

Försättsblad Inlämningsuppgift

Kurskod: KGGCo2	Kursens namn: Kulturgeografi III
Delkurs/Arbetets namn: Kandidatuppsats	
<u>Sista</u> inlämningsdatum: 2017-06-16	

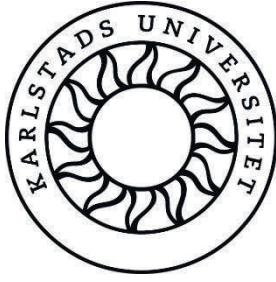
Härmed intygas på heder och samvete att arbetet är utfört av:

Efternamn	Förnamn	Personnr
Bood	Sandra	19930421-1361

Ansvarig lärare: Lena Grip
Ansvarig administratör: Inger Magnusson

Ifylles av lärare vid case/laboration/inlämningsuppgift

Retur 1:	Retur 2:	Retur 3:	Godkänd:
Erhållna poäng:	Betyg:	Lärarens sign:	



Stadsförtätning i skenet av blåljus

-En studie om urbana tillgänglighetsrisker för utryckningsfordon

Urban densification in the glow of blue lights

-A study on the urban accessibility for emergency vehicles

Sandra Bood

Fakulteten för humaniora och samhällsvetenskap

Kulturgeografi III- Samhällsplanerarprogrammet

Kandidat- 180 hp

Handledare: Mekonnen Tesfahuney

Examinator: Lena Grip

2017-06-16

Ett stort tack till

Mina informanter som tog sig tid för att delge sina perspektiv.

Min handledare Mekonnen Tesfahuney för all inspiration, engagemang och hopp!

Mina nära och kära för ert ständiga stöd och kärlek.

Speciellt tack till min lilla hårboll för hennes ständiga jamande om att jag behövde ta en paus.

Sammanfattning

Detta är en explorativ teori-baserad studie som har undersökt vilka tillgänglighetsrisker som finns för utryckningsfordon på grund utav stadsförtätningssidealet. Studien har haft som syfte att belysa och skapa medvetenhet kring hur stadsförtätning påverkar tjänstemän som arbetar med utryckning i deras arbete i en medelstor stad, Karlstad, och hur stadsplaneringen behöver beakta detta. Uppsatsen har även använt tesen om att när en stad förtätas bör även risker för tillgängligheten/mobiliteten förtätas. Syftet med uppsatsen har varit att undersöka om och huruvida den fysiska planeringen av urban förtätning i Karlstad kommun tar hänsyn till utförandet av den allmänna kommunala servicen som är beroende av rörlighet/mobilitet och tillgänglighet (som utryckningsfordon för polis, ambulans och räddningstjänst). Uppsatsen har även utgått ifrån frågeställningarna; Vilka rörlighets/mobilitets risker i utförandet av den allmänna samhällsservicen uppkommer i samband med stadsförtätning? Och huruvida har stadsplanerare beaktat möjliga rörlighets/mobilitets risker som uppkommer på grund av stadsförtätning för utryckningsfordon?

Uppsatsen har utgått ifrån en kvalitativ undersökning genom att ha granskat plan- och styrdokument över nya förtättningsprojekt i Karlstad kommuns stadskärna samt styrdokument från Trafikverket och Boverket. Utöver detta så genomfördes tre gruppintervjuer vid tre olika tillfällen. Vid ena gruppintervjun närvarade fyra tjänstemän som arbetar med utryckning från polisen i Karlstad, vid andra närvarande två ambulansförare och vid den tredje en brandingenjör från räddningstjänsten samt en brandman. Även en intervju skedde med en stadsarkitekt från Karlstad kommun. Totalt intervjuades nio informanter.

Uppsatsen är deduktivt-hypotetiskt baserad där tidigare forskning kring risker, (im)mobilitet och planering utgör grund i den teoretiska referensramen. Uppsatsen ämnar även att visa samfundet mellan dessa områden då forskning och teorier idag förekommer om än inga tydliga samband kring dem.

Min slutsats handlar om att stadsplanering behöver bli mer lyhörd inför riskerna som idag finns för utryckningsfordon i Karlstad. Samt att planeringen möjligtvis behöver bli mer rationell och börja flytta sitt fokus från den ”stela” planeringen. Därmed kan min uppsats vara ett mer aktuellt ämne i framtiden.

Nyckelord: *stadsförtätning, tillgänglighet, risker, mobilitet, utryckningsfordon*

Innehållsförteckning

1. Inledning	1
Bakgrund.....	1
Problemformulering.....	2
Syfte och frågeställningar	3
Avgränsningar.....	3
Disposition	4
2. Teoretisk referensram	5
Risk	6
(Im)mobilitet.....	9
Planering	11
3. Metod	16
Vetenskaplig utgångspunkt.....	16
Fallstudie.....	17
Intervjuer.....	17
Validitet och reliabilitet	20
Reflektion.....	20
4. Empiri	21
Generella risker för utryckningsfordons framkomlighet i Karlstad.....	22
Urbanförtätning och potentiella risker	24
Förhållningen mellan planering och utryckning i Karlstad	25
Samspelet mellan utryckning och planering.....	28
5. Analys	35
Rörlighets/(im)mobilitets risker för utryckningsfordon.....	35
Stadsplanering och rörlighets/mobilitets risker	38
6. Slutsatser	43
Möjlighet till vidare forskning.....	45
Källförteckning	46
Bilaga 1	49
Bilaga 2	50

1. Inledning

Bakgrund

Stadsförtätning verkar ha blivit ett attraktivt och miljövänligt inslag i den nutida urbaniseringen i Sverige. Den möjliggör bland annat att exploatera på mark i staden som inte anses uppfylla någon "funktion" i dagsläget. Exempel på detta är gamla parkeringsplatser, grönområden, industrier osv. Att förtäta är att bygga städer inåt vilket innebär bland annat att man maximerar utnyttjandet av redan använd mark istället för att ta annan värdefull mark i anspråk. Förtätning som planeringsstrategi upphäver ävenledes flera av de effekter som följer med utbredning av att städer samtidigt som det öppnar upp möjligheten att upprätta fler bostäder inom staden. Enligt Boverket (2016) är bostäder en stor bristvara i de flesta städer i Sverige. Genom den urbana förtätningen kan fler miljömål uppfyllas genom att minska bilberoendet i stadskärnor för att låta cykel- och gångvägar samt kollektivtrafik vara det primära transportalternativet. Andra målsättningar med att förtäta en stad är att städer byggs samman för att kunna prioritera alla stadsdelar likvärdigt utan att någon del halkar efter i stadens utveckling. Det kan också vara för att öka sitt invånarantal eller för att bli en mer attraktivare stad i sin helhet (Boverket 2016).

Såväl som att kommuner ansvarar för stadsplanering och byggfrågor, hälso- och miljöskydd så ansvarar de även för räddningstjänst och krisberedskap (Sveriges kommuner och landsting [SKL] 2015). Stadsförtätning har som tidigare nämnt ovan blivit ett populärt inslag i dagens urbaniseringsprocesser (Boverket 2016). Det är oundvikligt att missa att Karlstad kommun är mitt i en påtaglig exploateringsprocess. I detaljplaner för nya områden som exempelvis kvarteret Kanikenäsholmen, Tingvalla centrum, Tyggårdsviken och kvarteret Kanoten, med många fler är trenden urban förtätning tydlig där exploatering för flera nya bostäder sker antingen på obebyggd- eller industrimark med målsättning att "bygga ihop staden" (Karlstads kommun 2016a). Jag själv är uppvuxen i Karlstad och ser kanske denna omvandling med andra ögon än vad en nyinflyttad till Karlstad gör. Jag har lärt känna Karlstad "inifrån" och mina vanor av hur jag rör och betar mig i stadsrummet utmanas nu av nya rörelsemönster som uppstår i samband med stadsförtätningen. En tanke som slog mig när jag var och promenerade i det nya området vid det gamla varvet i hamnen, som nu kallas Kanikenäsholmen, var hur ska brandbilen kunna nå att släcka eld i alla bostäder här? Hur anpassar sig räddningstjänsten till "nya Karlstad"?

Det var på så vis som idén för den här uppsatsen kom till. Det är inte enbart för mig som Karlstad har förändrats, utan det gäller även för samtliga invånare och däribland räddningstjänsten. För vad innebär stadsförtätningens ideal egentligen för utryckningsfordon, som tillhör den allmänna samhällsservicen? I denna studie består den allmänna samhällsservicen av polisen, ambulansen och räddningstjänsten.

Den allmänna samhällsservicen är även beroende av att stadsplaneringen uppfyller sin funktion: att underlätta för ambulansens, polisens och räddningstjänstens utryckningsarbete och dess mobila tillgänglighet till stadsinvånarna. För samtidigt som det byggs och planeras för att vägar inom staden ska sänka sin hastighet eller åka kollektivtrafik så försvåras samtidigt tillgängligheten för exempelvis utryckningsfordon genom att det byggs fler rondeller eller farthinder (Trafikverket 2011).

Uppsatsen ämnar studera om och huruvida förtätning bygger in risker kopplat till framkomlighet och tillgänglighet för den allmänna samhällsservicen i stadsmiljön genom förtätning. Tesen som uppsatsen driver är att förtätningen medför vissa risker för exempelvis utryckningsfordonens mobilitet/framkomlighet och tillgänglighet. Studien ämnar kasta ljus över denna problematik som möjligtvis inte har uppmärksamats av stadsförtätningssivrare inom planering genom en explorativ undersökning i teoretisk bemärkelse för att väcka medvetenhet och intresse.

Problemformulering

Karlstads kommun framhåller att trafikplanering utgör en viktig del i både översikt- och detaljplanering. ”God framkomlighet”, ”hög trafiksäkerhet” och ”långsiktigt hållbart” är några av de nyckelord som finns i plandokumentet (Karlstads kommun 2014). Sambandet mellan ”god trafikplanering” samt nybyggnation och förtätning av stadsdelar är inte lika omdiskuterat i plandokumentet, vilket ökade mitt intresse för att undersöka om man är medveten om riskerna som förtätning medför från andra perspektiv?

Urbanförtätning innebär att det sker en förändring. På samma sätt som att jag är obekant med det nya rörelserummet som håller på att växa fram i Karlstad så innebär även det att nya rörelsemönster uppstår för utryckningsfordon att anpassa sig efter (Adey 2016). Detta kan innebära att det nu finns andra oförutsedda mobila hinder som uppkommer och som utryckningsfordon behöver anpassa sig efter i staden. Har man då beaktat dessa mobilitetsrisker för utryckningsfordon i den fysiska planeringen så att räddningspersonal fortsatt har möjlighet att nå medborgare snabbt och effektivt? Områden som mobilitet,

planering, urban förtätning och risker är inte obekanta i forskningsvärlden. Däremot saknas det ett tydligt samband mellan de olika fälten, vilket jag anser är viktigt att belysa för framtidens stadsplanering men också för framtida forskning och människorna i en stad.

Syfte och frågeställningar

Syftet med denna uppsats är att undersöka om och huruvida den fysiska planeringen av urban förtätning i Karlstad kommun tar hänsyn till utförandet av den allmänna kommunala servicen som är beroende av rörlighet/mobilitet och tillgänglighet (så som utryckningsfordon för polis, ambulans och räddningstjänst).

Utifrån syftet har följande frågeställningar utformats:

1. Vilka rörlighets/mobilitets risker i utförandet av den allmänna samhällsservicen uppkommer i samband med stadsförtätning?
2. Huruvida har stadsplanerare beaktat möjliga rörlighets/mobilitets risker som uppkommer på grund av stadsförtätning för utryckningsfordon?

Avgränsningar

Jag har medvetet gjort vissa avgränsningar för uppsatsen. Den risk för utryckningsfordon som svensk media synbarligen har rapporterat mer om är exempelvis våld mot blåljuspersonal i form av stenkastning, anlagda bränder, beskjutning av fyrverkerier och sabotage av bilar (Stjernberg 2016, Jonasson 2016). Detta är en riskfaktor som jag är medveten om existerar men det är inte den jag har valt att fokusera min uppsats på. Jag valde att räkna in Karlstads poliskår sent inom den allmänna servicen, vilket är det perspektiv som studeras i uppsatsen. Anledning till att jag inte räknade in dem från början var för att jag inte ville riskera att göra arbetet större än vad tiden erhåll på grund av att polisens perspektiv kan vara riktat mot kriminalitet som inte tillhör uppsatsen fokusområde. Däremot vill jag belysa att jag är medveten om att de urbana riskerna kan komma i flera olika skepnader i det förtätade stadsrummet, som exempelvis ökad kriminalitet men att det inte tillhör studiens fokusområde. Jag ville enbart fokusera min uppsats mot riskerna för den mobila tillgängligheten som skapas inom den förtätade staden och hur planering åtgärdar dem. Alltså vilka risker som kan uppkomma för tillgängligheten för utryckningsfordon mellan plats A och B.

Sedan har arbetet haft en begränsad tidsram, vilket har gjort att jag fått avgränsa mig i insamlingen av material då tiden för att invänta potentiella informanter att svara blev för

knapp. Fallstudien följer den geografiska avgränsningen för Karlstads innerstad vilket innebär att jag endast tittar på översikts- och detaljplaneringar inom dessa ramar.

Disposition

Jag har disponerat min uppsats som så att i det andra kapitlet redovisas min teoretiska referensram. I det kapitlet presenteras de olika teorier och tidigare forskning som jag har använt mig av för att få en bättre kunskap kring de områden som rör mitt problemområde, syfte och frågeställningar. I det tredje kapitlet redovisas vilken metod som uppsatsen har utgått ifrån för att samla in relevant empiri. Empirin i sin tur presenteras i det fjärde kapitlet som har delats in olika teman för att möjliggöra en tydligare helhetsbild av dess innehåll. I det femte kapitlet bakas min teoretiska referensram och min insamlade empiri in för att analyseras. I det sista kapitlet finns uppsatsens slutsatser och en kort diskussion om möjlighet för framtida forskning.

2. Teoretisk referensram

I detta kapitel kommer jag redogöra vilka teorier jag anser vara grundläggande för uppsatsens syfte. För att kunna uppfylla uppsatsens syfte och för att förstärka min explorativa studie behövs kunskap om mobilitetens betydelse för olika former av nödsituationer samt kunskap om mobilitets- och tillgänglighetsrisker.

Urban förtätning är, som jag beskriver i bakgrunden, en populär trend i urbaniseringsprocesser runt om i Sverige (Boverket 2016) vilket med största sannolikhet påverkar utryckningspersonalens framkomlighet i akuta situationer. I den första bemärkelsen anser jag att det handlar om vilka *risker* som möjligtvis kan påverka tillgängligheten för utryckningsfordon i en den förtätade staden. Framkomlighet/tillgänglighet är flöde och rörelse i det urbana rummet, det vill säga det *mobila* samhället. Den tillgängligheten, med avseende på rörlighet i utförandet av den allmänna samhällsservicen, är en av de två frågeställningar i uppsatsen vilket verifierar min ambition att studera mer om mobilitetsteorier tillsammans med tillgänglighet och risker. I samband med mobilitetsvändningen inom samhällsvetenskapen (Sheller & Urry 2006, Cresswell 2010; 2012, Kesselring 2008) så har forskningen om och intresset för frågor som handlar om mobilitet/rörlighet ökat markant. Utryckningsfordon behöver agera snabbt i en utryckning som då handlar om mobiliteten och risk i en nödsituation (Adey 2016, Helm 2015). Uppsatsens tredje teoriområde är *planering* inom stads- och säkerhetsfrågor. Det är möjligt att utgå ifrån att de moderna städerna i Sverige är planerade av experter (Ghel 2011), vilket infattar den förtätade staden. Betraktas staden som rum är det möjligt att urskilja olika flöden och rörelser som ständigt är pågående (Ghel 2011).

Inom kulturgeografin betraktas rummet mer vanligt på olika vis; antingen som en fast punkt på jordens yta, en plats av identitet för individer eller grupper eller som en omfattning av vardagen (Castree 2003). Den förtätade staden bör rimligtvis öka i flöden och rörelser i samband med att den expanderar vilket kan vara en utmaning i sig för stadsplanerare. Hur ska de planera för en stad som ständigt är i rörelse samtidigt som den mobila tillgängligheten för allmän service ska beaktas? Vad som är möjligt att utläsa är att risker, mobilitet och planering är alla kopplade till utryckningsfordons tillgänglighet (O'Grady 2014).

