



Älvdalens kommun
Älvdaelien tjjelte

CENTRUMUTVECKLINGPLAN FÖR IDRE KYRKBY

ANTAGANDEHANDLING 12 januari 2021



CENTRUMUTVECKLINGSPÅN FÖR IDRE KYRKBY

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 (Om inte annat anges)

Foton: Älvdalens kommun och Ramboll (Om inte annat anges)

Omslag: Visualisering av agnasARK

SAMMANFATTNING

Denna centrumutvecklingsplan är en del i arbetet med en fördjupad översiktsplan över Idreområdet. Syftet är att identifiera vilka tillgångar och möjligheter som finns i Idre centrum 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 workshoppar i Idre centrum. Markägare, verksamhetsutövare, politiker och allmänhet har bjudits in för att samla olika perspektiv på utmaningar och möjligheter.

Utöver reflektionsvandring och workshops har kommunen även genomfört två besök vid grundskolan i Idre. Efter det första samrådet tog Kommunbyrådet initiativ till ett dialogmöte på bygdegården i Idre. Det följdes upp av ytterligare en träff och tillsammans mynnade det ut i att kommunen valde att revidera planen och ställa ut den igen på ett nytt samråd.

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 kortfattat hur planen skall genomföras.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning	2
1 Inledning	5
1.1 Bakgrund	5
1.2 Planens syfte	5
1.3 Utgångsläge	6
1.4 Geografisk avgränsning	6
1.5 Styrdokument	6
2 Metod	10
2.1 Reflektionsvandringar och workshop	10
2.2 Dialog med ungdomar	11
2.3 Centrumutvecklingsgrupp	11
3 Analys och Förutsättningar	12
3.1 Pågående markanvändning	12
3.2 Natur, Kultur och rekreation	13
3.3 Bebyggelsestruktur	14
3.4 Gator och Trafik	14
3.5 Hälsa och säkerhet	16
3.6 Lokal viljeinriktning	16
4 Förslag på åtgärder	22
4.1 Markanvändning	23
4.2 Natur, Kultur och Rekreation	23
4.3 Bebyggelse	26
4.4 Gator & Trafik	26
4.5 Arkitektur och Gestaltning	30
5 Planens konsekvenser	40
5.1 Miljökonsekvenser	40
5.2 Ekonomiska konsekvenser	40
5.3 Sociala konsekvenser	40
5.4 Fastighetskonsekvenser	41
6 Fortsatt planering	41
6.1 Fördjupad översiktsplan	41
6.2 Nya Detaljplaner	41
6.3 Genomfart	42
6.4 Parkeringsnorm	42
6.5 Gestaltningprogram	42
6.6 Skötselplaner	42
7 Genomförande	42

1 INLEDNING



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 attraktivitetsanalys¹. 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 belyser översiktsplanen att centrumutveckling bör hanteras mer ingående i en fördjupad översiktsplan över Idre.

I november 2018 antog kommunstyrelsen en projektplan² för ett centrumutvecklingsarbete i Idre. Det skulle sedan utgöra underlag för den fördjupade översiktsplanen. Arbetet med centrumutvecklingsplanen drog igång under våren 2019.



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.

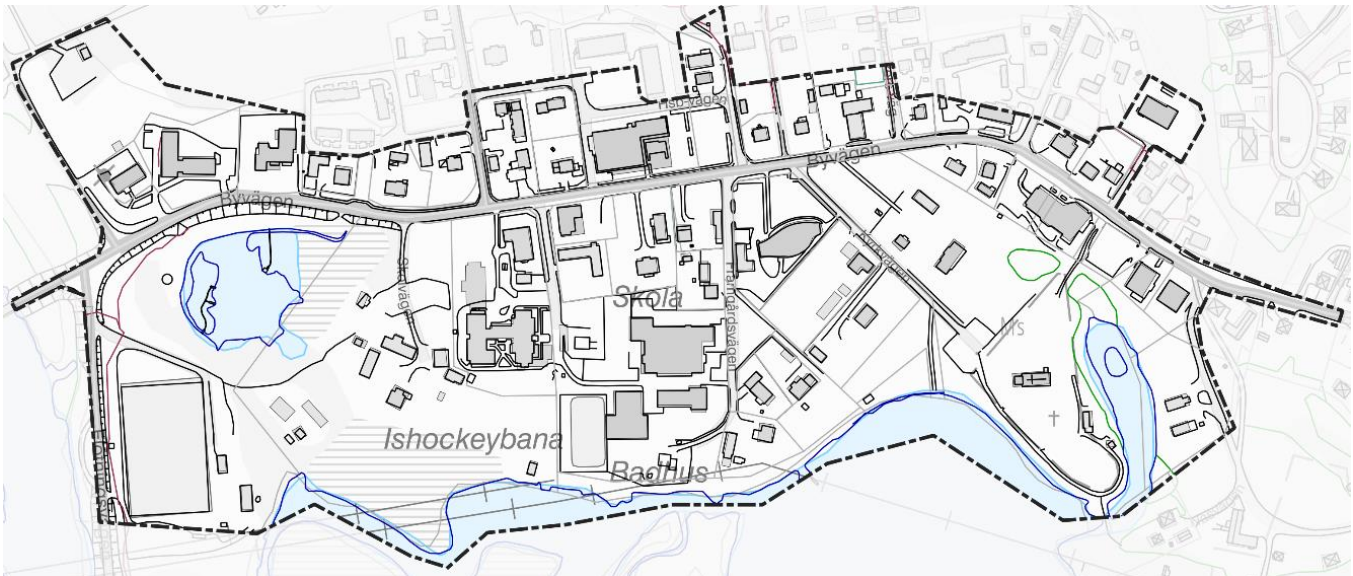
Detta för att skapa en gemensam målbild att utgå ifrån vid såväl medborgardialoger och politiska diskussioner som vid kommunal samhällsplanering och bygglovsprövning.

Planen ska även i viss mån hantera frågan om finansiering och genomförandet av åtgärderna. För genomförandet av planen finns ingen budget avsatt.

Genomförandet kommer att styras av en rad efterföljande politiska beslut, exempelvis i form av detaljplaner och investeringsbudget.

¹ Vareide & Granholm - Regional analys för Älvdalen 2016

² ÄK - Projektplan: CENTRUM-, PLATS- och DESTINATIONSUTVECKLING
Underlag till fördjupad översiktsplan Idre 2018



1.3 UTGÅNGSLÄGE

Idre tätort är utpekad som kärna för permanentbebyggelse och service i det norra distriktet. Orten är en viktig nod för boende och framtida utveckling av besöksnäringen i området.

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

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.

1.3.1 HÅLLBARHETSPERSPEKTIV

En utgångspunkt i planeringen av Idre centrum är strävan efter en hållbar utveckling. Det innebär att vi ska tillfredsställa dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov.

En hållbar utveckling bygger på tre dimensioner av hållbarhet:

- ekologisk hållbarhet
- ekonomisk hållbarhet
- social hållbarhet

För att säkerställa kommande generationers möjligheter är det viktigt att särskilt beakta barn- och ungdomsperspektivet vid en utveckling av Idre centrum.

Idre är sedan några år tillbaka med i utvecklingsprojektet SITE. Projektet har fokus på att skapa hållbara destinationer och är ett samarbete mellan Sälen, Idre, Trysil och Engerdal. Vid en utveckling av Idre centrum är därför hållbarhet för turismen en naturlig del att beakta.

1.4 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 en genomfartslösning.

1.5 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 genomförande.

1.5.1 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 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.



17 globala mål i Agenda 2030

Utveckling av Idre centrum berör främst mål 11- Hållbara städer och samhällen samt mål 3-God hälsa och välbefinnande. Men även mål 9-Hållbar industri, innovation och infrastruktur samt 12-Hållbar konsumtion och produktion kan i viss mån beröras vid en utveckling av ett levande centrum.

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.



Sveriges 16 miljö kvalitetsmål

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.

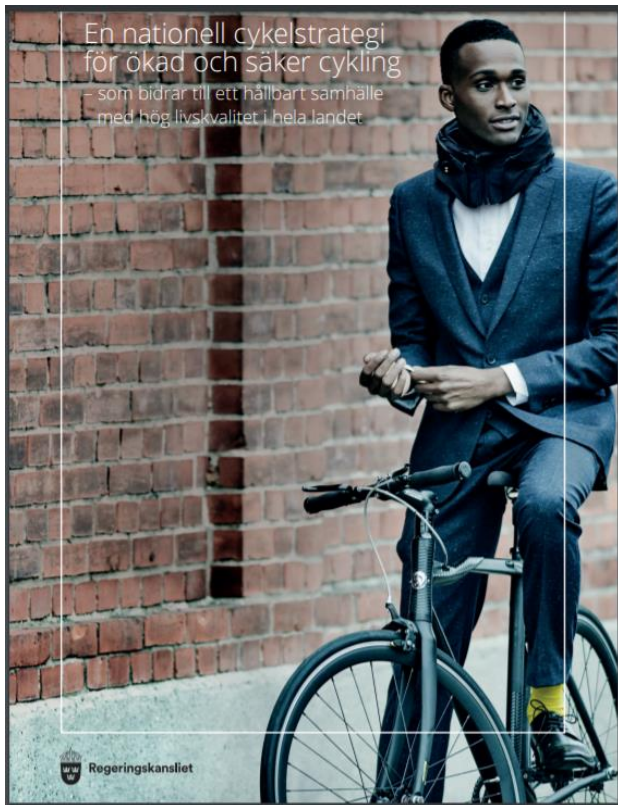
Nationell strategi för ökad och säker cykling 2017

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 miljöpåverkan 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.



1.5.2 REGIONALA

Dalastrategin

Dalastrategin 2030 – tillsammans för ett hållbart Dalarna antogs i juni 2021 och är en regional utvecklingsstrategi (RUS). Det är en övergripande strategi för det gemensamma regionala utvecklingsarbetet i Dalarna, och innehåller mål och prioriteringar fram till 2030.

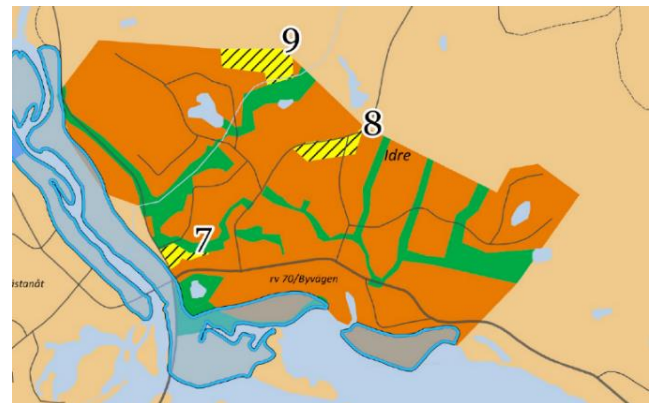
Strategin beskriver hur insatser inom tre områden, ett klimatsmart, ett konkurrenskraftigt och ett sammanhållet Dalarna, tillsammans ska bidra till det övergripande målet om ett hållbart Dalarna med utvecklingskraft i alla delar av länet.

Den regionala utvecklingsstrategin ligger bland annat till grund för 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 Särnaheden och Idre ligger med som en åtgärd 2026.



Utdrag ur översiktsplanens mark- och vattenanvändningskarta över Idre tätort.

1.5.3 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 laggivning.

I den finns bland annat ett ställningstagande om att satsa på sammanhängande gång- och cykelvägnät i bebyggelsekärnorna Älvdalen, Särna och Idre. Det finns även tre nya områden för bostäder redovisade i Idre.

Lokalförsörjningsstrategi med fastighetsplan

Lokalförsörjningsstrategin 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

Energi- och klimatstrategin, som är under framtagande, har ett övergripande syfte att minska kommunens energiförbrukning och negativa klimatpåverkan.

Relevanta frågor kan vara att underlätta för hållbara transporter eller att ställa energi- och klimatkrav på exploitörer 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 som trygghetsboende, särskilt boende samt enklare boende för säsongarbetare.

Bostadsförsörjningsprogrammet antogs av Kommunfullmäktige i september 2020.

Kommunal plan för avfallsförebyggande och hållbar avfallshantering

Avfallsplanen avses vara samordnad mellan kommunerna i Dalarna. Den är tänkt att skapa gemensam plattform för Dalarnas utveckling inom avfallshantering. Planen syftar till att utveckla en miljö- och serviceinriktad avfallshantering utifrån EU:s avfallshierarki, avfallstrappan.

Genom långsiktigt arbete ska Dalarna förbättra sin position i avfallstrappan. I planen sammanfattas vägen dit i nio övergripande mål.



Avfallstrappan redogör fem principer för en hållbar avfallshantering.



Kartbild från workshop i Idre. Bilden redovisar utrymme för skyddade trafikanter (rött) och oskyddade trafikanter (blått). Den streckade linjen visar genomförd reflektionsvandring och stjärnorna är olika målpunkter.



