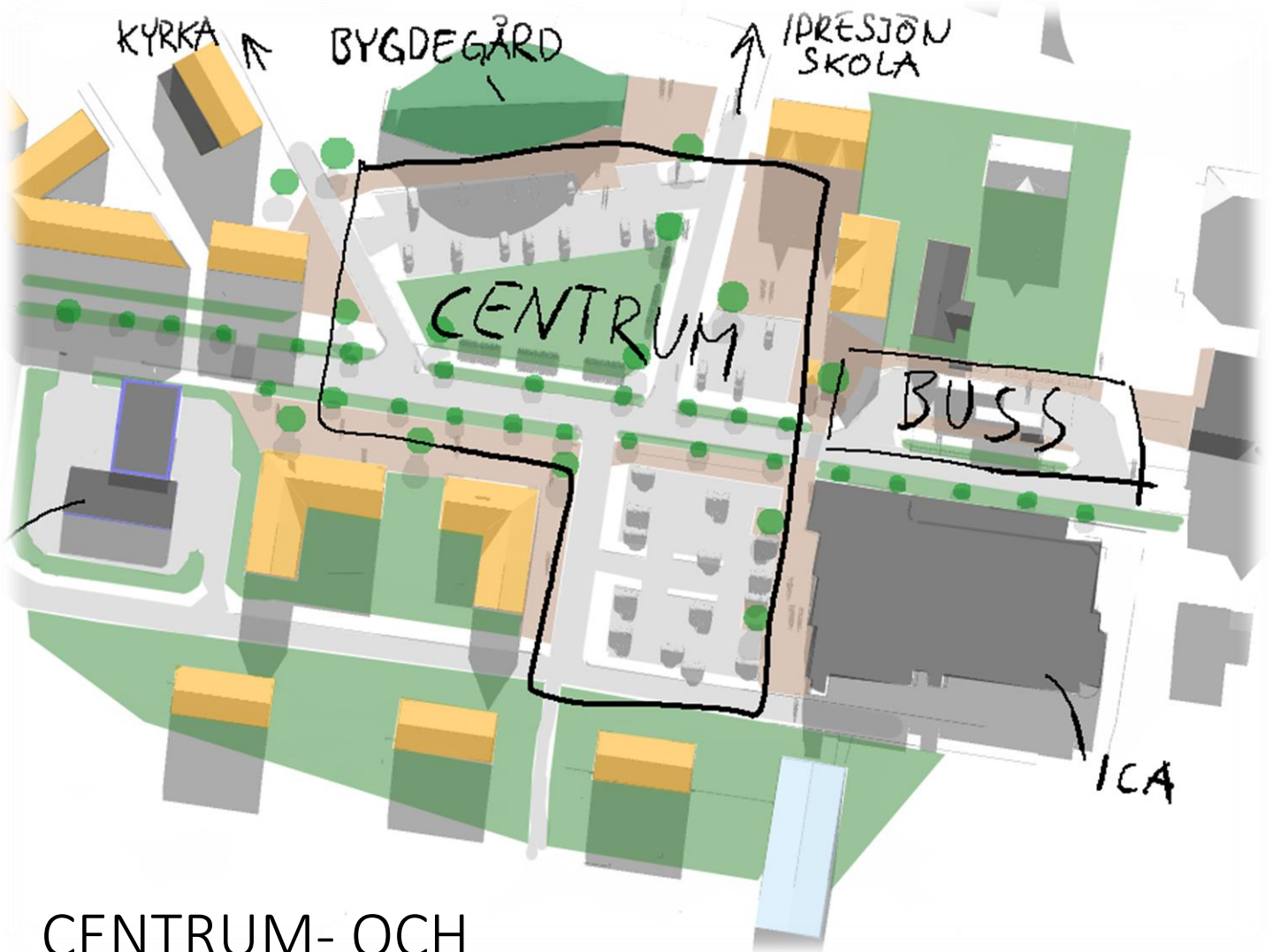




Älvdalens kommun

Älvdaelien tjeelte



CENTRUM- OCH DESTINATIONSUTVECKLINGPLAN

SAMRÅDSHANDLING

3 augusti 2020

Godkänd för samråd
KS 2020-06-15 §111

CENTRUM- och DESTINATIONSUTVECKLINGSPÅN FÖR IDRE

Arbetsgrupp:

Mattias Graaf, planarkitekt och projektledare – Älvdalens kommun

Mattias Estenberg, planarkitekt – Älvdalens kommun

Johan Olsson, planarkitekt – Älvdalens kommun

Lena Karelius, trafikplanerare – Älvdalens kommun

Daniel Bergvin, planarkitekt – Ramboll

Johanna Lennartson, planarkitekt – Ramboll

Illustrationer: Älvdalens kommun och Ramboll

Foton: Älvdalens kommun och Ramboll

Omslag: Modellskiss över centrum

SAMMANFATTNING

Denna centrumutvecklingsplan är ett följduppdrag i kommunens nya översiktsplan och skall ligga till grund för en fördjupad översiktsplan över Idre. Syftet är att identifiera vilka tillgångar och möjligheter som finns och utifrån dem föreslå förbättringsåtgärder.

Centrum i Idre utgörs idag av området närmast Byvägen på sträckan från Coop i öster till kommunalhuset i väster. Vid en utveckling av centrum vill kommunen även framhäva Idre som ett sjönära samhälle varför planen även omfattar området mellan centrum och Idresjön.

Vid framtagande av denna centrumutvecklingsplan har kommunen anordnat två reflektionsvandringar med workshopar i Idre centrum. Markägare, verksamhetsutövare, politiker och allmänhet har bjudits in för att samla olika perspektiv på problem och möjligheter. Utöver reflektionsvandring och workshops har kommunen även genomfört två besök vid grundskolan i Idre.

Planen redogör för hur situationen ser ut idag och vilka förutsättningar som finns. Därefter redovisas förslag på markanvändning, grönområden, bebyggelse och trafiklösningar med mera.

Slutligen föreslår planen vilken fortsatt planering som krävs samt hur planen skall genomföras. Kapitlet om genomförande färdigställs efter samråd när en workshop i frågan genomförs.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning	3
1 Varför en centrumutvecklingsplan?.....	5
1.1 Bakgrund	5
1.2 Planens syfte	5
2 Utgångsläge och Avgränsning	6
2.1 Geografisk avgränsning	6
2.2 Styrdokument	6
3 Metod.....	9
3.1 Reflektionsvandringar och workshop	9
3.2 Dialog med ungdomar	10
3.3 Centrumutvecklingsgrupp	10
4 Analys och Förutsättningar	11
4.1 Pågående markanvändning	11
4.2 Natur och rekreation	12
4.3 Bebyggelsestruktur	13
4.4 Gator och Trafik	13
4.5 Lokal viljeinriktning	15
5 Förslag på åtgärder.....	21
5.1 Markanvändning	22
5.2 Natur och Rekreation	22
5.3 Bebyggelse	24
5.4 Gator & Trafik	25
5.5 Gestaltning och arkitektur	29
6 Fortsatt planering	37
7 Genomförande.....	38

1 VARFÖR EN CENTRUMUTVECKLINGSPLAN?



1.1 BAKGRUND

Älvdalens kommun har tagit fram en ny översiktsplan för kommunens framtida mark- och vattenanvändning. Översiktsplanen vann laga kraft under hösten 2019 och den gäller för hela kommunen.

Som ett led i arbetet med översiktsplanen lät kommunen utföra en attraktivitetsanalys. Det gjorde man för att få en bild av kommunens attraktivitet gentemot företag.

I rapporten framgår att kommunen bör satsa på centrumutveckling för att på så sätt öka attraktiviteten, både gentemot företag men även för besökare och potentiella invånare.

Utifrån ovan nämnda finns det ett ställningstagande i översiktsplanen om att det skall tas fram centrumutvecklingsplaner i Älvdalen och Idre.

Dessa ska sedan ligga till grund för fördjupade översiktsplaner. Med anledning av detta antog kommunstyrelsen, i november 2018, en projektplan och under våren 2019 drog arbetet igång i Idre.



1.2 PLANENS SYFTE

Syftet med centrumutvecklingsplanen är att identifiera vilka tillgångar och möjligheter som finns i Idre.

Utifrån dem föreslå förbättringsåtgärder som skall bidra till ett attraktivt och levande centrum.

För att på så stärka Idre som ort.



Planen ska bädda för en fortsatt hållbar utveckling avseende bebyggelse och offentliga rum såväl som fungerande trafikstruktur.

Fokus ska ligga på trafiksäkerhet och tillgänglighet, för alla trafikslag.

Ambitionen är att på ett konceptuellt och lättförståeligt vis redovisa visioner för hur den fysiska miljön i Idre centrum kan komma att se ut i framtiden.

Detta för att skapa en gemensam målbild att utgå ifrån vid såväl medborgardialoger och politiska diskussioner som vid kommunal samhällsplanering och bygglovsprövning.

Planen ska även hantera frågan om finansiering och genomförandet av åtgärderna.

2 UTGÅNGSLÄGE OCH AVGRÄNSNING



Idre tätort är i översiktsplanen utpekad som kärna för permanentbebyggelse och service i det norra distriktet.

Bland annat för att orten är en viktig nod för boende i den norra delen samt för pågående och framtida utveckling av turismen och de expanderande fjällanläggningarna.

Den ökade turismen innebär en ökad rörelse i Idre centrum vilket kan medföra begränsningar i framkomlighet, trafiksäkerhet och parkeringsmöjlighet.

Samtidigt bidrar turismen till fler arbetstillfällen vilket genererar ett ökat behov av bostäder, kommunikationer och aktiviteter.

Ökade rörelse innebär också ett ökat kundunderlag för offentlig och kommersiell service.

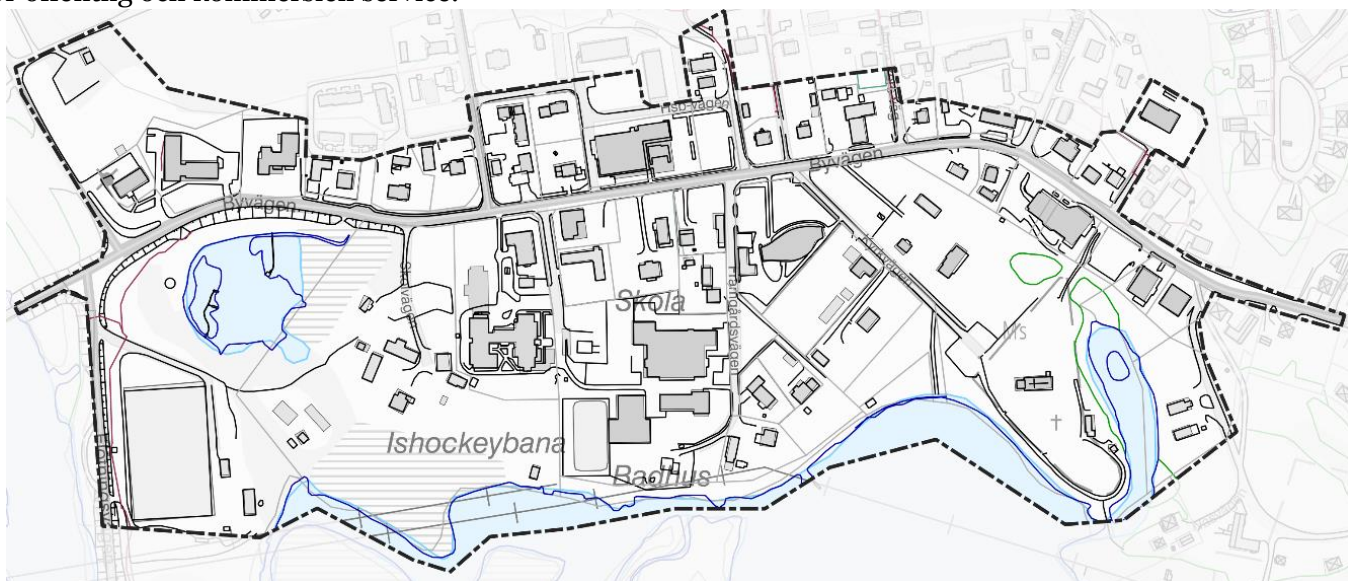
2.1 GEOGRAFISK AVGRÄNSNING

Centrum i Idre utgörs idag av området närmast Byvägen på sträckan från Coop i öster till kommunalhuset i väster.

Vid en utveckling av centrum vill kommunen även framhäva Idre som ett sjönära samhälle varför planen även omfattar området mellan centrum och Idresjön.

Historiskt sett kan Byvägens hela sträckning anses ha utgjort centrum i samhället.

Detta, tillsammans med påverkan av dagens trafiksituation, motiverar att planområdet utökas något längs Byvägens sträckning för att kunna föreslå en utformning av genomfartslösning



2.2 STYRDOKUMENT

För att centrumutvecklingen i Idre ska rimma med nationella, regionala och kommunala mål ska följande styrdokument beaktats i såväl planförslag som i fortsatt planering och vid genomförande.

