

Dialog-pm om Göteborgs äldre stadsplaner och framtida innerstadsutbyggnad

GÖTEBORGS FÖRSVUNNA ELLER FRAMTIDA INNERSTAD



Göteborgs stad
Stadsbyggnadskontoret dnr: 0120/16

Två politiska uppdrag:

✘ 2014 "Kontoren ska **utreda möjligheterna för "infillprojekt" och påbyggnader i den redan täta stadsmiljön**. Arbetet bör inriktas på inventering och ett öppet förhållningssätt till olika aktörers förslag."

(I ursprunglig uppdragstext fanns även:

•-"För att Göteborg ska fortsätta utvecklas till en attraktiv och hållbar stad krävs en **samordnad markplanering** samt en ökad förtätning... /... **på alla kommunala som privata ytor/byggnader i urbana miljöer**. / Staden måste ta ett ökat ansvar för att driva denna nyare form av exploatering på ett effektivt sätt genom att befintliga strukturer i stadsmiljön identifieras och analyseras- med maximal förtätning som målsättning ." Förtäta Göteborg vertikalt och horisontellt, uppdrag 2014-09-29 i fastighetsnämnden, diariennr 4767/14)

✘ 2015 "Inventering av **äldre stadsplaner** ska göras för att se om det finns delar av dem som skulle kunna vara **relevanta och effektiva även i framtiden**."

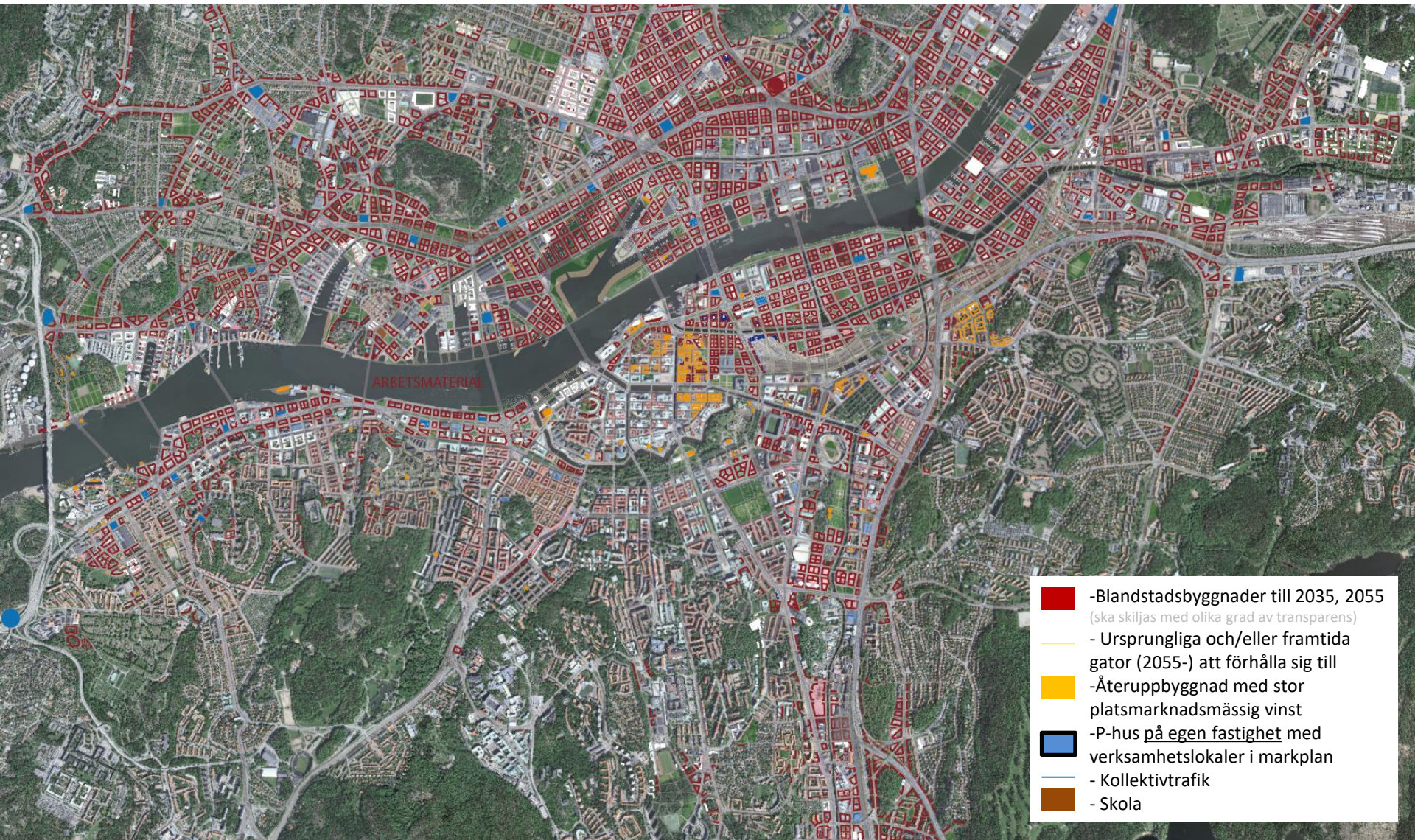
= En **målbildskarta** över möjliga byggytor i en utvidgad innerstad på kort & lång sikt, mycket baserat på gamla planer men framförallt en konkret tolkning av stadens nya strategiska dokument.

Handläggare:

Lukas Memborn & Sophia Älfvåg, 2017-05-15

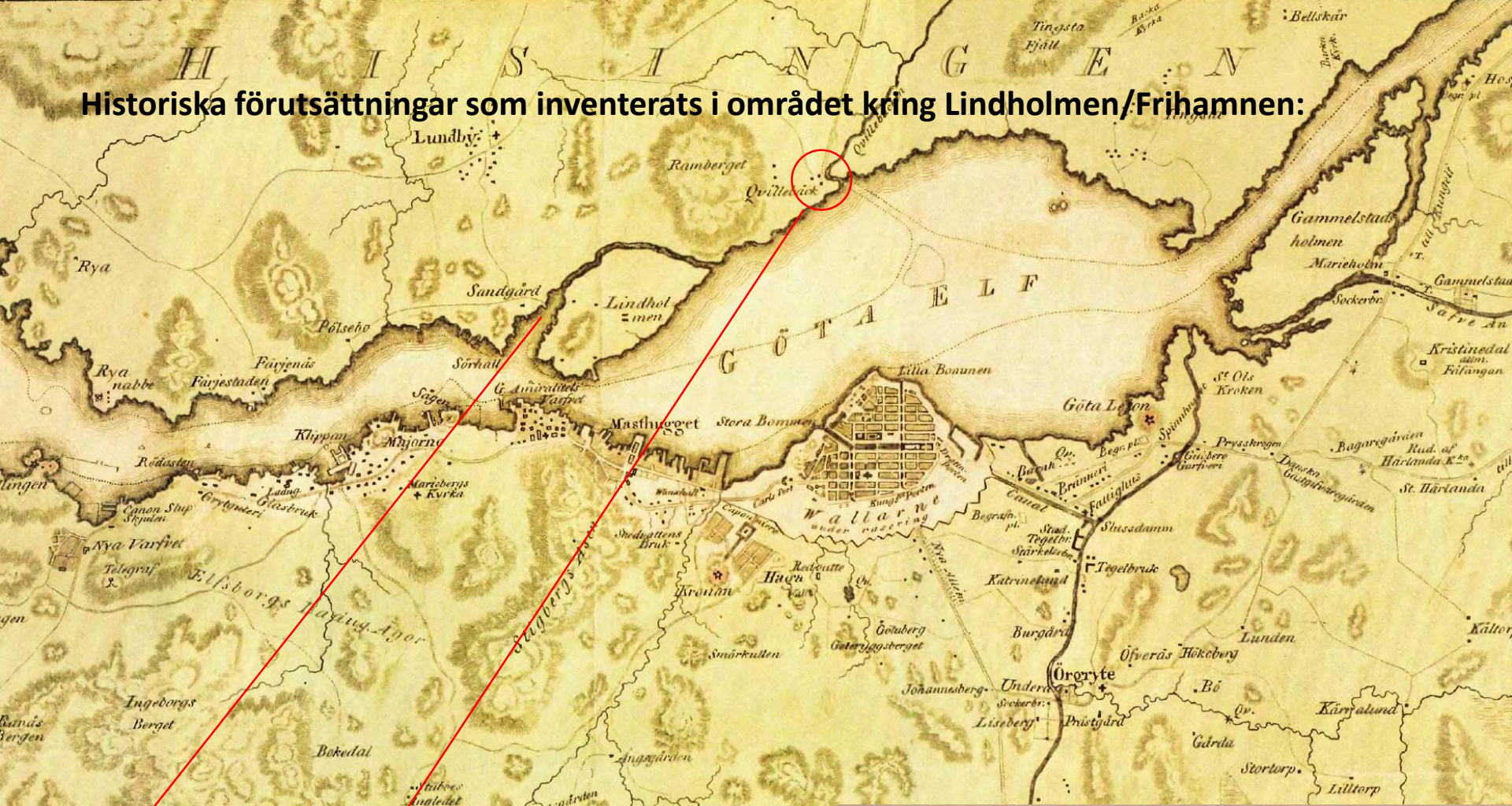
Göteborgs försvunna eller framtida innerstad, steg 1: (arbetets upplägg)

Gör en målbildsplan över möjliga byggytor i en utvidgad innerstad på kort & lång sikt. Så mycket som möjligt baserat på gamla stadsplaner men framförallt en konkret tolkning av hur stadens nya strategiska mål skulle kunna se ut i sin helhet. (**jämka målkonflikter & lös barriärer**)



Innerstadens framtida utvidgning (= minst 80 % av all blandstadsbyggnation i Göteborg under typ 100 år & resterande ca 20 % bör ske i satelliternas viktigaste kärnpunkter)

Historiska förutsättningar som inventerats i området kring Lindholmen/Frihamnen:

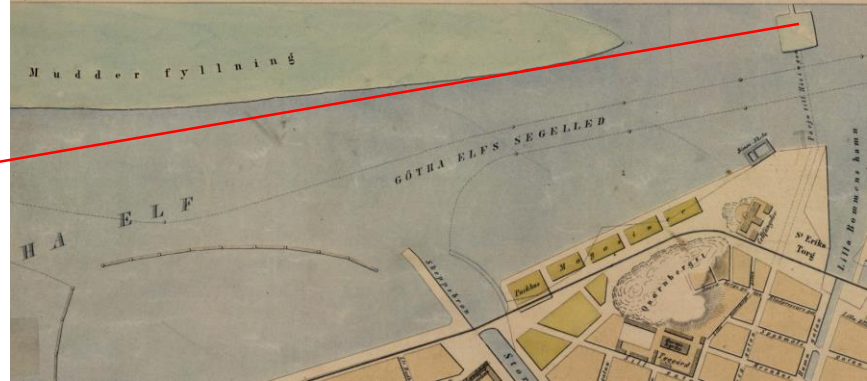


1809 ligger Ringön & Frihamnen under vatten och "Lindholmen" är en holme omgiven av en "Lindholmskanal".

