



Södra Storgatan  
Gestaltungsprogramm

Södra Storgatan gestaltungsprogram  
version 1.0

Tillhörande bilagor:

Bilaga 1, Illustrationsplan

Bilaga 2, Visualisering av Södra Storgatan

Beställarorganisation

Lennart Andersson, projektledare

Bjuvs Kommun

Uppdragsorganisation

Björn Lundberg, uppdragledare

Anna Lyth, projekterande landskapsarkitekt

Emil Gottberg, landskapsarkitekt

Simon Bunse, landskapsarkitekt

Lottie Carlsson, landskapsarkitekt

Jonna Milton, granskare

Kreera Samhällsbyggnad

Foto: Kreera Samhällsbyggnad, om inget annat anges

Kreera Samhällsbyggnad AB

Amiralsgatan 20

211 55 Malmö



# Innehållsförteckning

Inledning.....	4
Syfte.....	4
Bakgrund .....	4
Södra Storgatan orientering.....	5
Illustrationsplan.....	8
Sektioner .....	10
Cirkulationsplatsen .....	13
Rondellen .....	14
Trafiklösning Södra Storgatan 17-19.....	15
Material .....	16
Utrustning.....	17
Växter .....	18
Belysning.....	19
Dagvattenhantering .....	20

## Inledning

Detta gestaltningsprogram är framtaget för att visa målbilden med en säker, vacker och stadsmässig huvudgata genom Bjuv.

Gestaltningssprogrammet omfattar Södra Storgatan från järnvägsviadukten till Vallgatan, inklusive intilliggande parkmiljöer och anslutningen av Mellersta vägen. Se karta på utredningsområdet på nästa sida.

## Syfte

Syftet med gestaltningsprogrammet är att ta fram underlag för politiker, tjänstepersoner, företag och invånare inför en omvandling av Södra Storgatan mellan järnvägsviadukten och Vallgatan.

Gestaltningen syftar till att skapa en vacker urban huvudgata med lägre hastigheter för motorfordon och en säkrare trafikmiljö för oskyddade trafikanter.

## Bakgrund

Orsakerna till varför Bjuvs kommun vill omvandla Södra Storgatan är flera. V/A-systemet för Södra Storgatan och kringliggande områden behöver rustas upp och förnyas. I Trafikutredning Södra Storgatan i Bjuv (2020-09-01) pekades ett antal brister i området ut, bland annat avseende beläggning och säkerhet för oskyddade trafikanter. Utredningen visade också att hastigheterna på infarten från Mellersta vägen var höga, GC-stråken i området var otydliga samt att de passager över Södra Storgatan som finns ej används som planerat. Kopplingarna mellan skola och äldreboende till Ica är otydliga. Lokalisering och utformning av dessa behöver därför ses över.

Gatan har idag en utformning motsvarande en väg, med breda körfält som gör att den inte upplevs stadsmässig och inbjuder till högre hastigheter och nedprioriterar oskyddade trafikanter. Vidare planeras en ny stadsdel i östra Bjuv. Selleberga. Stadsdelen ligger i anslutning till Södra Storgatan.

# Södra Storgatan orientering



Södra Storgatan bildar tillsammans med Norra Storgatan en huvudgata genom Bjuv. Norra Storgatan byggdes om för tio år sedan vid centrumhandeln och biblioteket, går under järnvägen och slutar idag vid det gamla industrispåret som korsar Södra Storgatan. Här finns trottoar och enkelriktad cykelbana på vardera sida körbanorna, men inga trädrader. Utredningsområdet är en fortsättning av tidigare ombyggnad och förslaget för Södra Storgatan följer Norra Storgatans sektion med trottoar och enkelriktad cykelbana på respektive sida. Nordost om utredningsområdet planeras den nya stadsdelen Selleberga för ett större antal nya bostäder.

Bristerna från tidigare nämnda trafikutredning ska åtgärdas genom hastighetsreducerande åtgärder, både genom omskytning och genom att få ner skalan och öka stadsmässigheten. Det sker genom att gå från upplevelsen av väg till gata, med målet att få en attraktiv och mer stadsmässig huvudgata och entré till centrala Bjuv.



### Nulägesbild

Drönarfoton över utredningsområdet. Södra Storgatan har idag karaktären av en bred väg, snarare än en stadsmässig gata. Gång- och cykeltrafikanter är oskyddade och beläggningen är ålderstigen. Det finns mycket få gatuträd.





# Illustrationsplan



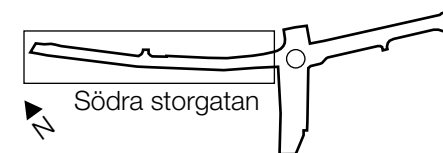
Gångbanor och enkelriktade cykelbanor ordnas på båda sidor om Södra Storgatan.