2.2.1 NATIONELLA

Agenda 2030 och globala mål för hållbar utveckling

Globala målen är den mest ambitiösa agendan för hållbar utveckling som världens länder någonsin antagit och finns till för att uppnå fyra fantastiska



17 globala mål i Agenda 2030

saker till år 2030: Att avskaffa extrem fattigdom. Att minska ojämlikheter och orättvisor i världen. Att främja fred och rättvisa. Att lösa klimatkrisen.

För att uppnå detta har man grenat ut 17 globala målområden.

Utveckling av Idre centrum berör främst mål 11- Hållbara städer och samhällen. Men i viss mån kan en utveckling av ett levande centrum även ha en inverkan på andra mål.



Sveriges 16 miljö kvalitetsmål

Sveriges miljö kvalitetsmål

1999 fastställde regeringen 15 miljö kvalitetsmål som 2005 kompletterades med ytterligare ett mål.

Syftet med målen är att Sverige ska lösa miljöproblemen nu och inte lämna över dem till nästa generation.

Vid utveckling av Idre centrum berörs främst målen om Begränsad klimatpåverkan och God bebyggd miljö.

Transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Det övergripande målet har grenats ut i ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

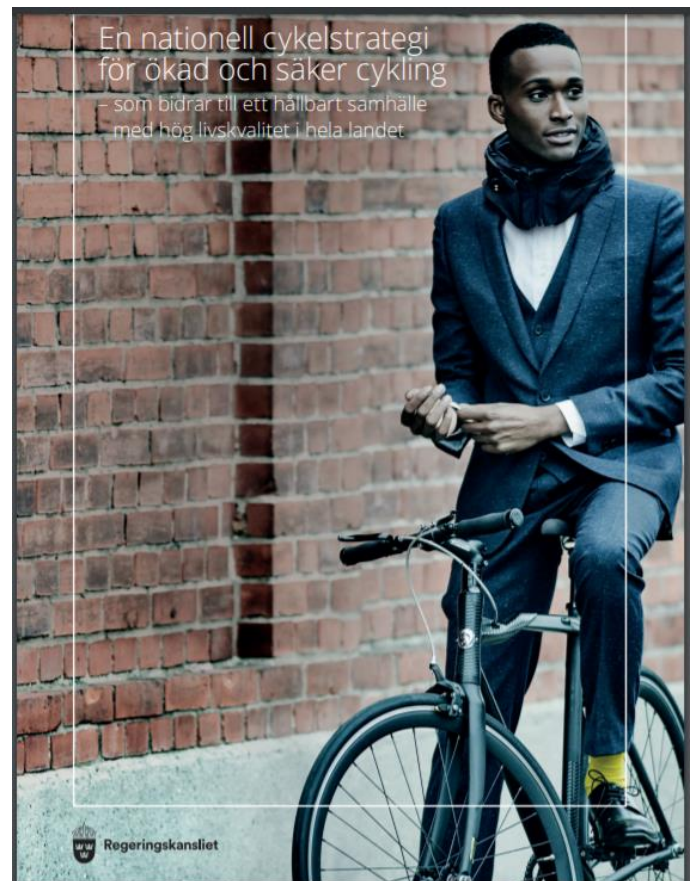
Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Nationell strategi för ökad och säker cykling 2017

Strategin, som är den första av sitt slag, har ett övergripande syfte att främja en ökad och säker cykling.

En ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljö påverkan och trängsel i tätorter samt bidra till en bättre folkhälsa.



Barnkonventionen

FN:s Barnkonvention innehåller bestämmelser om mänskliga rättigheter för barn. Den 1 januari 2020 blev Barnkonventionen lag i Sverige.

Vid utveckling av Idre centrum ska det alltid beakta vad som är bäst för barnen vid beslut som rör barn. Vidare ska barnens rättighet till lek, vila och fritid beaktas liksom tillgänglighet för funktionsvarierade barn.

2.2.2 REGIONALA

Dalastrategin

Nuvarande Dalastrategin togs fram 2014 och det pågår nu ett arbete med att ta fram en ny.

Strategin ska ligga till grund för ett hållbart regionalt utvecklingsarbete i Dalarna. Den ska skapa en samsyn om vad som behöver göras och hur.

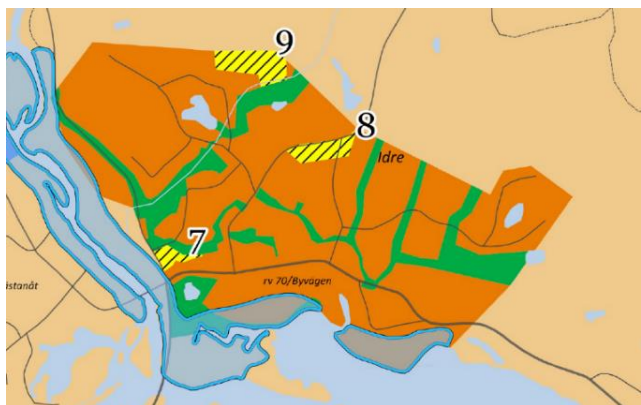
Strategin utgör underlag för regionens långsiktiga tillväxtarbete, finansiering av projekt och företagsstöd samt är vägvisande för finansiering från de europeiska strukturfonderna (regionalfonden ERUF och socialfonden ESF).

Transportinfrastrukturplan Dalarna

Planen redogör för långsiktig planering av infrastruktur i form av vägar, järnvägar, flyg och sjöfart.

I planen finns tidsatta åtgärder som skall genomföras med nationellt finansieringsstöd.

Breddning av riksväg 70 mellan Kringelfjorden och Idre ligger med som en åtgärd 2026.



Utdrag ur översiktsplanens mark- och vattenanvändningskarta över Idre tätort.

2.2.3 KOMMUNALA

Översiktsplan

Översiktsplanen vann laga kraft i oktober 2019 och redogör för den långsiktigt tänkta mark- och vattenanvändningen i kommun.

Planen är inte juridiskt bindande men verkar vägledande vid fortsatt planering och lovgivning.

I den finns blanda att ett ställningstagande om att satsa på sammanhängande gång- och cykelvägnät i bebyggelsekärnorna Älvdalen, Särna och Idre.

Lokalförsörjningsstrategi med fastighetsplan

Strategin antogs 2017 och utgör ett underlag för långsiktig lokalförsörjning inom Älvdalens kommun.

Strategin har ett fem- respektive tioårsperspektiv och redogör för prognoser och behov.

Planen redogör för nyttjande av kommunens fastigheter i ett fem- respektive tioårsperspektiv.

Energi- och klimatstrategi

Strategin, som är under framtagande, har ett övergripande syftar att minska kommunens energiförbrukning och negativa klimatpåverkan.

Relevanta frågor kan vara att underlätta för hållbara transporter eller att ställa energi- och klimatkrav på exploatörer i samband med markanvisning.

Bostadsförsörjningsprogram

Programmet redogör för hur kommunen avser tillgodose det långsiktiga behovet av bostäder.

I Idre finns ett behov av såväl permanentboende för både familjer och för yngre, trygghetsboende, särskilt boende samt enklare boende för säsongarbetare.

Bostadsförsörjningsprogrammet är under framtagande och förväntas ett antagande under hösten (juli 2020).

3 METOD



3.1 REFLEKTIONSVANDRINGAR OCH WORKSHOP

Vid framtagande av denna centrumutvecklingsplan har kommunen anordnat två reflektionsvandringar med workshopar i Idre centrum.

Markägare, verksamhetsutövare, politiker och allmänhet har bjudits in för att samla olika perspektiv på problem och möjligheter.

På så sätt skapades en bred bild av vilka frågor som bör belysas i centrumutvecklingsplanen.

I grupper om 5-10 personer gick deltagarna tillsammans en i förväg utsatt tur genom Idre centrum.

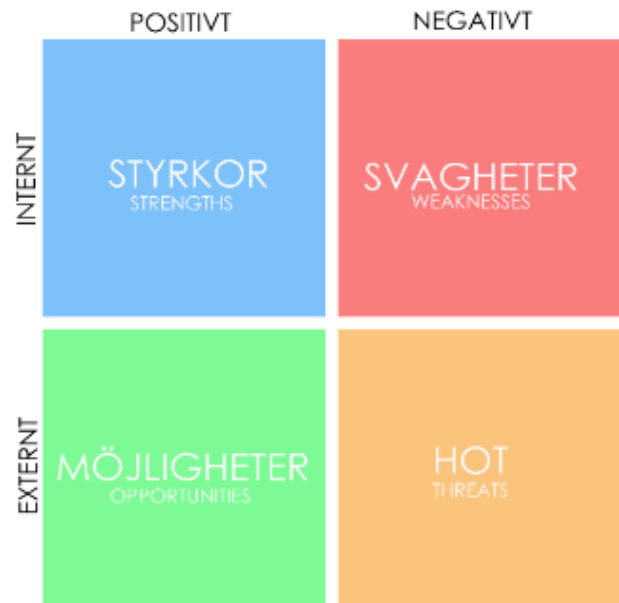
På olika platser stannade man för att diskutera problembilder, möjligheter och olika förslag på lösningar.

Vandringarna efterföljdes av workshops där deltagarna utförde SWOT-analyser med fokus på turistens, säsongarens, permanentboendes, barn och ungas samt företagares perspektiv på Idre.

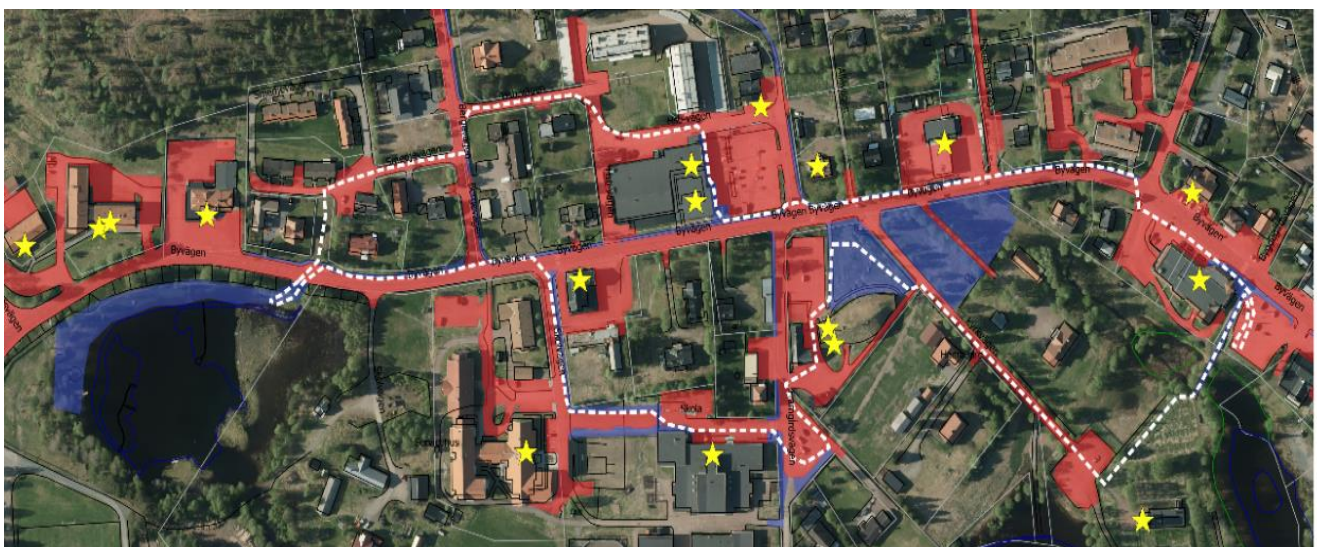
Vidare fick deltagarna identifiera viktiga målpunkter och föreslå lämpliga placeringar för parkeringsytor, lekplatser, torg och mötesplats, turistaktiviteter med mera.



Workshop på Idre bygdegård.



En SWOT-analys är ett planeringsverktyg för att komma fram till vilka styrkor, svagheter, möjligheter och hot det finns vid en strategisk översyn.



Kartbild från workshop som redovisar utrymme för skyddade trafikanter (rött) och oskyddade trafikanter (blått). Samt genomförd reflektionsvandring och olika målpunkter.



I november 2019 genomfördes ett besök vid Strandskolan i Idre för kunskapsutbyte med elever i årskurs 4–6

3.2 DIALOG MED UNGDOMAR

Utöver reflektionsvandring och workshops har kommunen även genomfört två besök vid grundskolan i Idre.

Främst för att fånga upp ungdomsperspektivet men även för att i någon mån öka intresset och förståelsen för stadsbyggnadsprocessen.

Demokratisamordnare i Älvdalens kommun ordnade ett besök på Strandskolan i Idre för ett kunskapsutbyte med klass 4–6 i projektet centrumutveckling Idre.

Målet med mötet var att ge eleverna en insikt i samhällsbyggnadsprocessen och samtidigt inhämta värdefulla synpunkter och idéer.

Kommunen representerades, utöver demokratisamordnare, av trafikplanerare och projektledande planarkitekt.



Utdrag ur presentation från Strandskolan. Bilderna redogör ett exempel på varför det behövs planering i den fysiska miljön.

3.3 CENTRUMUTVECKLINGSGRUPP

Kommunen har även haft kontinuerlig dialog i en centrumutvecklingsgrupp bestående av kommunala tjänstepersoner tillsammans med representanter från den lokala företagarföreningen.