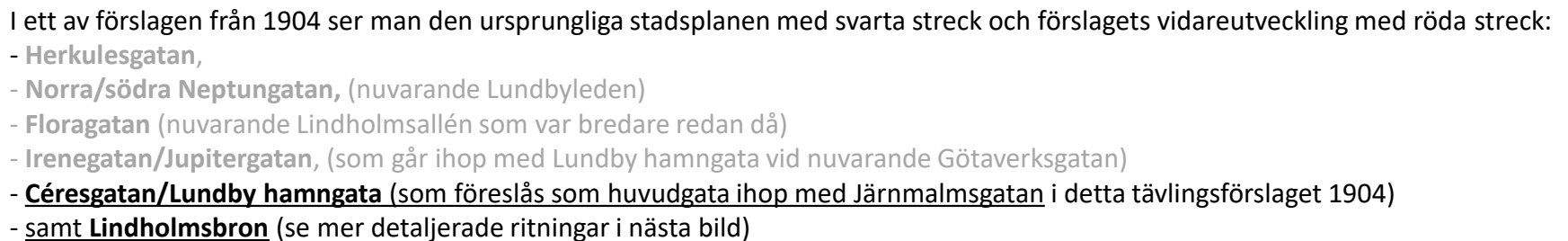
Även Qvilletorget är etablerat i form av en viktig by/hamn som hänger ihop med Tuvevägen...

1856 syns hur frihamnen fylls ut med muddermassor. Kvillegatan har byggts fram till bananpiren men förbinds ännu bara med en färja fram till S:t Eriks torg (d.v.s där operan ligger idag)

= Lindholmen-Frihamnen-Ringön är ett låglänt område som behöver ta hand om vattenavrinning och stormfloder.



Två år tidigare (1904) hade en gigantisk tävling genomförts över hela älvstaden...



Men uppenbart hänger gatorna inte riktigt ihop med varandra vid Rambergets fot, i den ursprungliga stadsplanen...

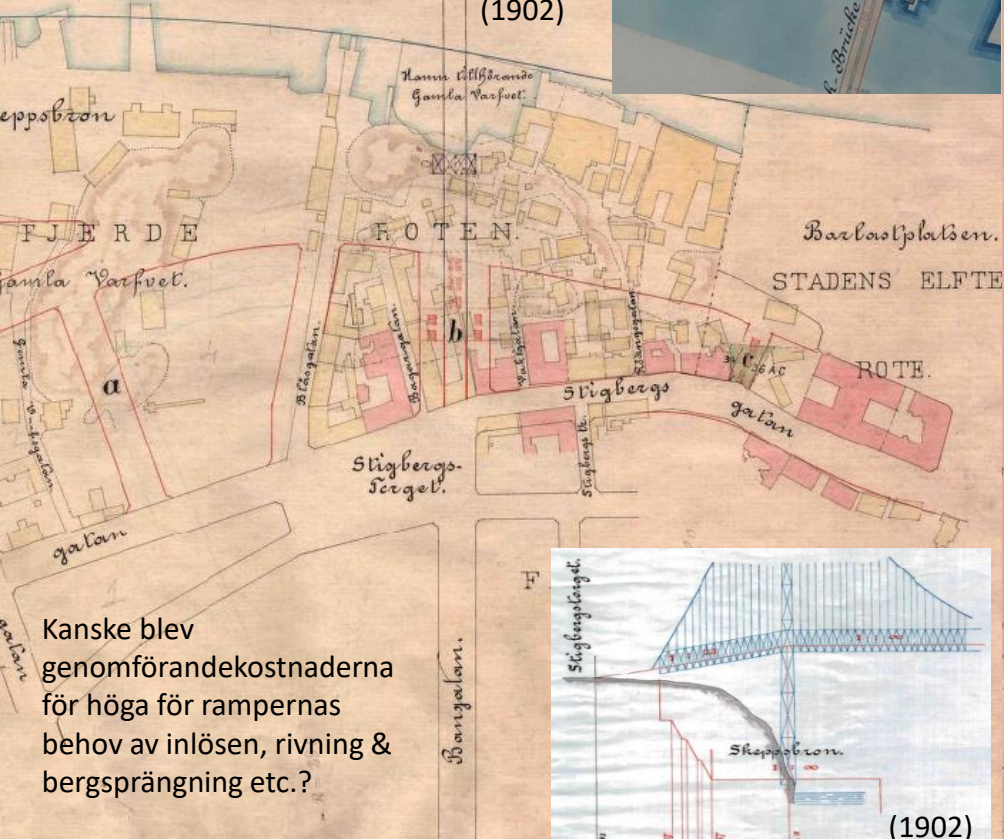
1902 fanns ritningar på en ej öppningsbar högbro mellan Stigbergstorget och Slottsberget på Lindholmen.

Brons höjd verkar dock ha medfört problem under de kommande åren med hur påfartsramperna skulle dras.

(1904)

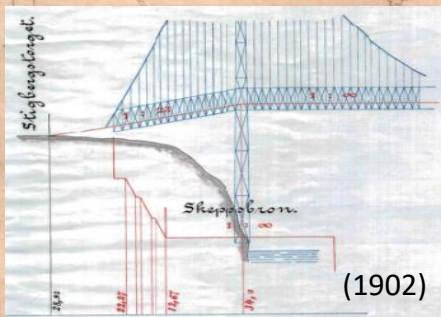


(1902)



Kanske blev genomförandekostnaderna för höga för rampernas behov av inlösen, rivning & bergsprängning etc.?

(1902)



(1926)



Men förslaget från 1904 föreslog istället att koppla en (lägre & öppningsbar?) bro till Plejadgatans naturliga "ramp"!

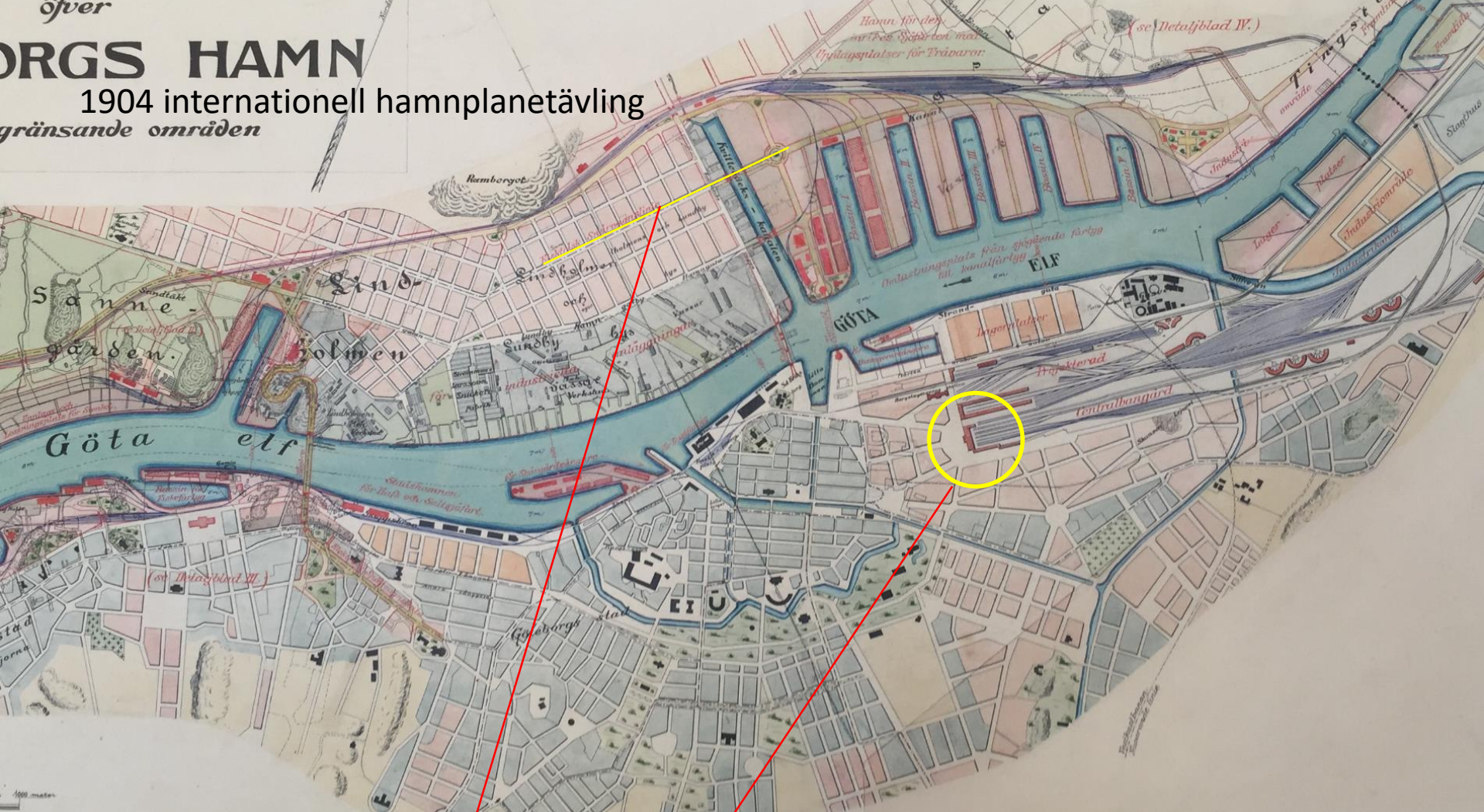


(1904)

GÖTEBORGS HAMN

1904 internationell hamnplanetävling

gränsande områden



I ett annat tävlingsförslag föreslogs att **Lindholmsallén** skulle **kopplas till Ringgötan som huvudstråk** samt att stadskvarteren skulle utvidgas västerut från lindholmen.

...Även en ny centralstation föreslogs öster om Göteborgs ringväg (med Nya allén söder om vallgraven... och möjligtvis Götaverksgatan-Lundbyleden på Hisingssidan)

Göteborgs ringväg är inspirerad av Wiens Ringstrasse.



1863

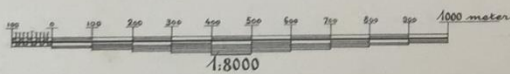
*Täflingsförslag till Hamnplan
för Göteborgs stad. (1904)*

Motto: Ny Elfsborg.



Ett tredje tävlingsförslag föreslog en kanal i Floragatan (nuvarande **Lindholmsallén**) som kopplas ihop med Lindholmskanalens ursprungliga läge (ungefär...) med utlopp i Sannegårdshamnen.

