



# När kaffedoften försvinner

- från industriområde till levande stadsrum

Märta Victorin



# När kaffedoften försvinner

- från industriområde till levande stadsrum

AAHM01

Examensarbete i arkitektur/Degree project in Architecture

Märta Victorin

Lunds Tekniska Högskola, 2016

Handledare: Louise Lövenstjerne

Examinator: Catharina Sternudd





# Sammanfattning

Många gamla industri- och hamnområden, som tidigare låg utanför centrum, har idag växt ihop med stadskärnan. Det har därför blivit allt vanligare att städer utvecklar dessa områden till att bli nya levande stadsdelar. På grund av att jordens befolkning ökar, och att en allt större del av befolkningen väljer att bosätta sig i städer, finns det också ett behov av nya platser att förtäta och utveckla.

Karlstad är inget undantag. Alldeles söder om stadens centrum ligger Inre hamn och Bryggudden med Löfbergs kafferosteri, ett område som är inne i en förändringsfas. Industrin håller på att flytta ut, och bostäder, butiker och restauranger börjar ta plats i området. Kombinationen av det centrala läget och den nära vattenkontakten gör att det har en stor potential för att bli en uppskattad ny del av staden.

Examensarbetet undersöker hur en plats som tidigare varit ett industriområde kan omvandlas och utvecklas till ett nytt levande och attraktivt stadsrum med bostäder, rekreation och centrumfunktioner. Vad är det som gör ett område attraktivt, och hur kan det appliceras på området Bryggudden? Arbetet kommer också att behandla hur man kan ta tillvara de gamla byggnader som finns i ett industriområde, samt hur man kan överbygga barriärer och koppla ihop olika delar av staden bättre. Vad betyder grönytorna för ett område, och hur kan grönskan bidra till att en stad känns bättre sammankopplad?

Utifrån teorier om bevarandevärden, förtätning, lägesfaktorer, bebyggelse typer, funktionsblandning, grönstrukturer och överbyggning av barriärer presenteras ett gestaltungs förslag för stadsdelen Bryggudden i Karlstad, som bygger på koncepten att koppla samman med gröna stråk, ta vara på historien och förtäta med attraktiva bostadstyper. Ett förslag presenteras även för hur Löfbergs kaffeskrapa kan användas i framtiden om den inte längre kommer att fungera för sitt ursprungliga syfte.

# Abstract

Many old industrial and port areas that were previously located outside of the city centre, have now become a part of the city centre, due to the expansion of the city. Therefore, it is more and more common for cities to develop these areas into new vibrant neighbourhoods. Because of the earth's increasing population, and the fact that a larger part of the population chooses to settle in cities, there is a need to densify and develop new areas.

Karlstad is no exception. Just south of the city centre is the inner harbour and Bryggudden where Löfberg's coffee roastery is located. This is an area undergoing big changes. The industry is about to move away from the city centre, and housing areas, boutiques and restaurants are beginning to infiltrate the area. The combination of the central location and the close contact to water means that it has a great potential to become a cherished part of the city.

This thesis project explores how to transform and redevelop an industrial area into a new attractive and vibrant urban space with housing, recreation, services and business. What makes an area attractive, and how can it be applied to the area of Bryggudden? The project will also discuss how to reuse old industrial buildings, and how to overcome barriers and connect different parts of the city in a better way. How significant are green spaces for an area, and how can greenery be used as a way to make a city feel more connected.

Based on the theories of preservation, densification, location values, building typology, mixed use development, green structures and bridging barriers, a design proposal will be presented for the district of Bryggudden in Karlstad. The proposal is based on the concepts of connecting with green corridors, embrace history and densify with attractive, residential building types. The thesis will also present a proposal on how Löfberg's high rising roasting facility can be given a new purpose in the future if it no longer serves its original function.



# Innehåll

Inledning	1
Bakgrund	2
Syfte och frågeställningar	2
Metod och disposition	3
Litteraturstudie	5
Karlstad	6
Historik	7
Utvecklingstendenser	11
Hållbar och attraktiv stadsgestaltning	12
Lokala förutsättningar	16
Områdesanalys	19
SWOT-analys Bryggudden	20
Brygguddens kontext i staden	21
Inventering av byggnader	22
Analysdiagram	27
Gestaltungsförslag	29
Koncept och vision	31
Skuggstudie	34
Färg- och materialval	35
Resultatet	36
Bruttoarea bostäder	40
Avslutning	59
Sammanfattning och diskussion	61
Källförteckning	62
Bildkällor	65



# Inledning

---

# Bakgrund

Idén till examenarbetet föddes under den tid då jag praktiserade på KLARA arkitekter i Karlstad, och vi under en stadsvandring med kontoret stannade till vid Löfbergs kaffeskrapa.

Löfbergs har funnits i Karlstad ända sedan företaget grundades 1906, och är idag ett av Nordens största kafferosterier. År 1949 ritade John Wästlunds arkitektkontor den byggnad som än i dag är företagets huvudkontor intill Inre hamn. Elva år senare stod även den 42 meter höga kaffeskrapan klar, även den ritad av samma arkitektkontor, som idag är så förknippad med stadens stadsbild. Löfbergsskrapan är ett givet riktmärke i Karlstad och en stark symbol för en av de mest kända industrierna i staden. (Karlstads kommun, 2005c) De dagar som sydliga vindar drar in från Väneren, sveps hela staden in i doften av nyrostat kaffe.

Allteftersom företaget vuxit och volymerna ökat har lagerlokalerna i de centrala delarna blivit alldeles för små. Därför kommer Löfbergs att flytta ut de delarna av verksamheten, som idag ligger intill kaffeskrapan i Inre hamn, till området Välsviken en bit utanför staden. Detta innebär att stora ytor vid Bryggudden och Inre hamn blir tillgängliga för annan planering. Det finns för tillfället inga planer på att flytta ut huvudkontoret och rosteriet till Välsviken, men när rostmaskinerna går sönder har Löfbergs ett ställningstagande att göra om de vill byta ut dem på plats, vilket är väldigt kostsamt, eller om de vill flytta rosteriet till nya lokaler. (Rhöse, 2016) Med tanke på all den problematik som finns med industriområden i centrumnära lägen kanske det är ganska troligt att även övriga delar av verksamheten kommer att försvinna från stadens centrum. Vad händer i så fall med den byggnad som är en så stark identitetsmarkör för hela Karlstad?

Det var där och då, under stadspromenaden, som ett litet frö slog rot till idén om att göra mitt examensarbete om kaffeskrapan och dess omgivning, och det blev på så sätt startskottet för mitt examensarbete.

# Syfte och frågeställningar

I takt med att jordens befolkning ökar, och en allt större del av befolkningen väljer att bosätta sig i städer, ökar behovet av att hitta nya sätt och platser att förtäta. Ett sätt att göra det är att förvandla centrumnära industriområden till nya levande stadsdelar.

Syftet med detta examensarbete är att undersöka hur en plats som tidigare varit ett industriområde kan omvandlas och utvecklas till ett nytt levande och attraktivt stadsrum med bostäder, rekreation och centrumfunktioner. Vad är det som gör ett område attraktivt och vilka faktorer bidrar till detta? Hur kan man ta tillvara på de befintliga byggnader och kvaliteter som finns på platsen när man ger området och byggnaderna nya funktioner? Hur kan man överbrygga barriärer och koppla ihop olika delar av staden bättre? Vad betyder grönytorna för ett område, och hur kan grönskan bidra till att en stad känns bättre sammankopplad?

Bryggudden i Karlstad är ett exempel på ett industriområde i centrumnära läge. Karlstad och Inre hamn är inne i ett omvandlingsskede, där stadskärnan håller på att sträcka sig söderut. Industri- och lagerfastigheter i Inre hamn har istället blivit kontor och restauranger längs kajen, och det har även byggts flera nya bostadshus i området. Under 2015 stod också det nya kommunhuset färdigt söder om hamnkajen. Bryggudden har stor potential att bli en uppskattad ny del av staden, med sitt centrala, vattennära läge.

Jag har, genom detta examensarbete, undersökt möjligheterna att utveckla delar av Inre hamn och området Bryggudden som ligger intill hamnen. Jag har utgått från Löfbergsskrapan och sedan sträckt mig ut därifrån. Det finns redan många planer, och mycket har redan hänt längs själva hamnkajen. Därför ville jag fokusera på området som sträcker sig längs järnvägen och Hamngatan/Hagaleden samt Tolagsgatan.

## Metod och disposition

Det här arbetet består av flera delar. Den första delen är en litteraturstudie där jag bland annat har studerat Karlstads historia och utvecklingstendenser. Denna del av arbetet undersöker också olika sätt att förtäta och vad det är som gör ett område attraktivt, t.ex. lägesfaktorer, bebyggelse typer och funktionsblandning. Avsnittet behandlar även hur man kan gå tillväga för att överbrygga barriärer och teorier om hur man kan ta tillvara på värdefulla områden och byggnader. Avsnittet avslutas med lokala förutsättningar, hur risken från järnvägen och översvämningar påverkar området.

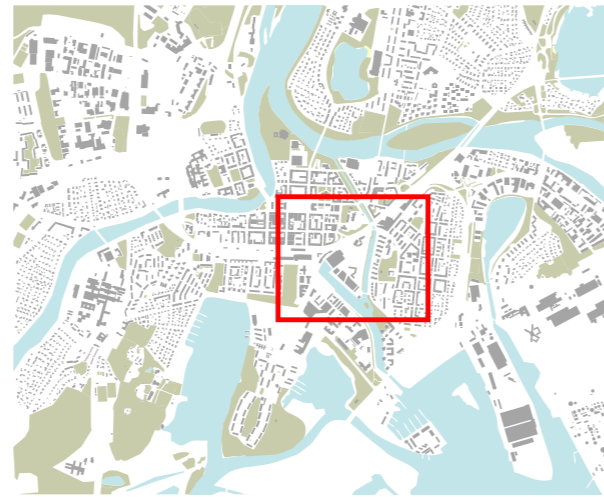
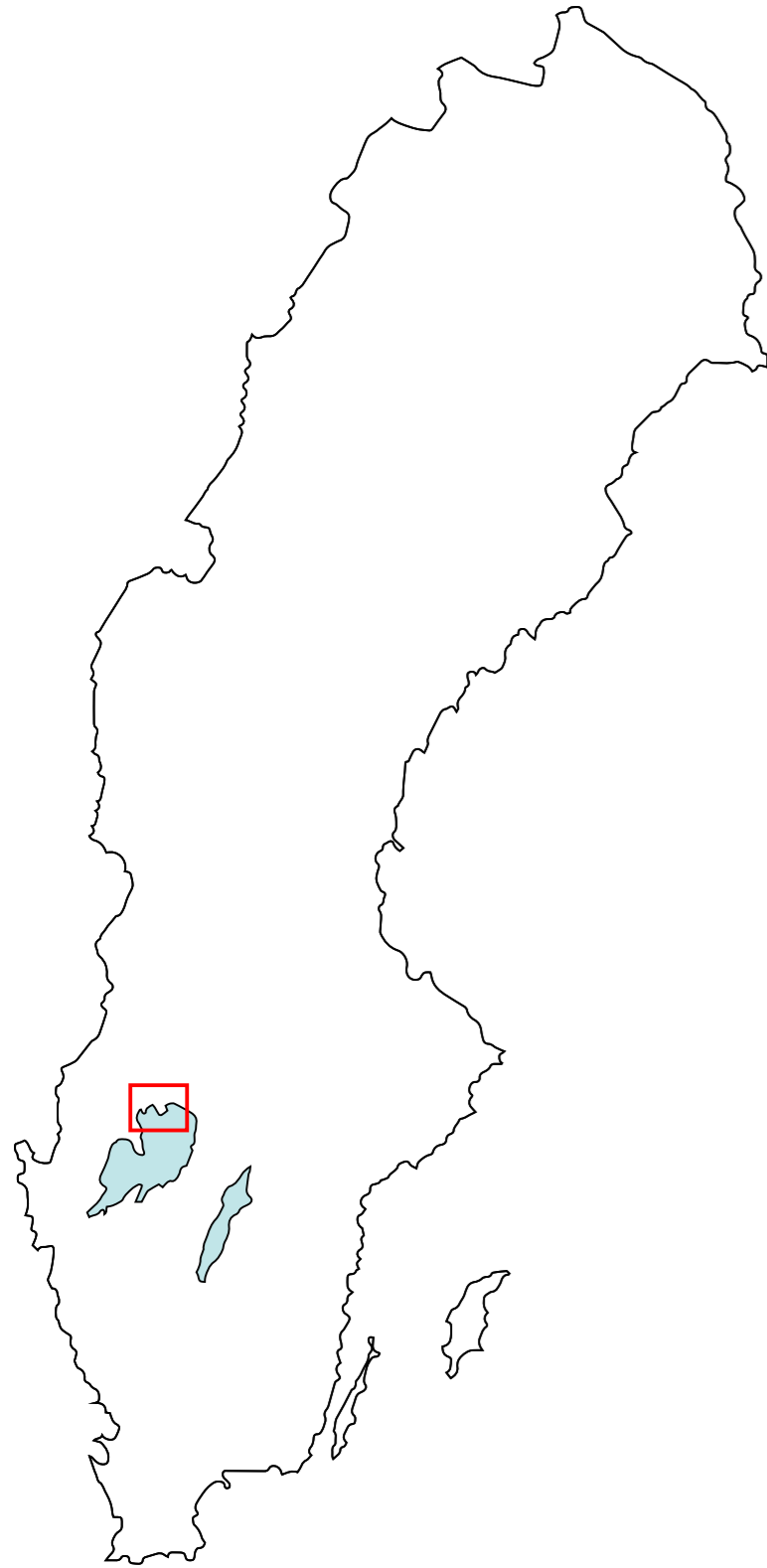
Nästa del består av en områdesanalys som bland annat innehåller en byggnadsinventering. Arbetet presenteras sedan som ett gestaltungs förslag för stadsdelen Bryggudden i Karlstad och med ett förslag för Löfbergs kaffeskrapas framtida användning.





# Litteraturstudie

---



## Karlstad

Karlstad är en mellanstor stad med knappt 90 000 invånare i kommunen. Staden ligger intill Vänern och Klarälven, bra placerat kommunikationsmässigt, mitt emellan Stockholm och Oslo. (Karlstads kommun, 2016)

Området Bryggudden, som är det område som examensarbetet omfattar, ligger centralt beläget, drygt 100 meter öster om stadsträdgården, ca 350 m öster om järnvägsstationen och ca 300 m sydost om centrum. Området ligger omslutet av Vänerns vatten, med Inre hamn i väst och Pråmkanalen i öst.

Karlstad och Brygguddens placering i Sverige respektive Karlstad.

# Historik

## Tidig historia

Karlstad är Värmlands äldsta stad. I skriftliga källor omtalades platsen för första gången år 1290, då under namnet Tingvalla, som under medeltiden var en handels- och tingsplats. År 1584 fick staden sina stadsprivilegier av hertig Karl, och han gav även platsen sitt nya namn; Karlstad. På den tiden fanns här bara ett 40-tal hushåll och omkring 150 vuxna invånare. (Hillgren, 1989, s. 126)

Runt 1600-talets mitt hade befolkningen stigit till omkring 280 personer. Stadsplanekartan från år 1646, som är den äldsta bevarade, visar endast ett fåtal oregelbundna kvarter vid den västra älvgrenen. Stadens viktigaste inkomstkällor vid den här tiden var tull, vänertransporter, fiske, åkerbruk och kreatursskötsel. (Hillgren, 1989, s. 126)

## Hamnen och sjöfarten

När Trollhätte kanal byggdes år 1800 fick man plötsligt en obruten sjöled mellan Värmland och Göteborg, vilket förstärkte den redan starka roll som Vänerna haft för området under en lång tid. Efter tillkomsten av Göta kanal längre in på seklet gick det även att frakta varor sjövägen till de östra delarna av Sverige. (Wessberg, 1966, s.5)

Karlstads ursprungliga hamn låg vid det nuvarande Residenset, nordväst om stadens centrum (Värmlands museum, 1988, s.25). Skoghall, som ligger ca 6 km sydväst om Karlstad fågelvägen, fungerade då som djuphamn för Karlstad. År 1837 byggde man istället en bättre och mer skyddad hamn vid Kanikenäset, för att på så sätt komma närmare staden. (Wessberg, 1966, s.12ff) I samband med byggandet av den nya hamnen anlade man också en pråmkanal. Via kanalen kunde transporterna från bruken i Fryksdalen och Klarälvdalen nå den nya hamnen. Sjöfarten tog god fart, men efter ett tag uppstod problem på grund av älvens uppgrundning. En del köpmän tyckte också att hamnen var allt för avlägsen då deras varor var tvungna att skeppas på pråmar genom kanalen, eller forslas på kärror landvägen. (Värmlands museum, 1988, s.25f) Man började därför med arbetet att dämna upp och fylla ut Tyggårdsviken, och redan år 1861 anlade man en ny hamn, Inre hamn. (Karlstads kommun 2015 f) I och med anläggandet av pråmkanalen och Inre hamn var Karlstad inte längre bara en handelsstad, utan även rollen som hamnstad var säkrad. (Karlstads kommun, 2015 d)

Inre hamn tjänstgjorde sedan i nästan 100 år, men redan vid sekelskiftet hade hamnen blivit trång, och man anlade därför en ny yttre hamn utanför den gamla Kanikenäshamnen. Nyttotrafiken på pråmkanalen fortsatte till 1957. (Värmlands museum, 1988, s.27) Tjugo år efter att godstrafiken upphört på Inre hamn började Löfbergs att använda hamnen för frakter igen. Man fyllde då igen en del av hamnen. (Wennberg, 1988, s.78)

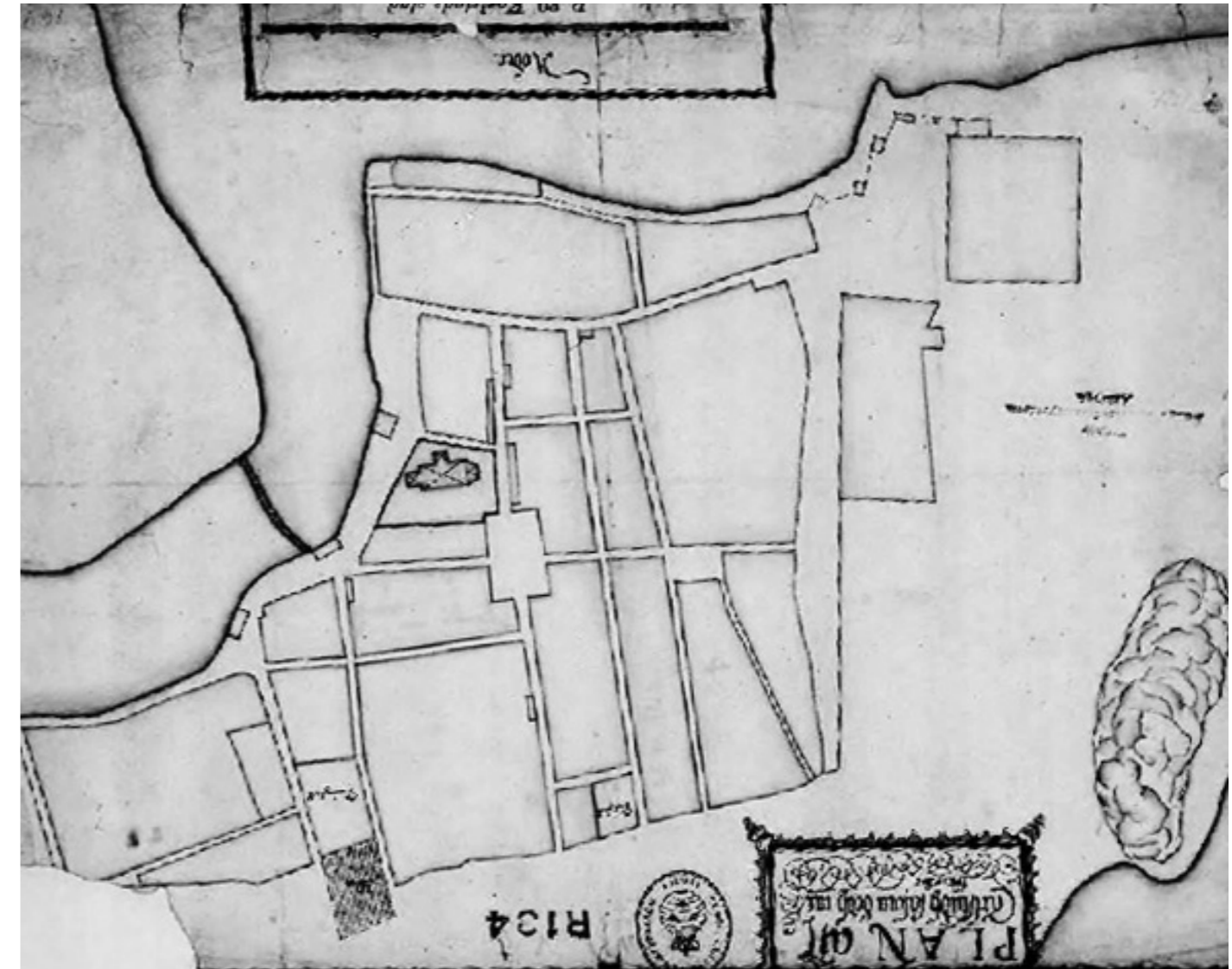


Bild 1. Stadsplanekartan från 1646, roterad för att norr ska vara uppåt på kartan..





Bild 2. Karlstad före branden, 1865.

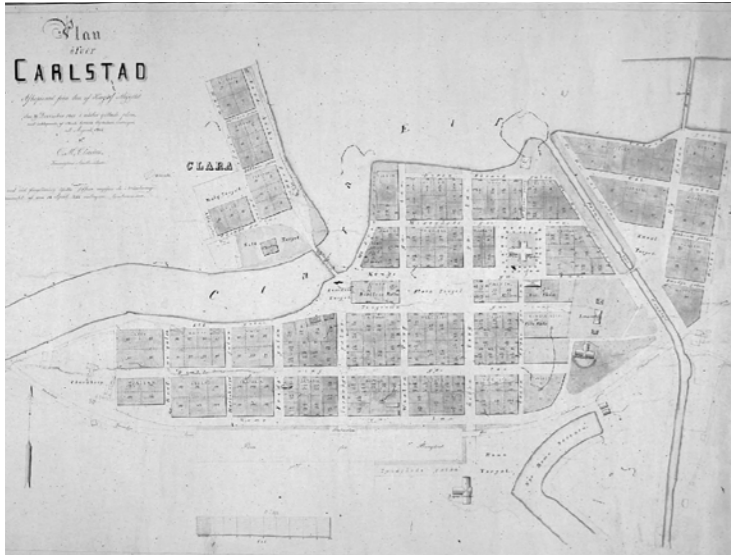


Bild 3. Karlstad efter branden, år 1866. Nu med större kvarter och ett nytt, stort torg.



Bild 4. Resterna efter branden år 1865.

