmt.</p> <p>b) Endurskoða þarf, að kafla sem liggja á meðfram Grenilundi verði 50 km gata, það muni bjóða upp á hættulegan framúrakstur/hraðakstur.</p> <p>c) Rannsaka verður hvernig öryggi barna í námunda við Lundarskóla t.a.m. sleppirein þar sem hleypa á börnum út úr bílum.</p> <p>d) Athugasemd er gerð við kostnaðaráætlun.</p> <p>e) Mikilvægt er að opna Naustahverfi inn á Þórunnarstræti.</p>	<p>Umhverfismat Umferðarhraði</p> <p>Öryggi barna/sleppisvæði</p> <p>Kostnaðaráætlun Tengja Naustahverfi við Þórunnarstræti.</p>	<p>a) Deiliskipulagstillaga Dalsbrautar fellur undir lög um umhverfismat áætlana nr. 105/2006. Í umhverfisskýrslu deiliskipulagsins er greint frá helstu mögulegum umhverfisáhrifum sem framkvæmd Dalsbrautar er líkleg til að hafa á umhverfið. Þá er reynt að segja til um hvort þessi áhrif í heild sinni geti orðið veruleg í skilningi laga nr. 105/2006. Þar sem Dalsbraut er skilgreind sem tengibraut í aðalskipulagi er framkvæmdin tilkynningarskyld samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Sú tilkynning tengist ekki deiliskipulagsferli Dalsbrautar heldur sjálfri framkvæmdinni. Í framhaldi mun Skipulagsstofnun meta hvort framkvæmdin sé veruleg og kalli á mat á umhverfisáhrifum. Ekki er hægt að gefa út framkvæmdarleyfi fyrir framkvæmd Dalsbrautar fyrr en að loknu því ferli.</p> <p>b) Stefna Akureyrarbæjar er að lágmarka umferðarhraða í nágrenni við grunnskóla við 30 km eins og lagt er til á þessum hluta götunnar. Í aðalskipulagi Akureyrar 2005-2018 er Dalsbraut skilgreind sem tengibraut og er því ekki óeðlilegt að leyfður hámarksbraut sé allt að 50 km. Í tillögunni er gert ráð fyrir, á kaflanum frá Miðhúsabraut að Skógarlundi, verði heimilt að aka á</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
					<p>50 km hraða. Kaflinn frá Skógarlundi að Þingvallastræti er skilgreindur sem 30 km gata m.a. vegna nálægðar við Lundarskóla.</p> <p>c) Engar ákvarðanir hafa verið teknar um hugsanleg svokölluð sleppisvæði í nálægð við gangbrautina við Lundarskóla. Slíkt verður væntanlega skoðað ítarlega þegar endanleg hönnun götunnar fer fram.</p> <p>d) Gefur ekki tilefni til svars þar sem kostnaður vegna framkvæmda fellur ekki undir málefni skipulagsnefndar.</p> <p>e) Fyrirspurnin fjallar um atriði sem er utan skipulagssvæðisins og gefur því ekki tilefni til svars.</p>
38	09.11.11	<p>Guðjón Ingvi Geirmundsson Kt. 220959-3689</p> <p>Halla Kristín Tulinius Kt. 261162-7099</p> <p>Agnes Yolanda G. Tulinius Kt. 070393-3449</p> <p>Anna Nidia G. Tulinius Kt. 070393-3529</p> <p>Otto Fernando G. Tulinius Kt. 211095-2459</p> <p>Helga Sóley G. Tulinius Kt. 210504-2810</p> <p>Grenilundi 17</p>	<p>a) Er ósátt við að lögð sé tengibraut mitt í gegnum gróið íbúahverfi og þau rök standast ekki að umferðaröryggi aukist, þar sem börn sem hingað til hafi ekki þurft að ganga yfir umferðargötur, þurfi að gera það nú.</p> <p>b) Gerð er athugasemd við 50 km/klst. hámarkshraða á Dalsbraut frá Miðhúsabraut að Skógarlund.</p> <p>c) Gerð er krafa um að framkvæmdin í heild fari í umhverfismat.</p> <p>d) Tilbúin þörf íbúa eins hverfis er gert hærra undir höfði en öryggi gangandi barna á leið í skóla í öðru hverfi. Nægar leiðir og greiðar eru úr Naustahverfi.</p> <p>e) Óvissa er um götutengingu við Lundarskóla. Aðkeyrsla samhliða Heiðarlundi sker gönguleið fjölda barna að skólanum, skerðir skólalóðina og mun augljóslega skapa vandræði við snjómokstur á vetrum.</p> <p>f) Gerð er athugasemd við kostnaðaráætlun.</p> <p>g) Nýleg verkfræðiúttekt sýni að Dalsbrautin sé óþörf vegna umferðarþunga. Kannanir hafi sýnt að umferð um Þórunnarstræti mun ekki minnka. Dalsbrautin verði seinfarin, sérstaklega að morgni dags.</p> <p>h) Óskað er eftir svörum frá bæjaryfirvöldum eða hönnuðum um hvort hætta sé á skemmdum á húseignum og lóðum samfara framkvæmdum og um bótaskyldu bæjarins í þessu samhengi.</p>	<p>Tengibraut í gróið hverfi</p> <p>Umferðarhraði</p> <p>Umhverfismat</p> <p>Umferð í Naustahverfi vs umferð í Lundarhverfi</p> <p>Ný aðkoma að Lundarskóla</p> <p>Kostnaðaráætlun Dalsbrautin óþörf</p> <p>Jarðvegssig</p>	<p>a) Dalsbrautarsvæðið er skilgreint fyrir tengibraut í aðalskipulagi og hefur verið svo frá 1975. Aðalskipulag Akureyrar 2005-2018 var staðfest af umhverfisráðherra 15.12.2006. Í aðalskipulaginu var gert ráð fyrir lagningu Dalsbrautar sem nú er fyrirhuguð. Deiliskipulagstillagan sem nú er í skipulagsmeðferð byggir á þeim heimildum og er samkvæmt stefnuskrá L-listans um markmið í skipulagsmálum á kjörtímabilinu.</p> <p>b) Stefna Akureyrarbæjar er að lágmarka umferðarhraða í nágrenni við grunnskóla við 30 km eins og lagt er til á þessum hluta götunnar. Í aðalskipulagi Akureyrar 2005-2018 er Dalsbraut skilgreind sem tengibraut og er því ekki óeðlilegt að leyfður hámarkshraði sé allt að 50 km. Í tillöggunni er gert ráð fyrir, á kaflanum frá Miðhúsabraut að Skógarlundi, verði heimilt að aka á 50 km hraða. Kaflinn frá Skógarlundi að Þingvallastræti er skilgreindur sem 30 km gata m.a. vegna nálægðar við Lundarskóla. Umferðarstyrð gönguljós munu stýra umferðarhraða á svæðinu þannig að ef ekið er hraðar en 30 km á kaflanum loga rauð ljós og breytast ekki fyrr en komið er niður í löglegan hraða. Með þessu er hægt að tryggja að umferðarhraðinn verði innan löglegra marka m.a. vegna öryggis barna.</p> <p>c) Deiliskipulagstillaga Dalsbrautar fellur undir lög um umhverfismat áætlana nr. 105/2006. Í umhverfisskýrslu deiliskipulagsins er greint frá helstu</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
			<p>i) Athugasemd er gerð að rof verði í hljóðmön við okkar hús vegna gangstígs sem liggur á milli húsana Grenilundar 17-19 og 21-23 og síðan áfram yfir Dalsbraut. Hætt er því við að umferðarhávaði verði yfir leyfilegum mörkum.</p> <p>j) Athuga þarf áhrif Dalsbrautar á vatnsflóð sem endurtekið hafa valdið skemmdum á okkar fasteign, síðast flæddi inn í húsið í desember 2006.</p> <p>k) Þar sem gatan er ekki lögð í stökk eins og lofað var við kosningar er rétt að hætta við hana.</p>	<p>Hljóðmön við Grenilund 17-19</p> <p>Yfirborðsvatn – flóð</p> <p>Dalsbrautin í stökk</p>	<p>mögulegum umhverfisáhrifum sem framkvæmd Dalsbrautar er líkleg til að hafa á umhverfið. Þá er reynt að segja til um hvort þessi áhrif í heild sinni geti orðið veruleg í skilningi laga nr. 105/2006.</p> <p>Þar sem Dalsbraut er skilgreind sem tengibraut í aðalskipulagi er framkvæmdin tilkynningarskyld samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Sú tilkynning tengist ekki deiliskipulagsferli Dalsbrautar heldur sjálfri framkvæmdinni. Í framhaldi mun Skipulagsstofnun meta hvort framkvæmdin sé veruleg og kalli á mat á umhverfisáhrifum. Ekki er hægt að gefa út framkvæmdarleyfi fyrir framkvæmd Dalsbrautar fyrr en að loknu því ferli.</p> <p>d) Fram kemur í skýrslu EFLU „Athugun á þörf fyrir lagningu Dalsbrautar“ dags. 29.3.2001 að Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis sé ekki nauðsynleg vegna umferðarpunga í fyrirséðri framtíð, en lagning hennar myndi engu að síður létta á eða draga úr vexti umferðar á öðrum leiðum eins og á Þingvallastræti, Þórunnarstræti og Hlíðarbraut. Jafnframt er í skýrslunni talið að aðrar ástæður en umferðarpungi kunna að liggja að baki því að menn ákveða að leggja Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis. Augljósasti kostur Dalsbrautar sunnan Þingvallastrætis er að með lagningu götunnar munu leiðir stytast, samgöngur milli hverfa vera greiðari og umferðarkerfi Akureyrar verður heilsteypara sem stuðlar að jafnari dreifingu umferðar.</p> <p>e) Skipulagsnefnd hefur tekið ákvörðun um að falla frá heimild um nýja innkeyrslu að Lundarskóla. Tekið er því tillit til athugasemdarinnar. Gert er ráð fyrir að snjómokstri verði þannig hátt að þeim snjó sem ekki verði hægt að afsetja á svæðinu verði keyrt í burtu.</p> <p>f) Gefur ekki tilefni til svars þar sem kostnaður vegna framkvæmda fellur ekki undir málefni skipulagsnefndar.</p> <p>g) Sjá svar við lið d.</p> <p>h) Framkvæmdadeild hefur nú þegar gert hæðarmælingar á lóðarmörkum og á stöðum sem</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