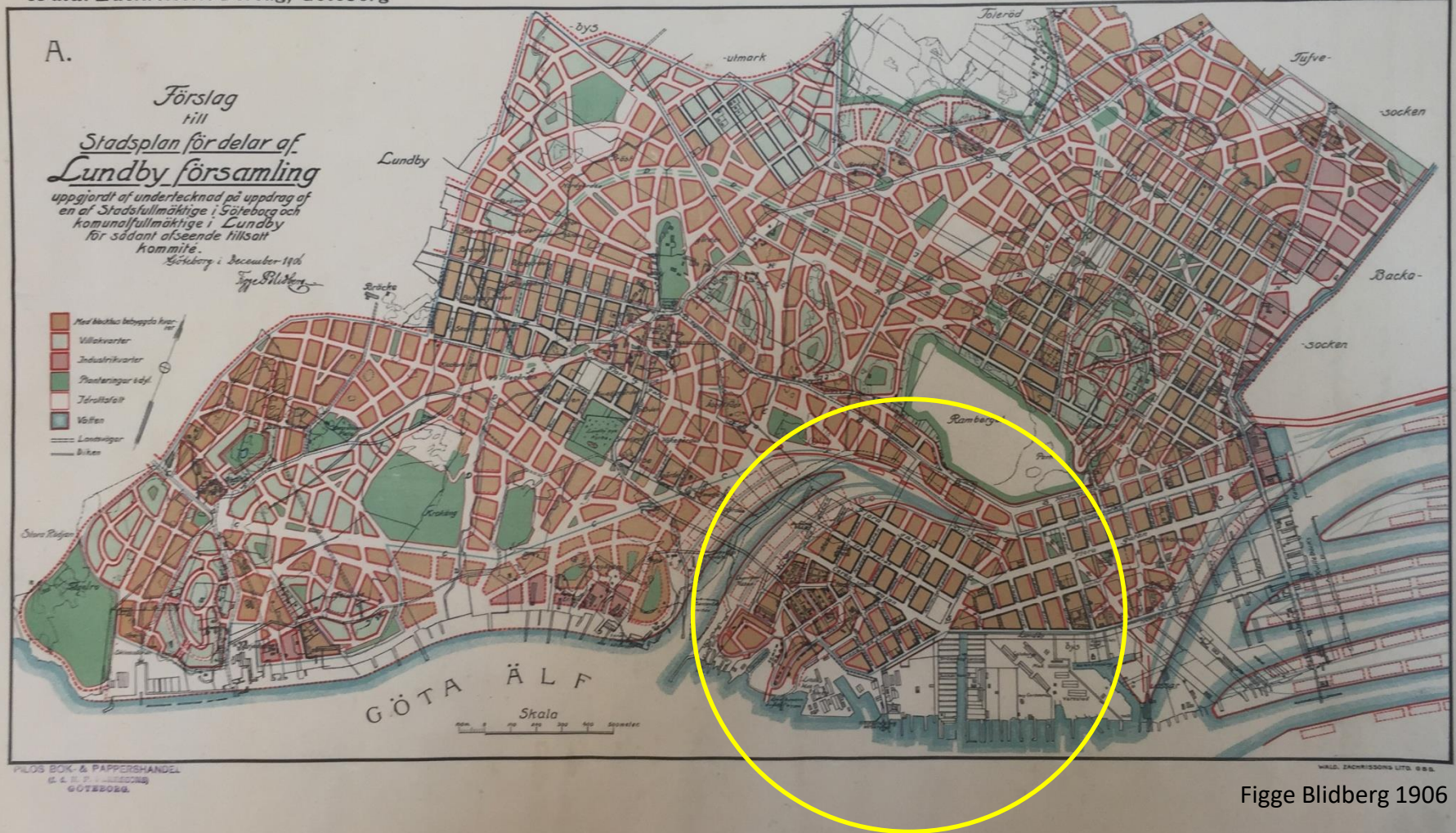
Gatorna kopplas här ihop annorlunda vid Rambergets fot
men två gator råkar stängas av. Blockerade siktlinjer kan
tyvärr även blockera möjligheterna att sila trafikflödet...



1906 förtätningsutredning inför Införlivning av Lundby socken till Göteborg

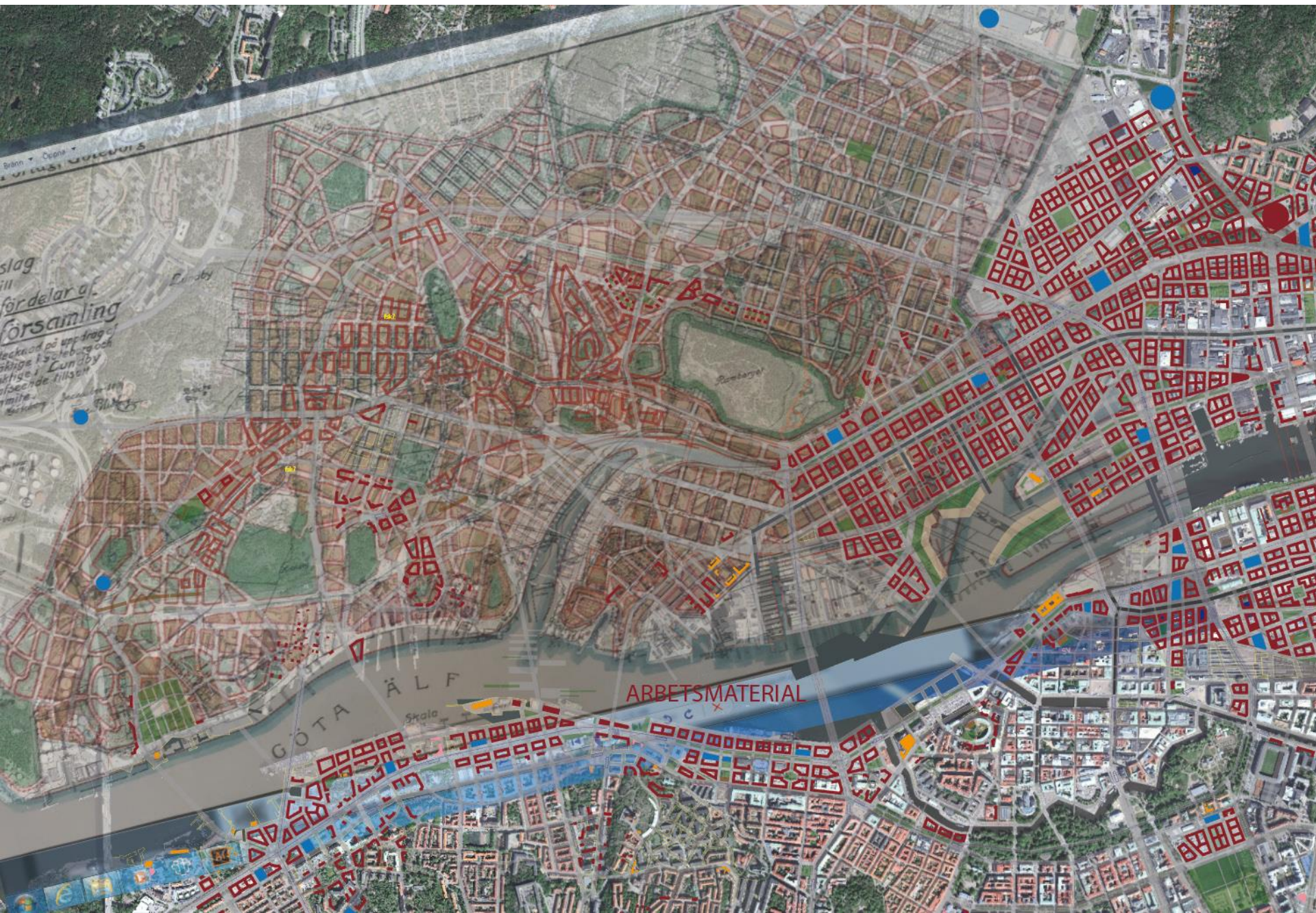
Wald. Zachrissons Förlag, Göteborg

Pris Kr. 1,25



De orangea kvarteren är bebyggda med "blockhus" (d.v.s slutna kvarter med brandväggar)... ända ut till Biskopsgården i väst!

Jämförelse med dagens bebyggelse och Lilienbergs senare justeringar under 1910-20-talet ...en väldigt intressant dag på jobbet:)



Lilienberg fortsatte utreda en gigantisk innerstadsutvidgning som kallades "Rambergstaden" mellan 1910-1924.

Ambitionen var tydligen stenstadsbebyggelse i början men man uppnådde sällan mer än landshövdingehus ... innan alla planer på en utvidgad innerstad revs upp.



Illustration; Arvid Bjerke 1910. Vy från Rambergsvägen
(nära Inlandsgatan, se kartbild lägre fram)

ILLUSTRATIONSKARTA
TILL
FÖRSLAG TILL STADSPLAN M. M.
FÖR DEL AV
STADSDELEN LUNDBY
I
GÖTEBORG.

Uppgjort år 1911

AV
ALBERT LILIENBERG
Förste Stadsingenjör.

Skala 1:4000.

BETECKNINGAR FÖR BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN.

- Byggnader.
- Ägostyckningar m. m.
- Angiva för varannan meter markens höjd över stadens 0-plan.

BETECKNINGAR TILL STADSPLAN VARÄ FAST-
STÄLLELSE SÖKES.

- Kvartersdelar, vilka få bebyggas till viss, inom cirkel, angiven fasadhöjd.
- Kvartersdelar, vilka få bebyggas till högst (11) meters höjd.
- Kvartersdelar inom vilka skola uppföras enfamiljshus, med i beskrivningen närmare angivna bestämmelser.
- Offentliga anläggningar.
- Industrikvarter.
- Allmänna platser avsedda till plantering.
- Kvartersdelar vilka icke få bebyggas.
- Gräns för område, inom vilket fastställelse av stadsplan och byggnadsbestämmelser sökes.

Wieselgrensplatsen var tänkt som en "stjärnplats" där gatorna står ut.

Skolorna placeras vid de lugnaste delarna i mitten av stadsdelarna (eller "super blocks" som trafikplanerare skulle benämna dem idag).

Keillers park ligger placerat med utsikt över hela staden i alla väderstreck, (liknande Park Güell i Barcelona ifrån samma tid).



