

**Framtidenkoncernen ställer sig generellt positiv till förslaget.**

## **Yttrande till Byggnadsnämnden över riktlinjer för mobilitets- och parkeringsplanering i Göteborg.**

### **Ärende**

Förvaltnings AB Framtiden har ombetts lämna yttrande på riktlinjer för mobilitets- och parkeringsplanering i Göteborg till stadsbyggnadskontoret. Förslaget till riktlinjer är framtagna utifrån ett uppdrag i mål och inriktningsdokumentet 2015 för fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret.

### **Förvaltnings AB Framtiden**

Detta svar är koncerngemensamt för Framtiden Byggtutveckling AB, Poseidon, Bostadsbolaget, Familjebostäder och Gårdstensbostäder. Totalt förvaltar Framtidenkoncernen drygt 70 000 lägenheter i Göteborg och bidrar genom sitt fastighetsägande till att utveckla hyresrätten och stärka Göteborgs utveckling. Framtiden har en ambitiös målsättning att färdigställa 1400 nya bostäder per år från och med 2018 och kommer därmed vara en viktig aktör tillsammans med övriga förvaltningar och bolag i staden för att uppfylla stadens mål. Moderbolaget Förvaltnings AB Framtiden kommer ta ett strategiskt ansvar för markanskaffning och kommer hantera hållbarhetsaspekter i tidiga skeden. Framtiden Byggtutveckling AB kommer att medverka till att ge förutsättningar för hållbara mobilitetslösningar under såväl detaljplanprocess som projektering och produktion fram till inflyttning av nya hyresgäster. Bostadsbolagen ska sedan förvalta nyproduktionen och utföra renoveringsåtgärder i det befintliga bostadsbeståndet.

### **Bakgrund**

Byggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 december 2016 att skicka Riktlinjer för mobilitets- och parkeringsplanering i Göteborg på remiss. Uppdraget lyder: "Vägledning för parkeringstal ska ses över så att den bättre stöder trafikstrategins inriktning för minskat bilåkande och medverkar till att säkerställa utbyggnadsplaneringens mål. Till exempel ska flexibla parkeringstal kunna prövas i detaljplaneskedet och vid ungdoms- och studentbostäder ska parkeringstalen hållas nära noll." Förslaget till riktlinjer för mobilitets- och parkeringsplanering bygger på Parkeringspolicy för Göteborgs Stad, antagen av Kommunfullmäktige den 8 oktober 2009. Riktlinjerna utgör en precisering av parkeringspolicyn när det gäller stadens inriktning för parkering och ersätter tidigare "Vägledning för parkeringstal vid detaljplaner och bygglov" från år 2011.

Parkeringstalen i förslaget till nya riktlinjer för mobilitets- och parkeringsplanering är en vägledning för att bedöma lämpligt utrymme för parkering i plan- och bygglovsärenden. De har ingen direkt rättsverkan, utan är en lokal tillämpning av plan- och bygglagens regler om parkering. Byggnadsnämnden måste enligt plan- och bygglagen avgöra om lämpligt utrymme för parkering är tillgodosett i skälig utsträckning i varje enskilt ärende. PBL säger också att i detaljplaner för bostäder ska man i första hand ordna friyta som är lämplig för lek och utevistelse om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering. Parkeringstalen ska underlätta byggnadsnämndens bedömning, förenkla handläggningen och ge vägledning så att likartade ärenden bedöms på ett likartat sätt.

Arbetet med att ta fram förslaget till nya riktlinjer för mobilitets- och parkeringsplanering har bedrivits som ett projekt lett av Trafikkontoret i nära samarbete med Stadsbyggnadskontoret. Arbetet har pågått under 2015 och 2016. Resultatet är förankrat i aktuell forskning om parkering och mobilitet. Två underlagsrapporter har tagits fram: Mobilitetstjänster istället för krav på subventionerad bilparkering i Göteborg och Bilparkering och bilanvändning i Göteborgs stadsbyggnad.