Workshop på Idre bygdegård.

2 METOD

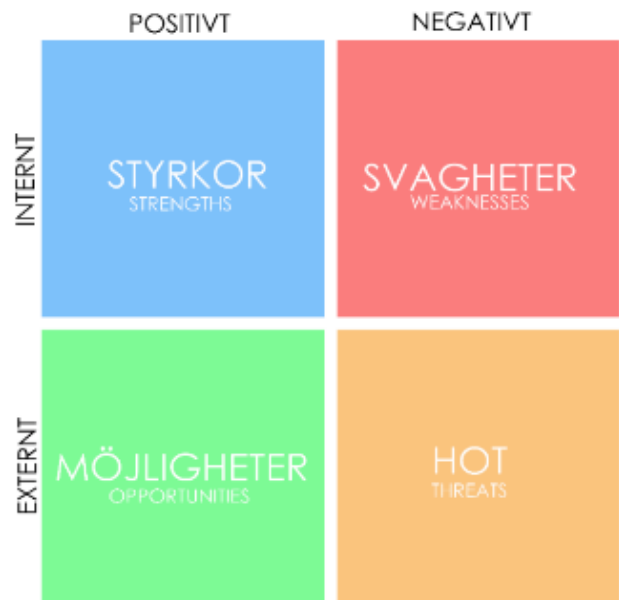
2.1 KOMMUNICERING

Under framtagande av centrumutvecklingsplanen har kommunikering skett i form av annonsering i Fjällposten inför workshop och reflektionsvandringar. Information har även funnits på kommunens hemsida och Facebook.

De berörda fastighetsägarna har fått skriftlig inbjudan hemskickade. Efter den första träffen utökades planområdet till att innefatta fler fastigheter vilket gjorde att dessa endast fick en skriftlig inbjudan till den andra träffen.

2.2 REFLEKTIONSVANDRINGAR OCH WORKSHOP

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



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

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

På så sätt har det skapats en bred bild av vilka frågor som bör belysas i centrumutvecklingsplanen.

Under workshopen gick grupper om 5-10 personer 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, säsongsarbetarens, 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.

2.3 KOMMUNBYRÅD

Efter det första samrådet tog Kommunbyrådet initiativ till dialogmöte i Idre bygdegård. Planen presenterades och diskuterades och mötet följdes upp av ytterligare en träff.

De två mötena mynnade ut i att kommunen valde att revidera planen för att sedan ställa ut den på samråd igen.



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

2.4 DIALOG MED UNGDOMAR

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

Syftet med dialogen har främst varit att så tidigt som möjligt fånga upp barn- och ungdomsperspektivet, och samtidigt skapa förståelse och ökat intresse för stadsbyggnadsprocessen.

Demokratisamordnaren i Älvdalens kommun anordnade besök på Strandskolan i Idre där

eleverna i klass 4-6 fick tillfälle till kunskapsutbyte gällande centrumutvecklingsplanen.

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

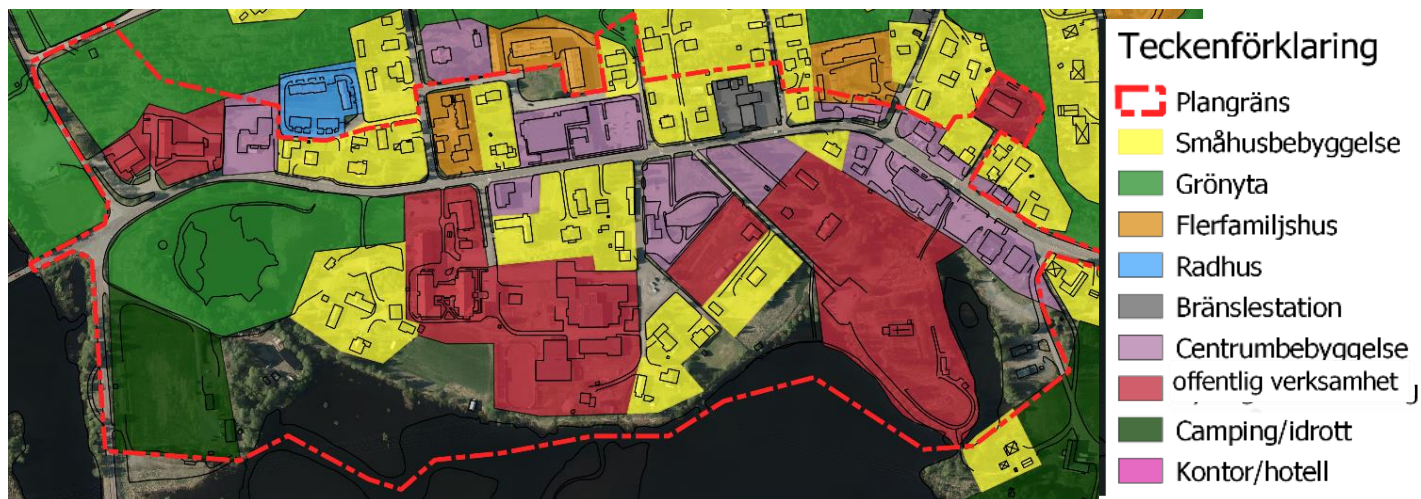


Utdrag ur presentation från Strandskolan. Bilderna redogör ett exempel på varför det behövs planering i den fysiska miljön.

2.5 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.



Bebyggelse och funktioner i Idre

3 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.

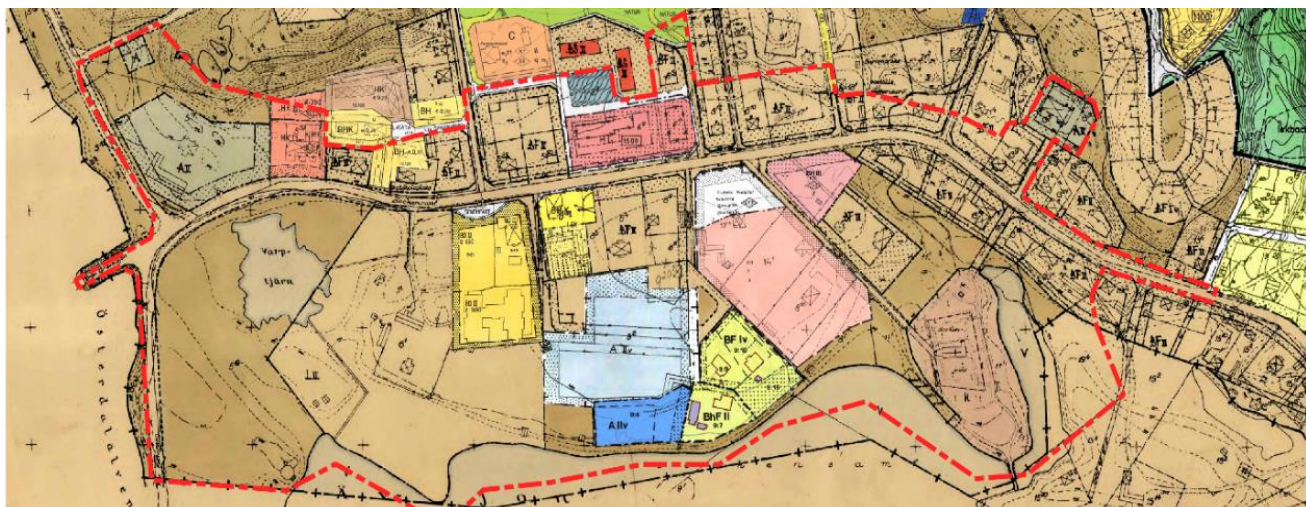
Planerna har inte alltid genomförts i sin helhet och på flera håll stämmer inte markanvändningen överens med planens syfte.

Flertalet av planerna måste därför ses över och ersättas med nya planer. Denna centrumutvecklingsplan är tänkt att vara vägledande för fortsatt planering.

3.1 PÅGÅENDE MARKANVÄDNING

3.1.1 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.



Gällande detaljplaner i Idre centrum. Röd linje avser ungefärlig plangräs för centrumutvecklingsplanen.



Allmän plats i detaljplaner i Idre centrum.

3.1.2 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.

3.1.3 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.

3.2 NATUR, KULTUR 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.

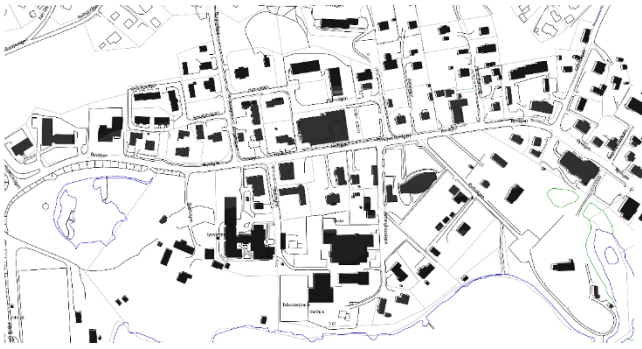
Öster om kyrkan finns ett område av våtmark som enligt uppgifter är välbesökt av såväl fåglar som fågelskådare. Området är svårframkomligt och kan eventuellt utvecklas i form av spänger för promenad eller fågelskådning.



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.

3.2.1 KULTURMILJÖ

I Idre finns inslag av kulturmiljöer och då främst området kring kyrkan och prästgården. I kommunens översiktsplan finns en generell inriktning att värdefulla kulturmiljöer skall bevaras och i möjlig utsträckning levande- och tillgängliggöras. Vid fortsatt planering utgör det ledorden för den hänsyn som skall tas till kulturmiljön.



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.

3.3 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 svårläst struktur med låg tydlighet.

3.4 GATOR OCH TRAFIK

3.4.1 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 rutnätstruktur som kan vara lämplig att bygga vidare på.

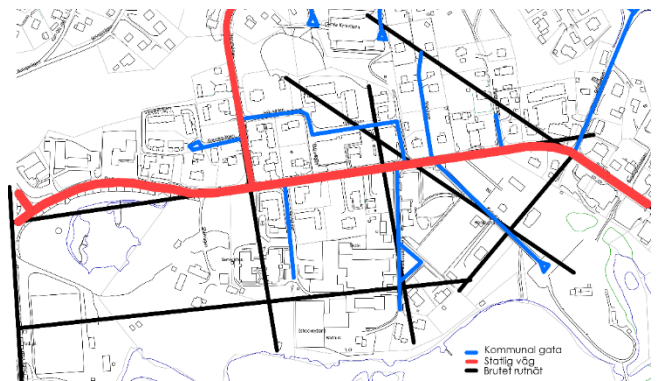
Idag saknas det ordentliga gång- och cykelvägar i Idre centrum men det finns goda möjligheter att skapa gena stråk som kan bidra till minskad rörelse av oskyddade trafikanter längs riksvägen och en ökad andel hållbara resor och transporter.

3.4.2 PARKERING

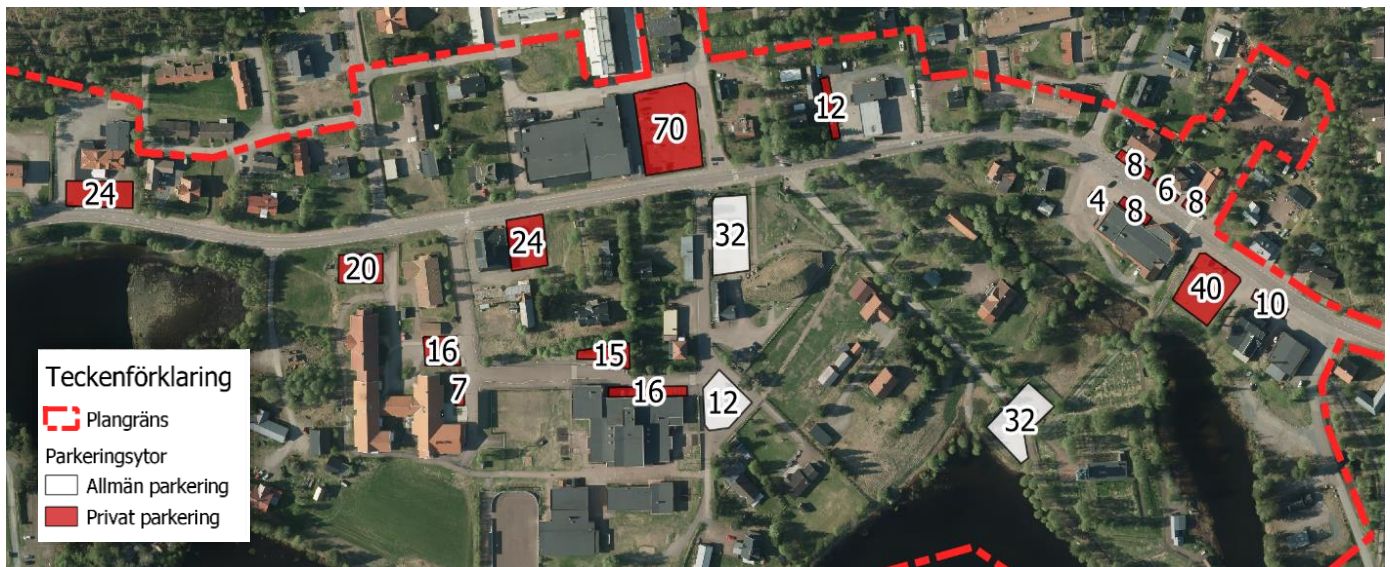
Det finns en påtalad brist på parkeringsmöjligheter i Idre och vid högsäsong räcker inte befintliga parkeringsytor till.