## Stadsbranden år 1865

Få städer i Sverige har drabbats av så många bränder som Karlstad, bl.a. år 1616, 1719 och 1752. Men den mest omfattande branden i stadens historia bröt ut sommaren 1865. (Hillgren, 1989, s. 126)

Under 1800-talet hade Karlstad växt fort. På 65 år hade staden mer än fördubblat sin befolkning, (Karlstads kommun, 2015 d) som nu var drygt 5000 invånare. (Karlstads kommun, 2015 b) Det var en mycket tätbebyggd stad, med hus byggda av trä. Det fanns naturligtvis många som var oroliga över detta faktum eftersom staden redan tidigare drabbats av svåra bränder. (Karlstads kommun, 2015 d)

Strax före lunch, det var en söndag, den 2 juli 1865, kändes luften plötsligt tryckande, och man kunde se folk springandes omkring i staden. En pelare av rök stod upp ur taket hos en av stadens bagare, och snart stod även hela huset i lågor. Dagen efter var nästan hela Karlstad ödelagt, och över en natt hade 5000 invånare förlorat sina hem. (Karlstads kommun, 2015 a) Av stadens 241 hus och gårdar, var det bara ett fåtal som inte hade brunnit ned till grunden. (Averås, 2015)

Redan dagen efter branden påbörjades arbetet med att bygga upp staden på nytt, och den 4 juli utlyste stadsfullmäktige en tävling för att få in gestaltningsidéer för den nya staden. Branden var visserligen slutet för en stad, men det var samtidigt startskottet för det Karlstad som vi känner idag. (Karlstads kommun, 2015 b)

För att förhindra ny bränder gjordes gatorna breda och raka vilket även ledde till en ljusare stad. (Sandborgh, 2015) Förutom bredare gator föreslogs ett nytt stort torg i den nya stadsplanen och större tomter som inte behövde exploateras lika hårt som tidigare. Trots att det inte ställdes några krav, så byggdes alla nya offentliga hus ändå i sten. (Gynnå, 2015) Först år 1906 antogs sådana föreskrifter om att nya byggnader skulle uppföras i sten. (Åström, u.å, s.1f)

År 1866 togs ett beslut om att järnvägen skulle dras genom Karlstad, och tre år senare stod järnvägsstationen färdig. (Karlstads kommun, 2015 c) Detta tillsammans med den nyanlagda inre hamnen hade stor betydelse för den betydande industriverksamhet som kom att etableras under 1800-talets andra hälft och början på 1900-talet. (Hillgren, 1989, s. 126) Viken, som är det område som ligger söder om järnvägen, och där Bryggudden även ingår, låg redan innan järnvägsdragningen i skymundan, och var inte riktigt en del av resten av staden. Nu, efter tillkomsten av den nya järnvägen, blev stadsdelen ännu mer avskild från staden. (Ronge, 1958, s.353)



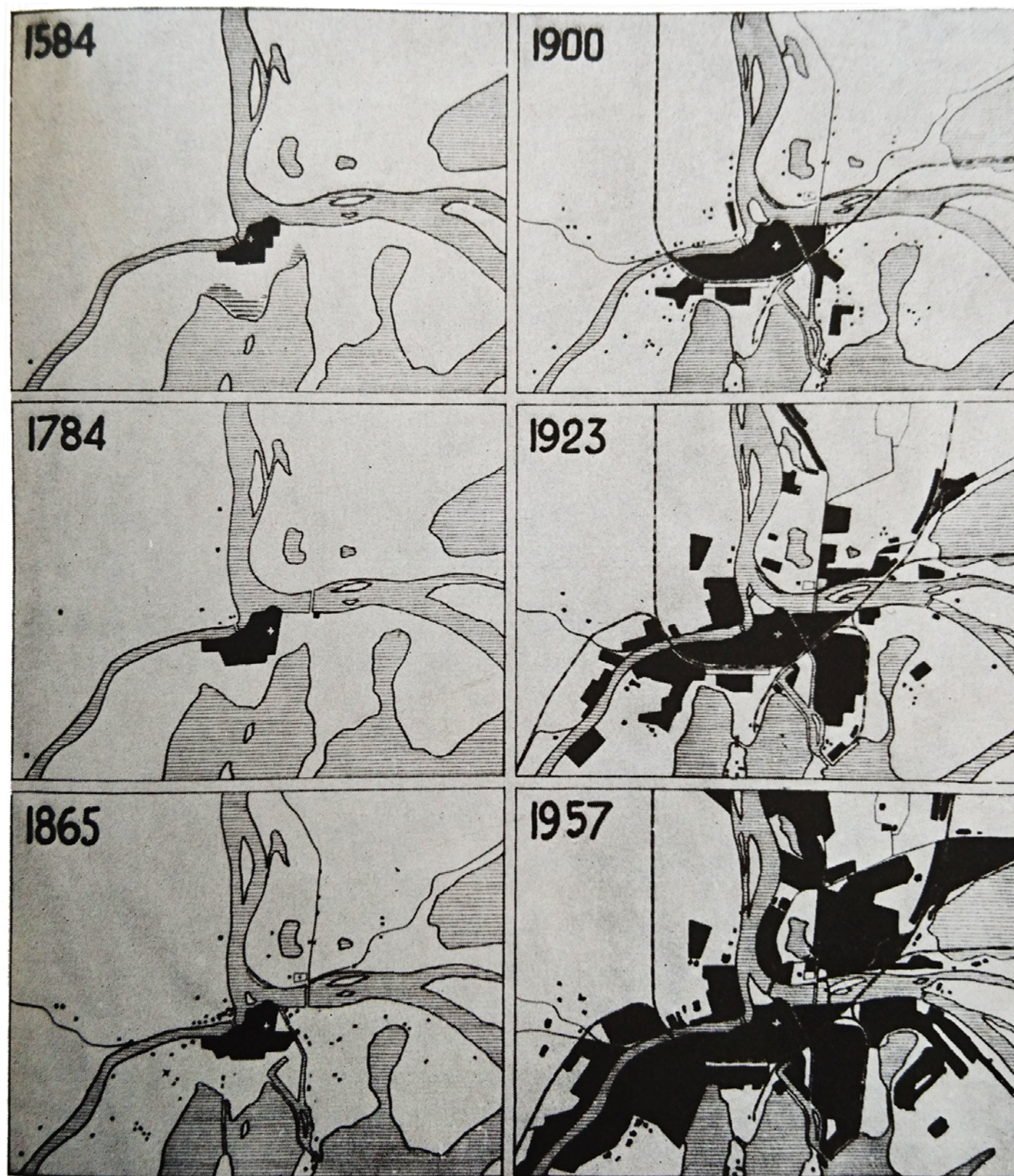


Bild 5. Karlstads utbredning mellan 1584 och 1957.



Bild 6. Bryggudden och Inre hamn i förgrunden. Ca 1895.



Bild 7. Karta från år 1891. Bryggudden var näst intill obebyggd bortsett från de tre byggnader som även syns på fotot ovan.





Bild 9 och 10: Handels AB Karl Olssons sågverk och trävarulager i Inre hamn.



Bild 11 och 12: Vy över Bryggudden och Inre hamn 1935, samt branden 1941.



Bild 13 och 14: Bryggudden 1960 och 2014. Här syns tydligt hur delar av Inre hamn fyllts igen.

## Hjärpe-bränderna

Även under 1900-talet har Karlstad drabbats av ett antal bränder. En del av dem, ett tiotal bränder mellan 1938 och 1941, stod pyromanen Arvid Hjärpe och hans fru för. Den mest omfattande av bränderna var vid just Bryggudden vid Inre hamn. (Värmlands brandhistoriska klubb, 2015)

Branden i Inre hamn startade i Handels AB Karl Olssons lagerbyggnad, den 13 juli 1941. Den spred sig sedan snabbt till de andra byggnaderna på området. Det var den största branden i Karlstad på 30 år. Polis, brandmän och Röda korset arbetade hårt för att stoppa branden och rädda det som gick att räddas, men trots det blev det enorma skador av ett värde på omkring 980 000 kr. (Ronge, 1958, s.374 ff)

Det var tredje branden den veckan, och följande vecka brann det på ytterligare fem platser. Det spred sig en skräckstämning i staden och dess omgivning. Att andra världskriget härjade samtidigt, så nära inpå som i grannlandet Norge, bidrog nog också till den ökade oron. Den 22 juli kunde dock Arvid Hjärpe gripas, och dömdes senare till livstids intagning på sinnessjukhus. Även hans fru Kajsa, som endast delvis deltagit i bränderna, fick spendera en tid på sjukhus.

## John Wästlunds arkitektbyrå

John Wästlund är den arkitekt som påverkat Karlstad mest under 1900-talets andra hälft. Han föddes i Karlstad den 2 juni 1910, och utbildade sig till arkitekt på KTH i Stockholm. Han tog sin examen år 1938, 28 år gammal. Sex år senare, år 1944 blev han stadsarkitekt för Värmlands mellersta stadsarkitektdistrikt, som bestod av 10 kommuner, däribland Karlstad. Året därpå startade han även sitt eget arkitektkontor, SAR J. Wästlunds Arkitektbyrå. (Matikainen, 2002, s.12 ff)

Stadsarkitektuppdraget bidrog till att han fick in flera uppdrag till sin arkitektverksamhet, och kontoret deltog också i flera tävlingar. Även om kontoret visserligen hade konkurrenter, så fanns det inget kontor som var lika stort som J. Wästlunds arkitektbyrå. (Ibid. s.16 ff) Under de 20 år som Wästlund drev företaget lyckades han och kontoret vara med och forma en stor del av det som vi känner som Karlstad i dag. (Ibid, s.7) Som nära vän till Åke Löfberg fick han också en stor roll i utformandet av Bryggudden och företaget Löfbergs byggnader. T.ex. ritade hans kontor både huvudkontoret och senare även kaffeskrapan. (Ibid., s. 59ff) När John Wästlund slutade togs arkitektbyrån över av personalen som bildade företaget Skanark. (Ibid. s. 26)



Bild 8: Kaffeskrapan ritad av John Wästlunds arkitektbyrå under byggnation.



# Utvecklingstendenser

## Bostäder

Karlstad är en växande kommun och har under år 2015 ökat sin befolkning med 895 personer, till 89 245 invånare. Hela Värmlands län hade den sista december samma år 275 904 invånare, vilket innebar en ökning med 1 213 personer. (Statistiska Centralbyrån, 2016) I Region Värmlands befolkningsprognos för Värmland (2015) beräknas länets befolkning fram till 2030 öka till 282 347. (Region Värmland 2015) Det skulle betyda att Karlstads befolkning, om den stod för samma andel av länets ökning som de gjort under 2015, skulle öka med ytterligare drygt 4700 personer fram till år 2030.

Redan idag råder det en bostadsbrist i Karlstad, precis som i många andra städer i Sverige. Det krävs därför att fler bostäder byggs för att kunna underhålla den stigande befolkningsökningen. I länsstyrelsens bostadsmarknadsanalys(2015) skriver de att man för att möta efterfrågan behöver bygga fler hyresrätter med 2-3 rum och kök samt nya bostadsrätter med 3-4 rum och kök. Även villor med 4-5 rum efterfrågas. (Länsstyrelsen Värmland, 2015, sid 1 ff)

Det behövs också fler mindre bostäder. Karlstads kommunala bostadsbolag, KBAB, har en så kallad bostadsgaranti för universitetets studenter, vilket är en stor anledning till att många studenter söker sig till Karlstad. (NWT, 2015) Men på grund av bristen på bostäder får Karlstads kommun svårt att uppfylla löftet om bostadsgaranti. Bristen på små lägenheter gör att studenter och ungdomar tvingas konkurrera om samma typer av lägenheter som flera andra grupper i samhället. (Länsstyrelsen Värmland, 2015, sid 14)

Till stor del beror den positiva befolkningsutveckling som Värmland har haft de senaste åren på nyanlända flyktingar, men bostadsbristen gör det svårt för Migrationsverket att ge plats för nya asylsökande. Det innebär också att det tar längre tid för dessa människor att kunna komma in i samhället och bidra med sin kompetens och arbetskraft. (Länsstyrelsen Värmland, 2015, sid 13)

## Verksamheter

I Karlstad kommun finns ca 9000 företag inom flera olika branscher och verksamhetsområden. Staden har ett högt handelsindex och stor kompetens inom t.ex. massa, pappers- och förpackningsområdet, som är den starkaste sidan inom Karlstads verksamhetsområden. Två andra starka sidor är tjänstesektorn och universitetet. (Karlstad kommun, 2015 e)

Ytterligare ett starkt område är besöks- och handelsnäringen. Karlstad är en stark besöks- och handelsstad och erbjuder stadens invånare och besökare en bred variation av shopping och engagemang. (Karlstad kommun, 2015 e)

I Handelskammaren Värmlands "Program för att göra Värmland till en ännu bättre plats för företagen" (2016) pekas tre punkter ut för att Värmland ska bli mer konkurrenskraftigt. Dessa är att de värmländska kommunerna måste bli färre och därmed större, kompetensförsörjningen behöver tryggas samt att infrastrukturen måste byggas ut och underhållas, med snabba och pålitliga tåg mellan Stockholm och Oslo som den viktigaste punkten inom infrastrukturen. (Handelskammaren Värmland, 2016)

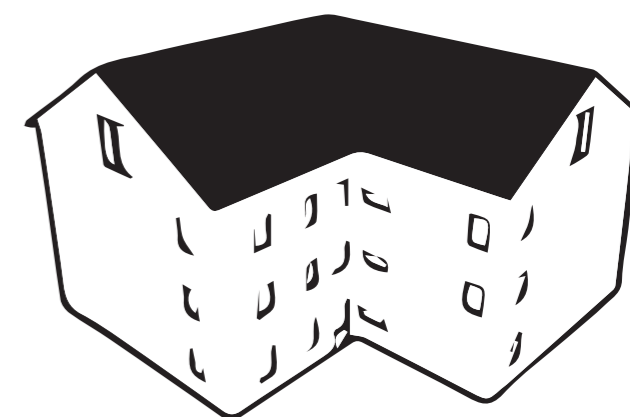
## Tåg i tid

Tåg i tid är ett samarbetsprojekt mellan Karlstads kommun, Region Värmland och Trafikverket, där de tillsammans har arbetat fram åtgärder som ska korta ner restider och skapa en pålitligare tågtrafik. Genom Tåg i tid vill aktörerna, fram till år 2025, utveckla tågtrafiken i flera etapper. Det första steget är att bygga flera mötesspår, bl.a. ett vid Pråmkanalen öster om Bryggudden. (Karlstads kommun et al, 2013, sid 2 ff)

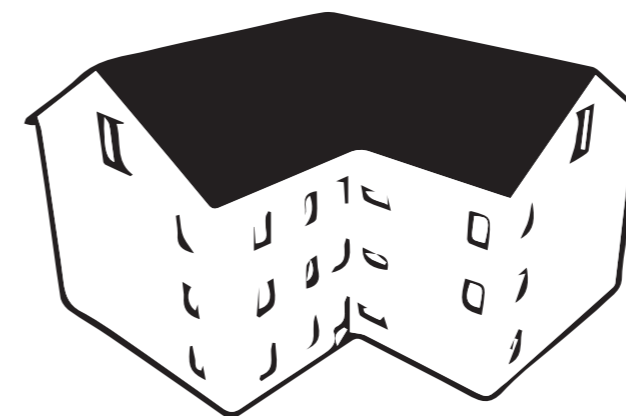
En annan åtgärd är att bygga om Karlstads järnvägsstation till ett attraktivt resecentrum. En ny bussterminal kommer att byggas intill järnvägsstationen, och en passage planeras från Västra torggatan som kommer att leda direkt ut till plattformarna. (Karlstads kommun et al, 2013, sid 6 f) Det nya resecentrum kommer även att koppla ihop centrum bättre med kvarteren söder om järnvägsstationen, och kommer, enligt projektet, kunna öppna upp "för en helt ny stadsutveckling där Karlstads centrum binds ihop med Inre hamn." (Karlstads kommun et al, 2013, sid 8)



Enfamiljshus 4-5 r.o.k.

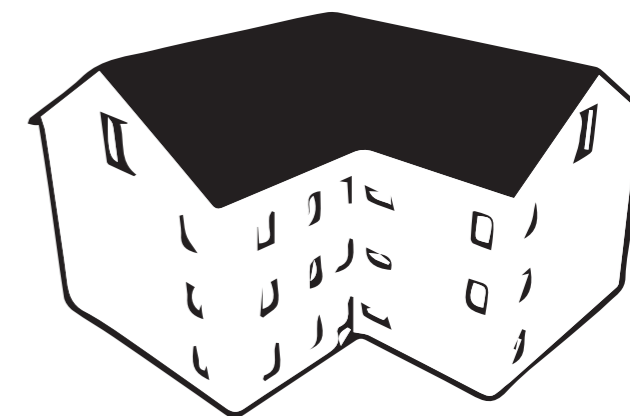


Bostadsrätter 3-4 r.o.k.



Hyresrätter 2-3 r.o.k.

Eftertraktade bostäder



Studentlägenheter

# Hållbar och attraktiv stadsgestaltning

## Varför förtäta?

Sveriges befolkning växer, precis som i övriga världen. Vi lever längre, föder fler barn och har en hög invandring. Fler människor väljer också att bosätta sig i städerna vilket har lett till ett ökat bostadsbyggande, men utrymmet i städerna är begränsat. (Boverket, u.å. a)

Att förtäta inom tätorten skapar förutsättningar för en större andel boende inom de centrala delarna, vilket bidrar till en ökad funktionsintegration. Det skapar också ett större underlag för olika typer av service. En tätare, funktionsblandad stad gynnar även jämställdheten mellan könen, människor i olika åldrar och med olika bakgrund och livsstil. (Bellander, 2005, s. 9 f)

Det finns olika sätt att förtäta. Ett sätt är att ta i anspråk ytor som inte är bebyggda, t.ex. parkeringsplatser eller väl tilltagna grönområden (Boverket, 2010, s. 46). När befolkningen växer i städerna ökar också trycket på de existerande grön- och blåstrukturerna, vilket är ett av flera skäl till att undvika att exploatera allt för mycket av tidigare obebyggda områden (Boverket, u.å. b). Ett annat sätt kan då vara att bygga på höjden, ovanpå redan existerande byggnader. (Boverket, 2010, s. 47)

## Lägesfaktorer och bebyggelse typer

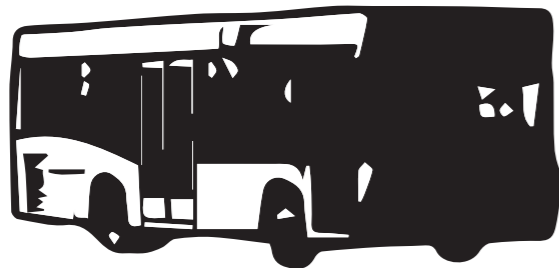
SBAB kom under 2015 ut med rapporten "Bostaden och läget", där de har kartlagt vilken slags service och annat utbud som lockar när människor står inför sitt val av bostad. Oavsett hur mycket man renoverar och bygger om sin bostad, så kan man aldrig förändra läget. Därför är läget av avsevärd stor vikt, och det har en avgörande betydelse för hur attraktiv en bostad uppfattas. (SBAB, 2015, s. 2)

I rapporten kunde utläsas att över hälften av de tillfrågade svarade att de lockades till följande punkter:

Närhet till kommunikationer(59 %), närhet till naturområden(57 %), attraktiv naturmiljö(55 %), gång- och cykelvänlig omgivning(52 %) samt närhet till service, restauranger och affärer(51 %). Nästa tre punkter på listan var närhet till vatten (44 %), arbetsmarknaden(41 %) och närhet till stadskärna(39 %). (SBAB, 2015, s. 3)

Bryggudden ligger centralt med närhet till service, restauranger, affärer och kommunikationer, speciellt när nya resecentrum står klart. Det ligger intill vatten och det finns möjligheter att utveckla ännu bättre gång- och cykelvägar och gröna stråk som kan förbättra kopplingen till intilliggande naturområden. Bryggudden torde därför vara en ganska ideal plats för nya bostäder.

Det är inte bara läget som påverkar i valet av bostad. Johan Rådberg(2000) skriver i sin forskningsrapport "Attraktiva kvarterstyper" om förhållandet mellan attraktivitet och bebyggelse typer, och han menar att utformningen har en mycket stark inverkan på ett områdes attraktivitet. Han gör en jämförelse mellan sex olika grupper av bebyggelser; villor och radhus, blandad trädgårdsstad, äldre sluten kvarterstad, lamellhus och låga punkthus, friliggande höghusgrupper samt slutligen loftgångshus. Villor och radhus har klart högst attraktivitet, men även





den blandade trädgårdsstaden och äldre sluten kvartersstad kommer högt upp på listan. Klart lägst attraktivitet har loftgångshus. (Rådberg, 2000, s. 39)

Rådberg kopplar även samman attraktivitet och status, och menar att områden med bebyggelsestyper som anses attraktiva utvecklas till högstatusområden, medan områden med lågattraktiv bebyggelse istället utvecklas till lågstatusområden. Dock har det inte alltid varit så att enbostadshus ger högstatusområden och flerbostadshus lågstatusområden, utan det är en tendens som syns enbart de senaste decennierna. Rådberg menar också att just den blandade trädgårdsstaden är intressant, för trots att den innehåller en blandning av en- och flerbostadshus, så får den näst intill ett lika högt attraktivitetsindex som villa- och radhusområden. (Rådberg, 2000, s.41)

## Funktionsblandning

En funktionsblandad stad har av många setts som det ideala ända sedan 1960-talet. Att blanda olika funktioner skapar förutsättningar för liv och trygghet i ett område. För att en gata ska dra till sig människor och därigenom kännas säker, behövs, enligt stadsbyggnadskritikern Jane Jacobs, tre egenskaper. Det måste finnas tydliga gränser mellan privat och offentligt, det måste finnas ögon på gatan från dess naturliga ägare, och trottoarerna måste användas någorlunda kontinuerligt. (Jacobs, 1961/2011, s. 150)

Trygghet på stan fungerar bäst där folk använder gatorna frivilligt och är minst medvetna om att de är med om att övervaka dem. Det sker genom ett stort utbud av butiker, restauranger och andra verksamheter utspridda längs trottoarerna, även sådana som är öppna på kvällen och natten. De ger skäl till att använda trottoarerna. Dessutom, menar Jacobs, är ofta affärsinnehavare och andra småföretagare i regel varma anhängare av ordning och reda. (Jacobs, 1961/2011, s. 152)

Än idag ses funktionsintegrerade bebyggelsemiljöer som någonting att eftersträva, eftersom dessa områden är befolkade dygnet runt vilket skapar förutsättningar för ökad trygghet och säkerhet. Blandstaden kan beskrivas som "komplex till utformning och innehåll med en tät men fattbar bebyggelsestruktur vilken anses ge närhet mellan verksamheter och människor, kontinuerliga upplevelser och händelser i rummet och ett omväxlande och rörligt folkliiv" (Bellander, 2005, s. 5). Den bidrar till att skapa en social och mångfaldig boendemiljö, men också till ett minskat resande och bilanvändande. (Bellander, 2005, s. 5)

En funktionsblandad bebyggelsemiljö med en attraktiv utformning, där boenden samsas med småskaliga verksamheter, stärker också ett områdes identitet. Det skapar förutsättningar för offentliga rum där alla människor enkelt kan uppehålla sig, ger en möjlighet att bo och arbeta i samma område, och lockar även till sig besökare vilket gör att "det offentliga rummet blir offentligare." (Bellander, 2005, s. 5)

Förutom att blanda bostäder och verksamheter är det även viktigt att blanda olika sorters boendeformer, mötesplatser, serviceutbud etc., och gärna även uppnå en gestaltningsmässig variation i bebyggelsen. Vi bör eftersträva en variation i lägenhetsstorlekar, upplåtelseformer och hustyper inom ett bostadsområde, för att kunna möta de behov och önskemål som finns, och dessutom möjliggöra en bostadskarriär inom ett område. (Boverket, 2010, s. 45 ff.)





