



SEKTORPLAN VEJE OG FÆRDSEL



OM SEKTORPLANEN

Sektorplanen skal skabe et sammenhængende overblik over planer og skitsere samfundstendenser med relation til færdsel i by og bygd i Qasuitsup Kommunia. Derudover skal sektorplanen fungere som et værktøj for beslutningstagere, der sætter rammerne for den fremtidige udvikling inden for infrastrukturuområdet. Sektorplanen skal sikre, at den eksisterende tilgængelighed, trafiksikkerhed og fremkommenlighed sikres samtidig med, at planen udpeger indsatsområder, hvor disse kan forbedres.

Sektorplanen skal være med til at danne grundlag for fremtidig budgetplanlægning vedrørende drift og anlæg af veje og stier

Denne sektorplan er baseret på kommunalbestyrelsens ønsker, målsætninger og visioner for Qaasuitsup Kommunias bygder og byer. Desuden er borgernes ønsker og behov også inddraget i udarbejdelsen af denne sektorplan.

Sektorplanen beskæftiger sig med færdsel i by og bygd ved at behandle tre hovedtemaer, som er centrale for god færdsel i by og bygd. Disse temaer behandles for alle byens byer og efterfølgende for kommunens bygder samlet. De tre temaer er:

Tilgængelighed
Fremkommenlighed
Trafiksikkerhed

Denne sektorplanen forholder sig således blandet andet til snerydning, vedligehold og anlæg af veje, samt trafiksikkerhed. Disse temaer står som helt centrale fokuspunkter, for at sikre gode forhold og god færdsel i byer og bygder.



FORUDSÆTNINGER

Sektorplanen har til formål at sikre, at fremtidige anlæg og investeringer, samt drift, af veje og stier foretages på et strategisk og oplyst grundlag. Sektorplanen er baseret på demografiske undersøgelser og registreringer foretaget af kommunens driftsansvarlige og teknikere. Disse registreringer er kortlagt og findes i et større vedlagt bilag med kort over samtlige af kommunens byer og bygder. Dette kortmateriale danner grundlag for kommunens drift og fremtidige anlæg.

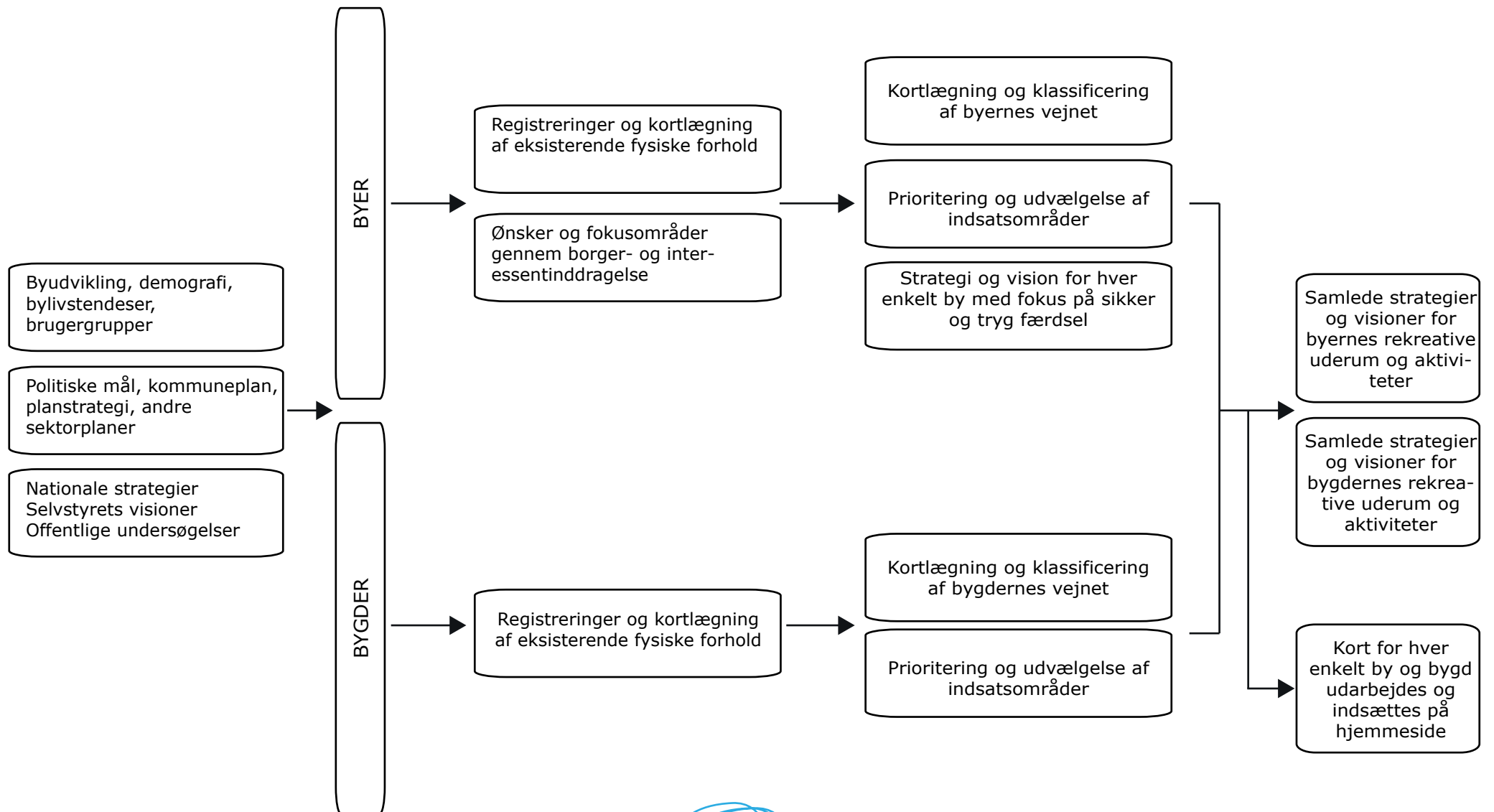
Sektorplanen indeholder også registreringer og information fra andre interessenter, her iblandt politiets ønsker og registreringer relateret til bedre sikkerhed og tryghed i byen. Dette er med til at danne bedre grundlag for kommunens fremtidige drift og planlægning.

De enkelte byer er beskrevet med succeskriterier og målsætninger for hver enkelt, samtidigt er der lavet samlede succeskriterier og mål for byer og bygder. Disse skal være med til at danne grundlag for fremtidig anlæg, drift og udvikling.

Sektorplanen er et "levende" redskab og opdateres løbende med nye registreringer i forhold til ændringer af byernes og bygdernes trafikale udvikling, nye ønsker og krav, samt opfyldte målsætninger og udførte opgaver.

Derfor er sektorplanen ikke et endelig produkt men et redskab til bedre og mere helhedsorienteret planlægning, anlæg og drift, for at sikre en større sammenhæng og bedre vilkår for en mere effektiv udvikling af kommunens trafik og byernes tryghed og sikkerhed.





SNITFLADER TIL ANDEN PLANLÆGNING

Kommuneplan 2014-16 for Qaasuitsup Kommunia

Sektorplanen tager udgangspunkt i de politiske målsætninger og visioner, som er fremsat i Kommuneplan 2014-16 for Qaasuitsup Kommunia, kommunens relevante strategier samt de ønsker, der er på sektorområdet. Sektorplanen er således en udmøntning af kommuneplanen.

Kommunalbestyrelsen er meget bevidst om nødvendigheden af løbende at foretage investeringer i infrastrukturen men også, at det sker ud fra en rational og helhedsorienteret betragtning, således at kommunens ressourcer bruges bedst muligt. Udviklingen skal således ske i tæt samspil og i takt med den overordnede erhvervsudvikling samt planlægningen af bostederne og det åbne land. Sektorplanen information og målsætninger skal medtages kommunens fremtidige planlægning.

Planstrategi 2020

Strategi 2020 er Qaasuitsup Kommunias planstrategi, som indeholder kommunalbestyrelsens visioner i forhold til kommunens fremadrettede udvikling. Planstrategiens indhold og visioner knytter sig i høj grad til de temaer, som planstrategien beskæftiger sig med.

I Qaasuitsup Kommunia spiller infrastrukturen en særlig vigtig rolle. Lufthavne og gode havneanlæg er en forudsætning for den fortsatte vækst og en god og sikker forsyning i kommunen. De nødvendige infrastrukturelle investeringer vi står overfor, er simpelthen en forudsætning for kommunens udvikling i fremtiden.

Der skal gode (børne)sikre veje og stier til og fra skole så børnene selv kan gå til og fra skole. Tilgængelighed skal tænkes ind i udformningen af de fysiske omgivelser i både byer og bygder. De handicappede, ældre borgere m.fl. skal have bedre vilkår og mulighed for at bevæge sig i byen.

Klimaforandringerne giver os en række nye udfordringer i kommunen. Særligt vores veje er sårbare for en vige permafrost og skaber mange problemer. Qaasuitsup Kommunia deltager i et internationalt forskningsprojekt med fokus på permafrost og nye løsninger i forhold til veje og infrastruktur i områder med permafrost.

Kommunen vil i fremtiden arbejde aktivt på at udvikle sådanne samarbejder om udviklingsprojekter, der kan være med til at løse de problemstillinger kommunen står i. Ny viden og forskning er en forudsætning for holdbare løsninger.



STATUS

2014

Motorikøretøjer i alt

Kangaatsiaq
Aasiaat
Qasigiannnguit
Ilulissat
Qeqertarsuaq
Uummannaq
Upernavik
Qaanaaq
I alt

4
128
60
481
34
103
72
22
904

By

Kangaatsiaq
Aasiaat
Qasigiannnguit
Ilulissat
Qeqertarsuaq
Uummannaq
Upernavik
Qaanaaq
I alt

Vejmidte længde (m)

5.816
20.260
11.756
35.826
16.991
11.976
8.767
18.117
129.509

Vej- og stinettet

Vejnettet i kommunens byer og bygder er meget forskelligartede. Hvor vejene nogle steder er belagt med asfalt og beton, er vejnettet andre steder belagt med grus. I mange bygder består vejnettet hovedsageligt af kørespor.

I alle kommunens byer og bygder er der stier, der forbinder områder og funktioner i kommunens byer og bygder. Der er ikke nogen samlet opgørelse over, hvor mange stier, og hvor lange stierne er i byer og bygder, da flere stier er opstået spontant.

Denne sektorplan skal være startskuddet på arbejdet med at sikre disse stier, så der fortsat er mulighed for at anvende dem. Trapper og gangbroer skal være af en sådan stand, at de er forsvarlige og sikre at anvende for alle borgere, både gamle og unge. Desuden findes en lang række særlige køresspor, som primært anvendes til færdsel med hundeslæde og snescootere. Disse er ligeledes registeret og medtaget i denne sektorplan, således at de også bliver sikret i fremtidige udvikling.

