

TRAFIKPLAN

Del 1: Vej- og stinet, Nuuk



TRAFIKPLAN FOR NUUK
sektorplan

Udarbejdet af Kommuneqarfik Sermersooq, 2020

Manuskript og registrering:

By- og Boligudvikling, Kommuneqarfik Sermersooq
Viatrafik, "*Kommuneqarfik Sermersooq,
Sektorplan for vej- og stinet*", 2020

Oversættelse:

Tolkekontoret, Kommuneqarfik Sermersooq

Fotografier:

By- og Boligudvikling, Kommuneqarfik Sermersooq
Viatrafik, "*Kommuneqarfik Sermersooq,
Sektorplan for vej- og stinet*", 2020

Henvendelser angående publikationen:

Kommuneqarfik Sermersooq
Afdeling for By- og Boligudvikling
Forvaltning for Anlæg og Miljø
Postboks 1005
3900 Nuuk

E: plan@sermersooq.gl



DEL 1 - VEJ- OG STINET, NUUK

INDHOLD

- 06 Indledning og formål**
- 08** Tematisk og geografisk afgrænsning
- 09** Aktuelle projekter og planer
- 10** Status på forrige projekter og planer

- 12 FNs Verdensmål**

- 15 Redegørelse og datagrundlag**
- 16** Trafik- og hastighedsregistrering
- 18** Uheldsbillede for Nuuk
- 22** De fysiske forhold for gående og cyklister

- Udvidet registrering**
- 26** L // strækning
- 34** M // sted
- 42** S // punkt
bænk

- 51 Værktøjskatalog og løsningstiltag**
- 53** Fysiske tiltag
- 54** Generelle principper for rundkørsler
- 55** Generelle principper for stier
- 56** Generelle principper for andre tiltag

- 58 Stedsspecifikke løsningsforslag**

- 66 Planlægning**

- Bilag**
 - 1 - Økonomiske overslag på løsningstiltag
 - 2 - Prioreringsliste

Indledning og formål

Arbejdet med sektorplaner er grundlaget for en vel-fungerende kommune. Derfor har Kommuneqarfik Sermersooq siden vedtagelsen af Planstrategien 2015 haft sektorplaner som et fokusområde.

Det er vigtigt for kommunen, at den enkelte forvaltning har en formuleret politik for deres fagområde, med en status for fagområdet og en handlingsplan for, hvordan forvaltningen opfylder de politiske visioner.

Kommunalbestyrelsens overordnede vision for udviklingen i Kommuneqarfik Sermersooq er, at *"Alle byer og bosteder skal udvikle sig harmonisk med respekt for geografiske forskelle. Udviklingen af byer og bosteder skal forankres i de enkelte steders egne muligheder og behov. Byer og bosteder skal byde på variationer af oplevelser, tryghed, smuk bygnings- og byarkitektur samt velfungerende boligmiljøer."*

Visionen er konkretiseret i kommuneplanens hovedstrukturer for de enkelte bo-steder. Hovedstrukturene udgør således et vigtigt styringsredskab, som skal gøre det muligt at realisere den overordnede vision.

Hovedstrukturene er fastlagt ud fra en sammenfattende vurdering af kommunens bosætningsmønster og de kommunale sektorplaner, og sektorplanerne indgår således som vigtige forudsætninger i den kommunale planlægning. Denne sektorplan skal danne grundlag for, at de fremtidige infrastrukturprojekter bliver prioriteret og anlagt i den planlagte rækkefølge.

Nærværende "Trafikplan del1: vej- og stinet, Nuuk" vedtages hermed af Kommuneqarfik Sermersooqs Kommunalbestyrelse den 31.08.2021



Charlotte Ludvigsen
Borgmester



Marie Fleischer
Konst. Kommunaldirektør

Offentliggøres som gældende den _____

Formål

Trafiksektorplanen skal udgøre rygraden og udgangspunktet for den kommunale indsats for trafikplanlægning.

Planen opdeles i 3, hvoraf nærværende er 1. Bog, der har til formål at styrke fodgænger- og cykeltrafikken i Nuuk.

Sektorplanen er en langsigtet rammeplan, der skal sikre bedre vilkår for de gående og cyklende i Nuuk. Formålet med sektorplanen er at skabe et udgangspunkt for de overordnede tiltag og løsninger for at sikre Nuuks udvikler sig bæredygtigt.

Dermed bliver sektorplanen et centralt styringsredskab, der forholder sig til eksisterende fysiske rammer, samt den forventede udvikling inden for et 12-årigt perspektiv.

Vision

Ved at styrke og sikre byens netværk af stier, er det visionen at flere vil bevæge sig til fods eller cykel. Dette bidrager til en sundere befolkning i et sundere miljø.

Kommunikation og brugerinddragelse

Kommunalbestyrelsen fremlagde forslag til sektorplan "Trafikplan - Del 1: Vej- og stinet, Nuuk" i offentlig høring i perioden 03. marts – 28. april 2021. En lille del af Trafikplanen har ligeledes været tilgængelig på Kommuneqarfiga, hvor enhver havde mulighed for at markere et problematisk sted i Nuuk, og bidrage med sit forslag til forbedring. Brugerinddragelsen har været offentlig tilgængelig i perioden 6. april 2021 - 28. april 2021. Planens strategiske grundlag er uændret, og er derfor næsten enslydende med det, der har været i offentlig høring. Til gengæld er redegørelsen af problematiske strækninger blevet styrket af de indkomne kommentarer.

Der er samlet set indkommet 27 høringsvar og endnu flere idéer til styrkelse af specifikke strækninger. Disse supplerer i høj grad den eksisterende kortlægning, og uddybes senere i denne plan. Således præsenteres der 44 unikke nedslagspunkter af forskellig størrelse, fra en manglende bænk, over et problematisk vejkryds til hele strækninger, der trænger til forbedring.

Det videre arbejde

I slutningen af nærværende sektorplan findes en prioriteringsliste. Den oplister redegørelsens nedslagspunkter, og opdeler dem i grupper i den rækkefølge tiltagene bør igangsættes.

Når nærværende plan er godkendt, skal der udarbejdes en handlingsplan med konkrete løsninger og prisoverslag med udgangspunkt i prioriteringslisten.



Tematisk og geografisk afgrænsning

Nærværende trafikplan afgrænses geografisk til Nuuk.

Nuuk skal videreudvikle sin rolle som hovedstad for landet og som hovedby for Kommuneqarfik Sermersooq. Byen er et erhvervslokomotiv med en kraftig befolkningstilvækst, der skal håndteres på en bæredygtig måde.

Trafikkens udvikling i Nuuk har de senere år været drevet af en generel velstandsstigning, en positiv tilflytning og en kraftig byudvikling. Det har betydet en kraftig stigning i antallet af køretøjer i bybilledet, ligesom der har været væsentlige stigninger i trafikmængden på byens vejnet. Flere af de centrale vejstrækninger er belastet af en del trafik med begyndende kødannelser.



Figur 1 - Bydele og bycentre.



Figur 2 - Kortlægning af byens vejnet, der viser den kommende byudvidelse til Siorarsiorfik og de stiplede linjer der indikerer et ønske om en fremtidig havnebusforbindelse.

Aktuelle projekter og planer

Sektorplanen skal fungere som basis for planlægning for fodgænger- og cyklisttrafikken, men der vil være kontaktflade til relevante, fremtidige planer, herunder følgende kortsigtede planer og projekter:

Styrkelse af den offentlige transport

Projektet er tiltænkt med opstart i 2020 og skal fungere som en opdatering af de allerede igangsatte planer fra 2012 og 2013.

Afstribning af vejnettet i Nuuk

Indkøb og anskaffelse af maskinel til holdbar vejafstribning er planlagt til 2021.

Vejprojekter ved Ravnaldalen, Sipisaq, Kujalleq/Quassunnguaq og 400 r-talik.

Følgende er planlagt for 2021: Etablering af trafikregulering ved Kanngillinnuit- og Nuussuaq-skolerne, samt forberedelse til trafikregulering ved storskolen på Arsiffik.

Større infrastrukturprojekter med langvarigt tidsperspektiv:

Udbygning og styrkelse af den eksisterende 2-strengsforbindelse – evt. med en ny streng.

Tunneludbygning ved Nuussuaq og etablering af ny tunnel til Siorarsiorfik er i projekteringsfase 2020-2023 – anlægsfase ikke fastsat.

Status på forrige projekter og planer

Siden årtusindeskiftet har Nuuk udviklet, vedtaget og principgodkendt en række trafikale fagplaner. Nærværende sektorplan vil redegøre for; de eksisterende fagplaner for Nuuk spænder fra bl.a. en bycykelhandlingsplan til en plan for den generelle udvikling af en bæredygtig, kommunal trafikultur. Planernes udgangspunkt og målsætninger er forskellige, men de arbejder i store træk i samme retning, hvor de sætter borgeren som fodgænger og cyklist i fokus.

Bæredygtig trafikultur i Nuuk 2012

Trafikplan for Nuuk med tilhørende anlægsprioriteringer på omkring 25 mio. i perioden fra 2012 til 2019. Trafikplanen indeholdt en række anbefalinger indenfor 4 temaer;

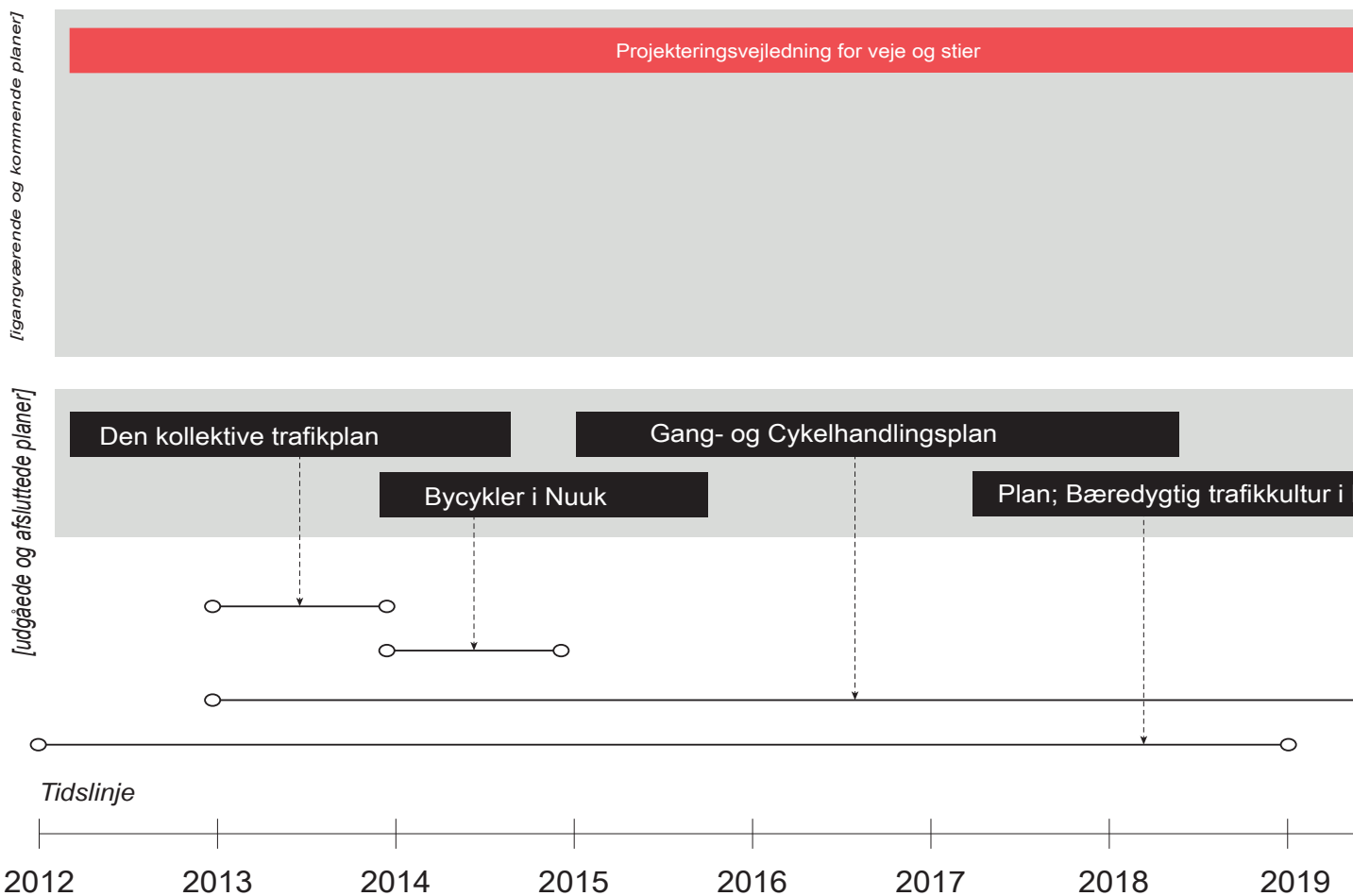
- Mindre biltrafik i Nuuk midtby,
- Den fremtidige kollektive trafikbetjening i Nuuk,
- Den fremtidige gang- og cykeltrafik i Nuuk
- Trafiksikkerheden i Nuuk.

En del af de anbefalede tiltag er siden hen blevet indeholdt i vejnettets løbende vedligehold, men det vurderes ikke, at trafikplanen har affødt nogle handlingsplaner, direkte.

Projekteringsvejledning for Nuuk 2013

Temaplanen affødt af et krav til nødvendige infrastrukturinvesteringer som følge af etablering af den nye atlanthavn. Status er, at projekteringsvejledningen ikke har undergået revision siden 2014, men skal revideres i 2021.

TIDSLINJE FOR PLANER OG PROJEKTER *Figur 3*



Den kollektive trafikplan 2013

Temaplan for den kollektive trafik i Nuuk
Status; skolebusser er blevet sammenlagt med bybusserne og skolebørn bliver forsynet med skolebuskort. De kortsigtede planer ift. at etablere supplerende busruter omkring lufthavnen, Qinngorput samt den sydlige del af Nuuk midtby er udført mens den langsigtede plan ift. at forbinde Kannigillinguit og Sarfaarsuit med en direkte busrute er endnu ikke udført.

Gang- og Cykelhandlingsplan 2013-2024, vedtagelse 2013

Gang- og Cykelhandlingsplan blev defineret med 8 indsatsområder som skulle sikre bedre rammer for miljø- og folkesundheden og på sigt føde ind i en harmonisering af trafikale sektorplanlægning. Indsatsområderne var udtrykt ved en overordnet strategi og defineret ved en række delprojekter

Bycykler i Nuuk 2014

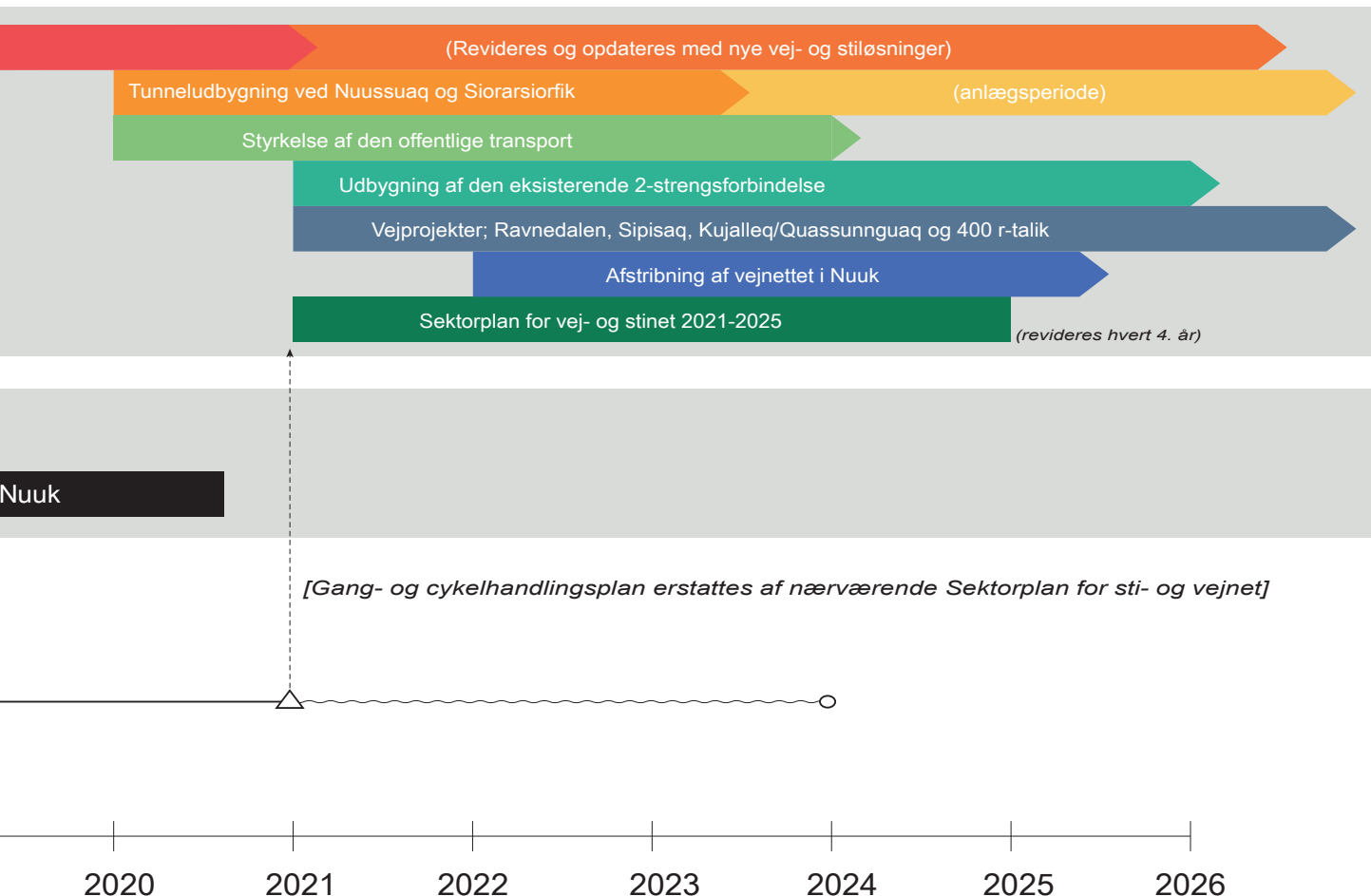
Rapporten blev udarbejdet som et samarbejde mellem Kommuneqarfik Sermersooq og COWI og omhandler etableringen af et bycykelsystem for hhv. Nuuk og Paamiut.

Status: Rapporten blev principgodkendt i 2014, men der er ikke fulgt op på den tilknyttede implementeringsplan.

Kyststien

Som led i den rekreative plan for Nuuk, blev der i 2007 vedtaget etableringen af en gangforbindelse langs Nuuks kystlinje. Denne har bl.a. til formål at forbinde byen bedre for forgængere og samtidig give gode oplevelse undervejs.

Projetets etape 1 er fuldført i foråret 2020, og faserne 2 og 3 er planlagte.



FNs Verdensmål

I Nuuk er målsætningen for udbygningen af vej- og stinettet at håndtere den kraftige byudvikling. Og sikre en bæredygtig byudvikling, hvor borgeren kan og ønsker at bevæge sig.

Nye erhvervs- og havnearealer skal understøttes af nødvendige forbedringer af vejstrukturen, ligesom udviklingen har forstærket behovet for at fredeliggøre midtbyen og sætte mere fokus på trafiksikkerhedsfremmende tiltag. Udbygningen i Siorarsiorfik forventes at forstærke udviklingen yderligere. Der er ikke behov for en udbygning af vej- og stinettet i Qeqertarsuatsiaat og Kapisillit.

Sammenhæng til FNs Verdensmål

Kommuneqarfik Sermersooq har udarbejdet en strategi for implementering af FNs Verdensmål for bæredygtig udvikling under navnet "Verdensmålsstrategi for bæredygtig udvikling", 22.01.2019. Det er herefter kommunens ønske, at forvaltningerne skal indarbejde målene i bl.a. sektorplaner. Det vurderes, at følgende verdensmål er relevante at indarbejde i "Sektorplan for vej- og stinettet".

Relevante delmål, fokusområder og indikatorer fremgår af skemaet herunder.

*Tekst blandt andet fra
NIRAS' Notat om "Kommuneqarfik Sermersooq
Sektorplan for veje og stier" af 20. december 2019*



Verdensmål 3:

Vi skal sikre et sundt liv for alle og fremme trivsel for alle aldersgrupper.