					<p>næst eru vegstæði Dalsbrautar. Gert er ráð fyrir að mælt verði að nýju á sömu stöðum eftir lagningu Dalsbrautar til þess að kanna hvort sig hafi orðið á nærliggjandi lóðum. Ef verulegt sig mælist á lóðum vegna lagningu Dalsbrautar verður hvert tilvik metið fyrir sig m.t.t. hugsanlegra skaðabóta.</p> <p>i) Hljóðstig á svæðinu við Dalsbraut er reiknað samkvæmt reglugerð um hávaða nr. 724/2008. Samkvæmt hljóðskýrslu EFLU dags. 22.6.2011 er þörf á hljóðmön suður fyrir húshlið Grenilundar 17-19 eins og tillagan gerir ráð fyrir.</p> <p>j) Aðal ástæða þess að vatn flæddi í vegstæði Dalsbrautar og í Grenilund var mikið innrennsli vatns frá Naustaflóa inná svæði við Naustatjörn sem rann síðan til norðurs í stað þess að renna frá Naustaflóa og áfram til suðurs í farveg Brunnár í Kjarnaskógi. Þessari leið hefur verið lokað með stíflu þannig að vatn frá þessu svæði kemst ekki lengur að Grenilundarsvæðinu. Ef svo ólíklega vill til að lögn við Grenilund yfirfyllist, rennur vatnið sunnan við Miðhúsabaut að Lækjargili og í lækjarfarveg sem rennur að Gróðrarstöðinni.</p> <p>k) Miðað við áætlað umferðarmagn á Dalsbraut og talningu á fjölda skólabarna sem þurfa að fara yfir Dalsbraut er ekki talin þörf á undirgögnum sem að auki er mjög kostnaðarsöm framkvæmd.</p>
39	9.11.11	Arnheiður Jóhannesdóttir f.h. foreldraráðs Lundarsels	<p>a) Gerir athugasemd varðandi kostnaðinn við framkvæmdina.</p> <p>b) Erfitt er að meta áhrif framkvæmdanna á öryggi, hljóðvist og mengun fyrir leikskólabörn þar sem breytingar á innkeyrslu eru ekki hafðar innan skipulagsmarkanna.</p> <p>c) Gerð er athugasemd við tímabundið húsnaði Lundarsels sem staðsett er á lóð Lundarskóla.</p> <p>d) Gerð er athugasemd við 50 km/klst. hámarkshraða á Dalsbraut frá Miðhúsabaut að Skógarlund.</p>	<p>Kostnaðaráætlun</p> <p>Breytt aðkoma að Lundarskóla</p> <p>Tímabundið húsnaði Lundarsels</p> <p>Hámarkshraði</p>	<p>a) Gefur ekki tilefni til svars þar sem kostnaður vegna framkvæmda fellur ekki undir málefni skipulagsnefndar.</p> <p>b) Skipulagsnefnd hefur tekið ákvörðun um að falla frá heimild um nýja innkeyrslu að Lundarskóla. Tekið er því tillit til athugasemdarinnar.</p> <p>c) Fyrirspurnin fjallar um atriði sem er utan skipulagssvæðisins og gefur því ekki tilefni til svars.</p> <p>d) Stefna Akureyrarbæjar er að lágmarka umferðarhraða í nágrenni við grunnskóla við 30 km eins og lagt er til á þessum hluta götunnar. Í aðalskipulagi Akureyrar 2005-2018 er Dalsbraut skilgreind sem tengibraut og er því ekki óeðlilegt að leyfður hámarkshraði sé allt að</p>



Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
					50 km. Í tillögunni er gert ráð fyrir, á kaflanum frá Miðhúsabraut að Skógarlundi, verði heimilt að aka á 50 km hraða. Kaflinn frá Skógarlundi að Þingvallastræti er skilgreindur sem 30 km gata m.a. vegna nálægðar við Lundarskóla. Umferðarstýrð gönguljós munu stýra umferðarhraða á svæðinu þannig að ef ekið er hraðar en 30 km á kaflanum loga rauð ljós og breytast ekki fyrr en komið er niður í löglegan hraða. Með þessu er hægt að tryggja að umferðarhraðinn verði innan löglegra marka m.a. vegna öryggis barna.
40	9.11.11	Stefán Ólafsson Hrafnhildur Ævarsdóttir Espilundi 4	<p>a) Gert var ráð fyrir of hraðri uppbyggingu Naustahverfis þegar þörfin á Dalsbraut var metin. Fagaðilar segja ekki þörf á götunni í nágrenni framtíð</p> <p>b) Samræmist ekki viðhorfum á 21 öld að gera miklar umferðargötur nálægt skólum, bendir á dæmi um skólagötu fulla af hraðahindrunum, t.d. við Digranesveg í Kópavogi.</p> <p>c) Athugasemd er gerð varðandi kostnað.</p>	<p>Dalsbrautin óþörf</p> <p>Tengibraut í grónu hverfi</p> <p>Kostnaðaráætlun</p>	<p>a) Dalsbrautarsvæðið er skilgreint fyrir tengibraut í aðalskipulagi og hefur verið svo frá 1975. Aðalskipulag Akureyrar 2005-2018 var staðfest af umhverfisráðherra 15.12.2006. Í aðalskipulaginu var gert ráð fyrir lagningu Dalsbrautar sem nú er fyrirhuguð. Deiliskipulagstillagan sem nú er í skipulagsmeðferð byggir á þeim heimildum og er samkvæmt stefnuskrá L-listans um markmið í skipulagsmálum á kjörtímabilinu.</p> <p>b) Stefna Akureyrarbæjar er að lágmarka umferðarhraða í nágrenni við grunnskóla við 30 km eins og lagt er til á þessum hluta götunnar. Í aðalskipulagi Akureyrar 2005-2018 er Dalsbraut skilgreind sem tengibraut og er því ekki óeðlilegt að leyfður hámarkshraði sé allt að 50 km. Í tillögunni er gert ráð fyrir, á kaflanum frá Miðhúsabraut að Skógarlundi, verði heimilt að aka á 50 km hraða. Kaflinn frá Skógarlundi að Þingvallastræti er skilgreindur sem 30 km gata m.a. vegna nálægðar við Lundarskóla. Umferðarstýrð gönguljós munu stýra umferðarhraða á svæðinu þannig að ef ekið er hraðar en 30 km á kaflanum loga rauð ljós og breytast ekki fyrr en komið er niður í löglegan hraða. Með þessu er hægt að tryggja að umferðarhraðinn verði innan löglegra marka m.a. vegna öryggis barna.</p> <p>c) Gefur ekki tilefni til svars þar sem kostnaður vegna framkvæmda fellur ekki undir málefni skipulagsnefndar.</p>
41	9.11.11	Vilborg Þórarinsdóttir, f.h. foreldra grunnskólabarna	a) Gerð er athugasemd við að hvorki núverandi aðkoma né tillaga að nýrri aðkomu séu innan	Aðkoma að Lundarskóla	a) Skipulagsnefnd hefur tekið ákvörðun um að falla frá heimild um nýja innkeyrslu að Lundarskóla. Tekið er

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
		Lundarskóla, vegna fundar 26. október 2011	<p>skipulagsins.</p> <p>b) Sleppisvæði, sérstaklega þeim megin sem börnin þurfa að fara yfir á umferðarljósum til að komast í Lundarskóla, bjóða upp á slys.</p> <p>c) Hvert verður farið með snjóinn þegar svæðið verður mokað?</p> <p>d) Hver er ástæðan fyrir 50 km/klst. hámarkshraða Dalsbrautar? Ekki eingöngu skólabörn sem fara yfir götuna, heldur einnig börn vegna íþrótt- og tómstundastarfs.</p> <p>e) Hvernig verði umferðarhraðanum haldið í 30 km/klst. og standi til að setja upp hraðahindranir á brautina?</p> <p>f) Börn úr Heiðarlundi þurfa að ganga yfir aðkeyrslu og bílaplan.</p> <p>f) Lundarsel er að missa leiksvæði sitt.</p> <p>g) Verða undirgöng undir Dalsbraut við Grenilund?</p> <p>h) Er möguleiki að reisa göngu- og hjólabrýr yfir Dalsbrautina?</p> <p>i) Eru einhver reynsla af hraðaljósum eins og hugsuð eru við Dalsbrautina, hérlandis?</p> <p>j) Varðandi vegstæðið, verða eyjur eða heil lína? Verður leyfilegt að taka framúr?</p> <p>k) Fá fulltrúar frá Lundarskóla eða foreldrum að koma að skipulagsvinnu við skólasvæðið.</p> <p>l) Verður farið í framkvæmdir við Þingvallastræti samhliða Dalsbraut?</p>	<p>Sleppisvæði</p> <p>Snjómokstur</p> <p>Umferðarhraði</p> <p>Hraðahindranir</p> <p>Umferðaröryggi</p> <p>Lundarsel</p> <p>Undirgöng</p> <p>Göngu og hjólabrýr</p> <p>Reynsla af hraðaljósum</p> <p>Gangbrautarljós</p> <p>Skipulag Lundarskóla og samráð</p> <p>Framkvæmdir við Þingvallastræti</p>	<p>því tillit til athugasemdarinnar.</p> <p>b) Engar ákvarðanir hafa verið teknar um hugsanleg svokölluð sleppisvæði í nálægð við gangbrautina við Lundarskóla. Slíkt verður væntanlega skoðað ítarlega þegar endanleg hönnun götunnar fer fram.</p> <p>c) Gert er ráð fyrir að snjómokstri verði þannig háttað að þeim snjó sem ekki verði hægt að afsetja á svæðinu verði keyrt í burtu.