Risk

“Yesterday’s bullet won’t kill you. Tomorrow’s bullet just might.”

Bernie Provan

Vad vi vet om risker är oftast från händelser som skett tidigare. Riskerna som finns i framtiden kan vi mer enbart gissa oss till. Om risk placeras i den universella praktiken blir den svårare att tyda eftersom risk ofta betraktas som en kombination av tankar om framtida förluster genom projiceringar av tidigare erfarenheter (Helm 2015). Den här uppsatsen syftar till att undersöka vilka risker för rörligheten/mobiliteten som kan påverka utförandet av allmän samhällsservice i det nya förtätade stadsrummet. Stadsförtätning är relativt nytt inslag i urbaniseringsplaneringen i Sverige (Boverket 2016) vilket medför att det kan svårare att avgöra vilka risker som då kan uppstå för framkomligheten av utryckningsfordon. Den tes som uppsatsen driver är att urban förtätning inte bara gör stadsrummet kompakt med fler byggnader och mindre bilvägar utan att även *riskerna* i samhället förtätas. Som när exempelvis Karlstad kommun ständigt ökar i antal invånare och därmed bygger om eller bygger till fler byggnader inom stadsrummet (Karlstad kommun 2016a) är det rimligt att anta att risken för att något ska hända även ökar. Vilka risker som framtiden innebär för den förtätade staden är dock obekant. Det är här det blir relevant att undersöka riskteorier som skulle kunna appliceras på den mobila tillgängligheten inom den förtätade stadsrummet och som kan påverka den allmänna samhällsservicen.

Patrick Helm (2016) framhäver att risk är ett brett och osäkert faktum. Risken för att något inträffar kan ske plötsligt och oväntat men att faktum är att vi lever i ett risk-samhälle (Helm 2016, Kesselring 2008). Försök till att förhindra risker handlar om säkerhet, samtidigt som säkerhetsfrågor har mestadels visat sig vara svåra förvaltningsutmaningar (Helm 2016). Genom att risker är oförutsägbara så kännetecknas de av hög osäkerhet och har som tendens att inkludera flera ömsesidiga faktorer som är beroende av varandra (Helm 2016). Exempelvis lever vi under ständig risk att utsättas för någon form av naturkatastrof som tsunamis, tornados, jordskalv, vulkanutbrott etc. Det är vanligt att skilja riskbegreppen mellan verklighet och möjlighet där risk ses som något framåtsyftande (Olofsson & Rashid 2009). Riskerna som jag undersöker i uppsatsen är ännu relativt okända och är därmed troligtvis faktorer som kommer att framträda allt tydligare ju mer tiden går och beroende på hur exploaterade bostadsområden blir. Så risken är, det vill säga en olycka eller kris, som ännu inte har skett men en kris behöver inte ske för att en risk inte ska kunna existera (Olofsson &

Rashid 2009). För att en risk ska uppstå så räcker det med att det finns någon form av *osäkerhet* (Olofsson & Rashid 2009).

Ett objektivt eller subjektivt synsätt på risk?

Det är möjligt att betrakta risk på liknande sätt som olika ämnen har skilda så kallade ontologiska eller epistemologiska utgångspunkter, alltså olika sätt att betrakta verkligheten och världen samt hur det är möjligt att nå kunskap om dessa (Oloffson & Rashid 2009). Synen om risk är mer vanlig att delas in i två olika kategorier; objektivism och subjektivism (Olofsson & Rashid 2009). För att vidare kunna studera risk i enlighet till uppsatsens syfte känns det väsentligt att förklara vilken kategori som uppsatsen förhåller sig till.

Objektivism handlar om möjligheten att nå ”objektiv” eller sann kunskap om olika verkligheter och fenomen (Olofsson & Rashid 2009). Till exempel att vissa ”natur- och samhällsrisker” kan vara möjliga att förutse till viss del, exempelvis som att det eldas mer i eldstäder under vintern vilket betyder att risken av brand i bostäder ökar (Helm 2016). Detta ökar möjligheten att hantera, förbereda, identifiera, kvantifiera och sedan beräkna riskens effekt till en viss mån för att kunna eliminera eller mildra det utkommande (Olofsson & Rashid 2009). Det är även möjligt att uttrycka att objektivism möjliggör att betrakta risk som oberoende fenomen som inte påverkas av mänskliga faktorer som politik eller ekonomi (Olofsson & Rashid 2009).

Subjektivism är objektivismens motsatts och som innebär att verkligheten är beroende av hur vi människor uppfattar den och ger den mening. Att risken inte existerar förens den blir utkallad som en risk (Olofsson & Rashid 2009). Därmed påverkas subjektivismens av olika aktörers synsätt och inflytande om risk. Genom dessa två olika förhållningssätt att betrakta risk blir det möjligt att även betrakta verkligheten som att den består av två olika system. Som att i den fysiska världen existerar risker oavsett människans uppfattning av dem eller att sociala tolkningar av världen konstruerar meningsfulla tolkningar av den fysiska världen (Olofsson & Rashid 2009). Genom att studera riskforskning med en subjektivistisk ansats är det möjligt att anta att all kunskap är beroende av den tid och plats som den genereras samt att den sociala världen har betydelse för hur risker uppfattas och hanteras i samhället (Olofsson & Rashid 2009). Riskerna som finns för mobiliteten för utryckningsfordon i en urbant förtätad stad är därmed mest lämpad att undersöka från ett subjektivistiskt synsätt eftersom hur riskerna för mobiliteten uppfattas, hanteras och elimineras är beroende av olika aktörer, som exempelvis stadsplanerare, och blir centralt för hur risk ska tolkas vidare i uppsatsen.

Risker på lokal/urban nivå

Förutom bristande vetenskap om orsaker till risker i säkerhetsfrågor så har konsekvenserna av en händelse, enligt Helm (2016), blivit allt mer svårare att förutse eller bedöma på grund av den ökande komplexiteten i det moderna urbana livet. Han menar att den ökande globaliseringen kan innebära att hot och faror kan sprida sig snabbt mellan samhällen för att sedan visa sig på det mest oväntade sätt (Helm 2016). Resultatet kan bli att relativa små händelserna kan eskalera och utlösa katastrofala konsekvenser för samhälle och nationernas sammankopplade system (Helm 2016). Ifall detta resonemang kopplas till ett lokalsamhälle så kan det därmed betyda att mindre olyckor kan orsaka krissituationer (Olofsson & Rashid 2009). Anna Oloffson och Saman Rashid (2009) menar att det satsas mer på teknologisk riskhantering, säkerhetssystem, kontroll och övervakning i Sverige men att utan kunskap om sociala faktorer (eller den mänskliga faktorn) så kan emellertid inget tekniskt system bli helt säkert. Genom urban förtätning är det möjligt att anta att mobiliteten/rörligheten för utryckningsfordon utsätts av risker av fysiska faktorer men också av mänskliga, det vill säga att människor i sig kan bli en *risk* för framkomligheten för utryckningsfordon.

Jag kommer nu luta mig mot Jan Ghels (2011) teorier för att kunna förklara vilken typ av risk jag menar. Jan Ghel (2011) skrev i sin bok *Life between buildings- Using public space*, att människor mobiliserar sig av tre olika specifika anledningar inom staden och som kan delas in i tre olika aktivitetskategorier. En speciell anledning till att människor kanske förflyttar sig inom staden, och som jag vill ägna mer fokus på, är de rörelser som tillhör den *nödvändiga* aktiviteten, som att gå till skolan eller arbetet, dela ut post, vänta på bussen etc (Ghel 2011). Alla aktiviteter som ingår i denna kategori tillhör nödvändiga vardagssysslor och tidsfördriv inom stadsrummet som definieras genom att personen är mer eller mindre aktiv i olika grader i stadsrummet (Ghel 2011). En annan aspekt som Ghel (2011) vill tillägga till den kategorin är att mestadels av den nödvändiga rörelsen handlar om att förflytta sig till fots i stadsrummet och som enbart påverkas till viss grad av den fysiska utformningen i stadsrummet. Rörelsemönstret ser även ungefär detsamma ut året runt och oavsett genom i princip alla väderförhållanden eftersom det som sagt är en *nödvändig* rörelse (Ghel 2011). Den förtätade staden genererar mer människor som delar samma rum. Därmed är Ghels teorier om människomönster en väsentlig del för att kunna försöka utläsa vilka risker som kan infinna sig på lokal/urban nivå eftersom det är rimligt att anta att fler människor kommer av *nödvändighet* röra sig inom den förtätade staden. Alltså de rörelsemönster som är

komplikerade att förutse. Frågan blir då hur det är möjligt att navigera sig bland de nya riskerna i stadsrummet som förare för ett utryckningsfordon?

(Im)mobilitet

Mobilitet är det andra forskningsområdet som är ytterst väsentligt för uppsatsens syfte att förstå. Tillgängligheten för den allmänna samhällsservicen kan handla om vilka mobila hinder som kan uppkomma fram till att de når situationsplatsen samtidigt som fordonen själva är beroende av mobiliteten. Den mobila tillgängligheten baseras mer bestämt av vilka risker som kan uppkomma längs vägen (Adey 2016, O'Grady 2014). Ny strategi för mobilitetsstudier finns numera inom samhällsvetenskapen som handlar om forskning kring de sammansatta rörelserna hos människor, objekt och information i deras komplicerade samspel (Sheller & Urry 2006). Mimi Sheller och John Urry (2006) menar dock att ”(...) *a research agenda addressing such mobilities need not embrace them as a supposed form of freedom or liberation from space and place.*” (Sheller & Urry 2006, s 210). Mobilitetsteorier inom vetenskapsgrenar så som sociologi och kulturgeografi (Sheller & Urry 2006, Cresswell 2010) talar numera som tidigare nämnt om ökade rörelsenivåer, att nya former av rörlighet är en kombination av olika slags flöden (kapital, varor, människor, etc). Detta kombinerat med grundteorierna om mobilitet som ett geografiskt faktum som ligger som ett centrum för konstellationer av makt som skapats av identiteter och mikrogeografier i vardagen (Cresswell 2010). Inom forskning kallas detta *the mobility turn* (Sheller & Urry 2006, Kesselring 2008, Cresswell 2010) eller mobilitetsvändningen på svenska, vilket även jag kommer fortsättningsvis använda med samma betydelse i uppsatsen.

Mobilitetsvändningen blir en betydelsefull infallsvinkel för uppsatsens förståelse om den mobila tillgängligheten för den allmänna servicen eftersom den fokuserar på det fundamentala faktumet om livet, att vi *måste* förflytta oss (Cresswell 2010). Den nya mobilitetsvändningen belyser även hur alla sorters mobiliteter är i behov av vissa specifika, ofta starka inbyggda och immobila infrastrukturer för att underhålla flöden (Sheller & Urry 2006). Exempelvis att en bensinstations funktion enbart är för att försörja bilen. Mobiliteten är relationell och därför i ett beroendeförhållande med immobila plattformar och system (vägar, garage, GPS, stationer) vilket gör att mobilitet ständigt är lokaliserad och materialiserad (Sheller & Urry 2006). Mobilisering/rörlighet sker därmed genom lokalisering och omdisponering av substantiella platser (Sheller & Urry 2006).

Urban (im)mobilitet

Städer har alltid bestått av någon form av rörelse, någon form av mobilitet. Oavsett om det har varit förflyttning till fots, genom häst och vagn, genom bilar eller andra kollektiva transportmedel. När stadsrummet förändras så förändras även rörelsemönstret, vilket är möjligt att anta genom att en stad blir mer kompakt av byggnader och invånare. Däremot menar Cresswell (2012) att motsatsen till mobilitetsvändningen är stillhet, som räknas som en del utav mobilitet och speciellt till mobiliteten i det urbana rummet. Stillhet kan vara hinder i det normala flödet i en stad (Cresswell 2012). Vad Cresswell (2012) menar är att den stillhet som diskuteras inte handlar om någon form av begränsning av mobilitet eller förankring. Det handlar snarare om en ny medvetenhet kring hur stillhet är grundligt införlivad i alla rörelser (Cresswell 2012). Till exempel som att stå i kö, hur vi under körning i bil så sitter ner, stunden vi stannar upp för att fundera, svara i telefonen på ett samtal eller sms och så vidare.

Mobiliteten i det urbana kan också handla mycket om de rörelser som sker med bilar, kollektivtrafik, cyklar, transportbilar samtidigt som det handlar om de gående. Trafikverket (2011) skrev om mobila hinder att tänka på i en stad, som broar, rondeller, trafikljus och farthinder. Dessa utgör ett moment som kan innebära en risk för framkomligheten (Helm 2016). Vid dessa hinder kan de, beroende på utformning och anpassning till stadsrummet, utgöra att fordon, gående eller cyklister måste stå still eller sänka farten för att kunna komma vidare. Vilket blir ett exempel till Cresswells (2012) diskussion om stillhet, som han menar är en del av mobilitet som det är omöjligt att undkomma och som faktiskt möjliggör mobilitet.

Risker och akutmobiliteter

Den mobilitet som uppsatsen hänvisar till handlar mer om vad Peter Adey utforskade i sin artikel *Emergency Mobilities* (2016), vilket är mobilitet i nödsituationer. Adey (2016) menar att mobilitet och nödsituationer är två områden som har fått dela samma lilla utrymme inom forskning och politiska debatter trots att de inte är främlingar för varandra utan egentligen är ett par som inte går att separera.

Equally, mobilities and immobilities occur in, because of, or through emergency. Some mobilities could certainly be understood as emergency because whether in flight or response, emergencies demand highly intensive forms of movement that radically transform one's life chances and quality of life. (Adey 2016, s 32)

Adey (2016) diskuterar det faktum att mobiliteten vid nödsituationer diskuteras mer i globala sammanhang, som exempelvis vid naturkatastrofer som tsunamis och jordbävningar när vägar förstörs jämte med den naturliga framkomligheten som nödsituationens (im)mobilitet eller

örörlighet blir uppenbar. Här finns en tydlig och väsentlig likhet till Patrick Helms (2016) diskussion om risker, vilket även han argumenterar är ett begrepp som appliceras mer i större globala, sammanhang. Adey (2016) exemplifierar sitt argument att naturkatastrofer eller andra extrema händelser tvingar mobiliteten till att ta andra eller desperata vägar. Mobilisering av stöd och humanitära organisationer innebär sedan komplexa fördelningar för mobilitet om de ska kunna transportera människor och nödvändiga varor till avlägsna platser (Adey 2016). På liknande sätt handlar den akuta mobiliteten om detsamma på en mer lokal nivå som global. Mobilitet handlar för ambulanser och brandmän om att kunna förflytta sig snabbt till situationsplatsen (Helm 2016). Från den mobila komplexiteten att kunna förse med nöd och medicinsk respons till uttryckning för räddningstjänst och behovet att kunna evakuera den skadade på lokalnivå, är det möjligt att dra slutsatsen att det handlar om samma inramning av risker och tillgänglighet som på global. Mobilitet blir då ett verktyg som försök att kunna styra det akuta (Adey 2016).

Akutmobilitet handlar det vill säga mer om rörlighet och tillgänglighet vid akuta situationer. Adey (2016) hävdar att det är saknaden av en ihållande teoretisk utveckling som behöver framtas innan det är möjligt att komma fram till en mer sympatisk förståelse för akut mobilitet. Detta för att förmågan för att kunna ta till oss på allvar de olika erfarenheter som finns kring och som är sammankopplat kring akut rörlighet ännu inte finns (Adey 2016). När mobilitet diskuteras i ett sammanhang där den ställs i kontrast med en krissituation och där det finns ett akut behov av en fungerande framkomlighet, som kan uppstå i situationer som naturkatastrofer, terrorism, eldsvåda, skottlossning eller andnöd, så blir mobiliteten avgörande för nödsituationens utkomst (Helm 2016). Adey (2016) menar att för att kunna planera för akut mobilitet behöver man först räkna ut vilka risker som finns för att sedan kunna utgå från dem, trots att riskerna inte säkerhetsställas så kan de fungera i förebyggande syfte.

Planering

“The only virtue of being an aging risk manager is that you have a large collection of your own mistakes that you know not to repeat.”