Delmål af relevans for sektorplanen	Sektorplanen kan bidrage til opfyldelse af målsætningen ved at have fokus på:	Indikator (FN)
3.4 Red flere fra at dø af ikke-smitsomme sygdomme og styrk mental sundhed	Gode stisystemer, der giver mulighed for motion og sunde transportformer samt adgang til rekreative rum og oplevelser.	3.4.1 Dødelighed som følge af hjerte-kar-sygdomme, kræft, diabetes eller KOL. 3.4.2 Selvmordsrate
3.6 Nedbring antallet af dræbte og sårede i trafikken	Trafiksikkerhed for både bløde og hårde trafikanter. Trafiksikkerhed betyder øget tryghed for borgerne og færre tilskadekomster og dødsfald. I den lokale kontekst kan tilskadekomst i trafikken også omfatte faldulykker eller andre trafikulykker som følge af manglende snerydning.	3.6.1 Dødsfald som følge af trafikulykker.
3.9 Reducer sygdom og dødsfald på grund af kemikalier og forurening	At nedbringe luftforureningen fra bilisme ved blandt andet at styrke de offentlige stier, den kollektive transport og gøre det mere attraktivt at eje en mini-, hybrid- eller elbil.	3.9.1 Dødelighed som følge af indendørs og udendørs luftforurening.



Verdensmål 4: Vi skal sikre alle lige adgang til kvalitetsuddannelse og fremme alle muligheder for livslang læring.

4.A Byg og opgrader sikre og inkluderende skoler

Sikker skolevej og trafiksikkerhed generelt ved skoler.

4.a.1 Andel af skoler med adgang til: (a) elektricitet, (b) internet til brug for pædagogiske formål, (c) computere til pædagogiske formål, (d) tilpasset infrastruktur og materialer for elever med handicap, (e) basale drikkevandsfaciliteter, (f) kønsadskilte toiletter (g) basale håndvaskfaciliteter (i henhold til WASH indikatordefinitioner).



Verdensmål 9: Vi skal bygge robust infrastruktur, fremme inklusiv og bæredygtig industrialisering og understøtte innovation

9.1 Byg bæredygtig infrastruktur

At løse trængselsproblemer og sikre fremkommelighed i alle bostederne.

9.1.2 Passager- og godsmængde, opdelt efter transportform.

9.4 Opgrader alle industrier og infrastrukturer for bæredygtighed

At gøre den kollektive trafik mere attraktiv, fremme cyklisme og opsætte lade-standere for at understøtte den grønne omstilling inden for bilisme.

9.4.1 CO₂-udledning ift. værditilvækst.



Verdensmål 11: Vi skal gøre byer, lokalsamfund og bosættelser inkluderende, sikre, robuste og bæredygtige

11.2 Skab billige og bæredygtige transport-systemer

At gøre den offentlige transport tilgængelig for alle uanset køn, alder og handicap, blandt andet ved at undersøge muligheden for gratis offentlig transport.

11.2.1 Andel af befolkning, der har nem adgang til offentlig transport, fordelt på køn, alder og personer med handicap.



Verdensmål 13: Vi skal handle hurtigt for at bekæmpe klimaforandringer og deres konsekvenser

13.1 Styrk modstandskraften og tilpasningen mod klimarelaterede katastrofer

At vedligeholde og sikre vej- og stinettet mod skred og brud som følge af varmere og mere vådt vejr.

13.1.1 Antallet af døde, forsvundne personer og personer, som er berørt af katastrofe (målt pr. 100.000 indbyggere)

13.1.2 Antal af lande med nationale og lokale strategier for katastroferisikohåndtering.

Dogmer afledt af FNs Verdensmål

Med udgangspunkt i nogle af FNs Verdensmål er der formuleret en række dogmer eller parametre som et givent byområde skal overholde. Punkterne er formuleret med udgangspunkt i Nuuk. Dog bør de fleste også gøre sig gældende i byområder i andre af kommunens geografier.

Det er således intentionen at disse videreføres og konkretiseres gennem de næste dele af Kommuneqarfik Sermersooqs samlede Trafiksektorplan:

"byområde" forstås i denne henseende som en afgrænset gruppering af boligbebyggelse, beliggende for enden af en vejbetjening. fx. Qernertunnguit eller Nuukullak.



et BYOMRÅDE uden interne indkøbsmuligheder skal have **TO STRÆKNINGER** forbeholdt **GÅENDE**, som forbinder til nærliggende byområder med disse muligheder.



et BYOMRÅDE skal indeholde **BELYSTE** strækninger gennem området, som sikrer færdsel for de bløde trafikanter **HELE ÅRET**.



et BYOMRÅDE skal have adgang til **OFFENTLIG TRANSPORT**, og sikre trafiksituationer omkring **STOPPESTEDERNE**.



et BYOMRÅDES forbindelser til naboerområder skal **STYRKES**, så de er tilgængelige for de mange.



et BYOMRÅDE med skole eller pasningstilbud skal have **SIKRE VEJFORLØB** for de bløde trafikanter.



et BYOMRÅDE eller **VEJFORLØB** der er under omdannelse eller hvor der udføres **VEJARBEJDE** skal **TYDELIG** vise de bløde trafikanter en sikker omvej gennem afspærring og skiltning.

Redegørelse og datagrundlag

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ATV og 4-hjuler	10	10	21	28	31	29	42	59	59	64	65	65	81
Busser	19	23	33	35	31	39	39	36	33	39	42	40	43
Entreprenørmaskiner	0	0	0	0	0	0	1	240	360	399	440	467	532
Hyrevogne	36	52	56	83	61	104	90	88	84	87	87	94	90
Lastbiler	105	115	150	169	150	173	171	182	175	189	194	217	226
Motorcykler	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1
Personbiler	1931	2084	1996	2372	2280	2474	2528	2585	2614	2682	2937	2981	3240
Påhængsvogne	0	0	0	0	0	0	0	78	102	119	136	199	220
Snescootere	0	0	0	0	0	0	2	57	146	227	290	319	426
Udrykningskøretøjer	8	13	28	32	44	66	71	99	106	87	99	83	100
Varebiler	562	581	554	592	532	582	591	615	586	576	608	695	703
Øvrige køretøjer	0	0	0	0	0	0	0	2	5	10	1	10	27
Samlet	2671	2878	2838	3311	3129	3467	3535	4042	4270	4479	4900	5171	5689
Samlet, korrigeret (uden entreprenør- maskiner, påhængsvogne og snescootere)	2671	2878	2838	3311	3129	3467	3532	3667	3662	3734	4034	4186	4511

Figur 4 - Registrerede motorkøretøjer i distrikt Nuuk pr. 1. januar 2019. Distriktet indeholder udover Nuuk bygderne Kapisillit og Qeqertarsuatsiaat. Fra 2014 registreres også entreprenørmaskiner, påhængsvogne og snescootere. Antal oplyst af Grønlands Statistisk, statistikbanken, og bragt i VIAtrafiks "Trafikregistreringer 2019".

Nuuk er udlagt med ca. 95 km vejnet, fordelt på primærveje og lokalveje, som anvendes af et stadigt stigende antal køretøjer. I 2019 var der registreret 5.689 køretøjer i Nuuk, men i takt med øget tilflytning, en øget gennemsnitsindkomst og et samfund i stabil vækst sker der en markant stigning i antallet af køretøjer.

Der er i øjeblikket ingen præcis opgørelse over hvor mange cykler der er i Nuuk, men nyere undersøgelser synes at antyde, at ganske mange husstande i Nuuk har adgang til cykel.

En kommunal forespørgsel fremsendt til Nuuks cykelforhandlere melder om kraftige stigninger i salget af cykler, med et mersalg fra 2019 til 2020 på over 200 procent.

Til trods for dette viste undersøgelsen, at selvom cyklejerskabet blandt byens husstande var ganske højt, så cyklede under 1 procent af børnene i skole mens 43 procent af skolebørnene er gående til og fra skolen hver dag. Tæt ved halvdelen af byens børn bevæger sig altså fra hjem til skole som blød trafikant.

Trafik- og hastighedsregistrering

Nuuk har en årlig befolkningsvækst på ca. 2 procent som naturligt øger belastningen af byens vej- og stinet.

Uheldsbekæmpelse er et væsentligt indsatsområde for den kommunale trafikplanlægning og Forvaltningen for Anlæg og Miljø samarbejder med politiet om, at registrere, analysere og kortlægge færdselsuheld. Dette sker bl.a. med udtræk fra de daglige anmeldelsesrapporter. Registreringerne er dog behæftet med en vis usikkerhed, da mørketallet for uheldsrelaterede anmeldelser er højt. En tommelfingerregel siger, at det kun er hvert 7. uheld der anmeldes.

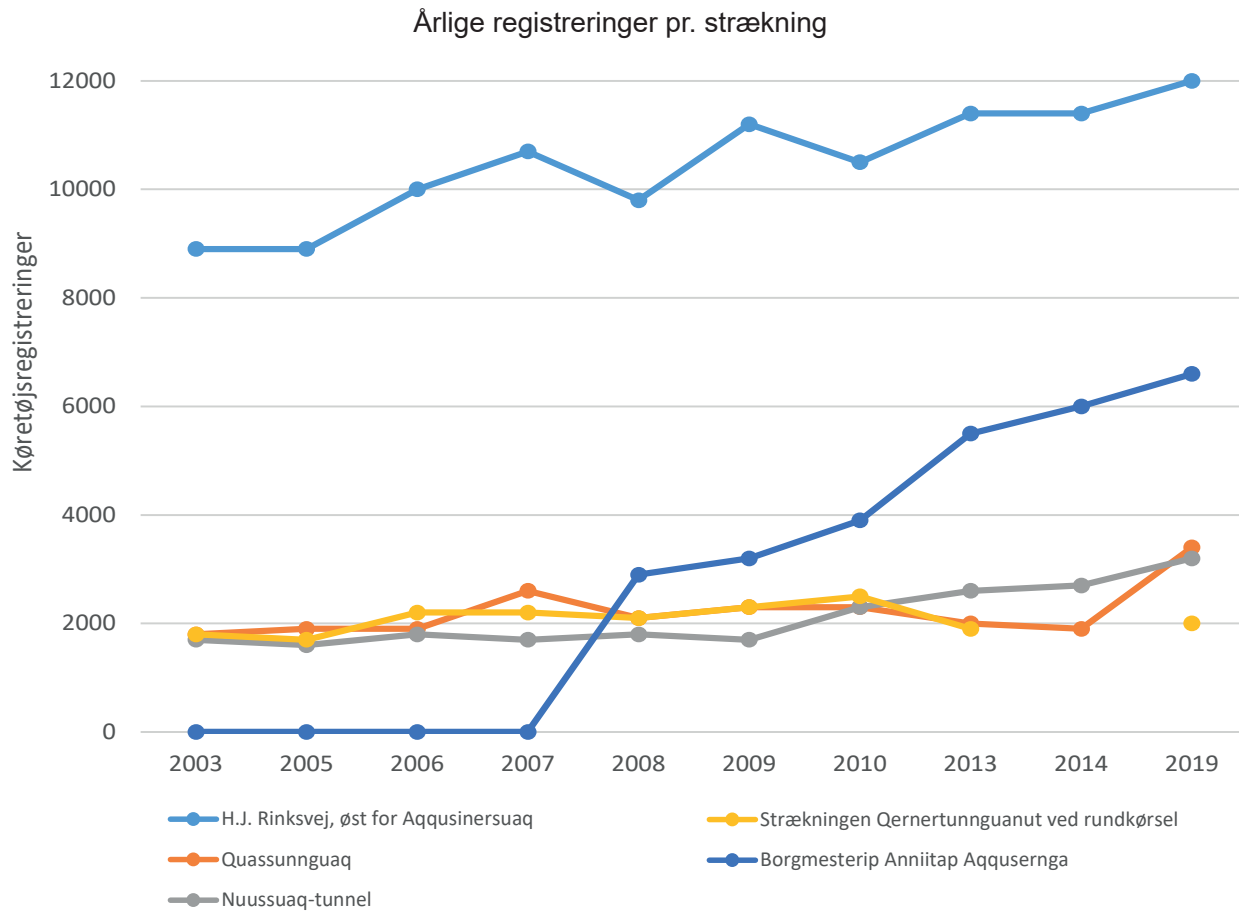
De seneste trafikregistreringer i Nuuk er foretaget i perioden maj til juni 2019. Registreringerne omfattede både krydstællinger og snittællinger (med hastighedsmålinger) samt parkeringsregistreringer. Resultaterne fra trafikmålingerne viser overordnet set uanselige ændringer i trafikken i Nuuk midtby, mens der er registreret stigninger i trafikmængden på indfaldsvejene ind mod midtbyen.

Det er særligt på strækningen Sipisaq Kangilleq (A) - Eqalugalinnguit (B) - Peter Thårup Høeghip Aqqutaa (C) - Borgmesterip Anniitap Aqqusernga (D) mod Qinngorput at stigningerne er registreret og dette vurderes, at være afledt af udviklingen af Qinngorput. Stigningen i trafikmængden gælder både for spidstime- og døgntrafikken.

Af registreringsnotatet hovedpunkter kan det bl.a. fremhæves:

- at den største snittrafik er registreret på strækningen Eqalugalinnguit til Sipisaq Kangilleq forbi rundkørslen ved Qernertunnguanut, hvor der er en hverdagsdøgntrafik på 16.000 køretøjer (en stigning på 1.500 registreringer i forhold til 2013).
- at trafikken på både Aqqusernga og H. J. Rinksvej er uændret i perioden 2013-2019 – dog med stigninger på den østlige del af H. J. Rinksvej.
- at der er sket en stigning i hverdagsdøgntrafikken til ca. 3.400 køretøjer på Quassunnguaq til trods for, at trafikken næsten alle foregående år har været på omkring 2.000 køretøjer. Dette vurderes at skyldes den manglende genetablering af vejbumper efter asfaltering af vejforløb.
- at hverdagsdøgntrafikken gennem tunnelen forsætter med at stige, og nu ligger på 3.200 køretøjer (en stigning på 600 registreringer i forhold til 2013).
- at hverdagsdøgntrafikken på Borgmesterip Anniitap Aqqusernga forsætter med at stige, og nu ligger på 6.600 køretøjer mod 5.500 registreringer i 2013.

Hastighedsmålingerne viser at på 10 ud af 26 tællesnit er gennemsnitshastigheden inden for den tilladte hastighedsgrænse. På de resterende 16 tællesteder overstiger den gennemsnitlige hastighed den tilladte hastighedsgrænse. Hvilket også peger på, at der fremadrettet skal gøres en indsats for at sikre de bløde trafikanter.



Figur 5 - Hverdagsdøgnetrafik på udvalgte strækninger i perioden 2003 til 2019.



Figur 6 - Strækningen med den største stigning i trafikale registreringer.

Uhedsbillede for Nuuk

Gående trafikanter er i lighed med cyklister en udsat gruppe i trafikken. I 2009 og 2010 blev der registreret knap 50 årlige færdselsuheld i Nuuk. Dette tal var faldet til knap 40 årlige uhedsrapporter i 2011 og 2012 men fra 2014 og frem til 2020 er der ikke indhentet indberetninger fra færdselspolitiet.

Med udgangspunkt i politiets årsrapport og data fra Grønlands Statistik kan der dannes et generelt uhedsbillede for Nuuk for perioden 2009 - 2014:

- I 2014 optog politiet således rapport på 23 færdselsuheld ud af samlet 539 færdselslovsovertrædelser i Nuuk, fordelt på et ukendt antal personskadeuheld og materielskadeuheld.

I forbindelse med udarbejdelsen af nærværende sektorplan, har Kommuneqarfik Sermersooq indhentet trafikrelateret uhedsrapporter for 2019 og 2020 (i 2020 kun for perioden januar – oktober), hvilket danner følgende uhedsbillede:

- I perioden 2019 optog politiet rapport på 150 færdselsuheld ud af samlet 401 overtrædelser af færdselsloven.
- Antallet af færdselsuheld, hvor der kun skete materiel skade var registreret til 60 hændelser - ved en del af disse hændelser er der sket personskade samtidigt, hvormed hændelsen kan tælle med i begge hændelsesregistreringer (materiel- og personskade).
- I samme periode blev der registreret 18 trafikrelateret personskadehændelser, primært i månederne fra april til november.
- Endvidere er der registreret 85 uspecificerede færdselsuheld, som dækker over alt fra mindre uheld med materielskade til påkørsler mv. som ikke har afstedkommet materiel- eller personskade.
- For 2020, i perioden fra januar til oktober måned er der blevet registreret 28 færdselsuheld med materielskade og 10 færdselsuheld med personskade – endvidere er der registreret 90 yderligere uhedsrapporteringer, som dækker over alt fra mindre uheld med materielskade til påkørsler mv. som ikke har afstedkommet materiel- eller personskade.

Til registreringerne for 2019 og 2020 er der tilknyttet placering og vejstrækning til uhedsrapporterne, hvormed vi kan danne et billede over de mest problematiske områder:

Se kortlægning på de følgende sider

Det er vigtigt at pointere, at den store difference i antallet af færdselsuheld mellem 2014 til 2020 er kilderelateret, hvor uhedsstatistikken fra 2014 er indhentet fra Grønlands Statistik og uhedsregistreringen fra 2019-2020 er et udtræk af politimyndighedens uhedsrapporter. Der er således ikke tale om en uforholdsmæssig stor stigning i antallet af ulykker efter 2014, men forskellen kan i stedet relateres til registreringernes tematiske underinddeling, hvor politimyndighedens data er mere uspecificeret ift. materiel- kontra personskader.

Vejforløbet Aqqusinersuaq

Vejforløbet langs Aqqusinersuaq, fra H. J. Rinksvej til rundkørslen ved 400-rtalik er stadig den ubetingsmest uheldsplagede strækning. Vejen er udført med flere fodgængerovergange, mangelfuld skiltning og afstribning og på dele af vejen må fodgængere og cyklister bevæge sig langs kørebanen.

Vejforløbet H. J. Rinksvej

Vejforløbet er udført med ensidet, dobbeltrettet stitrafik som føres igennem det vigepligtsreguleret T-kryds ved H. J. Rinksvej og Quassunnguaq. Der er risiko for uheld mellem cyklister som kører ind mod byen og har høj hastighed (stiforløb går ned ad bakken fra passet) og trafikken til/fra Quassunnguaq. At fællesstien er dobbeltrettet og cyklister kører i venstre side kan virke overraskende, særligt for venstresvingende ind mod Quassunnguaq. Lokalt er tidligere udpeget som et uheldsbelastet kryds med den type uheld og har i 2019-2020 haft 4 personskadeuheld.

Krydsningen ved Samuel Kleinschmidt Aqqutaa og Imaneq

For både 2019 og 2020 iagttages det, at der jævnligt sker personskadeuheld ved krydsningen mellem Samuel Kleinschmidt Aqqutaa og Imaneq, hvor der ikke er fodgængerfelt eller dedikeret gang- og cykelsti; de sidste par år er 2 personer blevet skadet ved krydsningen.

Rundkørslen ved Manguarq ved Borgmester Anniitap Aqqutaa

Rundkørslen ved Manguarq og Borgmester Anniitap Aqqutaa har de senere år været ramt af en række personskadeuheld. Rundkørslen er opbygget med cykelstiforløb der skifter vejside fra højre til venstre for udgående trafik fra Nuusuaq, 2 busstoppesteder og trafikeres af både tunge og lette køretøjer.

Rundkørsel ved Qernertunnguanut

Der er registreret otte uheld i og omkring rundkørslen i perioden 2009-2013, hvoraf de to er fodgængerrelateret personskader. Rundkørslen kan køres igennem med høj hastighed fra nord og syd pga. lille forsætning som følge af masternes placering og den forholdsvis lille midterø. Der er i dag en dobbeltrettet fællessti langs vejens vest-

side (400-rtalik og Eqalugalinnguit). Dette medfører at cyklister krydser Qernertunnguanut dobbeltrettet. Som følge af at rundkørslen ligger i et lavpunkt er hastigheden for både biler og ikke mindst cyklister ind i rundkørslen høj. Den høje hastighed for cyklisterne kombineret med cykelkrydsningen er dobbeltrettet betyder at cyklister overrasker biler med risiko for uheld til følge.

Rundkørsel ved Sipisaq Kangilleq

Der er registreret to uheld i rundkørslen i perioden 2009-2013; hvoraf det ene var fodgængerrelateret personskade. Alle fodgængere og cyklister langs 400-rtalik og Eqalugalinnguit skal krydse Sipisaq Kangilleq, hvilket nedsætter kapaciteten. Om morgenen er udformningen fx medvirkende til større kødannelser på Eqalugalinnguit, fordi bilister ind mod byen skal vente på krydsende fodgængere og cyklister ind mod byen.

Det grønlandske Sundhedsvæsen fører ikke en selvstændig statistik over fodgænger- og cykelrelateret uheld, men har alligevel været inddraget i udarbejdelsen af nærværende sektorplan ift. at danne et korrekt uheldsbillede for Nuuk.

I korte træk er der i sundhedsvæsenet ikke en opfattelse af, at der er sket en større stigning i antallet af personskader for de bløde trafikanter, forårsaget af den tunge trafik. For de kolde måneder med isslag og sne beskrives den primære personskadeårsag at være fald- og vælteulykker som følge af ringe sigtbarhed og dårligt fodtøj i kombination med glatte fortove og cykelstier. Andre personskader sker som følge af, at de bløde trafikanter presses af kørebanerne der, hvor disse deles med den tungere trafik for så at miste fodfæstet og vælte.

