

Qeqqata Kommunia
Område for Miljø og Teknik

Trafikregistrering og trafikanalyse i Sisimiut

Notat
19. juni 2026
SB/MJ



Indholdsfortegnelse

1	Indledning	4
2	Sammenfatning.....	5
3	Udvikling i indbyggere og køretøjer	11
3.1	Befolkningsudvikling	11
3.2	Udvikling i antal køretøjer	12
3.3	Biltæthed	14
3.4	Det generelle trafikbrug og adfærd	15
4	Trafikregistreringer.....	17
4.1	Krydstællinger	19
4.2	Snittællinger	20
4.3	Trafikmængder på vejnet	21
4.4	Trafikudvikling	22
4.5	Uheldskortlægning	24
4.6	Parkeringsanalyse	26
4.7	Vejstruktur.....	33
4.8	Vejenes udformning og standard	35
4.9	Hastighedsklassificeret vejnet.....	39
4.10	Busser i rute	41
5	Løsningskatalog	46
5.1	Kryds	46
5.2	Strækninger.....	53
6	Trafikanalyse for kryds	56
6.1	Asummiunut/Emiliap Aqq.	58
6.2	J.M. Jensenip Aqq./Aqqusinersuaq/Umiarsualivimmu	66
6.3	Aqqusinersuaq/Glahnip Aqq.	73
6.4	Aqqusinersuaq/Kaaleeqqap Aqq.....	80
6.5	Aqqusinersuaq/Guutaap Aqq.....	87
6.6	Aqqusinersuaq/Nalunnguarfimmud/Dorthe Lennertip Aqq.	93
6.7	Glahnip Aqq./Aqqaluartaap Aqq./Eqqaavimmut Aqqut/Kaalikassaap Aqq.	107
6.8	Qiviarfik/Kaalikassaap Aqq./Siaqqinneq	119
6.9	Sammenfatning	130
7	Trafikanalyse for strækninger	131
7.1	Aqqusinersuaq	133
7.2	Asummiunut	139
7.3	Guutaap Aqq. - Aqqaluartaap Aqq.....	142
7.4	Muunup Aqq.	145
7.5	Nalunnguarfimmud – Adammip Aqq.	148
7.6	Nikkorsuit	151
7.7	Sammenfatning	155
8	Etapeplan.....	156

Bilagsoversigt

- Bilag 1: Krydstællinger, morgenspidstid kl. 7:45-8:45
- Bilag 2: Krydstællinger, eftermiddagsspidstid kl. 15:30-16:30
- Bilag 3: Trafiktælling, 24 timers tælling - antal køretøjer pr. time
- Bilag 4: Hverdagsdøgntrafik
- Bilag 5: Parkeringsanalyse – områder med kapacitet
- Bilag 6: Parkeringsanalyse – maksimal belægning torsdag
- Bilag 7: Parkeringsanalyse – maksimal belægning lørdag
- Bilag 8: Vejklassifikation
- Bilag 9: Hastighedsgrænser
- Bilag 10: Hastighedsgrænser, forslag
- Bilag 11: Busrute 1 og 2
- Bilag 12: Busrute 1 og 2, forslag med shunt
- Bilag 13: Busrute A og B, forslag til nye ruter
- Bilag 14: Busrute X1

Indledning

Denne rapport er udarbejdet af SWECO på bestilling af Qeqqata Kommunia, Område for Miljø og Teknik, som et fagligt og teknisk grundlag for den videre planlægning og drift af trafikforholdene med fremkommelighed og trafiksikkerhed for udvalgte lokationer i Sisimiut. Rapporten er udarbejdet som et beslutnings- og arbejdsredskab for forvaltningen. Det er ikke en politisk kommunal plan, der skal vedtages af kommunalbestyrelsen.

Qeqqata Kommunia har ønsket en kortlægning af trafikken i Sisimiut med fokus på, hvor mange biler der kører på vejnettet og i de udvalgte kryds, samt en efterfølgende analyse af trafikafviklingen. Qeqqata Kommunia har i den forbindelse udvalgt de veje og kryds, der indgår i registreringerne og analyserne, ligesom afgrænsningen af parkeringsanalysen er fastlagt af kommunen. Rapporten omfatter således den ønskede trafikplan for Sisimiut med det udvalgte vejnet samt en parkeringsanalyse omkring byens hovedcentre.

Trafikregistreringerne omfatter otte krydstællinger og fem snittællinger, som er udvalgt af Qeqqata Kommunia som de mest interessant og problematiske lokaliteter. Derudover indgår en parkeringsanalyse omkring Sisimiuts hovedcentre, som også er afgrænset efter ønske fra Qeqqata Kommunia.

Trafiktællingerne blev gennemført i perioden fra tirsdag den 24. marts til og med torsdag den 26. marts 2026, mens parkeringsregistreringerne blev gennemført torsdag den 26. marts og lørdag den 28. marts 2026.

Registreringerne er gennemført i en periode, hvor trafikniveauet vurderes at have været påvirket af Arctic Circle Race og de tilknyttede aktiviteter i byen. Det præcise omfang af påvirkningen er ukendt, men det formodes at have været en periode med forhøjet trafik på vejnettet som følge af det øgede antal mennesker i byen, herunder omkring 200 deltagere i Arctic Circle Race. Parkeringsanalysen vil blive gentaget på et senere tidspunkt, når sygehusudvidelsen og tandlægeklinikken er taget i brug, og når der ikke afvikles Arctic Circle Race.

Rapporten indledes med et afsnit om udviklingen i indbyggertal og køretøjer i Sisimiut over de seneste 20 år samt en kvalitativ beskrivelse af trafikbrug og adfærd i byen. Herefter følger en kortlægning af de indsamlede trafiktællinger, uheld, trafikstruktur, hastigheder på vejnettet samt busruter.

Rapporten indeholder en beskrivelse af generelle løsningsmuligheder til udformning af kryds og vejstrækninger, inspireret af erfaringer fra blandt andet Nuuk og Ilulissat.

På baggrund af trafikregistreringerne og prognoser for den forventede trafikstigning gennemføres en systematisk analyse af de otte udvalgte kryds. Analysen fokuserer på løsningsmuligheder og anbefalinger til nye udformninger og bygger på både besigtigelser og kapacitetsberegninger. Derudover vurderes behovet for og effekten af eventuelle krydsombygninger, fra vigepligtsregulerede kryds til rundkørsler eller signalregulerede kryds, med henblik på at sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling og høj trafiksikkerhed i fremtiden.

Tilsvarende analyseres seks udvalgte vejstrækninger med fokus på forhold af betydning for trafiksikkerhed, fremkommelighed og den samlede vej- og byrumsoplevelse, og der gives anbefalinger til forbedringer.

Afslutningsvis indeholder rapporten en etapeplan med forslag til prioritering og gennemførelse af de foreslåede tiltag.

Sammenfatning

Formål og baggrund

Denne rapport er udarbejdet af SWECO på bestilling af Qeqqata Kommunia, Område for Miljø og Teknik, som et fagligt og teknisk grundlag for den videre planlægning og drift af trafikforholdene med fremkommelighed og trafiksikkerhed for udvalgte lokationer i Sisimiut. Rapporten er udarbejdet som et beslutnings- og arbejdsredskab for forvaltningen. Det er ikke en politisk kommunal plan, der skal vedtages af kommunalbestyrelsen.

Datagrundlag

Analysen bygger på trafiktællinger, parkeringsregistreringer, besigtigelser, uheldsoplysninger, kapacitetsberegninger samt en vurdering af vejnet, hastighedsforhold og busruter. Trafikregistreringerne omfatter otte krydstællinger og fem snittællinger, udvalgt af Qeqqata Kommunia som de mest relevante og problematiske lokaliteter. Hertil kommer en parkeringsanalyse omkring Sisimiuts hovedcentre.

Trafiktællingerne blev gennemført i perioden 24.-26. marts 2026, mens parkeringsregistreringerne blev gennemført den 26. og 28. marts 2026. Registreringerne blev gennemført i samme periode som afviklingen af Arctic Circle Race, som fandt sted fredag den 27. til søndag den 29. marts 2026, med optakt i dagene forud. I denne periode må der forventes et højere trafikniveau i byen end normalt. Det var netop derfor, at Qeqqata Kommunia ønskede, at trafiktællingerne blev gennemført i denne periode.

Registreringerne blev gennemført i en periode, hvor Arctic Circle Race og de tilknyttede aktiviteter kan have påvirket trafikken i byen. Det er dog ikke muligt at sige præcist, hvor stor påvirkningen har været. Det samme gælder parkeringsregistreringerne. Derfor er det besluttet at gentage parkeringsanalysen på et senere tidspunkt, når sygehusudvidelsen og tandlægeklinikken også er taget i brug.

Udvikling i indbyggere og køretøjer

Befolkningen i Sisimiut har over de seneste 20 år været forholdsvis stabil med mindre udsving. Pr. 1. januar 2026 var der 5.455 indbyggere i Sisimiut. Samtidig er antallet af motorkøretøjer mere end fordoblet i samme periode, så der i 2026 er 1.716 motorkøretøjer (eksklusive snescootere). Udviklingen betyder, at biltrafikken vokser hurtigere end befolkningen, og at vejnettet i stigende grad belastes.

Der må derfor fremover forventes større krav til kapacitet, trafiksikkerhed og fremkommelighed på vejene i Sisimiut. Det gælder både i de centrale kryds og på de vigtigste strækninger i byen.

Overordnede trafikforhold

Den samlede analyse viser, at Sisimiut flere steder har udfordringer med trafiksikkerhed, oversigtsforhold, prioritering i kryds samt mangelfulde forhold for fodgængere. Flere af problemerne skyldes ikke alene trafikmængden, men også vejnettets udformning, fysiske barrierer og de generelle forhold for bløde trafikanter.

Sammenligninger med udvalgte kryds i Nuuk og Ilulissat viser, at de vigepligtsregulerede kryds i Sisimiut generelt har en lavere trafikbelastning end de vigepligtsregulerede kryds i Nuuk. Det indikerer, at der ikke nødvendigvis er akutte kapacitetsproblemer overalt, men at der alligevel kan være behov for ombygninger og forbedringer af hensyn til trafiksikkerhed, tryghed og den forventede fremtidige byudvikling.

Trafikanalyse for kryds

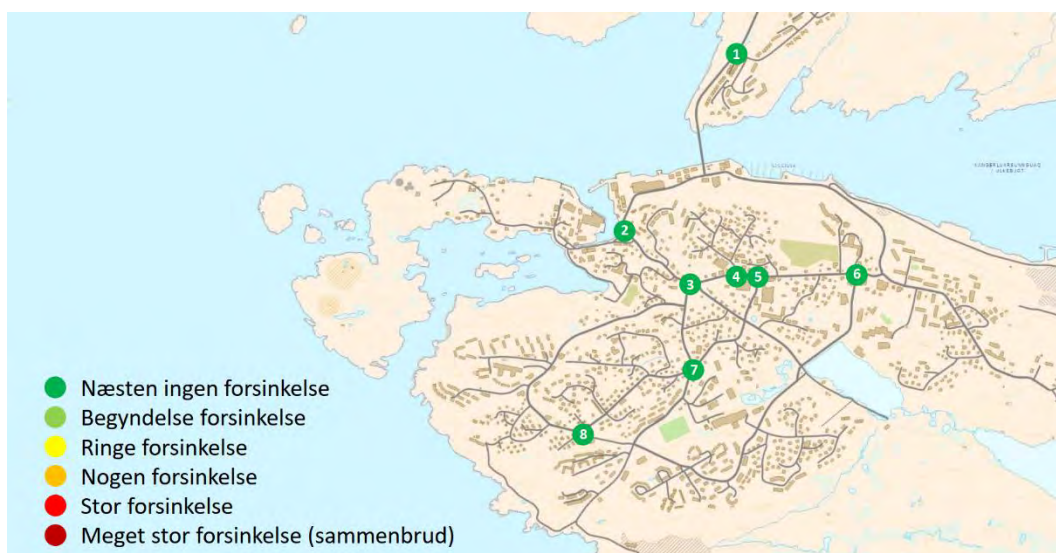
På baggrund af trafiktællinger, besigtigelser og kapacitetsberegninger er der gennemført en systematisk analyse af de otte udvalgte kryds. Kapacitetsberegningerne viser generelt en god trafikafvikling i krydsene med den nuværende udformning og trafik.

I kapacitetsberegningerne indgår dog ikke de trafiksikkerhedsmæssige problemer som nogle kryds har. Dette er særligt de kryds med fire vejgrene (F-kryds), som medfører mange konflikter og kan skabe tvivl om, hvem der skal holde tilbage – og hvem der skal køre.

I de mest trafikerede kryds medfører disse konflikter i korte perioder også en problematisk trafikafvikling med dagens trafikmængde.

Dette betyder, at selvom krydsene beregningsteknisk viser en god trafikafvikling, kan der alligevel være andre forhold, som taler for en krydsombygning. Dette gælder særligt kryds 6 (Aqqusinersuaq/Nalunnguarfimmut/Dorthe Lennertip Aqq.).

Det mest kritiske kryds er Aqqusinersuaq/Nalunnguarfimmut/Dorthe Lennertip Aqq., hvor der i dag opleves utryk trafikafvikling og periodevis kødannelser. Det anbefales, at krydset ombygges til en rundkørsel.



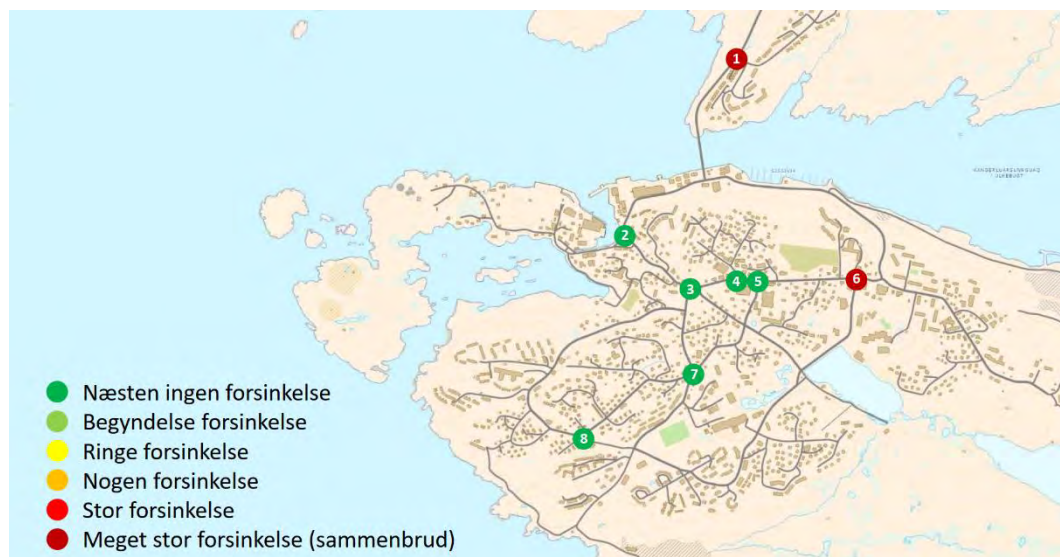
Figur 1: Resultater af kapacitetsberegninger med dagens trafik og krydsudformning.

I Sisimiut er der flere kryds, hvor der på vej ind mod krydset er opsat færdselstavle E 15, *Vognbaner ved kryds*. Tavlen opfordrer bilister til at holde i kø i to rækker frem mod krydset, men det kan have en negativ effekt på trafiksikkerheden, da bilerne delvist skærmer for hinandens udsyn og dermed øger risikoen for uheld.

Det anbefales derfor at fjerne alle E 15-tavler i kryds i Sisimiut. Selvom de brede kryds kan betyde, at bilisterne fortsat i nogen grad holder ved siden af hinanden, bør man ikke aktivt opfordre til denne adfærd.

Ved den forventede trafikstigning forværres problemerne i krydsene, jf. Figur 2.

Kapacitetsberegningerne viser, at trafikken vil bryde sammen i kryds 1 (Asummiunut/Emiliap Aqq.) og kryds 6 (Aqqusinersuaq/Nalunnguarfimmut/Dorthe Lennertip Aqq.), hvis krydsene ikke ombygges.



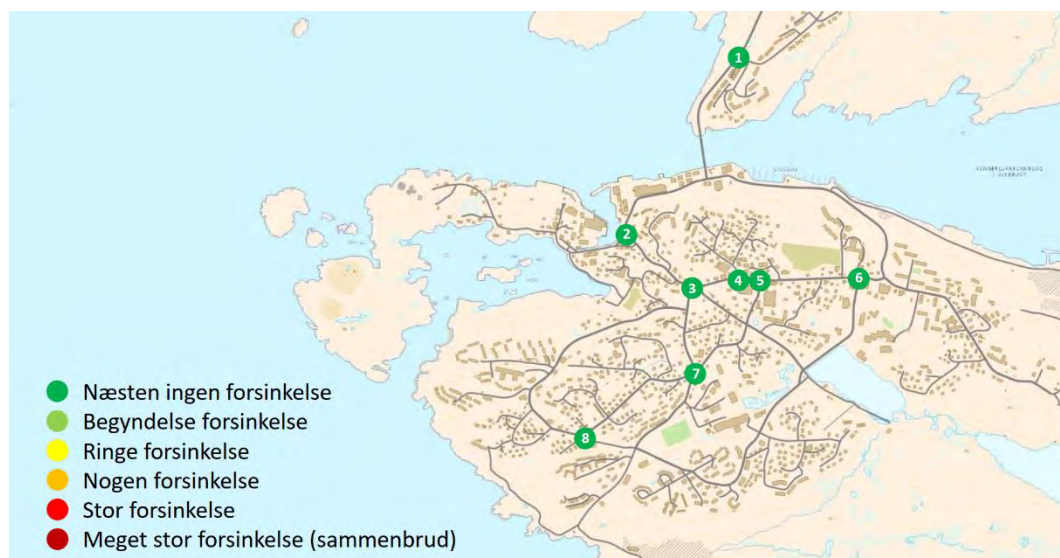
Figur 2: Resultater af kapacitetsberegninger med forventet fremtidig trafik og nuværende krydsudformning.

De forventede trafikstigninger vil også gøre trafikafviklingen i firbenede kryds mere udfordret. Særligt kryds 7 (Glahnip Aqq./Aqqaluartaap Aqq./Eqqaavimmut Aqqut/Kaalikassaap Aqq.) vurderes at få øgede problemer med utryghed og uheldsrisiko, da sidevejene er tilsluttet i skæve vinkler med dårlige oversigtsforhold. Derfor bør en ombygning på sigt overvejes, og det foreslås, at omdanne krydset til to vigepligtsregulerede T-kryds.

Kryds 8 (Qiviarfik/Kaalikassaap Aqq./Siaqqinneq) er også et firbenet kryds. Kapacitetsmæssigt kan krydset beregningsmæssigt godt afvikle den forventede fremtidige trafik. Da oversigtsforholdene samtidig er acceptable, anbefales det at følge trafikudviklingen, før der træffes beslutning om eventuel ombygning til rundkørsel eller signalregulering.

Ved Aqqusinersuaq/Kaaleeqqap Aqq. betyder de forventede trafikstigninger at der bliver større tilbagestuvning på Kaaleeqqap Aqq., som kan blokere adgangen til Pisiffik. På sigt anbefales derfor en flytning af indkørslen til Pisiffik.

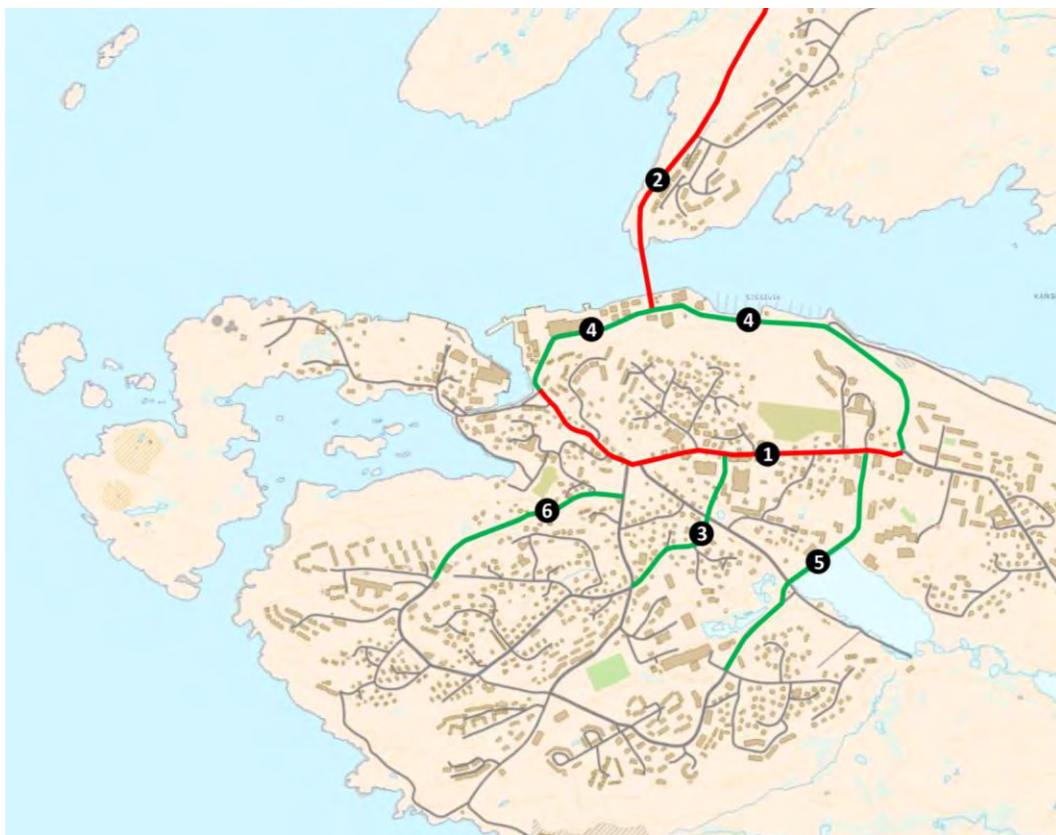
På Figur 3 vises resultatet af kapacitetsberegningerne med den forventede fremtidige trafik og de anbefalede krydsombygninger.



Figur 3: Resultater af kapacitetsberegninger med forventet fremtidig trafik og krydsombygninger.

Trafikanalyse for strækninger

Der er også gennemført en analyse af seks vejstrækninger med fokus på trafiksikkerhed, fremkommelighed samt forholdene for fodgængere og cyklister. Vurderingen tager udgangspunkt i vejens kvalitet, vejbredde, trafikmængde, belægning, belysning, tracering samt tilgængeligheden for bløde trafikanter.



Figur 4: Udvalgte strækninger der er analyseret.

De væsentligste udfordringer langs vejene vedrører forholdene for fodgængere og cyklister. Dette omfatter blandt andet, at der flere steder ikke er etableret stier langs vejene, og at tværprofilens udformning i mange tilfælde gør det vanskeligt at etablere dem. Derudover ses manglende sammenhæng i stiforbindelserne, utilstrækkelig adskillelse fra biltrafikken samt en begrænset prioritering af vintervedligeholdelsen. Det anbefales derfor at udarbejde en stiplan for Sisimiut. Planen bør omfatte en kortlægning af alle stier i byen med henblik på at skabe et samlet overblik over de overordnede forhold for fodgængere.

På Aqqusinersuaq færdes fodgængere i dag på en asfalteret rabat uden tydelig adskillelse fra biltrafikken. Her anbefales etablering af en egentlig sti, gerne adskilt med skillerabat. På Guutaap Aqq. – Aqqaluartaap Aqq. og på den østlige del af Nikkorsuit vurderes det ligeledes nødvendigt at etablere egentlige stier, da vejene er smalle, kurvede og relativt trafikerede uden tilstrækkelige faciliteter for fodgængere.

På Asummiunut ledes fodgængere om vinteren enkelte steder ud på kørebanen, når stien ophører. Her anbefales bedre vintervedligeholdelse og eventuel forlængelse af autoværn, og på længere sigt etablering af en sammenhængende sti. På Muunup Aqq. anbefales etablering af grøft langs nordsiden af vejen for at mindske risiko for is på vejbanen samt trapper og gangbroer, så fodgængere får en mere sikker og attraktiv alternativ rute. På Nalunnguarfimmut – Adammip Aqq. anbefales ligeledes en afvandingsløsning med grøft og underføring ved Spejdersøen for at afhjælpe problemer med vand og is på vejbanen.

Parkering

Der er gennemført en parkeringsanalyse af de centrale parkeringspladser omkring Sisimiuts hovedcentre på en hverdag (torsdag) og en lørdag for at vurdere, om der er tilstrækkelig parkeringskapacitet. Samlet set er der ca. 260 offentligt tilgængelige parkeringsbåse.



Figur 5: Område, hvor belægningen på parkeringspladser registreres.

Registreringerne viser, at der generelt er god ledig kapacitet, da over halvdelen af pladserne samlet set typisk er frie. Belægningen er forholdsvis jævn i løbet af dagen og større om torsdagen end lørdagen. Den største samlede belægning for analyseområdet ses midt på dagen både for torsdagen og lørdagen. Der er typisk høj belægning ved Pisiffik.

Der er usikkerhed om påvirkningen fra Arctic Circle Race, og det er besluttet at gentage analysen på et senere tidspunkt, når sygehusudvidelsen og tandlægeklinikken også er taget i brug.

Vejstruktur og busruter

Rapporten indeholder desuden en beskrivelse af vejstrukturen, hastighedsgrænser og busruterne. Der opstilles forslag til, hvordan vejens funktion og udformning bedre kan hænge sammen, hvordan hastighedsgrænserne kan gøres mere ensartede, samt hvordan busbetjeningen kan optimeres.

Samlet konklusion med etapeplan og prioritering

Sisimiut står over for en udvikling, hvor stigende biltrafik, trafiksikkerhed i kryds og bedre forhold for fodgængere kræver en målrettet indsats. Selvom der i dag generelt ikke er store problemer med kødannelse og forsinkelser på vejnettet, er det vigtigt at handle i tide, så byen kan følge med trafikudviklingen – særligt i takt med udbygningen af Akia.

Det anbefales derfor, at trafiksystemet udvikles i sammenhæng med byens øvrige udvikling. De mest kritiske lokaliteter bør håndteres først, mens mindre presserende tiltag kan gennemføres senere, når behovet opstår. Indsatserne bør omfatte både krydsombygninger, nye stiforbindelser, bedre afvanding, forbedret vintervedligeholdelse og løbende opfølgning på trafikudviklingen.

En væsentlig indsats bør være at forbedre forholdene for fodgængere og cyklister. I dag er afstandene i Sisimiut korte, og byen kan i princippet fungere uden bil, men øget velstand vil sandsynligvis medføre mere biltrafik i de kommende år. Hvis der ikke samtidig skabes gode og trygge forhold for gående og cyklister, kan det føre til en negativ udvikling, hvor mere biltrafik skaber mere utryghed og dermed endnu mere bilbrug.

Det anbefales, at der gennemføres en løbende opfølgning på trafikudviklingen, herunder gentagne trafiktællinger og parkeringsregistreringer. Det vil give et bedre grundlag for at prioritere de næste tiltag og sikre, at planlægningen følger den faktiske udvikling i Sisimiut.

På kort sigt anbefales især følgende tiltag:

- Ombygning af Aqqusinersuaq/Nalunnguarmmut/Dorthe Lennertip Aqq. til rundkørsel inkl. udvidelse af Dorthe Lennertip Aqq. med flytning af belysningsmast
- Anlæg af en egentlig sti langs Aqqusinersuaq
- Fjernelse af E15-tavler
- Flyt affaldsbeholder i krydset Aqqusinersuaq/Kaaleeqqap Aqq.
- Forbedret vintervedligeholdelse af stier
- Etablering af shunt på busrute og nye busruter A (Akia) og B (by).
- Udarbejdelse af en samlet stiplan

På mellemlangt sigt, inden for 5-10 år, anbefales blandt andet:

- Ombygning af Aqqusinersuaq/Kaaleeqqap Aqq. til rundkørsel
- Ombygning af Glahnip Aqq./Aqqaluartaap Aqq./Eqqaavimmut Aqqut/Kaalikassaap Aqq. til T-kryds
- Flytning af indkørsel til Pisiffik ved Aqqusinersuaq/Kaaleeqqap Aqq.
- Anlæg af sti langs Guutaap Aqq. – Aqqaluartaap Aqq.
- Anlæg af sti langs den østlige del af Nikkorsuit
- Ensartet skiltning af boligveje
- Tydeligere markering af fodgængerfelter med belysning og gult blink i begge vejsider
- Trafikanalyse af krydset Asummiunut/Muunup Aqq.

På længere sigt, over 10 år, bør de lavere prioriterede kryds og strækninger fortsat følges tæt, så eventuelle ombygninger kan gennemføres i takt med den faktiske trafikudvikling. Det gælder f.eks. Qiviarfik/Kaalikassaap Aqq./Siaqqinneq, som på sigt kan få behov for en rundkørsel eller signalregulering, hvis trafikmængderne udvikler sig som forventet. Bedre forhold for fodgængere kan også ske ved at forlænge trappen fra Muunup Aqq og etablere gangbroer til Christian 28-ip Aqq. og Larsikkut Aqq.

3

Udvikling i indbyggere og køretøjer

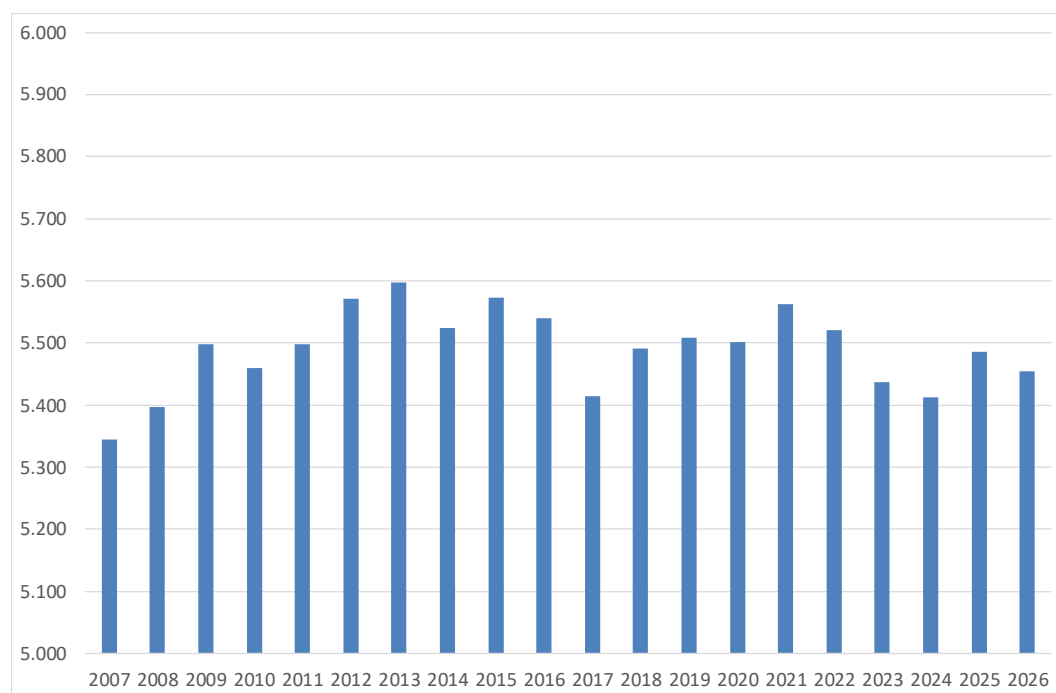
3.1

Befolkningsudvikling

Antallet af indbyggere i distrikt Sisimiut er oplyst af Grønlands Statistik, Statistikbanken, og vist i følgende Figur 6.

Pr. 1. januar 2026 var der i Sisimiut 5.455 indbyggere.

Fra 2007 til 2026 har befolkningen i Sisimiut overordnet set været på samme niveau med små stigninger og fald de enkelte år. Samlet set er befolkningen vokset med ca. 100 indbyggere, svarende til 2 % i perioden fra 2007 til 2026. Til sammenligning er det samlede antal motorkøretøjer mere end fordoblet. Antallet af motorkøretøjer er dermed steget væsentligt mere end befolkningen i de seneste år, se afsnit 3.2.



Figur 6: Befolkningsudvikling i Sisimiut.

3.2 Udvikling i antal køretøjer

Antallet af køretøjer i distrikt Sisimiut er oplyst af Grønlands Statistik, Statistikbanken, og vist i følgende Tabel 1. Distriktet indeholder udover Sisimiut bygderne Itilleq, Sarfannguit og Kangerlussuaq. Motorkøretøjerne i bygderne udgør hovedsageligt snescootere, entreprenørmaskiner, lastbiler og ATV og 4-hjuler, dog vurderes der også at være et mindre antal personbiler i Kangerlussuaq. Befolkningen i distriktet med Sisimiut og bygderne er opgjort i Grønlands Statistik til at udgøre omkring 91 % i Sisimiut by. Antallet af personbiler i tabellen svarer derfor stort set til antallet i Sisimiut by.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
ATV og 4-hjuler	4	4	3	5	8	9	11	14	35	48	65	97	123	140	146	189	229	304	362	444
Busser	16	16	12	18	23	21	16	16	17	17	17	22	26	23	22	22	21	22	24	22
Entreprenørmaskiner	1	1	-	-	-	-	-	10	56	65	71	79	114	117	121	128	135	139	149	151
Hyrevogne	21	20	15	24	20	25	29	23	29	31	31	28	29	29	25	30	14	12	7	4
Lastbiler	73	66	57	62	51	62	60	59	61	60	60	61	62	63	58	59	59	62	67	63
Motorcykler	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1
Personbiler	429	432	386	466	446	502	444	442	452	478	536	568	613	655	726	749	797	790	824	832
Udrykningskøretøjer	7	6	6	10	11	11	14	15	16	16	19	20	20	20	26	26	26	28	26	26
Varebiler	219	239	219	226	169	194	191	166	163	165	172	164	161	165	166	166	156	166	163	162
Øvrige køretøjer	0	0	0	0	0	0	0	0	7	8	8	8	8	12	13	13	12	13	11	11
Samlet	770	784	698	811	728	824	766	745	836	888	979	1.047	1.156	1.224	1.303	1.382	1.450	1.537	1.634	1.716

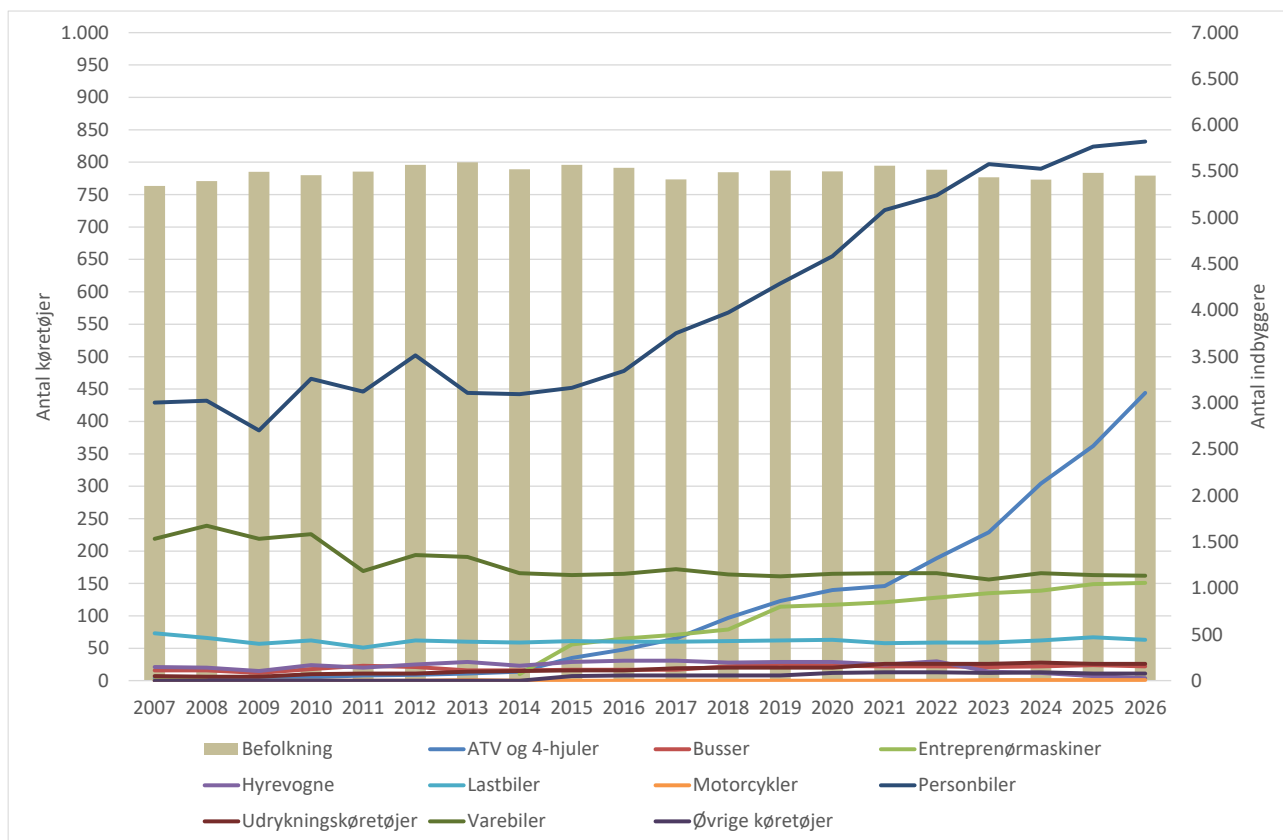
Tabel 1: Registrerede motorkøretøjer i distrikt Sisimiut pr. 1. januar 2026. Distriktet indeholder udover Sisimiut bygderne Itilleq, Sarfannguit og Kangerlussuaq.

Samlet set er der pr. 1. januar 2026 registreret 1.716 motorkøretøjer i distrikt Sisimiut. Udviklingen sammenlignes med bestanden ved de tidligere trafiktællinger i 2011, hvor der var registreret 728 motorkøretøjer. Dette svarer til en stigning i antallet af motorkøretøjer på 136 % i løbet af 15 år.

Fra de seneste trafikregistreringer i 2011 til 2026 er befolkningen i Sisimiut stort set uændret. Der er således et marginalt fald fra 5.498 til 5.455 indbyggere, svarende til et fald på 1 % i løbet af 15 år. Til sammenligning er antallet af motorkøretøjer steget med 136 % i samme periode. På Figur 7 fremgår udviklingen i antal registrerede motorkøretøjer sammenlignet med udviklingen i antal indbyggere i Sisimiut.

Det ses at antallet af personbiler, varevogne og hyrevogne samt ATV og 4-hjuler er steget fra 643 køretøjer i 2011 til 1.442 køretøjer d. 1. januar 2026 - en stigning på 124 % i løbet af 15 år.

Der ses samme tendenser i Nuuk, hvor antallet af motorkøretøjer er steget med 113 % fra 2011 til 2026. Her er trafikken på vejnettet jævnlige talt, og der ses ikke en generel tendens til at trafikken stiger i samme omfang som antallet af motorkøretøjer. På de centrale veje i Nuuk er både spidstime- og døgntrafikken overordnet set uændret, mens trafikken er steget lidt længere væk fra centrum som følge af bolig- og erhvervsudbygninger. En vækst i antallet af køretøjer betyder således ikke vækst i trafikken på alle veje.

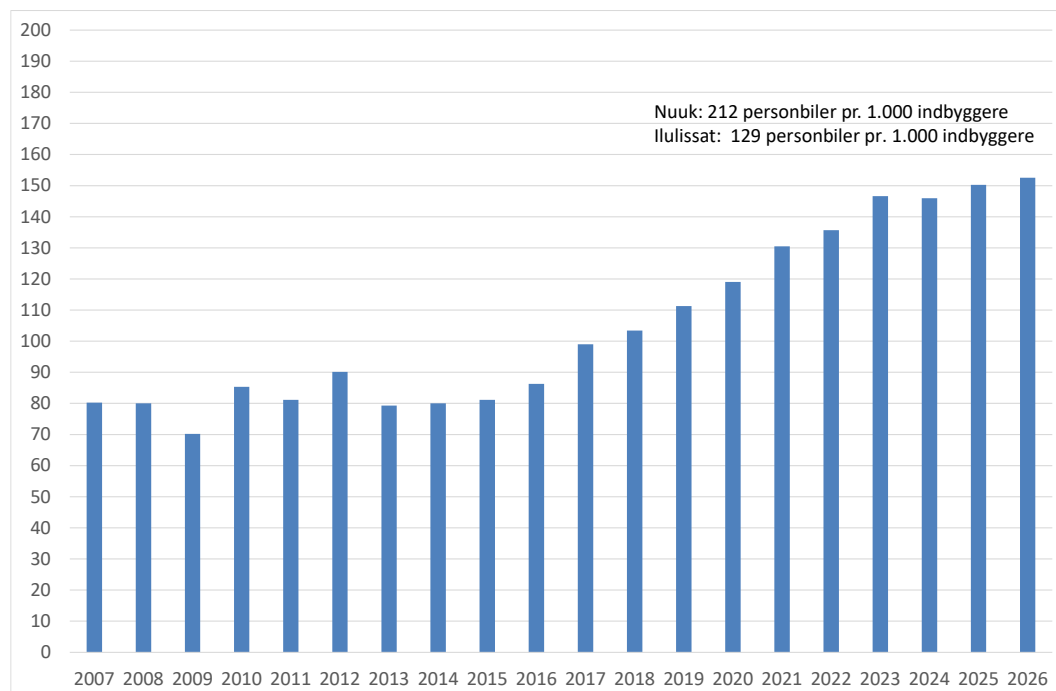


Figur 7: Registrerede motorkøretøjer i distrikt Sisimiut pr. 1. januar 2026 sammenlignet med udviklingen i antal indbyggere i Sisimiut. Distriktet indeholder udover Sisimiut bygderne Itilleq, Sarfannguit og Kangerlussuaq.

3.3

Biltæthed

Der er foretaget en opgørelse over, hvor mange personbiler der er pr. indbyggere i Sisimiut.



Figur 8: Udvikling i biltæthed i Sisimiut – antal personbiler pr. 1000 indbyggere.

Det ses på figuren at antallet af personbiler pr. 1000 indbyggere er steget fra 81 i 2011 til 153 i 2026. Det ses, at de seneste års stigning i personbiler, uden markante ændringer i indbyggertallet, har medført en øgning i antallet af biler pr. 1000 indbyggere i Sisimiut. Dette betyder, at der er kommet væsentlig flere biler pr. indbygger.

Til sammenligningen er der en biltæthed i Nuuk på 212 og i Ilulissat på 129 personbiler pr. 1000 indbyggere i 2025. I Danmark er der 485 personbiler pr. 1000 indbyggere (jf. Danmarks Statistik <https://www.dst.dk/>).

I Sisimiut benyttes ATV'er og 4-hjuler også i byen til den daglige transport. Der er derfor også foretaget en opgørelse, hvor disse også indgår i biltætheden – den var 234 personbiler, ATV'er og 4-hjuler pr. 1000 indbyggere – dvs. på niveau med Nuuk. I Ilulissat var det tilsvarende antal 149 personbiler, ATV'er og 4-hjuler pr. 1000 indbyggere – dvs. antallet er noget højere i Sisimiut.

3.4 Det generelle trafikbrug og adfærd

Trafikmønstret i Sisimiut er i høj grad formet af byens fysiske rammer, de korte afstande og de klimatiske forhold. De fleste daglige ture vurderes at være relativt korte, typisk 1–2 km, mens de længste ture inden for byen ofte ligger omkring 3–4 km. Kun enkelte ture, f.eks. til lufthavnen, når op på omkring 6 km. I udgangspunktet burde disse afstande give et betydeligt potentiale for gang og cykling, men dette potentiale udnyttes kun i begrænset omfang.

Der er ikke asfalterede veje, som forbinder Sisimiut med de omkringliggende områder. Ved transport over længere afstande må man derfor benytte transportformer som ATV, snescooter, hundeslæde eller båd. Der er dog etableret et ATV-spor/naturvej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq på omkring 170 km, som åbnede i efteråret 2025. Sporet vurderes dog næppe at kunne fungere som en helårsåben forbindelse. Dels fordi tørperioden i maj/juni kan medføre betydelig slitage og skade på naturen, og fordi det i vinterhalvåret muligvis ikke vil være økonomisk eller praktisk muligt at holde strækningen snefri.

På følgende Figur 9 ses et kort med afstandsringe på 1 og 2 km fra det centrale Sisimiut. De korte afstande betyder at potentialet for at gå eller cykle burde være stort.



Figur 9: Kort med afstandsringe på 1 og 2 km fra Sisimiut centrum.

En væsentlig forklaring er, at Sisimiut ligger i et kuperet terræn, som gør det mindre attraktivt at færdes til fods eller på cykel. Hertil kommer, at der er få og mange steder mangelfulde stiforbindelser, ligesom vintervedligeholdelsen af stierne ikke altid er tilstrækkelig. Sammen med kulde, sne og vind betyder det, at mange borgere vælger bil eller ATV frem for de mere miljøvenlige transportformer. Det gælder både i forbindelse med transport til og fra arbejde, skole - samt fritidsaktiviteter.