De enkelriktad cykelbanorna är baserade på resultatet i Trafikutredning Södra Storgatan i Bjuv från 20-09-01. En trädrad går dock att få plats med men det förutsätter användning av skelettjord under intilliggande GC-bana för att få tillräcklig jordvolym och säkerställa

gott luftutbyte för rötterna. Även om cykelbana skulle breddas och förläggas på endast en sida av Stora Södergatan, går det inte att få in ytterligare trädtrader. Detta på grund av platsbrist.

För att för behålla kontinuiteten och för skapa en tydlig trädrad har längsgående parkeringsfickor undvikits. Det finns dock möjlighet att komplettera utformningen med enstaka

parkeringsfickor för möta handels behov. Detta kan studeras vidare i kommande skede. Belysningsstolparna är placerade omlott på vardera sidan av gaturummet.

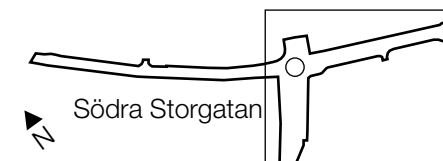




# Illustrationsplan



Gångbanor och enkelriktade cykelbanor ordnas på båda sidor Södra Storgatan som förbinds med nya GC-passager över cirkulationsplatsens samtliga anslutningar. Passagera delas med refuger för att öka framkomligheten för gående och skapa mer tillgängliga passager. Refugerna syftar även till att sänka fordonens hastighet och leda trafikanterna i anslutning till cirkulationen.



# Sektioner



Gångbana 2,10 m  
 betongplattor & smågatsten  
 Cykelbana 1,25 m asfalt  
 Körbana 6,5 m asfalt  
 Avskiljare 0,5 m smågatsten  
 Dagvattenbädd 2,25 m plantering  
 Cykelbana 1,25 m asfalt  
 Gångbana 2,10 m betongplattor & smågatsten

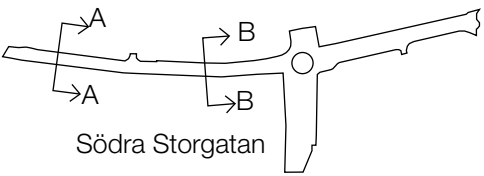


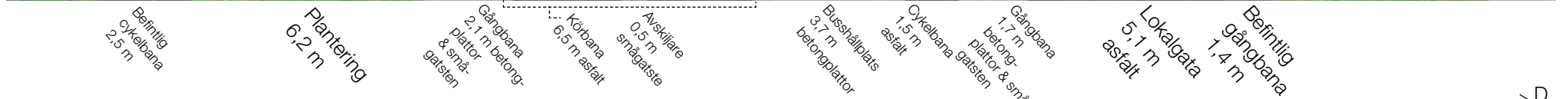
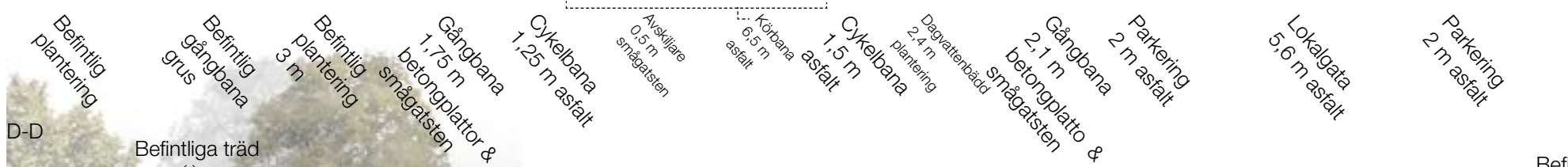
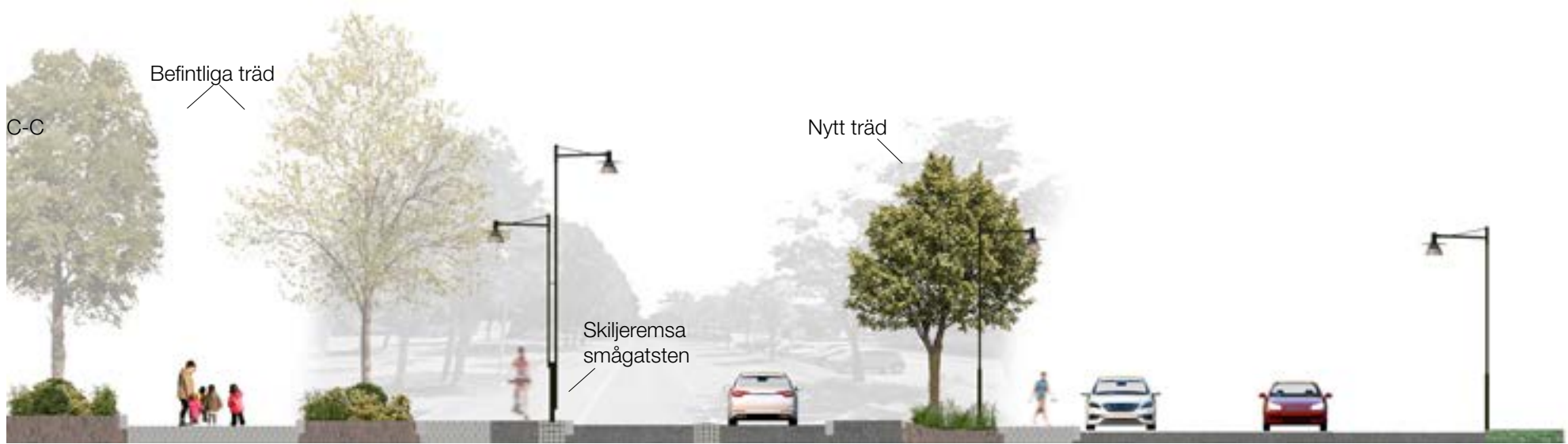
Busshållplats 3,3 m betongplattor  
 Cykelbana 1,25 m asfalt  
 Busshållplats 2 m betongplattor  
 Körbana 6,5 m asfalt  
 Avskiljare 0,5 m smågatsten  
 Dagvattenbädd 2,25 m plantering  
 Cykelbana 1,25 m asfalt  
 Gångbana 1,75 m betongplattor & smågatsten