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.



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



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.

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

3.4.3 TRAFIKSITUATION

Idre centrum präglas av genomfarten av riksväg 70. All trafik passerar genom centrum och även om kommunala mätningar under 2019 och 2020 visat att det inte finns någon fortkörningsproblematik så har trafiken en negativ inverkan på såväl trygghet som social miljö.

Det finns endast ett fåtal ytor för oskyddade trafikanter. Dessa ligger oftast i direkt anslutning till riksvägen.

Genomfartstrafiken är samtidigt viktig för ortens näringsidkare eftersom de är beroende av turisterna. Trafiken kan därför liknas vid skorstensröken på äldre bruksorter och industristäder: -Precis som den röken var en indikator på hur väl det gick för industrierna så är även trafikströmningar 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.

3.4.4 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 kommunala, 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 bland annat ett sammanhängande gång- och cykelnät.

3.4.5 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.

3.4.6 SKOTERTRAFIK

Skoter är ett vanligt transportmedel i Idre och även om skoteråkning är förbjuden på gator och vägar så finns det 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.

3.5 HÄLSA OCH SÄKERHET

3.5.1 FARLIGT GODS

Väg 70 är rekommenderad transportled för farligt gods. Vid planering av bebyggelse intill vägen behöver behovet av skyddsavstånd eller andra åtgärder utredas.

Områden i direkt anslutning till leden för farligt gods bör inte heller exploateras på ett sådant sätt att eventuella olycksförlopp kan förvärras.

3.5.2 ÖVERSVÄMNINGSRISK

Inom planområdet finns översvämningskänsliga ytor längs Storån i väster och Idresjön i söder. Vid fortsatt planering skall översvämningsrisken beaktas.

3.5.3 BULLER

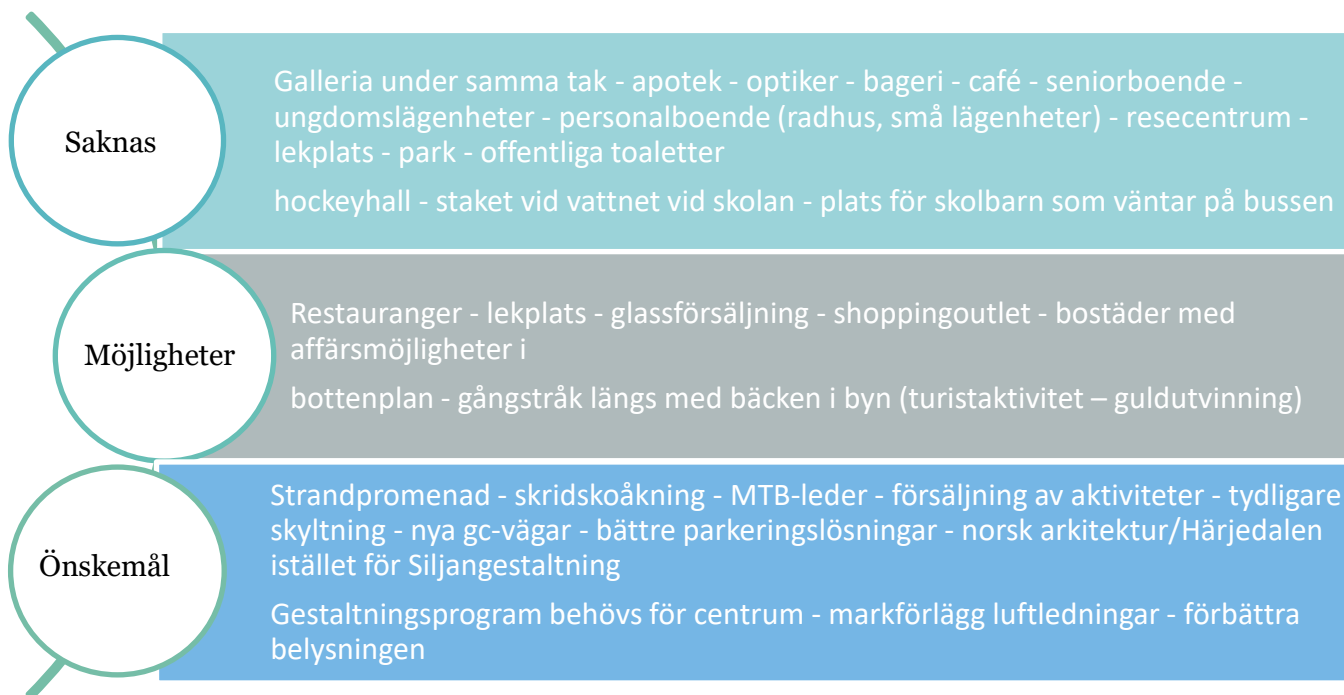
Inom planområdet finns i huvudsak risk för trafikbuller längs genomfarten. Även verksamheter kan generera buller, men någon sådan har inte identifierats under arbetet med centrumutvecklingsplanen. I övrigt är Idre flygplats en stor bullerkälla. Bullerfrågan skall beaktas i fortsatt planering.

3.6 LOKAL VILJEINRIKTNING

3.6.1 REFLEKTIONSVANDRINGAR OCH WORKSHOP

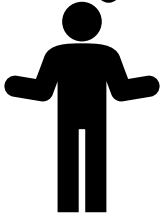
Frågorna under första workshopen handlade om för- och nackdelar med att verka i Idre. Vad som saknas i Idre centrum idag och hur de olika intressegrupperna verkar i centrum samt hur centrum upplevs.

Nedan redogörs en sammanställning av vilka ord och påståenden som blev resultatet för varje kategori. Resultatet har sammanställts i SWOT-analysen på sida 18.



Återkommande allmänna önskemål:

- Förbättra trafiksituationen (för mycket bilar, fortkörning, köer).
- Fler parkeringsplatser under vintersäsongen
- Trottoarer saknas eller är för smala
- Önskemål om offentliga toaletter
- Lekplats
- Busshållplats

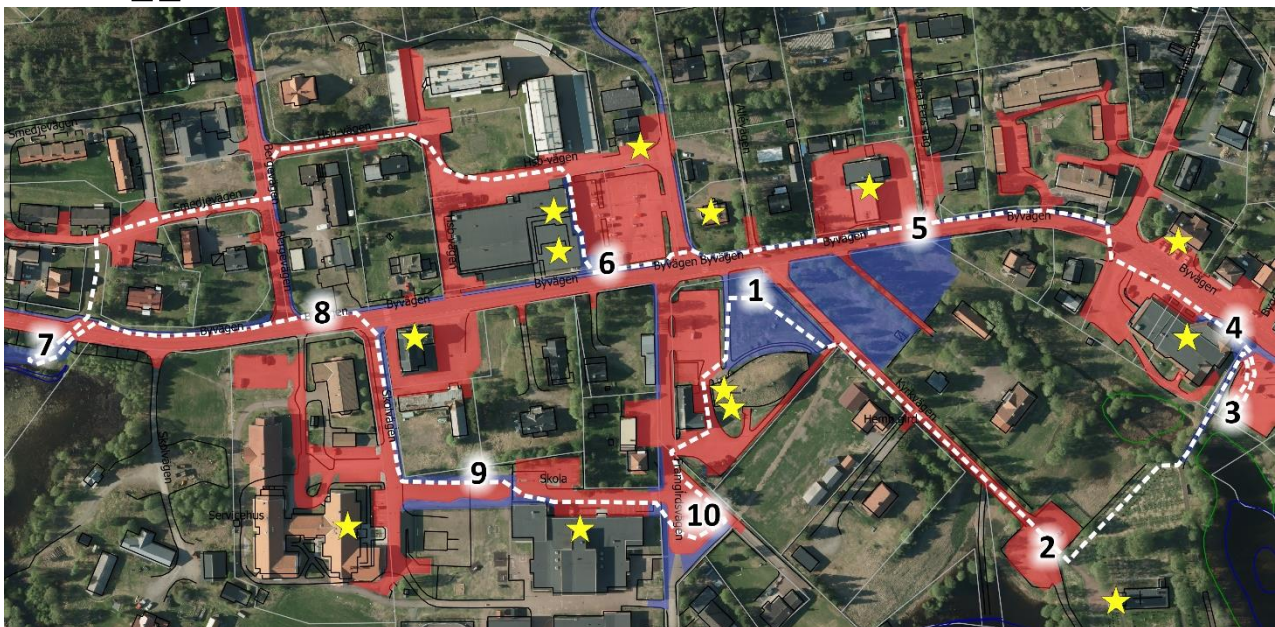


**Otydlig trafikmiljö
Slitna fasader**

**Önskas gångväg mot campingen och vattnet
En markering att centrum börjar**

**Rörig trafiksituation
Låg trafiksäkerhet**

**Önskas busshållplats, WC, förtätning
och möjlighet för fler verksamheter**



**Förtätningmöjlighet
Spontanstråk från skolan**

**Mycket trafik med bussar samt
hämtning och lämning vid skolan**

**Öka tillgänglighet
Rikt fågelliv, möjliggöra fågelskådning**

**Gångväg med spänger och
ställplatser för husbil**

**Möjligt gångstråk som kan koppla centrum
till vattnet**

Saknas idag visuell kontakt med vattnet

STYRKOR

Närhet Stor besöksnäring
 Umgänge över generationsgränser
 Simhall
 Naturnära Levande by
 Skoteråkning 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

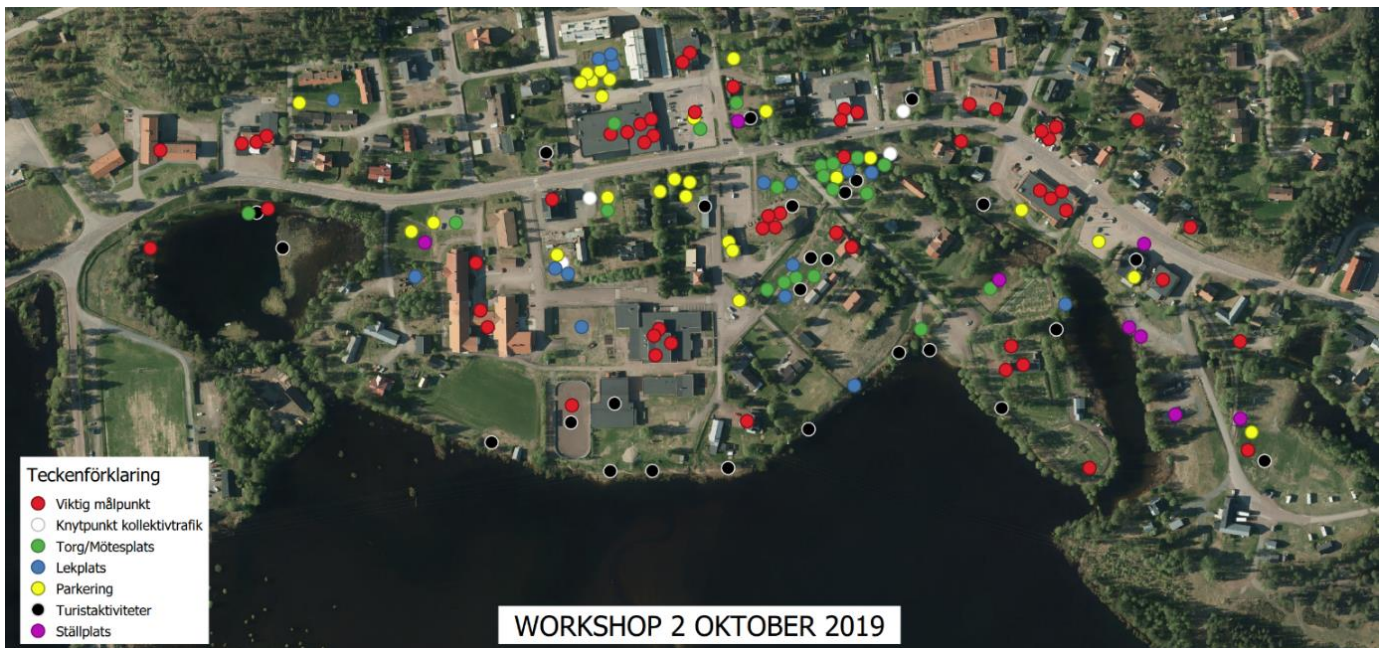
Strandpromenad Badplats
 Gång- och Kollektivtrafik till fjällen
 Mötesplatser Lekpark
 Vandringslede
 Förbättra centrumkänslan
 Gestaltning Öka tillgängligheten
 Vattnet Bostäder Rennäring
 Utkiksplatser Utegyrn Ställplatser
 Rekreation Nya verksamheter