Donald Van Deventer

Hur en stad utformats har varierat genom vilken modernitet som rått samt att livet på gatorna har haft betydlig påverkan för den fysiska planeringen (Ghel 2011). I Europa finns det många städer som har blivit välbevarade genom de närmsta tusen åren, städer som har fritt fått expanderats som de behagat till medeltida städer som har blivit planerade (Ghel 2011). Exempelvis under den tidiga delen av industrialismen som var orsaken till att städer började

att byggas allt tätare för att människor skulle kunna bo närmare industrierna där de arbetade (Tunström 2009), den romantiska epoken inspirerande till trädgårdsstäder eller som mångfalden av städer de senaste 50 åren som har utvecklats för att öka tillgängligheten för automobilitet (Ghel 2011). Jan Ghel (2011) menar att professionell planering, så som städer planeras idag, har sin historiska början under renässansen. Med professionell planering, menar Ghel (2011), att det är mer experter som designar städer på papper och modeller som senare ser till att det byggs för att kunna leverera färdiga produkter till sina klienter. Han menar att bevis finns genom gamla grekiska och romerska städer att planering och planerare fanns (Ghel 2011). Idag hör det mer till normaliteten att städer planeras istället för att de uppstår av sig själva, det vill säga organiserad urbanisering (Tunström 2009). I Sverige är det mest vanligt att planering av städer sker genom ett stadsbyggnadskontor som styrs utav statliga och kommunala målsättningar och allmänna riktlinjer. Karlstads kommun är inget undantag för detta utan har ett samhällsbyggnadskontor där exploateringsbestämmelser sker. Moa Tunström (2009) argumenterar för att samhällsplanering och stadsbyggande är del av den diskursiva praktik som konstruerar staden eftersom staden skrivs i text då den blir till genom plan- och visionsförfattande, utredningsarbete, kunskapsspridning, information, marknadsföring och skisser, vilket även Ghel argumenterade vara det som menades med professionell planering (Ghel 2011). Enligt Tunström (2009) så kan även samhällsplanering tolkas som disciplinär och politisk diskurs som har för avsikt att styra människor och utvecklingen åt ett önskat håll och kan därmed undvika andra riktningar.

Det är inom stadsplaneringen som säkerhetsplaneringen av en stad äger rum. Regeringar har inget viktigare ansvar än att säkerställa skydd och trygghet i deras samhällen men på grund av de svårigheter som är involverade och sedvanliga praxis tenderar sekretess så fortsätter styrning fortfarande att vara baserad på individuella problem och involverar mer illustrationer än vetenskap (Helm 2016).

Planering med risker

Hur mobiliteten ska hanteras vid nödsituationer framkommer via policydokument och riktlinjer för utryckningsfordon i Sverige (Trafikverket 2011). Karlstad kommun har i sin risk- och sårbarhetsanalys skrivit att;

”Traditionella riskanalyser görs genom sannolikhets- och konsekvensbedömningar. Det är svårt att genomföra traditionella riskanalyser av extraordinära händelser. Eftersom händelserna inträffar så sällan saknas statistiska underlag som kan göra sannolikhetsbedömningen tillförlitlig. Däremot kan konsekvensbedömningar med fördel göras. (Karlstad kommun 2015b, s 13)

Vad Adey (2016) dock anser är att nödsituationer har tagits för givna inom event, liv och produktion samtidigt som den politisk styrning har tagit mobiliteten för given. Detta blir tydligt vid dagens exempel om flyktingkrisen i Europa där mobiliteten är den yttersta faktorn till trygghet för de som flyr men länder väljer att stänga gränser eller väljer vilka vägar flyktingar får gå genom militära resurser (UNHCR). Nödsituationer kan påtagligen vara det som formar ens förmåga att tillåta, neka eller utvisa rörligheter mellan och inom landsgränser. Adey (2016) menar samtidigt att det visar hur skör mobiliteten kan vara och hur den kan förändras när den utsätts i pressade situationer. Anledningen till att detta resonemang kan vara av relevans att presentera i uppsatsen är på grund av den visar att mobiliteten *ändras* under press trots att det kanske redan fanns en tydlig framkomlighet framlagt.

Enligt Adey (2016) kan inte akutmobilitet styras av exakt samma riktlinjer överallt och de ska inte alltid hanteras på samma sätt för samma sorts situationer utan mobilitet behöver planeras på olika nivåer, från lokalt till globalt. Adey (2016) menar att för att kunna planera för akutmobilitet behöver man först kartlägga vilka risker som finns för att sedan kunna utgå från dem, trots att riskerna inte säkerhetsställas så kan de fungera i förebyggande syfte. Däremot kan just risker vara svåra att planera. Det som det då handlar om är mer eller mindre riskanalyser. Riskanalyser kräver dock att det går att kvantifiera både sannolikheten för samt effekten av riskerna samtidigt som det finns tillgänglig information om sannolikheten och om konsekvenserna (Olofsson & Rashid 2009). Svårigheten för användning av riskanalyser inom stadsförtätning kan vara ovissheten om den nya staden. För att genomföra riskanalys inom den förtätade staden handlar då om frågor som hur många invånare som kommer bosätta sig, hur många kommer arbeta i staden, hur många kommer köra egen bil eller hur många som kommer förlita sig helt på kollektivtrafik? Dessa frågor kan vara svåra att svara på förhand innan en förtätad stadsdel är färdigställd.

Okontrollerbara/oförutsägbara mobiliteter och flöden

I och med urban förtätning blir det möjligt att det inte enbart blir en förändring för stadsbilden men också hur människor mobiliserar sig. Precis som tidigare nämnt om riskanalyser så är den typen av mobiliseringen inom det förtätade stadsrummet omöjlig att helt förutse. Planerare kan, som tidigare diskuterat, planera det ”fasta” i stadsrummet och därmed planera flödet, rörligheten, i viss utsträckning men omöjligt fastställa den. Många stadsplanerare ger intrycket att ha inspirerats av Jane Jacobs (2004) och hennes teorier om att staden alltid är i rörelse. Karlstad är inget undantag här utan de fastställer tidigt i deras översiktsplan att människor ska känna sig trygga på gatorna genom att liv och rörelse ständigt är igång

(Karlstad kommun 2012). Jacobs (2004) teorier om vikten av rörelser i staden handlar till stor del om det som är påtagligt vardagligt. Jag diskuterade Jan Ghels (2011) teorier tidigare i avsnittet om risker som en av anledningarna till *varför* människor rör sig i staden och att det därav finns en typ av rörelse som inte går att undvika, den rörelse som han kallar den *nödvändiga* rörelsen. De andra två kategorierna som Ghel (2011) beskriver är den *frivilliga* aktiviteten i stadsrummet samt den *sociala*. Den frivilliga aktiviteten utförs mer eller mindre enbart under frivilliga förhållanden till önskad tid och plats (Ghel 2011). Sociala aktiviteter anser Ghel (2011) vara beroende av närvaron av andra människor på offentliga platser. Till sociala aktiviteter tillhör, enligt Ghel (2011), barn som leker på lekplatser, konversationer på gatan, kommunala aktiviteter av olika sorter samt den mest utövade formen av aktivitet, passiv kontakt genom att beskåda och höra andra människor. Ghel (2011) presenterar att det finns olika orsaker som får människor att vistas och förflytta sig inom en stad. Dessa rörelser menar han går att förutse i den mån att den går att förvänta men inte till vilken grad eller tid på dygnet (Ghel 2011). Även Jacobs (2004) diskuterar dessa typer av rörelser och kallar det grunden till ett fungerande stadsliv.

Det som det hela handlar om är att flöden inom staden är en väsentlig del för att den ska kunna bli ett fungerande och stimulerande stadsliv som utgörs utav människors rörelsemönster (Ghel 2011; Jacobs 2004). En rörelse en stad inte kan vara utan vilket gör att den garanterar kommer existera i staden. Till viss del är det möjligt att planera vissa rörelsemönster, förslagsvis de mönster som Ghel (2011) kallar den *nödvändiga* rörelsen eftersom det är möjliga antaganden att människor behöver besöka mataffärer, gå till arbete, vänta på kollektivtrafiken och så vidare. Det är de andra typerna av rörelser, den *frivilliga* och *sociala*, som kan bli problematiska att förutse vart de kommer att ske eller dess mängd. Var risker uppstår är lika viktigt som när de upphör.

Tiden och rummets påverkan för akutmobilitet

Inom kulturgeografi har det funnits två distinkta synsätt på tid, att tid är en fysisk dimension som kan mätas i all noggrannhet eller att tid är social förändring där tonvikten läggs på ”innehållet i tiden” (Taylor 2003). Tid och tillgänglighet är två ord som känns mer eller mindre detsamma när de diskuteras i ett sammanhang som nödsituationer. Därmed är känslan att tid är ett relevant ämne att diskutera och studera mer för att få en djupare förståelse för min uppsats. Exempelvis är en strategi för att exempelvis förhindra att människor kommer till skada att komma till platsen på snabbast möjliga tid (O’Grady 2014). Risken för brand samt brandmännens förmåga att ta sig till en plats handlar dock om mer än att beräkna tiden mellan

plats A till B, utan det inräknar brandstationens lokalisering och resurser sedan förmågan att kunna transportera sig till platsen (O'Grady 2014). Detta senare kombinerat med vilka vägar som är möjliga att mobilisera sig till platsen, vilken trafik det är, vilka hastighetsbegränsningar som finns längs vägen som broar, branta backar, tunnlar, cirkulationsplatser, de alla har en påverkan för tiden av mobiliseringen mellan plats A och B (O'Grady 2014). Enligt Peter J Taylor (2003) så kan inte tid studeras helt oberoende från rummet, vilket även Adeys (2016) exempel påvisar. Taylor anser att, precis som med tid, så kan rum bli sett som antingen en fysisk plats eller social plats som innebär att det är en plats med innehåll (2003). Om vi tänker oss att vi ser på både tid och rum som det senare, att tid mäts efter dess innehåll och rummet ses som en plats med innehåll, så kan det möjliggöra ett samband mellan tid och rum för mobilitet i nödsituationer.

I nödsituationer kan det ävenledes vara möjligt att tiden påverkas av mer än bara fordonets hastighet. Adey (2016) diskuterar att det finns moment längs vägen som kan påverka mobiliteten för uttryckningsfordon. Adey (2016) för resonemanget och diskussionen vidare och påpekar att farten av nödsituationer kan bli problematiskt på annat vis då nödsituationen i sig sätter uttryckningspersonalen under press. En blandning av en stressad situation och fart kan slå ut avvikande röster och andra beslut från personal eftersom hela situationen sker så fort (Adey 2016). När en nödsituation innebär liv, död eller beslut över ett livs värde behövs det göras snabba överläggningar som kan komma att ifrågasätta politikens styrning i en akut situation då tiden inte rymmer plats för diskussioner om situationens dimension eller betydelse för tillfället (Adey 2016). *"In other contexts, the speed of decisions under emergency mobility may bring a halt to the ordinary running of things."* (Adey 2016, s 44). Nödsituationen kan, med andra ord, kräva att resurser, människor och stöd *måste* röra sig vidare innan en korrekt överläggning kan ske eftersom situationen redan kan ha "gått vidare" och vara i behov av exempelvis sjukvård (Adey 2016).

3. Metod

I detta kapitel presenteras den metod som uppsatsen har använt sig av för att genomföra studien.

Vetenskaplig utgångspunkt

Syftet för uppsatsen är, som tidigare nämnt, att undersöka huruvida den fysiska planeringen av urban förtätning i Karlstad kommun tar tillräckligt stor hänsyn till utförandet av den allmänna kommunala servicen som är beroende av rörlighet/mobilitet och tillgänglighet (som uttryckningsfordon för polis, ambulans och räddningstjänst). Ansatsen för uppsatsen blir därmed att försöka förstå och studera riskerna för den mobila tillgängligheten för uttryckningsfordon i den förtätade staden från flera olika vinklar och belysa dessa. För att formatera uppsatsen använde jag mig av min egen teori om hur tillgängligheten påverkas och därmed konstruerade en egen hypotes som bygger mycket på mina teori-studier. Min hypotes är att eftersom städer (Karlstad) förtätas så bör rimligtvis också riskerna förtätas i staden. För att använda sig av en hypotes i en uppsats bör den kunna testas med hjälp av empirin (Johannessen & Tufte 2003; Svenning 2003). Min hypotes är också generaliserbar på en global som lokal nivå. Mer sedvanligt är att när en hypotes används som metod för en uppsats är att den ska ha möjlighet att bilda eller utgöra underlag för ett deduktivt system (Svenning 2003). Med ett deduktivt system menas att det är ” (...) ett system av hypoteser på olika generaliseringsnivåer, där hypoteserna på en lägre nivå går att härleda ur hypoteserna på högre nivå” (Svenning 2003, s 55). Uppsatsen har därför använt sig utav en hypotetisk-deduktiv metod för att kunna genomföra studien.

Uppsatsen har använt sig utav en fenomenologisk utgångspunkt där målet är att förstå och belysa ett problem. Jag har undersökt hur kommunala tjänstemän upplever att den förtätade staden påverkar deras mobila tillgänglighet i deras arbete. Fenomenologi är en utav de två grundläggande humanistiska filosofierna inom kulturgeografi, vilket den andre är existentialism (Nayak & Jeffrey 2011). Dessa två filosofier har tolkats på olika vis beroende på i vilken skola de har blivit använd men har det gemensamma draget att de båda försöker greppa vad det innebär att vara människa (Nayak & Jeffrey 2011). Grunden för fenomenologi är att studera världen så som den blir till och hur människan upplever händelser (Nayak & Jeffrey 2011) därmed är den en lämplig utgångspunkt för uppsatsen då den undersöker framtida påverkan för uttryckningsfordon. Fenomenologisk utgångspunkt hjälper mig att förstå

min explorativa undersökning som stöds av min teoretiska referensram, då jag vill skapa medvetenhet kring ett problem som ännu är relativt okänt.

Uppsatsen använder sig därmed också utav en socialkonstruktivistisk ansats som utgår ifrån att det är vi människor som skapar risker i stadsrummet. Vi människor är inte isolerade varelser utan vi integrerar med andra vare sig det är planerat eller ej och därmed så är det oavsett en mänsklig faktor inblandad för vad som än sker i stadsrummet (Graham 2005).

Fallstudie

Valet av att göra en fallstudie var för att jag skulle kunna undersöka vilka risker som kan påverka tillgängligheten för kommunal samhällsservice i den förtätade staden på lokal nivå. Genom att genomföra en fallstudie över Karlstads innerstad fick jag chansen att göra en mer kvalitativ undersökning då Karlstad är en mellanstor stad som är under utveckling. En fallstudie ger möjligheten till att genomföra en studie på ett avgränsat område där chansen till en mer ingående beskrivning av ett fall kan ges (Johanessen & Tufte 2003). Jag valde att använda mig av kvalitativa intervjuer/gruppintervjuer samt textanalyser över Karlstad kommuns översikts- och detaljplaner som metod. Trafikverket och Boverket har även viktiga styrdokument kring hur trafiken ska planeras för utryckningsfordon i stadstrafik och hur städer ska förtätas. Gruppintervjuer skedde med tjänstemän inom den allmänna servicen, så som polis, räddningstjänst och ambulans, i Karlstad och var ett viktigt perspektiv att belysa eftersom det är riskerna i deras arbete jag undersökte. En enskild intervju genomfördes med en stadsarkitekt på Karlstads kommun för att exemplifiera hur den mobila tillgängligheten för utryckningsfordon kan anpassas i planeringen och hur man ställer sig till den frågan.

Karlstad kommun håller på och exploaterar nya områden, förtätar och förbereder för ett Karlstad med 100 000 invånare. Därmed utgjorde sig Karlstad som en lämplig stad att utföra en fallstudie över. I och med att jag undersöker vilka risker som kan uppstå i samband med den förtätade staden samt granskar om åtgärder för risker vidtagits i planeringen så var användning av en fallstudie berättigad.