Efter remissen genomförs eventuella justeringar och ändringar. Riktlinjerna skall därefter beslutas i Byggnadsnämnden, målet är att det ska ske i juni 2017. Beslutet ger besked om startdatum och övergångsregler. När riktlinjerna är godkända kommer de tillsammans med särskilt utformat handläggarstöd att utgöra handledning för mobilitetsmöten, projektspecifika bedömningar och en variant som kallas enkla förfaranden.

### **Utgångspunkter för riktlinjerna**

Översiktsplanen, trafikstrategin samt strategi för utbyggnadsplanering utgår från en hållbar stad där man kan leva ett enkelt vardagsliv, där man kan vistas och verka. Trafikstrategins inriktning styr mot minskat bilåkande och attraktiva stadsmiljöer.

Idag kräver Göteborgs stad att det byggs ett visst antal parkeringar vid nybyggnation. Byggherrarna anser ofta att kraven på parkering är för höga och vill bygga färre parkeringsplatser mot bakgrund av att det är dyrt att bygga parkering och svårt att ta ut vad det kostar. Parkeringshus är dyra att bygga – och dyra att parkera i – därför slås ofta kostnaden ut på samtliga boende, även de som inte ens äger en bil, trots detta står många platser tomma. Samtidigt subventionerar Göteborgs stad parkering på gatumark genom att erbjuda boendeparkering till betydligt lägre kostnader. En utgångspunkt av de nya riktlinjerna är att skapa förutsättningar för fler att resa på andra sätt än med egen bil – och ge fler möjligheter att leva utan egen bil. För att nå målet om minskat bilresande behöver självfinansieringsgraden för bilparkering öka, utbyggnaden av staden behöver ske så att bilen blir mindre nödvändig och hushåll (både bilfria och hushåll med bil) behöver erbjudas andra färdmedel som t.ex. god kollektivtrafik, andra alternativ till att resa med egen bil, s.k. Mobilitetstjänster.

De nya parkeringstal som föreslås är flexibla, d.v.s. för varje detaljplan tillämpas "normalspann" med exempelvis 0,2-0,6 st. parkeringsplatser per 3-rumslägenhet i innerstaden. Det slutgiltiga parkeringstalet slås fast i detaljplanen och tas fram i samarbete mellan byggherren och kommunens parter. Ett lägre parkeringstal kan ges när byggherren kan visa att det kommer finnas varaktiga lösningar för alternativ till egen bil och privata parkeringsplatser. Gång- cykel och kollektivtrafik samt andra mobilitetslösningar måste vara tillräckligt goda och varaktiga alternativ för att ett lägre tal ska kunna tillämpas.

### **Riktlinjerna som föreslås:**

- inför flexibla parkeringstal, som är det sätt som forskning rekommenderar, för att lösa parkerings- och mobilitetsutmaningar i stadsbyggande.
- har mobilitet som utgångspunkt istället för att enbart titta på parkeringsfrågan.
- är samordnade med stadens gemensamma projektmodell för detaljplanering.
- är kopplade till kartan i stadens strategi för utbyggnadsplanering.

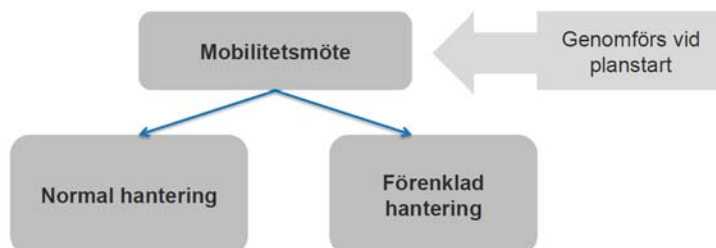
### **De viktigaste skillnaderna från idag**

- Ingen skillnad mellan detaljplan och bygglov

- Spann som utgångspunkt
- Mobilitetstjänster påverkar behovet av bilparkering
- Kostnader och betalningsvilja får större genomslag

### Den nya arbetsprocessen

Det första momentet är ett mobilitetsmöte. Det andra momentet är antingen normal hantering eller förenklad hantering.