Förutom workshop och reflektionsvandringar har projektledaren träffat delar av gruppen för att stämna av hur arbetet fortskridit.



Utdrag ur presentation för Strandskolan. Bilden redogör för att byggregler och planering krävs för att spara pengar och undvika grannfejder.



Bebyggelse och funktioner i Idre

4 ANALYS OCH FÖRUTSÄTTNINGAR



Nedan redogörs kortfattade sammanställningar av analyserade förutsättningar inom olika områden.

Synpunkter och problembilder som framkommit vid reflektionsvandringar och workshops redovisas i huvudsak under en egen rubrik i slutet av kapitlet men kan i vissa fall även vävas in under respektive område.

4.1 PÅGÅENDE MARKANVÄDNING

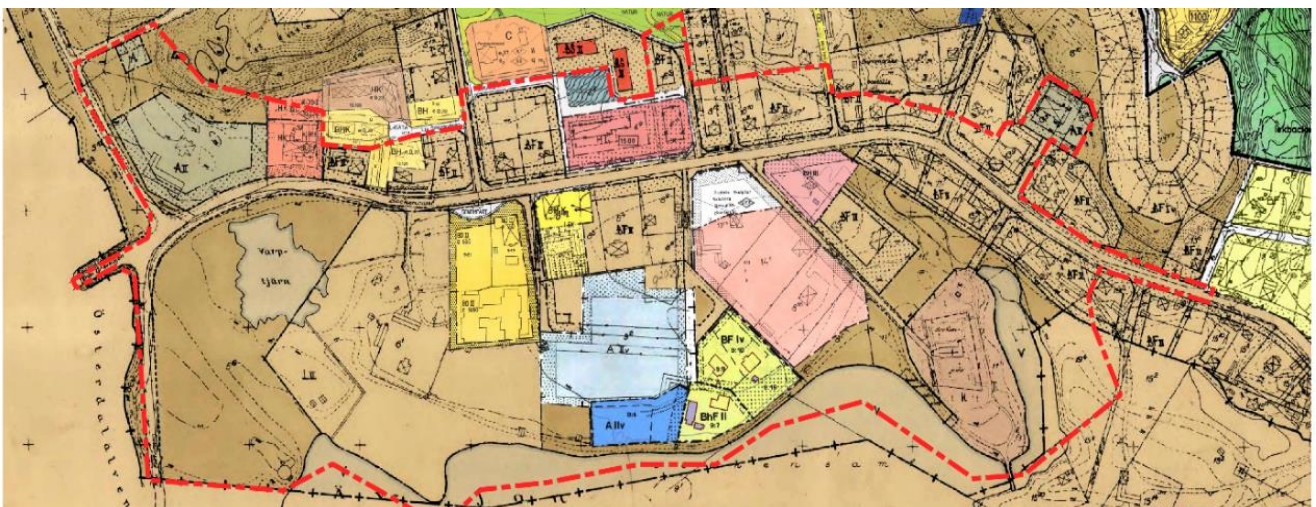
4.1.1 GÄLLANDE DETALJPLANER

Merparten av planområdet omfattas av en heltäckande byggnadsplan över Idre by som vann laga kraft 1958. Ett tiotal nyare planer finns också, den senaste vann laga kraft 2013.

Planerna har inte alltid genomförts i sin helhet och på flera håll stämmer inte markanvändningen överens med planens syfte.

Flertalet av planerna måste därför ses över och ersättas med nya planer.

Denna centrumutvecklingsplan är tänkt att vara vägledande för fortsatt planering.



Gällande detaljplaner i Idre centrum. Röd linje avser ungefärlig plangräns för denna plan.



Allmän plats i detaljplan i Idre centrum.

4.1.2 ALLMÄN PLATS

I Idre centrum finns gott om allmän plats om man ser till ytan. Men den allmänna platsmarken är inte alltid gen och sammanhängande vilket försvårar rörelser mellan målpunkter.

Riksvägen knyter samman alla områden vilket i praktiken får till följd att människor i huvudsak måste röra sig i nära anslutning till den passerande trafiken.

I bilden ovan kan även utläsas att vid kyrkan finns den, idag, enda anslutningen till strandområdet.

4.1.3 KVARTERSMARK

I detaljplanerna finns huvudsakligen användningen bostäder. Därutöver finns viss mark för allmänt ändamål samt handel och kultur.

Om man tittar på den faktiska markanvändningen består den till stor del av centrumbebyggelse som inrymmer en kombination av olika verksamheter som exempelvis handel, service, samlingslokaler med mera.

Utöver det finns mycket mark för offentlig verksamhet som skola, gruppboende, polis- och kommunalhus med mera samt kulturell och kyrklig verksamhet.

I övrigt finns bostäder i form av såväl flerbostadshus som småhus.

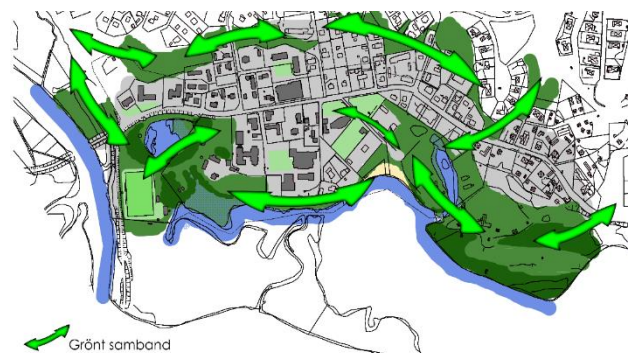
4.2 NATUR OCH REKREATION

Den allmänna platsmarken består till största del av naturmark och i Idre finns flera centrumnära grönområden.

I väster finns ett rekreationsområde kring Kvalptjärn i nära anslutning till fotbollsplan. Här finns såväl möjlighet att ströva som att slå sig ned och betrakta fågelliv och fontän på vattenspegeln.

Vid en vidareutveckling av området bör tillgängligheten till området beaktas då det idag finns en barriäreffekt i riksvägen.

Öster om kyrkan finns ett område av våtmark som enligt uppgifter är välbesökt av såväl fåglar som fågelskådare. Området är svårframkomligt och kan eventuellt utvecklas i form av spänger för promenad eller fågelskådning.



Gröna samband kring i Idre, i öst-västlig riktning finns tydliga samband. Vid en utveckling av centrum bör beaktas möjligheten att skapa nord-sydliga samband.



Bebyggelsen i Idre präglas av småskaliga, solitära byggnader med omgivande gård. Det ger en luftig struktur med mycket utrymme mellan huskropparna. Det upplevs dock som mer trångt eftersom byggnaderna i regel omges av privata tomter.

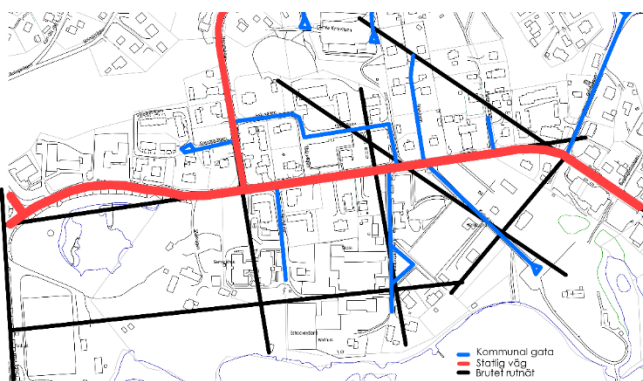
4.3 BEBYGGELSESTRUKTUR

Bebyggelsen i Idre präglas av fristående huskroppar underordnade Byvägen

Bebyggelsen är i huvudsak småskalig i ett eller två plan och en betydande andel består av småhus med tillhörande tomt. Strukturen kan spåras till byggnadsplanen över Idre från 1958.

Efterhand har bebyggelsen kompletterats med större funktionsbyggnader som exempelvis ICA, COOP, Strandskolan och Solängsgården.

Kontrasterna i bebyggelsens storlek och utformning ger en bräcklig struktur med låg tydlighet.



Kommunala gator och de statliga vägarna kan i viss mån anses utgöra en ofullständig, bruten rutnätsstruktur.

4.4 GATOR OCH TRAFIK

4.4.1 GATUSTRUKTUR

De kommunala gatorna har i regel endast en anslutning till riksvägen vilket gör den till en naturlig huvudgata i centrum. Det saknas alternativ färdväg för motorburen trafik vilket gör

att alla måste använda riksvägen vid transporter i öst-västlig riktning i centrum.

Det finns en antydning till en ofullständig, bruten rutnätsstruktur som kan vara lämplig att bygga vidare på.

Idag saknas det ordentliga gång- och cykelvägar i Idre centrum men det finns goda möjligheter att skapa gena stråk som kan bidra till minskad rörelse av oskyddade trafikanter längs riksvägen och ökad andel hållbara resor och transporter.

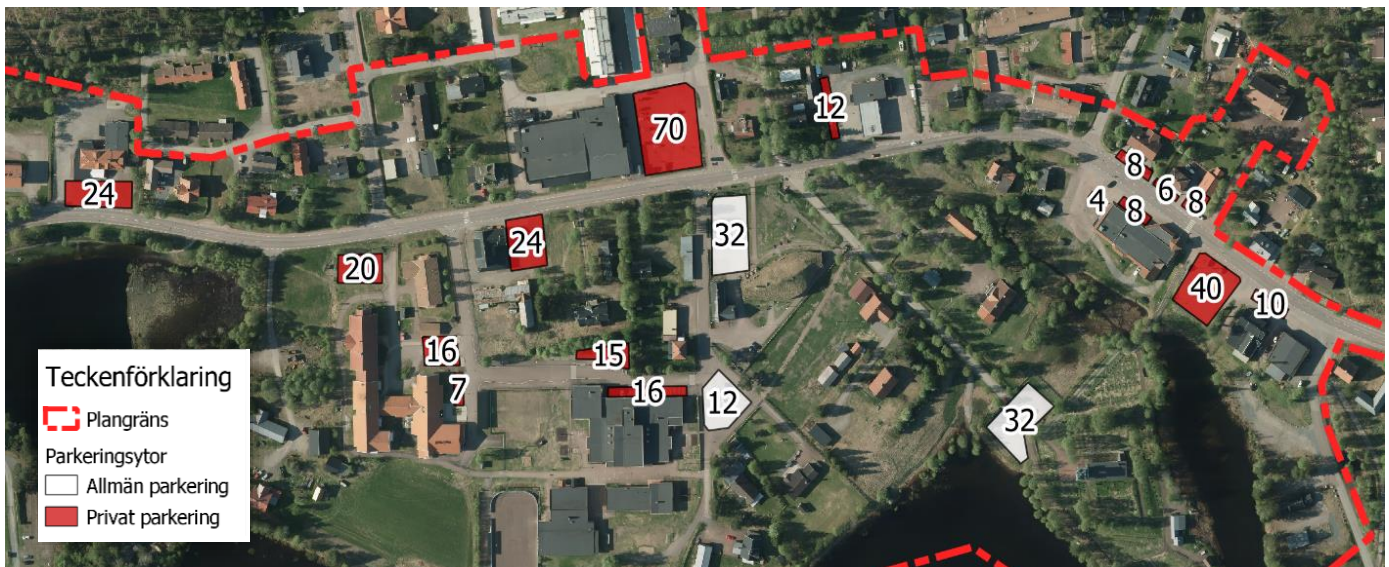
4.4.2 PARKERING

Det finns en påtalad brist på parkeringsmöjligheter i Idre och vid högsäsong räcker inte befintliga parkeringsytor till.

Detta resulterar i att bilar parkerar på trottoaren längs riksvägen, på bekostnad av trafiksäkerhet och framkomlighet för såväl skyddade som oskyddade trafikanter.

Genom att strukturera och märka upp parkeringsplatser på befintliga parkeringsytor kan kapaciteten höjas något. Men för att långsiktigt tillgodose behovet krävs anläggning av nya parkeringsytor.

För att matcha säsongsvariationer bör man överväga alternativet med flexibla ytor som tillfälligt kan användas som parkeringar vid behov.



I Idre finns uppskattningsvis 76 möjliga allmänna parkeringsplatser och 288 privata. Av de privata är 74 knutna till offentlig verksamhet. Eftersom parkeringsrutor inte alltid är uppmärskade tenderar bilarna parkeras ostrukturerat vilket leder till att full kapacitet inte kan nyttjas.

4.4.3 TRAFIKSITUATION

Idre centrum präglas av genomfarten av riksväg 70. All trafik passerar genom centrum och även om mätningar visar att det inte finns någon fortkörningsproblematik så har trafiken en negativ inverkan på såväl trygghet som social miljö.

Det finns begränsade ytor för oskyddade trafikanter och av de som finns så ligger de inte sällan i direkt anslutning till riksvägen.

Samtidigt är genomfartstrafiken viktigt för ortens näringsidkare som är beroende av turister och trafiken kan därför liknas vid skorstensröken på äldre bruksorter och industristäder.

Precis som den var en indikator om hur väl det gick för industrierna så är även trafikens närvaro en indikator på att det finns liv och näring i byn. En tyst by kan vara gemytlig men den kan också uppfattas som öde.