Hamngatan och järnvägen i Karlstad fungerar som en stark barriär mellan stadens centrum och delarna söder om järnvägen.

## Överbrygga barriärer

Det är inte helt ovanligt att trafikleder, järnvägar och vattendrag skär genom en stad och skapar barriärer mellan olika stadsdelar. För att länka samman de olika stadsdelarna, och öka attraktiviteten hos de delar som hamnat på "fel" sida, behöver barriärerna överbryggas. Ibland är det nödvändigt med stora insatser för att bryta dessa barriärer och länka samman stadsdelarna med hjälp av stråk och mötesplatser. (Boverket, 2010, s. 53 ff)

Det kan vara olika slags stråk som fungerar som en förbindelselänk; t.ex. verksamhetsstråk, aktivitetsstråk eller grönstråk. Ett annat sätt att överkomma barriärer är att skapa anledningar för att forcera dem, en målpunkt som lockar människor att röra sig mellan olika delar i staden. (ibid, s. 53ff)

Bryggudden skärs av från de centrala delarna av staden av både järnvägen och genomfartsleden Hamngatan/Hagaleden, som går parallellt med varandra. Jag anser därför att det är viktigt att skapa ytterligare en koppling till centrum för att korta ner avståndet för gångtrafikanter, både faktiskt och mentalt.

## Grönstruktur

Naturskyddsföreningen skriver i sin bok "Grönare städer - biomångfald och grönstruktur" (1999) att en "stads grönstruktur är all den mark i staden som inte är bebyggd eller hårdgjord. Det innefattar alltifrån gröna öar i stadslandskapet som parker och ödetomter, trädgårdar och gårdar till stråk av natur som alléer och stränder eller större grönområden som sträcker sig in i staden från omgivningarna." (Burman & Isaksson, 1999, s.15)

På senare år har stadens grönytor fått en höjd status i stadsplaneringen. Grönområdena bidrar till en bättre folkhälsa, fungerar som oaser för människor i staden, bidrar till bättre luftkvalitet och lokalklimat, ökar biologisk mångfald, påverkar vattenavrinningen, kan dämpa buller och mycket mer. Grönskans flerfunktionella betydelse är stor, och därför är det viktigt att förtäta på ett sätt som inte förstör dess funktioner. (Boverket, u.å.)

Studier visar att tillgången till stadens parker och grönområden är av stor vikt för människans psykiska och fysiska hälsa, att människor känner sig piggare och friskare om de har nära tillgång till natur. Avståndet till grönområden och parker är av stor betydelse för människors sannolikhet att utnyttja dem. (Burman & Isaksson, 1999, s.4) I Karlstads kommuns miljö- och klimatstrategi har man slagit fast att alla "invånare i Karlstads kommun ska ha tillgång till ett mindre grönområde inom 100 meters avstånd, större grönområde inom 300 meters avstånd och ett närströvsområde inom 30 minuters promenadavstånd." (Karlstads kommun, 2013, s.27)

Men det är även viktigt att de gröna ytorna i staden är väl sammankopplade: "Grönområdenas biologiska värden och möjlighet för rekreation och rika naturupplevelser ökar när de blir tillräckligt stora, är förbundna med varandra och ingår i en väl fungerande helhet - en ekologisk infrastruktur." (Burman & Isaksson, 1999, s.15) Djur och växter behöver spridningsvägar för sin överlevnad på samma sätt som vi behöver vägar för att transporter oss, och grönstråk kan på så sätt fungera

som huvudtrafikleder för växter och djur mellan staden och dess omgivning. De är en förutsättning för en stor del av den biologiska mångfalden i stadens parker och grönområden. (Burman & Isaksson, 1999, s. 21)

Det var också en av de saker som jag saknade när jag flyttade tillbaka till Värmland och Karlstad. I det område som vi bodde i Lund hade vi jättefina promenadområden. Här i Karlstad finns det visserligen många parker, men det finns ingen bra struktur som kopplar samman dem. Det finns väldigt få gröna stråk, och det är någonting som behöver förändras.

Det är också viktigt med en variation av grönska, att det finns parker av olika karaktär, men även enstaka träd och alléer, öppna gröna ytor och naturmark osv., så att det fyller olika behov både för oss människor och för djur- och växtlivet.

## Värdefulla byggnader

“Byggnader och byggnadsmiljöer är en del av vårt kulturarv” skriver Axel Unnerbäck (2002) och fortsätter: “De är en levande historiebok som berättar om gångna tiders liv och arbete, om samhällsutveckling, skönhetsideal, livsvillkor för olika befolkningsgrupper, förhoppningar och ambitioner.” (Unnerbäck, 2002, s. 10) Men hur ska vi gå till väga när byggnader förlorar sina funktioner och behöver ges en ny användning, som exemplet med kaffeskrapan? Hur ska vi gå till väga för att bygga om dessa värdefulla byggnader på ett respektfullt sätt?

Unnerbäck skriver att det är viktigt att kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer bevaras så intakta som möjligt. Han menar att vi bör bevara originalmaterialet, och att ändringar som görs bör vara reversibla. Utgångspunkten bör också vara att de förändringar som gjorts under årens lopp ska bevaras. Det finns, enligt Unnerbäck, ett behov att definiera vilka värden som bör bevaras och på vilket sätt de skall bevaras. En helhetssyn som omfattar hela objektet är viktigt, från den yttre miljön till den minsta byggnadsdetaljen. (Unnerbäck, 2002, s.14)

Unnerbäck skriver också att industrianläggningar ofta är svåra att förstå när byggnaden inte längre används för den ursprungliga verksamheten, men att byggnaden i många fall ändå talar ett språk som ger en tydlig uppfattning om hur verksamheten fungerade, genom dess utformning och läge. (Unnerbäck, 2002, s.70) När byggnader inte längre kan användas för det som de ursprungligen byggdes för gäller det att ge dem en ny funktion “som gör det möjligt att bevara och fortfarande förstå deras speciella karaktär och utformning.” (Unnerbäck, 2002, s.62)





## Lokala förutsättningar

### Bygga järnvägsnära

Den största risken i järnvägsnära lägen är att tåg spårar ur och kolliderar med människor eller byggnader. Vid urspårning är riskerna begränsade till ett område på ca 25 meter från banan, vilket motsvarar en vagnslängd. Ytterligare några meter kan vara bra att lämna fri från bebyggelse för att räddningstjänst lätt ska kunna komma fram. En mindre sannolik risk är olycka med farligt gods, vilket dock ger mycket större riskområden. (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2000, s.22)

Framförallt rör sig riskerna vid transport av farligt gods om brand, explosion samt utsläpp av giftiga och/eller frätande kemikalier. (Stenberg, Carl-Axel, 2007, s. 71)

Man mäter risken i två olika mått. Individrisken är ett mått för att en enskild individ som befinner sig kontinuerligt inom ett område, den så kallade effektzonen, ska förolyckas. Samhällsrisik är måttet på den risk som en grupp människor utsätts för inom samma område. Samhällsrisiken tar, till skillnad från individrisken, hänsyn till riskområdets befolkningssituation. (Stenberg, Carl-Axel, 2007, s. 40 ff)

Skyddsavstånd tas fram som rekommendationer för hur nära järnvägen som byggnationer bör tillåtas, med hjälp av beräkningar på hur stora effekterna kan bli av eventuella händelser. (Stenberg, 2007, s.56) Dock finns det inga tydliga nationella rekommendationer vad gäller risker för järnvägsnära bebyggelse. (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2000, s.1)

Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit fram riktlinjer som säger att vid exploatering ska risksituationen bedömas inom 100 meter från järnvägen. Området inom ett avstånd på 25 meter från järnvägen bör lämnas obebyggt, från 25 meter godtas tät och stabil kontorsbebyggelse, och från 50 meter medges även sammanhållen bostadsbebyggelse. (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2000, s.35)

I Lindesberg har Tyréns gjort riskutredningar avseende transport av farligt gods för två olika områden. I det ena fallet är minsta avstånd mellan planerade bostäder och räl drygt 20 meter, och i det andra fallet är minsta avstånd mellan byggnad och räl drygt 40 meter. Den verksamhet som ligger närmast järnvägen innefattar i fall två folkandvård och vårdcentral. I båda fallen bedömdes den planerade etableringen möjlig, och i det första fallet angavs att minsta avstånd till bostad ska vara 20 meter, samt minsta avstånd till garage kan vara minst 13 meter. (Bengtsson & Gunnarsson, 2015, s.6ff, och Bengtsson, 2015, s. 5ff)

Som skäl för att tillåta ett kortare avstånd än 30 meter till järnvägen, som är det mått som Trafikverket eftersträvar att hålla fritt från bebyggelse, angavs att det inom planområdet redan fanns bebyggelse inom denna gräns, och att det rekommenderade skyddsavståndet därför inte bedömdes nödvändig. (Bengtsson & Gunnarsson, 2015, s.13)

Man kan anta att Karlstad ligger närmare Lindesberg än Stockholm vad gäller riskfaktorer och befolkningstäthet. För säkerhets skull har jag dock utgått från det större avståndet i Tyréns riskutredningar, och valt att inte placera bostäder närmare än 40 meter till närmsta räl.



I samband med utbyggnaden av ett nytt järnvägsspår vid Pråmkanalen i Karlstad, och projektet "Tåg i tid", har en utredning gjorts angående ökade risker från järnvägstrafiken. I den föreslås att järnvägen förses med urspårningsräler som kan reducera risknivåerna med ca 80 %. (Frennborn & Heijmans, 2015) Om detta skulle göras torde en gräns på 40 meter till bostäder vara fullt rimlig.

## Översvämningsrisk

Det vattennära läget som Karlstad har med Vänern och Klarälven omkring sig är inte enbart positivt. Det innebär även en risk för översvämningar. I januari 2001, efter långvariga höstregn året innan, nådde Vänern den högsta nivån sedan sjön reglerades 1937. I Karlstad steg Vänern från medelvattenytan på ca 44,2 m.ö.h. till 45,47 m.ö.h. (RH00 Karlstad). Även Klarälven har tidigare svämmat över vid flera tillfällen. Översvämningsriskerna i Karlstad är större än i många andra städer, och det är därför viktigt att bygga översvämnings säkert. (Karlstads kommun, 2010,s.5)

Kommunen ställer vid planering av bebyggelse i områden som är utsatta översvämningsrisk krav på lägsta nivå på färdigt golv så att skador p.g.a. översvämning ska minimeras. (Ibid., s.8) Kommunens riktlinjer för lägsta nivå på färdigt golv vid ny bostadsbebyggelse har satts till 46,75 m (RH 00 Karlstad), detta för att klara 200-årsnivån i Vänern med en säkerhetsmarginal på 120 cm.(Ibid., s.75) I detaljplanen för Tyggårdsviken, som gäller för stora delar av det aktuella området, finns även bestämmelser att bostäder inte får placeras i markvåning. (Ibid, s.21)

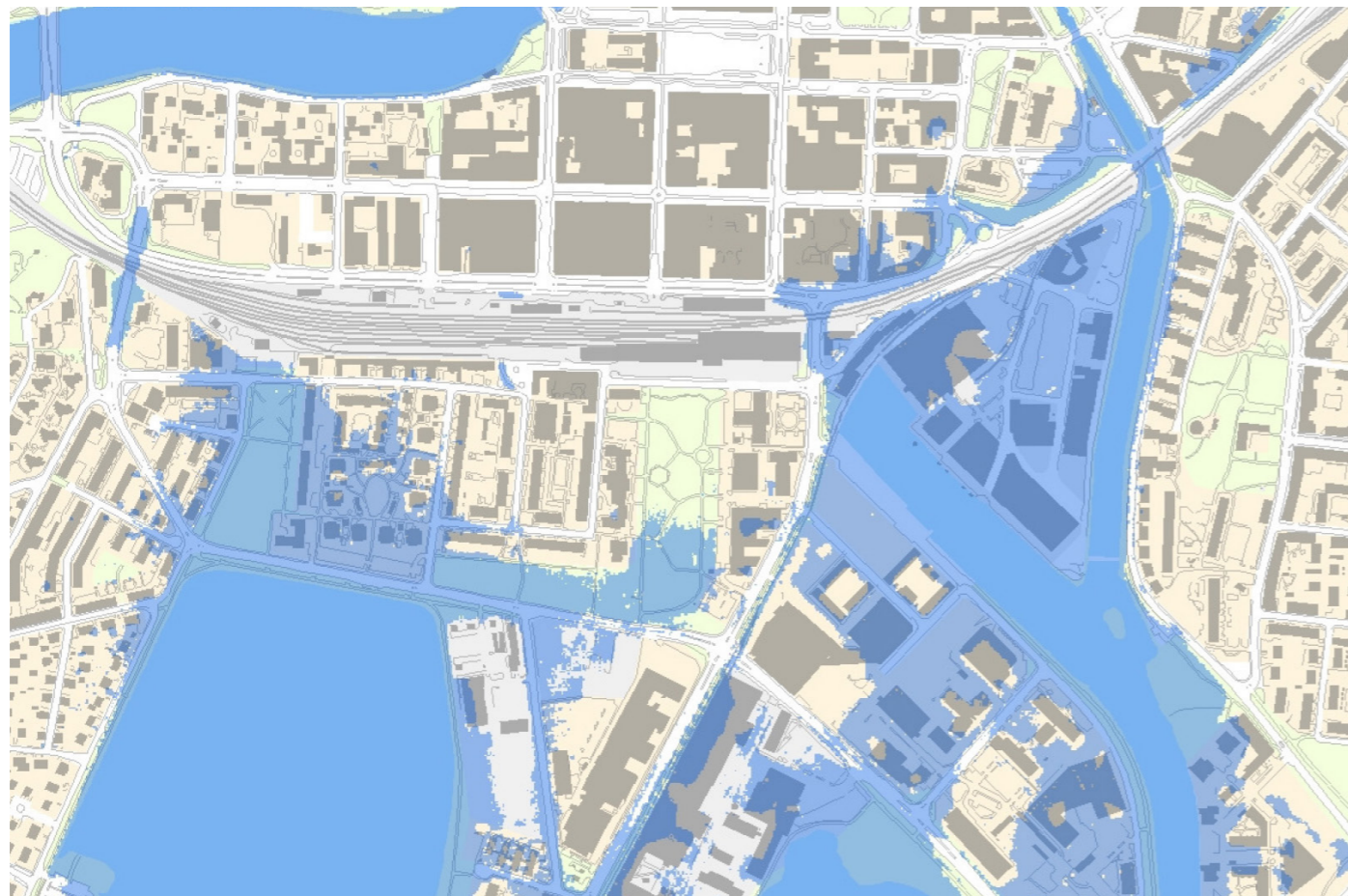


Bild 15: Exempel från kommunens översvämningsprogram då Vänerns vattennivå når 46,2m.



Bild 16: Karlstad omsluts av Vänern och Klarälven.

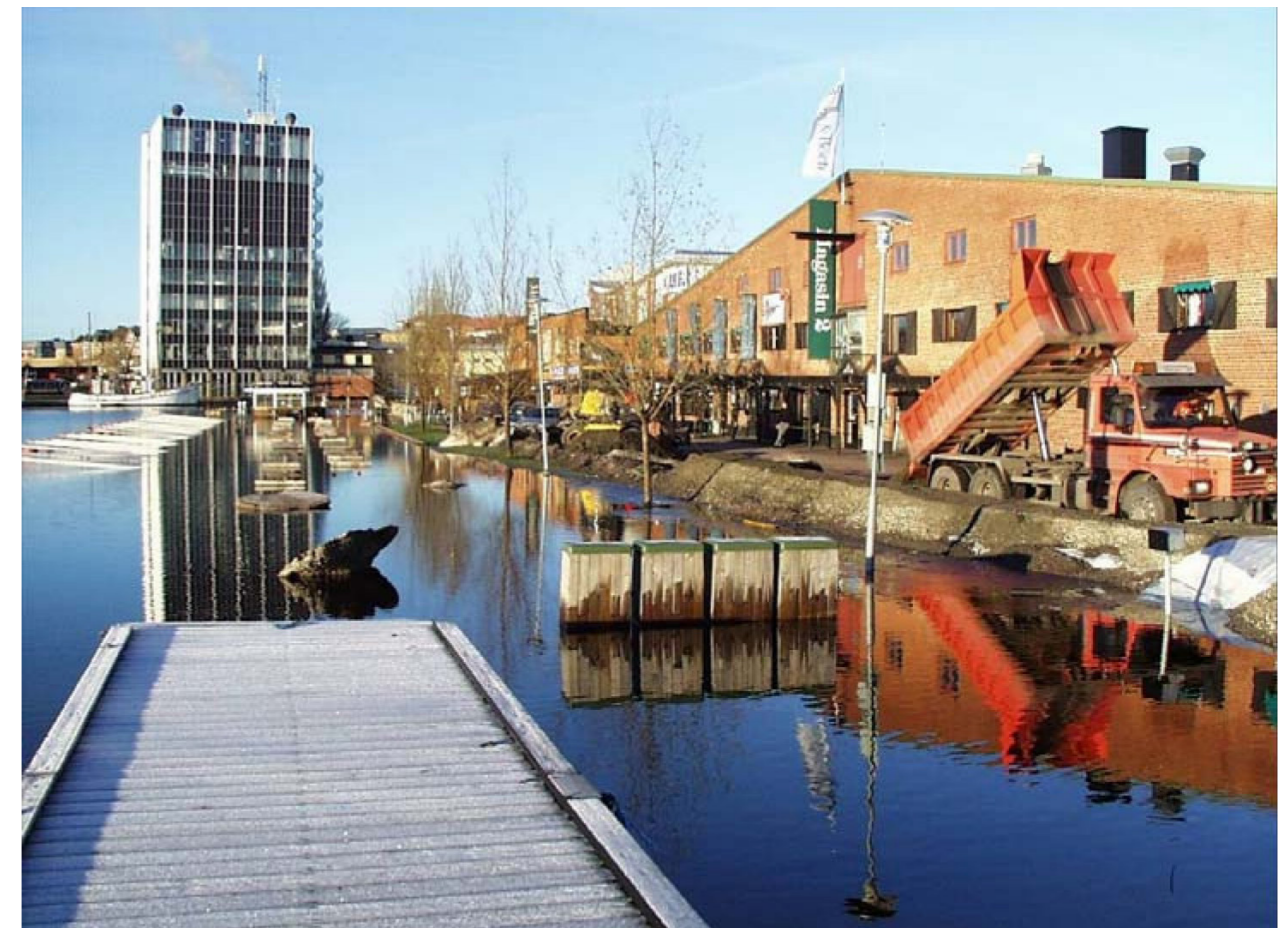


Bild 17: Hamnmagasinen och Löfbergs kaffeskrapa under översvämningen 2000/2001.





# Områdesanalys

---

# SWOT-analys Bryggudden

SWOT står för orden *Strengths*(Styrkor), *Weaknesses*(Svagheter), *Opportunities*(möjligheter) och *Threats*(hot). Det är en analysmetod för att utröna vilka styrkor, svagheter, möjligheter och hot det finns med t.ex. ett företag eller, som i detta fall, ett område. Utifrån resultatet kan man sen bygga vidare och ta fram en strategi för det önskade målet.

## Strengths - Styrkor

Närhet till vatten

Närhet till centrum  
- närhet till service  
- närhet till arbete

Närhet till nya resecentrum  
- bra kommunikationer minskar kravet på bil

Närhet till Stadsträdgården

Hamnkajen med redan etablerade restauranger och verksamheter  
- aktiviteter dygnet runt

Olika tidslager  
-byggnader med en stark identitet för staden

Stort antal boende, både i centrum och området, ger underlag för god service

Stora underutnyttjade ytor  
- skapar möjligheter till förtätning

## Weaknesses - Svagheter

Brist på grönområden i området

Järnvägen och Hamngatan/Hagaleden upplevs som en barriär

Stora underutnyttjade ytor  
-skapar idag folktomma, oattraktiva platser

## Opportunities - Möjligheter

Skapa nya bostäder i attraktiva lägen

Tillföra nya byggnads- och bostadstyper för olika målgrupper

Genom att skapa nya bostäder ge bättre underlag för närservice

Skapa en koppling över järnvägen och Hamngatan för att minska barriären

Ge byggnader som förlorat sin funktion en ny användning

Skapa nya grönområden och stråk som kan vara del i en förstärkt grönstruktur i staden

Skapa nya mötesplatser

Tillföra verksamheter och service till området och staden

Förstärka attraktiviteten i området

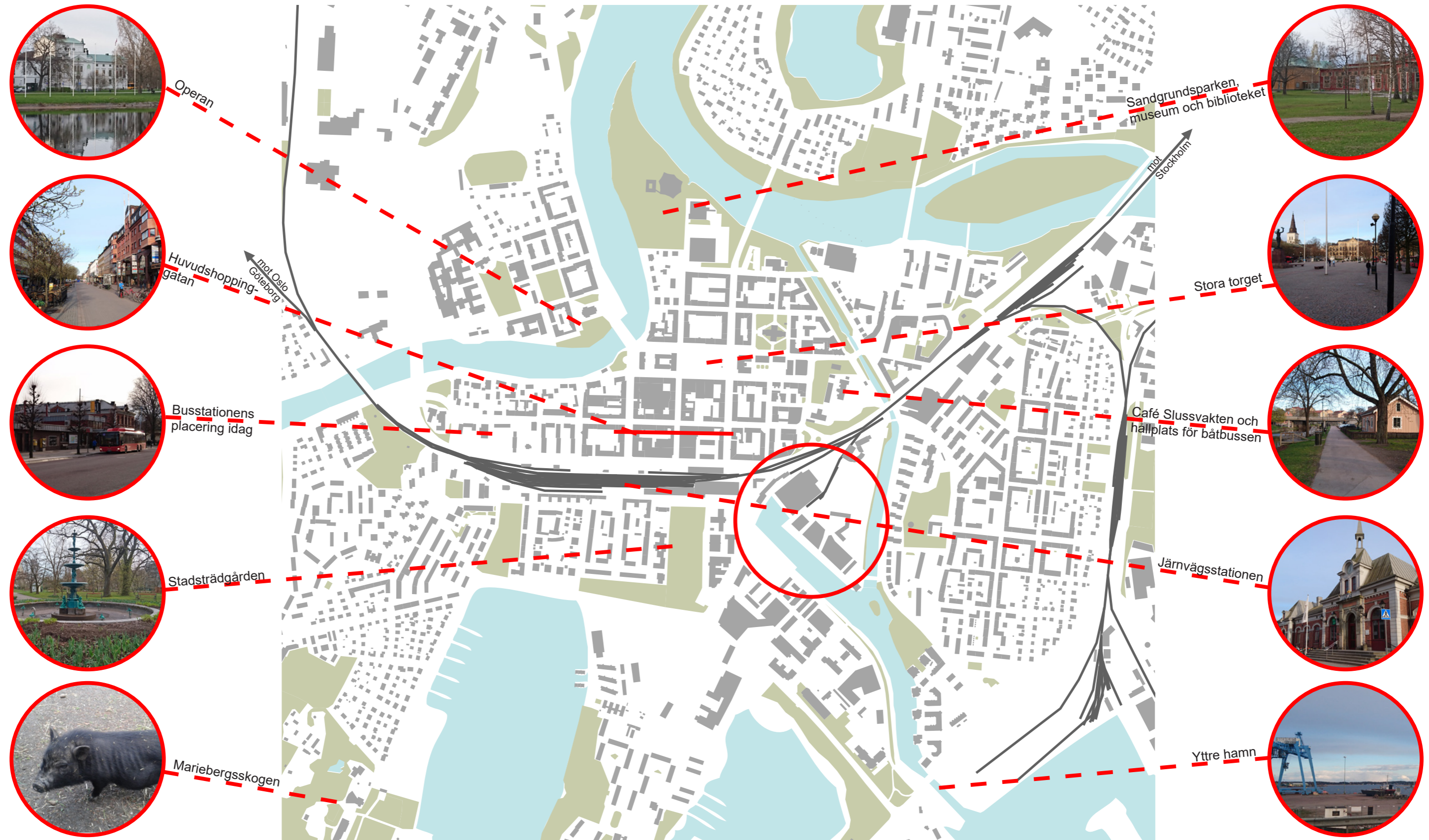
## Threats - Hot

Folktomma platser - det är viktigt att området aktiveras dygnet runt och året om.

