

Förtäta eller dö?

En studie av stadens översiktsplanering kontra färdigt resultat

Densify or die?

A study of the city's comprehensive planning versus the outcome

Georgios Apostolidis

Fakulteten för humaniora och samhällsvetenskap

Kulturgeografi/Samhällsplanerarprogrammet

Kandidatexamen/15 högskolepoäng

Handledare: Svante Karlsson

Examinatorns namn: Mekonnen Tesfahuney

Datum 2018-09-24

Förord

Kandidatuppsatsen har författats av Georgios Apostolidis under vårterminen 2018. Jag vill tacka min handledare Svante Karlsson för vägledning när jag hamnat ur spår både stora som små. Även tack för rekommenderade böcker och avhandlingar angående ämnet. Vill även passa på att tacka de lärare, lektorer och doktorander som jag mött under mina tre år på Samhällsplanerarprogrammet vid Karlstad universitet. Jag tar med mig insikten av ett kritiskt tänkande men också att det finns ofantligt mycket kvar att lära. Tack för en otroligt rolig tid.

Jag vill också tacka Lena Prieditis på Karlstad kommuns Stadsbyggnadsförvaltning för hennes uppoffrande arbete och tålamod med att få fram relevanta listor för aktuella detaljplaner för mitt arbete. Sist men inte minst tack till min familj för stöd och tålamod när jag varit frustrerad, frånvarande och allmänt besvärlig.

Georgios

Juni 2018

Summery

Densification is a summary word to devote denser housing in the city centre, yet airy and varied. The goal is for more people to move to the city centre to live, work and perform all kinds of activities such as shopping, work out or just go out and have a good time. Karlstad's vision is densification with a living and growing centre as a goal, as well as well-functioning public transport for commuters from near and far. Extended housing and activities with environmental thinking and well-being as well as more jobs are the goals the municipality wants to achieve with densification. Hence, the study partakes attempts to evaluate how Karlstad municipality's detailed plans are in line with today's six-year-old general plan visions regarding densification. This is done by a categorization based on an article from Boyko & Cooper 2011 that created a summary of several researchers' views regarding the concept of densification and its inclusion. Here, compromises have been made by putting interesting theories against each other to make as fair a review as possible. An account of theories leads to reclarification of parts of the material to realize the current densification. The result of my study shows densification as something active that takes place in cities, either by increasing or getting closer to people or housing. How the densification is visualized or not determines the established extent shifts, but something that is often encountered is the accumulation of built-in surface, the number of people in a certain place or the proportion of a specific spatial space that has been built. Karlstad describes densification and it is also something that is exemplified, however, if the starting point is that increased possibilities for more people to choose public transport should not be considered implemented based on my study. Furthermore, there is a description of how Karlstad wants to densify with focus on the central parts to further grow beyond what cannot be noted in the detailed plans discussed. To some extent, Karlstad creates densification, but if it in turn leads to increased opportunities for individuals to use more sustainable alternatives to relocation should not be considered realized. Karlstad's vision of building inside and out is not infused, and the densification described in the overview plan has not given an impression in the detailed plans adopted today

Key words: densification, public transport, detailed plans, energy and environmental objectives.

Sammanfattning

Förtätning är ett sammanfattande ord för att visa tätare bebyggelse som tillgodoser stadens centrum, men ändå luftigt och varierat. Målet är att fler söker sig till stadens centrum för att bo, arbeta och utföra allehanda aktiviteter som tex shopping, träning eller bara gå ut och roa sig. Karlstads vision är förtätning med ett levande och växande centrum som mål, liksom väl fungerande kollektivtrafik för resande från när och fjärran. Utökat boende och aktiviteter med miljötänk och trivsel liksom fler arbetstillfällen är målen som kommunen vill uppnå med förtätning. Därav har uppsatsen försökt utvärdera hur Karlstad kommuns detaljplaner överensstämmer med den idag sex år gamla översiktsplanens visioner angående förtätning. Detta sker genom en kategorisering med utgångspunkt i en artikel av Boyko & Cooper 2011 som skapat en sammanfattning av flera forskares uppfattning angående begreppet förtätning och dess innebörd. Här har kompromisser gjorts genom att ställa intressanta teorier mot varandra för att skapa en så rättvis granskning som möjligt. En redovisning av teorierna skapar behovet att omkategorisera delar av materialet för att realisera den idag aktuella förtätningen med utgång från ett svenskt perspektiv. Resultatet av arbetet beskriver förtätning som något aktivt som sker i städer antingen genom att boende eller bebyggelse i centrum ökar eller blir tätare. Hur förtätningen visualiseras eller inte avgörs av den fastställda utsträckningen som dock kan skifta, men något som ofta påträffas är den ackumulerande bebyggda ytan, antal människor på en bestämd plats eller hur stor andel av en specifik areal som blivit bebyggd. Karlstad beskriver förtätning och det är även något som exemplifieras i översiktsplanen. Dock om utgångspunkten är att skapa utökade möjligheter till att fler kan välja kollektivtrafik bör det inte anses förverkligat utifrån uppsatsens granskning. Vidare finns beskrivningen av hur Karlstad vill förtäta med inriktning mot de centrala delarna för att vidare växa utåt. Något som inte kan uppmärksammas i de detaljplaner som gått igenom. Till viss del skapar Karlstad förtätning, men om det i sin tur leder till ökade möjligheter för individer att använda mer hållbara alternativ till förflyttning bör inte anses förverkligat. Karlstads vision om att bygga från insidan och ut infrias inte och förtätningen som översiktsplanen beskriver har inte lämnat avtryck i de till idag antagna detaljplanerna

Nyckelord: förtätning, kollektivtrafik, detaljplaner, energi- och miljömål.

Innehållsförteckning

| | |
|---|----|
| 1. Inledning | 1 |
| 1.1 Bakgrund | 1 |
| 1.2 Syfte och frågeställningar | 2 |
| 1.3 Avgränsningar | 3 |
| 1.4 Disposition | 3 |
| 2. Teorier och tidigare forskning | 4 |
| 2.1 Dagens stadsplaneringsideal | 4 |
| 2.2 Ett mångfacetterat stadsideal | 5 |
| 2.3 Förtätning som grund för en hållbar utveckling | 6 |
| 2.4 Förtätningens omfattning | 8 |
| 2.4.1 Positiva fördelar av förtätning | 10 |
| 2.4.1.1 Fördelaktiga synergieffekter av förtätning | 13 |
| 2.4.2 Negativa effekter av förtätning | 15 |
| 2.4.2.1 Ofördelaktiga synergieffekter av förtätning | 17 |
| 2.5 Förtättnings modeller | 18 |
| 2.6 Klasskonflikter präglar förtätningen | 20 |
| 2.7 Kritiska reflektioner | 21 |
| 3. Metod och Material | 22 |
| 3.1 Kvalitativ textanalys | 22 |
| 3.1.1 Urval | 23 |
| 3.1.2 Tillvägagångssätt | 23 |
| 3.2 Kvalitativ innehållsanalys | 23 |
| 3.2.1 Urval av detaljplaner | 24 |
| 3.2.2 Tillvägagångssätt | 25 |
| 3.3 Kritik av metodval | 26 |
| 3.3 Etiska spörsmål | 27 |
| 4. Empiri | 28 |
| 4.1 Översiktsplan och detaljplaner | 28 |
| 4.2 Karlstads översiktsplan | 29 |
| 4.2.1 Vision | 29 |
| 4.2.2 Stadsbildsprinciper | 30 |
| 4.2.3 Transport | 30 |
| 4.2.4 Förtätning | 30 |
| 4.2.5 Fördelning | 32 |
| 4.2.6 Mobilitet | 33 |

| | |
|---|----|
| 4.2.7 Cykel-, gång- och kollektivtrafik | 34 |
| 4.2.8 Resecentrum | 35 |
| 4.2.9 Översiktsplanens övergripande uppfattning | 35 |
| 4.3 Detaljplaner | 36 |
| 4.3.1 Förtätar | 37 |
| 5. Analys | 40 |
| 5.1 Förtätningens panorama | 40 |
| 5.2 Karlstads förtätning | 41 |
| 5.3 Detaljplanerna | 44 |
| 6. Slutsatser | 47 |
| 6.1 Vidare forskning | 47 |
| 6.1.1 Nyliberal anda | 48 |
| 7. Referenser | 49 |
| Detaljplaner | 52 |
| Bilagor | 57 |
| Bilaga 1. Detaljplaner Karlstad | 57 |

1. Inledning

I dagens debatt om den nutida staden är ord som miljövänlig, trygg, säker, urban, stort och tätt vanliga. Stadsmässigt och tätt är en allt rådande vision och det är här förtätning kommer in i bilden. Att förtäta staden kan ses som en förklaring till hur staden bör växa. I Karlstads nu gällande översiktsplan är ett övergripande mål en ökad koncentration av stadskärnan (Karlstad Översiktsplan 2012). Under arbetet med tidigare uppsats upptäckte jag en artikel angående förtätning som väckte något sorts intresse men då visste jag inte i vilken utsträckning den kunde användas. Efter att ha gått tillbaka och granskat den väcktes ett intresse att försöka undersöka om det är möjligt att kategorisera förtätning och på det sättet upptäcka om genomförandeplaner stämmer överens med verkligheten. Efter praktik på Länsstyrelsen som utgjordes av en rapport angående marknadsförutsättningar för Värmlands kommuner och i vilken utsträckning de olika kommunerna har lyckats med att skapa möjligheter att bygga bostäder väcktes intresset igen för att vidare utforska förtätning och hur den utformas. Med detta som utgångspunkt för syfte och frågeställning, växte engagemanget för att utföra en mer grundlig granskning av detaljplaner inom en enskild kommun, där förtätning har en framträdande roll för hur utbyggnaden av staden ska genomföras.

1.1 Bakgrund

Karlstad är idag Värmlands största stad med en befolkningstillväxt som stegrat stadigt de senaste åren. I takt med den nuvarande befolkningstillväxten inom kommunen har det också ställts ökad press på bostadsmarknaden. Den urbana samhällsutvecklingen med fokus på ökad inflyttning av människor till staden har i sin tur lett till att individers levnadsnivåer förändrats och att de grundläggande och även mer flexibla behoven blivit ett viktigare perspektiv i utformningen av stadens bebyggelse. Därmed är det betydelsefullt att inte bygga fler bostäder enbart för att tillfredsställa efterfrågan. Planeringen av staden måste även se till, att skapa och utveckla områden runt bostäderna så en god välfärd, möjlighet till service, goda kommunikationsstråk och grönområden finns tillgängliga (Karlstad översiktsplan 2012). I den urbana framväxten har staden och främst delar av centrum kommit att bli en tilltalande plats för människor att bosätta sig på. Förtätning av staden har som konsekvens av detta blivit ett allmänt bekant fenomen, som i sin tur bör leda till potentiellt ökad bosättning i centrala delar av staden. Stadens planeringsideal anses idag utgå från en förtätning för att skapa en hållbar utveckling. Jacobs (2005) uttrycker att förtätning kan skapa mer rörelse och liv i

staden och därav göra den mer produktiv vilket i sin tur skapar förutsättningar för en god utveckling. Det som är intressant att titta på är om gällande stadsideal med aspekter som förtätning av människor, kollektivtrafik och hållbarhet förverkligas eller om det är en ouppnåelig tanke som endast uppmuntras. Förtätning av staden medverkar till viss del till en ökad bebyggelse, men reducerar också tillgången till offentliga platser, liksom grönområden och natur som kan anses vara av stor betydelse för stadens profilering. Karlstad kommuns målsättning uttrycks tydligt genom beskrivningen av bostadsbyggande i centrumnära delar av staden, som i sin tur kan stärka möjligheten till ökad kollektivtrafik för stadens människor. Här beskrivs också fokus för bevarande av grönområden (Karlstad översiktsplan 2012). Profileringen av staden är ett viktigt redskap. Men sedan att realisera den och skapa det man uttryckligen vill åstadkomma är dock något helt annat. Uttrycket förtätning har många aspekter som kan vara svåra att uppfatta och kan ibland göra att planeringens ståndpunkt endast utgår från en upplevd förståelse för vad som behövs göras, men som i sin tur kan bli helt förvrängd. Detta är något som denna uppsats ska försöka beskriva med redskap som kategorisering, granskning och en noggrann genomgång av Karlstads redan färdigställda planering.

1.2 Syfte och frågeställningar

Uppsatsens syfte är att undersöka hur förtätning som planeringsstrategi kommer till uttryck inom Karlstads kommunala planering. Uppsatsen studerar hur täthet förekommer i plandokument och hur den förevarande strategin nyttjas på en mer detaljerad nivå. Karlstad kommuns planering fungerar som exempel på hur förtätning som strategi nyttjas inom planering i svenska städer.

- Hur uttrycks förtätning? Vilken utvecklingsriktning har det inom stadsplanering idag?
- Vilka motiv till förtätning används inom Karlstads översiktsplanering?
- I vilken utsträckning tillämpas översiktsplanens målsättningar angående förtätning i antagna detaljplaner?

1.3 Avgränsningar

I uppsatsen avgränsar sig studien till hur Karlstads kommuns planering förhåller sig till förtätning. Avsikten är inte att ge en djupgående beskrivning av effekter av förtätning i Karlstad och dess stadsmiljö och därmed inte heller hur det påverkar individer och deras vardag inom kommunen. Syftet riktar in sig på kommunens motivering till förtätning och hur det kommer till uttryck i detaljplaner. Planeringsidealet förtätning fokuseras för att se skillnader av teori i förhållande till praktik. Uttryckligen begränsar uppsatsen sig till hur förtätning beskrivs i detaljplaner och handlingsplaner. Hur politik påverkar planering har inte behandlats av den orsaken att förtätning inte bara påverkas av politiska angelägenheter. En sådan analys skulle också riktas mot ämnesområdet statsvetenskap mer än kulturgeografi. Karlstads kommun valdes då översiktsplanen uttryckligen nämner förtätning som något välbehövligt. Jag har valt att genomföra en induktiv studie och förhålla mig till endast råmaterialet som i sin tur kan avgränsa i vilken utsträckning resultatet går att generalisera. Uppsatsens slutsatser kommer därav endast gälla för Karlstad i nutid. Även om andra städer i Sverige präglas av likasinnade formuleringar finns också olikheter som särskiljer Karlstad. Att förtätning är aktuellt i andra kommuner är självfallet men går inte att generalisera utan bör kompletteras med ytterligare studier. Det kan dock vara spännande och motivera till vidare forskning inom det föreliggande området.

1.4 Disposition

Efter detta inledande avsnitt angående bakgrund, syfte och forskningsfråga, fortsätter kapitel två med en teorigenomgång som redogör för förtätning som planeringsideal samt olika motsättningar angående förtätning och hur diskussionen om förtätning uppfattas.

Kapitel tre redovisar uppsatsens metodkapitel. Här beskrivs valet av den kvalitativa metoden och arbetets handlingsätt för att uppnå syfte och frågeställning.

Kapitel fyra presenterar empirin som undersökts för uppsatsen. Till följd av informationen som presenteras kommer kapitel fem belysa på vilket sätt och av vilken anledning förtätning nyttjas i Karlstad kommun samt analysera om förtätningen av Karlstad kommuns planläggning lyckats. Uppsatsen avslutas med kapitel sex där slutsatser och rekommendationer för vidare forskning presenteras.

2. Teorier och tidigare forskning

Teorikapitlet redogör för de olika teoretiska utgångspunkter som uppsatsen använder för att uppnå det övergripande syftet. Alltså en kunskapsöversikt av det forskningslandskap där teorier och begreppsdiskussioner angående förtätning och planering ingår. En överblick med olika sammanhang anses nödvändig för denna relativt omfattande redovisning.

2.1 Dagens stadsplaneringsideal

En av strukturerna som formar våra städer idag är förtätning (Saaty & Sagir 2012). Begreppet härstammar från engelskans "densification". Förtätning kom som en motreaktion till utglesningen av stadens rum. Förtätning av staden har i dagens planering av staden blivit lika med en hållbar stad. Forskning angående förtätning anser att minst två tredjedelar av jordens befolkning kommer bo i städer inom 40 år. Denna extrema urbanisering ökar markant de redan krävande behoven av samhällsplanering i strävandet för en hållbar utveckling (Saaty & Sagir 2012). Det som anses viktigt vid den ökade befolkningstillväxten till städer är bevarandet av stadens redan befintliga strukturer och utveckling av bebyggelse, kulturella landmärken och grönområden. En förtätad stad gynnar klimatmässiga och ekonomiska faktorer som även stöder funktionella transportmöjligheter och reducerade rutter med privata motorfordon (Adams 2009).

Vetenskapliga teorier stödjer att förtätning av staden minskar det totala antalet individuella förflyttningar i jämförelse med en gles stad (Nyström 1997). Sociala förbättringar ökar med en förtätning av staden och individuellt ökar trygghetskänslan då det skapas ökad passiv övervakning (Adams 2009) Dock ur ett ekologiskt perspektiv så behöver det inte alltid bli bra av förtätning och planerat byggande som minskar det uppfattade bilberoendet. Individens bilberoende i städer är något som stadens planerare ofta underskattar. Något som i sin tur kan leda till ökade trafikköer och fler olycksfall i trafiken (Arnstberg 2005). Den accelererande förändringen av staden genom förtätning handlar många gånger om ökad exploatering, en synergi av bebyggelse och utveckling av det fysiska rummet (Le Veau 2012). Förtätning motiveras ofta med hämning till beskrivningen att reducera avstånden mellan byggnader, service, utbud och arbetsplatser.

Vidare förs diskussioner om förtätning av staden är hållbar utifrån fler faktorer som exempelvis miljö och ekonomi (Nyström 1997). Förtätning av städer innebär ofta att man ökar densiteten mellan redan befintlig bebyggelse genom att fylla igen ytor. Detta leder ofta till stridigheter på såväl demokratiska, sociala, ekologiska, estetiska liksom kulturella grunder (Nyström 1997). Det tycks dock svårt att utnyttja redan befintliga byggda markområden effektivare utan att påverka de ovan nämnda faktorerna. Exploatören ställer höga krav på ekonomisk lönsamhet och stadens fria ytor anses som attraktiva och detta skapar ett ökat tryck på dessa delar av staden. Samtidigt är det viktigt för staden att värdesätta och se det långsiktiga för behållningen av grönområden och friytor, som värderas högt i stadskärnan (Nyström 1997). Hur staden förtätas och hur det kan kopplas till hållbarhet är alltid ett aktuellt diskussionsämne mellan forskare, tjänstemän, politiker och andra aktörer i samhället. Förtätning ökar antalet människor på en bestämd yta vilket i sin tur kan orsaka trängsel och en ökad belastningen på den bestämda platsen exempelvis en park eller ett grönområde (Jenks et al. 2003). Uppfattningen blir att det uppstår en gräns för när staden blivit för förtätad och om staden blir alldeles för förorenad och bullrig har staden benägenheten att bli motbjudande (Ståhle 2005). När staden fullgör förtätning som stadsideal för att skapa en mer hållbar stad uppstår även risken att staden försämrar kvaliteten i andra delar av staden och närliggande områden glesas ut. Likaså även om förtätning av staden har ifrågasatts har den fått stor uppmärksamhet och förankring i planeringsteorin (Ståhle 2005).