I Idre eftersträvas ett levande centrum och då bidrar trafiken med viss puls. Vid en utveckling av Idre centrum bör fokus ligga på säkerhet, trygghet och bullerreducering för att minska trafikens negativa inverkan.

4.4.4 GÅNG- & CYKELVÄGAR

I Idre saknas ordentlig infrastruktur för gång- och cykeltrafik. Det finns några vägar i varierad standard som används av gående och cyklister.

För att kunna uppnå regionala och nationella energi- och klimatmål samt de globala målen i agenda 2030 krävs bland annat en ökning av andelen hållbara transporter.

För att förbättra möjligheten till hållbara transporter i Idre krävs ett sammanhängande gång- och cykelnät.

4.4.5 KOLLEKTIVTRAFIK

I Idre finns tillgång till kollektivtrafik i form av busstrafik. För norrgående trafik finns en centralt belägen hållplats vid Ica. Denna saknar en ändamålsenlig utformning och bussarna får därför stanna på trottoaren för av- och påstigning.

Eftersom Idre är en turistort och många gäster kommer långväga så är det inte ovanligt att busschaufförer ibland tvingas gå ut på vägbanan för att lasta ur bagage.

För södergående trafik finns hållplats vid Strandskolan till förmån för elevernas trygghet och säkerhet. Det medför dock en omväg för bussarna samtidigt som det kan vara otydligt för besökare att inte hållplatserna ligger i anslutning till varandra.

Bussarnas tur förbi skolan innebär också att området inte fysiskt kan stängas för motorburen trafik.

Vid en utveckling av centrum bör det avsättas ett område för anläggande av en tydlig, säker och trygg knutpunkt för såväl norrgående som södergående busstrafik.

Detta är en förutsättning för att öka andelen kollektiva resor till och från Idre.

4.4.6 SKOTERTRAFIK

Skoter är ett vanligt transportmedel i Idre och även om skoteråkning är förbjuden inom tätbebyggt område så finns ett behov av att tanka.

I Idre saknas bränslestationer utanför samhället varför det finns behov av att tillgängliggöra den centralt belägna bränslestationen för skotertrafik.

Likväl finns det vintertid ett behov av en skoterparkering för att skotertrafikanter ska ha en möjlighet att ställa ifrån sig fordonet för vistelse i centrum.

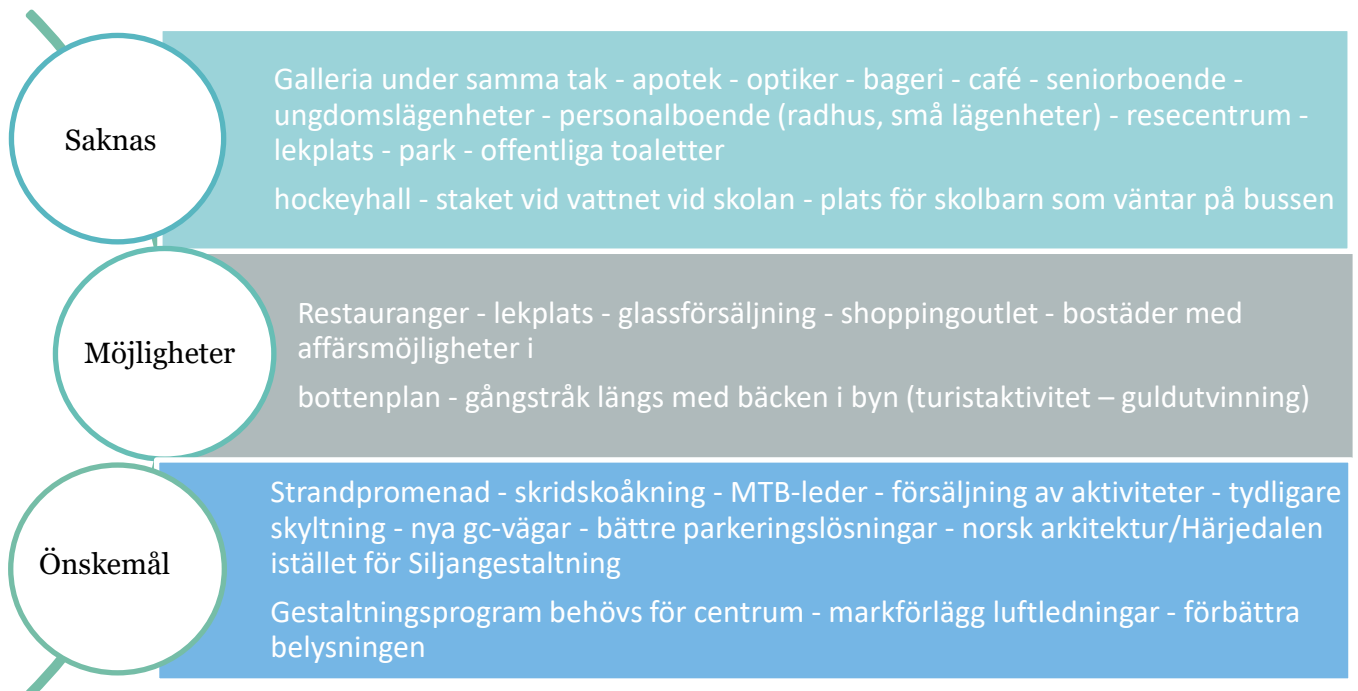
4.5 LOKAL VILJEINRIKTNING

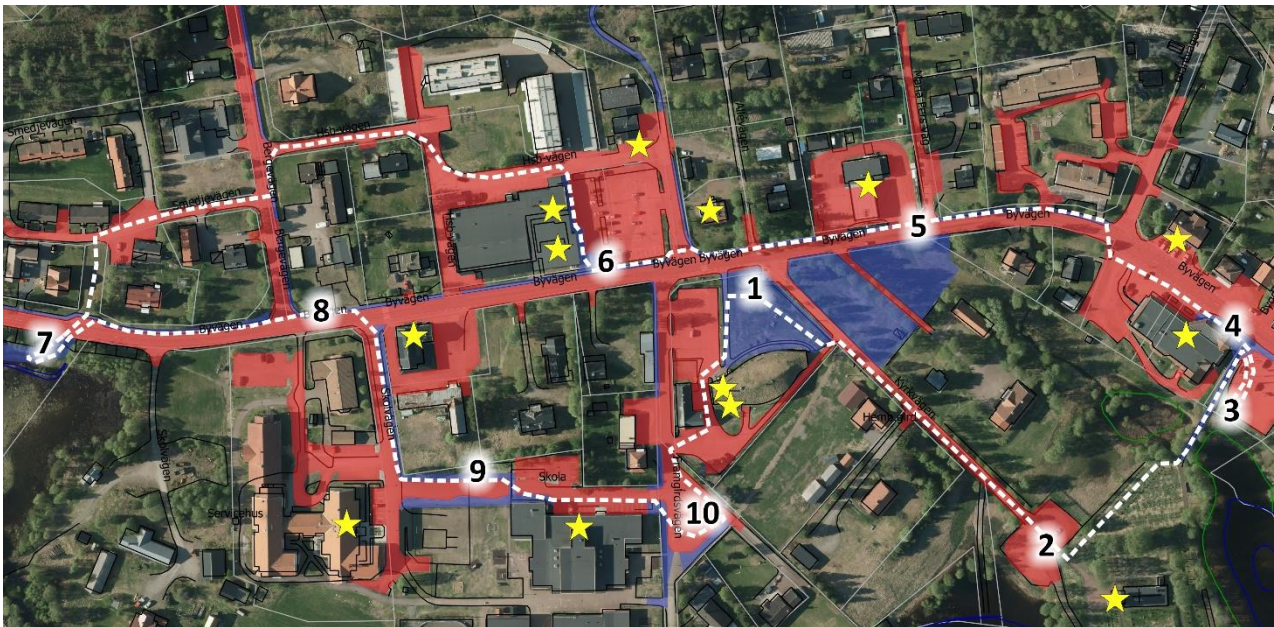
4.5.1 REFLEKTIONSVANDRINGAR OCH WORKSHOP

Frågorna under första workshopen handlade om för- och nackdelar med att verka i Idre. Vad som saknas i Idre centrum idag och hur de olika intressegrupperna verkar i centrum samt hur upplevs centrum.

Nedan redogörs en sammanställning av vilka ord och påståenden som blev resultatet för varje

kategori, resultatet har sammanställts i SWOT-analysen.





STYRKOR

Närhet Stor besöksnäring
 Umgänge över generationsgränser
 Simhall
 Naturnära
 Skoteråkning Levande by
 Centrum port
 Äntligen Trivsamt
 Framtidstro
 Lugnt Tryggt Familjärt

SVAGHETER

Mötesplatser saknas Lekplats saknas
 Offentlig toalett saknas
 Långt till gymnasium
 Bostäder för unga & äldre saknas
 Oattraktivt centrum
 Dålig trafiksituation Dålig skyltning & vägledning
 Otryggt Dålig belysning
 Otydlig kollektivtrafik

MÖJLIGHETER

Strandpromenad Badplats
 Gång- och Kollektivtrafik till fjällen
 Mötesplatser Lekpark
 Vandringslede
 Förbättra centrumkänslan
 Gestaltning Öka tillgängligheten
 Vattnet Bostäder Rennäring
 Utkiksplatser Utegym Ställplatser
 Rekreation Nya verksamheter

HOT

Säsongsanställning Bygger för trafiken
 Ovårdat centrum
 Trafikfarligt för oskyddade Viss service saknas
 Centrum blir en parkeringsplats
 För lite aktivitet i centrum