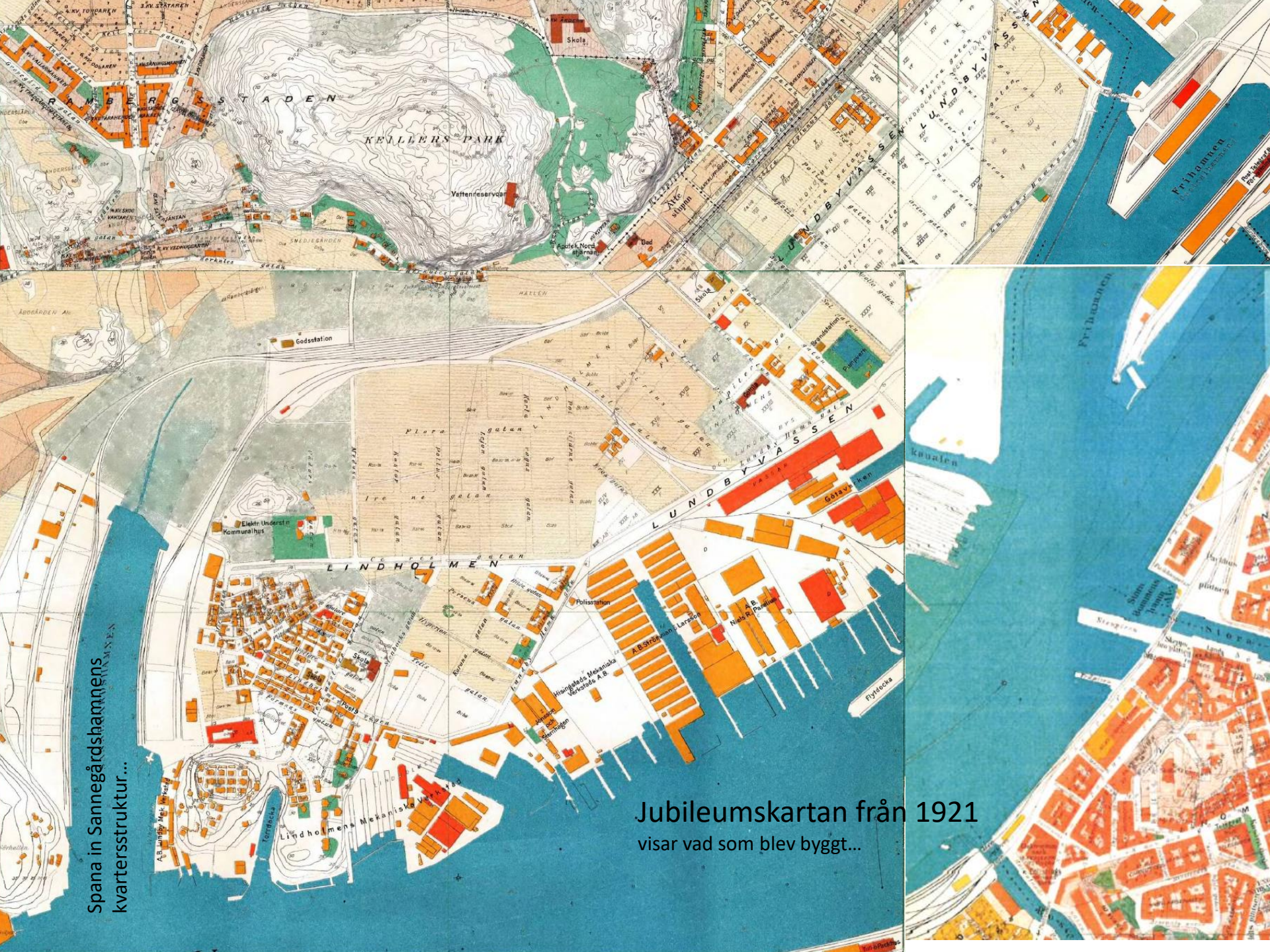


Sista planerna på "Rambergsstaden" från 1924.
Här syns även "Brücke torg" som aldrig blev av...

Lilienberg & Bjerkes ursprungliga plan över
"Rambergsstaden" vann internationellt pris 1910.



Vy (se tidigare illustration)

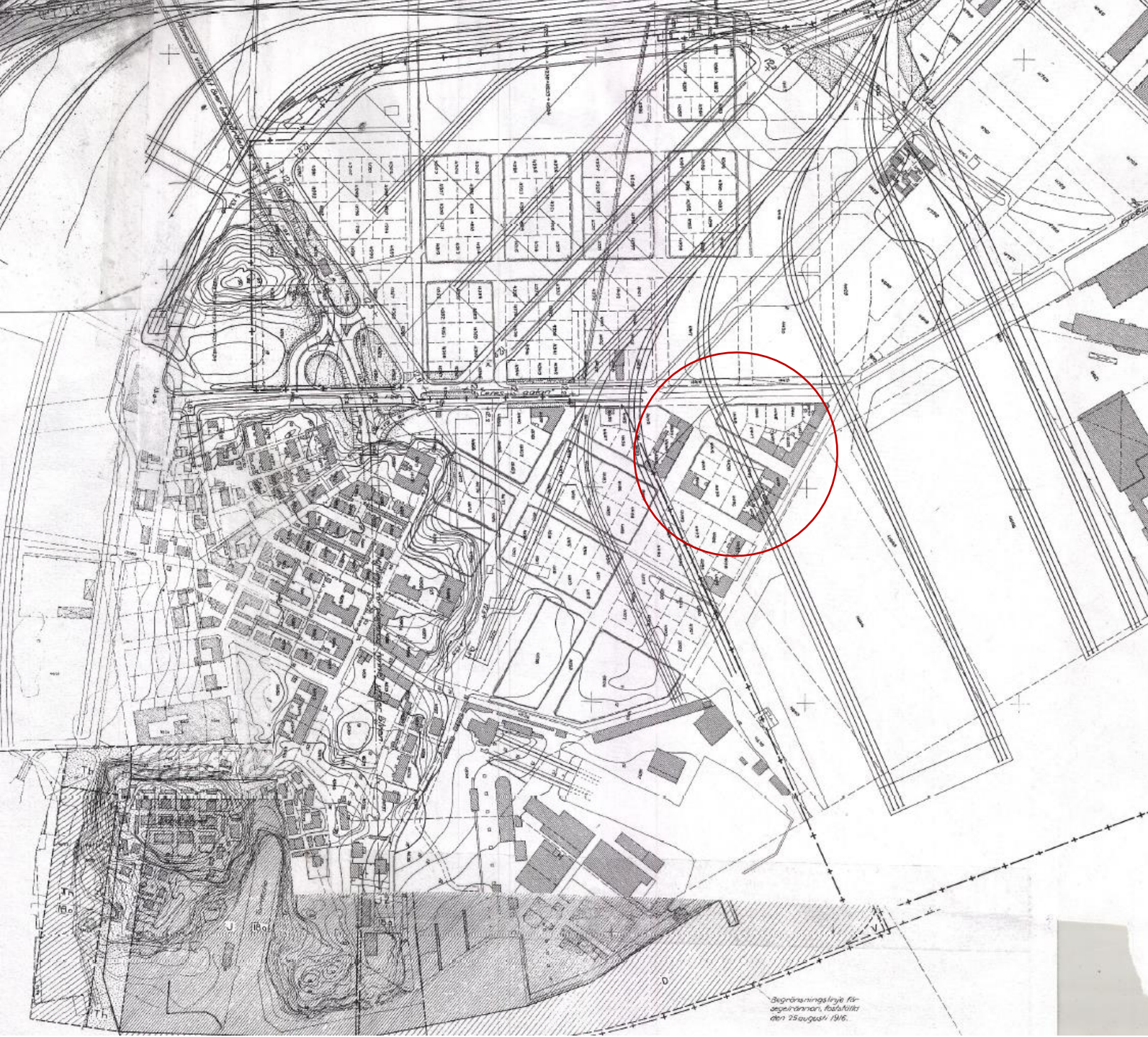


Spana in Sannegårdshamnens
kvarterstruktur...

Jubileumskartan från 1921
visar vad som blev byggt...



Flygfoto från 1931 visar Lindholmens idag rivna landshövdingehusvarter



1937 Rivs alla äldre planer på stadsbebyggelse i området kring Lindholmen och karlavagns-området upp.

Planerna efter Uno Åhréns tillträde 1932 inriktas även medvetet på att riva så mycket som möjligt av den befintliga bebyggelsen (som då inte var äldre än ca 30-50 år).

Landshövdinge- husen på Lindholmen, Chalmers funktions-sepparerade "campusområde" och Karlavagns- områdets gator hängde logiskt och tydligt ihop, innan industrin och bilismen...

URBAN PLAN FOR GÖTEBORG

SWEDEN, 1989-90

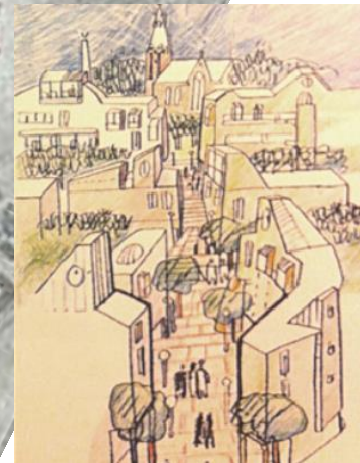


(Jämförelse...)



Sannegårdshamnen

idag; med en enda
arkitekturstil om
och om och om
och om och om
och om
igen...