Uheld i perioden 2009 - 2013 (uafhængige)

- 1 tilskadekommen
- 2 tilskadekomne
- 3 tilskadekomne

* Ca. 150 uspecifiserede færdselsuheld som kan omfatte færdselsuheld med/uden personskade og med/uden materielskade



Figur 7

fra 131206_trafikplanlægningen i Nuuk; Uheldsbilledet fra sidste registrering i 2009-2013 illustrerer, at uheld kan stadfæstes over det meste af byen men, at der er specifikke steder og enkelte strækninger i byen der træder mere tydeligt frem i uheldsstatistikken, og som derfor fortjener en mere detaljeret opmærksomhed. Uheldsbilledet er opdateret med indrapporterede trafikuheld for perioden 2019 – 2020. Bemærk at der er henved 150 uspecifiserede uheld, som ikke er indført i uheldsbilledet.



De fysiske forhold for gående og cyklister

Størstedelen af Nuuk er omfattet af et gang- og cykelstinet, men den eksisterende trafikstruktur er primært planlagt efter og indrettet til motorkøretøjer.

Flere væsentlige og centrale strækninger i Nuuk midtby, bl.a. H.J. Rinksvej, Kussuaq og Aqqusinersuaq og Samuel Kleinschmidtsvej er mangelfuldt udbygget ift. stiforløb og fortove, som ofte kun findes i den ene side som en relativt smal, kombineret cykel-/gangsti. Enkelte steder på det overordnede vejnet findes hverken gang- eller cykelsti.

Dobbelttrettet gang- og cykeltrafik, hvor der er en uklar opdeling af gang- og cykelareal, skaber til tider unødige konfliktsituationer. Både mellem de bløde og de hårde trafikanter, men også indbyrdes mellem gående og cyklister.

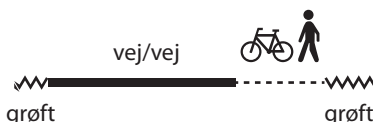
Nedenfor ses eksempler på forholdene for de bløde trafikanter. De mange forskelligartede situationer øger forvirringen blandt byens trafikanter, og lægger ikke det optimale grundlag for sikker færdsel.

Der findes ligeledes problemer på andre strækninger også, men disse viser et overblik over de meget forskelligartede forhold:

A 400r-talik



B Sipisaq Kangilleq



C H.J. Rinksvej



D Kuussuaq



E Aqqusinersuaq v Kuussuaq



F Aqqusinersuaq v Imaneq



G Aqqusinersuaq v Sipisaq Avannarleq





Figur 8

Udvidet registrering

I det følgende præsenteres en samlet registrering, som en kombination af tidligere kortlægning samt de steder der er blevet fremhævet under den offentlige høringsfase.

For at danne overblik over kommende anlæggelse og ændringer er problematikkerne inddelt i tre kategorier:



L // STRÆKNING

En forbindelse gennem byen
fx. fjeldtrappe, fortov, cykelsti



M // STED

Et specifikt knudepunkt
fx. rundkørsel, kryds



S // PUNKT

Et specifikt nedslag på et specifikt punkt
fx. fodgængerovergang, skilt, lygtepæl, bænk

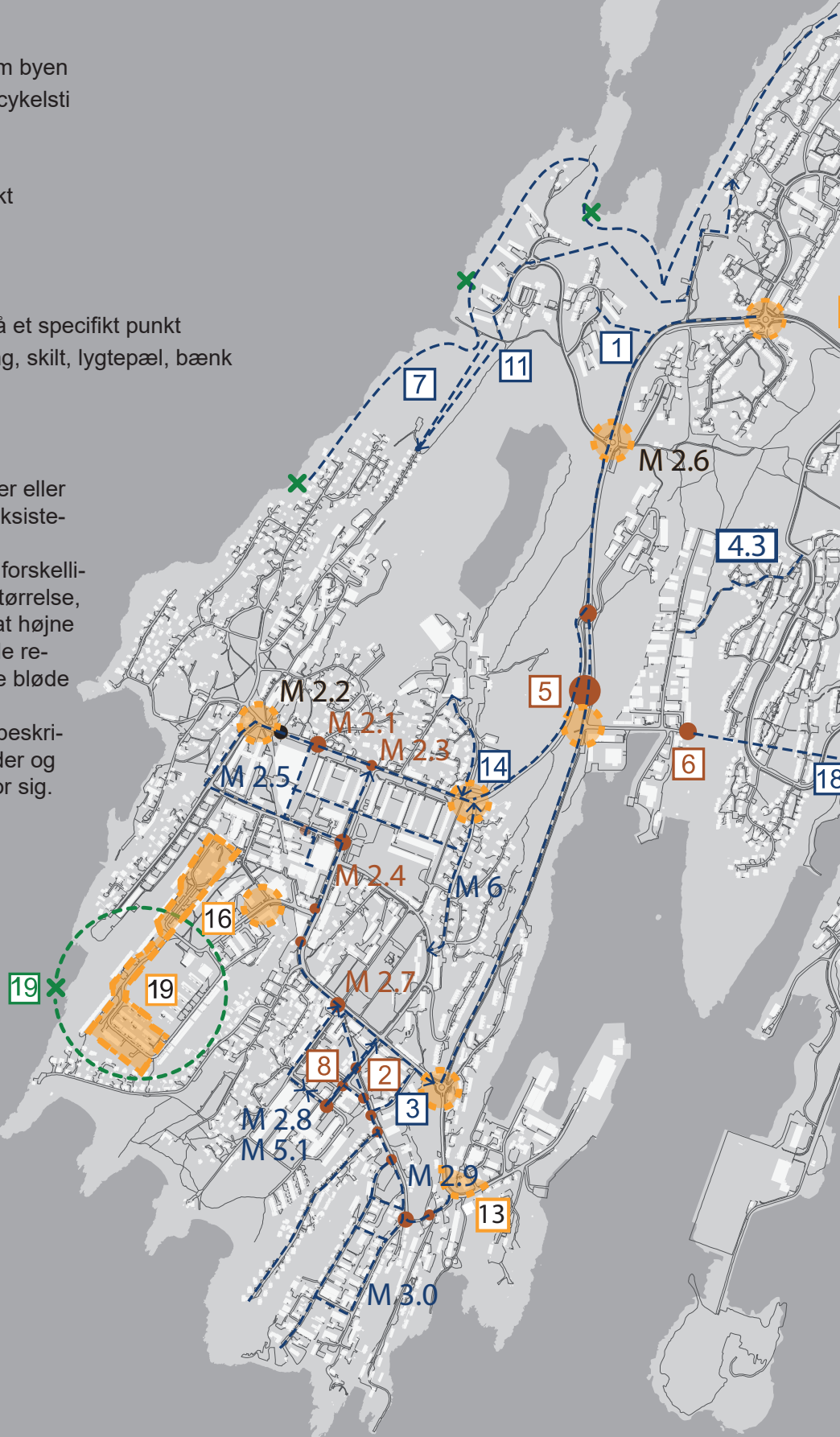


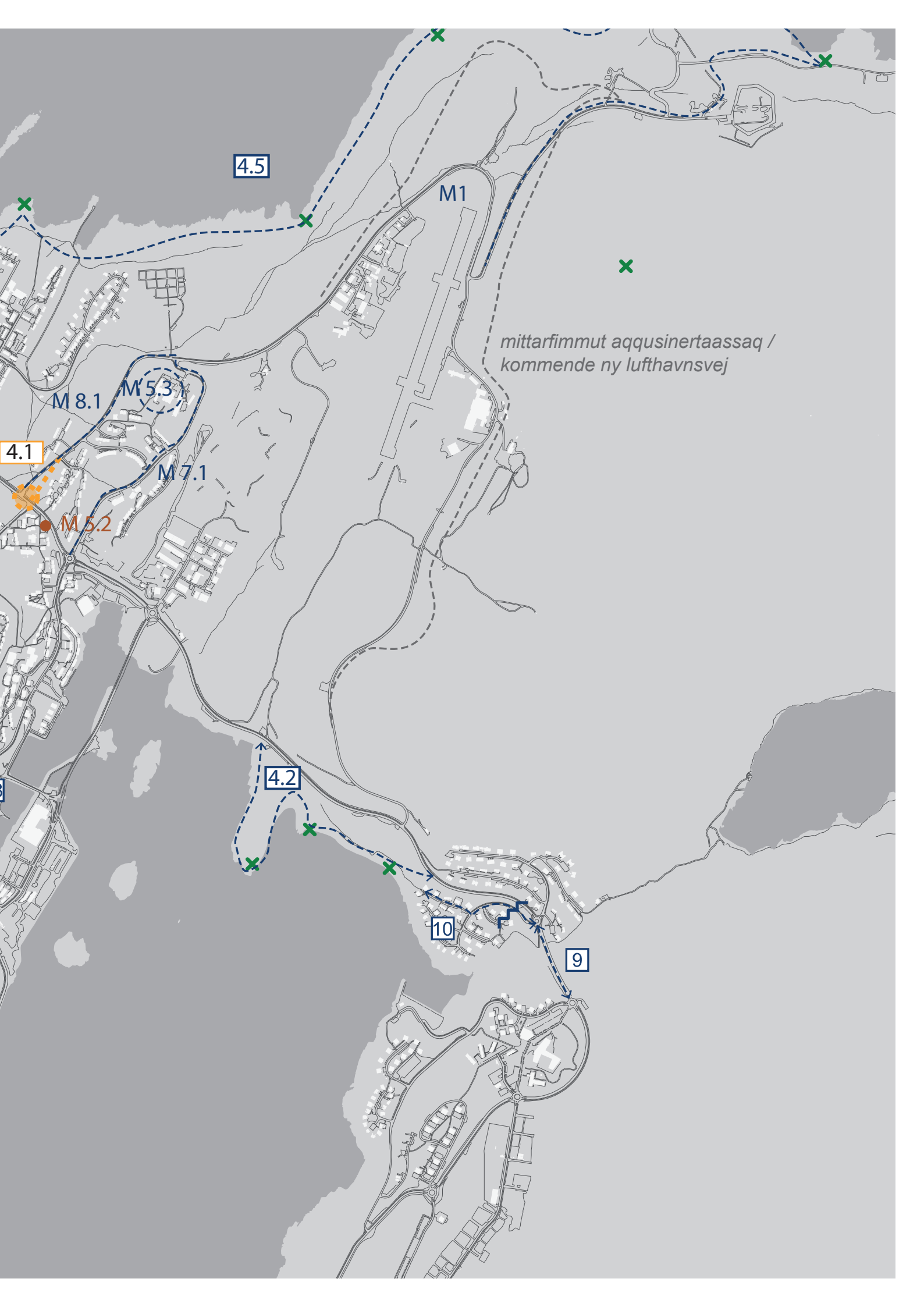
forslag til bænk

Manglende forbindelser eller styrkelse af allerede eksisterende forbindelser

Kortet viser en række forskellige tiltag af forskellig størrelse, der kan være med til at højne trafikikkerheden og de rekreative værdier for de bløde trafikanter.

På de følgende sider beskrives de forskellige steder og problematikker hver for sig.

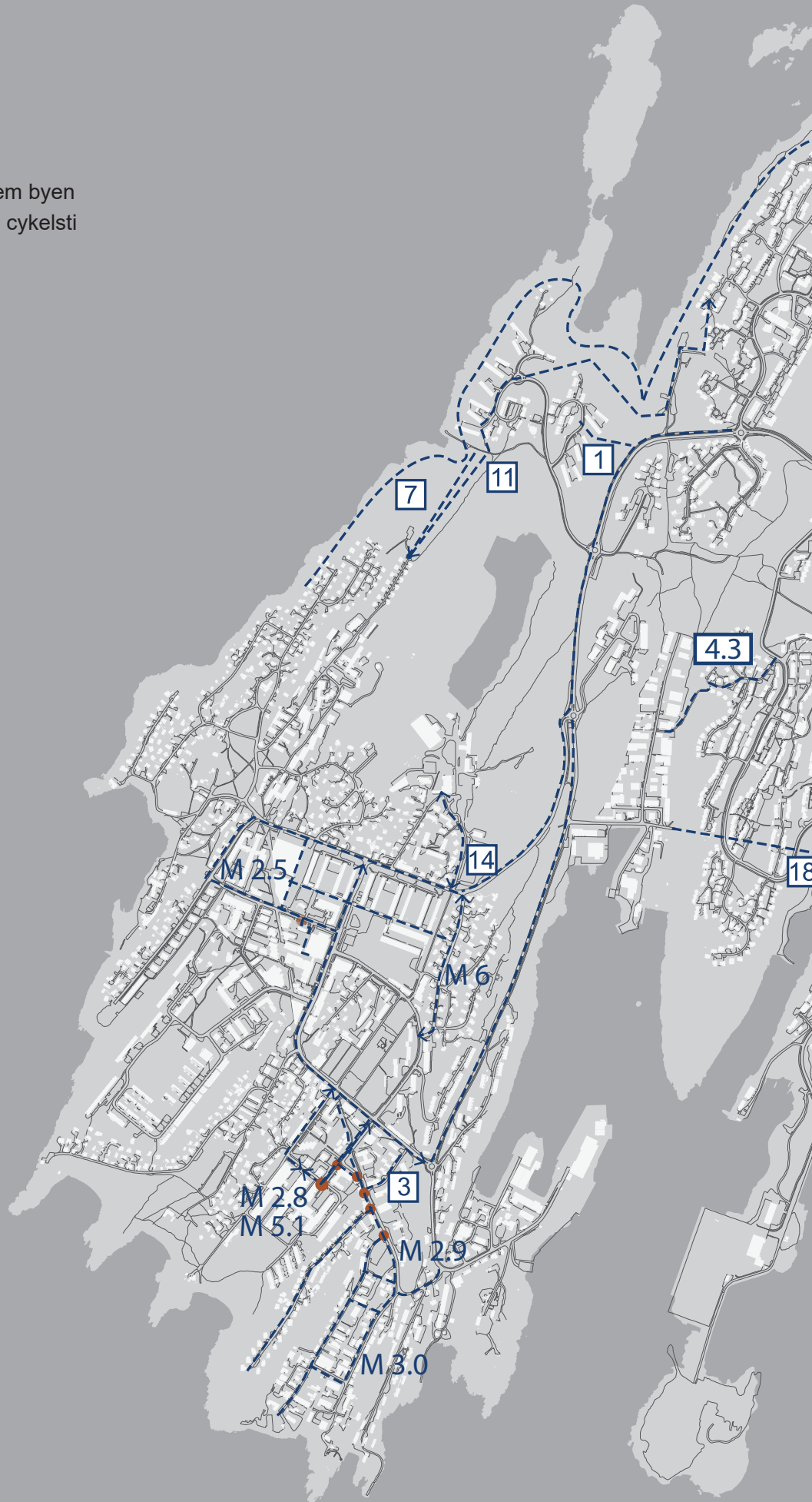


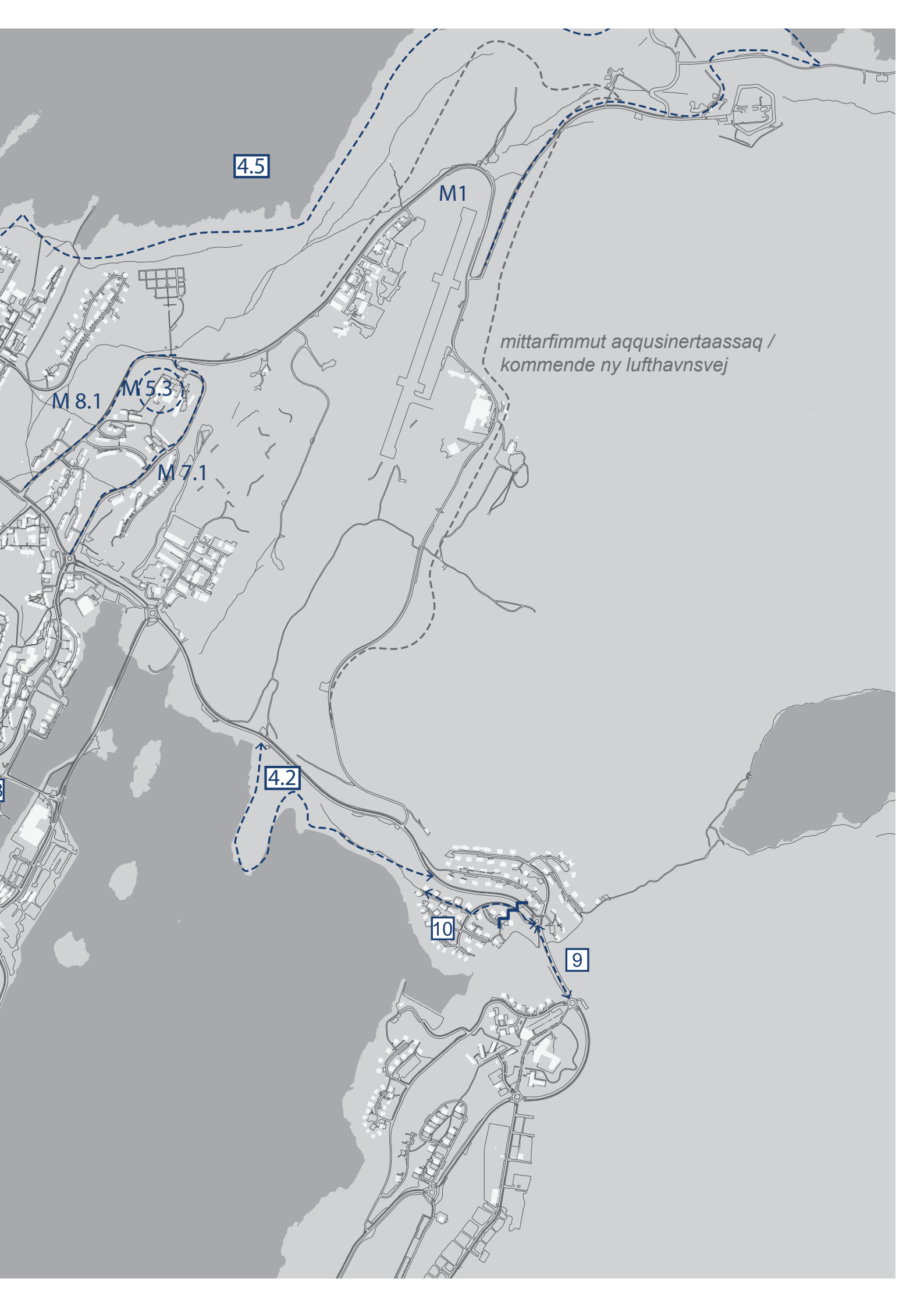




L // STRÆKNING

En forbindelse gennem byen
fx. fjeldtrappe, fortov, cykelsti





4.5

M1

*mittarfimmur aqqusinertaassaq /
kommende ny lufthavnsvej*

M 8.1

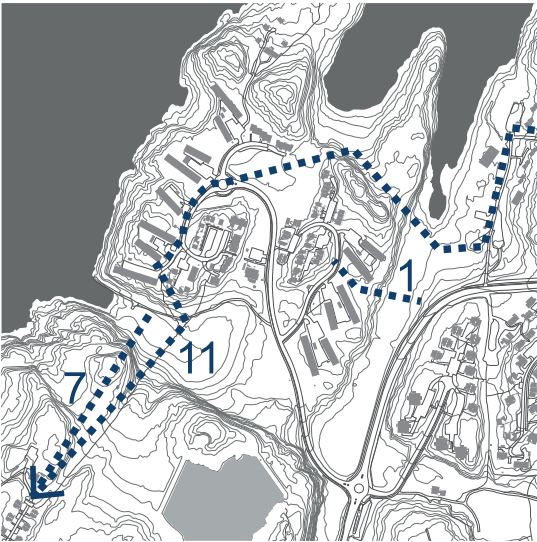
M 5.3

M 7.1

4.2

10

9



1.

Gangbro og trapper til Qernertunnguit

"Jeg synes at det skal være lettere for fodgængere at komme til Qernertunnguit fra Dødemandssvinget og fra CE Jansensvej til Qernertunnguit.

Inspirationskilderne kan være cykelbroerne i København."

7.

Sti mellem Myggedalen til Qernertunnguit

"Det kunne være godt med en sti og trappe fra Myggedalen til Qernertunnguit. Det kunne være godt for gående at komme hurtigt til byen, hvis der var en oplyst sti med trapper."

11.

Kimmernat til C.E. Janssensvej

"En komplet og rummelig vej til fods og med cykel fra enden af Kimmernat, lige ned til det nye byggeri hvor der nu også kommer en ordentlig vej, videre til Qernertunnguit og igennem det videre til C.E. Janssensvej. Så har man en komplet vej til byen til fods med meget mindre bilstøj og man ender meget fint på vejen som går ned til bymidten.