ATV'en har en særlig rolle i Sisimiut og fremstår som et udbredt transportmiddel. Det skyldes dels, at der ikke er mulighed for at køre ud af byen på almindelige asfalterede veje, og dels at

ATV'er kan anvendes fleksibelt i terrænet og dermed fungerer som et praktisk alternativ til bil. For mange borgere er ATV'en derfor ikke kun et fritidskøretøj, men også et funktionelt transportmiddel, der bruges til den daglige transport. Det gælder især i relation til aktiviteter uden for byen, hvor adgangsforholdene kræver terrængående transport. Snescootere indgår ligeledes som et vigtigt transportmiddel i vinterhalvåret og bruges i forbindelse med længere ture, fritidsaktiviteter og transport i områder uden vejforbindelse.



Foto 1: ATV'er er et udbredt transportmiddel i Sisimiut.

Samtidig ses der en adfærd, hvor store og brændstofkrævende biler i nogle tilfælde anvendes til meget korte afstande, hvor gang eller cykling i princippet ville være muligt. Dette peger på en transportkultur, hvor komfort, fleksibilitet og tilgængelighed ofte vægtes højere end hensynet til miljø og energiforbrug. Den lave brændstofpris i Grønland bidrager sandsynligvis yderligere til denne udvikling, idet incitamentet til at vælge brændstoføkonomiske biler eller mere aktive transportformer reduceres.

Det er ikke muligt på baggrund af det foreliggende materiale at fastslå i detaljer, hvad de forskellige køretøjer anvendes til, eller hvor langt folk typisk kører med dem. Kvalitativt synes der dog at være tale om et trafikmønster, hvor transportmidlerne vælges efter praktiske behov, årstid og tilgængelighed snarere end efter hensyn til miljø og energieffektivitet. Denne tendens vurderes i store træk at ligne udviklingen i Nuuk og Ilulissat, om end de lokale forudsætninger er forskellige. I Nuuk er afstandene lidt større, og trafikken mere intens, men der er samtidig bedre forhold for de bløde trafikanter. I Ilulissat er afstandene kortere, og stiforbindelserne bedre end i Sisimiut, hvilket kan bidrage til en lidt større andel af gående. På tværs af byerne er der dog generelt få cyklister, og cyklen spiller en begrænset rolle i den daglige mobilitet.

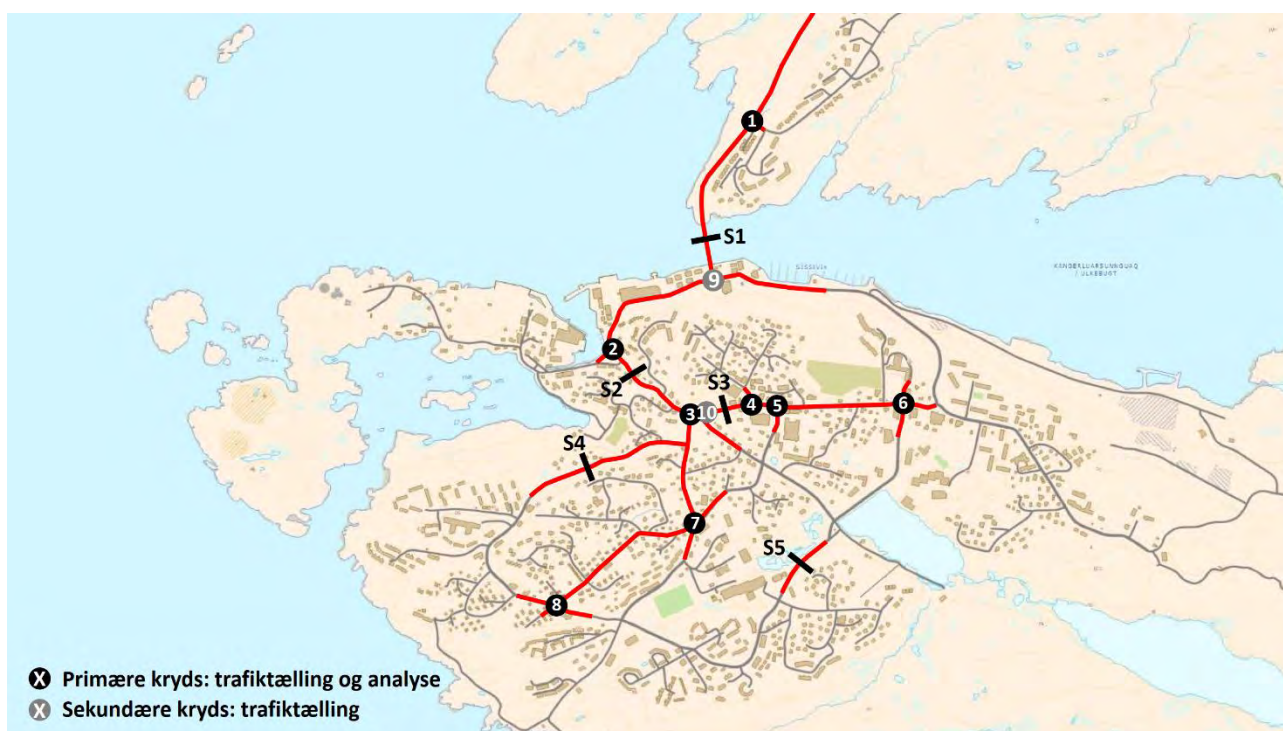
4

Trafikregistreringer

Der er foretaget trafikregistreringer på de centrale veje i Sisimiut for at få et overblik over trafikken. Dels for at kunne bruge dem som grundlag for trafikanalyser, men også for at kunne sammenligne med foregående trafiktællinger og for at have dem som grundlag til at følge udviklingen i trafikken i de kommende år. Der er i 2011 foretaget trafiktællinger i enkelte i kryds. Tællingerne sammenlignes og trafikudviklingen fra 2011 til 2026 beregnes.

Der er gennemført følgende trafiktællinger:

- 10 krydstællinger (morgen 7:00-9:00 og eftermiddag 15:00-17:30)
- 5 snittællinger (helt døgn)



Figur 10: Vejnet hvor trafikken er kortlagt.

Tællingerne er gennemført med videokameraer, som blev ophængt i belysningsmaster eller tavlestandere. Det vurderes at kameraerne ikke påvirkede trafikken.



Foto 2: Eksempel på montering af videokamera på tavlestander i krydset Asummiunut/Emiliap Aqq.



Foto 3: Eksempel på montering af videokamera på tavlestander.

Tællingerne blev foretaget i perioden fra tirsdag d. 24. marts til og med torsdag d. 26. marts 2026. Dette formodes at være i en periode med meget trafik på vejnettet, da der er mange mennesker i byen som følge af Arctic Circle Race, der havde start fredag d. 27. marts og sluttede søndag d. 29. marts. Arctic Circle Race havde ca. 200 deltagere i 2026.

4.1

Krydstællinger

Krydstællingerne er gennemført i krydsene vist i Tabel 2:

Krydstællinger	
1	Asummiunut/Emiliap Aqq.
2	J.M. Jensenip Aqq./Aqqusinersuaq/Umiarsualivimmu
3	Aqqusinersuaq/Glahnip Aqq.
4	Aqqusinersuaq/Kaaleeqqap Aqq.
5	Aqqusinersuaq/Guutaap Aqq.
6	Aqqusinersuaq/Nalunnguarfimmu/Dorthe Lennertip Aqq.
7	Glahnip Aqq./Aqqaluartaap Aqq./Eqqaavimmu Aqqut/Kaalikassaap Aqq.
8	Qiviarfik/Kaalikassaap Aqq./Siaqqinneq
9*	Muunup Aqq./Asummiunut (ved broen)
10*	Aqqusinersuaq/Saamualip Aqq.

Tabel 2: Oversigt over krydstællinger.

*Kryds, som udelukkende er talt for kortlægning af trafikken og ikke til trafikanalyser.

Krydstællingerne blev foretaget med videokamera i tidsrummet kl. 7:00-9:00 og 15:00-17:30 onsdag d. 25. marts 2026. Dog blev kryds 6 suppleret med en tælling torsdag d. 26. marts 2026 for eftermiddagen.

I alle kryds er trafikken opgjort på kvartersniveau og opdelt på kategorierne:

- Biler/varebiler samt ATV'er og 4 hjuler (under 3,5 tons)
- Lastbiler/busser (over 3,5 tons)
- Cyklister
- Fodgængere

Resultaterne for antal motorkøretøjer opdelt for spidstimetrafikken kl. 7:30-8:30 og 15:45-16:45 fremgår af bilag 1 og 2. De detaljerede resultater er opdelt på kvartersniveau for hele tælleperioden og de enkelte kategorier fremgår af tilhørende Excel-fil.

4.2

Snittællinger

For at opnå et større billede af trafikens variation i løbet af døgnet, er der foretaget fem snittællinger på de overordnede veje i Sisimiut. Snittællingerne anvendes samtidig som grundlag for at kunne opregne krydstællingerne til døgnetrafik.

Snittællingerne er fordelt på følgende placeringer: to tællinger på den centrale Aqqusinersuaq, en tælling på broen for at give et billede af hvor meget trafik der kører mellem byen og Akia/lufthavnen, en tælling på Nikkorsuit og til sidst en tælling på Adammip Aqq.

Snittællinger er foretaget i 24 timer med videokamera på følgende veje i perioden tirsdag d. 24. marts til torsdag d. 26. marts 2026. Tirsdag d. 24. marts 2026 var der valg til det danske folketing, hvor valgstedet i Sisimiut Katersortarfiat på Aqqusinersuaq lukkede kl. 20:00. For at mindske en trafikal påvirkning af valget, begyndte snittællingerne først kl. 21:00.

Snittællinger	
S1	Asummiunut (på bro)
S2	Aqqusinersuaq øst for Umiarsualivimmu
S3	Aqqusinersuaq øst for Saamualip Aqq.
S4	Nikkorsuit
S5	Adammip Aqq.

Tabel 3: Oversigt over snittællinger.

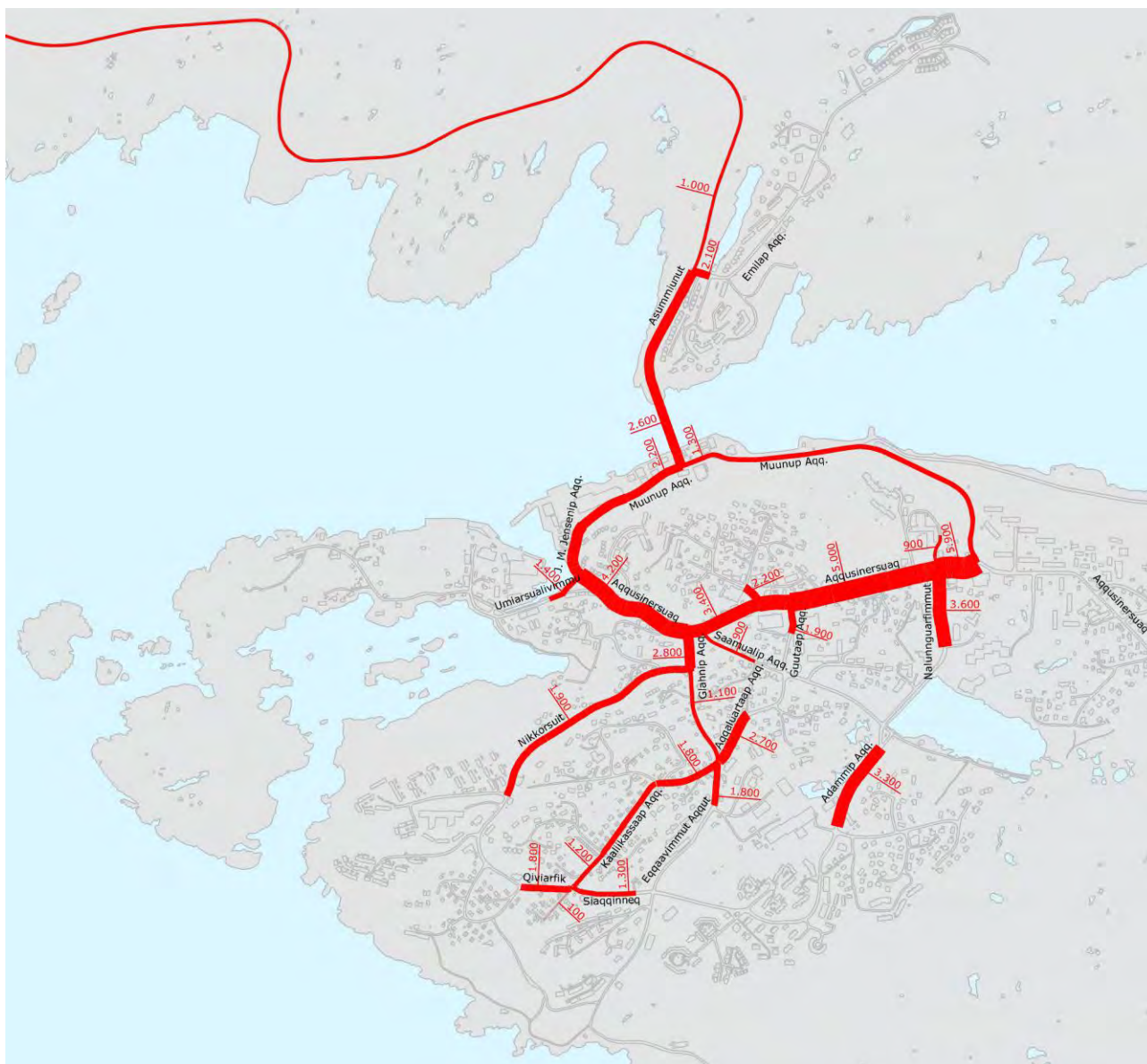
I alle snittællingerne er trafikken opgjort på timeniveau og opdelt på kategorierne:

- Biler/varebiler samt ATV'er og 4 hjuler (under 3,5 tons)
- Lastbiler/busser (over 3,5 tons)

Resultater i antal køretøjer pr. time fremgår af bilag 3. De detaljerede resultater opdelt på retning fremgår af tilhørende Excel-fil.

4.3 Trafikmængder på vejnet

Ved at kombinere krydstællingerne i myldretiden og snittællingerne med døgntrafikken, er døgntrafikken beregnet på et større vejnet. Med krydstællingerne opnås således et kort som viser døgntrafikken på de fleste større veje i Sisimiut. Resultatet af de talte og beregnede trafikmængder på hverdagsdøgnniveau, er vist på Figur 11.



Figur 11: Estimeret hverdagsdøgntrafik på det kortlagte vejnet i Sisimiut.

Kortet er også vedlagt som bilag 4.

4.4

Trafikudvikling

Der er i 2011 foretaget trafiktællinger i kryds 3, 6, 7, 9 og 10 i perioden kl. 8:00-10:00 og 15:00-17:00. I følgende Tabel 4 er den samlede indkørende trafik opgjort for de talte sammenlignelige timer kl. 8:00-9:00 og 15:00-17:00.

Krydstællinger		Indkørende trafik			
		2011		2026	
		M	E	M	E
3	Aqqusinersuaq/Glahnip Aqq.	235	606	386 (+64%)	1.097 (+81%)
6	Aqqusinersuaq/Nalunnguarfimmur/Dorthe Lennertip Aqq.	413	957	470 (+14%)	1.461 (+53%)
7	Glahnip Aqq./Aqqaluartaap Aqq./Eqqaavimmur Aqqut/Kaalikassaap Aqq.	218	469	281 (+29%)	649 (+38%)
9	Muunup Aqq./Asummiunur	121	277	212 (+75%)	690 (+149%)
10	Aqqusinersuaq/Saamualip Aqq.	223	600	257 (+15%)	782 (+30%)

Tabel 4: Sammenligning af trafiktællinger, M: kl. 8:00-9:00 og E: kl. 15:00-17:00.

Udvikling i procent er en sammenligning med den talte trafik i 2011.

Krydstællingerne for 2011 og 2026 er omsat til estimeret hverdagsdøgntrafik og vist i Tabel 5. Der er skal tages højde for usikkerhed i disse opregninger.

Tælling i snit	2011	2026
Aqqusinersuaq øst for Saamualip Aqq.	3.700	3.400 (-8%)
Aqqusinersuaq vest for Glahnip Aqq.	3.100	4.200 (+35%)
Glahnip Aqq. ved Aqqusinersuaq	1.700	2.800 (+65%)
Saamualip Aqq. ved Aqqusinersuaq	900	900 (-)
Aqqusinersuaq øst for Nalunnguarfimmur	4.700	5.900 (+26%)
Aqqusinersuaq vest for Nalunnguarfimmur	4.700	5.200 (+11%)
Nalunnguarfimmur ved Aqqusinersuaq	1.700	3.600 (+112%)
Glahnip Aqq. ved brandstationen	800	1.100 (+38%)
Aqqaluartaap Aqq. ved brandstationen	1.900	2.700 (+42%)
Eqqaavimmur Aqqut ved brandstationen	1.400	1.800 (+29%)
Kaalikassaap Aqq. ved brandstationen	1.500	1.800 (+20%)
Asummiunur (på broen)	800	2.600 (+225%)
Muunup Aqq. øst for Asummiunur	1.100	1.300 (+18%)
Muunup Aqq. vest for Asummiunur	1.100	2.200 (+100%)

Tabel 5: Talt og beregnet hverdagsdøgntrafik. Trafikken er opregnet fra 3 timers tælling til døgntrafik med faktor fastlagt ud fra trafiktællinger i 2026.

Der ses generelt relativt store trafikstigninger på typisk 20–40 % over en 15-årig periode. På Aqqusinersuaq er der målt et trafikfald på 8 % i den vestlige ende, mens øvrige målinger på strækningen viser trafikstigninger på 11 %, 26 % og 35 % i perioden 2011–2026. Det er vanskeligt at opgøre en samlet trafikstigning, da ændringerne er meget forskellige afhængigt af hvor byen har udviklet sig, og da flere af tællesnittene ligger på samme vej, blot på forskellige delstrækninger. Hvis trafikken for de ovennævnte snit summeres, kan der beregnes en gennemsnitlig trafikstigning på ca. 30 % fra 2011 til 2026. Beregnes der derimod et simpelt gennemsnit af de procentvise ændringer for de enkelte tællesnit, opnås en gennemsnitlig trafikstigning på ca. 50 %.

4.4.1

Fremskrivning af trafik

I de efterfølgende kapacitetsberegninger indgår en fremskrivning af trafikken for at sikre, at udformningen er tilstrækkelig robust på længere sigt for evt. fremtidige trafikstigninger. Dette beregnes ud fra en kombination i antallet motorkøretøjer, målt trafikvækst og antallet af indbyggere i de sidste 10-15 år.

De kommende år forventes trafikstigningerne at fortsætte, men måske med en lidt mindre årlig vækst, som det ses i Nuuk.

Ved fremskrivning af trafikken vælges en generel trafikvækst på 50 %. Dette vurderes at være på den sikre side i forhold til både flere motorkøretøjer og boliger.

I krydset Asummiunut/Emiliap Aqq. forventes en højere trafikvækst som følge af udvikling af Akia. Der er i dag omkring 257 boliger på Akia, mens den oprindelige plan for Akia fra 2003 viste et potentiale på ca. 1.410 boliger i etape 1-4 og 1.920 på sigt. Dette tal er efterfølgende vurderet som værende i den høje ende. Der tages derfor udgangspunkt i etape 1-4 og antallet nedskrives derfor til ca. 1.000 boliger på Akia i fremtiden. Det forudsættes, at trafikken stiger proportionalt med boligudviklingen på Akia.

Krydset Asummiunut/Emiliap Aqq. forudsættes derfor at få en firdobling i trafikmængden til/fra Emiliap Aqq. – svarende til en trafikvækst på 300 %. Den gennemkørende trafik på Asummiunut forudsættes at stige med de generelle 50 %.

I Nuuk er der foretaget systematiske trafiktællinger siden 2003, som kan bruges til at se på den historiske trafikvækst og bruges som input til at vurdere den fremtidige trafikvækst i Sisimiut. På de centrale veje i Nuuk er døgntrafikken overordnet set uændret, mens trafikken lidt længere væk fra centrum er steget med 15-25 % de sidste 5 år. I Nuuk er spidstimetrafikken stort set uændret, med stigninger på omkring 5 % de sidste 5 år på trods af væksten i antal køretøjer.

Hvis vi ser lidt længere tilbage end de sidste 5 år, på de første trafiktællinger i Nuuk i 2003 og senere i 2013 - og sammenligner dem med de seneste tællinger i 2025, ses følgende trafikudvikling i Tabel 6. Trafikken er sammenlignet både på døgnniveau og spidstimeniveau. Trafikken på spidstimeniveau er den dimensionsgivende i forhold til trafikafviklingen og udformning af krydsene.

	Døgntrafik		Spidstimetrafik	
	22 år 2003-2025	12 år 2013-2025	22 år 2003-2025	12 år 2013-2025
Equaluginnguit	+60 %	+25 %	+40 %	+5 %
400-rtalik	+35 %	+20 %	+40 %	+20 %
Sipisaq Kangilleq	+70%	+25 %	+60 %	+5 %
Aqqusinersuaq	0 %	0 %	-10 %	-5 %

Tabel 6: Registreret trafikvækst på udvalgte centrale veje i Nuuk.

Sammenlignet med trafikudviklingen i Nuuk vil en trafikvækst på 50 % i spidstimerne i Sisimiut være i den høje ende, hvilket betyder en ekstra robusthed i de foreslåede løsningsforslag. Trafikken i Sisimiut kan tælles løbende for at følge udviklingen. I Nuuk foretages der til sammenligning en systematisk tælling af trafikken cirka hvert andet år.

4.5 Uheldskortlægning

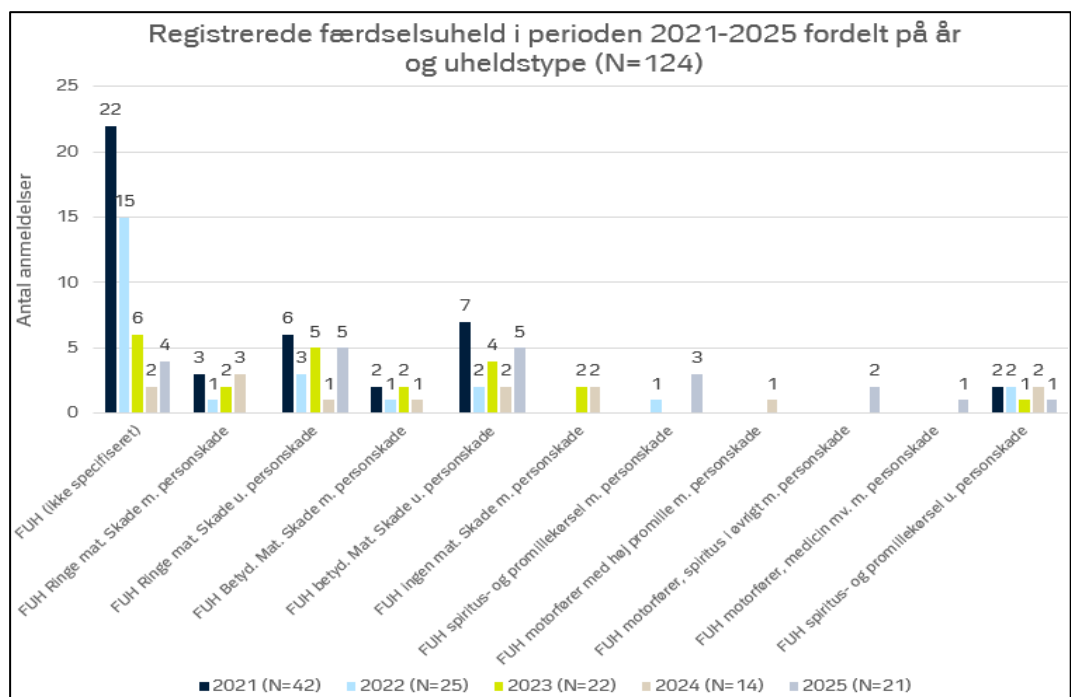
Politiet i Sisimiut har opgjort trafikuheld i Sisimiut i perioden 2021-2025. Deres data er gengivet på Figur 12, Figur 13 og Figur 14. Samlet set er der i perioden registreret 124 færdselsuheld, hvoraf 27 uheld var med personskade, 48 uheld uden personskade og 49 uden nærmere specificering. Det bemærkes, at der årligt er registreret 1-6 uheld med spiritus- og promillekørsel.

De registrerede færdselsuheld er jævnt fordelt hen over døgnet, med generelt lidt flere i dagtimerne og lidt færre i nattetimerne.

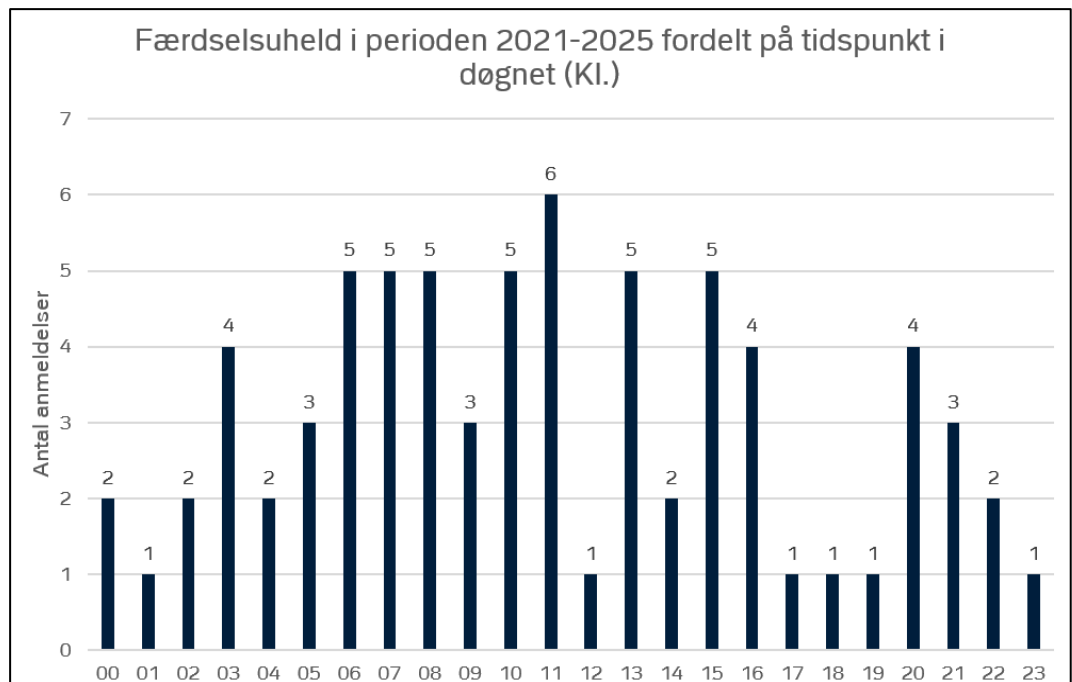
Der er registreret 20 færdselsuheld på Aqqusinersuaq som den vej med flest uheld. Dette kan hænge sammen med at den er meget trafikeret, der er mange sidevej og at der færdes mange fodgængere. Asummiunut er med 10 registrerede færdselsuheld den vej med næst flest uheld. Herefter følger Muunup Aqq. (6 uheld), Nikkorsuit (6 uheld), Guutaap Aqq. (5 uheld), Kaaliikassaap Aqq. (5 uheld) og Tuapannguanut (5 uheld).

Der er ikke en detaljeret beskrivelse af de enkelte uheld, som kunne bruges til en målrettet uheldsbekæmpelse. Det er derfor vanskeligt at foretaget en målrettet ulykkesbekæmpelse i kryds og på strækninger i forhold til vejens udformning eller trafikanternes adfærd.

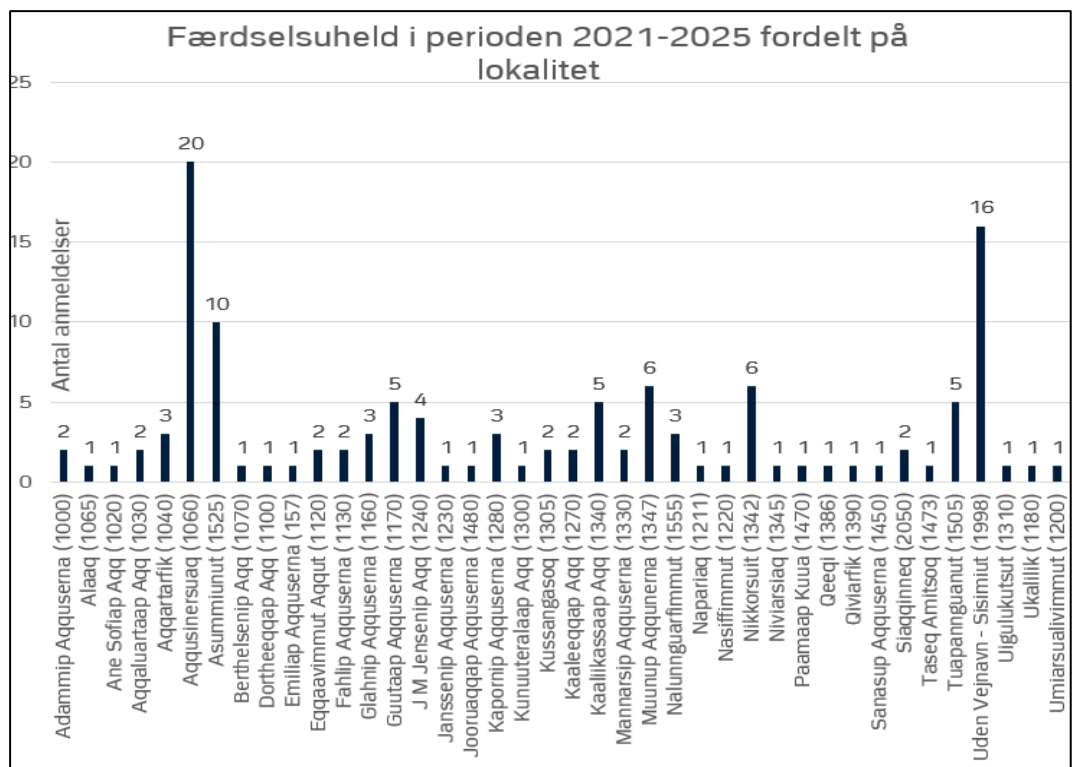
Det anbefales fremadrettet at uheldskortlægningen kortlægges mere detaljeret, så den bedre kan indgå i en løbende uheldsbekæmpelse.



Figur 12: Registrerede færdselsuheld i perioden 2021-2025 fordelt på år og uheldstype.



Figur 13: Færdselsuheld i perioden 2021-2025 fordelt på tidspunkt i døgnet.
I 55 af de 124 registrerede trafikuheld er der ikke registreret et tidspunkt.



Figur 14: Færdselsuheld i perioden 2021-2025 fordelt på lokalitet.

4.6 Parkeringsanalyse

Der er foretaget en parkeringsanalyse for de centrale parkeringspladser omkring Sisimiuts "hovedcentre". Hermed opnås et samlet overblik over udnyttelsen af de enkelte parkeringspladser og viser, om der er tilstrækkeligt eller for få parkeringspladser. Parkeringsanalysen kan desuden anvendes som grundlag for at vurdere konsekvenserne ved at nedlægge parkeringspladser.

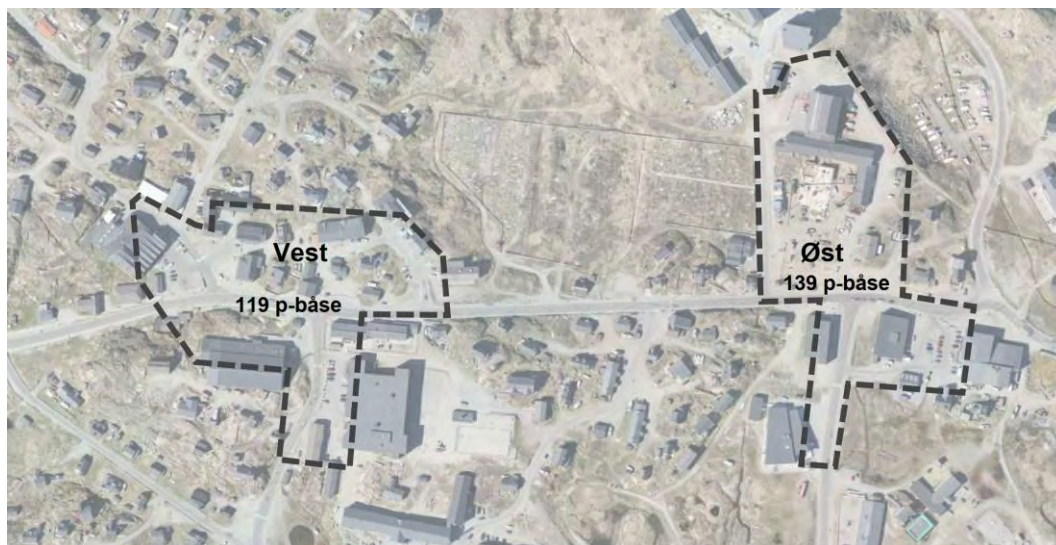
De væsentligste resultater samt analysemetoden er beskrevet i dette afsnit.

En oversigt over analyseområde og kapacitet ses på bilag 5.

Registreringer med den største belægning om torsdagen og lørdagen er grafisk illustreret som bilag 6 og 7.

4.6.1 Analysemetode

Analyseområdet omfatter Sisimiut "hovedcentre", der er opdelt i to overordnede områder – øst og vest. Samlet set er der anslået en kapacitet på 258 parkeringsbåse. Områderne og deres kapacitet er vist på bilag 5. Alle parkeringspladser er offentligt tilgængelige.



Figur 15: Område, hvor belægningen på parkeringspladser registreres.

Parkeringsregistreringerne blev gennemført én gang pr. time i perioderne:

- Torsdag den 26. marts 2026 kl. 9:00 – 18:00
- Lørdag den 28. marts 2026 kl. 9:00 – 14:00

Derudover blev der foretaget en tælling natten mellem torsdag den 26. marts og fredag den 27. marts 2026.

Hermed opnås viden om variationen i parkeringsbelægningen i løbet af dagen og den maksimale belægning kan dermed udpeges. Samtidig får vi viden fra både en typisk hverdag og en lørdag.

Butikkerne havde varierende åbningstider. Generelt åbnede de kl. 10:00 og lukkede enten kl. 17:00 eller 17:30 på hverdage. Om lørdagen var åbningstiden typisk fra kl. 10:00 til enten kl. 13:00 eller 14:00. Brugseni og Pisiffik havde dog åbent alle dage fra kl. 7:00 til 21:00.

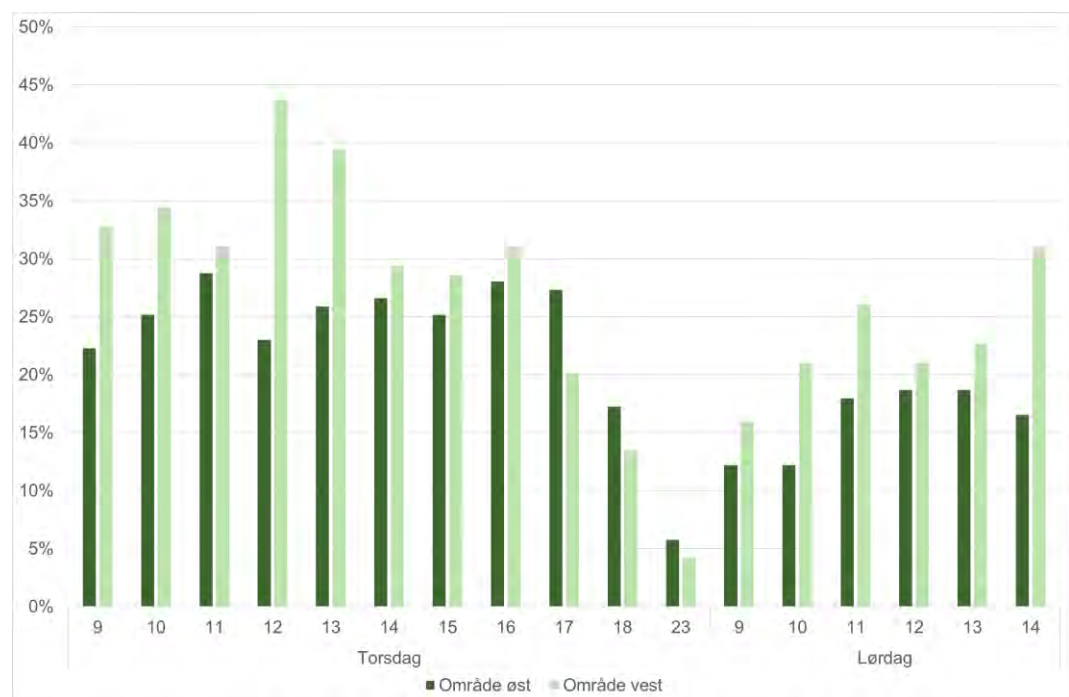
Registreringerne er foretaget i samme periode som Arctic Circle Race. Selve løbet fandt sted fra fredag den 27. marts til søndag den 29. marts, men der var også tilknyttede aktiviteter, herunder opbygning af teltby (ACR Camp) i Baglandet m.v., i perioden op til løbet. Det vides ikke præcist, i hvilket omfang Arctic Circle Race har påvirket parkeringsregistreringerne. Det er besluttet at gentage parkeringsanalysen på et senere tidspunkt, når sygehusudvidelsen og tandlægeklínikken også er taget i brug.

4.6.2

Belægningsgrader

Belægningsprocenten er opgjort for de to delområder øst og vest og fremgår på Figur 16. Samlet set er over halvdelen af parkeringspladserne i begge områder frie – der er dermed overordnet set stor ledig kapacitet. Område vest har generelt den højeste belægning.

Det ses, at belægningen på parkeringspladserne er forholdsvis jævn i løbet af torsdagen og om lørdagen – og at belægningen generelt er lavere om lørdagen. Den største belægning er midt på dagen om torsdagen – med den samlede største belægning kl. 12. På bilag 6 vises belægningen på hvert område kl. 12. Om lørdagen er den største samlede belægning kl. 14. Dette skyldes dog et arrangement i sportshallen, som tiltrak en del ekstra biler og trak den samlede belægning op. I forhold til bymidten og ved butikkerne var lørdag kl. 11 det tidspunkt med den højeste belægning (marginalt lavere end kl. 14). Det derfor valgt at vise denne på bilag 7.



Figur 16: Oversigt af belægningsprocenten for område øst og vest.

Den samlede spidsbelastning var om torsdagen kl. 12 på 33 % og om lørdagen kl. 11 på 22 %.

I den følgende Tabel 7 ses resultatet af belægningen i de registrerede områder i løbet af dagen. Der ses en stor spredning i belægningsprocenten, der svinger fra 0 % til 200 %. Ved en belægning over 100 %, er der flere parkerede biler på parkeringspladsen, end kapaciteten er vurderet til. Det bemærkes at de høje belægninger på over 100 % alle er på parkeringspladser til få biler.

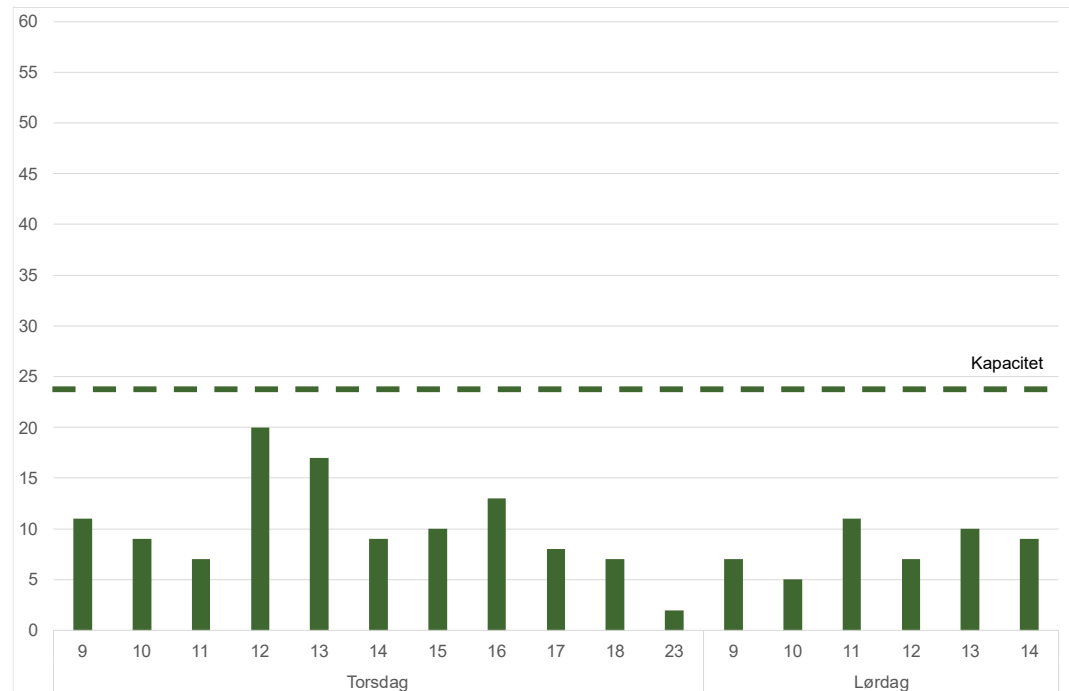
Område	Kapacitet	Torsdag											Lørdag						
		9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	23	9	10	11	12	13	14	
A	10	10%	10%	30%	40%	10%	0%	10%	30%	10%	10%	0%	0%	10%	0%	0%	0%	0%	
B	24	46%	38%	29%	83%	71%	38%	42%	54%	33%	29%	8%	29%	21%	46%	29%	42%	38%	
C	5	20%	40%	20%	20%	20%	20%	20%	0%	0%	0%	0%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	
D	8	0%	0%	13%	0%	13%	13%	13%	25%	13%	0%	0%	0%	38%	13%	13%	13%	25%	
E	2	50%	50%	50%	100%	100%	100%	50%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	50%	
F	1	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
G	3	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
H	3	67%	67%	67%	67%	67%	67%	67%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	0%	
I	5	40%	40%	40%	20%	20%	40%	0%	60%	0%	0%	0%	0%	0%	60%	20%	60%	20%	
J	4	0%	25%	25%	25%	75%	25%	25%	75%	50%	0%	25%	25%	25%	75%	50%	50%	0%	
K	1	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	200%	0%	0%	
L	2	50%	50%	50%	50%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	50%	50%	150%	50%	0%	0%	
M	1	200%	100%	200%	200%	0%	100%	100%	100%	200%	100%	0%	100%	100%	100%	0%	0%	0%	
N	8	38%	50%	13%	25%	13%	13%	38%	13%	0%	0%	0%	38%	63%	63%	13%	13%	0%	
O	4	0%	25%	0%	0%	0%	0%	50%	0%	25%	0%	0%	25%	50%	50%	25%	25%	0%	
P	10	20%	20%	10%	40%	40%	20%	20%	30%	50%	40%	10%	40%	40%	10%	80%	60%	120%	
Q	23	35%	35%	39%	35%	39%	26%	17%	9%	9%	9%	4%	0%	4%	0%	0%	4%	48%	
R	5	100%	120%	100%	80%	100%	140%	100%	60%	40%	20%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
S1	7	14%	14%	29%	14%	14%	29%	43%	57%	57%	29%	29%	43%	71%	57%	71%	71%	71%	
S2	2	50%	150%	100%	0%	50%	50%	50%	0%	50%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	50%	0%	
S3	2	0%	50%	50%	0%	0%	0%	0%	0%	50%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
S4	1	100%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
S5	8	88%	75%	75%	63%	63%	50%	38%	25%	13%	13%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
T	12	58%	58%	58%	67%	50%	67%	50%	17%	25%	8%	8%	8%	25%	8%	25%	17%	0%	
U	28	7%	4%	0%	0%	7%	7%	4%	25%	25%	14%	0%	11%	0%	11%	4%	11%	11%	
V	2	0%	50%	0%	0%	0%	0%	0%	50%	50%	0%	0%	0%	0%	50%	50%	50%	0%	
W	2	50%	50%	50%	50%	50%	50%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	50%	100%	0%	0%	
X	10	10%	10%	0%	10%	10%	10%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
Y	5	20%	20%	20%	20%	0%	20%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
Z	10	30%	30%	60%	30%	30%	30%	30%	20%	20%	20%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	
Æ	25	16%	16%	24%	16%	28%	20%	28%	24%	20%	24%	12%	16%	20%	20%	12%	20%	24%	
Ø	25	8%	16%	32%	28%	36%	32%	40%	60%	52%	32%	0%	20%	12%	36%	32%	32%	32%	
Samlet	258	27%	29%	30%	33%	32%	28%	27%	29%	24%	16%	5%	14%	16%	22%	20%	21%	23%	

Tabel 7: Belægningsgrader for område A-Ø ved de alle de registrerede tidspunkter, belægning <30, 30-59, 60-90 og >90

For dagligvarebutikkerne Pisiffik (område B) og Brugseneeraq (område D), AKIKI (område U) og Brugseni/Tusass (område Æ+Ø) er der udarbejdet detaljerede grafer over belægningen i løbet af analyseperioden.