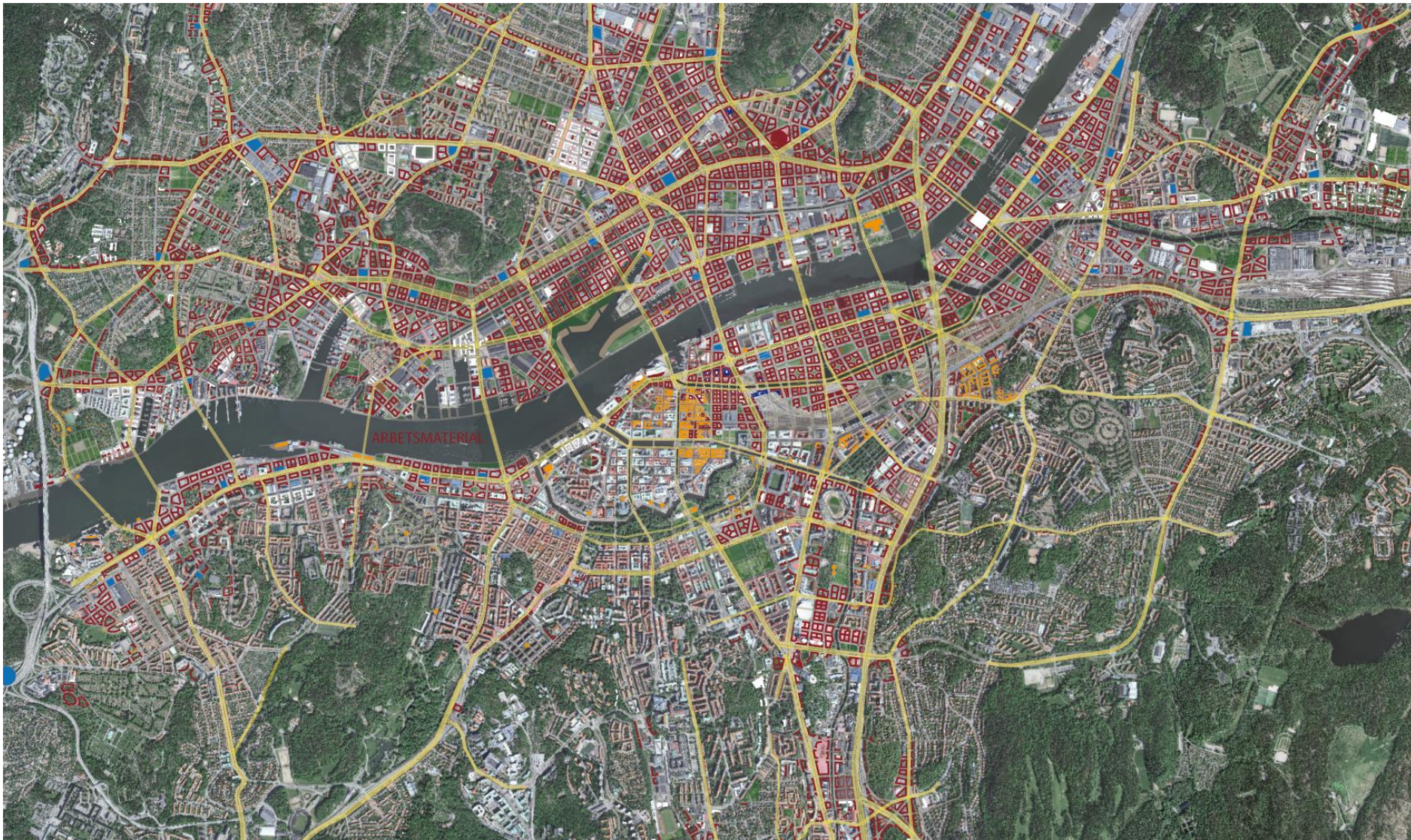


men 1989-90
utförde Rob Krier
ett nyurbant förslag över
Sannegårdshamnen. Fler
kanaler och fler kvarter fast även
många brutna siktlinjer mot vattnet...

SBK inspirerades då av
de nyurbana idéerna i
början av 1990-talet men
återgick efter några år till
planering för bilberoende
funktionsseparering, lameller och
minskad mångfald i arkitekturen.



Håller dagens byggnation på att blockera Göteborgs viktigaste huvudgator...? (systemfrågor:)



Trafikledens och bilismens principer:

Ska du åt höger? - håll vänster

Ska du åt vänster? - håll höger

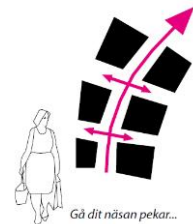
Ska du upp på bron? - sväng runt berget

Ska du rakt fram? - sväng en omväg vänster...
sen höger... upp för en ramp... och slutligen
vänster igen.



Logiska och gena huvudstråk är helt avgörande för hur många som **rör sig till fots eller cykel** samt möjliggör en sänkning av hastigheten utan försämrad framkomlighet för **kollektivtrafik** (istället för i zick-zack-omvägar som idag).

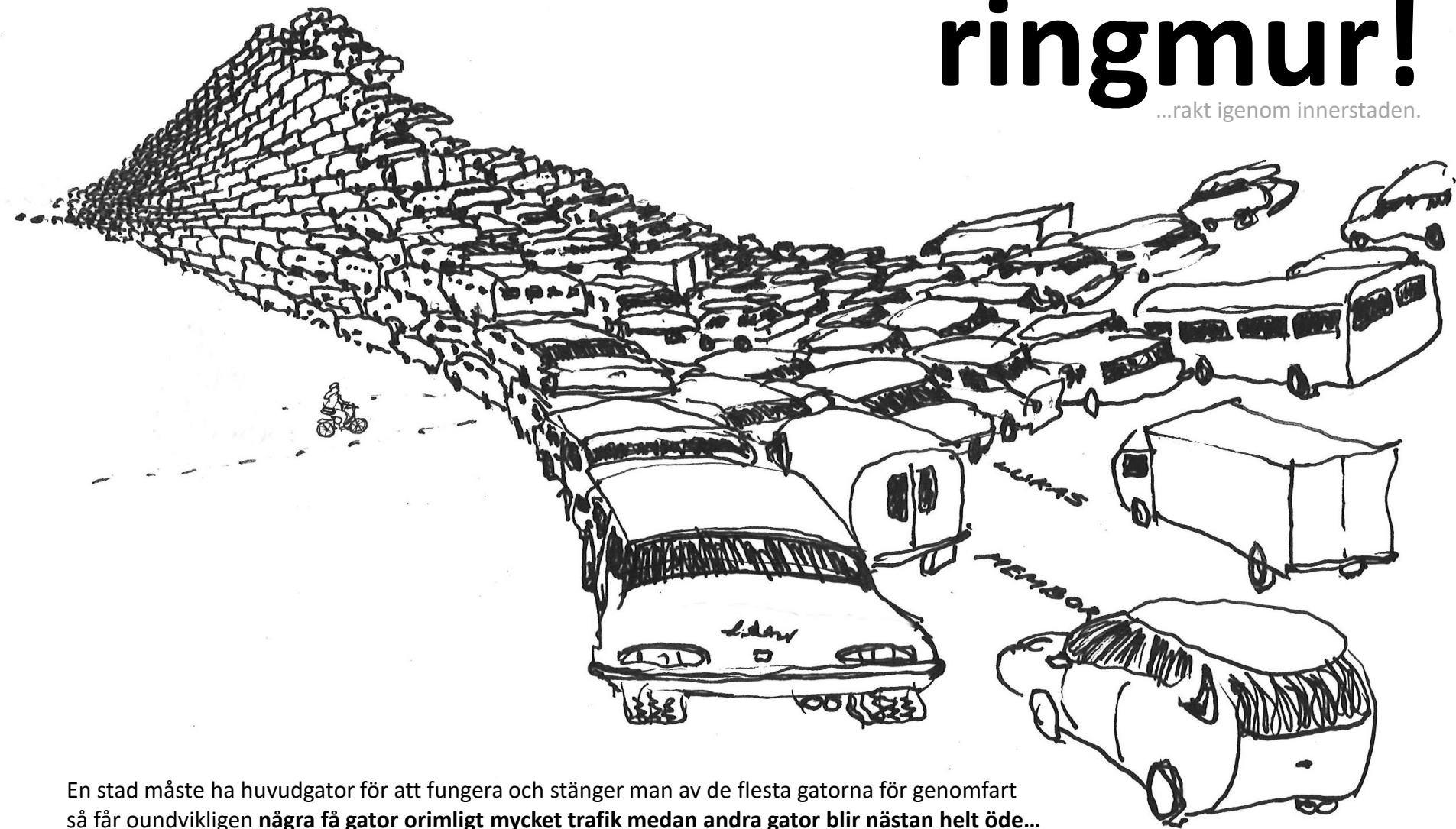
Men systemfrågorna ryms tyvärr inte innanför planområdesgränserna...



Om vi blockerar alla huvudgator och tvingar ut lokaltrafiken på några få leder... så har vi skapat oss en ny

ringmur!

...rakt igenom innerstaden.



En stad måste ha huvudgator för att fungera och stänger man av de flesta gatorna för genomfart så får oundvikligen **några få gator orimligt mycket trafik** medan andra gator blir nästan helt öde...

Trafiken blir då koncentrerad till några påfarter och enstaka leder som skapar så svåra barriärer att innerstaden inte kan expandera utanför dess gräns. **Staden tvingas därmed att börja gräva ner biltrafiken i biltunnlar. Vad kostar det?** (och hur mycket kostar det sedan att bygga ut resterande gator för gång, cykel & delvis kollektivtrafik som egentligen hade kunnat nytta huvudgator?)

Hur ska vi ha råd att gräva ner biltrafiken i tunnlar inom utvidgade innerstaden...? (området inom 20 min cykelavstånd)



-Mårten krakowledens nedsänkning (mellan Lilla bommen-fd gasklockan); **1 km biltunnel kostar där totalt ca 3 miljarder...**

= ifall alla biltunnlar kostar lika mycket som denna per löpmeter i Gbg (?) så blir det typ så här mycket: (OBS enbart grov höftning!!!)

-Lundbyleden (Lundbytunneln-Tingstadstunneln & Marieholmstunneln) 5 km = 15 miljarder

-E6 norrifrån (Pappersmakaregatan-Tingstadstunnelns norra mynning) 1,5 km = 4,5 miljarder

-E6 söderifrån (Mölnbals kommungräns-Tingstadstunnelns södra mynning) 5 km = 15 miljarder

-E20 (fd gasklockan-Munkebäcksmotet) 3 km = 9 miljarder

-Oscarsleden (Järnvågen-Älvsborgsbron) 3,5 km = 10,5 miljarder

-E45 (Tingstadstunnelns södra mynning-Måns Bryntessonsgatan) 3 km = 9 miljarder

-Boråsvägen (Smörgatan-E6) 1,5 km = 4,5 miljarder

-Dag Hammarskjöldsleden (Linneplatsen- Flatåsmotet) 3 km = 9 miljarder

=Totalt antal kilometer: 26,5 km á 3 miljarder/km...

Tot = 79,5 miljarder? (och då återstår fortfarande alla andra kommunala utgifter... inte minst nedgrävningen av hamnbanan med sammanlänkad järnväg under innerstaden som inte har lösts... samt att alla på- & avfartsramper till biltunnlarna fortfarande utformas för att köras i 70 km/h vilket skapar nästan lika ogenomträngliga barriärer som innan = **Biltunnlar är en helt orimlig helhetslösning...**

= Lös istället trafiken genom **trafikintegrering, silning & sänkt hastighet på fler gator och huvudgator!**

Riksentressegata ca 45m, 40 km/h & 25 km/h

Trafikintegrering och sänkt hastighet...