Transportmidler

Ifølge Grønlands Statistik er antallet af personbiler ti-doblet på knap 50 år, og siden 2005 er antallet af person- og varebiler steget godt 25 % for hele Grønland. Stigningen betyder, at der ca. er ét motorikøretøj, pr. ca. 20 indbyggere i Qaasuitsup Kommunia. De seneste år er antallet dog stabiliseret. Fra 2014 er det blevet lovpligtigt at indregistrere entreprenørmaskiner og traktorer. Følgende tabel viser antallet af registrerede køretøjer i Qaasuitsup Kommunia i 2014.

Ingen af kommunens bygder er forbundet med vej. Mellem byer og bygder i Qaasuitsup Kommunia anvendes fly, helikopter og båd til transport. Denne sektorplan behandler ikke disse transportmidler, men der skal dog være gode forbindelser til og fra lufthavne, heliporte og havne for alle kommunens borgere og turister. Dog er nogle byer og bygder i særligt den nordlige del af kommunen forbundet om vinteren, da de bliver forbundet af isdække. Da denne sektorplan kun beskæftiger sig med færdsel i by og bygd, vil disse byer og bygders relation ikke blive behandlet.

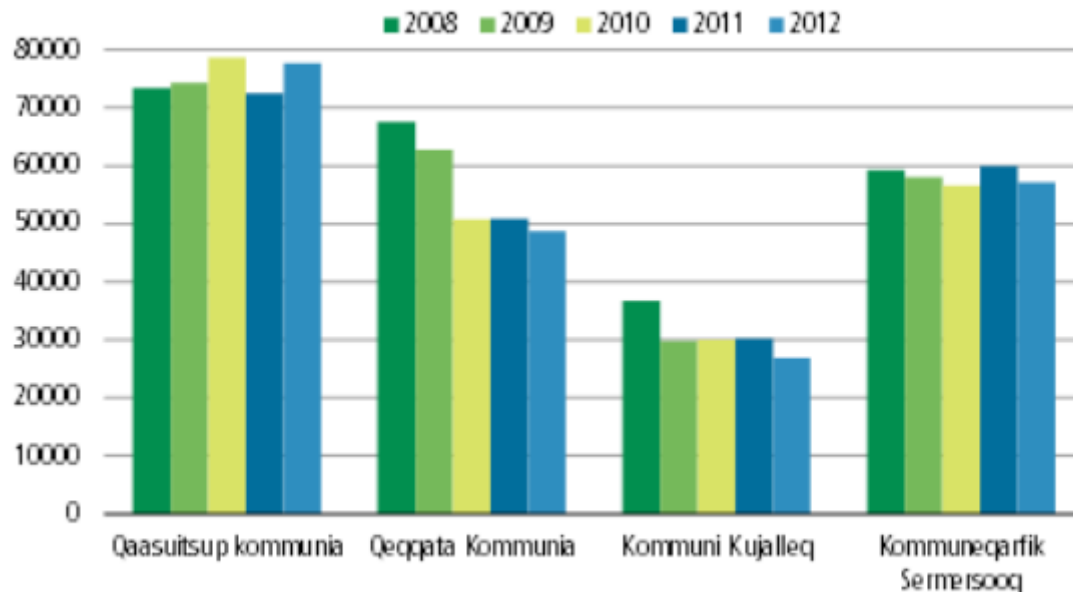
Samfundsudviklingen i Qaasuitsup kommune har stor betydning for behovet for udvikling af veje og stier i Qaasuitsup Kommunia.

Qaasuitsup Kommunia gennemgår mange forandringer i disse år. Der bor samlet ca. 17.1500 personer (1. januar 2013) i kommunens byer og bygder. Befolkningstallet i kommunen er forholdsvist stabilt, dog foregår der en kontinuerlig forskydning af borgere fra bygderne til kommunens byer. Det ses således både i vores kommune såvel som globalt, at flere og flere af mennesker flytter fra bygd til by. Dette betyder, at der kommer mere pres på vejnettet i kommunens større byer. Derfor vil Qaasuitsup Kommunia gøre en særlig indsats for, at vejnettet i kommunens byer bliver vedligeholdt og udvikles i takt med behovet herfor.



TURISME OG PROJEKT NEWPORT

Figur 2. Samlet antal overnatninger i kommunerne i 2008-2012



Det fremtidige Projekt Newport er en vigtig faktor i forhold til vej- og trafikområdet. Med udvidelsen af landingsbanen og mulighed for at udbygge Ilulissat havn muliggøres transatlantisk indflyvning af endnu flere turister. Samtidig kan Ilulissat blive meget mere attraktiv for erhvervsdrivende på grund af den forbedrede forbindelse. Planlægningen af projektet Newport i Ilulissat er på nuværende tidspunkt i gang, og når projektet med en større lufthavn står færdig, vil dette give kommunen mere turisme og skabe mere erhverv. Dette skaber et øget pres på vores veje, som skal tænkes ind i den fremtidige planlægning. Samtidig vil Projekt Newport også gavne kommunens øvrige byer og bygder. En ny lufthavn vil også gavne de øvrige byer og bygder i Qaasuitsup Kommunia, i og med at der vil komme flere turister. Der vil blive skabt bedre muligheder for udenrigsflyvninger fra Ilulissat, hvormed der kommer bedre forhold for at rejse ud i verden.

Der forventes med den nye atlantlufthavn, at antallet af turister vil stige, og dermed vil dette også skabe mulighed for mere erhverv. Dette kommer hele kommunen til gode. Dette skal der planlægges for, således der bliver plads til alle. Dette vil stille en række krav til, at der den tilstrækkelige infrastruktur, så der kan transporteres redskaber i forhold til dette. Derfor er dette også tænkt ind i denne sektorplan, således der skabes gode muligheder for udbygning, inden for råstofområdet. Denne sektorplan skal dermed være med til at understøtte udviklingen ved turisme og erhverv. Den fremtidige udvikling inden for erhvervsområdet skal følges nøje, og infrastrukturen udvikles i takt med, at behovet vokser.



DEMOGRAFI

Knap en tredjedel af Grønlands befolkning bor i Qaasuitsup Kommunia. Per 1. juli 2014 boede der 17.405 personer i kommunen, men tallet er faldende. I 2012 faldt indbyggertallet med 1 %, hvilket svarer til et fald på 189 personer. Siden 2003 er indbyggertallet samlet set faldet med 7 %.

Qaasuitsup Kommunias aldersfordeling er nogenlunde svarede til den generelle fordeling i resten af Grønland. Blandt befolkningen er fordeling på aldersgrupper følgende:

0-5 årige: Qaasuitsup Kommunia 8,6 %, hele landet 8,6 %

6-16 årige: Qaasuitsup Kommunia knap 17 %, hele landet knap 16 %

17-64 årige: Qaasuitsup Kommunia 66 %, hele landet 68 %

65-99 årige: Qaasuitsup Kommunia 8,4 %, hele landet 7,4 %

I de seneste 10 år er befolkningen i den erhvervsaktive alder blevet ældre, og der er blevet flere over 65 år. Ifølge befolkningsprognosen vil gruppen af ældre vokse yderligere i de kommende år.

Generelt er tendensen, at folk flytter fra byggerne til byerne - som det også gør sig gældende globalt set. Tendensen er dog ikke helt så markant i Qaasuitsup Kommunia som mange andre steder i Grønland. I perioden 1977-2012 er andelen af byboere i Qaasuitsup Kommunia steget med 4 % (fra 72% til 76 %). Det er primært i Midtgrønland og Diskoregionen, at man kan se en stigning.

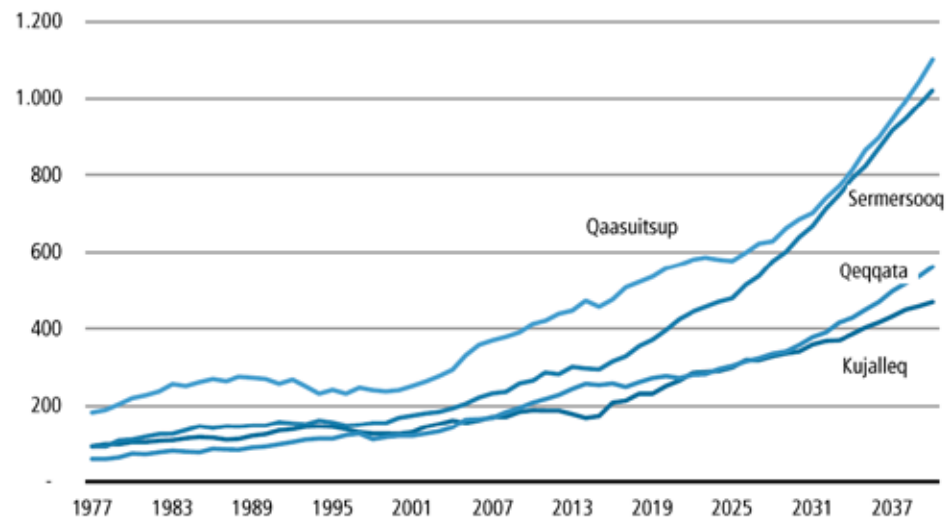
I forhold til Qaasuitsup Kommunias 8 byer med tilhørende lokalområder er det kun Ilulissat-området, der har haft befolkningstilvækst siden år 2000, mens Upernavik-området har været uændret. De øvrige 6 områder i Qaasuitsup Kommunia har alle haft befolkningstilbagegang.

	2012		2013		2014	
	Januar	Juli	Januar	Juli	Januar	Juli
Hele landet	56.749	56.810	56.370	56.483	56.282	56.295
Kujalleq	7.417	7.302	7.151	7.189	7.088	7.024
Sermersooq	21.813	21.851	21.868	21.979	21.236	21.179
Qeqqata	9.638	9.668	9.620	9.517	9.436	9.465
Qaasuitsup	17.687	17.705	17.498	17.566	17.291	17.405
Udenfor kommunerne	194	284	233	232	231	222



STIGENDE ANTAL ÆLDRE

Figur 15. Befolkningen over 74 år i kommunerne 1977-2040



Kilde: Grønlands Statistik. For tal se Statistikbanken <http://bank.stat.gl/bedprog>

Tendensen i Qaasuitsup Kommunia siger, at der i de kommende år vil komme et stigende antal ældre. Dette gælder ikke kun for Qaasuitsup Kommunia men for hele Grønland. Det er gør at stier og færdsel bør tænkes så det er mere fremkommeligt for ældre og gangbesværede



VISION

Qaasuitsup Kommunia vil forbedre borgernes hverdag og livskvalitet gennem en generel forbedring af infrastrukturen på alle niveauer. Der skal være fokus på nye mere grønne, bæredygtige og langsigtede helhedsløsninger på udbygningen af infrastrukturen - med borgernes engagement og deltagelse i centrum.