Intervjuer

Empirin för uppsatsen bygger till största del utav primärdata i form av en intervju med en stadsarkitekt i Karlstads kommun och gruppintervjuer med tjänstemän allmän samhällsservice. Att använda intervju som metod syftar till att få en bredare och djupare information om ett ämne. Intervjuer är formbara och kan lättare anpassas till ämne och respondent (Valentine 2005) samt att användning av kvalitativa undersökningar har som tanke

att exemplifiera (Svenning 2003). En kvantitativ metod, som att dela ut frågeenkäter, är ofta standardiserad, kan med tvång få en informant att svara på något när inga ”passande” svarsalternativ ges eller har svårt att se individers särskilda förutsättningar (Valentine 2005). Detta skulle inte ha gett mig inblick i tjänstemännens specifika synpunkter eller gett mig möjlighet att höra om deras känslor trots att jag skulle haft en större möjlighet att få in flera tjänstemäns åsikter kring deras tillgänglighet i sitt arbete. Detta var inte alls vad jag siktade efter i min uppsats, utan jag hade som målsättning, som tidigare nämnt, att belysa om hur förtätning av städer kan uppfattas av utryckningsfordon i frågan om deras tillgänglighet. Genomförandet av en intervju var då en ypperlig möjlighet att få förståelse för hur individer uppfattar sin egen arbetssituation efter deras egna erfarenheter som inte skulle kunna varit möjligt med frågeenkäter (Valentine 2005). Jag har även drivit min uppsats med en hypotes om att förtätning av städer rimligtvis bör ha en påverkan för utryckningsfordons framkomlighet i staden och vilket ledde till att det blev ett naturligt val att genomföra djupintervjuer med tjänstemän som arbetar med utryckning samt en tjänsteman som arbetar med framtida planer över Karlstad. Eftersom jag har gjort en fallstudie över Karlstads innerstad genomfördes intervjuer med tjänstemän som arbetar ofta eller ideligen i Karlstad. En kvalitativ undersökning i form av intervjuer gav därmed möjlighet att testa teori och hypotes för att se om de stämmer eller inte (Johannessen och Tufte 2003).

Gruppintervjuer och den personliga intervjun skedde med två olika semistrukturerade frågeformulär med fokus på mina kärnfrågor. Detta för att kunna få ut de mesta av intervjuerna utan att jag skulle leda informanterna in på de ämnen jag ville utan för att få informanterna att själva ta upp vad de var mer intresserade av eller som de ansåg vara av mer vikt (Valentine 2005). Båda intervjuguiderna jag använde mig av går att finna som Bilaga 1 och Bilaga 2 i uppsatsen. Anledningen till att intervjuguiden med stadsarkitekten skilde sig ifrån intervjuguiden med tjänstemännen som arbetar med utryckning var på grund av att jag har genomfört en studie från två olika utgångspunkter, brukarnas och planerarnas. Detta gjorde det inte möjligt att genomföra alla intervjuerna med samma typ av semistrukturerade frågor utan de var tvunget att anpassas för antingen tjänstemän med utryckning eller stadsplanering för att få givande intervjuer.

Valet av var intervjuerna skulle ske bestämdes utav någon av informanterna själva. Detta för att valet av plats kan ge dem en tryggare känsla inför intervjun och därmed är det lämpligt att de själva avgör var det är (Valentine 2005). Detta ledde till att tre av mina intervjutillfällen skedde på respektives arbetsplats och endast en skedde på ett fik utanför arbetsplats och

arbetstid. Genom att informanterna själva avgjorde när och var intervjuerna skulle ske ökade chansen att få med fler informanter till gruppintervjuerna, då det kan vara svårt att organisera ett möte som passar fler olika personer.

Samtliga fyra intervjuer spelades in med min mobiltelefon och sedan transkriberades. Vissa anteckningar gjordes om det sades något av intresse före eller efter att jag började spela in. Intervjuernas varaktighet var allt mellan 20 till 40 minuter och totalt intervjuades nio informanter.

Gruppintervju

Gruppintervjuerna skedde, som tidigare nämnt med tjänstemän som arbetar med utryckning så som poliser, ambulansförare och de inom räddningstjänst. Totalt skedde tre intervjutillfällen där vid ena tillfället närvarade fyra poliser, det andra med två ambulansförare och det sista med två inom räddningstjänsten varav den ena informanten från räddningstjänsten arbetar som brandingenjör och brukar sitta med vid samråd för detaljplaner i Karlstad kommun. Gruppintervjuer med tjänstemän som arbetar med utryckning lämpade sig på grund av ämnet som mina frågor berörde inte var utmanande eller personliga kring deras arbetsplats och som kunde uppfattas som känsliga att exempelvis diskutera i grupp utan mina frågor handlade snarare om deras perspektiv på den förtätade staden utifrån deras synsätt som tjänstemän (Conradson 2005). Genom att genomföra gruppintervjuer gav det informanterna att diskutera sakfrågan sinsemellan, påminna varandra om olika erfarenheter samt att det gav mig möjlighet att se hur olika individer inom samma yrkesgrupp uppfattade den ställda frågan (Conradson 2005). Samtidigt var genomförandet av gruppintervjuer tidsmässigt effektivt i mitt uppsatsskrivande än om jag hade genomfört enbart enskilda intervjuer.

Problematiken med gruppintervjuer kan dock vara som David Conradson (2005) påpekar att det kan vara svårt att få alla deltagande informanter att få yttra sin åsikt lika mycket. Han menar att det enkelt kan bli att några av informanterna pratar mer än någon annan och att det därmed kan vara svårare att avgöra om alla deltagande informanter är eniga i en fråga eller inte (Conradson 2005). Det kunde samtidigt ha blivit mer problematiskt under transkriberingen att för mig hålla koll på vem som sa vad eftersom det är vanligt i en gruppintervju att informanterna pratar över varandra (Conradson 2005). Jag har valt att inte utge varken namn, kön eller ålder för någon av mina informanter då jag anser att detta inte har något värde för uppsatsen. Anonymitet kan även vara ett bra verktyg för informanterna att våga öppna sig mer (Valentine 2005). Dock har jag valt att nämna att en utav informanterna från räddningstjänsten vanligtvis brukar sitta på vid samråd för detaljplaner som

brandingenjör samt att informanten från Karlstad kommun är stadsarkitekt till yrket. Detta meddelade jag till respektive informant och de gav mig tillåtelse att tillge denna information om deras yrke i uppsatsen. Däremot har jag tagit med hur länge samtliga informanter har arbetat i Karlstad därför att detta kan ge en bild av hur de har sett Karlstad förändrats under de senaste åren och märkt av skillnader. En annan svårighet jag kom att uppfatta var den att få tillgång till antalet av informanter som jag först hade önskat, då det är svårt att anpassa sig till flera stycken samtidigt.

Validitet och reliabilitet

Validitet handlar i uppsatsskrivande om hur giltig studien är (Svenning 2003). Uppsatsen har god validitet då delvis slumpmässiga informanter har intervjuats inom polis, ambulans och räddningstjänst. Stadsarkitekten var noga utvald på grund av hans tidigare arbeten för Karlstad kommun och för dess yrke. Genom att sedan väga in olika styrdokument från Boverket, Trafikverket och Karlstad kommuns egna översikts- och detaljplaner av olika slag får arbetet en trovärdig grund. Reliabiliteten i uppsatsen innebär hur tillförlitlig studiens data är (Johannessen & Tuft 2003). Den empiri och data som har samlats in för uppsatsen går i enlighet med uppsatsens syfte och frågeställningar.

Däremot kan det bli svårare att generalisera arbetet efter att ha genomfört gruppintervjuer. Detta kan bero på, enligt David Conradson (2005), att gruppintervjuer eller fokusgrupper kan vara relativt ostrukturerade och kan inte med lätthet appliceras eller generaliseras till en större population. Detsamma gäller att försöka replikera uppsatsen då det är möjligt att genom andra informanter skulle kunna ge andra svar.

Reflektion

På grund av min nära relation till Karlstad så har det varit en nödvändighet att jag reflekterar över hur jag valt att framföra min studie så att den fortsätter att vara öppen för att det finns olika utfall för studien samt att läsaren är införstådd med min utgångspunkt.

Målsättningen från början var att gruppintervjuerna skulle innehålla minst tre informanter vid varje tillfälle men detta blev tidigt en problematik eftersom det var svårt att bestämma en tid som passade samtliga involverade. Jag hade ävenledes som målsättning att få en intervju med en byggherre i stan som är igång med ett stort byggnadsprojekt men dessvärre var det svårt att komma fram till rätt person samt att tiden inte räckte till. Detta kan dock vara av intresse för framtida forskning samt att undersöka samma utgångspunkt i Karlstad men om flera år framöver när de nya områdena i Karlstads innerstad står färdiga.

4. Empiri

Min insamlade empiri består av tre olika gruppintervjuer med tjänstemän som arbetar med uttryckningen inom polisen, ambulansen och räddningstjänst samt en enskild intervju som skedde med en stadsarkitekt på Karlstad kommun men även plandokumentet.

För att kunna analysera min empiri och för att kunna presentera den på ett relevant sätt som blir lättförståeligt för fortsatt läsningen av uppsatsen har jag delat in empirin i olika diskussionsteman som jag ansåg berördes mest och som jag ansåg vara av mest intresse för uppsatsen. Dessa teman utläste jag från den insamlade empirin och bifogade långa citat för att få med informanternas egna utläggningar så gott som det gick. Dessa olika teman var:

- Generella risker för uttryckningsfordons framkomlighet i Karlstad
- Urbanförtätning och generella risker
- Förhållning mellan planering och uttryckning
- Samspelet mellan uttryckning och planering

Eftersom jag har valt att inte presentera någon av mina informanter vid namn, kön eller ålder så kommer jag att hänvisa tjänstemännen efter deras yrke. Undantaget blir att brandingenjören vid räddningstjänsten kommer att refereras som Brandingenjören eftersom dennes arbetstitel kan vara av mer intresse att veta samt att informanten som jobbar som stadsarkitekt kommer att refereras som Stadsarkitekten.

Kort bakgrund om Karlstad

För den som läser uppsatsen och som inte är bekant med Karlstad kan det vara nyttigt för fortsatt läsning att veta till exempel att Karlstad är en residensstad i Värmland med flera kringliggande kommuner som Hammarö, Forshaga, Kil och Grums (Karlstad kommun 2016b). Karlstad kommun har sedan länge en varit en handelsstad i och med sitt nära läge till Värnen och kämpar idag hårt för att vara en innovationsrik och eventfylld stad, vilket är ett mål kommunen anser uppfylls då invånarantalet stiger över 100 tusen invånare (Karlstad kommun 2016b). Idag är invånarantalet i Karlstad kommun lite mindre än 90 tusen men Karlstad kommun anser att genom att generera tillväxt och uppmuntra inflyttning genom att förtäta stadskärnan så kommer invånarantalet att förändras i önskad riktning (Karlstad 2016b).

Generella risker för utryckningsfordons framkomlighet i Karlstad

Min första fråga till informanterna som arbetade som tjänstemän inom polisen, ambulansen och räddningstjänsten handlade om vilka risker de ansåg fanns för deras framkomlighet under en utryckning. Svaren från samtliga informanter från alla gruppintervjuerna var mer eller mindre liknande. En informant från räddningstjänsten svarade att *”Det är ju trafiken som är den största faran, skulle jag vilja säga. Ouppmärksamma trafikanter som sitter i mobiler och som inte ser att vi kommer då. Det är ju den största faran på vägen ut”*. Polisen och ambulansen svarade liknande och påpekade även att det är just fördröjning som är bland de största riskerna för deras utryckning. Med fördröjning menade samtliga informanter från polisen, ambulansen och räddningstjänsten att det handlade om när de fastnade i trafiken och fick svårigheter att ta sig fram. Anledningar till att de kunde fastna på vissa ställen i trafiken handlade om exempelvis att vissa vägar är till högre grad mer trafikerade och speciellt vid tidpunkter då människor börjar eller slutar sitt arbete samt ouppmärksamhet från andra bilister som inte märker att det kommer ett utryckningsfordon. En informant från polisen sa att en risk när bilister är ouppmärksamma på utryckningsfordonet att det blir svårare att bedöma hastighet och avstånd till framförvarande fordon vilket ökar risken för påkörning eftersom det även kan hända att utryckningsfordon inte har plats att väja undan eller att påtagliga missförstånd i trafiken då sker. Brandingenjören från räddningstjänsten förklarade angående risker med utryckning att;

”... det är ju sånt som föraren bearbetar och tänker på medan andra med befäl tänker på vad det är för olycka som vi kommer fram till, brinner det eller... man söker information, man tar lite förberedande order. Man jobbar med många olika saker på vägen fram men just det här med att se till koma dit säkert och tryggt det är ju förarens viktigaste roll. Snabbt och effektivt och säkert.”

Brandingenjören ville lägga vikt på att det finns olika moment som sker på vägen vid en utryckning men att det är mest föraren under utryckningen som fokuserar på vilken väg som de väljer, hastighet eller vad som kan uppkomma längs vägen som kan påverka utryckningsfordonets framkomlighet.

När jag frågade om de fanns några speciella vägar som de syftade till som kunde vara mer svårtillgängliga än andra så påpekade polisen och räddningstjänsten vägen Karl IX, som är en väg i närheten av både brandstationen och polishuset. Vägen Karl IX fungerar som en av- och påfart till E18 och Karlstads innerstad. Polisen påpekade att vissa tidpunkter, som vid exempelvis klockan 16 så kan det vara mer problematiskt för bilister;

”... då kan dom inte flytta på sig. För det står still liksom. Det enda är ju den busshållplatsen litegrann med avtagsvägen mot NWT-huset som man kan köra in om man kommer över dit och kan gena lite emellan runt då. Men man ser ju att folk ibland försöker tränga ihop sig men det går liksom inte. Det är så mycket folk där... eller så mycket bilar snarare.”

Polisen förklarade även att de ansåg att refugerna på väg Karl XI är så pass höga att det inte är möjligt att köra över dem, vilket gör att deras största möjlighet för snabb framkomlighet är de två bussfickorna som finns längs vägen vid vissa fall. Ambulans pekade ut Hamngatan som mer riskfylld för deras framkomlighet, vilket är en väg som ligger i anknäring till väg Karl XI. Hamngatan är beläget söder om Karlstads stadskärna och består av en väg med två filer i väst- och östlig köriktning och med flera rödljusstopp. Hamngatan är belägen i närheten av Karlstads busstation och tågstation. Denna väg, förklarade en av informanterna från ambulansen, att de ibland väljer att undvika beroende på vilken tid på dygnet det är men att det gäller som förare att då komma ihåg att ha det i minnet.

Eventuella risker i Karlstads stadskärna

En annan risk som informanterna bestående av tjänstemän inom polisen, ambulansen och räddningstjänsten ansåg var att köra i Karlstads stadskärna. En av informanterna från räddningstjänsten sa det att;

”Innerstan är ju inte roligt att köra med blåljus, då måste man ju köra saktare, så är det ju. Man får ju anpassa sig efter vad det är för... är det mycket trafik så blir det ju mycket faror och då blir det ju trångt. Och det är väl mest i stadskärnan... och det är väl mest naturligt att det är så”

Informanterna från ambulansen påpekade att deras framkomlighet under en uttryckning i stadskärnan är svår då de måste sänka farten på grund av att det finns så mycket rörelse i form av gående, cyklister, bussar och framför allt bilister i stadskärnan. De ansåg att när det är mer aktivitet i stadsrummet så skapar det trängre rum för dem att sig fram igenom. De anmärkte även att Drottninggatan kan vara svårare, vilket är en gågata mitt i Karlstads stadskärna som ambulansförarna anser är trafikerad av mycket folk och att de där måste köra saktare. De anser även att det är svårare att köra i centrum sena kvällsnätter då det finns fulla ungdomar som de anser inte visar någon respekt för framkomligheten för ambulansen. Informanterna från polisen påpekade även dem att sena nätter, framförallt under helgen, så påverkas deras framkomlighet i centrum på grund av att det finns mycket rörelse i stadskärnan. Polisen berättade att de alltid har arbete längs Kungsgatan, vilket även är den gatan som kallas ”Kroggatan” i Karlstad på grund av att gatan mest består utav restauranger och krogar. Polisen anser att de redan har svårt att placera sina bilar längs gatan på grund av de står ett

flertal taxibilar i närheten, kollektivtrafiken i form av bussar som passerar torget kontinuerligt samt på sommaren då det finns uteserveringar längs gatan. Informanterna från polisen berättar att i deras arbete så är det viktigt att de har sitt tjänstefordon nära då de exempelvis har tagit en våldsam person som ska med till polisstationen men att deras arbete blir svårare om de inte har möjlighet att snabbt komma till stationen från det att de har gjort ett ingripande.