Pendelfartsgata ca 24-35m, 40 km/h & 25 km/h



T ex: E6, E20, Lundbyleden, RV 40

Riksentresse i egen fil, 40 km/h
(inga på/avfarter eller barriärer)



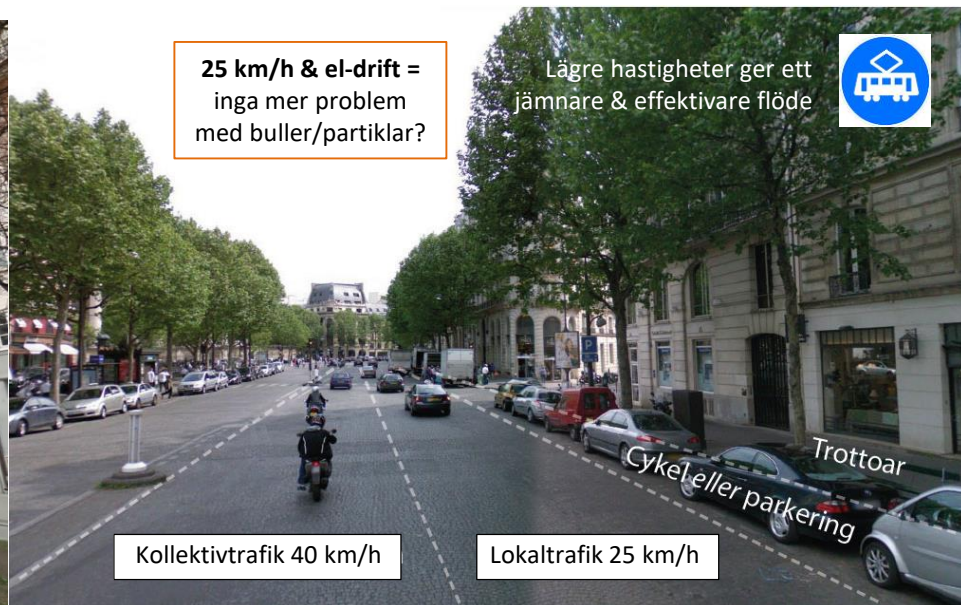
Rikstrafik 40 km/h

Kollektiv-
trafik 40
km/h

Lokaltrafik 25 km/h

25 km/h & el-drift =
inga mer problem
med buller/partiklar?

Lägre hastigheter ger ett
jämnare & effektivare flöde



Kollektivtrafik 40 km/h

Lokaltrafik 25 km/h

Trottoar
Cykel eller parkering



Bredare gator än 18m riskerar att halvera
affärsverksamheternas kundunderlag...

Cykelfartsgata ca 13-18m, 25 km/h

...inom den utvidgade innerstaden

(utanför innerstaden & satelliternas kärnpunkter = bibehållen eller höjd hastighet som kompensation)



Lägre hastighet låter barn och
rörelsehindrade komma ut...

Gångfartsgata ca 4-12m, 5 km/h



Viktigaste huvudstråken för att sila Lundbyledens barriär och läka ihop staden:

- Lundbyleden omvandlat tillbaka till stadsboulevarden **Neptungatan** i ett sydligare läge (för att möjliggöra bebyggelse vid Herkulesgatan)
- **Floragatan** (söder om dagens öst-västliga Polstjärnegatan)-**Lindholmsallén**-Ringögatan (45m bred med 15m kanal i mitten)
- **Céresgatan-Lundby hamngata** (en bit av Elin Svenssons gata)-Järnmalmsgatan
- ┆ Myntgatan-**Pumpgatan**-Södra/norra hamngatan
- ┆ **Göteborgs ringväg**:-Therese Svenssons gata-Neptungatan (Lundbyleden)
- ┆ Bangatan-(via Lindholmsbron)-**Plejadgatan-Polstjärnegatan** (nord-sydlig riktning)...



Huvudstråken delar därmed in området i 6 st. stadsdelar/"super blocks": (ca Hagas storlek)

- **Grundskolorna (6 st i brun färg)** bör lokaliseras till den flödesmässigt lugnaste mitten av varje stadsdel, nära en stadsdelspark (om man inte nyttjar redan befintligt skolläge) så att skolbarnen slipper korsa huvudstråk med mycket trafik på sin väg till skolan/parken.

- **Blå kvarter/byggnader = P-hus** (med verksamhetslokaler i markplan) som täcker hela områdets boendeparkeringsbehov (för att kunna möjliggöra småskalig fastighetsindelning & ökad konkurrens i byggsektorn) men inga andra funktioner är definierade i inventeringen.



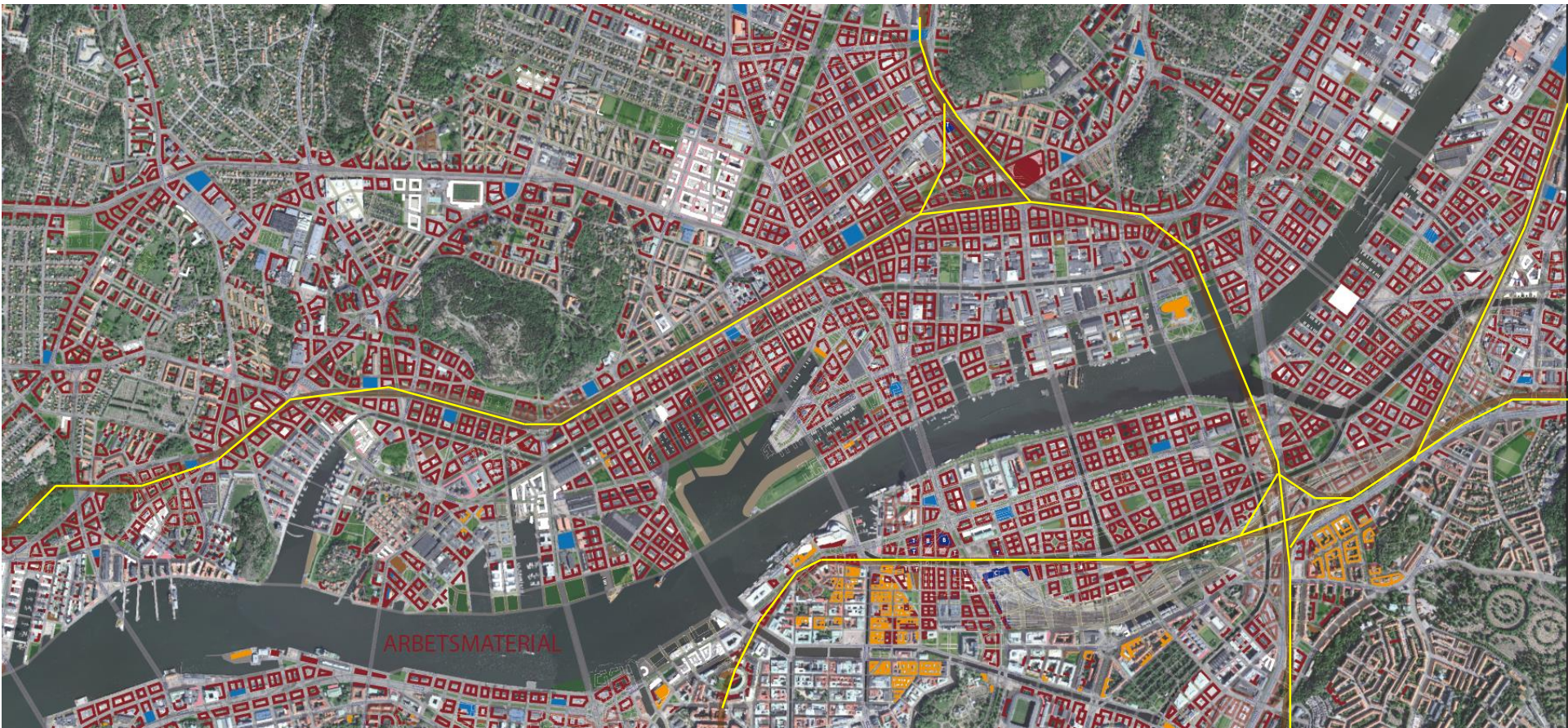
Men planerna i Lindholmen & Karlavagnstaden verkar blockera ca 4 gator?: (print screen 2017-05-05)

- 1: Lundby hamngata blockeras av **bostadsområdet** vid **Götaverksgatan**,
- 2: Lindholmsallén-Ceresgatan stryps påtagligt av en "strandpark" & några märkligt placerade punkthus längst in i Sannegårdshamnen,
- 3: Karlavagnsgatan & en koppling mellan Lundbytunnels mynning-Lindholmsallén (f.d. Floragatan) blockeras av **Karlavagnstaden**,
- 4: ett sydligare läge av Lundbyleden (Neptungatan) blockeras av en "ersättningspark" för Karlavagnstaden **punktvis höga exploateringsgrad**...
- 5: Lundbyledens nuvarande placering blockerar bebyggelse längs Herkulesgatan = Sammantaget kan detta medföra att trafikbarriären ligger kvar och därmed blockerar innerstadens expension norrut eller att Lundbyleden tillslut måste grävs ner (...våldigt dyrt)

Tips/råd/idéer från äldre planer till dagens planarbete i Lindholmen-Karlastaden:

1. **Systemfråga:** Beräkna om det vore lönsamt totalt sett att gräva ner regional- & godstågen brun linje (förstärkt här med tunna gula linjer) mellan Älvsborgsbron till Sävenäs enligt Lilienbergs förslag med tråg (förslagsvis med lock på) under "Neptungatans nya stadsboulevard". Tågtunneln skulle kunna kopplas ihop med pågående tunnelutbyggnad under Säterigatan (förlängning av Säterigatans tunnel-väster om älvsborgsbron = 05,km) igenom Lindholmen och kopplas vidare österut (Säterigatans östra tunnelmyning-Tingstadstunneln norra mynning = 4 km samt förgrenas med Bohusbanan = 1km) och under älven i Tingstadstunnelns läge (Tingstadstunnelns norra mynning-befintlig tunnel under Lunden = 2 km) som sedan når en förgreningspunkt (alla förgreningar under Gullbergsmotet = tot 1 km) med tunnlar åt väst (västlänken in mot centralen) (Skansen Lejonet-Sävenäs = 2,5 km), åt syd (Malmö/Borås) (under St Sigfrieds plan-västlänkstunneln 0,5 km samt Kallebäcksmotet-Mölnåls kommungräns = nästan 1,5 km), åt öst (Alingsås) & åt norr (Ale) (Gamlestan-typ Svangatan = 1,5km) ... på flera decenniers sikt:

Tot = 14,5 km á 2,5 miljarder/km (västlänkens ca km-kostnad) = **36,25 miljarder?** (OBS enbart grov höftning!!!)