2.2 Ett mångfacetterat stadsideal

Hur förtätning av staden förekommer har ett varierat spektrum och på samma sätt finns det olika resonemang för hur begreppet "förtätning" istället ersätts med olika strategier. Rådberg (2003) lägger fram skäl för att förtätning i själva verket inte handlar om att bygga staden tätt eller utspritt. Stadens fokus bör riktas mot den intensiva staden istället för den förtätade staden. Han uttrycker att stadens betydande kvaliteter inte villkoras av bara det fysiska så som husen eller större öppna platser, utan även funktioner och faktorer som gör sig presenterade i närmiljön (Rådberg 2003). Att ta övergivna industritomter, parkeringsytor eller naturområden i beslag för stadens förtätning skapar inte automatiskt de kvaliteter staden eftersträvar. En hög täthet på en bestämd yta av uteslutande kontor eller bostäder behöver inte frambringa det som stadslivet karaktäriseras av och Rådberg (2003) menar att det behövs dynamik, mångfald och förändring. En stad behöver skapa möjligheter för förtätade miljöer likväl som de lugna miljöerna för att staden ska åstadkomma största möjliga kapacitet

(Rådberg 2003). Det finns också de forskare som menar att skillnad bör göras mellan fysisk täthet och den upplevda tätheten och de beskriver svårigheten med begreppet förtätning. Ng (2010) beskriver hur problemet med begreppet förtätning förekommer i många sammanhang och olika ämnesområden vilket i sin tur lätt skapar missuppfattningar i planeringsprocessen. Berghaurser et al. (2005) beskriver att begreppet förtätning helt saknar forskningsgrund på grund av de stora variationerna av hur förtätningen mäts och inte beskriver alla faktorer som förtätning omfattar. Enligt Johansson (2016) anses det viktigt med frågor angående “var” och “hur” förtätning sker. Detta skapar möjligheten att förtätning skapar premisser för ett hållbart samhälle i en sorts stad medan det i en annan kan ge omvänt resultat. Någon som överensstämmer med ovan nämnda är Radović (2009) som påpekar att täthet inte enskilt skapar ett hållbart samhälle eller en mer inbjudande stad för individer att flytta in i. Argumentet är att urbana markområden bör öka med effektivisering så en större sammanblandning av funktioner får plats på de bestämda platserna. Det bästa resultatet skapas genom att individer i staden kan tillgodose alla sina behov inom en area på 5-10 minuters gångavstånd från sin bostad och därav menar Radović (2009) att avstånd är helt avgörande för hållbar förtätning. Det skapas även möjligheter till att trygghet, sociala möten, kulturella och psykologiska faktorer ökar i stadens vardagliga tillvaro (Radović 2009). Jacobs (2005) beskriver liknande åsikter angående staden, mångfald är viktigt och en stor del är möjligheten att nå olika funktioner inom gångavstånd i staden. Vilket i sin tur ställer krav på ett tillräckligt befolkningsunderlag. Detta skapar då också möjligheter för små unika företag att frodas och överleva. Mångfald är viktigt, både socialt och ekonomiskt samtidigt kräver en stad livskraftighet som kan lösas med varierande handel och utbud. Jacobs (2005) anser även att mångfald skapar ringar på vattnet som startar nya processer som ökar andra funktioner i staden exempelvis ett ökat kulturombud.

2.3 Förtätning som grund för en hållbar utveckling

Stadsplanering behandlar frågor angående stadens markområden i det fysiska rummet och hur de bör användas. Då intresset för exploatering är stort har diskussioner gällande användandet av områden runt delar av stadens centrum blivit högst aktuella. På grund av detta har direktiv satts upp för att säkerställa att planeringsprocessen för stadens utveckling arbetar i rätt riktning. Hållbar utveckling är ett välkänt mål i dagens samhällsutveckling, speciellt inom stadsmässig planläggning (Berger & Forsberg 2013). Hur beskrivs då hållbar utveckling och hur kombineras det med förtätning. Begreppet hållbar utveckling förekommer i många

kontexter idag. Vid Riokonferensen 1992 gavs mål och riktningar för en hållbar utveckling för att utrota fattigdomen och eliminera de miljömässiga hoten. Förvaltningsprogrammet är långsiktigt och skulle sträcka sig in på 2000-talet. Dagordningen uppmuntrade till internationellt samarbete för en hållbar utveckling med ekologiska, sociala och ekonomiska dimensioner, som förutsatte global insikt i lokal förvaltning. I Sverige förväntades alla kommuner genomföra en lokal dagordning från ett bottom-up perspektiv (Lundström et al. 2013). Syftet med arbetet var att Sverige och många andra länder fastslog gemensamma tillvägagångssätt för att åstadkomma hållbar utveckling. Boverket fick som uppgift av Sveriges regering att utveckla och säkerställa att dessa förslag var genomförbara både regionalt och lokalt, så att det var möjligt att understödja en hållbar stadsutveckling i hela landet (Lundström et al. 2013). När hållbar utveckling beskrivs nämner man ofta tre beståndsdelar som är självständigt viktiga men också beroende av varandra. Dessa är ekonomiska, sociala, och ekologiska. Genom att skapa en samverkan mellan de olika beståndsdelarna kan en hållbar utveckling uppnås men om någon av delarna skulle komma efter i arbetet blir möjligheten till hållbar utveckling svår att uppnå (Montin & Granberg 2013). UN-Habitat (2014) pekar på förtätning som en viktig klimatåtgärd. Att förtäta i den redan byggda miljön, från citykärnan och ut är det mest hållbara sättet att växa. Det ökar underlaget för kollektivtrafiken och minskar behovet av transporter och biltrafik. Det ger också ett ökat underlag för kultur, handel och service, skapar fler jobb och ger de urbana kvaliteter som de allra flesta vill ha i en stad. En förtätad stad innebär att mindre yta behöver användas, vilket sparar naturområden som exempelvis parker som inte får användas för nybyggnation av bostäder. Arbetet med förtätningen ska hitta andra lösningar för att ny bebyggelse ska kunna verkställas i centrumnära delar. Jacobs (2005) beskriver även hon att möjligheten till hållbar utveckling i staden utgår från mångfunktionalitet som bör stå till grund för staden. En förtätning av bebyggelse möjliggör också en praktiskt och bra funktionell stad.

Planeringen av staden bör utgå från de behov som kännetecknar det nutida samhället och därav byggandet av staden. Vidare beskriver Jacobs (2005) fyra av de viktigaste villkoren för att detta ska möjliggöras. Det bör skapas möjlighet till rörelse och liv i staden. Människor ska vilja vara i stadsrummet och röra sig på alla tider av dygnet. Stadens karaktärer mellan kvarteren bör smälta ihop med varandra genom att minska barriärer och alldeles för stora utrymmen mellan stadsdelarna. Att tillåta blandning av stadens byggnader och hus utifrån era och form, men också att skapandet av starka kontraster mellan äldre bebyggelse och

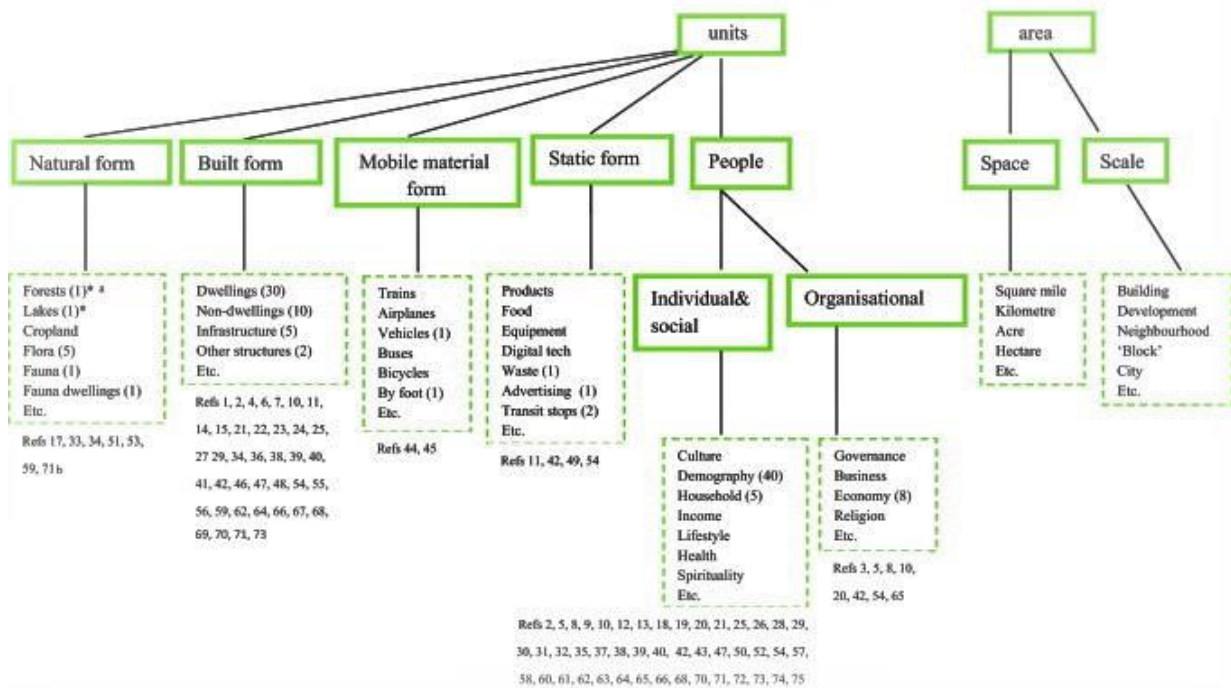
nybyggnation genom förtätning inte estimeras. Att öka antalet människor som bor och rör sig i staden ökar deras gemensamma ekonomiska förutsättningar, inte bara genom konsumtion utan skapar även fler möjligheter till arbete. Detta ger i sin tur ringar på vattnet och människor väljer att stanna i staden (Jacobs 2005).

Det riktas även kritik mot denna uppfattning och ett exempel är Neuman (2005) som anser att hållbarhetstänket angående förtätning av staden inte är nödvändigt eller på något sätt behöver tillgodose stadens möjligheter. Att staden genom stadsplanerarna försöker göra staden mer kompakt anses motverka sitt eget syfte. Vad som är hållbart är en ideologisk och moralisk fråga förtätning genom gentrifiering. En förtätning av staden kan för enskilda uppfattas som ett gynnsamt resultat av utvecklingen, men här bör det även finnas aspekter på att det självklart finns individer som också uppfattar det som dåligt genom försämrad livskvalité eller ökade stressmoment. Inom planeringen av staden idag ligger allt för stort fokus angående förtätningen på att öka densiteten av bebyggelsen. Ordet densitet har fått ett för stort genomslag i planeringen och resultatet av detta gör att många aspekter går obemärkta förbi, men ändå anses det ofta att genom förtätning tillkommer en god levnadsmiljö (Neuman 2005).

2.4 Förtätningens omfattning

Boyko & Cooper (2011) gör en genomgång angående förtätning och de vetenskapliga studier som täcker temat. Syftet är att försöka beskriva och förtydliga vilka svårigheter som förekommer i samband med förtätning. Här beskrivs även i vilken utsträckning det saknas efterforskning och vilka luckor som bör tätas. Motiv till förtätning bör inte uppfattas som ett enskilt ändamål utan istället bör det ses som ett redskap för att åstadkomma de övergripande målsättningarna. Detta beskrivs tydligt i Boyko & Cooper (2011) sammanställning angående förtätning. Artikelns utformning beskriver hur de olika forskarna valt kategorier som i sin tur inte stöder förtätning utan i stället hur förtätning påverkar andra förhållanden se Figur 1. Figuren presenterar indelningar av relationer angående förtätning som uppfattats i Boyko & Cooper (2011) studie. Uppdelningen skapades efter olika identifikationer av förtätning som sedan placerats i Figur 1 för att ifrågasätta relevansen av förtätning och samtidigt skapa en överblick för beslutsfattare att lättare kunna överväga potentiella relationer mellan vissa förtätningstyper och andra relationer som är relevanta för stadsmiljön.

DENSITY: A number of *units* in a given *area*



Figur 1 Density: A number of units in a given area. (Boyko & Cooper. 2011, s.47)

Detta kan även styrkas från Burlin (2016) där hon redogör för urbanteoretiska perspektiv. Här beskrivs hur enskilda fakta inom planering ofta får ta överhand, och att hållbarhet är ett spektrum som är svårt att skapa vilket sedan alla gemensamt kan ställa sig bakom. Individuell påverkan är svårt om inte omöjligt att undvika i stadens planering och därmed är det extremt viktigt att analysera hur staden planeras. Språkmässigt kan också formuleringar i dokument påverka hur staden byggs men även sammanfogas. Om kraven ställs på exempelvis hållbarhetsperspektiv med lättvindiga önskelistor av mål och tveksamma genomföranden, vilka i sin tur leder till enighet för planen, och detta kan tyvärr leda till att det mest betydande för genomförandet är i tal och skrift och inte själva utförandet (Burlin 2016).

Boyko & Cooper (2011) redogör för orsaker angående förtätning som kan tolkas som både för och emot. När argumenten har synliggjorts har en kategorisering gjorts med utgångspunkt i vad forskarna anser vara de viktigaste faktorerna. Vidare har Boyko och Cooper (2011) använt resultatet för att forma nya kategorier som överensstämmer med deras egna uppfattningar beträffande förtätning. Täthet spelar en viktig roll i beslutsprocesserna inom arkitektur, planering och stadsdesign. I många stadsmiljöer debatterar beslutsfattare om det positiva och negativa av konsekvenserna att bygga med hög täthet. Det uttrycks också att det inte finns mycket bevis för att stödja tanken på att högre densitet påverkar alla på samma sätt,

eller att marknaden eller människor föredrar en förhöjd förtätning (Churchman 1999). Därmed blir bilden av omgivande förtätning inte lika tydlig som den kunde vara. Att förstå förtätning och dess konsekvenser för livskvalitet, levnadsförmåga, uppfattat eget kapital och hållbarhet blir därför avgörande (Boyko & Cooper 2011). Nedan fördelar och nackdelar med högre stadsförtätning har tagits från (Boyko & Cooper 2011) och innehåller deras sammanställning angående förtätning. Det återspeglar inte nödvändigtvis ett generellt responsförhållande. Ofta är fallet att förhållanden av korrelation kan existera eller som modereras eller förmedlas av andra variabler som till exempel att använda urbana jordbruksexempel (Boyko & Cooper 2011). En introduktion av urbant jordbruk för att minska matens avstånd kan inte vara ett direkt och enda resultat av högre stadsförtätning. Snarare kan högre stadsförtätning utöva ett betydande inflytande på många fördelar, men det bör inte vara endast inflytande (Boyko & Cooper 2011). Ökad stadsförtätning kan alltså behöva kombineras med politik som uppmuntrar livsmedelsutveckling i stadsområden, alltså vilja från lokala myndigheter att konvertera ledig mark till tillfälliga tilldelningar och vilja från invånare att odla mat på tillgänglig mark (Boyko & Cooper 2011). En annan fråga om förteckningen över fördelar och nackdelar av högre stadsförtätning är att uppfattningen blir annorlunda för olika individer till exempel forskare, utövare, beslutsfattare och invånare. En fördel för en person kan uppfattas som en nackdel av nästa (Churchman 1999).

2.4.1 Positiva fördelar av förtätning

Positiva faktorer som synliggjorts om förtätning i Boyko och Cooper (2011) artikel är resursanvändning, social hållbarhet, ekonomi, grönområden, fysisk påverkan, energi och mobilitet (Boyko & Cooper 2011).

Resursanvändning beskriver minskat tryck på nyttjandet av jordbruks- och industriområden samt befintliga grönområden. Detta för att skapa en mer effektiv användning av mark samtidigt som man behåller en hög livskvalitet. Även att intensifiera användningen av stadsområden, aktivera graderingar av förtätning genom hierarkisk, multi-centrerad stadsstruktur samt skapa en större mix av markanvändning (Boyko & Cooper 2011).

Vidare till social hållbarhet och människokännedom så påvisas vikten av betydande förbättring av bostadsval, vilket möjliggörs av överkomliga priser för alla boende inklusive unga familjer och äldre. Målet bör vara att minska social segregering och uteslutning/isolering samt att förbättra socialt stöd, socialt kapital och önskade nivåer av

integritet som kan addera mångfald, säkerhet, vitalitet och möjligheter till kreativ och social interaktion. Skapa en mer levande och hållbar stadsmiljö som underlättar för mer aktiviteter i centrum och bidrar till vitalitet (Boyko & Cooper 2011).

Ekonomiska faktorer beskrivs genom investeringar i nya och bättre samhällsliga bekvämligheter med ökad kvalitet och mer attraktivt byggnadsmaterial. Främja en aktiv befolkning som är nödvändig för att stödja lokal detaljhandel och serviceområden. Att locka företag, hotell, shopping och exklusiv bostadsutveckling till stadsområden samt högkvalitativ hälsovård, utbildning, kultur, rekreation och goda möjligheter till kommunal service. Förbättra stadens ekonomiska effektivitet och anställningsmöjligheter (Boyko & Cooper 2011).

Grönaytor beskrivs öka värdet för boende liksom lokala öppna utrymmen i staden, alltså i förhållande till områden utanför staden. Bevara gröna öppna utrymmen, ren luft liksom vatten- och florasystem inom det planlagda området (Boyko & Cooper 2011).

Fysisk påverkan beskrivs genom möjligheten att skapa en gynnsam fysisk miljö med förhöjda maximala bygghöjder och med minimala avstånd mellan byggnader och därmed förbättrad kvalitet på förtätningens struktur. Flytta byggnader närmare gatan och skapa "eyes on the street" perspektiv (Boyko & Cooper 2011).

Energimässiga faktorer handlar om möjligheten att underlätta nyskapande idéer, grön design och energisnåla stadsdelar med minskad förbrukning av vatten och energi. Tillåta tekniskt och ekonomiskt gångbara energitekniker och transportsystem (Boyko & Cooper 2011).

Mobilitets-faktorer som beskriver vikten av att bygga och utveckla nära offentliga transportmedel som kan minska trycket på land längre bort från stadens nav och linjer. Att möjliggöra folkhälsovinster med stadsdelar som är tillgängliga på gångavstånd eller via cykel och möjligheter till att gå eller cykla i stadens nav via separerade gång- och cykelbanor. Att minska föroreningar från fordon genom mindre användning av dessa. Större blandning av markanvändning och mer promenader och tillgänglighet till kollektivtrafik, samt att minska trafikstockningar och reducera det totala antalet fordonsturer liksom antalet kilometer per resa (Boyko & Cooper 2011).

När det gäller mobilitet till följd av urbana förtätningar i städerna påstås det minska utsläpp av fossila bränslen, samt lämna mindre koldioxidavtryck på utvecklingen av stadsdelar och städer. Eftersom människor, byggnader, tjänster och infrastruktur är fysiskt närmare varandra bör större delning av vissa resurser uppstå. Ett bra exempel är offentlig transport. Med fler

personer i ett tätt packat stadsområde blir förmågan att röra sig mer livskraftig och effektiv på tåg, spårvagnar och bussar liksom med cykel och promenader jämfört med att använda privata fordon. Att använda offentliga transportmedel minskar antalet resor med privatfordon vilket i sin tur reducerar avgasföroreningar. Dessutom görs stora hälsofördelar av att cykla och promenera som inte matchas av privata fordon (Jenks et al. 2003). Att leva, arbeta och bo i städer med en hög förtätning ökar möjligheten till utveckling av olika sätt för att transportera sig. Utveckling ökar också allmän tillgänglighet till en mängd olika tjänster och anläggningar och minskar trycket på marken längre bort (Boyko & Cooper 2011). Liknande några av mobilitetsfördelarna, kan högre stadsdensiteter också ha fördelar som resurseffektivitet vid markanvändning. Denna kan intensifieras i bostadsområden med hög densitet och det kan skapa en större mix av användningsområden och möjliggöra täthetsökning så att städer inte ser likformiga ut, exempelvis högre densitet nära transportnav som sedan minskar gradvis längre bort från naven (Boyko & Cooper 2011).

Infrastruktur kan göras effektivare så att vägar och avlopp inte behöver utvidgas till avlägsna områden som endast tjänar en liten grupp av människor. Att göra så minskar utvecklingstrycket på land, såsom jordbruks- och industriområden liksom gröna utrymmen, och detta kan förbättra livskvaliteten i städer som ett resultat. Slutligen i ett försök att minska "food miles" kan en stads ökade densitet resultera i att mark används för urbana jordbruk, vilket stärker lokal livsmedelssäkerhet (Boyko & Cooper 2011). De sociala fördelarna med högre stadsdensitet är olika. Bostadsalternativ kan förbättras i stor utsträckning, särskilt när det gäller överkomlighet och speciellt när stora delar av samhällets alla individer lever tillsammans i tätare områden. Med fler människor närvarande, kan ett stadsområde bli säkrare, mer mångsidigt, mer tillgängligt och mer levande och skapa möjligheter för större social interaktion, socialt stöd och bättre integrering i samhället (Boyko & Cooper 2011). Detta kan bidra till den övergripande vitaliteten i ett område, vilket kan säkerställa en förbättrad framtida bostadsförsörjning och ge upphov till förnyelse av områden som har förlorat viss vitalitet (Boyko & Cooper 2011). Ekonomiskt sett påstås en hög förtätning innebära möjligheten att investeringar görs i kvalitetskomponenter och byggmaterial som i sin tur kan skapa kedjereaktionseffekt när det gäller människor som vill spendera mer tid och pengar i ett område. Kraftigt kompakta städer främjar en kritisk massa av människor som är nödvändiga för att utveckla stödtjänster, som också kan hålla den lokala ekonomin frisk. Detta genom att locka ytterligare detaljhandel och fritidssysslor såväl som hälsa, utbildning, kultur och kommunala tjänster (Boyko & Cooper 2011).

