

# HELHEDSPLAN FOR HAVNENE I NUUK

Juni 2004



NUUP KOMMUNEA

NIRAS Greenland A/S

## Indhold

Indhold .....	2
Indledning .....	3
Havnene i Nuuk .....	7
Resumé.....	9
Mål og strategier for havneudviklingen i Nuuk.....	13
Situationen i dag .....	16
Udvikling og behov.....	23
I. Atlanthavnen i Nuuk.....	25
<i>Forslag til udbygning af Atlanthavnen .....</i>	<i>31</i>
II. Nordhavn.....	40
<i>Forslag til udbygning af Nordhavn.....</i>	<i>42</i>
III. Qeqertat.....	46
IV. Sissiugaq (Kolonihavnen).....	53
<i>Forslag til udbygning i Sissiugaq .....</i>	<i>55</i>
V. Iggiaa lystbådehavn.....	59
<i>Forslag til udbygning af Iggiaa .....</i>	<i>61</i>
VI. Qasigiannguit .....	65
<i>Forslag til udbygning af Qasigiannguit.....</i>	<i>67</i>
VII. Ny lystbådehavn i Qinngorput.....	69
<i>Forslag til ny lystbådehavn i Qinngorput .....</i>	<i>71</i>
Rundbordssamtaler .....	72

" Helhedsplan for havnene i Nuuk" er udarbejdet af Forvaltningen for Teknik og Miljø, Nuup Kommunea i samarbejde med NIRAS Greenland A/S.

## Indledning

Hermed foreligger Helhedsplanen for havnene i Nuuk. Det er en plan, der både ser på mulighederne for at udvide og forbedre forholdene i de eksisterende havne og på mulighederne for at etablere nye havne i nær tilknytning til den eksisterende by.

Et væsentligt aspekt ved helhedsplanen er, at der på længere sigt og i overensstemmelse med Kommunalbestyrelsens mål etableres en ny containerhavn samt kutter- og dybtvandskaj på Qeqertat.

### *Baggrunden for Helhedsplanen*

Baggrunden for planlægningen er, at havneforholdene i Nuuk er yderst begrænsede både hvad angår kajforhold og bagland. F.eks. er kutterkajen overbelastet, og de nuværende forhold omkring losning af mindre trawlere til fiskeindustrien er problematiske. På grund af en sammenblanding af privat og offentlig trafik er trafikforholdene på havnen uheldige, og samtidig har Nuuk begrænsede anløbspladser for turistbåde.

Ydermere understreger ”Udviklingsplan for havnene i Grønland” fra april 2002, som er udarbejdet af Grønlands Hjemmestyre, at det er nødvendigt at udbygge havneforholdene i Nuuk. Forholdene betragtes som så problematiske, at det kan blive nødvendigt at flytte visse havnefaciliteter til andre byer og udbygge havneforholdene der, hvis ikke udbygningen i Nuuk sker inden for den nærmeste tid.

Imidlertid er det Grønlands Hjemmestyre, som ejer havneanlæggene i Atlanthavnen, hvorfor det er Hjemmestyret, der træffer beslutninger vedrørende ændringer og anlæg her. Amutsiviit (skibsværftet i Nordhavnen) med de tilhørende kaj- og beddingsanlæg er i privateje.

En lang række forhold, der vedrører havnene, har stor betydning og konsekvens for udviklingen i Nuuk. Kommunalbestyrelsen ser det derfor som meget væsentligt, at Nuuk også fremover styrkes som en konkurrencedygtig havne- og erhvervsby både nationalt og internationalt. Som Grønlands hovedstad med en velbeliggende isfri havn er det af stor betydning at byen fortsat udvikles som en effektiv havneby.

Både erhvervsmæssigt og i fritiden indgår havnene som meget nødvendige bestanddele af livet i byen. Derfor er det af stor betydning, at forholdene i havnene udvikles, så de kan opfylde de krav, der stilles til betjening af gods- og passagertrafik samt til faciliteter for fiskeri, fritidsbåde og lignende.

I dette perspektiv har Kommunalbestyrelsen besluttet at udarbejde denne helhedsplan, der skal tjene som et oplæg til en afklaring af, hvor og hvordan der skal ske en udbygning, ombygning eller nyanlæg af havnene i Nuuk.

Kommunalbestyrelsen ønsker, at planlægningen kan medvirke til at løse de aktuelle problemer i Atlanthavnen, og at der i sammenhæng med en udbygning på Qeqertat og i Nordhavn sikres optimale muligheder for den fremtidige havnedrift.

### *Formålet med helhedsplanen*

Formålet med helhedsplanen kan resumeres som følgende:

## HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK

1. at skabe et godt og robust planlægningsgrundlag for de næste mange års udbygning af havnene i Nuuk;
2. at undersøge og fastlægge den bedst mulige og mest hensigtsmæssige etapeudbygning af havnene i Nuuk;
3. at undersøge mulighederne for en udvidelse og effektivisering af erhvervshavnene i Nuuk;
4. at fastlægge mulighederne for en ud- eller nybygning af fritidshavnene i Nuuk med en forbedring af service- og optagefaciliteter;
5. at vurdere og klarlægge (rest)rummeligheden ved forskellige forslag til udbygning af havnene såvel erhvervs- som fritidshavne;
6. at anvise den bedst mulige logistik såvel i havnenes aktiviteter (internt) som i den nødvendige transport og udveksling mellem havnene, erhvervsområderne og byen i øvrigt (eksternt);
7. at forbedre trafikforholdene i havnene og herved øge trafiksikkerheden; og
8. at vurdere de økonomiske konsekvenser (anlægmæssigt) ved de forskellige løsningsforslag.

### *Samarbejde om helhedsplanen*

Udarbejdelsen af helhedsplanen har stået på siden foråret 2003. I begyndelsen drejede det sig om, at afdække problemer og finde frem til løsningsmuligheder i de forskellige havne. Formålet var at afklare, hvordan det er muligt at afhjælpe problemerne her og nu, og hvad der skal til for at sikre langsigtede, permanente og realistiske løsninger.

Problemerne og løsningerne blev samlet i et arbejdsnotat "*Registrering, kortlægning og udbygningsmuligheder, maj 2003*". Notatet blev lagt frem til drøftelse med en lang række virksomheder, foreninger og selskaber, der på forskellig måde har interesser i havnene. I alt deltog der 27 repræsentanter i drøftelserne, som bidrog til en kvalificering af de fremlagte løsningsforslag.

Interessen blandt deltagerne samlede sig især om forholdene i Atlanthavnen. Her er pladsen for trang, og det er et stort ønske, at containerhavnen flytter ud til Qeqertat. Der kom ganske vist flere løsningsforslag, som kunne løse situationen her og nu. Men skal havne- og erhvervsaktiviteterne fungere optimalt, blev der peget på en udflytning.

Også forholdene for jollerne og de mindre både blev drøftet med interesse. Her var det især mangelen på bådpladser, der blev taget op, samt hvordan der kan ske en mere effektiv udnyttelse af de anlæg, vi allerede har.

Mangelen på bådpladser optog også fritidssejlerne, men her var det tillige et ønske at skabe bedre bagarealer og faciliteter i havnene.

I "Bilag I" bagerst i Helhedsplanen fremgår et resumé af de 4 rundbordssamtaler, hvem der deltog i "samtalerne" og hvorvidt planen efterfølgende imødekommer de mange forslag, der fremkom på møderne.

### *Hvad sker der nu*

Da havneanlæggene i Atlanthavnen og i Nordhavn er ejet af Hjemmestyret eller i privat eje, vil forslagene i helhedsplanen - efter en politisk behandling i Kommunalbestyrelsen - blive fremlagt som Nuup Kommuneas forslag til en løsning på de store og små problemer i havnene.

## HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK

Fremlæggelsen vil ske samtidig med offentliggørelsen af forslag til "Kommuneplan Nuuk 2003-2012", der bl.a. indeholder de planlægningsmæssige konsekvenser af helhedsplanen.

I forbindelse hermed vil borgere og andre interesserede i Nuup Kommunea få mulighed for at se og drøfte helhedsplanen og - hvis de ønsker det - komme med bemærkninger hertil.

Helhedsplanen for havnene i Nuuk vil herefter kunne indgå som et led i plangrundlaget for den fremtidige udbygning af havnene.

### Helhedsplanens indhold

Helhedsplanen indeholder en registrering og en kortlægning samt forslag til udbygning af 7 eksisterende og potentielle havneområder i Nuuk. Endvidere vurderes de økonomiske og planlægningsmæssige konsekvenser ved de forskellige planforslag.

Indledningsvis beskrives situationen i dag - set med brugernes øjne. Hvilke problemer og behov har havnenes forskellige brugere, når det drejer sig om at skabe gode betingelser for at drive havnevirksomhed eller betjene sig af havnen?

Men planlægningen drejer sig ikke kun om behovene i dag. Hvad sker der i morgen eller om 10 år? Da helhedsplanen bl.a. udarbejdes som et grundlag for kommuneplanlægningen, er der valgt den samme tidshorisont som for kommuneplanen, dvs. frem til 2012. En række af de væsentlige forhold, som kan påvirke den fremtidige havneudvikling, er beskrevet i forlængelse af 'situationen i dag'.

Omfanget og indholdet af de 7 havnebeskrivelser er meget forskellige afhængig af hvilke havneområder, der er tale om.

For alle områder er der gjort rede for de eksisterende forhold samt for de problemer, der kan registreres i forhold til en hensigtsmæssig afvikling af havneaktiviteter. Herefter er der udarbejdet og beskrevet en række forslag - nogle i etaper - til en afhjælpning af problemerne f.eks. ved et eller flere forslag til en udbygning inden for området. Og endelig er der gjort rede for de økonomiske konsekvenser ved en realisering af forslagene.

# HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK



*Atlanthavnen, Nordhavn, Iggiaa og Qeqertat © ASIAQ*

## Havnene i Nuuk

Havnene i Nuuk omfatter 4 aktive havne fordelt på henholdsvis trafik- og fiskerihavne, værftshavn, historisk havn og lystbådehavn. Herudover findes 3 potentielle havne, som endnu ikke er etableret, men som til dels er planlagte eller som overvejes som muligheder.

*De 4 aktive havne er:*

1. Atlanthavnen i Nuuk, som er Nuuks hovedhavn og primære erhvervshavn.
2. Nordhavn, som primært er en værftshavn.
3. Sissiugaq (Kolonihavnen) med den Gl. Bedding og anløbsbro, som nu er mere af historisk karakter.
4. Iggiiaa lystbådehavn, som er Nuuks primære fritidshavn for lystbåde.

*De 3 potentielle havne er:*

5. Qeqertat, som endnu ikke – bortset fra et mindre tankanlæg for både – er en havn, men som forventes at blive Nuuks kommende storhavn.
6. Qasigiannugit, som evt. kan rumme en ny lystbådehavn..
7. Qinngorput lystbådehavn, som endnu ikke er etableret, men stedbestedt.



## HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK

### Havneansvar og havnemyndighed

De offentlige havne er et hjemmestyreanliggende. Landstingsforordning nr. 4 af 29. oktober 1999 om anlæg, vedligeholdelse og drift mv. af Hjemmestyrets havneanlæg fastsætter regler for de offentlige havne i henhold til § 3 i lov for Grønland nr. 943 af 23. december 1986.

Landstingsforordningen finder ikke anvendelse på havneanlæg til fritidsformål eller havneanlæg, der er en del af tankanlæg. Monteringskajer og beddinger ved værfterne er overdraget til værftsejerne. Småbådshavne og -broer fortrinsvis til fritidssejlere og jollefiskere anlagt for kommunale eller private midler er ligeledes undtaget.

I Nuuk omfatter de offentlige havne Atlanthavnen, Nordhavn med undtagelse af værftets anlæg samt Sissiugaq (Kolonihavnen). Pontonbroerne i Vestre Vig er kommunale anlæg, mens broerne i Iggiaa lystbådehavn er private.

Investeringer og driftsudgifter for de offentlige havne fastlægges i Finansloven efter de mål, der er opstillet af Landstinget. Direktoratet for Infrastruktur og Boliger varetager driftsherrefunktionerne. Betaling for anvendelse af havnene er fastlagt i Landstingslov nr. 20 af 30. oktober 1992 om havneafgift med senere tilføjelser.

Hjemmestyret har indgået aftale med Royal Arctic Line A/S om at varetage havnecheffunktionen, som omfatter tilsyn og den daglige drift for de offentlige, hjemmestyreejede anlæg.

Nuup Kommunea har ansvaret for de kommunalt ejede anlæg. Kommunen varetager investeringer, drift og vedligehold af sine egne anlæg.





## Resumé

Det er Kommunalbestyrelsens overordnede målsætning at arbejde for en kutter- og dybtvandshavn på Qeqertat. Imidlertid er det ikke en løsning, der kan forventes realiseret inden for de nærmeste år. Hvordan løses derfor de aktuelle problemer for containerhavnen, trawlerne, kystpassagerskibene, fritidsbådene, de små fiskerbåde og joller mv. på kort sigt?

I de følgende afsnit er der i korte træk gjort rede for helhedsplanens udbygningsforslag for de forskellige havne i Nuuk.

## Forslag til udbygning af havnene i Nuuk

### Udflytning til Qeqertat

Løsningen af et stort kapacitetsproblem for erhvervshavnene i Nuuk findes på Qeqertat. Her er der dybde og plads nok til en ny containerhavn.