Översvämningsrisken - då Karlstad är så platt, och hela området omringas av vatten, är det viktigt att bygga så att risken för översvämningar minimeras.



# Brygguddens kontext i staden



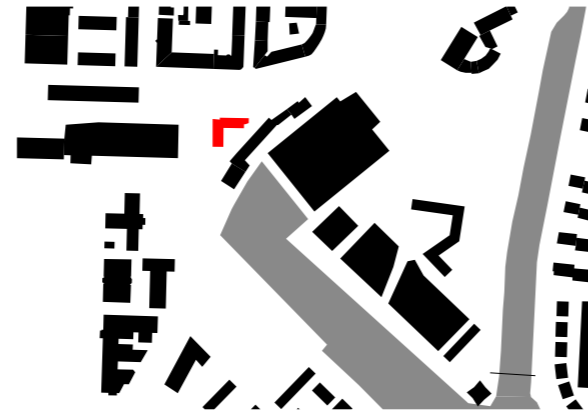
Plan med målpunkter i staden.



# Inventering av byggnader

## Huvudkontoret

Löfbergs huvudkontor är värderad som särskilt värdefull enligt kommunens kulturmiljöprogram, och är ett fint exempel på 1940- och 50-talsmodernism i Sverige, ritat av John Wästlund och Uno Asplund. Huset är byggt 1949 och fungerade då både som kontor och kaffefabrik. De två delarna ligger i vinkel med varandra, där den i öst-västlig riktning fungerade som rosteri och lager. (Karlstads kommun, 2005a)



Kontorsdelen har två våningar med källare med fasader i rött tegel och en hög sockel klädd med skivor av natursten. Huvudentrén på den södra gaveln kröns av en lila och gul neonskylt med texten "AB ANDERS LÖFBERG HUVUDKONTOR". Den gamla rosteridelen, som har en gul putsad fasad, byggdes ut med en tredje våning över källarvåningen år 1953. Samtidigt fick byggnaden även ett utanpåliggande trapphus vid den östra gaveln. (Ibid.)

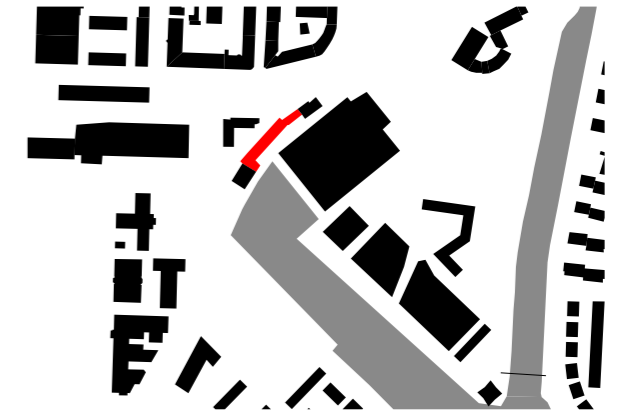
Från mitten av 50-talet byggde företaget nya byggnader i kvarteret Skonertskeppet varpå det gamla rosteriet gjordes om till kontor, och förbands med de nya byggnaderna genom en skywalk över Tolagsgatan. De senare förändringarna gjordes av Stig Florén på John Wästlunds arkitektbyrå. (Ibid)



Huvudkontoret

## Längan

Mellan kaffeskrapan och råkaffeanläggningen ligger byggnadslängan i två plan som tidigare fungerade som lager- och paketeringsbyggnad. Den nedre delen av fasaden är i rött tegel, och den övre delen i gulmålad puts med vita lister, mellan våningarna finns ett band av glasbetong. Tidigare fanns flera lastportar som nu är igensatta och utgör väggpartier i samma stil som resten av byggnaden. (Karlstads kommun, 2005b)



Byggnaden är uppförd i etapper mellan 1955 och -57, även den ritad av Stig Florén vid John Wästlunds arkitektbyrå. Längan har ett visst värde enligt kommunens kulturmiljöprogram. (Ibid.)



Del av längan med råkaffeanläggningen i bakgrunden



## Kaffeskrapan

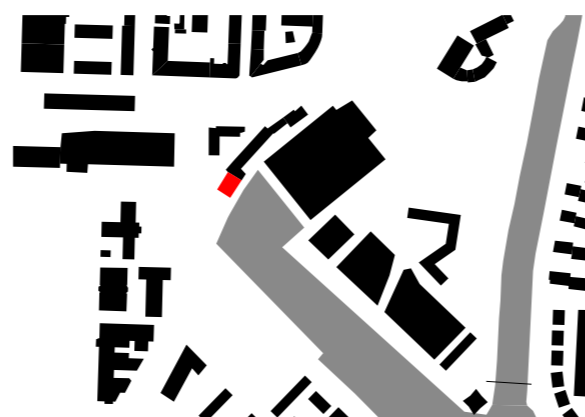
År 1960 stod den byggnad klar som sen kom att bli en så viktig symbol för Löfbergs och Karlstad. Den ritades av Stig Florén vid John Wästlunds arkitektbyrå på uppdrag av Åke Löfberg, och var ett viktigt steg i moderniseringen av verksamheten. (Matikainen, 2002 s. 62f) Tidigare hade kaffebönorna sålts omalade till affärerna, men nu när man istället skulle mala dem i fabriken bestämde man sig för att man behövde en helt ny fabriksbyggnad. (Johansson, 2010)

På en studieresa till Tyskland, där de studerade kafferosterier, fick arkitekterna lära sig att det bästa sättet var att blåsa upp råkaffet som sedan fick falla ner av sin egen tyngd till olika nivåer. Här, i de olika nivåerna, rostades bönorna, maldes, paketerades och lastades sedan ut. Det var skälet till att kaffeskrapan blev just en skrapa. (Johansson, 2010)

Resultatet blev en ca 42 meter hög, rektangulär byggnad, med stomme i betong och curtain wall-fasader i glas och aluminium. (Karlstads kommun, 2005c) Glasfasaden är ett resultat av två önskningar. Dels ville man att det skulle vara ljust och fint i fabriken, men man ville samtidigt kunna visa upp utåt vad man gjorde inne i fabriken. (Johansson, 2010) Långsidorna delas in horisontellt med omväxlande fönsterband och fönsterbröstningar klädda med mörkt blållila fasadglas. Fasaden delas också upp av vertikala, aluminiumklädda lister. Kortsidorna är klädda med aluminium, och längs mittlinjen på båda gavlarna löper ett glasparti i samma mönster som långsidorna. På den ena gaveln skymms detta parti delvis av en utrymningstrappa som kommit till i ett senare skede. (Karlstads kommun, 2005c)

På den översta våningen finns en konferensdel. Tidigare fanns även en övernattningslägenhet med kontor som idag är en del av konferensvåningen. I takvåningens konferensrum finns även en bar som kan fällas upp och döljas i väggpanelen. (Matikainen, 2002, s. 65)

Genom bottenvåningen löpte från början järnvägsspår, men dessa togs aldrig i bruk. (Ibid. s. 68) Bottenvåningen, som tidigare var indragen innanför spåren, har därför



Kaffeskrapan från väst med huvudentrén.



Konferensvåningen med balkarna som tydliggör motfallstaketets lutning.

glasats in vid ett senare tillfälle, fortfarande något indraget i fasadliv. Ett annat tillägg som tillkommit senare är det kraftiga, utskjutande skärmtaket över huvudentrén i väster. (Karlstads kommun, 2005c) Innanför entrén finns idag ett café. (Löfbergs, u.å)

Kaffeskrapan är ett utmärkt exempel på modernistisk arkitektur, och värderat som särskilt värdefullt enligt kommunens kulturmiljöprogram. (Karlstads kommun, 2005c)



Kaffeskrapan och Inre hamn.

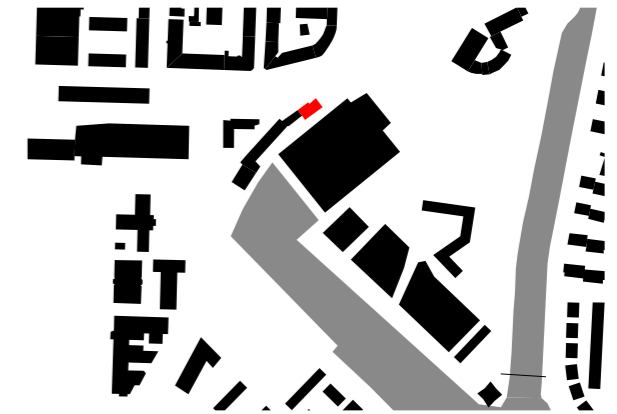




Råkaffeanläggningen.

## Råkaffeanläggningen

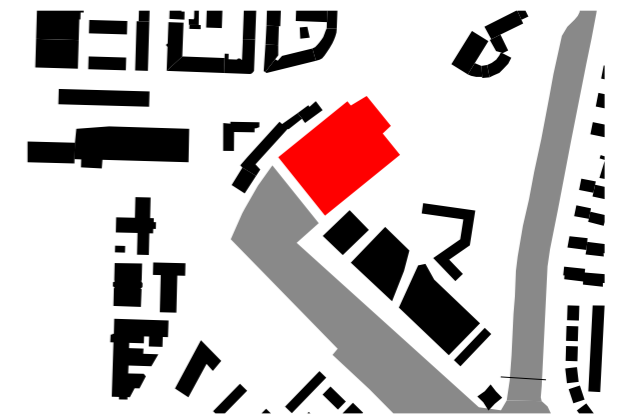
Den andra skrapan, ritad av Jacob van den Brink vid Skanark, byggdes 1997 och fungerar som lager för råkaffe. (Karlstads kommun, 2005d) Råkaffeanläggningen kan egentligen inte ses som en byggnad utan är mer som en maskin med ett plåtskal. Den är byggd just för sitt syfte, och är därför svår att omvandla till någonting annat. (Rhöse, 2016) Fasaden består i bottenplan av tegel som fortsätter som en förlängning av längan. Den övre delen har liknande fasadmateriäl som kaffeskrapan men med ett helt annat uttryck.



Anläggningen fungerar som en slags motpol till kaffeskrapan, och trots att det inte går att behålla den anser jag att det är viktigt för kontexten att det finns en likvärdig byggnad på platsen.

## Skonertskeppet

Lagerbyggnaden på Skonertskeppet 3 byggdes 1964, och var ritad av J. A. Bodin vid John Wästlunds arkitektbyrå. (Karlstads kommun, 2005e) År 1989 fick byggnaden en tillbyggnad med kontorsdel som ritades av arkitekten Jacob van den Brink. (Andersson, 2016)



Likt många av de andra byggnaderna på området består den nedre delen av byggnaden av tegel, medan de övre delarna är klädda med plåt.

Där byggnaden står fortsatte tidigare hamnen in, men den inre delen av hamnen fylldes igen så att Lifbergs skulle kunna fortsätta exploateringen av området. (Wennberg, 1988, s. 78)



Skonertskeppet. Till höger Van der Brinks tillägg på byggnaden.



## Godsmottagningen

I den gamla godsmottagningen har idag Karlstads kommuns teknik- och fastighetsförvaltning sin produktionsbyggnad. Byggnaden kommer att rivas i och med färdigställandet av det nya resecentrumet.

Platsen fungerar tillsammans med Löfbergsskrapan och huvudkontoret som en slags port in i området då man passerar genom viadukten under järnvägen.



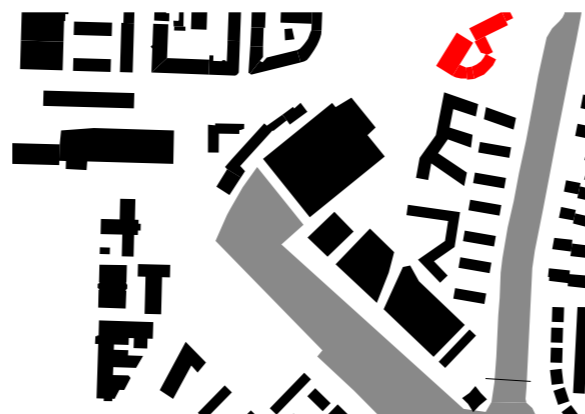
Godsmottagningen och rondellen framför kaffeskrapan. Till höger i bild viadukten under järnvägen.

## Briggen 3

Briggen 3 består av flera olika byggnadskroppar i gult tegel och svartmålad träpanel. Byggnaderna innehåller bl.a. ett gym och flera kontor.



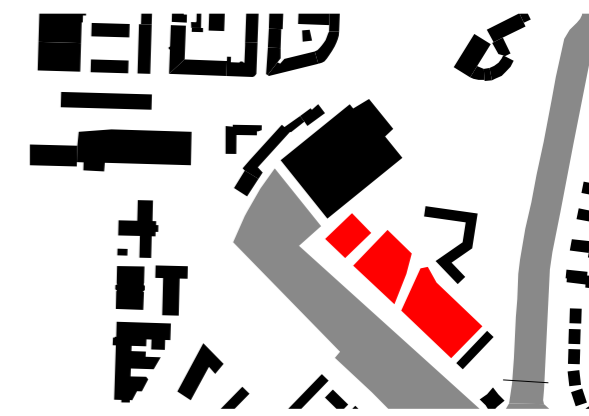
Briggen 3.



## Hamnmagasinen

Enligt kommunens kulturmiljöprogram är magasin 2 den byggnad i Inre hamn som är mest karaktärsskapande. Byggnaden är uppförd 1941 i rött tegel. Tillsammans med magasin 1, även det byggt i rött tegel, skapar den en hel, genuin hamnmiljö, där särskilt gränden mellan byggnaderna med traverser och stora portar är av vikt. Bebyggelsemiljön vid den norra hamnkajen har ett lokalhistoriskt värde som berättar om den hamnverksamhet som pågått i området. (Karlstads kommun, 2006a och b)

Även byggnaderna längre österut, i kvarter Galären, har miljömässiga värden. De är byggda mellan 1952-63, med några senare ombyggnader, men genom sina raka och enkla siluetter bidrar de ändå till skapandet av hamnmiljön. (Karlstads kommun, 2006 c-f) Två av byggnaderna i Galären är i rött tegel, medan de andra två är i brun respektive vit puts.



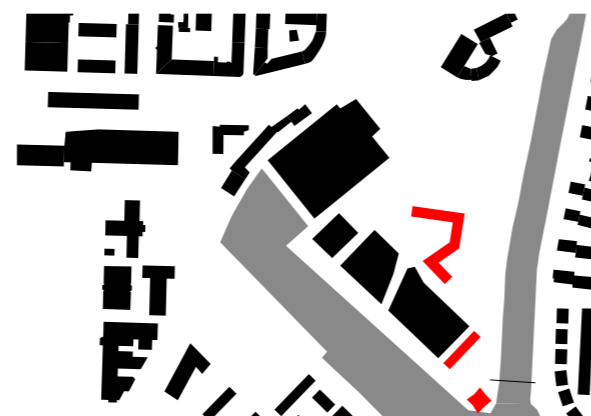
Byggnaderna i kvarteret Galären i förgrunden. Bakom syns även magasin 2.



## Nyare tillägg

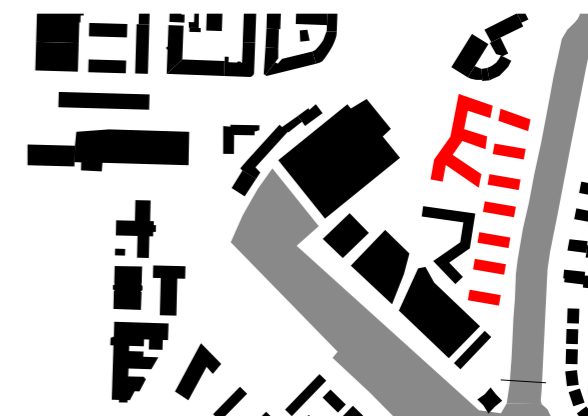
Sedan 2013 har tre nya bostadshus byggts på Bryggudden. Det första som byggdes var punkthuset i uddens södra ända som är ett samarbete mellan Tengboms och Gert Wingårdh, och innehåller 62 bostadsrätter. (Löfbergs fastigheter, u.å.)

I Matrosgränd finns 14 Bostadsrätter och på Bergendoffsgatan har 167 hyresrätter byggts. I alla byggnader finns verksamheter i bottenplan. (Löfbergs fastigheter, u.å.)



## Planerade bostäder

Längs pråmkanalen planeras sju nya byggnader som kommer att innehålla bostadsrätter. De första två husen i söder håller på att byggas nu och kommer tillsammans att innehålla 43 lägenheter med 2-4 r.o.k. (Prepart AB, u.å.) Bakom kanalhusen planeras en större byggnad som kommer att innehålla hyresrätter, samt bostadsrätter i takvåningen. (Rhöse, 2016)



Utsikt från kaffeskrapan med hammagasinen och de senaste tilläggen av bostadshus.



Bild 18: De planerade bostadshusen intill Pråmkanalen.



# Analysdiagram



Diagram 1. 40-metersgränsen för bostäder.

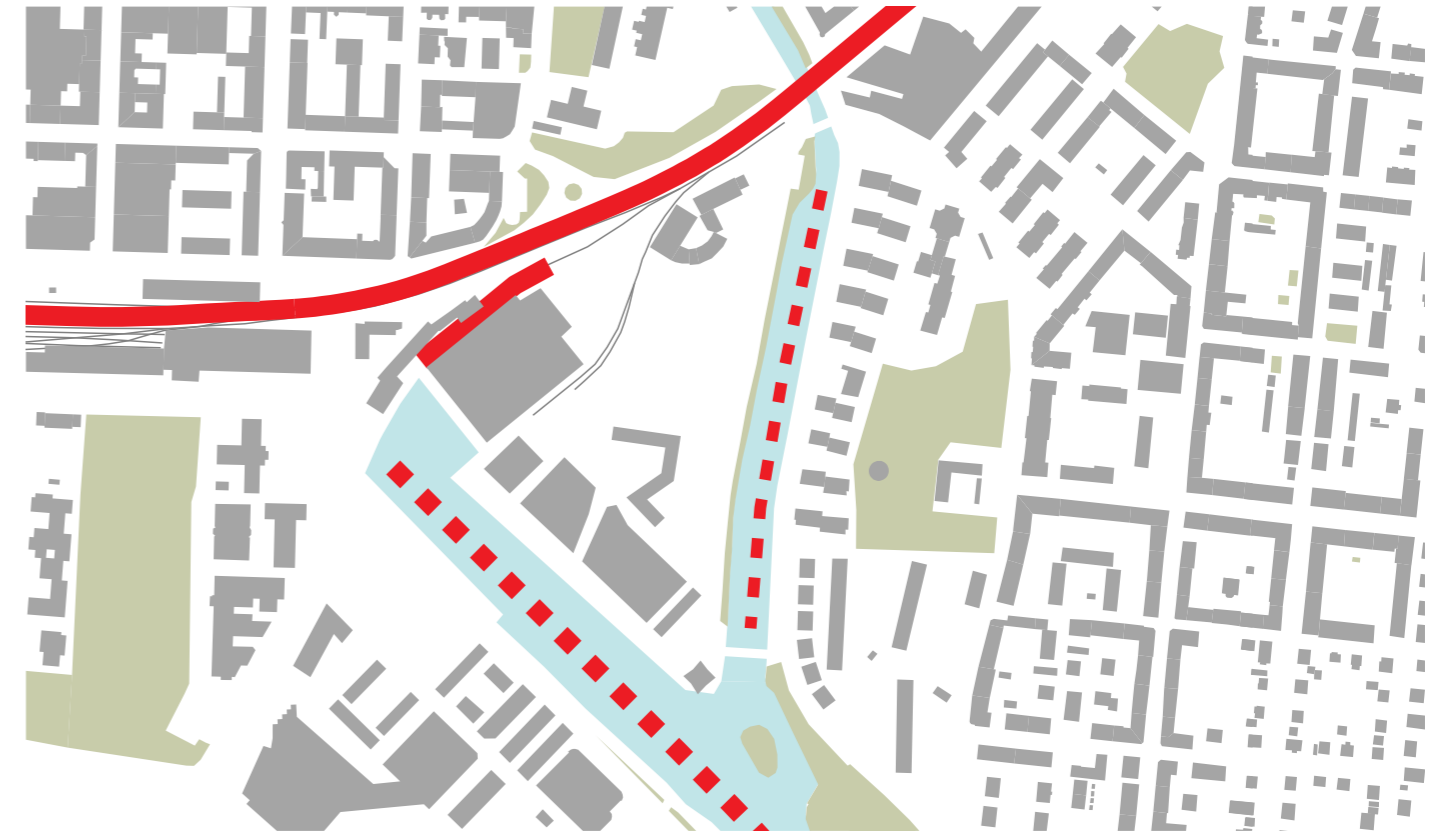


Diagram 2. Barriärer.

Diagram 1: Den röda markeringen representerar den yta inom 40 meter från järnvägen där jag har valt att inte placera bostäder.

Diagram 2:

Järnvägen och Hamngatan/Hagaleden är en stark barriär i området. Likaså området mellan längan och lagerbyggnaden på Skonertskeppet 3 som är helt avstängt för allmänheten genom stora stängsel. Prämkanalen var en större barriär för några år sedan innan bron mellan Bryggudden sydspets och Herrhagen i öst byggdes, men kan till viss del även uppfattas som en barriär idag. Större barriäreffekt har då Inre Hamn, dock inte lika stor som järnvägen.