Förändringarna leder till ökad stadsmässighet med trottoar och enkelriktad cykelväg på vardera sida gatan samt en ny planteringsyta. Detta leder till smalare körfält för motorfordon. På grund av den smala sektionen finns ingen teknisk möjlighet för ytterligare trädrader. Längsgående parkering har valts bort till förmån för kontinuitet i trädraden.

Hastigheten sänks till 40 km/h och detta återspeglas i utformningen av gaturummet, genom de smalare körfälten och genom en körfältsavskiljare i form av en svagt upphöjd rygg av smågatsten. Trädrad i planteringsyta och belysningsstolpar närmare körfälten bidrar till känslan av ett smalare gaturum. Hastighetssänkning och gatutuformning samverkar för att sänka de reella hastigheterna och bidrar till att skapa en sammanhållen och säker stadsgata från centrum/Norra Storgatan ner till Mellersta vägen och vidare till Vallgatan.

Planteringsytorna är nedsänkta och kan ta upp dagvatten från gatusektionen. De kan utformas till mer eller mindre avancerade regnbäddar beroende på behov.

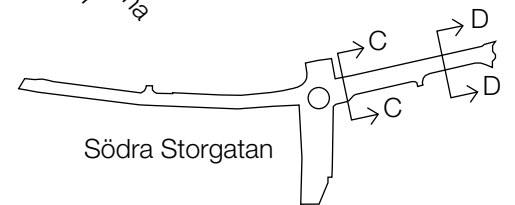




På södra sidan av Södra Storgatan, öster om Mellersta vägen, står en rad lönnar som visar tecken på försämrade vitalitet. I och med ombyggnationen breddas planteringsytan och markförhållandena förbättras. På grund av trädens låga

vitalitet ersätts de med nya träd, bättre anpassade till ståndorten. Målet är att dessa träd ska ha möjlighet att bli stora och på sikt kunna matcha de storsvuxna lindarna söder om Våragårdsskolan.

Planteringsytorna är nedsänkta och kan ta upp dagvatten från gataktionen. De kan utformas till mer eller mindre avancerade regnbäddar beroende på behov.