En stads ekonomiska effektivitet, produktivitet och sysselsättningsmöjligheter kan förbättras i städernas områden med förhöjd förtätning tack vare en hög koncentrationen av människor, vilket gör det möjligt för stadsbostäder att utvidgas och används mer effektivt jämfört med i mer utspridda delar av staden eller landsbygdsområden (Boyko & Cooper 2011). Slutligen, en större koncentration av människor, platser och tjänster kan möjliggöra nybyggnation till låg kostnad i redan etablerade områden med lite förtätning, vilket kan bidra till att öka värdet av närliggande bostäder över tid. Högre förtätning i staden är också fördelaktigt för gröna ytor. Lokalt placerade öppna utrymmen värderas mer av invånare i förtätade stadsområden jämfört med i områden utanför städerna. Sådana utrymmen ger ren luft såväl som möjligheten till rekreation i de delar av staden som annars skulle sakna sådana bekvämligheter (Boyko & Cooper 2011). De fysiska fördelar med högre stadsförtätning kretsar kring kvalitet och säkerhet. När kvaliteten på strukturer i förtätade områden förbättras blir ofta resultaten gynnsamma för den fysiska miljön, eftersom en ökning av maximal höjd och minimala avstånd mellan byggnader kan genomföras. Kompakta städer tar med sig byggnader närmare gatan och därmed skapas fler möjligheter att observera dagliga händelser och potentiellt minska brott (Boyko & Cooper 2011). Slutligen har högre stadsförtätning energifördelar. Förtätning av staden underlättar innovation när det gäller grön design eftersom energi och ekonomiska besparingar möjliggörs av att människor bor tätare samtidigt som det gynnar utvecklingen (Boyko & Cooper 2011).

2.4.1.1 Fördelaktiga synergieffekter av förtätning

Vad som gäller faktorer som anses positiva för att förtäta städer finns majoriteten av faktorerna under kategorin mobilitet. En del av faktorerna kan upplevas tillhöra fler kategorier. Som exempel kan faktorer inom kollektivtrafiken tillhöra fler kategorier än mobilitet då den även passar inom ekonomiska faktorer eller faktorer angående miljö. Blandade tillämpningar i samarbete med möjligheten att bättre utnyttja grundläggande utbyggnad bör ses som en fördel angående förtätning (Boyko & Cooper 2011). Trygghet, tillgänglighet och förbättrade livsvillkor ökar möjligheten till interaktion det beskrivs som en social faktor (Boyko & Cooper 2011). Något som också Söderlind (1998) beskriver, tätbebyggda städer ökar förutsättningarna för effektivare och miljövänligare kollektivtrafik som även leder till bättre tillgänglighet för alla i staden. Många gånger ställer sig bofasta i tätbebyggda städer bakom en utökad kollektivtrafik. Boende i staden anses ha ett mindre

behov av trafik i de centrala delarna av staden men samtidigt ökat behovet av kollektivtrafik som i sin tur anses vara lättåtkomlig (Söderlind 1998). Att förtäta områden ses ur ett ekonomiskt perspektiv som något positivt med bland annat ökade möjligheter att bistå den redan etablerade servicen som i sin tur främjar lokal ekonomi. Detta leder till nya investeringar i olika sorts faciliteter i det förtätade området (Wärneryd et al. 2002). Även värdet på omkringliggande fastigheter ökar och grönområden i förtätade stadsdelar värdesätts högre. Wärneryd et al. (2002) antyder att stadens miljöproblem kan underlättas genom ny teknisk utveckling och effektivare resursanvändning samt genom att försöka använda mer förnybara energikällor.

Byggnaders täthet minskar investeringskostnader i tekniska system som exempelvis hanteringen av organiskt avfall. Bostäder som ligger närmare varandra gör att kopplings- och uppsamlingstankar kan utnyttjas effektivare. Här uttrycks också fördelar av att transportsträckor minskar samt att behoven av biltrafik kraftigt kan reduceras (Wärneryd et al. 2002). Förtätning kan skapa bättre ekonomiska möjligheter. Förutsättningen är att staden är storleksmässigt stor nog så det finns ett underlag av individer som kan hålla kvar verksamheter och samtidigt förstärka dem. Detta skapar variation bland företagen i liten och stor volym och den variationen kan leda till det Jacobs (2005) beskriver som en uppfattning av mångfald. Hon menar att skapas ett bra underlag av variation bland individer på en liten yta skapas en ökad efterfråga av de olika sorternas behov. Argumenten både från Boverket (2016) och Jacobs (2005) visar på liknande uppfattning beträffande de positiva effekterna av förtätning. Ekonomisk varaktighet ses som en av möjligheterna för att lyckas med andra aspekter i staden som de sociala eller ekologiska. Ekonomisk tillväxt kan skapa möjligheten att reducera fattigdom och skapa förutsättningar för mer likställda livsförhållanden för alla människor i staden, som i sig ses som en av de grundläggande faktorerna för att skapa ett funktionsdugligt samhälle (Hopwood et al. 2005). Stadens möjligheter ökar att skapa service som är mer tillfredsställande och som kan passa en mer varierad grupp individer som i sin tur gynnar den platsbundna ekonomin. Detta beskrivs även i forskningsresultat (Boyko & Cooper 2011).

2.4.2 Negativa effekter av förtätning

De negativa faktorerna är uppdelade i något mindre kategorier och särskiljer sig till viss del.

De utgörs av mobilitet, resursanvändning, social hållbarhet, ekonomi, energi och övrigt.

Mobilitet beskriver problem som förstörande trafikstockningar, parkeringsproblem och ökade trafikolyckor. Skapar mer trängsel bland fotgängare liksom i kollektivtrafikens faciliteter.

Vidare trängsel och störningar på gatunivå i samband med anläggning av byggnader på grund av förtätning (Boyko & Cooper 2011).

Resursanvändning beskriver problem som begränsning av möjligheten till fritidsaktiviteter.

Försämrade förmåga att absorbera nederbörd på grund av minskade öppna grönområden. Färre valmöjligheter för placering av byggnader i utrymmen nära viktiga nätverksknutpunkter.

Förstörande föroreningar möjligen på grund av minskat utrymme för träd och buskar som renar luften och kyler området. Reducerad tillgänglighet för allmänheten (Boyko & Cooper 2011).

Faktorer för social hållbarhet beskriver problem på grund av trånga levnadsmiljöer. Förlust av privatliv och ökande buller. Hindrande vyer orsakande av överskuggning som ger en visuell känsla av brist på olika storleksförhållanden. Allt detta kan orsaka psykisk stress, kognitiv överbelastning, förlust av kontroll, ångest, social utslaghet, fysiologisk överstimulering och kränkningar av personligt utrymme. Målet bör vara att motarbeta tecken på social ojämlikhet och segregation och bidra till en högre övergripande känsla av gemenskap (Boyko & Cooper 2011).

Ekonomiska inslag som anses negativa är ökade kostnader att bygga och bibehålla hög densitet i nya projekt än medel- eller lågdensitet projekt även för centrums infrastruktur.

Vidare att begränsa åtkomsten till fler lokala områden av outvecklad mark som tenderar att vara mer högt värderad. Närliggande landsbygdsområdets ekonomi påverkas negativt av förtätningens utveckling (Boyko & Cooper 2011).

Energimässigt beskrivs problemet att det krävs mer energi vid konstruktion av byggnader med hög densitet liksom begränsningar av vissa former av omgivande energisystem som till exempel passiv solenergi. Den sista kategorin specificeras som övrigt och beskriver strukturellt ändrade typer av hushåll som byggs och den minskade ytan att hantera hushållsavfall och att återvinna (Boyko & Cooper 2011).

Ur ett socialt och psykologiskt perspektiv kan högre förtätning i staden uppfattas som ofördelaktig med känslor av brist på utrymme, både inom och mellan byggnader, levnadsmiljöer blir trånga, avsaknad av privatliv och ökat buller. Vidare, i direkt motsägelse mot en av de sociala fördelarna med kompakta städer, högre urbana tätheter förstärker social ojämlikhet och segregering, leder till begränsningar för individuell frihet och val och kan orsaka psykisk stress, ångest, socialt tillbakadragande, förlust av kontroll, kognitiv överbelastning, fysiologisk överstimulering och kränkningar av personligt utrymme (Boyko & Cooper 2011). Det finns en viktig balans mellan möjlighet till avskildhet och kontakt för människor, något Jacobs (2005) beskriver. Det sociala livet får inte bli något påtvingat det bör finnas möjlighet att välja i vilken utsträckning man vill vara anonym eller integrerad med andra. Detta kan eventuellt resultera i en minskad känsla av gemenskap, eller avskiljning av sociala band när människor konkurrerar om begränsat utrymme. Dessutom kan en brist på utrymme resultera i hushållsstorlekar i stadsområden som är mindre, eller att många väntar med att få barn tills större boende är tillgängligt (Regoeczi 2008). Högre förtätning kan introducera ekonomiska nackdelar. Till exempel byggnader med hög densitet och infrastruktur kostar ofta mer att bygga och underhålla än byggnader med lägre densitet och infrastruktur utanför staden (Boyko & Cooper 2011). Det relativa priset på varor, tjänster, bostäder och mark är också högre än i områden med lägre förtätning, i motsägelse mot de sociala fördelarna som billigare bostäder skapar (Gibbons & Silva 2008, (Boyko & Cooper 2011)). Den totala kostnaden för bostad i kompakta städer är lägre och blir därmed mer överkomlig, med tanke på att transportkostnaderna kan vara billigare. Dessutom kanske människor inte har tillgång till outvecklade mark i stadsdelar med stor densitet eftersom den ofta är högt värderad, alltså potentiellt berövas invånare platser för återhämtning. Till sist, med uppmärksamhet på utvecklingen av förtätade stadsområden kan konsekvensen bli att kringliggande landsbygdsområden kan lida ekonomiskt (Boyko & Cooper 2011). Energi och dess användning har nackdelar när den tillämpas på högt förtätade stadsområden. Medan människor kan använda mindre energi i kompakta städer, utnyttjas mer energi i byggandet av byggnader med hög densitet, särskilt skyskrapar. Vidare kan höga byggnader begränsa vissa former av omgivande energiteknik på närliggande byggnader, som till exempel passiva solpaneler eftersom de blockerar solen (Boyko & Cooper 2011). Slutligen ytterligare nackdelar med högre urban täthet som inte kunde kategoriseras någon annanstans beskriver de strukturella förändringar som skapas av förtätning då fler bostäder byggs på mindre mark samtidigt som kapaciteten att klara av avfall och återvinning minskar (Boyko & Cooper 2011).

2.4.2.1 Ofördelaktiga synergieffekter av förtätning

Angående förtätning kan vidare försvåras genom att framhålla att många av resultaten Boyko & Cooper (2011) beskriver som fördelar med förtätning också påträffas som nackdelar. En logisk följd av studierna kan förklaras genom den negativitet som förtätning av staden skapar för biltrafiken som alltså inte minskar. Följdriktigt när vägarna för motorburen trafik minskar i städerna och bilarna förblir det samma. Faktorer för förtätning angående mobiliteten grundas på att bilen till fullo eller bitvis förlorar sitt värde som färdmedel samtidigt som motvikten är att bilen fortsätter att vara en grundläggande del i individens mobilitet. Två totalt motsatta förutsättningar. Bilen kan i många fall vara så mycket mer än ett transportmedel. Många gånger uppfattas den som en produkt med stort symboliskt eller emotionellt värde. Individer med denna föreställning är också mindre benägna att reducera nyttjandet av bilen. Mer noggrant kan det betyda att värdena rör sig om glädjen att få köra eller att bilen höjer en individs livskvalité. Det kan också påvisas att många köper en bil för att de har möjlighet och vill, alltså inte för att behovet av bilen är livsavgörande. (Hine & Preston 2018; 2000; Nilsson & Küller, 2000; Sandqvist & Kriström, 2001). Även individer som inte utnyttjar bilen i så stor utsträckning tenderar att de vid möjligheten att välja färdmedel hellre tar bilen än alternativet kollektivtrafik, cykel eller gång. Dock så kan social status uppfattas olika nationellt och internationellt (Arnstberg 2005). Andra negativa resultat av förtätning kan vara den ökade trängseln för gångtrafikanter. Om de rumsliga ytorna minskar bör det öka trängseln helt enkelt. Hur stor innebörd trängsel har för fotgängare i en medelstor stad kan diskuteras, då de i perspektiv mot större städer, är jämförelsevis små (Boyko & Cooper 2011). Kompakta städer begränsar rekreativsmöjligheter på grund av brist på offentliga öppna utrymmen (Maeda et al. 2005). Detta kan även minska ett stadsområdes förmåga att klara av nederbörd och förvärrar befintliga föroreningar på grund av brist på grönområden. Dessutom, ska planerare vilja prospektera eller behålla öppna ytor. Detta kommer att resultera i att alternativ för placering av nya byggnader och strukturer med hög densitet skapar problematiken att valet av det ena leder till det andra, som i sin tur skapar andra problem, ett moment-22 läge mellan förtätning och öppet utrymme (Boyko & Cooper 2011). En annan aspekt som de gröna områdena hjälper till med är att hantera delar av luftföroreningarna (Lundgren 2004). Minskade grönområden har alltså bevisligen negativ påverkan där förtätning fullbordas. Slutligen kan mark som utvecklats för förhöjd förtätning ta längre tid att avyttra, än projekt med låg förtätning eftersom fler enheter skulle behöva säljas i den bebyggda fastställda delen av marken (Boyko & Cooper 2011).

Det föreligger en avsaknad av aktuella kategorier som enkelt kan fastställa värdet av förtätningens påverkan. Dessa uppenbara problem orsakas av en förminskning av det originella i platsen vilket ger upphov till stegrade påfrestningar (Boyko & Cooper 2011). Svårigheter med att överskåda det allmänna rummet ökar med förtätning som också kan leda till ökad brottslighet. Gällande social segregation och olikheter är studierna tudelade. Här påvisas faktorer både för och emot angående förtätningens påverkan. Detta genererar stridigheter i förhållande till att förtäta eller bevara stadens tillgänglighet och grönområden. Avsaknad av plats gör att familjer blir mindre och man gör ett aktivt val att skaffa färre barn och många avvaktar med att bilda familj till en tidpunkt då det finns möjlighet till mer plats (Boyko & Cooper 2011). Detta anses som något negativt och styrs av synsättet att medborgarna bör föda barn i samma takt som förr i tiden och helst i tidig vuxenålder. Detta synsätt kan naturligtvis anses se annorlunda ut i olika kulturer. Ekonomiska och energimässiga nackdelar som förtätning kan orsaka är att nybyggnation av bostäder ofta byggs på höjden. Detta ökar kostnaden av byggnationen samtidigt som underhållet också lär bli dyrare. Energimässigt så skapar högre hus hinder för att nyttja miljövänliga tekniker som till exempel solpaneler på de redan befintliga lägre husen, då de höga husen skapar skugga. Energikostnaden blir också högre vid nybyggnationer av högre hus. Här finns också tendenser att den nya infrastrukturen blir kostsam tillsammans med varor och service i närområdet. Förtätning skapar även bekymmer för återvinning och omhändertagandet av avfall (Boyko & Cooper 2011).

2.5 Förtättnings modeller

Förtätning bör inte beskrivas enbart som ökning av densitet utan också som tillslutning av plats. Städer växer fram och utvecklas på olika slags landområden. I England kommer förtätning i uttryck av "Brownfield" modellen med omvandling av fastigheter och tillhörande mark som en gång nyttjats till industriella funktioner. Dessa har skiftats till bostäder och handelsområden som bättre kan associeras med staden. Uttryckligen resulterar det i en ökning av bostäder eller andra element som stiger på höjden och gör det möjligt med ytterligare bostäder, lokaler och människor (Boyko & Cooper 2011). Dock kan fördelar som kommer med förtätning att försvinna när man förtätar på ovan beskrivet sätt. Exempel kollektivtrafik, Boyko & Cooper (2011) förklarar att det bör tas hänsyn till befintlig infrastruktur på den specifika platsen. Man kan exempelvis inte förutsätta att nyuppförda områden ska öka kollektivtrafiken. Andra sätt att förtäta staden kan exempelvis vara att ta parkområden i bruk

för bostäder. Här finns det dock mycket forskning som visar att detta inte är ett bra alternativ då behovet av parker är viktigt för rekreation men också för stadens miljö. Förslag för stadens förtätning kan istället vara att öka antal våningar i fastigheter, utnyttja befintliga platser bland redan befintliga hus som till exempel ödsliga tomter eller omvandla bilparkeringar till fastigheter.

Jenks et al. (2003) relaterar begreppet urban intensifiering som något som används mycket i diskussioner angående formen av den urbana platsen i staden. Begreppet har dock ingen uppenbar avgränsning. Den används oftast för att förklara utvecklingsgången för hur en stad bär sig åt för att bli tät och på så vis sker en koppling till hur förtätning skapas. En definition angående begreppet gäller huruvida det säkerhetsställs att stadens mark utnyttjas helt och hållet innan ny mark tas i anspråk. Vidare beskriver Jenks et al. (2003) att definitionen utnyttjas när parkmark uppmuntras att användas där delar av marken redan tagits i anspråk för bebyggelse. Den tredje och kanske viktigaste i detta sammanhang är definitionen av ökad täthet genom ett ökat antal invånare eller antalet bostäder inom en begränsad yta i staden (Jenks et al. 2003). Skillnaden mellan ökat antal boende och ökat antal bostäder är avgörande, då många av faktorerna som beskrivs angående en tätare stad stödjer sig på en ökning av befolkningstäthet och därmed en stegrande bostadstäthet. Gemensamt för de olika skildringarna är intensifiering- eller förtätning som begrepp. Det används för att beskriva processen kring hur ett område är bebyggt eller ska utnyttjas (Jenks et al. 2003). Vad som bör uppfattas är att Boyko & Coopers (2011) sammanfattning har som syfte att beskriva skiftande typer av mark som kan byggas på, samtidigt ska det beläggas att en del målsättningar kan tillgodoses med ökad koncentration av byggnader på begränsat utrymme. Dock betyder det inte att det får den effekten på ett annat ställe och därför är platsen där förtätningen skapas avgörande. Jacobs (2005) beskrivning angående social likställdhet och mångfald menar att för att skapa den mångfald som staden är i behov av så krävs det att vi kan uppfylla fyra viktiga kriterier. Först ett högt antal människor på en specifik plats, något som beskrivs av Boyko & Cooper (2011) som densitet av individer följaktligen befolkningstäthet. Detta ska dock ställas mot Jacobs (2005) som anser att forskning många gånger ser förtätning som likvärdig med trångboddhet. Detta menar hon är helt olika ting. Boyko & Cooper (2011) förklarar att genom att identifiera olikheter beträffande täthet bör uppfattningen inte behöva vara så oklar. För att föra diskussionen vidare ska här påpekas att sedan Gabrielssons (2006) analys har uppfattningen angående det offentliga rummet och aktuella resonemang förändrats mycket på grund av politiska förändringar. Resonemang som i mycket handlat om att värna

om välfärdsstaten och folkhemmet har idag mer närmat sig nyliberalism där statens inverkan minskar. Berger & Forsberg (2013) beskriver att planeringen påverkas av nutida planeringsideal och hur de kan uppfattas ur olika ideal som i sin tur omformar det offentliga rummet mycket på grund av förändrad politisk styrning. Dagens offentliga rum formas av liberala tankar och därav skapas det mycket för människors självständighet och äldre idéer om synergi raderas (Gabrielsson 2006).