Diagram 3:

Idag har Bryggudden väldigt lite grönska i området. Torget söder om kaffeskrapan med träd, cykelparkering och bänkar samt promenaden längs hamnkajen (gulmarkerade områden) gjordes i ordning för några år sedan. Längs gräsytan intill Prämkanalen i öst, det orangemarkerade området, växer en rad med träd. Övrig grönska består mest av gräs längs järnvägen, och några få träd utspridda intill parkeringar. Det finns inte heller några lektytor i området, mer än en liten karusell och en fjädergunga intill det nyss byggda hyreshuset på Bergendoffsgatan.



Diagram 3. Grönska i området.





# Gestaltungsförslag

---



# Koncept och vision

Visionen beskriver hur Bryggudden i Karlstad är tänkt att utvecklas och upplevas i och med detta gestaltungsförslag:

- Bryggudden är en levande, funktionsblandad stadsdel med mötesplatser både inomhus och utomhus. Här finns både bostäder, kontor, butiker, caféer, restauranger och en förskola.
- Vid utformning av bostäderna i området tas hänsyn till vad som efterfrågas, och här finns en variation av olika bebyggelse typer, lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer.
- Området består av olika tidslager. Platsens historia visar tydligt sina spår genom bevarade industri- och hamnbyggnader som ges en ny funktion.
- Grönskan är ett viktigt inslag i området, det går att förflytta sig mellan olika delar via gröna stråk och det finns en variation av olika slags grönytor.
- Det är lätt att förflytta sig mellan Bryggudden och övriga Karlstad, och det upplevs som en väl integrerad del av staden.
- På Bryggudden är Vänern ett viktigt inslag. Här bor du nära vattnet, eller njuter av kopp kaffe alldeles intill hamnkajen.
- Här finns det något för de flesta.

## Tre ben

Konceptet bygger på tre delar:

- Ta vara på historien
- Förtäta med attraktiva bostadstyper
- Koppla samman med gröna stråk

## Ta vara på historien

Olika tidslager frambringa charm och attraktivitet till ett område. Stadsmiljön och enskilda byggnader är en levande historiebok som berättar om hur platsen tidigare har använts. Viktiga byggnader som Löfbergs kaffeskrapa ska finnas kvar med ett relativt intakt utseende, och trots en ny användning kunna visa vad dess ursprungliga funktion var. Detta syns tydligt i entréplanetets nya museum som innehåller en utställning om kaffet och hur det tidigare har framställts på platsen. Museet sitter ihop med det befintliga caféet som fått en ny disk och flera nya sittplatser. Här, inne i caféet, eller på uteserveringen mot hamnkajen, kan du få provsmaka nya kaffesorter, och riktigt känna smaken av vad som funnits på platsen. Vi lär oss av historien.

Övriga byggnader på platsen har också bevarats, bortsett från råkaffeanläggningen som inte går att använda för andra ändamål. Där behålls dock nedersta våningens tegelfasad, och ovanpå byggs ett kontorshus upp i en form som motsvarar den tidigare byggnaden. Huvudkontoret behålls som kontorsbyggnad. Fasaden på längans bottenplan öppnas upp för att ge plats åt kontor, handel och verksamheter. Skonertskeppet 3 bevaras och byggs på med bostäder.

## Förtäta med attraktiva bostadstyper

Det råder bostadsbrist i världens städer, och likaså i Karlstad. Nya bostäder ska få plats i stadskärnan utan att ta av de grönområden som finns i området. Detta görs genom att bygga ovanpå existerande byggnader samt på tomma oanvända ytor och underutnyttjade parkeringsplatser. Vissa tomma ytor behövs dock som nya grönområden då det i samband med att fler människor flyttar in även behövs fler grönytor. Bostäderna ska vara av olika bebyggelse typer, lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer för att kunna locka till sig en bredd av människor, och samtidigt möjliggöra en bostadskarriär inom området.

Den nya bebyggelsen kommer att bestå av fem olika typer. Ovanpå lagerbyggnaden på Skonertskeppet 3 kommer det att byggas radhus med 5 r.o.k. Detta för att uppfylla behovet av nya enfamiljshus, och då det inte finns något liknande i området kan det fungera som ett bra komplement till övrig bostadsbebyggelse. Villor och radhus är dessutom den kategori som har fått högst poäng i Rådbergs attraktivitetsindex.

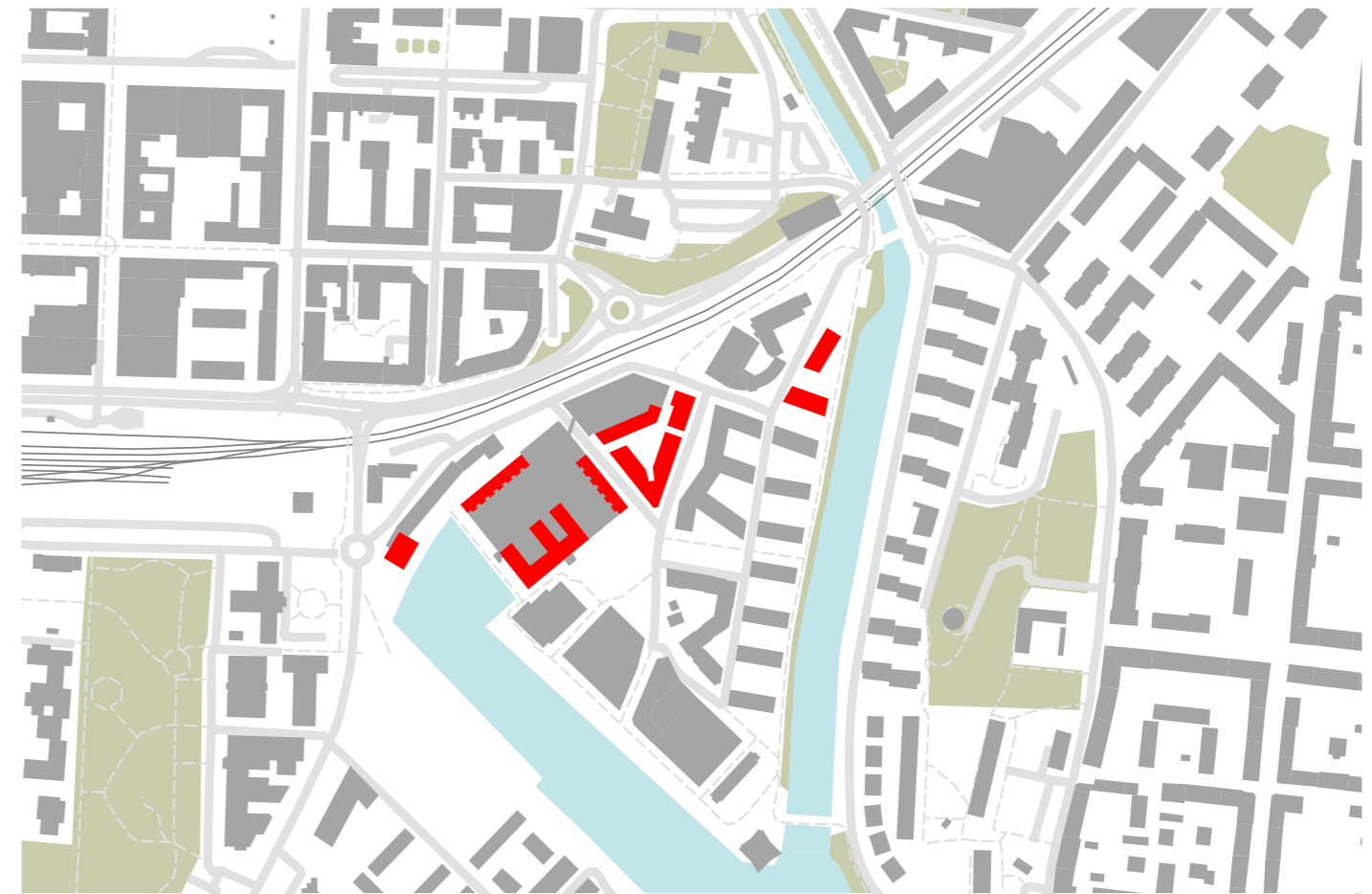
Skonertskeppets kontorsdel byggs även på med ytterligare en våning för bostäder. Detta är främst lite större bostadsrätter med 3-4 r.o.k. eftersom det är något som efterfrågas i Karlstad och Värmland.

På den tomma tomten intill lagerbyggnaden uppförs ett kvarter med lägenheter i varierande storlekar, men där den största andelen lägenheter kommer att bestå av 2-3 r.o.k. På grund av att de flesta av lägenheterna som finns eller är i färd med att byggas på Bryggudden kommer att vara bostadsrätter, kommer de nya lägenheterna i kvarteret att vara hyresrätter. Hyresrätter med 2-3 r.o.k. är som tidigare nämnt något som det råder stor brist på i staden.

Längs pråmkanalen förlängs stråket med de planerade bostadsbyggnaderna med ytterligare två hus. Även dessa hus kommer att bestå av hyresrätter i varierande storlek, men där majoriteten består av lägenheter om 2-3 r.o.k. Eftersom alla planerade hus längs kanalen är bostadsrätter är

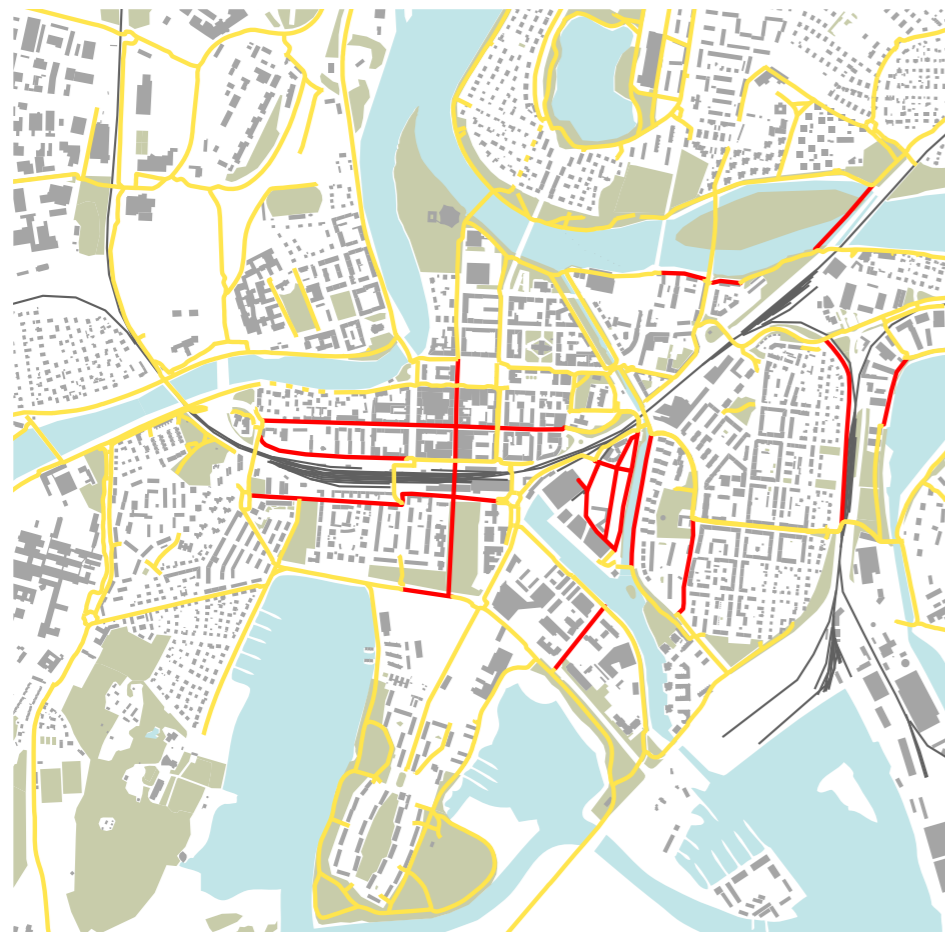
det bra om det blandas upp med lägenheter av en annan upplåtelseform. Alla bostadshus kommer att ha förråd, avfallsrum och verksamheter i bottenplan, då bostäder inte tillåts där på grund av översvämningsrisken. Det är även bra att ha verksamheter i bottenplan för att uppnå målet om den funktionsblandade staden.

Dessutom byggs studentbostäder i kaffeskrapan.

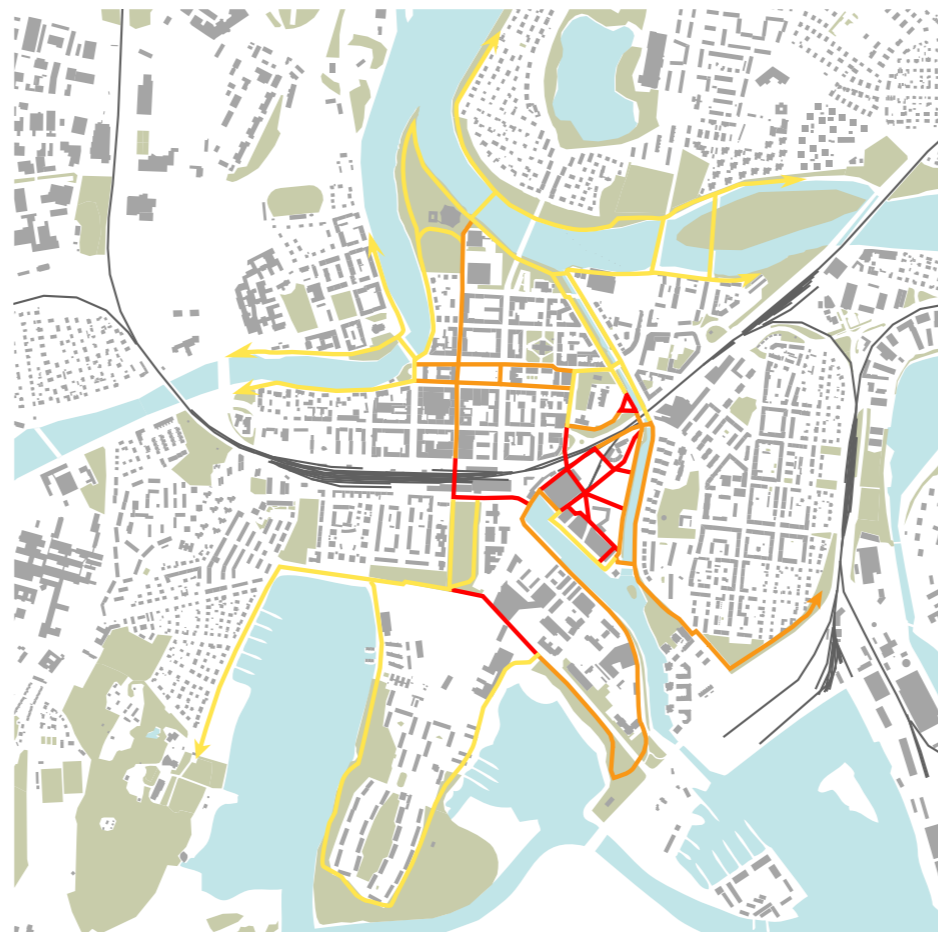


Området förtätas med nya bostäder i Löfbergs kaffeskrapa, på Skonertskeppets tak och på ytor som tidigare användes som parkeringsplatser samt för av- och pålastning av kaffe.

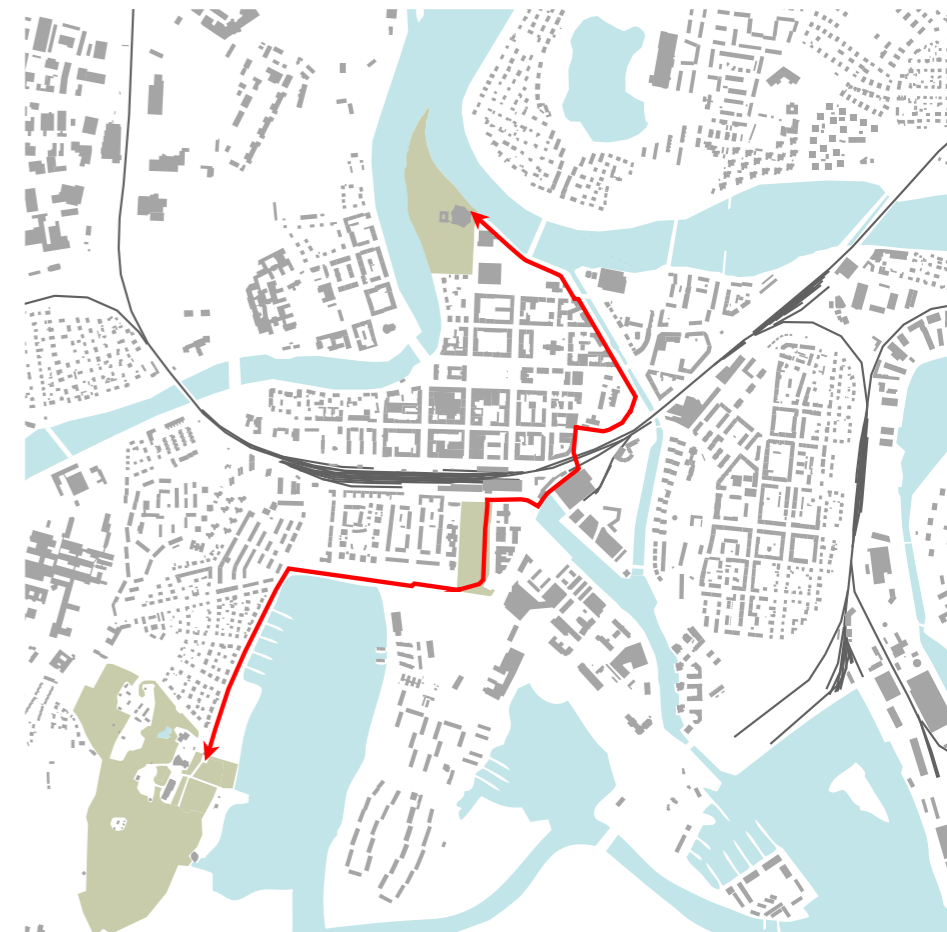
## Koppla samman med gröna stråk



Gula linjer visar befintliga cykelbanor enligt Karlstads kommun. Röda linjer markerar nya cykelbanor.



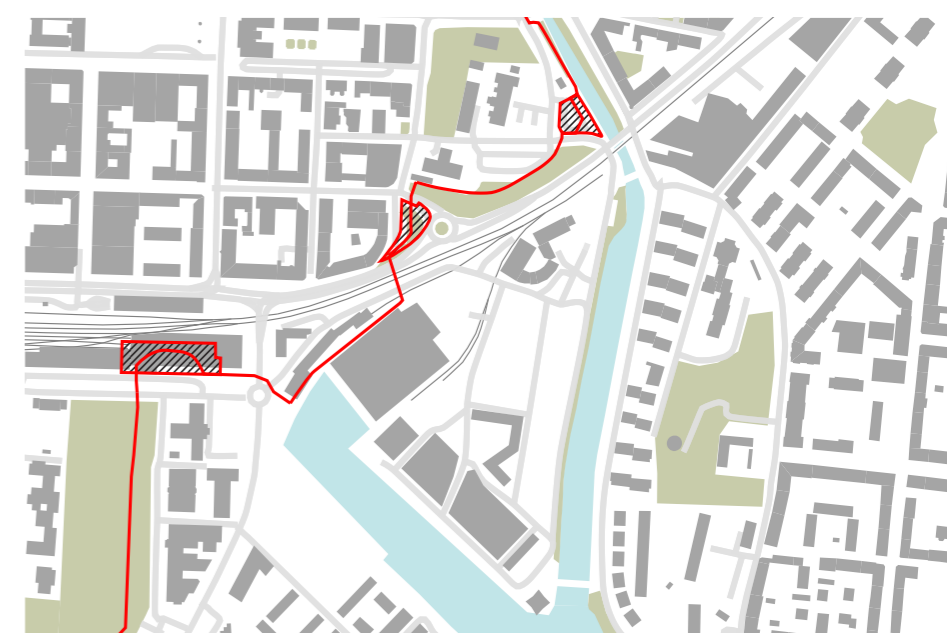
Gula linjer visar befintliga grönstråk som behålls som de är idag. Orangea linjer visar grönstråk som är i behov av förbättring, och röda linjer är nya grönstråk som läggs till eller kopplar samman existerande stråk.



Diagrammet visar de tre viktigaste parkerna i Karlstad; Mariebergsskogen i sydväst, stadsträdgården i mitten och Sandgrundsparken i norr. Fokus ligger på ett av stråken som förbinder dessa tre parker.

Ett tredje koncept i det här arbetet är att låta gröna stråk binda ihop Bryggudden med stadskärnan. Nya grönområden vid Bryggudden samt på den norra sidan om järnvägen läggs till för att skapa det nya stråket som passerar genom Bryggudden och över järnvägen. En gångbro som även i sig är ett grönt element skapar den fysiska kopplingen mellan delarna norr och söder om järnvägen. Genom att människor gärna rör sig längs gröna stråk skapas en ny förutsättning för att bättre röra sig mellan de olika stadsdelarna.

Även i området är grönskan ett viktigt inslag, med olika slags grönområden och parker. Här finns något för de flesta. En trädbeströdd gräsmatta intill Pråmkanalen där man kan sitta i lugn och ro i solen, ligga i en hängmatta eller spela kubb. Det finns även mer torglika grönområden, trädkantade gator och områden för lek. På den gamla lagerbyggnadens tak finns ett gemensamt växthus som kan användas både av boende i området samt i förskolans verksamhet.



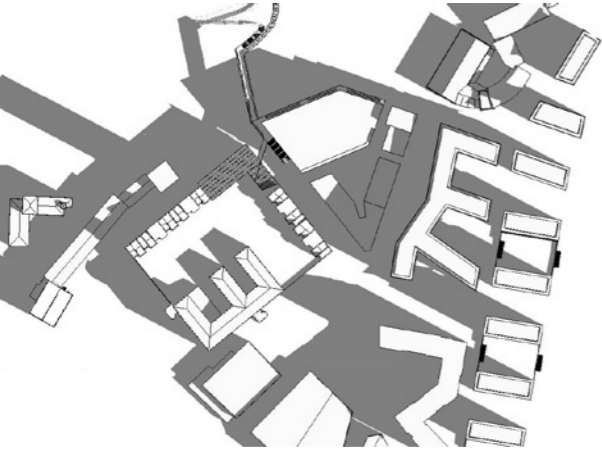
Tre nya parker skapas längs det nya grönstråket.