Pisiffik (område B)

Parkeringspladsen foran Pisiffik har generelt en høj belægning. Belægningen i løbet af dagen er opgjort på Figur 17 sammenholdt med kapaciteten på 24 biler.



Figur 17: Oversigt af belægningen på parkeringsplads for Pisiffik sammenholdt med kapaciteten.

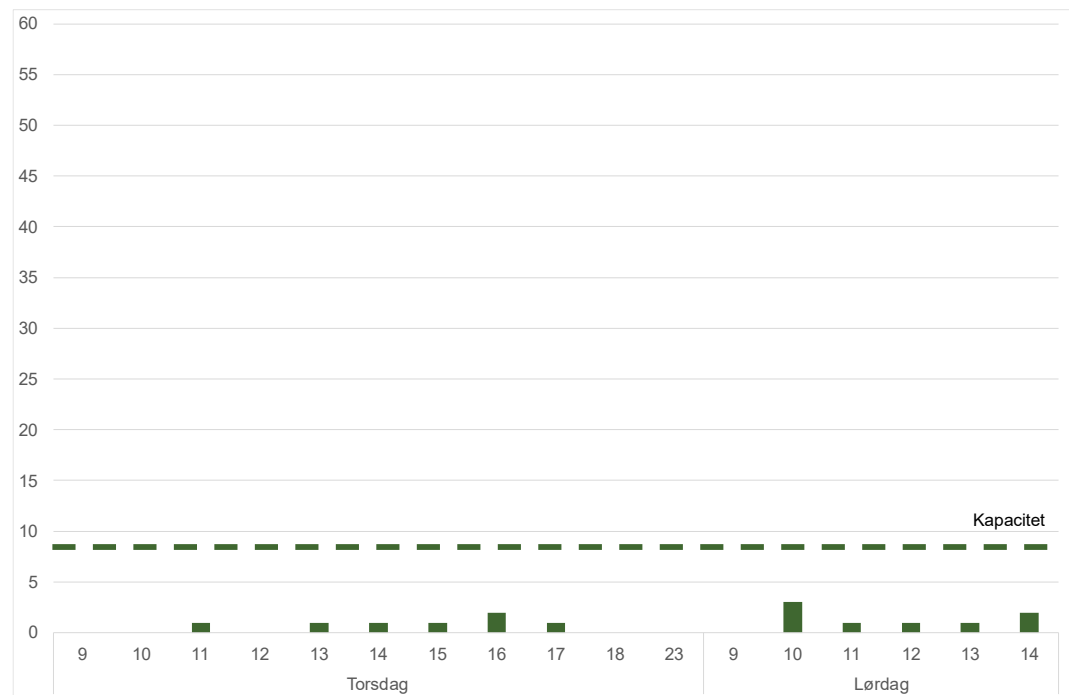
Den største registrerede belægning var torsdag kl. 12 med i alt 20 biler.



Foto 4: Parkeringspladsen ved Pisiffik har generel en høj belægning. Foto er taget om torsdagen omkring kl. 16.

Brugseneeraq (område D)

Parkeringspladsen foran Brugseneeraq har generelt en lav belægning, hvor der er registreret mellem 0 og 3 biler parkerede biler. Belægningen i løbet af dagen er opgjort på Figur 18 sammenholdt med kapaciteten på 8 biler.



Figur 18: Oversigt af belægningen på parkeringsplads for Brugseneeraq sammenholdt med kapaciteten.

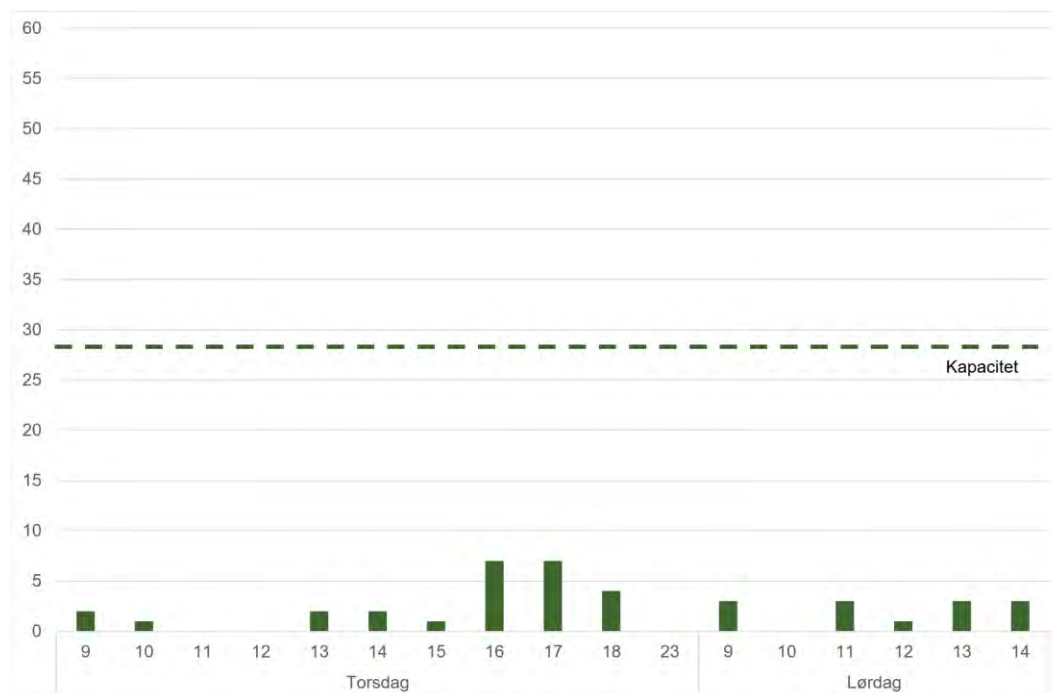
Det bør overvejes at nedlægge parkeringspladsen og skabe en pladsdannelse til ophold med bænke og skulpter (skulpturen er der allerede foran politistationen).



Foto 5: Parkeringspladsen ved Brugseneeraq har generelt en lav belægning eller er tom.
Foto er taget om lørdagen omkring kl. 13.

AKIKI/Burger King (område U)

Parkeringspladsen foran AKIKI/Burger King har generelt en lav belægning, hvor der er registreret mellem 0 og 7 parkerede biler. Belægningen i løbet af dagen er opgjort på Figur 19 sammenholdt med kapaciteten på 28 biler. Belægningen forventes at stige, når folk i større omfang er begyndt at bruge de for nyligt åbnede butikker AKIKI/Burger King mv. og når sygehusudvidelsen og tandlægeklínikken også er taget i brug. Særligt her vil det derfor være relevant at gentage parkeringsregistreringen.



Figur 19: Oversigt af belægningen på parkeringsplads for AKIKI/Burger King sammenholdt med kapaciteten.

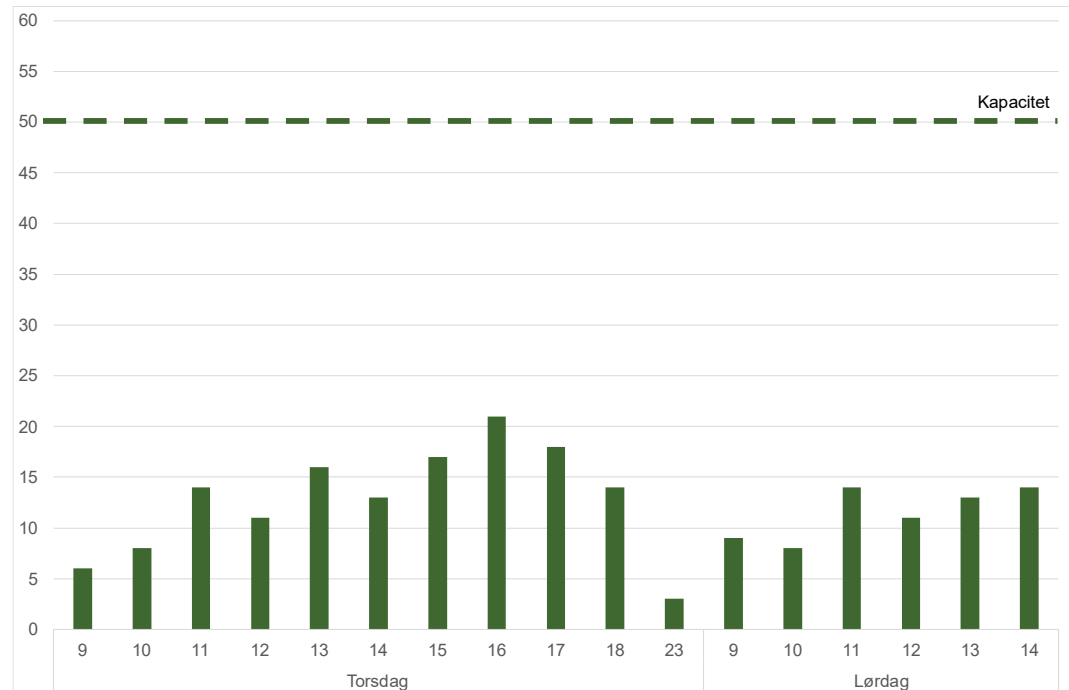
Udnyttelsen af parkeringspladsen kan på sigt blive større, når udvidelsen af sygehuset er færdig.



Foto 6: Parkeringspladsen ved AKIKI/Burger King har generelt en lav belægning eller er tom. Foto er taget om lørdagen omkring kl. 12.

Brugseni/Tusass (område Æ+Ø)

Belægningen på parkeringspladsen foran Brugseni/Tusass i løbet af dagen er opgjort på Figur 20 sammenholdt med kapaciteten på 50 biler. Det ses at belægningen er forholdsvis jævn i løbet af både torsdagen og lørdagen. Den højeste belægning er 21 biler registreret om torsdagen kl. 16. Med en samlet kapacitet på omkring 50 p-båse er der fortsat en robusthed til flere biler.



Figur 20: Oversigt af belægningen på parkeringsplads for Brugseni/Tusass sammenholdt med kapaciteten.

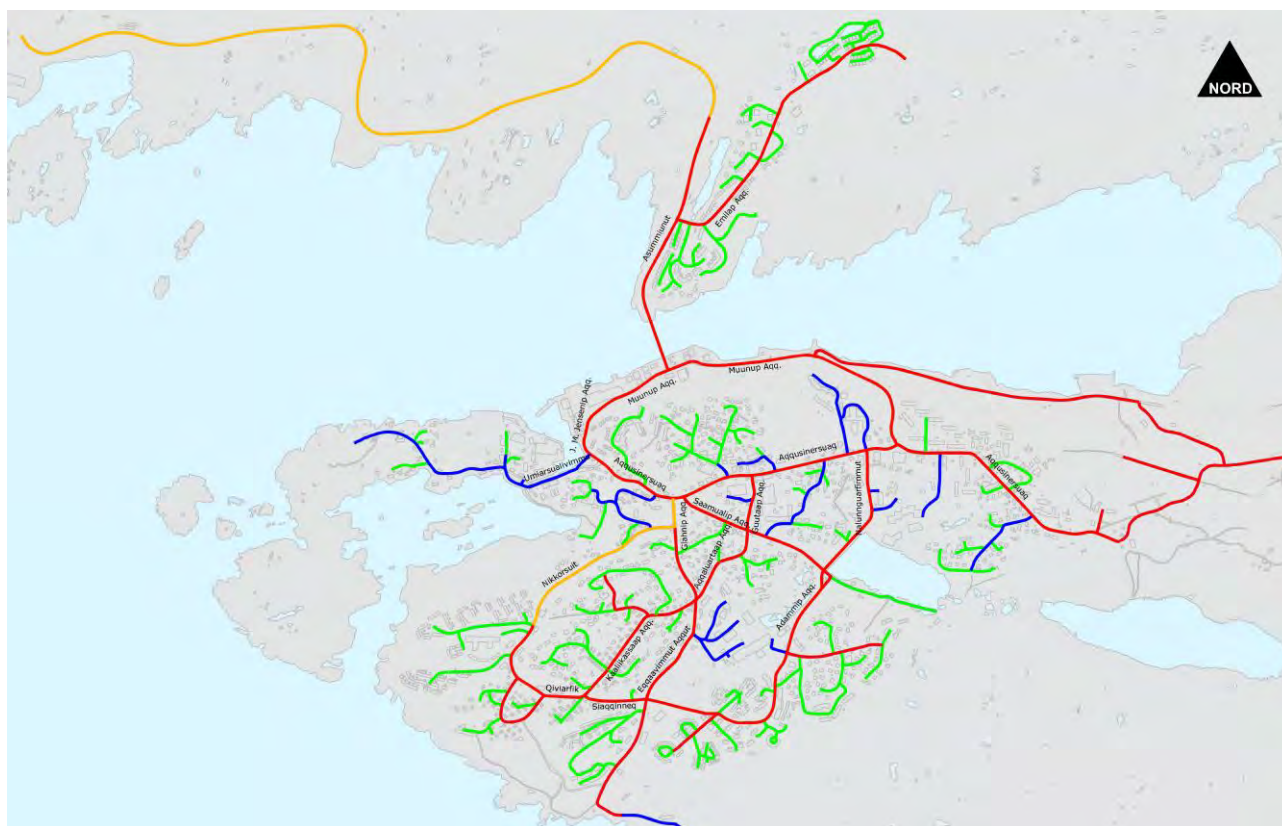


Foto 7: Parkeringspladsen ved Brugseni/Tusass ved maksimal registreret belægning.
Foto er taget om torsdagen omkring kl. 16.

4.7

Vejstruktur

Der er foretaget en klassificering af vejnettet og en kortlægning af nuværende hastighedsgrænser, se Figur 21 – der også er vedlagt som bilag 8.



Figur 21: Klassificeret vejnet.

Vejsystemet i Sisimiut er inddelt i vejtyper afhængigt af vejens funktion. Der skelnes mellem trafikveje (opdelt på primære og sekundære), lokalveje og boligveje. I følgende afsnit beskrives de forskellige vejklasser.

4.7.1

Primære trafikveje

Trafikvejnettet er det centrale vejnet. De primære trafikveje i Sisimiut omfatter de vigtigste veje i bymidten, de veje der forbinder de enkelte bydele, samt vejen til lufthavnen.

Veje, der forbinder de enkelte bydele.

Disse veje er præget af tung og gennemkørende trafik. De lette trafikanter bør være separeret. Vejen bør være facadeløs og den tilladte hastighed er 40 eller 60 km/h.

Fartdæmpning på de primære veje kan ske ved at etablere sikrede stikrydsninger med midterheller, ved at begrænse køresporsbredden, samt ved at anvende rundkørsler som krydsudformning. På de primære trafikveje bør der ikke anvendes bump eller hævede flader.

4.7.2 Sekundære trafikveje

De sekundære trafikveje er de vigtigste veje i de enkelte dele af byen, samt veje med udpræget erhvervstrafik herunder havnetrafik.

Vejene der forbinder de enkelte kvarterer indenfor en bydel.

Disse veje er præget af meget biltrafik, men ikke så meget tung trafik. De lette trafikanter bør være separeret fra de tunge. Vejen bør være facadeløs og evt. adgangsbegrænset og den tilladte hastighed er 40 eller 60 km/h.

Fartdæmpning på de sekundære trafikveje kan også ske med ovennævnte virkemidler for de primære trafikveje, men herudover kan der anvendes bump og hævede flader i begrænset omfang. Mange af de sekundære veje er relativt korte, hvilket gør dem lettere at fartdæmpe.

4.7.3 Lokalveje

Vejene der forbinder enkelte boliggrupper indenfor et kvarter.

Vejene betjener kun lokaltrafik og er derfor præget af moderat trafik. Trafikantgrupperne kan både være blandet og separeret. Den tilladte hastighed er 40 km/h. Det anbefales dog at vejene etableres som stilleveje, med en tilladt hastighed på 30 km/h.

4.7.4 Boligveje

Vejene til de enkelte boliger.

Vejene har ringe trafik. Alle trafikantgrupper er blandet. Boligveje anbefales etableret som "Lege og opholdsområde" med en tilladt hastighed på 15 km/h. Disse veje skal udformes så det ikke er muligt at køre med en højere hastighed.

Ved planlægningen af vejnettet bør nye veje kun tilsluttes veje af samme, eller tilgrænsende klasse.

4.7.5 Nye trafikveje

Ved anlæg af en ny trafikvej bør den placeres, så den indgår i et sammenhængende, men ikke for tæt net af trafikveje, og det bør ske ud fra en række hensyn. Der er ingen veje i eksisterende byområder, der lever op til alle nedennævnte kriterier, men hver for sig er kriterierne af betydning for, om en vej egner sig som trafikvej:

- Vejen fungerer i forvejen som trafikvej
- Den kan indgå i et sammenhængende og overskueligt trafikvejnet for byen/byområdet.
- Sammen med de øvrige trafikveje omkranser vejen mellemliggende lokaltrafikområder af passende størrelse
- Vejen er facadeløs
- Der er ingen butikker eller andre trafikskabende funktioner ud til selve vejen
- Der færdes ingen eller kun få lette trafikanter på vejen
- Der ligger ingen eller kun få boliger og andre støjfølsomme funktioner langs vejen
- Der er sti eller mulighed for at anlægge sti, hvis der er fodgængere på vejen

Under alle omstændigheder bør der ske en klassificering og dermed en udpegning af nogle få veje som trafikveje hvor trafikken søges samlet. Dels opnår man derved en koncentration af trafikken miljøgener, specielt uheld og støjgenerne, på få veje, hvilket kan påvises at indebære en minimering af de samlede gener. Dels indskrænkes antallet af vejstrækninger, hvor der skal ske uheldsbekæmpelse, kapacitetsforbedring etc., hvilket begrænser de ressourcer, som er nødvendige for afhjælpning af problemerne.

4.8 Vejenes udformning og standard

Klassificeringen af vejnettet tager udgangspunkt i vejenes trafikale funktion, men har også betydning for en række forhold omkring vejens udformning, vedligeholdelse og administration.

Det drejer sig blandt andet om:

- Udformning og standard
- Belysning
- Vintervedligeholdelse
- Administration
- Vejvedligeholdelse

Det vil generelt være sådan, at den anlægsmæssige og den driftsmæssige indsats er mindre på lokalveje end på trafikveje. Administration af byggelinjer og adgangsbestemmelser vil være mest restriktiv på trafikveje i forhold til lokalvejene.

Der er dog en række undtagelser. Således opprioriteres for eksempel skoleveje ofte i forbindelse med trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger, uanset om de er lokalveje eller trafikveje.

4.8.1 Vejenes tværprofiler

Ved fastlæggelse af tværprofiler for de fremtidige veje og stier, bør der tages udgangspunkt i allerede eksisterende og velfungerende veje og stier.

Af de udmærkede veje kan nævnes:

- Aqqusinersuaq, Nikkorsuit, Adammip Aqq., en typisk primær trafikvej.
- Karl Sivertsenip Aqq, en typisk sekundær trafikvej.

Fotos fra forskellige typer veje fremgår af følgende fotos.



Foto 8: Primær trafikvej hvor der er etableret en sti langs vej vejen (Adammip Aqq.).



Foto 9: Sekundær trafikvej, der forbinder de enkelte kvarterer samt en sti langs vejvejen (Karl Sivertsenip Aqq.).



Foto 10: Boligvej med lav hastighed og trafikmængde uden forhold for de lette trafikanter (Nasiffimmut-Uigulukuttut). Vejbelysning bør i større omfang tilpasses vejklassifikationen.

Belysningen langs veje skal udformes, så belysningen er med til at understrege vejens funktionelle klasse og hastighedsklasse.

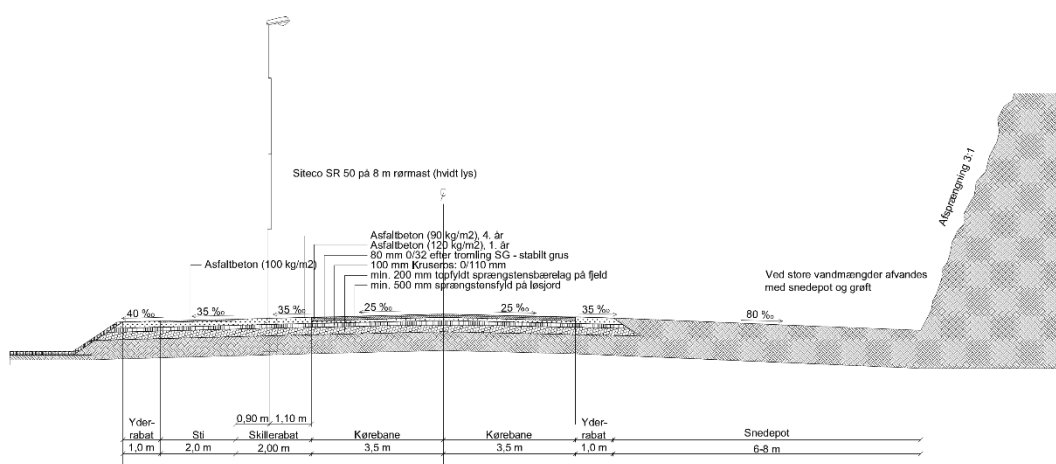
Belysningsniveauet skal afpasses efter vejklassen, og belysningen skal tilrettelægges så den giver god optisk ledning, markerer kryds og fodgængerovergange, og således at armaturerne medvirker til at skabe afstand mellem vej og sti.

Belysningsmaster kan med fordel være forskellig på trafikveje og boligveje. De små "parkarmaturer" (se Foto 11) kan med fordel anvendes på boligveje for at medvirke til at signalere boligvej og at bilisterne skal køre med lav hastighed.

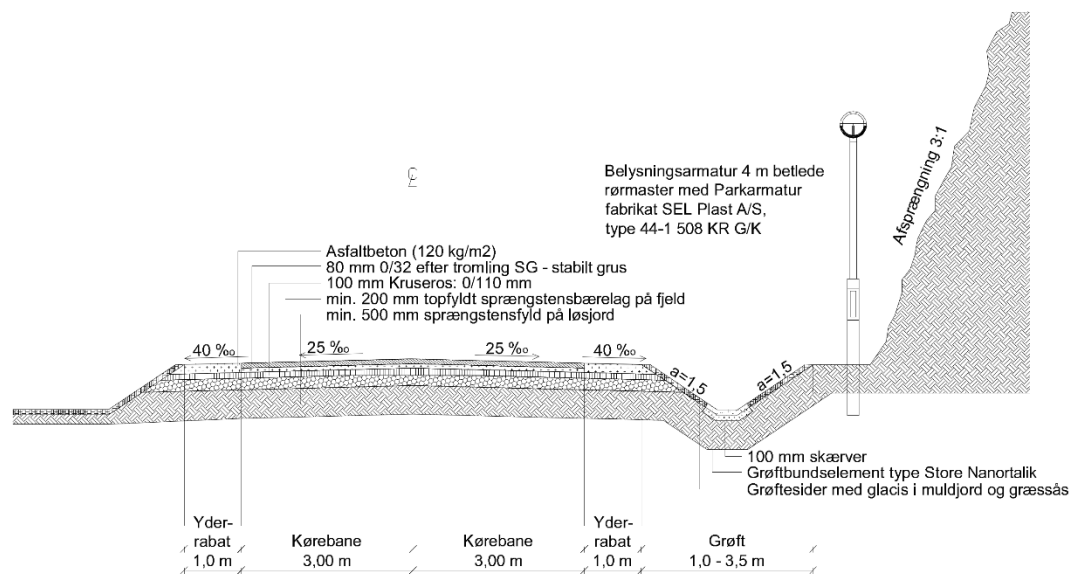


Foto 11: Eksempel på anvendelse af "parkarmaturer" som belysningsmast på boligvej – er med til at signalere at bilisterne skal køre med lav hastighed.

Følgende figurer viser eksempler på principtværsnit fra Nuuk til nye trafikveje, lokalveje og boligveje. Ved anlæg af nye veje bør der med fordel følges en standard for bredder, etablering af stier og valg af belysningsmaster, så der er sammenhæng mellem vejens funktion, hastighed og udformning.

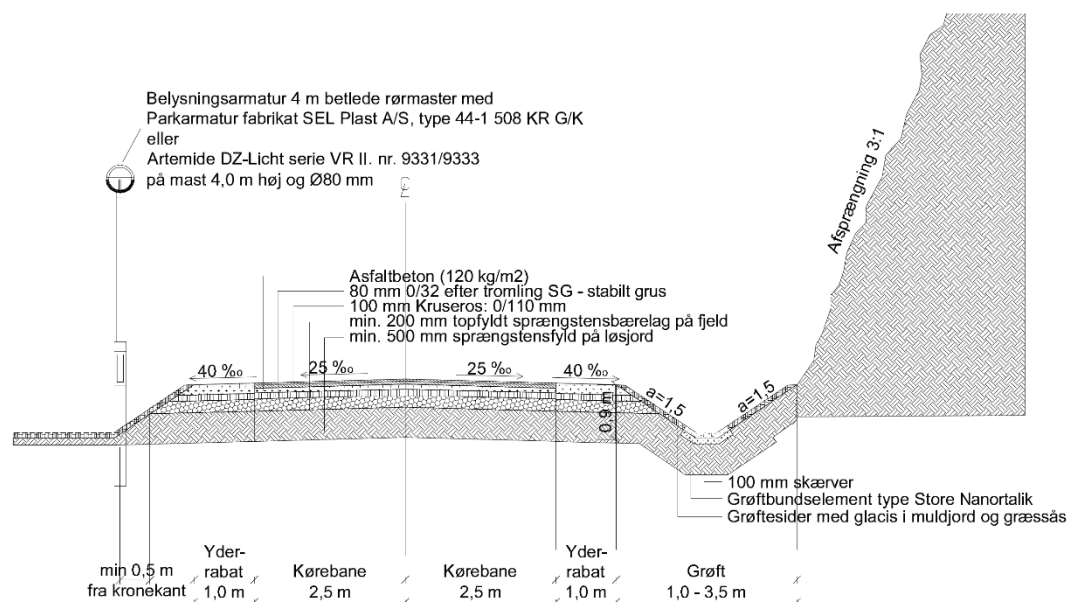


Figur 22: Trafikvej – eksempel på principtværsnit fra "Vejledning i projektering af vejanlæg i Nuuk".



Alternativ løsning med belysning bag grøft

Figur 23: Lokalvej – eksempel på principtværsnit fra "Vejledning i projektering af vejanlæg i Nuuk".

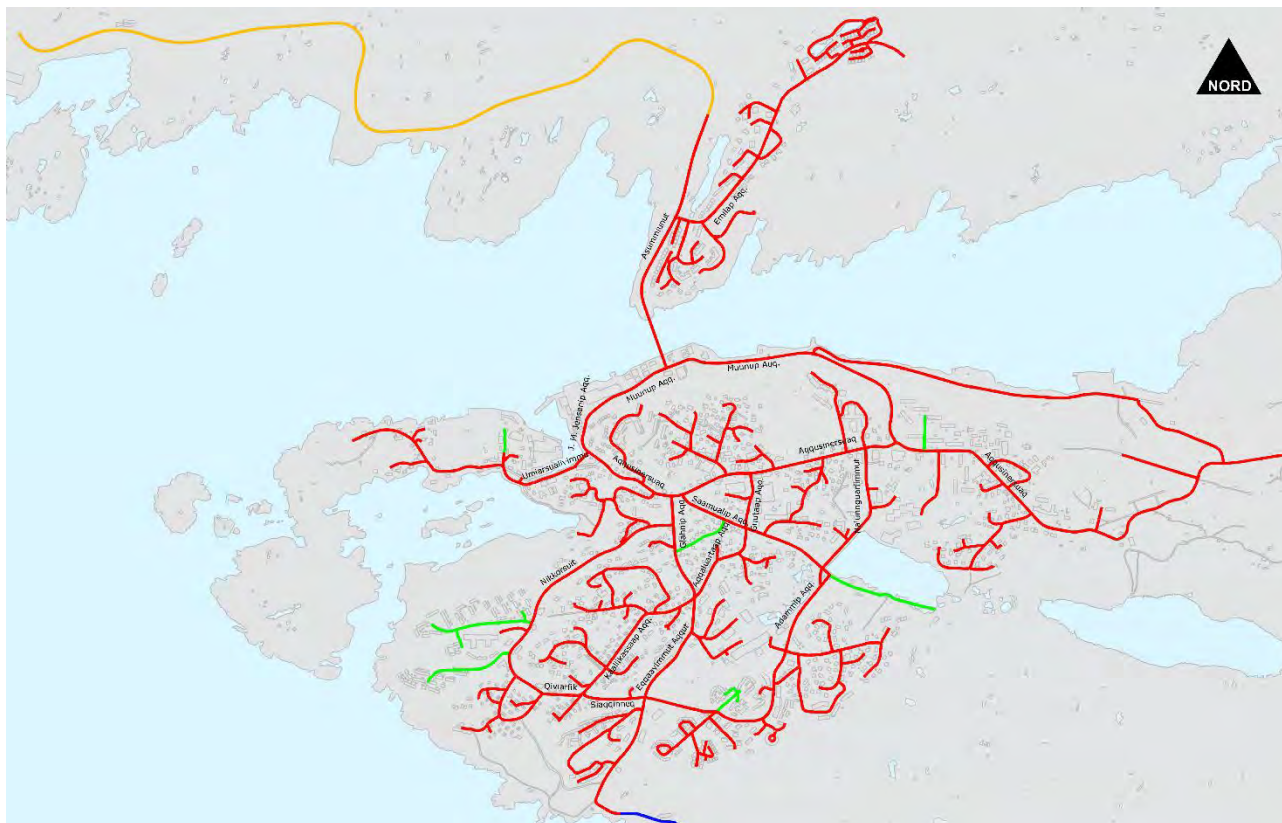


Figur 24: Boligvej – eksempel på principtværsnit fra "Vejledning i projektering af vejanlæg i Nuuk".

4.9 Hastighedsklassificeret vejnet

I dag er den generelle hastighedsgrænse 40 km/h som stort set anvendes på alle veje i Sisimiut.

Der er enkelte veje som har en hastighedsgrænse på 15 km/h (opholds- og legeområde), 30 km/h samt 60 km/h på vejen til lufthavnen.



Figur 25: Hastighedsgrænser på vejnettet.

Den eksisterende hastighedsklassificering er vist på bilag 9.

Der foreslås, at de fire hastighedsniveauer fastholdes, men anvendes med større konsekvens i forhold til vejenes funktion.

Det vurderes ikke at andre veje, end vejen til lufthavnen skal have en hastighedsgrænsen på 60 km/h. Hastighedsgrænsen på 40 km/h foreslås anvendt på de resterende primære og sekundære trafikveje samt på de lokalveje, der ikke er udprægede boligveje.

Alle øvrige lokalveje foreslås klassificeret som 30 km/h eller 15 km/h veje. Valget vil afhænge af den enkelte vejstrækning, og er ikke foretaget endeligt indenfor denne opgave. Der er dog udarbejdet et forslag, der kan danne grundlag for den videre vurdering. I forslaget er alle udprægede (og ofte blinde) boligveje klassificeret som 15 km/h veje, mens lokalveje, hvor der også er andre funktioner end boliger (fx Umiarsualivimmut og Taseq Amitsoq) er klassificeret som 30 km/h veje.

Anvendelse af 15 km/h (E 51 opholds- og legeområde) bør anvendes mere konsekvent på boligvejene, da den i dag benyttes på nogle veje, mens der på andre boligveje er opsat en tavle

med "Sissuinnga/Pas på mig!" (se fotos med eksempler på 15 km/h (opholds- og legeområde) og "Sissuinnga/Pas på mig!").

Behovet for opsætning af flere tavler med hastighedsgrænser skal nøje vurderes i de enkelte tilfælde, så det ikke bliver unødvendig mange skilte. I nogle tilfælde er vejene så korte, at hastighedsniveauet naturligt er lavt og skiltning derfor overflødig. Dette ses for eksempel på Qaqqaliartarfik, Hanseeqqap Aqq. og Narsannguaq, hvor der er opsat tavler med angivelse af 15 km/h – "Lege og opholdsområde", som måske ikke er så nødvendig.

Forslaget til fremtidig hastighedsklassificering fremgår af bilag 10.



Foto 12: Anvendelse af Sissuinnga/Pas på mig! på boligvej (Kapornip Aqq.).



Foto 13: Anvendelse af E 51 opholds- og legeområde på boligvej, max 15 km/h (Tuapannguanut).
Vejbelysning bør i øvrigt tilpasses vejklassifikationen.

4.10

Busser i rute

Der er i dag offentlige rutebusser i Sisimiut, der betjener størstedelen af byen herunder boliger, skoler, arbejdspladser og butikker.

Ifølge køreplanen (se også Figur 30 og Figur 31) er der følgende busser i rute i Sisimiut:

- Bus 1: mandag – fredag kl. 6:20-17:40
- Bus 2: mandag – fredag kl. 18:00-22:00 og lørdag – søndag kl. 9:00-21:00
- Bus X1: mandag – fredag kl. 6:40-7:51

Bus 1 og bus 2 kører samme rute og supplerer hinanden tidsmæssigt idet bus 1 kører på hverdage i dagtimerne og bus 2 kører på hverdage om aftenen og i weekender. Ifølge køreplanen har busserne samlet set tre afgangse hver time i hele perioden. Bus 1 og 2 har samme rute og samme afgangstider på de enkelte stoppesteder.

Bus X1 er en ekstra morgenbus, der har tre afgangse kl. 6:40, 7:00 og 7:25 og kører en anden rute end Bus 1 og 2.

På bilag 11 fremgår de nuværende busruter 1 og 2 og på bilag 12 fremgår busrute X1.



Figur 26: Busrute 1 og 2 – nuværende rute.



Figur 27: Busrute X1 – nuværende.

4.10.1 Optimering af bustrafik

Busserne giver en god betjening af hele byen ved at de kører til vendepladser på Emiliap Aqq. (busstop 1), Tuapannguanut (busstop 7), Qeeqi (busstop 9), Paarnaqutit (busstop 16), Akkusinersuaq ved Imeqarfik (busstop 23) og Umiarsualivimmut (busstop 30). Ved at køre til disse vendepladser opnås der en god busbetjening af de enkelte boligområder, men samtidig også en del omvejskørsel for de øvrige rejsende. For at mindske denne omvejskørsel er der bl.a. planer om at forbinde Tuapannguanut (busstop 7) og Qeeqi (busstop 9 – som så omdøbes til busstop 8) med en shunt i form af en busvej. Dette er indarbejdet i forslaget til ny linjeføring for busrute 1 og 2, som kan ses på Figur 28 (fremgår også af bilag 12).

På størstedelen af bussens rute kører den som en ensrettet ringrute. Dette betyder, at passagererne i den ene retning kan have en forholdsvis direkte og kort rute, mens den anden retning har en betydelig omvejskørsel. Som eksempel kan nævnes, at hvis man ønsker at komme fra sin bolig på Akkusinersuaq (busstop 26) til havnen ved Royal Arctic Line / KNI (busstop 31), så tager det 8 minutter den ene vej og 32 minutter at komme retur, fordi man på returvejen skal på "rundtur" i hele Sisimiut. En mulighed for at optimere busruterne er at oprette busruter, som også kører den anden vej.

For at opnå en bedre trafikbetjening af butikkerne og arbejdspladserne langs Akkusinersuaq og de boliger, der ligger lidt længere væk på Akia er der planer om, på hverdage i dagtimerne, at oprette en ny busrute, som kører frem og tilbage mellem Akia og vandværket via Akkusinersuaq. Samtidig ændres den nuværende busrute, så den kun betjener Akkusinersuaq og den sydlige del af Sisimiut. Der er udarbejdet et forslag for hvordan linjeføringerne for den nye busrute A (den rute som kører mellem Akia og vandværket) og den nye busrute B (den busrute som kører i byen). Forslaget kan ses på Figur 29 og på bilag 13).

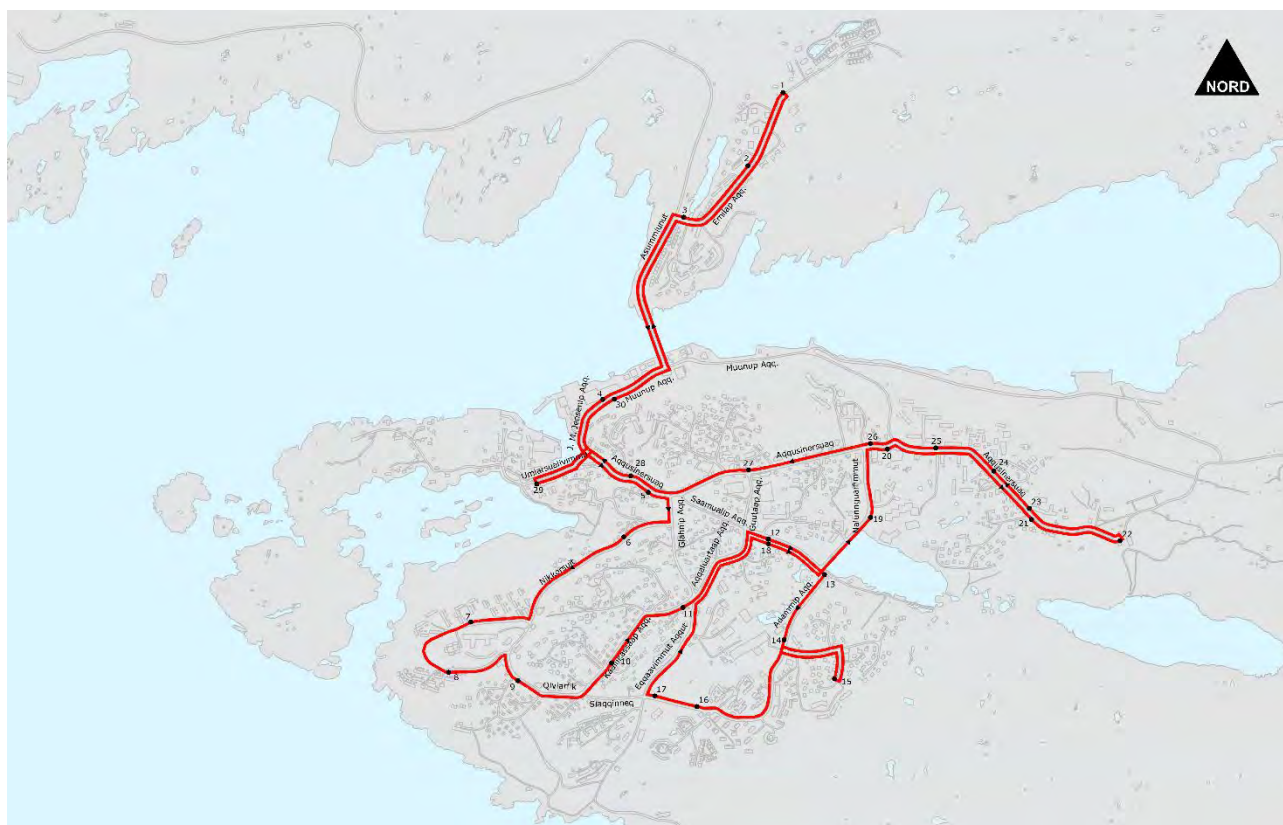


Foto 14: Den nuværende busbetjening forslås forbedret med en omlægning af busruterne, så busserne bl.a. kører frem og tilbage på Aqqusinersuaq.

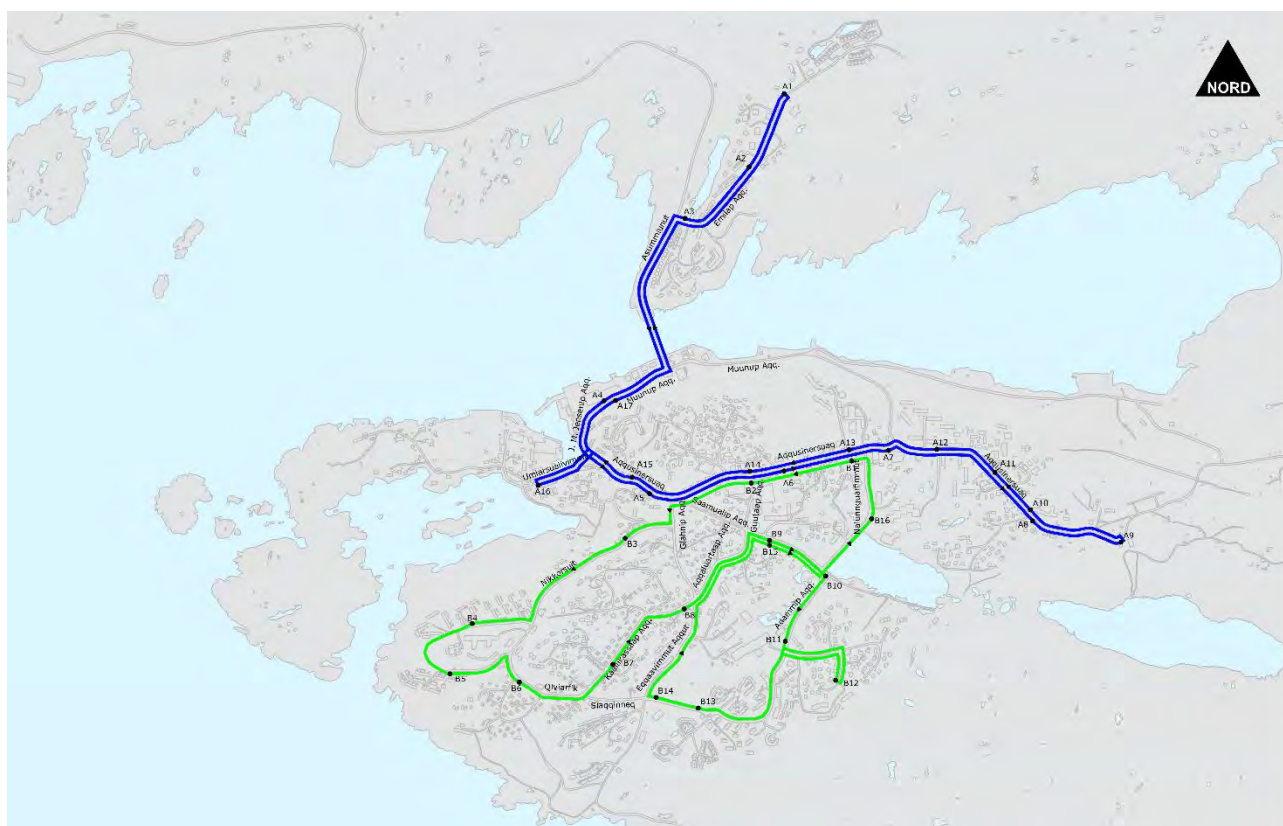
Busbetjeningen af stoppestedet på Umiarsualivimmu (busstop 5) medfører to venstresving ved ind- og udkørsel til/fra Umiarsualivimmu/Aqqusinersuaq, hvilket potentielt medfører en dårlig trafikafvikling med større uheldsrisiko. Problemstillingen bliver større i takt med at trafikken igennem krydset stiger. Dette er særligt problematisk for store køretøjer, da de er længere og kører/accelererer langsommere. Optimalt set bør bussens betjening af Umiarsualivimmu ændres, så det sker på "udturen" med højresving ind og ud. Dette vurderes dog ikke at være muligt, da busserne i så fald vil have vanskeligheder med igangsætning og kørsel op ad bakke på Aqqusinersuaq i glat føre.



Foto 15: Busser har vanskeligt ved at starte på Aqqusinersuaq, hvis de kommer fra Umiarsualivimmu og dermed skal køre op ad bakke.



Figur 28: Busrute 1 og 2 med forslag til shunt (se også bilag 12).



Figur 29: Busrute A (Akia) og B (by), forslag til nye ruter (se også bilag 13).