</p> <p>d) Stefna Akureyrarbæjar er að lágmarka umferðarhraða í nágrenni við grunnskóla við 30 km eins og lagt er til á þessum hluta götunnar. Í aðalskipulagi Akureyrar 2005-2018 er Dalsbraut skilgreind sem tengibraut og er því ekki óeðlilegt að leyfður hámarkshraði sé allt að 50 km. Í tillöggunni er gert ráð fyrir, á kaflanum frá Miðhúsabraut að Skógarlundi, verði heimilt að aka á 50 km hraða. Kaflinn frá Skógarlundi að Þingvallastræti er skilgreindur sem 30 km gata m.a. vegna nálægðar við Lundarskóla. Umferðarstýrð gönguljós munu stýra umferðarhraða á svæðinu þannig að ef ekið er hraðar en 30 km á kaflanum loga rauð ljós og breytast ekki fyrr en komið er niður í löglegan hraða. Með þessu er hægt að tryggja að umferðarhraðinn verði innan löglegra marka m.a. vegna öryggis barna.</p> <p>e) Sjá svar við lið d.</p> <p>f) Fyrirspurnin fjallar um atriði sem er utan skipulagssvæðisins og gefur því ekki tilefni til svars.</p> <p>g) Miðað við áætlað umferðarmagn á Dalsbraut og talninga á fjölda skólabarna sem þurfa að fara yfir Dalsbraut er ekki talin þörf á undirgögnum við Grenilund auk þess að kostnaður er mikill.</p> <p>h) Sjá svar við lið g.</p> <p>i) Á nokkrum stöðum við gatnamót í bænum eru umferðarstýrð umferðarljós þ.e. að þau breytast þegar nemandi kemur í götu nema umferð. Þær stýringar hafa gefið góða raun. Fyrirhuguð hraðljós hafa ekki verið notuð hér fyrr en góð reynsla er af þeim erlendis s.s. í Svíþjóð.</p> <p>j) Endanleg hönnun götunnar hefur ekki farið fram og því ekki hægt að skýra nákvæmlega út hvernig frá</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
					<p>henni verður gengið á þessu stigi. Gera má ráð fyrir að eyjur verði við gönguleiðir og gatan máluð með heilli línu á flestum stöðum nema þar sem framúrakstur verði leyfður með sérstakri varúð (hálfbrotin lína).</p> <p>k) Sjá svar við lið nr. a.</p> <p>l) Deiliskipulagstillagan gerir ráð fyrir ljósastýringu á gatnamótum Þingvallastrætis og Dalsbrautar. Aðrar framkvæmdir eru ekki fyrirhugaðar tengdar þessu deiliskipulagi.</p>
42	9.11.11	Þorberg Þ. Þorbergsson og Arnheiður Jóhannsdóttir Espilundi 14	<p>a) Gerðar eru athugasemdir við kostnaðaráætlun.</p> <p>b) Gerð er athugasemd við sleppisvæði sem voru kynnt á fundi 26. okt. sl. Sleppisvæði skyggir á gangbraut og er slysgildra.</p> <p>c) Varðandi 50 km/klst. hámarkshraða frá Miðhúsabraut að Skógarlundi - gera má ráð fyrir að erfitt verði að ná aftur niður hraðanum í kringum skólann.</p> <p>d) Gera athugasemd við að verið sé að leggja götu í gegnum gróið íbúðahverfi.</p> <p>e) Athugasemd er gerð við að ekki sé búið að skoða þann mikilvæga öryggisþátt að setja hraðahindranir á mótis við skólann.</p> <p>f) Gera þarf umhverfismat, t.d. varðandi hljóð- og loftmengun og varðandi hávaða- og slyshættu hjá þeim lóðum og fasteignum sem standa næst götunni.</p> <p>g) Gera þarf umhverfismat vegna breytinga á innkeyrslu við Lundarskóla, þar sem breytingin mun hafa áhrif á nemendur og kennara skólans.</p> <p>h) Það vanti að gera ráð fyrir hljóðmönnum meðfram Lundarskóla og KA svæðinu.</p> <p>i) Það vantar græn svæði til útivistar og hreyfingar í efri hluta brekkunnar. Dalsbrautarvegstæðið er tilvalið til þess.</p> <p>j) Hætta er að jarðsigi við húseignir. Hver ber ábyrgð á skemmdum sem geta orðið á húseignum af völdum jarðraskana við framkvæmd á Dalsbraut?</p> <p>k) Jarðvegsmön sem er nú þegar austan megin í Dalsbrautarstæði (við Espilund) er of lág og</p>	<p>Kostnaðaráætlun Sleppisvæði</p> <p>Umferðarhraði</p> <p>Tengibraut í grónu hverfi</p> <p>Hraðahindranir</p> <p>Umhverfismat</p> <p>Breytt aðkoma að Lundarskóla</p> <p>Hljóðmanir meðfram Lundarskóla og KA-svæði Skortur á grænum svæðum</p> <p>Jarðvegssig</p> <p>Hljóðmön við Espilund</p>	<p>a) Gefur ekki tilefni til svars þar sem kostnaður vegna framkvæmda fellur ekki undir málefni skipulagsnefndar.</p> <p>b) Engar ákvarðanir hafa verið teknar um hugsanleg svokölluð sleppisvæði í nálægð við gangbrautina við Lundarskóla. Slíkt verður væntanlega skoðað ítarlega þegar endanleg hönnun götunnar fer fram.</p> <p>c) Stefna Akureyrarbæjar er að lágmarka umferðarhraða í nágrenni við grunnskóla við 30 km eins og lagt er til á þessum hluta götunnar. Í aðalskipulagi Akureyrar 2005-2018 er Dalsbraut skilgreind sem tengibraut og er því ekki óeðlilegt að leyfður hámarkshraði sé allt að 50 km. Í tillöggunni er gert ráð fyrir, á kaflanum frá Miðhúsabraut að Skógarlundi, verði heimilt að aka á 50 km hraða. Kaflinn frá Skógarlundi að Þingvallastræti er skilgreindur sem 30 km gata m.a. vegna nálægðar við Lundarskóla. Umferðarstýrð gönguljós munu stýra umferðarhraða á svæðinu þannig að ef ekið er hraðar en 30 km á kaflanum loga rauð ljós og breytast ekki fyrr en komið er niður í löglegan hraða. Með þessu er hægt að tryggja að umferðarhraðinn verði innan löglegra marka m.a. vegna öryggis barna.</p> <p>d) Dalsbrautarsvæðið er skilgreint fyrir tengibraut í aðalskipulagi og hefur verið svo frá 1975. Aðalskipulag Akureyrar 2005-2018 var staðfest af umhverfisráðherra 15.12.2006. Í aðalskipulaginu var gert ráð fyrir lagningu Dalsbrautar sem nú er fyrirhuguð. Deiliskipulagstillagan sem nú er í skipulagsmeðferð byggir á þeim heimildum og er samkvæmt stefnuskrá L-listans um markmið í</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
			<p>i) endurskoða þarf hæð hennar. Engin reynsla, eða nákvæm svör um virkni þeirra, er af umferðarljósum sem eiga að hægja á umferð. Við teljum að umferðarteyppur myndist sem muni skapa hættu, sérstaklega fyrir börn.</p>	Umferðarljós	<p>skipulagsmálum á kjörtímabilinu.</p> <p>e) Sjá svar við lið c.</p> <p>f) Deiliskipulagstillaga Dalsbrautar fellur undir lög um umhverfismat áætlaða nr. 105/2006. Í umhverfisskýrslu deiliskipulagsins er greint frá helstu mögulegum umhverfisáhrifum sem framkvæmd Dalsbrautar er líkleg til að hafa á umhverfið. Þá er reynt að segja til um hvort þessi áhrif í heild sinni geti orðið veruleg í skilningi laga nr. 105/2006. Þar sem Dalsbraut er skilgreind sem tengibraut í aðalskipulagi er framkvæmdin tilkynningarskyld samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Sú tilkynning tengist ekki deiliskipulagsferli Dalsbrautar heldur sjálfri framkvæmdinni. Í framhaldi mun Skipulagsstofnun meta hvort framkvæmdin sé veruleg og kalli á mat á umhverfisáhrifum. Ekki er hægt að gefa út framkvæmdarleyfi fyrir framkvæmd Dalsbrautar fyrr en að loknu því ferli.</p> <p>g) Skipulagsnefnd hefur tekið ákvörðun um að falla frá heimild um nýja innkeyrslu að Lundarskóla. Tekið er því tillit til athugasemdarinnar.</p> <p>h) Lundarskóli er í u.þ.b. 100m fjarlægð frá Dalsbraut. Gert er ráð fyrir að hljóðmön austan Dalsbrautar að gangbraut Lundarskóla verði látnin halda sér. Samkvæmt hljóðskýrslu EFLU dags. 22.6.2011 er ekki talin þörf á hljóðmönnum á kaflanum frá Skógarlundi að Þingvallastræti. Hljóðstig á svæðinu við Dalsbraut er reiknað samkvæmt reglugerð um hávaða nr. 724/2008.</p> <p>i) Sjá svar við lið d.</p> <p>j) Framkvæmdadeild hefur nú þegar gert hæðarmælingar á lóðarmörkum og á stöðum sem næst eru vegstæði Dalsbrautar. Gert er ráð fyrir að mælt verði að nýju á sömu stöðum eftir lagningu Dalsbrautar til þess að kanna hvort sig hafi orðið á nærliggjandi lóðum. Ef verulegt sig mælist á lóðum vegna lagningu Dalsbrautar verður hvert tilvik metið fyrir sig m.t.t. hugsanlegra skaðabóta.</p> <p>k) Gert er ráð fyrir að hljóðmön austan Dalsbrautar að</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
					gangbraut Lundarskóla verði látin halda sér. Samkvæmt hljóðskýrslu EFLU dags. 22.6.2011 er ekki talin þörf á hljóðmönnum á kaflanum frá Skógarlundi að Þingvallastræti. Hljóðstig á svæðinu við Dalsbraut er reiknað samkvæmt reglugerð um hávaða nr. 724/2008 Sjá svar við lið c.