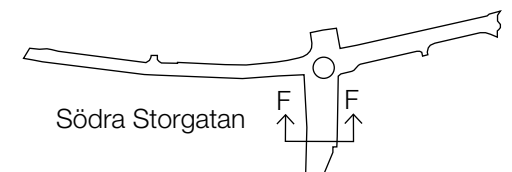


F-F

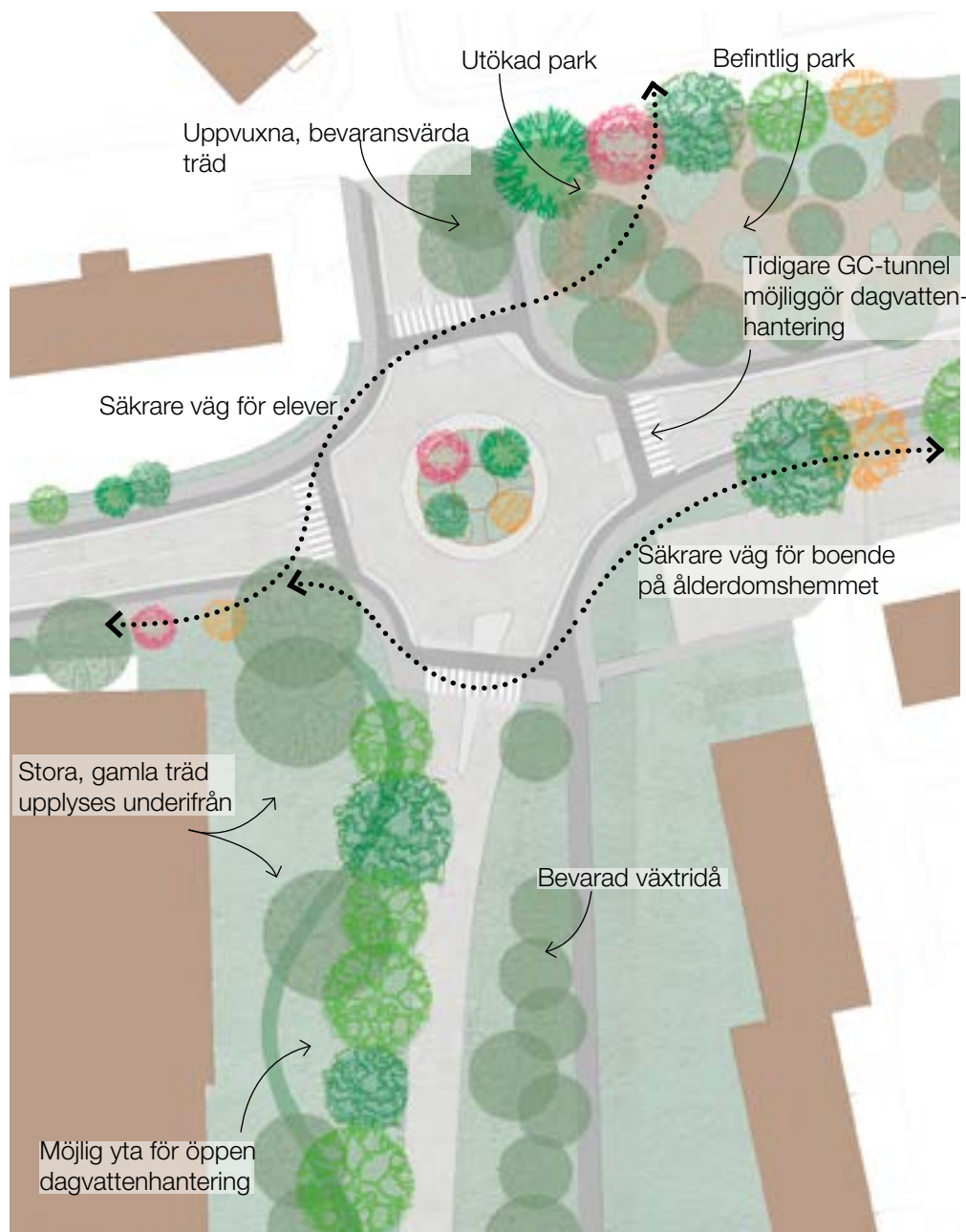


Mellersta vägen avsmalnas för att skapa en tydlig koppling mellan hastighet och gatans utformning. Hastigheten sänks från 70 km/h till 40/h i samband med nytt övergångsställe längs vägen. En ny trädrad och en långsgående klippt häck vänster om vägen och samma typ av belysningsstolpar och armatur som

Södra Storgatan. Detta ger ett enhetligt och välordnat uttryck och synliggör ankomst till Bjuvs centrala delar. Cykelväg höger om befintlig vegetation till höger i sektionen kopplas ihop med det nya cykelvägnätet i anslutning till cirkulationsplatsen.



# Cirkulationsplatsen



## Trafik och kopplingar

Hastigheten regleras och sänks till 40 km/h längs hela sträckan utom förbi skolan där hastigheten blir 30 km/h. Ju närmare cirkulationsplatsen vid mellersta vägen desto tätare planteras träden i trädraderna och körfälten smalnar av.

Den befintliga GC-tunneln tas bort och utrymmet kan istället användas för dagvattenhantering. Detta görs för att frigöra ytor och för att den idag dag upplevs som otrygg och medför en dålig tillgänglighet på grund av trappor och stora lutningar. Den ses även som en omväg, med resultatet att framför allt fotgängare tar sig oskyddade över Mellersta vägen. Boende på äldreboendet får i dagsläget gå en omväg för att nå mataffären. Genom en ny trottoar och nytt övergångsställe över Mellersta vägen blir vägen både mer gen och säkrare. En koppling i plan, utan trappor, innebär också en bättre tillgänglighet för exempelvis äldre eller rullstolsburna.