Polisen anmärkte dock även att körning med blåljus i stadstrafik ändå kan vara lite lättare för deras framkomlighet. De påpekade att ljudet från blåljussirenen ibland inte hörs in så bra i en bils kupé, vilket kan göra att de känner att de nästan är bredvid bilen innan uttrykningsfordonet upptäckts och flyttar på sig;

”... för grejen är ju den att om man tänker på sirenen så hör ju folk som är gående oftast den. Men har du en modern bil med stereo och lite AC på så kan man nästan ligga precis bakom då och dom märker ingenting.”

Urbanförtätning och potentiella risker

När jag frågade Stadsarkitekten vid Karlstad kommun om vad hen ansåg att de fanns för delar med att förtäta en stad som Karlstad så ansåg Stadsarkitekten att förtätning har många fördelar, som att bland annat att förtätning möjliggör för invånare som vill bo centralt.

”Man vill helt enkelt bo nära till service, handel, verksamheter, liv och rörelser. Jag tycker det är helt rätt, jag tycker det är framtids stad. Jag tycker att folk vill bo mer och mer... alltså nära för möjlighet för kollektivtrafik, nära till busstation, resecentrum, tågstation och så vidare...”

När jag sedan frågade om vilka risker som förtätning av en stad som Karlstad kan innebära påpekade Stadsarkitekten att man måste som boende i det centrala får acceptera att det finns lite mer buller från trafik och sämre luftkvalité från avgaser exempelvis än om invånaren skulle vara bosatt mer på landsbygden. Stadsarkitekten påpekade även att stadsbilden är under risk. Hen förklarade att från en ekonomisk synvinkel är mest lönsamt att bygga på fler våningar på vissa byggnader som redan finns och att detta ibland kan strida mot de byggnormer som redan finns i Karlstad då Stadsarkitekten påpekar att nästan hela Karlstad är märkt med ”k21”, vilket betyder kulturmiljö, och att nästan hela Karlstad därmed är ett riksintresse för kulturmiljö. Stadsarkitekten berättade att;

”Då är frågan att man inte ska skada kulturmiljö och det finns... vissa bedömer att när man går upp fler än 5–6 våningar eller högre än kyrktornet eller något annat... då kommer kulturmiljön till skada, vilket jag tycker inte är rätt men den frågan och skuggningar är ett bekymmer, man måste titta på hur man placerar huset så att man

gör plats för dagsljus eller sol. Plus att viss förtätning tar grönytor i anspråk. Som jag anser, är det största bekymret ur stadsbildperspektiv”

Stadsarkitekten berättar även att det underlättar att planera för infrastrukturen i den förtätade staden i och med att inga större nya vägstråk behöver tillsättas mer än kanske bara förändras.

”Det finns vägar redan och framkomlighet. Det finns redan kollektivtrafik, man behöver inte anpassa på samma sätt som när man bygger till exempel 100 bostäder. Då måste man dra ett nytt kanske, busstråk och vägstråk. Men mitt i stan får man 100 nya lägenheter utan att behöva lägga pengar på ny infrastruktur.”

Stadsarkitekten fortsätter att förklara att samhällsekonomi är viktig del och att man måste se till vad som gynnar den. Stadsarkitekten påpekar att som planerare måste man se till alla sorts konsekvenser, så som sociala-, ekologiska- och ekonomiska konsekvenser, tillgodoses och presenteras i planutformningen för att kommunfullmäktige eller stadsbyggnadsnämnden ska få ta ställning till om de vill anta planen eller ej.

Jag ställde sedan frågan om hur man förhåller sig till utryckningsfordon när man utvecklar nya planområden. Stadsarkitekten svarade att;

”Är det mitt i stan så är frågan aktuell. Först och främst när vi pratar om utryckningsfordon, du vet att de är ganska olika delar. Först och främst är största bekymret räddningstjänst, ambulans är inte så konstigt. Man kan ta sig... ambulansbilar behöver inte så mycket utrymme. Vanlig gång- och cykelväg kan fungera och entrén ska vara handikapp tillgänglig. Då är det inte det inte så svårt och dom frågorna är mest bygglovsfrågor, inte en planfråga på det sättet när det gäller ambulans. Men däremot gäller det räddningstjänst och framförallt mitt i stan med förtätningprojekt. Då gäller det som en planfråga på vissa ställen, man måste se till att det finns tillräckligt med utrymme för brandbil.”

Brandingenjören förklarade detsamma som Stadsarkitekten, att det är mest i Bygglövs-frågor som räddningstjänstens tillgänglighet måste inkluderas och att därmed Brandingenjören eller någon annan med behörighet från räddningstjänsten är medverkande vid samråd eller planutformning. Brandingenjören och Stadsarkitekten förklarade att speciellt detaljplaner för byggnation inom den förtätade staden är detta som mest relevant.

Förhållningen mellan planering och utryckning i Karlstad

Stadsarkitekten förklarade att *”först och främst när man förtätar mitt i stan, du vet varenda kvadratmeter betyder mycket utifrån förtätningprojekt.”* Stadsarkitekten fortsatte med att förklara att det är därför förtätning av städer ofta innebär att de bygger på fler våningar på redan befintliga byggnader. Jag ställde då frågan om hur man beaktar utryckningsfordonen i den typen av planer och Stadsarkitekten förklarade att;

”... då måste man titta på utrymme för själva det som heter stegfordon, alltså att man i räddningstjänsten kan helt enkelt sätta eller placera sina fordon. Brandmäns tillgänglighet är en viktig fråga på och vissa planer ber vi exploitör att komma in med någon form som heter räddningstjänstplan. Då kommer dom och redovisar hur en brandbil kan stanna, om det finns tillräckligt utrymme, var någonstans det helt enkelt ska finnas utrymme för brandbil. Plus att om man inte helt enkelt lyckas man göra det måste man fundera på ett annat alternativ som heter tr2 och tr3, alltså trapphus. Då är kravet ännu högre och på vissa planer bestämmer vi att man ska bygga punkthus eller hus ska byggas med tr2 eller tr3. Och tr2 eller tr3 vill många exploitörer undvika på grund av att dom kostar ganska mycket.”

Brandingenjören förklarade detsamma på liknande vis men berättade även att;

”Det finns lite olika gränser för hur högt man får bygga men det innebär att bygger man över den gränsen så måste man lösa det på ett annat sätt då. Vi kan vara en utrymningsväg men det kan vi bara vara upp till 24 meter, där lägger vi gränsen på, för sen säger vi att vi inte kan jobba med våra fordon. Då måste man bygga husen på ett annat sätt, då bygger man trapphus och sånt där men det är sånt som byggreglerna tar hand om då. Att vill man bygga 25 våningar, då vet man redan nu att det är dom här förutsättningarna som gäller.”

Både Brandingenjören och Stadsarkitekten förklarar att det är Plan- och Bygglagen (PBL) som styr mycket vad det gäller detaljplanering i förtätningsplaner inom staden. De förklarade det att PBL redan har klarlagt att om en byggnad ska bygga över åtta våningar att det då behövs speciella trapphus, som de trapphusen som Stadsarkitekten förklarade som tr2 och tr3. Dessa trapphus, berättade Stadsarkitekten, är rätt speciella då de ska ha egna luftintag som är separata från resten av byggnaden, automatiska dörrar som stängs vid brand och de ska utformas så att alla lägenheter på varje våning kan nå dem. Stadsarkitekten fortsatte att förklara att dessa trapphus måste vara en del av detaljplaneringen när planen överskrider åtta våningar och oavsett om en brandbil får plats på området eller ej.

Brandingenjören berättade även att det är här det kan ske konflikter vissa gånger. Hen sade och bekräftade var Stadsarkitekten menade här ovan;

”Men där det naturligtvis många gånger också blir det är ju att ibland när man bygger och förtätar, det är ju att man bygger upp lite mer på höjden, det är redan lite trångt. Och sen vill man bygga på sånt att sätt att vi, från räddningstjänstens sida, ska vara den här utrymningsvägen nr 2 för bostäder. För bostäder och kontor kan man ha fönsterutrymning med assistans av räddningstjänsten. Beroende lite på hur högt man då bygger så kan det vara så att vi ska använda våra stora tunga fordon, maskinstegar och då måste det naturligtvis finnas plats för dom. Dom ska ju kunna nå husets alla sidor eller alla lägenheter som finns och det kräver ju en markplanering som bygger på hårdgjorda ytor, det får inte vara parkeringsplatser på dom ytorna för vi måste ju alltid kunna komma fram. Vi får inte stå för långt ifrån byggnaden för då klarar vi inte uppdraget. Det där en sådan typisk konflikt som föds i samband med att man förtätar

och bygger på trånga ytor. Man kan råda bot på det genom att man bygger husen med särskilda trapphus då som gör att vi inte behöver vara en utrymningsväg. Det är inte så många fastighetsägare eller byggherre som vill göra det för att dom här tar plats, plats kostar pengar. Man vill nyttja oss men det är inte alltid så att man hittar en bra lösning för att vi ska kunna göra det uppdraget. Och det är mycket mer tydligt i förtätningsprojekt än annars.”

Stadsarkitekten liksom Brandingenjören, som tidigare redovisat ovan, förklarade att är mer i bygglovsfrågor som räddningstjänstfrågor diskuteras. Däremot i planfrågor, berättade Stadsarkitekten, så redovisas om räddningstjänsten får plats med en brandbil eller vilka åtgärder som har vidtagits för deras framkomlighet. Stadsarkitekten sa att kommunen inte kan släppa byggrätt till någon exploitör utan att kommunen vet med säkerhet att planen är lämplig för exempelvis räddningstjänsten. Jag frågade Brandingenjören om hen trodde att det skulle underlätta om räddningstjänsten skulle komma in tidigare i planeringen med detaljplaner. Brandingenjören svarade att det är svårt på grund utav att;

”Just när det gäller brand är det faktiskt lite så att en plan... där måste vi kunna se att det är rimligt och möjligt att det går att göra det bra. Men det är inte alltid så att man i planen kan se hur utformningen blir i detalj. Utan det kommer ju in sen i bygglovsskedet och antingen kommer det med en gång så fort planen har hunnit laga kraft eller så kanske det är något som kommer om 5 år efter att man har fått bygglov. Men det är egentligen först då, när man börjar komma in i detaljer hur själv utformningen ska se ut och hur blir verkligen våran möjlighet att ta sig fram till byggnaden. Så lite grann i planskedet får man bli lite övergripande att se att det trots allt finns förutsättningar för att det ska kunna funka.”

I och med att Brandingenjören sade att det är mer efter att en detaljplan har hunnit laga kraft som räddningstjänsten blir mer aktiva i planen så undrade jag om hen kunde utveckla på vilket sätt räddningstjänsten blir mer aktiv. Brandingenjören informerade mig om att det är möjligt att vissa detaljplaner i staden inte följs till fullo av olika orsaker. Den andre informanten från räddningstjänsten fyllde här i att Brandingenjören har påpekat att räddningstjänsten har fått säga sitt angående en detaljplan men att efter några år så kan det ändå vara planlagd mark för brandbil som är täck av parkbänkar och blomlådor vilket gör att räddningstjänstens stegbil inte får plats. Brandingenjören svarade då att;

”Lite så är det, för dom som söker bygglovet, dom som ligger på att få en detaljplan genomförd... dom är ju entreprenörerna i det här. När huset väl står där så säljer man ju av det sen och det är först då egentligen problemet med att efterleva dom krav som den här byggnaden har startat med. Då finns det en bostadsrättsförening som inte alls tycker att det här blev så bra. Tillexempel att här skulle vi vilja ha en annan typ av innergård men nu har den här byggherren sett till att här ska räddningstjänsten fram och då hamnar man i den konflikten. Det är också en tydlig förtätningsproblematik som uppstår.”

Detta var ett ämne som Stadsarkitekten även berörde under intervjutillfället och förklarade problematiken kring vad som kan hända efter att kommunen har låtit en detaljplan laga kraft. Stadsarkitekten fortsatte att förklara att det är senare i bygglovskedet som det faktiska bygglovets redovisas för bygglovshandläggare som i sin tur kan be kommunen ta fram en illustrationskarta om hur, exempelvis, tillgängligheten för räddningstjänst beaktas, om planen är anpassad för handikapp och så vidare samt hur detta löses eller hur det är löst. Stadsarkitekten förklarade att det som redovisas i planen, det är de handlingarna som kommer att stämpas och beslutet om bygglov kommer att grundas på. Stadsarkitekten sade att om byggherren går ifrån planen på något vis så är det därmed inte kommunens ansvar utan *”det bekymret får fastighetsägaren stå för om det händer någon olycka. Då är kommunen helt enkelt inte skyldig de har helt enkelt följt lagstiftning, följt planen som byggherren har redovisat i dokumentet. Men något annat som avviker från lagstiftningen så är det byggherren som står för”*. Stadsarkitekten var tydlig med att förklara att allting som sker utanför den bestämda planen är byggherren eller exploatörens ansvar. Hen sade att byggherren eller exploatören är skyldiga att inte möblera den zon som är avsedd för räddningstjänst om denne väljer att göra detta ändå så är det, som tidigare nämnt i citatet ovan, inte kommun den skyldige.

Samspelet mellan utryckning och planering

Till tjänstemännen som arbetar inom polisen, ambulansen och räddningstjänsten ställde jag frågan om de anser att stadsplaneringen i Karlstad tar hänsyn till deras behov för framkomlighet. Informanterna som arbetar inom polisen och ambulansen svarade mer eller mindre detsamma att de anser att planeringen inte är direkt anpassad för dem utan att det är enbart de som får anpassa sig till de nya förutsättningarna. En av informanterna från polisen sade det att;

”Vi får laga efter läge, så är det ju bara. Vi har ju aldrig haft en fråga gällande det i alla fall, vad jag vet. Det är ju liksom att nu bygger dom här helt plötsligt och då får vi kanske ta en alternativ väg då... eller stå i bilkö.”

En annan av informanterna från polisen fortsatte med att säga att *”jag tror det skulle komma fram en och en annan intressant åsikt om vi blev tillfrågade. Men sen är det ju vilken nivå i det här huset som man pratar med folk.”* En diskussion sinsemellan informanterna från polisen började här som handlade om att;

”det är ju en sak att prata med dom som kör bilarna och sen om du går upp två våningar... då kanske dom inte har samma inblick. Utan det kanske blir ett mer

politiskt beslut om vad som mer låter bra än vad som kanske är mer i praktiken är bra och det är ju deras uppgift... Jag vet inte."

Informanterna från polisen ansåg att det är de som ofta kör i uttryckning som denna fråga bör ställas till men att det är något, av vad dem närvarande vid intervjutillfället, inte vet är något som förekommer.

Informanterna från ambulansen blev först tysta efter att jag hade ställt frågan. Sedan svarade den ena av dem lite tvekan att *"visst är det vi som får enbart anpassa oss"*. Den andre informanten från ambulansen förklarade sedan hur det kunde komma sig genom att berätta;

"Alltså jag tror det ligger i att vi är så vana att jobba och lösa allt att vi inte tänker på det. Det är nästan svårt att sätta ord på det. Vi så vana vid det, vi måste lösa det liksom. Ibland tar vi oss inte fram. Men vi är så vana vid att lösa allt."

Informanterna från räddningstjänsten däremot ansåg att de anser att deras behov tillgodoses i dagens planering över Karlstad. Brandingenjören sade det att de inte har kommit fram till en känsla av brandbilen inte skulle komma fram i vissa områden och de enbart har behövt blivit stillastående vid vissa tillfällen för en kort sekund. Jag lade då till en fråga om det var upp till de inom räddningstjänsten att få styra områden så att deras tillgänglighet inte tillfrågastätts så svarade Brandingenjören att;

"I slutändan och med dom byggregler vi har, dom tar ganska mycket hänsyn till konservativ brandspridning så att när man följer dom så får man ganska robusta byggnader och mycket begränsad brandspridning. Allt det där, man kan ju säga att alla våra gamla stadsbränder som vi har haft genom århundraden det är ju det som har mejslat fram att vi har ett ganska så strukturerat regelverk för hur man får lov till att bygga idag då. Så vi är väl inte oroliga över att det byggs tokigt på det viset då va. Däremot är det den där konflikten som blir att man vill nyttja oss men att det inte finns plats för det. Det är väl där jag kan känna många gånger att man vill säga att "nej men här måste ni faktiskt bygga med den här typen utav trapphus" men det går inte att bestämma det i plan skedet för det kommer liksom lite senare. Det är ju det där som vi bevakar då, vi följer ju den resan för att se till att det blir bra."