43	9.11.11	Þorberg Hinriksson og Bryndís Friðriksdóttir Lerkilundi 8	a) Sama og a) í nr. 42 b) Sama og b) í nr. 42 c) Sama og c) í nr. 42 d) Sama og d) í nr. 42 e) Sama og e) í nr. 42 f) Sama og f) í nr. 42 g) Sama og g) í nr. 42 h) Sama og h) í nr. 42 i) Sama og i) í nr. 42 j) Sama og j) í nr. 42 k) Sama og i) í nr. 42		Sama svar og við athugasemd nr. 42.
44	10.11.11	Berglind Baldursdóttir Kt. 161080-4549 f.h. nemendaráðs Lundarskóla	a) Breyting á aðkomu skólans og aðrar framkvæmdir vegna Dalsbrautar, gera það að verkum að leiksvæði nemenda skólans minnkar. b) Leggja þarf áherslu á að öryggi nemenda skólans sé að fullu tryggt ef fara á í þessar framkvæmdir.	Ný aðkoma að Lundarskóla og skerðing á leiksvæði nemenda  Öryggi	a) Skipulagsnefnd hefur tekið ákvörðun um að falla frá heimild um nýja innkeyrslu að Lundarskóla. Tekið er því tillit til athugasemdarinnar. b) Stefna Akureyrarbæjar er að lágmarka umferðarhraða í nágrenni við grunnskóla við 30 km eins og lagt er til á þessum hluta götunnar. Í aðalskipulagi Akureyrar 2005-2018 er Dalsbraut skilgreind sem tengibraut og er því ekki óeðlilegt að leyfður hámarkshraði sé allt að 50 km. Í tillögunni er gert ráð fyrir, á kaflanum frá Miðhúsabraut að Skógarlundi, verði heimilt að aka á 50 km hraða. Kaflinn frá Skógarlundi að Þingvallastræti er skilgreindur sem 30 km gata m.a. vegna nálægðar við Lundarskóla. Umferðarstýrð gönguljós munu stýra umferðarhraða á svæðinu þannig að ef ekið er hraðar en 30 km á kaflanum loga rauð ljós og breytast ekki fyrr en komið er niður í löglegan hraða. Með þessu er hægt að tryggja að umferðarhraðinn verði innan löglegra marka m.a. vegna öryggis barna.
45	9.11.11	Bjarki Karlsson Kt. 090264-7619 Grenilundi 3	a) Áður en brautin verði lögð þarf að fara í umhverfismat á framkvæmdunum b) Gerði ekki ráð fyrir þessari braut þegar keypt var fasteign við Grenilund 3, þar sem það þótti mjög	Umhverfismat  Gerði ekki ráð fyrir Dalsbraut	a) Deiliskipulagstillaga Dalsbrautar fellur undir lög um umhverfismat áætlanana nr. 105/2006. Í umhverfisskýrslu deiliskipulagsins er greint frá helstu mögulegum umhverfisáhrifum sem framkvæmd

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
			<p>ólíklegt að brautin kæmi.</p> <p>c) Samkvæmt mati sem gert var er ekki þörf á brautinni.</p> <p>d) Tvennskona hámarkshraði gerir Dalsbraut sérstaklega hættulega. Það keyra alltaf einhver % ökumanna ólöglega og þá eru slysin fljót að gerast.</p> <p>e) Gerir athugasemd við hringtorg sem koma á við Skógarlund.</p> <p>f) Telur bæjarstjórn það vera skynsamlegt, umhverfis- og fjölskylduvænt, að taka grænt svæði undir umferð bifreiða? Óskiljanlegt sé að setja eigi slíka stofnbraut í gegnum gróíð skóla-, íþrótta- og íbúðahverfi.</p> <p>g) Hver verður mengunin vegna lagningu Dalsbrautar?</p> <p>h) Slyshætta fyrir gangandi umferð verður talsverð, hljóðmanirnar gætu orðið vinsælt leiksvæði barna og unglinga, ekki síst á veturnum þegar að upplagt er að renna sér í svona aflíðandi brekku. Við hönnun svona mannvirkja verður að taka tillit til þess.</p> <p>i) Sig á lóðum er óumflýjanlegt, sérstaklega í suðurhluta brautarinnar frá Miðhúsabraut að Skóagarlandi. Er búið að meta þann kostnað sem Akureyrarbær verður fyrir við að lagfæra það tjón?</p> <p>j) Varðandi hagsmuni íbúa Naustahverfis. Væri ekki eðlilegra að eyða kröftum í að reyna leysa vandamálin varðandi samgöngur Naustahverfis, innan þess en ekki utan.</p> <p>k) Samræmist það umhverfis- og fjölskylduvænni stefnu að hafa brautina á skipulagi?</p> <p>l) Hvernig er hægt að fullyrða að áhrif framkvæmdarinnar séu óveruleg og hvað er lagt til grundvallar slíks mats? Má ekki alveg eins halda fram að áhrifin geti haft verulegt áhrif á íbúa hverfisins.</p> <p>m) Gerð er athugasemd varðandi kostnað við lagningu brautarinnar.</p>	<p>Dalsbrautin óþörf</p> <p>Umferðarhraði</p> <p>Tengibraut í grónu hverfi</p> <p>Grænt svæði</p> <p>Hugsanleg mengun Hljóðmanir og slyshætta</p> <p>Jarðvegssig og skaðabætur</p> <p>Umferð í Naustahverfi vs. umferð í Lundarhverfi</p> <p>Dalsbraut og umhverfis- og fjölskyldustefna Áhrif framkvæmdarinnar</p> <p>Kostnaðarætlun</p>	<p>Dalsbrautar er líkleg til að hafa á umhverfið. Þá er reynt að segja til um hvort þessi áhrif í heild sinni geti orðið veruleg í skilningi laga nr. 105/2006.</p> <p>Þar sem Dalsbraut er skilgreind sem tengibraut í aðalskipulagi er framkvæmdin tilkynningarskyld samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Sú tilkynning tengist ekki deiliskipulagsferli Dalsbrautar heldur sjálfri framkvæmdinni. Í framhaldi mun Skipulagsstofnun meta hvort framkvæmdin sé veruleg og kalli á mat á umhverfisáhrifum. Ekki er hægt að gefa út framkvæmdarleyfi fyrir framkvæmd Dalsbrautar fyrr en að loknu því ferli.</p> <p>b) Dalsbrautarsvæðið er skilgreint fyrir tengibraut í aðalskipulagi og hefur verið svo frá 1975. Núgildandi Aðalskipulag Akureyrar 2005-2018 var staðfest af umhverfisráðherra 15.12.2006. Í aðalskipulaginu var gert ráð fyrir lagningu Dalsbrautar sem nú er fyrirhuguð. Deiliskipulagstillagan sem nú er í skipulagsmeðferð byggir á þeim heimildum og er samkvæmt stefnuskrá L-listans um markmið í skipulagsmálum á kjörtímabilinu.</p> <p>c) Fram kemur í skýrslu EFLU „Athugun á þörf fyrir lagningu Dalsbrautar“ dags. 29.3.2001 að Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis sé ekki nauðsynleg vegna umferðarpunga í fyrirséðri framtíð, en lagning hennar myndi engu að síður létta á eða draga úr vexti umferðar á öðrum leiðum eins og á Þingvallastræti, Þórunnarstræti og Hlíðarbraut. Jafnframt er í skýrslunni talið að aðrar ástæður en umferðarpungi kunna að liggja að baki því að menn ákveða að leggja Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis. Augljósasti kostur Dalsbrautar sunnan Þingvallastrætis er að með lagningu götunnar munu leiðir stytta, samgöngur milli hverfa vera greiðari og umferðarkerfi Akureyrar verður heilsteypara sem stuðlar að jafnari dreifingu umferðar.</p> <p>d) Stefna Akureyrarbæjar er að lágmarka umferðarhraða í nágrenni við grunnskóla við 30 km eins og lagt er til á þessum hluta götunnar. Í aðalskipulagi Akureyrar</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
					<p>2005-2018 er Dalsbraut skilgreind sem tengibraut og er því ekki óeðlilegt að leyfður hámarkshraði sé allt að 50 km. Í tillögunni er gert ráð fyrir, á kaflanum frá Miðhúsabraut að Skógarlundi, verði heimilt að aka á 50 km hraða. Kafli frá Skógarlundi að Þingvallastræti er skilgreindur sem 30 km gata m.a. vegna nálægðar við Lundarskóla. Umferðarstýrð gönguljós munu stýra umferðarhraða á svæðinu þannig að ef ekið er hraðar en 30 km á kaflanum loga rauð ljós og breytast ekki fyrir en komið er niður í löglegan hraða. Með þessu er hægt að tryggja að umferðarhraðinn verði innan löglegra marka m.a. vegna öryggis barna.</p> <p>e) Umferðarsérfræðingar deiliskipulagstillögunnar telja að hringtorg sé góður kostur til að greiða úr umferð á gatnamótum Skógarlunda og Dalsbrautar. Með því ætti ekki að myndast umferðarteppur á gatnamótunum.</p> <p>f) Sjá svar við liðum b og d.</p> <p>g) Sjá svar við lið a.</p> <p>h) Sjá svar við lið b.</p> <p>i) Framkvæmdadeild hefur nú þegar gert hæðarmælingar á lóðarmörkum og á stöðum sem næst eru vegstæði Dalsbrautar. Gert er ráð fyrir að mælt verði að nýju á sömu stöðum eftir lagningu Dalsbrautar til þess að kanna hvort sig hafi orðið á nærliggjandi lóðum. Ef verulegt sig mælist á lóðum vegna lagningu Dalsbrautar verður hvert tilvik metið fyrir sig m.t.t. hugsanlegra skaðabóta.</p> <p>j) Sjá svar við lið c.</p> <p>k) Sjá svar við lið b.</p> <p>l) Sjá svar við lið a. Að öðru leyti er vísað í fylgigögn deiliskipulagsins sem svar við athugasemdinni.</p> <p>m) Gefur ekki tilefni til svars þar sem kostnaður vegna framkvæmda fellur ekki undir málefni skipulagsnefndar.</p>