Qeqqata Kommunia bussit

Qeqqata Kommunia bussit ingerlasarfii Qeqqata Kommunia buskøreplan			
Ataasinngornermiik - Tallimannngornermut 06:20-17:40 Mandag-Fredag 06:20-17:40			
Nr.	Unittarfik / Stoppested	Minutsit	
1	Akia Antuup Aqq	14	34
2	Akia Emiliep Aqq	15	35
3	Akia Sarsuatsiivinnuup	16	36
4	Umiarsualivik / Havn	17	37
5	Chr.28-ip Aqq / Museum	18	38
6	Nikkorsuit	19	39
7	Tuapannguit vendeplads	20	40
8	Spar Qiviartik	21	41
9	Qeeqi vendeplads	23	43
10	Qiviartik	24	44
11	Vandrejhemmet	25	45
12	Tattoqeqarfik/Brandstation	26	46
13	Kommunip allaffia/skole 1	27	47
14	Nalunnguafik/Spejdersøen	28	48
15	Majoriaq	29	49
16	Paarnaqutit	31	51
17	Kussangasok	33	53
18	Siaqqinneq / Uiaq	34	54
19	Kommunip allaffia/skole 1	35	55
20	Taseralik / skole 2	36	56
21	Brugsen angineq / Telepost	38	58
22	Kunuuteralaaq Aqq	39	59
23	Imeqarfik / Vandværket	40	0
24	K.R. Højskolia	41	1
25	Ittukasup Aqq / Hotel Sis	42	2
26	Paamaap kuua/Aqqartarfik	43	3
27	Deichmannip	45	5
28	Pølsebar qeqqa	47	7
29	Chr.28-ip Aqq	48	8
30	Piniutit / Qajaaq	49	9
31	Royal Artic Line / KNI	51	11
32	Akia Antuup Aqq	53	13

Qeqqata Kommunia bussit

Qeqqata Kommunia bussit ingerlasarfii Qeqqata Kommunia buskøreplan			
Ataa. -Tall./ Man.-Fre 18:00-22:00 Arf - Sap./ Lør.- Søn 09:00-21:00			
Nr.	Unittarfik / Stoppested	Minutsit	
1	Akia Antuup Aqq	54	34
2	Akia Emiliep Aqq	55	35
3	Akia Sarsuatsiivinnuup	56	36
4	Umiarsualivik / Havn	57	37
5	Chr.28-ip Aqq / Museum	58	38
6	Nikkorsuit	59	39
7	Tuapannguit vendeplads	0	40
8	Spar Qiviartik	1	41
9	Qeeqi vendeplads	2	43
10	Qiviartik	3	44
11	Vandrejhemmet	4	45
12	Tattoqeqarfik/Brandstation	5	46
13	Kommunip allaffia/skole 1	6	47
14	Nalunnguafik/Spejdersøen	7	48
15	Majoriaq	8	49
16	Paarnaqutit	9	51
17	Kussangasok	11	53
18	Siaqqinneq / Uiaq	13	54
19	Kommunip allaffia/skole 1	14	55
20	Taseralik / skole 2	15	56
21	Brugsen angineq / Telepost	16	58
22	Kunuuteralaaq Aqq	18	59
23	Imeqarfik / Vandværket	19	0
24	K.R. Højskolia	20	1
25	Ittukasup Aqq / Hotel Sis	21	2
26	Paamaap kuua/Aqqartarfik	22	3
27	Deichmannip	23	5
28	Pølsebar qeqqa	25	7
29	Chr.28-ip Aqq	27	8
30	Piniutit / Qajaaq	28	9
31	Royal Artic Line / KNI	29	11
32	Akia Antuup Aqq	31	13

Figur 30: Nuværende køreplan Bus 1 og 2.

Qeqqata Kommunia bussit

Qeqqata Kommunia bussit ingerlasarfii Qeqqata Kommunia buskøreplan			
Ullaakkut immikkut bussit ingerlasut 06:40-07:51 Ekstrabus morgentrafik 06:40-07:51			
Nr.	Unittarfik / Stoppested	Minutsit	
1	Qatserisarfik/Brandstation	06:40	07:00
2	Qeeqi / Tuapannguanut	06:47	07:07
3	Chr.28-ip Aqq	06:50	07:10
4	Piniutit / Qajaaq	06:53	07:13
5	Akia Antuup Aqq	06:55	07:15
6	Akia Mosesip Aqq	06:56	07:16
7	Akia Sarsuatsiivinnuup Aqq	06:57	07:17
8	Chr.28-ip Aqq Museum	06:57	07:19
9	Kommunip Allaffia/Skole 1		07:50
10	Taseralik / Skole 2		07:51

Figur 31: Nuværende køreplan Bus X1 (ekstra morgenbus).

5 Løsningskatalog

5.1 Kryds

Krydsene i Sisimiut er i dag alle vigepligtsregulerede med ubetinget vigepligt i trebenede kryds (T-kryds) eller firbenede kryds (F-kryds).

I dette afsnit beskrives tre overordnet krydsudformninger, som kan anvendes i krydsene i Sisimiut:

- Vigepligtsreguleret kryds
- Rundkørsel
- Signalregulering (lyskryds)

5.1.1 Vigepligtsreguleret kryds

- Markeres normalt med en B11-tavle og kørebaneafmærkning i form af "hajtænder" (kørebaneafmærkning anvendes kun lidt i Sisimiut – og er ikke synlige i vintermåneder med sne på vejene)
- Godt egnet ved små trafikmængder, hvilket typisk medføre en forsinkelse på nogle få sekunder
- Trafikken på primærvejen kan køre frit uden stop – så længe der ikke er svingende biler, som holder i kø og spærrer (hvis der ikke er svingbaner)
- Fungerer typisk godt ved T-kryds (som eksempel vist på Foto 16)
- Større risiko for uheld ved firbenede kryds pga. tvivl om vigepligtsforhold (som eksempel vist på Foto 17). Løsningen anbefales ikke ved nyanlæg i Danmark.



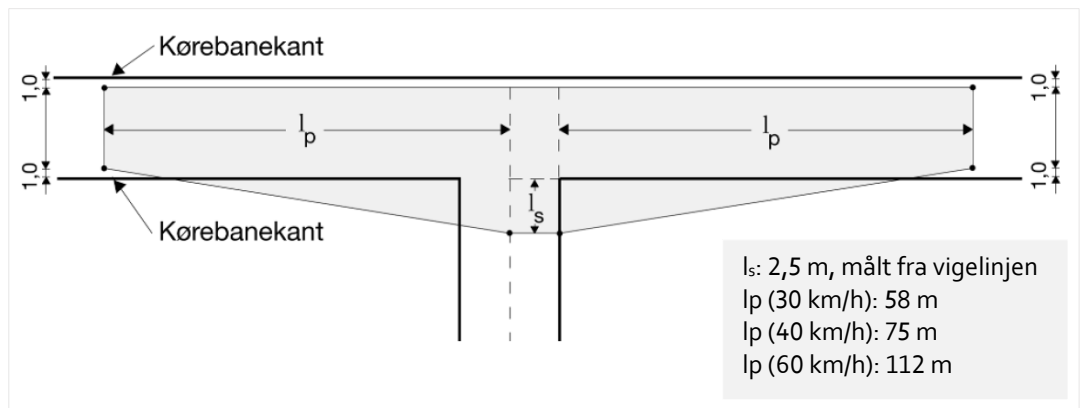
Foto 16: Eksempel på et vigepligtsreguleret T-kryds i Sisimiut, hvor vigepligten er markeret med en B11-tavle. Bemærk anvendelsen af den blå færdselstavle E 15 Vognbaner ved kryds – den frarådes i vigepligtsregulerede kryds.



Foto 17: Eksempel på et vigepligtsreguleret F-kryds i Sisimiut.

Oversigtsforhold i vigepligtsregulerede kryds

Ved vigepligtsregulerede kryds er det vigtigt, at trafikanterne fra sidevejen har tilstrækkeligt frit udsyn til at orientere sig over for trafikken på den overordnede vej. Det anbefales, at der etableres oversigtareal jf. Figur 32 og vist som eksempel på Figur 33.



Figur 32: Målemetode for oversigtsareal, kryds uden midterhelle og uden cykelsti på primærvejen.



Figur 33: Eksempel på anbefalet oversigtsareal på 75 m ved 40 km/h fra Glahnip Aqq. mod Aqqusinersuaq.

Anvendelse af blå færdselstavle E 15 Vognbaner ved kryds

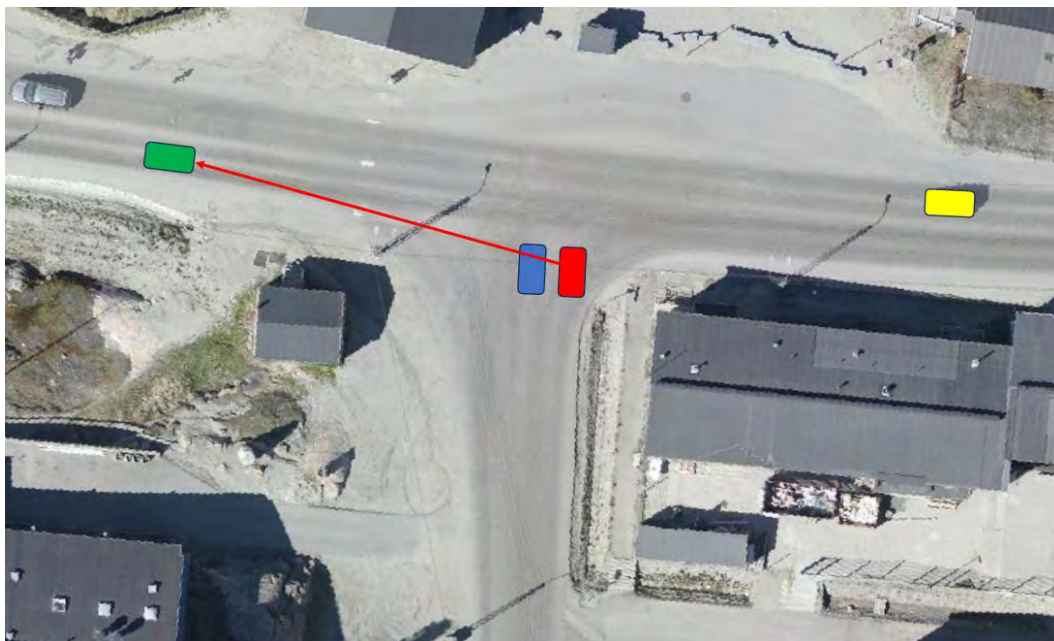
I Sisimiut er der flere kryds, hvor der på vejen ind mod krydset er opsat en blå færdselstavle E 15 *Vognbaner ved kryds* (se bl.a. Foto 16 og Foto 18). Med tavlen opfordres således til at bilerne kan holde i kø i to rækker op mod krydset. Denne kanalisering af trafikken har dog en negativ trafiksikkerhedsmæssig effekt. Når bilerne holder i kø ved siden af hinanden "skygger de for hinanden", se eksempel på Figur 34. I eksemplet kan trafikanten i den røde bil ikke se den grønne bil, fordi den blå bil skygger for udsynet. Tilsvarende kan trafikanten i den blå bil ikke se den gule bil. Denne adfærd, hvor bilerne holder i kø ved siden af hinanden, medfører derfor en øget uheldsrisiko.



Foto 18: Eksempler på anvendelse af E 15 Vognbaner i kryds.

Det anbefales at fjerne alle færdselstavler E 15 *Vognbaner i kryds* i hele Sisimiut. Krydsene i Sisimiut er dog relativt brede, hvilket betyder at bilisterne formentlig i nogen grad fortsat vil holde ved siden af hinanden når de holder i kø. Men det anbefales ikke at opfordre bilisterne til denne adfærd som man gør ved brug af færdselstavle E 15 *Vognbaner i kryds*.

Tavlen E 15 *Vognbaner i kryds* bør kun anvendes i signalregulerede kryds. Her kan tavlen og kanaliseringen af trafikken medvirke til en bedre trafikafvikling. En høj trafiksikkerhed bør dog vægtes højere end trafikafvikling, hvorfor kanaliseringen bør undlades i vigepligtsregulerede kryds.



Figur 34: Princip hvor to biler "skygger for hinanden" så oversigtsforholdene bliver dårlige med øget uheldsrisiko til følge.

5.1.2

Rundkørsel

- God til at afvikle små og mellem trafikmængder
- God til at sikre en jævn trafikafvikling med kun en lille forsinkelse for bilerne - men i modsætning til i et vigepligtsreguleret kryds, skal alle biler ned i hastighed eller stoppe i en rundkørsel og alle får dermed en lille forsinkelse
- Trafiksikker pga. lav hastighed i de konfliktpunkter, hvor to biler kan køre sammen og der kan ske uheld
- Trafiksikker pga. få konfliktpunkter – alle biler skal køre til højre – og de typiske farlige situationer med venstresvingende biler undgås
- Rundkørsler skal være store fordi der skal være plads til at de sættevogne, som kører i Sisimiut, kan komme igennem – det kan derfor evt. overvejes at udelade midterheller på indkørende veje

Der er gode erfaringer med rundkørsler i Nuuk, hvor der i alt er 13 rundkørsler.



Foto 19: Eksempel på en rundkørsel i Nuuk.

5.1.3

Signalregulering (lyskryds)

- God til at afvikle store trafikmængder – da krydset altid kan udbygges med flere svingbaner og ligeudspor
- Nye trafiksignaler vil være trafikstyrede som automatisk skifter til grønt afhængig af trafikken, hvilket er medvirkende til en god trafikafvikling
- Øget forsinkelse ved små trafikmængder sammenlignet med kryds uden signal – pga. signalskift mellem grønt for de to forskellige kørselsretninger tager tid (også selvom signalerne er trafikstyrede)
- Risiko for uheld hvis fodgængere går eller biler kører overfor rødt
- Risiko for uheld pga. mange konfliktpunkter, fx uheld med venstresvingende
- Fjerner ikke konflikt og ventetid som følge af fodgængere, der går i fodgængerfelt under venstre/højresving

Der er gode erfaringer med driften af signalanlæg i Nuuk. Signalerne og styreapparaterne fungerer fint under arktiske forhold. Der er til sammenligning to signalregulerede kryds, et signalreguleret fodgængerfelt og en signalreguleret tunnel i Nuuk.



Foto 20: Eksempel på et signalreguleret kryds i Nuuk.

5.1.4

Sammenligning af kryds i Sisimiut, Nuuk og Ilulissat

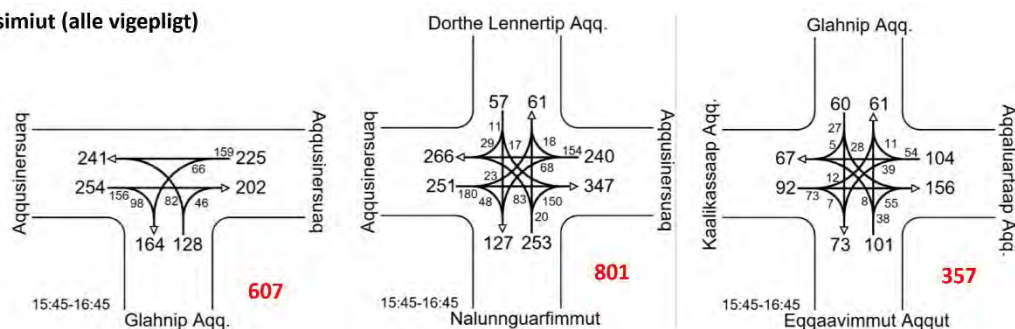
På Figur 35 fremgår resultater af spidstimetrafikken i tre talte kryds i Sisimiut og udvalgte kryds i Ilulissat og Nuuk. De udvalgte kryds i Nuuk har forskellige reguleringer i form af enten vigepligtsregulering, signalregulering eller regulering i en rundkørsel.

Den samlede indkørende trafik i krydset er anført med rødt. Der er et kryds i Nuuk, som blev ombygget fra at være vigepligtsreguleret til at være signalreguleret. Dette for at mindske ventetider fra sidevejene og være forberedt på udbygninger af boligområder på sidevejene.

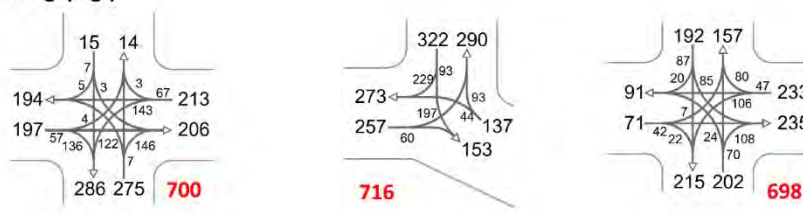
Det fremgår af opgørelsen at krydsene i Sisimiut har en trafikbelastning på omkring 50-70 % af trafikken i de udvalgte kryds i Nuuk. Det vil sige, at kryds i Nuuk kan fungere med samme udformning som i Sisimiut, selv med betydeligt mere trafik. Krydset i Nuuk med 1.162 indkørende biler blev signalreguleret, da der var en trafik på omkring 1.000 indkørende biler og en forventning om yderligere trafikstigninger på sidevejene pga. en boligudbygning i området.

Sammenligningen viser, at afviklingsproblemerne i krydsene i Sisimiut i dag er små og at der med dagens trafik overordnet set ikke er behov for krydsombygninger i Sisimiut pga. trafikafviklingen. Krydsombygningerne kan dog alligevel være nødvendige for at forbedre trygheden og trafiksikkerheden i krydsene. Fortsætter de sidste års trafikstigningerne vil der dog være behov for krydsombygninger for at kunne afvikling trafikken uden store forsinkelser.

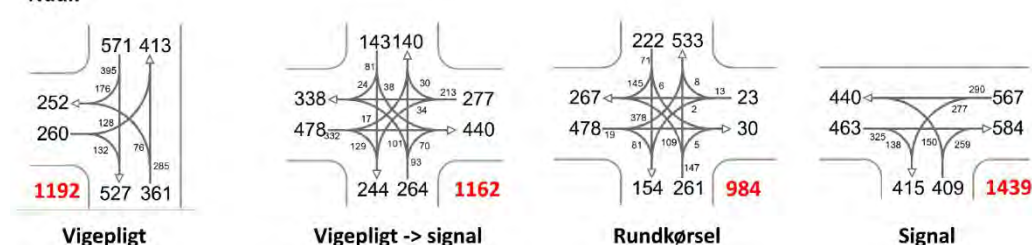
Sisimiut (alle vigepligt)



Ilulissat (alle vigepligt)



Nuuk

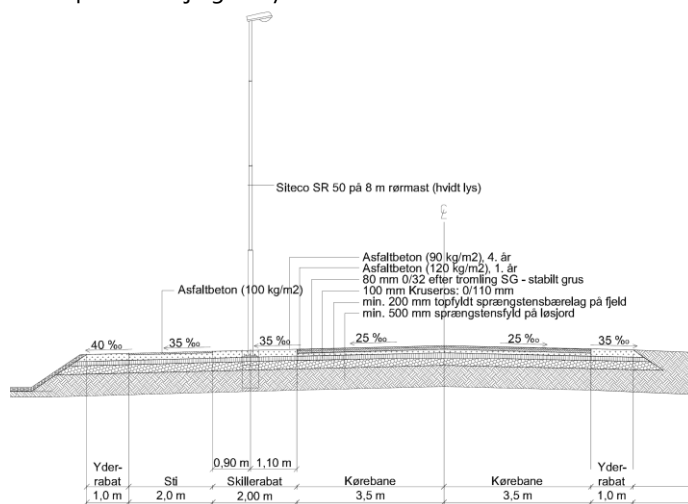


Figur 35: Sammenligning af trafikmængder i tre vigepligtsregulerede kryds i Sisimiut (de tre øverste) med kryds i Ilulissat (de tre midterste) og Nuuk (de fire nederste) ved forskellige reguleringsformer - den samlede indkørende spidstimetrafik i krydsene er anført med rødt.

5.2

Strækninger

Der er generelt ikke stier langs vejene i Sisimiut. Langs nogle veje, som for eksempel Nikkorsuit, er der etableret separate stier adskilt af en skillerabat. Dette ses som den bedste løsning for de lette trafikanter langs trafikvejene. I Nuuk anvendes princippet med at etablere en skillerabat mellem vej og sti, hvor lysmaster samtidig placeres (se Figur 36). Denne adskillelse mellem vej og sti skaber en tryk barriere og sikrer at fodgængerne ikke går ud på vejen, når der er mødesituationer ved mange fodgængere. Samtidig kan skillerabatten kortvarigt anvendes til snedepot når vej og sti ryddes for sne.



Figur 36: Principtværsnit fra "Vejledning i projektering af vejanlæg i Nuuk".

På andre veje, som for eksempel Aqqusinersuaq, er der på en del af strækningen etableret en sti langs vejen – uden adskillelse med en skillerabat. Dette er en mindre tryk udformning for fodgængerne – men kan være den løsning, man har plads til at etablere på eksisterende veje. I byområder er det ofte vanskeligt at etablere stier uden at nedrive bygninger, og derfor kan kompromiser som manglende skillerabat eller reducerede tværmål være nødvendige.

Som alternativ til løsningen med skillerabat kan stien etableres uden skillerabat. Det kunne overvejes at etablere en fysisk adskillelse mellem fodgængere og stien i form af et hegn/autoværn eller kantsten. Løsningen med hegn/autoværn er mindre køn og vanskeliggøre en effektiv snerydning. Løsningen med kantsten vil give en tydelig markering af fodgængerområdet og området for biler, men også vanskeliggøre snerydningen. Det er dog en løsning som lidt utraditionelt anvendes i Nuuk på den centrale bygade i Quinngorput, Hans Lyngip Aqqusernga (se Foto 21). Her er også anvendt en alternativ måde at synliggøre fodgængerarealet ved at belægge stien med fliser. Sådan en løsning vil med fordel kunne etableres langs mange trafikveje i Sisimiut.



Foto 21: Eksempel fra Nuuk med kantsten som adskillelse mellem kørebane, gang, og parkeringsarealer.

Langs mange af vejene er der i dag elledninger mellem belysningsmasterne. Hvis disse på et tidspunkt nedgraves, bør det samtidig nøje overvejes, om vejens udformning kan forbedres, så den i højere grad tager højde for de forventede fremtidige trafikstigninger. Dette kan eksempelvis ske ved at etablere et tværprofil med skillerabat, hvor belysningen placeres, og en sti placeret bag skillerabatten (jf. princippet vist på Figur 36).

En anden alternativ løsning til at etablere den "rigtige løsning" med skillerabat er at lade sig inspirere af en løsning i Ilulissat. Her har man valgt at etablere gangbroer langs de trafikerede veje Alanngukasik og Kuunnguarsuk, som er centrale veje i bymidten med mange fodgængere. Dette dels for at der fortsat kan være en grøft til afvanding.



Foto 22: Eksempel fra Ilulissat med gangbro i rabat samtidig med afvanding i grøft.

For at få plads til stier langs vejene kan det i nogle tilfælde være nødvendigt at sprænge fjeld og flytte belysningsmaster. I Ilulissat har man bl.a. gjort dette som kan ses på Foto 23.



Foto 23: Eksempel fra Ilulissat hvor der på vejen færdes ca. 4.000 køretøjer på et hverdagsdøgn og en del fodgængere. Der er sprængt fjeld væk for at kunne få plads til en bred rabat/sti. Samtidig er der opsat nye belysningsmaster som er trukket helt tilbage i bagkanten af rabatten/stien. Belægningen af rabatten/stien kan med fordel forbedres.

Nogle steder kan det være vanskeligt at skabe tilstrækkelig plads til stier langs vejene. Derfor kan det være hensigtsmæssigt at etablere alternative ruter i terrænet, som i mange tilfælde kan være mere direkte end ruter langs bilveje.

Dette princip anvendes allerede enkelte steder i Sisimiut, blandt andet ved trappen mellem Muunup Aqq. og Christian 28-ip Aqq. Princippet kan med fordel forbedres her og udvides til andre lokaliteter, herunder også på mindre kuperede strækninger, hvor gangbroer kan skabe direkte og trygge forbindelser. Gangbroerne bør udformes, så de kan sneryddes og dermed anvendes året rundt.

6

Trafikanalyse for kryds

På baggrund af de gennemførte trafiktællinger er der foretaget en trafikanalyse for følgende udvalgte kryds, som fremgår af Figur 37.



Figur 37: Udvalgte kryds hvor der foretages trafikanalyse med kapacitetsberegninger.

I trafikanalyserne foreslås løsningsmuligheder og anbefalinger til en ny udformning på baggrund af både besigtigelser og kapacitetsberegninger. Løsningsmulighederne indeholder både hensynet til høj trafikikkerhed og afvikling af biltrafik.

Trafikanalyserne er opbygget med følgende elementer:

- Besigtigelse med beskrivelse af hvordan krydset fungerer med fokus på biltrafik og fodgængerforhold
- Tællerresultater
- Kapacitetsberegninger, talt trafik
- Kapacitetsberegninger, fremskrevet trafik
- Løsningsmuligheder
- Anbefaling

Kapacitetsberegningerne udføres både med den talt trafik for morgen- og eftermiddagsspidstimen samt med en fremskrivning af trafikken for at vurdere robustheden i krydsets udformning. Kapacitetsberegninger bruges til at fastlægge hvilken løsning, der er bedst

til de konkrete forhold i de enkelte kryds. Derfor foretages beregninger med følgende udformninger:

- Vigepligtsregulering (dagens udformning)
- Rundkørsel
- Signalregulering

Trafikafviklingen er vurderet med kapacitetsberegninger gennemført i computerprogrammet DanKap v. 4.0.3-1, som er udviklet af Vejdirektoratet. I forbindelse med kapacitetsberegninger har Vejdirektoratet defineret serviceniveauer ud fra gennemsnitsforsinkelsen for trafikanten som vist i Tabel 8.

Serviceniveau	Forsinkelsesbeskrivelse	Middelforsinkelse [sek./køretøj]	
		Vigepligtsreguleret	Signalreguleret
A	Næsten ingen forsinkelse	≤10	≤10
B	Begyndelse forsinkelse	>10-15	>10-20
C	Ringe forsinkelse	>15-25	>20-35
D	Nogen forsinkelse	>25-35	>35-55
E	Stor forsinkelse	>35-50	>55-80
F	Meget stor forsinkelse (sammenbrud)	>50	>80

Tabel 8: Serviceniveauer for vigepligt- og signalregulerede kryds, jf. Vejdirektoratets håndbog Kapacitet og serviceniveau.

Udover gennemsnitsforsinkelsen beregner DanKap:

- Belastningsgrad: Belastningsgraden angiver hvor "presset" tilfartssporet i krydset er af trafik, i forhold til vejens ydeevne. Desto tættere på 0, desto lavere belastning og større restkapacitet. Værdier over 1,0 medfører sammenbrud. Jo større belastningsgraden er, jo større vil gennemsnitsforsinkelsen være i tilfartssporet.
- Kølængde ved en 5 %-fraktil: Kølængden i antal køretøjer, der i beregningsperioden overskrides i 5 % af tiden.

I kapacitetsberegninger tages der udgangspunkt i at der er ét kørespor frem mod krydset – også selv der i krydset er opsat færdselstavle E 15 *Vognbaner ved kryds*, der opfordrer til en kanalisering af trafikken.

I de signalregulerede kryds er der muligheder for at udbygge krydsene med svingbaner. Såfremt dette vurderes hensigtsmæssigt i forhold til trafikafviklingen, foretages beregninger med krydsudbygninger.

I DanKap beregnes trafikafviklingen ved brug af et tidsstyrret signalprogram, hvor grøntiderne har samme længde i hele beregningsperioden. I praksis kan signalet være trafikstyret, hvilket betyder, at længden af grøntiderne tilpasses den aktuelle trafik. Dette medfører en lidt bedre trafikafvikling end beregningsresultaterne viser.

6.1

Asummiunut/Emiliap Aqq.

6.1.1

Besigtigelse

Der er tale om et vigepligtsreguleret T-kryds, hvor trafikken fra Emiliap Aqq. er pålagt vigepligten. Trafikken afvikles uden problemer i krydset i dag.

Oversigtsforholdene er gode fra Emiliap Aqq. til højre mod Asummiunut nord, mens de er acceptable til venstre mod Asummiunut syd, som følge af, at belysningsmaterne i vejens inderside reducerer oversigten lidt.

Den fremtidige trafikafvikling i krydset er særligt interessant, da der er planlagt en stor udbygning af Akia. Der er i dag omkring 257 boliger i Akia, mens den oprindelige plan for Akia fra 2003 viste et potentiale på ca. 1.410 boliger i etape 1-4 og 1.920 på sigt. Dette tal er efterfølgende vurderet som værende i den høje ende. Der tages derfor udgangspunkt i etape 1-4 og antallet nedskrives til ca. 1.000 boliger på Akia i fremtiden. Det forudsættes, at trafikken stiger proportionalt med boligudviklingen på Akia.

Krydset Asummiunut/Emiliap Aqq. forudsættes derfor at få en firdobling i trafikmængden til/fra Emiliap Aqq. – svarende til en trafikvækst på 300 %. Den gennemkørende trafik på Asummiunut forudsættes at stige med de generelle 50 %.

Der indgår også planer om etablering af en ny vejforbindelse øst om Kangerluarsunnguaq (Ulkebugten), så alt trafik ikke skal afvikles igennem krydset Asummiunut/Emiliap Aqq. Som udgangspunkt indregnes denne ikke – ligesom den potentielle udvikling af Akia til 1.920 boliger heller ikke indgår. Disse projekter kan evt. hænge sammen.



Foto 24: Krydset Asummiunut/Emiliap Aqq. set fra Asummiunut mod syd.



Foto 25: Emiliap Aqq. har ubetinget vigepligt – her set mod Asummiunut.



Foto 26: Oversigtsforhold er gode fra Emiliap Aqq. til højre mod Asummiunut nord.



Foto 27: Oversigtsforhold er acceptable fra Emiliap Aqq. til venstre mod Asummiunut syd.

6.1.2

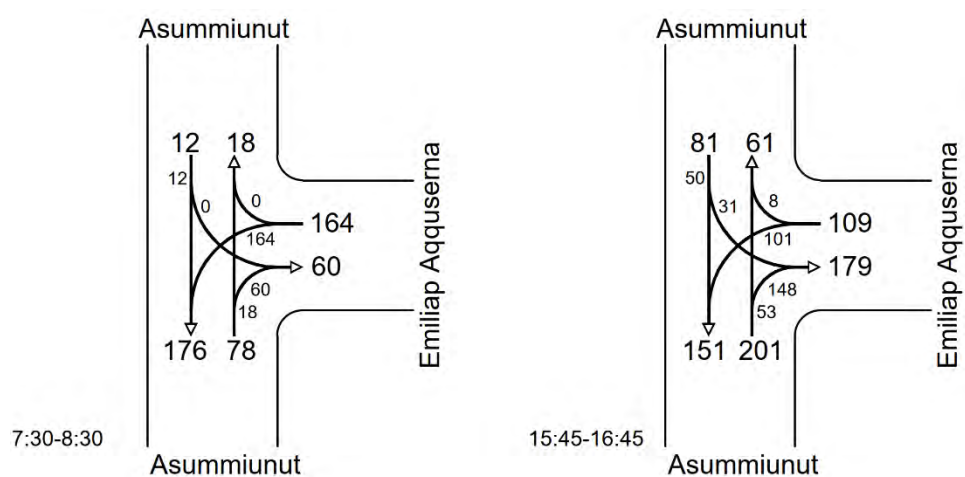
Uheld

Der foreligger ikke specifikke oplysninger om eventuelle uheld i krydset.

6.1.3

Tællinger

Der er foretaget krydstællinger onsdag d. 25. marts 2026 i tidsrummet kl. 7:00-9:00 og 15:00-17:30. Spidstimetrafikken kl. 7:30-8:30 og 15:45-16:45 er opgjort på Figur 38.



Figur 38: Talt trafik, morgen- og eftermiddagsspidstimer kl. 7:30-8:30 og 15:45-16:45 onsdag d. 25. marts 2026 i antal motorkøretøjer.

6.1.4 Kapacitetsberegninger, talt trafik

Resultaterne af kapacitetsberegningerne for den nuværende talte trafik med den nuværende krydsudformning, og en evt. ombygning til en rundkørsel eller et signal er vist i følgende Tabel 9.

Det ses, at med den nuværende udformning som et vigepligtsreguleret kryds er de gennemsnitsnitlige forsinkelser på 2-5 sekunder på de enkelte veje. Dette svarer godt til det observerede.

I tilfælde af en ombygning til en rundkørsel er den gennemsnitlige forsinkelse beregnet til 3-4 sekunder for alle veje. Begge udformninger medfører således næsten ingen forsinkelse.

I tilfælde af en ombygning til et signalreguleret kryds er den gennemsnitlige forsinkelse beregnet til at stige til 5-13 sekunder, svarende til en begyndende forsinkelse. Det ses også at belastningen og kølængderne er noget større ved en signalregulering.

Den samlede krydsforsinkelse er i alle tre udformninger relativ lille, med den bedste som vigepligtsregulering og rundkørsel og den dårligste som signalregulering.

	Talt trafik	Hverdag, morgen kl. 7:30:8:30			Hverdag, eftermiddag kl. 15:45-16:45		
		Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kølængde	Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kølængde
		-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.	-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.
Vigepligt	Asummiunut syd	0,06	3	1	0,15	3	1
	Asummiunut nord	0,01	2	0	0,06	3	1
	Emiliap Aqq.	0,18	5	1	0,15	5	1
	Samlet krydsforsinkelse	0,3 køretøjstimer			0,4 køretøjstimer		
Rundkørsel							
	Asummiunut syd	0,07	3	1	0,17	4	1
	Asummiunut nord	0,01	4	1	0,08	4	1
	Emiliap Aqq.	0,14	4	0	0,10	4	1
	Samlet krydsforsinkelse	0,3 køretøjstimer			0,4 køretøjstimer		
Signal							
	Asummiunut syd	0,19	11	2	0,28	7	3
	Asummiunut nord	0,02	10	1	0,08	5	2
	Emiliap Aqq.	0,20	7	3	0,25	13	3
	Samlet krydsforsinkelse	0,6 køretøjstimer			0,9 køretøjstimer		

Tabel 9: DanKap-kapacitetsberegninger for en hverdag, morgen og eftermiddag, af krydset Asummiunut/Emiliap Aqq.

6.1.5

Kapacitetsberegninger, fremskrevet og optimeret

I følgende Tabel 10 er resultaterne af kapacitetsberegninger vist ved en fremskrivning af trafikken med 300 % til/fra Akia (mellem Asummiunut syd og Emiliap Aqq.) og 50 % til/fra lufthavnen (mellem Asummiunut nord og Asummiunut syd). Resultaterne viser, at krydset med sin nuværende udformning som vigepligtregulering kan afvikle trafikken om morgenen, men at der forventes sammenbrud på Emiliap Aqq. om eftermiddagen med meget store forsinkelser og kølængder.

Den samlede krydsforsinkelse er om morgenen beregnet til 3,0 køretøjstimer og om eftermiddagen til 103,8 køretøjstimer. Forsinkelser, belastning og kølængder er større end med den talte trafik. Den nuværende krydsudformning vurderes således ikke at kunne afvikle den forudsatte trafikvækst.

Beregningerne viser, at en ombygning til en rundkørsel medfører en trafikafvikling med næsten ingen forsinkelse på 5-11 sekunder. Ved en ombygning til en rundkørsel viser beregningerne en samlet krydsforsinkelse på 1,8 køretøjstimer om morgenen og 3,3 køretøjstimer om eftermiddagen. En udformning som en rundkørsel kan således håndtere den forudsatte trafikvækst.

Signalreguleres krydset vil det samtidig være nødvendigt at etablere svingbaner på både Asummiunut nord, Asummiunut syd og Emiliap Aqq. for at få en acceptabel trafikafvikling. Med denne udformning er der beregnet gennemsnitlige forsinkelser på 1-29 sekunder. Ved en ombygning til et signalreguleret kryds med svingbaner viser beregningerne en samlet krydsforsinkelse på 1,7 køretøjstimer om morgenen og 2,9 køretøjstimer om eftermiddagen. En signalregulering af krydset kan således håndtere den forudsatte trafikvækst med marginalt lavere samlet krydsforsinkelse end ved en rundkørsel. Rundkørslen har dog en mere jævn fordeling af forsinkelsen på de tre adgangsveje.

	Fremskrevet trafik +300% til/fra Akia +50% til/fra lufthavnen	Hverdag, morgen kl. 7:30:8:30			Hverdag, eftermiddag kl. 15:45-16:45		
		Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse Sek./ktj.	Kølængde 5 %-fraktil, ktj.	Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse Sek./ktj.	Kølængde 5 %-fraktil, ktj.
Vigepligt	Asummiunut syd	0,22	4	1	0,54	6	4
	Asummiunut nord	0,01	2	0	0,33	10	2
	Emiliap Aqq.	0,74	15	9	1,42	799	75
	Samlet krydsforsinkelse	3,0 køretøjstimer			103,8 køretøjstimer		
Rundkørsel							
	Asummiunut syd	0,27	5	2	0,67	11	7
	Asummiunut nord	0,03	7	0	0,23	6	2
	Emiliap Aqq.	0,58	7	5	0,50	8	4
	Samlet krydsforsinkelse	1,8 køretøjstimer			3,3 køretøjstimer		
Signal							
	Asummiunut syd	0,72	27	7	0,86	28	19
	Asummiunut nord	0,04	12	1	1,39	780	58
	Emiliap Aqq.	0,71	13	11	0,85	43	16
	Samlet krydsforsinkelse	4,6 køretøjstimer			49,7 køretøjstimer		
Signal, svingbaner							
	Asummiunut syd, ligeud	0,08	14	1	0,13	11	2
	Asummiunut syd, højre	0,22	1	2	0,52	2	4
	Asummiunut nord, venstre	0,00	0	0	0,49	29	3
	Asummiunut nord, ligeud	0,06	14	1	0,15	11	2
	Emiliap Aqq., venstre	0,61	8	9	0,51	10	7
	Emiliap Aqq., højre	0,00	0	0	0,06	6	1
	Samlet krydsforsinkelse	1,7 køretøjstimer			2,9 køretøjstimer		

Tabel 10: DanKap-kapacitetsberegninger for en hverdag, morgen og eftermiddag, af krydset Asummiunut/Emiliap Aqq. med beregnet fremtidig trafik.

6.1.6

Løsningsmuligheder

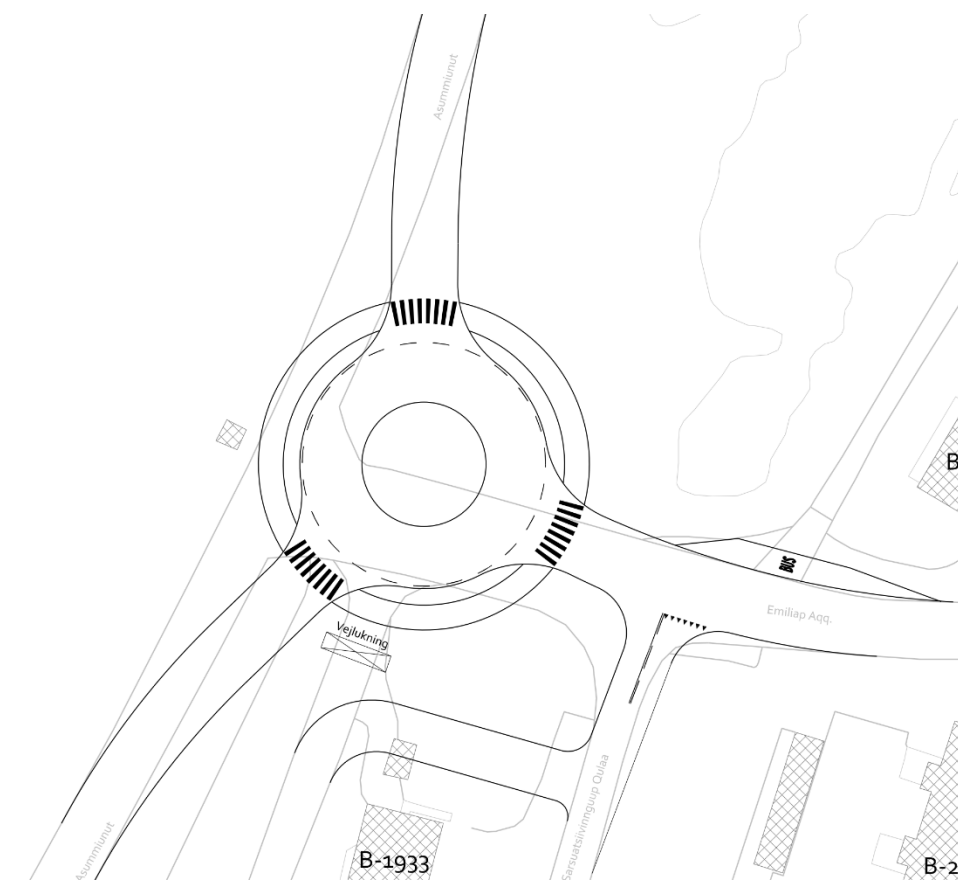
Kapacitetsberegningerne viser en god trafikafvikling i krydset med den nuværende udformning og trafik. På kort sigt foreslås det derfor at bevare den nuværende udformning som et vigepligtsreguleret T-kryds.

På længere sigt med byudvikling af Akia og deraf øget trafik viser beregningerne, at det vil være nødvendigt at ombygge krydset for at sikre en tilfredsstillende trafikafvikling til:

- Anlæg af rundkørsel
- Anlæg af signalanlæg med svingbaner

Anlæg af rundkørsel

Beregningerne med den fremtidige trafik viser, at der kan opnås en god trafikafvikling ved at ombygge krydset til en rundkørsel. Det vil på en god og enkel måde skabe overskuelige og forståelige vigepligtsforhold, samt den bedste trafikafvikling (se Figur 39). Som en del af forslaget foretages en omlægning af adgangsvejen Sarsuatsiivinnuup Qulaa til boligerne B-1930 til B-1937, så vejen ikke kommer ud midt i rundkørslen.



Figur 39: Forslag til ombygning af krydset til en rundkørsel.

Fordele:

- Overskuelige og forståelige vigepligtsforhold
- God og fremtidssikker trafikafvikling
- Få konfliktpunkter, dvs. en trafiksikker udformning
- Hjælper fodgængere med at give dem en tryk krydsning

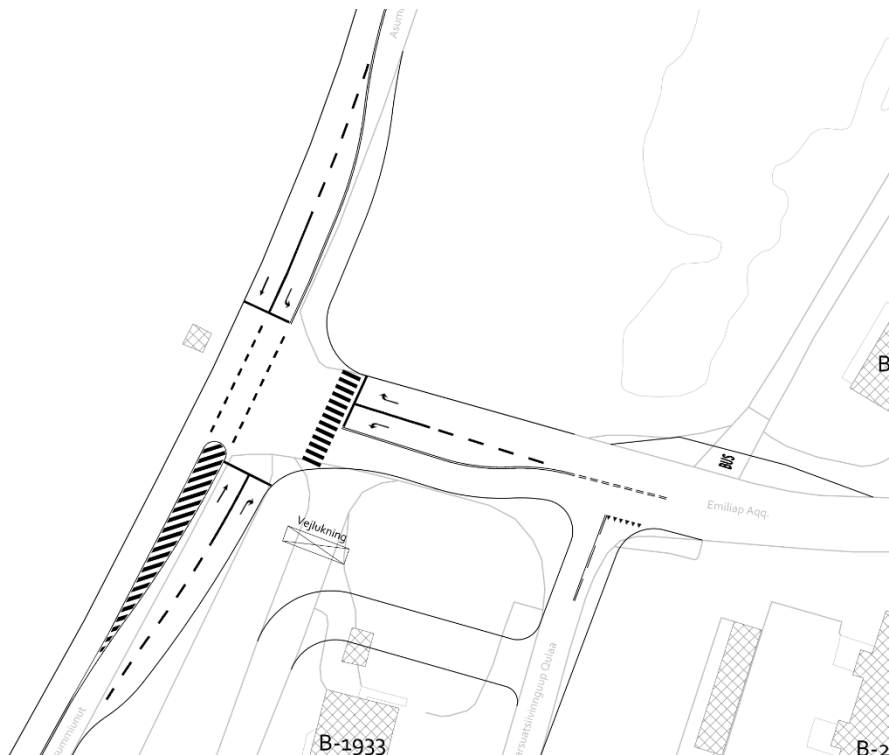
Ulemper:

- Store anlægsudgifter til ombygning

Signalregulering af kryds

Beregningerne med den fremtidige trafik viser, at der kan opnås en god trafikafvikling ved at signalregulere krydset, samtidig med at der etableres svingbaner. Der kan endvidere etableres svingpile, som prioriterer trafikken mellem Asummiunut syd og Emiliap Aqq. Denne mulighed er med til at fremtidssikre trafikafviklingen ved udbygningen af Akia.

Ved at signalregulere krydset kan trafikken afvikles mere trafiksikkert, idet den reguleres, så den skifter mellem de to retninger. Som en del af forslaget foretages en omlægning af adgangsvejen Sarsuatsiivinnuup Qulaa til boligerne B-1930 til B-1937, så vejen ikke kommer ud midt i krydset.



Figur 40: Forslag til signalregulering af krydset og etablering af svingbaner.

Fordele:

- Overskuelige og forståelige vigepligtsforhold
- God og fremtidssikker trafikafvikling
- Få konfliktpunkter, dvs. en trafiksikker udformning
- Hjælper fodgængere med at give dem en tryk krydsning

Ulemper:

- Anlægsudgifter til signalreguleringen og etablering af svingbaner
- Krydset er på et vindblæst sted ud mod havet, hvilket medfører en stor vindpåvirkning på signallanterne.
- Driftsudgifter til signalet

6.1.7

Anbefaling

Kapacitetsberegningerne viser en god trafikafvikling i krydset med den nuværende udformning og trafik. På kort sigt foreslås det derfor at bevare den nuværende udformning som et vigepligtsreguleret T-kryds.