Og at lave den bred og rummelig, så kan man bedre sikre sig der er plads til både folk til fods og på cykel hele vejen, og der kunne nok også lave en streg og afmærkninger med cykel og gå symboler."



4.5

"En sti / vej til de bløde trafikanter, med bænke."

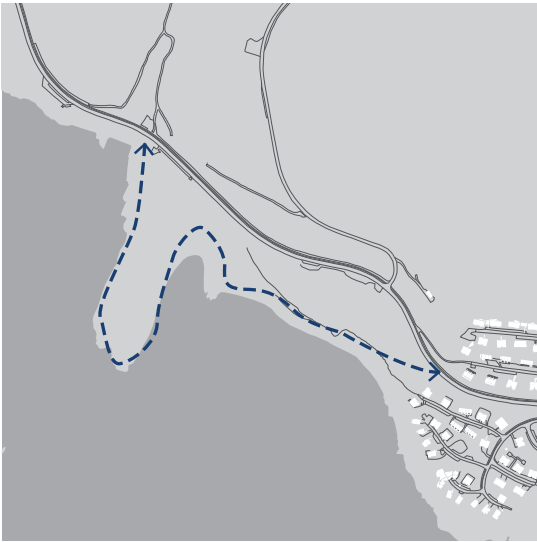


3.

Qatserisut

"Qatserisut er en smal vej, hvor gangsti/fortov ikke er markeret. Der opstår mange farlige situationer mellem bilister og gående, da der også holder mange biler parkerede.

Da Nuukullak kvarteret udvikles til ny bydel (med mange nye boliger), så kommer der endnu mere trafik på Qatserisut, så i det område er det vigtigt at passe på de gående. Det vil være en god ide at gøre Qatserisut ensrettet."



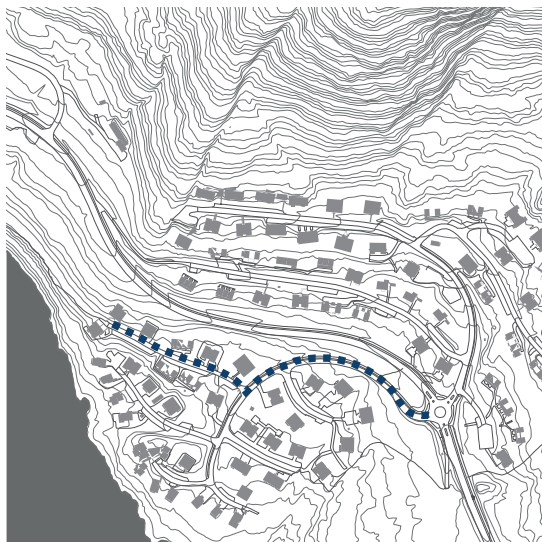
4.2
"En sti / vej til de bløde trafikanter, med bænke."



4.3
"Der bør være flere veje ind mod byen, det kan muligvis lykkes for kørende i bil ad denne vej. Bløde trafikanter skal også kunne bruge det."



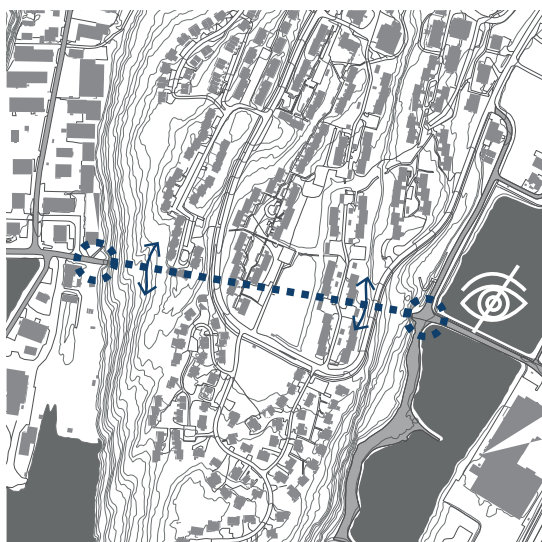
9.
Fra rundkørsel ved Asiarpak til rundkørsel før Brugseni
"Ved denne vej kører der mange biler om morgenen og eftermiddagen. Der er en fin gå- og cykelsti ved siden af vejen. Men bilerne er mange og kører stærkt, det er en farlig strækning for de mindste på vej i skole på cykler og gåben. Kunne være dejligt hvis der kunne være en slags barriere mellem sti og vej, måske bare et autoværn eller lignende."



10
**Cykel/gangsti fra Qarsoq til Qunguleq
 eller Tikiusaaq.**

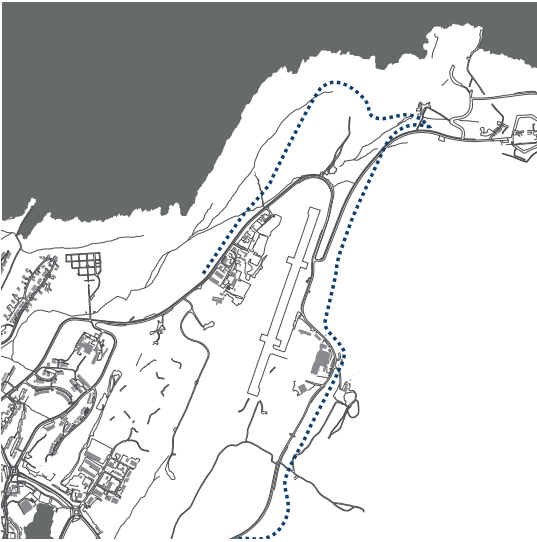


14.
Kissarneqqortuunnguaq/Vandsøvej
"Der er kommet meget mere trafik på Kissarneqqortuunnguaq, hvor mange børn går frem/tilbage til hallerne og nu også boligårnene. Der er ofte parkeret biler i højre side af vejen (Godthåbhal-siden), så man bliver nødt til at gå på vejen, som er relativt smal. Det ville være dejligt med et fortov her, gerne på venstre side (Kunstmuseum-siden)."



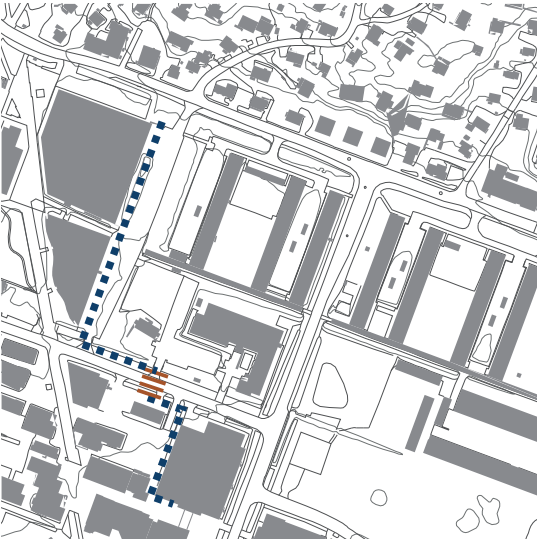
18
Tunnel / byen
"Tunnellen er en god genvej, men der mangler fodgænger og cykelsti for sig. Men da tunnellen allerede er så smal, er det måske svært at lave disse for sig, men man burde lave bump inde i tunnellen da de fleste bilister ikke kan overholde speed grænsen. Især når der er is og de kører ind med fuld fart, er rigtig ubehageligt.

Men generelt burde der være cykelstier for sig i hele byen så folk er klar over at det kun er for cyklister."



M1.3

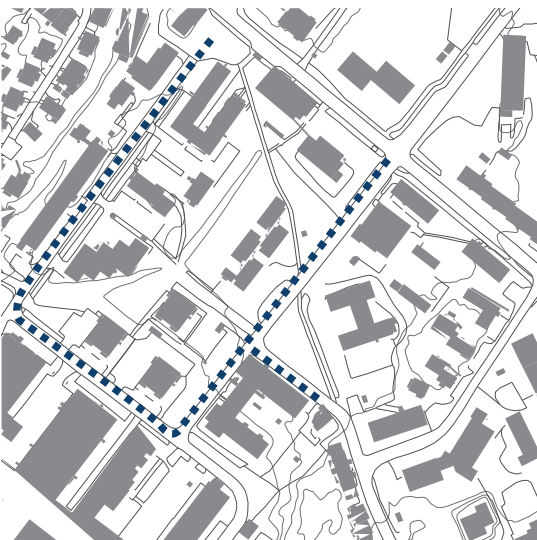
"Når den nye lufthavn åbner, vurderes det, at Illerngit 2001 vil være den primære adgangsvej til og fra lufthavnen, hvilket vil sige, at trafikken fra Siaqqinneq flyttes til Illerngit 2001."



M2.5

Kuussuaq - sti fra Nuuk Center til Brugseni, Kuussuaq ud for kommunen og Trolles tank.

"Etablering af sti fra Nuuk Center til Brugseni med fodgængerfelt over Kuussuaq. Stiforløb igennem parkeringspladsen bag Brugseni fra Trolles tank / grillbaren, Kuussuaq 1. Det nuværende fortov tæt langs Brugseni er ikke et naturligt forløb for gående og passerer butikkens vareindlevering med lastbiler, containere mv."



M2.8

Dronning Ingrids vej fortove og overgange

"Af hensyn til gående (ofte forældre med småbørn og barnevogne eller ældre) til Lægeklinikken vil det være ønskeligt med fortov på vestre side af Dronning Ingrids Vej med forbindelse mellem lyskryds ved Aqqusinersuaq og Sanamut Aqquittaa afsluttende med et fodgængerfelt hen til stien ved lægeklinikken."

M5.1

Dronning Ingrids vej / strækningen fra Aqqusinersuaq til SANA mangler fortov.



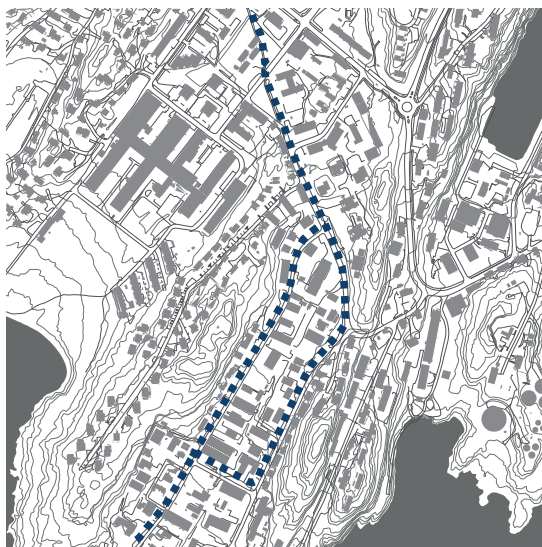
M2.9

Svend Jungep Aqqutaa - den gamle akse

"I samme område bør der etableres et fortov fra Asiaq, langs Svend Jungep Aqqutaa rundt om Sipisaq Kujalleq (inkl. bortsprængning af fjeld) og reetablering af det historiske vejforløb mod havnen med fokus på gående. Særligt, da området i stigende grad bebygges med etageboliger, der med tiden må formodes at ændre trafikmønstret fra få tunge køretøjer fra Entreprenørdalen (Nuukullak mv) til iblanding af flere gående, cyklende, og personbiler, samt børnefamilier.

Dertil langs Qatserisut, der ofte benyttes af buspassagerer, der skal videre til fods

Der er etableret i nyere tid nogle fodgængerovergange, men de er ikke tilstrækkeligt markerede eller belyste."



M3.0

Nuukullak

"Nuukullak er ved at blive omdannet fra industriområde til beboelsesområde. Og der er i den forbindelse blevet væsentlig mere let og tung trafik. Ligeledes stiger antallet af fodgængere allerede nu kraftigt.

Derfor efterlyses følgende snarest:

1. Fortov eller stisystem fra Nuukullak/Jagtvej og frem til det eksisterende stisystem ved Svend Junges aqq./Asiaq
2. Gadebelysning på Nuukullak"



M5.3

Stiforbindelse i området ved naturinstituttet / universitetet.

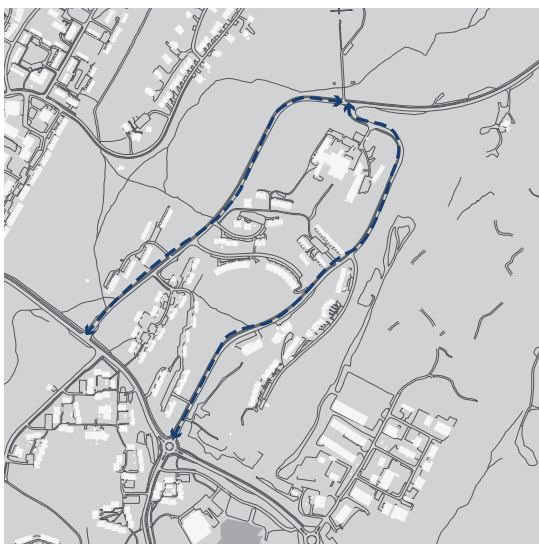


M6.1

Quassunnguaq

"Indkørslen fra H.J Rinksvej har skiltning på max 3600 kg køretøjer.

- Der er ingen skiltning i den anden ende.*
- Der må kun køres 40 km/t i beboede områder. Her kører de fleste biler 60-80 km/t.*
- Det burde overvejes at sætte hastighedsbegrænsningen til 30 km/t."*



M7.1

Vejbump

"Vejen er genstand for hurtigkørende trafik bl.a. af dumpere og andre tunge køretøjer, der kører til og fra lufthavnsbyggeriet.

Det vil øge trygheden hos beboerne ved vejen og formindske støjproblemerne, hvis et vejbump blev installeret på Manguaraq."

M8.1

Manguaraq, Qattaaq og Natsiaq.

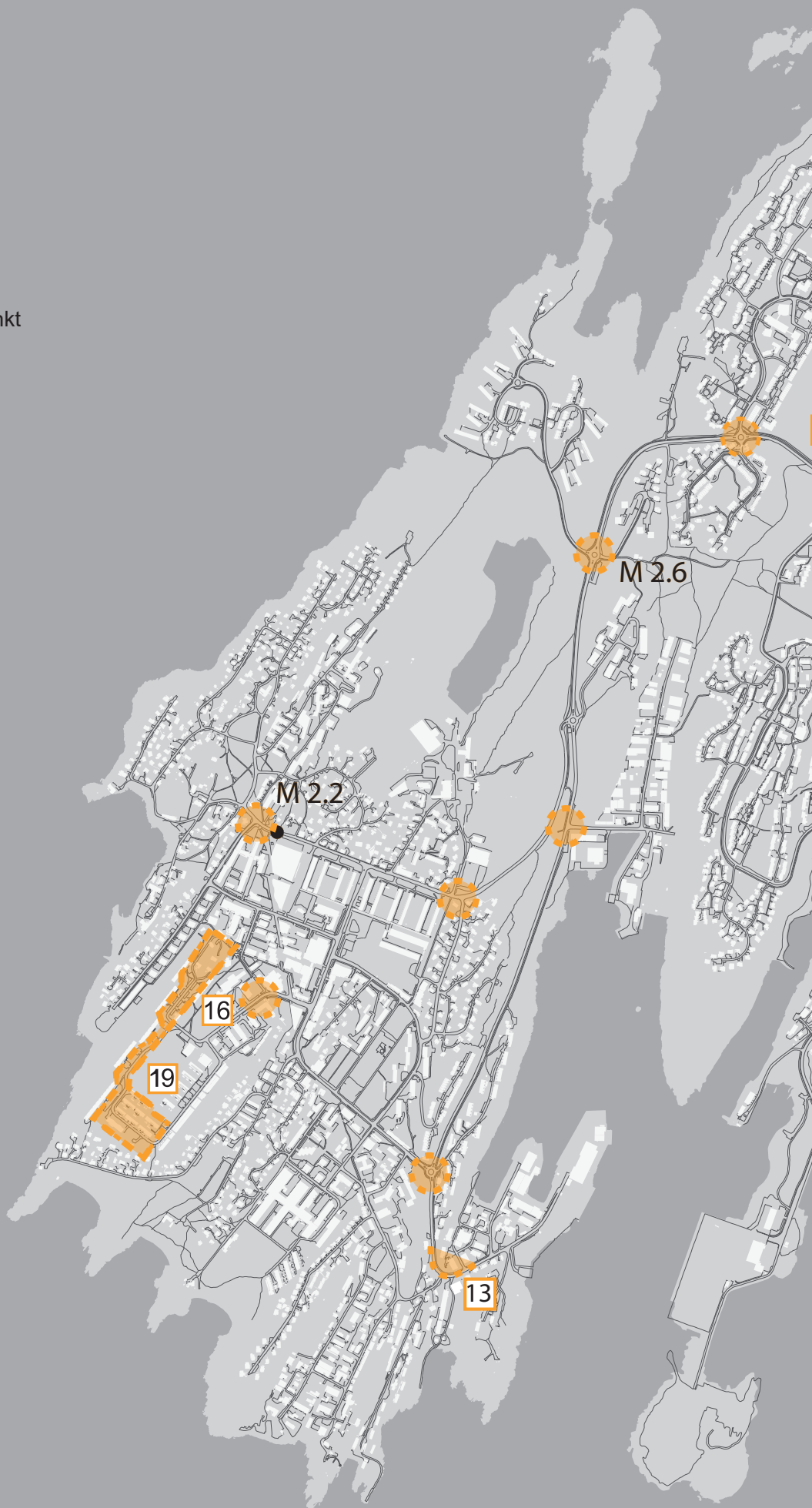
"Vi er godt og grundig træt af dumpere der i døgndrift skal køre forbi vores bygning.

Jeg vil foreslå, at man fordeler "genen" ved at lade dumpere køre ad Siaqqinneq i nogle tidspunkter og ad Manguaraq på andre tidspunkter. Blot så det ikke kun er os omkring Manguaraq, som skal generes med tung trafik døgnet rundt."



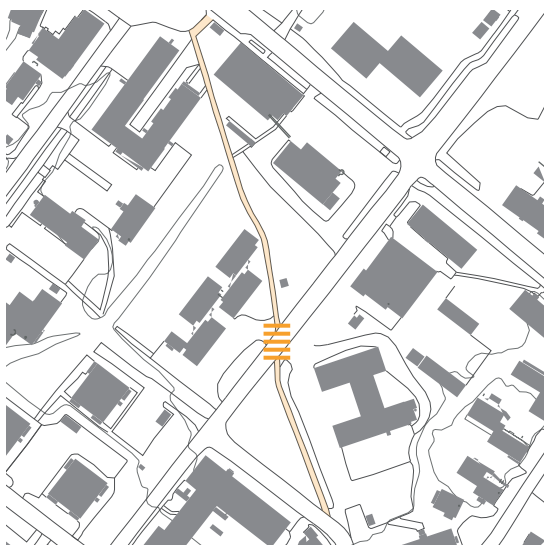
M // STED

Et specifikt knudepunkt
fx. rundkørsel, kryds





4.1

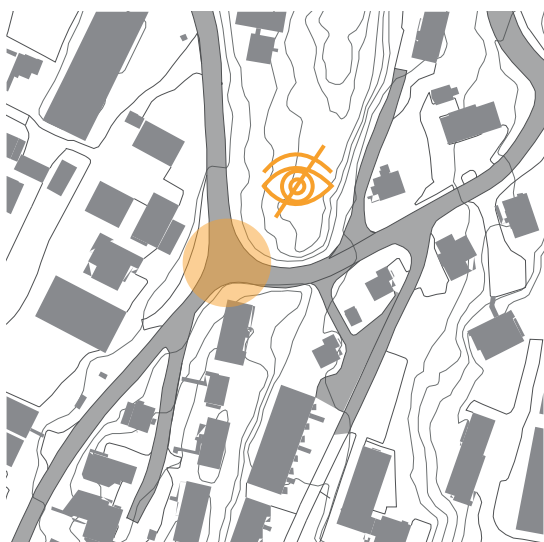


2.
"Stykket mellem de to fodgængerstier mellem Deres Tank og stien mod kredsretten. Det kunne være fantastisk hvis der var en fodgængerovergang mellem de to stier. For det er især omkring morgentrafikken og om eftermiddagen at man skal stå og vente på at en bil er ved at dreje af eller at køen mod trafiklyset er så lang at man kan gå over. Ventetiden kan især være lang fra efteråret, gennem vinteren til tidligt forår, når vejret ikke er til det."

Det vil gøre en gevaldig forskel hvis fodgængere og cyklister kunne komme hurtigt over, for bilisterne skal nok nå frem."



8.
"Fodgængerfelt bag Dr. Ingrid'svej 14, mod Egmontgård er meget mørkt fra september til og med april, det er så mørkt at man skal være ekstra opmærksom for at undgå at flade/stød på noget. Der burde være belysning ved det sted for skabe tryghed."



13.
Svinget ved Svend Junges vej og ned mod Kujallerpaat.
"Svinget er meget skarpt, så som fodgænger kan det være lidt angstfremkaldende når man skal til at dreje ned mod Kujallerpaat fra Svend Jungesvej. Især i vinterens mørke, hvor det ene der kan være med til at indikerer at der kommer en bil er hvis man ser lyset reflektere op af vejen. Hvis der kunne komme et trafikspejl op, f.eks. under Nuuk city hostel, vil biler og fodgængere kunne se om der er noget/nogen på vej rund om svinget."