46	10.11.11	Unnsteinn Jónsson Kt. 151263-4029 Steinahlíð 6c	a) Legg til að leyfður hámarkshraði á kaflanum frá Miðhúsabraut að Skógarlundi verði 30 km eins og á kaflanum frá Skógarlundi að Þingvallastræti. Með 30 km hámarkshraða á allri Dalsbrautinni frá	Umferðarhraði	a) Stefna Akureyrarbæjar er að lágmarka umferðarhraða í nágrenni við grunnskóla við 30 km eins og lagt er til á þessum hluta götunnar. Í aðalskipulagi Akureyrar 2005-2018 er Dalsbraut skilgreind sem tengibraut og

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
			<p>Miðhúsabraut að Þingvallastræti þarf ekki að gera neinar nýjar hljóðmanir.</p> <p>b) Laga og minnka þarf beygju á hjóla/göngustígum meðfram Dalsbraut. Þar sem stígur þverar Skógarlund eru tvær vinkilbeygjur. Ástæðulaust er að hafa svona beygju til að hægja á hjólandi umferð sem þvera 30 km götu. Til hliðsjónar er hægt að skoða hvernig þverun á Dalsbraut við Miðhúsabraut er. Við kross á stígum á mótis við Lundarskóla (við gönguljósinn) eru óþarfa hlykkir, sérstaklega á norður – suður stígunum. Þarna er hægt að láta stíg úr Víðilundi koma þvert á norður-suður stíginn og ef til vill hægja á þeim sem koma hann suð-vestur.</p>	Beygjur á hjóla- og göngustígum	<p>er því ekki óeðlilegt að leyfður hámarkshraði sé allt að 50 km. Í tillöggunni er gert ráð fyrir, á kaflanum frá Miðhúsabraut að Skógarlundi, verði heimilt að aka á 50 km hraða. Kaflinn frá Skógarlundi að Þingvallastræti er skilgreindur sem 30 km gata m.a. vegna nálægðar við Lundarskóla. Umferðarstýrð gönguljós munu stýra umferðarhraða á svæðinu þannig að ef ekið er hraðar en 30 km á kaflanum loga rauð ljós og breytast ekki fyrr en komið er niður í löglegan hraða. Með þessu er hægt að tryggja að umferðarhraðinn verði innan löglegra marka m.a. vegna öryggis barna.</p> <p>Samkvæmt hljóðskýrslu EFLU dags. 22.6.2011 er ekki talin þörf á hljóðmönnum á kaflanum frá Skógarlundi að Þingvallastræti. Hinsvegar er gert ráð fyrir hljóðmön sem er austan Dalsbrautar að gangbraut Lundarskóla verði látin halda sér.</p> <p>b) Tekið skal fram að deiliskipulagstillagan sýnir ekki endanlega hönnun götunnar og stígakerfis. Við endanlega hönnun götunnar verði tekið tillit til athugasemdarinnar.</p>
47	10.11.11	Ari H. Ólafsson	Mótmælir lagningu Dalsbrautar og krefst þess að áður en brautin verði lögð verði fengið umhverfismat á framkvæmdum og áhrifum sem að lagning brautarinn hafa.	Umhverfismat	<p>Deiliskipulagstillaga Dalsbrautar fellur undir lög um umhverfismat áætlaða nr. 105/2006. Í umhverfisskýrslu deiliskipulagsins er greint frá helstu mögulegum umhverfisáhrifum sem framkvæmd Dalsbrautar er líkleg til að hafa á umhverfið. Þá er reynt að segja til um hvort þessi áhrif í heild sinni geti orðið veruleg í skilningi laga nr. 105/2006.</p> <p>Þar sem Dalsbraut er skilgreind sem tengibraut í aðalskipulagi er framkvæmdin tilkynningarskyld samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Sú tilkynning tengist ekki deiliskipulagsferli Dalsbrautar heldur sjálfri framkvæmdinni. Í framhaldi mun Skipulagsstofnun meta hvort framkvæmdin sé veruleg og kalli á mat á umhverfisáhrifum. Ekki er hægt að gefa út framkvæmdarleyfi fyrir framkvæmd Dalsbrautar fyrr en að loknu því ferli.</p>
48	10.11.11	Bjarni Sigurðsson Kt. 080773-5609 Stekkjartúni 8	a) Hámarkshraðinn þarf að vera 50 km/klst. alla leið til að brautin nýtist sem best. Hann bendir á Þingvallastræti við sundlaug Akureyrar og á	Umferðarhraði	a) Stefna Akureyrarbæjar er að lágmarka umferðarhraða í nágrenni við grunnskóla við 30 km eins og lagt er til á þessum hluta götunnar. Í aðalskipulagi Akureyrar



Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
			<p>Þórunnarstræti við Íþróttahöllina, sem eru hliðstæðar götur, að þar eru gangbrautarljós en 50 km hámarkshraði og mun meiri umferð gangandi og akandi. Mótmælir tveimur gangbrautaljósum sem ráðgerð eru á Dalsbraut á mjög stuttum kafla. Hann telur útilokað að samstillja þau þannig að umferð gangi greiðlega. Í stað þeirra gætu ein umferðarljós þjónað þessum tilgangi við núverandi aðkomu að Lundarskóla. Með hraðastýrðum gangbrautarljósum ætti 50 km hámarkshraði að virka jafnt og 30 km hámarkshraði.</p> <p>b) Hætta á við að færa innkeyrslu að Lundarskóla og spara þar með mikla peninga og minnka flækjustigið verulega. Þessi aðkoma er ekkert notuð yfir sumartímann þegar æfingar og keppnir eru hjá KA, og skiptir því engu að hún sé þar milli valla, vegna gangandi umferðar á svæðinu. Hægt er að koma í veg fyrir að krakkar stytta sér leið yfir San Zero völlinn með því að girða hann líkt og gert var á Þórssvæðinu á milli Borgarhlíðar og Smárahlíðar.</p>	Ný aðkoma að Lundarskóla	<p>2005-2018 er Dalsbraut skilgreind sem tengibraut og er því ekki óeðlilegt að leyfður hámarkshraði sé allt að 50 km. Í tillögnum er gert ráð fyrir, á kaflanum frá Miðhúsabraut að Skógarlundi, verði heimilt að aka á 50 km hraða. Kaflinn frá Skógarlundi að Þingvallastræti er skilgreindur sem 30 km gata m.a. vegna nálægðar við Lundarskóla. Umferðarstýrð gönguljós munu stýra umferðarhraða á svæðinu þannig að ef ekið er hraðar en 30 km á kaflanum loga rauð ljós og breytast ekki fyrr en komið er niður í löglegan hraða. Með þessu er hægt að tryggja að umferðarhraðinn verði innan löglegra marka m.a. vegna öryggis barna.</p> <p>b) Skipulagsnefnd hefur tekið ákvörðun um að falla frá heimild um nýja innkeyrslu að Lundarskóla. Tekið er því tillit til athugasemdarinnar.</p>
49	7.11.11	Þorgerður Sigurðardóttir Kt. 050955-3899 skólastýra Lundarskóla f.h. skólaráðs	<p>a) Skólaráð Lundarskóla telur ekki vera umferðarleg rök fyrir lagningu Dalsbrautar miðað við hversu miklu hættulegri aðkoma að skólanum verður fyrir börnin. Þessi ákvörðun byggir á umferðarspám frá 2004 sbr. kafla 2.12 í greinargerð með deiliskipulag, en ekki í mun nýlegri skýrslu þar sem segir að Dalsbraut sé ekki þörf „í fyrirséðri framtíð“. Hér sé verið að taka hagsmunum öllum fram yfir umferðaröryggi barnanna á svæðinu.</p> <p>b) Þar sem Lundarskóli starfar í anda heilsueflandi grunnskóla og hreyfing er einn af átta þáttum sem áhersla verður lögð á, er lagt til að svæðið þar sem fyrirhugað er að Dalsbraut komi, verði notað fyrir hjóla- og göngustíga.</p> <p>c) Kafli 2.1.4. Aðkoma að Lundarskóla: Í fyrstu efnisgrein er lýsing á útfærslu svæðis utan skipulagsmarka. Efnisgreinin verði felld út úr</p>	<p>Ný aðkoma að Lundarskóla Dalsbrautin óþörf</p> <p>Vegstæðið notað fyrir hjóla- og göngustíga</p> <p>Athugasemd við texta í greinargerð</p>	<p>a) Dalsbrautarsvæðið er skilgreint fyrir tengibraut í aðalskipulagi og hefur verið svo frá 1975. Núgildandi Aðalskipulag Akureyrar 2005-2018 var staðfest af umhverfisráðherra 15.12.2006. Í aðalskipulaginu var gert ráð fyrir lagningu Dalsbrautar sem nú er fyrirhuguð. Deiliskipulagstillagan sem nú er í skipulagsmeðferð byggir á þeim heimildum og er samkvæmt stefnuskrá L-listans um markmið í skipulagsmálum á kjörtímabilinu. Fram kemur í skýrslu EFLU „Athugun á þörf fyrir lagningu Dalsbrautar“ dags. 29.3.2001 að Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis sé ekki nauðsynleg vegna umferðarþunga í fyrirséðri framtíð, en lagning hennar myndi engu að síður létta á eða draga úr vexti umferðar á öðrum leiðum eins og á Þingvallastræti, Þórunnarstræti og Hlíðarbraut. Jafnframt er í skýrslunni talið að aðrar ástæður en umferðarþungi</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