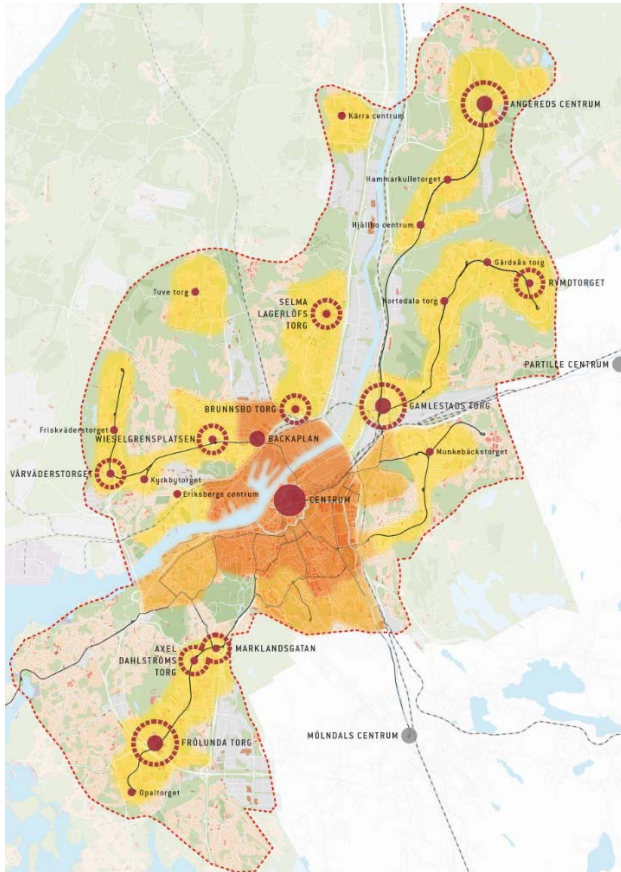
*Mobilitetsmötet* är ett nytt arbetsmoment för hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i berört projekt för att säkerställa att mobilitets- och parkeringsfrågor tas upp tillräckligt tidigt i planeringsprocessen. Mobilitetsmötet är en grund för fortsatt arbete med normal hantering eller förenklad hantering.

*Normal hantering* är att genomföra projektspecifika bedömningar. Projektspecifika bedömningar innebär att en mobilitets- och parkeringsutredning tas fram för ny bebyggelse. Syftet är att bedöma hur mobilitet och parkering bäst ska hanteras i berört projekt. Bedömningarna genomförs i tre steg; och lösningarna säkerställs i en skriftlig överenskommelse.

1 Lägesbedömning	2 Projektanpassning	3 Förslag till mobilitets lösning	4 Säkerställa genomförande
Kollektivtrafik	Fastighetsägarens ambitioner	Mobilitetstjänster och åtgärder	Alla mobilitets-åtgärder ska bekostas av den som bygger
Serviceutbud	Lägenhetsstorlek och fördelning	Parkerings effektivitet	Allt ska säkras genom överenskommelser eller avtal
Vilket parkeringsutbud finns idag	Parkerings ekonomiska förutsättningar	Parkerings efterfrågan	Överenskommelser eller avtal skulle kunna vara en bilaga till markupplåtelse eller genomförandeavtal
Cykelinfrastruktur	Andra relevanta frågor	Andra relevanta frågor	
Tillgång till bilpool idag			
Andra relevanta frågor			

*Förenklad hantering* används i de fall det finns möjlighet att förenkla och korta planeringsprocessen. Syftet med den förenklade hanteringen är att underlätta stadsmässig exploatering för bostäder på tomter med förväntat låg parkerings efterfrågan. För att ett projekt ska genomföras med förenklad

hantering krävs att ett antal grundkrav är uppfyllda. Stadsbyggnadskontoret fattar i överenskommelse med trafikkontoret beslut om förenklad hantering är tillämpligt i varje enskilt fall.  
**P-tal att utgå från i nya detaljplaner**