- Der skal være let adgang i Qaasuitsup Kommunia's byer med fokus på at sikre en nem og glidende ærindekørsel i byerne, men bymidten i alle byerne skal samtidigt sikres for de blødetrafikanter så den kommer til at fremstå attraktivt med muligheder for ophold og færdsel for borgere og turister
- Vej-, sti- og cykelnettet skal renoveres og udformes således at sikkerheden, miljø og æstetikken forbedres i sammenhæng med at trafikken kan afvikles effektivt
- Udviklingen og forbedringer af vej- og stinettet skal udføres så det er med til at realisere den ønskede byudvikling i kommuneplanen, planstrategien og andre sektorplaner
- Veje og stier skal effektivt og økonomisk driftes så den ønskede tilgængelighed og fremkommelighed sikres under hensynstagen til prioriteringen mellem de forskellige trafikgrupperinger
- En fremtidig planlægning, anlæg og drift skal ske med fokus på miljøet så dette sikres ved en reduktion af energiforbruget og CO2 udslip, samt fokus på en fremme af muligheder for fodgængere og cyklister





BYERNER

Centrum ligger langs Davidsstrædet, hvor de fleste offentlig og privat services er koncentreret. Byen har et begrænset vej- og stinet på ca. 6km, med enkle veje og stier løbende henholdsvis nord og syd om forbjerget. Byen er også primært forbundet ved brugen af snescootere, ATV'er og hundeslæder om vinteren og om sommeren er der omkring 4 køretøjer registreret i byen i 2014.

Den primære infrastruktur er dermed baseret på fodgængere ved brugen af stier, trapper og gangbroer.

Styrkelse og fremhævnning af snescooter- og hundeslædesporerne så borgerne får gode vilkår, samt gode vilkår for turisme med udgangspunkt i fangerkulturen og jagtturisme.

Styrkelse af byens stinet så den fremstår let fremkommelig, så byen er tilgængelig året rundt.

Succeskriterier

- Snescooter- og hundeslædespor fremstår som naturlige dele af byens infrastruktur og er med til at åbne op for tilgangen til det åbne land.
- Køresporerne i byen fremstår som et lukket system uden afbrudte forbindelser og med gode forbindelsesmuligheder.

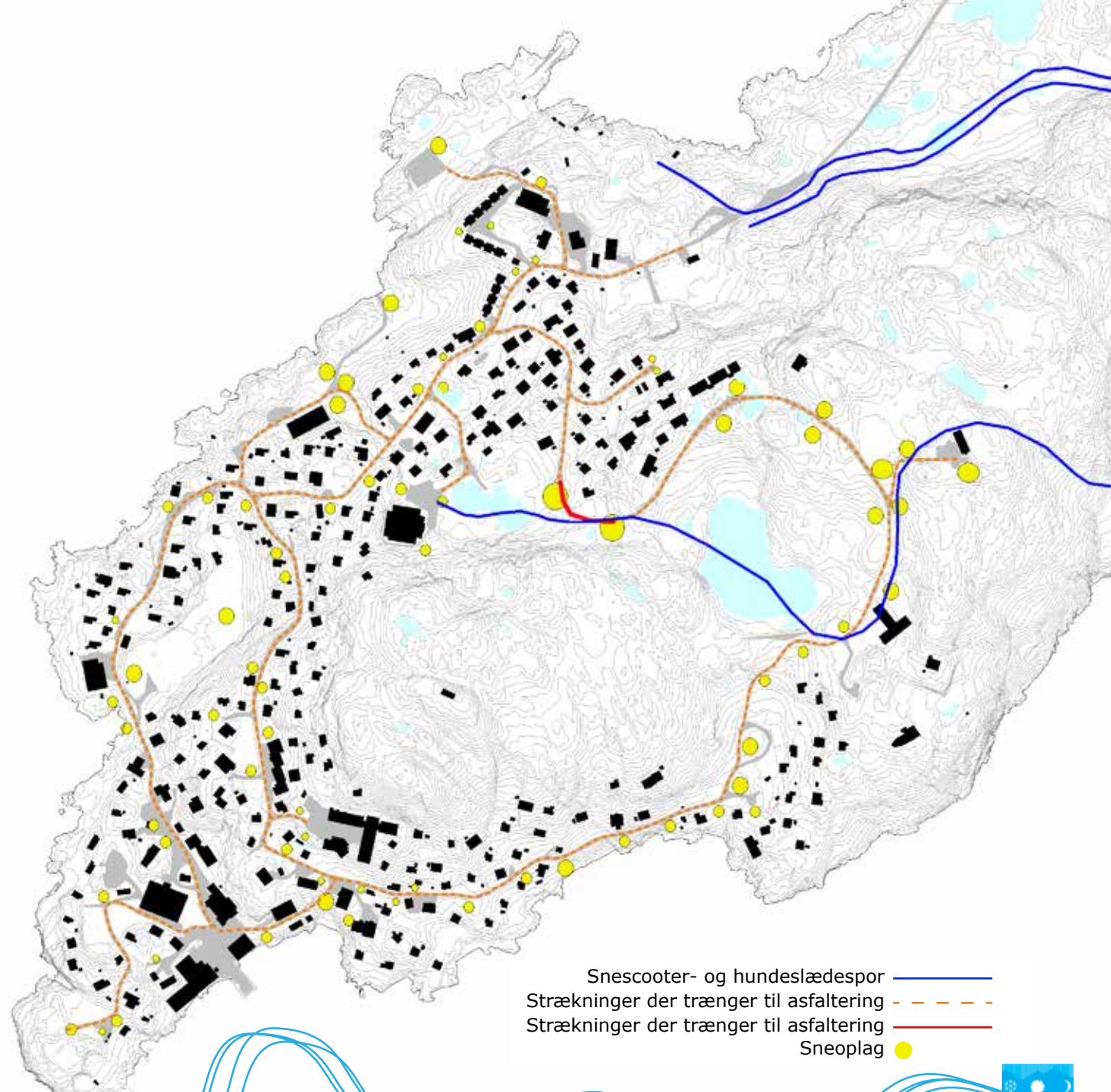
Handlingsmål

- Færdiggør vejstykke hvor der mangler den sidste forbindelse



Planlægnings og fysiske tiltag

- Reservering af områderne ved snescooter- og hundeslædesporne, så disse bibeholdes.
- Reservering af arealer til sneoplag



Snescooter- og hundeslædespor ————
Strækninger der trænger til asfaltering - - - - -
Strækninger der trænger til asfaltering ————
Sneoplag ●

Byen er Nordgrønlands uddannelsescentrum med 4 skoler for børn og unge i et bredt aldersspænd hvilket er med til at skabe et udbredt ungdomskulturliv i byen.

Byen har et veludbygget vejnet med asfalterede veje med ca. 20km vejnet og 128 køretøjer. Byens primære funktioner og aktiviteter er placeret omkring havnen, der samtidigt er en del af byens centrum og hvorfra den primære hovedtrafik har sit udgangspunkt i forbindelse med områderne omkring rejefabrikken, kirkegården og lufthavnen.

Stinettet bygger dels på gangstier mellem de forskellige områder, og det almindelige vejnet som visse steder er designet med fortove. Byen består dog primært af et trafiksystem baseret på en blandet trafik – et shared space.

Styrkelse af byens infrastruktur med fokus på tankerne bag shared space. Bilerne skal dermed integreres på lige fod med fodgængere og andre bløde trafikanter med fokus på at forbedre områderne omkring uddannelsesinstitutionerne.

Succeskriterier

- Byens primære erhvervsområder – havnen, rejefabrikken og lufthavnen – er forbundet med et let tilgængeligt vejnet bestående af asfalterede veje og stier eller fortove så den tunge trafik kan komme fra A-B uden forstyrrelser.

- Den resterende del fremstår som et ligevægtigt shared space, med hastighedsnedsat trafik og gode muligheder for de blødetrafikanter.

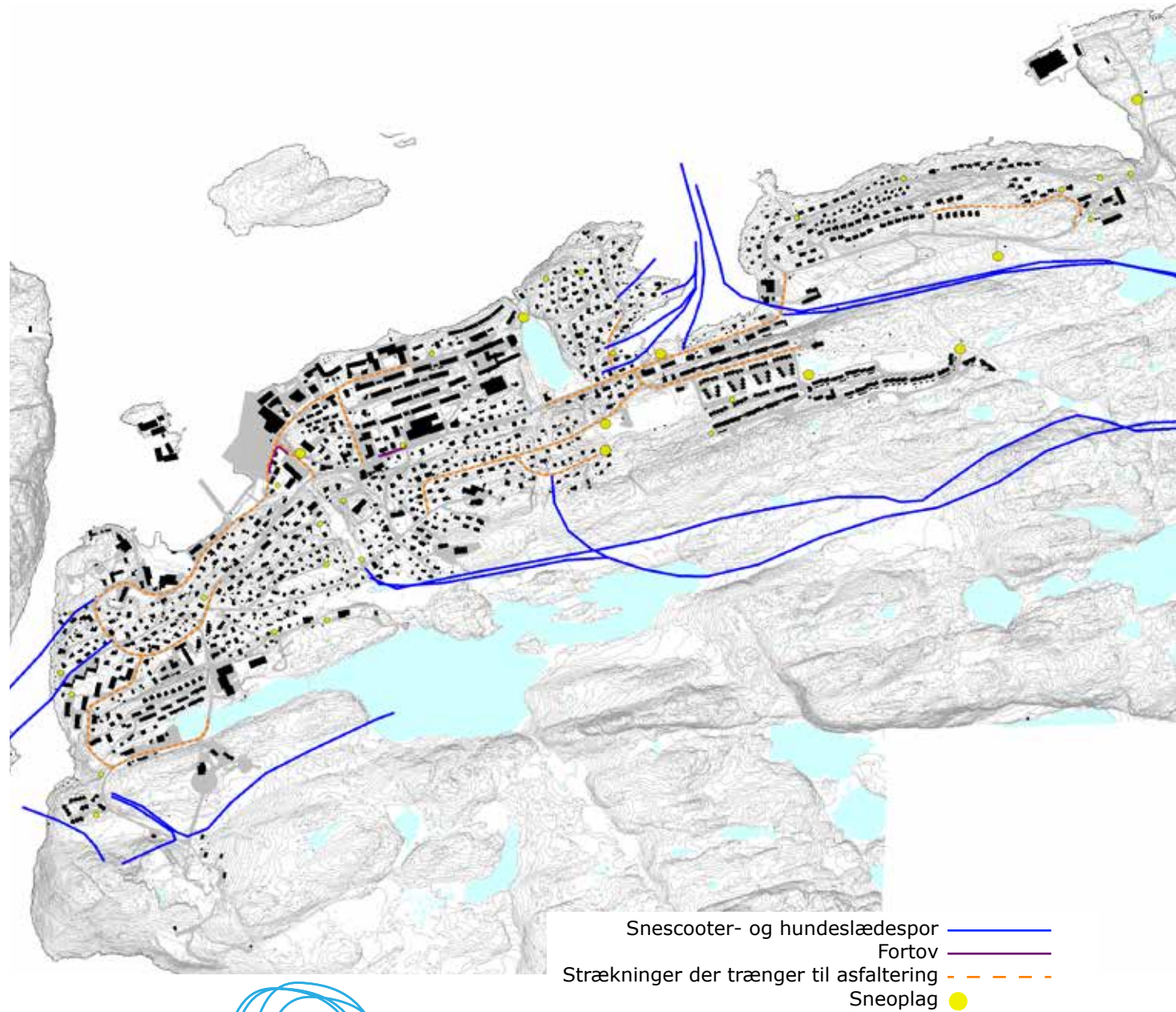
Handlingsmål

- Fortove eller stier langs de mest trafikerede veje mellem havnen, rejefabrikken og lufthavnen
- Udbygning af stinette mellem uddannelsesinstitutionerne, aktivitets områder, kollegierne og centrum