			<p>skipulagsgreinargerð í heild sinni.</p> <p>d) Kafli 2.1.7. Stígakerfi. Aftast í 1. mgr. er lýsing á stígakerfi utan skipulagssvæðisins og tilgreint hvernig útfærsla Dalsbrautar í deiliskipulagstillögunni tekur mið af því. Þar sem lóðarskipulagi Lundarskóla hefur ekki verið breytt og lóð skólans er ekki hluti deiliskipulagsins ber að fella út úr deiliskipulaginu göngubrautir, sem byggjast á ósamþykktum hugleiðingum.</p> <p>e) Kafli 4.5.4. Heilsa og öryggi: Í síðustu málsgrein kaflands, varðandi hljóðvist, er skólaráð algjörlega ósammála. Við sjáum í hendi okkar að neikvæð staðbundin lofslagsáhrif verða á svæðinu ef af lagningu Dalsbrautar verður.</p> <p>f) Skólaráð telur að rauð ljós sem kvikna ef keyrt er of hratt komi ekki til með að virka sem skyldi, reynslan sýni að ökumenn virði ekki hraðatakmarkanir ef leiðin er greið. Gangbrautin sem mest yrði notuð og er í framhaldi af núverandi aðkomu að Lundarskóla og er aðalgönguleið í gegnum hverfið verður hættuleg vegna þess að hún verður mitt á milli gatnamóta í stað þess að vera við gatnamót. Gangbrautir eru almennt öruggari við gatnamót því þar hafi bílstjórar varann á sér.</p> <p>g) Við teljum ekki rétt að beina börnum inn á gangstíga sem liggja meðfram tengibraut. Nær væri að leggja gangstétt norðan við Skógarlund og beina börnunum inn á Heiðarlundinn, það teljum við öruggari leið í skólann.</p> <p>h) Athugasemdir eru gerðar við tillöguupprátt – Norður. Þar sem ekki hefur verið tekin ákvörðun um nýtt eða breytt skipulag lóðar Lundarskóla er farið fram á eftirfarandi breytingar á skipulagsupprátti. 1. Ný aðkoma við suður lóðarmörk verði felld út. 2. Núverandi aðkoma verði útfærð á fullnægjandi hátt miðað við hlutverk sitt. 3. Hugmyndir um breytt skipulag skólalóðar (utan</p>	<p>Athugasemd við texta í greinargerð</p> <p>Hljóðvist</p> <p>Umferðarljós, hraðahindranir, gangbrautir</p> <p>Öruggar gönguleiðir í skólann</p> <p>Breytingar á skipulagsupprátti -Ný aðkoma felld út -Núverandi aðkoma útfærð á fullnægjandi hátt -Hugmyndir um breytt skipulag lóðar felldar út.</p>	<p>kunna að liggja að baki því að menn ákveða að leggja Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis. Augljósasti kostur Dalsbrautar sunnan Þingvallastrætis er að með lagningu götunnar munu leiðir stytta, samgöngur milli hverfa vera greiðari og umferðarkerfi Akureyrar verður heilsteypara sem stuðlar að jafnari dreifingu umferðar.</p> <p>Skipulagsnefnd hefur tekið ákvörðun um að falla frá heimild um nýja innkeyrslu að Lundarskóla. Tekið er því tillit til athugasemdarinnar.</p> <p>b) Sjá svar við lið a. c) Sjá svar við lið a. d) Tekið er tillit til athugasemdarinnar og setningin felld út í greinargerð. e) Lundarskóli er í u.þ.b. 100m fjarlægð frá Dalsbraut. Gert er ráð fyrir að hljóðmön austan Dalsbrautar að gangbraut Lundarskóla verði látin halda sér. Samkvæmt hljóðskýrslu EFLU dags. 22.6.2011 er ekki talin þörf á hljóðmönnum á kaflanum frá Skógarlundi að Þingvallastræti. Hljóðstig á svæðinu við Dalsbraut er reiknað samkvæmt reglugerð um hávaða nr. 724/2008. Með tilliti til mótvægisáðgerða verði áhrif umferðar um Dalsbraut á hljóðvist óveruleg. f) Stefna Akureyrarbæjar er að lágmarka umferðarhraða í nágrenni við grunnskóla við 30 km eins og lagt er til á þessum hluta götunnar. Í aðalskipulagi Akureyrar 2005-2018 er Dalsbraut skilgreind sem tengibraut og er því ekki óeðlilegt að leyfður hámarkshraði sé allt að 50 km. Í tillögunni er gert ráð fyrir, á kaflanum frá Miðhúsabraut að Skógarlundi, verði heimilt að aka á 50 km hraða. Kafliinn frá Skógarlundi að Þingvallastræti er skilgreindur sem 30 km gata m.a. vegna nálægðar við Lundarskóla. Umferðarstyrð gönguljós munu stýra umferðarhraða á svæðinu þannig að ef ekið er hraðar en 30 km á kaflanum loga rauð ljós og breytast ekki fyrr en komið er niður í löglegan hraða. Með þessu er hægt að tryggja að umferðarhraðinn verði innan löglegra marka m.a. vegna öryggis barna. g) Í gildandi aðalskipulagi er gert ráð fyrir aðalgöngustíg</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
			<p>skipulagsmarka) verð felldar út. Komið gæti til greina að sýna báða tengingarmöguleika lóðarinnar á skipulagsupprætti Dalsbrautar án frekari ákvæða um skipulag skólalóðarinnar á þeim vettvangi. Verði það gert er þess krafist að báðar tengingar verði hannaðar jafngildar, þ.e. að núverandi tenging verði fullgild gatnamót. Á skýringarupprætti eru sömu ágallar og á deiliskipulagsupprætti-norður.</p> <p>i) Skólaráð Lundarskóla telur að heppilegra hefði verið að auglýsa breytt deiliskipulag skólalóðar Lundarskóla og KA svæðis á sama tíma í samráði við viðkomandi aðila.</p> <p>j) Skólaráð og stjórnendur Lundarskóla fara fram á að myndaður verði samstarfshópur um fyrirhugað deiliskiplag svæðisins og að skólaráð skólans fái að koma að þeirri vinnu strax á fyrstu stigum.</p> <p>k) Skólaráð Lundarskóla leggur mikla áherslu á að aðkomunni eins og hún er í dag verði haldið.</p> <p>l) Leysa þarf skipulag Dalsbrautar fyrst og fremst út frá umferðaröryggi gangandi og hjólandi vegfarenda.</p>	<p>Deiliskipulag skólalóðar / KA – svæðis vantar</p> <p>Samráð vegna deiliskipulags skólalóðar / KA –svæðis</p> <p>Halda núverandi aðkomu að skólanum</p> <p>Umferðaröryggi gangi og hjólandi vegfarenda.</p>	<p>austan megin Dalsbrautar. Í deiliskipulagstillögunni er gert ráð fyrir gönguleið austan hljóðmanar við Dalsbraut. Þar sem reynslan sýnir að börn fara stystu leið til skóla er eðlilegt að gert sé ráð fyrir gönguleiðinni meðfram götunni.</p> <p>h) 1) Sjá svar við liðum a og c. 2) Sjá svar við liðum a og c. 3) Sjá svar við liðum a og c.</p> <p>i) Sjá svar við liðum a og c.</p> <p>j) Sjá svar við liðum a og c.</p> <p>k) Sjá svar við liðum a og c.</p> <p>l) Sjá svar við lið f.</p>
50	8.11.11	Tómas Lárus Vilbergsson Kt. 260558-6099 Akurgerði 7b	<p>a) Þörfin á Dalsbrautinni er ekki til staðar vegna fyrirsjáanlegs umferðarþunga í náinni framtíð skv. úttekt sérfræðinga.</p> <p>b) Athugasemd er gerð við að brautin sé lögð í gegnum þröngt íþróttasvæði, í nágrenni við íbúðir aldraðra og skólahverfi.</p> <p>c) Þröngt er að framkvæmd N-1 móts KA sem er grundvöllur fyrir rekstur félagsins.</p> <p>d) Athugasemd er gerð við kostnaðaráætlun vegna lagningu Dalsbrautar.</p> <p>e) Athugasemdir og hugmyndir íbúa hverfisins eru að engu hafðar.</p> <p>f) Engar upplýsingar eru til vegna áhrifa loftmengunar með tilkomu götunnar á umhverfið.</p>	<p>Dalsbrautin óþörf</p> <p>Tengibraut í grónu hverfi</p> <p>Skerðing á svæði KA</p> <p>Kostnaðaráætlun</p> <p>Skortur á samráði</p> <p>Umhverfismat, loftgæði</p>	<p>a) Fram kemur í skýrslu EFLU „Athugun á þörf fyrir lagningu Dalsbrautar“ dags. 29.3.2001 að Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis sé ekki nauðsynleg vegna umferðarþunga í fyrirséðri framtíð, en lagning hennar myndi engu að léttu á eða draga úr vexti umferðar á öðrum leiðum eins og á Þingvallastræti, Þórunnarstræti og Hlíðarbraut. Jafnframt er í skýrslunni talið að aðrar ástæður en umferðarþungi kunna að liggja að baki því að menn ákveða að leggja Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis. Augljósasti kostur Dalsbrautar sunnan Þingvallastrætis er að með lagningu götunnar munu leiðir stytta, samgöngur milli hverfa vera greiðari og umferðarkerfi Akureyrar verður heilsteiptara sem stuðlar að jafnari dreifingu umferðar.</p> <p>b) Dalsbrautarsvæðið er skilgreint fyrir tengibraut í aðalskipulagi og hefur verið svo frá 1975. Núgildandi</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