<b>Spann som stöd för att beräkna bil-p-efterfrågan</b>	
(Utvidgad) innerstad och knutpunkter	0-0,8 p/lgh
Prioriterade utbyggnadsområden	0-1,0 p/lgh
Övriga delar av Göteborgs stad	0,1-1,2 p/lgh
Parkering för angöring och rörelsehindrade måste alltid finnas	

För arbetsplatser och handel tillämpas samma förfarande som för bostäder. För nybyggnation och handel med mindre än cirka 2 000 kvm lokalyta inom innerstaden, Älvstaden och strategiska knutpunkter krävs inte bilparkering om det är en enstaka etablering. Maxvolym på parkering regleras och föreslås ligga lägre än dagens nivåer, krav ställs inte på genomförande. Parkeringstalet för ett projekt slås fast i detaljplaneskedet, vilket innebär att när det är dags för bygglovsskede kommer inte någon ytterligare prövning av parkeringstalet att göras, vilket varit fallet tidigare.

## Cykelparkering

Målet i Trafikstrategin är en kraftigt ökad andel resor med cykel och det behövs bättre stöd och tydligare krav på till exempel kvalitet, utrymme för cykelkärror och lådcyklar och laddning av elcyklar.

<b>Cykelparkering flerbostadshus</b>	<b>Cykelparkering verksamheter och handel</b>
Parkeringskrav med min-tal (som idag).	Parkeringskrav med min-tal baseras på förväntad efterfrågan vid veckomaxtimme i relation till Trafikstrategins mål om cykelandel.

Nivå anpassas efter boendetäthet i olika lägenhetsstorlekar.	Motsvarar normalt cykelparkering för 20-40 % av alla anställda och samtida besökare.
En plats per boende (i förråd) plus besök/ entré	Nivå anpassas efter verksamhet

### Ställningstagande

Koncernen har idag stora utmaningar med att öka takten inom nyproduktion av bostäder, stärka Göteborgs sex utvecklingsområden och verka för varsamma, kostnadseffektiva och innovativa renoveringsmetoder. Koncernens uppdrag är bland annat att öka byggtakten av nyproducerade bostäder och effektivt bygga volym med kvalitet till rimliga kostnader. Framtiden vill bidra till hållbara val av mobilitetslösningar för såväl befintliga som nyinflyttade hyresgäster genom att bygga i närhet till god kollektivtrafik, påvisa förbättringsförslag och samverka med Västtrafik, införa bilpoolslösningar i direkt närhet till bostaden, utforma attraktiva cykelparkeringar, enskilda och gemensamma, samt stärka möjligheten att kunna utföra enklare cykelservice inom fastigheten.

Förvaltnings AB Framtiden stödjer i huvudsak förslaget och innehållet i de nya riktlinjerna, det är positivt att riktlinjer utarbetas som är anpassade för den framtida staden. Det finns några frågeställningar av betydelse som behöver fördjupas:

Det är ofta generösa parkeringsvillkor inom stora delar av mellanstaden idag. Här vill Framtiden om möjligt bebygga markparkeringar istället för oexploaterade naturområden för att det är bra ur miljösynpunkt och kostnadseffektivt. Här är viktigt med stöd och samsyn från staden och att befintlig bebyggelse och tillkommande kan ingå i samma mobilitetsmöte enligt ovan förda resonemang. Vi ser gärna att parkeringsbolaget stödjer våra kommande bostadsprojekt inom mellanstaden.

### Övergångsförförande – hur då?

Framtidenkoncernen befinner sig i en kraftfull uppväxling i planarbetet för nya bostäder och arbetar med "Riktlinjer Hållbar mobilitet" i nyproduktionsstandarden för att skapa förutsättningar för framtida hyresgäster att kunna leva och bo utan egen ägd bil. En viktig fråga är hur stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret ska hantera arbetet i mellanperioden? Blir det en uppmjukning tills det nya är på plats? Framtidenkoncernen har massor av projekt som sitter fast i dyra garagelösningar som i många fall leder till högre boendehyror helt i onödan. Framtidenkoncernen ser behov av en omgående övergång till en mjukare linje och möjligheter till att pröva de föreslagna flexibla p-talen i pågående projekt. Hur ser övergången ut?