2.6 Klasskonflikter präglar förtätningen

Sociala och ekonomiska funktioner ska sammansmältas och i dagens planering ha lika stor innebörd som miljömässiga funktioner. Här uppkommer stridigheter när kostnadseffektiv planläggning och ingripanden inte uppnår de miljömål eller sociala förutsättningar som eftersträvades och i dessa frågor får miljöfunktioner många gånger svårt att vidmakthålla sin position i samverkan med de andra (Nyström & Tonell 2012). I dagens hållbara stadsutveckling anses grönområden i förhållande till förtätningen som en anpassad del av utrymmet för att understödja biologisk mångfald samt skapa möjlighet för invånarna att utnyttja det gröna området för rekreation eller lek (Arnberger 2012). Individer som bor och lever i urbana miljöer anses behöva möjligheten att vistas i grönområden och med förtätning och en förväntad befolkningstillväxt blir efterfrågan större på offentliga grönområden och parker. Arnberger (2012) uttrycker att bostäder i anslutning till grönområden och parker i staden ökar i värde. Något som demonstrerar att individer i städerna föredrar att bo nära dessa områden vilket är påtagligt då exploatören ökat sin bebyggelse i centrala delar av staden nära parker och grönområden (Arnberger 2012). Tunström (2009) beskriver i sin doktorsavhandling att den upplevda hållbara staden uppnås genom förtätning inkluderad med begrepp som funktionsblandning och stadskärna. Motsatsförhållande anses vara stadsutglesning och funktionsseparering. Problematiken blir enligt Tunström (2009) de motsatsförhållanden som beskrivits och ger uppfattningen att man antingen har valet att förtäta staden eller glesa ut den, inget där emellan. De ledande riktlinjerna som förtätning, stadsmässighet och funktionsblandning har uppkommit som formuleringar på grund av den fysiska ideologin som planeringen av staden har idag (Tunström 2009). Ur ett internationellt perspektiv så sker inte förtätning ovillkorligen på bekostnad av grönområden eller parker. I ett svenskt perspektiv sker dock mestadels av förtätningen på bekostnad av grönytor. Det man bör vara medveten om är att många svenska städer är uppskattningsvis glesare och består av ett större antal grönområden (Lundgren Alm 2004). Detta skapar en konflikt mellan argument

för förtätning och en mångfunktionell grönstruktur och dess betydelse i staden, uttryckligen den täta staden eller den ekologiska staden. Fördelningen mellan ekonomiska, sociala och ekologiska faktorer skapar många konflikter bland alla inblandade i planeringsprocessen (Nyström & Tonell 2012).

2.7 Kritiska reflektioner

Det finns många aspekter som kan inkluderas i teorier angående förtätning. Jag har försökt begränsa mig genom att utnyttja Boyko & Coopers (2011) studie angående faktorer för förtätning. Det har också gjort att många delar av teorierna har sin utgång därifrån något som måste nämnas. Däremot ska man på samma sätt vara medveten om att deras presentation utgår från många samlade teorier angående förtätning. Vill också uttrycka att det finns många dimensioner till förtätning och en av dem som jag ändå vill belysa men som inte fått tagit speciellt mycket plats i arbetet är tankegångar angående kapitalets kretslopp, liberal påverkan på stadens utformning. Stadens kapitalisering och dess oanade konsekvenser i den byggda miljön. Rumslig rättvisa och de dimensioner det adderar. Här kan också uttryckas skillnader som kan finnas på internationell och nationell nivå. Noterbart är också att många av de presenterade forskningsöversikterna som har gjorts kommer från en anglosaxisk kontext och därav tolkas med viss försiktighet.

3. Metod och Material

Kapitlet beskriver de metoder som valts för att samla in materialet till uppsatsen. Vidare sker en förklaring av användbarhet samt kritiska resonemang kring vald metod. Studien har utgått från en textanalys där specifika kommunala styrdokument har granskats och därefter har en mätbar innehållsanalys gjorts av kommunala detaljplaner från Karlstad kommun.

3.1 Kvalitativ textanalys

Eftersom studiens syfte kräver en analys av ord och tolkningar anses en kvalitativ metod som det lämpligaste valet (Bryman 2011). Den kvalitativa metoden i den här studien innehåller hjälpmedel för att kunna eftersöka och förstå de underliggande visioner och värderingar som ligger till grund för innehållet i de granskade texterna. Det hade också varit möjligt att utgå från en kvantitativ metod genom att beräkna antalet tillfällen specifika begrepp eller särskilda ord förekommer i texten, men det kan dock i slutänden göra att viktiga faktorer utesluts, då tolkningen av siffror lyfts fram i en kvantitativ metod. Därför har valet för det empiriska materialet blivit en kvalitativ textanalys.

Fördelar med att analysera texter är att det ger forskaren en vidare problematiserings möjlighet av samhället. Textanalys som metod kan på detta vis framställa en uppfattning av hur skaparen av materialet beskriver och uttrycker sina ställningstaganden (Ahrne & Svensson 2015). Grundläggande syftet med en kvalitativ textanalys handlar om att anstränga sig för att påträffa underliggande teman och kategorier. Betydelsen av att finna dessa teman handlar om att hjälpa forskaren i förståelsen av det potentiella budskapet. Samtidigt är det viktigt att dessa teman och kategorier väljs ut efter hur betydelsefulla de är för det specificerade ämnet.

Textanalysen i uppsatsen kommer att bestå av en granskning av ett kommunalt styrdokument och här ligger fokus på benämningen förtätning. Underordnat kommer faktorer som har en faktisk betydelse för förtätning att belysas. Dessa faktorer kommer belysas genom att försöka läsa mellan raderna genom något som Bryman (2011) beskriver som semiotik. Betydelsen av detta handlar om att se igenom det som beskrivs i texten för att uppfatta underliggande definitioner som texten kan beskriva. Det uppmanar helt enkelt den som analyserar texten att också uppfatta det som inte är helt påtagligt (Bryman 2011). Det får dock inte vara så

oansenligt att analysen kan bli begränsad och viktig information blir ignorerad (Bryman 2011).

3.1.1 Urval

Dokument som selekterats ut för studien är Karlstad kommuns översiktsplan 2012. Den valdes för att den är det viktigaste dokumentet för de visioner och utvecklingsriktningar Karlstad kommun arbetar med. Den beskriver anledningar och avvägningar för det fortskridande arbetet med förtätning och även vilka faktorer som kan ha en avgörande roll för att förverkliga förtätningen.

3.1.2 Tillvägagångssätt

Textinsamlingen för det valda området har primärt skett på Karlstad kommuns översiktsplan. Textanalysen har fokuserat på innehållet i Karlstads översiktsplan (2012) som sedan kan kopplas till studiens frågeställningar och syfte. För att besvara frågeställningarna har dokumentet grundligt studerats med avsikt att uppfatta innebörden av texten som i sin tur ska hjälpa till att klargöra arbetets syfte. Analysprocessen som applicerats i det aktuella styrdokumentet har i tillämpningen utgjorts av en grundlig granskning. Detta för att upptäcka de delar av texten som berör argument angående förtätning som planeringsstrategi.

3.2 Kvalitativ innehållsanalys

Som komplement till textanalysen har jag i studien valt att utföra en kvalitativ innehållsanalys. Analysen är gjord på antagna detaljplaner inom Karlstad kommun som anses relevanta, för att se se i vilken utsträckning riktlinjerna i Karlstads översiktsplan (2012) angående förtätning kan urskiljas. Bryman (2011) beskriver att vid analys av dokument är kvalitativ innehållsanalys troligtvis den vanligaste analysformen genom att leta efter teman som kan vara bakgrund för den aktuella texten. När man utgår från en kvalitativ innehållsanalys menar Bryman (2011) att forskaren ska vara följdriktig och metodisk. Dock ska det inte gå så långt som till besatthet. Kodningen bör inte bli så formell, att kodningen blir avsevärt viktigare än tolkningen, för då förloras hela syftet med innehållsanalys. Grundtanken är att fokus läggs på tolkning av texter och inte vice versa, det vill säga med kodning (Johannessen & Tuft 2003). En kvalitativ innehållsanalys tillåter en klassiskt kvalitativ metod med kategorier och koder. Detta kan dock förändras under arbetets gång då

avsikten med kodningen är att tolka och bortse från det oväsentliga, alltså inte kvotera informationen.

Kontexten får en större innebörd i en kvalitativ innehållsanalys än den får i en kvantitativ (Bryman 2011). Johannessen & Tufte (2003) förklarar hur kvantitativ forskning försöker komma så nära sanningen som möjligt medan kvalitativ forskning anser att sanningen utgörs av läsarens uppfattning av kontextens betydelse. David Silverman (2001) beskriver begreppen reliabilitet och validitet i relation till innehållsanalys. Han utgår då från den kvantitativa analysen. Detta bör dock nämnas även om denna uppsats utgår från en kvalitativ analys. Genom innehållsanalysen upprättas kategorier utifrån forskarens ansats som utnyttjas för att räkna antalet beståndsdelar som lämpar sig inom de uppdelade kategorierna. Här uttrycks betydelsen av att begränsningarna mellan kategorierna bör vara tydliga så oömslutsamhet inte förekommer inom kategorierna. För att tydligt skapa reliabilitet och validitet beskrivs metodtillämpning och tillvägagångssätt i analysen under rubrik 3.2.2 samt begreppsdefinitioner som analysen är baserad på.

3.2.1 Urval av detaljplaner

Detaljplaner som har valts ut för att se i vilken utsträckning riktlinjer i Karlstads översiktsplan (2012) angående förtätning kan urskiljas, är alla antagna detaljplaner mellan 2013–2017. Totalt finns det 70 detaljplaner. Dessa planer valdes då de är relevanta utifrån Karlstads översiktsplan (2012). Hade antalet detaljplaner utökats med tidigare detaljplaner kan det antas, att dessa detaljplaner påverkats av tidigare översiktsplan och på så sätt inte har relevans för studiens syfte. Avgränsningen gjordes också för att lättare kunna hitta aktuella planer då sökningen av planer sker årsvis. Därför blir det svårt att hitta de antagna detaljplanerna för 2018 då sökning via Karlstad kommuns hemsida inte tillåter avgränsningen “antagna detaljplaner” innan räkenskapsåret är slut. Detta gör att sökningen då inkluderar detaljplaner i planeringsfas, samråd, och granskning vilket försvårar arbetet avsevärt för att få fram aktuella planer. Ett alternativ hade varit att endast ta planer som berörde Karlstad tätort, men att begränsa arbetet till endast tätort är svårt, då det är komplicerat att fastställa begränsningar angående vad som är tätort. För att kringgå den frågeställningen har beslutet blivit att välja alla antagna detaljplaner ett år efter att översiktsplanen antagits varit ett naturligt val. Kritik kan riktas mot att det kan bli svårt att skapa en bra helhetssyn om man inte tar med planer som inte redan blivit antagna. Här har avgränsningar gjorts då de troligtvis

inte förändrar undersökningens resultat, och som sagt detaljplaner som inte blivit antagna kan få stora förändringar innan de är antagna, och har därmed inte en säker relevans.

3.2.2 Tillvägagångsätt

Materialet i denna studie gör det möjligt att jämföra olika detaljplaner och deras innehåll som kan stödja förtätning. Analysen syftar till att redogöra för Karlstads nuvarande förtätning i relation till översiktsplanens beskrivning. Det handlar då om faktorer beträffande förtätning och hur de har hanterats. Den beskrivna innehållsanalysen är en viktig del av studien. Genom att överväga förtätning som en variabel kan analysen försöka beskriva bakomliggande faktorer.

För att lättare få ett helhetsperspektiv har detaljplanerna kategoriserats vilket lättare ger en översikt (Bryman 2018). Kategoriseringen har utgjorts av olika teman. Syftet är att antagna detaljplaner i tabellen (Bilaga 1) ska ge en bättre sammanfattning av i vilken utsträckning Karlstad kommun har arbetat med förtätning sedan översiktsplanen antogs.

Tabellen (Bilaga 1) är uppdelad i olika kategorier där detaljplanerna ordnats. Dessa är detaljplanens fastighetsbeteckning, den geografiska platsen, slag av åtgärd samt detaljplanens innehåll före ändring. Slutligen behandlar detaljplanen förtätning och i så fall vilken sorts förtätning. Tabellen (Bilaga 1) är endast till för att lättare skapa en tydligare bild av Karlstads detaljplaner och i vilken utsträckning förtätning sker eller inte. Här ska understrykas att det ibland kan vara svårt att kategorisera detaljplaner som i de fall där en verksamhet på en plats måste omplaceras. Flyttas den till en plats som inte har exploaterats, så kommer den nuvarande och den nya planen att sättas i samband med utvidgning av Karlstad. Dessa slag av associationer kommer att uteslutas ur tabellen för att inte försvåra eller på annat sätt skapa förvirring. Det förstärks också genom att det uttryckligen har beskrivits att det endast är antagna detaljplaner som kommer att omfattas av tabellen. Geografisk plats för detaljplanen har använts för att uppmärksamma hur långt ifrån centrala delar av Karlstad den är belägen samtidigt som det kan förmedlas hur planen står i förhållande till Karlstads visioner.

Beskrivningen av vilken typ av plan det handlar om grundar sig på att veta vilken typ av verksamhet planen behandlar för att kunna klassificera förtätningen. Kategorin kallad sorts förtätning den representerar vilken sorts förtätning och skiljer på "människor" och "byggd form" Människor har i detta fall fått representera en förväntad ökning av individer på den geografiska platsen. Det vill säga, om planen kan förväntas skapa en ökning av antalet

bostäder, och därför också antal hushåll på platsen. Byggd form representerar istället en förväntad ökning av ytan byggda hus i form av tillbyggnationer eller nybyggda objekt på platsen. Alltså om det som finns byggt på platsen förväntas öka till storleken eller om det ska byggas nya hus. Denna tudelning kan uppfattas som en generalisering men det finns fördelar som gör klassifikationen begriplig och underlättar överskådligheten. Enstaka tillfällen finns där förtätning bland redan befintliga byggnader ökar, som till exempel en ökning av antal våningar eller utbyggnad för sophantering, uterum, etcetera. Den reflektionen bör finnas med om man använder tabellen.

3.3 Kritik av metodval

Trots att metoden passar bra för denna undersökning är den inte helt okomplicerad. Kritik som redan beskrivits angående kvalitativ forskningsstrategi är den överhängande risken att analysen kan bli ensidig, vilket i sin tur riskerar att influera resultatet av studien. Därav är det av yttersta vikt att analysen är transparent och att de fastställanden som görs i undersökningen är begripliga för mottagaren att uppfatta (Watt Boolsen 2007). Med insikt av påverkan av den subjektiva rollen kommer det läggas betydande motivering i de analytiska konsekvenserna och de samband som uppfattas för att läsaren lättare ska kunna följa med (Watt Boolsen 2007). Då studien omfattar en kommuns översiktsplan och dess detaljplaner kan den närmast beskrivas av vad Bryman (2011) benämner som fallstudie. Därmed bör det uppfattade resultatet och avbildning till andra kommuner göras med stor aktsamhet. Resultatet i studien kan inte representera alla kommunens uppfattning angående förtätning, men kan användas för att jämföras med andra kommuner och på så vis stödja forskningen i det aktuella ämnet (Bryman 2011).

Ett problem som uppstod grundar sig på att innehållsanalysen har sitt ursprung i kvantitativ forskning vilken utgick från att dela upp data som metod (Johannessen & Tuft 2003). På grund av detta har det ibland i kodningen uppstått konflikter mellan att koda på rätt sätt eller att utgå från sammanhang. Exempelvis angående “sorts förtätning som i kodningen uppdelades i “människor” och “byggd form”. När denna konflikt har uppstått har sammanhanget och därmed valet av vad som passar bäst fått en avgörande roll. Något som kan ifrågasätta studiens tillförlitlighet. Här gjordes en avvägning där bedömningen blev att denna generalisering skulle ingå i analysen.

3.3 Etiska frågor

Angående etiska angelägenheter anses det viktigt att nämna de regler och strukturer som finns och att de följts under studiens arbete. Då studien inte har inneburit någon kontakt med informanter eller andra individer för att uppnå studiens syfte har det heller inte funnits anledning att beskriva att ett sådant deltagande bör ske frivilligt och inte är ett tvång (Vetenskapsrådet 2002). Skulle studien innefatta informanter så bör de informeras om villkor och i vilken utsträckning de väljer att delta samt rätten att utan åtgärd avsluta deltagandet om de så vill. Informanter har även rätten att delta anonymt och bör även informeras om detta (Vetenskapsrådet 2002). Uppsatsen har inte berört moraliska krav med något material som kan relateras till specifika individer och det material som använts har endast haft som grundläggande ändamål att användas som information för studien (Vetenskapsrådet 2002).

4. Empiri

I detta kapitlet presenteras studiens empiriska material i form av ”*Karlstads Översiktsplan 2012*” och antagna detaljplaner inom Karlstad kommun mellan 2013-2017 sammanlagt 62 stycken, här ges också en kort beskrivning angående förutsättning för att ta fram översiktsplan och detaljplaner med hänsyn till vad lagen uttrycker. Översiktsplanen presenteras övergripligt inkluderat med teman som synliggjorts angående Karlstads förtätning och de faktorer som belyses för att möjliggöra de visioner som presenteras. Därefter görs en kategorisering av detaljplanerna för att försöka redogöra i vilken utsträckning översiktsplanens målsättningar visualiseras.

4.1 Översiktsplan och detaljplaner

I plan- och bygglagen finns stadgar angående upprättande av detaljplaner. Den inledande processen startar med ett planbesked som därefter fortsätter med ett planprogram. Vidare måste ett samråd ske som syftar till att ge alla insyn och möjlighet till påverkan angående förslaget. Därefter kommer granskning som ger ytterligare möjlighet att lämna synpunkter och efter detta kommer antagande av planen. Om det finns skäl kan detaljplanen även överklagas om synpunkter som lämnats in i tidigare skede inte tillgodosetts eller bemötts med hänsyn till lagen (SFS 2010:900). Dokument som uppkommer under planprocessen mestadels med detaljplaner och medföljande planbeskrivningar är det som ligger till underlag för att producera detaljplanen. I plan- och bygglagen (SFS 2010:900) finns även stadgar angående översiktsplanering. Här förklaras de regler som gäller angående utformningen av översiktsplanen. Det primära fokuset är att beskriva målsättningen för den långsiktiga utvecklingen av kommunen avseende den fysiska miljön. Här finns stadgat hur mark- och vattenområden ska utnyttjas samt hur man använder, utvecklar och bevarar redan befintlig byggd miljö. Detta dokument har stor innebörd för planeringen av kommunens mark och vatten och skapar de viktiga riktlinjer som kommunen ska följa trots att den inte är något rättsligt dokument till skillnad från detaljplaner. Sedan beskrivs att kommunen har rätten att pröva mark- eller vattenområdes lämplighet för bebyggelse eller andra konstruktionshandlingar och dess utformning (SFS 2010:900). Planering av städer är konstant en avvägning mellan olika starka intressen från markägare, aktörer, kommuner, grannar och exploatörer. Planeringen får ofta långtgående konsekvenser som för den delen inte behöver vara dåliga, men erfordrar medvetenheten att det påverkar utformningen av samhället så som

bostäder, handel och möjligheten till arbete och nöjesutbud. Här finns också möjligheterna för bevarande av natur- och kulturmiljöer och rekreationsområden (Nyström & Tonell 2012).

4.2 Karlstads översiktsplan

Översiktsplanen är en kommuns verktyg för att beskriva kommunens visioner för mark- och vattenytor. Denna plan måste varje kommun utarbeta och hålla uppdaterad. Det ställs också krav på att kommunen för en öppen dialog med allmänheten, omkringliggande kommuner, berörda myndigheter och andra som kan ha betydande intresse av utformningen av planen. Översiktsplanens funktioner har flera infallsvinklar som bland andra behovet av att fungera som fundament för planering i kommunen, samt att uppmärksamma allmänheten och andra intresserade angående utvecklingslinjer för kommunens byggda miljöer (Karlstad översiktsplan 2012).

4.2.1 Vision

Karlstad kommuns översiktsplan beskriver tydligt att kommunens invånare är förutsättningen för att lyckas med de övergripande målen som formuleras som tillväxt och välfärd. Att skapa trivsel för alla invånare samtidigt som de kan känna stolthet över sin stad. Hållbarhet är en ledstjärna inom arbetet kring översiktsplanens vision. Dessa uttrycks genom tre delar “En attraktiv stad som växer” som uttrycker ekonomiska faktorer, “En stad för alla” som demonstrerar sociala aspekter och “Den goda gröna staden” som beskriver de ekologiska delarna. Övergripande demonstreras kommunens gemensamma funktioner genom uttrycket “En kommun i gott skick” (Karlstad översiktsplan 2012).

4.2.2 Stadsbildsprinciper

För att kunna försäkra Karlstad kommuns utveckling gällande att bebyggelse beskriver översiktsplanen olika inriktningar som fokuseras på (Karlstad översiktsplan 2012).