Endvidere er der gode muligheder for udbygning af en ny 'kutterkaj' med direkte og enkel adgang til bl.a. containerhavnen. På Qeqertat vil der også være plads til aktiviteter, som f.eks. Grønlandskommandoen, en forsyningsterminal i forbindelse med offshore virksomhed eller en evt. færgeterminal til Akia eller øerne syd for Nuuk.

Men det er forbundet med store omkostninger at flytte ud på Qeqertat - i det mindste, hvis det skal foregå under ét inden for de nærmeste år. Det anslås, at de samlede omkostninger i grove tal for en udflytning vil beløbe sig til knap 300 mio. kr. alene for 1. etape.

Som alternativ til en hurtig udbygning af Qeqertat foreslås en successiv og længerevarende forbedring af arealerne på Qeqertat til den nye Atlanthavn. Det kan bl.a. ske ved en løbende opfyldning inden for afgrænsede og inddæmmede arealer, ved etapevis anlæg af adgangsveje og tilkørselsarealer samt - i særdeleshed - ved en koordinering med omdannelserne i den nuværende Atlanthavn.

### Udbygning og modernisering af Atlanthavnen

Kapacitetsproblemerne i Atlanthavnen skyldes ikke – som man skulle tro - en hård og maksimal udnyttelse af havnens forskellige landarealer. Ganske vist er der flere steder som f.eks. containerhavnen, hvor pladsen er meget trang. Men der er også steder på havnen, hvor pladsen enten ligger ubrugt hen eller anvendes uhensigtsmæssigt. Det er en 'aktivering' af denne skjulte rummelighed, der kan være med til at løse nogle af Atlanthavnens mest presserende problemer. Det foreslås derfor, at Atlanthavnen inden for de nærmeste år udbygges og moderniseres i etaper.

*I 1. etape* foretages der en opfyldning af Østre Vig og en ændring og opstramning af Aqqusinersuaqs forløb. Dette skal medvirke til en forbedring af forholdene på Gl. Atlantkaj, skabe en bedre afvikling af trafikken på havnen og sikre en udvidelse af containerhavnens areal. Endvidere foreslås en generel 'oprydning' på havnen, herunder Kutterkajen.

Beregnet økonomi for 1. etape i alt: ca. 43 mio. kr.

*I 2. etape* forbedres forholdene på Kilisaatinut ved opfyldning og ved etablering af nye kaj anlæg yderst på 'næsset'. Der foreslås en forbedring og modernisering af områderne henholdsvis øst for Polar Rajaat, ved Nuka og Gl. Kulplads.

Beregnet økonomi for 2. etape i alt: ca. 33 mio. kr.

## HELHEDSPPLAN FOR HAVNENE I NUUK

I 3. etape foretages der 2 opfyldninger henholdsvis ved dybtvandskajen mellem Ny Atlantkaj og Sandlosningskajen og i Vestre Vig. Opfyldningen ved dybtvandskajen vil forøge containerarealet med ca. 5.600 m<sup>2</sup> og kajlængden med ca. 210 m.

Opfyldningen i Vestre Vig vil tilvejebringe et nyt landareal på ca. 3.400 m<sup>2</sup>, men vil ikke reducere antallet af bådpladser i vigen.

Beregnet økonomi for 3. etape i alt: ca. 100 mio. kr.

*Alternativ 3. etape.* Da der med opfyldningen af arealet ved dybtvandskajen er tale om en relativ dyr løsning, skal anlægget ses i forhold til omkostningerne ved at flytte containerhavnen ud på Qeqertat.

En udflytning til Qeqertat vil frigive store arealer i Atlanthavnen til nye formål, som i første række bør være havnerelaterede, men herudover kan spænde fra fiskeindustri til liberale erhverv

### Udbygning af Nordhavn

I Nordhavn kan der ved en opfyldning mellem Anløbs- og montagekajen og Monteringskajen ske en tiltrængt forbedring af baglandet ud for værftet og en udvidelse af kajanlægget.

Langs adgangsvejen til monteringskajerne foreslås en ny bådebro for mindre kuttere og rejsebåde. Og syd for elværket er der mulighed for at etablere en ny mindre bådehavn.

Inderst i vigen øst for elværket kan der ved en mindre opfyldning skabes plads for en ny service-station for søværts og landværts udlevering af brændstof.

Beregnet økonomi for udvidelserne i alt: ca. 65 mio. kr.

### Nye havne- og trafik anlæg på Qeqertat

På Qeqertat foreslås det, at der ud over den nye containerhavn, anlægges en ny 'Kutterkaj' i den østlige side af strædet mellem Nuussuaq og Qeqertat.

Endvidere foreslås det af trafiksikkerhedsmæssige årsager, at der på længere sigt etableres en vej-forbindelse i princippet via dæmningen og en bro over indsejlingen til Iggiiaa til forbindelse med Sarfaarsuit.

### Sissiugaq – en del af Grønlands Nationalmuseum

I Sissiugaq (Kolonihavnen) er der ved lokalplan nr. 1C14-2 skabt mulighed for en udbygning og omdannelse af den Gl. Bedding til nye aktiviteter i tilknytning til Grønlands Nationalmuseum. I samme forbindelse kan der etableres en mindre bådebro med ca. 20 bådpladser og anløb for turistbåde.

Forslagene suppleres med en ny tidevandstrappe eller pontonbro ved anløbet for turistbåde samt en evt. ny adgangsvej til havnen i forlængelse af Tuapannguit.

### Udbygning af Iggiiaa

I Iggiiaa sker de største ændringer nord for lystbådehavnen i vigen foran Malik (svømmehallen). Her foreslås det at etablere 6 nye bådebroer efter samme principper som i den øvrige havn og et slæbested, hvor det er muligt at trække mindre både på land. Det nye havneanlæg forudsætter, at der etableres 1 ny dækmole.

## HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK

Udvidelsen af havnen betyder en forøgelse af antallet af bådpladser med ca. 375 pladser.

Beregnet økonomi for Iggiiaa udbygningen i alt: ca. 22 mio. kr.

### Udbygningsvisioner i Qasigiannuit

I Qasigiannuit er der foretaget en vurdering af et forslag til etablering af en lystbådehavn. På grund af et meget naturmæssig sårbart område og nogle særdeles store anlægsomkostninger anbefaler vurderingerne, at de foreslåede havneanlæg ikke realiseres.

### Ny lystbådehavn i Qinngorput

I Qinngorput er der udarbejdet en idéskitse til udformningen af en ny lystbådehavn.

I havnen vil der med den viste skitse kunne opnås ca. 300 nye bådpladser.

### Arealstørrelser og nye muligheder

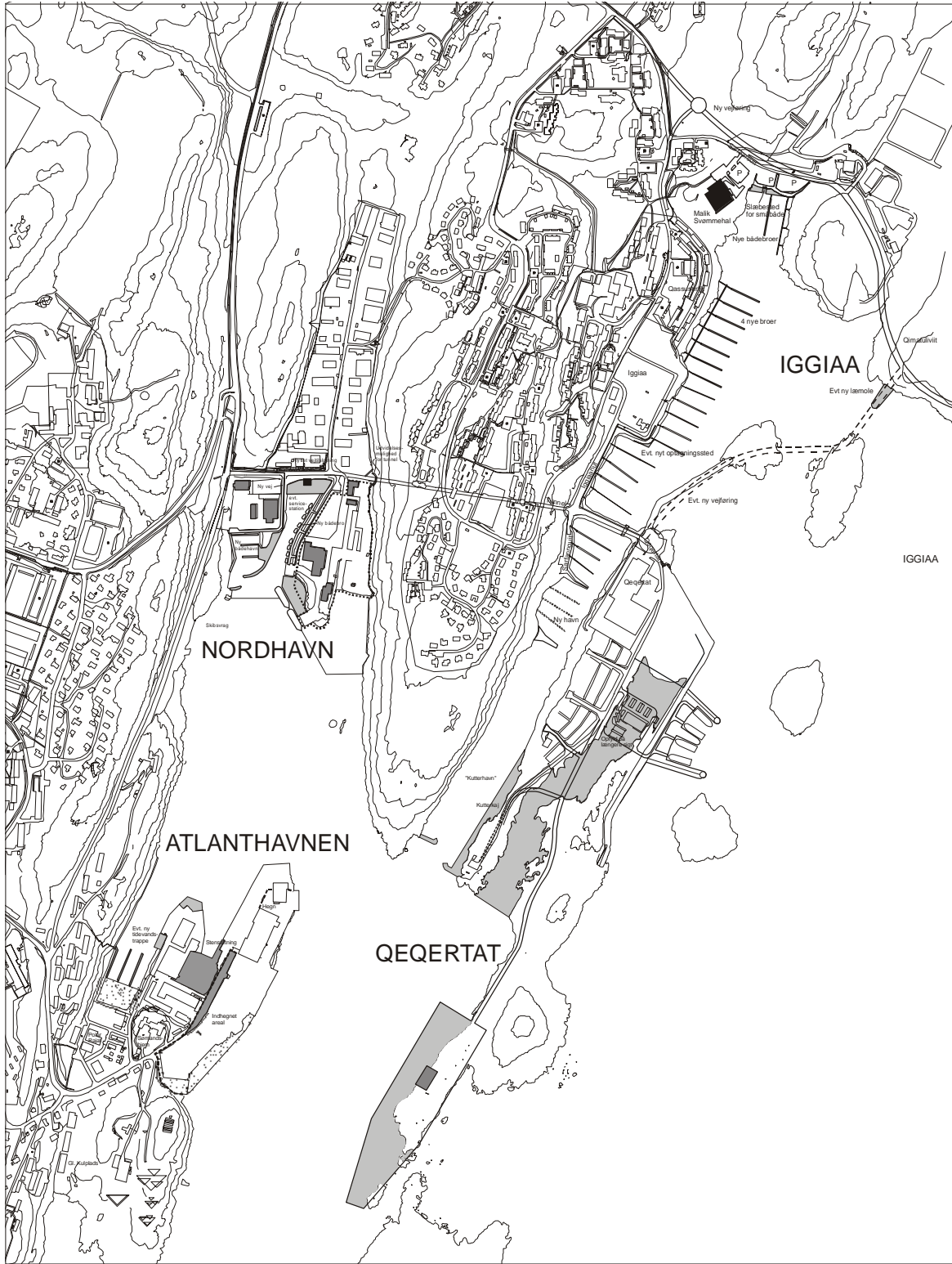
Ved en opsummering af resuméet fra de enkelte havne - som angivet neden for - kan det konstateres, at der er god plads til havneformål i Nuuk. Imidlertid drejer det sig ikke kun om plads, men i høj grad også om beliggenhed og sammenhæng mellem havnene - hvilket er en af de store udfordringer i fremtiden.

<b>Havneafsnit</b>	<b>Kajlængde</b>	<b>Bagland</b>	<b>Bådpladser Fritidsbåde o.l.</b>
<i>Mulig fremtidig udbygning i Atlanthavnen)</i>	<i>805 m</i>	<i>90.200 m<sup>2</sup></i>	<i>125 bådpladser</i>
<i>Mulig fremtidig udbygning i Nordhavn</i>	<i>290 m</i>	<i>5.500 m<sup>2</sup></i>	<i>120 bådpladser</i>
<i>Mulig fremtidig udbygning på Qeqertat</i>	<i>700 m</i>	<i>45.000 m<sup>2</sup></i>	<i>-</i>
<i>Mulig fremtidig udbygning i Sissiuqaq</i>	<i>40 m</i>	<i>11.400 m<sup>2</sup></i>	<i>20 bådpladser</i>
<i>Mulig fremtidig udbygning i Iggiiaa</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>1.225 bådpladser</i>
<i>Mulig fremtidig udbygning i Qinngorput</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>300 bådpladser</i>
<b>Fremtidig udbygning af Nuuks havne - i alt</b>	<b>1.835 m</b>	<b>152.100 m<sup>2</sup></b>	<b>1.790</b>
	<i>(eks. Bådebroer)</i>		<b>bådpladser</b>
<b>Forøget rummelighed (i 2003 1.050 pladser)</b>	<b>1.265 m</b>	<b>78.200 m<sup>2</sup></b>	<b>740</b>
			<b>bådpladser</b>

Opgørelsen kan give et overblik over arealstørrelserne i Nuuk's havne, men siger ikke noget om rummeligheden i de enkelte havne. Dette fremgår i de enkelte havnebeskrivelser.

Det kan dog konstateres, at den foreslåede udbygning af bådehavne, bådebroer og kajanlæg til små både og joller er tilstrækkelig til at dække behovet.

# HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK



Forslag til nye anlæg i Atlanthavnen, Nordhavn og Qeqertat

## Mål og strategier for havneudviklingen i Nuuk

Kommunalbestyrelsen anser det som en af de meget væsentlige opgaver i de kommende år at arbejde for en forbedring og udvikling af havneforholdene i Nuuk.

Erhvervshavnene rummer en række af de fremtidige muligheder, der skal medvirke til at sikre en positiv erhvervsudvikling i Nuuk. Det gælder ikke alene inden for de traditionelle erhverv som transport og fiskeri, men i høj grad også inden for nye områder som turisme, råstoffer og udviklingsorienterede erhverv med havnerelation.

Et effektivt og velfungerende erhvervsliv i havneområderne, anses for en meget væsentlig bestanddel i udviklingen af de øvrige landbaserede erhverv og for beskæftigelsen i Nuuk. Dette skyldes - som det også fremgår i Fællesudvalgets oplæg - at fiskeriet og de tilknyttede sektorer hører til de områder, hvor der skal sikres mulighed for vækst og stigende eksportindtægter i fremtiden.