HOT

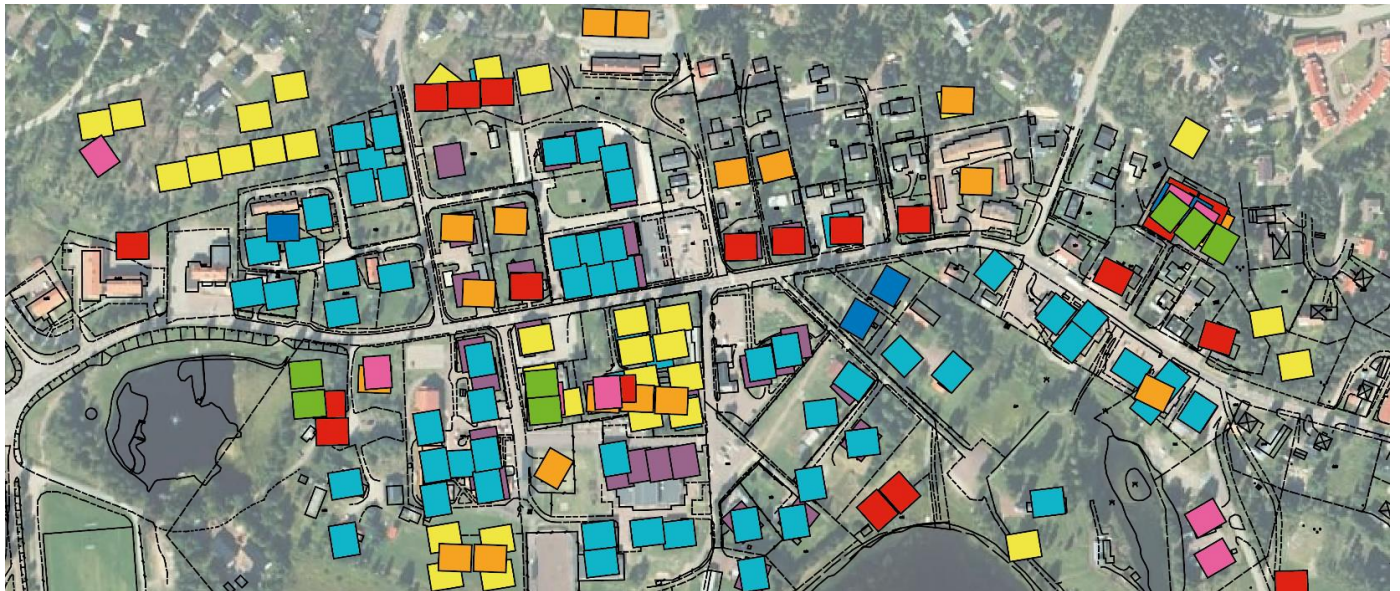
Säsongsanställning Bygger för trafiken
 Ovårdat centrum
 Trafikfarligt för oskyddade Viss service saknas
 Centrum blir en parkeringsplats
 För lite aktivitet i centrum

Inspirations- och exempelbilder





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



Färgerna redovisar respektive grupps utplacerade sockerbitar

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

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

Rektanglarna motsvarar sockerbitarna som i sin tur motsvarar ett flerbostadshus i 2-3 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 tågled 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

3.6.2 DIALOG MED UNGDOMAR

Ovan visas exempel på vad eleverna skrivit 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, kommunen har däremot verktyg för 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 bland annat 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 vistades 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.



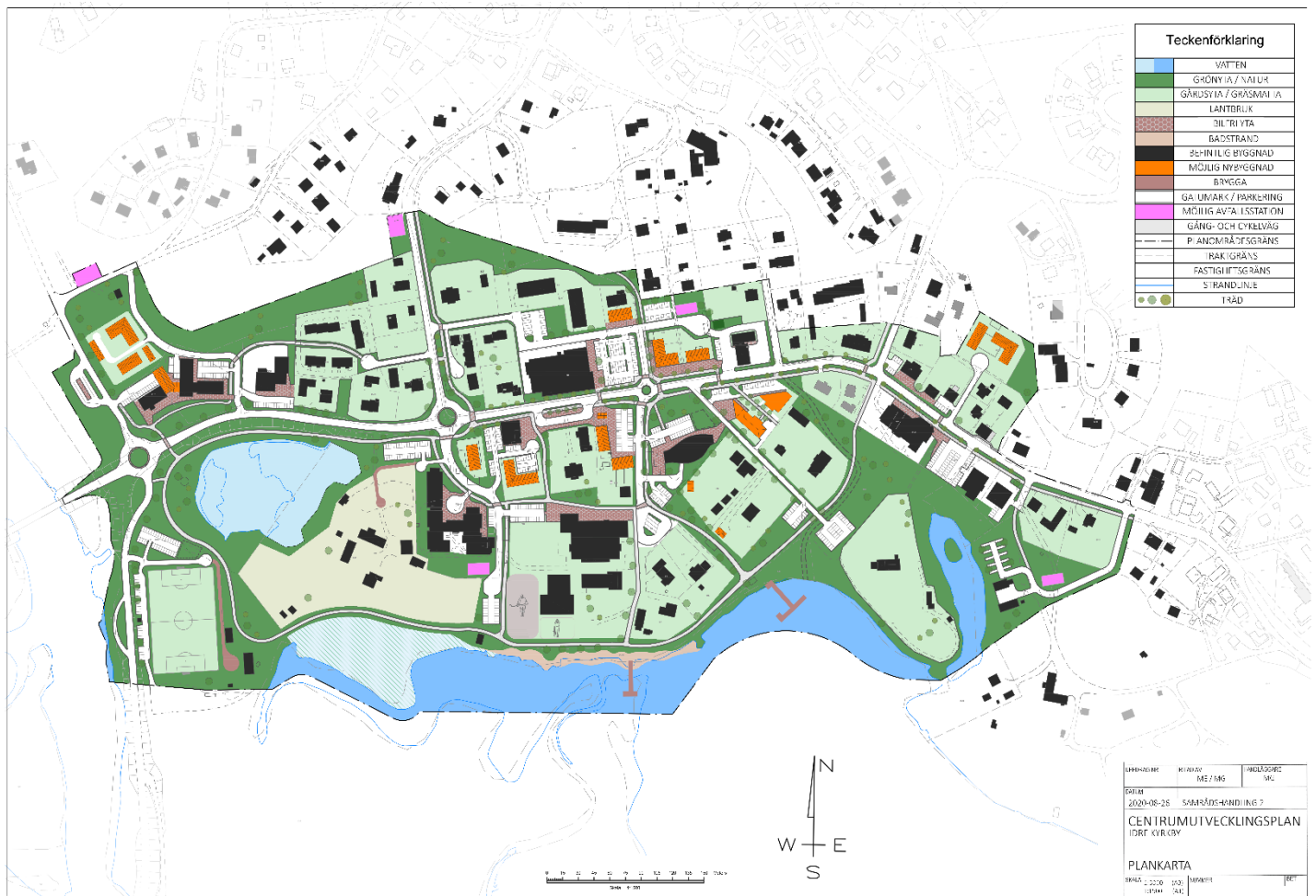
Färdmedel

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, busshållplats och skoterled behöver utvecklas. Eleverna tyckte strand, hockeyhall, cykelpark och multirinkar saknas.



Plankarta som redogör för möjlig utveckling av Idre centrum

4 FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER



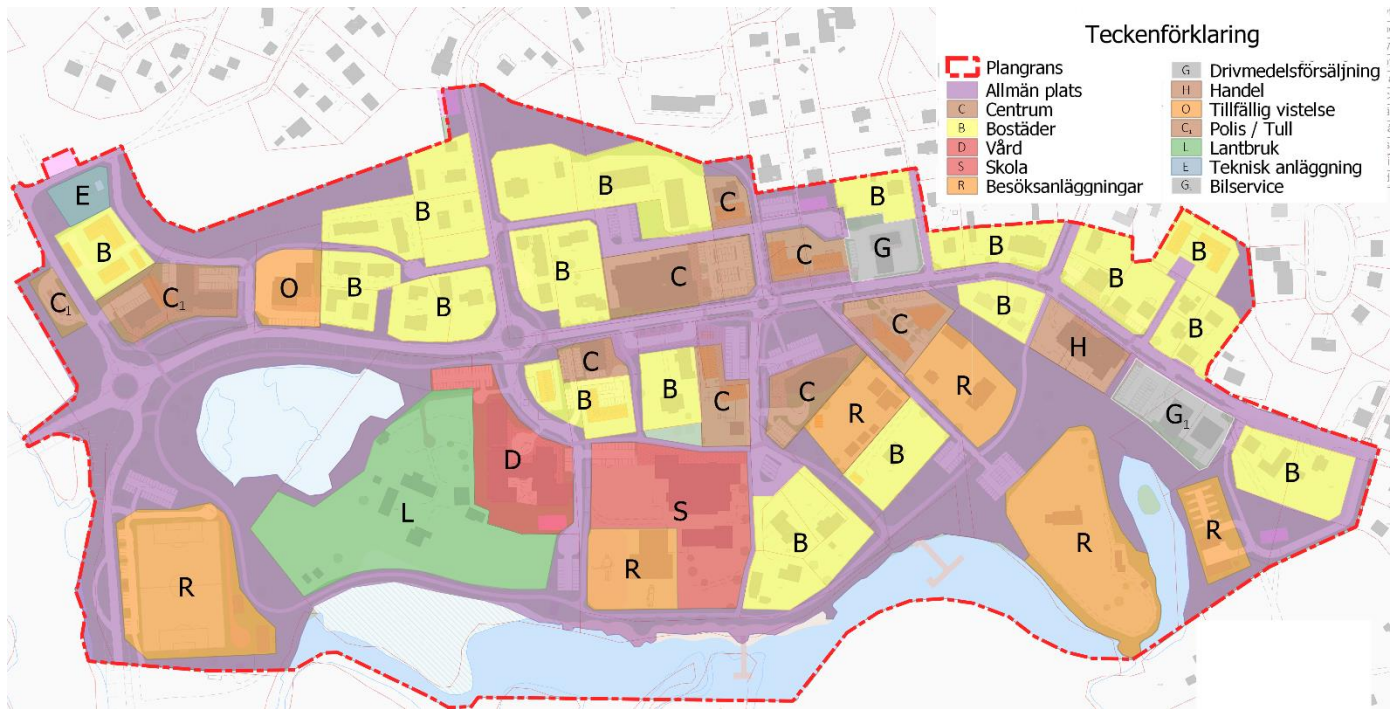
Ett levande centrum med attraktiva mötesplatser skapar möjlighet till möten som i sin tur skapar utveckling och kreativitet.

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 uppbyggd på ett tydligt sätt så människorna rör sig till de funktioner som de söker.





Föreslagen markanvändning är huvudsaklig vilket lämnar utrymme för exempelvis enklare verksamhet i markplan där det redovisas bostäder.

4.1 MARKANVÄNDNING

4.1.1 KVARTERSMARK

I Idre centrum föreslås markanvändningen att koncentrera centrumverksamheter som 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, exempelvis bilservice, handel, polis/tull med mera, föreslås en något decentraliserad placering i utkanterna av centrum. Inom detaljplanering så går även polisstation in under centrumverksamhet varför området kring befintligt kommunalhus är markerat med ett C i kartbilden över markanvändning.

Besöksanläggningar som exempelvis idrottsanläggningar, religiösa anläggningar, hembygdsgård med flera, föreslås också något decentraliserat men i nära anslutning till Idresjön och campingen.

I övrigt föreslås en förtätning av bostäder.

4.1.2 ALLMÄN PLATS

Allmän plats föreslås utökas på några ställen för att skapa sammanhängande ytor samt möjliggöra

för bussstation, parkeringar, strandpromenad och gena gång- och cykelstråk.