- Förbättrade möjligheter till offentliga kommunikationer.
- Förtäta och förfina staden utan att försämra möjligheterna till grönområden.
- Hänsyn till presumtiva översvämningar i planeringen.
- Ökad tillgång till Väner- och vattennärhet.

Vidare beskrivs även centrala målsättningar i översiktsplanen.

- Att öka tätheten i de centrala delarna av Karlstad genom att antalet boende inom en radie av 4 km ska ackumulera.
- Vid exploatering inom staden ska möjligheten till att använda alternativ för bilen tillgodoses genom kollektivtrafik eller cykel.

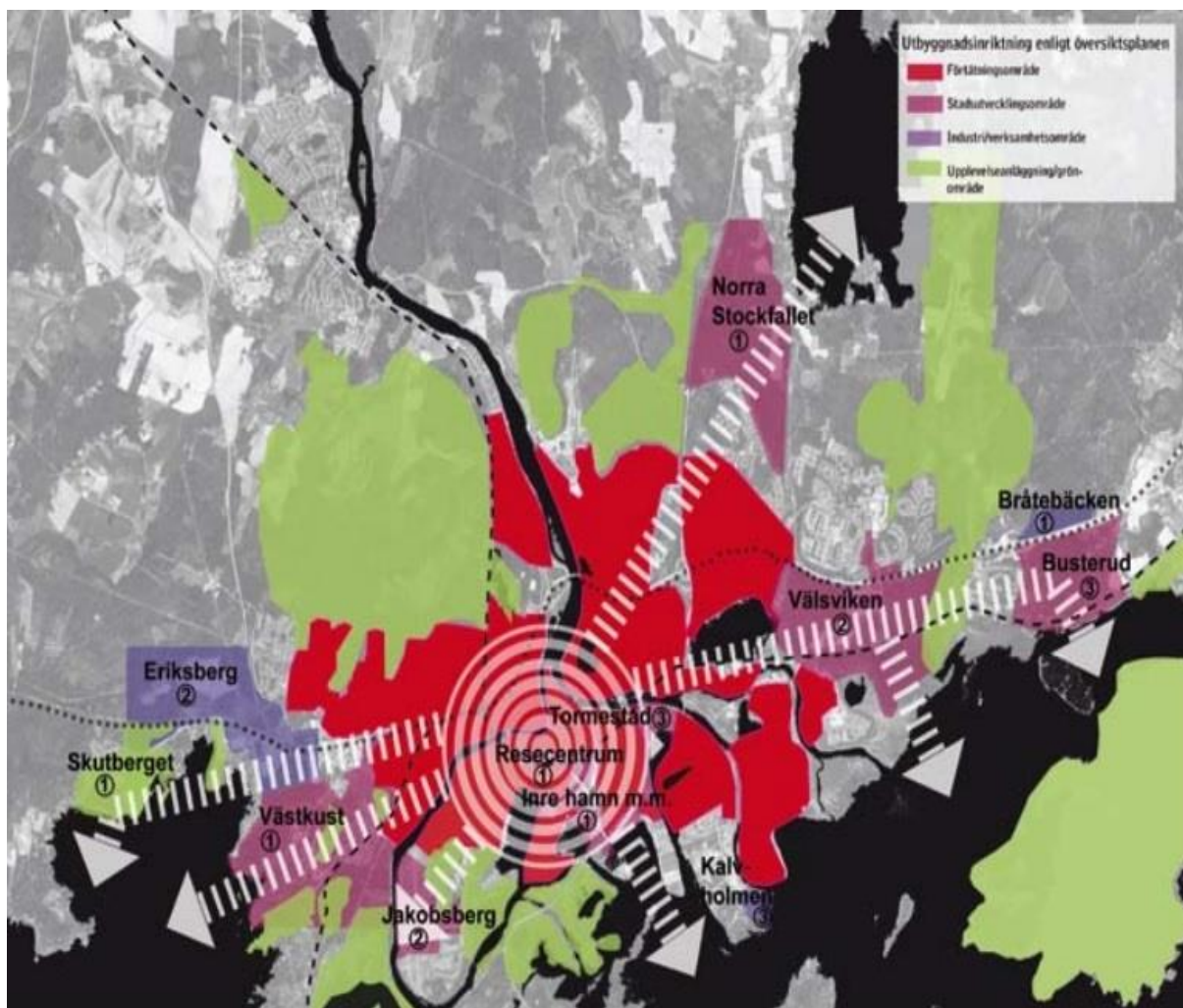
4.2.3 Transport

Översiktsplanen uttrycker problem med att mycket av Karlstads resande utgörs av bilresor. Dessa är trafikskador, buller och luftföroreningar orsakade av både person- och godstransporter. För att försöka motverka behovet av bilen har en strategi tagits fram för att skapa möjlighet för invånare och besökare att utnyttja buss och cykel istället för fossila transportmedel. Detta är något som uttryckligen är en modell inom Karlstads kommuns hållbara utveckling för att skapa en trevligare omgivning och bättre hälsa för individer i staden, och genom minskad miljöpåverkan från transportmedel får man en mer levande stad (Karlstad översiktsplan 2012).

4.2.4 Förtätning

Karlstad översiktsplan uttrycker behovet av att förtäta staden i centrala delar. Karlstad har som många andra städer under lång tid utvecklats utifrån bilens möjligheter och därav skapat en stad där olika funktioner har stor geografisk spridning, vilket i sin tur gjort att möjligheten till handel, service och nöjen i centrala delar har varit otillfredsställande. Det har också försvårat för kollektivtrafiken att konkurrera på samma premisser som bilen. Med en ny målsättning att bygga staden inåt har Karlstad försökt förändra denna bild av staden. Det har också gjort att delar av staden har sett stora förändringar inom utnyttjande av mark.

Uttryckligen nämns omvandlingsområden som Inre hamn och Tormestad som förändrats för att skapa möjligheten till vattennära bostäder i centrala lägen. Uttrycket förtätning förekommer också som ett sätt för att utnyttja delar av staden, som tidigare varit parkeringsplatser, vägar, tillbyggnader och lucktomter, för att öka stadens densitet. Det positiva med förtätning kommer till uttryck i att utnyttja redan befintlig struktur och försörjning, samt att utöka kollektivtrafikens möjligheter, samtidigt som man undviker att ta jordbruks- och naturmark i tätortens närhet i beslag (Karlstad översiktsplan 2012).



Figur 2 Vision angående utbyggnadsriktning (Karlstad översiktsplan 2012, s17)

Karlstads vision beskrivs genom utökade centrala bostadsmöjligheter med större utbud inom service, verksamheter och nöjen se Figur 2. Översiktsplanen beskriver också att det finns negativa konsekvenser av förtätning i centrum. De beskrivs som minskade grönområden, försämrad överblick och ökade bullernivåer. Här finns också högre kostnader för att förvandla industrimark till bostadsmark. Uttryckligen ska förtätning skapas med försiktighet

när det gäller att ta grönytor eller offentliga platser i anspråk. Förtätning ska ske där möjligheten till hållbart resande finns och effektivisering av energifaktorer kan åstadkommas. Karlstads översiktsplan pekar på väldigt specifika regler beträffande avstånd som är godtagbara för kollektivtrafiken och avstånd vid utnyttjande av cykel (Karlstad översiktsplan 2012). Förtätningen av Karlstad centrum ska skapa underlag för kollektivtrafiken. Karlstad översiktsplan anger att förtätning bör ske i närheten av redan befintlig infrastruktur och kollektivtrafik. Förtätning är enligt översiktsplanen rätt väg att gå för den hållbara utvecklingen om den uttryckligen görs på rätt sätt. Förtätning uttrycks många gånger som en åtgärd som omfattar hela tätorten alltså "Utbyggnad bör i första hand ske inom orten genom förtätning" sidan 49 i översiktsplanen. Uttrycket återkommer på flera ställen i texten, oftast beträffande tätorterna i nära anslutning till Karlstad. Fokus angående förtätningen och vilken förtätning man vill åstadkomma syns tydligast i fokuseringen på centrala delar av Karlstad. Här sägs också att en stor del av arbetet med förtätning i Karlstad fokuseras till centrala delarna i Karlstad. Karlstads förtätning upplevs vara starkt förenad med uttryck som hållbart resande, attraktivitet och god utveckling med fler inflyttade medborgare (Karlstad översiktsplan 2012).

4.2.5 Fördelning

För att tydligt beskriva behoven i Karlstad beskriver översiktsplanen olika delsträckor för staden. Här ges företräde i första hand till utökning av ändamålet förtätning av centrum, resecentrum samt utveckling av stadsdelar som Inre hamn, Norra Stockfallet och Västkust. Här pekas också på vikten av att utveckla upplevelsevärden och verksamhetsområden som exempelvis Välsviken. I nästa skede ska arbetet med trafikfrågor till Bergviks köpcentrum och stadsdelen Eriksberg förhoppningsvis vara lösta, så arbetet med ökad förtätning kan fortskrida, samt även utökat arbete med Västkust och Välsviken som anses ha stor potential för stadens utveckling. Vidare ska utveckling ske mellan stadsdelar utanför centrum som möjliggör att de kan kopplas samman genom förbindelser av bostadsområden och verksamheter (Karlstad översiktsplan 2012).

I sista momentet ska förtätningen fortfarande vara ledordet för arbetet med staden. Nu ska utveckling av stadsdelar med längre avstånd från stadens centrum utvecklas med krav på ny infrastruktur och kopplingar till närliggande stadsdelar. Exploatering av delar av staden som möjliggör en helhet är här aktuellt för att skapa en sammansatt stad. Här beskrivs behoven av

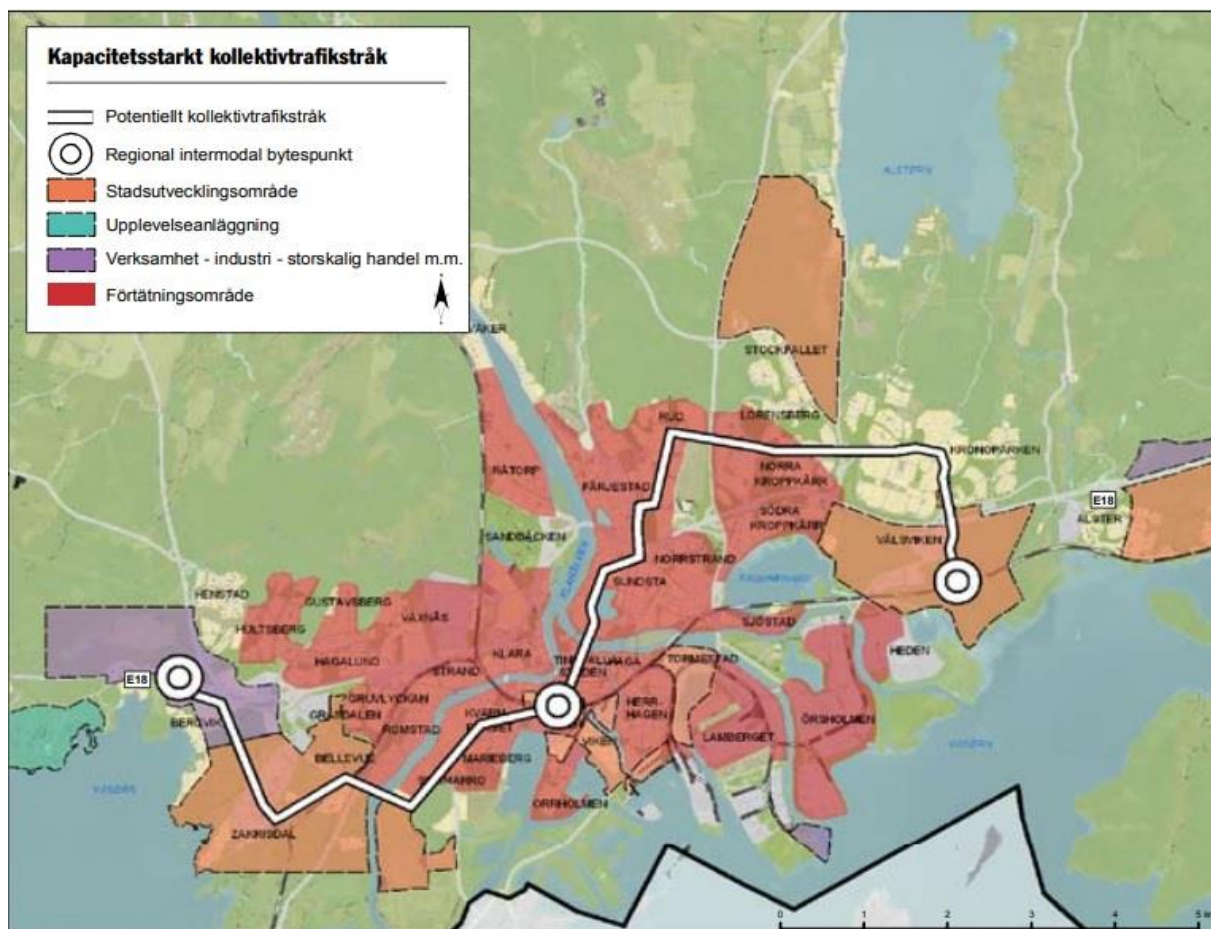
en hållbar utveckling genom kollektivtrafik, cykel och promenadstråk, innovativa möjligheter för energiförbrukning samt bättre förutsättningar för handel och service (Karlstad översiktsplan 2012).

4.2.6 Mobilitet

Karlstad översiktsplan beskriver vikten av möjligheten för individer och gods att förflytta sig inom kommunen och utanför. En förutsättning för utveckling av staden ställer stora krav på förändringar inom mobila rörelsemönster samt utnyttjandet av alternativa färdmedel. Alla specifika delar av översiktsplanen beskriver behoven av hur lösningen för transport bör beaktas och formuleras som en viktig åtgärd i utvecklingen. Översiktsplanen beskriver ökande behov som kan möjliggöra för angränsande kommuner att färdas till och från Karlstad. Detta uttrycks också genom regionala program som översiktsplanen redogör för. Positiva resultat av utvecklingen av transportmöjligheterna beskrivs genom miljö-, handel- och sociala effekter (Karlstad översiktsplan 2012).

4.2.7 Cykel-, gång- och kollektivtrafik

Kollektivtrafiken får stort utrymme i Karlstads översiktsplan. Detta är tydligt genom hela översiktsplanen då det är ett ämne som nämns i varje utvecklingsområde. Förtätning anses också som en lösning för att utveckla kollektivtrafiken. Detta stödjer Karlstads behov av att minska transportsträckor vilka i sin tur kan leda till en trivsammare stad och reducera miljöpåverkan. Kollektivtrafiken ska möjliggöras för alla och viktiga stråk ska förbättras för att fler ska få tillgång till och utnyttja tjänsten se Figur 3 (Karlstad översiktsplan 2012).



Figur 3 Vision angående kollektivtrafikstråk (Karlstad översiktsplan 2012, s71)

Kollektivtrafiken anses också stödja viktiga ekonomiska inslag för den centrala handeln i Karlstad och är en åtgärd för behovet av att öka människoflöden. Cykel- och gångtrafik demonstreras på liknande sätt som kollektivtrafiken och fokus ligger på att skapa förutsättningar att kunna konkurrera mot bilens övertag. Nya bostäder och exploatering ska möjliggöra att cykel och kollektivtrafik är ett bra alternativ som färdmedel. Förtätningen av staden ska främja ett hållbart resande genom kollektivtrafik och cykel (Karlstad översiktsplan 2012).

4.2.8 Resecentrum

Ett stort projekt i Karlstads översiktsplan är utvecklingen av resecentrum. Här ligger fokus på att öka ekonomiska värden och skapa goda förutsättningar för Karlstad centrum. Genom att utveckla redan befintlig järnvägs konstruktion och regional kollektivtrafik anses flödet av varor och människor utvecklas i positiv riktning. Här sägs också att genom förbättrade kommunikationer ökar möjligheten att fler väljer Karlstad som bostadsort, arbetsplats eller besöksstad. Verksamheter och lokal kollektivtrafik gynnas och kopplas till regionala insatser. Utvecklingen av resecentrum bidrar till att centrala delar av Karlstad kan sammankopplas till närliggande områden som ur ett vattennära alternativ ses som attraktiva för verksamheter och bostäder. Resecentrum skapar också möjligheten för redan befintlig struktur att utvecklas för att möta en ökad ström av individer. Åtgärder som krävs enligt Karlstads översiktsplan för att förverkliga resecentrum är en utökad tillgänglighet för att kunna ta sig till och från området, såväl för kollektivtrafiken som för cykel- och gångtrafikanter (Karlstad översiktsplan 2012).

4.2.9 Översiktsplanens övergripande uppfattning

Förtätning har fått stort utrymme i Karlstad kommuns översiktsplan. Faktorer som kollektivtrafik och motiveringen att efterfrågan på centralt belägna bostäder hela tiden ökar är omständigheter som anses förstärka behovet av förtätning. För att gynna nya byggprojekt och skapa en eftertraktad tillgänglighet anses det viktigt att skapa gynnsamma transportmöjligheter som är anpassade för Karlstads växande bostadsförsörjning. Detta ska i sin tur leda till att kollektivtrafiken blir ett konkurrenskraftigt alternativ för resenärer. Företräde ska lämnas åt bostadsbyggande i de centrala delarna av Karlstad och utmed de stora trafiklederna som skall anpassas för kollektivtrafik. Resecentrum ska ha en central roll i förutsättningarna för att skapa en bättre utnyttjad kollektivtrafik (Karlstad översiktsplan 2012). Tillgänglighet är en plats som det är naturligt och enkelt att transportera sig till. Det finns flera innebörder med tillgängligheten förutom de angående förflyttning. Översiktsplanen beskriver behovet att människor har nära till aktiviteter, funktioner och andra värden. Här nämns bland annat bostäder, grönområden och kommersiell service för att skapa en bra funktionsblandning. Uttryckligen vill man arbeta med att kollektivtrafiken utökas och samtidigt effektiviseras med nya färdleder. Fotgängare och cyklister ska ges ökat företräde samt ökad trygghet i trafiken (Karlstad Översiktsplan 2012). En logisk följd av detta är att kollektivtrafiken är ett angenämt ämne angående stadens utveckling. Karlstad har utvecklat en tydlig linje för kollektivtrafiken. Karlstad bör utvecklas genom hållbart resande där

invånare väljer att färdas med kollektivtrafik, cykel eller gående och det är något som det arbetats flitigt med när Karlstad växer. Förtätning kan upplevas som ett tillvägagångssätt för att understödja kollektivtrafiken i översiktsplanen där det hållbara resandet har fått stort utrymme. En annan orsak till att man försöker öka antalet individer som väljer kollektivtrafik kan också vara ekonomiska såväl för kommunen som för brukarna. Karlstad kommun uttrycker att genom utformningen av Resecentrum kan man förstärka kopplingarna mellan nuvarande centrum, viken, inre hamn och stadsträdgården. Detta bör följaktligen leda till att färre väljer bil och istället använder andra färdmedel, alltså den utökade kollektivtrafiken. Resecentrum skapar även förutsättningar för att öka antalet individer som väljer tåg för att resa till och från Karlstad. (Karlstad Översiktsplan 2012). Översiktsplanen beskriver att även Resecentrum har ekonomiska fördelar som hjälper den hållbara utvecklingen. I översiktsplanen uttrycks att förtätning ökar de ekonomiska förutsättningarna som bör gynna Karlstads utbyggnad av Resecentrum. Något som också bör innebära ökade ekonomiska förutsättningar vilka blir positiva för andra närliggande regioner som ansluts via tågtrafiken (Karlstad Översiktsplan 2012). Förtätningen ska också hjälpa till att skapa bättre företagsklimat för affärer, vård- och omsorg och tillgänglighet till platsbundna områden. Omväxling i de bebyggda områdena som förtätning tillför anses utöka Karlstads attraktion (Karlstads Översiktsplan 2012). Översiktsplanen för Karlstad kommun har även beskrivande mål med närliggande tätorter i områden med tydliga program som hjälper till att motsvara hela kommunens vision. Översiktsplanen har alltså sitt fokus på centrala delar av Karlstad och tätorter som uppfattas som möjliga tillväxtorter (Karlstad Översiktsplan 2012). Utvecklingen av Karlstad är tydlig. Förtätningen ska ske med fokus på centrala delar av kommunen, fränsett några inslag i stadens periferi där angivna platser för bostadsbyggande på åkermark kan tas i anspråk. Beskrivningar av tätbebyggelse avser även bebyggelse som inte är i de centrala delarna av Karlstad och det kan vara viktigt att påpeka (Karlstad Översiktsplan 2012).