## Park och gröna kvaliteter

Det finns idag befintliga gröna kvaliteter kring cirkulationsplatsen. Här finns stora, gamla träd som är väl värda att bevara och som även fungerar som en slags portal vid ankomsten till huvudgatan från Mellersta vägen. Två av dessa större träd föreslås belysas underifrån med effektbelysning.

Vidare finns en befintlig växtrida som avskärmar det intilliggande bostadsområdet från Mellersta vägen och som innehåller uppvuxna träd. Denna bevaras i förslaget.

Längs Östergatan finns uppvuxna, mogna träd som är en del av den ensidiga allén som finns längs gatan. Dessa träd är viktiga både som början eller avslut på allén, men även som del i den yta som tillskapas den befintliga parken när GC-tunneln under Södra Storgatan fylls igen och utrymmet används som en del av dagvattenfördröjningen.

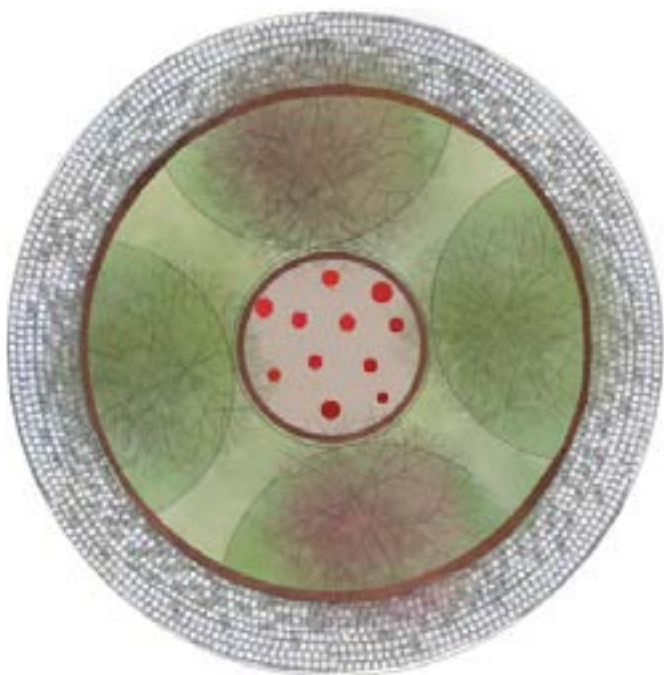
Den utökade parken ges samma formspråk och utrustning som den befintliga parken.

*Cirkulationsplatsen och dess omgivning.  
Här finns gröna kvaliteter väl värda att bevara.*

# Rondellen



*Elevation över rondellen och cirkulationsplatsen. Rondellen är upphöjd med cortenstålskant, planterad med flerstammiga småträd och ges en effektbelysning i form av ett stiliserat gruvbloss.*