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

4.2 NATUR, KULTUR OCH REKREATION

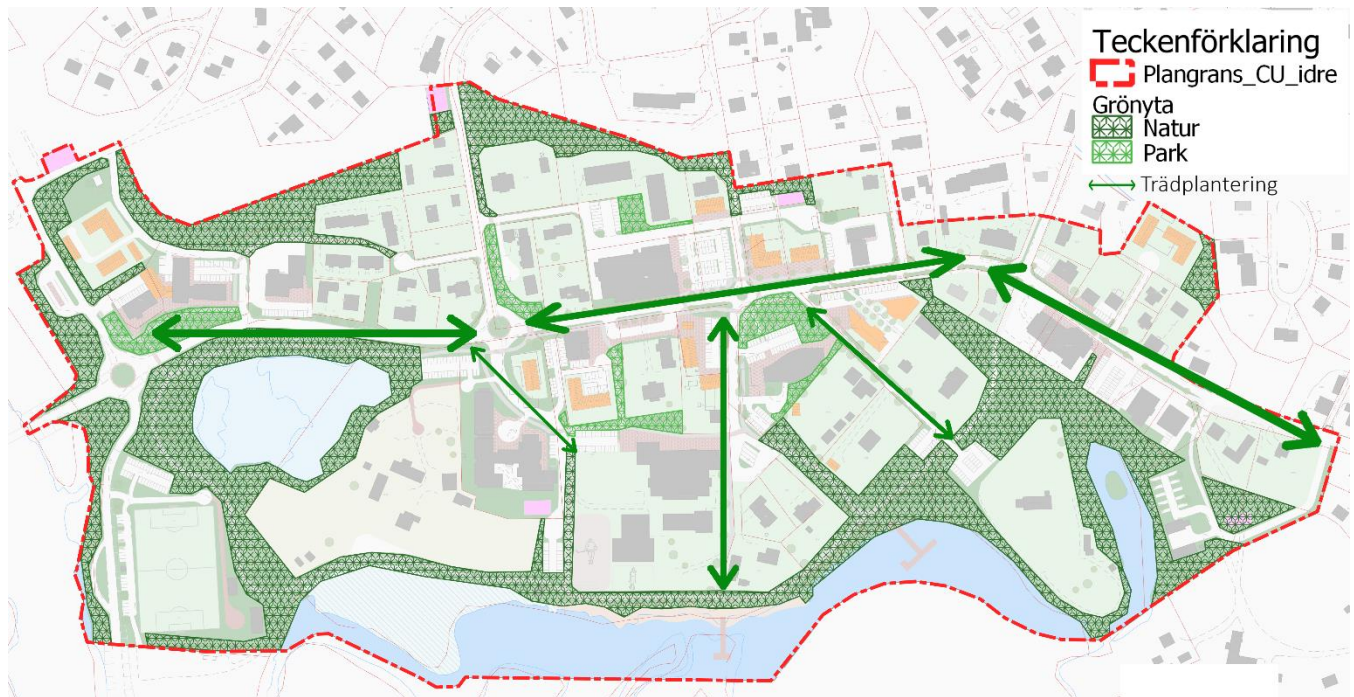
4.2.1 GRÖNOMRÅDEN

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, både i form av anslutning till huvudstråk för gång- och cykel samt strandpromenad, men också för att funktionsvarierade skall kunna nyttja området i större utsträckning.

I och med anslutning till strandpromenad möjliggörs rundvandring vilket kan öka attraktiviteten.





Gröna samband förstärks med trädplantering och alléer.

Såväl området i öster kring kyrkan 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.

Centralt framför bygdegården 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.

4.2.2 STRANDPROMENAD

I området närmast Idresjön föreslås en strandpromenad som förbättrar tillgängligheten till strandområdet samt knyter samman fotbollsplanen, skolan, den föreslagna badstranden och kyrkan. I förlängningen kan den även ansluta till befintliga elljusspår.

Vid badplatsen föreslås en långbrygga som blir en naturlig målpunkt för såväl boende som turister.

Med rätt längd och läge kan det eventuellt bli möjligt att se Städjans topp härifrån vilket kan stärka kopplingen till fjället. För att ytterligare förstärka känslan av ett sjönära samhälle föreslås även en småbåtshamn strax väster om kyrkan. Här kan vara lämpligt att utreda eventuell tankstation för båtar som även kan nyttjas av skotrar under vinterhalvåret.

4.2.3 KULTUR

Vid hembygdsgården föreslås en utomhusscenen i det västra hörnet av fastigheten. Den stora gräsytan nyttjas för olika evenemang, bland annat midsommarfirande.

Utomhusscenen förstärker hembygdsgårdens ställning som en naturlig mötesplats och främjar kulturutövning i alla åldrar. Scenens läge ramar in och förtydligar gårdstunet och möjliggör för samkörda evenemang mellan hembygdsgård och bygdegård.



4.2.4 BADPLATS

Ett levande centrum kräver människor, aktivitet och rörelse. I Idre finns stor potential i Idresjön här föreslås en centrumnära badplats samt en långbrygga.



Dessa blir naturliga målpunkter 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.

För att möjliggöra ett anläggande av badplats krävs åtgärder som förhindrar att området växer igen. Det bör därför upprättas en åtgärdsplan för att dels i viss mån återställa till det skick som tidigare varit, dels för att förhindra fortsatt igenväxt.

4.2.5 SPONTANLEK OCH SPONTANIDROTT

Aktivitet för alla åldrar är en väsentlig parameter i skapandet av ett attraktivt och levande centrum. 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, en trampolinpark 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- och cykelyta som kan användas för jämnan. En lämplig placering kan vara i anslutning till skolgården, söder om simhallen. Där finns god tillgänglighet tack vare föreslagna gång- och cykelvägar, samtidigt som det är i närhet av såväl skola som idrottsplats och badplats.

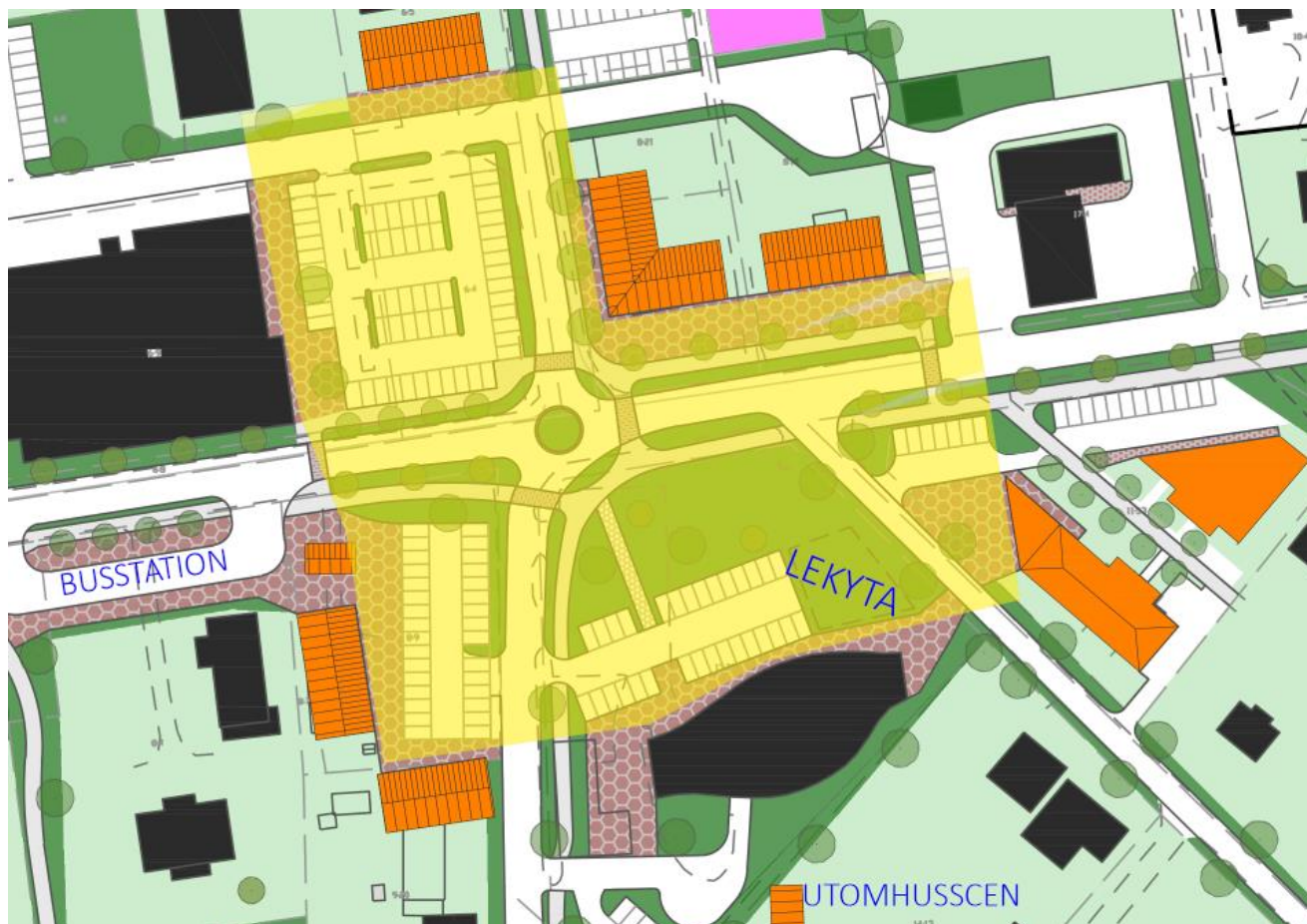
För de aktiva medborgarna kan området närmast badplatsen inhysa ett utegym. Det ligger då i närheten av gång- och cykelvägnätet som kan utgöra en lämplig löpslinga, samtidigt som det är möjligt att ta ett dopp efter avslutad träning.

Vid utformning av platser som vänder sig till barn och unga är det viktigt att, i linje med barnkonventionen, beakta tillgängligheten för funktionsvarierade barn. Exempelvis finns det gungor, karuseller och hinderbanor som är anpassade för rullstolsburna



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. (Bild från Google)





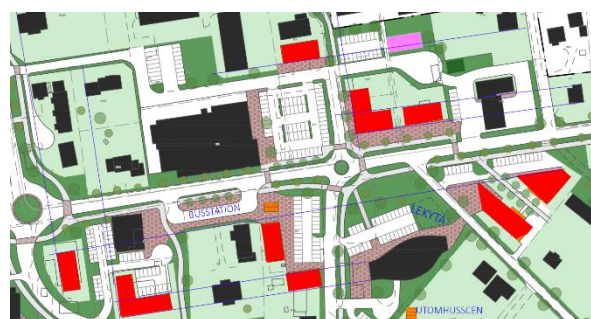
Den nya bebyggelsen ramar in och definierar en centrumkärna. Sammanhängande bilfria ytor gör det enkelt att vandra runt. Sträckan runt markeringen är cirka 500 meter och de centralt placerade parkeringsplatserna gör att bilen sällan är längre än 50 meter bort.

4.3 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.

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 rutnätstruktur bidrar också till ett effektivt anläggande och nyttjande av infrastruktur i form av gator, fibernät samt vatten- och avloppssystem.



Ny bebyggelse (röda huskroppar) föreslås placeras på ett sätt som bygger vidare på en rutnätstruktur

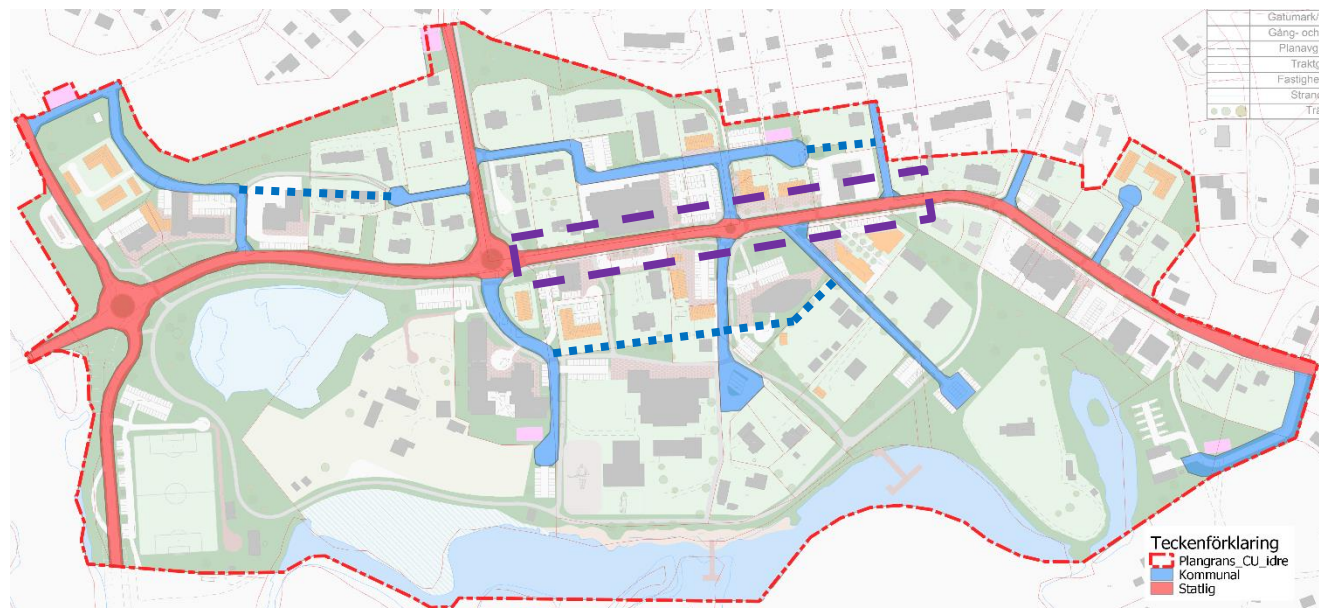
4.4 GATOR & TRAFIK

4.4.1 GENOMFART

Genomfarten av riksväg 70 föreslås bibehålla sin dragning genom centrum. För att höja säkerheten och framkomligheten föreslås att flertalet utfarter stängs och att trafiken istället grenas ut via ett fåtal gatuanslutningar. Genom de mest centrala delarna av Idre kan det vara lämpligt att sänka hastigheten till 40km/h.