Kommunalbestyrelsen lægger derfor megen vægt på udviklingsmulighederne i havnene, men er også opmærksom på, at realiseringen af disse muligheder skal ske i et nært samarbejde med Grønlands Hjemmestyre, og at en realisering i vid udstrækning skal baseres på et økonomisk grundlag, der sikres herfra.

De mål og strategier, der vedrører Atlanthavnen, Nordhavn og den fremtidige havn på Qeqertat, er afhængig af Hjemmestyrets medvirken og accept på grund af havneansvaret og myndighedsforholdene.

Kommunalbestyrelsens mål og strategier for havneudviklingen i Nuuk ser ikke bort fra denne kendsgerning og skal derfor læses som Nuup Kommuneas' oplæg til fremtiden for de forskellige havne.

På grund af havnenes store betydning for erhvervslivet og lokalsamfundet er det Kommunalbestyrelsens ønske, at der i fremtiden sikres direkte lokalpolitisk indflydelse på havnenes forhold. Herved vil det i langt højere grad, end det er tilfældet i dag, være muligt at udnytte de mange muligheder i havnene og forbedre grundlaget for den erhvervsmæssige udvikling i Nuuk.

Uden erhvervsudvikling - ingen velfærdsudvikling.

### 1. Ny havn på Qeqertat

Det er Kommunalbestyrelsens overordnede målsætning at arbejde for etablering af en dybtvands- og kutterkaj på Qeqertat.

Baggrunden er især de begrænsede pladsforhold i den del af Atlanthavnen, der benyttes til containere (Containerhavnen) og fiskeriets behov for nye kajarealer ved dybt vand i tilknytning til landarealer, hvor der er god plads for en udbygning af fiskeindustri og landbaserede anlæg for trawlere og kuttere.

Trafikalt skal der i forbindelse med udflytningen til Qeqertat sikres mulighed for en forbedring af de overordnede veje - herunder tunnelen under Nuussuaq - således at støjfølsomme områder som f.eks. boligområder ikke belastes med trafik og støj fra tung transport.

Kommunalbestyrelsen ønsker endvidere, at der reserveres arealer, som på længere sigt kan anvendes til anlæg af faciliteter til en ny færgehavn, der kan betjene en evt. fremtidig byudvikling på Akia eller øerne syd for Nuuk.

## HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK

Herudover bør der sikres mulighed for, at evt. offshore aktiviteter i forbindelse med olieeffterforskning og -udvinding og en evt. tilflytning af Grønlandskommandoen kan ske på Qeqertat.

### 2. Forbedring af forholdene i Atlanthavnen

Indtil der er skabt mulighed for en udflytning af bl.a. containerhavnen til Qeqertat, er der et stort behov for at få forbedret de arealmæssige og trafikale forhold i Atlanthavnen.

Kommunalbestyrelsen ser det som en nødvendighed - til trods for løsningernes midlertidige karakter - at forholdene i Atlanthavnen forbedres og vil arbejde for, at der sker en etapevis udbygning, omlægning og forbedring af kajanlæg, bagarealer og trafikforhold.

Initiativerne i Atlanthavnen skal dog løbende afvejes og vurderes i forhold til udflytningen til Qeqertat, når det sker.

### 3. Nye muligheder for service og reparation af skibe

Kommunalbestyrelsen ønsker en forøgelse af kaj- og bagarealer ved Anløbs- og montagekajerne i Nordhavn. Hensigten er at forbedre mulighederne for service og reparation af de mange hjemmehørende og besøgende skibe i Nuuk.



## HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK

### 4. Bedre muligheder og faciliteter for turismen

I dag er det meget begrænset, hvad der er af faciliteter for turister, der kommer sejlene til Nuuk. Derfor ønsker Kommunalbestyrelsen som et led i udviklingen af turismen, at der sikres mulighed for at Sissiugaq (Kolonihavnen) kan anvendes som anløbshavn for mindre passagerbåde.

Ved en udflytning af containerhavnen til Qeqertat vil Atlanthavnen bl.a. kunne benyttes som anløbshavn for store krydstogtskibe.

### 5. Nye faciliteter og flere bådpladser til fritidsbåde samt mindre fiskerbåde og -joller

Der er for få bådpladser til de mange fritidsbåde samt mindre fiskerbåde og -joller i kommunen, og der er samtidig et stort pres på de begrænsede faciliteter som bådoptagning, vinterbådopbevaring mv. til disse både.

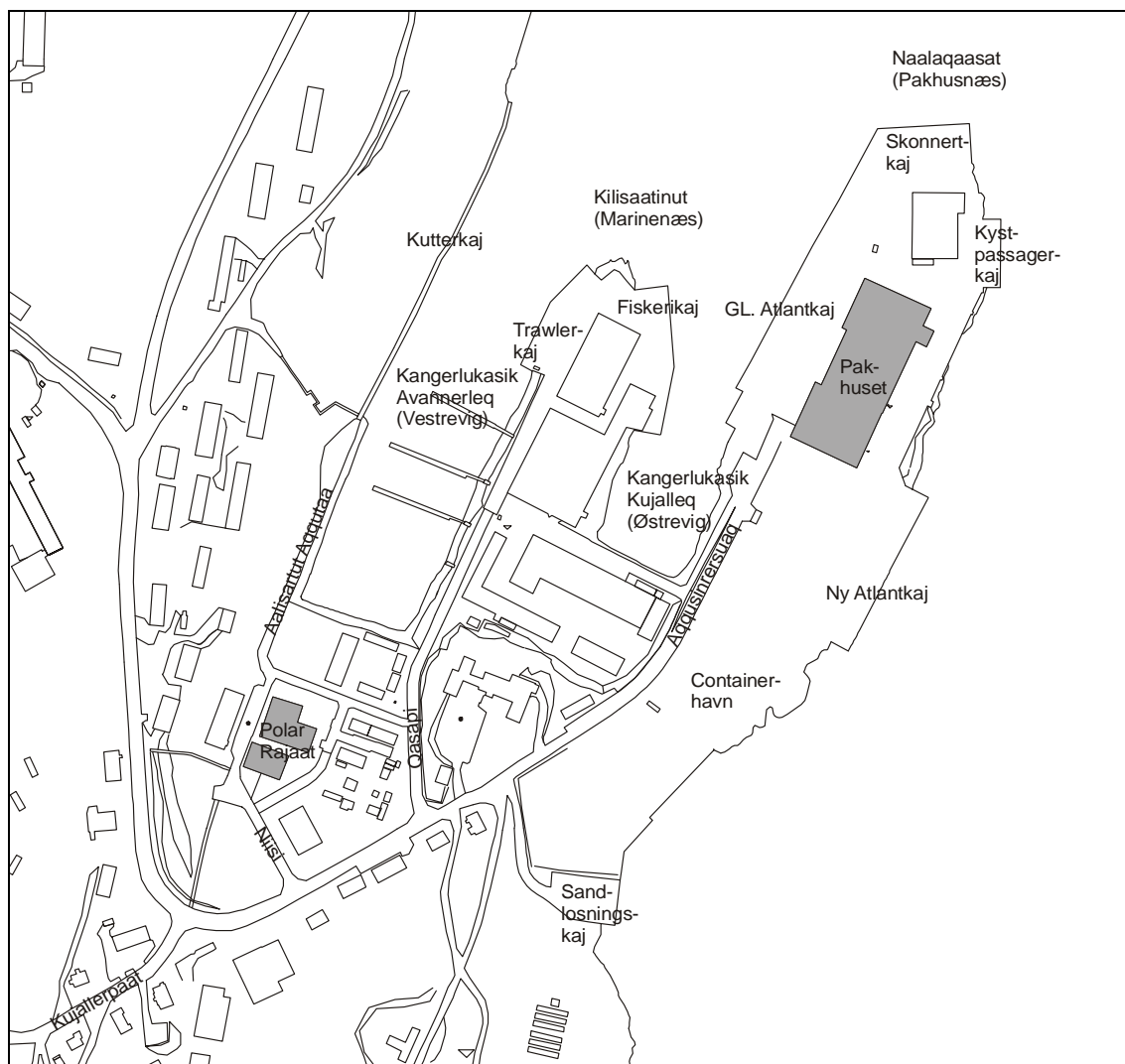
Det er Kommunalbestyrelsens mål at forbedre forholdene for fritidsbådene gennem udbygning af lystbådehavnen i Iggiia og etablering af en ny lystbådehavn i Qinngorput samt for de mindre fiskerbåde og -joller ved nyanlæg i Nordhavn.



## Situationen i dag

Der er mange forskellige aktiviteter og interesser i Nuuks havne. Nogle knytter sig til godstransporten og containertrafikken, mens andre har med fiskeriet, passagertrafik eller fritidssejladts at gøre. Der kan med andre ord være stor forskel på de aktiviteter, der findes i havnene. Nogle lever fint side om side og er måske direkte afhængige af hinanden, mens andre har store problemer med overhovedet 'at være i havn sammen'.

Endvidere har en stor vækst i de senere år betydet, at flere funktioner på havnene er kommet i pladsnød. Det betyder uhensigtsmæssige arbejdsgange, forsinkelser og ventetider, problematiske trafikforhold osv. osv. I det følgende afsnit er der set nærmere på disse problemer og afledte behov.



Atlanthavnens forskellige områder



### Gods

#### *Atlant- og feederskibe*

Gods til og fra Grønland befordres af RAL's atlantgående skibe. Endvidere varetager skibene den interne transport i landet sammen med feederskibe og andre skibe chartret af RAL.

Alle disse skibe lægger til ved Ny Atlantkaj i Containerhavnen for losning og lastning. Desuden benyttes Kystpassagerkajen til forhaling af skibene, hvis der ikke er plads på Ny Atlantkaj.

Med de nuværende forhold kan der kun behandles ét skib ad gangen. Dette er normalt ikke noget problem, da sejlplanerne er indrettet således, at der ikke ankommer flere skibe på samme tid. Men når der opstår forsinkelser på ruterne, hvilket er uundgåeligt bl.a. på grund af dårligt vejr, kan der være op til flere skibe i havnen samtidig. Derfor er det nødvendigt at øge antallet af liggepladser.

Hvis der var flere liggepladser, ville det desuden være muligt at transitere containere direkte fra f.eks. atlantskibe til feederskibe, hvorved kravene til containerterminalens areal kunne formindskes.

#### *Containerterminal og transitlager*

Terminalen i Containerhavnen benyttes dels til oplagring af containere, der skal transporteres videre til destinationer i byen, dels til containere fra byen, der skal transporteres videre med skib, samt dels til containere i transit til/fra byerne på kysten mellem Maniitsoq og Nanortalik. Der er etableret strømforsyning til et antal fyldte frysecontainere.

For at tilgodese en fornuftig arbejdsgang stilles der krav om et tilstrækkeligt stort areal, hvor containerne kan sorteres efter destination og indhold, samt til arealer hvor containere, der indeholder stykgods, kan udpakkes og pakkes.

Det nuværende areal er for så vidt tilstrækkeligt for de nuværende godsmængder, men arealets form er meget langstrakt, hvorfor det er vanskeligt at udnytte arealet effektivt.

#### *Pakhus og godskontor*

Atlanthavnens pakhus fungerer som terminal for stykgods, både almindeligt stykgods og frysegods. Stykgods, der ankommer i containere, anbringes i pakhuset og udleveres gennem godskontoret, der er indeholdt i pakhuset. Stykgods til afskibning indleveres ved godskontoret og anbringes i pakhuset, inden det kan pakkes i containere.

Pakhuset er dimensioneret til at kunne håndtere alle godsmængderne som stykgods, men da en væsentlig del af godset i dag transporteres direkte i containere til/fra kunderne, er pakhusets kapacitet mere end tilstrækkeligt. En del af pakhuset er derfor ændret til at omfatte kontorer for firmaer, der ikke nødvendigvis er relateret til havnefunktionerne.

Pakhusets placering ved Gl. Atlantkaj bevirker, at der sker en sammenblanding af trafikken på dette sted. Da der skal være offentlig adgang til godskontoret og de øvrige kontorer i pakhuset, er der ofte en konflikt mellem denne trafik og trafik i forbindelse med losning af skibe fra Gl. Atlantkaj til pakhuset. Dette forhold forværres yderligere af offentlig trafik til kystpassagerskibe for enden af Naalagaasat.

## HELHEDSPPLAN FOR HAVNENE I NUUK

### *Bygdeforsyning*

Forsyningen af Nuuks bygder varetages af Royal Arctic Bygdeservice med mindre skibe, der oftest anløber Gl. Atlantkaj eller Skonnertkaj.

Da der er tale om mindre skibe med relativ få anløb, er der som regel ikke problemer med plads. I enkelte tilfælde, hvor f.eks. et kystpassagerskib og flere store trawlere anløber samtidig, kan der dog opstå problemer.

### Fiskeri og fangst (inkl. landfaciliteter)

#### *Store trawlere*

Store havgående trawlere omfatter dels trawlere, der er hjemmehørende i Grønland, og dels fremmede trawlere, fortrinsvis canadiske, som ønsker at losse fangst til direkte eksport.

De store trawlere anløber hovedsageligt Gl. Atlantkaj, men Kystpassagerkaj og Ny Atlantkaj benyttes også, hvis der er plads. Der findes ikke andre kajer i Nuuk med tilstrækkelig vanddybde.

Trawlerne lossers dels til fryselager i pakhuset, hvor godset pakkes i containere, og dels direkte til fiskeindustrien. Sidstnævnte betyder en væsentlig trafik mellem havnen og fiskeindustrien.