*Plan över rondellen med öppningar i vegetationen för fri sikt.*

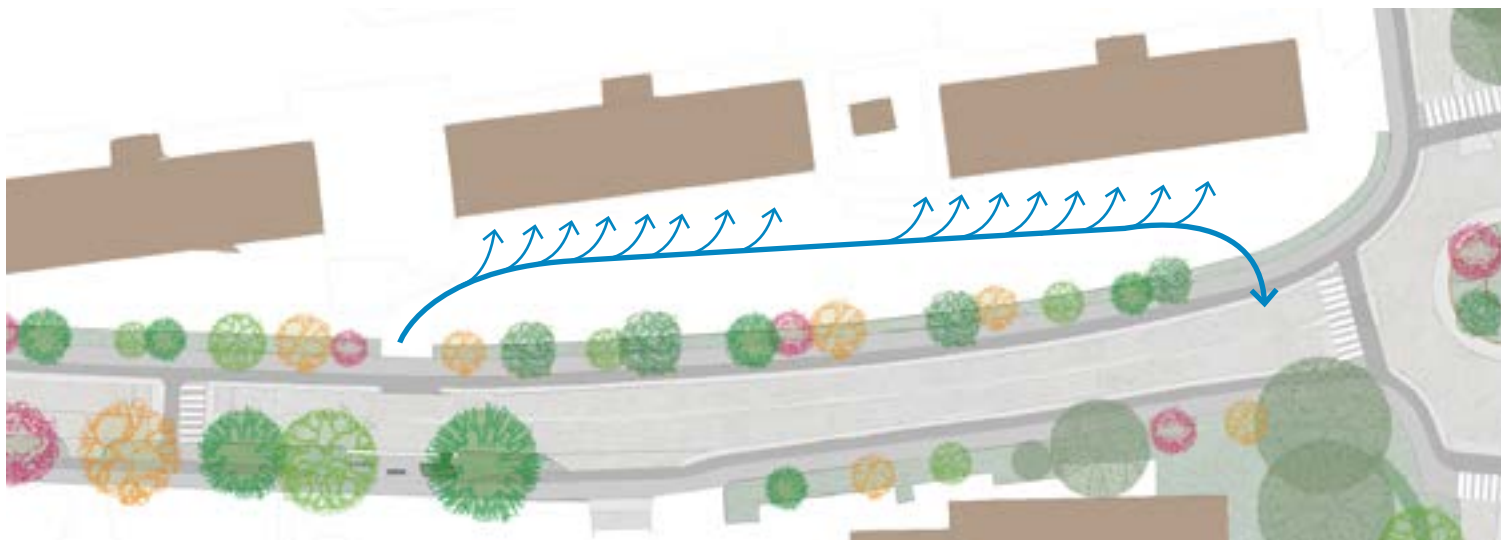


*Illustration över rondellen.*

Gestaltningen av rondellen vill påminna om Bjuvs historiska gruvnäring. De orangeröda plexirören som har ett pulserande sken ska även påminna om gruvblosset i kommunvapnet. Rondellen är en upphöjd plantering i cortenstål. Upphöjningen förhindrar bländning. Rondellen planteras med flerstammiga småträd och perenner, men siktlinjer in mot ljusrören bevaras. Storgatsten i granit i den överkörningsbara ytan kompletteras med ett mönster i diabas. Den svarta diabasen representerar kolet som tidigare bröts i området.

Rondellen utgör den centrala punkten av platsbildningen för entrén till Bjuv centrum från Mellersta vägen. Fortsättningen av Mellersta vägen, Östra vägen, kommer i framtiden utgöra huvudinfart till stadsdelen Selleberga.

## Trafiklösning Södra Storgatan 17-19



Verksamheterna på Södra Storgatan 15-17 bildar idag ett populärt och väl fungerande kluster av service och handel. Det är av stor vikt att den framtida tillgängligheten för bilburna kunder bevaras.

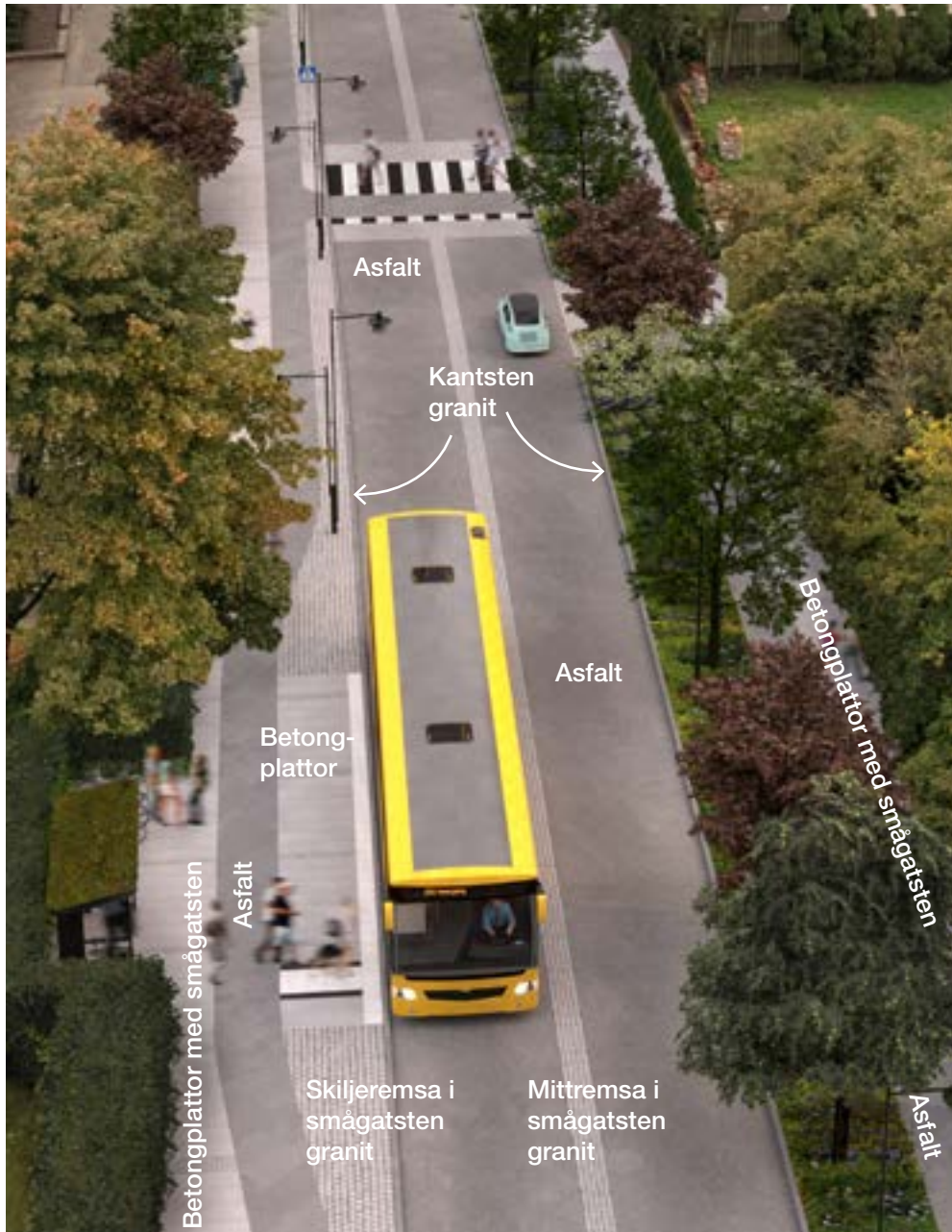
På grund av den nya cirkulationsplatsen behöver dock utfarten mot Östergatan tas bort för kundparkeringarna vid Södra Storgatan 17-19. En ny utfart skapas istället mot Södra Storgatan innan cirkulationsplatsen och den gamla infarten blir kvar. Enkelriktningen för parkeringsytan är densamma som innan.