4.3 Detaljplaner

Åtta detaljplaner har helt uteslutits från arbetet då de inte har gått att få tag på inom rimlig tid för uppsatsen. (Bilaga 1) listar de valda i tabell detaljplanerna för perioden. Av de 62 detaljplaner som granskats från 2013 - 2017 handlar endast 18 av dem om centrala delar av Karlstad. Detaljplanerna uttrycker tydligt om planen finns i centrala delar av staden och när den inte är placerad centralt uttrycks avståndet i kilometer. 42 av de 62 granskade

detaljplanerna uttrycker att avståndet till centrum är 2 kilometer eller mer. Tio av dessa detaljplaner ligger utanför Karlstad tätort och noterbart är att de är belägna i annan tätort som tillhör Karlstad kommun exempelvis Molkom och Skattkärr.

Generellt för detaljplanerna som också kan skilja dem åt, är exempelvis byggrätter som på ett eller annat sätt leder till möjligheten att öka volymen på höjden på redan befintliga bostäder eller tillåtelse att bygga ut större på samma tomtarea, och i vissa fall möjligheter att applicera tillbyggnader exempelvis diverse uthus. Även nybyggnation av bostäder och verksamheter liksom möjligheten att bygga soprum, miljöstationer eller komplementbyggnader och detaljplaner som behandlar utökning av byggnader för centrum med handel, kontorsverksamhet eller det allmänna som kommunal service och till exempel vårdenheter. Sist finns det även planer som inte i någon större utsträckning påverkar förtätning såsom detaljplaner utformade för att bibehålla kulturella inslag eller små ändringar av mindre betydelse. Här ska understrykas att många av detaljplanerna är av liknande karaktärer, där ingen specifik sorts bebyggelse kan anses som dominerande över den andra, trots att de behandlar spridda delar av kommunen. När detaljplanen handlar om utbredning så sker det alltid på natur- eller skogsmark.

4.3.1 Förtätar

Det syns tydligt att Karlstads arbete med förtätning sker genom ianspråktagande av grönytor och befintliga parkeringar. Tabellen (Bilaga 1) visar att Karlstads detaljplaner har både förtätning och utbredning. Förtätningen sker i stor utsträckning mest i Karlstads centrum, medan utbredningen sker i större grad i mindre tätorter runt om i kommunen, samt i utkanten av Karlstad tätort, ofta genom exploatering av skog för nya bostadshus.

Av de 62 granskade detaljplanerna handlar 43 av dem om någon sorts förtätning. Av de 43 planerna angående förtätning handlar 31 av dessa i viss utsträckning om en ökning av möjlighet för ökade antal bostäder. Av de 31 planer som beskriver en ökad möjlighet till bostäder handlar 12 detaljplaner om förtätning av bostäder i centrala delar av Karlstad. 17 av de 31 detaljplanerna skapar en möjlighet till ökning av bostäder som är placerade utanför vad som anses vara centrum men uttryckligen inom Karlstad tätort. De resterande två är placerade utanför Karlstads tätort se Figur 4.

| | |
|--|--------|
| Totalt antal detaljplaner | 62 st. |
| Totalt antal detaljplaner som behandlar förtätning | 43 st. |
| Utesluter förtätning helt | 18 st. |
| Ej kategoriserad | 1 st. |
| | |

| | |
|---|---------------|
| Totalt antal detaljplaner som behandlar förtätning | 43 st. |
| Förtätning bostäder "människor" | 25 (31) * st. |
| Förtätning "byggd form" | 18 (12) * st. |
| * Förtätning i detaljplaner som inkluderande både "människor" & "byggd form" har kategoriserats i "byggd form" men kan utifrån vad som byggs flyttas till "människor" | |
| | |

| | |
|---|--------|
| Detaljplaner som behandlar någon sorts förtätning av bostäder ("människor") | 31 st. |
| Förtätning av bostäder i centrum | 12 st. |
| Förtätning inom Karlstad tätort ej centrum | 17 st. |
| Förtätning utanför Karlstad tätort | 2 st. |
| | |

Figur 4 Detaljplanernas fördelning

Fyra detaljplaner behandlade bygglov för fritidshus eller småhus. Detta kan delvis antyda att antalet människor kommer att öka på den bestämda platsen, men det är dock svårttytt, och frågan är om det kan beskrivas och relateras till som förtätning, samt i vilken utsträckning det överensstämmer med Karlstads önskan att växa med hänvisning till översiktsplanen.

Alla detaljplaner som handlar om utbredning berör bostäder förutom en som involverar industrimark och alla dessa planer tar skog eller natur i beslag, alla utom en ligger i utkanten av Karlstad tätort eller i annan tätort förutom en del av Kv Trädlärkan 10 som ligger 2 km från centrala delarna av Karlstad. Av de totala detaljplanerna som benämns som förtätning är fyra belägna i annan tätort än Karlstad varav två uttrycker bostäder.

Som nämnts ovan uttrycker 43 detaljplaner något sorts förtätning och av dessa är det 25 som endast uttrycker ökning av "människor" i bostäder och utesluter "byggd form" i den mening att människor endast kommer röra sig i det geografiska området specifika tider. På samma sätt så benämner 18 detaljplaner utökad "byggd form" och av dessa finns det 6 stycken som

inte utesluter möjligheten till bostäder. Dessa har i Figur 4 placerats som förtätning “byggd form”.

Det finns 18 detaljplaner som utesluter eller inte beskriver någon förtätning, vidare en detaljplan har inte fått någon placering utifrån förtätningen, då den endast beskriver förändring genom en byggd bro i geografin ”Färjestad 2:1”.

För att sammanfatta de granskade detaljplanerna så är det stor spridning i vad detaljplanerna syftar till, fast de tillhör liknande kategorier. Detaljplanerna uttrycker tydligt sitt avstånd till vad som i Karlstad anses vara centrum och i vilken utsträckning de har syftet att öka antalet människor på platsen både som faktor “människor” eller “byggd form”. Det man uppmärksammar är placeringen av ökad bebyggelse och vilken sorts bebyggelse man vill uppföra. Detta bör tas med till diskussionen där detaljplanerna ställs mot hur Karlstad kommun formulerar sin förtätning i översiktsplanen.

5. Analys

I detta kapitel kommer uppsatsens insamlade material att analyseras i förhållande till presenterade teorier. Diskussionen kommer utgå från tabellen (Bilaga 1) som tagits fram och därefter sätts det i förbindelse med uppsatsens syfte och frågeställningar som i sin tur analysen ska besvara.

5.1 Förtätningens panorama

Förtätning sker i staden genom en ökning av människor eller att antalet byggnader blir fler och tätare. Hur vi mäter täthet varierar men något som ofta påträffas är stadens samlade bebyggda area, antalet individer på en bestämd plats och hur stor del av en specifik plats som är bebyggd. Med hjälp av studien från Boyko och Cooper (2011) och deras kategorisering angående förtätning kan vi närma oss och bättre förstå den. Att sätta upp målsättningen att förtäta i syfte att skapa hållbarhet eller skapa förutsättningar för en bättre hälsa blir svårt att begripa. Istället bör förtätning uppfattas som en modell där olika delar av förtätning beskrivs i enlighet med eftersträvarade villkor. Kategoriseringen gör det fortsättningsvis fortfarande svårt att skilja på om förtätning bör ses som något gynnsamt eller avvikande. I Boyko & Coopers (2011) studie förklarar de att resultaten som de olika forskarna presenterar ibland möjliggör en allmän tillämpning medan andra är svåra att göra på grund av i vilka sambandtillämpningen görs. I vilken utsträckning en hög andel förtätning är godtagbart avgörs av ekonomiska, geografiska och kulturella faktorer. Detta kan förslagsvis demonstreras genom uppfattningen av trångboddhet på en geografisk och kulturell plats och kan vara det genomsnittliga på en helt annan geografisk och kulturell plats. Mycket av det som presenteras i Boyko & Coopers (2011) studie är möjligtvis giltigt i Sverige. Dock bör man vara medveten om att kulturella och geografiska skillnader är av betydelse. Studierna i artikeln kan med en kritisk blick påverkas av individuella tolkningar då individer som medverkat i forskningen har sina egna uppfattningar angående den plats de bor och rör sig i. Samtidigt påverkar förståelsen och handlandet det slutgiltiga resultatet. Geografiska sammanhang och utformning berör hur täthet tolkas i samverkan med naturen, arkitekturen och ljud som finns i den direkta närheten. Bevisligen kommer förväntningar av reaktioner och det är inte möjligt att separera täthet från dess omgivning. På samma sätt uttrycker Johansson (2016) sig angående förtätning. Faktorer för en hållbar stad har varierande utgångar beroende på var staden är placerad och hur man försöker skapa de förutsättningar man vill åstadkomma med förtätningen. Täthet som uttryck är inte något som automatisk skapar ett hållbart

samhälle eller på något annat sätt är underlag för att människor väljer att flytta till det utstakade området (Radović 2009).

Begreppet förtätning är stort, Rådberg (2003) uttrycker vikten av fokusering angående förtätning och att specificera och utnyttja stadens individuella egenskaper. En kombination av det fysiska rummet och stadens funktionalitet efter sina omständigheter. Stadens rumsliga förhållanden blir inte självklart bättre på grund av att staden förtätas genom ianspråktagandet av omoderna ytor. Rådberg (2003) anser på liknande sätt som Jacobs (2005) att mångfald och förnyade rörelsemönster är avgörande för att skapa en stad som kan hantera och rymma den eftersträvade ökade densiteten.

Urbaniseringens ökade framfart har skapat svårigheter och andra krav på planeringen av staden med aspekter som avser hållbar utveckling (Saaty & Sagir 2012). Kulturella former och stadens uttryck är en viktig del i städernas framväxt. Strukturer för staden och viktiga grönområden bör bevaras. Dessa klimatmässiga och ekonomiska omständigheter stöder en förtätning av staden och detta skapar de förutsättningar som minskar privata mobila alternativ till förmån för bättre miljövänliga (Adams 2009). Uttryckligen beskriver Boyko och Coopers (2011) studie att faktorer angående förtätning är svårtolkade och skapar debatter för och emot. En faktor kan skapa svåra omständigheter i andra aspekter och utföranden, vilket skapar konsekvenser beträffande huruvida förtätning är bra eller dålig. Därav lämnas angelägenheten öppen då den bevisligen är svår att fastställa.

5.2 Karlstads förtätning

Av granskningen som gjorts av Karlstad kommuns översiktsplan kan det fastställas att förtätning är något som utmärker sig. Tydligast är det i centrala Karlstad inklusive inre hamn och runt resecentrum. Motiveringen angående förtätningen runt resecentrum är möjligheten att skapa förutsättningar för att fler använder kollektivtrafiken som i sin tur skapar grund för vidareutveckling av det fortsatta arbetet med kollektivtrafik. Till skillnad från det nationella perspektivet för kollektivtrafik där fokus ligger på att det är ett bra alternativ ur ett miljöperspektiv, upplevs i Karlstads översiktsplan att kollektivtrafikens fokus handlar om restider och alternativ för bilen. Miljöaspekter är representativa angående kollektivtrafiken men får stå lite åt sidan medan andra aspekter förstärks. Går vi tillbaka till vad Berger & Forsberg (2013) förklarar angående idealiska konstateranden inom svenskt

samhällsbyggande, ser vi att rådande uppfattningar sätter sin prägel, som i sin tur kan uppfattas som opartiska, fast det följaktligen inte behöver vara så. Tunström (2009) anser att förtätning som ideal har idag en självklar plats i stadsplaneringen och kan därför anses som det självklara valet i Karlstads planering för staden. Vidare kan vi se hur Berger & Forsberg (2013) riktar kritik mot planeringen där syftet eller ändamålet för skapandet av enskilda sammansättningar i staden inte alltid får det genomslag som visionen uppgav. Detta kan vi sätta i perspektiv till Karlstads översiktsplan (2012) som skall skapa förutsättningar att skapa hållbar utveckling, eller hur Karlstad strävar efter mål i översiktsplanen angående bland annat kollektivtrafik. Samtidigt vill man utveckla förutsättningar för Värmlandsbanan och de andra delarna av Värmland som anses gynna Karlstad och främja utbyten med angränsande kommuner.

Karlstad är centralort i Värmland och vill med detta också stärka de band som finns mellan de olika närliggande kommunerna där det finns gemensamma samhällsstrukturer som det samarbetas kring. Skapandet av ökad tillgänglighet och förtätning runt resecentrum är båda mycket starka mål i översiktsplanen. Sätter vi detta i perspektiv mot vad Boyko och Cooper (2011) beskriver bör det nämnas att varje slags förtätning inte ökar förutsättningarna för att fler väljer kollektivtrafik, alltså det är människors individuella val som avgör vilket färdssätt som nyttjas. Av den orsaken bör huvudsakligen bostadsplatser och i viss utsträckning verksamheter skapa möjligheter till ökade kollektiva förutsättningar. Karlstads översiktsplan innehåller även frågeställningar när den framställer stadens vision om att växa från insidan och vilka utrymmen man vill göra anspråk på. De uttryckligen beskrivna platserna har varierande karaktärsdrag såsom tomter med avsaknad av huvudbyggnad, vägområden, parkeringsplatser, industriytor och till viss del grönområden. Tittar man lite närmare på detta och sätter det i perspektiv kan vi utläsa att genom förtätning i gamla industriytor finns till viss del grundläggande förutsättningar medan andra saknas. Exempelvis frågor om elektricitet, avloppsledningar men även trafikleder som i sin tur leder oss in på frågan om kollektivtrafik. Skapas då förtätningen i syfte att ge bra förutsättningar för kollektivtrafik bör man nog fråga sig om dessa premisser gäller även förändringar av industriytor, där tyvärr ofta förekomsten av kollektivtrafik inte är lika närvarande som den kan vara i andra delar av staden, där förtätning är i fokus. Detta är något Rådberg (2003) beskriver, förtätning uppstår inte av automatik när industriytor omvandlas för att skapa bostäder, kontor eller andra önskade verksamheter. Ser vi till grönområden blir argumentet miljörelaterat och kan därav kritiseras. Hur kan staden anses utgå från hållbarhet när stadens möjlighet att fortlöpande förebygga

avgaser och skapa möjlighet för individer att hitta rekreativsmöjligheter minimeras. Både (Arnstberg 2005, Boyko & Cooper 2011) beskriver problematik och uttrycker oro att många gånger underskattar planeringen av staden individers behov liksom faktorer som försämrar ekologiskt. Något som i sin tur även Nyström & Tonell (2012) beskriver när argumentet för förtätning och en fungerande grönstruktur skapar konflikt och gör hållbarhets uttryckets fördelning mellan ekonomiska, sociala och ekologiska faktorer svårhanterlig i stadsplaneringen. Vidare blir inte förtätning av platsen betydelselös utan fördelen att kunna välja ett mer ekologiskt färdmedel samtidigt anser Arnstberg (2005) att bilens värde är svårt för människor att vänja sig av med. Boyko och Cooper (2011) beskriver att platsbunden geografi påverkar sammanhanget för förtätning och det kan även vara det som skapar och påverkar vart och för vem förtätningen äger rum. Platsen som skall förtätas influeras av sin omgivning som bland annat sådant som är enkelt att fastställa till exempel buller eller utsläpp. För vidare planläggning bör detta sammanhang slutligen leda till att förtätning inte ger identiska följder utan påverkas med hänsyn till geografisk position. Målsättningar angående förtätning kan uppnås genom förtätning av bebyggelse på en geografisk plats, men man bör också vara medveten om att utrymmet som förtätas har betydande inverkan. Därav kan det inte förutsättas att förtätning skall ske på liknande sätt överallt. Neuman (2005) beskriver att innebörden av förtätning har olika innebörd för vem som upplever den. Alltså tätheten i Karlstad behöver inte innebära att alla upplever de möjligheter som anses uppstå av förtätning.

Karlstads översiktsplan beskriver inte vilken sorts förtätning de vill skapa förutsättningar för, och därför blir det svårt att uppfatta om den förtätning de vill göra främjar det underliggande syftet. Karlstad beskriver hur de vill växa genom att skapa förtätning i centrala delar som sedan växer utåt till närliggande tätorter. Karlstad vill uttryckligen skapa täthet runt resecentrum och de centrala delarna. Utveckling av kollektivtrafik har fått stort utrymme i översiktsplanen och något som beskrivs som en avgörande faktor för att lyckas med förtätningen. Dock är det svårt att utläsa vilken sorts täthet det är man vill skapa. Detta beskrivs också tydligt genom viljan att skapa tillgänglighet som verkligen är något man vill uppnå i Karlstads översiktsplan (2012). Vad det betyder är dock svårtytt och även här är täthet aktuell men innebörden svår att tolka. Vi återkopplar igen till Boyko och Cooper (2011) som beskriver att på samma sätt som i de studier de granskat finns visioner angående förtätning presenterade så finns de även i Karlstads översiktsplan (2012). Dock är det på liknande sätt svårt att definiera vilken slags förtätning det handlar om. Här kan vi även ta det

ännu ett steg längre och utgå från Jacobs (2005) kritik angående hur förtätning sker och för vilka. En uppfattning om oreda angående föreställningen där förtätning får alldeles för mycket spelrum men grundfrågan blir inte bemött. Vad för slags täthet?

Sätter vi detta i perspektiv och tittar till staden kan vi tydligt se, att argument för och emot finns det gott om. Det handlar i slutskedet om hur enskilda individer ser på saken och deras värderingar. Enligt Burlin (2006) bör man reflektera över eller ta med sig en medvetenhet om att det skrivna inte alltid stämmer överens med den slutgiltiga produkten. Något som bör reflekteras över angående Karlstads översiktsplan. Troligtvis influeras det av vad Boyko & Cooper (2011) benämner som tolkning avgörande var förtätning kan förverkligas. Perspektivet på den rumsliga platsen blir då ur en kontextuell mening något som förklarar en uppfattning angående förtätningen. Vidare vad som kan mätas, som till exempel luftföroreningar, har troligtvis för platsen där förtätning sker högpåverkan. En logisk följd av detta blir då att förtätning inte är självständig från kontexten. Därför kommer inte förtätning att lämna identiska resultat, vilket är anmärkningsvärt och lämpligt att nämna vid planläggning av staden.