Planlægnings og fysiske tiltag

- Brede vejbyggelinier ved de trafikerede veje mellem havn og lufthavn så der sikres frit udsyn
- Stier mellem aktivitetsområder og uddannelsesinstitutioner
- Reservering af arealer til sneoplæg



Byen er Grønlands næstældste by, og den ældste bydel er derfor udpeget som bevaringsområde, her findes den fredet bygning – Butikken –, Grønlands ældste træhus.

Byen har flere anlagte veje, stier og trapper som forbinder byens funktioner og beboelsesområder. Vejnettet består af fire primærveje på samlet ca. 12km til ca. 60 køretøjer, hvor af de tre går ud fra byens centrum og en mod dumpen. Den primære del af vejnettet trænger dog til vedligeholdelse. Om vinteren er det også op til flere slædespor i byområdet til hundeslæder og snescootere.

Styrkelse af byens historiske og bevaringsværdige område gennem implementering af shared space – så bilerne blot bruger disse områder til ærindekørsel.

Succeskriterier

- Byen forbindes med Ilimanaq og der fremstår en forbindelse mellem disse to byer – dette åbner op for nye turistmuligheder
- Det bevaringsværdige område med de fredet bygninger fremstår som et gågade system så områdets historie kan fortælles gennem dets egen rolige tempo og sikkerhed
- De primære veje der forbinder byens områder er i en stand der fordre fri tilgængelighed og sikkerhed

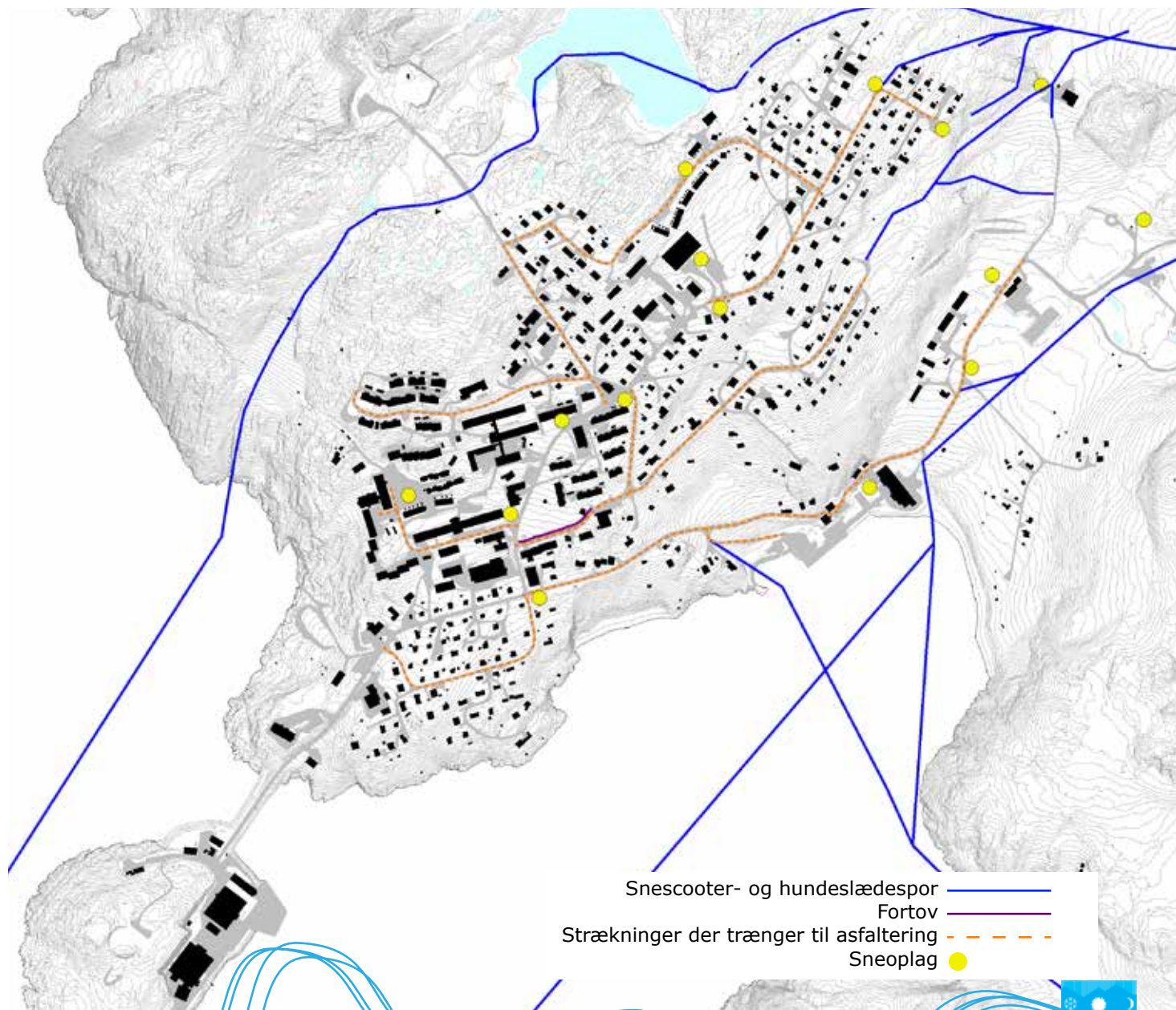
Handlingsmål

- Der anlægges et kørespor mellem Qasigianniguit og Ilimanaq – et spor til snescootere og hundeslæder om vinteren og køretøjer om sommeren
- Anlæggelse af et fortov langs byens hovedgade og indre centrum



Planlægnings og fysiske tiltag

- Reservering af arealer til sneoplag



*Byen er placeret i Diskobugten lige nord for Isfjorden/Kangia og er med 4530 indbyggere Qaasuitsup Kommuni-
største by. Byen besøges hvert år af tusindvis af turister, et omfang der overstiger alle øvrige destinationer i Grønland.*

Byen har et omfattende rekreativt stinet med forskellige markerede vandreruter i fjeldet langs det udpegede UNESCO-område, Isfjorden, som benyttes af både lokale og mange turister, samt et net af stier i byens ældre bydele med blandt andet Knud Rasmussens fødehjem.

Styrkelse af byens centrum så den fremstår som et sted baseret på shared space. Biler og fodgængere har samme muligheder og sikkerheden er fremtrædende

Styrkelse af fædselsikkerhed med fokus på hastighedsnedsættelse, fortove og fodgængerfelter

Styrkelse af stinet så de historiske dele af byen knyttes sammen og danner et net for turisterne

Succeskriterier

- Byen fremstår som en fodgængerby hvor turister og borgere bevæger sig rundt i sikkerhed for den tunge trafik og hvor ærindekørsel foregår på ligefod med fodgængere
- Byens stinet er veletableret med flere bænke og trapper/gangbroer som sikrer muligheder for alle aldersgrupper
- Byens turistmæssige fokusområder er forbundet gennem et stinet med fokus på ophold og kulturel forståelse

Handlingsmål

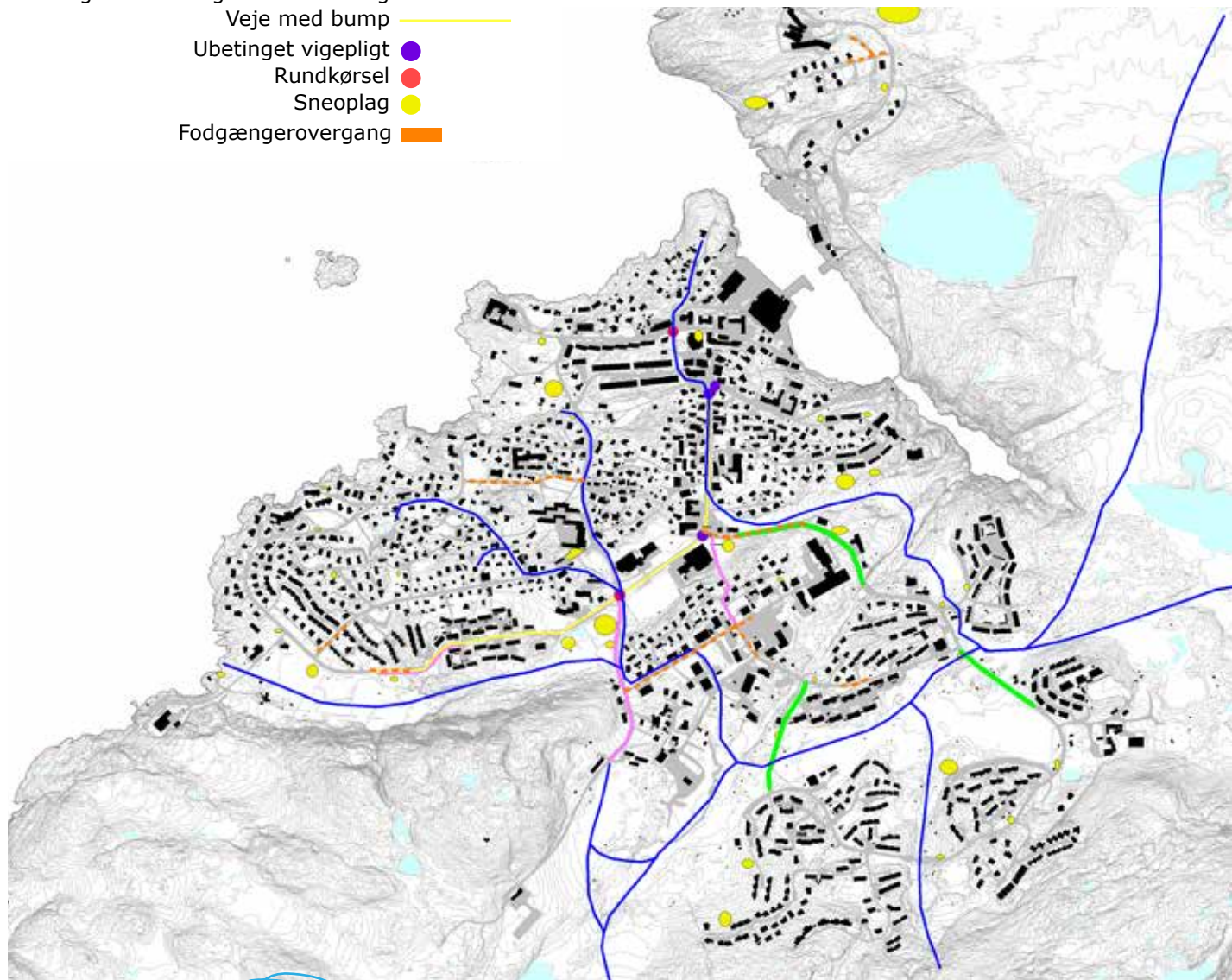
- Bedre skiltning omkring fodgængerfelter og flere fodgængerfelter, for at sikre de blødetrafikanter - fodgængerfelter ved hallen, Elisabeth Thomsen Aqq. og ved World of Greenland
- Rundkørsel i krydset ved hallen for at sikre bedre flow og sikkerhed for fodgængere
- Flere fortove, bl.a. på Mathias Storch Aqq.
- Bedre skiltning i byens forskellige kryds, bl.a. ved brandstationen og World of Greenland
- Fortov/sti ud til den gamle heliport (fremtidigt isfjordsmuseum)