På længere sigt med byudvikling af Akia og deraf øget trafik viser beregningerne, at det vil være nødvendigt at ombygge krydset for at sikre en tilfredsstillende trafikafvikling. Det anbefales at ombygge krydset til en rundkørsel, da den giver en god og sikker trafikafvikling.



Figur 41: Visualisering af den anbefalede udformning med ombygning til rundkørsel. Figuren er illustrativ, og der kan forekomme usikkerhed i detaljerne.

6.2

J.M. Jensenip Aqq./Aqqusinersuaq/Umiarsualivimmu

6.2.1

Besigtigelse

Der er tale om et vigepligtsreguleret T-kryds, hvor trafikken fra Umiarsualivimmu er pålagt vigepligten. Trafikken afvikles uden problemer i krydset i dag.

Oversigtsforhold er reduceret fra Umiarsualivimmu til venstre mod J.M. Jensenip Aqq. pga. vejens kurvede forløb. Yderligere kan aktiviteterne omkring havnen og tanken potentielt virke generende for at overskue den trafikale situation. Med dagens trafik er der dog ikke registreret særlige problemer. Oversigtsforhold er gode fra Umiarsualivimmu til højre mod Aqqusinersuaq.

Der var en forventning om mange lastbiler mellem havnen og lager for RAL/KNI. På den talte dag var dette ikke tilfældet. Der er dog noget lastbilstrafik på Umiarsualivimmu og ikke mindst en bus i rute. Trafikken er i dag på et niveau, hvor den tunge (og brede) trafik ikke medfører afviklingsproblemer på Umiarsualivimmu.

Der kører bus i rute på Umiarsualivimmu. Bussen foretager venstresving fra Aqqusinersuaq ind til Umiarsualivimmu og venstresving ud fra Umiarsualivimmu til J.M. Jensenip Aqq. Venstresving kan være vanskelige da de indeholder flere konfliktpunkter end højresving, hvilket potentielt medfører en dårlig trafikafvikling med større uheldsrisiko. Problemstillingen bliver større i takt med at trafikken igennem krydset stiger. Dette er særligt problematisk for store køretøjer, da de er længere og kører/accelererer langsommere. Det bør overvejes at ændre bussens betjening af Umiarsualivimmu, så det sker på "udturen" med højresving i stedet for på "hjemturen" med venstresving.



Foto 28: Krydset J.M. Jensenip Aqq./Aqqusinersuaq/Umiarsualivimmu, set fra J.M. Jensenip Aqq. mod nord.



Foto 29: Ubetinget vigepligt fra Umiarsualivimmu mod J.M. Jensenip Aqq. og Aqqusinersuaq.



Foto 30: Umiarsualivimmu mod havnen.



Foto 31: Oversigtsforhold er reduceret fra Umiarsualivimmu til venstre mod J.M. Jensenip Aqq. pga. vejens kurvede forløb.



Foto 32: Oversigtsforhold er gode fra Umiarsualivimmu til højre mod Aqqusinersuaq.

6.2.2

Uheld

Der foreligger ikke specifikke oplysninger om eventuelle uheld i krydset.

6.2.3

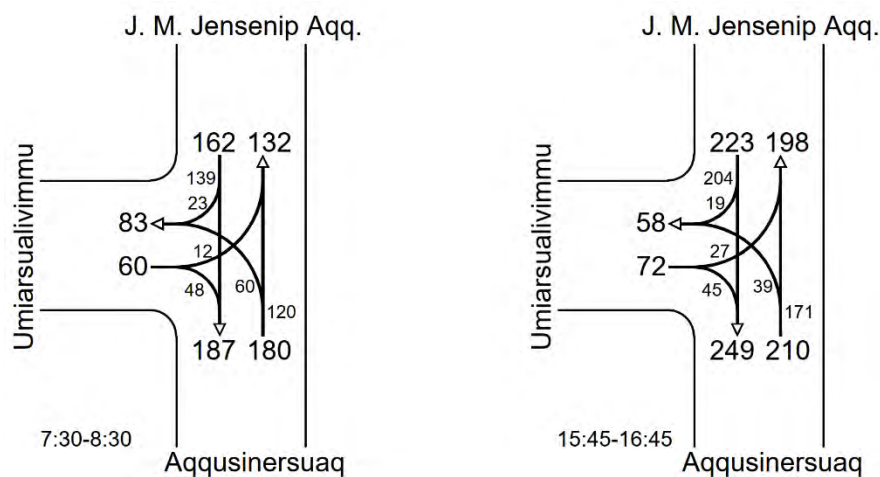
Tællinger

Der er foretaget krydstællinger onsdag d. 25. marts 2026 i tidsrummet kl. 7:00-9:00 og 15:00-17:30. Spidstimetrafikken kl. 7:30-8:30 og 15:45-16:45 er opgjort på Figur 42.

Der var ikke en udpræget stor lastbilstrafik på Umiarsualivimmu (lastbiler /busser udgjorde 8 % af trafikken) – naturligt som følge af havnetrafikken. Det er dog større end den generelle gennemsnitlige andel af lastbiler/busser på vejene i Sisimiut på omkring 5 %.

Der var en forventning om mange lastbiler mellem havnen og lager for RAL/KNL. På den talte dag var dette ikke tilfældet. I spidstimerne er der talt 5-10 lastbiler/busser på Umiarsualivimmu – flest om morgenen. Det svarer til at der i gennemsnit kommer en lastbil/bus cirka hvert 5. minut. Dette er ikke meget.

Der er dog noget lastbilstrafik på Umiarsualivimmu og ikke mindst en bus i rute. Trafikken er i dag på et niveau, hvor den tunge (og brede) trafik ikke medfører afviklingsproblemer på Umiarsualivimmu.



Figur 42: Talt trafik, morgen- og eftermiddagsspidstimer kl. 7:30-8:30 og 15:45-16:45 onsdag d. 25. marts 2026 i antal motorkøretøjer.

6.2.4 Kapacitetsberegninger, talt trafik

Resultaterne af kapacitetsberegningerne for den nuværende talte trafik med den nuværende krydsudformning, og en evt. ombygning til en rundkørsel eller et signal er vist i følgende Tabel 11.

Det ses, at med den nuværende udformning som et vigepligtsreguleret kryds er de gennemsnitsnitlige forsinkelser på 3-6 sekunder på de enkelte veje. Dette svarer godt til det observerede.

I tilfælde af en ombygning til en rundkørsel er den gennemsnitlige forsinkelse beregnet til 3-4 sekunder for alle veje. Begge udformninger medfører således næsten ingen forsinkelse.

I tilfælde af en ombygning til et signalreguleret kryds er den gennemsnitlige forsinkelse beregnet til at stige til 7-12 sekunder. En signalregulering medfører således større gennemsnitlige forsinkelser og længere maksimale kødannelser.

Den samlede krydsforsinkelse er for alle tre udformninger lave – lavest for vigepligt og rundkørsel og højest for signalregulering.

Alle tre krydsudformninger vurderes at være acceptable i forhold til en god trafikafvikling.

	Talt trafik	Hverdag, morgen kl. 7:30:8:30			Hverdag, eftermiddag kl. 15:45-16:45		
		Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kø længde	Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kø længde
		-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.	-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.
Vigepligt	J.M. Jensenip Aqq.	0,11	3	1	0,14	3	1
	Aqqusinersuaq	0,13	3	1	0,14	3	1
	Umiarsualivimmu	0,08	5	1	0,11	6	1
	Samlet krydsforsinkelse	0,4 køretøjstimer			0,5 køretøjstimer		
Rundkørsel							
	J.M. Jensenip Aqq.	0,15	3	1	0,20	4	1
	Aqqusinersuaq	0,15	3	1	0,18	4	1
	Umiarsualivimmu	0,06	3	1	0,08	4	1
	Samlet krydsforsinkelse	0,4 køretøjstimer			0,5 køretøjstimer		
Signal							
	J.M. Jensenip Aqq.	0,19	7	3	0,25	7	4
	Aqqusinersuaq	0,19	7	3	0,22	7	4
	Umiarsualivimmu	0,16	12	2	0,18	12	2
	Samlet krydsforsinkelse	0,8 køretøjstimer			1,1 køretøjstimer		

Tabel 11: DanKap-kapacitetsberegninger for en hverdag, morgen og eftermiddag, af krydset J.M. Jensenip Aqq./Aqqusinersuaq/Umiarsualivimmu.

6.2.5 Kapacitetsberegninger, fremskrevet

I følgende Tabel 12 er resultaterne af kapacitetsberegninger vist ved en fremskrivning af trafikken med 50 %.

Resultaterne viser, at krydset med sin nuværende udformning kan afvikle den fremskrevne trafik uden nævneværdige afviklingsmæssige problemer.

Beregningerne viser, at hvis krydset ombygges til en rundkørsel vil der også være en god trafikafvikling.

En ombygning til en signalregulering af krydset viser en dårligere trafikafvikling, dog fortsat på et acceptabelt niveau.

Den samlede krydsforsinkelse er for alle tre udformninger lave – lavest for vigepligt og rundkørsel og højest for signalregulering.

Den nuværende krydsudformning kan således bevares i forhold til at skabe en god trafikafvikling. Det anbefales derfor at bevare den nuværende krydsudformning i forhold til at sikre en god fremtidig trafikafvikling.

	Fremskrevet trafik +50%	Hverdag, morgen kl. 7:30-8:30			Hverdag, eftermiddag kl. 15:45-16:45		
		Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse Sek./ktj.	Kø længde 5 %-fraktil, ktj.	Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse Sek./ktj.	Kø længde 5 %-fraktil, ktj.
Vigepligt	J.M. Jensenip Aqq.	0,16	3	1	0,21	3	1
	Aqqusinersuaq	0,20	3	1	0,22	3	1
	Umiarsualivimmu	0,14	7	1	0,21	9	1
	Samlet krydsforsinkelse	0,6 køretøjstimer			0,8 køretøjstimer		
Rundkørsel							
	J.M. Jensenip Aqq.	0,23	4	2	0,30	5	2
	Aqqusinersuaq	0,23	4	2	0,28	4	2
	Umiarsualivimmu	0,10	4	1	0,13	5	1
	Samlet krydsforsinkelse	0,7 køretøjstimer			1,0 køretøjstimer		
Signal							
	J.M. Jensenip Aqq.	0,26	6	4	0,34	6	5
	Aqqusinersuaq	0,42	10	5	0,36	7	5
	Umiarsualivimmu	0,30	15	3	0,33	16	3
	Samlet krydsforsinkelse	1,5 køretøjstimer			1,7 køretøjstimer		

Tabel 12: DanKap-kapacitetsberegninger for en hverdag, morgen og eftermiddag, af krydset J.M. Jensenip Aqq./Aqqusinersuaq/ Umiarsualivimmu med beregnet fremtidig trafik.

6.2.6 Løsningsmuligheder

Kapacitetsberegningerne viser en god trafikafvikling i krydset med den nuværende udformning ved både den nuværende og beregnede fremtidige trafik.

Der er derfor ikke opstillet løsningsforslag til krydsombygninger.

6.2.7 Anbefaling

Kapacitetsberegningerne viser en god trafikafvikling i krydset med den nuværende udformning ved både den nuværende og beregnede fremtidige trafik.

Det anbefales at bevare den nuværende udformning.

Der opnås ikke en væsentlig bedre trafikafvikling eller trafiksikkerhed ved en rundkørsel, og en signalregulering medfører større forsinkelse, hvorfor disse tiltag i første omgang er fravalgt.

6.3 Aqqusinersuaq/Glahnip Aqq.

6.3.1 Besigtigelse

Der er tale om et vigepligtsreguleret T-kryds, hvor trafikken fra Glahnip Aqq. er pålagt vigepligten. Trafikken afvikles generelt uden større problemer i krydset i dag. På tælledagen d. 25. marts 2026 var der nogle enkelte situationer, hvor der holdt 3-5 biler i kø på Glahnip Aqq. – både om morgenen og om eftermiddagen. Forsinkelserne er typisk lave på 10-20 sekunder med en enkelt situation på 40 sekunder.

Oversigtsforhold er udfordret fra Glahnip Aqq. til venstre mod Aqqusinersuaq nordvest. Den grå bygning (elforsyning for Sisimiut) på hjørnet mellem Glahnip Aqq. og Aqqusinersuaq betyder at man skal helt hen til vigelinjen og stoppe før oversigtsforholdene er acceptable. Så længe dette sker – er forholdene acceptable. Vejens kurvede forløb til venstre mod havnen er ikke optimalt men acceptabelt i forhold til anbefalingerne for oversigtsforhold (se Figur 43). Den grå bygning er således problematisk i forhold til at skabe de bedste oversigtsforhold – og bør med fordel flyttes. Det vurderes dog ikke muligt, da den indeholder vigtigt udstyr for elforsyningen i Sisimiut. Men i forhold til at trafikanterne har tilstrækkeligt oversigt ved vigelinjen er forholdene acceptable – også med den grå bygning.

Oversigtsforhold er gode fra Glahnip Aqq. til højre mod Aqqusinersuaq øst. Trafikken kan dog komme hurtigt ned ad bakken og overraske trafikanten fra Glahnip Aqq.



Figur 43: Anbefalet oversigtsareal på 75 m ved 40 km/h fra Glahnip Aqq. mod Aqqusinersuaq. Man kan fint se forbi den grå bygning når man holder ved vigelinjen.



Foto 33: Krydset Aqqusinersuaq/Glahnip Aqq. Bemærk i øvrigt at den grå bil holder ved vigelinje fra Glahnip Aqq. og fint ser forbi den grå bygning.



Foto 34: Ubetinget vigepligt fra Glahnip Aqq. mod Aqqusinersuaq.



Foto 35: Kortvarigt kø fra Glahnip Aqq. mod Aqqusinersuaq (ventetid op mod 40 sek.).
Foto er taget onsdag d. 25. marts kl. 16:08.



Foto 36: Oversigtsforhold er acceptable fra Glahnip Aqq. til venstre mod Aqqusinersuaq nordvest. Den grå bygning betyder at man skal helt hen til vigelinjen før oversigtsforholdene er acceptable. Vejens kurvede forløb er ikke optimalt men acceptabelt.



Foto 37: Oversigtsforhold er gode fra Glahnip Aqq. til højre mod Aqquinersuaq øst.

6.3.2

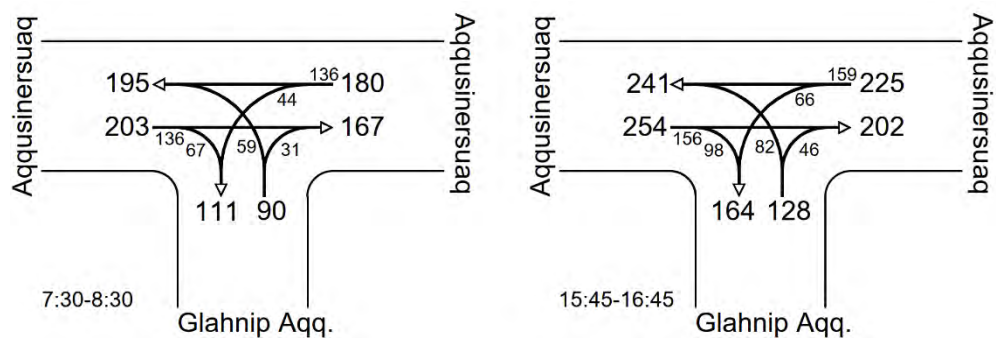
Uheld

Der foreligger ikke specifikke oplysninger om eventuelle uheld i krydset.

6.3.3

Tællinger

Der er foretaget krydstællinger onsdag d. 25. marts 2026 i tidsrummet kl. 7:00-9:00 og 15:00-17:30. Spidstimetrafikken kl. 7:30-8:30 og 15:45-16:45 er opgjort på Figur 44.



Figur 44: Talt trafik, morgen- og eftermiddagsspidstimer kl. 7:30-8:30 og 15:45-16:45 onsdag d. 25. marts 2026 i antal motorkøretøjer.

6.3.4 Kapacitetsberegninger, talt trafik

Resultaterne af kapacitetsberegningerne for den nuværende talte trafik med den nuværende krydsudformning, og en evt. ombygning til en rundkørsel eller et signal er vist i følgende Tabel 13.

Det ses, at med den nuværende udformning som et vigepligtsreguleret kryds er de gennemsnitsnitlige forsinkelser på 3-7 sekunder på de enkelte veje.

I tilfælde af en ombygning til en rundkørsel er den gennemsnitlige forsinkelse beregnet til 4 sekunder for alle veje. Begge udformninger medfører således næsten ingen forsinkelse.

I tilfælde af en ombygning til et signalreguleret kryds er den gennemsnitlige forsinkelse beregnet til at stige til 6-14 sekunder. En signalregulering medfører således større gennemsnitlige forsinkelser og længere maksimale kødannelser.

Den samlede krydsforsinkelse er for alle tre udformninger lave – lavest for vigepligt og rundkørsel og højest for signalregulering.

Alle tre krydsudformninger vurderes at være acceptable i forhold til en god trafikafvikling.

	Talt trafik	Hverdag, morgen kl. 7:30:8:30			Hverdag, eftermiddag kl. 15:45-16:45		
		Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kø længde	Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kø længde
		-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.	-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.
Vigepligt	Aqqusinersuaq nordvest	0,14	3	1	0,18	3	1
	Aqqusinersuaq øst	0,13	3	1	0,17	3	1
	Glahnip Aqq.	0,14	6	1	0,21	7	1
	Samlet krydsforsinkelse	0,5 køretøjstimer			0,7 køretøjstimer		
Rundkørsel	Aqqusinersuaq nordvest	0,18	4	1	0,23	4	2
	Aqqusinersuaq øst	0,16	4	1	0,21	4	1
	Glahnip Aqq.	0,09	4	1	0,13	4	1
	Samlet krydsforsinkelse	0,5 køretøjstimer			0,7 køretøjstimer		
Signal	Aqqusinersuaq nordvest	0,24	6	4	0,31	7	4
	Aqqusinersuaq øst	0,18	6	3	0,29	7	4
	Glahnip Aqq.	0,22	13	3	0,32	14	3
	Samlet krydsforsinkelse	1,0 køretøjstimer			1,4 køretøjstimer		

Tabel 13: DanKap-kapacitetsberegninger for en hverdag, morgen og eftermiddag, af krydset Aqqusinersuaq/Glahnip Aqq.

6.3.5 Kapacitetsberegninger, fremskrevet

I følgende Tabel 14 er resultaterne af kapacitetsberegninger vist ved en fremskrivning af trafikken med 50 %.

Resultaterne viser, at krydset med sin nuværende udformning kan afvikle den fremskrevne trafik uden nævneværdige afviklingsmæssige problemer. Den gennemsnitlige forsinkelse er dog beregnet til at stige fra 7 til 14 sekunder på Glahnip Aqq. om eftermiddagen.

Beregningerne viser, at hvis krydset ombygges til en rundkørsel vil der også være en god trafikafvikling med gennemsnitlige forsinkelser på alle veje på 4-5 sekunder. En rundkørsel er således lidt bedre til at afvikle trafikken.

En ombygning til en signalregulering af krydset viser en dårligere trafikafvikling, dog fortsat på et acceptabelt niveau. Belastningen på de enkelte vejgrene er steget til et niveau, hvor det bør overvejes at etablere svingbaner på Aqqusinersuaq øst og Glahnip Aqq.

Den samlede krydsforsinkelse er for alle tre udformninger lave – lavest for vigepligt og rundkørsel og højest for signalregulering. Rundkørslen er marginalt bedst, selvom den pålægger den ligeud kørende trafik på Aqqusinersuaq en forsinkelse.

Den nuværende krydsudformning kan således bevares i forhold til at skabe en god trafikafvikling. Det anbefales derfor at bevare den nuværende krydsudformning i forhold til at sikre en god fremtidig trafikafvikling.

	Fremskrevet trafik +50%	Hverdag, morgen kl. 7:30:8:30			Hverdag, eftermiddag kl. 15:45-16:45		
		Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kø længde	Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kø længde
		-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.	-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.
Vigepligt	Aqqusinersuaq nordvest	0,21	3	1	0,27	3	2
	Aqqusinersuaq øst	0,20	3	1	0,27	4	2
	Glahnip Aqq.	0,26	9	2	0,42	14	3
	Samlet krydsforsinkelse	0,9 køretøjstimer			1,5 køretøjstimer		
Rundkørsel							
	Aqqusinersuaq nordvest	0,28	5	2	0,36	5	2
	Aqqusinersuaq øst	0,25	4	2	0,33	5	2
	Glahnip Aqq.	0,14	4	1	0,20	5	1
	Samlet krydsforsinkelse	0,9 køretøjstimer			1,3 køretøjstimer		
Signal							
	Aqqusinersuaq nordvest	0,37	7	5	0,44	8	6
	Aqqusinersuaq øst	0,34	7	4	0,66	18	7
	Glahnip Aqq.	0,33	14	3	0,53	19	5
	Samlet krydsforsinkelse	1,7 køretøjstimer			3,5 køretøjstimer		

Tabel 14: DanKap-kapacitetsberegninger for en hverdag, morgen og eftermiddag, af krydset Aqqusinersuaq/Glahnip Aqq. med beregnet fremtidig trafik.

6.3.6 Løsningsmuligheder

Kapacitetsberegningerne viser en god trafikafvikling i krydset med den nuværende udformning ved både den nuværende og beregnede fremtidige trafik.

Der er derfor ikke opstillet løsningsforslag til krydsombygninger.

6.3.7 Anbefaling

Kapacitetsberegningerne viser en god trafikafvikling i krydset med den nuværende udformning ved både den nuværende og beregnede fremtidige trafik. Flytning af den grå bygning (elforsyning for Sisimiut) vil forbedre oversigtsforholdene for trafikanter som kører hen mod krydset. Bygningen indeholder vigtigt udstyr for elforsyningen i Sisimiut, hvorfor den bevares. Det forudsættes, at man skal helt hen til vigelinjen og stoppe før oversigtsforholdene er acceptable. Så længe dette sker – er forholdene acceptable.

Det anbefales at bevare den nuværende udformning.

Der opnås ikke en væsentlig bedre trafikafvikling eller trafiksikkerhed ved en rundkørsel og en signalregulering medfører større forsinkelse, hvorfor disse tiltag i første omgang er fravalgt.

6.4

Aqqusinersuaq/Kaaleeqqap Aqq.

6.4.1

Besigtigelse

Krydset Aqqusinersuaq/Kaaleeqqap Aqq. er et vigepligtsreguleret T-kryds, hvor trafikken fra Kaaleeqqap Aqq. er pålagt vigepligt.

Umiddelbart nord for krydset på Kaaleeqqap Aqq. ligger Pisiffik, der har parkeringsplads ud mod Kaaleeqqap Aqq.

Der er en god trafikafvikling i krydset med kun lidt kødannelser på Kaaleeqqap Aqq. Det er sjældent at der holder mere end en bil i kø – og meget sjældent at der holder tre eller flere biler i kø (se Foto 42). Kødannelser afvikles med lille forsinkelse.

Der er risiko for tilbagestuvning forbi indkørslen til Pisiffik, hvis der holder mere end tre biler i kø på Kaaleeqqap Aqq. Dette problem er ikke observeret, men oplyst at det sker i enkelte situationer.

Biler holder ved siden af hinanden i køen.

Der er opsat en affaldsbeholder på et autoværn i krydsets nordvestlige hjørne. Det er ikke direkte generende for oversigtsforholdene men kan være medvirkende til at forværre forholdene (Foto 40). Den kunne med fordel placeres et andet sted, hvor den ikke kan genere.



Foto 38: Krydset Aqqusinersuaq/Kaaleeqqap Aqq.



Foto 39: Oversigtsforhold er gode fra Kaaleeqqap Aqq. til venstre mod Aqqusinersuaq øst.



Foto 40: Oversigtsforhold er acceptable fra Kaaleeqqap Aqq. til højre mod Aqqusinersuaq vest. Affaldsbeholder opsat på autoværnet generer ikke direkte i forhold til oversigten når man holder helt fremme ved vigelinjen. Men den kunne alligevel med fordel placeres et andet sted hvor den ikke kan genere.



Foto 41: Kaaleeqqap Aqq. er så bred at to biler kan holde ved siden af hinanden. Dette medfører en øget uheldsrisiko. Trafikanten i den sorte bil kan fx ikke orientere sig i forhold til trafikken fra venstre da den hvide bil skygger for oversigten. Tilsvarende har den hvide bil svært ved at se til højre, hvis den ikke kører langt frem. Foto er torsdag d. 26. marts 2026 kl. 15:27.



Foto 42: Tre biler i kø på Kaaleeqqap Aqq. Det er sjældent at der holder mere end en bil i kø – og meget sjældent at der holder tre eller flere biler i kø. Hvis der holder mere end tre biler i kø spærres adgang til parkeringspladsen for Pisiffik. Foto er torsdag d. 26. marts 2026 kl. 15:50.

6.4.2

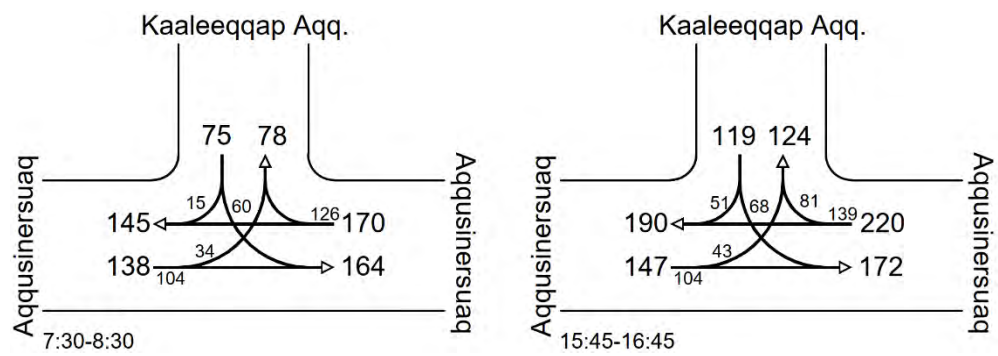
Uheld

Der foreligger ikke specifikke oplysninger om eventuelle uheld i krydset.

6.4.3

Tællinger

Der er foretaget krydstællinger onsdag d. 25. marts 2026 i tidsrummet kl. 7:00-9:00 og 15:00-17:30. Spidstimetrafikken kl. 7:30-8:30 og 15:45-16:45 er opgjort på Figur 45.



Figur 45: Talt trafik, morgen- og eftermiddagsspidstimer kl. 7:30-8:30 og 15:45-16:45 onsdag d. 25. marts 2026 i antal motorkøretøjer.

6.4.4 Kapacitetsberegninger, talt trafik

Resultaterne af kapacitetsberegningerne for den nuværende talte trafik med den nuværende krydsudformning, og en evt. ombygning til en rundkørsel eller et signal er vist i følgende Tabel 15.

Det ses, at med den nuværende udformning som et vigepligtsreguleret kryds er de gennemsnitsnitlige forsinkelser på 3-6 sekunder på de enkelte veje.

I tilfælde af en ombygning til en rundkørsel er den gennemsnitlige forsinkelse beregnet til 4 sekunder for alle veje. Begge udformninger medfører således næsten ingen forsinkelse.

I tilfælde af en ombygning til et signalreguleret kryds er den gennemsnitlige forsinkelse beregnet til at stige til 6-13 sekunder. Risikoen for længere kødannelser på Kaaleeqqap Aqq. som kan spærre for adgangen til Pisiffik øges ved en signalregulering, idet de beregnede kølængder øges til 3 biler. En signalregulering medfører således større gennemsnitlige forsinkelser og længere maksimale kødannelser.

Den samlede krydsforsinkelse er for alle tre udformninger lave – lavest for vigepligt og rundkørsel og højest for signalregulering.

Alle tre krydsudformninger vurderes at være acceptable i forhold til en god trafikafvikling.

	Talt trafik	Hverdag, morgen kl. 7:30:8:30			Hverdag, eftermiddag kl. 15:45-16:45		
		Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kølængde	Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kølængde
		-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.	-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.
Vigepligt	Aqqusinersuaq øst	0,12	3	1	0,15	3	1
	Aqqusinersuaq vest	0,09	3	1	0,11	3	1
	Kaaleeqqap Aqq.	0,11	6	1	0,17	6	1
	Samlet krydsforsinkelse	0,4 køretøjstimer			0,5 køretøjstimer		
Rundkørsel							
	Aqqusinersuaq øst	0,15	4	1	0,19	4	1
	Aqqusinersuaq vest	0,12	4	1	0,13	4	1
	Kaaleeqqap Aqq.	0,07	4	1	0,11	4	1
	Samlet krydsforsinkelse	0,4 køretøjstimer			0,5 køretøjstimer		
Signal							
	Aqqusinersuaq øst	0,20	6	3	0,28	7	4
	Aqqusinersuaq vest	0,14	6	3	0,16	6	3
	Kaaleeqqap Aqq.	0,17	13	2	0,27	13	3
	Samlet krydsforsinkelse	0,8 køretøjstimer			1,1 køretøjstimer		

Tabel 15: DanKap-kapacitetsberegninger for en hverdag, morgen og eftermiddag, af krydset Aqqusinersuaq/Kaaleeqqap Aqq.

6.4.5 Kapacitetsberegninger, fremskrevet

I følgende Tabel 16 er resultaterne af kapacitetsberegninger vist ved en fremskrivning af trafikken med 50 %.

Resultaterne viser, at krydset med sin nuværende udformning kan afvikle den fremskrevne trafik uden nævneværdige afviklingsmæssige problemer. Risikoen for kødannelser på Kaaleeqqap Aqq. som kan spærre adgangen til Pisiffik øges dog.

Beregningerne viser, at hvis krydset ombygges til en rundkørsel vil der også være en god trafikafvikling.

En ombygning til en signalregulering af krydset viser en dårligere trafikafvikling, dog fortsat på et acceptabelt niveau. Risikoen for længere kødannelser på Kaaleeqqap Aqq. som kan spærre adgangen til Pisiffik øges ved en signalregulering, idet de beregnede kølængder øges til 4 biler.

Den samlede krydsforsinkelse er for alle tre udformninger lave – lavest for vigepligt og rundkørsel og højest for signalregulering.

Den nuværende krydsudformning kan således bevares i forhold til at skabe en god trafikafvikling. Det anbefales derfor at bevare den nuværende krydsudformning i forhold til at sikre en god fremtidig trafikafvikling.

	Fremskrevet trafik +50%	Hverdag, morgen kl. 7:30:8:30			Hverdag, eftermiddag kl. 15:45-16:45		
		Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kølængde	Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kølængde
		-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.	-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.
Vigepligt	Aqqusinersuaq øst	0,17	3	1	0,23	3	2
	Aqqusinersuaq vest	0,15	3	1	0,17	3	1
	Kaaleeqqap Aqq.	0,20	8	1	0,31	9	2
	Samlet krydsforsinkelse	0,6 køretøjstimer			1,0 køretøjstimer		
Rundkørsel							
	Aqqusinersuaq øst	0,23	4	2	0,30	5	2
	Aqqusinersuaq vest	0,19	4	1	0,20	4	1
	Kaaleeqqap Aqq.	0,11	4	1	0,18	5	1
	Samlet krydsforsinkelse	0,7 køretøjstimer			0,9 køretøjstimer		
Signal							
	Aqqusinersuaq øst	0,30	7	4	0,42	9	5
	Aqqusinersuaq vest	0,26	6	4	0,31	8	4
	Kaaleeqqap Aqq.	0,26	14	3	0,41	15	4
	Samlet krydsforsinkelse	1,3 køretøjstimer			2,0 køretøjstimer		

Tabel 16: DanKap-kapacitetsberegninger for en hverdag, morgen og eftermiddag, af krydset Aqqusinersuaq/Kaaleeqqap Aqq. med beregnet fremtidig trafik.

6.4.6

Løsningsmuligheder

Kapacitetsberegningerne viser en god trafikafvikling i krydset med den nuværende udformning ved både den nuværende og beregnede fremtidige trafik.

Der vurderes derfor ikke behov for at ombygge krydset på hverken kort eller langt sigt.

Oversigtsforholdene fra Kaaleeqqap Aqq. mod højre i retning af Aqqusinersuaq vest er acceptable. Der er opsat en affaldsbeholder på autoværnet ud mod Aqqusinersuaq. Affaldsbeholderen påvirker ikke direkte oversigten, når man holder helt fremme ved vigelinjen, men den kan alligevel med fordel placeres et andet sted for helt at undgå potentiel gene. Det foreslås derfor, at affaldsbeholderen flyttes, eksempelvis til Kaaleeqqap Aqq.

På sigt forventes stigende trafikmængder at øge risikoen for kødannelser på Kaaleeqqap Aqq., som kan strække sig forbi indkørslen til Pisiffik. Det kan derfor på længere sigt blive nødvendigt at flytte ind- og udkørslen til/fra Pisiffik længere væk fra Aqqusinersuaq (se Figur 46).



Figur 46: Flytning af indkørsel til/fra Pisiffik lidt længere væk fra Aqqusinersuaq og omstrukturering af parkeringsplan for Pisiffik.

6.4.7

Anbefaling

Kapacitetsberegningerne viser en god trafikafvikling i krydset med den nuværende udformning ved både den nuværende og beregnede fremtidige trafik.

For at forbedre oversigtsforholdene ved udkørsel fra Kaaleeqqap Aqq. anbefales det at flytte affaldsbeholderen på autoværnet ud mod Aqqusinersuaq til et andet sted hvor den ikke kan genere oversigtsforholdene, eksempelvis til Kaaleeqqap Aqq.

Der opnås ikke en væsentlig bedre trafikafvikling eller trafiksikkerhed ved en rundkørsel og en signalregulering medfører større forsinkelse, hvorfor disse tiltag i første omgang er fravalgt.

På sigt anbefales det at flytte ind- og udkørslen til/fra Pisiffik længere væk fra Aqqusinersuaq for at undgå kø forbi indkørslen.

6.5

Aqqusinersuaq/Guutaap Aqq.

6.5.1

Besigtigelse

Krydset Aqqusinersuaq/Guutaap Aqq. er et vigepligtsreguleret T-kryds, hvor trafikken fra Guutaap Aqq. er pålagt vigepligt.

Der er en god trafikafvikling i krydset med generelt korte kødannelser uden store forsinkelser. Selv omkring kl. 8:00, hvor skoleeleverne på Minngortuunnguup Atuarfia umiddelbart ved siden af krydset af møder, var der ikke lange kødannelser.

I krydsets tilfart fra Guutaap Aqq. er der opsat en blå E 15 *Vognbaner i kryds* tavle, der opfordrer til en situation, som forværrer oversigtsforholdene, hvor biler holder ved siden af hinanden. I forhold til trafikafviklingen vurderes det, at det er bedre og acceptabelt med lidt længere kødannelser og øgede forsinkelser, hvis det samtidig medfører en forbedret trafiksikkerhed. Guutaap Aqq. er relativ bred i krydset, så bilisterne vil formentlig stadig, men i mindre omfang, holde ved siden af hinanden i krydset.



Foto 43: Krydset Aqqusinersuaq/Guutaap Aqq.



Foto 44: Ubetinget vigepligt fra Guutaap Aqq. mod Aqqusinersuaq. Bemærk anvendelsen af den blå færdselstavle E 15 *Vognbaner i kryds* frarådes i vigepligtsregulerede kryds, da den kan opfordre til at to biler holder ved siden af hinanden i krydset. Der ligger et busstoppested i krydset på modsatte side af Guutaap Aqq.



Foto 45: Oversigtsforhold er gode fra Guutaap Aqq. til venstre mod Aqqusinersuaq vest.



Foto 46: Oversigtsforhold er reduceret fra Guutaap Aqq. til højre mod Aqqusinersuaq øst som følge af bakketop.

6.5.2

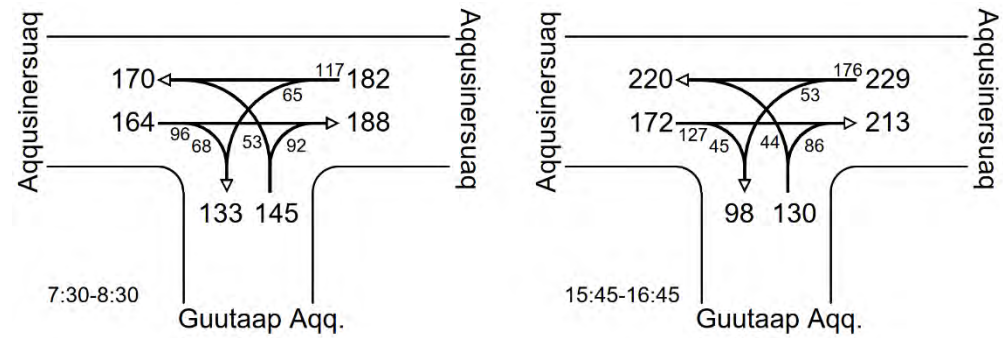
Uheld

Der foreligger ikke specifikke oplysninger om eventuelle uheld i krydset.

6.5.3

Tællinger

Der er foretaget krydstællinger onsdag d. 25. marts 2026 i tidsrummet kl. 7:00-9:00 og 15:00-17:30. Spidstimetrafikken kl. 7:30-8:30 og 15:45-16:45 er opgjort på Figur 47.



Figur 47: Talt trafik, morgen- og eftermiddagsspidstimer kl. 7:30-8:30 og 15:45-16:45 onsdag d. 25. marts 2026 i antal motorkøretøjer.

6.5.4 Kapacitetsberegninger, talt trafik

Resultaterne af kapacitetsberegningerne for den nuværende talte trafik med den nuværende krydsudformning, og en evt. ombygning til en rundkørsel eller et signal er vist i følgende Tabel 17.

Det ses, at med den nuværende udformning som et vigepligtsreguleret kryds er de gennemsnitsnitlige forsinkelser på 3-6 sekunder på de enkelte veje.

I tilfælde af en ombygning til en rundkørsel er den gennemsnitlige forsinkelse beregnet til 4 sekunder for alle veje. Begge udformninger medfører således næsten ingen forsinkelse.

I tilfælde af en ombygning til et signalreguleret kryds er den gennemsnitlige forsinkelse beregnet til at stige til 7-13 sekunder. En signalregulering medfører således større gennemsnitlige forsinkelser og længere maksimale kødannelser.

Den samlede krydsforsinkelse er for alle tre udformninger lave – lavest for vigepligt og rundkørsel og højest for signalregulering.

Alle tre krydsudformninger vurderes at være acceptable i forhold til en god trafikafvikling.

	Talt trafik	Hverdag, morgen kl. 7:30:8:30			Hverdag, eftermiddag kl. 15:45-16:45		
		Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kø længde	Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kø længde
		-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.	-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.
Vigepligt	Aqqusinersuaq vest	0,12	3	1	0,12	3	1
	Aqqusinersuaq øst	0,13	3	1	0,16	3	1
	Guutaap Aqq.	0,19	6	1	0,18	6	1
	Samlet krydsforsinkelse	0,5 køretøjstimer			0,5 køretøjstimer		
Rundkørsel							
	Aqqusinersuaq vest	0,15	4	1	0,15	4	1
	Aqqusinersuaq øst	0,16	4	1	0,20	4	1
	Guutaap Aqq.	0,13	4	1	0,12	4	1
	Samlet krydsforsinkelse	0,5 køretøjstimer			0,6 køretøjstimer		
Signal							
	Aqqusinersuaq vest	0,25	9	3	0,22	7	3
	Aqqusinersuaq øst	0,29	9	4	0,30	8	4
	Guutaap Aqq.	0,29	11	3	0,30	13	3
	Samlet krydsforsinkelse	1,3 køretøjstimer			1,3 køretøjstimer		

Tabel 17: DanKap-kapacitetsberegninger for en hverdag, morgen og eftermiddag, af krydset Aqqusinersuaq/Guutaap Aqq.

6.5.5 Kapacitetsberegninger, fremskrevet

I følgende Tabel 18 er resultaterne af kapacitetsberegninger vist ved en fremskrivning af trafikken med 50 %.

Resultaterne viser, at krydset med sin nuværende udformning kan afvikle den fremskrevne trafik uden nævneværdige afviklingsmæssige problemer.

Beregningerne viser, at hvis krydset ombygges til en rundkørsel vil der også være en god trafikafvikling.

En ombygning til en signalregulering af krydset viser en dårligere trafikafvikling, dog fortsat på et acceptabelt niveau. Beregningen viser maksimale kølængder på 4-6 biler – dette er markant længere end ved den nuværende udformning som vigepligtsreguleret eller ved ombygning til en rundkørsel – men ikke i sig selv et større problem.

Den samlede krydsforsinkelse er for alle tre udformninger lave – lavest for vigepligt og rundkørsel og højest for signalregulering.

Den nuværende krydsudformning kan således bevares i forhold til at skabe en god trafikafvikling. Det anbefales derfor at bevare den nuværende krydsudformning i forhold til at sikre en god fremtidig trafikafvikling.

	Fremskrevet trafik +50%	Hverdag, morgen kl. 7:30:8:30			Hverdag, eftermiddag kl. 15:45-16:45		
		Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kølængde	Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kølængde
		-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.	-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.
Vigepligt	Aqqusinersuaq vest	0,18	3	1	0,17	3	1
	Aqqusinersuaq øst	0,21	4	1	0,24	3	2
	Guutaap Aqq.	0,33	8	2	0,32	9	2
	Samlet krydsforsinkelse	1,0 køretøjstimer			1,0 køretøjstimer		
Rundkørsel							
	Aqqusinersuaq vest	0,23	4	2	0,23	4	2
	Aqqusinersuaq øst	0,25	4	2	0,31	5	2
	Guutaap Aqq.	0,21	4	1	0,20	5	1
	Samlet krydsforsinkelse	0,9 køretøjstimer			1,0 køretøjstimer		
Signal							
	Aqqusinersuaq vest	0,34	8	4	0,33	8	5
	Aqqusinersuaq øst	0,56	16	6	0,46	10	6
	Guutaap Aqq.	0,50	16	5	0,45	15	4
	Samlet krydsforsinkelse	2,7 køretøjstimer			2,3 køretøjstimer		

Tabel 18: DanKap-kapacitetsberegninger for en hverdag morgen og eftermiddag af krydset Aqqusinersuaq/Guutaap Aqq. med beregnet fremtidig trafik.

6.5.6

Løsningsmuligheder

Kapacitetsberegningerne viser en god trafikafvikling i krydset med den nuværende udformning ved både den nuværende og beregnede fremtidige trafik.

Der vurderes derfor ikke behov for at ombygge krydset på hverken kort eller langt sigt.

Kapacitetsberegningerne med den vigepligtsregulerede udformning som i dag er foretaget uden den skilte kanalisering (færdselstavle E 15 *Vognbaner i kryds*) på Guutaap Aqq.

Tavlen E 15 *Vognbaner i kryds* opfordrer biler til at holder ved siden af hinanden i to rækker i krydset – en række for de venstresvingende/ligeud kørende og en række til de højresvingende. Dette princip betyder at bilisterne får dårlige oversigtsforhold når bilerne holder i de to rækker og "skygger for hinanden".

I forhold til trafikafviklingen vurderes det, at det er bedre og acceptabelt med lidt længere kødannelser og øgede forsinkelser, hvis det samtidig medfører en forbedret trafiksikkerhed. Kapacitetsberegningerne viser en god trafikafviklingen uden kanalisering, hvorfor det vurderes uproblematisk at fjerne E 15 tavlen.

6.5.7

Anbefaling

Kapacitetsberegningerne viser en god trafikafvikling i krydset med den nuværende udformning ved både den nuværende og beregnede fremtidige trafik.

Det anbefales at bevare den nuværende udformning, dog anbefales det at fjerne færdselstavlen E 15 *Vognbaner i kryds* på Guutaap Aqq.

Der opnås ikke en væsentlig bedre trafikafvikling eller trafiksikkerhed ved en rundkørsel og en signalregulering medfører større forsinkelse, hvorfor disse tiltag i første omgang er fravalgt.

6.6

Aqqusinersuaq/Nalunnguarfimmut/Dorthe Lennertip Aqq.

6.6.1

Besigtigelse

Krydset Aqqusinersuaq/Nalunnguarfimmut/Dorthe Lennertip Aqq. er et vigepligtsreguleret firbenet kryds (F-kryds). Aqqusinersuaq er den primære vej mens trafikken fra Nalunnguarfimmut og Dorthe Lennertip Aqq. er pålagt vigepligt.

Der er i perioder en problematisk trafikafvikling i krydset, fordi trafikken fra de fire vejgrene i krydset medfører mange konflikter og kan skabe tvivl om, hvem der skal holde tilbage – og hvem der skal køre. Det er en problemstilling, der er blevet forværret efter åbning af det nye butikscenter med AKIKI, Burger King mv. og kan forventes at blive endnu værre, når udbygningen af sygehus med tandlæger mv. er færdigt. Samtidig færdes der mange fodgængere i krydset, som gør det vanskeligere at overskue situationen og dermed giver en dårligere trafikafvikling og øget uheldsrisiko.

I dag opstår der, særligt fra Nalunnguarfimmut, i korte perioder kø på 4-5 biler som giver nogen ventetid på 30-60 sekunder.