Der er angiveligt en begrænsning i havnens kapacitet, der betyder, at der er lang ventetid for anløb. Dette får trawlerne til at søge til andre havne i Grønland eller Canada eller direkte til Danmark, hvorved havnen i Nuuk går glip af en væsentlig omsætning. Nærmeste alternativ i Grønland er Sisimiut, men trawlerne foretrækker Nuuk, hvor der er bedre mulighed for servicering af skibene.

#### *Mindre trawlere*

Mindre trawlere lossers ofte ved Fiskerikajen til fiskeindustrierne og til eksport. Baglandet her er meget snævert, og transporten til industrierne rundt om bygningerne på Kilisaatinut er vanskelig.

#### *Kuttere*

Mindre kuttere, der hovedsageligt er beskæftiget med indenskærs- og fjordfiskeri, lossers ved Trawlerkajen eller Fiskerikajen. Her er der ofte manglende plads, og transportforholdene er som nævnt ovenfor uheldige.

#### *Joller*

Joller for erhvervsfiskere og -fangere er i dag henvist til fire pontoner i bunden af Vestre Vig. Pladsen er begrænset, og der er mangel på bagland. Om vinteren fjernes to-tre pontoner og vigen fryser til.

### Fiskeindustri

#### *Rejefabrikker*

Fabriksanlæg til behandling af rejer omfatter i dag Polar Rajaat syd for Vestre Vig. Royal Greenlands industri på Kilisaatinut er nedlagt, og det må anses for tvivlsomt om den genåbnes som rejefabrik.

Polar Rajaat modtager råvarer fra større og mindre trawlere. Disse behandles og pakkes til eksport. Færdigvarer pakkes direkte i frysecontainere på fabrikkens område, og disse transporteres til con-

## HELHEDSPPLAN FOR HAVNENE I NUUK

tainerterminalen for eksport. Da fabrikken ikke er beliggende i umiddelbar tilknytning til kajanlæg, må både råvarer og færdigvarer transporteres ad det offentlige vejnet. Afstanden til de nuværende havnefaciliteter er dog begrænset i forhold til en udflytning af containerhavnen til Qeqertat.

### *Anden fiskeindustri*

Omfatter Nuka A/S's anlæg på Kilisaatinut og syd for Østre Vig. Bygningerne er relativt gamle, men produktionsanlægget er af nyere dato.

Set i forhold til en god logistik (løsning, lastning og arbejdsgange mv.) er forholdene ikke ideelle, da der ikke er direkte adgang til kajarealer.

## Anden industri og service

### *Nuuk Imeq*

Nuuk Imeq er en af de største brugere af havnefaciliteterne. Placeringen på Qeqertat langt fra den eksisterende Atlanthavn betyder en hyppig og tung transport af tankcontainere og containere med produkter og tom emballage.

Da den eksisterende tunnel under Nuussuaq er ikke stor nok til at kunne anvendes til transport af containere, må transporten foregå gennem beboelsesområder på Nuussuaq.

### *Værft*

Værftet i Nordhavn råder over et indhegnet areal med tilhørende monteringskaj og beddingsanlæg. Monteringskajen er ikke offentlig tilgængelig.

Pladsen inden for indhegningen er stort set fuldt udnyttet, og ved Monteringskajen ligger ofte flere store skibe fortøjet uden på hinanden.

### *Service og forsyning af trawlere mv.*

En række private virksomheder, der er beskæftiget med service og forsyning af trawlere og andre skibe, er beliggende i området syd for Vestre Vig, på Industrivej og andre steder i byen.

Desuden er der værksteder for joller og salg af fritidsbåde i området syd for Vestre Vig, på Industrivej, i Iggiiaa og andre steder.

### *Søværts brændstofforsyning*

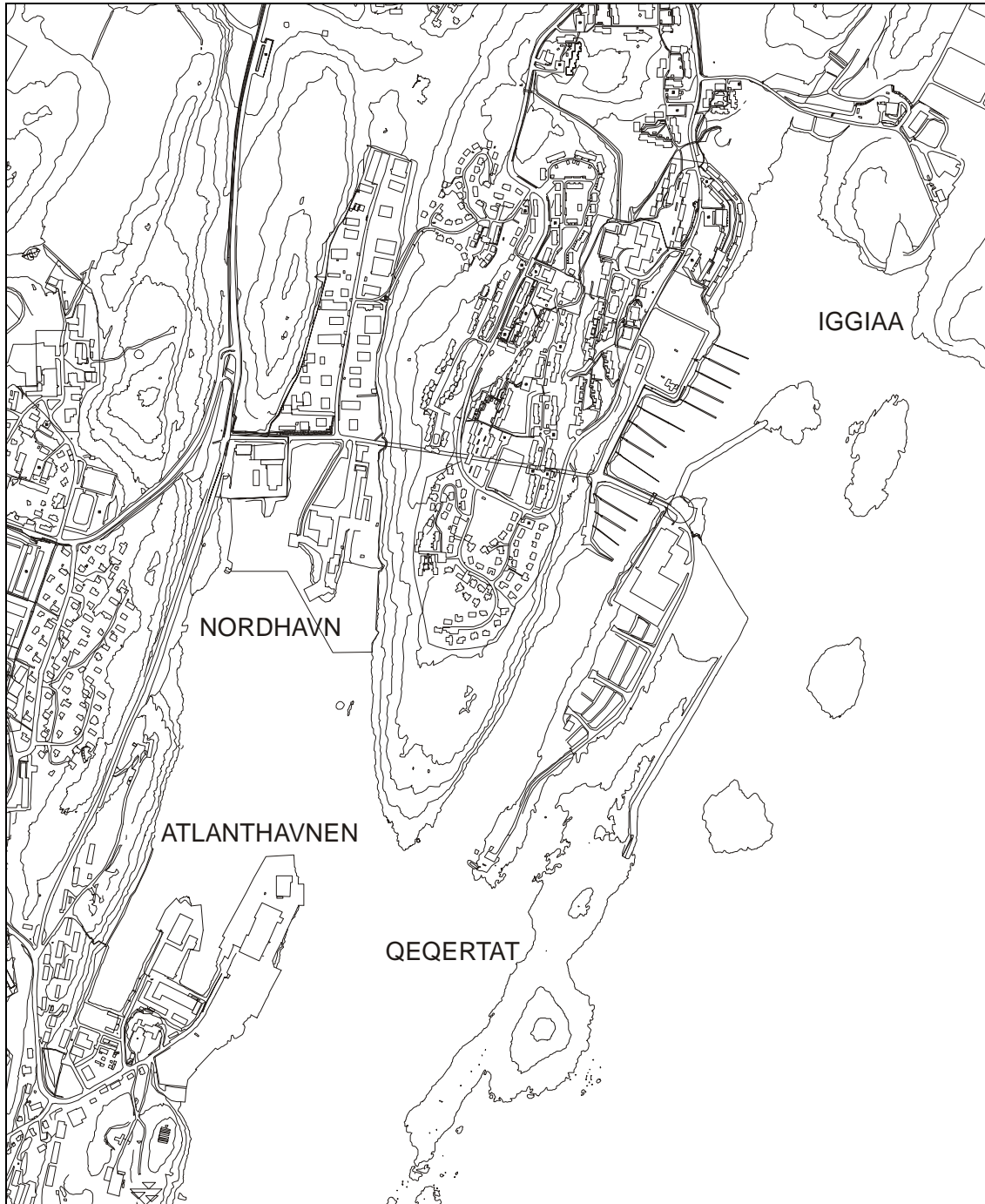
Søværts brændstofforsyning omfatter dels bunkring af større skibe ved kajanlæg og dels tankning af joller og fritidsbåde.

Bunkring sker fra det centrale tankanlæg dels ved tankvogne og dels via faste installationer.

Forsyning af joller og fritidsbåde sker fra en bådtankstation på Qeqertat. Der er angivet et ønske om en supplerende tankstation i Nordhavn.

### *Havnekontor*

Havnekontoret er beliggende i pakhuset på Naalagaasat.



*Fire havneområder i Nuuk*

### Andre havnerelaterede funktioner (kontorer, speditører)

Speditører og andre kontorer for havnerelaterede virksomheder (Royal Arctic Line, Arctic Umiaq Line, Det Norske Veritas, Søfartsstyrelsen, fiskeriorganisationer mv.) er dels beliggende i Atlanthavnen og dels andre steder i byen.

Der er ønske om, at speditørfirmaer får en nærmere tilknytning til havneområdet.

## HELHEDSPPLAN FOR HAVNENE I NUUK

### Passagertransport

#### *Kystskibe*

Besejling af interregionale kystskibe omfatter op til 6 anløb pr. uge i højsæsonen. Anløb sker til Skonnertkajen eller til den nordlige del af Gl. Atlantkaj.

Anløb af kystpassagerskibe har første prioritet, og det er ofte nødvendigt at forhale andre skibe for at få plads.

Ved anløb af kystpassagerskibe er der ofte en stor privat trafik mellem skibene og byen. Trafikken skaber ofte konflikt med den øvrige trafik i forbindelse med godscontoret og losning af skibe på Gl. Atlantkaj.

#### *Passagerterminal*

Terminalen for kystpassagerer består af et beskedent venterum i det røde pakhuis på Naalagaasat.

### Turisme

#### *Krydstogtskibe*

Nuuk anløbes af et antal krydstogtskibe hvert år. Oftest opankrer skibene i Malenebugten og passagererne ilandsættes ved tidevandstrappen, der ikke har en tidssvarende udformning.

Der er ingen faciliteter i land for krydstogt passagerer.

#### *Turistbåde*

Både for lokalturisme har for det meste liggeplads ved kutterkajen. Ture udgår herfra eller fra tidevandstrappen. Der er ingen faciliteter for turister i land.

### Fritidsbåde

#### *Liggepladser*

Den eksisterende havn for fritidsbåde ved Iggiiaa er stort set udbygget. Der er mulighed for udvidelse mod syd, men der er her vanskelige adgangsforhold med stejle fjeldsider.

Antallet af fritidsbåde/joller og kajpladser hertil i Nuuk (pr. 05.2003) fremgår af nedenstående skema.

<b>Fritids- og erhvervsbåde i Nuuk (14' - 32')<sup>1</sup></b>	<b>Vurderet antal både</b>	<b>Bådpladser Iggiiaa</b>	<b>Bådpladser Vestre Vig</b>	<b>Manglende pladser</b>
Lystbåde	1.200	900		300
Småerhverv	500		150	350
Både i alt	1.700			
Kajpladser i alt		1000		650 <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Et lille antal fritidsbåde er op til 40'.

<sup>2</sup> Det ansås, at der vedvarende er ca. 100 både på land, som ikke kræver broplads.

### *Landbaserede faciliteter*

Baglandet til Iggiaa er fuldt udnyttet og burde ideelt set være større til relaterede faciliteter og bådoplag. I øjeblikket bruges området på Qeqertat overfor Nuuk Imeq og de udlagte byggefelt langs de nordligste bådebroer samt andre steder i byen til bådoplag. Endvidere mangler der faciliteter for optag af både.

### Andre fartøjer

#### *Politikutter*

Politikutteren, der også fungerer som redningsfartøj, har ikke fast liggeplads, men ligger oftest ved Kutterkajen i fjerde position. Ofte benyttes Kystpassagerkaj og Skonnertkaj i forbindelse med operationer.

#### *Erhvervsbåde*

Erhvervsbådene omfatter dykkerbåde samt andre entreprenørbåde og pramme. De har ikke faste liggepladser og er ofte henvist til Kutterkajen eller Monteringskajen i Nordhavn. Ofte benyttes Kystpassagerkaj og Skonnertkaj i forbindelse med operationer.

Skibene har ikke mulighed for at ligge et sted med et tilstrækkeligt bagland.

#### *Rejsebåde mv.*

Et antal rejsebåde og lign. med hjemsted i Nuuk ligger ved Kutterkaj og Østre Vig. De ligger ofte 4-5 både uden på hinanden.

#### *Orlogsfartøjer*

Nuuk får jævnligt besøg af fiskeriinspektionsskibe og orlogskuttere. Disse lægger sædvanligvis til ved Gl. Atlantkaj eller Kystpassagerkaj.



## Udvikling og behov

Til grund for havneplanlægningen ligger bl.a. en vurdering af de fremtidige udviklingsmuligheder og behov i havnene.

Det kan naturligvis være vanskeligt at forudsige, hvad der vil ske i Nuuk's havne i de kommende år. Hvilke overordnede forudsætninger skal lægges til grund for udviklingen, og hvordan påvirker f.eks. de internationale konjunkturer og bestemmelser havneforholdene i Nuuk? Da de offentlige havne endvidere er et hjemmestyreanliggende, er det ydermere vanskeligt for Nuup Kommunea at påvirke betingelserne for den fremtidige udvikling i disse havne.

Blandt mange forskellige forhold, som har indflydelse på havneudviklingen, kan nævnes følgende:

- *Tilflytningen øger presset på havnene*

Det forventes, at befolkningstallet i Nuup Kommunea vil stige med ca. 1.700 personer frem til 2012.

Denne udvikling vil medføre en stigende godsmængde over kaj i Nuuk. Med tilflytningen vil byggeaktiviteten i Nuuk holdes konstant eller stige, og erfaringsmæssigt viser det sig, at den generelle velstandsstigning vil medføre et øget forbrug.

- *Øget forarbejdning af fiskeriprodukter i Nuuk.*

En stigende forarbejdning af fiskeriprodukter i Nuuk kan betyde, at der landes flere råvarer og afskibes flere færdigvarer. Udviklingen vil dog først og fremmest få betydning for havnens bagarealer og Nuuks erhvervsarealer i øvrigt, idet forarbejdningen ofte vil kunne ske uden direkte tilknytning til kajanlæg.