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





Föreslagen gatustruktur och genomfart markeras med blå och röda ytor. Blå-punktade linjer visar var man bör värna möjligheten att i framtiden bygga samman gatunätet i framtiden. Inom det lila markerade området föreslås hastighetsbegränsning sätts till 40 km/h

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.

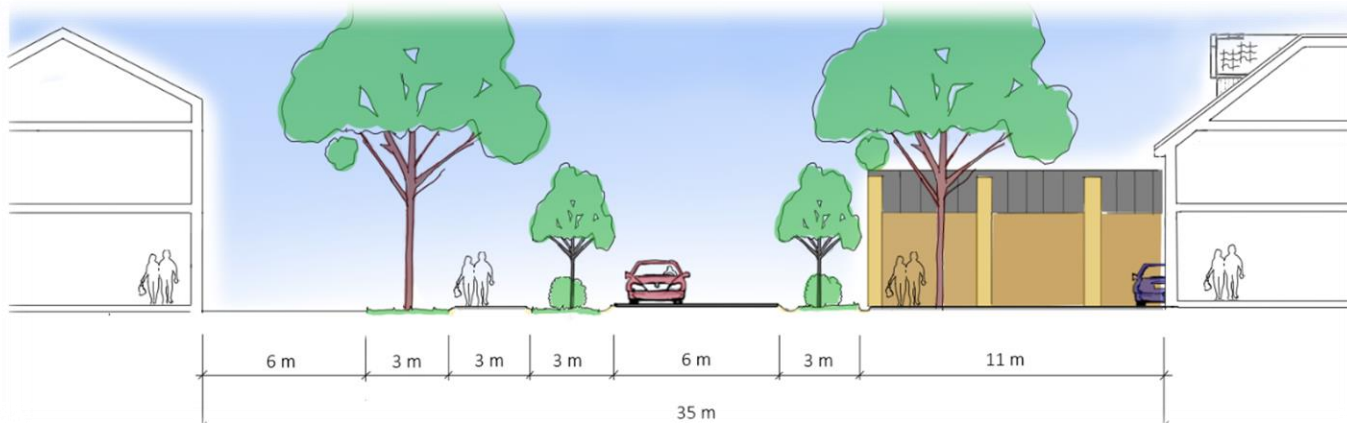
Utrymmet mellan vägbana och gång- och cykelväg gör också att snövallar som uppstår vid vinterväghållning inte inkräktar på de oskyddade trafikanternas framkomlighet.

Vid korsningen mot väg 1063, Bergevägen, samt vid korsningen väg 1057, Foskrosvägen, väg 1058 mot Grövelsjön och riksväg 70 mot Flötningen, föreslås cirkulationsplatser för att dämpa hastigheten och förbättra trafikflödet. Vid dessa korsningar är det extra viktigt med tydlig och

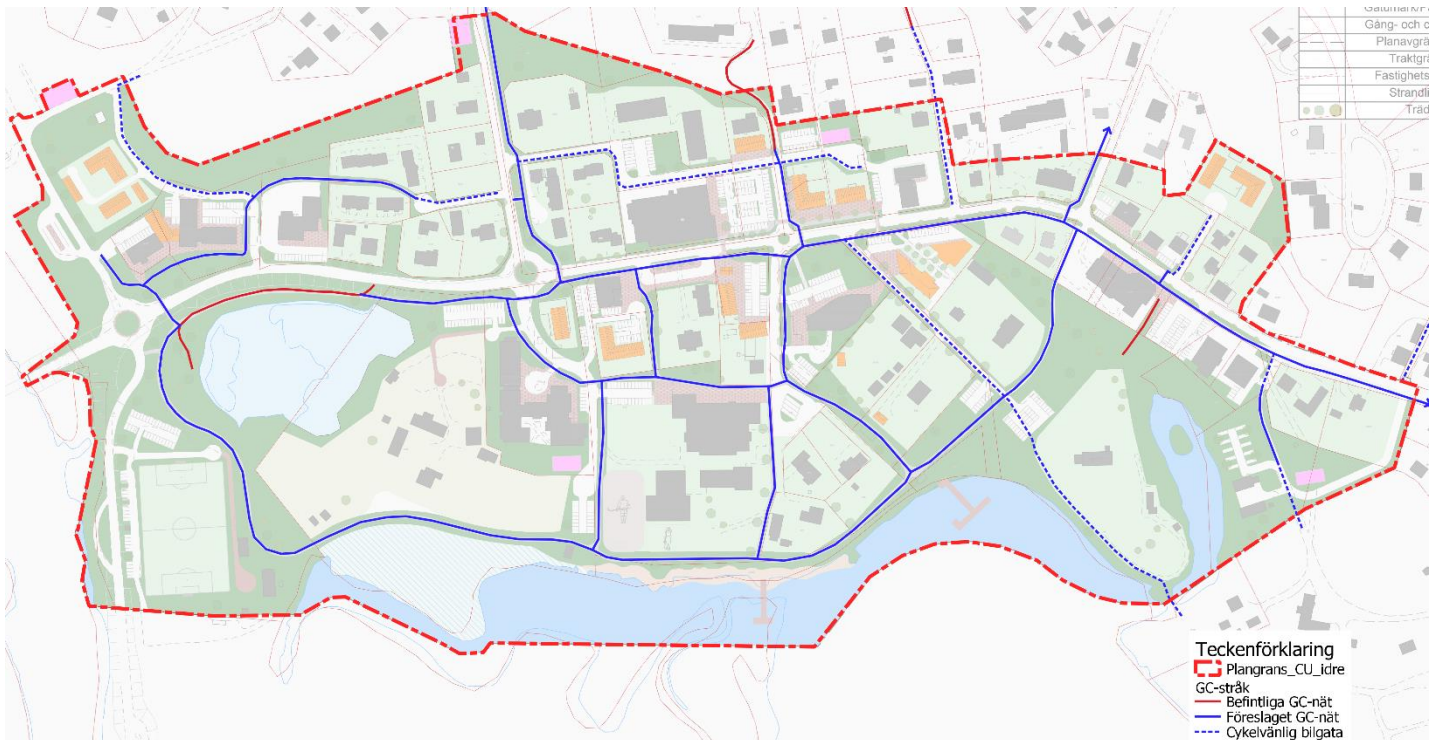
enhetlig skyltning mot de stora besöksanläggningarna för att turister enkelt ska kunna hitta och på så sätt uppnås en ännu högre trafiksäkerhet.



Exempel i Trysil på en tydlig passage för oskyddade trafikanter. Nivåskillnad, buskar samt färg och mönster i stenläggningen uppmärksammar såväl skyddade som oskyddade trafikanter.



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



Föreslaget gång- och cykelvägnät

4.4.2 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 rutnätetsstrukturen och lämnar utrymme för framtida gator.

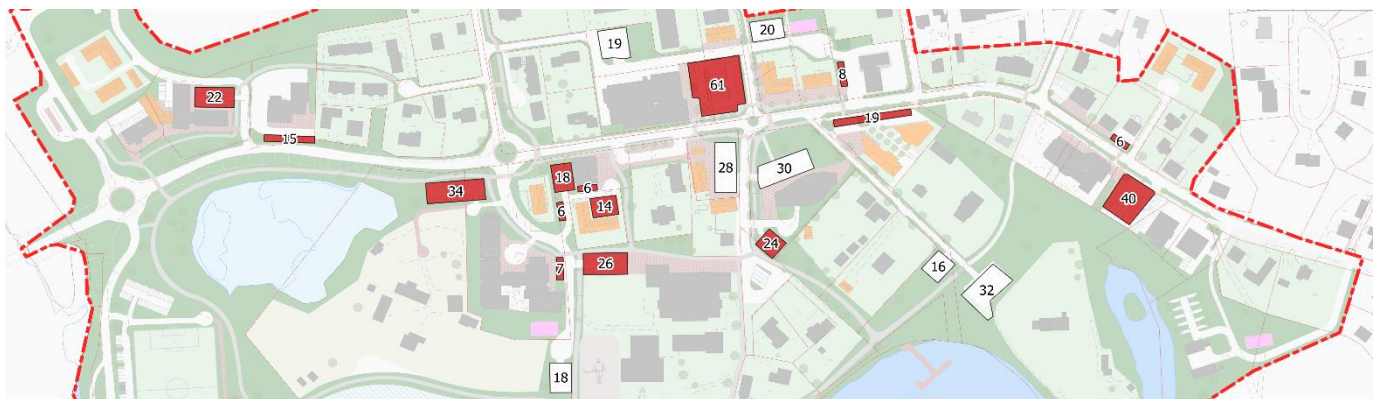
Söder om riksvägen föreslås att Skolvägen flyttas västerut för att bättre ansluta till föreslagen cirkulationsplats.

4.4.3 GÅNG- OCH CYKELVÄGAR

På södra sidan av riksväg 70 föreslås en gång- och cykelväg som löper som ett huvudstråk längsmed genomfarten. Det gör det möjligt för oskyddade trafikanter att färdas genom hela tätorten på ett tryggt och säkert sätt.

På lämpliga platser finns anslutande gång- och cykelvägar som leder till olika målpunkter i centrum och övriga 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.



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



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

Genom att knyta ihop gång- och cykelvägnätet kring Kvalptjärn möjliggörs rundvandring

I förlängningen är det viktigt att gång- och cykelvägnätet ansluts till omkringliggande bostadsområden för att förbättra tillgängligheten till centrum. Det skapar även bättre tillgänglighet till andra besöksanläggningar som exempelvis skidstadion.

4.4.4 PARKERING

Planförslaget föreslår ungefär 163 allmänna parkeringsplatser. Nio av dessa är av lite större storlek för att kunna försörja husbilar. Det föreslås privata parkeringar om ungefär 223 platser.

Detta ger en total kapacitet på 386 parkeringsplatser i, eller i nära anslutning till, centrumkärnan. Flera av dessa kan lämpligen utrustas med laddstolpar.

Det finns även ett 40-tal parkeringsplatser öster om centrumkärnan, samt ytterligare ett 40-tal väster om centrumkärnan.

Längs nya gator kan det också vara möjligt att anlägga parkeringsfickor för att uppnå ytterligare kapacitet.

4.4.5 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 och toalett för chaufförer.

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

4.4.6 SKOTERTRAFIK

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

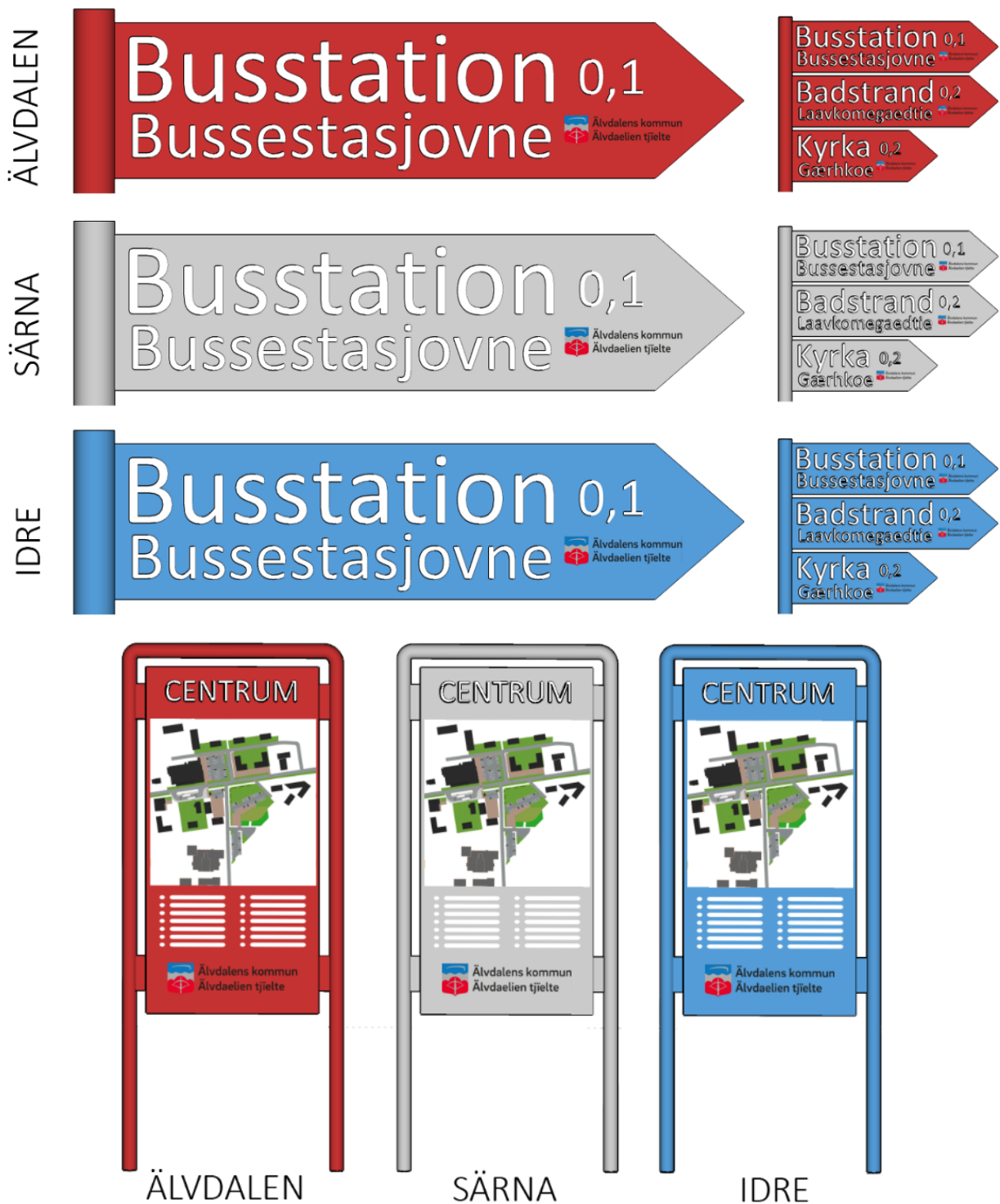
Att strukturera ett tydligt stråk till och från tankstället, med hastighetsreglering och skyltning, kan förhoppningsvis etablera ett sunt och hänsynsfullt beteende och stävja buskörning.