I krydsets tilfart fra Nalunnguarfimmut er der opsat en blå færdselstavle E 15 *Vognbaner i kryds*, der opfordrer til at biler holder ved siden af hinanden i to rækker i krydset – en række for de venstresvingende/ligeud kørende og en række til de højresvingende. Dette princip betyder at bilisterne får dårlige oversigtsforhold når bilerne holder i de to rækker og "skygger for hinanden".

I forhold til trafikafviklingen vurderes det, at det er bedre og acceptabelt med lidt længere kødannelser og øgede forsinkelser, hvis det samtidig medfører en forbedret trafiksikkerhed. Nalunnguarfimmut er dog relativ bred i krydset, så bilisterne vil formentlig stadig, men i mindre omfang, holde ved siden af hinanden i krydset.

Dorthe Lennertip Aqq. er en smal vej, der ikke tilgodeser dobbeltrettet trafik – særligt fordi der står en belysningsmast midt i vejen ved Anuni. Vejen bør udvides, masten flyttes og parkering foran butikken Anuni ud mod vejen bør forbydes.

På sydsiden af bygningen med AKIKI og Burger King ud mod Aqqusinersuaq bruges arealet i noget omfang til taxaer. Det er endvidere et ønske om, at der også skal være mulighed for salgsboder her.



Foto 47: Krydset Aqqusinersuaq/Nalunnguarfimmut/Dorthe Lennertip Aqq. Meget trafik og mange konfliktpunkter skaber i perioder en problematisk trafikafvikling.

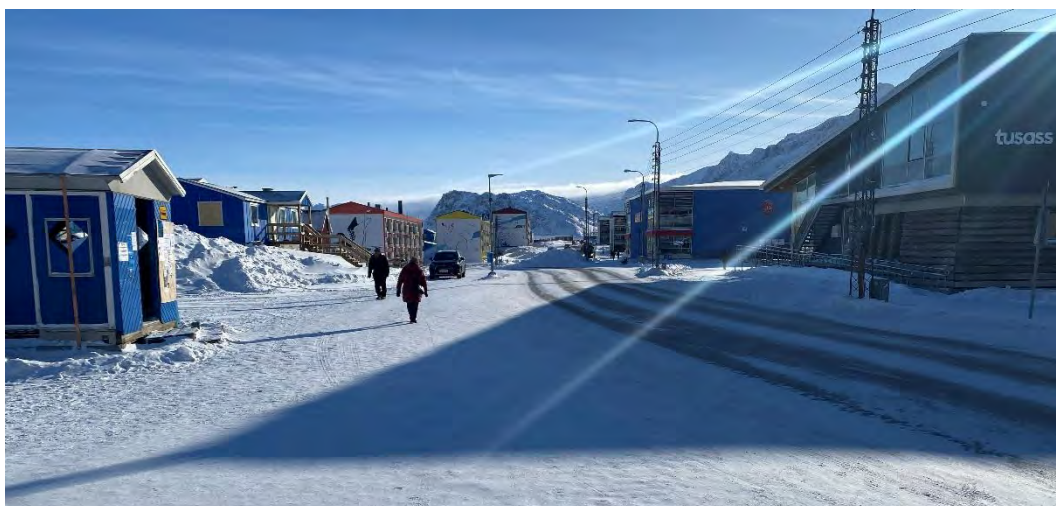


Foto 48: Oversigtsforhold er gode fra Dorthe Lennertip Aqq. til venstre mod Aqqusinersuaq øst.



Foto 49: Oversigtsforhold er gode fra Dorthe Lennertip Aqq. til højre mod Aqqusinersuaq vest.



Foto 50: Dorthe Lennertip Aqq. er smal mellem parkeringsplads og Anuni. Belysningsmast står "midt i vejen".



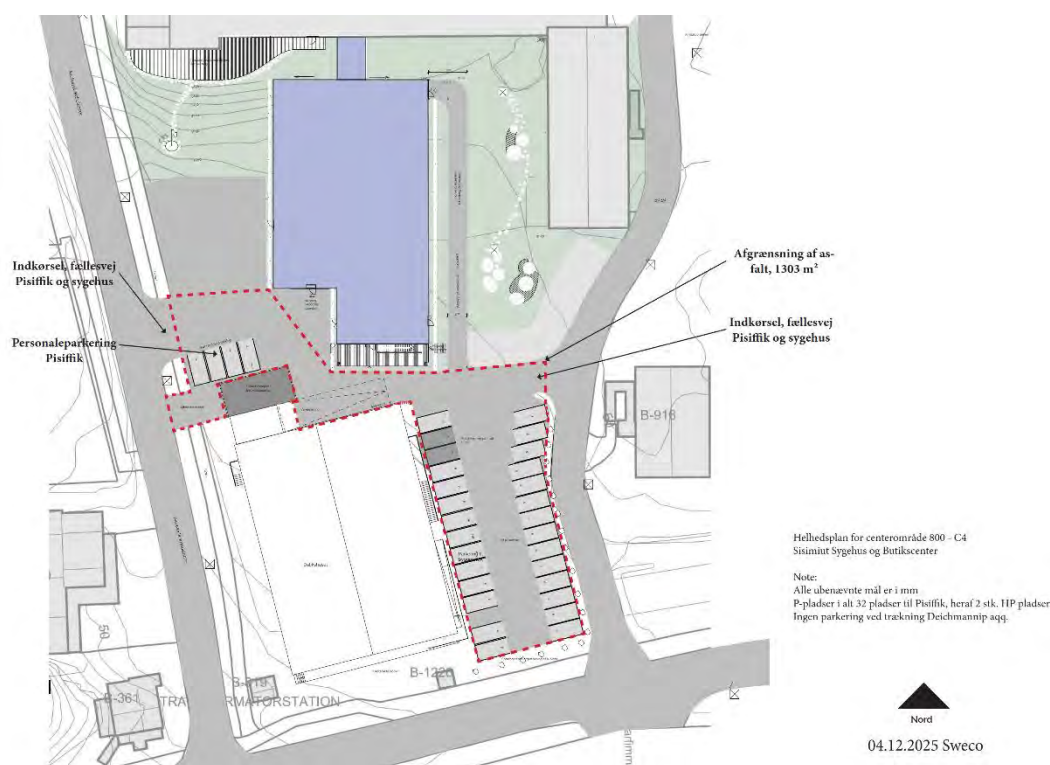
Foto 51: Nalunnguarfimmut med ubetinget vigepligt og kanalisering.



Foto 52: Oversigtsforhold er gode fra Nalunnguarfimmut til venstre mod Aqqusinersuaq vest.



Foto 53: Oversigtsforhold er gode fra Nalunnguarfimmur til højre mod Aqqusinersuaq øst.



Figur 48: Helhedsplan for centerområde 800 – C4, Sweco 4. december 2025.

6.6.2

Uheld

Firbenede vigepligtsregulerede kryds har erfaringsmæssigt generelt en højere uheldsrisiko. Det skyldes, at der er mange konflikter i denne krydstype, og at det kan være vanskeligt at vurdere hvem der skal holde tilbage.

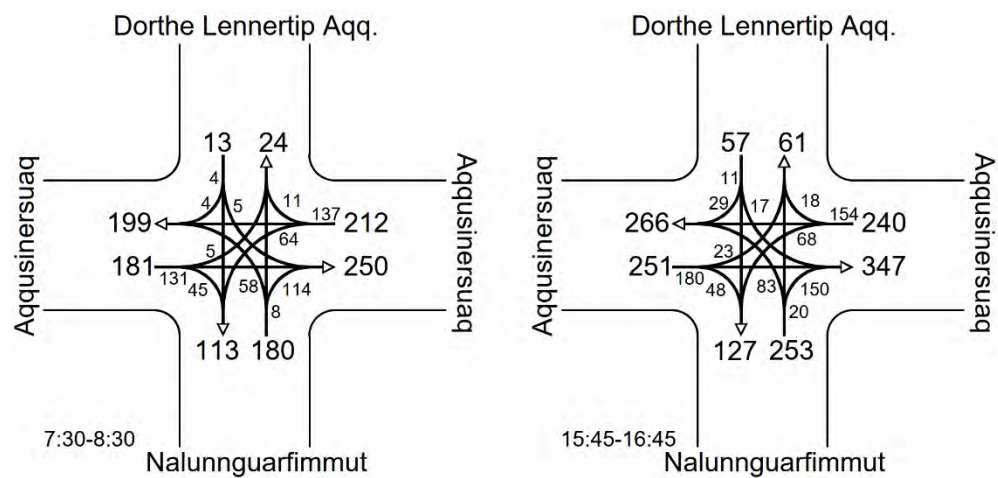
I takt med en øget trafik vil risikoen for konflikter stige og dermed potentielt øge risikoen for uheld.

Der foreligger ikke specifikke oplysninger om eventuelle uheld i krydset.

6.6.3

Tællinger

Der er foretaget krydstællinger onsdag d. 25. marts 2026 i tidsrummet kl. 7:00-9:00 og 15:00-17:30. Spidstimetrafikken kl. 7:30-8:30 og 15:45-16:45 er opgjort på Figur 49.



Figur 49: Talt trafik, morgen- og eftermiddagsspidstimer kl. 7:30-8:30 og 15:45-16:45 onsdag d. 25. marts 2026 i antal motorkøretøjer.

6.6.4 Kapacitetsberegninger, talt trafik

Resultaterne af kapacitetsberegningerne for den nuværende talte trafik med den nuværende krydsudformning, og en evt. ombygning til en rundkørsel eller et signal er vist i følgende Tabel 19.

Det ses, at med den nuværende udformning som et vigepligtsreguleret kryds er de gennemsnitsnitlige forsinkelser på 4-12 sekunder på de enkelte veje. De største forsinkelser er beregnet på Nalunnguarfimmud om eftermiddagen, hvor belastningen også er noget højere end for de andre veje. Dette svarer godt til det observerede, hvor der i spidstimen er perioder uden forsinkelse men også korte perioder med ventetid på 30-60 sekunder på Nalunnguarfimmud.

I tilfælde af en ombygning til en rundkørsel er den gennemsnitlige forsinkelse beregnet til 4-5 sekunder for alle veje. Rundkørslen medfører således en bedre trafikafvikling end den nuværende udformning som er vigepligtsreguleret.

I tilfælde af en ombygning til et signalreguleret kryds er den gennemsnitlige forsinkelse beregnet til at stige til 8-18 sekunder. En signalregulering medfører således større gennemsnitlige forsinkelser og længere maksimale kødannelser.

Den samlede krydsforsinkelse er for alle tre udformninger lave – lavest for rundkørslen, lidt større for vigepligt og højest for signalregulering.

Alle tre krydsudformninger vurderes at være acceptable i forhold til en god trafikafvikling.

	Talt trafik	Hverdag, morgen kl. 7:30:8:30			Hverdag, eftermiddag kl. 15:45-16:45		
		Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kø længde	Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kø længde
		-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.	-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.
Vigepligt	Aqqusinersuaq vest	0,15	4	1	0,23	4	2
	Aqqusinersuaq øst	0,19	4	1	0,22	4	1
	Nalunnguarfimmud	0,29	8	2	0,45	12	3
	Dorthe Lennertip Aqq.	0,03	8	0	0,11	9	1
	Samlet krydsforsinkelse	0,8 køretøjstimer			1,5 køretøjstimer		
Rundkørsel							
	Aqqusinersuaq vest	0,17	4	1	0,26	4	2
	Aqqusinersuaq øst	0,19	4	1	0,23	4	1
	Nalunnguarfimmud	0,18	4	1	0,26	5	2
	Dorthe Lennertip Aqq.	0,01	4	0	0,05	4	1
	Samlet krydsforsinkelse	0,7 køretøjstimer			1,0 køretøjstimer		
Signal							
	Aqqusinersuaq vest	0,35	11	4	0,56	15	6
	Aqqusinersuaq øst	0,47	13	4	0,61	18	5
	Nalunnguarfimmud	0,43	13	4	0,55	14	5
	Dorthe Lennertip Aqq.	0,03	8	1	0,10	8	1
	Samlet krydsforsinkelse	2,0 køretøjstimer			3,5 køretøjstimer		

Tabel 19: Resultat af DanKap-kapacitetsberegninger for en hverdag i morgen- og eftermiddagsspidstimen af krydset Aqqusinersuaq/Nalunnguarfimmud/Dorthe Lennertip Aqq.

6.6.5 Kapacitetsberegninger, fremskrevet

I følgende Tabel 20 er resultaterne af kapacitetsberegninger vist ved en fremskrivning af trafikken med 50 %.

Resultaterne viser, at krydset med sin nuværende udformning ikke kan afvikle den fremskrevne trafik om eftermiddagen. Der forventes at opstå store afviklingsproblemer på Nalunnguarfimmutter med gennemsnitlige forsinkelser på 82 sekunder og 17 biler i kø. Dette er ikke acceptabelt.

Beregningerne viser, at en ombygning af krydset til rundkørsel vil sikre en god trafikafvikling med gennemsnitlige forsinkelser på ca. 4–7 sekunder på alle tilkørsler. Rundkørslen giver dermed en væsentligt bedre trafikafvikling end den nuværende vigepligtsregulerede udformning. Samtidig medfører rundkørslen en lav samlet krydsforsinkelse på 1,2 køretøjstimer i morgenmyldretiden og 2,2 køretøjstimer i eftermiddagstimerne.

Ved en signalregulering af krydset vil det være nødvendigt samtidig at etablere svingbaner på Aqqusinersuaq øst, Aqqusinersuaq vest og Nalunnguarfimmutter for at sikre en acceptabel trafikafvikling. Med denne udformning er de gennemsnitlige forsinkelser beregnet til 9–21 sekunder. Beregningerne viser, at et signalreguleret kryds med svingbaner medfører en samlet krydsforsinkelse på 2,8 køretøjstimer i morgenmyldretiden og 4,7 køretøjstimer i eftermiddagstimerne. Signalreguleringen kan således håndtere den forudsatte trafikvækst.

En ombygning af krydset er derfor på sigt nødvendig – enten til en rundkørsel eller en signalregulering.

	Fremskrevet trafik +50%	Hverdag, morgen kl. 7:30:8:30			Hverdag, eftermiddag kl. 15:45-16:45		
		Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kø længde	Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kø længde
		-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.	-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.
Vigepligt	Aqqusinersuaq vest	0,23	4	2	0,35	5	2
	Aqqusinersuaq øst	0,29	5	2	0,35	5	2
	Nalunnguarfimmutter	0,52	15	4	0,93	82	17
	Dorthe Lennertip Aqq.	0,06	12	1	0,27	19	2
	Samlet krydsforsinkelse	1,9 køretøjstimer			9,8 køretøjstimer		
Rundkørsel							
	Aqqusinersuaq vest	0,26	5	2	0,40	6	3
	Aqqusinersuaq øst	0,30	5	2	0,40	7	3
	Nalunnguarfimmutter	0,28	5	2	0,43	7	3
	Dorthe Lennertip Aqq.	0,02	4	0	0,09	5	1
	Samlet krydsforsinkelse	1,2 køretøjstimer			2,2 køretøjstimer		
Signal							
	Aqqusinersuaq vest	0,50	13	6	0,72	11	11
	Aqqusinersuaq øst	1,18	373	55	2,14	2095	202
	Nalunnguarfimmutter	0,71	24	6	0,89	51	11
	Dorthe Lennertip Aqq.	0,04	9	1	0,14	12	3
	Samlet krydsforsinkelse	35,8 køretøjstimer			216,8 køretøjstimer		
Signal, svingbaner							
	Aqqusinersuaq vest, venstre	0,04	11	1	0,09	11	1
	Aqqusinersuaq vest, ligeud+højre	0,42	11	5	0,58	13	7
	Aqqusinersuaq øst, venstre	0,29	15	3	0,35	18	3
	Aqqusinersuaq øst, ligeud+højre	0,33	10	4	0,39	10	5
	Nalunnguarfimmutter, ligeud+venstre	0,28	11	3	0,54	21	4
	Nalunnguarfimmutter, højre	0,38	12	4	0,52	16	5
	Dorthe Lennertip Aqq.	0,04	9	1	0,18	11	2
	Samlet krydsforsinkelse	2,8 køretøjstimer			4,7 køretøjstimer		

Tabel 20: Resultat af DanKap-kapacitetsberegninger for en hverdag i morgen- og eftermiddagsspidsstimen af krydset Aqqusinersuaq/Nalunnguarfimmutter/Dorthe Lennertip Aqq. med beregnet fremtidig trafik.

6.6.6

Løsningsmulighed

Kapacitetsberegningerne viser en god trafikafvikling i krydset med den nuværende udformning og trafik. I kapacitetsberegningerne indgår dog ikke de trafiksikkerhedsmæssige problemer, krydset har som følge af, at de fire vejgrene i krydset medfører mange konflikter og kan skabe tvivl om hvem der skal holde tilbage – og hvem der skal køre.

Disse konflikter medfører i perioder også en problematisk trafikafvikling i krydset, hvor der særligt fra Nalunnguarfimmur i korte perioder kø på 4-5 biler, som giver nogen ventetid på 30-60 sekunder. Når udbygningen af sygehus med tandlæger mv. er færdigt, vil problemerne blive værre – også fra Dorthe Lennertip Aqq.

Fremskrivningen af trafikken viser at problemstillingen bliver forværret.

Kapacitetsberegningerne viser, at der vil ske sammenbrud i trafikken, og en ombygning af krydset på sigt derfor er nødvendig – enten til en rundkørsel eller en signalregulering. Der er set på følgende ændringer i krydset:

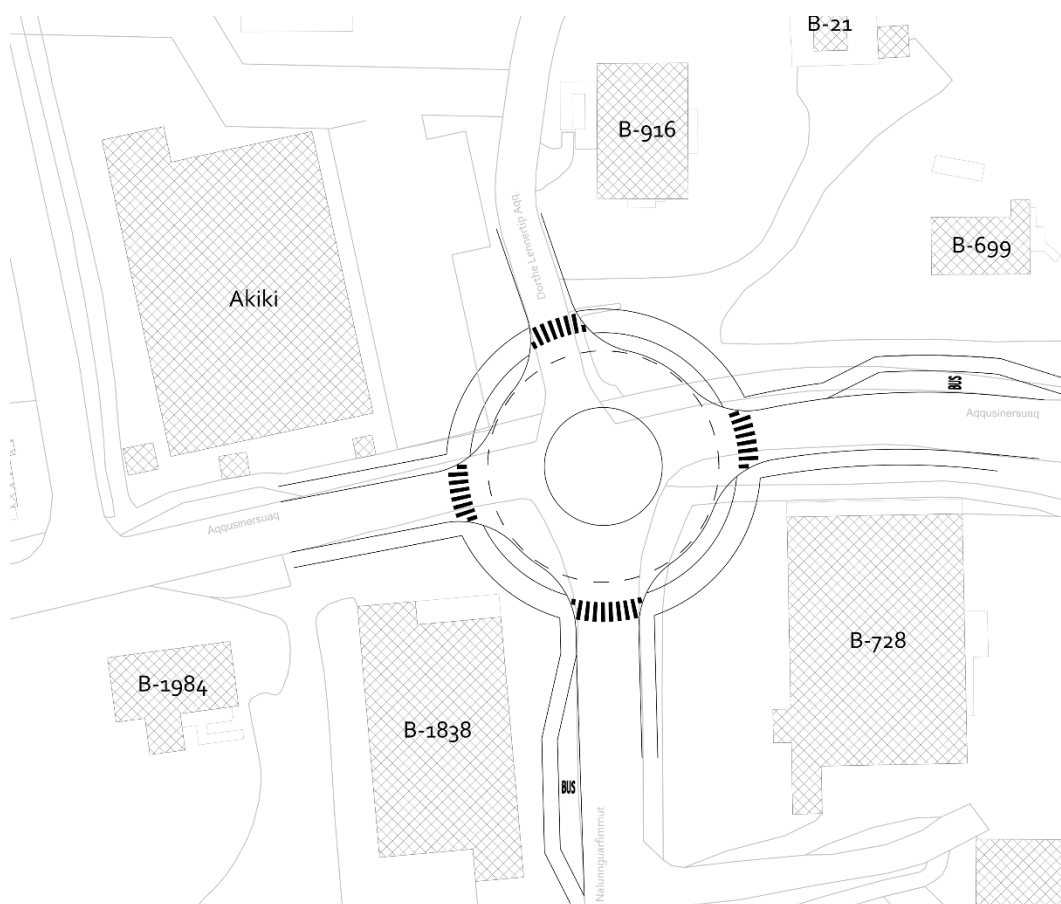
- Anlæg af rundkørsel
- Anlæg af signalanlæg med svingbaner
- Ensretning af Dorthe Lennertip Aqq. (kun indkørsel)

Udover en ombygning af krydset Aqqusinersuaq/Nalunnguarfimmur/Dorthe Lennertip Aqq. foreslås det også at omdanne Dorthe Lennertip Aqq., da vejen er smal og ikke tilgodeser dobbeltrettet trafik. Samtidig skal belysningsmasten, der står midt i vejen flyttes. Den kan med fordel placeres, så den både belyser vejen og parkeringspladsen for AKIKI og Burger King.

Endelig foreslås det at forbyde parkering foran butikken Anuni (B-916) ud mod vejen.

Kapacitetsberegningerne med den fremtidige trafik viser, at der kan opnås en god trafikafvikling ved at ombygge krydset til en rundkørsel.

Anlæg af rundkørslen inddrager en lille del af parkeringspladsen ved AKIKI og Burger King. Parkeringsanalysen viser dog at der altid er mange ledige parkeringsbåse på denne parkeringsplads.



Figur 50: Forslag til ombygning af krydset til en rundkørsel.

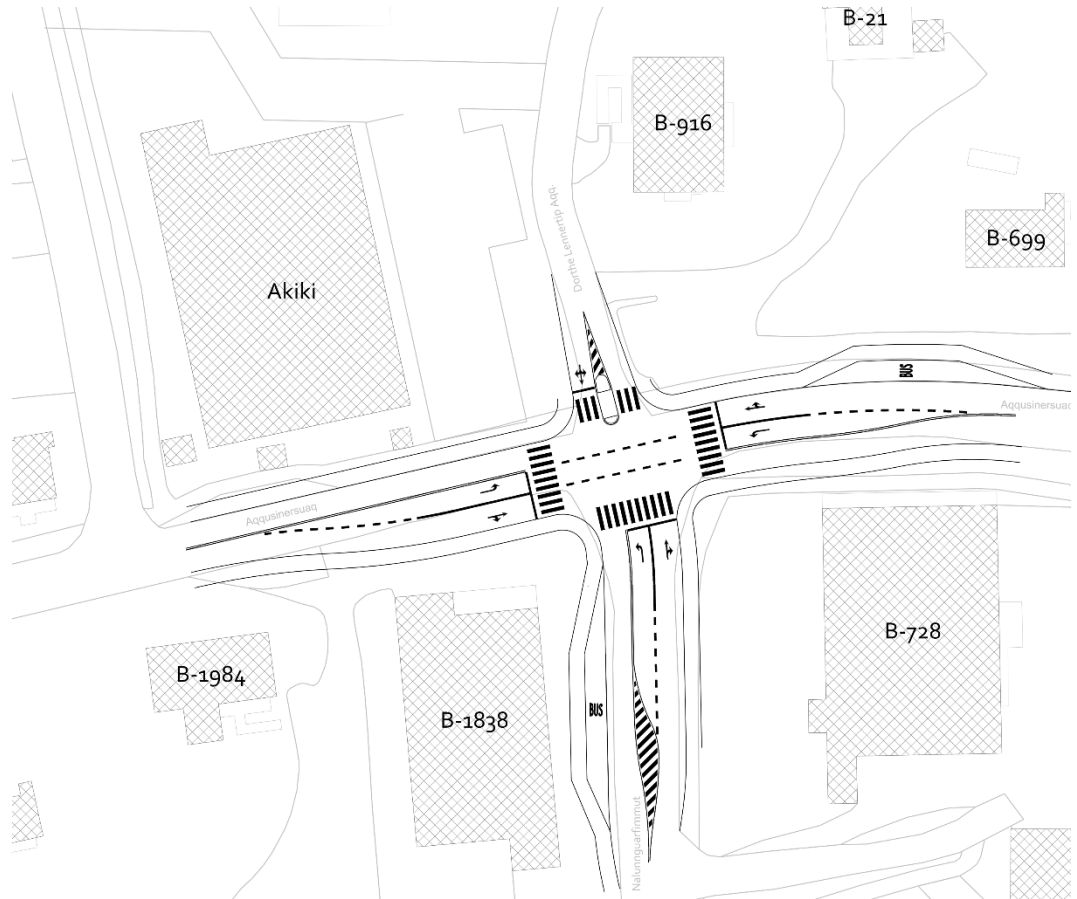
- Overskuelige og forståelige vigepligtsforhold
- God og fremtidssikker trafikafvikling
- Få konfliktpunkter, dvs. en trafiksikker udformning
- Hjælper fodgængere med at give dem en tryk krydsning

- Store anlægsudgifter til ombygning
- Reducerer parkeringspladsen for AKIKI og Burger King

Signalregulering af kryds

Kapacitetsberegningerne med den fremtidige trafik viser, at der kan opnås en god trafikafvikling ved at signalregulere krydset samtidig med at der etableres svingbaner.

Ved at signalregulere krydset kan trafikken afvikles mere trafiksikkert, idet den reguleres så den skifter mellem de to retninger.



Figur 51: Forslag til signalregulering af krydset og etablering af svingbaner.

Fordele:

- Overskuelige og forståelige vigepligtsforhold
- God og fremtidssikker trafikafvikling
- Få konfliktpunkter, dvs. en trafiksikker udformning
- Hjælper fodgængere med at give dem en tryk krydsning

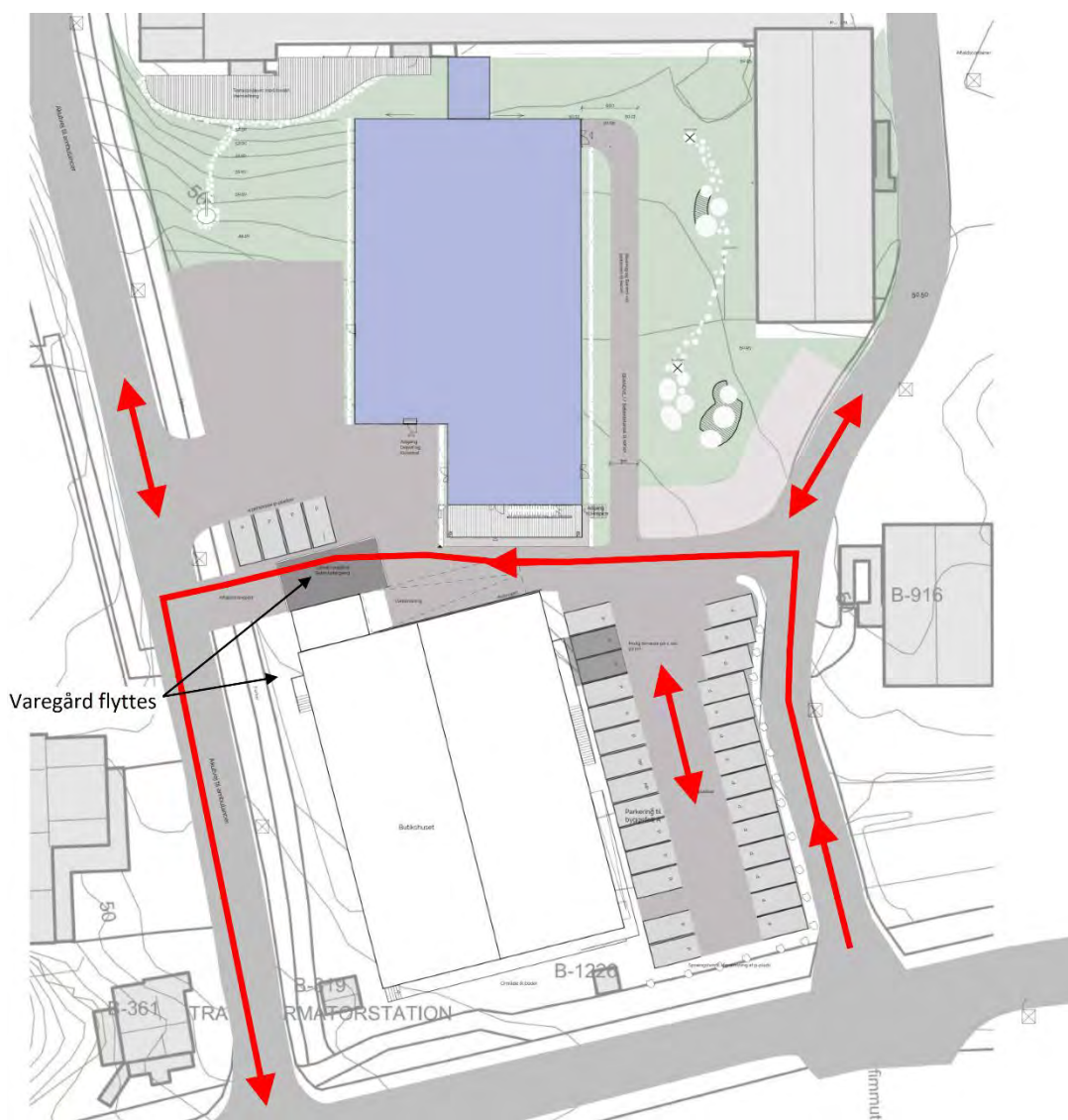
Ulemper:

- Anlægsudgifter til signalreguleringen og etablering af svingbaner
- Driftsudgifter til signalet

Ensretning af Dorthe Lennertip Aqq. (kun indkørsel)

Som et alternativ til en dyr ombygning af krydset Aqqusinersuaq/Nalunnguarfimmut/Dorthe Lennertip Aqq. kan krydset forenkles ved at ændre det fra et firbenet kryds (F-kryds) til et delvist trebenet kryds (T-kryds). Der vil således kun være mulighed for indkørsel på Dorthe Lennertip Aqq. fra Aqqusinersuaq. Udkørsel skal ske via en vej igennem den nuværende varegård til Deichmannip Aqq. Der er allerede en vejforbindelse igennem, men den er lidt trang. For at udkørsel fra Dorthe Lennertip Aqq. kan ske på en god måde, foreslås det at flytte en del af varegården (som minimum den til affald). Trafikken fra sygehuset kan også vælge at køre ud via den nuværende vej nord om sygehuset. Ambulancekørsel fra sygehuset vil blive generet af øget trafik på Deichmannip Aqq.

Ændringen af krydset Aqqusinersuaq/Nalunnguarfimmut/Dorthe Lennertip Aqq. betyder, at krydset er væsentlig mere overskueligt, og det medfører færre konflikter og tvivl om, hvem der skal holde tilbage – og hvem der skal køre.



Figur 52: Princip for ændring af krydset Aqqusinersuaq/Nalunnguarfimmut/Dorthe Lennertip Aqq. til et T-kryds, hvor udkørsel fra Dorthe Lennertip Aqq. sker via en vej igennem den nuværende varegård til Deichmannip Aqq.

Der er foretaget kapacitetsberegninger af krydset Aqqusinersuaq/Nalunnguarfimmud/Dorthe Lennertip Aqq. ved ensretning af Dorthe Lennertip Aqq. Resultatet fremgår af Tabel 21 Tabel 22.

Det ses, at ensretningen med vejlukning samlet set medfører en lidt bedre trafikafvikling, men at der fortsat er sammenbrud på Nalunnguarfimmud. Forslaget er således ikke tilstrækkeligt til at kunne afvikle den forventede fremtidige trafik.

	Fremskrevet trafik +50%	Hverdag, morgen kl. 7:30:8:30			Hverdag, eftermiddag kl. 15:45-16:45		
		Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kø længde	Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kø længde
		-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.	-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.
Vigepligt, vejlukning	Aqqusinersuaq vest	0,23	4	2	0,35	5	2
	Aqqusinersuaq øst	0,29	5	2	0,35	5	2
	Nalunnguarfimmud	0,51	14	4	0,86	51	13
	Dorthe Lennertip Aqq.	-	-	-	-	-	-
	Samlet krydsforsinkelse	1,8 køretøjstimer			6,3 køretøjstimer		

Tabel 21: Resultat af DanKap-kapacitetsberegninger for en hverdag i morgen- og eftermiddagsspidsstimen af krydset Aqqusinersuaq/Nalunnguarfimmud/Dorthe Lennertip Aqq. med beregnet fremtidig trafik og ensretning af Dorthe Lennertip Aqq.



Foto 54: Ved en ensretning af Dorthe Lennertip Aqq. skal udkørsel ske via en vej igennem den nuværende varegård til Deichmannip Aqq. Passagen kan formentlig fortsat anvendes til varegård – men afskærmning og affaldscontainer bør fjernes/flyttes.



Foto 55: Ved en ensretning af Dorthe Lennertip Aqq. skal udkørsel ske via en vej igennem den nuværende varegård til Deichmannip Aqq. Der er allerede i dag en smal passage – den bør forbedres.



Foto 56: Ved en ensretning af Dorthe Lennertip Aqq. skal udkørsel ske via en vej igennem den nuværende varegård til Deichmannip Aqq. Passagen kan formentlig fortsat anvendes til varegård – men afskærmning og affaldscontainer bør fjernes/flyttes.

Fordele:

- Overskuelige og forståelige vigepligtsforhold
- Færre konfliktpunkter, dvs. en trafiksikker udformning
- Små anlægsudgifter til krydsombygninger

Ulemper:

- Løser ikke i tilstrækkeligt omfang problemer med trafikafviklingen på længere sigt
- Der skal etableres en bedre vej mellem Dorthe Lennertip Aqq. og Deichmannip Aqq.
- Varegård skal ombygges
- Ambulancekørsel kan blive generet af øget trafik på Deichmannip Aqq.

6.6.7

Anbefaling

Kapacitetsberegningerne viser, at krydset i sin nuværende udformning kan afvikle den eksisterende trafik uden store forsinkelser. Beregningerne tager dog ikke højde for de trafiksikkerhedsmæssige udfordringer, som de fire vejgrene medfører i form af mange konfliktpunkter og usikre vigepligtsforhold.

Disse forhold giver i perioder en problematisk trafikafvikling, hvor der særligt fra Nalunnguarfimmur opstår kødannelser og ventetider. Når udbygningen af sygehuset er gennemført, forventes problemerne at forværres – også fra Dorthe Lennertip Aqq.

Trafikfremskrivningen viser, at kapaciteten på sigt vil være utilstrækkelig, og en ombygning af krydset bliver derfor nødvendig. Både rundkørsel og signalregulering kan håndtere den fremtidige trafik.

Der anbefales at ombygge krydset til en rundkørsel, da den giver en trafiksikker og overskuelig løsning med færre konfliktpunkter samt en robust og fremtidssikret trafikafvikling.



Figur 53: Visualisering af den anbefalede udformning med ombygning til rundkørsel. Figuren er illustrativ, og der kan forekomme usikkerhed i detaljerne.

6.7 Glahnip Aqq./Aqqaluartaap Aqq./Eqqaavimmut Aqqut/Kaalikassaap Aqq.

6.7.1 Besigtigelse

Krydset Glahnip Aqq./Aqqaluartaap Aqq./Eqqaavimmut Aqqut/Kaalikassaap Aqq. er et vigepligtsreguleret firbenet kryds (F-kryds). Aqqaluartaap Aqq.- Kaalikassaap Aqq. er den primære vej igennem krydset mens trafikken fra Glahnip Aqq. og Eqqaavimmut Aqqut er pålagt vigepligt. Der ligger en brandstation i krydsets sydøstlige hjørne med udkørsel til Aqqaluartaap Aqq.

Krydset er anlagt i en skæv vinkel, hvilket er medvirkende til at der er dårlige oversigtsforhold fra både Glahnip Aqq. og Eqqaavimmut Aqqut. Vejens forløb, bygninger, "parkerede" biler og belysningsmaster er yderligere medvirkende til de dårlige oversigtsforhold.

De fire vejgrene i krydset medfører mange konflikter og kan skabe tvivl om, hvem der skal holde tilbage – og hvem der skal køre. Dette kombineret med de dårlige oversigtsforhold i krydset betyder, at det er utrygt at færdes i krydset, og at der er en øget uheldsrisiko. Problemerne i krydset er dog endnu ikke så store, da trafikken ikke er så intensiv. Den forventede fremtidige trafikvækst vil forværre situationen betydeligt.



Foto 57: Krydset Glahnip Aqq./Aqqaluartaap Aqq./Eqqaavimmut Aqqut/Kaalikassaap Aqq. set fra Kaalikassaap Aqq.



Foto 58: Oversigtsforhold er reduceret fra Glahnip Aqq. til venstre mod Aqqalvartaap Aqq. pga. belysningsmater, "parkerede" biler og vejens kurvede forløb.



Foto 59: Oversigtsforhold er reduceret fra Glahnip Aqq. til højre mod Kaalikassaap Aqq. pga. belysningsmater, bygninger og vejens kurvede forløb.



Foto 60: Oversigtsforhold er reduceret fra Eqqaavimmut Aqut til venstre mod Kaalikassaap Aqq. pga. den blå bygning. Den blå bygning betyder at man skal helt hen til vigelinjen før oversigtsforholdene er acceptable. Vejens kurvede forløb er ikke optimalt men acceptabelt.



Foto 61: Oversigtsforhold er gode fra Eqqaavimmut Aqut til højre mod Aqqaluartaap Aqq.



Foto 62: Krydset Glahnip Aqq./Aqqaluartaap Aqq./Eqqaavimmut Aqqut/Kaalikassaap Aqq. Bemærk i øvrigt at den grå bil holder ved vigelinje fra Eqqaavimmut Aqqut og fint ser forbi den blå bygning.

6.7.2

Uheld

Firbenede vigepligtsregulerede kryds har erfaringsmæssigt generelt en højere uheldsrisiko. Det skyldes, at der er mange konflikter i denne krydstype, og at det kan være vanskeligt at vurdere, hvem der skal holde tilbage.

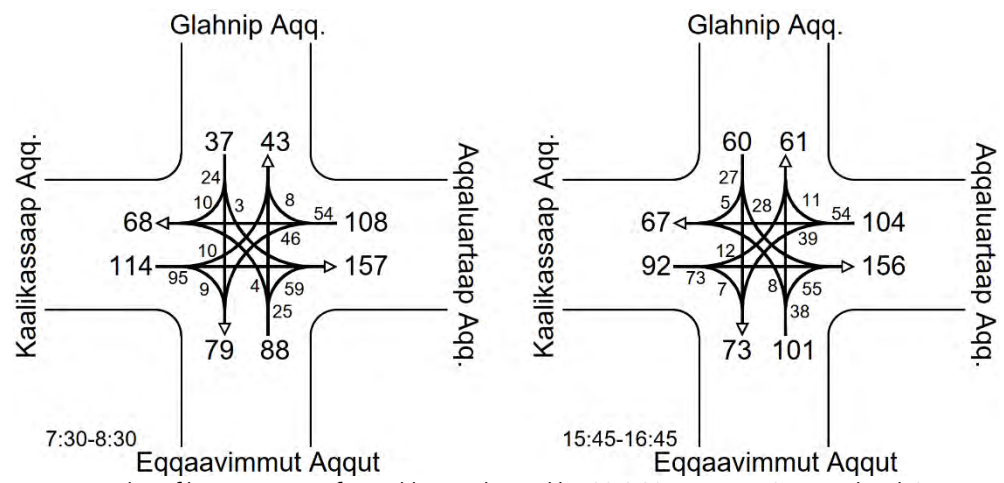
I takt med en øget trafik vil risikoen for konflikter stige og dermed potentielt øge risikoen for uheld. Dette kombineret med reducerede oversigtsforhold fra både Glahnip Aqq. og Eqqaavimmut Aqqut betyder, at krydset skal have særlig fokus.

Der foreligger ikke specifikke oplysninger om eventuelle uheld i krydset.

6.7.3

Tællinger

Der er foretaget krydstællinger onsdag d. 25. marts 2026 i tidsrummet kl. 7:00-9:00 og 15:00-17:30. Spidstimetrafikken kl. 7:30-8:30 og 15:45-16:45 er opgjort på Figur 54.



Figur 54: Talt trafik, morgen- og eftermiddagsspidstimer kl. 7:30-8:30 og 15:45-16:45 onsdag d. 25. marts 2026 i antal motorkøretøjer.

6.7.4 Kapacitetsberegninger, talt trafik

Resultaterne af kapacitetsberegningerne for den nuværende talte trafik med den nuværende krydsudformning, og en evt. ombygning til en rundkørsel eller et signal er vist i følgende Tabel 22.

Det ses, at med den nuværende udformning som et vigepligtsreguleret kryds er de gennemsnitsnitlige forsinkelser på 3-6 sekunder på de enkelte veje.

I tilfælde af en ombygning til en rundkørsel er den gennemsnitlige forsinkelse beregnet til 3-4 sekunder for de enkelte veje. Begge udformninger medfører således næsten ingen forsinkelse.

I tilfælde af en ombygning til et signalreguleret kryds er den gennemsnitlige forsinkelse beregnet til at stige til 8-11 sekunder. En signalregulering medfører således større gennemsnitlige forsinkelser og længere maksimale kødannelser.

Den samlede krydsforsinkelse er for alle tre udformninger lave – lavest for vigepligt og rundkørsel og højest for signalregulering.

Alle tre krydsudformninger vurderes at være acceptable i forhold til en god trafikafvikling.

	Talt trafik	Hverdag, morgen kl. 7:30:8:30			Hverdag, eftermiddag kl. 15:45-16:45		
		Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kø længde	Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kø længde
		-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.	-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.
Vigepligt	Kaalikassaap Aqq.	0,09	3	1	0,07	3	1
	Aqqaluartaap Aqq.	0,09	3	1	0,09	3	1
	Glahnip Aqq.	0,05	6	1	0,10	6	1
	Eqqaavimmut Aqqut	0,12	5	1	0,13	6	1
	Samlet krydsforsinkelse	0,4 køretøjstimer			0,4 køretøjstimer		
Rundkørsel							
	Kaalikassaap Aqq.	0,10	4	1	0,08	4	1
	Aqqaluartaap Aqq.	0,10	4	1	0,10	4	1
	Glahnip Aqq.	0,03	3	0	0,06	3	1
	Eqqaavimmut Aqqut	0,08	4	1	0,09	4	1
	Samlet krydsforsinkelse	0,3 køretøjstimer			0,4 køretøjstimer		
Signal							
	Kaalikassaap Aqq.	0,18	8	3	0,16	10	2
	Aqqaluartaap Aqq.	0,21	8	2	0,20	10	3
	Glahnip Aqq.	0,08	10	1	0,10	8	2
	Eqqaavimmut Aqqut	0,23	11	2	0,20	9	2
	Samlet krydsforsinkelse	0,9 køretøjstimer			0,9 køretøjstimer		

Tabel 22: Resultat af DanKap-kapacitetsberegninger for en hverdag i morgen- og eftermiddagsspidstimen af krydset Glahnip Aqq./Aqqaluartaap Aqq./Eqqaavimmut Aqqut/Kaalikassaap Aqq.

6.7.5 Kapacitetsberegninger, fremskrevet

I følgende Tabel 23 er resultaterne af kapacitetsberegninger vist ved en fremskrivning af trafikken med 50 %.

Resultaterne viser, at krydset med sin nuværende udformning kan afvikle den fremskrevne trafik uden nævneværdige afviklingsmæssige problemer. De gennemsnitlige forsinkelser er beregnet til 3-9 sekunder på de enkelte veje og en samlet krydsforsinkelse på 0,7 timer om morgenen og 0,8 timer om eftermiddagen.

Beregningerne viser, at hvis krydset ombygges til en rundkørsel vil der også være en god trafikafvikling. Her er de gennemsnitlige forsinkelser beregnet til 4 sekunder og en samlet krydsforsinkelse på 0,6 timer både om morgenen og om eftermiddagen. Begge udformninger medfører således næsten ingen forsinkelse.

En ombygning til en signalregulering af krydset viser en dårligere trafikafvikling, dog fortsat på et acceptabelt niveau. Beregningen viser en gennemsnitlig forsinkelse på 9-13 sekunder på de enkelte veje og en samlet krydsforsinkelse på 1,5 timer både om morgenen og om eftermiddagen. Dette er markant mere end den nuværende udformning som vigepligtsreguleret eller ombygning til en rundkørsel – men ikke i sig selv et større problem.

Den samlede krydsforsinkelse er for alle tre udformninger lave – lavest for vigepligt og rundkørsel og højest for signalregulering.

Den nuværende krydsudformning kan således bevares i forhold til at skabe en god trafikafvikling.