Lekpark



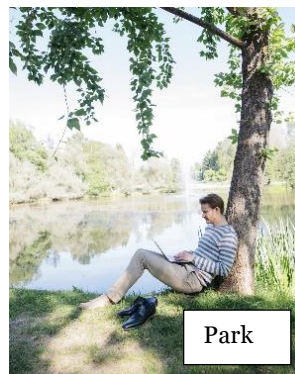
GC-väg



Handel



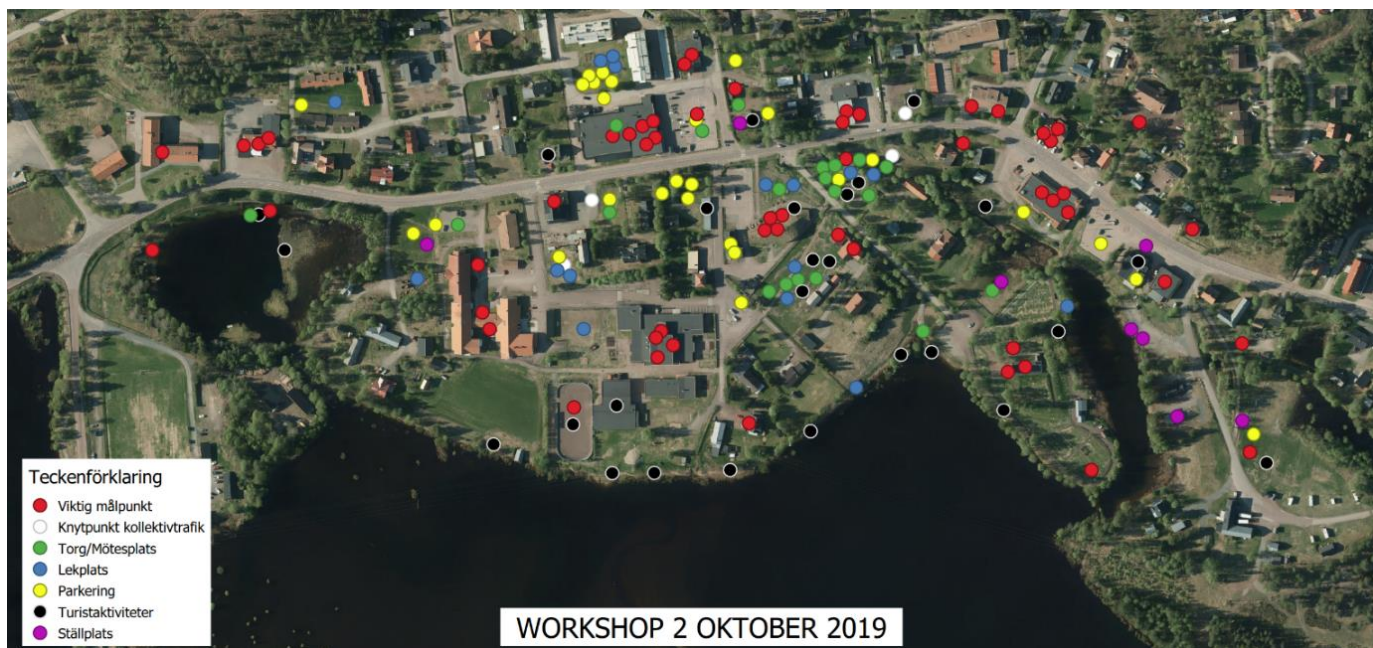
Strandpromenad & lekplats



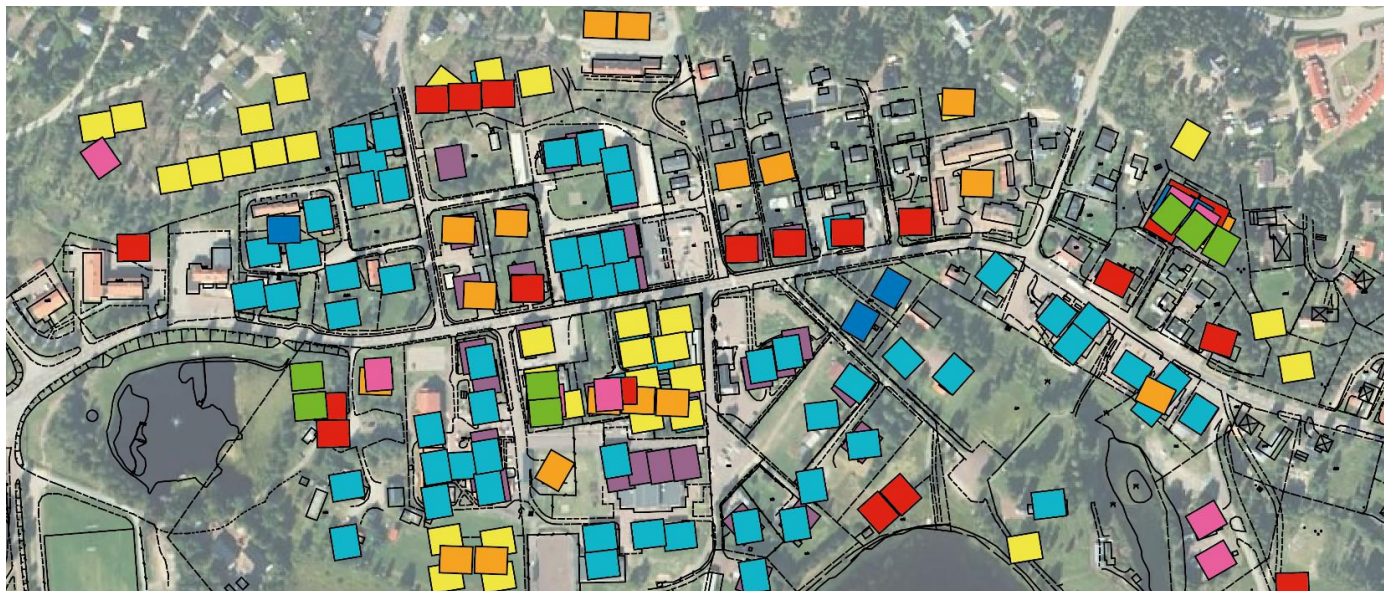
Park



Ny bebyggelse



Under workshopen fick deltagarna markera målpunkter, lämpliga parkeringar med mera på en karta.



Färgerna redovisar respektive grupp utplacerade sockerbitar

Vi den andra workshopen fick deltagarna markera på en karta var det finns viktiga målpunkter samt var det skulle vara lämpligt att placera olika funktioner.

Knytpunkt för kollektivtrafik, ställplatser för husbil, parkeringar torg/mötesplats är några exempel. Nedanför redogörs resultatet från alla åtta grupper.

Rektanglarna motsvarar sockerbitarna som i sin tur motsvarar ett flerbostadshus i tre våningar.

Vissa grupper har placerat på sockerbitarna på platser där det idag redan finns byggnader.

Anledningen till detta kan vara att gruppen vill utveckla verksamheten eller funktionen för platsen/byggnaden eller till och med ersätta befintlig byggnad med nya hus eller lokaler.

Säkrare gångvägar mer belysning

Frågor:

 Vi behöver något
 att göra efter
 skolan!
 en liten broväg/gång
 väg vid bron! ♥

En Fontän.
 Badhus.
 Donken på byn.

Att En skoteräffar ska finnas
 kvar.

Att det ska finnas ett hängsälle.

En större cykelbana Lite
 utanför byn

En större matbutik.

En lag som går till Idre
 jag vill ha en tågresa till Idre

1. En vatten fontän med bänkar runt
 den så att man kan hänga där.
2. Köra saktare i trafiken.
3. Sushibar på byn.

Bas hus
 ställe att hänga på
 McDonalds/Burger King

4.5.2 DIALOG MED UNGDOMAR

Nedan visas exempel på vad eleverna skrivit själva när de skulle svara på vad som behöver förbättras och vad som saknas.

Generellt kan sägas att det efterfrågas möjlighet till en mötesplats, aktiviteter och bättre transporter med cykel.

Det kom också önskemål om specifika butiker eller restauranger.

Det är inte möjligt för kommunen att styra vilka företag som ska etablera sig i Idre men kommunen har däremot verktyg att bädda för etableringar.



Efter besöket på Strandskolan skickade en elev bilder med förslag till projektledaren.

Tabell 3: Sammanställda svar från klass 4-5, uppdelat i vistelse, färdmedel och vad som saknas.



Vistelse

Eleverna svarade att de kunde vistas i centrum antingen på egen hand eller i sällskap av vuxen. De platser de vistades på i centrum var hemma hos någon, fotbollsplan, restaurang, affär/butik, bibliotek, kommunhus. Några brukar även cykla runt i centrum.



Färdmedel

Eleverna svarade att det var enkelt att cykla i centrum men att det var svårt att mötas bl.a. på trottoarer (de ville inte cykla på vägen). Eleverna färdades antingen via bil, buss, cykel eller till fots.



Saknas

Eleverna tyckte att skatepark, cykelvägar, snabbmatskedjor, café, större affärer, parker, lekpark, ute-gym, linbana, simhall saknas. Utöver detta kom synpunkter på att man inte fick bygga bort bykänslan samt att man ville ha sänkta hastighetsbegränsningar på de större vägarna.

Tabell 4: Sammanställda svar från klass 6, uppdelat i vistelse och vad som saknas.



Vistelse

Många av eleverna visades på ICA.



Saknas

Eleverna tyckte att mötesplats, bänkar, cykelpark, badhus, snabbmatskedjor, galleria, affärer, fler parkeringar, laddstolpar för elbilar och gångväg saknas. De vill även ha fler byggnader och bostäder i centrum. På frågan var de ville ha fler butiker svarade de "vid ICA & Systembolaget".

Tabell 5: Sammanställda svar från klass 7-8, uppdelat i vistelse och vad som saknas.



Färdmedel

Eleverna svarade att gång- och cykelvägar behöver utvecklas. Trafiksäkerheten måste bli bättre. Eleverna färdades antingen via bil, buss, cykel eller till fots.



Saknas

Eleverna tyckte att parkering, bullhållplats och skoterled behöver utvecklas. Eleverna tyckte strand, hockeyhall, cykelpark och multirinkar saknas.

5 FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER



Ett levande centrum med attraktiva mötesplatser skapar möjlighet till möten som i sin tur skapar utveckling och kreativitet.

En blandning av funktioner bidrar till ett attraktivt centrum. Funktionerna består främst av bostäder, handel, kultur, aktiviteter och allmänna platser som är behagliga att vistas i.

Gestaltning av det offentliga rummet ger förutsättningar till att handel, restauranger och andra verksamheter vill och kan utvecklas.

Det ska vara en trivsamt miljö och ska vara uppbyggt på ett tydligt sätt så människorna rör sig till de funktioner som de söker.



Plankarta som redogör för möjlig utveckling av Idre centrum



Föreslagen markanvändning är huvudsaklig vilket lämnar utrymme för exempelvis bostäder med enklare verksamhet i markplan.

5.1 MARKANVÄNDNING

5.1.1 KVARTERSMARK

I Idre centrum föreslås markanvändningen att koncentrera centrumverksamhet (handel, service, samlingslokaler och bostäder med mera) kring området mellan Ica och Lodjuret.

På detta sätt skapas en tydlig centrumkärna med hög tillgänglighet för oskyddade trafikanter.

Verksamheter som erfordrar högre tillgänglighet för biltrafik (bilservice, handel, polis/tull med mera) föreslås en något decentraliserad placering i utkanterna av centrum.

Besöksanläggningar (idrottsanläggningar, religiösa anläggningar, hembygdsgård med mera) föreslås också något decentraliserat men i nära anslutning till Idresjön och campingen.

I övrigt föreslås en förtätning av bostäder samt utökning av området för vård för att möjliggöra exempelvis särskilt boende.

5.1.2 ALLMÄN PLATS

Allmän plats föreslås utökas på några ställen för att skapa sammanhängande ytor samt möjliggöra för bussstation, parkeringar och gena gc-stråk.

Vid korsningarna Byvägen-Bergevägen samt Byvägen-Sunnanåt-Västanåt-Foskros föreslås det avsättas allmän plats för lämpliga trafiklösningar.

I något fall har den allmänna platsen lämnat utrymme för bostäder eller besöksanläggningar.

5.2 NATUR OCH REKREATION

5.2.1 GRÖNOMRÅDEN

Mycket av den allmänna platsmarken föreslås att även fortsättningsvis bestå av natur- och parkmark.

Grönområdet kring Kvalptjärn föreslås utökas något samt ges en bättre tillgänglighet i form av anslutning till huvudstråk för gång- och cykel samt strandpromenad. Något som också möjliggör för rundvandring vilket kan öka attraktiviteten.

Såväl området kring kyrkan i öster föreslås fortsättningsvis utgöras av grönområde.

Området har minskat något till förmån för gårdsyta kring prästgården samt ett skoterstråk som ansluter till bränslestationen.

I övrigt föreslås här också en badplats med omklädningsrum för att höja attraktiviteten och rörelsen i området. Även en parkeringsplats föreslås för att öka tillgängligheten.



Allmän plats utökas på några håll för att skapa sammanhängande stråk.

Centralt föreslås en mindre park för spontana möten, lek och rekreation.

De gröna samband som idag finns i Idre föreslås kompletteras och förtydligas med alléer längs genomfart, gatunät och gång- och cykelstråk.

Även vid bilfria ytor och parkeringar föreslås träd för att förstärka den gröna närvaron i centrum.

5.2.2 BADPLATS

För levande centrum krävs människor, aktivitet och rörelse. I Idre finns stor potential i Idresjön där det föreslås en badplats i anslutning till centrum.

Det blir naturlig målpunkt som inbjuder människor till vistelse.

Genom att placera badplatsen centralt så kan oskyddade trafikanter undvika att cykla längs riksvägen för att ta sig till den befintliga badplats som finns utanför Idre.

Samtidigt bidrar det till att fler människor vistas i centrum och gör det möjligt att exempelvis gå att köpa glass efter ett dopp.

På plankartan är badplatsen lokaliserad vid kyrkviken men den kan med fördel placeras längre västerut närmare skolan och idrottsområdet.

5.2.3 SPONTANLEK OCH SPONTANIDROTT

Aktivitet för alla åldrar är en väsentlig parameter i skapandet av ett attraktivt och levande centrum.



Gröna samband förstärks med trädplantering och alléer.



Aktivitet på offentlig plats bidrar till liv och rörelse. Ett fiaspel eller schackbräde i anslutning till busstationen kan förbättra upplevelsen av att vänta på bussen.

I den centralt belägna parken föreslås en aktivitetsyta dit barnen kan gå för att leka.

Men det bör också finnas andra ytor och inslag som spontant kan locka till lek, exempelvis ett fiaspel eller schackbräde.

En lämplig placering kan vara mellan torget och busstationen där människor spenderar tid i väntan på bussen.

I anslutning till bad- och idrottsplats bör det finnas enklare lekobjekt som exempelvis en gung- eller klätterställning.

För de lite äldre kan aktiviteter vara inriktade på idrott exempelvis en basketkorg, en mini-bollplan eller en pumptrack för skateboard, kickbike och inlines.

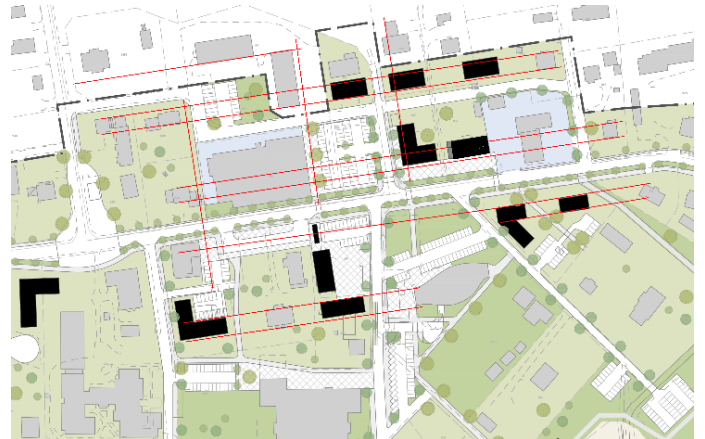
Det är saker som tillfälligt kan placeras på torget för att uppmuntra till aktivitet.

Det bör också anläggas en skate-yta som kan användas för jämnan. En lämplig placering kan vara i anslutning till skolgården, söder om den gamla simhallen.

Där finns god tillgänglighet tack vare föreslagna gång- och cykelvägar, samtidigt som det är i närhet av såväl skola som idrottsplats och badplats.

För de aktiva medborgarna kan området närmast badplatsen inhysa ett utegym.

Det ligger då i närheten av GC-nätet som kan utgöra en lämplig löpslinga, samtidigt som det är möjligt att ta ett dopp efter avslutad träning.