Det föreslås att parkeringarna flyttas från gatusidan till fasadsidan av parkeringen.

*Drönbild över Stora Södergatan och kundparkeringarna utanför nr 17-19.*

# Material



*Smågatsten kring brunnar.*

Markmaterialen utgörs av asfalt, 35x35 cm plattor i betongmarksten, smågatsten och kantsten i granit.

Asfalt för körfält och cykelväg. Betongmarksten för gångväg. Smågatsten för upphöjd mittremsa, skiljeremsa, refuger och upphöjda övergångsställen för gående och cyklister.

Läggingsmönster tillämpas på gångytorna. Raderna av 35x35-plattor i halvförband bryts med rader av smågatsten.



*Busskantstöd i granit.*

En mittremsa av smågatsten delar av körfälten. Skiljeremsan har fem smågatstenar i bredd och är konvex i formen. Upphöjningen jämfört med intilliggande körfält är ca 5 cm.

*Övergångsställe i olikfärgad smågatsten.*





# Utrustning



*Papperskorg, Skånetrafikens standardutrustning*



*Cykelställ, Skånetrafikens standardutrustning*



*Skyltbåge och företräde för cykel vid korsande av gata.*



*Bänk, Skånetrafikens standardutrustning*



Papperskorgar, cykelkorgar, bänkar och busskurer som används är Skånetrafikens standardutrustning.

För den utvidgade parken används samma typ av utrustning som redan finns i den befintliga parken.

Gällande skyltning så används i så stor utsträckning det är möjligt små storlekar på skyltar samt minimering av antalet. Skyltbågar förespråkas.

*Busskur, Skånetrafikens standardutrustning*

# Växter



Exempelbild från Industrigatan i Malmö.



Samplantering med träd och perenner i gatumiljö.

Längs Södra Storgatan eftersträvas en varierad växtlighet, både vad gäller färg och form. Vad gäller trädens uttryck är huvudfokuset olika nyanser av gröna lövträd som kompletteras med städsegröna "kontrastträd" och träd som har färgsprakande lövverk i rött och gult.

Formen varierar från till exempel klot-, pyramid- till liggande oval form. Bladfärgen varierar från ljusgrönt, mörkgrönt, gult till gulgrönt och rött samt med inslag av vårblooming och vackra höstfärger. Tanken är att det alltid ska finnas något utmärkande hos gatuträden oavsett årstid.

Mellanstora träd sätts där utrymmet till intilliggande fastigheter är snävt, och riktigt stora stadsträd kan exempelvis sättas mellan Mellersta vägen och Vallgatan där trädraden står mellan Södra Storgatan och en parallellgata och där gaturummet tillåter stora volymer.

Under träden eftersträvas en varierad plantering med perenner och lägre enstaka buskar mellan 30-50 cm höga i olika färger, former och strukturer. Perenner minskar skötselintensiteten jämfört med gräsklippning.

För att möjliggöra god tillväxt och vitalitet används skelettjordar under GC-vägar intill plateringsytorna.