	Fremskrevet trafik +50%	Hverdag, morgen kl. 7:30:8:30			Hverdag, eftermiddag kl. 15:45-16:45		
		Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kø længde	Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kø længde
		-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.	-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.
Vigepligt	Kaalikassaap Aqq.	0,14	3	1	0,10	3	1
	Aqqaluartaap Aqq.	0,15	4	1	0,14	4	1
	Glahnip Aqq.	0,09	7	1	0,18	9	1
	Eqqaavimmut Aqqut	0,19	6	1	0,21	7	1
	Samlet krydsforsinkelse	0,7 køretøjstimer			0,8 køretøjstimer		
Rundkørsel							
	Kaalikassaap Aqq.	0,16	4	1	0,12	4	1
	Aqqaluartaap Aqq.	0,15	4	1	0,15	4	1
	Glahnip Aqq.	0,05	4	1	0,9	4	1
	Eqqaavimmut Aqqut	0,13	4	1	0,15	4	1
	Samlet krydsforsinkelse	0,6 køretøjstimer			0,6 køretøjstimer		
Signal							
	Kaalikassaap Aqq.	0,27	9	3	0,21	9	3
	Aqqaluartaap Aqq.	0,33	10	3	0,33	10	3
	Glahnip Aqq.	0,12	10	2	0,17	10	2
	Eqqaavimmut Aqqut	0,34	13	3	0,34	12	3
	Samlet krydsforsinkelse	1,5 køretøjstimer			1,5 køretøjstimer		

Tabel 23: Resultat af DanKap-kapacitetsberegninger for en hverdag i morgen- og eftermiddagsspidstimen af krydset Glahnip Aqq./Aqqaluartaap Aqq./Eqqaavimmut Aqqut/Kaalikassaap Aqq. med beregnet fremtidig trafik.

6.7.6

Løsningsmuligheder

Kapacitetsberegningerne viser, at den nuværende udformning også i fremtiden kan skabe en god trafikafvikling. Ombygning til en rundkørsel eller en signalregulering kan også give en god trafikafvikling, men en ombygning er ikke nødvendig af hensyn til trafikafviklingen.

Krydsets geometriske udformning, som er anlagt i en skæv vinkel, medfører dårlige oversigtsforhold, særligt for trafikanter fra Glahnip Aqq. og Eqqaavimmut Aqqut. Oversigtsproblemerne forværres yderligere af vejens forløb, nærliggende bygninger samt parkerede biler og belysningsmaster i krydsområdet.

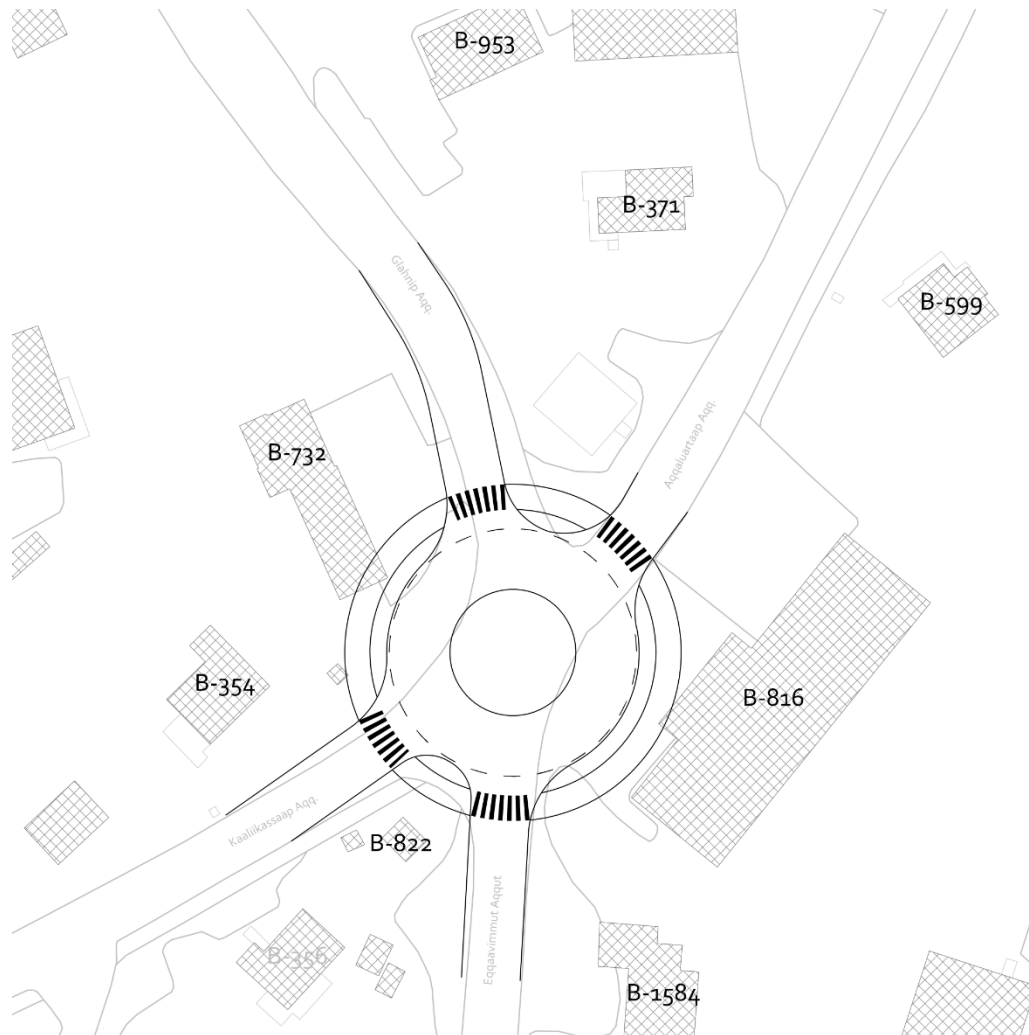
Den firbenede udformning giver anledning til mange konfliktpunkter og kan skabe usikkerhed om vigepligtsforholdene. Sammenholdt med de begrænsede oversigtsforhold opleves krydset som utrygt at færdes i, og der er en forhøjet risiko for uheld. På nuværende tidspunkt er problemerne dog begrænsede, da trafikmængderne fortsat er relativt lave.

En forventet stigning i trafikken vil imidlertid forværre situationen og øge både utryghed og uheldsrisiko. I takt med stigende trafikmængder bør en ombygning af krydset derfor overvejes for at sikre en mere trafiksikker og robust trafikafvikling fremadrettet. Følgende løsningsmuligheder er opstillet:

- Anlæg af rundkørsel
- Forsætning af kryds til to T-kryds
- Vejlukning af Glahnip Aqq.

Anlæg af rundkørsel

For at få en mere enkel og mere trafiksikker udformning af krydset med klare vigepligtsforhold, foreslås det at ombygge krydset til en rundkørsel. Der er på Figur 55 vist en idéskitse af ombygning til en rundkørsel.



Figur 55: Forslag til ombygning af krydset til en rundkørsel.

Fordele:

- Overskuelige og forståelige vigepligtsforhold
- Få konfliktpunkter, dvs. en trafiksikker udformning
- Hjælper fodgængere med at give dem en tryk krydsning

Ulemper:

- Store anlægsudgifter til ombygning
- Der er ikke plads til en rundkørsel i krydset pga. bygning B-732 og til dels bygning B-816

Der er ikke plads til en rundkørsel i krydset pga. B-732 og til dels bygning B-816. Forslaget behandles derfor ikke yderligere.

Forsætning af kryds til to T-kryds

For at gøre krydset mere overskueligt og trafiksikkert foreslås det, at ombygge det til to T-kryds med klare vigepligtsforhold. Glahnip Aqq. forsættes og tilsluttes Aqqaluartaap Aqq. ca. 30 m længere mod nordøst, hvilket forbedrer oversigtsforholdene ved udkørsel fra Glahnip Aqq.

Tilslutningen af Eqqaavimmut Aqqut til Aqqaluartaap Aqq. flyttes ca. 5 m mod vest og tilsluttes mere vinkelret for at skabe et mere tydeligt og sikkert kryds.

To T-kryds har færre konfliktpunkter, hvilket medfører at trafikanterne bedre kan overskue den trafikale situation og skaber dermed bedre trafiksikkerhed. Dette er særligt vigtigt med den forventede fremtidige trafikstigning.

Der er på Figur 56 vist en idéskitse for ombygning af det nuværende kryds til to T-kryds.



Figur 56: Forslag til ombygning af krydset til to T-kryds.

Fordele:

- Overskuelige og forståelige vigepligtsforhold
- God trafikafvikling, der kan håndtere fremtidige trafikstigninger
- Få konfliktpunkter, dvs. en trafiksikker udformning
- Forhold er enkle at etablere

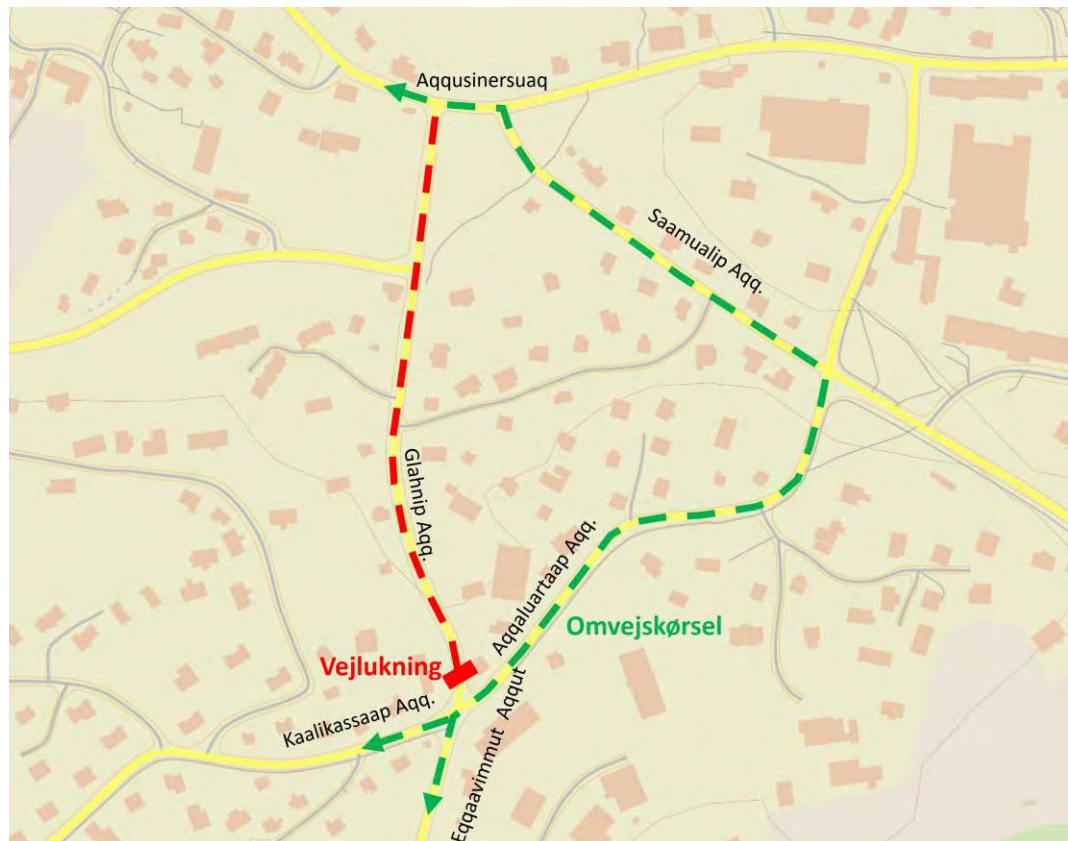
Ulemper:

- Ligeud kørende trafik mellem Glahnip Aqq. og Eqqaavimmut Aqqut besværliggøres, da der først skal foretages et højresving efterfulgt af et venstresving.

Vejlukning af Glahnip Aqq.

En simpel måde at forbedre de nuværende forhold, så de bliver mere trafikksikre, er at ombygge krydset til et vigepligtsreguleret T-kryds ved at lukke det nordlige ben i krydset (Glahnip Aqq.). Dette vil gøre krydset mere overskueligt og tydeliggøre vigepligtsforholdene. Trafikken ledes dog ud på en omvej, når Glahnip Aqq. ikke kan anvendes til gennemkørsel. Dette kan være særligt kritisk for redningskøretøjer fra brandstationen.

Det foreslås at lukke Glahnip Aqq., da det er den vej i krydset, som har mindst trafik, og der fortsat er gode muligheder for at trafikbetjene Glahnip Aqq. Samtidig opretholdes adgangen til tankstation på Eqqaavimmut Aqqut umiddelbart syd for krydset.



Figur 57: Princip for vejlukning af Glahnip Aqq. med omvejskørsel.

Fordele:

- Overskuelige og forståelige vigepligtsforhold
- Bedre trafikafvikling end nuværende udformning
- Færre konfliktpunkter
- Enkel at etablere

Ulemper:

- Omvejskørsel for trafikanter, der benytter Glahnip Aqq.
- Redningskøretøjer fra brandstation bliver pålagt en omvej, hvilket kan medføre længere tider for udrykning
- Begrænser kørsel mellem Eqqaavimmut Aqqut og Glahnip Aqq. og dermed mindre sammenhængen i erhvervsområdet

6.7.7

Anbefaling

Krydsets geometriske udformning, som er anlagt i en skæv vinkel, medfører dårlige oversigtsforhold, særligt for trafikanter fra Glahnip Aqq. og Eqqaavimmut Aqqut.

En forventet stigning i trafikken vil betyde, at problemerne i krydset med utryghed og uheldsrisiko øges. I takt med stigende trafikmængder bør en ombygning af krydset derfor overvejes for at sikre en mere trafiksikker og robust trafikafvikling fremadrettet.

En ombygning til en rundkørsel vurderes at være den bedste løsning – men dette er der ikke plads til i krydset, grundet nuværende bygninger.

Det foreslås derfor på sigt at ombygge krydset til to vigepligtsregulerede T-kryds, da det på en enkel måde skaber en god og sikker afvikling af trafikken.



Figur 58: Visualisering af den anbefalede udformning med ombygning til to T-kryds. Figuren er illustrativ, og der kan forekomme usikkerhed i detaljerne.

6.8

Qiviarfik/Kaalikassaap Aqq./Siaqqinneq

6.8.1

Besigtigelse

Krydset Qiviarfik/Kaalikassaap Aqq./Siaqqinneq er et vigepligtsreguleret firbenet kryds (F-kryds). Krydset har en skæv/knækket prioritet, idet Qiviarfik – Kaalikassaap Aqq. er den gennemgående vej, mens Siaqqinneq og Kaalikassaap Aqq. (boligvejen) har ubetinget vigepligt.

Den skæve prioritet fremstår umiddelbart ulogisk, men fungerer i praksis, da bilisterne i Sisimiut er lokalkendte og derfor opmærksomme på de særlige forhold i krydset.

Krydsets fire vejgrene giver anledning til mange potentielle konfliktpunkter og kan skabe usikkerhed om vigepligt og kørselsret. Indtil videre har problemerne dog været begrænsede, da trafikmængden endnu er relativt lav. Den forventede fremtidige trafikvækst vil imidlertid forværre situationen betydeligt.



Foto 63: Krydset Qiviarfik/Kaalikassaap Aqq./Siaqqinneq, set fra Qiviarfik. Ulogisk skæv/knækket prioritet.



Foto 64: Krydset Qiviarfik/Kaalikassaap Aqq./Siaqqinneq, set fra Kaalikassaap Aqq. (boligvej).



Foto 65: Oversigtsforhold er acceptable fra Kaalikassaap Aqq. (boligvej) til højre mod Siaqqinneq.



Foto 66: Oversigtsforhold er acceptable fra Kaalikassaap Aqq. (boligvej) til venstre mod Qiviarfik. Den kuperede vej betyder dog at biler ikke kan ses langt væk.



Foto 67: Oversigtsforhold er reduceret fra Siaqqinneq til højre mod Kaalikassaap Aqq. når man holder ved vigepligtstavlen pga. den blå bygning. Den blå bygning betyder at man skal helt hen til vigelinjen før oversigtsforholdene er gode.



Foto 68: Oversigtsforhold er gode fra Siaqqinneq til højre mod Kaalikassaap Aqq. når man kører længere frem end vigepligtstavlen.



Foto 69: Oversigtsforhold er gode fra Siaqqinneq mod Kaalikassaap Aqq. (boligvej) og Qiviarfik.

6.8.2

Uheld

Firbenede vigepligtsregulerede kryds har erfaringsmæssigt generelt en højere uheldsrisiko. Det skyldes, at der er mange konflikter i denne krydstype, og at det kan være vanskeligt at vurdere hvem der skal holde tilbage.

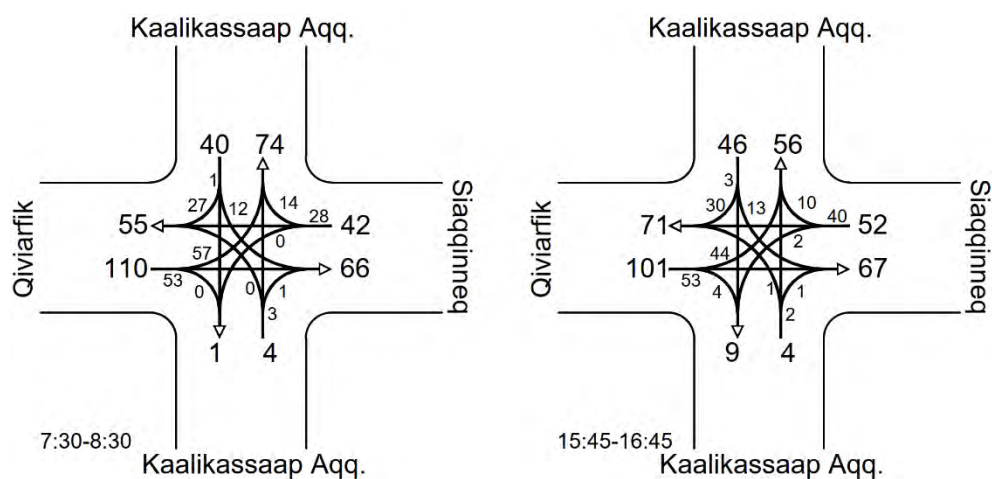
I takt med en øget trafik vil risikoen for konflikter stige og dermed potentielt øge risikoen for uheld.

Der foreligger ikke specifikke oplysninger om eventuelle uheld i krydset.

6.8.3

Tællinger

Der er foretaget krydstællinger onsdag d. 25. marts 2026 i tidsrummet kl. 7:00-9:00 og 15:00-17:30. Spidstimetrafikken kl. 7:30-8:30 og 15:45-16:45 er opgjort på Figur 59. Det bemærkes, at trafikken stort set er lige stor mellem Qiviarfik og både Kaalikassaap Aqq. og Siaqqinneq.



Figur 59: Talt trafik, morgen- og eftermiddagsspidstimer kl. 7:30-8:30 og 15:45-16:45 onsdag d. 25. marts 2026 i antal motorkøretøjer.

6.8.4 Kapacitetsberegninger, talt trafik

Resultaterne af kapacitetsberegningerne for den nuværende talte trafik med den nuværende krydsudformning, og en evt. ombygning til en rundkørsel eller et signal er vist i følgende Tabel 24.

Det ses, at med den nuværende udformning som et vigepligtsreguleret kryds er de gennemsnitsnitlige forsinkelser på 3-6 sekunder på de enkelte veje.

I tilfælde af en ombygning til en rundkørsel er den gennemsnitlige forsinkelse beregnet til 3-4 sekunder for de enkelte veje. Begge udformninger medfører således næsten ingen forsinkelse.

I tilfælde af en ombygning til et signalreguleret kryds er den gennemsnitlige forsinkelse beregnet til at stige til 4-15 sekunder. En signalregulering medfører således større gennemsnitlige forsinkelser og længere maksimale kødannelser.

Den samlede krydsforsinkelse er for alle tre udformninger lave – lavest for vigepligt og rundkørsel og højest for signalregulering.

Alle tre krydsudformninger vurderes at være acceptable i forhold til en god trafikafvikling.

	Talt trafik	Hverdag, morgen kl. 7:30:8:30			Hverdag, eftermiddag kl. 15:45-16:45		
		Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kø længde	Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kø længde
		-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.	-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.
Vigepligt	Qiviarfik	0,09	3	1	0,8	3	1
	Kaalikassaap Aqq.	0,04	4	0	0,04	4	0
	Siaqqinneq	0,06	5	1	0,07	5	1
	Kaalikassaap Aqq. (boligvej)	0,01	6	0	0,01	5	0
	Samlet krydsforsinkelse	0,2 køretøjstimer			0,2 køretøjstimer		
Rundkørsel							
	Qiviarfik	0,10	4	1	0,09	3	1
	Kaalikassaap Aqq.	0,03	3	0	0,04	3	0
	Siaqqinneq	0,04	4	0	0,05	3	0
	Kaalikassaap Aqq. (boligvej)	0,01	4	0	0,00	3	0
	Samlet krydsforsinkelse	0,2 køretøjstimer			0,2 køretøjstimer		
Signal							
	Qiviarfik	0,17	5	2	0,16	5	2
	Kaalikassaap Aqq.	0,06	4	1	0,08	5	1
	Siaqqinneq	0,16	15	2	0,16	14	2
	Kaalikassaap Aqq. (boligvej)	0,03	13	1	0,01	12	0
	Samlet krydsforsinkelse	0,4 køretøjstimer			0,4 køretøjstimer		

Tabel 24: Resultat af DanKap-kapacitetsberegninger for en hverdag i morgen- og eftermiddagsspidstimen af krydset Qiviarfik/Kaalikassaap Aqq./Siaqqinneq.

6.8.5 Kapacitetsberegninger, fremskrevet

I følgende Tabel 25 er resultaterne af kapacitetsberegninger vist ved en fremskrivning af trafikken med 50 %.

Resultaterne viser, at krydset med sin nuværende udformning kan afvikle den fremskrevne trafik uden nævneværdige afviklingsmæssige problemer. De gennemsnitlige forsinkelser er beregnet til 4-6 sekunder på de enkelte veje og en samlet krydsforsinkelse på 0,3 timer om morgenen og 0,4 timer om eftermiddagen.

Beregningerne viser, at hvis krydset ombygges til en rundkørsel vil der også være en god trafikafvikling. Her er de gennemsnitlige forsinkelser beregnet til 3-4 sekunder. og en samlet krydsforsinkelse på 0,3 timer om morgenen og 0,4 timer om eftermiddagen. Begge udformninger medfører således næsten ingen forsinkelse.

En ombygning til en signalregulering af krydset viser en dårligere trafikafvikling, dog fortsat på et acceptabelt niveau. Beregningen viser en gennemsnitlig forsinkelse på 5-16 sekunder på de enkelte veje og en samlet krydsforsinkelse på 0,6 timer om morgenen og 0,7 timer om eftermiddagen. Dette er mere end den nuværende udformning som vigepligtsreguleret eller ved ombygning til en rundkørsel – men ikke i sig selv et større problem.

Den samlede krydsforsinkelse er for alle tre udformninger lave – lavest for vigepligt og rundkørsel og højest for signalregulering.

Den nuværende krydsudformning kan således bevares i forhold til at skabe en god trafikafvikling.

	Fremskrevet trafik +50%	Hverdag, morgen kl. 7:30:8:30			Hverdag, eftermiddag kl. 15:45-16:45		
		Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kø længde	Belastning	Gennemsnitlig forsinkelse	Kø længde
		-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.	-	Sek./ktj.	5 %-fraktil, ktj.
Vigepligt	Qiviarfik	0,14	4	1	0,13	4	1
	Kaalikassaap Aqq.	0,05	4	1	0,07	4	1
	Siaqqinneq	0,09	6	1	0,12	6	1
	Kaalikassaap Aqq. (boligvej)	0,02	6	0	0,01	5	0
	Samlet krydsforsinkelse	0,3 køretøjstimer			0,4 køretøjstimer		
Rundkørsel							
	Qiviarfik	0,15	4	1	0,13	4	1
	Kaalikassaap Aqq.	0,05	4	1	0,07	4	1
	Siaqqinneq	0,06	4	1	0,07	4	1
	Kaalikassaap Aqq. (boligvej)	0,01	4	0	0,01	3	0
	Samlet krydsforsinkelse	0,3 køretøjstimer			0,4 køretøjstimer		
Signal							
	Qiviarfik	0,25	6	3	0,24	6	3
	Kaalikassaap Aqq.	0,09	5	1	0,11	5	2
	Siaqqinneq	0,24	16	2	0,24	14	2
	Kaalikassaap Aqq. (boligvej)	0,04	13	1	0,02	12	1
	Samlet krydsforsinkelse	0,6 køretøjstimer			0,7 køretøjstimer		

Tabel 25: Resultat af DanKap-kapacitetsberegninger for en hverdag i morgen- og eftermiddagsspidsstimen af krydset Qiviarfik/Kaalikassaap Aqq./Siaqqinneq med beregnet fremtidig trafik.

6.8.6

Løsningsmuligheder

En ombygning til enten rundkørsel eller signalregulering vil kunne give en god trafikafvikling og skabe ekstra tryghed, men det er ikke nødvendigt at ændre krydset alene af hensyn til trafikafviklingen.

Krydsets geometriske udformning er dog usædvanlig, da det er anlagt med en skæv prioritet. Qiviarfik og Kaalikassaap Aqq. nord fungerer som den gennemgående vej, mens Siaqqinneq og Kaalikassaap Aqq. syd (boligvej) har vigepligt. Denne løsning kan virke ulogisk, men da bilisterne i Sisimiut generelt er lokalkendte og opmærksomme på de særlige forhold i krydset, foreslås der ikke ændringer, som alene går på at ændre prioriteten.

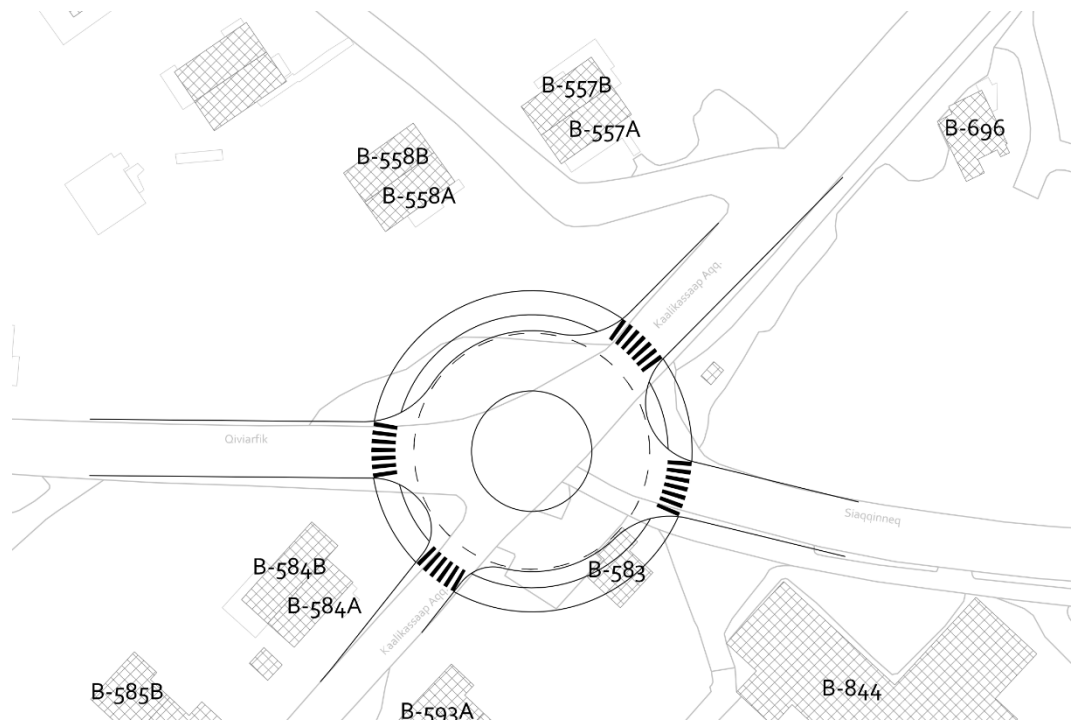
Den firbenede udformning medfører mange konfliktpunkter og kan skabe usikkerhed om vigepligtsforholdene, hvilket øger risikoen for uheld. På nuværende tidspunkt er udfordringerne dog begrænsede, da trafikmængderne fortsat er relativt lave. En fordel ved den nuværende udformning er desuden, at krydset til dels fungerer som to T-kryds, hvor Siaqqinneq og Kaalikassaap Aqq. (boligvej) har sekundær prioritet.

Hvis trafikken stiger som forventet, vil situationen blive forværret, og både utryghed og uheldsrisiko vil øges. I takt med stigende trafikmængder bør det derfor overvejes at ombygge krydset for at sikre en mere trafiksikker og robust trafikafvikling fremover. På den baggrund er følgende løsningsmuligheder opstillet:

- Anlæg af rundkørsel
- Signalregulering af kryds
- Vejlukning af Siaqqinneq

Anlæg af rundkørsel

For at få en mere enkel og mere trafiksikker udformning af krydset med klare vigepligtsforhold, foreslås det at ombygge krydset til en rundkørsel. Der er på Figur 60 vist en idéskitse af ombygning til en rundkørsel.



Figur 60: Forslag til ombygning af krydset til en rundkørsel.

Fordele:

- Overskuelige og forståelige vigepligtsforhold
- Få konfliktpunkter, dvs. en trafiksikker udformning
- Hjælper fodgængere med at give dem en tryk krydsning

Ulemper:

- Store anlægsudgifter til ombygning
- Der er ikke plads til en rundkørsel i krydset pga. bygning B-583

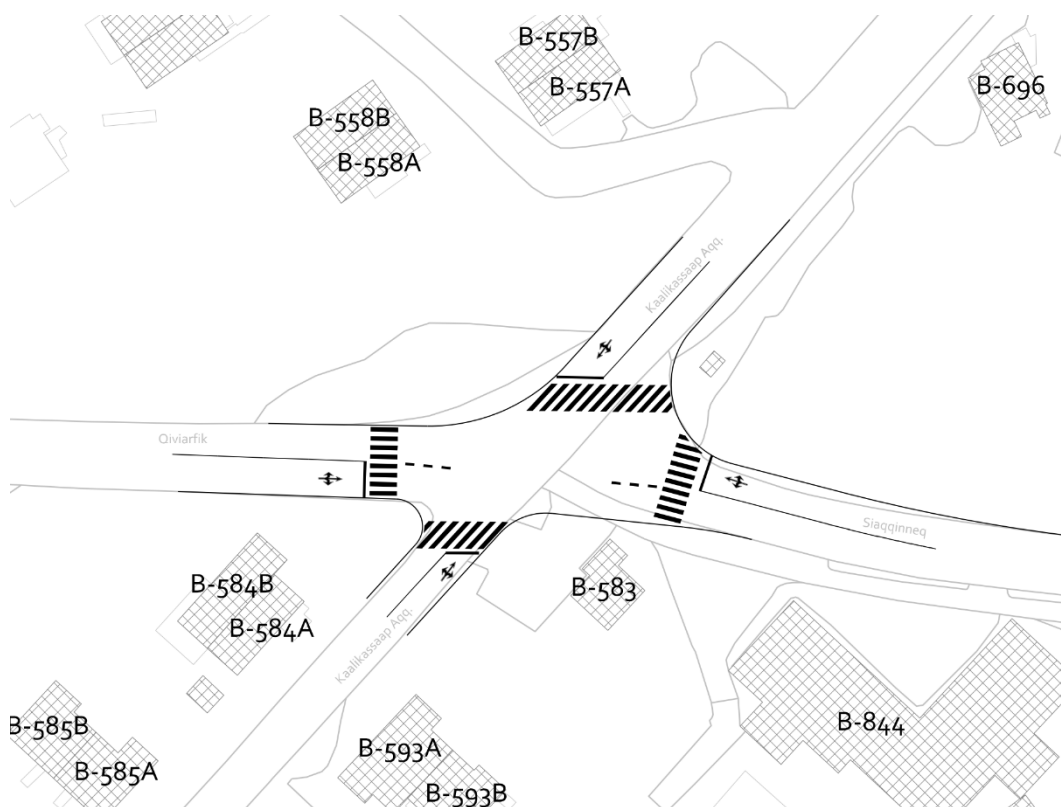


Foto 70: Anlæg af rundkørsel nødvendiggør fjernelse af den grønne bygning B-583.

Signalregulering af kryds

Ved at signalregulere krydset kan trafikken afvikles mere trafiksikkert, da trafikken styres skiftevis i de to retninger. Dette reducerer udfordringerne som følge af de begrænsede oversigtsforhold og de mange konfliktpunkter. Samtidig kan krydsets prioritet ændres, så det fremstår mere naturligt, at Qiviarfik - Siaqqinneq fungerer som den gennemgående øst-vestgående forbindelse, mens Kaalikassaap Aqq. bliver den gennemgående nord-sydgående forbindelse.

Ved signalregulering af krydset kan trafikken afvikles mere trafiksikkert, idet trafikstrømmene styres skiftevis mellem de to retninger. Dette reducerer problemerne som følge af de begrænsede oversigtsforhold og de mange konfliktpunkter. Samtidig kan prioriteringen i krydset ændres så den bliver mere naturlig, hvor Qiviarfik – Siaqqinneq og Kaalikassaap Aqq. nord og syd bliver de gennemgående veje.



Figur 61: Forslag til signalregulering af krydset.

Fordele:

- Overskuelige og forståelige vigepligtsforhold
- God trafikafvikling, der kan håndtere fremtidige trafikstigninger
- Få konfliktpunkter, dvs. en trafiksikker udformning
- Hjælper fodgængere med at give dem en tryk krydsning

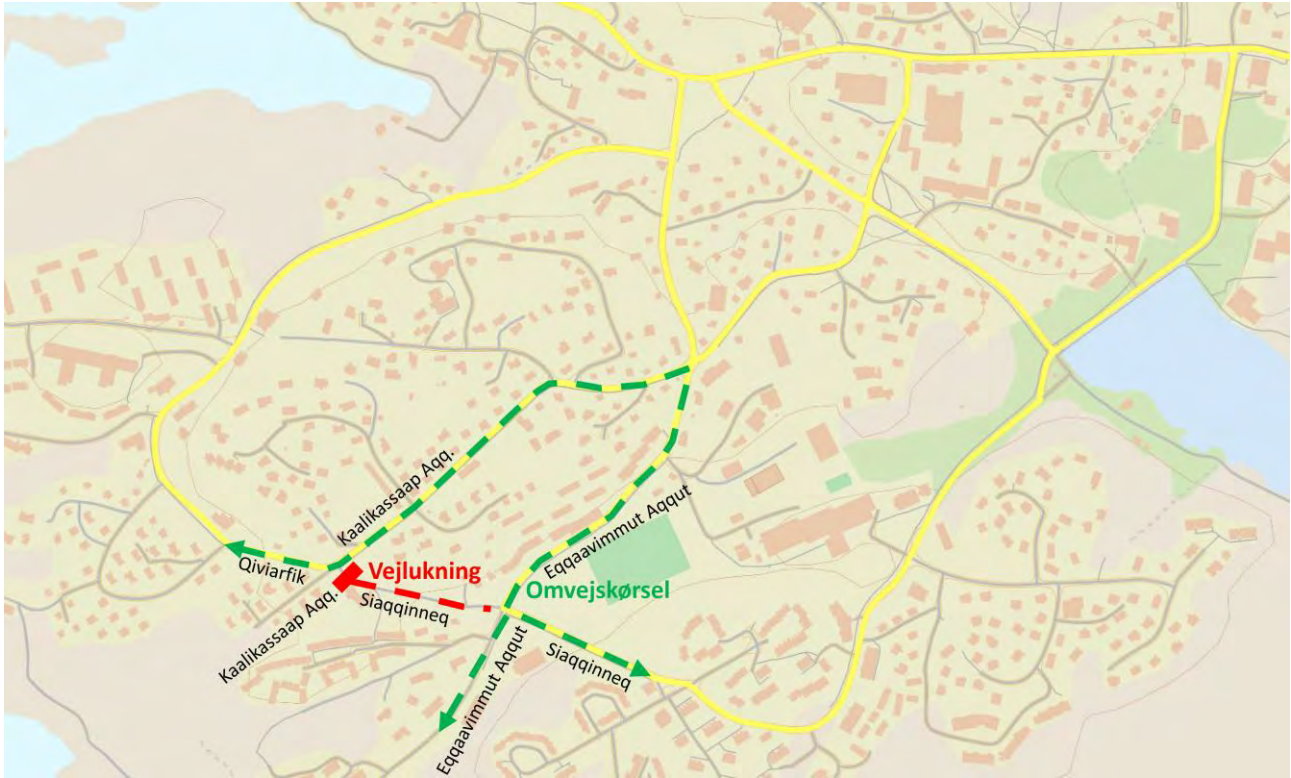
Ulemper:

- Anlægsudgifter til signalreguleringen og etablering af svingbaner
- Driftsudgifter til signalet

Vejlukning af Siaqqinneq

En simpel måde at forbedre de nuværende forhold, så de bliver mere trafiksikre, er at ombygge krydset til et vigepligtsreguleret T-kryds ved at lukke enten Vejlukning af Siaqqinneq eller Kaalikassaap Aqq. nord. Dette vil gøre krydset mere overskueligt og tydeliggøre vigepligtsforholdene. Trafikken ledes dog ud på en omvej.

Hvis der skal arbejdes videre med en vejlukning, foreslås det at lukke Siaqqinneq, da der ikke er bustrafik på denne vej, og der er meget få bygninger som har direkte adgang til Siaqqinneq.



Figur 62: Princip for vejlukning af Siaqqinneq med omvejskørsel.

Fordele:

- Overskuelige og forståelige vigepligtsforhold
- Færre konfliktpunkter
- Enkel at etablere
- Mindre trafik forbi børneinstitution på Siaqqinneq i krydsets sydøstlige hjørne

Ulemper:

- Omvejskørsel for trafikanter, der benytter Siaqqinneq
- Begrænser adgang til børneinstitution for bilkørsel

6.8.7

Anbefaling

En forventet stigning i trafikken vil øge både utryghed og risikoen for uheld i krydset. I takt med stigende trafikmængder bør en ombygning derfor overvejes for at sikre en mere sikker og robust trafikafvikling fremover.

En ombygning til rundkørsel vurderes som den bedste løsning, men dette kræver nedrivning af bygning B-583. En signalregulering af krydset vil også kunne skabe en sikker trafikafvikling.

Lukning af Siaqqinneq kan ligeledes være en mulig løsning, men vil medføre unødigt omvejskørsel.

Det anbefales at afvente en ombygning og i stedet følge udviklingen i trafikken i krydset for løbende at vurdere behovet for en fremtidig ombygning.

6.9

Sammenfatning

I Tabel 26 er der opstillet en kort sammenfatning af problemer og anbefalinger i de analyserede kryds.

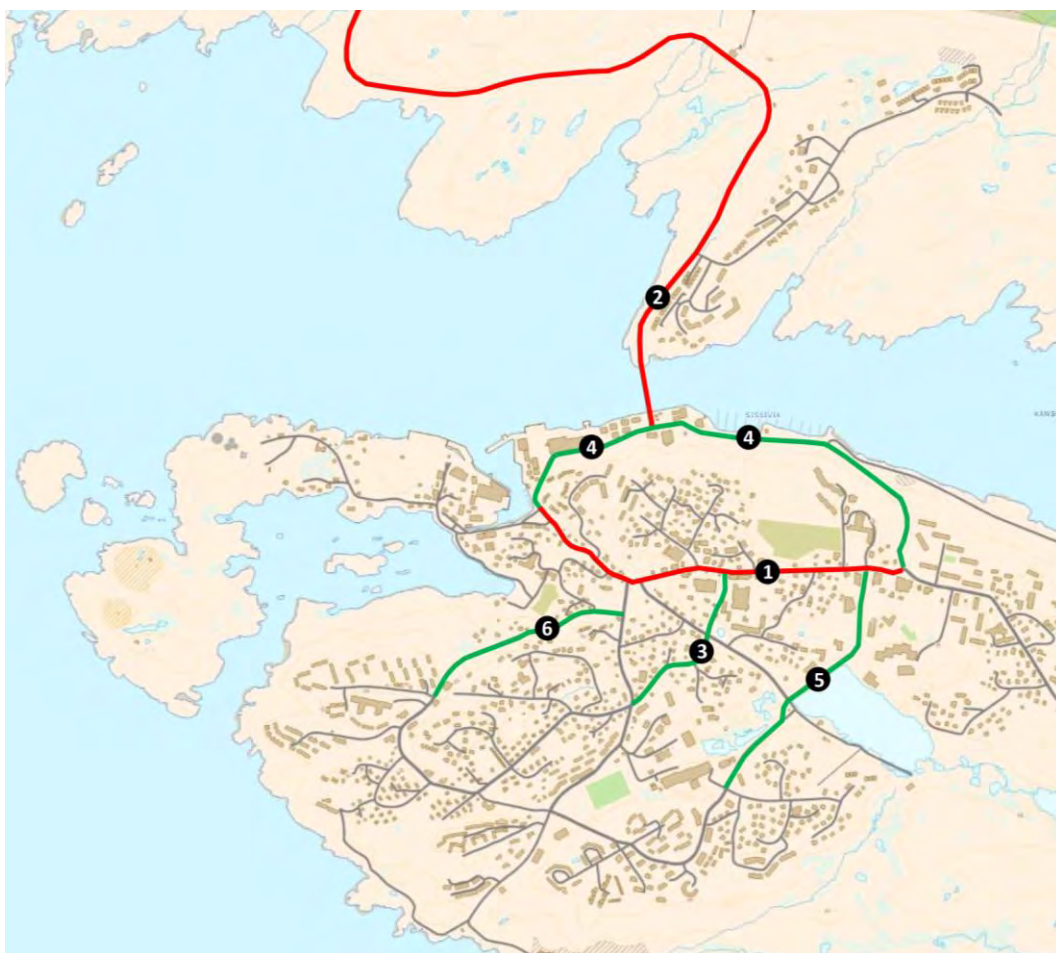
Nr.	Kryds	Problem	Anbefaling	Prisniveau	Prioritering
1	Asummiunut/Emiliap Aqq.	Udbygning af Akia medfører på sigt sammenbrud i trafikken.	Ombygning af kryds til rundkørsel når Akia udbygges.	Højt	Mellem
2	J.M. Jensenip Aqq./ Aqqusinersuaq/ Umiarsualivimmu	Reducerede oversigtsforhold fra Umiarsualivimmu mod venstre (nordvest)	Ingen.	Lavt	Lavt
3	Aqqusinersuaq/Glahnip Aqq.	Reducerede oversigtsforhold mod vest.	Ingen.	Lavt	Lavt
4	Aqqusinersuaq/Kaaleeqqap Aqq.	Risiko for kø forbi indkørsel til Pisiffik. Affaldsbeholder kan reducere oversigtsforhold.	Flytning af indkørsel til Pisiffik på Kaaleeqqap Aqq. længere væk fra Aqqusinersuaq. Affaldsbeholder flyttes.	Mellem	Mellem
5	Aqqusinersuaq/Guutaap Aqq.	Tavlen E 15 <i>Vognbaner i kryds</i> kan medføre dårlige oversigtsforhold.	Tavlen E 15 <i>Vognbaner i kryds</i> fjernes.	Lavt	Lavt
6	Aqqusinersuaq/Nalunnguarfimm ut/Dorthe Lennertip Aqq.	Utryk trafikafvikling med periodis kødannelser. Sammenbrud i trafikken på sigt.	Ombygning af kryds til rundkørsel.	Højt	Højt
7	Glahnip Aqq./Aqqaluartaap Aqq./ Eqqaavimmut Aqqut/ Kaalikassaap Aqq.	Utryk trafikafvikling og dårlige oversigtsforhold fra Glahnip Aqq. og Eqqaavimmut Aqqut.	Ombygning af kryds til to T-kryds.	Mellem	Mellem
8	Qiviarfik/Kaalikassaap Aqq./Siaqqinneq	Utryk trafikafvikling grundet skæv prioritet i krydset.	Afvente og følge trafikudviklingen i krydset og på sigt ombygning til rundkørsel eller signalregulering.	Potentielt højt	Lavt

Tabel 26: Sammenfatning af problemer og anbefalinger i de analyserede kryds.

Trafikanalyse for strækninger

Denne trafikanalyse belyser de udvalgte vejstrækninger med fokus på en række forhold, der har betydning for trafiksikkerhed, fremkommelighed og den overordnede vej- og byrumsoplevelse. Vurderingen tager udgangspunkt i vejens kvalitet, herunder forhold for fodgængere og cyklister, vejbredde, trafikmængde, belægningens tilstand, belysning samt tracering.

Følgende vejstrækninger indgår i analysen: Aqqusinersuaq (1), Asummiunut (2), Guutaap Aqq. – Aqqaluartaap Aqq. (3), Muunup Aqq. (4), Nalunnguafimmut – Adammip Aqq. (5) og Nikkorsuit (6).



Figur 63: Udvalgte strækninger der analyseres.

Belægningens kvalitet er vurderet kvalitativt på baggrund af fotos fra besigtigelser i marts 2026 og fotos fra Google Street View. Der er knyttet en vis usikkerhed til denne metode, idet der ved begge tidspunkter var sne i større eller mindre omfang på eller langs vejene, hvilket kan have skjult huller, ujævnheder og andre skader i belægningen.

I vurderingen af stifaciliteter indgår også, om snerydningen har været tilstrækkelig ved besigtigelsen i marts 2026. Vintervedligeholdelse af stier er afgørende for, at fodgængere og cyklister kan tilbydes et attraktivt og sammenhængende transport alternativ året rundt.