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

I plankartan finns föreslagen skoterparkering i naturområdet intill leden mot tankstället. Här bedöms det finnas plats för ett trettiotal skotrar. Vid större evenemang finns det även utrymme för fler skotrar att parkera på isen.



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



Förslag till enhetliga orienteringsskyltar

4.5 ARKITEKTUR OCH GESTALTNING

4.5.1 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 utformningen av den fysiska miljön men även med hjälp av vägvisning och överblickbarhet

Ovan föreslås en enhetlig centrums skyltning i kommunens centralort och två större tätorter. Dessa utformas och placeras för att bidra till definitionen av centrum. Orienteringsskyltar behövs även i övriga tätorten men där kan de ges lite mer neutral utformning.

Utförligare förslag bör ingå i kommunens skyltpolicy.

4.5.2 KÄRL FÖR AVFALL

I plankartan finns fem violetta områden som föreslår möjliga lokaliseringar för insamling av avfall. Såväl förpackningsinsamling som kommunal avfallshantering kan vara lämplig här.

I centrumkärnan och vid utvalda målpunkter bör det placeras kärl som är anpassade för sophantering i offentlig miljö.

Vid dessa platser är det viktigt ur estetisk synpunkt att kärnen ges en för platsen anpassad utformning. Även möjlighet till tömning är viktig att beakta.

Idag finns väl utvecklad teknik med solcellsdrivna kärl som komprimerar avfallet. De är också uppkopplade vilket gör att man på distans kan få notis om att tömning krävs istället för att regelbundet besöka platsen.



Exempel på solcellsdrivet, uppkopplat kärl med slutet system och avfallskomprimering. (Bild från EWF ECO)



Exempel på orienteringsskyltar i Mora centrum.



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.



Byvägen 30 är en äldre byggnad från tidigt 1900-tal som idag inhyser restaurang och logi. (Bild från Google)

4.5.3 IDENTITET OCH PRÄGEL

Det är inte lätt att hitta någon utpräglad arkitektonisk identitet för Idre. Under workshoparna har det framkommit att Idre har mer gemensamt med Norge och Härjedalen än med siljanområdet.

Bebyggelsen i Idre präglas av relativt små byggnadsvolymer i en luftig struktur. Trä är det vanligaste materialet för såväl konstruktion som fasadbeklädnad.



Bydegården med sina organiskt formade torvtak ritades av Murman Arkitekter och stod klart 2001. (Bild från murman.se)



Idre kyrka uppfördes 1933 (Bild från Google.)



På fjället finns flertalet nybyggda robusta timmerbyggnader. Att tillåta liknande karaktär på byggnader i centrum kan bidra till att stärka anknypningen mellan Idre centrum och fjällanläggningarna. (Bild från slagga.se)



Visualisering av en möjlig förtätning av centrumkärnan. Byggnaderna har naturliga träfasader och spröjsade fönster. För att undvika långa, enformiga fasader finns förskjutningar i form av trapphus och avståndet mellan byggnaderna gör att siktlinjer mot prästgård, kyrka och Idresjön bevaras. Visualisering av agnasARK

4.5.4 NYA BEBYGGELSE

Ny bebyggelse föreslås ges en något större volym för en mer effektiv markanvändning. Längre sammanbyggnader bör dock undvikas för att bibehålla en luftighet och siktlinjer mellan huskropparna.

Byggnadshöjder bör inte avvika avsevärt från befintlig bebyggelse och bör begränsas till 6–7 meter i takfot. I huvudsak ska naturliga material som trä och sten användas. Sadeltak är att föredra av såväl tekniska som karaktäristiska skäl.

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



Byggnaderna tydliggör centrumkärnan och med verksamhetslokaler i bottenplan bidrar den till liv och rörelse. Visualisering av agnasARK



Bebyggelsen utgör ett komplement i gaturummet och den tydliga takfoten ger ett mer småskaligt intryck. Mellan bebyggelsen och riksvägen syns föreslagen huvudstråk för gång- och cykeltrafik. Visualisering av agnasARK



Större fönsterpartier kan med fördel spröjsas för ett mer gemytligt och småskaligt intryck. (Bild från Google)



Obehandlade träfasader kan ges olika utformning och de blir vackrare med tiden. (Bild från Google)



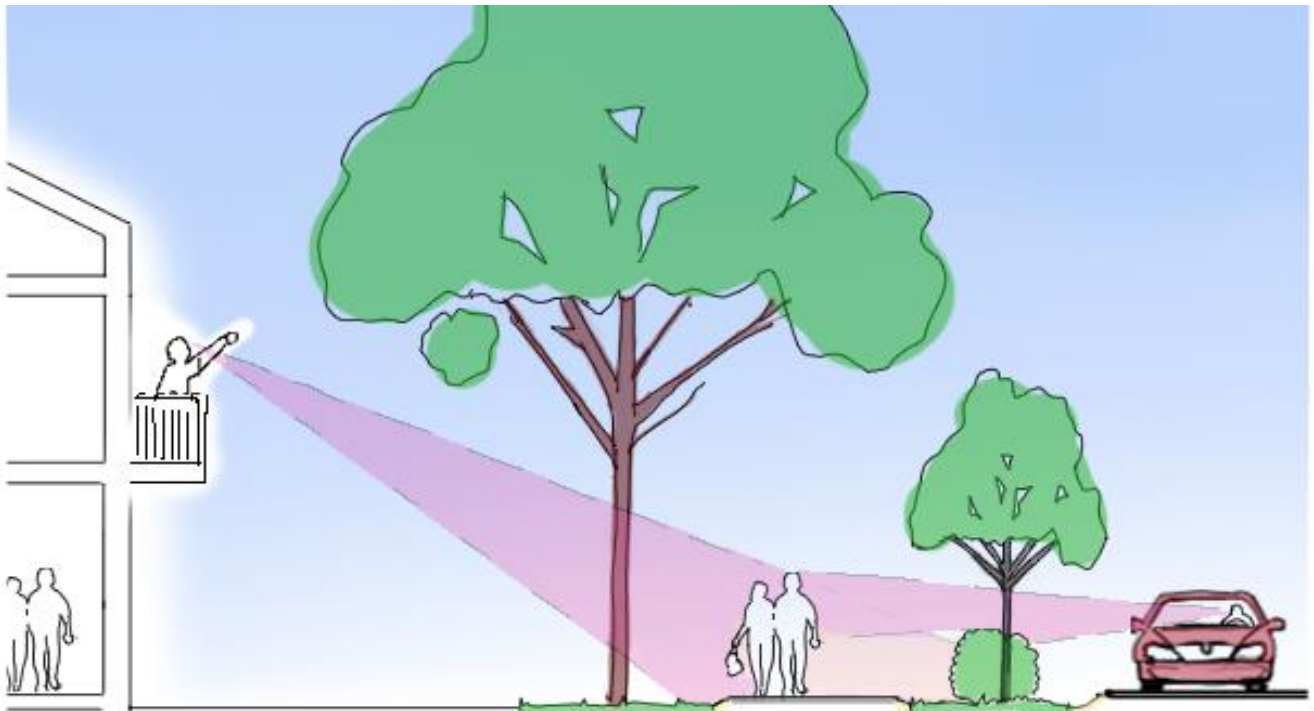
Arkitekturen kan hitta inspiration i de samiska kåtorna. (Bild från Google)



Skiffer är ett naturligt takmaterial som lämpar sig väl i fjällmiljö. (Bild från Google)



Alternativa former och fönstersättningar kan tillåtas för att skapa kontraster i bebyggelsen. (Bild från Google)



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

4.5.5 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.

Hur väl en plats är omhändertagen spelar också in på tryggheten. Att gräset är klippt, soptunnor som töms regelbundet, blomplantering är exempel som gör att platsen känns mer trygg.

På vinterhalvåret är snöröjning viktig och snöskulpturer kan vara ett alternativ till blommor. Tillfälliga konstverk som blir ett naturligt



Lysande former som ger ett värmande intryck samtidigt som de kan bli föremål för spontan lek. (Bild från Google)

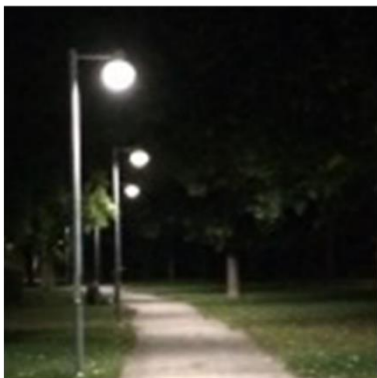
besöksmål gör att människor vill vistas på platsen under årets alla månader.

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.



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 centrumkärnan. Bilden baseras på tidigare samrådsförslag. Förändringar finns därför inte redovisade men bilden är till stora delar fortfarande aktuell.



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.

Bilder från Google



En lekplats ett barnvänligt alternativ som ger liv och rörelse. (Bild från Google)



Schackspel lockar till aktivitet och åskådning. (Bild från Google)

4.5.6 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.

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 släta 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.



I Borlänge finns Jussi Björling som en sjungande staty. (Bild från Google)



Möjlighet till spontanidrott uppmuntrar till fysisk aktivitet samtidigt som det är något som kan locka åskådare. (Bild från Google)

För att tillfälligt skärma av för biltrafik eller markera var bilfria ytor börjar kan man använda betongsugor. Dessa kan lämpligen ges en enhetlig form och kulörs som tydliggör centrum och förstärker anknytningen till fjället. Exempelvis kan den formas som en ren.



Flyttbara blomlådor kan användas som avskärmning och möjliggör en förändring på bilfria ytor och torget. (Bild från Google)



För att uppmuntra besökare att uppehålla sig i centrum krävs ett utbud av bänkar och spontana sittplatser. (Bild från Google)



4.6 HÅLLBARHET

I inledningen nämns hållbarhetsperspektivet och nedan beskrivs tre viktiga faktorer för att skapa ett hållbart centrum och en hållbar destination.

4.6.1 AVFALLSHANTERING

Ett hållbart centrum och samhälle kräver en hållbar hantering av avfall. Det innefattar såväl insamling rest- och hushållsavfall som förpackningsinsamling och återvinningscentral.

I plankartan föreslås fem områden avsättas för förpackningsinsamling alternativt bostadsnära insamling. Utöver dessa föreslås kärl för sophantering i offentlig miljö på utvalda platser i centrumkärnan och vid målpunkter som exempelvis badstrand, skatepark, fotbollsplan och småbåtshamn.

Idag finns solcellsdriva och uppkopplade kärl som komprimerar avfallet i ett slutet system. Det bidrar till minskade transporter i form av lägre hämtningsfrekvens samt att man inte behöver besöka platsen fysiskt för att kolla om det behöver tömmas.

Det bör också finnas möjlighet till latrintömning för såväl husbilar som bussar. Idag finns viss möjlighet vid det gamla reningsverket i anslutning till campingen. Här föreslår planen att ställplatser för husbilar ska anläggas och det kan även vara bra att i samband med detta anlägga en station för latrintömning. Vid anläggandet är det viktigt att dimensionera för bussar. Det är inte hållbart att bussarna skall åka till Mora enbart för att tömma sina WC-tankar.