2. Omvandla Lundbyleden till en 45m bred stadsgata med riksintressant trafik i egen fil (40 km/h) i mitten (istället för biltunnlar):



Lokal
trafik
25 km/h

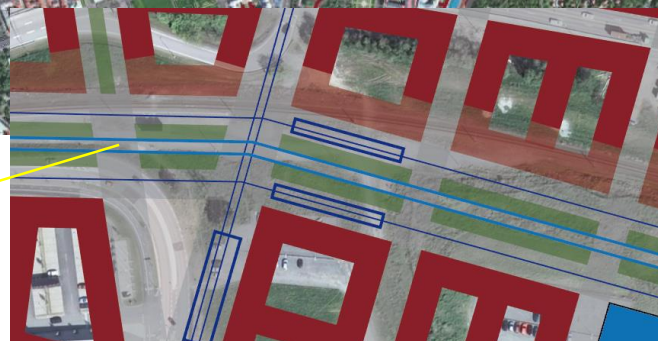


Riks-
trafik
40 km/h

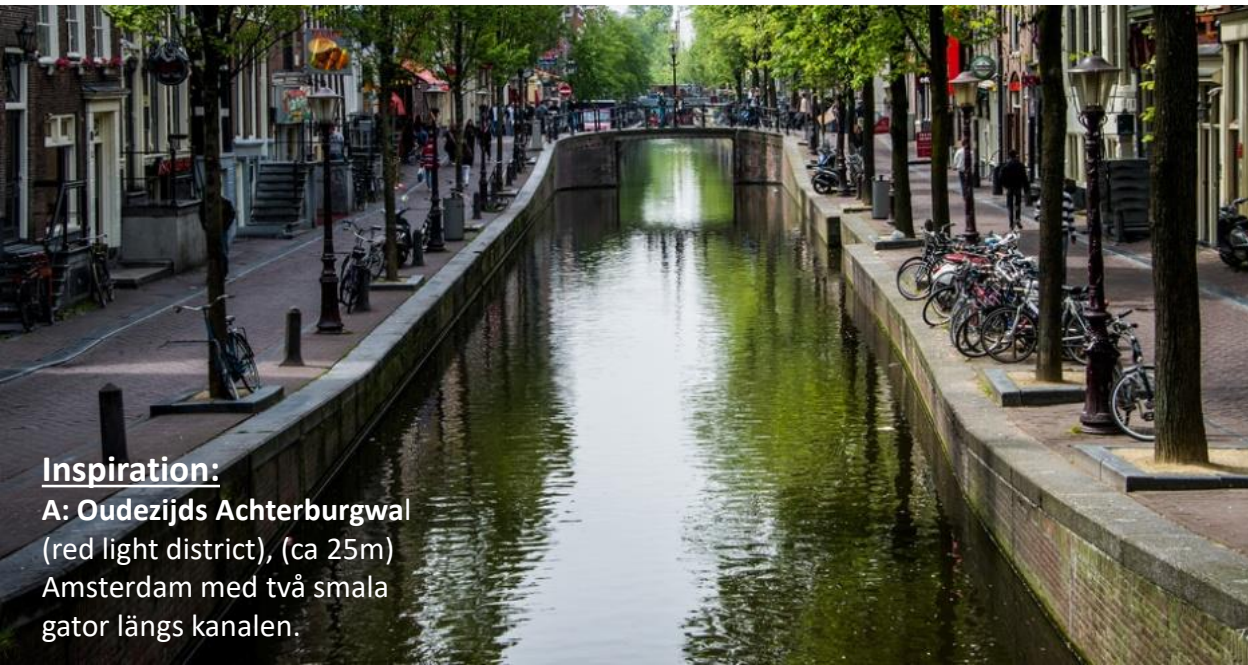


Lokal
trafik
25 km/h

Sluta blanda "äpplen och päron" = ha **enbart rikstrafik i egen trädkantad fil i mitten** (eller ihop med stomkoll, men ej lokaltrafik). Rikstrafik har förtur (självkörande karavaner eller signalsystem) men gatorna kan korsas vid varje korsning.

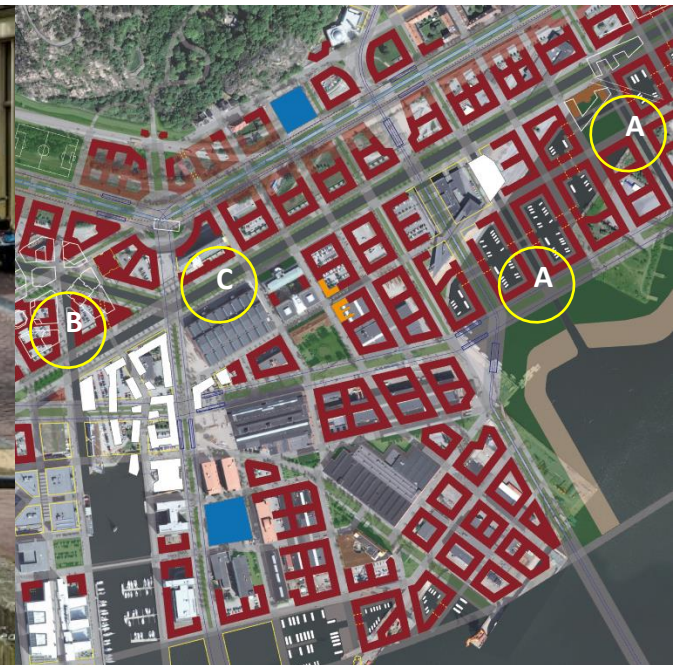


3. Samla dagvattnet i tre typer av öppna kanaler (istället för underjordiska kulvertar för varje gata som ju också blir dyrt totalt sett):



Inspiration:

A: Oudezijds Achterburgwal
(red light district), (ca 25m)
Amsterdam med två smala
gator längs kanalen.



(OBS läget för kanalerna är baserat på historiska kartor och bl. a. rimliga kvartersstorlekar men skulle behöva granskas ytterligare kring optimal vattenavrinning...)



B: Canal street (ca 25 m)
Manchester med
bredare gata på ena
sidan & kanal på andra



C: Östra Ågatan längs Fyrisån i Uppsala
(OBS 5m för bred men hyfsat jämförbar...)

4. Utveckla Ramberget till Keillers stadspark (liknande Park Güell i Barcelona):



Många offentliga
sittplatser



All
in...



Två entrébyggnader
till Park Güell



"Nordstjärnan"



Fler öppna fotbollsplaner! (inte arenor)

Ursprungliga apoteket
Nordstjärnan i "tudorstil"
som inspiration till två
framtida entrébyggnader
för **Keillers stadspark**.
Koppla omgivningens
gator med parkens stigar.



Lite annan utsikt i framtiden...
(kanske funkår?)



En del av de enorma exploateringsvinsterna
som planeras i närområdet bör även gå till
att förgylla Keillers park ytterligare...

5. Flytta Jubileumsparken till Bananpiren som troligtvis lockar fler att använda den (p.g.a havskontakt, frisk luft & vida utblickar):

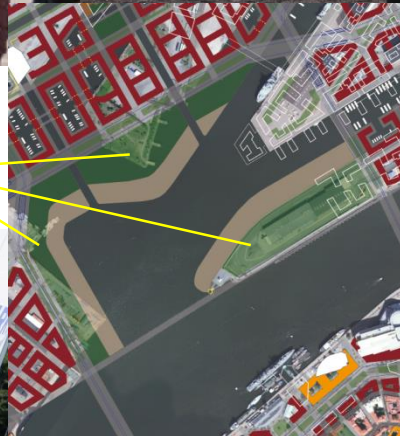
Tantolunden i Sthlm = ligger öppet mot sydväst... både utsikt, vind & bad. Varför skulle det vara oattraktivt?



Ribersborg i Malmö = park och badplats i ett mycket blåst läge
...oattraktivt?



Bygg (på sikt) även vindskyddade parktor västerut mot lindholmen. Det räcker att bananpiren blir park till jubileet, resten kan anläggas senare...



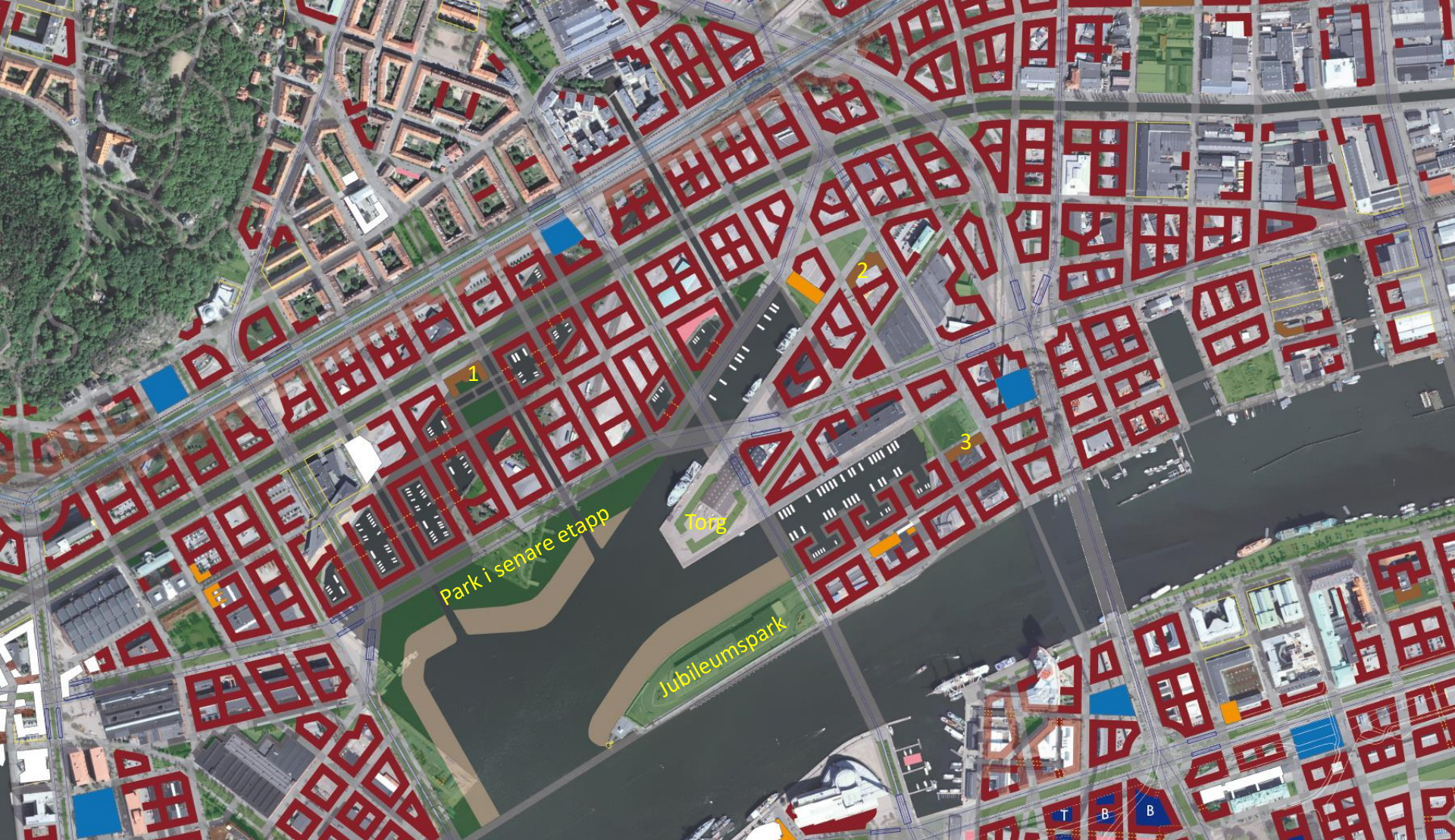
Samrådsförslagets placeringen av jubileumsparken medför troligtvis en svår blockering av viktiga gator mellan Ringön-Frihamnen samt mellan stora delar av Göteborg...