De röda linjerna visar hur ny bebyggelse kan placeras i förhållande till befintlig bebyggelsestruktur

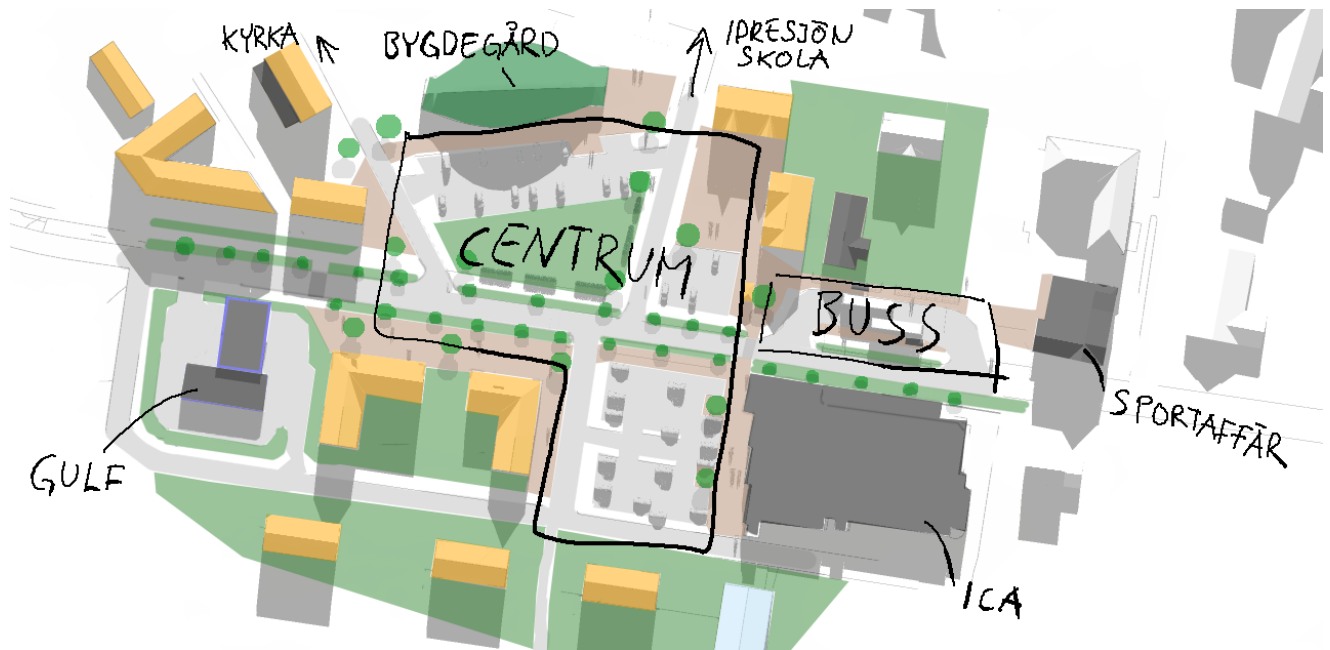
5.3 BEBYGGELSE

I Idre bör tillåtas en något tätare bebyggelse för att öka densiteten av såväl verksamheter som människor.

Även byggnaderna i sig kan tillåtas en större byggnadsyta och volym.



Huskroppar som redovisas i svart är föreslagen förtätande bebyggelse som ska komplettera befintlig bebyggelse- och gatustruktur.

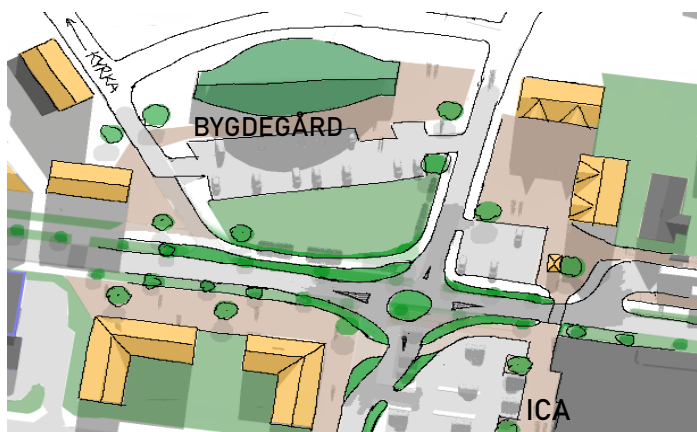


Den nya bebyggelsen ramar in och definierar centrum. Sammanhängande bilfria ytor gör det enkelt att vandra runt. Sträckan runt markeringen är cirka 500 meter och de centralt placerade parkeringsplatserna gör att bilen sällan är längre än 50 meter bort.

Vid förtätning föreslås nya huskroppar placeras och utformas på ett sätt som kompletterar befintlig bebyggelsestruktur.

Att ordna bebyggelsen i ett rutnät har flertalet fördelar. Bland annat skapas en tydlighet som underlättar för besökare att orientera sig i centrum.

Det lämnas också luckor i bebyggelsen så det dels frigörs siktlinjer och dels bevaras utrymme för eventuellt framtida behov av gator eller gång- och cykelvägar.



En alternativ trafiklösning i centrum. En cirkulationsplats kan vara en framtida möjlighet. Förutom att rondellen kan bli ett landmärke som ytterligare definierar centrum, utgör den ett hinder som håller nere hastigheten på biltrafiken genom centrum.

En rutnätstruktur bidrar också till ett effektivt anläggande och nyttjande av infrastruktur i form av gator, fibernät och VA-system.

5.4 GATOR & TRAFIK

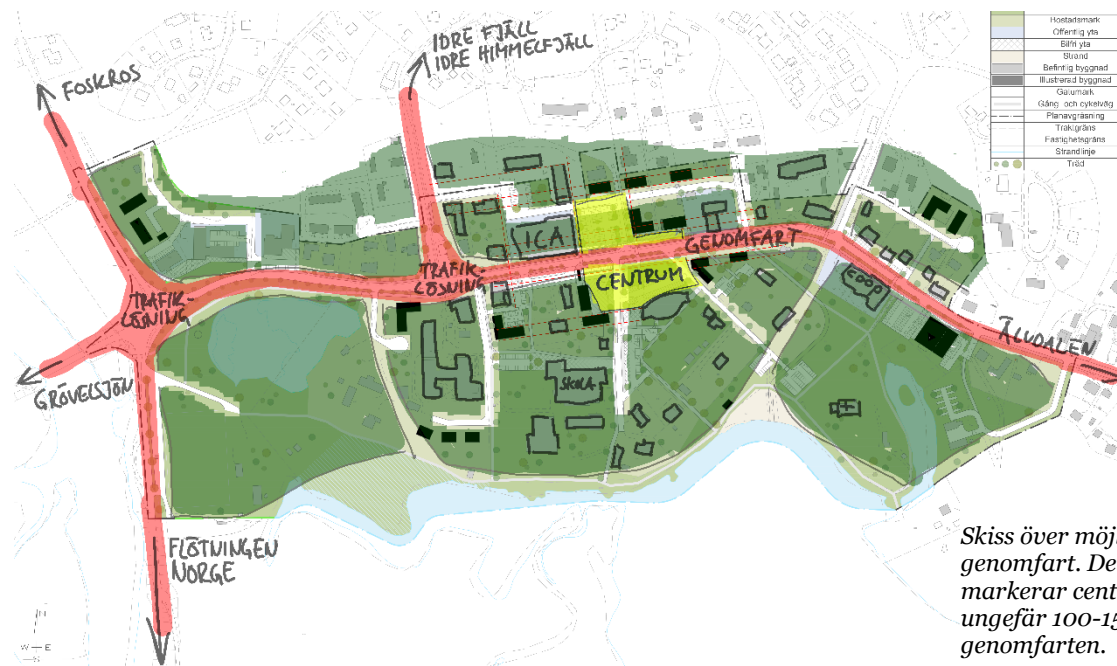
5.4.1 GENOMFART

Genomfarten av riksväg 70 föreslås bibehålla sin dragning genom centrum. För att höja säkerheten och framkomligheten föreslås att flertalet utfarer stängs och att trafiken istället grenas ut via ett fåtal gatuanlutningar.

Där det idag finns stora asfaltsytor i anslutning till vägbanan föreslås att ordentliga och tydliga avfarter anläggs.



Exempel i Trysil på en tydlig passage för oskyddade trafikanter. Nivåskillnad samt färg och mönster i stenvägningen uppmärksammar trafikanterna.



Skiss över möjlig gatustruktur och genomfart. Det gula området markerar centrum som sträcker sig ungefär 100-150 meter längs genomfarten.

Genom att plantera träd och buskar längs genomfarten förtydligas gaturummet samtidigt som det bidrar till en förhöjd trygghet för oskyddade trafikanter som färdas längs en föreslagen gång- och cykelväg som löper parallellt med riksvägen genom centrum.

Utrymmet mellan vägbana och gång- och cykelväg gör också att snövallar som uppstår vid vinterväghållning inte inkräktar på de oskyddade trafikanternas framkomlighet.

Vid korsningen mot väg 1063, Bergevägen, samt vid korsningen väg 1057, Foskrosvägen, väg 1058 mot Grövelsjön och riksväg 70 mot Flötningen, föreslås att avgränsade områden reserveras för framtida trafiklösning.

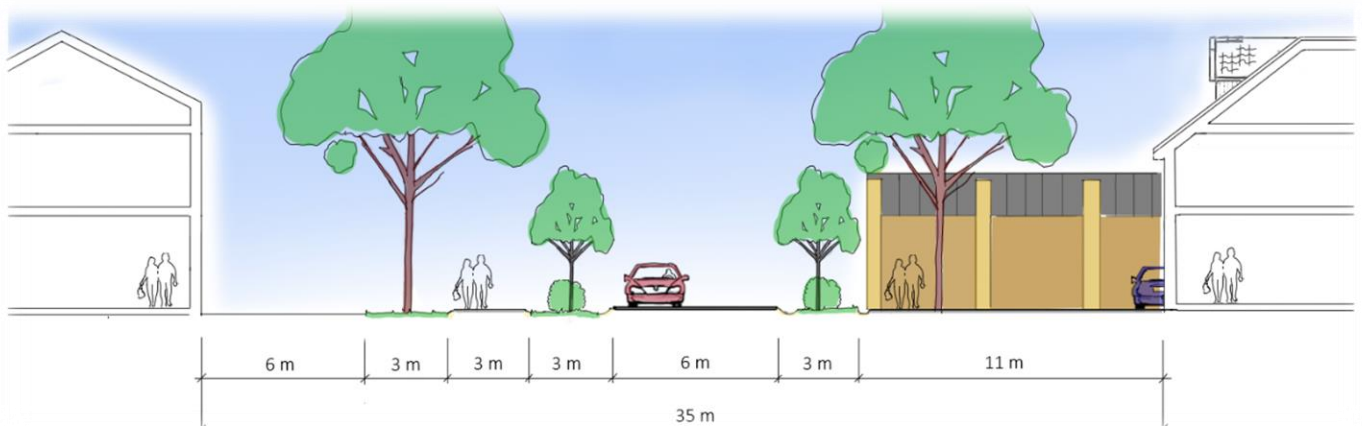
5.4.2 GATUSTRUKTUR

För att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet på riksvägen föreslås att flertalet utfarter stängs. Istället anläggs nya parallellgator som kan avlasta riksvägen och grena ut trafiken.

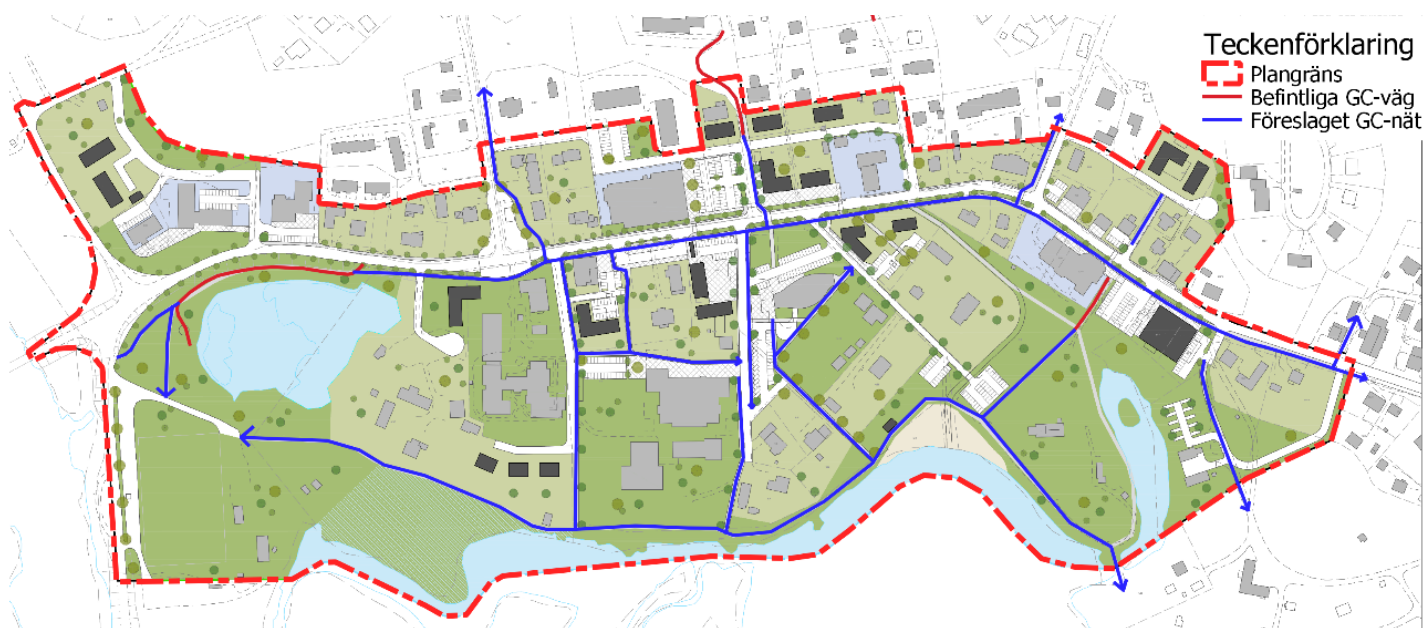
Norr om riksvägen föreslås två nya gator samt förlängning av en befintlig gata. Dessa ligger någorlunda i linje med varandra vilket gör att vid eventuellt behov i framtiden kan de byggas ihop.