Planlægnings og fysiske tiltag

- Omlægning af hovedgaden så trafikhastigheden nedsættes og fodgængerne fremhæves som vigtige elementer
- Planlægning og friholdelse af stier, trapper og gangbroer så byens stinet forbedres og der skabes bedre sammenhæng

- Snescooter- og hundeslædespor ————
- Fortov ————
- Skolevej / Hastighedsnedsættelse ————
- Strækninger der trænger til asfaltering - - - - -
- Veje med bump ————
- Ubetinget vigepligt ●
- Rundkørsel ●
- Sneoplæg ●
- Fodgængerovergang ————



Byen består af et forholdsvis veletableret vejnet bestående af ca. 17 km vej baseret på 3 primærveje; en vest-øst gående mod arktisk station, en nord-syd gående fra bymidten til lossepladsen og en diagonal der forbinder de to – alle tre trænger til en vedligeholdelse.

Om vinteren består vejnettet samtidigt af nogle slæde og snescooterspor fra byen og ud i det åbne land.

Der er ingen fortove i byen og fodgængerne er henvist til vejene og stier mellem bebyggelsen. Dette stisystem er sammenhængende og varierer meget i kvalitet.

Styrkelse af byens stinet, trapper og gangbroer så det fremstår sammenhængende og fremkommeligt så alle beboere – børn, unge og gamle – kan bruge byen uden hindringer

Styrkelse og prioritering af de tre primærveje så disse er i en ordentlig stand og reserveret til den tunge trafik så resten af byen kan fremstå fodgængervenlig.

Succeskriterier

- Byen består af et sammenhængende stisystem baseret på både børn som gangbesværedes krav og ønsker, samt muligheder

- De tre primærveje fungere som byens hovedårer i en stand så sikkerheden og fremkommeligheden er sikret

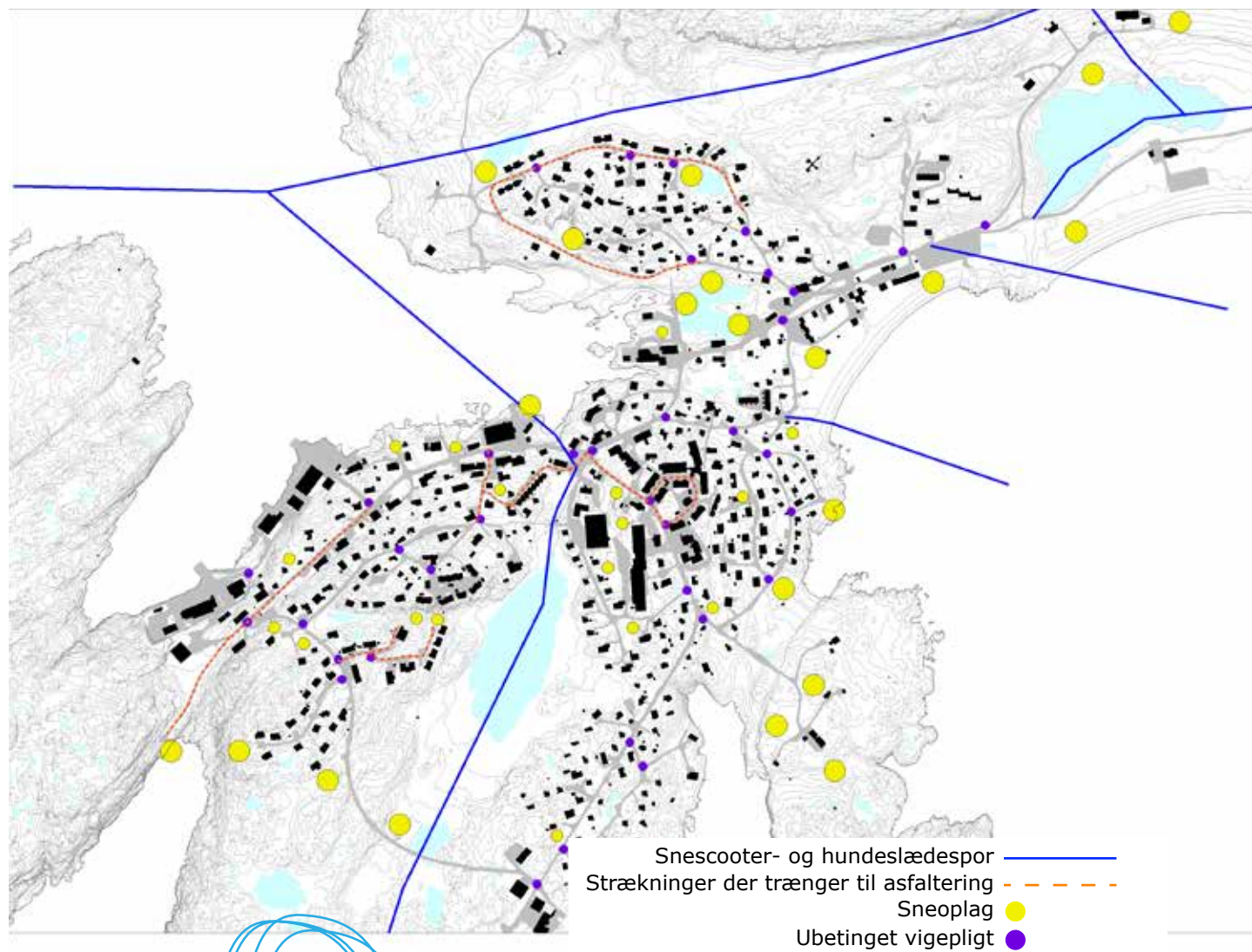
Handlingsmål

- Skilte for ubetinget vigepligt placeres strategiske steder i byen



Planlægnings og fysiske tiltag

- Reservering af arealer til sneoplag



Uummannaq ligger på en lille ø langs med fjeldet og hele den sydlige kyst, idet der kun kan bygges på et bælte mellem stejle skrånninger ved kysten og spærre-zonen til vandindvindingsområdet – hvilket skaber en langstrakt by med centrum i den sydlige del. Det langstrakte vejnet på ca. 9km består af primærveje gående vest-øst og forbinder byens by-områder og heliporten – flere af disse veje er asfalterede men kræver dog vedligeholdelse og renovering. I vinterperioden foregår den primære transport med hundeslæder og snescooter – denne transport er dog meget sæson bestemt da den primært foregår ved brugen af den frosne havis.

Styrkelse af byens vest-øst gående veje så disse fremstår som den primære færdselsåre og henviser tung trafik til disse veje – med bedre tilgængelighed og større sikkerhed

Styrkelse og prioritering af transportmidlerne snescootere og hundeslæder så arealer og tilgange fra by til havis friholdes

Succeskriterier

- Byen fremstår med primære vest-øst gående veje så resten af byen er primær baseret på fodgængertrafik og arealerne omkring institutioner og skoler er med hastighedsnedsættelse
- Den store brug af hundeslæder om vinteren er et tydeligt billede i byen og står som et stærkt billede på kulturarven
- Den ubetingede vigepligt som byens trafiksikkerhed er baseret på er med til at nedsætte hastigheden og gøre trafiksikkerheden mere sikker og flydende