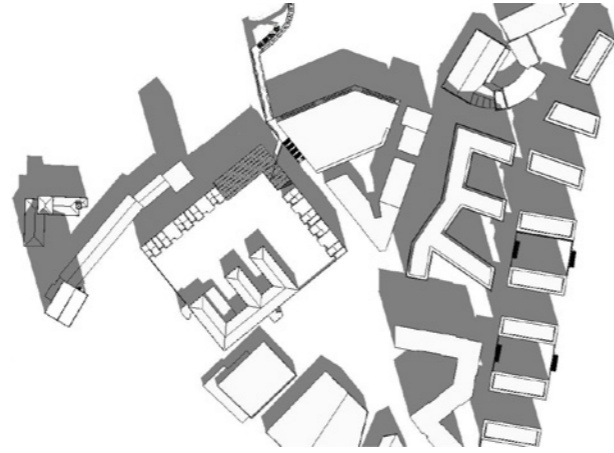
# Skuggstudie

KI 09

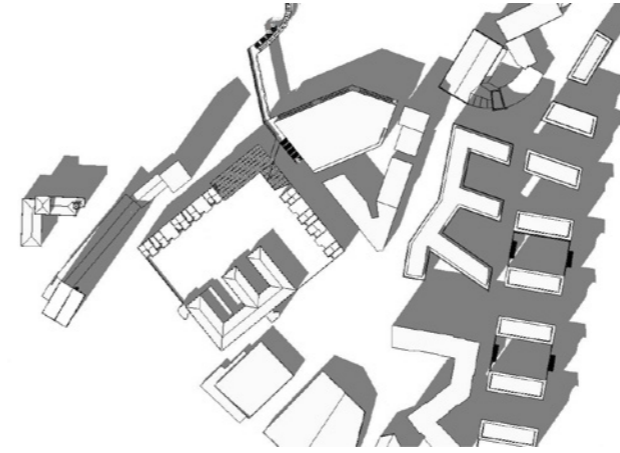
20 mars (vårdagjämning)



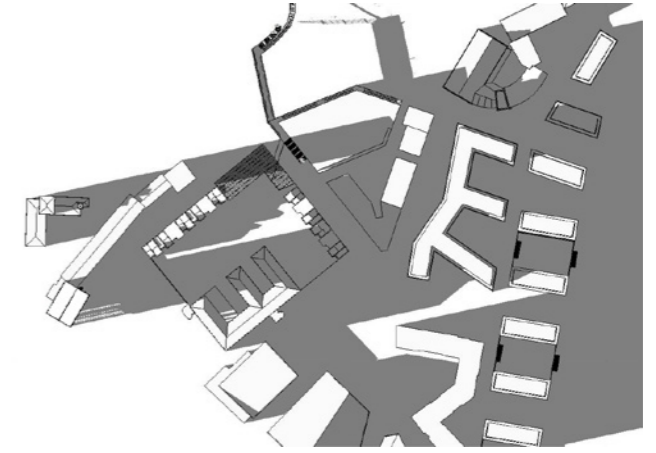
KI 12



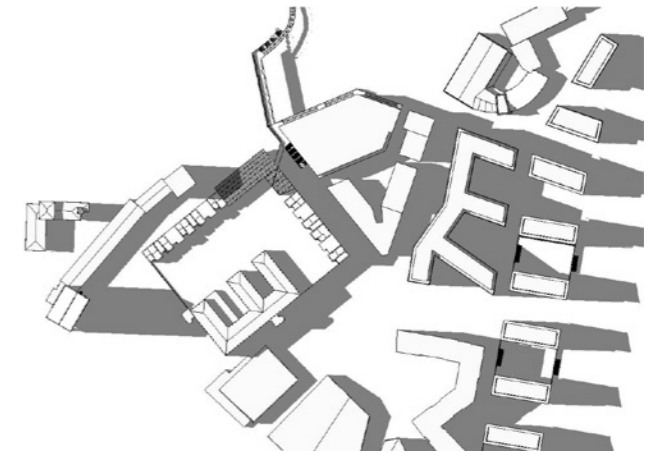
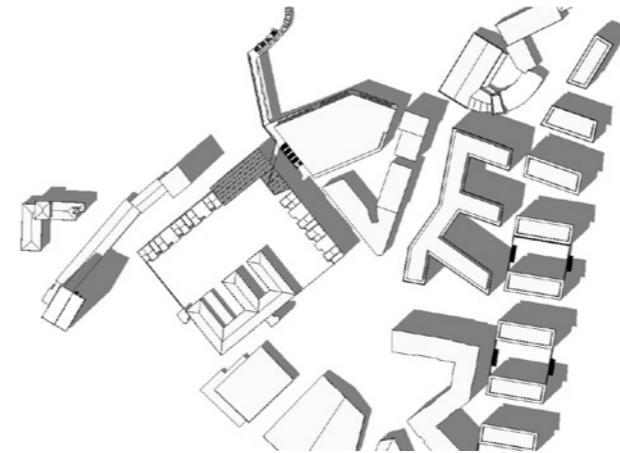
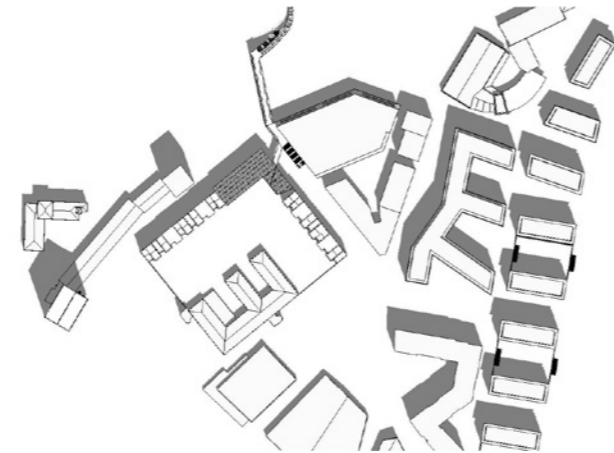
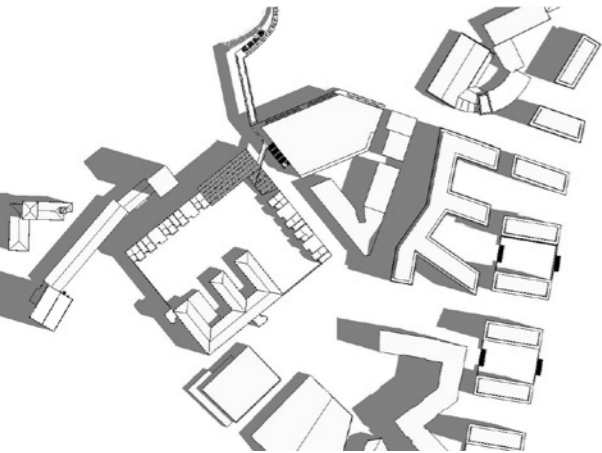
KI 15



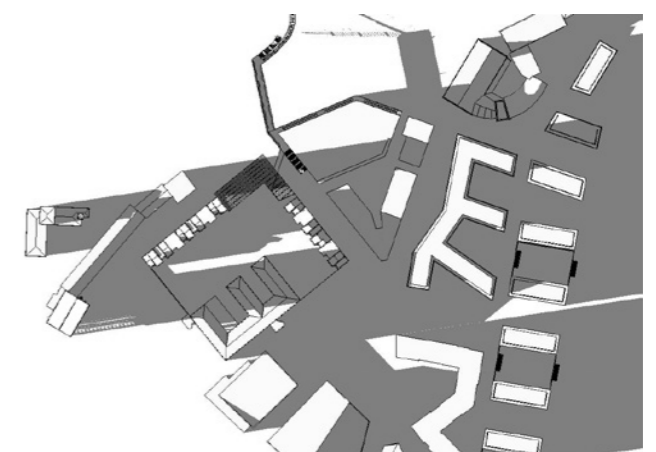
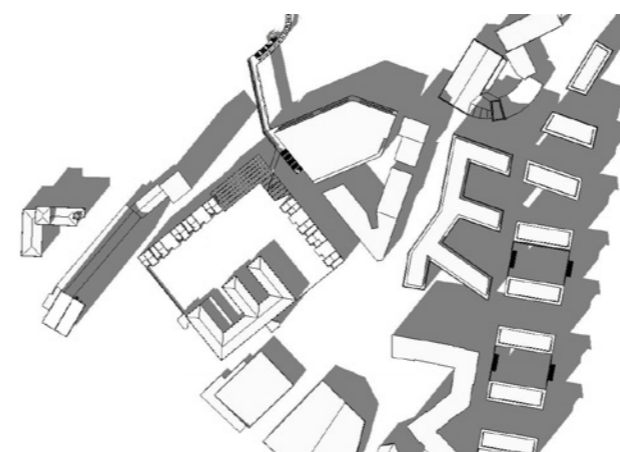
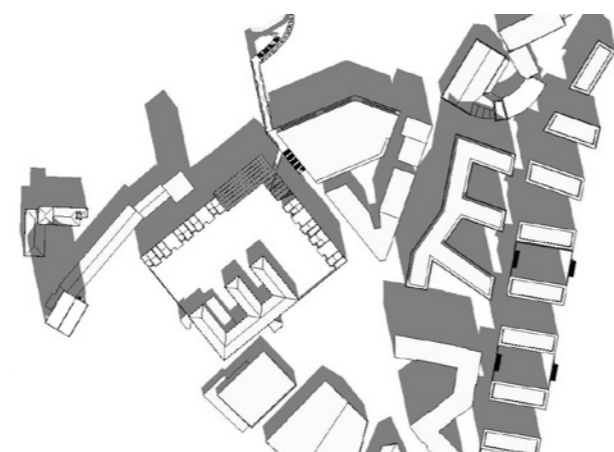
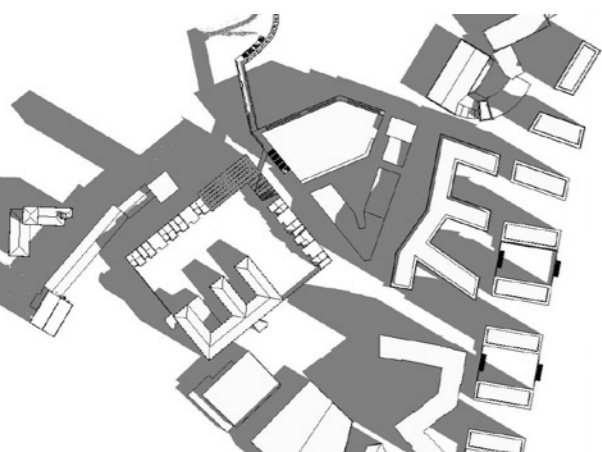
KI 18



20 juni (sommarsolstånd)



22 september (höstdagjämning)



Skuggstudier har till viss del fått vara med och avgöra utformningen

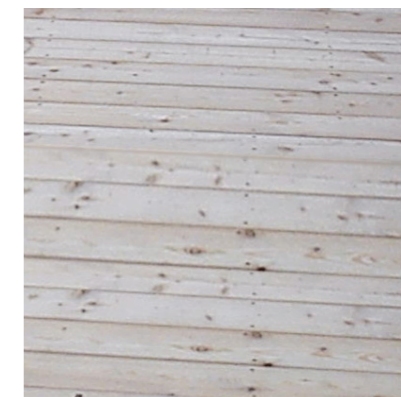
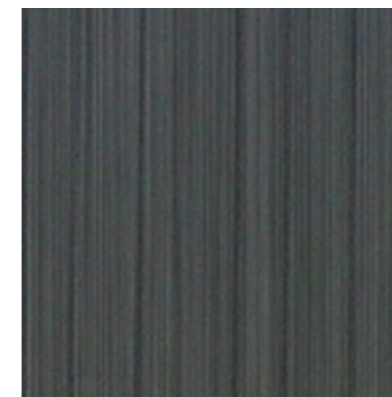
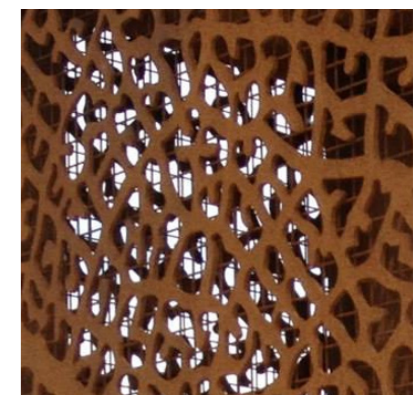
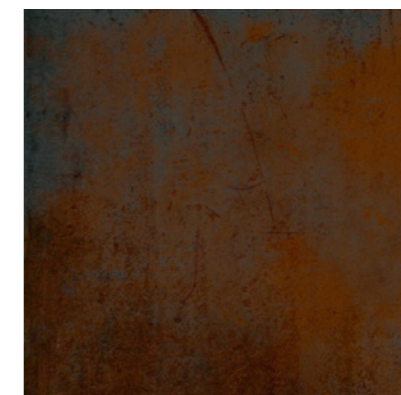
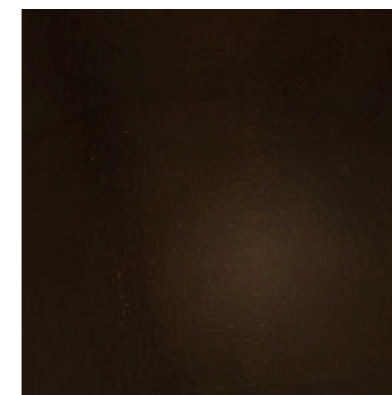
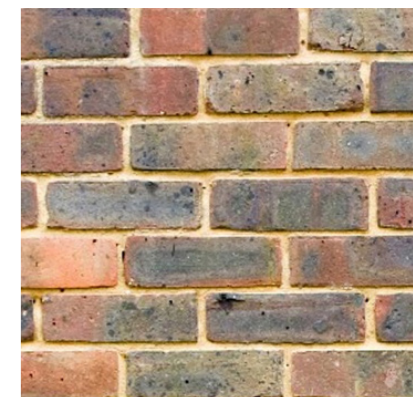
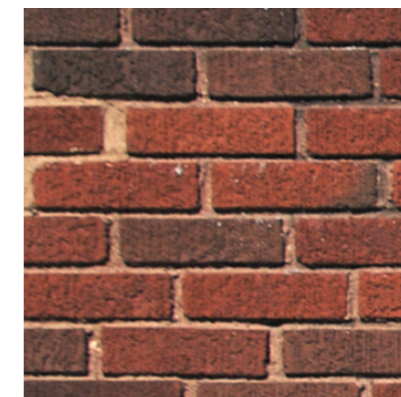


# Färg- och materialval

Mina material- och färgval utgår från materialen och färgerna som redan finns på platsen idag. Förutom kaffeskrapans aluminium och lila respektive transparent glas, går mycket av tankarna åt hamnmiljön, t.ex. återkommer teglet som bland annat finns i flera av hamnmagasinen i lite olika varianter för att skapa variation. Plåt och stål förs in med lite mörkare färger, som t.ex. cortenstål, för att anpassas efter hamnmiljöns lite höstigare färger.

Viss användning av trä förekommer, t.ex. i bänkar och bryggor, samt på fasaderna mot bostadskvarterets innergård. Marken kläs med olika stenbeläggningar likt den som finns i området idag.

Dessa material harmonierar väl med grönskan på områdets grönytor och gröna stråk.





# Resultatet

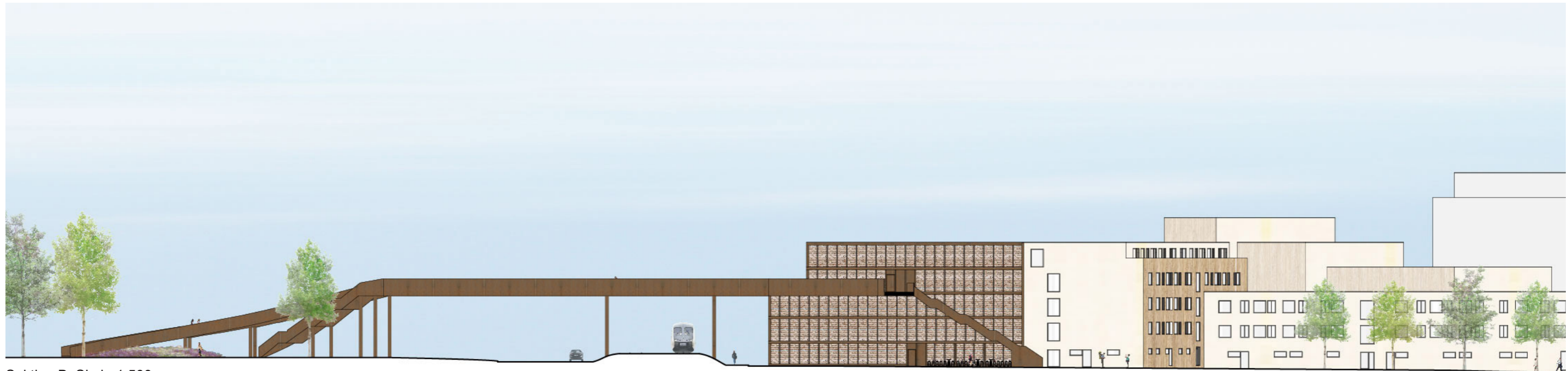


Situationsplan. Skala 1:3000. Vita hus är befintliga, ljusgråa är hus i planeringsfas eller under byggnation. Mörkgrå byggnader samt husen med gröna tak är nya som jag lagt till, och den skrafferade byggnaden har fått en till våning.





Sektion A. Skala 1:500



Sektion B. Skala 1:500





Bird's-eye view





## Funktioner

Alla vita byggnader behåller sina befintliga eller planerade funktioner. Grå byggnader är nya eller har fått sin funktion förändrad.

1. Ett hotell byggs på platsen där den gamla godsmottagningen låg.

2. Skrapan - Café och museum i entréplan, studentlägenheter i våningarna ovan, och överst konferens- och festlokal.

3. Kontor, handel och verksamheter. Även förråd till studentlägenheterna i den sydvästra delen.

4. En ny byggnad förs upp på platsen för råkaffeanläggningen. Kontor.

5. Skonertskeppet - Den nedre delen används för verksamheter, kontor, restauranger och handel, bland annat en livsmedelsbutik. Ovanpå taket finns förskola, kontor, bostäder och ett växthus.

6. Den del som ligger inom 40-metersgränsen från järnvägen fungerar som parkeringsgarage. Här finns även cykelparkering under den västra trappan. Den del som ligger in mot innergården är bostäder. I bostadsdelens entréplan finns förråd, soprum, tvättstuga, gym och liknande funktioner.

7, 8, 9 och 10. Bostadshus. I entréplan finns verksamheter, tvättstuga, soprum, förråd etc.



# Bruttoarea bostäder

Bruttoarean för en byggnad, BTA, är summan av alla våningsplans area och begränsas av ytterväggarnas utsida. Total BTA för de nya bostäderna i området omfattar 18200 m<sup>2</sup>, ej inräknat entréplan som innehåller verksamheter, förråd etc.



Kaffeskrapans studentlägenheter: ca 3800 m<sup>2</sup> BTA bostäder



Skonertskeppet lägenheter: Totalt ca 1700 m<sup>2</sup> BTA bostäder



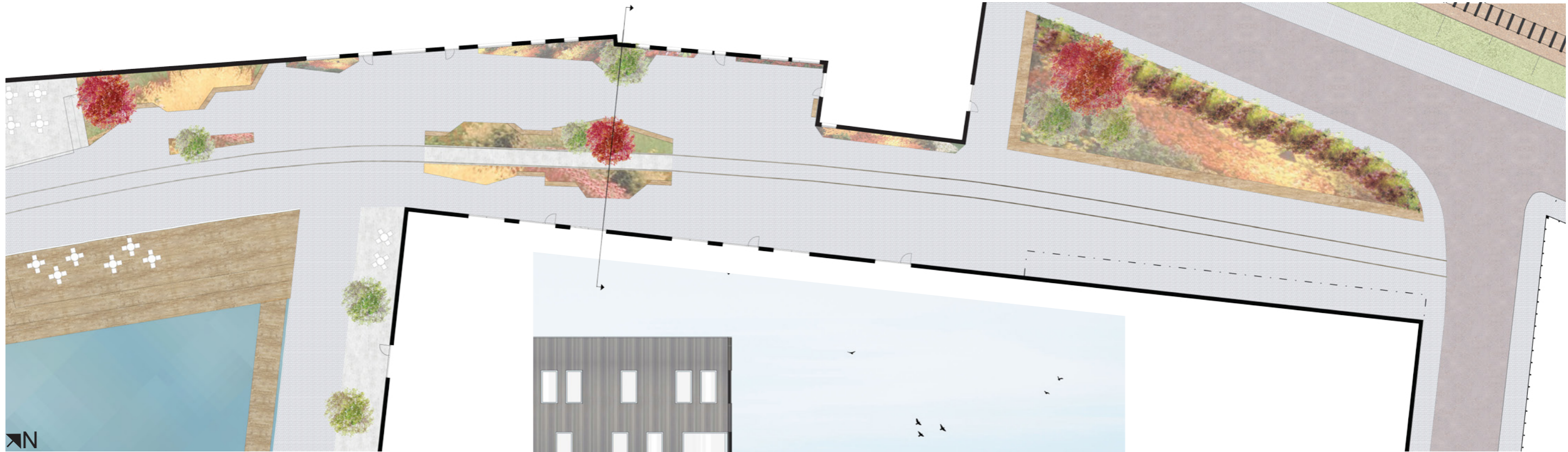
Radhus: 13 hus på totalt ca 2100 m<sup>2</sup> BTA bostäder