					<p>Aðalskipulag Akureyrar 2005-2018 var staðfest af umhverfisráðherra 15.12.2006. Í aðalskipulaginu var gert ráð fyrir lagningu Dalsbrautar sem nú er fyrirhuguð. Deiliskipulagstillagan sem nú er í skipulagsmeðferð byggir á þeim heimildum og er samkvæmt stefnuskrá L-listans um markmið í skipulagsmálum á kjörtímabilinu.</p> <p>c) Bent er á að íþróttasvæði KA er ekki innan skipulagsmarka tillögunnar. Það svæði sem nú er gert ráð fyrir að fari undir vegstæði Dalsbrautar er á svokölluðu „San Zero“ svæði sem KA hefur haft til afnota en er ekki hluti lóðar KA.</p> <p>d) Gefur ekki tilefni til svars þar sem kostnaður vegna framkvæmda fellur ekki undir málefni skipulagsnefndar.</p> <p>e) Skipulagslýsing og deiliskipulagstillagan hefur fengið meðferð samkvæmt skipulagslögum nr. 123/2010. Einnig hafa verið haldnir formlegir og óformlegir fundir með hagsmunaðilum á svæðinu auk íbúafundar í Lundarskóla.</p> <p>f) Deiliskipulagstillaga Dalsbrautar fellur undir lög um umhverfismat áætlaða nr. 105/2006. Í umhverfisskýrslu deiliskipulagsins er greint frá helstu mögulegum umhverfisáhrifum sem framkvæmd Dalsbrautar er líkleg til að hafa á umhverfið. Þá er reynt að segja til um hvort þessi áhrif í heild sinni geti orðið veruleg í skilningi laga nr. 105/2006. Þar sem Dalsbraut er skilgreind sem tengibraut í aðalskipulagi er framkvæmdin tilkynningarskyld samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Sú tilkynning tengist ekki deiliskipulagsferli Dalsbrautar heldur sjálfri framkvæmdinni. Í framhaldi mun Skipulagsstofnun meta hvort framkvæmdin sé veruleg og kalli á mat á umhverfisáhrifum. Ekki er hægt að gefa út framkvæmdarleyfi fyrir framkvæmd Dalsbrautar fyrr en að loknu því ferli.</p>
51	10.11.11	Guðmundur Guðmundsson og Ingibjörg Baldursdóttir	a) Ekki hefur verið birt umferðarspá vegna fyrirhugaðrar útfærslu á götunni eða tölulegar upplýsingar um það hverju lagning hennar mun	Umferðarspá vantar	a) Fram kemur í skýrslu EFLU „Athugun á þörf fyrir lagningu Dalsbrautar“ dags. 29.3.2001 að Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis sé ekki nauðsynleg vegna

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
			<p>skila varðandi umferðarþunga annarra gatna og hvort sá munur muni skila marktækum breytingum til hins betra.</p> <p>b) Aðstæður á Akureyri í dag kalla ekki eftir því að leggja þurfi götuna.</p> <p>c) Farið er fram á að langing Dalsbrautar verði sett í umhverfismat og öllum áformum um lagningu hennar verði frestað. Hönnun götunar, hæg umferð framhjá Lundarskóla, hraðahindranir og umferðarljós skapa aksturslag sem eykur verulega á útblástursmengun frá bílum en gatan mun liggja við gönguleið barna í skólann. Ekki hefur verið lögð fram nein mengunarspá né umfjöllun um áhrif útblásturmengunar á vegfarendur.</p> <p>d) Þar sem gatan liggur meðfram skóla og íþróttasvæði skapar umferðin, sérstaklega á annatíma umferðar snemma morguns, gangandi börnum hættu.</p>	<p>Dalsbrautin óþörf</p> <p>Umhverfismat, aukin mengun</p> <p>Umferðaröryggi</p>	<p>umferðarþunga í fyrirséðri framtíð, en lagning hennar myndi engu að síður létta á eða draga úr vexti umferðar á öðrum leiðum eins og á Þingvallastræti, Þórunnarstræti og Hlíðarbraut. Jafnframt er í skýrslunni talið að aðrar ástæður en umferðarþungi kunna að liggja að baki því að menn ákveða að leggja Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis. Augljósasti kostur Dalsbrautar sunnan Þingvallastrætis er að með lagningu götunnar munu leiðir stytast, samgöngur milli hverfa vera greiðari og umferðarkerfi Akureyrar verður heilsteypara sem stuðlar að jafnari dreifingu umferðar.</p> <p>b) Dalsbrautarsvæðið er skilgreint fyrir tengibraut í aðalskipulagi og hefur verið svo frá 1975. Núgildandi Aðalskipulag Akureyrar 2005-2018 var staðfest af umhverfisráðherra 15.12.2006. Í aðalskipulaginu var gert ráð fyrir lagningu Dalsbrautar sem nú er fyrirhuguð. Deiliskipulagstillagan sem nú er í skipulagsmeðferð byggir á þeim heimildum og er samkvæmt stefnuskrá L-listans um markmið í skipulagsmálum á kjörtímabilinu. Sjá svar við lið a.</p> <p>c) Deiliskipulagstillaga Dalsbrautar fellur undir lög um umhverfismat áætlana nr. 105/2006. Í umhverfisskýrslu deiliskipulagsins er greint frá helstu mögulegum umhverfisáhrifum sem framkvæmd Dalsbrautar er líkleg til að hafa á umhverfið. Þá er reynt að segja til um hvort þessi áhrif í heild sinni geti orðið veruleg í skilningi laga nr. 105/2006. Þar sem Dalsbraut er skilgreind sem tengibraut í aðalskipulagi er framkvæmdin tilkynningarskyld samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Sú tilkynning tengist ekki deiliskipulagsferli Dalsbrautar heldur sjálfri framkvæmdinni. Í framhaldi mun Skipulagsstofnun meta hvort framkvæmdin sé veruleg og kalli á mat á umhverfisáhrifum. Ekki er hægt að gefa út framkvæmdarleyfi fyrir framkvæmd Dalsbrautar fyrr en að loknu því ferli.</p> <p>d) Stefna Akureyrarbæjar er að lágmarka umferðarhraða í nágrenni við grunnskóla við 30 km eins og lagt er til á</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
					Þessum hluta götunnar. Í aðalskipulagi Akureyrar 2005-2018 er Dalsbraut skilgreind sem tengibraut og er því ekki óeðlilegt að leyfður hámarkshraði sé allt að 50 km. Í tillögunni er gert ráð fyrir, á kaflanum frá Miðhúsabraut að Skógarlundi, verði heimilt að aka á 50 km hraða. Kaflinn frá Skógarlundi að Þingvallastræti er skilgreindur sem 30 km gata m.a. vegna nálægðar við Lundarskóla. Umferðarstýrð gönguljós munu stýra umferðarhraða á svæðinu þannig að ef ekið er hraðar en 30 km á kaflanum loga rauð ljós og breytast ekki fyrr en komið er niður í löglegan hraða. Með þessu er hægt að tryggja að umferðarhraðinn verði innan löglegra marka m.a. vegna öryggis barna.
52	10.11.11	Valur Sæmundsson Kt. 030268-4669 Hafðís G. Pálsdóttir 241263-4799 Heiðarlundi 8h	<p>a) Athugasemd er gerð við lagningu Dalsbrautar þar sem ekki er þörf á götunni í fyrirjáanlegri framtíð sbr. gögn með skipulagstillögu.</p> <p>b) Dalsbrautin mun skerða öryggi þeirra sem fara um svæðið gangandi eða hjólandi.</p> <p>c) Athugasemd er gerð vegna þess að engin gögn liggja fyrir um hvað brautin muni anna mikilli bílaumferð á álagstímum.</p> <p>d) Hvorki hönnuðir skipulags né embættismenn bæjarins hafa getað bent á dæmi um notendastýrð gönguljós af þessari tegund og reynslu af notkun þeirra annars staðar. Gerð er krafa um að afkastageta þessa umferðarmannvirkis á álagstímum verði reiknuð út.</p> <p>e) Fyrirhugaðri tilfærslu á aðkomu Lundarskóla er mótmælt. Auk þess er gert ráð fyrir að ný aðkoma liggja við lóðarmörk Heiðarlundar 8 og við sem íbúar þar áskiljum okkur rétt til skaðabóta vegna útblásturs- og hljóðmengunar, auk þess sem hætta er á jarðvegssigi í nýuppgerðu bílplani við Heiðarlund 8.</p> <p>f) Í gögnum með skipulagstillögunni er ekkert minnst á vandræði vegna snjómoksturs og snjóhreinsunar.</p>	<p>Dalsbrautin óþörf</p> <p>Umferðaröryggi</p> <p>Umferð</p> <p>Umferðarljósín</p> <p>Breytt aðkoma að Lundarskóla Jarðvegssig</p> <p>Snjómokstur</p>	<p>a) Dalsbrautarsvæðið er skilgreint fyrir tengibraut í aðalskipulagi og hefur verið svo frá 1975. Núgildandi Aðalskipulag Akureyrar 2005-2018 var staðfest af umhverfisráðherra 15.12.2006. Í aðalskipulaginu var gert ráð fyrir lagningu Dalsbrautar sem nú er fyrirhuguð. Deiliskipulagstillagan sem nú er í skipulagsmeðferð byggir á þeim heimildum og er samkvæmt stefnuskrá L-listans um markmið í skipulagsmálum á kjörtímabilinu. Fram kemur í skýrslu EFLU „Athugun á þörf fyrir lagningu Dalsbrautar“ dags. 29.3.2001 að Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis sé ekki nauðsynleg vegna umferðarpunga í fyrirséðri framtíð, en lagning hennar myndi engu að síður létta á eða draga úr vexti umferðar á öðrum leiðum eins og á Þingvallastræti, Þórunnarstræti og Hlíðarbraut. Jafnframt er í skýrslunni talið að aðrar ástæður en umferðarpungi kunna að liggja að baki því að menn ákveða að leggja Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis. Augljósasti kostur Dalsbrautar sunnan Þingvallastrætis er að með lagningu götunnar munu leiðir stytta, samgöngur milli hverfa vera greiðari og umferðarkerfi Akureyrar verður heilsteypara sem stuðlar að jafnari dreifingu umferðar.</p> <p>b) Stefna Akureyrarbæjar er að lágmarka umferðarhraða í nágrenni við grunnskóla við 30 km eins og lagt er til á</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