### Från detaljplan till områdesnivå – hur då?

Inriktningen att se på den totala mobiliteten i detaljplanens geografiska område och hur den kan uppnås på bästa sätt är ett steg i rätt riktning. För AB Framtiden, som inom ett utvidgat geografiskt område kan ha flera projekt och planer i gång samtidigt kommer frågan om skala och geografisk avgränsning vara av stor betydelse för att kunna samordna och rationalisera insatser i fråga om mobilitetsåtgärder för så väl befintliga som framtida boende.

1. Det behövs mobilitetsmöten på en aggregerad geografiskt nivå som samlar aktörer som ingår eller förväntas ingå eller beröras av kommande detaljplaner eftersom det kan minska kostsamma åtgärder som annars sub-optimeras i enskilda projekt. Är det möjligt att vidga geografiska skalan för mobilitetsmöten för större fastighetsägare (match making för större område)?
2. Är det möjligt att *avtala* om mobilitetsfrämjande insatser på områdesnivå, det vill säga i angränsning till en pågående detaljplan? Därtill finns numera större "förhandlingspaket" t.ex.

Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen där bostadsbolag och kommun medfinansierar infrastruktur för kollektivtrafik tillsammans med staten och som väsentligt kan påverka de föreslagna spannen i parkeringstalen.

### **Resurser, checklistor och handläggningstider oroar**

För Förvaltnings AB Framtiden och Framtiden byggutveckling AB är målsättningen att åstadkomma 1400 lgh per år högst prioriterad och högre exploateringsgrad samt större volymer gör att normal hantering blir det ordinarie tillvägagångssättet.

1. Det är ett ambitiöst förslag för att hantera ”normal hantering” och det är viktigt att det finns resurser att arbeta med frågorna så som remissen föreskriver – annars riskeras långa handläggningstider och ytterligare förseningar i en redan lång planeringsprocess.
2. Mobilitet är dynamiskt och i en snabbt föränderlig värld kan checklistor riskera att bli statiska och motverka sitt syfte. Hur säkras detta?
3. Möjligheterna att genomföra utredningar och konsultinsatser parallellt är av stor betydelse och för att hålla tempo i hela planprocessen och det vore önskvärt om det fanns en form av garanti från Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret att mobilitetsmöte och handläggning genom normal hantering inte får ta mer än till exempel max 3 månader.

### **Mellanstaden är under förändring – hur uppmärksammas det?**

Förvaltnings AB Framtidens framtida nyproduktion av bostäder återfinns i stora delar i mellanstaden där befintliga stadsmiljöer (prioriterade utbyggnadsområden enligt strategi för utbyggnadsplanering) står inför stora dynamiska förändringar både vad avser täthet i form fler människor och bostäder, verksamheter och service men även i form av förändrad tillgänglighet utifrån det framtida stomkollektivtrafiksystemet. Det skapas helt enkelt mer tillgång till funktioner lokalt (tillgång genom närhet samtidigt med tillgänglighet genom snabbare restid). Detta är en framtida föränderlig mobilitet som påverkar hushållens livsstil väsentligt och som troligtvis inte kan ses inom ramen för ”en enskild detaljplan” utan snarare på en områdesnivå. Vem är kapabel till dessa bedömningar?

### **Finns tydlighet i möjligheten att påverka befintlig turtäthet och framtida ännu ej införd kollektivtrafik?**

Förvaltnings AB Framtiden står inför en storskalig uppväxling av flertalet områden i staden där man har en stort inflytande av ägande/förvaltandet av fastigheter. Tydliga spelregler för kollektivtrafikens uppväxling samspelar med områdenas generella möjligheter att utvecklas. Kollektivtrafiken är väsentligt för AB Framtiden och det föranleder flera frågor om hur, var och när det är möjligt att förändra kollektivtrafikens befintliga och framtida utbud (stombuss, expressbuss, spårväg etc) respektive turtäthet.