Exempel på träd och perenner:  
 Tall- *Pinus sylvestris*  
 Ask- *Fraxinus angustifolia*  
 Ginko- *Ginko biloba*  
 Freemanlönn- *Acer x freemanii*  
 Naverhägg- *Prunus mackii*  
 Italiensk al- *Alnus cordata*  
 Amerikansk bäralm- *Celtis occidentalis*  
 Näva- *Geranium asphodeloides*  
 Jungfruhirs- *Panicum virgatum* 'Squaw'  
 Kantnepeta- *Nepeta faassenii* 'Snowflake'



# Belysning



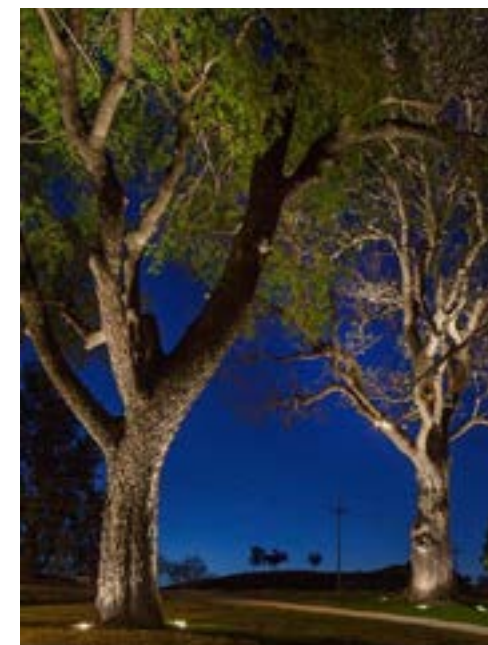
*Plexirören har lådor för infästning av strålkastare och plexirör innanför den övre cortenmuren. Plexirör 55 mm opaliserat plexiglas med sluten topp.*



*Likadan belysning som finns i den befintliga parken används när parken utvidgas.*

Samma belysningsstolpar och armatur som på Norra Storgatan används för att skapa en sammanhållen gata. Stolparna placeras omlott på vardera sida gaturummet. Avstånd mellan stolpar på respektive sida anpassas för att uppnå en trafiksäker gatumiljö.

En särskild ljuskälla används för övergångsstället på Mellersta vägen där skyltning från 70 km/h till 40 km/h sker. Ljuskällan kan användas med armaturen Stockholm och ökar säkerheten vid passage.



*Inspirationsbild effektbelysning. De stora träden på Icas baksida mot Mellersta vägen belyses underifrån för att ytterligare signalera platsens värde.*

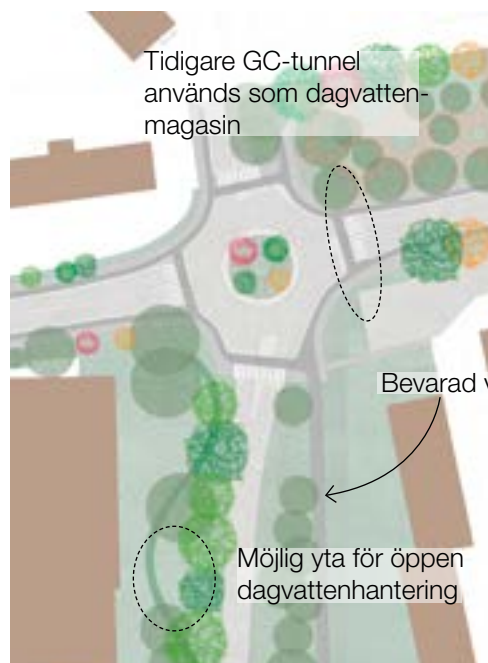
# Dagvattenhantering

Lokalt omhändertagande av dagvattnet (LOD) är en viktig del av gestaltningen av gaturummet och krävs för att följa Bjuvs kommuns och NSVA:s dagvattenpolicier.

## Översilningsytor och underjordiska magasin

Omhändertagande av dagvatten i den före detta GC-tunneln nyttjas som dagvattenmagasin.

En del av ytan bakom Ica kan göras till översilningsyta för större regnmängder.



## Gatumiljö

Gatan med planteringarna blir multifunktionell då planteringarna fördröjer och renar dagvatten och samtidigt förskönar stadsrummet och ger en större biologisk mångfald i staden.

Regnbäddarnas uppbyggnad med renande och vattenhållande egenskaper, tillsammans med luftigheten i skelettjordar gör att gatan får en större vattenhållande förmåga och kapacitet till infiltration i marken. Samtidigt ger skelettjordarna så bra förutsättningar som möjligt för stadsträden att utvecklas.



*Inspirationsbild. Regnbädd med träd och plantering, avvattningen över nedsänkt kanstöd.*

*Inspirationsbild. Släpp i kantstöd för dagvattnet. Släppen behöver vara ca 50 cm långa.*



