

### **Trafikale forhold og parkering:**

Det fremgår ikke af hverken forslag til lokalplanen eller trafikredegørelsen hvornår antallet af er opgjort. Notatet som danner baggrund for trafikredegørelsen er lavet i november 2018.

De sidste dele af Ceresbyen blev først taget i brug i løbet af 2019. Er der taget højde for dette i opgørelsen?

Desuden bør der i trafikredegørelsen medregnes trafikken fra det kommende byggeri Trælasten.

Dollerupvej anvendes til parkering af busser blandt andet med besøgende til Den Gamle By. Denne ekstra trafik ser ikke ud til at være medtaget.

Besøgende til Den Gamle By henvises til parkering i Ceres Byens parkeringshus. Denne ekstra trafik ser heller ikke ud til at være medtaget.

Af trafikredegørelsen fremgår det at trafikken til og fra parkeringskælderens ikke medfører ophobning af trafik udenfor området. Det er ikke korrekt. Der er dagligt ophobning i svingbanerne på Silkeborgvej fra begge retningerne.

Ceres Alle på strækningen fra Dollerupvej til parkeringskælderens er allerede i dag hårdt belastet af biler, cyklister og fodgængere.

Af side 7 i trafikredegørelsen fremgår det at det nye byggeri vil generere 350 bilture i døgnet. Af disse vil de 55 parkeringspladser i byggeriet dog kun kunne afvikle 156 bilture. De resterende forventes at benytte Ceres Byens parkeringskælder. Da alle sandsynligvis ikke gøre dette, vil det medføre en øget parkering på vejene i området. Friskohuset råder over parkeringskælder, men mange beboere parkerer på Daugbjergvej. Åhusene råder over parkeringskælder, men mange parkerer på vejene på Godsbanen. Beboere i Ceresbyen parkerer også på vejene i området.

Hvis der ikke er nok parkeringspladser i byggeriet, vil det uden tvivl medføre øget trafik af folk der søger parkeringspladser, og det vil øge trykket på områdets parkeringspladser.

Et byggeri af denne størrelse som det foreslås i lokalplanen, bør derfor ikke kunne godkendes, og såfremt det godkendes bør det være i en størrelse der ikke medfører øget trafik i området, og selv kan absorbere den trafik det generer.

Bebyggelsens udseende:

Det angives at byggeriet er tilsvarende til eksisterende bygget i området. Dette til trods for at byggeriet adskiller sig på mange punkter.

Først og fremmest er bebyggelsesprocenten langt højere end andet byggeri i området.

Desuden er der ikke andre byggerier der lukker sig om sig selv som dette. Alle øvrige karrebygninger i Ceresbyen er skåret over så de ikke er en lukket karre, og har som minimum to steder hvor gående kan passere på tværs af bygningen. Det foreslåede byggeri vil være den eneste lukkede karre, og det eneste som ikke kan fungere som lokal færdselsåre på tværs af bygningen.

Visualiseringer:

Der er lavet en visualisering fra grusstien ved Åhusene ved broen over Århus Å. Et mere oplagt og korrekt valg, fremfor en lokalsti der kun benyttes af områdets beboere, ville have været udsigten fra Brabrandstien ved Folkestedet. Denne sti anvendes i langt højere grad. I hvor høj grad vil det foreslåede byggeri påvirke udsigten fra dette standpunkt?

På samme måde ville udsigten fra Godsbanens tag, have været et mere oplagt valg, fremfor taget på Aros, hvor der ikke er almindelig offentlig adgang,