- *Nye virksomheder - vækst i godsmængde*

En positiv erhvervsudvikling med nye virksomheder vil medføre en stigende godsmængde, uanset om virksomhederne er havnerelaterede eller ej. Her kan der i første række blive tale om et øget pres på containerhavnen.

- *Flere skibsanløb - øget pres på service- og værftsforhold*

En stigning i anløbene af skibe til havnene i Nuuk kan medføre et øget pres på service- og værftsforholdene i Nuuk. For skibsservicen vil udviklingen primært berøre arealer i baglandet herunder kommunens erhvervsarealer, mens værftet kan få behov for mere kajplads og arealer til bedding og reparationer.

- *Flere fritidsbåde samt mindre fiskerbåde og -joller*

Stigningen i befolkningstallet (og en generel velstandsstigning) kan få mærkbare konsekvenser for fritidssejladser, idet der vil efterspørges flere bådpladser i fremtiden.

Det anslås, at der i 2003 findes ca. 1.200 lystbåde og ca. 500 mindre fiskerbåde og joller (under 25') i Nuuk - eller i alt ca. 1.700 både. Det samlede antal kajpladser er ca. 1.000. Der er således i dag et stort underskud af kajpladser til de små både i kommunen.

Hvis antallet af fritidsbåde i forhold til indbyggertallet fastholdes i fremtiden (1 båd pr. 8 indbyggere), vil befolkningsudviklingen alene betyde, at behovet for bådpladser frem til 2012 vil stige med 200.

## HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK

- *Vækst inden for turistområdet*

I overensstemmelse med tendenserne i den øvrige verden kan der imødeses en vækst inden for turistområdet. Der kan således forventes flere besøg med krydstogtskibe, og den øgede turisme vil også få betydning for kystpassagertrafikken.

- *Tilflytning af Grønlandskommandoen til Nuuk*

Der har været overvejelser om flytning af Grønlandskommandoen fra Kangilinnuit (Grønnedal) til Nuuk. En placeringsmulighed af kommandoens havnefaciliteter kan være på Qeqertat. Dette vil i så fald få konsekvenser for den øvrige udbygning på halvøen og skal koordineres med anlægget af den nye containerhavn mv.

- *Offshore aktiviteter i forbindelse med olieeftersøgning og -udvinding*

Der er i 2000 udarbejdet en undersøgelse af omfanget af en offshorehavn eller olieterminal og muligheder for placering i området omkring Nuuk. Den højest prioriterede placering er på den nordøstlige del af Qeqertat.

- *Reservation af arealer til en evt. fremtidig færgeforbindelse til Akia eller øerne syd for Nuuk*

En evt. fremtidig byudvikling på Akia eller øerne syd for Nuuk ligger uden for tidshorizonten, men det bør dog sikres, at der i et længere perspektiv er muligheder for at etablere en færgeforbindelse fra Nuuk. Der er i rapporten "Nuuk 2050" peget på et areal på den nordøstlige del af Qeqertat til en bilfærgeterminal, men såfremt der kun vil blive tale om en forbindelse med personfærge, kan der findes andre muligheder i Nuuk.

- *Større mineralfund i Nuuk området*

Ved evt. udnyttelse af mineralfund i Nuuk området kan dette medføre en større eller mindre påvirkning af havneforholdene i Nuuk.

Mindre minedrift, f.eks. guld eller diamanter, anses imidlertid ikke at medføre en væsentlig øget belastning, da der sandsynligvis ikke vil være mulighed for at etablere vejforbindelse mellem Nuuk og minen. Minesamfundet vil således optræde som en ekstra bygd eller by i kommunen, der forsynes på samme måde som de øvrige bygder eller byer i regionen.

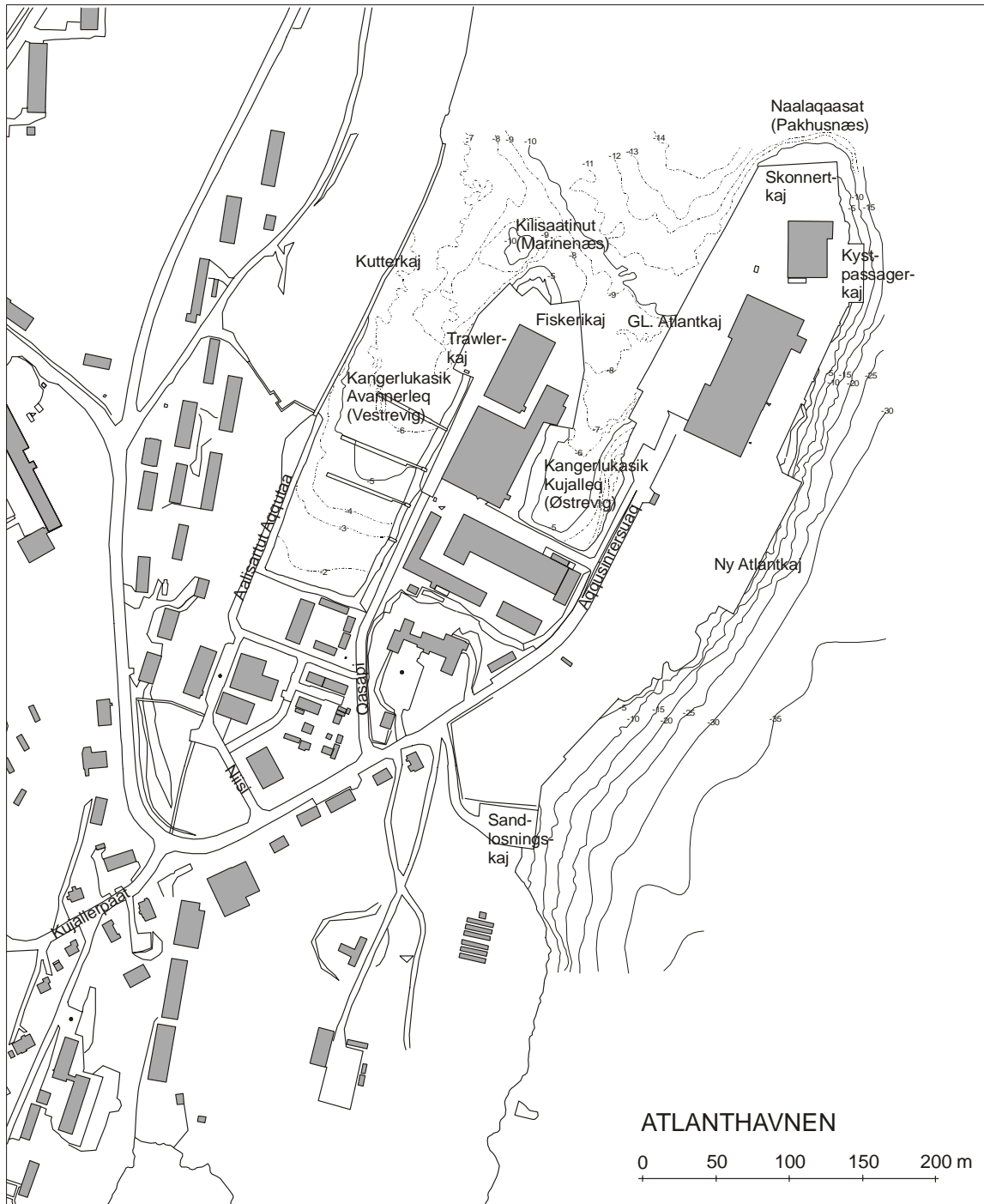
Ved etablering af større minesamfund inden for kommunen vil der formentlig blive etableret et selvstændigt samfund med tilhørende atlanthavn, der forsynes direkte.



## I. Atlanthavnen i Nuuk

Atlantshavnen er den primære erhvervshavn i Nuuk. Det er her man finder containerhavn, fiskerihavn, havn for trawlere, feederskibe, kystpassagerskibe samt bådetroer for mindre fiskerbåde og -joller, og det er her fiskeindustrien, værkstederne samt service- og administration for skibsfarten holder til.

Som det vil fremgå, er det også i Atlanthavnen, der er størst behov for en løsning af plads- og trafikproblemer på kort og lang sigt.



### Havneområdet

Havneområdets funktioner er delt mellem forsyning, fiskeri, kystpassagertrafik og turisme samt øvrige havnefunktioner.

Havneområdet omfatter følgende kajanlæg: På Naalagaasat (Pakhusnæsset): Gl. Atlantkaj, Skonnertkaj, Kystpassagerkaj, Ny Atlantkaj og Sandlosningskaj. På Kilisaatinut (Marinenæsset): Trawlerkaj og Fiskerikaj. I Vestre Vig: Kutterkaj og pontonbroer.

Forsyningsvirksomheden udføres af Royal Arctic Line (RAL) der råder over den vestlige del af Naalagaasat, benævnt Containerhavnen. Denne del af havnen benyttes dels til godstransport ud og ind af Nuuk og dels til containerterminal for forsyning af vestkysten mellem Maniitsoq og Nanortalik.

Fiskerierhvervet er hovedsageligt lokaliseret til Kilisaatinut, området syd for Vestre Vig og Gl. Atlantkaj. Områderne indeholder to fungerende fiskeindustrier, en nedlagt fiskeindustri, frysehus mv. Kajanlæggene omkring Kilisaatinut samt Gl. Atlantkaj anløbes af fiskefartøjer for losning til eksport og til fiskeindustrierne.

Kystpassagertrafikken er hovedsageligt henlagt til Skonnertkajen på spidsen af Naalagaasat.

### Kajanlæggene og deres anvendelse<sup>1</sup>

*Den gamle Atlantkaj* har en længde på 170 m og indeholder en tidevandstrappe i den sydlige ende. Vanddybden varierer mellem 4,6 m og 7,0 m. Den tilladelige belastning er 20 kN/m<sup>2</sup>. Den nordligste del af kajen er bygget i 1952-55 sammen med en del af Skonnertkajen. I 1968-70 er den udvidet til den nuværende længde. Belægningen er renoveret i 1999.

Den yderste del nærmest kajkanten af både den ældste og den nyere del er bygget med jernbetondæk på stålpele, mens den inderste del er jernbetondæk på opfyld. Der er sætningsproblemer ved overgangen til den pælefunderede del især i den ældste del, og kajen tåler ikke store enkeltlaste.

Kajen benyttes hovedsageligt af større trawlere, bygdeskibe, inspektionsskibe mv. De større trawlere lossere direkte til frysehuset i det nye pakhus, til frysecontainere eller til fiskeindustrien.

*Skonnertkajen* for enden af Naalagaasat er 52 m lang med en vanddybde på 3,9-4,5 m. Den er bygget i flere omgange og herunder forstærket i forbindelse med uddybning. Den vestlige del, ca. 30 m, er udført som Gl. Atlantkaj. De midterste ca. 8 m er en tømmerkonstruktion med ankre og sprængstensfyld. Den østlige del består af lodprofiler med tømmerfyldning og sprængstensfyld. Belægningen på den midterste del er fornyet for ca. 10 år siden på grund af store sætninger. Samtidigt hermed er alle tilgængelige samlinger repareret, men profilerne er meget deformet.

Skonnertkajen benyttes hovedsageligt af kystpassagerskibene samt i mindre omfang af bygdeskibe, entreprenørbåde mv.

*Kystpassagerkajen* på østsiden af Naalagaasat er 40 m lang med en vanddybde på 6,5 m. Den er bygget i 1967-68 som en tømmerkonstruktion bagfyldt med sprængsten og singels.

Kajen ligger inden for containerhavnen og benyttes hovedsageligt af trawlere og som forhalingsplads for atlant- og feederskibe.

---

<sup>1</sup> De angivne vanddybder er regnet fra middel springtidslavvande (LV). På kortene i denne rapport er 'vanddybderne' angivet som koter i forhold til kotenulpunkt på stedplanerne. Forskellen mellem kotenul og LV er ca. 2,2 m.

## HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK

*Den nye Atlantkaj* er 102 m lang med en vanddybde på 10,0 m. Kajen er bygget i 1986 som stålspunsvæg bagfyldt med sprængsten.

Kajen benyttes af RAL's skibe, atlant- og feederskibe i forbindelse med losning til og lastning fra containerterminalen samt af store trawlere.

*Sandlosningskajen* er 30 m lang med en vanddybde på 5 m. Den er bygget i 1967 som stålspunsvæg bagfyldt med sand.

Kajen benyttes til losning fra sandpumpere.

*Trawlerkajen* på vestsiden af Kilisaatinut er 30+40 m lang med en vanddybde på 3,9-4,4 m. Den er bygget før 1967 som en tømmerkonstruktion med sprængstensfyld. Den er repareret i 1998-99. I 2002 er der etableret en ny lossekran.

Kajen benyttes hovedsageligt af mindre fiskefartøjer, der lossere til fiskeindustrierne.

*Fiskerikajen* på østsiden af Kilisaatinut er 48+42 m lang med en vanddybde på 4,0-6,6 m. Kajen er bygget i 1979 og 1986 som stålspunsvæg med sprængstensfyld.

Kajen benyttes hovedsageligt af mindre trawlere der lossere til fiskeindustrierne og eksport.

*Kutterkajen* langs Vestre Vig er 200 m lang med en vanddybde på 2,3-3,7 m. Den er bygget i 1965 som en let pælekonstruktion og udvidet i 1975. 40 m af kajen faldt i 1995 ned på grund af islast og blev erstattet af en kraftig stålkonstruktion. Der er store årlige vedligeholdelsesomkostninger.