					<p>Þessum hluta götunnar. Í aðalskipulagi Akureyrar 2005-2018 er Dalsbraut skilgreind sem tengibraut og er því ekki óeðlilegt að leyfður hámarkshraði sé allt að 50 km. Í tillögunni er gert ráð fyrir, á kaflanum frá Miðhúsabraut að Skógarlundi, verði heimilt að aka á 50 km hraða. Kaflinn frá Skógarlundi að Þingvallastræti er skilgreindur sem 30 km gata m.a. vegna nálægðar við Lundarskóla. Umferðarstýrð gönguljós munu stýra umferðarhraða á svæðinu þannig að ef ekið er hraðar en 30 km á kaflanum loga rauð ljós og breytast ekki fyrr en komið er niður í löglegan hraða. Með þessu er hægt að tryggja að umferðarhraðinn verði innan löglegra marka m.a. vegna öryggis barna.</p> <p>c) Bent er á í skýrslu EFLU „Athugun á þörf fyrir lagningu Dalsbrautar“ dags. 29.3.2001 sem svar við athugasemdinni. Sjá einnig lið nr. a.</p> <p>d) Á nokkrum stöðum við gatnamót í bænum eru umferðarstýrð umferðarljós þ.e. að þau breytast þegar nemandur kemur í götu nema umferð. Þær stýringar hafa gefið góða raun. Fyrirhuguð hraðaljós hafa ekki verið notuð hér fyrr en góð reynsla er af þeim erlendis s.s. í Svíþjóð.</p> <p>e) Skipulagsnefnd hefur tekið ákvörðun um að falla frá heimild um nýja innkeyrslu að Lundarskóla. Tekið er því tillit til athugasemdarinnar. Framkvæmdadeild hefur nú þegar gert hæðarmælingar á lóðarmörkum og á stöðum sem næst eru vegstæði Dalsbrautar. Gert er ráð fyrir að mælt verði að nýju á sömu stöðum eftir lagningu Dalsbrautar til þess að kanna hvort sig hafi orðið á nærliggjandi lóðum. Ef verulegt sig mælist á lóðum vegna lagningu Dalsbrautar verður hvert tilvik metið fyrir sig m.t.t. hugsanlegra skaðabóta.</p> <p>f) Gert er ráð fyrir að snjómokstri verði þannig háttáð að þeim snjó sem ekki verði hægt að afsetja á svæðinu verði keyrt í burtu.</p>
53	10.11.11	Armann Hinrik Kt. 290367-3959 Helena Ísaksen	a) Hætta er á jarðvegssigi á lóð og bílplönnum við húsið. Gerð er krafa um að Akureyrarkaupstaður geri viðeigandi mælingar á svæðinu áður en	Jarðvegssig	a) Framkvæmdadeild hefur nú þegar gert hæðarmælingar á lóðarmörkum og á stöðum sem næst eru vegstæði Dalsbrautar. Gert er ráð fyrir að

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
		Kt. 201165-3189 Heiðarlundi 6e	<p>framkvæmdir hefjast.</p> <p>b) Gera þarf ráð fyrir göngustígum beggja megin við götuna.</p> <p>c) Breytingum á aðkomu að Lundarskóla er mótmælt ásamt þeim breytingum sem verða í kjölfarið á gönguleiðunum á svæðinu þar í kring.</p> <p>d) Ekki hefur verið sýnt fram á með óyggjandi hætti, að þörf sé á þessari vegaf framkvæmd vegna aukningar í umferðarpunga næstu áratugina.</p> <p>e) Dalsbrautin og þær breytingar sem áætlaðar eru samkvæmt skipulagi þurfa að fara í umhverfismat.</p>	<p>Göngustígar</p> <p>Ný aðkoma að Lundarskóla</p> <p>Dalsbrautin óþörf</p> <p>Umhverfismat</p>	<p>mælt verði að nýju á sömu stöðum eftir lagningu Dalsbrautar til þess að kanna hvort sig hafi orðið á nærliggjandi lóðum. Ef verulegt sig mælist á lóðum vegna lagningu Dalsbrautar verður hvert tilvik metið fyrir sig m.t.t. hugsanlegra skaðabóta.</p> <p>b) Í gildandi aðalskipulagi er gert ráð fyrir aðalgöngustíg austan megin Dalsbrautar. Í deiliskipulagstillögum er gert ráð fyrir gönguleið austan hljóðmanar við Dalsbraut. Ekki er talið nauðsynlegt að hafa göngustíg báðum megin götu til að anna gangandi og hjólandi umferð.</p> <p>c) Skipulagsnefnd hefur tekið ákvörðun um að falla frá heimild um nýja innkeyrslu að Lundarskóla. Tekið er því tillit til athugasemdarinnar.</p> <p>d) Dalsbrautarsvæðið er skilgreint fyrir tengibraut í aðalskipulagi og hefur verið svo frá 1975. Núgildandi Aðalskipulag Akureyrar 2005-2018 var staðfest af umhverfisráðherra 15.12.2006. Í aðalskipulaginu var gert ráð fyrir lagningu Dalsbrautar sem nú er fyrirhuguð. Deiliskipulagstillagan sem nú er í skipulagsmeðferð byggir á þeim heimildum og er samkvæmt stefnuskrá L-listans um markmið í skipulagsmálum á kjörtímabilinu.</p> <p>Fram kemur í skýrslu EFLU „Athugun á þörf fyrir lagningu Dalsbrautar“ dags. 29.3.2001 að Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis sé ekki nauðsynleg vegna umferðarpunga í fyrirséðri framtíð, en lagning hennar myndi engu að síður létta á eða draga úr vexti umferðar á öðrum leiðum eins og á Þingvallastræti, Þórunnarstræti og Hlíðarbraut. Jafnframt er í skýrslunni talið að aðrar ástæður en umferðarpungi kunna að liggja að baki því að menn ákveða að leggja Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis. Augljósasti kostur Dalsbrautar sunnan Þingvallastrætis er að með lagningu götunnar munu leiðir stytta, samgöngur milli hverfa vera greiðari og umferðarkerfi Akureyrar verður heilsteypara sem stuðlar að jafnari dreifingu umferðar.</p> <p>e) Deiliskipulagstillaga Dalsbrautar fellur undir lög um</p>



Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
					<p>umhverfismat áætlaða nr. 105/2006. Í umhverfisskýrslu deiliskipulagsins er greint frá helstu mögulegum umhverfisáhrifum sem framkvæmd Dalsbrautar er líkleg til að hafa á umhverfið. Þá er reynt að segja til um hvort þessi áhrif í heild sinni geti orðið veruleg í skilningi laga nr. 105/2006.</p> <p>Þar sem Dalsbraut er skilgreind sem tengibraut í aðalskipulagi er framkvæmdin tilkynningarskyld samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Sú tilkynning tengist ekki deiliskipulagsferli Dalsbrautar heldur sjálfri framkvæmdinni. Í framhaldi mun Skipulagsstofnun meta hvort framkvæmdin sé veruleg og kalli á mat á umhverfisáhrifum. Ekki er hægt að gefa út framkvæmdarleyfi fyrir framkvæmd Dalsbrautar fyrr en að loknu því ferli.</p>
54	04.11.11	<p>Áslaug Magnúsdóttir Kt. 200165-4979 Svavar Sigmundsson Kt. 020666-3229 Friðrik Svavarsson 210293-3299</p>	<p>a) Hvaða forsendur leggja á bakvið ákvörðunina um lagningu götunar og með hvað hætti voru kostir götunar mældir?</p> <p>b) Af hverju var hætt við að leggja Dalsbraut í stokk?</p> <p>c) Kemur til greina að gera undirgöng í stað gangbrauta?</p> <p>d) Lýstu yfir áhyggjum af snjómokstri í væntanlegri götu.</p> <p>e) Af hverju eru ekki komin upp umferðarljós á horni Dalsbrautar og Þingvallastrætis sem búið var að lofa þegar Dalsbraut var lögð ?</p>	<p>Forsendur Dalsbrautar</p> <p>Dalsbraut í stokk</p> <p>Undirgöng</p> <p>Snjómokstur</p> <p>Umferðarljós</p>	<p>a) Dalsbrautarsvæðið er skilgreint fyrir tengibraut í aðalskipulagi og hefur verið svo frá 1975. Núgildandi Aðalskipulag Akureyrar 2005-2018 var staðfest af umhverfisráðherra 15.12.2006. Í aðalskipulaginu var gert ráð fyrir lagningu Dalsbrautar sem nú er fyrirhuguð. Deiliskipulagstillagan sem nú er í skipulagsmeðferð byggir á þeim heimildum og er samkvæmt stefnuskrá L-listans um markmið í skipulagsmálum á kjörtímabilinu.</p> <p>Fram kemur í skýrslu EFLU „Athugun á þörf fyrir lagningu Dalsbrautar“ dags. 29.3.2001 að Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis sé ekki nauðsynleg vegna umferðarpunga í fyrirséðri framtíð, en lagning hennar myndi engu að síður létta á eða draga úr vexti umferðar á öðrum leiðum eins og á Þingvallastræti, Þórunnarstræti og Hlíðarbraut. Jafnframt er í skýrslunni talið að aðrar ástæður um umferðarpungi kunna að liggja að baki því að menn ákveða að leggja Dalsbraut sunnan Þingvallastrætis. Augljósasti kostur Dalsbrautar sunnan Þingvallastrætis er að með lagningu götunnar munu leiðir stytta, samgöngur milli hverfa vera greiðari og umferðarkerfi Akureyrar verður heilsteypara sem stuðlar að jafnari dreifingu umferðar.</p>

Nr.	Dags.	Bréfitari	Efni – ágríp	Stikkorð	Svar - niðurstaða
					<p>b) Miðað við áætlað umferðarmagn á Dalsbraut og talninga á fjölda skólabarna sem þurfa að fara yfir Dalsbraut er ekki talið nauðsynlegt að leggja götuna í stökk á kaflanum við Lundarskóla sem að auki er mjög kostnaðarsöm framkvæmd.</p> <p>c) Miðað við áætlað umferðarmagn á Dalsbraut og talninga á fjölda skólabarna sem þurfa að fara yfir Dalsbraut er ekki talin þörf á undirgögnum.</p> <p>d) Gert er ráð fyrir að snjómokstri verði þannig háttáð að þeim snjó sem ekki verði hægt að afsetja á svæðinu verði keyrt í burtu.</p> <p>e) Deiliskipulagstillagan gerir ráð fyrir ljósastýringu á gatnamótum Þingvallastrætis og Dalsbrautar.</p>