Kvartershus: Totalt ca 7600 m<sup>2</sup> BTA bostäder



Kanalhusen: Totalt ca 3000 m<sup>2</sup> BTA bostäder

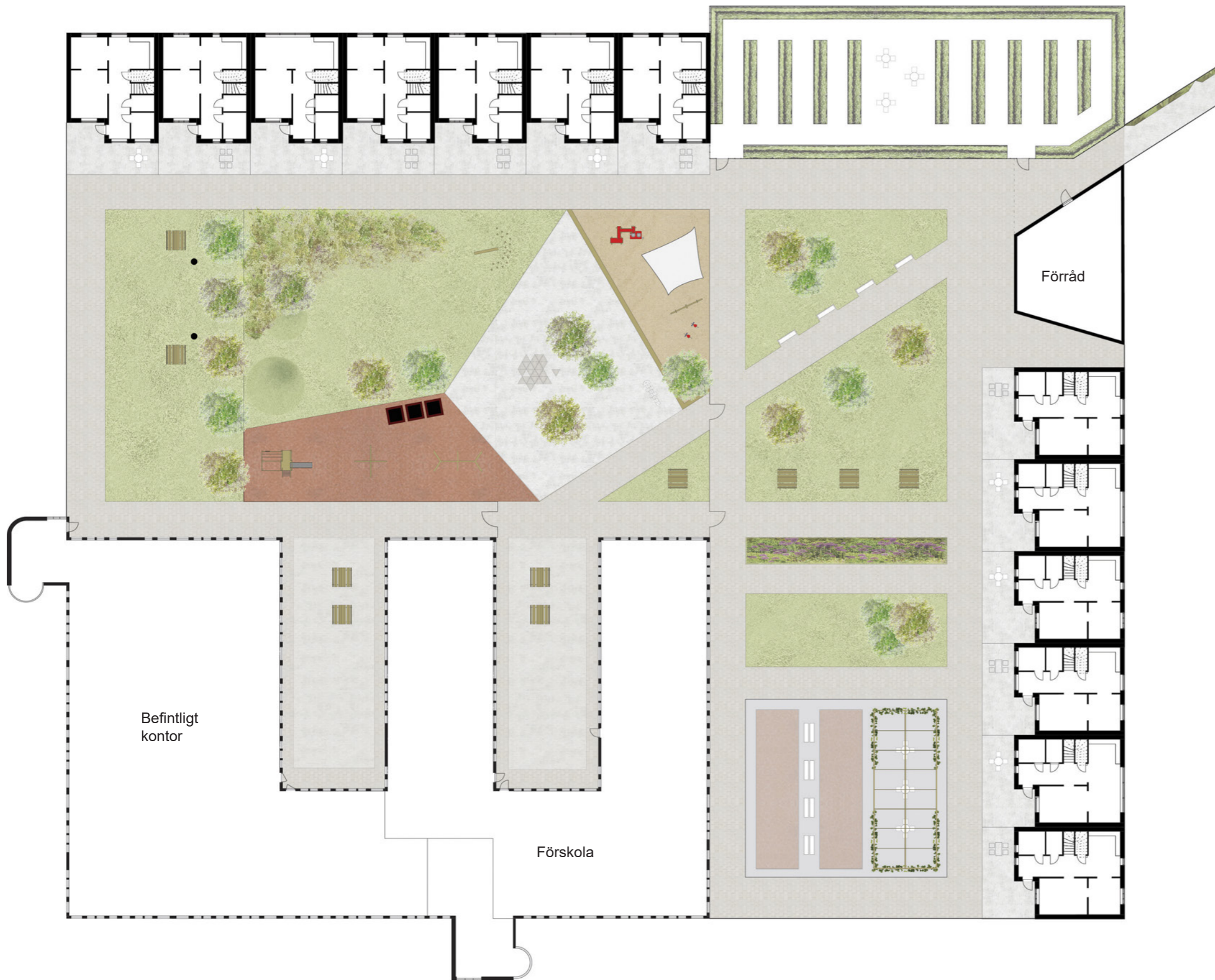


Plan över del av grönstråk, gågata. Skala 1:400



Sektion gågata. Skala 1:200





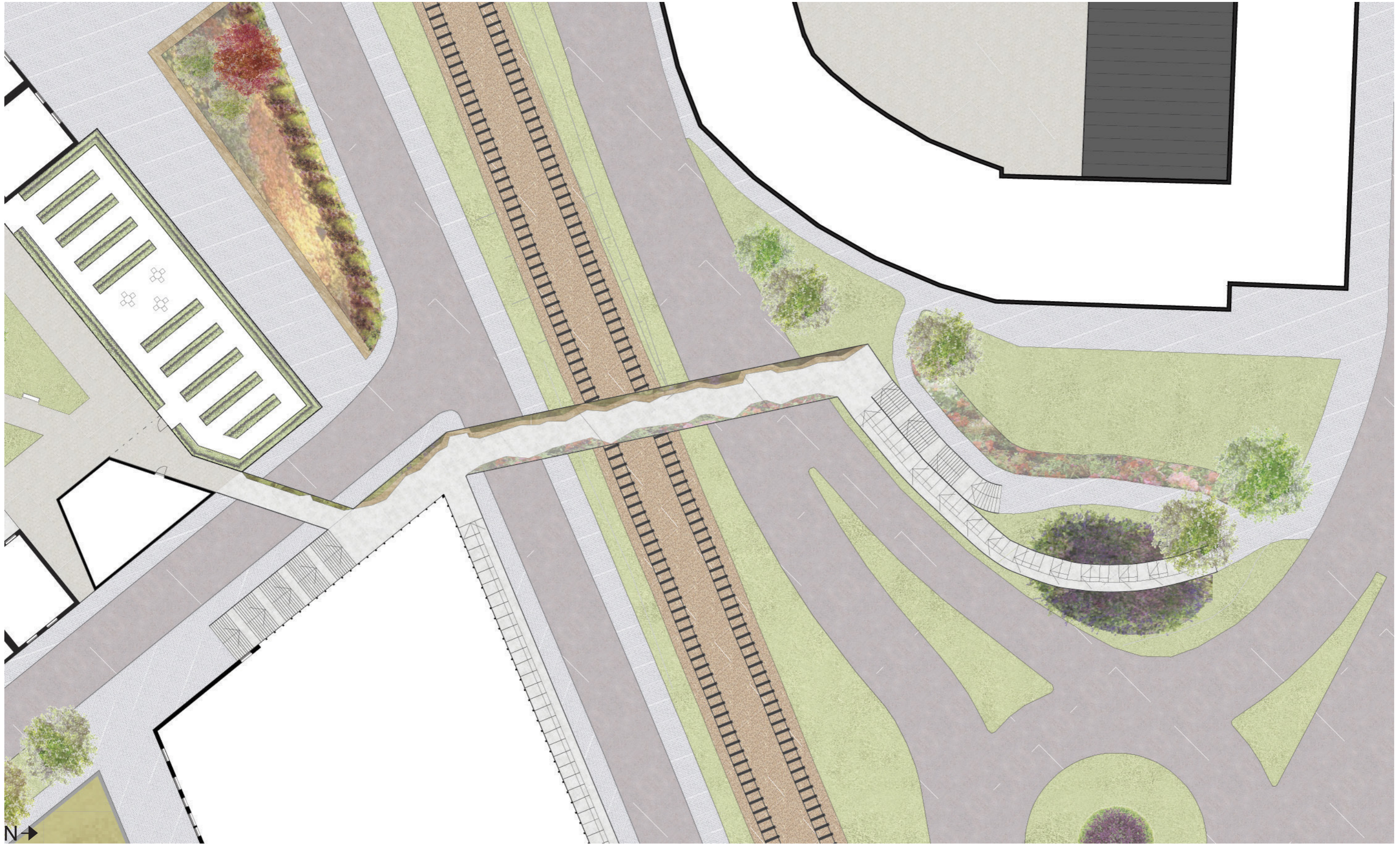
▲N  
Plan Skonertskeppets tak. Skala 1:400





På den gamla lagerbyggnaden finns även bostadshus och en förskola. Förskolegården kan även användas av barnen som bor i området på helger och kvällstid. Radhusen omsluts mot Skonertskeppets utsida av samma mörkbruna plåtmaterial som resten av byggnaden, som även sträcker sig upp över deras tak, men på insidan öppnar sig en annan värld upp sig med varierande tegelfasader.





N →  
Plan bro över järnvägen. Skala 1:400

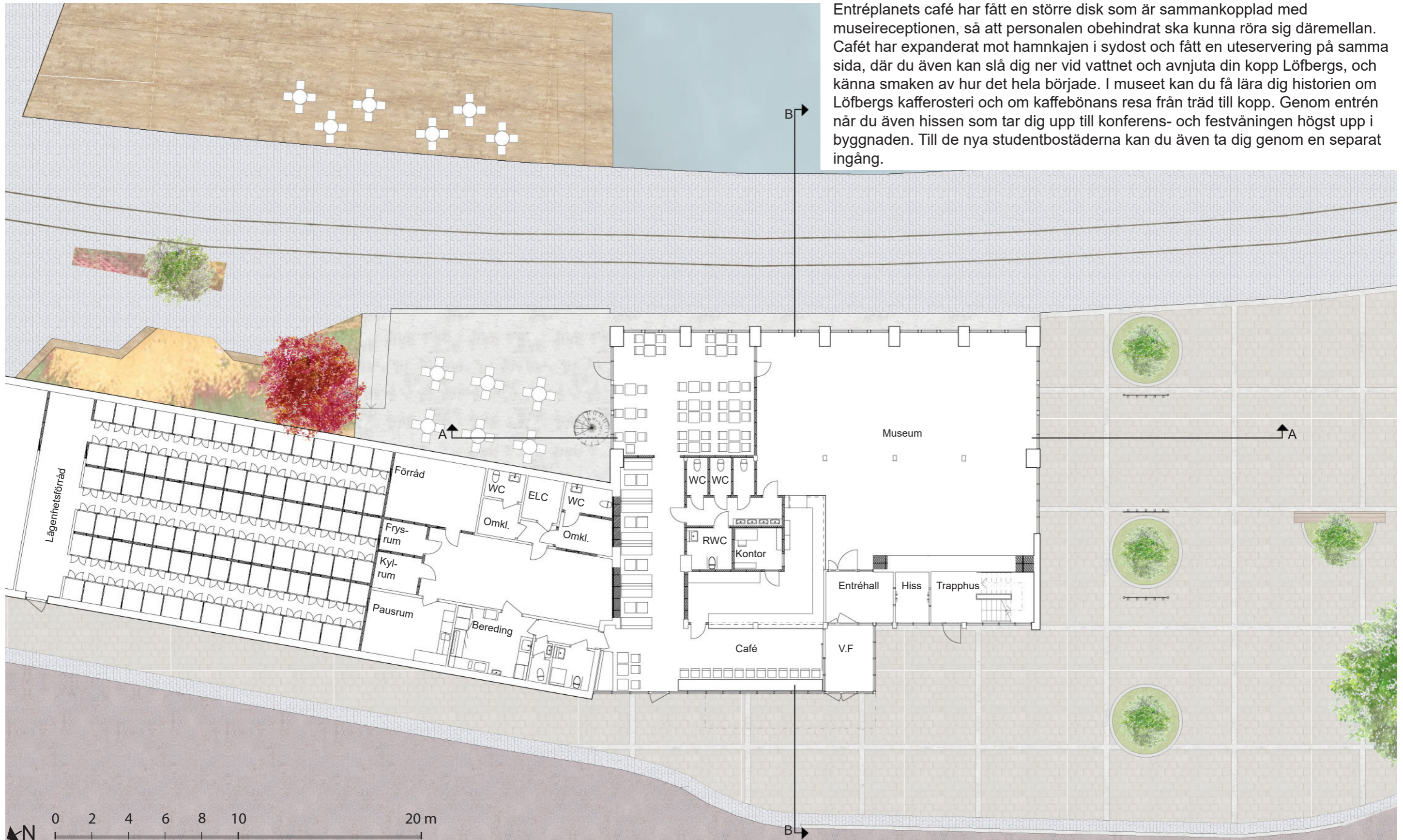




Bron som kopplar samman stadsdelarna på norra respektive södra sidan om järnvägen är nästan som en liten park med grönska och sittmöjligheter. Här syns också det gemensamma växthuset ovanpå Skonertskeppet, vars kropp växer sig ner mot marken.



# Kaffeskrapan



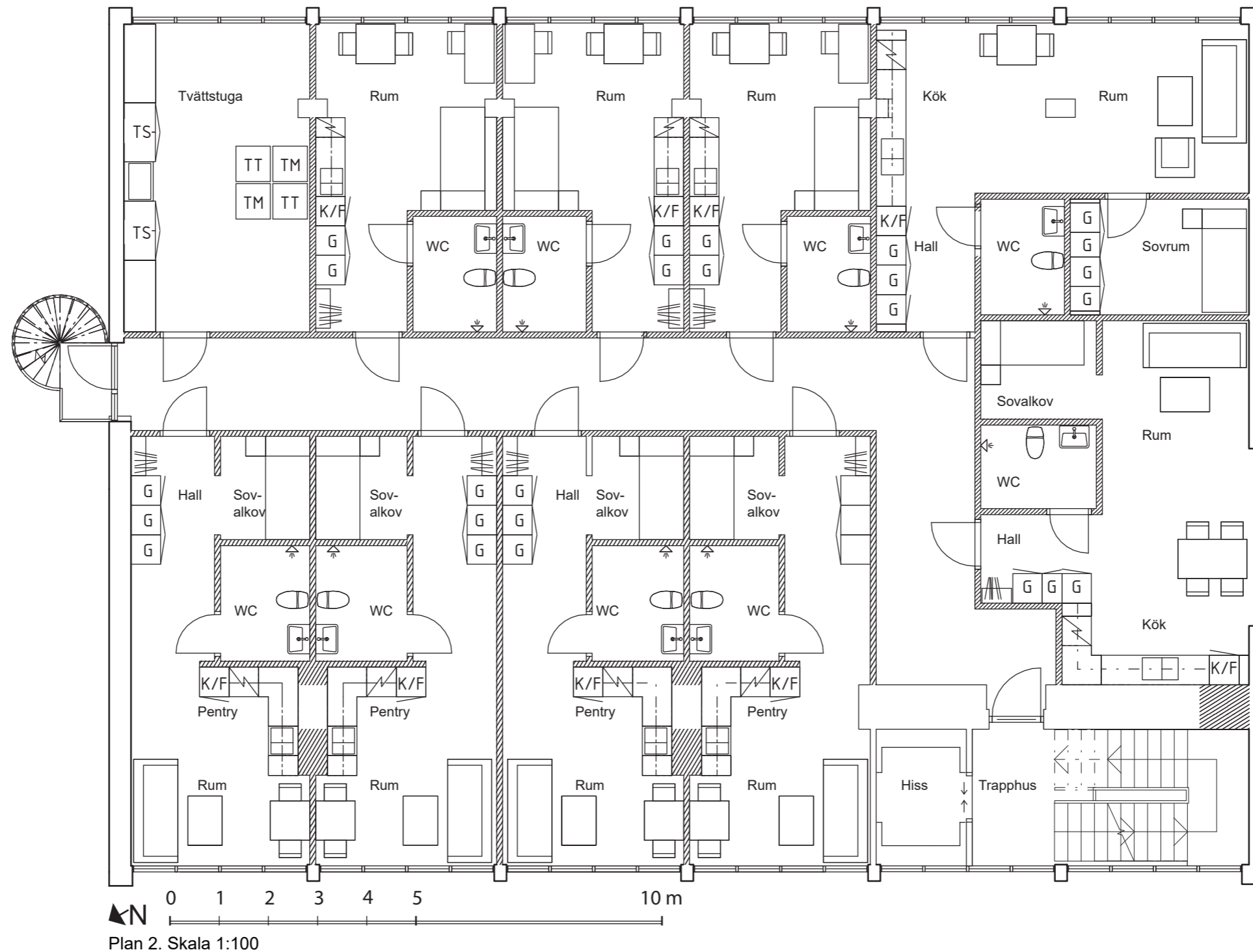
Entréplanets café har fått en större disk som är sammankopplad med museireceptionen, så att personalen obehindrat ska kunna röra sig däremellan. Cafét har expanderat mot hamnkajen i sydost och fått en uteservering på samma sida, där du även kan slå dig ner vid vattnet och avnjuta din kopp Löfbergs, och känna smaken av hur det hela började. I museet kan du få lära dig historien om Löfbergs kafferosteri och om kaffebönans resa från träd till kopp. Genom entrén når du även hissen som tar dig upp till konferens- och festvåningen högst upp i byggnaden. Till de nya studentbostäderna kan du även ta dig genom en separat ingång.

Entréplan. Skala 1:200

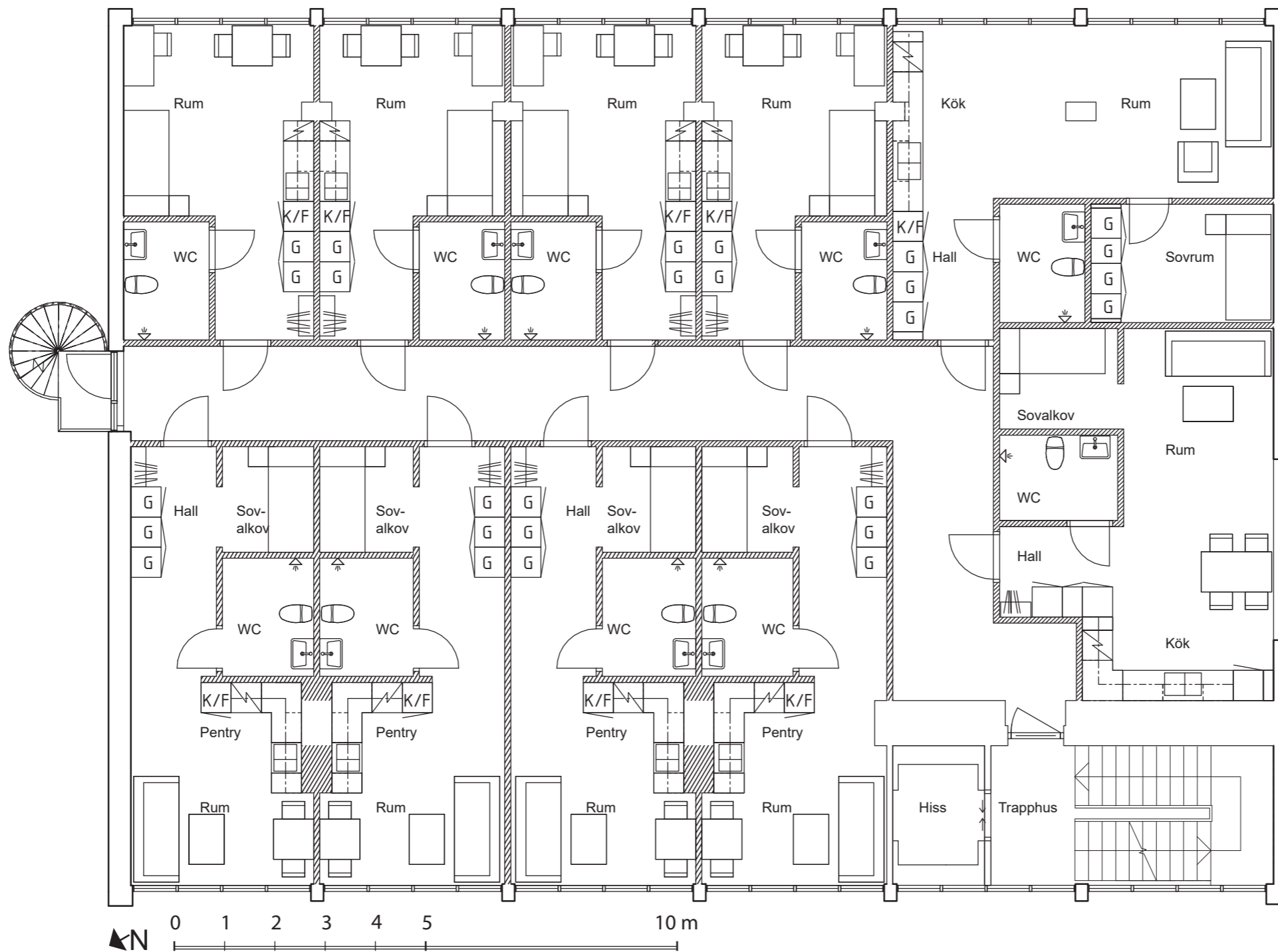


Plan två till tio innehåller studentlägenheter för att ge det kommunala bostadsbolaget, KBAB, en större möjlighet att kunna hålla sitt löfte om bostadsgaranti för universitetets studenter. På plan två har en av lägenheterna bytts ut för att ge plats till den gemensamma tvättstugan. Totalt finns det 89 lägenheter i byggnaden, som varierar mellan 22 och 40 m<sup>2</sup>. På varje plan finns fyra lägenheter på omkring 22 m<sup>2</sup>, fyra på ca 31 m<sup>2</sup>, en lägenhet på 36 m<sup>2</sup> samt en på 40 m<sup>2</sup>. I de något större lägenheterna kan ni om ni vill bo två personer.

En korridor i byggnadens mitt leder in ljuset från gavelns vertikala fönsterband, och leder dig även till brandtrappan på samma plats.

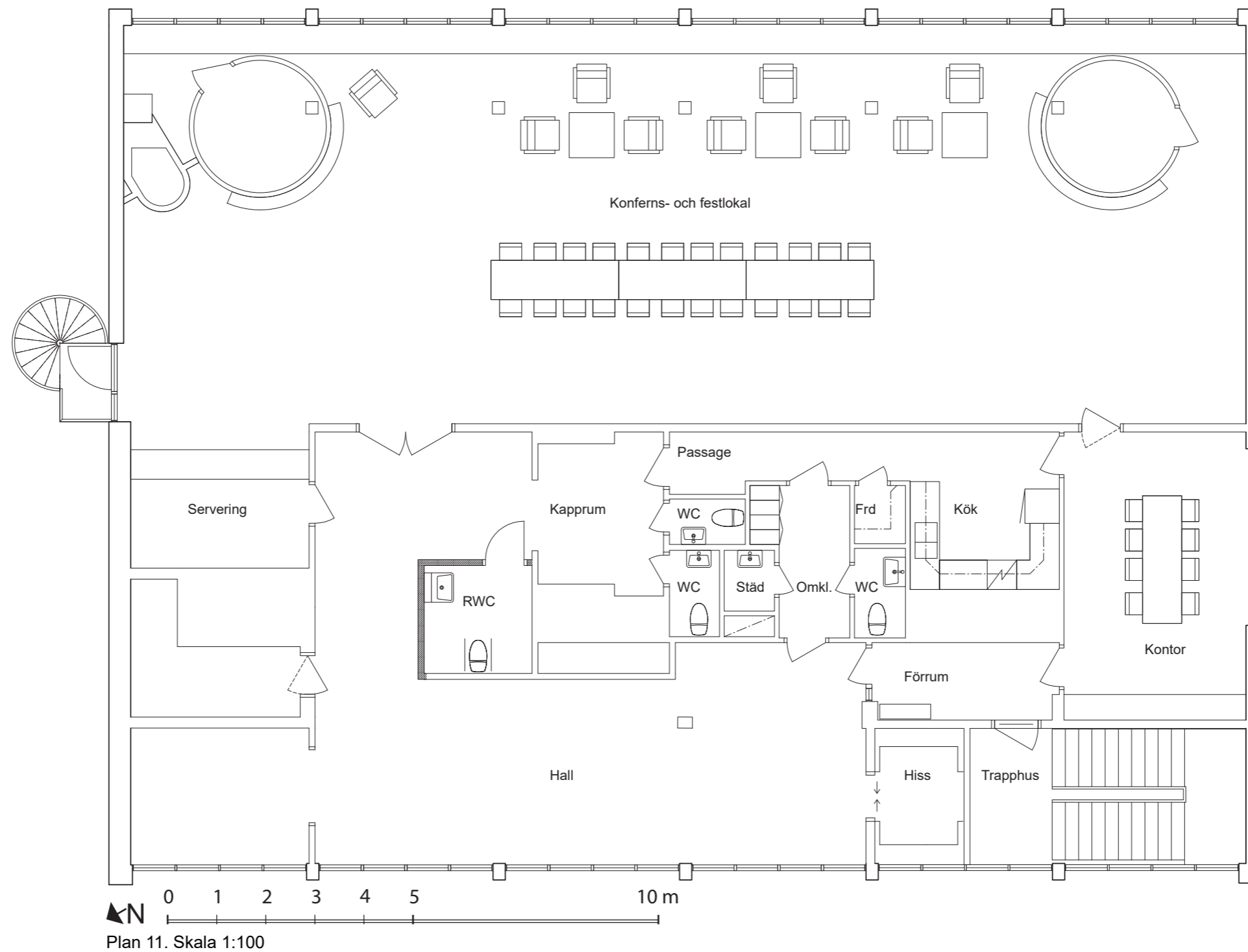






Plan 3-10. Skala 1:100. Enda skillnaden från Plan 2 är att tvättstugan bytts ut till ytterligare en studentlägenhet.