5.3 Detaljplanerna

Det sker förtätning i Karlstad centrum både för bostads- och verksamhetsändamål det är något som är viktigt att uttrycka samtidigt går det att konstatera att det planeras lika mycket i andra delar av Karlstad med omnejd. Kategoriskt (Bilaga 1) kan dessa planer uppfattas som förtätning, men om Karlstads översiktsplan uttrycker att de ska växa från insidan för att sedan expandera, tycks det inte riktigt stämma överens med verkligheten. Detta kan uppfattas som underligt då grundtanken med flertalet av detaljplanerna understryker förtätning som mål. Kanske tidiga detaljplaner påverkas av den äldre översiktsplanen angående förtätning där täthet inte uppfattas i lika stor utsträckning, eller kan det vara en av de underliggande orsakerna till att det ser ut som det gör. Ser man på tidigare översiktsplaner så märks och uttrycks behovet av förtätning även där, så ämnet är inte direkt nytt angående Karlstads vision eller föreställning om vilken riktning som stakats ut. Något annat som uppmärksammas är de detaljplaner som hanterar ändringar i fritidsbostäder där ägaren vill förändra eller öka storleken för exempelvis året om boende. Här torde inte förtätning som vision skapa förändringar för Karlstads kommun angående kollektivtrafikens förbindelse med resecentrum som uttryckts. Alltså även vid förtätning när bostäder ökar i volym så bör också

antalet människor öka. Huruvida ökningen av dessa platser påverkar Karlstad kommun negativt eller positivt är för tidigt att utläsa. Ur ett annat perspektiv kan tolkningen bli att detaljplaner som handlar om förtätning av sommarbostäder inte kan uppfattas som förtätning av Karlstad kommun, utan istället kan anses som dess direkta motsats. Översiktsplanen uttrycker att det bör ske restriktivt ianspråktagande av åkermark. Att tillåta ovan beskrivna förlopp kan vara en åtgärd för att skydda och bevara. Något som Johansson (2016) och Radović (2009) beskriver är att avgörande för förtätning är beskrivning av hur och var det sker samt att avstånd är en kritisk faktor i förtätning. Med detta som utgångspunkt vill jag säga att många av Karlstads detaljplaner inte understödjer den nu etablerade kollektivtrafiken, och därmed anser jag att förtätningen som Karlstads kommun strävar för att nå är svår att tolka. Det är svårt att hitta framförda omständigheter som stödjer angående förtätning när det handlar om detaljplanens kontext. Detta mycket på grund av att det inte existerar speciellt mycket resonemang angående den beskrivna tätheten. Översiktsplanen beskriver hur förtätning runt resecentrum är något väsentligt för Karlstads utveckling. Kan då tabellen (Bilaga 1) som beskriver ett fåtal planer som geografiskt är placerade nära resecentrumet, alltså de uppskattningsvis få i antalet centralt belägna detaljplanerna verkligen skapa bättre underlag för miljövänligare mobilitet. Frågan blir då om Karlstads översiktsplan angående tillgänglighet och plats efterföljts. Tabellens (Bilaga 1) resultat visar att det är diskutabelt. Karlstads översiktsplan (2012) har funnits med relativt länge och därav bör man också kunna urskilja hur de lyckats även om den uttrycker att arbetet ska ske i olika faser. Karlstads översiktsplanen (2012) är fortfarande relevant och förändringar kan ske. Som beskrivits ovan och även forskningen visat behöver inte en ökning av byggnationer leda till att fler människor vistas på den geografiska platsen. Därav anses det viktigt att vi skiljer på de olika sätten förtätning sker och som även legat till grund för denna uppsats. Varför man inte gör denna avvägning kan anses utgå från svårigheten att tillämpa den på specifika områden, planer och geografiska platser. Det är också svårt när förtätningen som beskrivs i översiktsplanen inte går att kategorisera i faktorer som presenterats. En annan del blir när detaljplanerna inte håller sig till en klassifikation utan gör det svårt att välja vilken sorts förtätning den insinuerar att skapa exempelvis i avgörande av "människor" och "byggd form". Det svåra är att få insikt i förtätningen, och medverka till att sättet att förtäta alltför lätt förblir otydligt, och det kan vi se även idag trots att Jacobs (2005) beskriver hur svårt det är att beskriva förtätning och hur den bör förverkligas. Ordet blir ett perspektiv eller en allmän uppfattning men skillnaderna mellan hur och vad vi förtätar avgör i vilken utsträckning rörelse på den bestämda platsen infrias och utnyttjas.

Boyko & Cooper (2011) uttrycker liknande företeelser i deras sammanfattning där man kan beskåda förtätningen genom att valda aspekter av täthet skapar faktum för det befintliga i förhållande till det som ska undersökas. Att ta stöd från forskningen handlar om att välja vilken forskning man vill titta på i detta skede. Så vi kan anta att resultatet och den kategorisering som valdes skapar frågeställningar kring hur det förekommer och inte om det förekommer. Resultatet säger alltså emot sig självt i en förlängning och uppfattningen blir en påföljd som ställs emot andra. Detta kan återkopplas till vad vi beskrev tidigare om diskussioner angående stadens utformning och eftersträvan att skapa en bra stadsmiljö (Arnberger 2012). Grahn & Stigsdotter (2010) och Tunström (2009) beskriver hur det finns olika uppfattningar angående förtätning men tankegångarna är desamma, att uppfatta de grundläggande faktorerna för skapandet av stadens miljö. Den otroligt stora mängden forskning som handlar om förtätning och den ofantligt stora platsen den lägger beslag på i översiktsplanen styrker den utvecklingsriktning planeringen har idag.

6. Slutsatser

Ett konstaterande och det viktigaste att ta med vidare är skepnaden av förtätning och de dimensioner som uttrycket skapar. Förtätning är ett vitt koncept och består av många beståndsdelar som i sin tur gör att kategorisering kan vara en vettig lösning, dock ger det inte svar på i vilken utsträckning förtätning ska ses som något fördelaktigt eller dåligt. Faktorer som är avgörande för förtätning har samtidigt nackdelar som i sin tur också skapar fördelar. Delar av förtätning är svårfångade att beskriva och förklara därav gör det frågan ännu komplex. Forskning angående förtätning har många ingångar och utgångar det gör att det blir svårt att ge en helhetsbild som inkluderar alla aspekter av fenomenet.

Karlstads detaljplanering har svårt att avspegla den framställningen av översiktsplanens vision om fokus på att växa inifrån och ut. Mångfald och variation i utbud och stadsbild uttrycks i vision och mål men förtätningen i detaljplanerna återspeglas med restriktion i den slutförda fysiska förtätningen. Karlstads proklamation är att förtätning stödjer ett hållbart resande och därmed avser man att skapa förutsättningar för människor att välja kollektivtrafik vilket är lite svårfångat i nuvarande planläggning. Karlstads fokus bör istället ligga på att få invånarna att välja att bosätta sig i närheten av kollektivtrafiken. Förtätning bör ske i större grad av människor med boende i stället för byggnader med arbetsplatser. Karlstads översiktsplan med presentation och positiva beskrivning angående förtätning och dess inverkan har svårigheter att införlivats med den idag färdigställda detaljplaneringen. Till viss del skapar Karlstad förtätning, men om det i sin tur leder till ökade möjligheter för individer att använda mer hållbara alternativ till förflyttning bör inte anses förverkligat.

6.1 Vidare forskning

Vid granskningen av detaljplanerna upptäcktes nya spännande frågor. Karlstad understryker i sin översiktsplan att en vision är att staden ska byggas inifrån och ut. Dock beskriver många detaljplaner andra sorters rörelser och motioner som kan vara intressanta för vidare forskning. Vidare ser vi miljöaspekter som är representativa angående kollektivtrafiken men får stå lite åt sidan medan andra aspekter förstärks. Om detta påverkar förtätning positivt eller negativt kan diskuteras och kan även vara lämpligt för vidare forskning. Grundtanken med flertalet av detaljplanerna beskriver förtätningen som mål. Om tidiga detaljplaner påverkas av den äldre översiktsplanen angående förtätning där täthet inte uppfattas i lika stor utsträckning, kan dess inverkan utvecklas till något som kan vara spännande för vidare forskning, men det kan

också vara en av de underliggande orsakerna till att det ser ut som det gör idag. Hur påverkar gentrifiering stadsplaneringen, förtätningen har konsekvenser även om vi ur ett perspektiv anser att platsen blir mer tilltalande för enskilda grupper kommer andra individer förlora delar som kultur och redan etablerad företagsamhet. Här finns spännande infallsvinklar som kan vara alternativ för vidare forskning.

6.1.1 Nyliberal anda

Idag har städens storskaliga planering trängts undan av enterprenörmässiga handlingsformer. Denna fråga har jag helt försökt undvika i mitt arbete för den är för stor och komplex. Därav lägger jag frågan här för vidare forskning. Under en längre tid har det vuxit fram ett allmänt samförstånd i de kapitalistiska kärnländerna om att staden gynnas av enterprenörmässigt förhållningssätt till ekonomisk utveckling. Något som gör det mer komplext är hur denna samstämmighet spänner sig över nationsgränser och politiska partier och ideologier. Effekten blir gentrifiering, handelscenter, kultur och nöjeskomplex samt stora shoppinggallerior med postmoderna förtecken. Problemet blir att processerna automatiskt sätts i konkurrens som gör att rivalitet är faktum och därav blir många processer kortlivade. Rivalitetens regler är ofrånkomliga och tvingar lokala processer att ständigt utvecklas som i sin tur skapar ett överflöd av stadsmässiga innovationer inom kultur, politik, konsumtion samt produktionsområden. Det säger sig själv att detta kommer skapa en uppdelad stad om det får hålla på hur länge som helst. Diskussionen om socioekonomiska grupper som blir uppdelade efter klass, inkomst och utbildningsnivå det skapar positionering. Den växande klyftan blir ett faktum omöjligt att ignorera.

7. Referenser

- Adams, W. M. (2009). *Green development: environment and sustainability in a developing world*. 3. ed. New York, NY: Routledge.
- Ahrne, G & Svensson, P. (2015). *Handbok i kvalitativa metoder*. 2. uppl. Stockholm: Liber.
- Arnberger, A., 2012. Urban Densification and Recreational Quality of Public Urban Green Spaces—A Viennese Case Study. *Sustainability*, 4(4), pp.703–720.
<http://dx.doi.org/10.3390/su4040703> [2018-06-29]
- Arnstberg, K-O. (2005). *Sprawl*. Stockholm/Stehag: Brutus Östlings Bokförlag Symposion.
- Berger, S. & Forsberg, G. (2013). *Planeringens utmaningar och tillämpningar*. 2. uppl. Stockholm: Liber.
- Berghauser P. M. och Haupt, P. (2005). *The spacemate: Density and the typhomorphology of the urban fabric*. Nordisk Arkitekturforskning.
- Boverket. (2016). *Rätt tät*. Karlskrona: Boverket.
<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2016/ratt-tatt-en-ideskrift-om-fortatning-av-stader-orter.pdf> [2018-04-18]
- Boyko, C. T. & Cooper, R. (2011). Clarifying and re-conceptualising density. *Progress in Planning*, 76(1), 1–61 doi:10.1016/j.progress.2011.07.001 <https://www.sciencedirect.com.bibproxy.kau.se/science/article/pii/S0305900611000274> [2018-03-24]
- Bryman, A. (2011). *Samhällsvetenskapliga metoder*. 2 uppl. Malmö: Liber.
- Burlin, A. (2016). *Förtätning som strategi för hållbar stadsutveckling: En diskursanalys av förtätning i Umeå kommun*. <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:umu:diva-121855> [2018-05-12]
- Churchman, A. (1999). *Disentangling the concept of density*. *Journal of Planning Literature*, 13(4), 389–411.
<https://www.researchgate.net/publication/235357847> *Disentangling the Concept of Density* [2018-07-06]
- Gabrielsson, C. (2006). *Att göra skillnad: det offentliga rummet som medium för konst, arkitektur och politiska föreställningar*. Stockholm: Kungliga Tekniska högskolan.
- Gibbons, S., & Silva, O. (2008). *Urban density and pupil attainment*. *Journal of Urban Economics*, 63, 631–650.
- Grahn, P., & Stigsdotter, U. K. (2010). The relation between perceived sensory dimensions of urban green space and stress restoration. *Landscape and urban planning*, 94(3-4), 264-275.
- Hine, J. & Preston, J. (2018). *Integrated futures and transport choices: UK transport policy beyond the 1998 white paper and transport acts*. Aldershot: Ashgate.

- Hopwood, B., Mellor, M. & O'Brien, G. (2005). Sustainable development: mapping different approaches. *Sustainable development*, 13(1), ss. 38-52.
- Jacobs, J. (2005). *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Göteborg: Daidalos.
- Jenks, M., Burton, E. & Williams, K. (2003). *Compact city: a sustainable urban form?* London: Taylor and Francis.
- Johannessen, A. & Tufte, P. A. (2003). *Introduktion till samhällsvetenskaplig metod*. 1. uppl. Malmö: Liber.
- Johansson, B. (2016). *Stadens tekniska system: naturresurser i kretslopp*. 4. uppl. Lund: Studentlitteratur.
- Karlstad Översiktsplan. (2012) *Översiktsplan 2012*.
https://karlstad.se/globalassets/filer/bygga/samhallsutveckling_planering/oversiktsplan_2012_120916.pdf [2018-03-28]
- Le Veau, E (2012) *Kan man få en hållbar stad genom förtätning? – en studie om förtätning i allmänhet och om Malmö stads syn på förtätning i synnerhet*. Alnarp: Sveriges Lantbruksuniversitet. https://stud.epsilon.slu.se/4663/1/leveau_e_120807.pdf [2018-07-03]
- Lundgren Alm, E. (2004). *Stadslandskapets obrukade resurs: om grönstrukturens potential och synliggörande i en hållbar stadsutveckling*. Göteborg: Chalmers tekn. högsk.
- Lundström, M. J. Fredriksson, C. & Witzell, J. (2013). *Planning and sustainable urban development in Sweden*. Stockholm: Swedish Society for Town & Country Planning
- Maeda, K., Sato, K., Konishi, K., Yamasaki, A., Uchiyama, A., Yamaguchi, H., et al. (2005). *Getting urban pedestrian flow from simple observation: Realistic mobility generic in wireless network simulation*.
<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.892.5290&rep=rep1&type=pdf> [2018-07-03]
- Montin, S. & Granberg, M. (2013). *Moderna kommuner*. 4. uppl. Stockholm: Liber.
- Nilsson, M. & Küller, R. 2000. Travel behaviour and environmental concern. *Transportation Research Part D* 5, s. 211-234. <http://www.uvm.edu/~transctr/pdf/Nilsson%20Article.pdf> [2018-06-07]
- Neuman, M. (2005). The Compact City Fallacy. *Journal of Planning Education and Research*, *Journal of Planning Education and Research*.
- Ng, E. (2010). *Designing high-density cities for social and environmental sustainability*. London: Earthscan.
- Nyström, L. (1997). *Stadslandskapet – sönderfall eller läkning*. Karlskrona: Stadsmiljörådet.
- Nyström, J. & Tonell, L. (2012). *Planeringens grunder: en översikt*. 3. uppl. Lund: Studentlitteratur.

- Radović, D. (2009). *Eco-urbanity: towards well-mannered built environments*. London: Routledge
- Regoeczi, W. C. (2008). Crowding in context: An examination of the differential responses of men and women to high-density living environments. *Journal of Health and Social Behavior*, 49, 254–268.
- Rådberg, J. (2003). *Tätt eller glest - trender och åsikter om god stadsplanering*. Alnarp: Sveriges lantbruksuniv.
- Saaty, T.L. & Sagir, M. J. *Syst. Sci. Syst. Eng.* (2012) 21: 337.
<https://doi.org/10.1007/s11518-012-5196-z> [2018-07-11]
- Sandqvist, K. & Kriström, S. (2001). *Getting along without a family car. The role of automobile in adolescents experience and attitudes*. Part I. Stockholm: Institutionen för Individ, Omvärld och Lärande.
https://www.buv.su.se/polopoly_fs/1.44416.1320917301!/IOL_Forskning3_Karin_Sandqvist_o_Suzanne_Kristrom.pdf [2018-06-07]
- SFS 2010:900. *Plan- och bygglag*. Stockholm: Näringsdepartementet.
- Silverman, D. (2010). *En mycket kortfattad, ganska intressant och någorlunda billig bok om kvalitativ forskning*. 1. uppl. Lund: Studentlitteratur.
- Ståhle, A (2005) *Mer park i tätare stad: teoretiska och empiriska undersökningar av stadsplaneringens mått på friytetillgång*. Stockholm: KTH, Arkitekturskolan
<http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:7401/FULLTEXT01.pdf> [2018-07-10]
- Söderlind, J. (1998). *Stadens renässans*. Stockholm: SNS Förlag
- Tunström, M. (2009). *På spaning efter den goda staden: om konstruktioner av ideal och problem i svensk stadsbyggnadsdiskussion*. Örebro: Örebro universitet
- UN-Habitats. (2014). *A New Strategy of Sustainable Neighbourhood Planning: Five principles – Urban Planning Discussion Note 3*. <https://unhabitat.org/a-new-strategy-of-sustainable-neighbourhood-planning-five-principles/> [2018-07-14]
- Vetenskapsrådet. (2002). *Forskningsetiska principer inom humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning*. <http://www.codex.vr.se/texts/HSFR.pdf> [2018-06-08]
- Watt Boolsen, M. (2007). *Kvalitativa analyser: [forskningsprocess, människa, samhälle]*. Malmö: Gleerup.
- Wärneryd, O, Hallin, P-O. & Hultman, J. (2002). *Hållbar utveckling. Om kris och omställning i stad och samhälle*. Lund: Studentlitteratur.

Detaljplaner

- Barnsköterskan 1. (2017). *Norrstrands förskola*. <http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-52-P2017-14/1780K-52-P2017-14.pdf>
- Bergvik s:1. (2016). *Bergvik bensinstation*. <https://karlstad.se/globalassets/karlstad-vaxer/projekt/detaljplaner2/bergvik-bensinstation/pb-1780k-39-p2016-06.pdf>
- Björknäs 31:4. (2017). *Skattkärrs Centrum*. <https://karlstad.se/globalassets/karlstad-vaxer/projekt/detaljplaner2/skattkarrs-centrum/pb-laga-kraft.pdf>
- Bjälken 5. (2017). *Bjälken 5, inom Våxnäs*. <http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-33-P2017-06/1780K-33-P2017-06.pdf>
- Bytespunkt väg 63. (2016). *Bytespunkt väg 63, Lorensberg 1:1*. <https://karlstad.se/globalassets/karlstad-vaxer/projekt/detaljplaner2/bytespunkt-vag-63/pb-lk.pdf>
- Cymbalen 5. (2015). *Del av Cymbalen 5* <http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-64-P2015-13/1780K-64-P2015-13.pdf>
- Cyrillus 1. (2017). *Cyrillus 1, inom Tingvallastaden*. <https://karlstad.se/globalassets/karlstad-vaxer/projekt/detaljplaner2/cyrillus-1/planbeskrivning.pdf>
- Del av Eriksberg 1:1. (2017). *Del av Eriksberg 1:1, Hultsbergs idrottshall*. <http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-38-P2017-07/1780K-38-P2017-07.pdf>
- Del av Freja 5. (2013). *Del av Freja 5, inom Tingvallastaden*. <http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-01-P2013-09/1780K-01-P2013-09.pdf>
- Del av Glasberget 19. (2014). *Del av Glasberget 19, inom Herrhagen*. <http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-12-P2014-01/1780K-12-P2014-01.pdf>
- Del av kv Affärsmannen. (2013). *Del av kv Affärsmannen, Norrstrand*. <http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-52-P2013-02/1780K-52-P2013-02.pdf>
- Del av kv Freja 13. (2013). *Del av kv Freja 13, inom Tingvallastaden*. <http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-01-P2013-08/1780K-01-P2013-08.pdf>
- Del av Kvarteret Thor. (2016). *Del av Kvarteret Thor 14*. <http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-12-P2016-17/1780K-12-P2016-17.pdf>
- Del av kv Trädlärkan. (2013). *Trädlärkan, inom Färjestad*. <http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-53-P2013-18/1780K-53-P2013-18.pdf>
- Del av Rud 2:1. (2016). *Del av Rud 2:1, Björnparken inom Rud*. <https://karlstad.se/globalassets/karlstad-vaxer/projekt/detaljplaner2/bjornparken/pb-1780k-54-p2016-08-lk.pdf>

- Del av Sotaren 2. (2013). *Del av Sotaren 2, inom Norrstrand.*
<http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-52-P2013-12/1780K-52-P2013-12.pdf>
- Del av Viken 2:1. (2013). *Utvidgning av industrimark.*
<http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-21-P2014-07/1780K-21-P2014-07.pdf>
- Del av Våxnäs 2:1. (2013). *Del av Våxnäs 2:1, Kärleksdungen.*
<http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-33-P2013-10/1780K-33-P2013-10.pdf>
- Del av Örsholmen 1:1. (2014). *Del av Örsholmen 1:1 vid Blekegatan.*
https://karlstad.se/globalassets/karlstad-vaxer/projekt/detaljplaner2/orsholmen-blekegatan/15_p2014_12.pb.pdf
- Del av Örsholmen 1:1. (2016). *Del av Örsholmen 1:1, Monsunen.*
<http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-15-P2016-11/1780K-15-P2016-11.pdf>
- Edsgatan 2:77. (2015). *Edsgatan 2:77, Stockfallet nordost.*
<http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-56-P2015-06/1780K-56-P2015-06.pdf>
- Fisken 6. (2013). *Fisken 6, inom Viken.* <http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-21-P2013-11/1780K-21-P2013-11.pdf>
- Flöjten 1. (2013). *Detaljplan för Flöjten 1.* <http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-64-P2013-25/1780K-64-P2013-25.pdf>
- Färjestad 2:1. (2017). *Ny gång- och cykelbro Råtorp/Färjestad.*
<https://karlstad.se/globalassets/karlstad-vaxer/projekt/detaljplaner2/ratorp-farjestad-cykelbro/planbeskrivning-eo.pdf>
- Färjestad 2:19. (2014). *Färjestad 2:19, inom Färjestad.*
<http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-53-P2014-19/1780K-53-P2014-19.pdf>
- Fören 1. (2016). *Fören 1, Orrholmen.* <http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-25-P2016-12/1780K-25-P2016-12.pdf>
- Grava 1:1. (2017). *Del av Södra Grava 1:1.* <http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-45-P2017-04/1780K-45-P2017-04.pdf>
- Gruvan 13. (2015). *Gruvan 13, inom Tingvallastaden.*
<http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-01-P2015-07/1780K-01-P2015-07.pdf>
- Gräsdalen 1. (2014). *Gräsdalen Östra, inom Gräsdalen.*
<http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-36-P2014-05/1780K-36-P2014-05.pdf>
- Gräsvallen 5. (2014). *Gräsvallen 5, inom Gräsvallen.*
<http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-36-P2014-20/1780K-36-P2014-20.pdf>
- Gäddan 14. (2016). *Kv Gäddan 14 inom Tingvallastaden.*
<https://karlstad.se/globalassets/karlstad-vaxer/projekt/detaljplaner2/gaddan-14/planbeskrivning.pdf>