Vad Brandingenjören menade med de följer upp i bygglovet är att de exempelvis ser till att om räddningstjänsten ska fungera som räddning i förstahand för en byggnad att det finns möjlighet för brandbilen att nå husets alla sidor. Hen fortsatte att förklara att detta är minimigräns på 50 meter och det är framförallt den som de bevakar i byggskedet. Brandingenjören menade att det är på den ytan också som bostadsrättsföreningar eller byggherrar vill gärna möblera, som diskuterades i ovanstående stycke med Stadsarkitekten.

Skilda vetenskaper om kommande detaljplaner

Efter ovanstående resonemang från samtliga gruppintervjuer med tjänstemännen som arbetar inom polisen, ambulansen och räddningstjänsten så frågade jag hur mycket information de har om kommande områden och projekt i Karlstad. Packhusgatan togs upp här som ett exempel för att fråga vad de ansåg att till exempel rondeller har för påverkan i deras arbete då Packhusgatan, som nyligen har blivit tilldelad en rondell samt att en annan är under konstruktion. En informant från polisen svarade då att;

”Nej, vi blir ju inte tillfrågade... så det är såklart att vi kanske har åsikter men det hamnar ju ingenstans. Sen förstår man ju att man bygger rondeller för trafiksituationer i normala fall. Men vi skulle ju vilja ha en yta så att man kan få folk att flytta på sig.”

Varpå en annan informant från polisen svarade;

”Nej men det är ju som sagt ingen optimal situation för oss att ha två rondeller, speciellt om det är en enfilig rondell. Då är det alltid ett riskmoment. Och man får ju alltid tänka på det om man kommer med blåljus och siren på så får man ju räkna med att det inte är alla som märker det och bara kör ut framför. För det är ju en ganska ovanlig situation för en bilist att det kommer en blåljus-utryckning. Det är ju inte alltid man är beredd på det. Så vi får kanske vara beredd åt dom.”

Angående min fråga om rondellernas påverkan vid exempelvis Packhusgatan som exempel så svarade informanterna från räddningstjänsten att;

”Alltså rondeller... det går ju saktare i en rondell eftersom vi har ju vatten och allting så man måste ju tänka på att... förhoppningsvis är vi fulla då när vi åker ut, att bilarna är tankade till max och sånt. Men skulle det vara så att man kommer med lite halv tank då måste man verkligen tänka sig för i kurvor och så för det är ju risk för att välta om du svänger för fort eller för skarpt. Men brandbilen är ju stor och ... är det mycket trafik och det är tajt så är det klart att det blir mer komplicerat än när man kommer på rakt och lite bredare väg... det säger ju sig självt.”

Jag frågade då Brandingenjören om hen har någon talan i sådana planläggningar varpå hen svarade att;

”Joo... det gör vi ju men i det planarbetet är det svårt att kräva att vi ska göra flera filer här för att säkra våran framkomlighet. Det kanske man har i vissa riktigt stora städer där man har sådana här ”fire lanes” och bussfiler som nyttjas för det här ändamålet. Riktigt så tjock, tät trafik har vi ju inte riktigt än då. Blåljus och signal skapar alltid möjlighet att få folk att flytta lite på sig, gå åt sidan lite och knuffa fram då va. Så det går att få in ett fordon än så länge i våran stadsmiljö som gör att vi tar oss fram.”

Däremot när jag frågade detsamma till informanterna som arbetar inom ambulansen så var deras svar annorlunda i jämförelse med vad informanterna från räddningstjänsten och polisen

svarade. Ambulansen ansåg att rondeller inte är något större problem för dem i deras arbete. En av informanterna från ambulansen sade det att *”en rondell är ju egentligen rätt så bra, det blir ju smidigare med en rondell. Det blir smidigare faktiskt. Nu har vi ju jättemycket rondeller, se bara på Våxnäs. Men jag föredrar nog rondeller, det blir lättare framkomlighet.”* Den andre informanten var medhållande och fortsatte att förklara att på vissa vägar så kan det vara svårt med exempelvis en vänstersväng och att ambulansen därmed kan bli stående men att med hjälp av rondell så kan det bli ett naturligt flöde som de snabbt kan ta sig förbi.

Angående min fråga om hur mycket information informanterna som arbetar inom polisen, ambulansen och räddningstjänsten får om kommande projekt så svarade informanterna från polisen och ambulansen att de inte direkt får någon information alls utan att de får helt enkelt anpassa sig efter de förutsättningar som finns. Informanterna från polisen berättade att det är upp till dem själva att ta reda på om olika detaljplaner och projekt som sker i Karlstad. En av informanterna från ambulansen sade att;

”Jag kan känna att när man jobbar att man lär sig området och hur man ska göra för varje gång man kommer dit. Man lär sig vart man ska köra och... det är ju ingen som ger någon information att såhär ska man köra eller så. Så går det ju inte till utan vi får en adress och då ska vi ta oss dit. Och så får man hoppas att det inte är någon sugga i vägen så... att det är planerat för oss. Så är det ju, vi ska ju lösa allt.”

Informanterna från polisen diskuterade sinsemellan att det säkert finns någon i polishuset som har information om nya detaljplaner eller pågående projekt i Karlstad men att den i så fall inte når ut till dem som är ute och kör. En av informanterna från polisen berättade att;

”Nej, vi får inte reda på något av det där. Det kanske är kollegor sinsemellan då. Att tänk på att... ja nu ska dom spärra av den här vägen i två dagar eller något sånt mer. Att vi snackar med varandra i så fall. Men ingen officiell information har inte jag varit med om i alla fall.”

Räddningstjänsten däremot ansåg att de får tillräckligt med information om pågående detaljplaner och projekt i Karlstad. Brandingenjören berättade även att hen brukar uppmana att tjänstemännen inom räddningstjänsten åker på studiebesök till nya områden för att kunna få en känsla av hur området ser ut eller hur det kommer bli. Informanten från räddningstjänsten berättade att det klart kan vara en fördel att veta lite hur ett område ser ut som de är på väg till och sade;

”Det är alltid bra att ha koll på område om man åker ut. Att man har koll på brandposter och man vet om husen ligger tätt. Att man vet om det är radhus eller höghus. Det är ju klart för då är man ju inställd på det när man åker ut men oftast

förhoppningsvis så får vi det i larmningen också. Men sen är det alltid en fördel att man har koll, absolut. Det hjälps man ju åt med när man åker ut. Man vet ju ungefär hur ett radhus ser ut, men vet ju typ hur en villa ser ut. På ett ungefär.”

Informanterna från ambulansen berättade även de att de brukar köra ut när tiden finns för att inspektera nya områden i Karlstad.

Informanternas egna reflektioner

Min sista fråga till Stadsarkitekten handlade om hur hen tror att fortsatt förtätning i Karlstads stadskärna kommer ha för påverkan för polisens, ambulansens och räddningstjänstens tillgänglighet i uttryckning. På detta svarade Stadsarkitekten att;

”För ambulans och för polisen tror jag inte att det kommer vara så stort bekymmer men... kanske lite. Återigen, räddningstjänstfrågan är en jätteviktig fråga att kolla på, för annars så finns det en annan hållbarhetsutveckling eller hållbarhetsförätning som inte funkar. Utifrån hållbarhet...jag tolkar det så att hållbarhet som innebär att den funktionen ska fungera så långt som möjligt oavsett om det gäller räddningstjänst, hälsa eller miljö eller vad som helst. Vi planerar inte för imorgon utan vi planerar för 30, 40, 50 år framåt.”

Jag ställde därmed en följdfråga till Stadsarkitekten om analysering om ökad trafik, människor på gatorna och så vidare är med i framtida planer om Karlstad nu når 100 000 invånare. Stadsarkitekten svarade att

”Jo men det finns det men... pratar vi om bilar så är det en annan sak. Det handlar mycket om annat beteende, annan kultur, kollektivtrafik, tillgänglighet, parkering. Om jag har parkeringsplats som inte kostar så mycket då kommer jag ta min bil men om jag inte har en parkering och som är dyr och har nära till kollektivt. Om staden är tillgänglig för biltrafik kommer jag ta min bil, om bensinpriset kommer gå ner... Men andra frågor tycker jag att... ja men vi har ganska bra kunskap. Det finns hur mycket forskning som helst, samhällsutveckling utvecklas... man brukar se vad man har gjort för fel och vad man inte ska göra till nästa gång. Jag tycker inte det blir så farligt på det sättet. Om du tittar på planeringsfrågor, räddningstjänstfrågan har inte varit så aktuellt förut på ca 20–25 år tillbaka. Översvämningsfrågan har inte diskuterats på samma sätt som idag. Men nu är det helt annorlunda utifrån konstruktion, utifrån andra förutsättningar som finns och kunskap.”

Brandingenjören berättade även hen är nöjd med samarbetet med kommunen och att de har en stor tillgång till planer över Karlstad, så Brandingenjören ansåg inte att de missade några planer eller inte var delaktiga. Brandingenjören sade att *”(...) jag tycker nog att vi får med dom synpunkter som vi tycker att vi behöver för att kunna känna att Karlstad utvecklas säkert och så. Men det är... man måste ju vara med där. Räddningstjänsten är oerhört viktigt i stadsplanering.”* Brandingenjören förklarade även att hen inte var orolig att de inte skulle kunna klara av sitt arbete i och med att Karlstad förtätar sin stadskärna. Hen påpekade att

kanske om några år kan det vara så att räddningstjänsten behöver ta fram analyser för att se om det räcker med en station i Karlstad. Den andre informanten från räddningstjänsten förklarade att;

”Vi har ju en karta och till exempel i stadskärnan så ska vi täcka inom den gröna zonen...som är på 5 minuter, sen finns det en gul zon och röd zon så du ska ju kunna gå in på Karlstad kommun för att se hur lång tid det tar för dig att bli räddad av räddningstjänst när du är på den här platsen. För det är ju skillnad om du bor mitt i Karlstad eller om du bor utanför stan. Det är ju olika insatstider överallt du bor.”

Jag ställde även frågan till Stadsarkitekten om det är möjligt att de gör så i planeringen att de ser över de områden som utryckningsfordon anser mer problematiska för att de inte ska upprepa samma sak i nya områden varpå Stadsarkitekten svarade;

”Ja, det är det jag menar. Vi har räddningstjänster som är med i planering och i bygglov och vi måste träffa dom i tid i samband med varenda plan. Då får vi dom synpunkterna som kommunerna har gjort fel på och då vill vi inte upprepa samma sak. får vi ett erfarenhetsutbyte som är jätteintressant. Dom är aktiva och dom är med. Och vi har ett dokument som heter behovsbedömning eller miljöbedömningen och i det dokumentet finns en rubrik som heter räddningstjänstens tillgänglighet. Då har vi en fråna räddningstjänsten med och vi lyssnar på vad de har för önskemål i första skedet. Om det handlar om kvarter så kommer dom tänka direkt att ”ni ska veta att 8 våningar, måste man titta på utrymme för brandbil och stegbil osv.” annars måste den andra varianten som heter tr2 och tr3 gälla för 16 våningar eller mer, då blir kravet ännu mer. Så är det.”

Jag ställde frågan till Brandingenjören om hen även representerar polisen och ambulansen i olika samråd men hen berättade att så är inte fallet. Brandingenjören förklarade att *”(...) de ju nästan aldrig med i planarbetet. Möjlighet om dom i nått sammanhang tar del av ett samråd och lämnar yttrande på då men då är det nog mer för att dom kanske är grannar än att dom tittar över stadsutveckling på något vis då.”* Den andre representanten från räddningstjänsten fyllde i att;

”Jag tror ju egentligen att ambulanser har mer problem... dom åker ju mer... dom åker ju betydligt oftare än oss i alla fall för sjukhuset ligger ju inte jättebra om man tänker så. Nej, dom hamnar ju mycket mer i köer än vad vi gör.”

Informanterna från ambulansen sade de efter en diskussion om hur de anser att de bli representerade i detaljplaner över Karlstad att;

”När vi sitter och diskuterar, egentligen är vi inte så nöjda med framkomligheten och så på dom områden redan vi har.”

Varpå den andre informanten från ambulansen svarade;

”Men nu när de bygger så mycket här är man ju lite rädd att det ska bli sämre. Framkomlighets... det säger sig ju nästan själv att det gör det när det bygger så mycket och om ingen tänker på det då. Då blir det ju sämre.”

Informanterna berättade att de ändå litar på att planeringen i Karlstad sköts på rätt sätt och tänker på att planeringen inte ska försvåra deras arbete samt att *”men du vet, tar sig brandbilen in då tar vi oss också in”*. Informanterna från polisen var inne på samma spår som ambulansen. Efter att jag hade ställt frågan till informanterna om hur Karlstad tar hänsyn till deras behov i detaljplaner så ansåg de att satsas nog mer på räddningstjänsten i de planerna. En av informanterna från polisen sade då;

”Nej räddningstjänsten är ju kommunal också så det kanske ligger nära tillhands att de finns någon som är med när Karlstad bygger om men vi hamnar säkert utanför”.

5. Analys

I det här kapitlet presenteras mina analyser efter att ha granskat min teoretiska referensram och empiri. Syftet med min uppsats, var som tidigare nämnt, att undersöka om och huruvida den fysiska planeringen av urban förtätning i Karlstad kommun tar hänsyn till utförandet av den allmänna kommunala servicen som är beroende av rörlighet/mobilitet och tillgänglighet (som utryckningsfordon för polis, ambulans och räddningstjänst). Min studie har genomförts av en teori-baserad explorativ undersökning som har utgått ifrån hur tjänstemän som arbetar allmän service uppfattar stadsförtätning. Detta på grund av att jag ville väcka medvetenhet och intresse kring hur stadsförtätning upplevs från ett annat perspektiv. Avsikten med uppsatsen har varit att undersöka potentiella risker för utryckningsfordon för att dem skall bli en del av planeringens grunder under hela planprocesser. I det sista kapitlet för uppsatsen övergår jag till att presenterar de slutsatser jag har kommit fram till genom mina analyser som riktar sig till att svara på studiens frågeställningar.

Rörlighets/(im)mobilitets risker för utryckningsfordon

”Det är ju trafiken som är den största faran”, så sade en av informanterna från räddningstjänsten. Denne informant från räddningstjänsten var inte ensam med sin åsikt utan samtliga informanter som arbetar med utryckning inom polisen, ambulansen och räddningstjänsten var eniga i att den främste risken för deras framkomlighet under utryckning var andra bilister som kan exempelvis skapa trafikstockningar eller som på något vis fördröjer deras arbete. Det var inte enbart bilister som informanterna som arbetade inom polisen, ambulansen och räddningstjänsten syftade på utan de diskuterade även om att det finns vissa risker med utryckning i Karlstads stadskärna som förmår dem att sänka hastigheten, som cyklister, gående, bussar med mera. Informanterna från ambulansen uttryckte speciellt oro över att det var mer problematiskt att köra i stadskärnan på grund av att de ansåg att när det sker mer aktiviteter i stadsrummet så skapar det trängre rum för ambulansen att ta sig genom. Genom uttalanden från mina informanter så går det att utläsa att en stads naturliga flöde och mobiliteter i sig är risker för utryckningsfordon på grund av att de skapar fördröjning för deras framkomlighet.

Både Jan Ghel (2011) och Jane Jacobs (2004) diskuterade människans aktiviteter i staden som består av de vardagliga inslagen i livet som att handla mat, gå till arbetet, ta en fika på ett café eller vänta på bussen. Dessa typer av rörelser och flöden är grunden till ett fungerande stadsliv

(Jacobs 2004). Dessa rörelser och flöden existerar i dagens Karlstad och uppmuntras till en ökning i olika förtätningsplaner. För vad vore en stadskärna utan människor som skapar liv och rörelse? Förtätning av en stad möjliggör att staden växer mer inåt sig själv till stadens ekonomiska fördel samtidigt som miljömål, exempelvis som att inte behöva beslagta värdefulla grönytor, kan uppfyllas (Boverket 2016). Det finns många uppenbarliga fördelar med stadsförtätning, speciellt för en så pass medelstor stad som Karlstad vars önskan är att växa i antalet invånare (Karlstad 2012). Stadsarkitekten belyste ett flertal varierande fördelar med Karlstads olika stadsförtätnings projekt. Biltrafiken ansåg mina informanter som arbetar inom polisen, ambulansen och räddningstjänsten, som tidigare nämnt, vara ett orosmoment för deras framkomlighet under en uttryckning och detta var främst vid de vägar som ligger närmast Karlstad stadskärnas utkant. Vägar som Hamngatan och Karl XI som har anknytning till bland annat europavägen E18. Hamngatan och Karl XI var vägar som informanterna från ambulansen och polisen ibland kunde välja att undvika att köra vid, speciellt vid tider då människor brukar åka till eller ifrån sitt arbete.