1. Utbudet av god kollektivtrafik är avgörande och god framförhållning i planeringen av kollektivtrafik är synnerligen viktigt. När kan det bli aktuellt att skapa nya stombusslinjer i stadsmiljöer inom mellanstaden som förtätas? AB Framtiden efterfrågar ökad tydlighet från staden i fråga om vilka tröskelnivåer som krävs i fråga om turutbudet för kollektivtrafik liksom möjligheterna att skapa nya hållplatser inom befintliga stadsmiljöer. Hur stora utbyggnadsvolymer behövs för att åstadkomma t.ex. en förändring från 15 minuters intervall till 5 minuters intervall med stombuss i högtrafik? Vilka möjligheter finns att påverka hållplatslägen för expressbussar, som är ett trafikslag som får hög genomslag i betalningsviljeundersökningar för boende? Att synliggöra exploaterarnas möjligheter att



prioritera de fortsatta vägvalen från "Målbild för stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille 2035" vore angeläget.

2. Om man vet att det kommer byggas mycket i ett område som kommer påverka och förändra den sammanlagda mobiliteten men utvecklingen inte hunnit dit ännu – hur gör man då – att mobiliteten idag är svag men om 10 år är den bättre? Hur drabbar det den som är först ut att skriva avtal och hur avtalar i ett projekt som inom några år får en väsentligt förändrad tillgänglighet?
3. Hur avgörs olika projekt i till exempel framtida Frölunda stad (både knutpunkt och prioriterat utbyggnadsområde) med förväntat tillskott av 6000 nya bostäder? Blir det olika bedömningar under olika år? Var går i så fall gränsen från att tillhöra en knutpunkt till att tillhöra prioriterat utbyggnadsområde vilket enligt riktlinjerna ger möjlighet till förenklad hantering!
4. Vad är väsentligt förändrad tillgänglighet med kollektivtrafik? En ny hållplats, kortare restid och eller ökad turtäthet?
5. Frågan om tillköp är viktig? Vad kostar det? Hur avtalas om sånt? Hur hanteras det om inte mobilitetsåtgärder fungerar så som det är tänkt eller att staden inte (Västtrafik, VGR) erbjuder varaktig kollektivtrafik. Hur påverkas detaljplanen som är först ut i ett stråk?

### **Samordning av ytor**

Det finns systemfrågor för hela Göteborg stad – där p-utor och cykelparkeringar behöver samordnas med pendelparkeringar och områden som ges utvecklad samhällsservice. Flertalet av dessa områden finns inom mellanstaden och ofta i områden där AB Framtiden är en stor aktör på den lokala bostadsmarknaden. Frågor som samnyttjande såväl dag och natt är intressanta. Hur man samutnyttja gemensamma behov – vem driver detta?

### **Cykelparkering inom Framtidenkoncernen**

Det är viktigt att verka för trygga och säkra cykelparkeringar och det vore bra att samordna arbetet inom staden.

Det finns ett ökat behov i kommande nyproduktion att projektera innovativt med möjligheter till inlåst förvaring av cyklar på ett kvadratsmart sätt. Utrymmen för avancerade växlade cyklar och el-cyklar kan komma att prioriteras i entréplan. Last-cyklar och cykelkärror kräver också plats och möjlighet till inlåst förvaring. Komplementbyggnader i gårdshus för cykelförvaring är en annan lösning. I takt med att cykelanvändningen ökar så kommer behovet av egen bil minska, speciellt i centrala delar av Göteborg.

Att erbjuda trygga parkeringsplatser för cykel inom koncernens bostadsfastigheter är nödvändigt för att stimulera och bidra till ett ökat cykelanvändande och därmed skapa förutsättningar för hållbara mobilitetslösningar. I befintligt bostadsbestånd bidrar bostadsbolagen redan idag till detta genom förstärkta låsåtgärder, rensning, städning, målning och bättre belysning för att öka attraktiviteten och tryggheten i gemensamma cykelrum och utvändiga gårdsparkering.