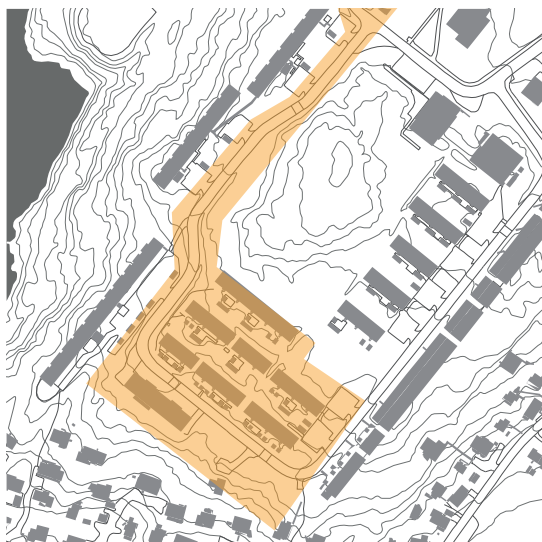


16.

Oles varehus > Lyngby-Taarbæksvej

"Som fører kan man ikke se hvis nogen venter på at gå over vejen fra vuggestuen til ASK skolen. Der er skilt, men når nogen har parkeret en bil ved vuggestuen eller der er en snebunke, kan man ikke se om der står en person eller ej, for at gå over vejen.

Snebunker tæt på vejen, kan være farlige ved vejkryds for biler og gående personer. Når man ikke kan se, om der er bil på hovedvejen, eller personer der krydser vejen."



19

Usikker færdsel for ældre borgere

"Der bor en del ældre i Qapiarfiusaaq/Radiofjeldet.

Som ordet Qapiarfiusaaq indikerer, er terrænet ikke trygt for ældreborger til at færdes udenfor deres hjemme. Den eneste vej til at komme ud af området er, at tage de stejle bakker ned og op. Flere ældre i området kæmper for at nå frem til den nærmeste busstoppested ved midtbyen, eller til fødevarerbutikker.

Den kollektive busrute er fjernet. Der bør implementeres løsninger til at borgerne trygt og selvstændigt kan færdes udenfor, især for ældre og for flere kommende ældre som befolkningsfremskrivningen peger henimod!"



4.1

"Nuniffik bør forbindes med Siaqqinneq-vejen, dog skal der måske anlægges en rundkørsel. Folk vil gerne gå over vejen, men de mange kørende biler gør, at de må afvente i lang tid."

Ny rundkørsel

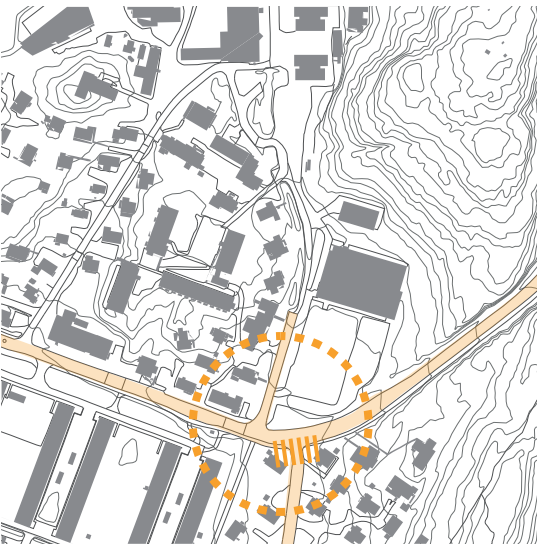
Den 2. marts 2021 godkendte Kommunalbestyrelsen en projektansøgning, der bygger området omkring Ravnedalen. Som en del af projektet er også indeholdt en rundkørsel, der kan være med til at regulere trafikken på denne strækning.



Hotspotanalyse

I det følgende præsenteres en række trafikale hot spots, udvalgt fordi de på forskellig vis problematiserer forholdet mellem bløde trafikanter og biler samt tung trafik generelt.

Registrering udarbejdet vinteren 2018/19



H.J. Rinksvej

Ensidet, dobbeltrettet cykel- og fodgængersti.

Et meget bredt kryds, men tydeligt opstrikning af forgængerovergang og vigepligt. Kantsten adskiller vej og sti



H.J. Rinksvej

Vej- og stiforløb flyder ud, og det er vanskeligt at vide hvor vigepligten ligger og vejarealet mod slugten strækker sig.

Kantsten forsvundet i sneen.

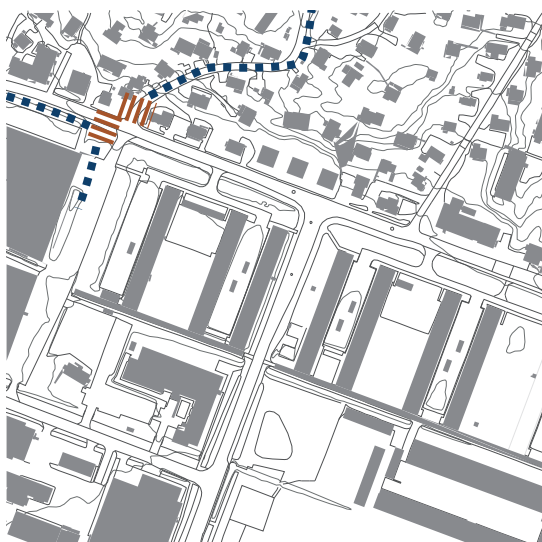
Illustration viser sammenhængen mellem vejareal og sneen der udvasker relevant opstrikning.



Nuuk Center

Forskellige, krydsende trafikale spor

Det brede kryds og store vejareal gør det vanskeligt for trafikanter at navigere korrekt. Risikoen for uheld forøges heraf.



M2.2

H J Rinks Vej, Inspektørbakken Nuuk Center

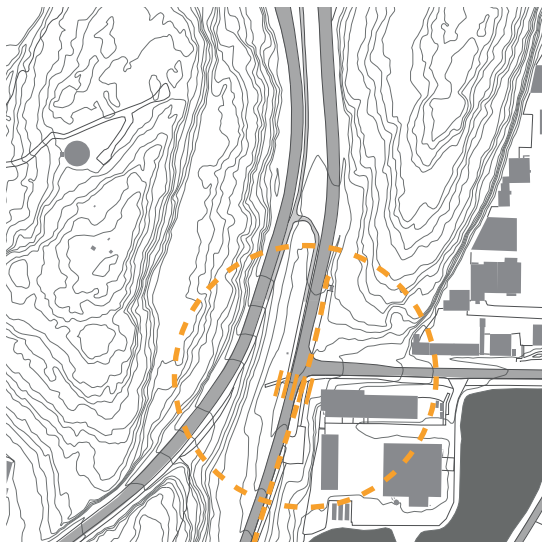
"Også ved T krydset Inspektørbakken / HJ Rinks vej ud for Nuuk Center er der ofte krydsende gående, der skal navigere imellem trafik fra tre sider og har langt til nærmeste fodgængerovergang. Fodgængerfelter bør etableres."



Akqusinersuaq

Usynlige og uventede trafikanter
De korte afstande og dobbeltrettede cykelstier gør det svært for cyklister at vurdere hvilket retning der er mest fordelagtig at vælge ind og ud af rundkørslen.

Som cyklist er det vanskeligt at overskue rundkørslen, og hvordan man bedst kommer igennem, når alle tre veje er dobbeltrettede cykelstier. Det gør det også vanskeligt for bilisterne at forudse fra hvilken retning cyklisterne kommer. Der mangler skiltning af overgange for både cyklister og gående.



400-rtalik

Krydsende bløde trafikanter og høj hastighed

Krydset er problematiseret af høj hastighed på 400r-talik, dårligt udsyn fra Sarfaannguit, krydsende fodgængere og et uheldigt placeret busstoppested.

Det samlede billede er et problematisk kryds for de bløde trafikanter.



Snemængder på vejstrækningerne dækker for afstriking og forgængerfelt.

Vinterens snemængder skaber nogle steder en naturlig adskillelse mellem sti og vej, bløde trafikanter og tung trafik.

Det kan dog også gøre fodgængerne svære at spotte for den kørende trafik.



Qernertunnguanut

Rundkørsel med begrænset effekt
Selvom der ligger en rundkørsel, viser asfalten tydeligt hvordan gennemkørslen oftest foregår. Dermed er der ikke en naturlig opbremsning for krydsende fodgængere.

M2.6

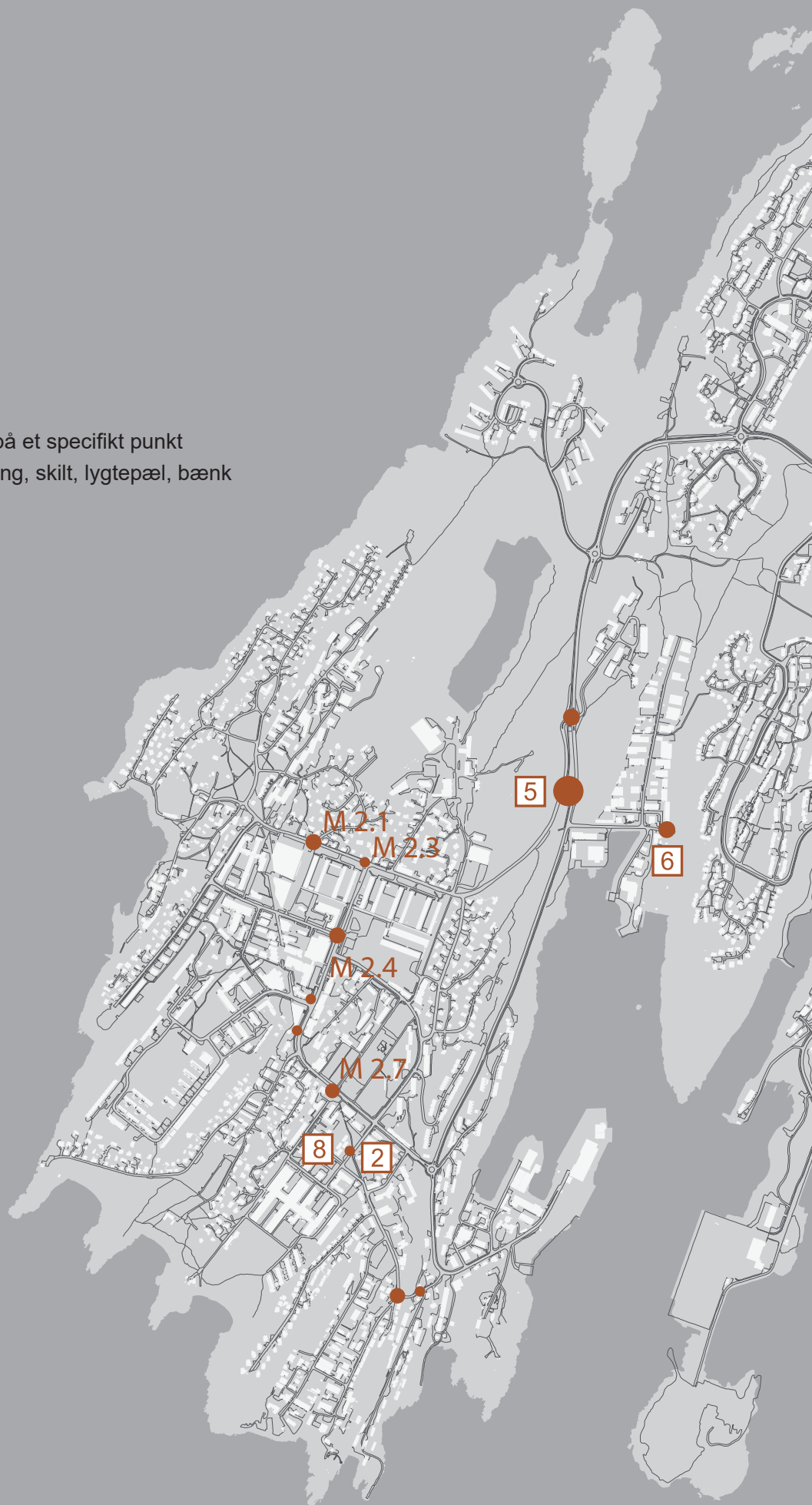
Blinde vinkler ved Rundkørsel v. Qernertunnguanut / Eqalinnuit Tasia

"Fra syd kan en holdende bus skygge, og fra nord begrænser rundkørslens midterområde den nederste del af synsfeltet, hvorved det kan være vanskeligt at spotte mindre børn, klapvogne og hunde."



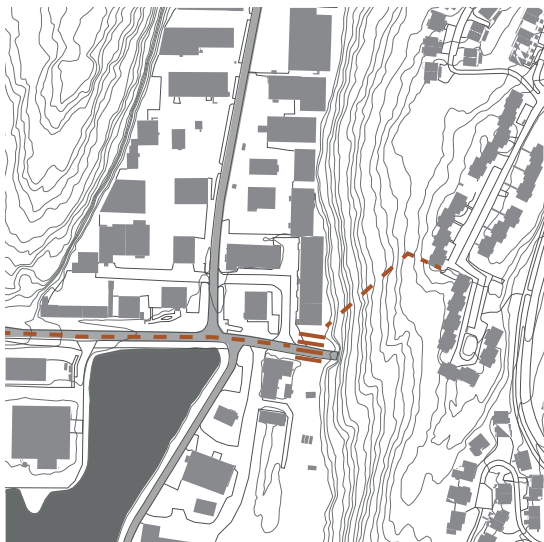
S // PUNKT

Et specifikt nedslag på et specifikt punkt
fx. fodgængerovergang, skilt, lygtepæl, bænk

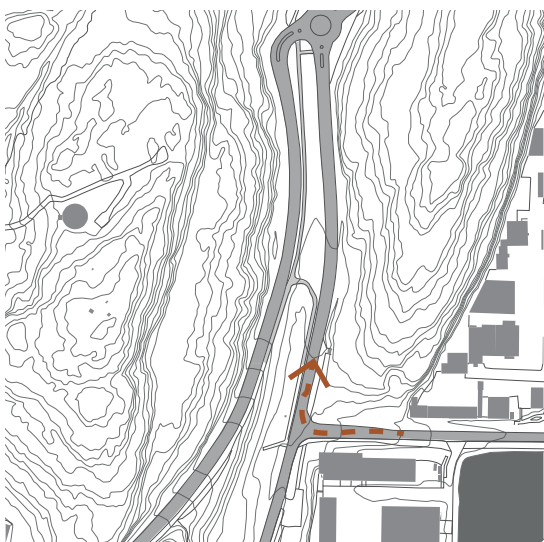




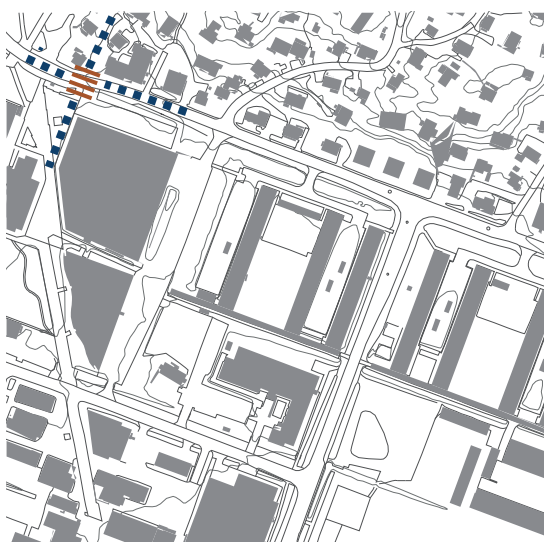
● M5.2



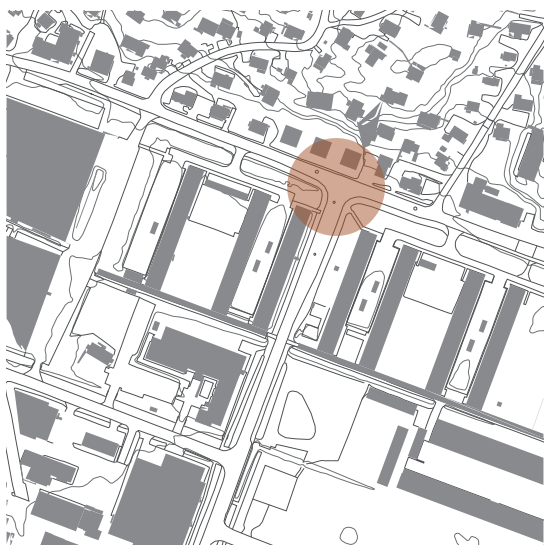
6.
Fodgængerovergang over Sarfaanguit
"En fodgængerovergang med trafiklys, evt. en bro eller lignende så man ikke skal løbe mellem bilerne for at krydse vejen når man kommer ned/skal op den lange trappe, det er virkelig svært at komme sig over til den andre side når det er rushtid."



5.
Cyklende fra Sarfaanguit højresvingende til 400-meter vejen.
"Når man cykler fra Sarfaanguit og skal mod højre af 400-meter vejen, så er det forvirrende. I højre side er der delvis fortovej og busholdeplads, men så stopper fortovet. Der er ikke nogen fodgængerovergang, så man står i ingenmandsland. Der er heller ingen cykelgangsti på den anden side af vejen. Meget farligt sted som cyklist."



M2.1
Busstoppesteder ved H J Rinks Vej nær Atlantic Music
"Det vidner om, at passagerne ikke har tilstrækkelige, oplagte muligheder for at krydse vejen, eller af forskellige årsager fravælger disse - og derved skaber potentielt farlige situationer, der ubehagelige for alle trafikanter."



M2.3

T-krydset Aqqusinersuaq H J Rinks Vej

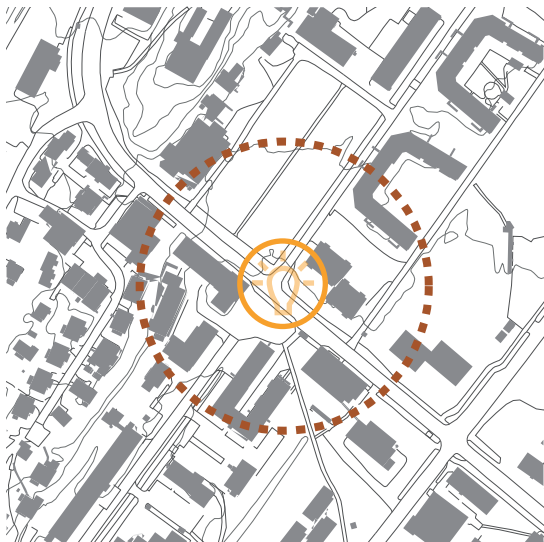
"T-krydset Aqqusinersuaq / HJ Rinks Vej behøver også en vurdering, særligt mht. svingende trafik, cyklister og gående på sydsiden og gående på nordsiden. Cyklister har generelt dårlige vilkår langs HJ Rinks Vej sydside pga. mange gående, der ikke tænker på cyklister, relativt smalt fortov, til tider ujævn belægning og manglende skiltning mht. cyklister. En adskillelse vil være en fordel."



M2.4

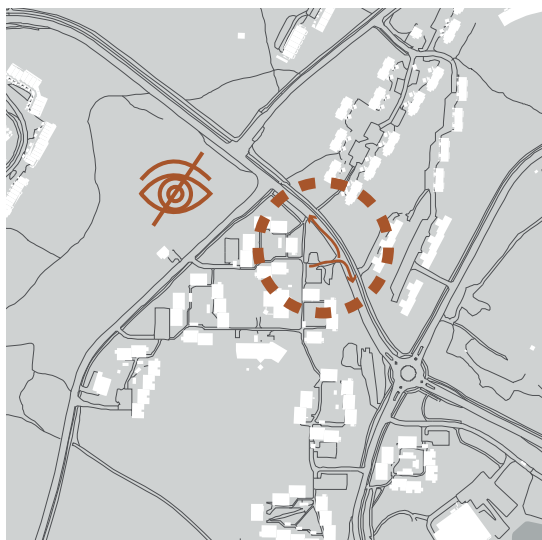
T-krydset Kuussuaq / Aqqusinersuaq & ny skole

"Flere fodgængerovergange ekstra over Aqqusinersuaq bør etableres. Fx ved TelePost center / Kristinemut / Kirken, over for Kommunen / Kuussuaq, særligt når den nye skole tages i brug, hvor antallet af børn og voksne gående må forventes at stige mærkbart i myldre- og mørketid."