Mobilitetsvändningen förklarade att vi människor *måste* förflytta oss som ett fundamentalt faktum (Cresswell 2010). Bilen är ett utav de redskap som underlättar den mänskliga förflyttning och som möjliggöra att människor kan arbeta på avlägsna orter eller städer. Bilen var förr en lyx som ägdes mer traditionellt av personer med bättre kapital men idag är bilen en nödvändighet för att hantera den mänskliga vardagen. Det är ett konstaterande att människan idag lever med känslan av tidsbrist och anser att det är mycket som ska hinnas med under dygnets 24 timmar. Bilen har gått från att inte längre ses enbart som en lyx utan som ett tidsparande redskap. Mobilitetsvändningen påvisar en ökning av denna typen av flöden och belyser även hur all sorts mobilitet är i behov av vissa specifika, ofta starka inbyggda och immobile infrastrukturer för att underhålla flöden (Sheller & Urry 2006). Exempelvis skulle bilen inte kunnat varit lika möjlig att bruka om det inte funnits tillgänglighet till bensinstationer eller vägar för den att köra på (Sheller & Urry 2006). Stadsarkitekten exemplifierade att hur tillgängligt staden är för biltrafik genom att erbjuda tillgång till parkering eller lägre kostnad för bensin som kommer att avgöra hur mycket biltrafiken kommer till att öka. Frågan är dock om inte Karlstads invånare redan är för beroende av tillgänglighet till bil för att de inte skulle vara villiga att låta ägandet av bilen kosta vad den kosta vill?

Framtida risker

Genom en stadsförtätning av Karlstad där fler invånare väljer att bosätta sig inom dess stadskärna så är det därmed rimligt att anta fler bilar kommer att mer kontinuerligt besöka vägar som Hamngatan och Karl XI oavsett om Karlstad inte bygger för det. Cresswell (2012) hänvisade att motsatsen till mobilitetsvändningen är stillhet som är naturlig en del utav mobiliteter och som är viktig att belysa i samband med att förstå urbana flöden/rörligheter. Stillhet är införlivat i alla sorts rörelser vilket kan ge speciell påverkan för utryckningsfordon i det urbana stadsrummet då stillhet uppstår exempelvis i trafikstockningar, i köer, i väntan på grönt ljus vid övergångsställen med mera (Cresswell 2012). Stillhet kan utgöra ett hinder i det normala flödet i en stad men är ändå en del av mobiliteter som är omöjligt att undkomma (Cresswell 2012). Att bli stillastående för ett utryckningsfordon kan få förödande konsekvenser. Informanterna från ambulansen påpekade detta speciellt under vår intervju. De diskuterade att bli stillastående kan avgöra om en människa får behålla livet eller inte.

När jag först valde ämne för uppsatsen så hade jag föreställningen att jag skulle kunna finna ut vilka specifikt risker som finns för utryckningsfordons tillgänglighet. Detta visade sig vara en svår uppgift eftersom en *risk* kan variera utifrån vem som pekar ut vad som anses vara en risk (Oloffson & Rashid 2009). Riskerna som jag undersökte i uppsatsen var (och är) relativt okända och för att kunna peka ut vilka exakta risker det finns för tillgängligheten för utryckningsfordonen som kör i Karlstads nya stadskärna så är det mer troligt att det är faktorer som kommer att framträda allt tydligare i framtiden samt hur exploaterade områden i stadskärnan ter sig. Patrick Helm (2016) menar att risk är ett brett och osäkert faktum på grund av att risken för att något inträffar kan ske plötsligt och som inte var väntat men att det är ett faktum att vi lever i ett risk-samhälle. Riskerna för tillgänglighet som informanterna från polisen, ambulansen och räddningstjänsten ansåg finns i Karlstad idag är rimliga att anta att de kommer att öka ju mer Karlstad förätas. Detta är det närmsta jag kommer till att peka ut vilka exakta risker det finns för utryckningsfordonens tillgänglighet. Som tidigare nämnt var inte min ambition med uppsatsen till att hitta specifika svar utan min uppsats är mer till för att belysa en eventuell problematik för den allmänna servicen i Karlstad som inte beaktas i planeringen och som kan bli ännu mer aktuella i samband med förtätning. Det jag däremot vill belysa med detta resonemang är att det faktiskt *existerar* risker för framkomligheten för utryckningsfordon i Karlstad, oavsett om stadsplanerare är medvetna om dem eller ej.

Stadsplanering och rörlighets/mobilitets risker

Om vi då har konstaterat att risker faktiskt existerar för utryckningsfordon tillgänglighet i det urbana rummet, hur ska stadsplanerare hantera dessa risker? Vad som har blivit tydligt under tiden jag genomfört min studie är hur komplext planering för stadsförtätning verkligen är. Det är många aspekter som måste tillgodoses för att en detaljplan ska få laga kraft, bland dessa finns räddningstjänstens behov. Hur detaljplaner förhåller sig till utryckningsfordon, förklarade Stadsarkitekten att *”är det mitt i stan är frågan aktuell”* och att *”först och främst är största bekymret räddningstjänst, ambulans är inte så konstigt. Man kan ta sig... ambulansbilar behöver inte så mycket utrymme”*. Informanterna från ambulansen däremot ansåg att det finns risker för deras framkomlighet i Karlstads stadskärna idag samt uttryckte viss oro över deras framkomlighet i kommande detaljplaner men inget utav detta nämnde inte Stadsarkitekten. Det är, som tidigare nämnt, svårt att förutspå vilka risker för utryckningsfordons tillgänglighet/mobilitet som kan uppstå i Karlstads nya förtätade stadskärna men är det möjligt att anta att räddningstjänsten prioriteras mer än både ambulansen och polisens tillgänglighet i planeringen? Informanterna från polisen och ambulansen hade ingen vetskap om någon talar för deras tillgänglighet i samråd för detaljplaner på samma sätt som räddningstjänste. Räddningstjänsten var även mer införstådda med nya detaljplaner i Karlstad medan tjänstemännen från polisen och ambulansen får själva vara initiativtagande för att få en fysisk uppfattning om nya områden i Karlstad. Om vi tar en utgångspunkt från att om en risk ska kunna uppstå så räcker det med att det finns någon form av *osäkerhet* (Olofsson & Rashid 2009), så behöver kanske Karlstad identifiera vilka risker som faktiskt finns för även ambulansen och polisen eller åtminstone erkänna att de finns, eftersom dessa informanter belyste osäkerheter i staden?

Fokuseras det mer på den ”stela” planeringen?

Brandingenjören och Stadsarkitekten verkar båda ha stort förtroende för att Plan- och bygglagen efterföljs i detaljplanearbetet för att tillgodose räddningstjänstens behov ifall räddningstjänsten ska användas som den primära utrymningsvägen. För sedan, menar Stadsarkitekten, att allting som sker efter att en plan har fått laga kraft är inte kommunens ansvar. Så om en byggherre väljer att möblera den zon som i bygglovet egentligen är till för räddningstjänsten att ta sig fram så är det sedan byggherren som får stå till svars om det skulle ske en olycka där räddningstjänstens inte kan ta sig fram. Kommunen däremot har följt lagen och övervakat fram till att den nya exploateringen var färdigställt sedan har de inget mer juridiskt ansvar för vad som sker därefter. Vem är det då som har ansvaret när en byggherre

har sålt av sitt bostadshus? Bostadsrättföreningen för det nya bygget? Blir dem i så fall informerade om vad de får och inte enligt bygglovets? Helm (2016) menade däremot att det är inom stadsplaneringen som säkerhetsplaneringen av en stad äger rum. Han menade att regeringar, så väl som kommuner, har inget viktigare ansvar än att säkerställa skydd och trygghet i deras samhällen men på grund utav de svårigheter som är involverade i säkerhetsplaneringen så fortsätter styrning fortfarande att vara baserad på individuella problem och involverar mer illustrationer än vetenskap (Helm 2016). Kommuner verkar släppa kontakten kring en plan när den är ”färdig”, därmed ger ett planförslag skenet av att vara en illustration på grund utav att de senare kanske inte efterföljs.

I detaljplaner är räddningstjänstens stegfordon beaktade. Brandingenjören påpekade dock att det egentligen är i själva bygglovsskedet som hen måste vara som mest aktiva för att se till planerna efterföljs efter deras behov och att de inte är så involverade i själva planskedet. Detta på grund utav planerna ofta får ses som generella och att det kan vara svårt att se hur en plan ter sig genom att enbart en plankarta. Tydliga riktlinjer verkar dock finns ifall exploitörer och byggherrar väljer att bygga exempelvis högre byggnader än vad räddningstjänsten når med sina vattenslangar. Det är tydligt att räddningstjänstens brandbil är en viktig del i planarbetet eftersom både Brandingenjören och Stadsarkitekten var tydliga med detta under intervjutillfällena. Däremot framkommer inte räddningstjänstens tillgänglighet till själva planområdet lika tydligt eller var lika omdiskuterat under intervjuerna. Mobilitet är, som tidigare nämnt, relationellt till olika faktorer som stillhet och immobila plattformar (Cresswell 2012). Dessa är en del utav mobilitet som inte går att undkomma (Cresswell 2012). Inget utav dessa anmärks eller diskuteras under intervjutillfällena. Brandingenjören berättade att i mindre planer så är kanske inte ens frågan om räddningstjänsten är ett nödvändigt inslag och behöver därmed inte presenteras i planförslaget. Räddningstjänstens tillgänglighet verkar alltså mer bestå av när brandbilen är på själva platsen och vart den ska placeras i området vid eventuell brand så att den når alla lägenheter. Brandrisken är därmed beaktad och omhändertagen, enligt Brandingenjören och Stadsarkitekten. Risken för brand samt brandmännens förmåga att släcka elden handlar dock om mer än tiden det tar för brandbilen ska kunna ta sig från brandstationen till utryckningsplatsen utan det inräknar brandstationens lokalisering och resurser för att sedan förarens förmåga att kunna ta sig effektivt till platsen (O’Grady 2014), som Brandingenjören sade skulle vara ”*snabbt och effektivt och säkert.*” Därmed är det föraren som har pressen att se till att de kommer fram till situationsplatsen ”i tid” genom att planera under en utryckning vilken väg hen vill ta och väga in vilken trafik det

kan vara vid tidpunkten eller om det finns hastighetsbegränsningar längs vägen i form av exempelvis broar, branta backar, tunnlar, cirkulationsplatser med mera (O'Grady 2014). Vad som därmed kan vara viktigt att komma ihåg är att föraren för ett utryckningsfordon är en människa. Adey (2016) påpekade att hastigheten under en utryckning bli problematiskt när nödsituationen i sig sätter utryckningspersonalen under press. Den mänskliga faktorn diskuterades tidigare i kunde i sig vara en risk (Olofsson & Rashid 2009) och en blandning av en stressad situation och fart kan slå ut avvikande röster och andra beslut från personal eftersom hela situationen sker så fort (Adey 2016).

Mobilitetsvändningen berättade för oss att mobilitet är i ett beroendeförhållande med immobila plattformar och system (vägar, garage, GPS, stationer) vilket gör att mobilitet ständigt är lokaliserad och materialiserad (Sheller & Urry 2006). Tjänstemännen som arbetade med utryckningsfordon diskuterade att de har en viss kännedom om de vägar till vill ta under en utryckning men att de vanligtvis får en adress att följa. Blir användningen av en GPS eller annan kartfunktion därmed en del utav den ”stela” kunskapen om tillgänglighet för utryckningsfordon? Exempelvis menar Anna Oloffson och Saman Rashid (2009) att det satsas mer på teknologisk riskhantering, säkerhetssystem, kontroll och övervakning i Sverige men att utan kunskap om sociala faktorer (eller den mänskliga faktorn) så kan emellertid inget tekniskt system bli helt säkert. Detta kan betyda att verktyg för framkomlighet, som en GPS, enbart kan förutsäga den snabbaste vägen rent teoretiskt på grund av den inte kan varna för de mänskliga faktorerna för tillgänglighet.

Det blir därmed uppenbart att Adey (2016) må ha rätt med sin diskussion om att det är saknaden av en ihållande teoretisk utveckling som behöver framtas innan det är möjligt att komma fram till en mer sympatisk förståelse för den akuta rörligheten som uppstår vid en utryckning. Tjänstemännen från polisen och ambulansen berättade ett flertal gånger under vår intervju att de fick anpassa sig efter de förutsättningar som finns i stadsrummet och finna ut en lösning om något skulle ske längs vägen som skulle fördröja deras tillgänglighet till den akuta situationen. Som en informant från polisen sade;

”Det är ju en sak att prata med dom som kör bilarna och sen om du går upp två våningar... då kanske dom inte har samma inblick. Utan det kanske blir ett mer politiskt beslut om vad som mer låter bra än vad som kanske är mer i praktiken är bra och det är ju deras uppgift... Jag vet inte.”

Förmågan att kunna ta till sig på allvar de olika erfarenheter som finns kring och som är sammankopplat kring akut rörlighet finns inte ännu i planeringen (Adey 2016). Att göra

riskanalyser kan vara svårt om det inte finns statistiska data över specifika risker, däremot kan det vara en nödvändighet att i plan skedet för detaljplaner diskutera konsekvenserna för just urbana flöden som tänkbara gångvägar för invånare eller bilister. En risk kan visa sig i många olika former men hur riskerna för mobiliteten uppfattas, hanteras och elimineras är beroende av olika aktörer, som exempelvis stadsplanerare.

Vad skulle då stadsplaneringen kunna göra annorlunda?

Hantering för att åtgärda risker och skapa rörlighet inom staden sker genom att vara till största del planlagda. Planering handlar om att öppna så riskfria ytor som möjligt. När allt är ordnat och allt är på sin plats så finns där ett mindre riskfyllt samhälle. Det går tydligt att utläsa från olika detaljplaner, som detaljplanerna över exempelvis Kanikenäsholmen och Kvarteret Kanoten (Karlstad 2016a), att planering inte ses som ett riskminskande väsen men att egentligen skulle staden vara mer riskfyllt ifall inte planeringen fanns. Det kan ju faktiskt anses logiskt att städer inte placerar exempelvis skolor nära ett centrum med pubar, mycket trafik eller nära ett industriområde där transporter med farligt gods passerar. Stadsplanering är egentligen samma sak som ett mindre riskfyllt samhälle.

Tidigt i uppsatsen konstaterades att stadsrummet är komplext. Stadsrummet är i rörelse och under ständig förändring. Rummet är relationellt i och med samhällets utveckling. Brandingenjören konstaterade att det är högt tryck i Karlstad på att få planer i stadsrummet godkända för att kunna börja upprätta eller bygga på nya byggnader. Karlstad är under processen av stora förändringar, vilket påverkar även tjänstemännens som arbetar med uttryckning i Karlstad. Genom att belysa vilka risker dessa tjänstemän anser finns för deras framkomlighet i stadsrummet kan det skapa en större förståelse för dem i stadsplaneringen. Utryckningsfordon utsätts nämligen av risker av fysiska faktorer men också av mänskliga, det vill säga att människor i sig är en *risk* för framkomligheten för utryckningsfordon (Oloffson & Rashid 2009). De urbana flödena/ rörligheterna är förväntade i stadsrummet men invånare vistas i staden av olika anledningar. Att avgöra till vilken grad eller tid på dygnet som rörelserna (eller aktiviteterna) sker blir desto svårare (Ghel 2011). Så hur ska planeringen kunna utveckla stadsplaneringen så att den underlättar för utryckningsfordons framkomlighet när det inte är möjligt att kunna kartlägga alla urbana rörelser? De urbana rörelserna behövs i staden. Mobilitetsvändningen hänvisade även om att flöden består av mycket mer än enbart fysisk förflyttning utan den handlar även om information och samspelet mellan mänskliga aktiviteter och objekt (Cresswell 2010). Mobilitet är svårt att enbart begränsa till vissa områden utan behöver ses som en del utav det globala.

