

Vurdering av potensiale til å bidra til 0-vekstmålet; Reguleringsplan for Nedre Flatåsveg gnr/bnr 194/419 m.fl. (r20190034)

Nedre Flatåsveg Gnr/bnr 194/419	Måloppnåelse for området i dag	Potensiale for måloppnåelse i framtiden
Avstand til sentrum (Torvet som målpunkt) <i>Svært viktig</i>	<b>Lav</b> (0 poeng) 7,4 km	<b>Lav</b> (0 poeng) Ingen endring
Avstand til lokalt sentrum <i>Viktig</i>	<b>Høy</b> (3 poeng) Under 300 meter til Flatåsen lokalsentrum	<b>Høy</b> (3 poeng) Ingen endring. Planområdet ligger innenfor <i>Bestemmelsesområde for lokalsentrum</i> i KPA.
Avstand til holdeplass med 10-minutters frekvens i rush <i>Viktig</i>	<b>Høy</b> (3 poeng) Under 300 meter til Flatåsen senter med avganger hyppigere enn hvert 10. minutt (rute 16, 23 og 40)	<b>Høy</b> (3 poeng) Opparbeidelse av o_GS2-3 gir bedre atkomst til Bjørndalstoppen med Metrobuss. En fremtidig Metrobusslinje til Bjørndalen kan også gi enda bedre busstilbud her.
Tilgang til hovedsykkelnett <i>Litt viktig</i>	<b>Middels</b> (1 poeng) Planområdet tilrettelegger for opparbeidelse av viktig gang- og sykkelvegforbindelse. Som kobles til hovedtrasé rett sør for området (jf. Sykkelstrategi for Trondheim 2014-2025) og videre mot sykkelveg som brøytes langs Kollastadvegen. Planområdet ligger over kote +50.	<b>Middels</b> (1 poeng) - Det opparbeides ny gang- og sykkelforbindelse sør i planområdet som kobler det mot sykkelnett i øst og mot Bjørndalen med hoved- sykkelrute. - Planen tilrettelegger for 2 sykkelplasser per boenhet og avsatte plasser for transportsykler og sykkelvogner.
Samlet vurdering	Planforslaget får <b>7 poeng</b> . Ifølge administrasjonens metodikk gir dette følgende konsekvenser: <i>«5-9 poeng. Økt behov for bilrestriktive tiltak og infrastrukturinvesteringer»</i>	Foreslås krav til 1 parkerings-plass per boenhet eller per 70m <sup>2</sup> BRA bolig, som reduksjon av krav i KPA på 1,2 plasser. Det tilrettelegges for 2 sykkelplasser per boenhet, samt plasser til transportsykler/ sykkelvogner. Ny gang- og sykkel- forbindelse sikrer sammenkobling mellom sykkelnett i vest og øst på Flatåsen. Mulighet for fremtidig metrobuss til Flatåsen (jf. Trafikkvurdering).
Konklusjon	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Planområdet gir middels mulighet for å nå 0-vekstmålet.</li> <li>- Mulighet for lavere parkeringsdekning gir et bilrestriktivt tiltak.</li> <li>- Avstand til Flatåsen lokalsentrum og buss med 10. minutters frekvens trekker særlig opp og er definert som viktige punkter (det er i tillegg under 500 meter avstand til Bjørndalstoppen og Metrobuss)</li> <li>- Det er i hovedsak avstand til Torget som trekker ned totalt. Tilgjengelighet til Torget (og kollektivbuen) med tilliggende arbeidsplasser har meget god dekning via kollektivtilbud.</li> <li>- Området ligger svært gunstig til med hensyn til Flatåsen lokalsentrum (handel og service), skole, barnehage, fritidstilbud og kollektivtransport langs helhetlig gang- og sykkeltrase. Nærhet til lokalsenter og god bussdekning gir mulighet til å velge vekk bil på relaterte hverdagsreiser.</li> </ul>	