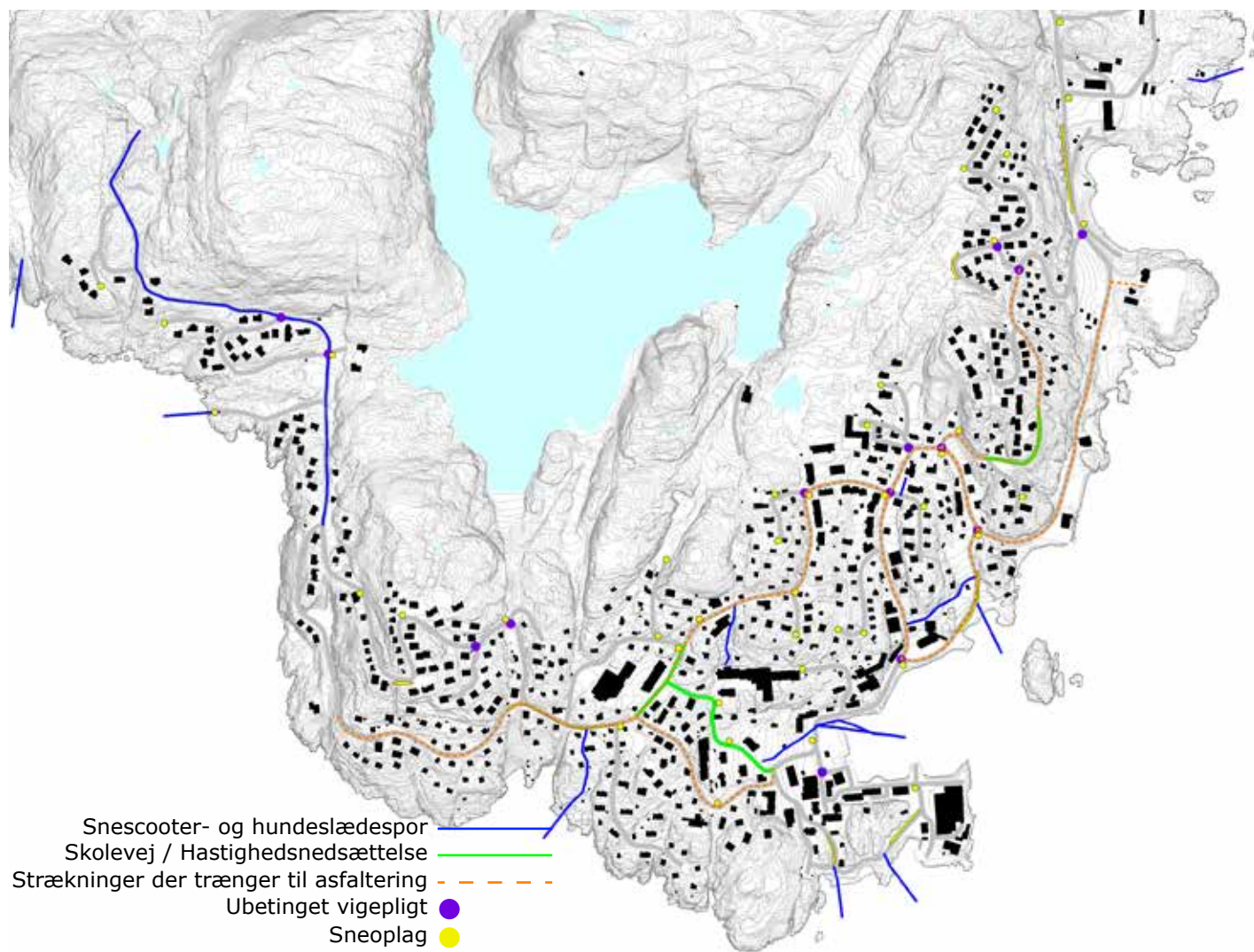
Handlingsmål

- Skilte for ubetinget vigepligt placeres strategiske steder i byen
- Veje i byen renoveres og forbedres så byens tilgængelighed forbedres
- Vejene omkring skolerne hastighedsnedsættes



Planlægnings og fysiske tiltag

- Reservering af arealer til sneoplag



I den nordlige del af Upernavik er der de senere år skabt et nyt kulturelt område, et nyt samlingspunkt med kulturhus og indendørs og udendørs idrætsfaciliteter.

Omkring området Telebakken er der anlagt nye veje samt vejen til lufthavnen er forholdsvis ny, resten af byen består primært af gamle kørespor og arbejdsveje. De seneste år har byen været i fysisk udvikling, hvilket har medført et større behov for forbedringer og udbygning af vejnettet. Samtidigt er der ingen fortove i Upernavik, og kun få steder er der etableret stier eller fjeldtrapper.

I forbindelse med den nye byudvikling mod nord er der planlagt en fremtidig vejstruktur, der forbinder det nye byområde med den eksisterende by.

Styrkelse af byens vejnet og fokus på forbedringer og asfaltering så det kommer op på et niveau der sikrer en ordentlig tilgængelighed og fordrer sikkertrafik.

Styrkelse af trafiksikkerheden i byen med fokus på bedre vilkår for fodgængere og andre blødetrafikanter gennem etablering af stier, trapper og gangbroer

Succeskriterier

- Byens vejnet fremstår veletableret og med flere asfalterede veje som sikrer en bedre deling mellem hårde og bløde trafikanter
- Flere stier leder byens beboere rundt sikkert og fremkommeligt med fokus på børn og gangbesværede

Handlingsmål

- Renovering og udbygning er flere km vej – de mest trafikerede
- Anlæggelse af stier der forbinder boligområderne med centerområderne i byens center



- Reservering af arealer til sneoplæg
- Reservering og planlægning af stier og trapper ved fremtidige kommuneplantillæg



Qaanaaq er planlagt ud fra et regulært gadenet placeret på et skrånende terræn mellem havet og bjerget ved Inglefjeld Fjord. De seneste årtier har der været en stigende befolkningstilvækst primært på grund af tilflytning fra de omkringliggende bygder. Byens regulære vejnet består primært af veje af dårlig kvalitet og uden asfaltering – det er blot kørespor. Byen består samtidigt af en del stier som forbinder byens områder, disse er dog forholdsvis fragmenterede og fremstår ikke som et sammenhængende stisystem

Styrkelse af byens stisystem så det i fremtiden vil fremstå som et sammenhængende stisystem af stier, trapper og gangbroer.

Styrkelse af vejnettet generelt så det fremstår homogent og med fokus på trafiksikkerheden

Succeskriterier

- Byen stisystem er et sammenhængende system der forbinder byens områder og samler byen så den åbnes op for de bløde trafikanter
- Vejnettet består af kørespor som alle dog fremstår i en stand der ikke mindsker sikkerheden og fremmer en god tilgængelighed i byen

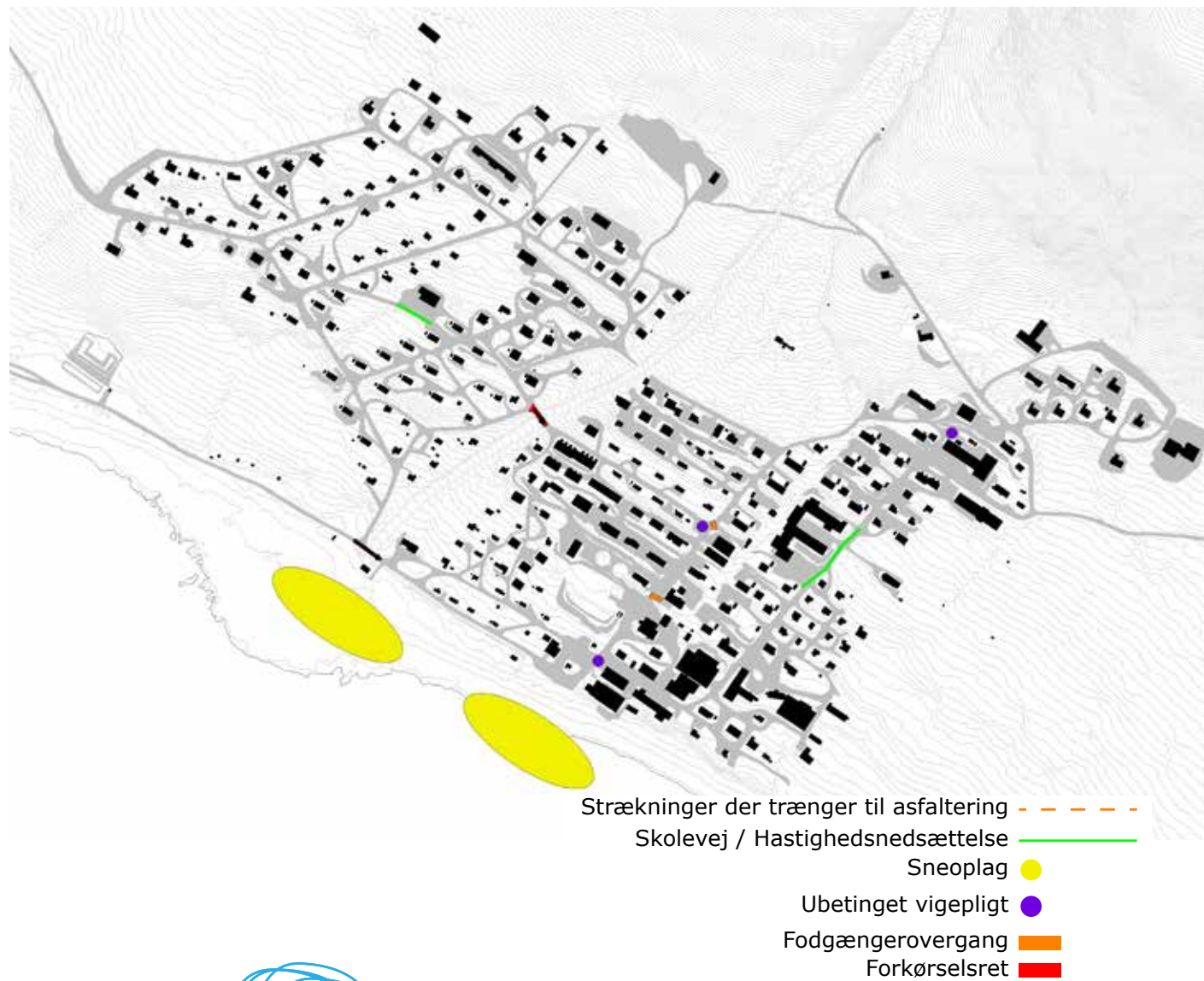
Handlingsmål

- Anlæggelse af fodgængerovergange i byen så fodgængere får bedre vilkår
- Broen der forbinder vest og øst skiltes så primær kørselretning fremkommer
- Vejene omkring skolerne hastighedsnedsættes
- Opsætning af skilte med ubetinget vigepligt



Planlægnings og fysiske tiltag

- Reservering af arealer til sneoplag
- Reservering og planlægning af stier og trapper ved fremtidige kommuneplantillæg