4.6.2 ÅTERBRUK

Återbruk är i huvudsak steg två i avfallstrappan som syftar till att återanvända i möjligaste mån. Men med ett ökat återbruk uppfylls även till viss del syftet med steg ett i avfallstrappan, eftersom återbruk minskar behovet av nyproduktion och det avfall som nyproduktionen medför.

För att främja en hållbar konsumtion bör möjligheten till återbruk belysas i centrum. Det kan exempelvis göras i form av att en centralt belägen butiklokal inhyser en verksamhet som tar emot begagnade saker och säljer vidare.

Ett annat exempel är ett tillfälligt popup-återbruk som är en form av byteshandel. En enkelt inredd container placeras på en central mötesplats där människor kan hämta och lämna kläder och andra saker.



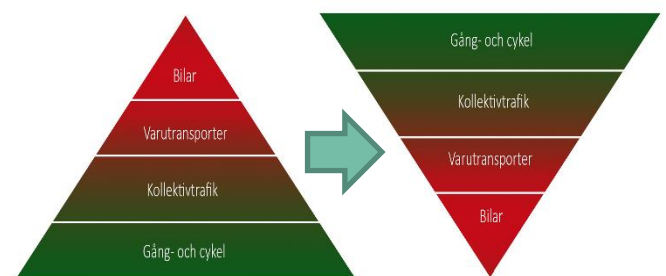
Popup återbruk i Stockholm. (Bild från murman arkitekter)

4.6.3 HÅLLBARA TRANSPORTER

Planen föreslår en omfattande utbyggnad av gång- och cykelnät samt förbättrade möjligheter att röra sig till fots mellan målpunkter i centrum.

I äldre planering var bilen ofta styrande men i dag vet vi att om man planera för fotgängare och cyklister i första hand så uppnås en mer gemytlig och socialt hållbar miljö. Det innebär att vi vänder upp och ned på trafikpyramiden.

Genom att förbättra för gång- och cykeltrafik och i viss mån försvåra för biltrafik så bäddar man för en ökad andel hållbara transporter. Ett försvårande för biltrafik kan initialt generera viss irritation men på sikt kommer det leda till ett förändrat beteende, i synnerhet hos kommande generationer trafikanter.



Genom att vända på trafikpyramiden utgår man i första hand från framkomligheten för gångare och cyklister.



Vatten attraherar människor och kan inbjuda till spontan lek. Med en fontän skapas rörelse. (Bild från Google)



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



En offentlig cykelpump med möjlighet att ladda el-cyklar är också ett sätt att uppmuntra till cykling. (Bild från Google)



För att uppmuntra till cykling bör det finnas strategiskt placerade cykelparkeringar. Förutom att det förbättrar tillgängligheten för cyklar synliggör det också cyklingen som ett transportmedel. (Bild från Google)

5 PLANENS KONSEKVENSER

Planens genomförande är tänkt att ske under en längre tid och många kommer att beröras i olika utsträckning.

Idre är idag inte anpassat för de turistströmmar som besöker orten under högsäsong. När planen har genomförts är tanken att Idre ska kunna ta emot fler turister utan att det innebär olägenheter för de boende. Det kan dock innebära en större uppoffring av de boende under processen som exempelvis störningar från byggtrafik, markinlösen, tillfälliga trafiklösningar med mera.

Planens genomförande kan komma att medföra intressekonflikter. Eftersom planen endast är översiktlig är det svårt att i detta läge utreda vilka intressekonflikter som kan uppstå.

I den efterföljande fördjupade översiktsplanen kommer de allmänna intressena att vägas in ytterligare. Vid framtagande av detaljplaner kommer såväl allmänna som enskilda intressen att utredas.

5.1 MILJÖKONSEKVENSER

Centrumutvecklingsplanen medför vissa miljökonsekvenser men planförslaget i sig erfordrar ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB). En sådan kommer däremot att upprättas i samband med den efterföljande fördjupade översiktsplanen och i vissa fall, där det bedöms nödvändigt, även för kommande detaljplaner.

Natur- och vattenområden bedöms få oförändrade eller bättre förutsättningar till följd av planen. Bland annat genom sammanhängande grönområden och fler träd samt en ökad tillgänglighet till strandområdet. I viss mån kan en ökad rörelse av människor bidra till ökat slitage.

Eftersom planen i huvudsak föreslår en förtätning av bebyggelsen samt att byggnadshöjden bibehålls så bedöms det ge en oförändrad landskapsbild.

Kulturmiljön värnas och bedöms få positiva effekter av en ökad tillgänglighet.

Planen medför även positiva effekter på trafiksäkerhet och hälsa.

5.2 EKONOMISKA KONSEKVENSER

Planförslaget medför en hel del investeringar i såväl infrastruktur som allmänna platser och ny bebyggelse. Men om dessa genomförs på ett strategiskt och väl genomtänkt sätt kommer de i längden leda till samhällsekonomiska vinster och ett mer hållbart samhälle.

Kommunen kommer att behöva sätta av pengar årligen men kan inte själv finansiera genomförandet av planen. Andra finansiärer är exempelvis Trafikverket som ansvarar för genomfarten, fastighetsägare, exploatörer, näringsidkare och föreningar med fler. Alla kan på sitt sätt bidra för att genomföra planen.

Vid ny bebyggelse och utformning av allmänna platser och infrastruktur kan kommunen säkerställa att exploatör får ta delar av kostnaderna genom att teckna exploateringsavtal i samband med detaljplanering.

5.3 SOCIALA KONSEKVENSER

Planen bedöms medföra positiva konsekvenser för det dagliga livet i Idre. De ökade möjligheterna att transportera sig till fots, rullstol eller med cykel bäddar för en större frihet och ett mer aktivt liv.

Nya mötesplatser i form av exempelvis badplats, skateyta eller lek- och parkmiljöer genererar spontana möten mellan människor över generationsgränser, vilket kan minska risken för polarisering och ensamhet.

5.3.1 BARNKONVENTIONEN

Planförslaget bedöms bidra positivt till att bestämmelserna i barnkonventionen efterlevs. Bland annat möjliggör planförslaget att barn i större utsträckning kan färdas säkert mellan hemmet och olika målpunkter utan vuxet sällskap.

Detta kan antas bidra till stärkt identitet och medborgarskap samtidigt som det skapar bättre möjligheter för barn att delta i föreningar eller andra fredliga sammankomster.

Med målpunkter som bland annat lekpark och rekreationsområden skapar planförslaget bättre förutsättningar för barnen att utöva sin rätt till lek, vila och fritid.

5.4 FASTIGHETSKONSEKVENSER

Genomförandet av planen kommer att påverka många fastigheter i varierad omfattning. I huvudsak handlar det om mark som behöver lösas in för att kunna anlägga allmänna anläggningar i form av gator och gång- och cykelvägar. Sammantaget bedöms planens genomförande medföra en mer ändamålsenlig fastighetsindelning.

6 FORTSATT PLANERING



6.1 FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN

Centrumutvecklingsplanen utgör underlag i arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Idre.

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

Både centrumutvecklingsplanen och den fördjupade 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.

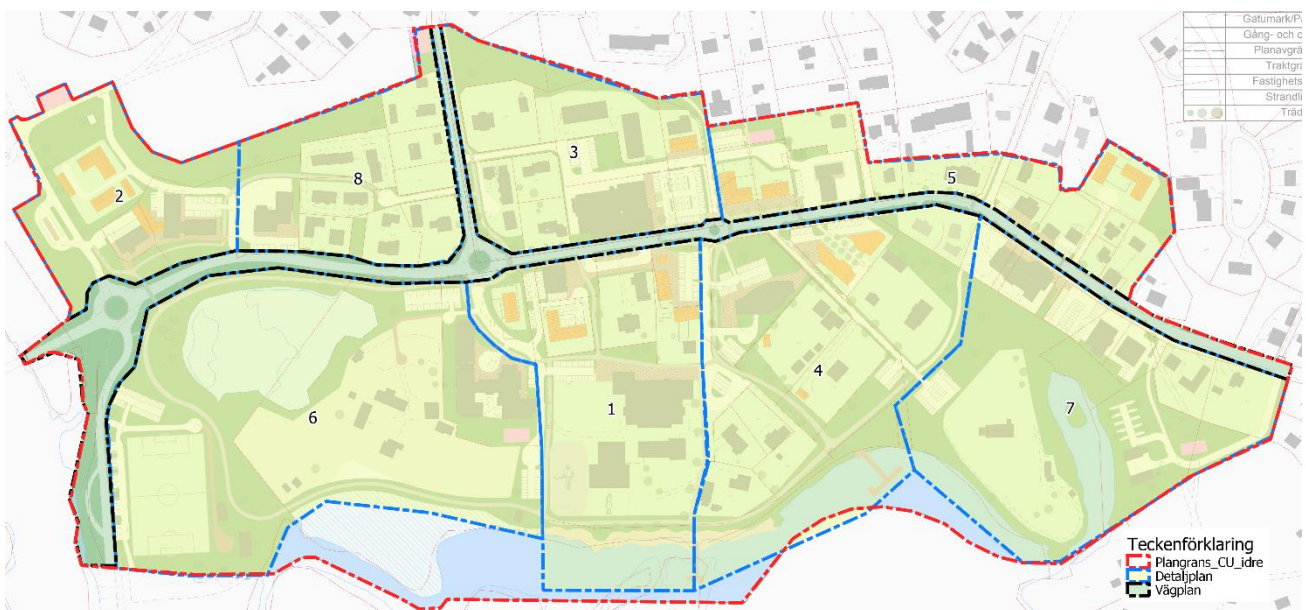
Den fortsatta planeringen inkluderas av att sätta planens innehåll i ett helhetsperspektiv. För att på så sätt undersöka hur planen påverkar både Idre centrum men också övriga delar av Älvdalens kommun.

En vatten- och avloppsplan kommer tas fram parallellt med den fördjupade översiktsplanen. I den är det viktigt att beakta bebyggelsen som föreslås i centrumutvecklingsplanen för att identifiera eventuella investeringsbehov och säkerställa en erforderlig kapacitet i ledningar samt vatten- och reningsverk.

6.2 NYA DETALJPLANER

Flera delområden i Idre centrum kan komma leda till nya detaljplaner och ändringar av befintliga detaljplaner för att på så sätt utveckla ett sammanhållet och fungerande centrum.

Då majoriteten av gällande detaljplaner har en utlöpt genomförandetid är det möjligt att ändra eller uppdatera dessa. I samband med det bör man sträva efter en mer strukturerad planmosaik av kvartersmodell.



Exempel på möjlig indelning av kommande detaljplaner och vägplan för genomfarten.

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 har pågående diskussioner med Trafikverket angående fortsatta planeringen för riksväg 70.

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. Under hösten 2021 påbörjades arbetet med en åtgärdsvalsstudie för genomfarten i Idre by.

Vid fortsatt planering är det av stor vikt att upprätthålla en kontinuerlig dialog mellan kommunen, Trafikverket och Region Dalarna. Detta för att säkerställa en tydlighet i fördelning av ansvar och finansiering för att på så sätt skapa goda förutsättningar för ett lyckat genomförande av planerna för genomfarten.

6.4 PARKERINGSNORM

Centrumutvecklingsplanen har identifierat att parkeringslösningar i centrum måste utvecklas och förslag finns på placering och utformning av nya parkeringsplatser.

För att säkerställa att det tillkommer lämpligt antal parkeringsplatser vid nybyggnationer, av exempelvis bostäder och handelslokaler, bör kommunen upprätta en parkeringsnorm.

6.5 GESTALTNINGSPROGRAM

För att säkerställa en god gestaltning och arkitektur finns behov av att ta fram gestaltningsprogram. Ett gestaltningsprogram redogör för vilka principer som skall gälla vid utformning av ny bebyggelse, som exempelvis fönstersättning, tak- och fasadmateriell eller färgsättning.

Gestaltningens program 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 riktlinjerna 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.

Skötselplan krävs även för området längs strandlinjen för att bibehålla en öppen struktur och undvika igenväxt. Det innefattar bland annat muddring av kyrkviken.



7 GENOMFÖRANDE

Genomförandet av centrumutvecklingsplanen är komplext och beroende av en mängd olika faktorer. Förändring av den fysiska strukturen är en process över tid och det krävs en prioriteringslista för planering samt fördelning resurser.

Mer långsiktig planering hanteras i den fördjupande översiktsplanen. Med andra ord krävs det politiska beslut i flera led för att kunna genomföra centrumutvecklingsplanen.

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

Det bör upprättas ett centrumutvecklingsforum där nyckelaktörer kan ingå för att kontinuerligt följa upp utvecklingen i centrum. Här är det lämpligt med representanter från kommunen i form av mark- och exploateringsingenjör, gata-parkeringenjör, trafikplanerare och politiker tillsammans med representanter från företagare och Kommunbyrå.



Älvdalens kommun
Älvdaelien tjielte