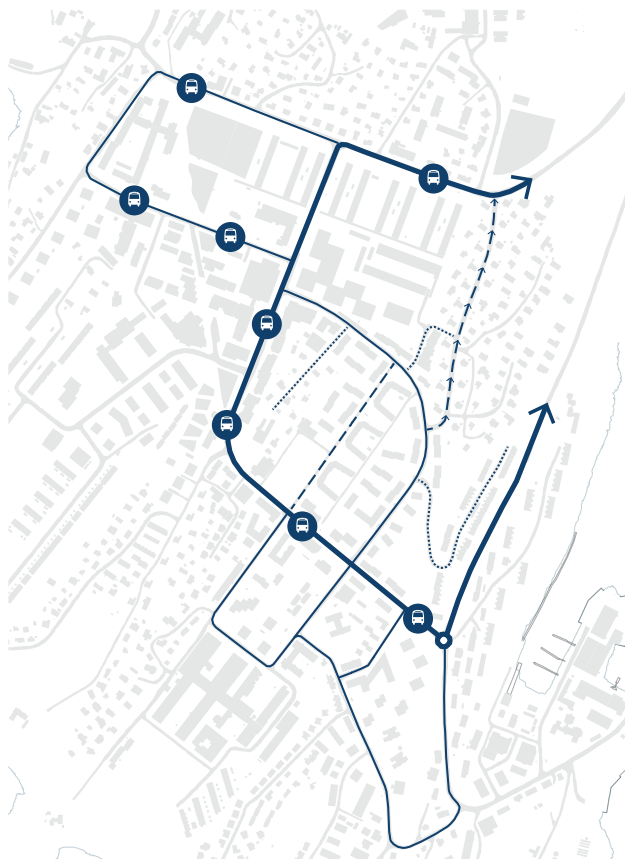


M2.7
Kryds Akquisinersuaq / J. Kreutzmannip Aqq. / Ceresvej

"De nye, og meget velkomne, fodgængerfelter er ikke tilstrækkeligt markerede, oplyste og anlagte og lider af nogle af de samme skavanker, der gør sig gældende for de i dokumentet nævnte trafikpunkter. Med en mindre indsats burde det kunne løses ved opsætning af især gode lyskilder, fx LED, samt evt. heller eller anden markering."



M5.2
Udkørsel fra Nuniaffik direkte ud på hovedvejen (Peter Thårup Høeghip aqq.). Anvendes meget af forældre til to institutioner i området, og er således meget trafikerede i myldretiderne. Der er dårligt udsyn mod Eqalugalinnguit, især grundet sneoplæg i løbet af vinteren.



Veje

Tuujuk og den nye skole

Der pågår en ny helhedsplanlægning af Tuujuk og området omkring den nye skole, og i den forbindelse er der sat stort fokus på sikre forbindelser for de bløde trafikanter.

Diagram over nuværende og kommende trafiksituation. Planlægningen sætter fokus på midtbyen som helhed, der skal skabe trafikale sammenhæng på tværs af delområder.

Aqqusinersuaq fungerer i dag som hovedfærdselsåre og udgør sammen med Kuussuaq og Kongevejen de vigtigste forbindelser gennem den centrale bykerne.

Tuujuk vejbetjenes fra henholdsvis Aqqusinersuaq og Kongevej som således er højt benyttede trafikåre. Flere stiforbindelser løber gennem området hvorfor Tuujuk anvendes som et gennemgangsområde af både bilister og bløde trafikanter.

Den nye skole vil have stor indflydelse på trafikken langs Aqqusinersuaq og Kongevej, hvor det forventes at mange forældre vil køre deres børn i skole. Det samme vil den øgede befolkningstilvækst i området med de fremtidige boliger på Tuujuk.

Fremtidige tiltag

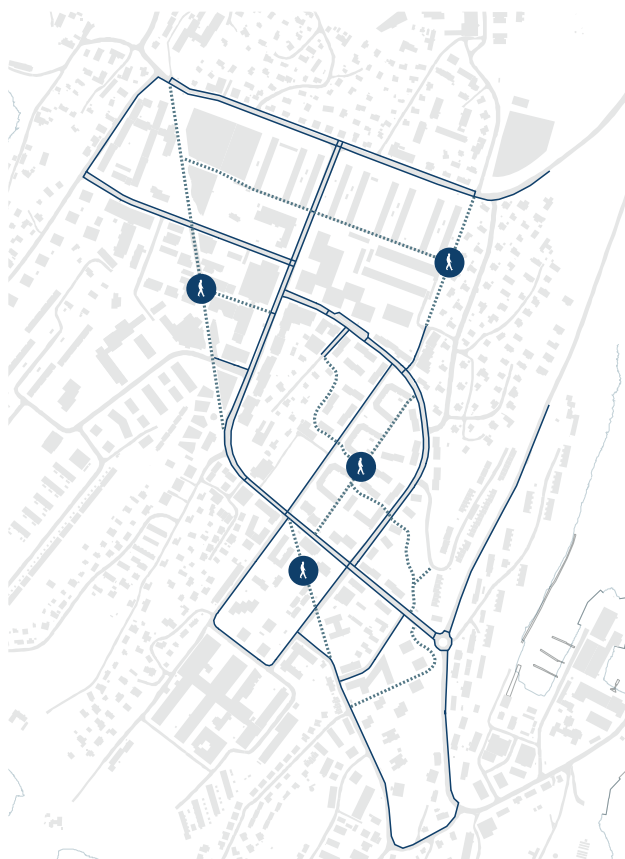
Mulige løsninger på de nævnte problemer:

Ensretning af Quassunguaq

For ikke at øge trafikken langs Quassunguaq, som i dag kun er dimensioneret efter en boligvej, og øge trafikken gennem det bevaringsværdige boligkvarter med enfamiliehuse, foreslås det at gøre forbindelsen ensrettet.

Styrke forbindelser for bløde trafikanter

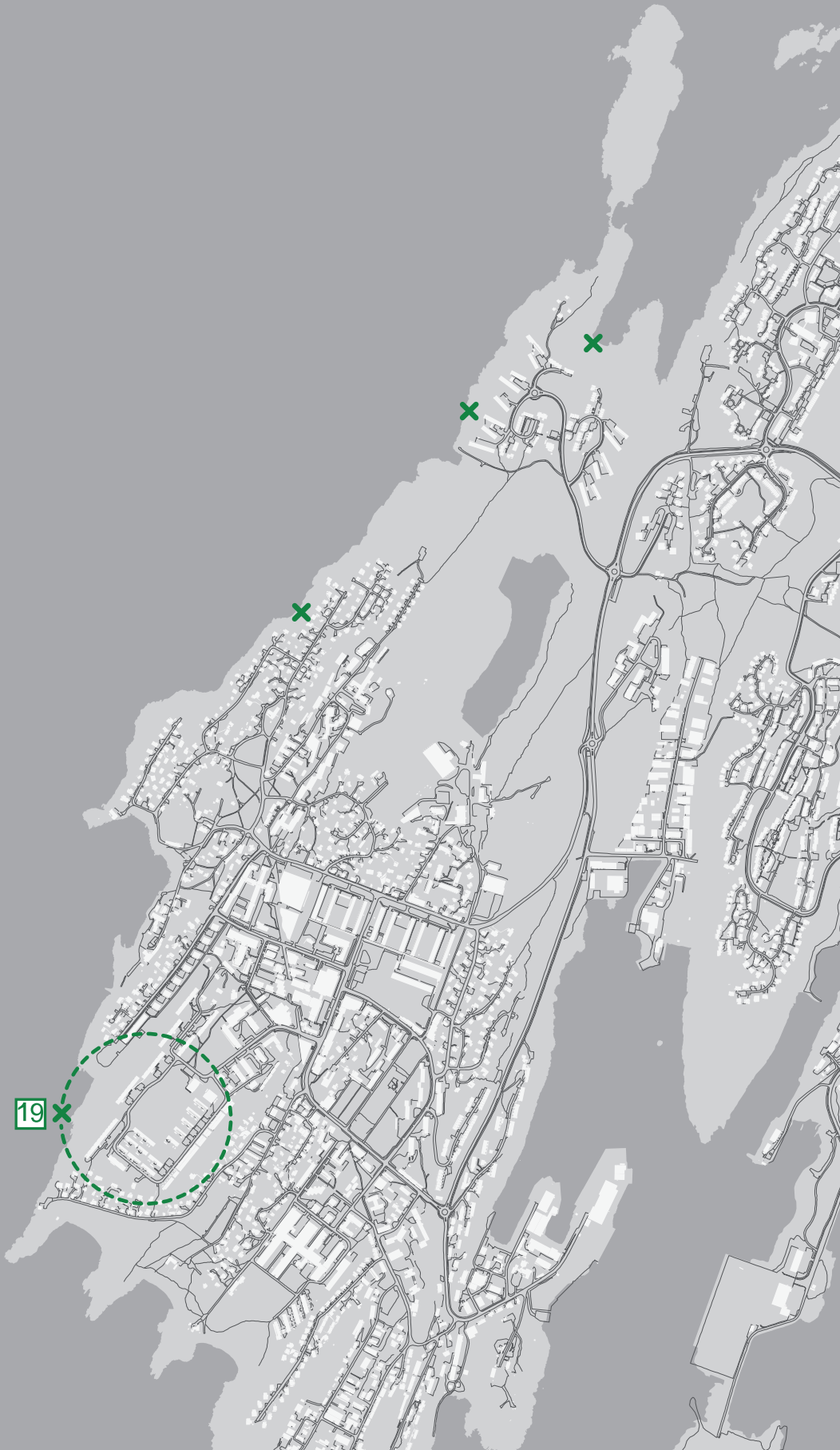
Der findes i dag og med den allerede planlagte byudvikling gode forbindelser gennem området for bløde trafikanter, men det er vigtigt at forstærke disse.



Stier



forslag til bæk





Værktøjskatalog og løsningstiltag

Afgrænsning af løsningskatalog ift. anlægsprioriteringer

Værktøjskataloget skal primært anvendes som inspirationsmateriale og ikke som udtømmende tiltag. Løsningstiltagene er flere steder direkte relateret til de analyserede trafikale hot spots.

Hvert af tiltagene nedenfor er beskrevet i forhold til de individuelle målsætninger og danner dermed udgangspunkt for, at værktøjskataloget kan blive fulgt op af en eller flere handlingsorienterede planer eller projektforslag og ift. at konkretisere de politiske visioner.

Alle løsninger arbejder principielt i samme retning i forhold til, at sikre bedre forhold for fodgængere og cyklister, men investeringsbehovet knyttet til den enkelte løsning varierer betragteligt.

I sektorplanens appendiks har Forvaltningen for Anlæg og Miljø anført budgetoverslag på de tiltag som vurderes, at have en øjeblikkelig og væsentlig effekt på fremkommeligheden og sikkerheden for de bløde trafikanter, mens de resterende tiltag vil kræve yderligere analyser og undersøgelser før de kan implementeres.



Fysiske tiltag

Forbedring af trafikikkerheden for de bløde trafikanter langs veje og i rundkørsler

En stigning i antallet cyklister på de fælles stiforløb har medført flere konflikter og uheldsskabende situationer, fodgængere og cyklister i mellem.

De dobbeltrettede fællestier medfører samtidig potentielt farlige situationer der, hvor hurtigt kørende cyklister og bilister mødes og specielt i rundkørsler, hvor bilisterne bliver overrasket over cyklisterne.

Fælles- og enkeltrettede stiforløb for cyklister og fodgængere bør anlægges så brede som muligt – ideelt set med en samlet bredde på 4,0 m. Ved en stibredde på mindst 2,5 m anlægges cykelsti og fortov som særskilte, enkeltrettede stiforløb. Ved en stibredde på mindre end 2,5 m anlægges de som fællessti.

Særskilte stier adskilles sædvanligvis med en hvid linje, hvilke kan være vanskelige at se i Nuuk i vintermånederne pga. sne og isslag.



Generelle principper

Der tages udgangspunkt i principperne beskrevet i "Vejledning for projektering af vejanlæg i Nuuk". Her er stier udformet som fællestier. Den større fokus på cykeltrafik betyder at der bør arbejdes med bredere stier for at der bliver bedre plads til både cyklister og fodgængere de steder det er muligt. At fællestierne anlægges i begge vejsider, er dog også i sig selv en stor forbedring i forhold til at der skal være plads til både cyklister og fodgængere.

Rundkørsel

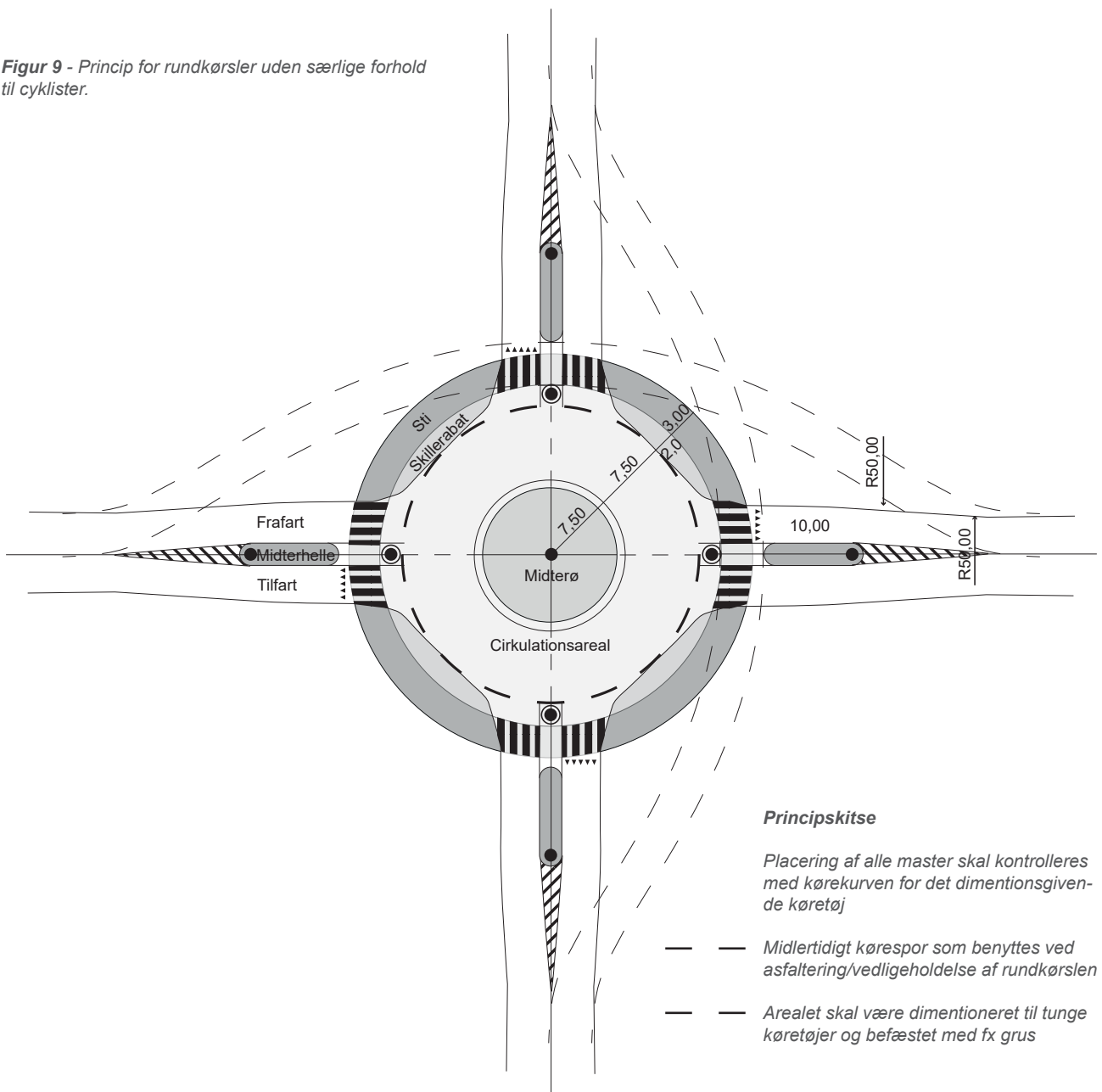
Den generelle anbefalede udformning af rundkørsler er vist på Figur 2. Der benyttes som hovedregel en diameter af midterøen på 15 m med mulighed for midterø på 20 m. Øvrige mål ses af følgende principskitse.

Med fokus på fodgængere og cyklister bemærkes:

- Hul i helle er 4,0 m bredt
- Skillerabat er 2,0 m bred
- Sti rundt i rundkørsel er 3,0 m bred

For at tilgodese cyklister og fodgængere foreslås det at fodgængerfelterne ændres ved at opdele dem til en bredde på 2,5 m til fodgængere og 1,5 m til cyklister. Der etableres cykelsymboler i cykel-delen.

Figur 9 - Princip for rundkørsler uden særlige forhold til cyklister.



Genrelle principper for stier

Opdeling af stiforløb

- Samlet stibredde < 2,5 m → fællessti
- Samlet stibredde på 2,5 m
→ fordeles på 1,5 m cykelsti og 1,0 m fortov
- Samlet stibredde på 3,0 m
→ fordeles på 1,7 m cykelsti og 1,3 m fortov
- Samlet stibredde på 4,0 m
→ fordeles på 2,0 m cykelsti og 2,0 m fortov

Brede cykelstier/-baner giver cyklisterne sikre og trygge forhold og samtidig giver det cyklisterne mulighed for at kunne færdes i forskellige tempi på vejene i Nuuk.

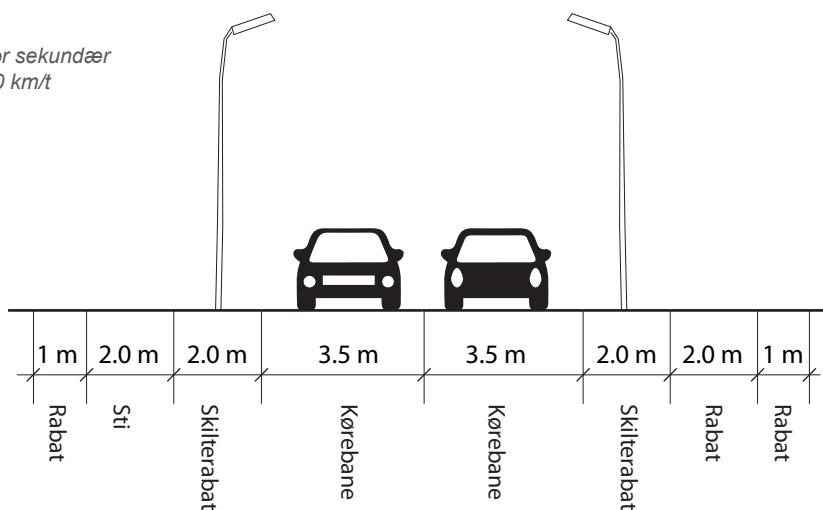
På strækninger, hvor der er gadevendte forretninger og hande!sgade, er det ønsket at prioritere fodgængerne højt. Det kan blandt andet gøres ved at etablere bredere fortov.

Løsningsforslag til nye vejsnit og stiforløb

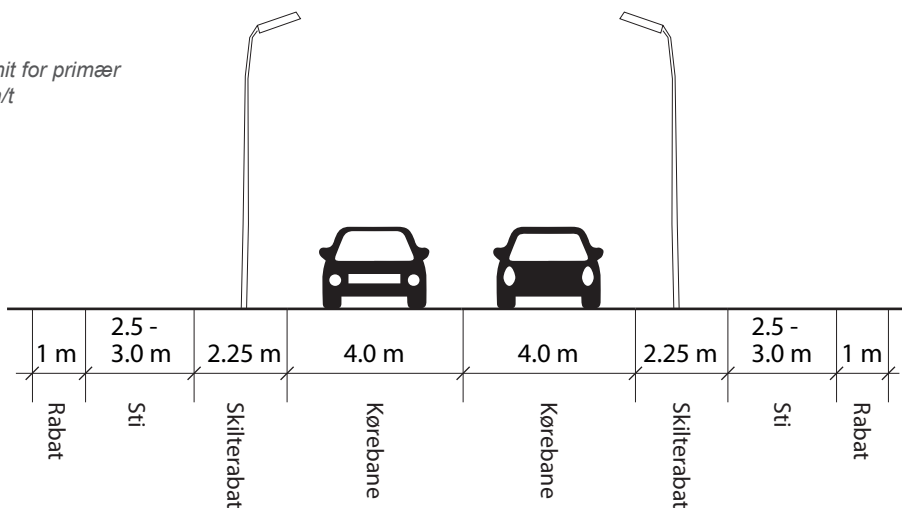
Kommuneqarfik Sermersooq har udarbejdet 2 løsningsforslag til forbedring af trafikikkerheden for de bløde trafikanter, på vejstrækningen fra Sipisaq Kangilleq til rundkørslen ved Nerngallaa. Den første løsning omhandler et dobbeltrettet, fælles stiforløb og den anden løsning omhandler enkeltrettet stiforløb på hver side af vejbanen - løsningsforslagene indeholder anlægsprioriteringer for vejforløb og rundkørsler separat samt en samlet anlægsgudgift.

Endelig er der udarbejdet et løsningsforslag til en ny rundkørsel ved Sipisaq Kangilleq, der kan anlægges som et hensigtsmæssigt supplement til ovenstående løsningsforslag, eller som etableres selvstændigt.