Plan 11 behålls som konferens- och festvåning och ser ut ungefär som den gjorde när byggnaden uppfördes år 1960. Utöver tidigare ändringar tas två mindre förråd bort för att ge plats till en handikapptalett för att göra lokalen tillgänglig för besökare. Här kan du till exempel ha konferens med företaget, eller ha en enklare bröllopsmiddag samtidigt som du njuter av utsikten över Bryggudden och Inre hamn.







Fasad mot nordväst. Skala 1:200



Fasad mot nordost. Skala 1:200





Fasad mot sydost. Skala 1:200



Fasad mot sydväst. Skala 1:200





Sektion A. Skala 1:200. Här syns de fyra nya bjälklagen (de skrafferade) som lagts till i byggnaden



Sektion B. Skala 1:200





Umgänge mellan studenter i hörnlägenheten på plan tio i kaffeskrapan. Här har man en vacker utsikt över Bryggudden och Inre hamn som sträcker sig vidare ut mot Vänerens vidder.







# Avslutning

---





## Sammanfattning och diskussion

Mitt syfte med detta examensarbete har varit att undersöka hur en plats som tidigare varit ett industriområde kan omvandlas och utvecklas till ett nytt levande och attraktivt stadsrum med bostäder, rekreation och centrumfunktioner. Vad är det då som gör ett område attraktivt? Som jag har skrivit i avsnittet om "Hållbar och attraktiv stadsgestaltning" så finns det många olika faktorer som påverkar ett områdes attraktivitet, bland annat läget, där exempelvis närhet till kommunikationer, attraktiva naturområden, service, restauranger och affärer är uppskattade aspekter. Även byggnadstyperna är viktiga för hur attraktivt ett område anses vara. Villor och radhus är den kategori som anses mest attraktiv, men det är naturligtvis även viktigt att ha en variation av olika bebyggelse typer, lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer inom ett bostadsområde. Lika viktigt som det är med varierande boendeformer i området, om inte ännu viktigare, är det att ha en funktionsblandad stadsdel som innehåller såväl bostäder som service, kontor, handel och mötesplatser av olika slag.

Bryggudden i Karlstad har goda förutsättningar med sitt centrum- och vattennära läge. Restauranger, kontor och bostäder har redan börjat ta plats i det som tidigare var ett industriområde. I detta arbete har jag framförallt fokuserat på att förtäta med ännu fler bostäder, men verksamheter har också fått ta plats, främst i bottenplan, där de både är lättillgängliga och kan fungera som en buffert vid eventuella översvämningar. Bostäderna har fått varierande storlekar från små studentlägenheter upp till 5 r.o.k. Vissa är hyresrätter, medan andra är bostadsrätter, och byggnadstyperna består av både enfamiljshus i form av radhus, och flerfamiljshus.

Att ta tillvara på byggnaderna i ett gammalt industriområde och låta historien synas trots nya funktioner är en annan utmaning. Just en industrialanläggning kan vara svår att förstå när byggnaden inte längre används för sin ursprungliga verksamhet, och då är det viktigt att ge den en ny funktion och en gestaltning där det fortfarande är möjligt att förstå och bevara dess karaktär och utformning. För Löfbergs kaffeskrapa, som är en betydelsefull symbol för företaget, staden och dess invånare, har jag valt att låta byggnadens skal ha ett så intakt utseende som möjligt. Även konferensvåningen högst upp i byggnaden föreslås bevaras i stort sett som den är idag. På entréplanet har jag valt att låta ett museum berätta byggnadens historia, för att vi även i fortsättningen ska kunna få insyn i hur kaffet har producerats på platsen och i byggnaden. På dessa sätt har förståelsen för byggnaden och dess historia kanske till och med ökat då den nu har gjorts öppen för allmänheten.

En annan fråga som har varit viktig för projektet, är den om att överbrygga barriärer. Det kan t.ex. göras genom olika stråk som fungerar som förbindelselänkar. Jag har valt att arbeta med grönstråk som förbindelselänk. Genom att knyta samman grönskan i våra städer till sammankopplade stråk kan vi få människor att röra sig längs dessa. Stadens grönska har en signifikant roll för vår fysiska och mentala hälsa, den biologiska mångfalden och mycket mer. Jag har i projektet valt att fokusera på ett stråk som sträcker sig från Mariebergsskogen i sydväst, via Stadsträdgården och Bryggudden, över järnvägen, till Sandgrundsparken i norr. Förutom att anlägga tre nya små parker strax utanför Bryggudden längs stråket, har jag fört in grönska i området, där det tidigare nästan helt saknades. Ett parti mellan längan och lagerbyggnaden på Skonertskeppet 3 var tidigare helt avstängt för allmänheten med hjälp av stora stängsel, men det har nu förvandlats till en gågata med caféer och verksamheter, stora rabatter, bänkar och vackra träd.

Även taken har utnyttjats för grönska. De nya byggnaderna har försetts med gröna tak, och lagerbyggnadens tak har förvandlats till en grönskande innergård med boulebana, växtlighet och en förskolegård. Innergården har även fått ett stort gemensamt växthus som förlänger säsongen och gör det möjligt att odla växter som kräver ett varmare klimat.

Bryggudden har stor potential att bli en fantastisk ny stadsdel. Det är dock viktigt att se till att vitala grundstenar inte försvinner i planeringen. Att inte förtäta bort all yta som kan användas till grönområden. Att låta grönskan och utemiljön kosta pengar, och inte bara fokusera på exploateringstal och kostnad per kvadratmeter. En grön och tilltalande omgivning för med sig många fördelar, bland annat långsiktig hållbarhet.

Detta examensarbete har varit ett intressant och spännande projekt, där det har varit möjligt att verkligen fördjupa sig i Karlstad och Brygguddens historia och utvecklingspotential. Jag har även fått tillfälle att sätta mig in i och tillämpa olika teorier om attraktivitet och hållbarhet, något som jag kanske inte kommer att kunna göra i samma omfattning i det framtida arbetslivet. Det har varit en otrolig fördel att kunna bo och arbeta så nära det område som jag studerat. Jag har kunnat promenera genom Inre hamn och Bryggudden många gånger, under växlande årstider och vid olika tider på dygnet. Detta har gjort att jag har kunnat ta in området som det är idag, och fundera över områdets utvecklingspotential.

Nu återstår att se vad som händer med området och byggnaderna. Kanske blir det faktiskt studentbostäder och museum i kaffeskrapan om ett antal år, eller så kanske Löfbergs låter kaffedoftan fortsätta att sprida sig över staden även i framtiden. Vem vet, det återstår att se.



# Källförteckning

## Tryckt och elektroniskt material

Averås, Katarina (2015) *Nödstillda Karlstadsbor utan hem*. Karlstad: Karlstads kommun  
<http://karlstad.se/Kommun-och-politik/Kommunfakta/branden-i-karlstad-1865/Branden-infosida-3/>  
Uppdaterad 2015-06-14 hämtad 2016-03-02

Bellander Gunilla (2005) *Blandstaden - ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling?*  
Karlskrona: Boverket  
Tillgänglig via <http://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2005/blandstaden/> hämtad 2016-02-28

Bengtsson, Emma & Gunnarsson, Max (2015) *Riskutredning avseende transport av farligt gods KV. BAGAREN 10, LINDESBERGS KOMMUN*. Tyréns AB

Bengtsson, Emma (2015) *Riskutredning avseende transport av farligt gods KV. KYRKBERGET 18:2, LINDESBERGS KOMMUN*. Tyréns AB

Boverket (2010) *Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt*. Karlskrona: Boverket  
Tillgänglig via <http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2010/socialt-hallbar-stadsutveckling.pdf> hämtad 2016-02-28

Boverket (u.å a) *En urbaniserad värld*. <http://sverige2025.boverket.se/en-urbaniserad-varld.html>  
hämtad 2016-03-18

Boverket (u.å b) *Skapa en hållbar livsmiljö i och kring staden*, <http://sverige2025.boverket.se/skapa-en-hallbar-livsmiljo-i-och-kring-staden.html> hämtad 2016-02-29

Burman, Anna & Isakson, Per (red.) (1999). *Grönare städer: biomångfald och grönstruktur*. Stockholm: Naturskyddsföreningen

Frennborn, Anna-Lena & Heijmans, Herman (2015) *Tågbullerutredning för Väse, Karlstads kommun - Bilaga E Riskfrågor kvarteret Gjutaren i Karlstad*. Göteborg: Norconsult  
tillgänglig via <http://www.trafikverket.se/contentassets/acfd54bcef554fa79b2085358ed8ce04/2016-samradshandling/rapport-riskfragor-kvarteret-gjutaren-i-karlstad-norconsult-2015-06-26.pdf>

Gynnå, Håkan (2015) *Rekordsnabb ny stadsplan håller ännu*. Karlstad: NWT.  
<http://nwt.se/karlstad/2015/07/01/rekordsnabb-ny-stadsplan-haller>  
uppdaterad 2015-07-01 , hämtad 2016-03-02

Handelskammaren Värmland (2016) *Program för att göra Värmland till en ännu bättre plats för företagen*  
tillgänglig via <http://www.handelskammarenvarmland.se/wp-content/uploads/2016/02/program-for-att-gora-varmland-till-en-annu-battre-plats-for-foretagen-2016.pdf>, hämtad 2016-02-24

Hillgren, Anders (red.) (1989). *Ditt Värmland*. Karlstad: Länsstyrelsen i Värmlands län

Jacobs, Jane (1961/2011) *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. I Caldenby, Claes & Nilsson, Fredrik (Red). *Om arkitektur: (ur ett pågående samtal) : en antologi*. 4., utvidgade uppl. Stockholm: Arkitekternas forum för forskning och utveckling (ARKUS)

Johansson, Sven L-O (2010) *Skrapskaparen minns sin tid hos Wästlund med glädje*. Karlstad: VF  
<http://www.vf.se/nyheter/karlstad/skrapskaparen-minns-sin-tid-hos-wastlund-med-gladje>  
Publicerad 2010-11-29, hämtad 2016-03-09

Karlstads kommun & Region Värmland (2013) *Tåg i tid - Nu tar vi steget mot framtidens tågtrafik*  
tillgänglig via [https://issuu.com/karlstad/docs/t\\_\\_g\\_i\\_tid](https://issuu.com/karlstad/docs/t__g_i_tid) hämtad 2016-02-26

Karlstads kommun (2005a) *Skonaren 1*. Karlstad: Karlstads kommun  
<http://gi.karlstad.se/kulprog/visa.php?typ=byggnad&id=607> hämtad 2016-03-08

Karlstads kommun (2005b) *Skonertskeppet 1 - Byggnad 2*. Karlstad: Karlstads kommun  
<http://gi.karlstad.se/kulprog/visa.php?typ=byggnad&id=633> hämtad 2016-03-08

Karlstads kommun (2005c) *Skonertskeppet 1 - Byggnad 1*. Karlstad: Karlstads kommun  
<http://gi.karlstad.se/kulprog/visa.php?typ=byggnad&id=608> hämtad 2016-03-09

Karlstads kommun (2005d) *Skonertskeppet 1 - Byggnad 3*. Karlstad: Karlstads kommun  
<http://gi.karlstad.se/kulprog/visa.php?typ=byggnad&id=38> hämtad 2016-03-09

Karlstads kommun (2005e) *Skonertskeppet 3*. Karlstad: Karlstads kommun  
<http://gi.karlstad.se/kulprog/visa.php?typ=byggnad&id=609> hämtad 2016-03-09

Karlstads kommun (2006a) *Skonertskeppet 5 - Byggnad 1*. Karlstad: Karlstads kommun  
<http://gi.karlstad.se/kulprog/visa.php?typ=byggnad&id=94> hämtad 2016-03-14

Karlstads kommun (2006b) *Skonertskeppet 5 - Byggnad 2*. Karlstad: Karlstads kommun  
<http://gi.karlstad.se/kulprog/visa.php?typ=byggnad&id=95> hämtad 2016-03-14

Karlstads kommun (2006c) *Galären 4 - Byggnad 1*. Karlstad: Karlstads kommun  
<http://gi.karlstad.se/kulprog/visa.php?typ=byggnad&id=96> hämtad 2016-03-14

Karlstads kommun (2006d) *Galären 4 - Byggnad 2*. Karlstad: Karlstads kommun  
<http://gi.karlstad.se/kulprog/visa.php?typ=byggnad&id=97> hämtad 2016-03-14

Karlstads kommun (2006e) *Galären 5*. Karlstad: Karlstads kommun  
<http://gi.karlstad.se/kulprog/visa.php?typ=byggnad&id=98> hämtad 2016-03-14

Karlstads kommun (2006f) *Galären 6*. Karlstad: Karlstads kommun  
<http://gi.karlstad.se/kulprog/visa.php?typ=byggnad&id=99> hämtad 2016-03-14

Karlstads kommun (2010) *Översvämningsprogram Karlstads kommun*. Karlstad: Karlstads kommun  
tillgänglig via [http://karlstad.se/globalassets/filer/miljo/sjoar\\_och\\_vattendrag/oversvamningsprogram.pdf](http://karlstad.se/globalassets/filer/miljo/sjoar_och_vattendrag/oversvamningsprogram.pdf) hämtad 2026-03-18

Karlstads kommun (2013) *Miljö- och klimatstrategi - en av tre hållbarhetsstrategier i kommunens strategiska plan*, Karlstad: Karlstads kommun  
tillgänglig via [http://karlstad.se/globalassets/filer/kommun-och-politik/styrning/policyer-och-strategiska-dokument/miljo\\_och\\_klimatstrategi\\_webb.pdf](http://karlstad.se/globalassets/filer/kommun-och-politik/styrning/policyer-och-strategiska-dokument/miljo_och_klimatstrategi_webb.pdf) hämtad 2026-02-29

Karlstads kommun (2015 a) *150 år sedan den stora stadsbranden*. Karlstad: Karlstads kommun  
<http://karlstad.se/Kommun-och-politik/Kommunfakta/branden-i-karlstad-1865/> hämtad 2016-03-02

Karlstads kommun (2015 b) *Elden är lös*. Karlstad: Karlstads kommun  
<http://karlstad.se/Kommun-och-politik/Kommunfakta/branden-i-karlstad-1865/Branden-infosida-1/>  
Uppdaterad 2015-08-31 hämtad 2016-03-02

Karlstads kommun (2015 c) *Historiska nedslag 1865-1965*. Karlstad: Karlstads kommun  
<http://karlstad.se/Kommun-och-politik/Kommunfakta/branden-i-karlstad-1865/Historiska-nedslag-1865-1965/> Uppdaterad 2015-08-31 hämtad 2016-03-02

Karlstads kommun (2015 d) *Karlstad före branden*. Karlstad: Karlstads kommun  
<http://karlstad.se/Kommun-och-politik/Kommunfakta/branden-i-karlstad-1865/Branden-infosida-2/>  
Uppdaterad 2015-08-31 hämtad 2016-03-02

Karlstads kommun (2015 e) *Näringslivet i Karlstad*. Karlstad: Karlstads kommun  
<http://karlstad.se/Naringsliv-och-arbete/Naringslivet-i-Karlstad/> uppdaterad 2015-12-10, hämtad 2016-02-24

Karlstads kommun (2015 f) *Viken med Kanikenäset*. Karlstad: Karlstads kommun  
<http://karlstad.se/Bygga-och-bo/Bygglov-tillstand-och-fastighetsfragor/Kulturhistoriska-byggnader/Omradesbeskrivningar/Viken-med-Kanikenaset/> uppdaterad 2015-07-07, hämtad 2016-03-04

Karlstads kommun (2016) *Välkommen till Karlstad!* Karlstad: Karlstads kommun  
<http://karlstad.se/Bygga-och-bo/Flytta-till-Karlstad/> uppdaterad 2016-03-02, hämtad 2016-03-08

Länsstyrelsen i Stockholms län (2000) *Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer*.  
tillgänglig via <http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/SiteCollectionDocuments/Sv/publikationer/2000/Rapport%202000.01.pdf>

Länsstyrelsen Värmland (2015) *Regional bostadsmarknadsanalys - Centrumutveckling Värmlands län 2015*  
tillgänglig via <http://www.lansstyrelsen.se/varmland/SiteCollectionDocuments/Sv/publikationer/2015/rapport-bostadsmarknadsanalys-2015-pdf.pdf> hämtad 2016-02-24

Löfbergs (u.å.), *Kafé Rosteriet*. Karlstad: Löfbergs  
<http://www.lofbergs.se/vara-cafeer/karlstad/> Hämtad 2016-03-09

Löfbergs fastigheter AB (u.å.) *Bostäder*. Karlstad: Löfbergs fastigheter AB  
<http://www.bryggudden.com/bostader/> hämtad 2016-03-19

Matikainen, Ylva (2002). *Mellan modernism och miljonprogram: arkitekten John Wästlunds kontor i Karlstad 1945-1965*. Göteborg: Chalmers tekniska högskola

NWT (2015) *Bostadsbrist även i år*. Karlstad: NWT  
<http://nwt.se/karlstad/2015/07/21/bostadsbrist-aven-i-ar?refresh=true>  
uppdaterad 2015-07-21, hämtad 2026-02-24

Prepart AB (u.å.) *Brf Kanalstranden, Bryggudden* <http://www.prepart.se/projekt/brf-kanalstranden-bryggudden> hämtad 2016-03-19

Region Värmland (2015) *Fakta i korthet nr 8, Värmlands framtida befolkning*  
tillgänglig via [http://www.regionvarmland.se/wp-content/uploads/2015/03/fakta\\_i\\_korthet\\_nr\\_8\\_v2\\_low\\_res.pdf](http://www.regionvarmland.se/wp-content/uploads/2015/03/fakta_i_korthet_nr_8_v2_low_res.pdf), hämtad 2016-02-24

Ronge, Mats (1958). *Det gamla Carlstad*. Ny utökad och omarbetad uppl. Karlstad: Nya Wermlandstidningen

Rådberg, Johan (2000) *Attraktiva kvarterstyper - en undersökning av bebyggelse, befolkning och attraktivitet i Stockholm Söderort*. Stockholm: Institutionen för infrastruktur och samhällsplanering KTH, Avdelning för bebyggelseanalys

Sandborgh, Anna (2015) *Stadens utveckling fram till idag*. Karlstad: Karlstads kommun  
<http://karlstad.se/Kommun-och-politik/Kommunfakta/branden-i-karlstad-1865/Stadens-utveckling-fram-till-idag/> Uppdaterad 2015-06-18 hämtad 2016-03-02

SBAB (2015) *Bostaden och läget*. Stockholm: SBAB Bank AB  
tillgänglig via <https://www.sbab.se/download/18.1686eb1915110593be09a/1447702652244/Rapport+Bostaden+och+l%C3%A4get+151117.pdf>  
hämtad 2016-02-26

Statistiska Centralbyrån (2016) *Helårsstatistik - Kommun, län och riket*.  
[http://www.scb.se/sv\\_/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Befolkning/Befolkningens-sammansattning/Befolkningsstatistik/25788/25795/Helarsstatistik---Kommun-lan-och-riktet/399347/](http://www.scb.se/sv_/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Befolkning/Befolkningens-sammansattning/Befolkningsstatistik/25788/25795/Helarsstatistik---Kommun-lan-och-riktet/399347/)  
Uppdaterad 2016-02-22, hämtad 2016-02-24

Stenberg, Carl-Axel (2007) *Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen - Bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods*. Malmö: Länsstyrelsen i Skåne län

Wennberg, Lars (1988) *Pråmkanalen i Karlstad*. Karlstad: Carlstads-gillet



Wessberg, Gertrud (1966). *Vänersjöfarten under 1800-talets förra hälft*. Göteborg: Göteborgs universitet

Värmlands brandhistoriska klubb (2015) *Daterad lista över Värmlands brandhistoria - 1900-1950*  
[http://www.brandhistoriska.org/historia/1900\\_50.html](http://www.brandhistoriska.org/historia/1900_50.html) Uppdaterad 2015-02-01, hämtad 2016-03-14

Värmlands museum (1988) *Vänersjöfarten: arvet och framtiden : Karlstads hamn 150 år*. Karlstad: Värmlands museum

Unnerbäck, Axel (2002). *Kulturhistorisk värdering av bebyggelse*. Stockholm: Riksantikvarieämbetet

Åström, Per-Ola (u.å) *Det moderna Karlstad*. Karlstad: Kulturarv Värmland  
tillgänglig via <http://www.kulturarvvarmland.se/pdf/KARLSTAD%201900-TALS%20HISTORIA.pdf>  
Hämtad 2016-03-02

## Intervjuer

Andersson, Curth: fastighetsförvaltare Löfberg fastigheter AB (2016) Intervju 8 mars

Rhöse, Tomas: VD Löfberg fastigheter AB (2016) Intervju 16 februari

## Bildkällor

Bild 1: Karlstad kommun  
<http://gi.karlstad.se/karta/thememap.html?lon=150247&lat=6587275&zoom=2&bgLayers=Karta&overlays=&theme=Adresskarta#> hämtad 2016-02-29

Bild 1: Karlstad kommun  
<http://gi.karlstad.se/karta/thememap.html?lon=150247&lat=6587275&zoom=2&bgLayers=Karta&overlays=&theme=Adresskarta#> hämtad 2016-02-29

Bild 3: Karlstad kommun  
<http://gi.karlstad.se/karta/thememap.html?lon=150247&lat=6587275&zoom=2&bgLayers=Karta&overlays=&theme=Adresskarta#> hämtad 2016-02-29

Bild 4. Bernhard Elis Hallberg, Värmlands Museum  
<http://varmlandsbild.se> hämtad 2016-03-14

Bild 5. Ronge, Mats (1958). Det gamla Carlstad. Ny utökad och omarbetad uppl. Karlstad: Nya Wermlandstidningen. s.13.

Bild 6. Anna Ollson , Värmlands Museum  
<http://varmlandsbild.se> hämtad 2016-03-14

Bild 7. Sörensen, Peter H (2015). Fotograf Anna Ollson: människor och miljöer i Karlstad. Karlstad: Greenhouse Infomedia. s.6-7

Bild 8: Nils Möller, Värmlands Museum  
<http://varmlandsbild.se> hämtad 2016-03-14

Bild 9, 10, 11 och 12: Dan Gunner, Värmlands Museum  
<http://varmlandsbild.se> hämtade 2016-03-14

Bild 13 och 14: Karlstads kommun  
<http://gi.karlstad.se/maps/swipe.html>

Bild 15: Karlstads kommun (2010) *Översvämningsprogram Karlstads kommun*. Karlstad: Karlstads kommun s.27

Bild 16: Karlstads kommun (2010) *Översvämningsprogram Karlstads kommun*. Karlstad: Karlstads kommun s.1

Bild 17: Karlstads kommun (2010) *Översvämningsprogram Karlstads kommun*. Karlstad: Karlstads kommun s.28

Bild 18: Löfbergs fastigheter.  
<http://www.bryggudden.com/bostader/bostadsratter/> hämtad 2016-03-19

Övriga fotografier och illustrationer:  
Märta Victorin