- Handlaren 3. (2016). *Tillägg till detaljplan för Välsvikens handel.*
<http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-18-P2016-18/1780K-18-P2016-18.pdf>
- Industrimark vid Ugnen m fl. (2014). *Industrimark vid Ugnen m fl inom Lamberget.*
https://karlstad.se/globalassets/filer/bygga/samhallsutveckling_planering/detaljplaner/ugnen/14_p2014_14_pb.pdf
- Jägartorpet 1 och 2. (2016). *Del av Jägartorpet 1 och 2 Färjestad.*
<https://karlstad.se/globalassets/karlstad-vaxer/projekt/detaljplaner2/jagartorpet-1-och-2/1780k-53-p2016-10-pb.pdf>
- Järpetan 1:75. (2014). *Södra Järpetan, inom Grava.*
<http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-46-P2014-04/1780K-46-P2014-04.pdf>
- Kanoten 10. (2013). *Kv Kanoten m fl.* <http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-21-P2013-15/1780K-21-P2013-15.pdf>
- Kronoparken 1:24. (2014). *Kronoparken 1:24, inom Kronoparken.*
<http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-64-P2014-02/1780K-64-P2014-02.pdf>
- Kronoparkens Centrum. (2013). *Del av Kronkursen 1.*
<http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-64-P2013-20/1780K-64-P2013-20.pdf>
- Konstruktören 2. (2016). *Konstruktören 2 Norrstrand.*
<https://karlstad.se/globalassets/karlstad-vaxer/projekt/detaljplaner2/konstruktoren-2/pb-konstruktoren.pdf>
- Kv Duvan 13. (2016). *Kv Duvan Tingvallastaden.*
https://karlstad.se/globalassets/filer/bygga/samhallsutveckling_planering/detaljplaner/duvan-13/1780k-01-p2016-04-pb.pdf
- Kv Fenix 12. (2016). *Kv Fenix 12 inom Sundsta.* <http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-51-P2016-21/1780K-51-P2016-21.pdf>
- Kv Mercurius 16. (2014). *Kv Mercurius 16 mm, inom Tingvallastaden.*
<http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-01-P2014-03/1780K-01-P2014-03.pdf>
- Lysen 1. (2013). *Detaljplan för Lysen 1.* <http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-54-P2013-19/1780K-54-P2013-19.pdf>
- Mistralen 1. (2015). *Mistralen 1 m fl vid Lägatan.*
https://karlstad.se/globalassets/filer/bygga/samhallsutveckling_planering/detaljplaner/mistralen-1-m-fl/1780k-15-p2015-15-pb.pdf
- Molkom 1:70. (2013). *Graningseskolan, inom Molkom.*
<http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-95-P2013-13/1780K-95-P2013-13.pdf>

- Molkom 1:137. (2014). *Molkom 1:137, Trygghetsboende*.
<https://karlstad.se/globalassets/karlstad-vaxer/projekt/detaljplaner2/mokom---trygghetsboende/1780k-95-p2014-08.pb.pdf>
- Molkom 1:419. (2014). *Molkom 1:419, Konsum*. <http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-95-P2014-10/1780K-95-P2014-10.pdf>
- Molkom 1:591. (2014). *Molkom 1:591, Stationshus*.
<http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-95-P2014-13/1780K-95-P2014-13.pdf>
- Orion 1. (2017). *Orion 1 Sundsta-Älvkullegymnasiet*.
<http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-51-P2017-01/1780K-51-P2017-01.pdf>
- Orrholmen 1:1. (2014). *Orrholmen 1:1, Orrleken*.
https://karlstad.se/globalassets/filer/bygga/samhallsutveckling_planering/detaljplaner/orrleken/1780k-25-2014-17-pb-orrleken.pdf
- Pannan 1. (2015). *Pannan 1 m fl, inom Våxnäs*. <http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-33-P2015-05/1780K-33-P2015-05.pdf>
- Plinten 1. (2016). *Plinten 1 m fl*. <http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-33-P2016-15/1780K-33-P2016-15.pdf>
- Projektalen 1. (2016). *Del av Östra Zakrisdal, Bovieran*.
<http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-42-P2016-14/1780K-42-P2016-14.pdf>
- Rondell vid Höjdgatan. (2015). *Rondell vid Höjdgatan, Del av Lorensberg 1:1 m fl*.
<https://karlstad.se/globalassets/karlstad-vaxer/projekt/detaljplaner2/hojdgatan---rondell/pb-laga-kraft-151015.pdf>
- Stävan 2. (2015). *Stävan 2, inom Gruvlyckan*. <http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-36-P2015-09/1780K-36-P2015-09.pdf>
- Trätälja 10. (2015). *Kv Trätälja 10, inom Tingvallastaden*.
<http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-01-P2015-11/1780K-01-P2015-11.pdf>
- Tennet 1. (2013). *Detaljplan för Tennet 1*. <http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-36-P2013-23/1780K-36-P2013-23.pdf>
- Välsviken 2:1. (2014). *Del av Välsviken 2:1, inom Välsviken*.
<http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-18-P2014-18/1780K-18-P2014-18.pdf>
- Välsviken 3:1. (2013). *Utvidgning av industrimark, inom Heden*.
<http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-16-P2014-06/1780K-16-P2014-06.pdf>
- Väse 1:139. (2016). *Väse 1:139, Väse Centrum*. <https://karlstad.se/globalassets/karlstad-vaxer/projekt/detaljplaner2/vase-station/1780k-80-p2016-02-pb.pdf>

Väse-Lund 1:139. (2016). *Väse gamla brandstation.*

https://karlstad.se/globalassets/filer/bygga/samhallsutveckling_planering/detaljplaner/vase-gamla-brandstation/pb-vases-ga-brandsstation.pdf

Ässjan 8. (2014). *Del av Ässjan 8, inom Lamberget.*

<http://gi.karlstad.se/planbeskrivning/1780K-14-P2014-22/1780K-14-P2014-22.pdf>

Bilagor

Bilaga 1. Detaljplaner Karlstad

| Fastighets beteckning | Geografisk plats | Sort exploatering | Detaljplanens besittning före ändring | Behandlar detaljplanen förtätning | Människor - Byggd form - annat |
|------------------------------|--|--|---|--|---------------------------------------|
| Del av kv Affärsmannen | Karlstad Centrum | Utöka byggrätten för verksamhet och möjligheter att bygga uthus och garage | Bostäder, verksamheter och kvartersmark | Förtätning (Centralt) | Förtätning, byggd form |
| Del av kv Freja 13 | Karlstad Centrum | Göra om kontor till möjligheten att bygga bostäder samt extra våning | Kontorslokaler, verksamheter och kvartersmark | Förtätning (Centralt) | Förtätning, människor |
| Del av Freja 5 | Karlstad Centrum | Påbyggnad av befintligt hus för extra våning med bostäder | Handel, kontor och bostäder | Förtätning (Centralt) | Förtätning, människor |
| Del av Våxnäs 2:1 | Karlstad stad, avstånd till centrum 1,3 km | Fler parkeringsplatser, säkra natur | Grönområde | Ingen förtätning | Ingen förtätning |

| | | | | | |
|-------------------------|--|--|--|--|-------------------------|
| Fisken 6 | Karlstad centrum | Utöka kontorsändamål till bostad- och centrumändamål samt öka två våningar | Kontorsbyggnad i tre våningar | Förtätning (Centralt) | Förtätning av människor |
| Del av Sotaren 2 | Karlstad stad, avstånd till centrum 2 km | Möjliggöra för restaurangverksamhet | Öde asfalterad yta. Markanvändning bensinstationsändamål | Förtätning Karlstad tätort | Förtätning, byggd form |
| Molkom 1:70 | Molkom tätort, 25 km från Karlstad | Möjliggöra för utökade verksamheter och skydda kulturhistoria | Allmänt ändamål | Viss förtätning, primärt bevarande, ej inom centralort | Förtätning, byggd form |
| Kanoten 10 | Karlstad centrum | Möjliggöra blandstad och inkludera bostäder | Kontor, handel och centrumverksamhet. Parkering och naturmark. | Förtätning men också utvidgning | Förtätning, människor |
| Del av Kv Trädlärkan 10 | Karlstad stad, avstånd till centrum 2 km | Utökning av bostäder, samt delning av fastigheten | Bostadsändamål samt naturmark | Utbredning, ingen förtätning | Ingen förtätning |
| Lysen 1 | Karlstad stad, avstånd till centrum 3 km | Bebygga område med bostäder | Värmecentral, natur och handel | Förtätning av Karlstad tätort | Förtätning, människor |

| | | | | | |
|---|---|--|-----------------------------------|---|--------------------------|
| Kronoparke ns centrum (del av Kronkursen 1) | Karlstad stad, avstånd till centrum 7 km | Utökning av redan befintlig byggnad med 5 vån | Kontor och bostadsändamål | Förtätning av Karlstad tätort | Förtätning, människor |
| Tennet 1 | Karlstad stad, avstånd till centrum 4 km | Vårdboende och bostäder | Allmänt område och parkmark | Utbredning , ingen förtätning | Ingen förtätning |
| Flöjten 1 | Karlstad stad, avstånd till centrum 7 km | Bostad- och centrumändamål | Skoländamål | Förtätning av Karlstad tätort | Förtätning, människor |
| Del av Glasberget 19 | Karlstad centrum | Bostäder, tre bostadshus | Obebyggd och gräsbevuxen | Förtätning (centralt) | Förtätning, människor |
| Kronoparke n 1:24 | Karlstad stad, avstånd till centrum 7 km | Studentbostäder | Parkering och skog | Utbredning , ej förtätning av Karlstad tätort | Ingen förtätning |
| Kv Mercurius 16 | Karlstad centrum | Bostäder och handel | Kommersiellt ändamål | Förtätning (centralt) | Förtätning, människor |

| | | | | | |
|------------------|--|---|---|---|------------------------|
| Järpetan 1:75 | Karlstad stad, avstånd till centrum 6 km | Möjliggöra bostäder | Huvuddel skog och natur, fåtal hus och verksamhet | Utbredning, ingen förtätning av Karlstad tätort | Ingen förtätning |
| Gräsdalen 1 | Karlstad stad, avstånd till centrum 2,5 km | Mer mark för industriändamål | Idrott, fritidsområde | Förtätning av Karlstad tätort | Förtätning, byggd form |
| Välsviken 3:1 | Karlstad stad, avstånd till centrum 8 km | Skapa byggbar industrimark | Naturmark, grönområde | Förtätning, Karlstad utkant | Förtätning, byggd form |
| Del av Viken 2.1 | Karlstad centrum | Möjliggöra fordonstrafik till fastigheten | Parkmark och gång- och cykelväg | Ingen förtätning (centralt) | Ingen förtätning |
| Molkom 1:137 | Molkom tätort, 25 km från Karlstad | Park, bostad och centrum ändamål | Grönyta | Förtätning ej inom centralort | Förtätning, människor |
| Molkom 1:419 | Molkom tätort, 25 km från Karlstad | Torgyta | Parkering och outnyttjad byggrätt | Ingen förtätning, ej inom centralort | Ingen förtätning |

| | | | | | |
|------------------------|--|---|--|-------------------------------|------------------------|
| Del av Örsholmen 1:1 | Karlstad stad, avstånd till centrum 4 km | Industrimark | Grus och gräsytor | Förtätning, Karlstad utkant | Förtätning, byggd form |
| Molkom 1:591 | Molkom tätort, 25 km från Karlstad | Centrumändamål | Järnvägsområde med tillhörande stationshus | Förtätning ej inom centralort | Förtätning, byggd form |
| Industrimark vid Ugnen | Karlstad stad, avstånd till centrum 3,5 km | Skapa mer industriändamål | Gatumark och parkmark | Förtätning av Karlstad tätort | Förtätning, byggd form |
| Orrholmen 1:1 | Karlstad centrum | Utöka parkverksamhetens möjligheter inkl byggrätt | Parkverksamhet | Förtätning (centralt) | Förtätning, byggd form |
| Välsviken 2:1 | Karlstad stad, avstånd till centrum 8 km | Skapa byggbar industrimark | Naturmark | Utbredning, ingen förtätning | Ingen förtätning |
| Färjestad 2:19 | Karlstad stad, avstånd till centrum 4 km | Öka byggnadsrätten | Handelsträdgård och bostäder | Förtätning av Karlstad tätort | Förtätning, människor |

| | | | | | |
|-----------------|---|------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------|
| GräsvalLEN 5 | Karlstad stad, avstånd till centrum 3,5 km | Utöka till centrumändamål | Industri- och kontorsändamål | Förtätning av Karlstad tätort | Förtätning, byggd form |
| Ässjan 8 | Karlstad stad, avstånd till centrum 2 km | Industriändamål | Parkmark | Förtätning av Karlstad tätort | Förtätning, byggd form |
| Pannan 1 | Karlstad stad, avstånd till centrum 1,4 km | Bostäder- och centrumändamål | Panncentral och parkeringsändamål | Förtätning av Karlstad tätort | Förtätning, människor |
| Edsgatan 2:77 | Karlstad utkant, avstånd till centrum 10 km | Bostadsbebyggelse | Skog och igenvuxen åker | Utbredning, ingen förtätning | Ingen förtätning |
| Gruvan 13 | Karlstad centrum | Möjliggöra bostäder, öka vån | Kontorsbyggnad | Förtätning (centralt) | Förtätning, människor |
| Stävan 2 | Karlstad stad, avstånd till centrum 2,5 km | Möjliggöra kontor och handel | Industriändamål | Förtätning av Karlstad tätort | Förtätning, byggd form |

| | | | | | |
|---------------------------------------|--|--|--|--------------------------------------|------------------------|
| Trätäljan 10 | Karlstad centrum | Öka bostadsbebyggelse | Bostäder- och handelsändamål | Förtätning (centralt) | Förtätning, människor |
| Rondell vid Höjdgatan, Lorensberg 1:1 | Karlstad stad, avstånd till centrum 2 km | Cirkulationsplats med in- och utfart | Park, trafikområde | Ingen förtätning | Ingen förtätning |
| Cymbalen 5 | Karlstad stad, avstånd till centrum 5,5 km | Bostadsändamål | Idrottsändamål, parkeringsändamål, allmänt ändamål och förskoleändamål | Förtätning av Karlstad tätort | Förtätning, människor |
| Mistralen 1 | Karlstad stad, avstånd till centrum 2,5 km | Utöka verksamhetsändamål | Kvartersmark | Förtätning av Karlstad tätort | Förtätning, byggd form |
| Bytespunkt vid väg 63 | Karlstad stad, avstånd till centrum 4 km | Bytespunkt för kollektivtrafik, stämma överens med trafikverkets vägplan | Natur, park och vägområde | Ingen förtätning | Ingen förtätning |
| Väse 1:139 | Väste tätort, 25 km från Karlstad | Genomföra möjlighet för mötesspår och kommunikations ytor | Gata, park, bostäder, centrum och handel | Ingen förtätning, ej inom centralort | Ingen förtätning |
| Väse-Lund 1:139 | Väse tätort, 25 km från Karlstad | Industri, kontor, hantverk och bostäder | Allmänt ändamål och prickmark, Brandstation. | Förtätning ej inom centralort | Förtätning, människor |

| | | | | | |
|---------------------|--|---|---|-------------------------------|-----------------------|
| Kv Duvan 13 | Karlstad centrum | Bostadsändamål | Parkering | Förtätning (centralt) | Förtätning, människor |
| Bergvik s:1 | Karlstad stad, avstånd till centrum 4,5 km | Drivmedelsstation | Prickmark | Ingen förtätning | Ingen förtätning |
| Konstruktören 2 | Karlstad stad, avstånd till centrum 2 km | Öka bostadsmöjligheter | Byggnad för handel och bostäder | Förtätning (centralt) | Förtätning, människor |
| Del av Rud 2:1 | Karlstad stad, avstånd till centrum 3 km | Nytt bostadshus | Vårdcentral, parkmark | Förtätning av Karlstad tätort | Förtätning, människor |
| Gäddan 14 | Karlstad centrum | Skydd för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse | Medger rivning av befintliga hus | Ingen förtätning (centralt) | Ingen förtätning |
| Jägartorpen 1 och 2 | Karlstad stad, avstånd till centrum 4 km | Nya bostäder | Skyddszon, naturområde och kvartersmark | Förtätning av Karlstad tätort | Förtätning, människor |
| Fören 1 | Karlstad centrum | Möjliggöra bostäder | Kontor- och förrådsbyggnader | Förtätning (centralt) | Förtätning, människor |

| | | | | | |
|-----------------------|--|---|----------------------------------|---|------------------------|
| Projektilen 1 | Karlstad stad, avstånd till centrum 5 km | Ny bostadsbebyggelse | Skog och ängsmark | Utbredning, ej förtätning | Ingen förtätning |
| Plinten 1 | Karlstad stad, avstånd till centrum 2 km | Nya bostäder | Panncentral, parkering och park | Förtätning av Karlstad tätort | Förtätning, människor |
| Del av kvarteret Thor | Karlstad centrum | Öka med flerbostadshus och centrumändamål | Bostäder | Förtätning (centralt) | Förtätning, människor |
| Handlaren 3 | Karlstad stad, avstånd till centrum 4 km | Utöka byggrätten för livsmedelshandel | Handel- och kontorsändamål | Förtätning av Karlstad tätort | Förtätning, byggd form |
| Kv Fenix 12 | Karlstad centrum | Nytt bostadshus och centrumfunktioner | Bostäder | Förtätning (centralt) | Förtätning, byggd form |
| Orion 1 | Karlstad centrum | Allmänt ändamål, utöka byggrätt gymnasium | Allmänt ändamål | Förtätning (centralt) | Förtätning, byggd form |
| Grava 1:1 | Skåre tätort, 10 km från Karlstad | Bostadsbebyggelse | Ej planlagt, (skog, natur, åker) | Utbredning, ingen förtätning ej inom centralort | Ingen förtätning |

| | | | | | |
|----------------------|--|--|------------------------------------|--------------------------------|------------------------|
| Bjälken 5 | Karlstad stad, avstånd till centrum 2 km | Nya bostäder | Handel- och kontor | Förtätning av Karlstad tätort | Förtätning, människor |
| Del av Eriksberg 1:1 | Karlstad stad, avstånd till centrum 5 km | Idrottshall och trafiklogistik | Allmänt ändamål och park | Ingen förtätning | Ingen förtätning |
| Färjestad 2:1 | Karlstad stad, avstånd till centrum 4 km | Gång- och cykelbro | Park, natur och öppet vattenområde | Förändring, ingen förtätning | Varken eller. |
| Björknäs 31:4 | Skattkärr tätort, 20 km från Karlstad | Utökad befintlig byggrätt för butik samt möjliggöra bostäder | Park och handel | Förtätning, ej inom centralort | Förtätning, människor |
| Cyrellus 1 | Karlstad centrum | Utökad restaurang verksamhet, komplementbyggnad | Museumverksamhet | Förtätning (centralt) | Förtätning, byggd form |
| Del av Rud 2:1 | Karlstad stad, avstånd till centrum 3 km | Byggrätt för nytt bostadshus | Vårdcentral och parkmark | Förtätning av Karlstad tätort | Förtätning, människor |

| | | | | | |
|----------------------|---|---|--------------------------|-------------------------------------|---------------------------|
| Barnsköters kan 1 | Karlstad stad, avstånd till centrum 2 km | Utöka byggrätt allmänt ändamål, gårdsmiljö | Allmänt ändamål, park | Förtätning av Karlstad tätort | Förtätning, byggd form |
|----------------------|---|---|--------------------------|-------------------------------------|---------------------------|

Tabell 1 Antagna detaljplaner Karlstad 2013-2017 Källa: Eget material.