Kajen anvendes af turist- og rejsebåde, entreprenørbåde, og som liggeplads for mindre fiskefartøjer.

*Vestre Vig* indeholder 4 pontonbroer for joller. For en række år siden blev vigen er delvist opfyldt.

Broerne benyttes af erhvervsfangere og jollefiskere og har plads til ca. 125 joller.

*Østre Vig* indeholder en mindre pontonbro for losning af joller til fiskeindustrien. Desuden benyttes vigen til liggeplads for turist- og turbåde.

### Bagland

*Containerhavnen* betegner det indhegnede område på Naalagaasat, der benyttes af Royal Arctic Line til gods- og containerterminal. Området omfatter bygningerne B-73 (det røde pakhus der nu er hovedsæde for RAL), B-307 (det hvide pakhus der anvendes til værksteder og kontorer) samt B-1615 (det nye pakhus der anvendes til fryselager, godsoplæg og kontorer).

Containerhavnen indeholder Kystpassagerkajen og den nye Atlantkaj. Området blev udbygget i 1994 med et område mellem Ny Atlantkaj og Sandlosningskajen bestående af en spunsvæg med sandfyld og belægning med KB-sten.

Det samlede areal er 31.000 m<sup>2</sup> hvoraf 5.600 m<sup>2</sup> optages af bygninger. Det egentlige område for containerterminalen udgøres af et langstrakt område på ca. 55x280 m eller 15.500 m<sup>2</sup>. De øvrige arealer er områder rundt om pakhuse og kajarealer.

Området bag *Gl. Atlantkaj* og *Skonnertkajen* benyttes til forskellige formål, dels adgang til kontorer, pakhuse og kystpassagerskibe, dels losseareal og dels parkeringsareal for kontorer. Det samlede areal er på ca. 8.400 m<sup>2</sup>

## HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK

Arealet på *Kilisaatinut* og området syd for Østre Vig benyttes af fiskeindustri, frysehuse og kontorer mv. Det samlede areal er på ca. 18.700 m<sup>2</sup>.

Arealet syd for *Vestre Vig* på ca. 14.700 m<sup>2</sup> er stort set udbygget med fiskeindustri, kontorbygninger, lager- og værkstedshaller samt mindre servicevirksomheder relateret til fiskeriet.

### Bebyggelse

Bygningerne i Atlanthavnen er af meget varieret karakter og spænder lige fra små, nye båd- og materielskure til de største pakhuse. Ingen af bygningerne i området er klassificeret som bevarelsesværdige eller er af historisk værdi.

Der er dog flere bygninger, som har en god arkitektonisk værdi og er af betydning for områdets karakter. Her kan bl.a. nævnes det røde pakhus (RAL's hovedsæde) og Sømandshjemmet.

Omvendt er flere af bygningerne til fiskeriforarbejdningen af både ringe teknisk og arkitektonisk værdi. I enkelte tilfælde er der direkte behov for en sanering eller omfattende renovering.

### Miljø

Polar Rajaat's rejefabrik er en såkaldt Kapitel 5 virksomhed, som har miljøgodkendelse og bortleder sit spildevand via en rørledning over Gl. Kulplads til udledning syd for kulpladsen.

## Problemer

### Anvendelse og rummelighed

*Containerhavnen*. I takt med en befolkningstilvækst i Nuuk må der forventes en større fragtmængde til byen. Derimod forventes en nedgang i godsmængder i transit til andre havne. Samtidigt er der sket en koncentration af trawlere, tank-, cement-, passager-, bygde- og containerskibe i Nuuk. Det kræver mere kajplads at ekspedere, hvad enten det er gods, proviantering, reparationer, bunkring eller levering af vand.

Der mangler plads til håndtering af tungt projektgods, entreprenørmaskiner samt et operationsområde for en større havnekran til losning af containere, optagning af større både og kuttere mv.

RAL har med det nuværende besejlingsmønster angiveligt et behov for længere kajarealer og et større, mere regulært areal til containerterminal. I forbindelse med overvejelserne omkring en ny containerhavn på Qeqertat har RAL udtrykt et behov for 300 m kajlængde og et samlet areal på 30.000 m<sup>2</sup>. I forhold til den eksisterende containerhavn er der således et merbehov på 160 m kaj og 5.000 til 10.000 m<sup>2</sup> containerterminal.

*Gl. Atlantkaj*. På grund af Royal Greenlands langtidsskudning efterlades både indenbys, indenlandske og udenlandske trawlerrederier til ikke-attraktive lossetidspunkter – ofte flere uger før eller efter der faktisk er behov for at losse. Flere canadiske trawlerrederier vælger derfor at losse i Canada i stedet for. Andre grønlandske havne har ikke den fornødne infrastruktur mv.

Ligeledes er der problemer med et utidssvarende lossesystem der nødvendiggør en ekstra opsortering – som oftest i Danmark.

*Kilisaatinut*. Området benyttes af Royal Greenland til fiskeindustri. Rejefabrikken fra 1963 med tilbygning fra 1973 fylder det meste af området og afskærer færdsel langs østsiden af Kilisaatinut.

## HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK

Industrien er p.t. nedlagt. Bygningen på spidsen af næsset indeholder dels frysehus og dels kontorer.

*Østre Vig.* Bugten har begrænset vanddybde, og den benyttes derfor kun til liggeplads for mindre både. Baglandet optages af NUKA A/S fiskeindustri i en række bygninger fra 1962-64 samt en kontortilbygning fra 1991. Tilkørselsforholdene er jævnt dårlige, og der er ikke direkte adgang til kaj anlæg med undtagelse af pontonbroen i Østre Vig.

*Vestre Vig.* Pladsen ved pontonbroerne er meget begrænset i forhold til antallet af joller og mindre fiskerbåde. Baglandet består af vejen langs vigens østlige side, der også er tilkørsel til kaj anlæg og bygninger på Kilisaatinut.

*Kutterkaj.* Langs den lange brokaj ligger bådene ofte op til fem uden på hinanden, og der er derfor behov for supplerende liggeplads. Der mangler helt et bagland, og adgangsforholdene er dårlige ad en smal vej langs Vestre Vig.

### Trafik

På Naalagaasat er der en sammenblanding af trafik dels til de forskellige kaj anlæg og dels til godskontor og andre kontorer i B-1615 samt kontorer i B-73 og B-307. Desuden er der ved Gl. Atlantkaj en krydsende trafik af gaffeltrucks i forbindelse med losning af trawlere til frysehuset, og samtidigt benyttes arealet til udlevering af stykgods fra pakhuset til lastbiler. Desuden er arealet ofte fyldt op af containere og andet udstyr.

Ved anløb af kystpassagerskibe ved Skonnertkajen er der yderligere en trafik af privatbiler og taxaer.

Adgangen til Containerhavnen sker gennem en port ca. midt på containerterminalen.

Ved planlægningen af havnens fremtid bør der i videst muligt omfang ske en differentiering af den offentlige trafik til kontorer og passagerskibe og den trafik, der er relateret til såvel behandling af skibene samt ind- og udlevering af gods.

### Logistik

Ind- og udlevering af stykgods til transport med RAL foregår via pakhus og godskontor i B-1615 på Naalagaasat. Containere transporteres direkte til og fra containerterminalens port.

Varer, der losses fra trawlere ved Gl. Atlantkaj, transporteres enten direkte til frysehus på Naalagaasat eller til Polar Rajaat i B-1885. I enkelte tilfælde losses direkte til containere på Gl. Atlantkaj.

Eksportvarer fra fiskeindustrier transporteres som regel i containere direkte til containerterminalen.

En væsentlig transport foregår mellem havnen og Nuuk Imeq med tankcontainere og 20' og 40' containere med øl/vand og returemballage. Denne transport foregår via Aqqusinersuaq, 400-rtalik, og gennem beboelsesområderne på Nuussuaq. Containerkøretøjerne er for høje til at kunne passere tunnelen under Nuussuaq.

## HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK

Den samlede transport til og fra havnen af vogntog med 2 stk. 20' eller 1 stk. 40' container udgør ca. 5800 pr. år<sup>2</sup>. Heraf transporteres 1380 stk. til/fra Nuuk Imeq, 2690 stk. fra fiskeindustrierne eller trawlere samt 1740 stk. til diverse lokaliteter i byen.

Andet

Der mangler faciliteter for turisme i havneområderne.



---

<sup>2</sup> Kilde: Royal Arctic Line, 2002

## **Forslag til udbygning af Atlanthavnen**

Det forventes - i overensstemmelse med Kommunalbestyrelsens overordnede mål - at containerhavnen og en del af fiskerihavnen på sigt flyttes ud på Qeqertat.

Indtil denne udflytning kan realiseres, er der behov for en række forbedringer, ændringer og nyanlæg i Atlanthavnen. En række af disse indgreb må derfor ses som midlertidige løsninger og nødvendige afhjælpninger i forhold til de overordnede mål om udflytningen.

Denne situation kan få konsekvenser for omfanget af ændringer og nyanlæg i Atlanthavnen, idet disse bl.a. skal afvejes økonomisk og funktionsmæssigt med den nye anvendelse af havnen, når udflytningen er sket.

Det betyder samtidig, at de beskrevne forslag til en udbygning af Atlanthavnen ikke rummer alle de muligheder, der er for en forøgelse af havnens baglandsarealer. De foreslåede løsninger er således afvejet økonomisk i forhold til den effekt og nytte, de vil kunne få som midlertidige foranstaltninger.<sup>3</sup>

Det foreslås, at en udbygning, omdannelse og forbedring forholdene i Atlanthavnen fastlægges i etaper.

### **1. etape**

#### Anvendelse, rummelighed

I 1. etape foreslås det, at der foretages en opfyldning af Østre Vig (Kangerlukasik Kujalleq). Opfyldningen, der fremgår af skitsen på næste side, vil skabe mulighed for en forøgelse af havnens landarealer med ca. 4.800 m<sup>2</sup>.

Med opfyldningen mister havnen nogle få bådpladser (fortrinsvis til rejse- og fritidsbåde) nord for NUKA samt tidevandstrappen. Til gengæld får havnen et centralt beliggende areal, der skaber mulighed for en forøgelse af såvel fiskeindustriens som containerhavnen's arealer.

Hvis linieføringen af Aqqusinersuaq rykkes mod vest - som beskrevet nedenfor - vil containerhavnen's areal kunne øges med ca. 2.800 m<sup>2</sup>.

Opfyldningen vil ikke betyde noget væsentligt for kajarealet i havnen, der stort set holdes konstant med de nye anlæg. En uddybning af bundforholdene ved den sydlige del af Gl. Atlantkaj vil derimod kunne optimere pladsforholdene langs kajen, således at der kan ligge flere havgående trawlere i forlængelse af hinanden.

Der er flere muligheder for en ny placering og konstruktion (f.eks. som flydeponon) af tidevands-trappen, der i dag fungerer uhensigtsmæssigt. I Atlanthavnen foreslås det, at trappen placeres syd for Trawlerkaj på Kilisaatinut (Marinenæsset). Herudover er der behov for en ny tidevandstrappe i Sissiuaq.

---

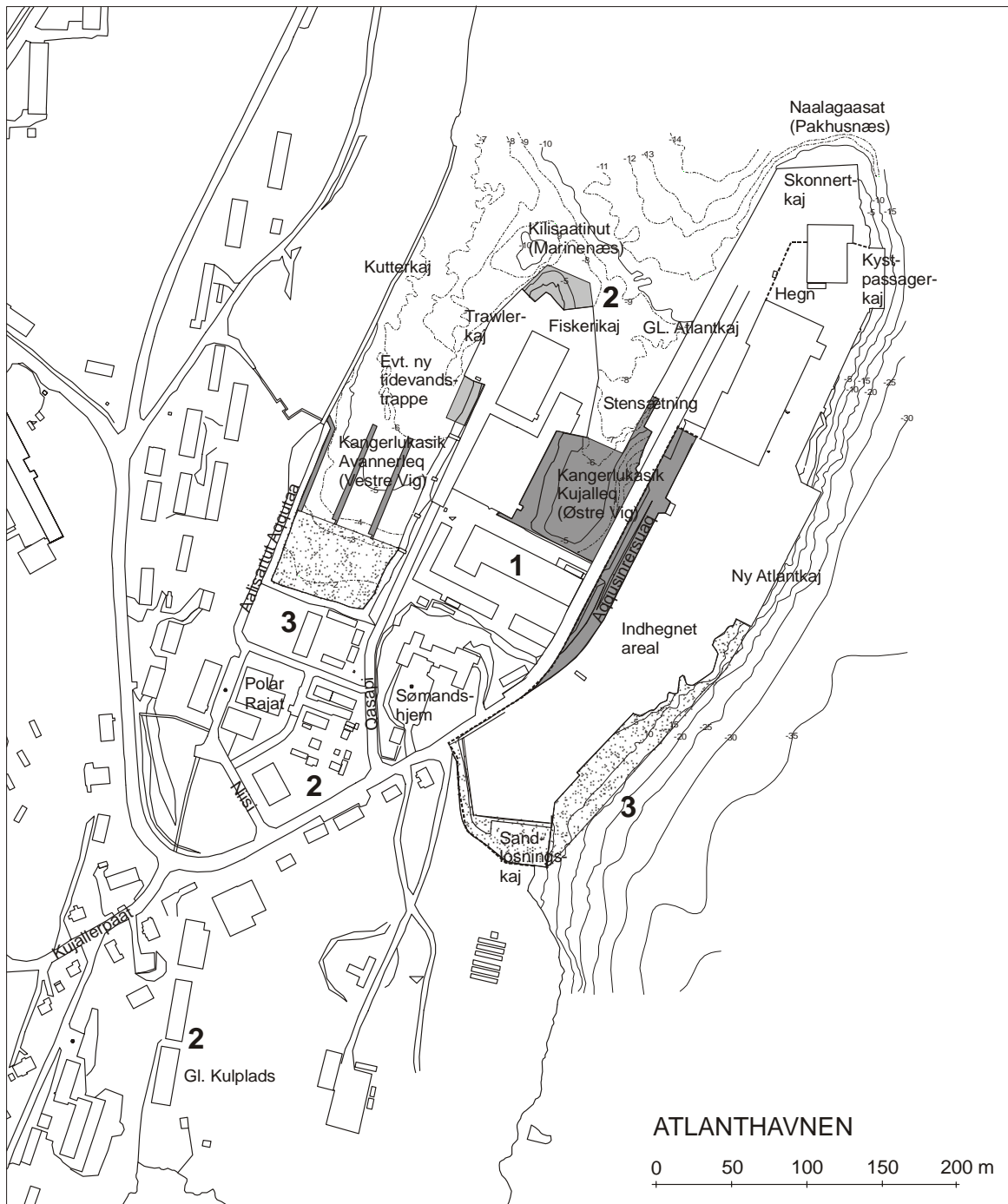
<sup>3</sup> For en samlet oversigt over Atlanthavnens rummelighed henvises til arbejdsnotat: "Registrering, kortlægning og udbygningsmuligheder, maj 2003".

## HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK

### Trafik

Med opfyldningen skabes der mulighed for at rykke linieføringen af Aqqusinersuaq mod vest (jfr. skitsen nedenfor), således at vejen får et forløb hen over den østlige del af det opfyldte område.

Løsningen forudsætter imidlertid, at en mindre del af NUKA's bygning må rives ned. Såfremt det er et ønske at retablere bygningen i tilknytning til den bestående bebyggelse, er det muligt på de umiddelbart syd for liggende arealer, der i dag henligger med tilsyneladende tilfældigt oplag og udtjent bebyggelse.



Ovenstående skitse viser forslag til ændringer og nyanlæg i Atlanthavnen.



## HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK

Det nye vejforløb åbner for en bedre udnyttelse af arealerne omkring Aqqusinersuaq end i dag. Endvidere kan der skabes en mere klar opdeling af arealet ved Gl. Atlantkaj. Dette kræver dog, at vejforløbet markeres tydeligere på havnearealet, end det er tilfældet i dag.

En bedre markering af den 'nye' vej hen over Gl. Atlantkaj sikrer også mulighed for, at trafikken til Skonnertkaj - herunder kystpassagerskibene - får et mere direkte og afklaret forløb i et ofte turbulent og 'rodet' område.

Opfyldningen af Østre Vig skaber desuden mulighed for at etablere en hensigtsmæssig forbindelse mellem Fiskerikajen og fiskeindustrien øst om bebyggelsen på Kilisaatinut.

### Logistik

Med de nye arealer i Østre Vig åbnes der mulighed for en hensigtsmæssig opstilling af frysecontainere, der kan pakkes direkte fra trawlerne vest for Aqqusinersuaq, inden de overføres og opstilles på Containerhavnens område overfor.

Ligeledes betyder en mere klar zoneopdeling på Gl. Atlantkaj, at der vest for den 'nye' vej kan skabes bedre forhold for losning og lastning af de store trawlere, mens der øst for vejen bliver mere rolige forhold for aktiviteterne i forbindelse med pakhuset (parkering, oplagring mv.).

For yderligere at forbedre forholdene på Gl. Atlantkaj foreslås det at en række funktioner, som ikke er havnerelaterede, flyttes til andre mere velegnede lokaliteter i Nuuk. Det drejer sig f.eks. om udlevering og distribution af øl og vand til byens forretninger.

## 2. etape

### Anvendelse og rummelighed

Det foreslås, at der etableres et nyt kaj anlæg mellem Trawlerkaj og Fiskerikaj yderst på Kilisaatinut (Marinenæsset). Det nye anlæg vil øge arealet på Kilisaatinut med ca. 800 m<sup>2</sup> og kajlængden med ca. 75 m.

Herudover vil en mindre forlængelse af kajen syd for Trawlerkaj samt etablering af en ny tidevandstrappe kunne øge havnearealet i beskedent omfang.

Begge udbygninger vil give en tiltrængt forøgelse af liggepladser for fiskekuttere.

Ud over en forøgelse af kajlængden og kajarealet skaber det nye anlæg mulighed for mere ordnede forhold for fiskeriet på næsset.

For at øge bagarealernes rummelighed foreslås det, at der i området øst for Polar Rajaats fabrik reserveres et udvidelsesareal for fiskeindustrien. Området, der i dag anvendes til oplagsvirksomhed og service, er ved lokalplan nr. 1B1-1 fastlagt til havnerelateret virksomhed som lette lagerbygninger til fiskeredskaber og lignende samt til offentlige formål med relation til havnen.

Hensigten er at erstatte de lette lagerbygninger med større og mere permanente bygninger. En ændring af denne karakter kræver imidlertid, at der udarbejdes en ny lokalplan for området.

Som et erstatningsareal til placering af oplags- og servicevirksomhederne peges der på Gl. Kulplads, hvor der i dag findes forskellige skure og oplag. Området, som kun er delvist udbygget, virker meget forsømt og uden systematik i oplagringen af de mange forskellige materialer og re-

servele. I lokalplan nr. 1B1-2 er området fastlagt til erhvervsformål som lager, værksted og udendørs oplag.

Før der igangsættes nyt byggeri eller nye anlæg på Gl. Kulplads skal der foretages en jordbundsundersøgelse, som fastlægger omfanget af en evt. nødvendig oprensning af grunden.

### Trafik og logistik

En ny anvendelse af kajen yderst på Kilisaatinut til f.eks. større kystpassagerskibe (Artic Umiaq Line) har været overvejet, men er ikke mulig på grund af begrænsede pladsforhold. Det påregnes derfor, at skibene fortsat lægger til ved Skonnertkaj.

## 3. etape alternativ I - udbygning af Atlanthavnen

### *Opfyldning og supplerende kajen ved Containerhavnen*

Hvis tidspunktet for en udflytning af Containerhavnen til Qeqertat trækker ud, kan det overvejes at etablere et nyt kajen mellem Ny Atlantkaj og Sandlosningskajen, hvilket skaber mulighed for en forøgelse af længden på dybtvandskajen (dybde 12 m) med ca. 210 m og bagarealet hertil på ca. 5.600 m<sup>2</sup>. Det vurderes, at gevinsten er større her end ved at opfylde arealet mellem Kystpassagerkaj og Ny Atlantkaj, idet der kan opnås et større og bedre beliggende bagland.

Hvis det er et ønske at udnytte det samlede areal ved opfyldningen, vil det være nødvendigt at udligne niveauforskellen mellem det nuværende containerareal og Sandlosningskajen. Det er stadig muligt, at anvende den nye kaj til sandlosning med et begrænset bagareal, men det optimale vil være at finde plads til et nyt kajen til sandlosningen f.eks. på Qeqertat.

Det skal bemærkes, at der med udbygningen af det nye kajen er tale om en dyr løsning, der absolut bør ses i forhold til ønsket om at flytte dybtvandshavnen ud på Qeqertat.

### *Opfyldning af den inderste del af Vestre Vig*

Det foreslås, at den inderste del af Vestre Vig (Kangerlukasik Avannerleq) fyldes op og pontonbroerne til jolle- og småbådsfiskerne vendes med landfæste til det nye areal. Herved kan al klargøring og optagning af fangst fra bådene ske fra det opfyldte areal uden at være til gene for trafikken på Qasapi. Det opfyldte areal er ca. 3.400 m<sup>2</sup> stort.

På det opfyldte areal vil der være mulighed for at indrette faciliteter til småbådsfiskerne f.eks. ved at flytte nogle af de lette redskabsbygninger, der ligger i bunden af vigen i dag. Dette areal vil herefter kunne anvendes til fiskeindustri, service og lign.

Ud over ændringen af pontonbroerne foreslås der en ny ponton langs kysten syd for Kutterkajen. Såvel opfyldningen som den nye Kutterkaj nødvendiggør en flytning af den planlagte banksætningsplads i Vestre Vig f.eks. til en placering umiddelbart nord for det opfyldte areal.

Der anbefales ikke at forlænge Kutterkajen mod nord på grund af de dårlige adgangsforhold og den relativt dyre konstruktion. Supplerende liggeplads for fiskefartøjer, rejsebåde og entreprenorbåde bør findes andet sted, se Nordhavn og Qeqertat.

Trods ændringerne i Vestre Vig opretholdes det nuværende antal bådpladser til joller og småbåde i Atlanthavnen med 125 pladser.

### Trafik

Ændringen af flydebroernes landfæste i Vestre Vig betyder at trafikken på Qasapi kan afvikles uden problemer med jolle- og småbådsfiskere, der er ved at klargøre både eller losse fangst mv.

Endvidere vil trafikken internt i fiskerihavnen kunne få en mere hensigtsmæssig afvikling og mere plads.

### Logistik

Transporten til Nuuk Imeq vil stadig skulle foregå ad den samme rute som i dag, med mindre tunnelen under Nuussuaq udvides til at kunne tage containertrucks og containerlastbiler. Der vil således ikke blive tale om en ændring af det nuværende trafikmønster i byen som følge af havnens udbygning.

## 3. etape alternativ II - udflytning af containerhavnen til Qeqertat

### *Ny anvendelse af Atlanthavnen*

Hvis der træffes beslutning om en udflytning af Containerhavnen til en ny havn på Qeqertat i stedet for en udbygning af kajen mellem Ny Atlantkaj og Sandlosningskajen, vil der blive frigjort så store arealer i Atlanthavnen at en opfyldning af Vestre Vig evt. vil forekomme overflødig.

Konsekvenserne ved udflytningen vil bl.a. være:

1. at der frigøres et stort containerareal (ca. 30.000 m<sup>2</sup>), som kan anvendes til nye formål;
2. at det store pakhushus til dels bliver ledigt med mulighed for nye anvendelser;
3. at Sandlosningskajen kan forblive, hvor den er;
4. at opfyldningen af Vestre Vig kan overvejes på ny, da bagarealerne til havnen bliver væsentligt forøget;

Mulighederne for en ny anvendelse af de frigjorte havnearealer er mange og forskellige og vil variere i takt med udviklingen i Nuuk. En præcisering af anvendelsen kan derfor med fordel afventes mulighederne og sikre, at Nuuk har havnerelateret rummelighed til det uforudsete.

Tidligere i notatet har der været tale om forskellige potentielle maritime aktiviteter i Nuuk som tilflytning af Grønlandskommandoen, offshore, større mineralfund i Nuuk området og på længere sigt en evt. færgehavn til betjening af en ny bydel på Akia og /eller øerne syd for Nuuk.

Umiddelbart er der ingen af disse 'havneaktiviteter', der vil få en bedre og mere hensigtsmæssig placering end på Qeqertat.

Derimod forventes det ikke at transporten og belastningen af vejnettet mellem Atlanthavnen og Qeqertat bliver mindre, så længe fiskeindustrien forbliver i Atlanthavnen. Dette skyldes, at transporten i dag mellem Atlanthavnen og Nuuk Imeq anslås at være af samme størrelsesorden som transporten mellem fiskeindustrien og Qeqertat.

## HELHEDSPLAN FOR HAVNENE I NUUK

### Ny rummelighed i Atlanthavnen

<b>Havneafsnit i Atlanthavnen</b>	<b>Kajlængde</b>	<b>Bagland</b>	<b>Bådpladser</b>
Containerhavnen 2003	140 m	31.000 m <sup>2</sup>	-
Mulig udbygning af Containerhavn ved ændring af Aqqusinersuaq - etape I	-	2.800 m <sup>2</sup>	
Mulig udbygning af Containerhavn ved nyt kaj anlæg - etape III	210 m	5.600 m <sup>2</sup>	
<b>Total udbygning af Containerhavnen</b>	<b>350 m</b>	<b>39.400 m<sup>2</sup></b>	<b>-</b>
Skonnertkaj - Gl. Atlantkaj 2003	225 m	8.400 m <sup>2</sup>	
Mulig udbygning af Skonnertkaj - Gl. Atlantkaj	-	-	-
<b>Total udbygning Skonnertkaj - Gl. Atlantkaj</b>	<b>225 m</b>	<b>8.400 m<sup>2</sup></b>	<b>-</b>
Kilisaatinut 2003	155 m	18.700 m <sup>2</sup>	-
Mulig udbygning af Kilisaatinut ved opfyld af Østre Vig (Kangerlukasik Kujalleq)	-	4.800 m <sup>2</sup>	-
Mulig udbygning af Kilisaatinut med nyt kaj anlæg og tidevandstrappe	75 m	800 m <sup>2</sup>	-
<b>Total udbygning af Kilisaatinut</b>	<b>230 m</b>	<b>24.300 m<sup>2</sup></b>	<b>-</b>
Vestre Vig 2003	4 pontonbroer	14.700 m <sup>2</sup>	125 bådpladser
Mulig udbygning af Vestre Vig ved opfyld	-	3.400 m <sup>2</sup>	-
<b>Total udbygning af Vestre Vig</b>	<b>2½ pontonbro</b>	<b>18.100 m<sup>2</sup></b>	<b>125 bådpladser</b>
<b>I alt Atlanthavnen 2003</b>	520 m + 4 pontonbroer	72.800 m <sup>2</sup>	125 bådpladser
<b>Muligt fremtidigt areal i Atlanthavnen</b>	805 m + 2½ pontonbro	90.200 m <sup>2</sup>	125 bådpladser
<b>Forøget rummelighed i Atlanthavnen</b>	<b>285 m</b>	<b>17.400 m<sup>2</sup></b>	<b>-</b>

\* De angivne størrelser i tabellen er ca. størrelser.