En förutsättning för det är att tillkommande bebyggelse anpassas till rutnätsstrukturen och lämnar utrymme för framtida gator.

Söder om riksvägen föreslås två nya gator, dels för att försörja ny bebyggelse väster om Solängsgården dels en ny tillfart till campingen.



Gatusektion strax väster om gulf. I bakgrunden syns befintlig ICA-butik som ligger något närmare vägbana. Det breda gaturummet kan tillåta en högre bebyggelse utan att riskera skugga på motsstående sida. Takfot på ny bebyggelse bör dock inte avvika allt för mycket från ICA-byggnaden för att uppnå ett enhetligt intryck sett från gatan.



Teckenförklaring
- - - Plangräns
— Befintliga GC-väg
— Föreslaget GC-nät

Föreslaget gång- och cykelvägnät

5.4.3 GÅNG- OCH CYKELVÄGAR

På södra sidan av riksväg 70 föreslås en ett huvudstråk för gång- och cykel löpa längs genomfarten.

Det gör det möjligt för oskyddade trafikanter att färdas genom hela tätorten på ett tryggt och säkert sätt.

På lämpliga plaster finns anslutande gång- och cykelvägar som leder till olika målpunkter i centrum och tätorten exempelvis skola, idrottsplats, bostadsområden med mera.

För att öka tillgängligheten till strandområdet föreslås ett gång- och cykelstråk längs strandlinjen med anslutningar till skola, centrum, idrottsområde, camping och kyrka.

Det knyter ihop GC-nätet kring Kvalptjärn vilket möjliggör rundvandring.

5.4.4 PARKERING

Planförslaget föreslår ungefär 125 allmänna parkeringsplatser i anslutning till centrum. Nio av dessa är av lite större storlek för att kunna försörja husbilar.

Vid turisttoppar kan torget öppnas upp och möjliggöra tillfällig parkering om ungefär 20 platser.

Utöver de allmänna parkeringarna finns privata parkeringar om ungefär 125 platser.

Även gräsytan vid hembygdsgården användas som tillfällig parkering vid turisttoppar och försörja ungefär 30-40 platser.



Parkeringar i anslutning till centrum. Rosa ytor avser allmänna parkeringsplatser och röda ytor avser privata.



Perspektiv över föreslagen busstation. Vy från det föreslagna torget och sportaffären skymtas i bakgrunden. En lämplig plats för en fontän eller staty samt ett fiaspel eller schackbräde.

Detta ger en total kapacitet på 250 parkeringsplatser, 300 vid turisttoppar, i anslutning till centrum.

Utöver det finns parkeringsmöjligheter i anslutning till coop i öster, ungefär 75 platser, och poliser i väster, ungefär 45 platser.

Längs nya gator finns det också möjlighet att anlägga parkeringsfickor för att uppnå ytterligare kapacitet.

5.4.5 KOLLEKTIVTRAFIK

I centrum föreslås en tydlig busstation för trafik mot såväl norr som söder.

Detta för att skapa en tryggare och säkrare bussangöring som förbättrar möjligheten att resa till och från Idre med buss.

I anslutning till busstationen föreslås en mindre byggnad med offentlig toalett samt vilorum för chaufförer.

Även en parkering för hämtning och lämning föreslås i nära anslutning.

5.4.6 SKOTERTRAFIK

Skotertrafikens närvaro är en del av livet i en fjällnära by som Idre. Genom att inkludera skotern i centrumlivet förstärks fjällkänslan i centrum.

Att strukturera ett tydligt stråk till och från tankstället, med hastighetsreglering och skyltning, kan förhoppningsvis etablera ett sunt och hänsynsfullt beteende och stävja buskörning.

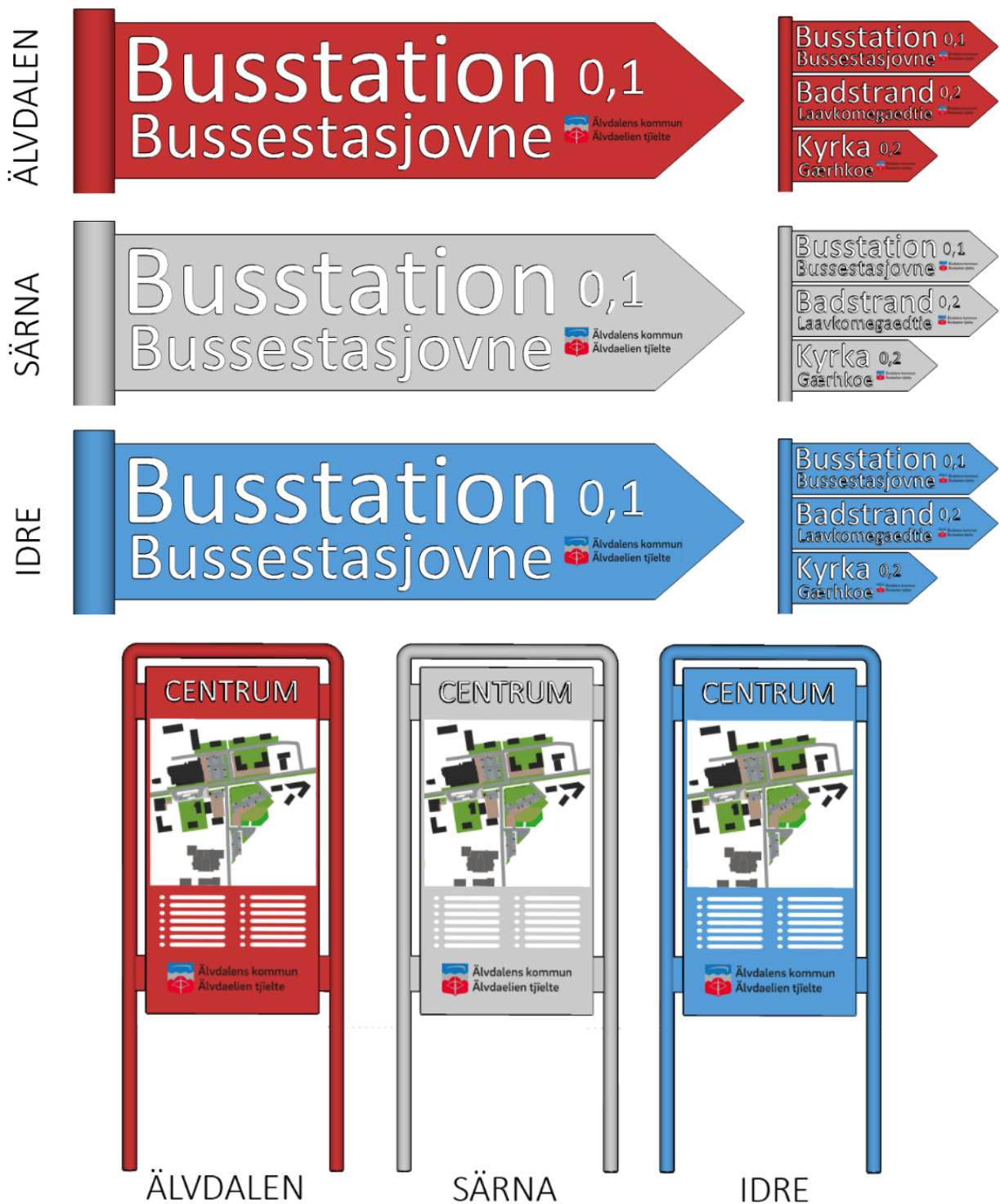
Skoterparkering i nära anslutning bjuder in skoterförare i centrum samtidigt som det blir ett intressant inslag för övriga besökare.



Illustrerad skoterled från tankstället ner bakom prästgården och vidare mot Idresjön.



Vintertid kan gräsytan vid hembygdsgården användas som skoterparkering.



Förslag till enhetliga orienteringsskyltar

5.5 ARKITEKTUR OCH GESTALTNING

5.5.1 ORIENTERINGSSKYLTAR

I ett attraktivt och inbjudande centrum bör det vara enkelt att orientera sig och det är därför viktigt att skapa tydlighet för besökare.

Både i den fysiska miljön men också med hjälp av vägvisning och överblickbarhet i form av orienteringsskyltar och centrumkarta.

Ovan föreslås en enhetlig centrumskyltning i kommunens centralort och två större tätorter. Dessa bör användas uteslutande i centrum för att ytterligare definiera centrum.

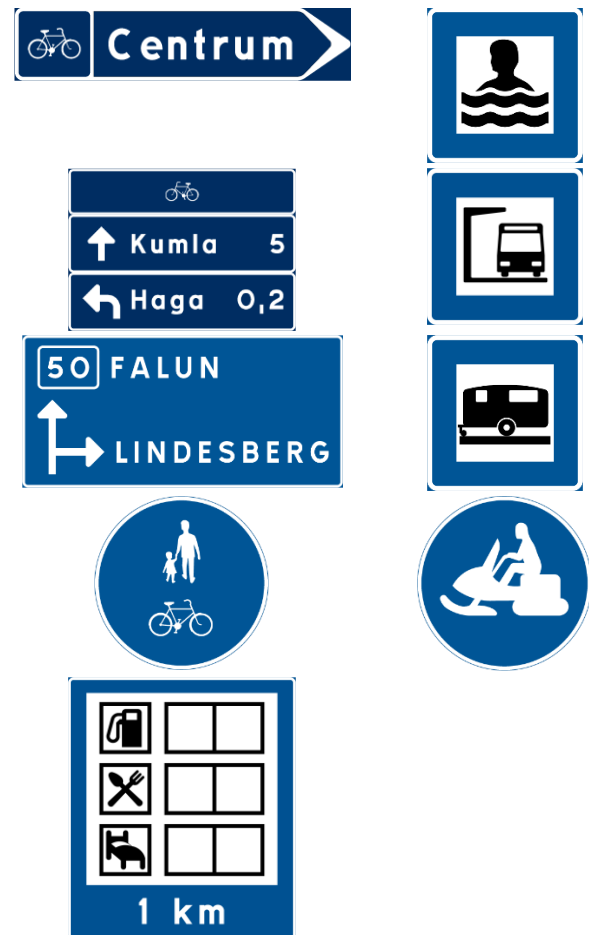
Orienteringsskyltar behövs även i övriga tätorten men där kan de ges lite mer neutral utformning.



Exempel på en lämplig placering av orienteringsskylt som hänvisar till kyrka, badplats och busstation. För turister kan det också skyltas mot exempelvis Stådjan eller Grövelsjön.



Exempel på orienteringsskyltar i Mora centrum.



Exempel på vägmärken som kan öka tydligheten i centrum.



Byvägen 30 är en äldre byggnad från tidigt 1900-tal som idag inhyser en restaurang.

5.5.2 BYGGNADER

Det är inte lätt att hitta någon utpräglad arkitektonisk identitet för Idre.

Vid workshoparna har det framkommit att Idre har mer gemensamt med Norge och Härjedalen än med siljanområdet.

Ny bebyggelse föreslås i huvudsak uppföras i naturliga material som trä och sten. Sadeltak är att föredra av såväl tekniska som karaktäristiska skäl.

Byggnadshöjder bör inte avvika avsevärt från befintlig bebyggelse och bör begränsas till 6–7 meter i takfot

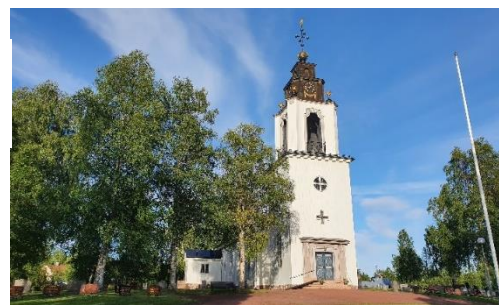
Längre sammanbyggnader bör undvikas för att bibehålla en luftighet och siktlinjer mellan huskropparna.

För att säkerställa en god gestaltning bör gestaltungsprogram upprättas i samband med nya detaljplaner i centrum.



Bygdegården med sina organiskt formade torvtak ritades av Murman Arkitekter och stod klart 2001.