Samlet plan for stier i Sisimiut

De væsentligste udfordringer langs vejene vedrører forholdene for fodgængere og cyklister. Dette omfatter blandt andet, at der flere steder ikke er etableret stier langs vejene, og at tværprofilens udformning i mange tilfælde gør det vanskeligt at etablere dem. Derudover ses manglende sammenhæng i stiforbindelserne, utilstrækkelig adskillelse fra biltrafikken samt en begrænset prioritering af vintervedligeholdelsen.

Det anbefales derfor at udarbejde en stiplan for Sisimiut. Planen bør omfatte en kortlægning af alle stier i byen med henblik på at skabe et samlet overblik over de overordnede forhold for fodgængere. Stierne kan for eksempel kategoriseres efter, om de forløber langs veje, ligger i eget tracé, består af trapper eller gangbroer, samt hvilken belægning de har, f.eks. asfalt, grus eller anden type belægning.

En stiplan vil give et klart overblik over det eksisterende stinet og samtidig synliggøre eventuelle "huller" i netværket, hvor der mangler forbindelser for at skabe et mere sammenhængende stisystem. Planen kan desuden pege på steder, hvor der med fordel kan etableres nye stier. På baggrund af kortlægningen kan der efterfølgende udarbejdes en samlet handlingsplan for tiltag, der kan forbedre trafiksikkerheden, tilgængeligheden og komforten for gående i Sisimiut.



Foto 71: Eksempel fra Ilulissat, hvor gangbroer anvendes som en rute til skole for fodgængere, blandt andet fordi det er vanskeligt at etablere stier langs den ellers normale skolevej som biltrafikken benytter.



Foto 72: Eksempel fra Ilulissat, hvor der er anlagt en ny sti lidt væk fra selve bilvejen for at undgå dyre ombygninger af den eksisterende vej.

7.1

Aqqusinersuaq

Aqqusinersuaq er en central vejforbindelse i Sisimiut, hvor størstedelen af byens butikker ligger ud til. Vejen forbinder den østlige og vestlige del af byen, herunder havneområdet. Øst for den centrale strækning fortsætter vejen videre mod øst og skaber forbindelse til både bolig- og erhvervsområder.

Aqqusinersuaq er den mest trafikerede vej i Sisimiut. På det mest belastede sted, ud for Brugseni i den østlige del af strækningen, er der registreret ca. 5.900 køretøjer på et hverdagsdøgn. På den vestlige del af strækningen ved havnen er trafikmængden lidt lavere – her er der talt ca. 4.200 køretøjer på et hverdagsdøgn. Aqqusinersuaq er samtidig den strækning i byen, hvor der færdes flest fodgængere. I den østlige ende ved Akiki er der registreret omkring 150 fodgængere, der færdes langs vejen i en eftermiddagsspidstid.

Langs strækningen findes mange vejadgange i form af T-kryds, som fordeler trafikken væk fra Aqqusinersuaq. Kun enkelte ejendomme trafikbetjenes direkte fra vejen. Denne løsning fungerer acceptabelt i dag. I takt med en forventet fremtidig trafikstigning bør trafikafviklingen og trafiksikkerheden på strækningen dog følges. Det bør herunder vurderes, om der på sigt bliver behov for at samle trafikken i færre kryds og etablere venstresvingsbaner på Aqqusinersuaq.

I den østlige ende af strækningen ligger det firbenede kryds Aqqusinersuaq/Nalunnguarfimmur/Dorthe Lennertip Aqq., der anbefales ombygget til en rundkørsel, da den giver en trafikssikker og overskuelig løsning med færre konfliktpunkter samt en robust og fremtidssikker trafikafvikling.

Aqqusinersuaq vurderes generelt at have en god vejteknisk standard med hensyn til belysning, vejbredde og belægningskvalitet. Stifaciliteterne langs vejen vurderes derimod ikke at være tilfredsstillende, særligt set i lyset af kombinationen af høje trafikmængder og mange fodgængere. Fodgængere færdes i dag på en smal asfalteret rabat, som kun er svagt adskilt fra kørebanen. Derudover skifter stiforbindelsen flere gange mellem nord- og sydsiden af vejen, hvilket forringer både sammenhæng og tryghed for fodgængerne.

Den vestlige ende af Aqqusinersuaq har en stejl bakke og virker samtidig lidt mere snæver. Dette stiller større krav til vintervedligeholdelse af denne delstrækning.

Aqqusinersuaq er desuden den vej i Sisimiut, hvor der er registreret flest færdselsuheld, se Figur 14 i afsnit 4.5 Uheldskortlægning. Hastighedsniveauet langs vejen vurderes dog generelt set ikke at være højt.

Det anbefales, at stifaciliteterne langs Aqqusinersuaq forbedres, både langs selve strækningen og ved krydsningspunkter.



Foto 73: Sti langs Aqqusinersuaq. Det er tydeligt for lokale at der er en sti. Afgrænsningen ud mod kørebanen er udflydende, hvilket ikke er trygt. Der er plads til en skillerabat mellem kørebanen og vejen – men det vil kræve en del terrænregulering.



Foto 74: Belysning af fodgængerfelt med gult blink. Det anbefales at fremhæve fodgængerkrydsningen ved at have gult blink og tavle med fodgængerkrydsning i begge vejsider. Det er godt at der er belysning i begge vejsider så krydsningspunktet med belysningsmaster er adskilt fra den øvrige del af vejen.



Foto 75: Fodgængerfeltet skal have stiftorbindelser på begge sider så det kan anvendes uden at fodgængere skal gå på kørebanen. Det bør overvejes om fodgængerfeltet kan placeres et mere hensigtsmæssigt sted samtidigt med at der tages hensyn til synligheden som følge af bakketoppen. Dette kan med fordel kunne indgå i en samlet stiplan for byen. Det anbefales at fremhæve fodgængerkrydsningen ved at have gult blink og tavle med fodgængerkrydsning i begge vejsider.



Foto 76: Aqqusinersuaq er ikke tryk at færdes langs som fodgænger. Der bør være tydelig markering af hvor fodgængerne kan færdes. Dette enten i form af en anden belægning med betonfliser eller endnu bedre bag en skillerabat/grøft.



Foto 77: Det er vanskeligt at vide hvilken side fodgængere skal færdes.



Foto 78: Det er vanskeligt at vide hvilken side af vejen fodgængere skal færdes. Er det her der skal skiftes side fra nord- til sydsiden? Det kunne overvejes at etablere et fodgængerfelt, hvor fodgængere skal skifte side.



Foto 79: Det er vanskeligt at vide hvilken side fodgængere skal færdes. Den vestligste del af Aqqusinersuaq mod havnen virker mere smal.



Foto 80: Eksempel på tavler der tydeligt viser, hvilken side fodgængere skal færdes. Det kan overvejes at anvende samme princip på den vestlige del af Aqqusinersuaq.

7.1.1

Anbefaling

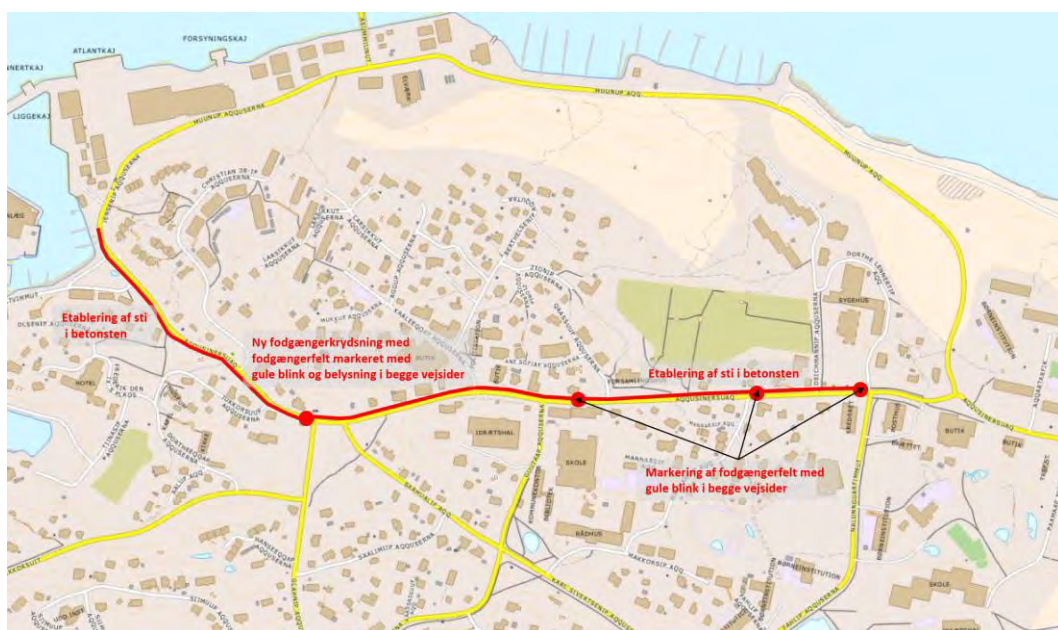
Det anbefales at forbedre stifaciliteterne langs Aqqusinersuaq, så fodgængere og cyklister kan færdes mere trygt og sikkert.

Den bedste løsning vil være at etablere en skillerabat mellem kørebane og sti. Dette kan dog være vanskeligt at indpasse inden for det nuværende, forholdsvis snævre vejprofil og med terrænfaldet nord for vejen, medmindre der gennemføres en betydelig terrænregulering. På længere sigt bør der derfor arbejdes hen imod denne udformning ved at indtænke et bredere vejprofil i forbindelse med fremtidige ændringer langs vejen, eksempelvis når bygninger sættes til salg, skal renoveres, eller når der planlægges ny bebyggelse.

En midlertidig løsning kan være at etablere en sti i betonfliser uden skillerabat. Dette vil tydeliggøre, hvor fodgængere skal færdes, og hvor biltrafikken skal køre. En reference fra Nuuk med en tilsvarende løsning fremgår af Foto 21.

Behovet for en egentlig sti langs Aqqusinersuaq skal ses i lyset af, at strækningen er den mest trafikerede i byen, og at trafikken forventes at stige i de kommende år.

Fodgængerkrydsninger med afmærkede fodgængerfelter bør desuden fremhæves med gult blink, tavle for fodgængerkrydsning samt belysning i begge vejsider. Hvor stien skifter side i vejens vestlige del, bør der etableres en sikret stikrydsning i form af et belyst fodgængerfelt med gult blink.



Figur 64: Anbefalinger til tiltag langs Aqqusinersuaq.

7.2

Asummiunut

Asummiunut forbinder den sydlige del af Sisimiut med den nordlige del, herunder Akia og Sisimiut lufthavn. Forbindelsen sker via Ulkebugt Broen, der blev opført i 1998 sammen med anlæg af lufthavnen.

Asummiunut har en trafikmængde på ca. 2.600 køretøjer på et hverdagsdøgn syd for Emiliap Aqq. og ca. 1.000 køretøjer på et hverdagsdøgn nord for Emiliap Aqq.

Asummiunut vurderes generelt at have en god kvalitet i udformningen med god belysning, vejbredder og kvalitet i belægningen. Vejbredden på selve broen er dog relativt smal, men vurderes acceptabel, idet der ikke forekommer sving på den smalle strækning.

Delstrækning fra bro til stien til Sarsuatsiivinnguup Qulaa

Der er etableret stifaciliteter på broen, hvor fodgængere kan færdes trygt og sikkert bag et autoværn. På broens nordlige side ledes hovedparten af fodgængertrafikken mod Akia via en sti til Sarsuatsiivinnguup Qulaa. Autoværnet ophører dog ca. 50 m før stiens begyndelse, hvilket medfører en kort strækning, hvor fodgængere må færdes langs Asummiunut uden fysisk adskillelse fra biltrafikken. Hertil kommer, at vintervedligeholdelsen og snerydningen ved stiens afslutning er utilstrækkelig, hvilket kan give anledning til potentielt farlige situationer mellem fodgængere og bilister.

Det anbefales at øge fokus på vintervedligeholdelsen og overveje en forlængelse af autoværnet frem til stien til Sarsuatsiivinnguup Qulaa. En eventuel forlængelse bør dog afvejes i forhold til mulighederne for en hensigtsmæssig og enkel snerydning.



Foto 81: Asummiunut, nord for afslutning af autoværnet på broen er snerydning mangelfuld på strækningen til stien ved Sarsuatsiivinnguup Qulaa.

Delstrækning mellem til stien til Sarsuatsiivinnguup Qulaa og T-krydset Emiliap Aqq.

Der forekommer allerede i dag fodgængertrafik langs Asummiunut frem mod T-krydset ved Emiliap Aqq. I takt med den forventede byudvikling i Sisimiut, herunder udbygningen af Akia, må fodgængertrafikken forventes at stige, hvilket øger behovet for en sammenhængende, sikker og tryk stiforbindelse på strækningen.

På den sydligste del er der en sti, så fodgængerne trygt kan gå bag en skillerabat med belysningsmaster. På den nordligste del ledes fodgængerne ud på vejen.

Det anbefales at etablere en sti langs hele strækningen frem til T-krydset ved Emiliap Aqq. Dette kan gøres ved enten at sprænge noget fjeld (tæt på boliger) og få plads til en sti bagved belysningsmasterne eller forsætte hele vejen mod vest. Som alternativ kunne det overvejes at nedlægge stien langs Asummiunut frem mod T-krydset ved Emiliap Aqq., idet der findes en alternativ stiforbindelse via Sarsuatsiivinnguup Qulaa. Dette alternativ er dog i modstrid med princippet om, at der bør etableres stifaciliteter langs primære trafikveje, og kan derfor ikke anbefales.



Foto 82: Sti langs Asummiunut ophører og fodgængere ledes ud på kørebanen. Stien bør fortsættes til T-kryds Emiliap Aqq. ved at sprænge noget fjeld (tæt på boliger) og få plads til en sti bagved belysningsmaster eller forsætte hele vejen mod vest.

7.2.1

Anbefaling

På strækningen fra broens afslutning frem til stien til Sarsuatsiivinnuup Qulaa anbefales det at øge fokus på vintervedligeholdelsen, herunder snerydning, så fodgængere har en tryk og sikker rute mod Akia året rundt. En eventuel forlængelse af autoværnet bør overvejes nøje i forhold til at sikre en hensigtsmæssig og enkel snerydning.

På en delstrækning frem mod T-krydset ved Emiliap Aqq. anbefales det at etablere en sti bag belsynsmasterne, så der opnås en sammenhængende stiforbindelse langs hele strækningen.



Figur 65: Anbefalinger til tiltag langs Asummiunut.

7.3

Guutaap Aqq. - Aqqaluartaap Aqq.

Guutaap Aqq. - Aqqaluartaap Aqq. forbinder den sydlige del af Sisimiut med den centrale del af byen, herunder Aqqusinersuaq og skolen Minngortuunnguup Atuarfia.

Der kører ca. 2.000-3.000 køretøjer på et hverdagsdøgn på strækningen. På Aqqaluartaap Aqq. er der i morgenspidstimen talt 19 fodgængere, mens der i eftermiddagsspidstimen er talt 44 fodgængere. Det vurderes at potentialet for fodgængere kunne være større, hvis forholdene for fodgængere var bedre.

Vejen er smal og har et kurvet forløb. Midt på strækningen er der et firbenet vigepligtsreguleret kryds ved Saamualip Aqq. og Karl Sivertsenip Aqq. Dette er hverken trygt for fodgængere eller bilister. Vejbelysning og belægningskvalitet vurderes generelt at være acceptabel.

Det vurderes problematisk at der ikke er stifaciliteter langs vejen, særligt taget i betragtning af, at den fungerer som adgangsvej til Minngortuunnguup Atuarfia og dermed potentielt er skolevej for mange børn.



Foto 83: Guutaap Aqq. er relativt smal uden trygge faciliteter for fodgængere. Der er særligt smalt forbi den gule bygning B-1287.



Foto 84: Aqqaluartaap Aqq. er bredere men uden trygge faciliteter for fodgængere.

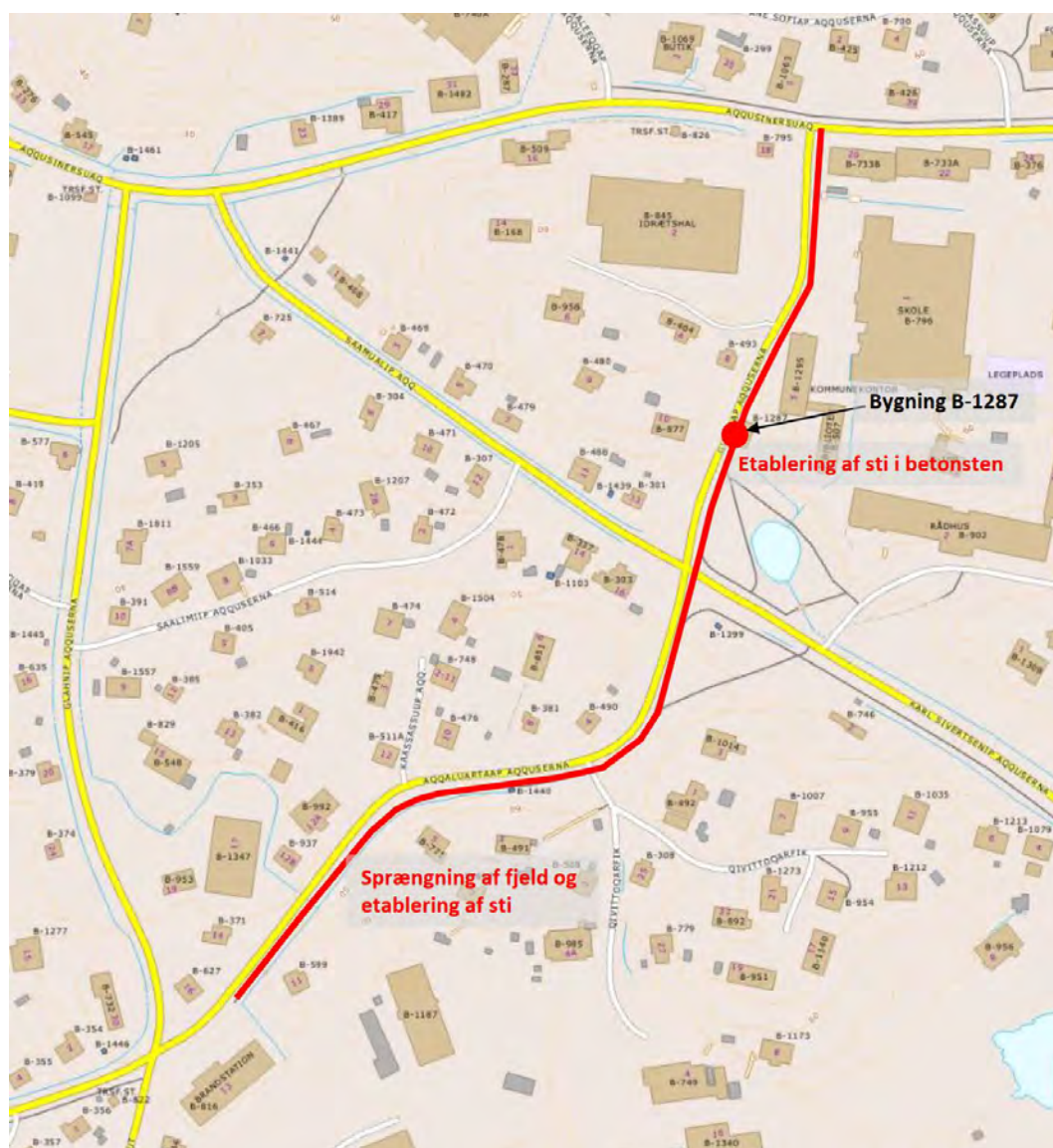
7.3.1

Anbefaling

Det anbefales at etablere stifaciliteterne langs Guutaap Aqq. - Aqqaluartaap Aqq., så fodgængere og cyklister kan færdes mere trygt og sikkert.

Det anbefales at etablere en sti langs vejen. Den bedste løsning vil være at etablere en skillerabat mellem kørebane og sti. Dette kan dog være vanskeligt at indpasse inden for det nuværende, forholdsvis snævre vejprofil.

En mindre omfattende løsning vil være at undlade skillerabatten, men blot etablere en sti langs kørebanen. Denne løsning vil dog fortsat have et behov for at der springes fjeld langs vejen. På Guutaap Aqq. forbi bygning B-1287 skal stien udføres i betonfliser, for at den tydeligt adskilles fra kørebanen.



Figur 66: Anbefalinger til tiltag langs Guutaap Aqq. - Aqqaluartaap Aqq.

7.4

Muunup Aqq.

Muunup Aqq. trafikbetjener havnen, herunder KNI, og skaber forbindelse til det centrale og sydlige Sisimiut mod syd samt Akia og Sisimiut lufthavn mod nord.

Vejens trafikmængde er ca. 2.200 køretøjer i døgnet vest for Asummiunut og ca. 1.300 køretøjer i døgnet øst for Asummiunut på et hverdagsdøgn. I takt med udbygningen af Akia forventes trafikken på Muunup Aqq. at stige markant.

Vejen er relativt smal vest for Asummiunut, mens den fremstår bredere øst for Asummiunut. Belysning og belægning vurderes generelt som acceptable. På strækningen vest for Asummiunut leder afvanding fra fjeldet syd for vejen til istapper på fjeldsiden samt is og vand på kørebanen.

Når der er is og vand på vejen, tager trafikanterne i nogen grad hensyn til hinanden og kører på skift på de enkelte delstrækninger. Det fungerer rimeligt i dag, hvor trafikken er begrænset, men vil blive et problem, når Akia er fuldt udbygget, og trafikken bliver væsentligt større.

Der er ingen egentlige faciliteter for fodgængere langs vejen. Til gengæld er der en stiforbindelse vest for Asummiunut, som via en trappe og stier forbinder Muunup Aqq. med Aqqusinersuaq, enten via Christian 28-ip Aqq. eller via ruten Larsikkut Aqq. – Aggup Aqq. – Kaaleeqqap Aqq.



Foto 85: Muunup Aqq. vest for Asummiunut er der istapper fra fjeldsiden og is på vejen. I dag passer trafikanterne nogenlunde på hinanden og kører på skift nogle steder, men det vil blive svært, når trafikken bliver større i takt med udbygningen af Akia. Bedre afvanding til grøft kan være med til at mindske problemet.



Foto 86: Muunup Aqq. vest for Asummiunut er der is på kørebanen som følge af afvanding fra fjeldet syd for vejen. Trappe over fjeldet ses til højre. Bedre afvanding til grøft kan være med til at mindske problemet.



Foto 87: Trappe med stiforbindelse over fjeldet. Den kan med fordel forlænges som trappe og gangbro til Christian 28-ip Aqq. og Larsikkut Aqq. så stiforbindelsen bliver mere tilgængelig hele året.



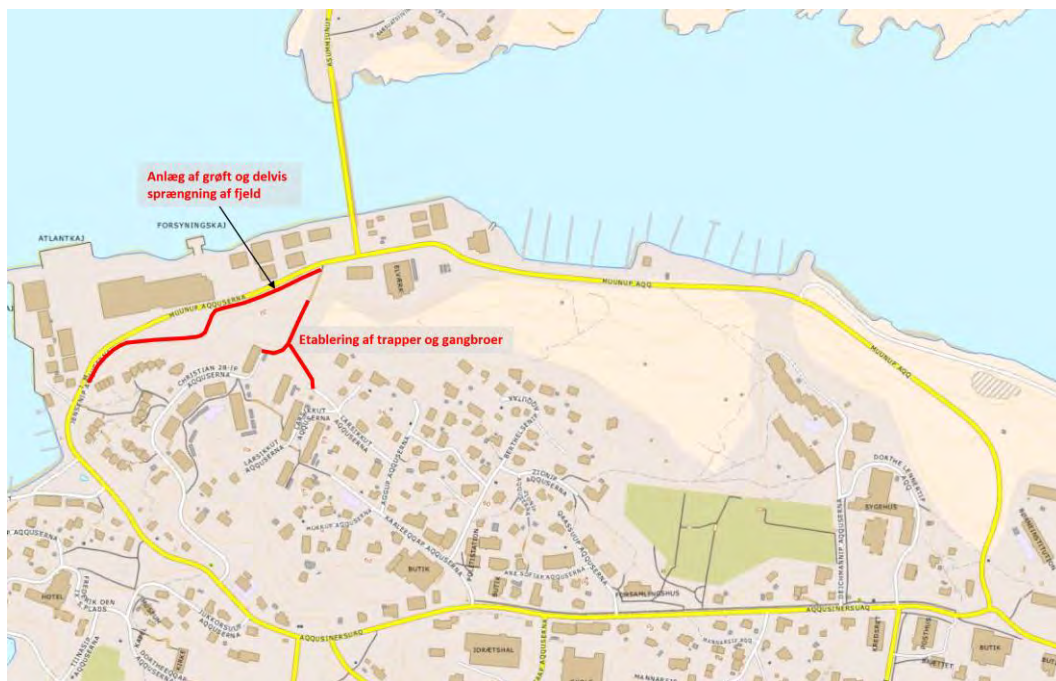
Foto 88: Muunup Aqq. øst for Asummiunut virker bredere men stadig uden faciliteter for fodgængere.

7.4.1

Anbefaling

Langs Muunup Aqq. vest for Asummiunut anbefales det at etablere tiltag, som reducerer risikoen for is på kørebanen ved at etablere en grøft langs sydsiden af vejen. For at give plads til grøften vil det være nødvendigt at bortsprænge noget af fjeldet på en del af strækningen.

Der er i dag ikke etableret særskilte faciliteter for fodgængere langs Muunup Aqq. Dette kan til dels accepteres, da der findes en stiforbindelse over fjeldet. Det anbefales imidlertid at forbedre denne forbindelse. Den nuværende trappe bør forlænges, dels som trappe og dels som gangbro til Christian 28-ip Aqq. og Larsikkut Aqq., så forbindelsen bliver mere tilgængelig året rundt. Herfra kan fodgængere fortsætte ad de asfalterede boligveje til Aqqusinersuaq.



Figur 67: Anbefalinger til tiltag langs Muunup Aqq. og hen over fjeldet.

7.5

Nalunnguarfimmut – Adammip Aqq.

Nalunnguarfimmut – Adammip Aqq. forbinder den sydøstlige del af Sisimiut med den centrale del af byen, herunder Aqqusinersuaq.

På strækningen kører der ca. 3.000-4.000 køretøjer på et hverdagsdøgn. På Adammip Aqq. er der registreret ca. 100 fodgængere i eftermiddagsspidstimen.

Vejen er generelt godt udformet med en hensigtsmæssig bredde, et retlinet forløb og gode oversigtsforhold. Langs strækningen er der etableret en separat sti, som er adskilt fra kørebanen med en skillerabat med belysning. På den nordlige del af strækningen langs Nalunnguarfimmut ligger stien i vejens østside, mens den på den sydlige del langs Adammip Aqq. ligger i vejens vestlige side. Skiftet mellem de to sider sker via et fodgængerfelt med gult blink. Udformning af vejen og særligt stifaciliteterne vurderes at fungere godt.

Vejbelysningen og belægningskvaliteten vurderes generelt at være acceptable.

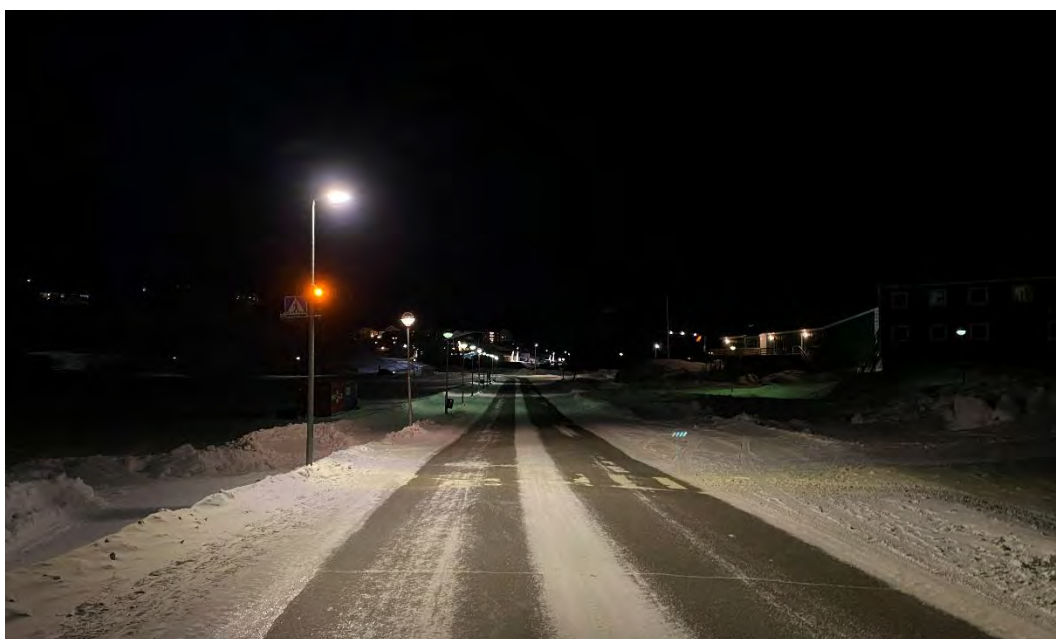


Foto 89: Der er etableret stier langs Nalunnguarfimmut, men snerydningen af stierne bør prioriteres højere for at sikre gode forhold for fodgængere året rundt.

Krydsningen ved fodgængerfeltet er i dag markeret med gult blink og belysning i den ene vejside. Det anbefales at fremhæve krydsningen ved at etablere supplerende belysning og gult blink i begge vejsider. Derved markeres fodgængerfeltet og krydsningen mere tydeligt fra den øvrige vejbelysning på strækningen.



Foto 90: Der har tidligere været problemer med afvanding langs Nalunnguarfimmut ud for Spejdersøen i tøperioder. Om det stadig er et problem, vides ikke. Det kan være nødvendigt at etablere en større grøft vest for Nalunnguarfimmut, evt. en større underføring af Nalunnguarfimmut eller have større fokus på at bortkøre sneen langs Nalunnguarfimmut.



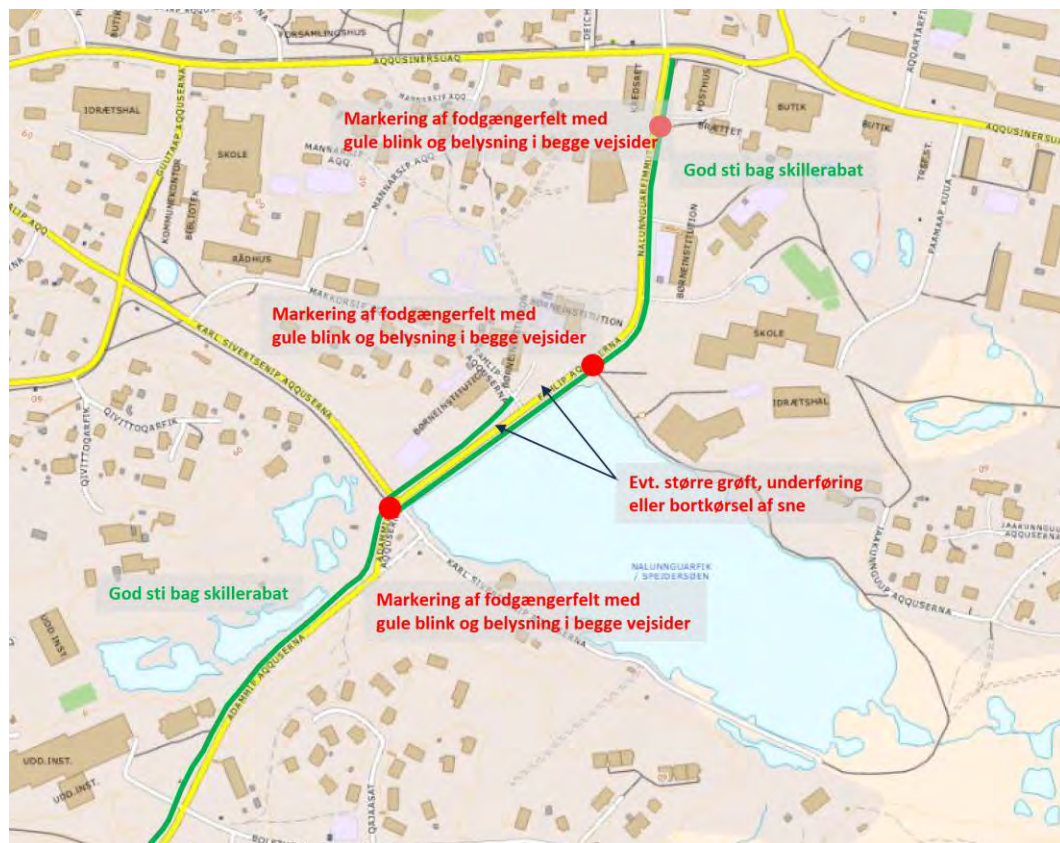
Foto 91: Der er etableret stier langs Adammip Aqq., der er adskilt fra kørebanen med en skillerabat, hvor der samtidig er placeret belysning. Dette er en rigtig god løsning, som tilstræbes etableret langs de øvrige trafikveje i Sisimiut.

7.5.1

Anbefaling

Langs Nalunnguarfimmur – Adammip Aqq. er der allerede gode stiforbindelser med en sti langs vejen adskilt af en skillerabat.

Der er flere stikrydsninger på strækningen med fodgængerfelter, der samtidig er markeret med gult blink og belysning i den ene vejside. Det anbefales at fremhæve krydsningen ved at etablere supplerende belysning og gult blink i begge vejsider. Derved markeres fodgængerfeltet og krydsningen mere tydeligt fra den øvrige vejbelysning på strækningen.



Figur 68: Anbefalinger til tiltag langs Nalunnguarfimmur – Adammip Aqq.

7.6

Nikkorsuit

Nikkorsuit forbinder den sydvestlige del af Sisimiut med den centrale del af byen, herunder Aqqusinersuaq via Glahnip Aqq.

På strækningen kører der ca. 2.000 køretøjer på et hverdagsdøgn. På Aqqaluartaap Aqq. er der registreret ca. 40 fodgængere i eftermiddagsspidstimen.

Vejen er smal og har et kurvet forløb. På den vestlige del af strækningen er der etableret gode forhold for fodgængere i form af en separat sti, som er adskilt fra kørebanen med en skillerabat. På den østlige del af strækningen mangler der derimod fodgængerfaciliteter. Dette vurderes særligt problematisk på de smalle kurvede passager, hvor vejens begrænsede bredde giver dårlige forhold for gående.

Vejbelysningen og belægningskvaliteten vurderes generelt at være acceptable.

Det vurderes samlet set problematisk, at der ikke er stifaciliteter langs hele strækningen, da fodgængere dermed ikke tilbydes en sammenhængende, tryk og attraktiv forbindelse.



Foto 92: I den østlige del af Nikkorsuit er vejen smal, kuperet og der mangler trygge faciliteter for fodgængere.



Foto 93: I den østlige del af Nikkorsuit er vejen smal og kuperet, og der mangler trygge faciliteter for fodgængere. Store terrænforskelle gør det vanskeligt at udvide vejen med en sti langs nordsiden (til venstre på fotoet). Ved sprængning af fjeld langs sydsiden kan der derimod blive plads til en sti.



Foto 94: Midt på Nikkorsuit udvides rabatten, hvilket giver begrænset plads til fodgængere. Ved at sprænge fjeld bag belysningsmasterne ind mod den grønne bygning kan der skabes bedre plads til etablering af en egentlig sti.



Foto 95: På den vestlige del af Nikkorsuit er der etableret gode forhold for fodgængere i form af en separat sti, som er adskilt fra kørebanen med en skillerabat. Dette princip bør tilstræbes etableret på hele strækningen.

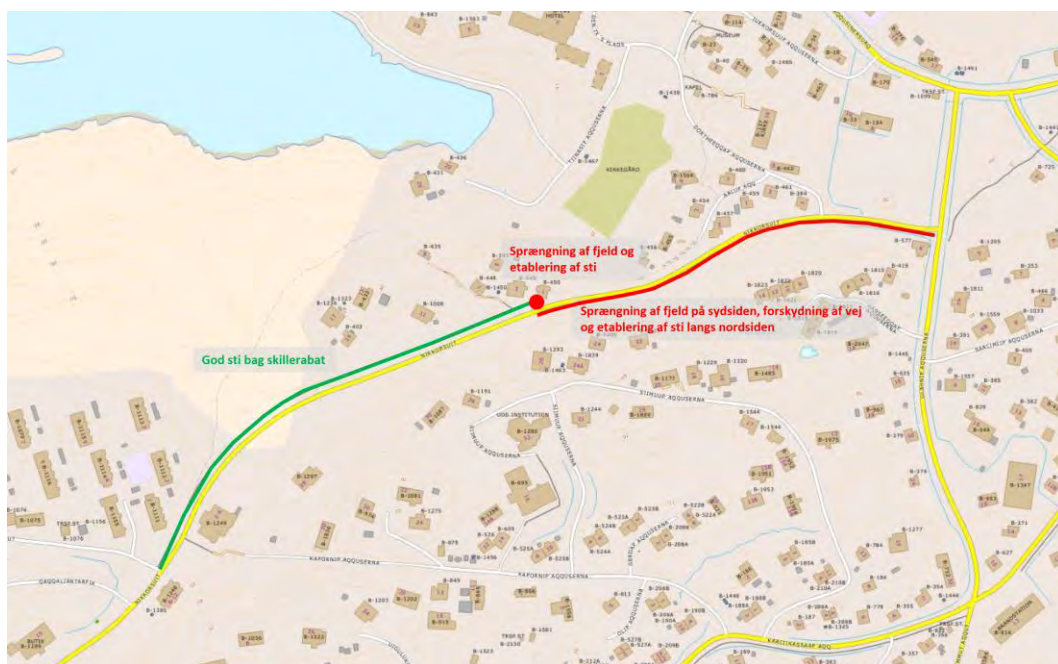
7.6.1

Anbefaling

Det anbefales at etablere sammenhængende stifaciliteter langs Nikkorsuit, så fodgængere og cyklister kan færdes mere trygt og sikkert på hele strækningen.

Den bedste løsning vil være at etablere en sti adskilt fra kørebanen med en skillerabat. Dette kan dog være vanskeligt at indpasse inden for det nuværende, relativt snævre vejprofil.

På grund af de store terrænforskelle uden for vejen vurderes det vanskeligt at udvide vejen med en sti langs nordsiden. Det anbefales derfor at undersøge muligheden for at sprænge fjeld langs sydsiden og forskyde vejprofil, så der kan skabes plads til en sammenhængende sti langs nordsiden.



Figur 69: Anbefalinger til tiltag langs Nikkorsuit.

7.7

Sammenfatning

I følgende Tabel 27 er der en kort sammenfatning af problemer og anbefalinger for de analyserede strækninger.

Nr.	Kryds	Problem	Anbefaling	Prisniveau	Prioritering
1	Aqqusinersuaq	Meget trafikeret vej hvor fodgængerne færdes på en asfalteret rabat, og hvor der ikke er tydelig adskillelse mellem biler og fodgængere – særligt på den vestlige ende mod havnen.	Der skal etableres en egentlig sti langs vejen. Bedst adskilt med en skillerabat. Alternativt en sti i betonfliser uden skillerabat.	Højt	Højt
2	Asummiunut	Ved afslutning af stien langs broen ledes fodgængere om vinteren ud på kørebanen. På strækningen mellem til stien til Sarsuatsiivinnguup Qulaa mod Emiliap Aqq. ophører stien og fodgængere ledes ud på vejen på en delstrækning.	Bedre vintervedligeholdelse og evt. forlængelse af autoværnet ved broen. Der bør etableres sti på hele strækning.	Mellem	Lavt
3	Guutaap Aqq. - Aqqaluartaap Aqq.	Smal og kurvet vej med relativ intensiv trafik uden at der er faciliteter for fodgængere.	Der skal etableres en egentlig sti langs vejen.	Højt	Mellem
4	Muunup Aqq.	På strækningen vest for Asummiunut er der is og vand på kørebanen. Der mangler faciliteter for fodgængere.	Der etableres en grøft langs nordsiden af vejen. Der etableres trapper og gangbroer så fodgængere har en attraktiv alternativ rute end langs vejen.	Højt	Lavt
5	Nalunnguarfimmut – Adammip Aqq.	Problemer med afvanding langs Nalunnguarfimmut	Etablering af grøft og underføring vest for Nalunnguarfimmut ved Spejdersøen.	Mellem	Lav
6	Nikkorsuit	Smal og kurvet vej med relativ intensiv trafik uden at der er faciliteter for fodgængere.	Der skal etableres en egentlig sti langs vejen.	Højt	Mellem

Tabel 27: Sammenfatning af problemer og anbefalinger i de analyserede strækninger.

Etapeplan

På baggrund af de gennemførte analyser er der opstillet en etapeplan med en prioritering af, hvilke projekter der er nødvendige hvor og hvornår, samt hvilken effekt de har. Dette kan både være i forhold til den generelle trafikudvikling, men også specifikt i forhold til de konkrete udviklingsprojekter der er i byerne. Afhængig af hvornår udbygningen af Akia sker, kan det betyde, at nogle af projekterne skal prioriteres højere.

0-5 år

Kryds og strækninger med høj prioritet:

- Aqqusinersuaq/Nalunnguarfimmur/Dorthe Lennertip Aqq. - ombygning til rundkørsel inkl. udbygning af Dorthe Lennertip Aqq. til dobbeltrettet trafik, flytning af belysningsmast og parkering foran butikken Anuni ud mod vejen bør forbydes.
- Anlæg af en egentlig sti langs Aqqusinersuaq på hele strækningen fra Dorthe Lennertip Aqq. til havnen. Bedst adskilt med en skillerabat. Alternativt en sti i betonfliser uden skillerabat.

Øvrige forhold:

- Fjern alle E 15 *Vognbaner i kryds* færdselstavler.
- Flyt affaldsbeholder i krydset Aqqusinersuaq/Kaaleeqqap Aqq.
- Nye busruter A (Akia) og B (by) med shunt.
- Generelt bedre vintervedligeholdelse af stier, så de stier som er anlagt kan anvendes hele året.
- Udarbejdelse af en stiplan med særligt fokus på fodgænger forhold i byen og hvordan det kan blive mere attraktivt at færdes til fods.

5-10 år

Kryds og strækninger med mellem prioritet:

- Asummiunut/Emiliap Aqq. - ombygning til rundkørsel
- Aqqusinersuaq/Kaaleeqqap Aqq. - flytning af indkørsel til Pisiffik
- Glahnip Aqq./Aqqaluartaap Aqq./Eqqaavimmut Aqqut/ Kaalikassaap Aqq. - Ombygning af kryds til to T-kryds
- Anlæg af en sti langs Guutaap Aqq. - Aqqaluartaap Aqq.
- Anlæg af en sti langs den østlige del af Nikkorsuit.

Øvrige forhold:

- Ensartet skiltning af boligveje:
 - E 51 *opholds- og legeområde* – 15 km/h
 - "Sissuinnga/Pas på mig!"
 - Tydelig markering af fodgængerfelter ved at have belysning, gult blink og tavle med fodgængerkrydsning i begge vejsider.
- Trafikanalyse af krydset Asummiunut/Muunup Aqq. (som følge af udbygning af Akia).

>10 år

Kryds og strækninger med lav prioritet:

Kryds der generelt har god kapacitet og ombygninger er ikke nødvendige – trafikudviklingen skal derfor følges. Andre parametre som trafiksikkerhed kan dog også være afgørende for en ombygning.

Mest kritisk fordi det er et F-kryds, hvilket kan være problematisk ved store trafikmængder:

- Qiviarfik/Kaalikassaap Aqq./Siaqqinneq – afventer trafikudvikling til evt. ombygning til signal eller rundkørsel – er et F-kryds og derfor mere kritisk end nedenstående T-kryds.

Kapacitetsstærke kryds da det er T-kryds:

- J.M. Jensenip Aqq./ Aqqusinersuaq/ Umiarsualivimmu – afventer trafikudvikling
- Aqqusinersuaq/Glahnip Aqq. – afventer trafikudvikling
- Aqqusinersuaq/Guutaap Aqq. – afventer trafikudvikling

Strækninger med lav prioritet:

- På Asummiunut skal autoværnet fra broen forlænges til stien til Sarsuatsiivinnguup Qulaa, hvis bedre vintervedligeholdelse ikke er tilstrækkelig.
- Anlæg af sti på strækningen til stien til Sarsuatsiivinnguup Qulaa og Emiliap Aqq.
- På Muunup Aqq. vest for Asummiunut skal der etableres en grøft langs nordsiden af vejen.
- Trappen fra Muunup Aqq forlænges og der etableres gangbroer til Christian 28-ip Aqq. og Larsikkut Aqq. så fodgængere har en mere attraktivt alternativ rute til centrum end langs vejen.
- Etablering af grøft og underføring vest for Nalunnguarfimmut ved Spejdersøen.