Figur 10 - Principsnit for sekundær trafikvej med 30 eller 40 km/t



Figur 11 - Principsnit for primær trafikvej med 60 km/t



Generelle principper for andre tiltag

Ud over ændringer af overordnede strækninger, vejkryds eller rundkørsler findes der også en række mindre tiltag, der kan være med til at styrke det trafikale billede i Nuuk. Nogle tiltag vurderes at lede til trafikplanens næste fase, med fokus på bilister. Dog vurderes det, at tiltagene ligeledes vil have stor positiv indvirkning på sikkerheden for de bløde trafikanter. De er beskrevet nedenfor:

Bump – opstilling af midlertidige vejbump, eller etablering af permanente asfaltbump.

Skiltning – fokus på en tydeligere skiltning, eller mulighed for at regulere trafikken gennem nye hastighedsbegrænsninger.

Ensretning – gennem ensretning gives der bedre plads til afviklingen af trafik på snævre veje. Dette inkluderer både de bløde og hårde trafikanter.

Chikane – elementer i vejsiderne, der medfører en naturlig hastighedsregulering i det pågældende område.



Standardiseret skiltepolitik

De lokale fartgrænser er dårligt markeret og kan med fordel skiltes iht. BEK nr 1632 og 1633 af 20/12/2017 om Bekendtgørelse om vejafmærkning/Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning ift., at bedre kommunikere de kommunale hastighedsbegrænsninger. Der savnes en standardiseret skiltepolitik for Nuuk, hvor de eksisterende færdselstavler er både mangelfulde og dårligt placerede.



Stedsspecifikke løsningsforslag

I det følgende præsenteres en række stedsspecifikke løsningsforslag, som er udtænkt til specifikke vejstrækninger, men som muligvis i kombination kan anvendes andre steder også.

Løsningsforslag 1

Vejforløb med dobbeltrettede fællesstier.

På vejstrækningen fra Sipisaq Kangilleq til rundkørslen ved Nerngallaa etableres der en dobbeltrettet fællessti med en stibredde på 4 m – 2 m fortov og 2 m cykelsti – på den ene side af vejforløbet.

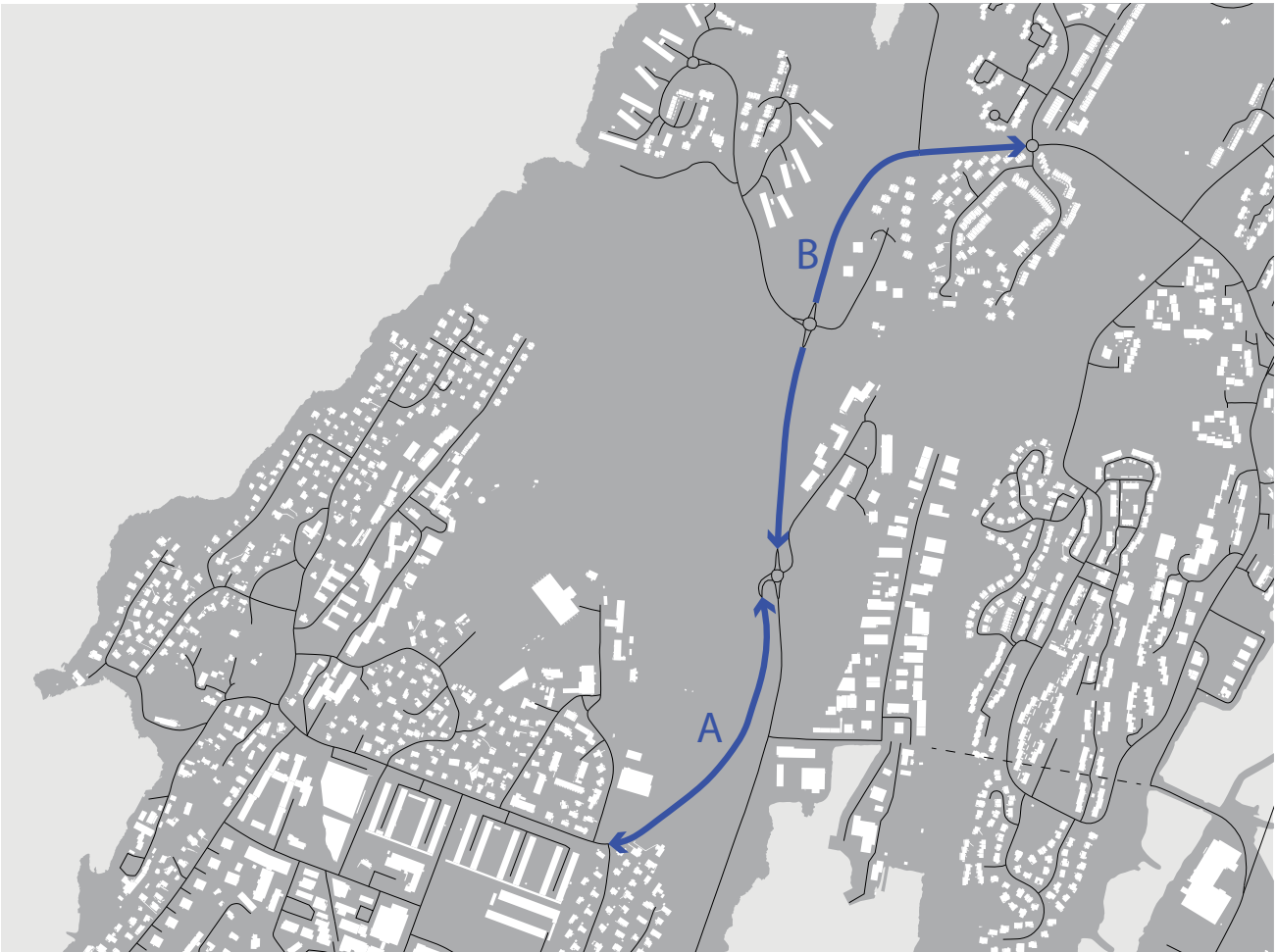
A - Vejstrækningen Sipisaq Kangilleq (ca. 600 m)

Det eksisterende stiforløb langs Sipisaq Kangilleq udvides til en samlet bredde på 4 m - 2 m fortov og 2 m cykelsti og opdelingen afstribes. Der skal ske en mindre nedsprængning af fjeldvæggen for, at øge stibredden til 4 m, men stiforløbet vil være delt mellem fodgængere og cyklister i begge retninger. Stiforløb adskilles fra kørebane med rabat.

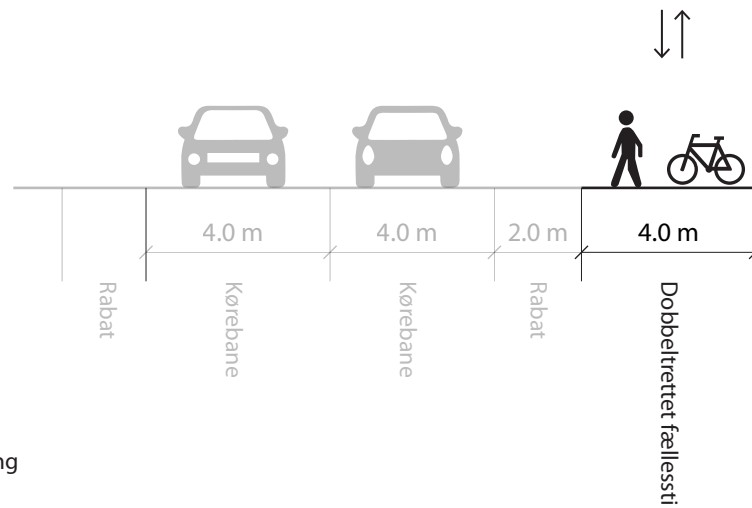
B - Vejforløb fra Rundkørsel ved Sipisaq Kangilleq til rundkørsel ved Nerngallaa (ca. 1100 m)

Stibredden øges til samlet 4 m, med 2 m fortov og 2 m cykelsti, og adskilles fra kørebane med 2,25 m rabat. Der skal nedsprænges på mindre stykker af strækningen, men den eksisterende afvandingsgrøft skal rykkes med stibredden.

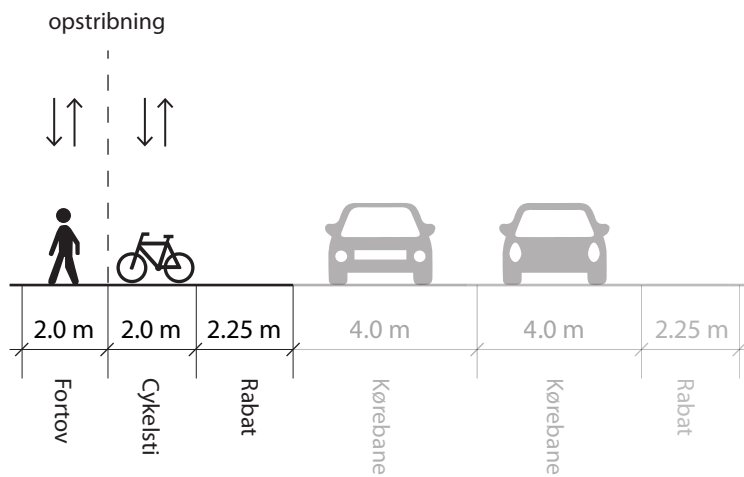
Stiforløbene kan suppleres med broforløb over f.eks. rundkørsler og vejforløb, og vil være en specialløsning som friholder den tunge trafik fra de bløde trafikanter - en sådan løsning kan anvendes, hvor udbygning af rundkørsel og/eller etablering af stiforløb ikke er fordelagtigt (og et broforløb kan pilles ned og opsættes andetsteds, efterhånden som et behov opstår).



1A



1B



Løsningsforslag 2

Vejforløb med enkeltrettede stiforløb.

På vejstrækningen fra Sipisaq Kangilleq til rundkørslen ved Nerngallaa etableres der enkeltrettede stiforløb, med en stibredde på 4 m – 2 m fortov og 2 m cykelsti – på begge sider af vejforløbet.

De ensrettede stiforløb vil adskille fodgængere og cyklister pga. den bredere stibredde. Dette forslag vil kræve det største fysiske indgreb, da der skal nedsprænges på en del af vejforløbet og rundkørsler ved Qernertunnguanut og Nerngallaa skal udbygges.

Løsningen er ideel ift. at sikre trafiksikkerheden, da fodgængere og cyklister ikke deler stiforløb.

A - Vejstrækningen Sipisaq Kangilleq (ca. 600 m), Der etableres ensrettede stiforløb på begge sider af Sipisaq Kangilleq, med en bredde på 6,25 m, fordelt på en 2 m bred cykelsti, 2 m fortov og 2,25 m rabat der adskiller cykelsti fra kørebane. Det eksisterende stiforløb øst for Sipisaq Kangilleq afstribes for at visuelt adskille cyklister og fodgængere.

Stiforløb adskilles fra kørebane med rabat og evt. kantstensspring mellem fortov og cykelsti.

Projektet vil kræve nedsprængning af ca. 450 m fjeldvæg vest for Sipisaq Kangilleq men der er flere fordele ift. at sikre trafiksikkerheden; cyklister, som kan opnå høje hastigheder ved nedkørsel fra passet, vil have en dedikeret kørebane som er friholdt for fodgængere. Den indadgående fodgænger- og cykeltrafik ved rundkørslen mellem Sipisaq Kangilleq og 400-rtalik vil ikke skulle krydse kørebane, hvormed biltrafikken kun skal forholde sig til fodgængere fra én side, og ikke som i dag, fra begge sider.

B - Vejforløb fra Rundkørsel ved Sipisaq Kangilleq til rundkørsel ved Nerngallaa (ca. 1100 m),

Der etableres ensrettede stiforløb på begge sider af 400-rtalik, med en bredde på 6,25 m, fordelt på en 2 m bred cykelsti, 2 m fortov og 2,25 m rabat, der adskiller cykelsti fra kørebane. På dele af strækningen bør der tillægges areal til grøftanlæg.

Der skal ske stykvis nedsprængning på vejstrækningen og den eksisterende afvandingsgrøft skal rykkes med den udvidede stibredde.

C - Rundkørsel, Sipisaq Kangilleq og 400-rtalik,

Rundkørslen vil blive udbygget som beskrevet i Kommuneqarfik Sermersooqs 'Vejledning i projektering af vejanlæg i Nuuk, 2013', hvor følgende, med fokus på fodgængere og cyklister, bemærkes;

- hul i helle er 4,0 m bredt,
(tilsvarende de indadgående stiforløb)
- skillerabat er 2,0 m bred,
- stiforløb rundt i rundkørsel er 3,0 m bred.

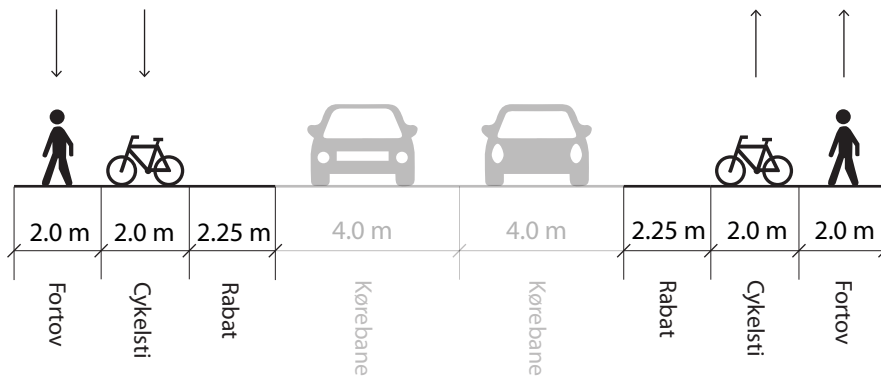
Cykelstiforløb tilbagetrækkes fra vejforløb og cyklister har vigepligt ift. den øvrige trafik. Det nye stiforløb ud af rundkørslen mod vest vil forbedre trafiksikkerheden, da indadgående fodgænger- og cykeltrafik ikke skal krydse den kørende trafik i rundkørslen (højresvingstrafik og udadgående trafik).

D - Rundkørsel, Qernertunnguanut og Nerngallaa, Rundkørslen udbygges så den kan facilitere enkeltrettede stiforløb og så midterøen kan udvides; udvidelsen af midterø vil sikre en hensigtsmæssig hastighedsforsætning modsat nu, hvor biler stort set kan køre direkte igennem rundkørslen.

Veje ind i rundkørslen er snævret ind i forhold til den nuværende bane gennem rundkørsel - dette vil sikre yderligere hastighedsforsætning. Hjørneheller og stiforløb på begge sider af vejen, hvor fodgænger- og cykelsti friholdes den tunge trafik. Cykelstiforløb tilbagetrækkes fra vejforløb og cyklister har vigepligt ift. den øvrige trafik. Løsningsforslag kan indeholde fodgængerbroer I rundkørslerne er der mulighed for at anlægge mindre broforløb til brug for fodgængere og cyklister, for at nebringe risikoen for sammenstød mellem de bløde trafikanter og tunge køretøjer.



2A + 2B



Løsningsforslag 3

A - Rundkørsel ved H.J. Rinksvej, Sipisaq Kangilleq og Quassunnguaq

Etablering af en rundkørsel ved H.J. Rinksvej vil have en umiddelbar og positiv indflydelse på trafik-sikkerheden; risikoen for venstresvings-ulykker for indadgående trafik vil blive nedbragt, der vil være bedre oversigtsforhold for kørende og gående, og cyklister kan evt. flettes over på én side af H.J. Rinksvej, efter rundkørslen, hvor der lige nu ikke er plads til cykelsti og fortov på begge sider af vejen.

OBS!

Forvaltningen for Anlæg og Miljø bemærker at den godkendte udvidelse af Godthåbs-hallen allerede planlægger arealanvendelse her.

Hvorfor rundkørslen ikke kan opføres.

B - Forbedring af fodgænger- og cyklistforhold langs Aqqusinersuaq

For at skabe gode forhold for fodgængere for Nuuks borgere er det vigtigt, at der er gode muligheder for at komme på tværs af vejene. Dette kan opnås ved f.eks. at etablere midterheller, sideheller eller anden form for støttepunkter langs handeleggaderne. På vejstrækninger med butikker, institutioner, offentlige bygninger og lignende aktivitet, som det iagttages langs Aqqusinersuaq og Kussuaq og, hvor folk krydser vejen uden om fodgængerovergange, bør der indarbejdes løsninger som kan nedbringe uheldsrisikoen.

Aqqusinersuaq er den mest uheldsramte vejstrækning og kommunen har derfor indhentet et løsningsforslag på et vejsnit, som kan tilgodese at sikre både cyklister og fodgængere uden at i væsentlig grad mindske antallet af parkeringspladser.



A - Løsningsforslag 4 (vejforløb)

Udbygning af ca. 1000 m vejstrækning med ensidet stiforløb langs Aqqusinersuaq fra rundkørslen ved 400-rtalik til T-kryds ved H.J. Rinksvej.

Stiforløbet er hovedsageligt projekteret som enkeltrettede stier (på begge sider af Aqqusinersuaq) adskilt med rabat mellem fortov og cykelsti.

B - Løsningsforslag 5 (vejforløb)

Udbygning af ca. 250 m vejstrækning med ensidet stiforløb, mellem Aqqusinersuaq og Sanamut Aqqut (SANA). Der skal etableres fodgængerovergang i t-kryds ved Dronning Ingridvej og Svend Jugep Aqqutaa samt ved Sanamut Aqqut.



Løsningsforslag 6

Tilstandsvurdering af trappeforbindelser

For at sikre fremkommelighed og bedre fodgængerforhold, bør der udarbejdes en udbygnings- og vedligeholdelsesplan for de 26 udpegede trappeforbindelser.

Tilstandsvurdering, vedligehold og udbygning af trappeforbindelser

Det offentlige stinet er suppleret med et større antal trappeforløb der forbinder byens terrænniveauer. Trappernes konstruktioner, herunder trin, værn, balustrer m.v. er udført hovedsageligt i træ. Trapperne er dog ikke udført med sliske til brug for cyklister og barnevogne som ønsker at anvende forbindelserne.

Der foreligger ingen registrering eller kortlægning af trappernes tilstand og det løbende vedligehold sker på basis af borgerhenvendelser eller anmodninger fra de lokale boligforeninger. En del af trapperne er kommunalt ejet og et antal trapper er indeholdt i de respektive boligforeningers ansvarsområde (det være sig Ini A/S, Iserit A/S, Illuut A/S, m.f.).

Vedligehold af vej- og stinet

Vedligeholdelsesstandard på og anlægskvaliteten af kommunens vej- og stinet har stor indflydelse på den generelle trafiksikkerhed, på komforten og på fodgængeroplevelsen for cyklister og gående. Nuuk har flere steder hullede cykelstier og fortove med skæve fliser, hvilke kan være medvirkende til trafikuheld. Vedligehold af cykelstier og fortove skal prioriteres på højde med vedligehold af veje.





Figur 12
Kortlægning af de offentlige trappeforbindelser som skal indeholdes i en tilstandsvurdering samt udbygnings- og vedligeholdelsesplan.

Planlægning

Systematisk indhentning af uheldsrapporter

Et mere fyldestgørende billede skabes hvis indberetningerne til politiet suppleres med indrapporteringer fra det lokale sundhedsvæsen eller skadestue. Kommuneqarfik Sermersooq bør derfor styrke samarbejdet mellem Kommuneqarfik Sermersooq, politimyndigheden og sundhedsvæsenet.

Kommunikation og kampagner

I forhold til at fremme kommunens trafiksikkerhedsarbejde og forebyggende projekter, er det vigtigt at kommunikere trafikale tiltag og ændringer til de rette modtagere og i det rette format. Digitale og skriftlige kampagner er gode til, at skabe opmærksomhed omkring budskaber, hvor formålet er, at ændre adfærd hos trafikanterne eller, at skabe opmærksomhed omkring adfærden på det transportmiddel man allerede anvender (cykel eller som fodgænger).

Følgende kampagner vil kan planlægges ift., at sikre bedre forhold for de bløde trafikanter:

- Cyklisters adfærd i trafikken
- Højre-/og venstresvingende køretøjer
- Brug af mobiltelefon i trafikken; både som bilist, cyklist og fodgænger
- Det almene hensyn til sine medtrafikanter
- Tilvalg af cyklen og 'fodtøjet', hvor erfaringen viser, at anlæggelsen af flere gang- og cykelstier ikke alene får flere til at ændre deres transportvaner og vælge cyklen eller deres ben som transportmiddel.

Færdselssikkerhedskampagner i forbindelse med skolestart, vintertidens komme, samt hastigheds- og spirituskampagner er allerede prioriteret værktøjer i Kommuneqarfik Sermersooqs trafiksikkerhedsarbejde - f.eks. afholdes den årlige "refleksdag", hvor der uddeles reflekser på rådhuset og i Nuuks busser.