Idre kyrka uppfördes 1933



På fjället finns flertalet nybyggda robusta timmerbyggnader. Att tillåta liknande karaktär på byggnader i centrum kan bidra till att stärka anknytningen mellan Idre centrum och fjällanläggningarna.



Större fönsterpartier kan med fördel spröjas för ett mer gemytligt och småskaligt intryck.



Obehandlade träfasader kan ges olika utformning och de blir vackrare med tiden.



Arkitekturen kan hitta inspiration i de samiska kåtorna.



Skiffer är ett naturligt takmaterial som lämpar sig väl i fjällmiljö



Alternativa former och fönstersättningar kan tillåtas för att skapa kontraster i bebyggelsen.



Längs gång- och cykelvägar ska buskar och träd trimmas för att möjliggöra visuell kontakt med bostäder och förbipasserande trafik.

5.5.3 BELYSNING OCH TRYGGHET

För att skapa ett levande centrum måste människor känna trygghet att vistas där. Det gäller såväl ljusa sommarkvällar som mörka vintermorgnar.

Trygghet och säkerhet är därför viktiga parametrar vid utformning av offentliga platser i centrum.

Trygghet handlar om individens upplevelse av en plats medan säkerhet handlar om den faktiska risken.

En person kan känna otrygghet även fast den vistas på en plats där risken att bli utsatt för ett brott är låg.

Öppna platser där man kan se andra människor och själv bli sedd upplevs ofta som tryggare än platser där sikten är dålig och det är svårare att överblicka omgivningen.

Det är därför viktigt att beakta siktlinjer och skuggbildningar vid utformning av offentliga platser och regelbundet trimma buskar och träd.

För att höja tryggheten ytterligare kan man nyttja belysning på olika sätt.

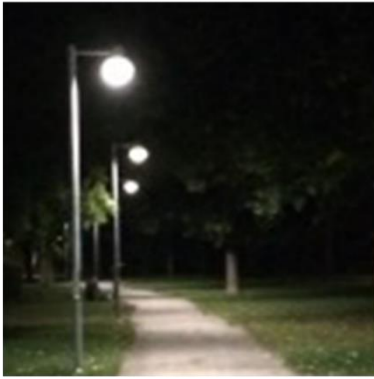
Hur en plats är belyst har inverkan på såväl tryggheten som säkerheten. Dessutom kan ljus som kastas på buskar, träd, fasader och statyer skapa livfulla och intressanta intryck i centrum.

Belysning av genomfartens vägbana kan ges ett gult ljus som markering för att uppmärksamma trafikanter och skapa bättre tydlighet.

Vid belysning av gång- och cykelvägar sätts belysningspunkterna lägre för ett mer intimt och tryggare intryck.



Lysande former som ger ett värmande intryck samtidigt som de kan bli föremål för spontan lek.

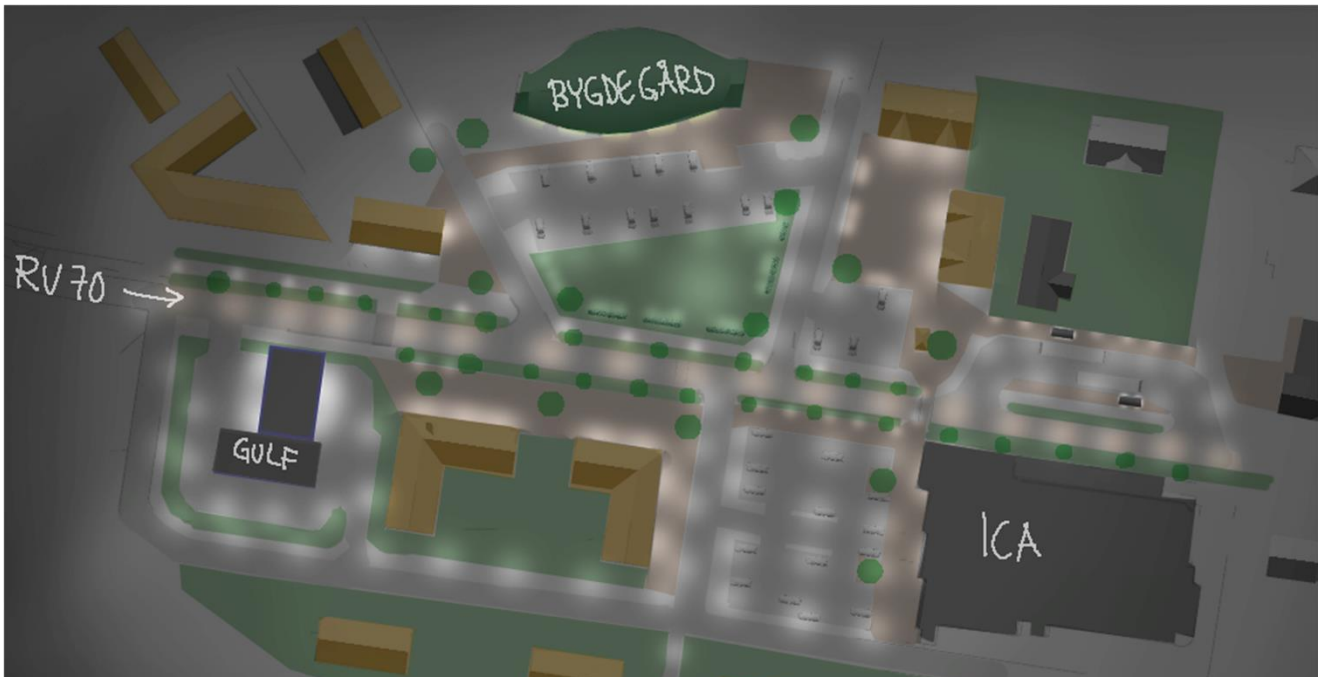


Längs gång- och cykelvägar och vid passager över riksvägen är ljuset vitt och belysningspunkterna sitter lägre för bättre trygghet.

En lysande ren i den centrala parken ger ett varmt och intressant intryck som skapar associationer till fjället och rennäringen.



I anslutning till bilfria ytor kan lägre belysningspunkter användas.



Exempelbelysning i centrum.



Över genomfartens vägbana sitter belysningspunkterna högre med gult ljus. Det gula ljuset skapar kontrast som markerar tung trafik.

En fontän vid torget bidrar till rörelse och med belysning skapas ett spännande intryck.



Träd och buskar som belyses underifrån ger ett livfullt intryck.

5.5.4 OFFENTLIGA PLATSER

Utformning på de offentliga platserna skall grundas på att människor vistas där. Att underlätta för drift och skötsel är såklart också en viktig parameter men den får inte inkräkta på upplevelsen av platsen.

I ett levande centrum där människor vill vistas finns aktiviteter, spontana sittplatser, vatten och grönska, sevärdheter med mera.



En lekplats ett barnvänligt alternativ som ger liv och rörelse.

Bilfria ytor och parkmiljön skall vara mer än bara hårdgjort underlag och gräsmattor. För ett gemytligare intryck krävs en variation i stenläggning och användandet av olika material och former.

Om kullersten används så skall det också finnas stråk med slätt underlag för bättre tillgänglighet och möjlighet till spontanidrott i form av skateboard och kickbike.

Parkmiljön behöver såväl buskar som rabatter och blomlådor. En staty med historisk anknytning kan också vara ett intressant inslag. Vintertid kan snöskulpturer byggas.



Schackspel lockar till aktivitet och åskådning.



Möjlighet till spontanidrott uppmuntrar till fysisk aktivitet samtidigt som det är något som kan locka åskådare.



För att uppmuntra besökare att uppehålla sig i centrum krävs ett utbud av bänkar och spontana sittplatser.



I Borlänge finns Jussi Björling som en sjungande staty.



Vatten attraherar människor och kan inbjuda till spontan lek. Med en fontän skapas rörelse.



Sittbänkar kan finnas i olika utformning men bör för bättre tydlighet ges en enhetlig färgsättning.



För att uppmuntra till cykling bör det finnas strategiskt placerade cykelparkering. Förutom att det förbättrar tillgängligheten för cyklister synliggör det också cyklingen som ett transportmedel.



En offentlig cykelpump med möjlighet att ladda el-cyklar är också ett sätt att uppmuntra till cykling.



Flyttbara blomlådor kan användas som avskärmning och möjliggör en förändring på bilfria ytor och torget.

6 FORTSATT PLANERING



6.1 FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN

Centrumutvecklingsplanen ligger till grund för arbetet med den fördjupande översiktsplanen för Idre.

Den fördjupade översiktsplanen kommer inkludera ett större geografiskt område och blir ett planeringsunderlag för kommande hantering av mark- och vattenanvändningen i Idre.

Både centrumutvecklingsplanen och den fördjupande översiktsplanen hjälper till att identifiera lämpliga utvecklingsområden.

Förslag på åtgärder som framkommer i centrumutvecklingsplanen behöver inte endast inkludera den geografiska avgränsningen som har identifierats i planen.

Centrumutvecklingsplanen kan sättas i ett större perspektiv och åtgärder som görs i centrum kan komma påverka Idres omnejd.

Den fortsatta planeringen inkluderas av att sätta planens innehåll i ett helhetsperspektiv. För att på så sätt undersöka hur planen påverkar både Idre centrum men också övriga delar av Älvdalens kommun.

6.2 NYA DETALJPLANER

Vissa delområden i Idre centrum kan komma leda till nya detaljplaner och detaljplaneändring för redan befintliga detaljplaner för att på så sätt utveckla ett sammanhållet och fungerande centrum.

6.3 GENOMFART

Centrumutvecklingsplanen fokuserar inte bara på om- och nybyggnationer utan också vilka förbättringsåtgärder som krävs trafikmässigt.

Byvägen (riksväg 70) som går genom centrum har förbättringspotential när det gäller utformning och säkerhet.

Fortsatt planering för vägen inkluderar en ÅVS (åtgärdsvalsstudie) följt av en vägplan. Kommunen kommer tillsammans med Trafikverket diskutera den fortsatta planeringen för vägen.

Förslag på åtgärder som framkommit i centrumutvecklingsplanen ska vidarebefordras i planer för riksväg 70, där Idre centrum ingår.

Idre centrum inklusive sträckan till flygplatsen och upp mot fjällanläggningarna ingår nu i åtgärden "Kringelfjorden-Idre" i transportinfrastrukturplanen.

Enligt uppgifter från Trafikverket planeras vägplan 2023 och ÅVS är beställd för 2021-22.

6.4 PARKERINGSNORM

Planen har också identifierat att parkeringslösningar i centrum måste utvecklas. Planen ger förslag på placering för nya parkeringsplatser och parkering som kan skifta användning beroende på säsong och behov.

Centrumutvecklingsplanen har påvisat behovet av en parkeringsnorm. På så sätt säkerställs att det tillkommer lämpligt antal parkering vid nybyggnationer av exempelvis bostäder och handelslokaler.

6.5 GESTALTNINGSPROGRAM

För att säkerställa en god gestalning och arkitektur finns behov av att ta fram gestaltningsprogram.

Gestaltningensprogram kan tas fram i samband med nya detaljplaner alternativt ett övergripande program för hela centrum.

Vid genomförande kan kommunen sedan teckna exploateringsavtal som ålägger exploatörer att följa riklinjerna i gestaltningsprogrammet.

6.6 SKÖTSELPLANER

För att säkerställa att de offentliga platserna bibehåller sitt värde över tid krävs kontinuerlig och ordentlig skötsel.

Genom att upprätta skötselplaner blir det tydligare hur och när saker skall göras samt vem som har ansvar för att det sker.



7 GENOMFÖRANDE

Efter samråd skall en workshop hållas angående genomförandet av planen. Efter den workshopen kommer detta kapitel att färdigställas.

Förslag på åtgärder planeras delvis genomföras i samband med centrumutvecklingsplanen. Vissa åtgärder kan komma leda till nya detaljplaner.

Mer långsiktig planering vidarebefordras till den fördjupande översiktsplanen och andra planer. En viktig del i centrumutvecklingen är att planera och budgetera medel.

Förändring av den fysiska strukturen är en process över tid. För detta krävs en prioriteringslista och planering av fördelning av åtgärder över tid.

Genomförandet av planen inkluderar åtgärder med teknisk, ekonomisk, rättslig eller administrativ karaktär. Det kan bland annat handla om teknisk försörjning och fastighetsrättsliga åtgärder.

Huvudaktör för exploateringsprocessen är markägaren och kommunen. På de platser som inte ägs av kommunen krävs ett genomförandeavtal.

Olika typer av genomförandeavtal är exploateringsavtal och markanvisningsavtal. Ett exploateringsavtal är ett avtal om genomförande mellan en kommun och en byggherre eller en fastighetsägare avseende mark som inte ägs kommunen.

Här ska kommunen anta riktlinjer som anger utgångspunkter och mål. Ett exploateringsavtal tecknas ofta i samband med en detaljplans genomförande.

Ett markanvisningsavtal innebär en överenskommelse mellan en kommun och en byggherre som ger byggherren ensamrätt att förhandla med kommunen om överlåtande eller upplåtande av ett kommunalägt markområde för bebyggelse. Detta under en begränsad tid och under givna villkor.

PLAT S	ÅTGÄR D	TI D	ANSVA R	KOMMENT AR