SAMLET STRATEGIER, MÅL OG SUKSESKRITERIER



TILGÆNGELIGHED



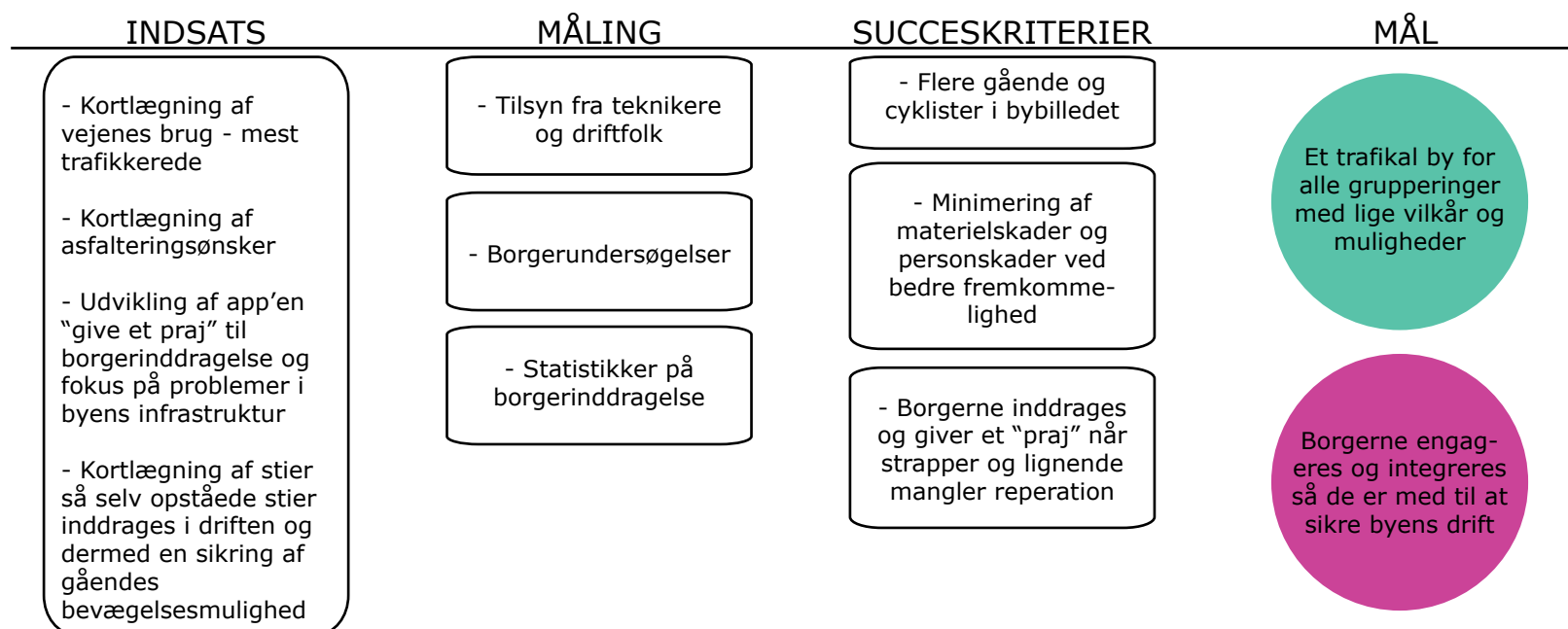
En sikring af tilgængelighed af vejene i kommunens byer er en af de vigtigste mål for driften af byerne, da en god tilgængelighed sikrer den nødvendige mobilitet i byerne. Vejene i byerne tjener ikke kun formål til personbefordring, men de er byernes funktionsårer. Her kan nævnes beredskabskørsel, ambulance, renovation og vandudbringning, disse funktioner er nødvendige for at byerne kan fungere. Derfor skal vejene i kommunens byer og bygder altid sikres en så høj tilgængelighed som mulig – Dette drejer sig blandt andet om vedligeholdelse, udbygning og vigtigst af alt snerydning. Kommunen skal sørge for vintervedligeholdelse og

snerydning af byernes og bygdernes veje og stier, så der sikres en høj tilgængelighed. Kommunen fastlægger niveau for renholdelse og snerydning under hensyn til trafiksikkerhed, tilgængelighed og æstetik. Snerydning og glatførebekæmpelse sker på alle veje i en prioriteret rækkefølge – primærveje først, herefter sekundærveje og lokalveje, samt en højprioritering af vejen mellem heliport og sygehus. Der er udarbejdet en klassificering af vejnettet i kommunens byer og bygder, så snerydningen kan prioriteres i den rigtige rækkefølge så mest trafikerede veje, samt vejen mellem heliport og sygehus, har højeste prioritet.

En høj tilgængelighed sikres samtidigt ved at placere sneoplag til mindst mulig sene for fodgængere og trafikanter, både ved oplag og når sneen smelter. Der er udarbejdet kort over byernes sneoplag så disse med tiden kan sikres og arealtildelinger kan udstedes så disse reserveres og vedligeholdes i sektorplanen og dermed minimere problemer ved sneoplag.



FREMKOMMELIGHED



Fremkommeligheden sikres primært ved at vejene har en ordentlig standard og er af en belægning der ikke skaber problemer for billisterne. Det påhviler teknisk forvaltning at holde kommunens offentlige veje og stier i den stand, som trafikgruppernes art og størrelse kræver.

Overordnet kan færdsel i byerne betragtes som to forskellige profiler: De nødvendige aktiviteter, såsom transport af varer, ambulancekørsel, indkøb og så videre, den anden profil er de valgfrie aktiviteter, som kun forekommer hvis byrummet indbyder.

Den nødvendige aktivitet kræver et enkelt og funktionelt system hvor vejene holdes i en standard så den nødvendige kørsel kan lade sig gøre uden problemer og uden at virke til sene for de øvrige i bybilledet. Hertil laves en kortlægning af veje der kræver en

ekstra indsats i form af asfaltering eller anden renoivering så disse sikres bedst mulig fremkommelighed. Samtidigt er en kortlægning af mest trafikkerede veje med til at muliggøre fremtidig planlægning hvor disse holdes frie og sikres så større køretøjer og megen trafik kan passerede uhindret og uden at skabe problemer for anden trafik.

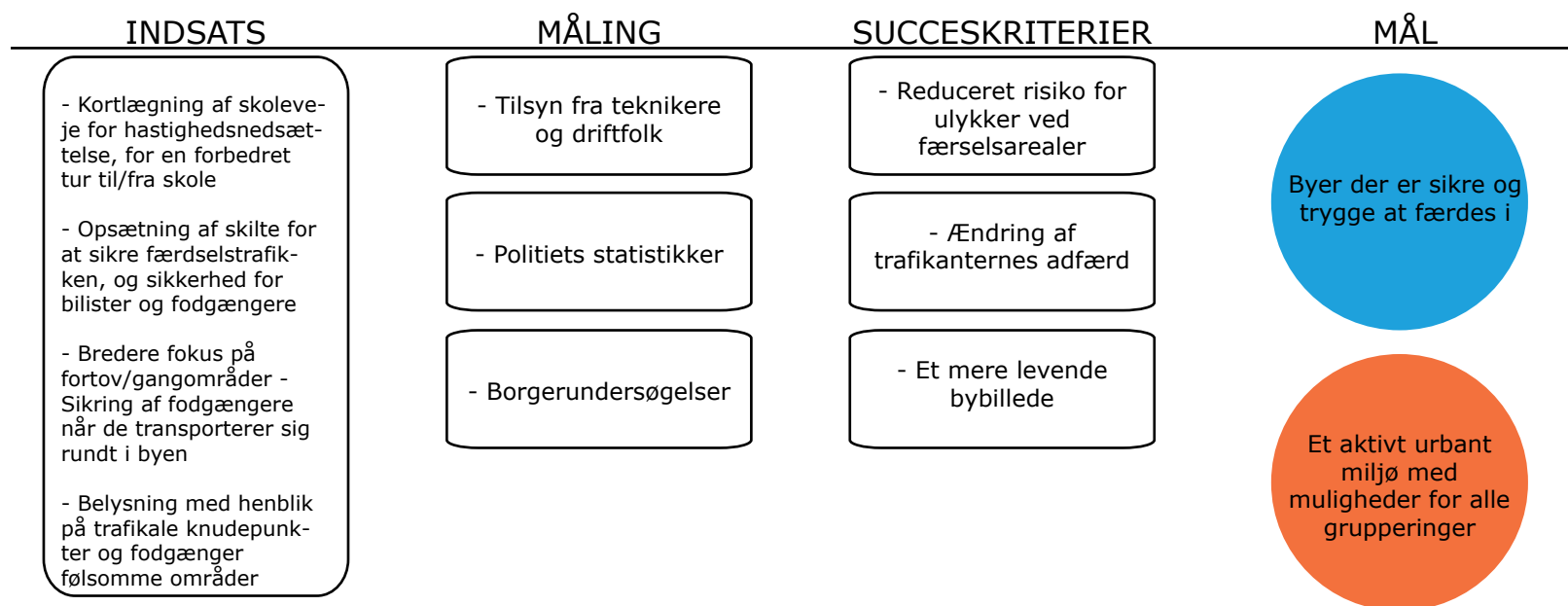
De valgfrie aktiviteter er dem der er med til at skabe et sundt og levende bymiljø, disse opstår i byer der rummer mange tilbud til f.eks. at opholde sig, færdes til fods, cykle eller motionere. Alle disse tilbud understøtter det langsigtede effektmål om at skabe byrum, der inviterer til et mangfoldigt byliv.

De urbane pladser, veje, stier, trapper og gangbroer udgør et mangfoldigt sæt af rammer for byens liv,

derfor er det vigtigt at disse er i en standard så de fordrer til brug og dermed som katalysatorer til et aktivt bybillede. For at et byrum skal invitere til byliv og sikres en høj fremkommelighed, både for hårde og bløde trafikanter, gælder det, som for de øvrige effektmål, at drift og udvikling hænger tæt sammen og understøtter hinanden. Efter anlæggelse/renovering af veje, stier, trapper og lignende er det vigtigt at der sikres en hurtig og effektiv drift, hvilket vil kunne sikres hvis borgerne inddrages mere aktivt, både i udviklings,- og driftsfasen. Med muligheder for at kunne komme med "praj" i forhold til drifts problemer/ mangler og ønsker om udvikling for at sikre et bedre bymiljø og en større fremkommelighed i byen.



SIKKERHED



Et af de overordnede mål med sektorplanen er at skabe sikre og trygge byer, så både beboere og turister kan færdes komfortabelt og med fokus på at nyde byernes muligheder og tilbud.

Den primære færdsel i Qaasuitsup kommunes byer foretages primært af gående eller cyklister, disse bløde trafikanter og grupperinger bør derfor sikres ved en opgradering og videreudvikling af trafiksikkerheden.

Det bør sikres ved:

- At færdselsarealerne er i god stand
- At borgerne vendes til at færdes mere ansvarsfuldt
- At billister vendes til at tage hensyn i trafikken
- At der fokuseres på en bedre skiltning
- At interessent grupper inddrages i udvikling

En forbedret trafiksikkerhed giver effekt i forhold til det overordnede mål relateret til en sikker og tryk by, samtidigt med at det fordrer et mere aktivt og levende bybillede da borgere og turister bruger byens fysiske rum

Trafiksikkerheden sikres sammen med de to førnævnte fokusområder – Tilgængelighed og fremkommelighed – Færdselsarealer der er funktionelle og hindringsfrie er mere sikre at færdes i. Trafiksikkerheden forudsætter således at de to førnævnte fokusområder løses og håndteres forsvarligt således at der sikres en tilgængelighed og fremkommelighed for alle grupperinger i trafikken, samt alle brugergrupper – fra børn til gang,- syns- og hørebesværede.