Stadsplanering kan därmed med fördel börja jobba mer med risker eller för att förebygga risker för att stadsplaneringen fortsatt ska vara ett fungerande verktyg mot ett mindre riskfyllt samhälle. Brandingenjören sade att *”blåljus och signal skapar alltid möjlighet för folk att flytta lite på sig, gå åt sidan lite och knuffa fram då va.”* Enligt informanterna från polisen och ambulansen stämde detta dock inte riktigt. Blåljussignalen kan inte fungera som en garanti för framkomlighet i dagens Karlstad. Vad sker då när fler är mobila samtidigt (Sheller & Urry 2006). Om då Karlstad förtätas ännu mer utan att de risker som redan finns för deras uttryckning tas hänsyn till i nya planer kommer Karlstad att i slutändan försvåra tillgängligheten för utryckningsfordon betydligt. Det finns flera olika mobila risker som går att lokalisera (O’Grady 2014), det är det som risk egentligen handlar om. För stadsplaneringens styrning påverkar ävenledes tjänstemännens beslut i nödsituationer. Om en nödsituation därmed innebär liv, död eller beslut över ett livs värde behövs det göras snabba överläggningar som kan komma att ifrågasätta politikens styrning i en akutsituation där tiden inte rymmer plats för fördröjning för utryckningsfordonen (Adey 2016). Adey (2016) menar samtidigt att det är då som mobiliteten visar hur skör den är och hur den förändras när den utsätts i pressade situationer. Vilket kan styrkas med vad informanterna från polisen, ambulansen och räddningstjänsten sade under intervjutillfällena om att de ibland tvingas ta andra vägar på grund utav risk för framkomligheten. Risker är ”flytande” och alltid närvarande men hur stadsplaneringen sedan efter väljer att arbeta med dem kan vara avgörande i olika situationer.

6. Slutsatser

Syftet med min uppsats har varit att väcka medvetenhet kring risker som vi, invånare, stadsplanerare, eller samhället inte har tänkt på men som kan vara avgörande för framtiden. Utryckningsfordon är en viktig del av den allmänna samhällsservicen i stad, kommun och för hela Sverige. Stadsarkitekten påpekade att de inte planerar för Karlstad idag utan för Karlstad om 50 år framöver vilket behöver en hållbar utveckling. Detta inkluderar tillgängligheten för de utryckningsfordon som arbetar i Karlstad och vars arbete i stadskärnan rimligtvis kommer att öka ju mer tiden går. Ingen forskning har riktigt belyst samma problematik som jag har i min studie. Jag misstänker dock att detta kommer att bli mer aktuellt i framtiden. Så egentligen är den största risken för utryckningsfordons tillgänglighet/mobilitet stadsplaneringen själv om inte mobilitetsrisker redan börjar beaktas.

Den självklara slutsatsen som var möjlig att utläsa utifrån min analys var att för utryckningsfordons skull så bör inte Karlstad förtäta sin stadskärna mer. Detta är dock inte rimligt för en stad behöver utvecklas och förändras för att den ska kunna förbli en levande stad. Däremot är det möjligt att påpeka att Karlstad kanske bör i planeringen bli mer lyhörd och öppen för de risker som finns för den allmänna samhällsservicen. Risker är, som påpekat genomgående under hela studien, en del av den värld vi lever i och den är inte möjlig att kontrollera till fullo. Vissa risker går att planera i förväg för i stadsrummet (rondeller, broar, brand, översvämning) och som förarna för utryckningsfordon kan finna beredskap för. Risker är därmed möjligt att dela in i två kategorier, risker som att gå att förutse eller de som inte går. Min uppsats handlar lite om båda på grund utav att stadsplanering bör vara medvetna om dessa.

Det är tydligt att det behövs en annan medvetenhet kring staden som ett riskrum där mobilitet kan vara livräddande, närmare bestämt utryckningsfordonens tillgänglighet till mobilitet. Stadsplanering kan med fördel bli mer lyhörd till mobilitetsvändningen för att få en bredare syn på samfundet mellan den urban förtätning, risker och mobilitet. Det är ingen lätt uppgift men trots det måste den tas an. Det är därför studien har baserats enbart på dem som arbetar i mobilitetsriskrummet. Tjänstemännen som arbetar med utryckning skulle kunna vara en resurs till planerarna som källa till lokal kännedom och kunskap som bör tas tillvara. Tjänstemännen som arbetar med utryckning har sina egna mentala kartor och kunskaper över Karlstad än vad som skulle kunna utläsas från exempelvis en GPS. Karlstads stadsplanering är i ett samarbete med räddningstjänsten som närvarar vid samråd men skulle kunna gynnas av att även involvera mer källor för kunskapsutbyte som polisen och ambulansen, som har mer

frekventa utryckningar i stadsrummet. All utryckningstrafik bör därefter prioriteras mer likvärdigt i planeringen för att säkerhetsställa att alla kommunens ansvarsområden, som räddningstjänst och krisberedskap (SKL 2015). Trots att polisen inte faller inom ramen för kommunalt ansvar.

Stadsplanering handlar om att ordna ett så riskfritt rum som möjligt och därmed minska risker för alla invånare men när riskkonsekvenserna inte tas hänsyn så flyttas riskerna omedvetet utåt som ringar i vattnet. Det skapas ett skiktat riskrum. Vissa stadsdelar blir mer eller mindre riskfria medan andra blir mer riskfyllda. En teoretisk analytisk slutsats är exempelvis att i planbeskrivningen över Tingvalla centrum vill Karlstad kommun minska tillgängligheten för privata bilar att vistas i centrum (Karlstad kommun 2016a). Detta kan minska risken för de invånare som vistas i centrum men inte områdena som ligger i angränsning. Förtätas riskerna runt om stadskärnan får brandbilen sedan svårt att ta sig in till centrum. Riskerna höjs men i en annan form. Detta blir en annan sida av ett problem som kommunen siktade på att lösa och som istället skapade omedvetna och indirekta ökande av risker. Stadsplaneringen har inte visat att de tänkt relationellt. Hur ska då stadsplaneringen kunna förhålla sig till mobiliteten som faktiskt *är* relationell? Stadsplaneringen har tydligt planerat för staden som ett fast rum men planeringen har ingen relationell tid och rums uppfattning till mobilitet. Mobilitetsrisker blir allt fler, mer komplexa och hur de äger rum artikulerar sig. Jag ser inte fog efter min intervju med Stadsarkitekten att planeringen har detta med sig.

Det är även möjligt att konstatera delegering av riskhantering inte är ett fungerande och hållbart sätt för att hantera risker. Riskhantering är egentligen solidariskt, den finns för att kunna rädda så många som möjligt. När kommunen avsäger sig det juridiska ansvaret för en ny-exploatering till en byggherre sker en delegering av riskhantering. När sedan då byggherren har sålt av sin ny-exploatering och lämnar riskhanteringen till en bostadsrättsförening eller liknande så är det ingen som sköter riskhanteringen. Brandingenjören påpekade att vid flera tillfällen att de måste se efter att planen efterföljs flera år efter att den har fått laga kraft. Det kanske är så kommunen borde överväga om att inte lämna frågan därhän bara för att det inte är kommunens ansvar? Eller så kanske byggherrarna få ett tydligare ansvar och involvering till att riskhanteringen efterföljs? Någonstans i den processen behövs det en förändring för att kunna upprätthålla en säker stad för alla invånare.

Möjlighet till vidare forskning

Syftet med uppsatsen har varit att inspirera och belysa medvetenhet för hur stadsförtätning ser ut från ett annat perspektiv, som i min studie från de tjänstemän som arbetar med allmän service som är en kommuns uppgift att förvalta. Jag är medveten om att min genomförda studie erbjuder fler analyser men jag fick välja de jag ansåg vara mer av vikt. För att ge förslag för vidare forskning skulle tidsgeografi kunna användas som ett verktyg för att undersöka risker i tid och rum. Tidsgeografi skulle även kunna användas som underlag för fysiskplanering. Även komplexitetsplanering skulle kunna vara ett sätt för att handskas med risker kopplat till mobilitet i urbanförtätning. En utveckling av teknologiska lösningar som varnar om mobilitetshinder skulle kunna vara ett bra verktyg för framkomligheten för utryckningsfordon. Idag finns viss lösning som är begränsad, som exempelvis GPS, men det gäller att redan nu tänka vilken väg vi vill rikta teknologiutvecklingen.

Källförteckning

- Adey, P. (2016) Emergency Mobilities. *Mobilities* 11(1), s 32–48. DOI: 10.1080/17450101.2015.1103533
- Boverket. (2004) *Hållbar utveckling av städer och tätorter i Sverige: förslag till strategi*. Karlskrona: Boverket
- Boverket. (2016) *Rätt tätt – en idéskrift om förtätning av städer och orter*. Karlskrona: Elanders
- Castree, N. (2003) Place: Connections and boundaries in an interdependent world. *Key concepts in geography*, s 153–172. Stor Britannien: SAGE Publication. Andra upplagan
- Conradson, D. (2005) Focus groups. I Flowerdew, R & Martin, D (red). *Methods in Human Geography - A guide för students doing a research project*. Upplaga 2: a. Harlow: Prentice Hall, s 128-143.
- Cresswell, T. (2010) Mobilities I: Catching up. *Progress in Human Geoprahy*, 35(4), s 550–558. DOI: 10.1177/0309132510383348
- Cresswell, T. (2012) Mobilities II: Still. *Progress in Human Geoprahy*, 36(5), s 645–653. DOI: 10.1177/0309132511423349
- Ellegård, K. (2015) *Tidsgeografi - ett all-ekologiskt synsätt med många användningsområden* <https://www.tema.liu.se/tema-t/medarbetare/ellegard-kajsa/tidsgeografiskt-natverk/tidsgeografi?l=sy> [2017-04-18]
- Ericson, A. (2017) Salladsbrist efter oväder vid Medelhavet. *SVT Nyheter Örebro*, 23 januari.
- Ghel, J. (2011) *Life between buildings- Using public space*. Stor Britannien: Marston Book Services Limited.
- Graham, E. (2005) Philosophies underlying human geography research. I Flowerdew, R & Martin, D (red). *Methods in Human Geography - A guide för students doing a research project*. Upplaga 2: a. Harlow: Prentice Hall, s 8-34
- Helm, P. (2015) Risk and resilience: strategies for security. *Civil Engineering and Environmental Systems*, 32(1-2), s 100-118. DOI: 10.1080/10286608.2015.1023793
- Jacobs, J. (2004) *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Finland: WS Bookwell

- Johannessen, A & Tufte, P-A. (2003) *Introduktion till samhällsvetenskaplig metod*. Sahara: Liber AB
- Jonasson, T. (2016) Allt vanligare med attacker mot ambulanser. *SVT Nyheter*. 24 augusti.
- Karlstad kommun. (2012) *Översiktsplan för Karlstad kommun 2012*.
http://karlstad.se/globalassets/filer/bygga/samhallsutveckling_planering/oversiktsplan_2012_120916.pdf [2017-05-19]
- Karlstads kommun. (2014) *Trafikplan Karlstad-Staden möter framtiden*.
http://www.karlstad.se/globalassets/filer/bygga/samhallsutveckling_planering/oversiktsplanering/trafikplan-karlstad-inkl-bilaga-1.pdf [2017-04-04]
- Karlstads kommun. (2015a) *Risk för översvämning*. <http://karlstad.se/Miljo-och-Energi/sjoar-och-vattendrag/Oversvamning/Risk-for-oversvamning/> [2017-04-04]
- Karlstad kommun. (2015b) *Risk- och sårbarhetsanalys (RSA)- Karlstad kommun 2015-2018*.
<http://raddningkarlstad.se/globalassets/global/dokument/olyckor-och-kris/rsa/220-2015-00350-rsa-2015-2018-karlstad.pdf> [2017-05-22]
- Karlstad kommun. (2016a) *Nya bostäder i Karlstad-Information om pågående projekt – hösten 2016*.
http://karlstad.se/globalassets/filer/bygga/samhallsutveckling_planering/nya-bostader-i-karlstad-2016.pdf [2017-04-24]
- Karlstad kommun. (2016b) *Om Karlstad*. <http://www.karlstad.se/Kommun-och-politik/Kommunfakta/> [2017-04-19]
- Kesselring, S. (2008) *The mobile risk society. Tracing mobilities – Towards a cosmopolitan perspective*, s 77-102. New York: Ashgate publishing
- Nayak, A & Jeffrey, A. (2011) *Geographical. An Introduction to Ideas in Human Geography*. London & New York: Routledge.
- Neuvel, J & van den Brink, A. (2010) The consideration of emergency management issues in spatial planning process. *Environment and Planning C: Government and Policy*, (28), s 37–53. DOI: 10.1068/c08130

- O'Grady, N. (2014) Securing Circulation Through Mobility: Milieu and Emergency Response in the British Fire and Rescue Service. *Mobilities*, 9(4), s 512–527, DOI: 10.1080/17450101.2014.961259
- Olofsson, A & Rashid, S. (2009) Introduktion. *Risker i det moderna samhället – Samhällsvetenskapliga perspektiv*. Redaktörer: Oloffson, A & Öhman, S. s 13–38.
- Sheller, M & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, (38), s 207 - 226
- Stjernberg, M S. (2017) Attacker motblåljuspersonal ökar i landet. *Expressen*, 15 maj.
- Svenning, C. (2003) *Metodboken – samhällsvetenskaplig metod och metodutveckling: klassiska och nya metoder i informationssamhället*. Eslöv: Lorentz.
- Sveriges kommuner och landsting [SKL]. (2015) *Kommunernas åtaganden*. <https://skl.se/tjanster/kommunerlandsting/faktakommunerochlandsting/kommunernas-ataganden.3683.html> [2017-04-04]
- Taylor, P J. (2003) Time: From hegemonic change to everyday life. *Key concepts in geography*, s 140–152. Stor Britannien: SAGE Publication. Andra upplagan
- Trafikverket. (2011) *Utryckningstrafikens framkomlighet i tätort*. Borlänge: Trafikverkets tryckeri
- Tunström, M. (2009) *På spaning efter den goda staden*. Diss. Örebro: Örebro universitetet
- UNHCR. (u.å) *På flykt i Europa*. <https://sverigeforunhcr.se/europa#fakta> [2017-04-13]
- Valentine, G. (2005) Tell me about...: using interviews as a research methodology. I Flowerdew, R & Martin, D (red). *Methods in Human Geography - A guide for students doing a research project*. Upplaga 2: a. Harlow: Prentice Hall, s 110–124.

Bilaga 1

Intervjuguide – Polis, Ambulans, Brandkår

Inledning:

- Har jag eran tillåtelse att spela in intervjun?
- Hur länge har ni arbetat i Karlstad och med utryckning?

Innehåll:

- Vilka risker skulle ni säga finns för er rörlighet och framkomlighet när en utryckning sker i staden?
- Har ni märkt någon skillnad med er framkomlighet i Karlstads förändrade stadsrum? Är det lika/bättre/sämre?
- Hur går era tankar kring planerna kring alla nya områden från ert tjänstemans perspektiv? (Kanoten, Kanikenäs, Inre hamn (Tyggårdsviken), Tingvalla centrum etc.)
- Anser ni att era behov tillgodoses i planerna för nya stadsområden? Eller är det ni som får anpassa er till de nya förutsättningarna?
- Om det var upp till er, hur skulle ni vilja planera staden utifrån framkomlighet och tillgänglighets synvinkel?

Bilaga 2

Intervjuguide- Stadsarkitekt

Inledning:

- Har jag din tillåtelse att spela in dig?
- Hur länge har du arbetat för Karlstad kommun?

Innehåll:

- Vad anser du är största anledningen till att man förtätat en stad som Karlstad?
- Vad anser du att det kan finnas för risker med förtätning för en stad som Karlstad?
- Hur förhåller man sig till utryckningsfordons behov av framkomlighet i planering för förtätade områden? Vad finns det för svårigheter?
- Anser du att man tar tillräckligt med hänsyn till mobiliteten för utryckningsfordon i planeringen? Vad går att förbättra?
- Hur tror du att förtätning av städer har för påverkan för utryckningsfordons framkomlighet?