Formidling

For alle projekter, der er affødt af sektorplanen for vej- og stinet skal der udarbejdes en kommunikationsplan, hvor vision og målsætning kommunikeres. De anvendte medier kan f.eks. være kommunens hjemmeside, på det kommunale borgerinddragelsesværktøj Kommuneqarfiga eller gennem lokalaviser/lokal-tv/radio. Medierne er da formidle tiltag og målsætning for, at holde borgerne informeret.

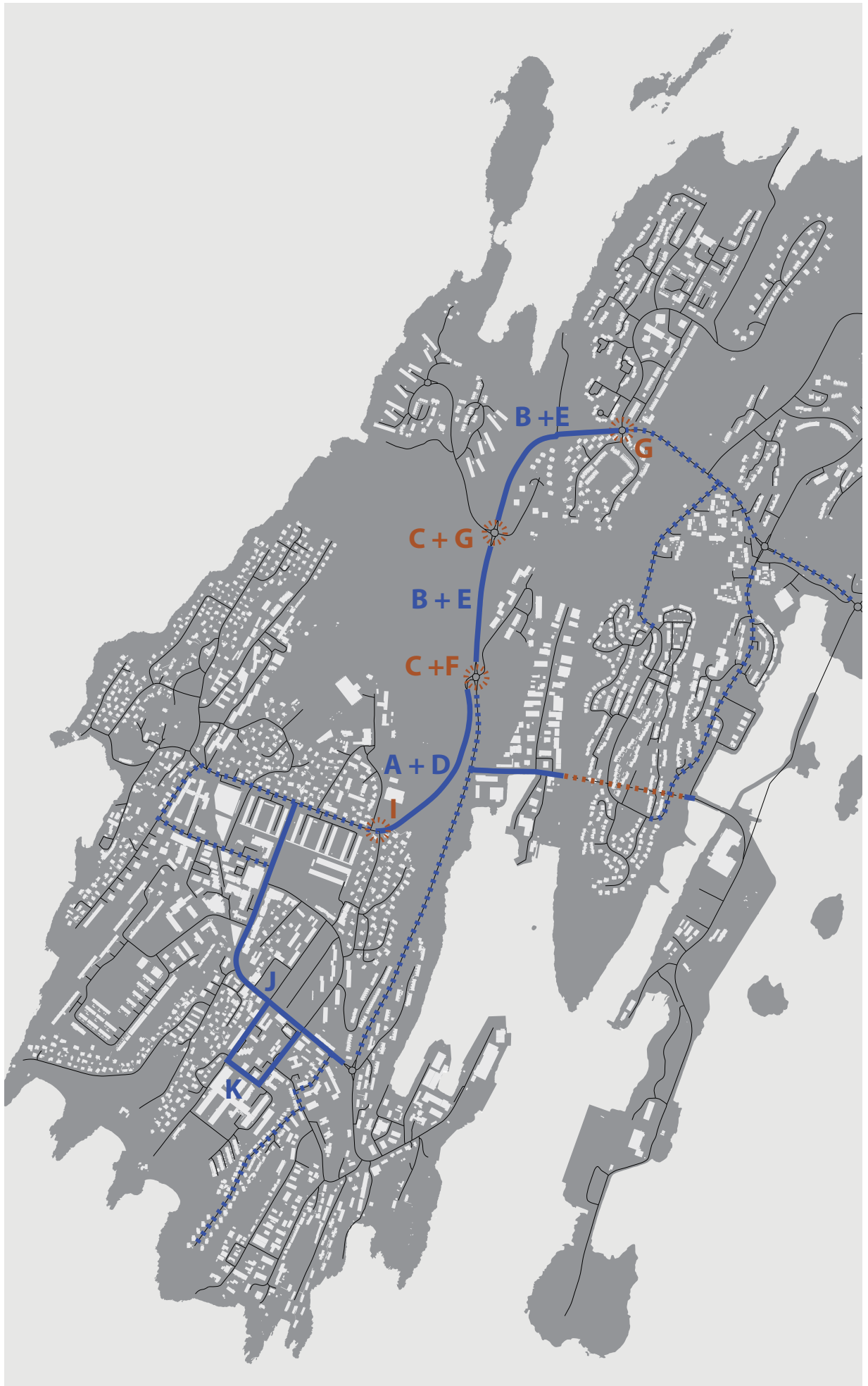


KOMMUNEQARFIK
SERMERSOOQ

BILAG 1

TRAFIKPLAN - Del 1: Vej- og stinet, Nuuk





Appendiks med prisoverslag

Løsningsforslag 1 - Vejforløb med dobbeltrettede fællesstier

- A** Vejstrækningen Sipisaa Kangilleq (ca. 600 m),
Anlægsprioritering ca. 10 mio. kr.
- B** Vejforløb fra Rundkørsel ved Sipisaa Kangilleq til rundkørsel ved Nerngallaa (ca. 1100 m),
Anlægsprioritering ca. 2 x 15 mio. kr.
- C** Broforløb i rundkørsler ved Sipisaa Kangilleq og Nerngallaa,
Overslagspris på en fodgængerbro er ca. 5 mio. kr.

Løsningsforslag 2 - Vejforløb med enkeltrettede stiforløb

- D** Vejstrækningen Sipisaa Kangilleq (ca. 600 m),
Anlægsprioritering ca. 20 mio. kr.
- E** Vejforløb fra Rundkørsel ved Sipisaa Kangilleq til rundkørsel ved Nerngallaa (ca. 1100 m),
Anlægsprioritering ca. 2 x 20 mio. kr.
- F** Rundkørsel, Sipisaa Kangilleq og 400-rtalik,
Anlægsprioritering ca. 5 mio. kr.
- G** Rundkørsel, Qernertunnguanut og Nerngallaa,
Anlægsprioritering ca. 5 mio. kr. pr. stk.

Løsningsforslag kan indeholde fodgængerbroer
Anlægsprioritering ca. 5 mio. kr.

Løsningsforslag 3

- I** Rundkørsel ved H.J. Rinksvej, Sipisaa Kangilleq og Quassunnguaq

Løsningsforslag 4 - Vejforløb

- J** Udbygning af ca. 1000 m vejstrækning med ensidet stiforløb langs Aqqusinersuaq

Løsningsforslag 5 (vejforløb)

- K** Udbygning af ca. 250 m vejstrækning med ensidet stiforløb, mellem Aqqusinersuaq og Sanamut Aqqut (SANA).

Standardiseret skiltepolitik

Løsningsforslag 6

Tilstandsvurdering af trappeforbindelser (rådgiverydelser og udbygningsplan)
Overslagspris ca. 500.000 kr.

BILAG 2


TRAFIKPLAN - Del 1: Vej- og stinet, Nuuk

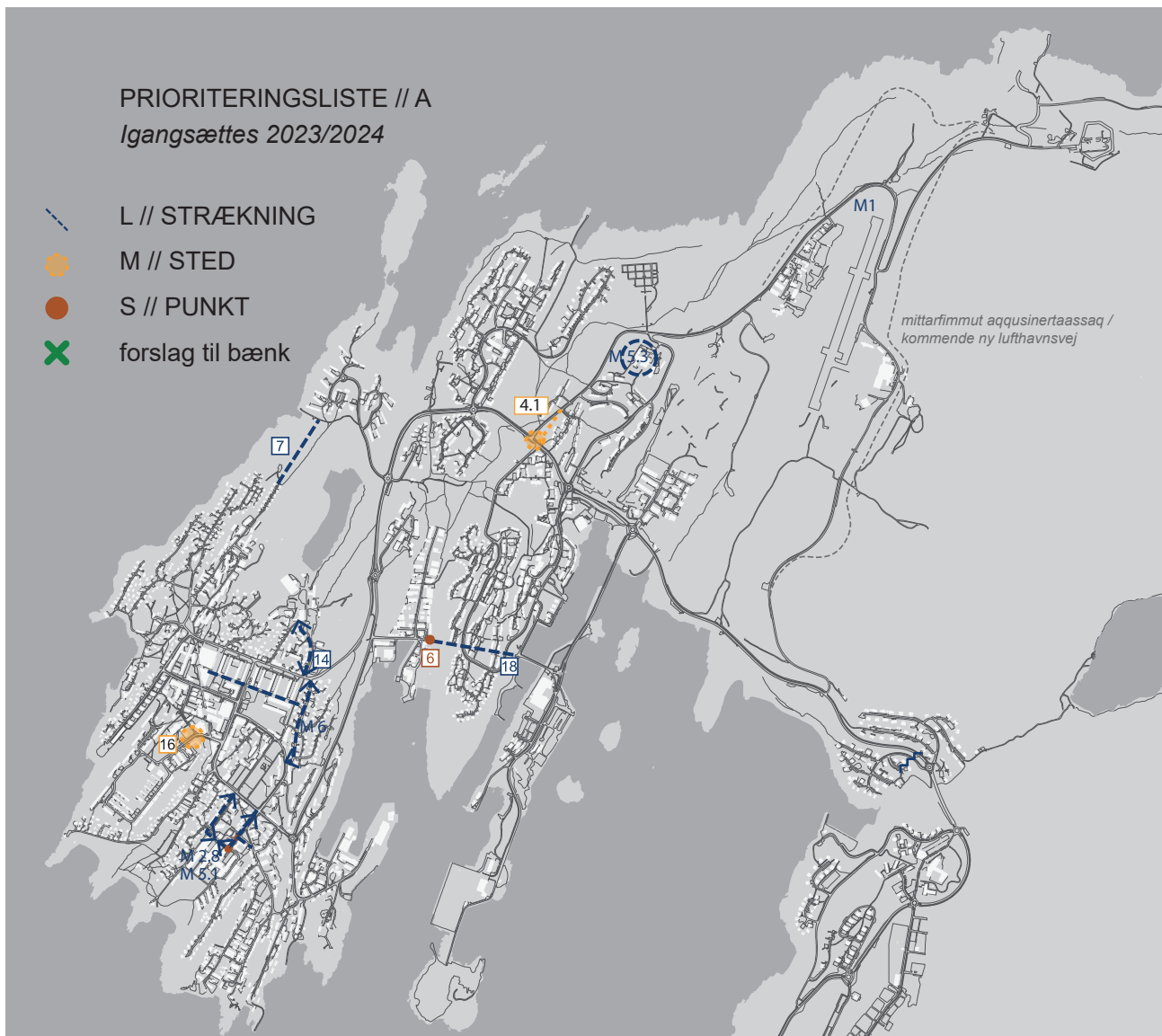


Prioriteringsliste

En liste over redegørelsens nedslagspunkter, og opdeling i grupper i den rækkefølge tiltagene bør igangsættes. Når nærværende plan er godkendt, skal der udarbejdes en handlingsplan med konkrete løsninger og prisoverslag med udgangspunkt i prioriteringslisten.

PRIORITERINGSLISTE // A
Igangsættes 2023/2024

-  L // STRÆKNING
-  M // STED
-  S // PUNKT
-  forslag til bænk



STRÆKNING

- 6 Sarfaanguit
- 7 Qernertunnguit
- 14 Kissarneqqortuunnguaq
- 18 Tunnel
- M2.8 + M5.1 SANA / Dronning Ingrid's vej
- M5.3 Stiforbindelse i området ved naturinstituttet / universitetet.
- M6 Quassunnguaq
- trappe Tikiusaaq
- fokus Blok 2-10


STED

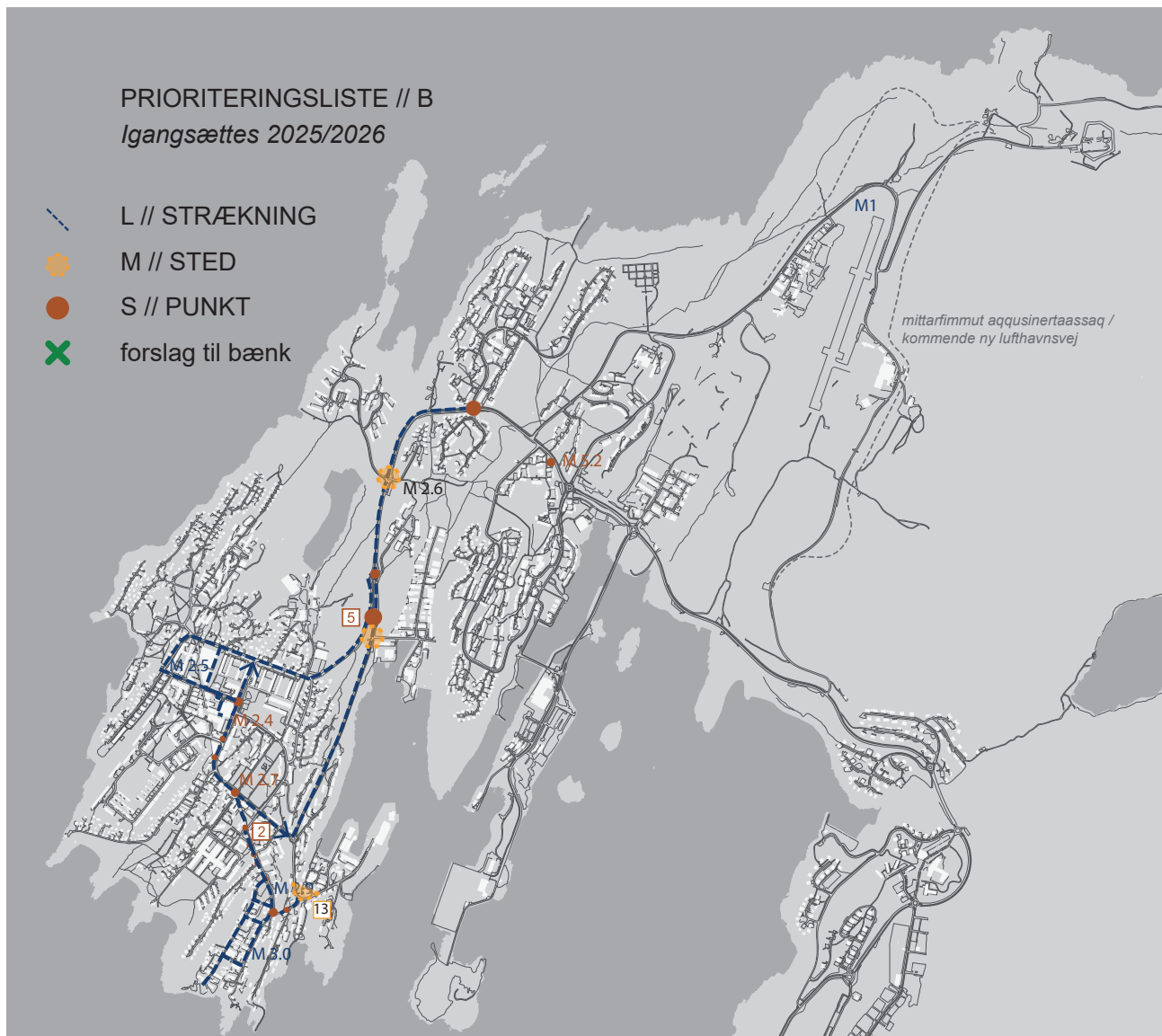
- (4.1) Nuniaffik (projektansøgning)
- 16 Samuel Kleinsmidt Aqq.

PUNKT

- 6 Sarfaanguit

PRIORITERINGSLISTE // B
Igang sættes 2025/2026

-  L // STRÆKNING
-  M // STED
-  S // PUNKT
-  forslag til bænk



STRÆKNING

- M2.5 Kuussuaq - sti fra Nuuk Center til Brugseni
- M2.9 Svend Jungep Aqputaa - den gamle akse
- M3.0 Nuukullak
- fokus H J Rinks vej / Kussuaq

STED

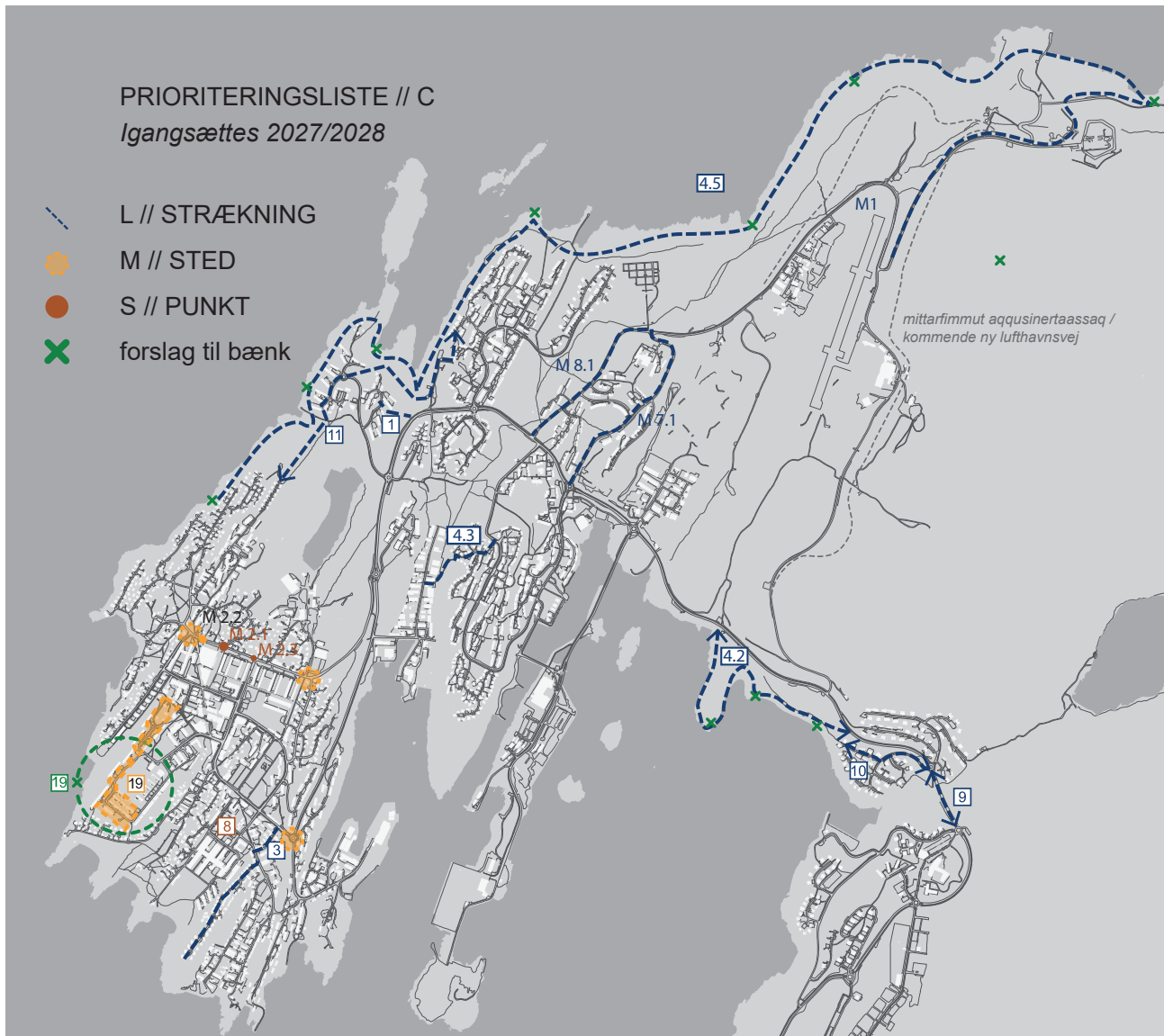
- 13 Svinget ved Svend Junges vej og ned mod Kujallerpaat.
- M2.6 Eqalinnguit Tasia
- M2.7 Aqqusinersuaq / J. Kreutzmannip Aqq. / Ceresvej

PUNKT

- 2 Stykket mellem de to fodgængerstier mellem Deres Tank og stien mod kredsretten.
- 5 Cyklende fra Sarfaannguit højresvingende til 400-meter vejen.
- M2.4 T-krydset Kuussuaq / Aqqisinersuaq & ny skole
- M5.2 Nuniaffik

PRIORITERINGSLISTE // C
Igang sættes 2027/2028

-  L // STRÆKNING
-  M // STED
-  S // PUNKT
-  forslag til bænk



STRÆKNING

- 1 Qernertunnguit
- 3 Qatserisut
- 4.2 Stanislav
- 4.3 Mangua
- 4.5 Kyststi
- 9 Fra rundkørsel ved Asiarpak til rundkørsel før Brugseni
- 10 Cykel/gangsti fra Qarsoq til Qunguleq eller Tikiusaaq.
- 11 *Kimmernat til C.E. Janssensvej*
- M7.1 Manguaraq
- M8.1 Manguaraq, Qattaaq, Natsiaq
- fokus* Niels Hammekenip Aqq.

STED

- 19 Qapiarfiusaaq/Radiofjeldet.
- M2.2 H J Rinks Vej, Inspektørbakken Nuuk Center

PUNKT

- 8 Dr. Ingridsvvej / Egmontgård
- M2.1 H J Rinks Vej
- M2.3 Aqqusinersuaq / H J Rinks Vej