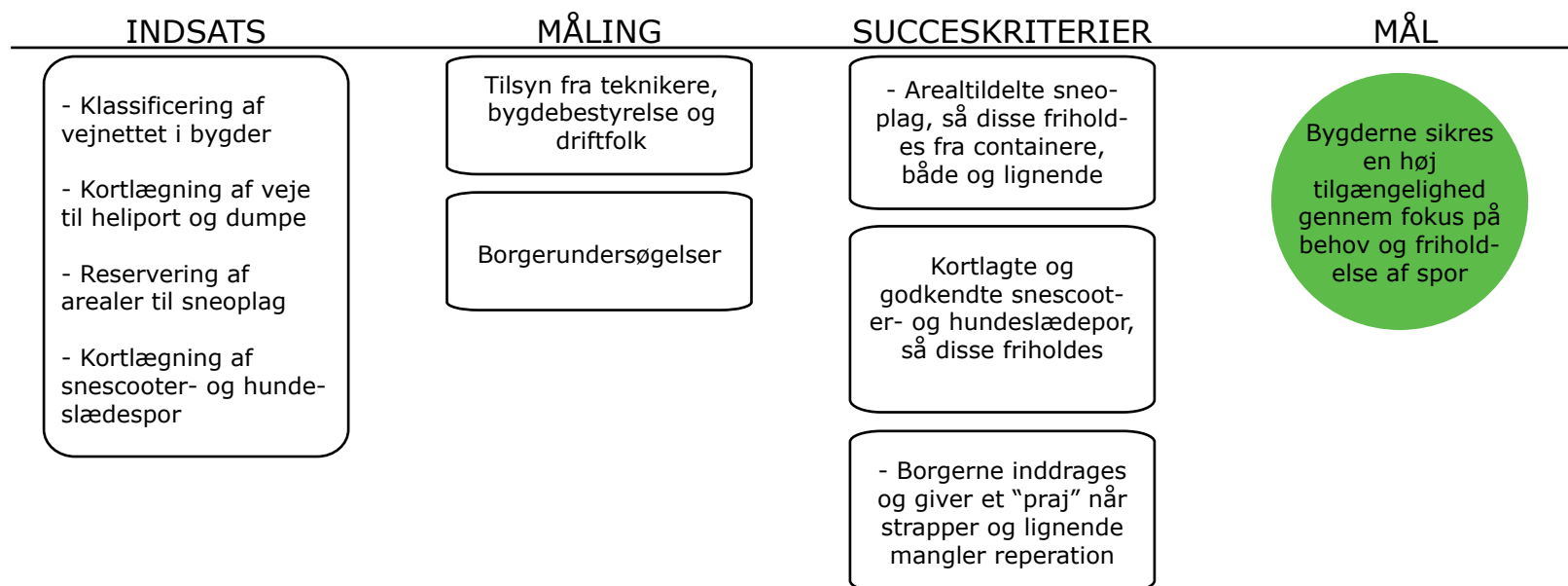
Det er ligeledes afgørende at færdselsarealernes linjeføring og afmærkning med skilte placeres og planlægges synligt så trafikantgrupperne hjælpes naturligt i deres brug, således at de naturligt og hindringsfrit kan udvise en sikker adfærd over for andre trafikanter og dermed være en del af den samlede sikkerhed. Den samlede sikkerhed kan måles ud fra antallet af indtrufne ulykker såsom påkørsel af personer eller biler, personskade ved fald eller lignende, materielskade og lignende.

En tryghed i trafikken kan derimod ikke på samme måde læses i statistikker men sikres ved at skabe en så naturlig færdsel som muligt samt en forbedring af trafikanternes opførsel og adfærd i trafikken. Den kan kvalitativt opleves ved flere mennesker i bybilledet og et mere aktivt urbant miljø.

A wide-angle landscape photograph of a coastal village nestled in a fjord. The foreground is a rocky, sparsely vegetated hillside. A calm body of water fills the middle ground, reflecting the sky. On the opposite shore, a small cluster of colorful houses (red, orange, and dark green) is visible. In the far distance, snow-capped mountains rise against a pale blue sky with wispy clouds. The word "BYGDERNE" is overlaid in white, bold, sans-serif capital letters on the right side of the image.

BYGDERNE

TILGÆNGELIGHED

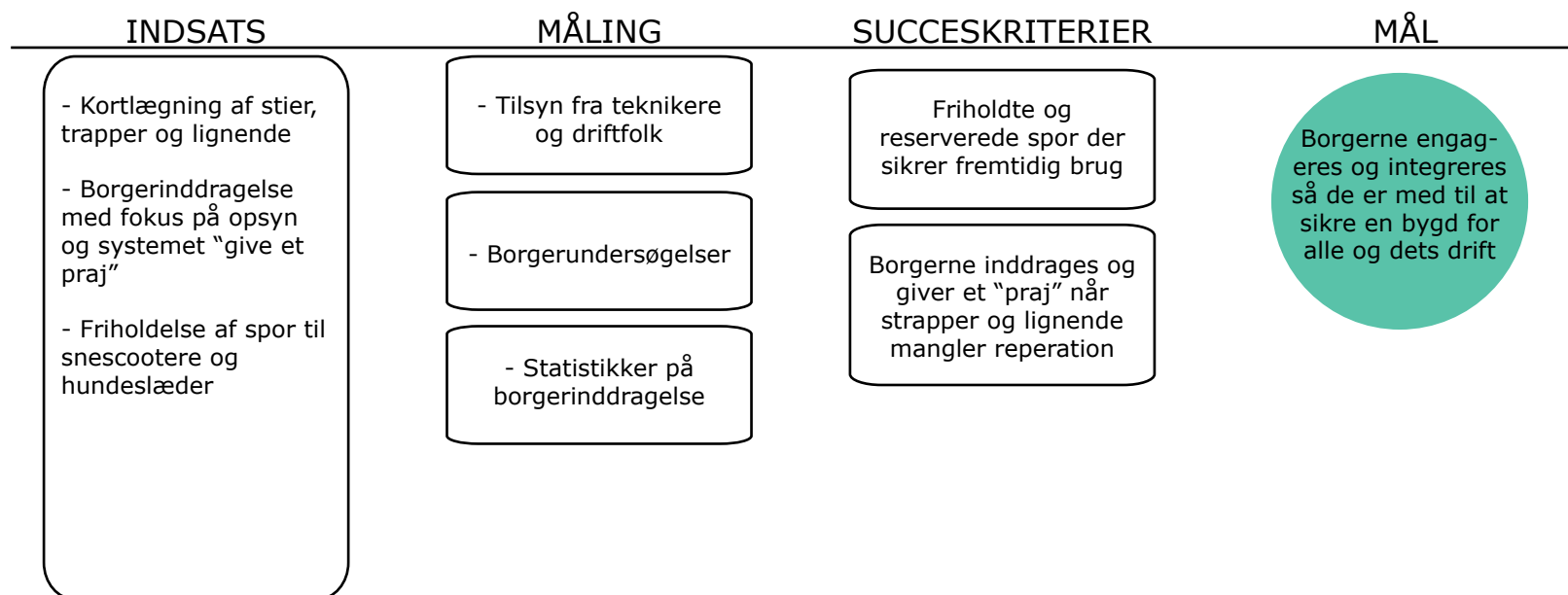


I mange af bygderne er den primære kørsel baseret på traktorer, snescootere, hundeslæder og lignende. Denne kørsel som oftest er baseret på arbejdskørsel og fangst er vigtigt at sikre en høj tilgængelighed da den er med til at sikre bygdernes udviklingsmuligheder og overlevelse. Vejene er dermed bygdernes årer som sikrer varer, oprydning, mad og andre nødvendige ting, derfor bør disse altid sikres en høj tilgængelighed gennem vedligeholdelse, udbygning og snerydning.

Kommunen skal i samarbejde med bygdekontorerne sikre at veje og stier sneryddes så tilgængeligheden sikres. Samarbejdet sikres gennem dialog så

bygderne har en plan for snerydning og muligheder for at få ryddet sneen, på et niveau der fastlægges sammen med bygderne og de driftsansvarlige. Tilgængeligheden sikres samtidigt ved at have fokus på at placere sneoplæg så de skaber mindst mulige problemer både som sne og når det smelter. Der udarbejdes kort over strategiske placeringer så disse kan friholdes og dermed sikre at der hvert år er mulighed for oplæg af sneen i bygderne uden konfrontation med borgernes mobilitet.

FREMKOMMELIGHED



I de fleste bygder er der overordnet set to forskellige trafikantgrupper; Den nødvendige ærindekørsel der sikrer bygdens muligheder, samt kørslen baseret på personers mobilitet og fangernes muligheder. Den sidste foregår primært på snescootere og hundeslæder. Den nødvendige ærindekørsel kræver et enkelt og funktionelt system af veje som sikres den nødvendige stand, for at minimere problemer og sikre en tryghed. Dette infrastrukturelle system kortlægges så de nødvendige veje friholdes og sikres en høj vedligeholdelsesstandard og fremkommelighed. Kørslen baseret på snescootere og hundekørsel er af høj prioritet i bygderne og bør derfor sikres gode vilkår og høj prioritet så der sikres en høj fremkommelighed året rundt. I bygderne kortlægges og indtegnes slæde og scooterspor så disse kan friholdes og sikres ved bygdernes fremtidige udvikling, dermed

sikres sporene og der skabes en høj fremkommelighed.

I bygderne er den primære færdsel gående og derfor udgør det mangfoldige net af stier, trapper og gangbroer rammen for bygdernes liv, derfor er det af høj prioritet at disse sikres en standard der fordrer fremkommelighed for alle aldersgrupper. Der vigtigt at driften af dette netværk sikres bedst muligt, derfor er det vigtigt at få inddraget bygdernes borgere da de som brugere er i den daglige kontakt med stierne, trapper, gangbroer og veje. En måde at inddrage borgerne på er igennem en udvikling af systemet "giv et praj" så det også kan inddrage bygder, det kan gøres gennem bygdekontorerne, samt mail og app.



SIKKERHED



Trygge og sikre bygder er et af de overordnede mål da det er vigtigt at bygdernes borger og besøgende turister kan færdes trygt og sikkert. Som før beskrevet er den primære færdsel i bygderne gående og fokus bør derfor være at sikre disse gennem inddeling og oplysninger.

Samtidigt prioriteres der oplysning og sikring af sikkerheden ved overgangene mellem stier og veje og snescooter- og hundeslædesporene, da disse køretøjer oftest ikke bare kan bremse.

I bygderne er sikkerheden dog ikke den største udfordring da der i mange bygder er meget få køretøjer og derfor har de gående oftest stier og veje for sig selv, men der hvor ærindekørsel foregår skal der sikres en klar adskillelse og skiltning så gående er klar over at de bevæger sig ind på områder hvor de er 2. prioritet. Dette kan være med til at sikre en større tryghed for forældre når børnene leger i bygderne, samt en større tryghed for dem der bruger de store køretøjer da de ved at arealerne er reserveret til dem.



Sektorplan for Veje og Færdsel er udarbejdet af Qaasuitsup Kommunia

Arbejdet med sektorplanen er fulgt af repræsentanter fra de forskellige byer og bygder - driftsansvarlige, bygdekontorer, fritidsledere, museumsledere, skoleledere og bygdebestyrelser.

Tekst: Kasper Albrektsen

Grafisk layout og redegøring: Kasper Albrektsen

Fotos: Qaasuitsup Kommunia

Ilulissat, juli 2015



QAASUITSUP KOMMUNIA