I Majorna-Linné och Centrum finns en stor mängd cyklar och gemensamma äldre cykelrum bostadshusen kan ibland vara underdimensionerade. Här är samtidigt förutsättningarna för ombyggnad till större cykelparkeringar ofta begränsade. I de centrala delarna av Göteborg är det generellt trångt på innegårdar och runt bostadshusen. Det finns få outnyttjade ytor på tomtmark där

planbestämmelserna medger byggnation av nya cykelförråd. Koncernen deltar i Ekologisk stadsdel Majorna 2.0 där trygghetsarbete och cykelfrämjande åtgärder är en del av uppdraget.

Invändiga cykelrum inom koncernens bestånd finns delvis registrerade i Fastighetssystemet Fast 2, däremot finns ingen inventering av utvändigt cykelparkering. Bedömningen är att det är orimligt att i närtid prioritera och inventera hela Framtidens bestånd av cykelparkering, då det skulle vara mycket tids- och resurskrävande. Koncernen har startat ett arbete med att ta fram en gemensam standard kring hållbara mobilitetslösningar för nyproduktion och cykelparkering ingår i den ansatsen. Framtiden kan även delta och samverka inom staden för att gemensamt utveckla tryggare cykelparkeringar. Här kan förslag till säkrare, utrymmessnåla cykelparkeringar tas fram i samarbete och användas i kommande nyproduktion och även vid större ombyggnader. Erfarenheter kan utbytas mellan förvaltningar och bolag. En tanke kan vara att utveckla gemensamma lösningar för cyklar i ett kvarter såsom separata parkeringshus för bilar.

### **Övrigt**

Förslaget om förenklad hantering för ex. studentbostäder är bra.

Flexibilitet är ett annat ledord. Det har uppmärksammats vikten av att inte bygga fast oss i system som förändras. Det gäller allt från p-hus, cykellösningar, laddinfrastruktur och annat.

### **Ekonomiska perspektivet**

För Förvaltnings AB Framtiden är det viktigt att kunna kombinera miljönytta, åtgärder för social inkludering och låga förvaltningskostnader. Alla möjligheter att sänka nyproduktionskostnaderna och i slutändan påverka boendekostnaderna är av stor betydelse. Bedömningen är att förslaget bidrar enligt ovan samt medger möjligheter att öka fastighetsvärden i kraft av mer markeffektiv exploatering för bostadsändamål.

### **Barnperspektivet (FN:s barnkonvention)**

Inom koncernen bor många barn som gynnas av ett ökat fokus på cykelfrämjande åtgärder och minskade utsläpp av luftföroreningar och buller.

### **Jämställdhetsperspektivet**

Kostnader för parkeringsytor som slås ut på samtliga boende, även de som inte ens äger en bil påverkar jämställdhetsperspektivet. Ökat utbud av mobilitetstjänster bidrar till fler valmöjligheter åt alla. Trygga, säkra cykelparkeringar kan öka möjligheten för alla att kunna använda cykeln som ett transportmedel och öka således jämställdheten.

### **Mångfaldsperspektivet**

Kostnader för parkeringsytor som slås ut på samtliga boende, även de som inte ens äger en bil begränsar uppkomsten av andra mobilitetsformer vilket kan påverka vardagen och den sociala integrationen överlag. Ökade exploateringsmöjligheter i framtida bebyggelse kan påverka utbudet av kollektivtrafik. Möjligheter till stödsäker cykelparkering och reparation av den egna cykeln främjar cykelanvändningen för alla grupper i samhället och ökar möjligheter till möten och den sociala integrationen.



**Miljöperspektivet**

Cykel som fordon är miljö- och klimatmässigt ett bra val som jämfört med biltrafik minskar buller och luftföroreningar i närmiljön.

**Omvärldsperspektivet**

Förvaltnings AB Framtiden avstår omvärldsperspektivet.

**Styrelsen föreslås besluta**

**att**                   översända Framtidenkoncernens yttrande till Byggnadsnämnden

**FÖRVALTNINGS AB FRAMTIDEN**

**Mariette Hilmersson**