...vadå oattraktivt?



Höststorm vid havet
= också rekreation...



Frihamnens justerade struktur: (uppdaterad print screen 2017-05-17)

Skolorna är lokaliserade till den flödesmässigt lugnaste mitten av varje stadsdel, nära en offentlig stadsdelspark (1, 2, 3). Gatustrukturen är något justerad. Jubileumpark på bananpiren och vindsyddad park innanför.

Frihamnens torg ligger på den mittersta piren, kombinerad med en hållplats för att möjliggöra att frihamnen blir en del av innerstaden istället för ett slutet bostadsområde. 500m = lagom avstånd mellan stadsdelstorg/"super block"-torg/hållplatsläge i innerstaden

6. Bli inte stigberoende ("path dependent") av bostadsområdets blockerande gatustruktur vid Götaverksgatan!



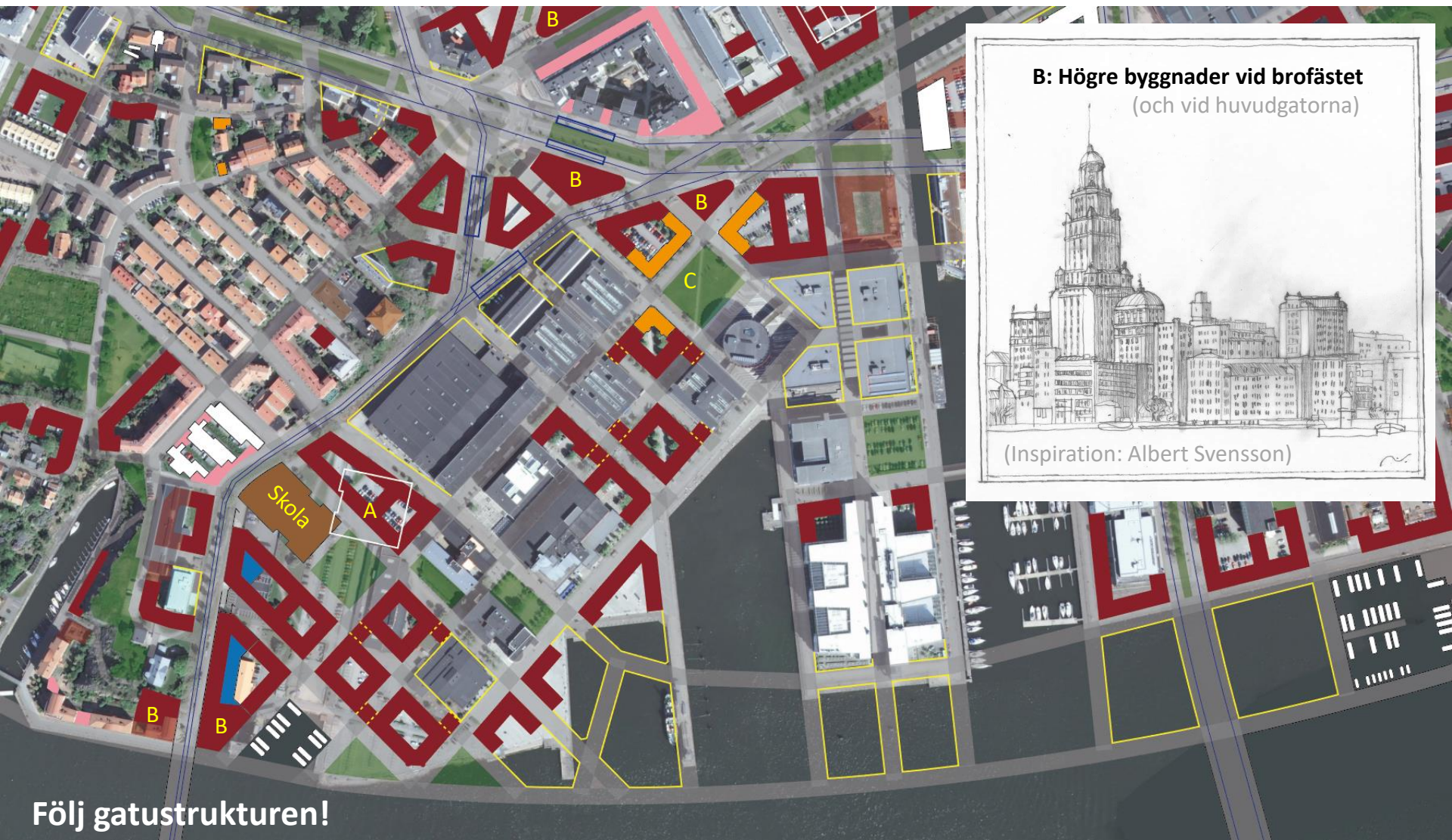
Gatustrukturen i bostadsområdet vid Götaverksgatan går inte att bygga vidare på i andra planer:

- A. Börja med att köra kollektivtrafiken runt området (gula streck) om det behövs...
- B. Kanske går det på sikt att göra "portiker" igenom byggnaderna som blockerar Lundby hamngata eller...
- C. Riv vissa delar när ökat fastighetsvärde gör det möjligt att öka exploateringsgraden och få fram Lundby hamngata som troligtvis är en av de viktigaste huvudstråken i omgivningen. (20-40 års sikt?)



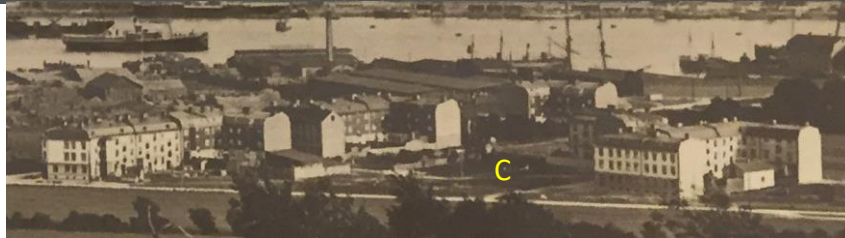
Märklig "innerstad"...

7. Lindholmens raka gator ger havsutsikt & ökat ekonomiskt värde , inte "brist på variation" eller långtråkig stadsmiljö! (...som enligt jury)



Följ gatustrukturen!

A: Vem ska betala för **förlorade exploateringsintäkter** när nya skolan placeras på tvären & ger svårbyggda remsor runt om? ... **minskad lärartäthet?**



C: Återuppbygg Lindholmens **landshövdingehus** (+ någon våning & vridet) runt parken som kontrast mot "kuggen" och låt istället högre byggnader placeras vid huvudgator och mot havet...

Inte ens Gamla stan har zick-zack gator ner mot vattnet: Många gator är förvånansvärt raka (p g a att de är igenfyllda f.d. bryggor som byggts om till gator). Så även om du går på den krökta Västerlånggatan så ser du då vattnet via tvärgatorna (t ex "Tyska brinken")...
och då...

varför ska just havsutsikten
blockeras i Lindholmens
planering?



Tyska brinken ger Västerlånggatan
havsutsikt = mänskligt perspektiv!



8: Karlstaden måste klara sig utan ersättningspark (annars kostar det typ 15 miljarder att ersätta Lundbyleden med en biltunnel, 5 km):



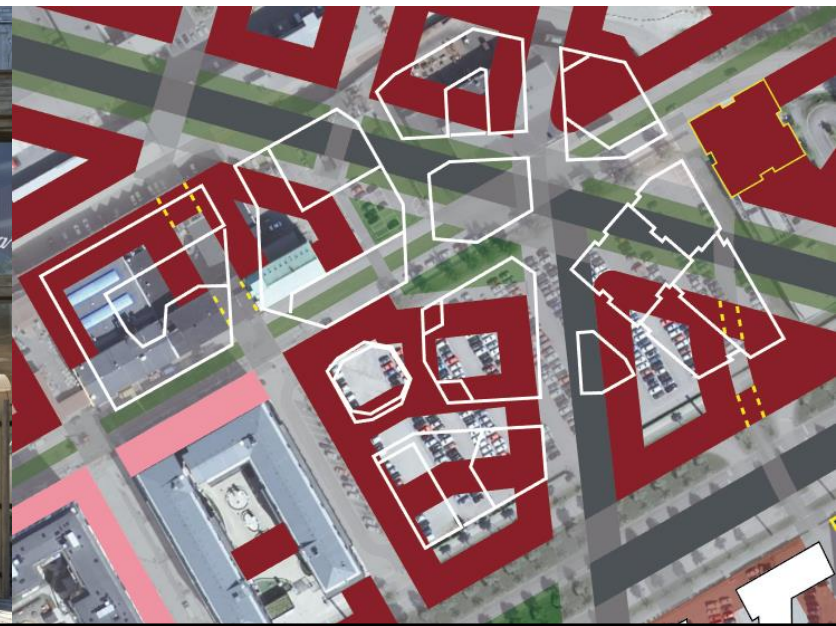
A: Den höga exploateringsgraden kan inte kompenseras med en framtida "ersättningspark" norr om Polstjärnegatan... där behövs både huvudgator och framtida innerstadsbebyggelse!



B: Flytta Karlatornet ca 25m åt nordost och få 1,8 km fondvy längs Neptungatan samt siktlinjer från stora hamnkanalen & Järntorget. Framförallt slipper man blockera viktiga gator & kanaler...

Blir det livfull "blandstad" i Karlastaden utan logiska & gena kopplingar till omgivningen?

Fantastisk bild! ...men vart kommer alla människor ifrån om gatorna inte hänger ihop med sin omgivning?



C: Koppla ihop Karlastadens gator med omgivningen och ha en hög exploateringsgrad i hela stadsdelen "Super blocket", **inte bara skyhöghus exploatering på 1/5-del.** Men blandstadsambitionerna och tornet kan väl funka även i en stadsstruktur? (istället för CBD-liknande struktur?)

Vid Lilla Bommen (mitt i city!) byggde man höga byggnader men svaga kopplingar till sin omgivning (å la CBD)...



...räckte det med enbart höga hus där?

Adler Salvius gata (Stampen) = många bostäder men svaga kopplingar...



...räckte det med enbart många bostäder där?

Bygg där det går idag men undvik att blockera det som skulle kunna byggas imorgon...



9. **Gör det inte omöjligt att smalna av Lindholmsallén till 45m i framtiden.** Var noga med att även gatorna norrut hänger ihop logiskt mot Keillers Park och Brämaregården/Inlandsgatan så att potentiella kunder kan komma förbi Karlastaden lite oplanerat.
10. **Anpassa den nya skolan** efter gatustrukturen för att kunna bygga ihop området med landshövingehusen på Lindholmsberget utan att blockera havsutsikt eller skapa nya oanvändbara skitytor...