Tabellen viser omfanget af den foreslåede udbygning af Atlanthavnen. Med udnyttelsen af opfyldningsmulighederne vil det således være muligt at 'indvinde' ca. 17.000 m<sup>2</sup> nyt areal til havneformål og lige ved 300 m ny kaj. Samtidig vil det være muligt at skabe - idet mindste for containerhavnen - nogle mere hensigtsmæssige arealer. Bådpladserne til mindre fiskerbåde og joller fastholdes med samme antal som i dag, dvs. 125 bådpladser.

Såfremt der ønskes en banksætningsplads i Vestre Vig vil det betyde en mindre indskrænkning i antallet af bådpladser.

## HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK

*Kutterkajen* indgår ikke i ovenstående opgørelse, idet den bevares, som den er i dag.

### Økonomi

De økonomiske konsekvenser ved udbygningsforslagene.

Overslag for udbygningerne af Atlanthavnen er udført i henhold til de foranstående beskrivelser i prisniveau juli 2003. Overslagene omfatter entreprenørudgifter inkl. tillæg for arbejdsplads, anlægsmodning, havnebygning (hvor det er relevant) og uforudseelige udgifter. Entreprenørudgifterne er tillagt udgifter til forundersøgelser og projektering med 12 %.

#### 1. etape

De tre projekter i første etape er sammenhængende og udføres som et hele.

#### *Opfyldning af Østre Vig*

Stålspons og indfyldning af sand eller sprængsten<sup>4</sup>. Belægning med KB-sten:

Stålspunsvæg inkl. optagning af eksisterende stenindfatning	kr.	1,5 mio.
Forankring og kajudstyr	kr.	0,9 mio.
Sandindfyldning og filtersten	kr.	7,0 mio.
Diverse installationer og ledningsarbejder	kr.	1,0 mio.
Belægning med KB-sten	kr.	3,6 mio.
Arbejdsplads, anlægsmodning, uforudseeligt, forundersøgelser og projekt	kr.	4,7 mio.
I alt	kr.	18,7 mio.

#### *Ny linieføring af Aqqusinersuaq*

Nedrivning af Nuka A/S' kontorbygning og forlægning af vej:

Nedrivninger og omlægning af ledninger	kr.	4,0 mio.
Sandopfyldning og ny stenskråning	kr.	0,2 mio.
Vejbelægning	kr.	2,2 mio.
Arbejdsplads, anlægsmodning, uforudseeligt, forundersøgelser og projekt	kr.	2,2 mio.
I alt	kr.	8,6 mio.

Hertil kommer evt. erstatning til Nuka A/S som skønsmæssigt er sat til kr. 5,0 mio.

#### *Forlængelse af Gl. Atlantkaj*

Nedtagning af eksisterende tidevandstrappe, bortsprængning af fjeld/sten i vandet foran kajen samt etablering af ny brokaj som eksisterende konstruktion:

---

<sup>4</sup> Hvis der er sprængsten til rådighed, kan disse anvendes og entreprenørudgiften vil blive noget mindre end angivet. Hvis der ikke er sprængsten til rådighed, og de derfor skal produceres i stenbrud, vil entreprenørudgiften blive højere end for anvendelse af indpumpet sand.

## HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK

Nedrivning, bortsprængning og udbedring af bundforhold	kr.	1,2 mio.
Reparation af eksisterende kaj efter sprængning	kr.	2,0 mio.
Pæle og jernbetondæk inkl. plankeværk på kajfront	kr.	1,9 mio.
Ledninger, installationer og kajudstyr	kr.	2,0 mio.
Arbejdsplads, anlægsmodning, uforudseeligt, forundersøgelser og projekt	kr.	4,0 mio.
I alt	kr.	11,1 mio.
<i>1. etape i alt</i>	<i>kr.</i>	<i>43,4 mio.</i>

### 2. etape

#### ***Nyt kajanlæg mellem Trawlerkaj og Fiskerikaj***

Uddybning til kote -8, stålpunsvæg, opfyldning med sprængsten og belægning med KB-sten:

Udsprængning til kote -8	kr.	1,3 mio.
Spunsvæg	kr.	3,7 mio.
Forankring og kajudstyr	kr.	3,9 mio.
Opfyldning med sprængsten inkl. filter	kr.	3,8 mio.
Diverse installationer	kr.	1,0 mio.
Belægning med KB-sten	kr.	0,7 mio.
Arbejdsplads, anlægsmodning, uforudseeligt, forundersøgelser og projekt	kr.	8,9 mio.
I alt	kr.	23,3 mio.

#### ***Forlængelse af Trawlerkaj inkl. ny tidevandsponton***

Stålpunsvæg, opfyldning med sprængsten og belægning med KB-sten:

Spunsvæg	kr.	1,6 mio.
Forankring og kajudstyr	kr.	1,7 mio.
Opfyldning med sprængsten inkl. filter	kr.	1,3 mio.
Diverse installationer	kr.	0,5 mio.
Belægning med KB-sten	kr.	0,2 mio.
Tidevandsponton m. trappe	kr.	1,0 mio.
Arbejdsplads, anlægsmodning, uforudseeligt, forundersøgelser og projekt	kr.	3,7 mio.
I alt	kr.	10,0 mio.
<i>2. etape i alt</i>	<i>kr.</i>	<i>33,3 mio.</i>

### 3. etape (alternativ I)

#### ***Opfyldning af Vestre Vig***

Sandindfyldning med sprængstensindfatning, grusbelægning, flytning af eksisterende pontonbroer og 40 m ny pontonbro:

## HELHEDSPLAN FOR HAVNENE I NUUK

Sandopfyldning inkl. filter og retablering af stenindfatning	kr.	4,6 mio.
Grusbelægning	kr.	1,0 mio.
Retablering af pontonbroer inkl. nye	kr.	1,4 mio.
Diverse installationer	kr.	1,0 mio.
Arbejdsplads, anlægsmodning, uforudseeligt, forundersøgelser og projekt	kr.	2,6 mio.
I alt	kr.	10,6 mio.

### *Forlængelse Ny Atlantkaj mod syd*

Stålspunsvæg, sandindfyldning og belægning med KB-sten:

Udsprængning til jævn dybde	kr.	3,2 mio.
Spunsvæg	kr.	18,2 mio.
Forankring og kajudstyr	kr.	19,7 mio.
Sandfyld og filter	kr.	9,4 mio.
Diverse installationer	kr.	1,5 mio.
Belægning med KB-sten	kr.	4,3 mio.
Arbejdsplads, anlægsmodning, uforudseeligt, forundersøgelser og projekt	kr.	33,6 mio.
I alt	kr.	89,9 mio.

Det forudsættes, at der ikke skal etableres ny sandlosningskaj, men at den forbliver en del af den nye kaj.

*3. etape i alt* *kr. 100,5 mio.*

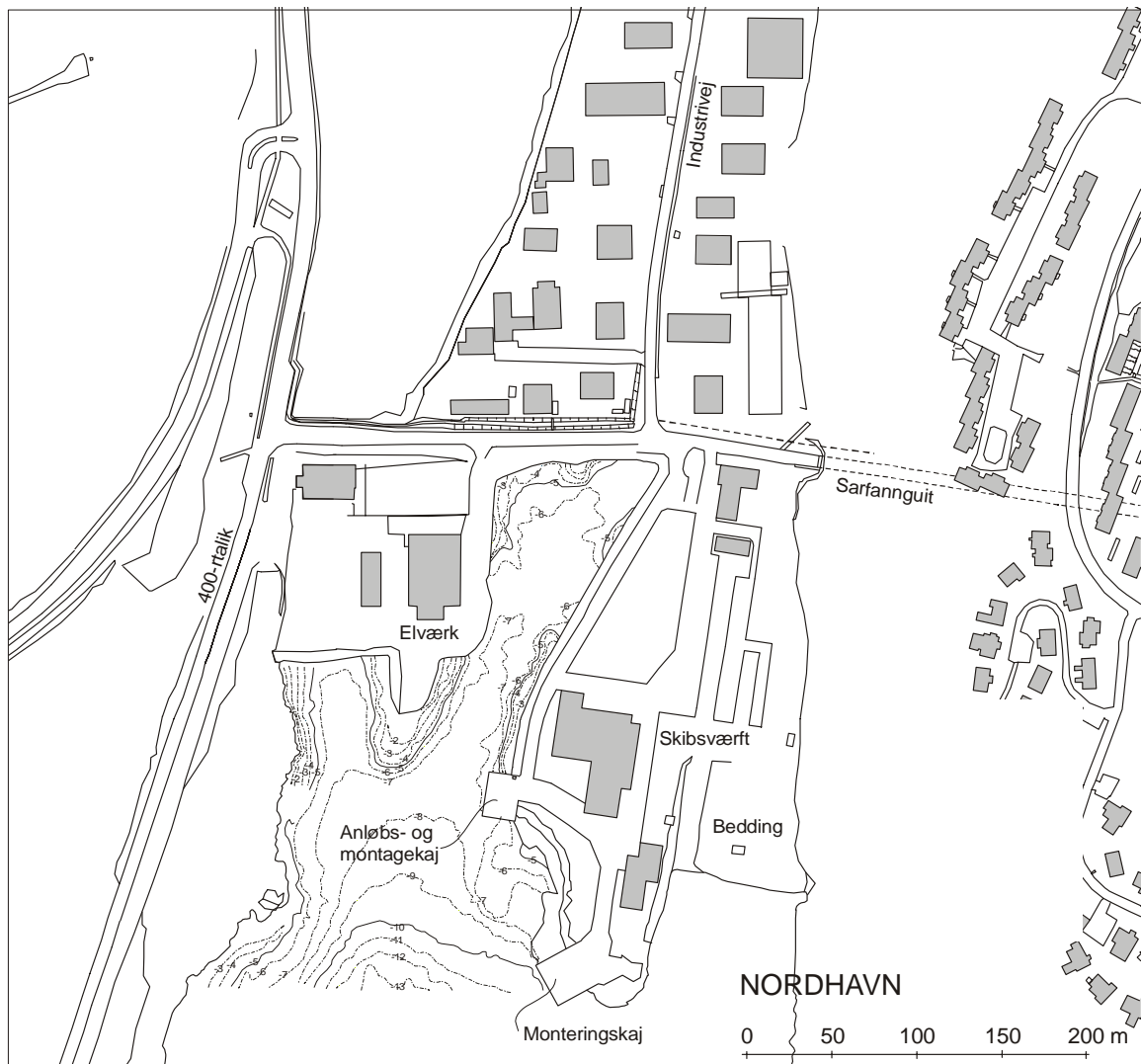


## II. Nordhavn

### Havneområdet

Nordhavn omfatter et areal på i alt ca. 3,0 ha og indeholder skibsværft (privat virksomhed) med monteringskaj samt en anløbs- og montagekaj, som er offentlig tilgængelig.

Havneområdet rummer endvidere transformerstation for elforsyningen fra Buksefjordsværket samt byens nød-elværk med tilhørende administration og oplægsarealer. Elværket er ikke i kontinuerlig produktion, men har periodisk behov for indtag og udledning af kølevand. Den havnenære beliggenhed er således en nødvendighed.



### Kajanlæggene og deres anvendelse

Kajanlæggene omfatter Anløbs- og montagekaj samt Monteringskaj og beddingsanlæg, der tilhører Nuuk Værft. Desuden er der en mindre vig mellem elværket og værftet.

*Anløbs- og montagekajen* har en længde på 25 m og en vanddybde på 4,6 m. Kajen er bygget i 1974 som stålsponsvæg med sandfyldt. Belægningen er fornyet i 1997.



## HELHEDSPPLAN FOR HAVNENE I NUUK

Den er offentlig tilgængelig og benyttes ofte som liggeplads for bl.a. kystpassagerskibe.

*Monteringskajen* har en længde på 25 m og en vanddybde på 6,6 m. Den er bygget i 1980 som stålspunsvæg med sandfyld.

Kajen ligger inden for værftets område og benyttes af dette.

*Beddingsanlægget* ved værftet er bygget i 1975 og strækker sig ca. 140 m ud fra kysten mod syd. Anlægget ejes og benyttes af skibsværftet.

### Bagland

Der er kun ringe bagland til Anløbs- og montagekajen. De resterende anlæg er inden for værftets område.

Vigen mellem elværket og værftet benyttes hovedsageligt til ankerplads for mindre både for erhvervsfangere og fritidsbåde.

### Bebyggelse

Bebyggelsen i Nordhavn er meget synlig og bærer præg af de 2 store virksomheder. Værftet på Nordhavn fremstår i samme farveskala og virker herved som en helhed. Endvidere er der overvejende tale om erhvervsbygninger med et stort volumen.

Ingen af bygningerne i området er klassificeret som bevaringsværdige.

### Miljø

Ifølge miljøforordningen Landstingsforordning nr. 12 af 22. december 1988 om beskyttelse af miljøet er værftet og nød-elværket kap. 5 virksomheder.

## Problemer

### Anvendelse og rummelighed

Anløbs- og montagekajen benyttes på grund af sit manglende bagland mest som liggeplads.

Der er ingen ekstra rummelighed uden for værftets område.

### Trafik

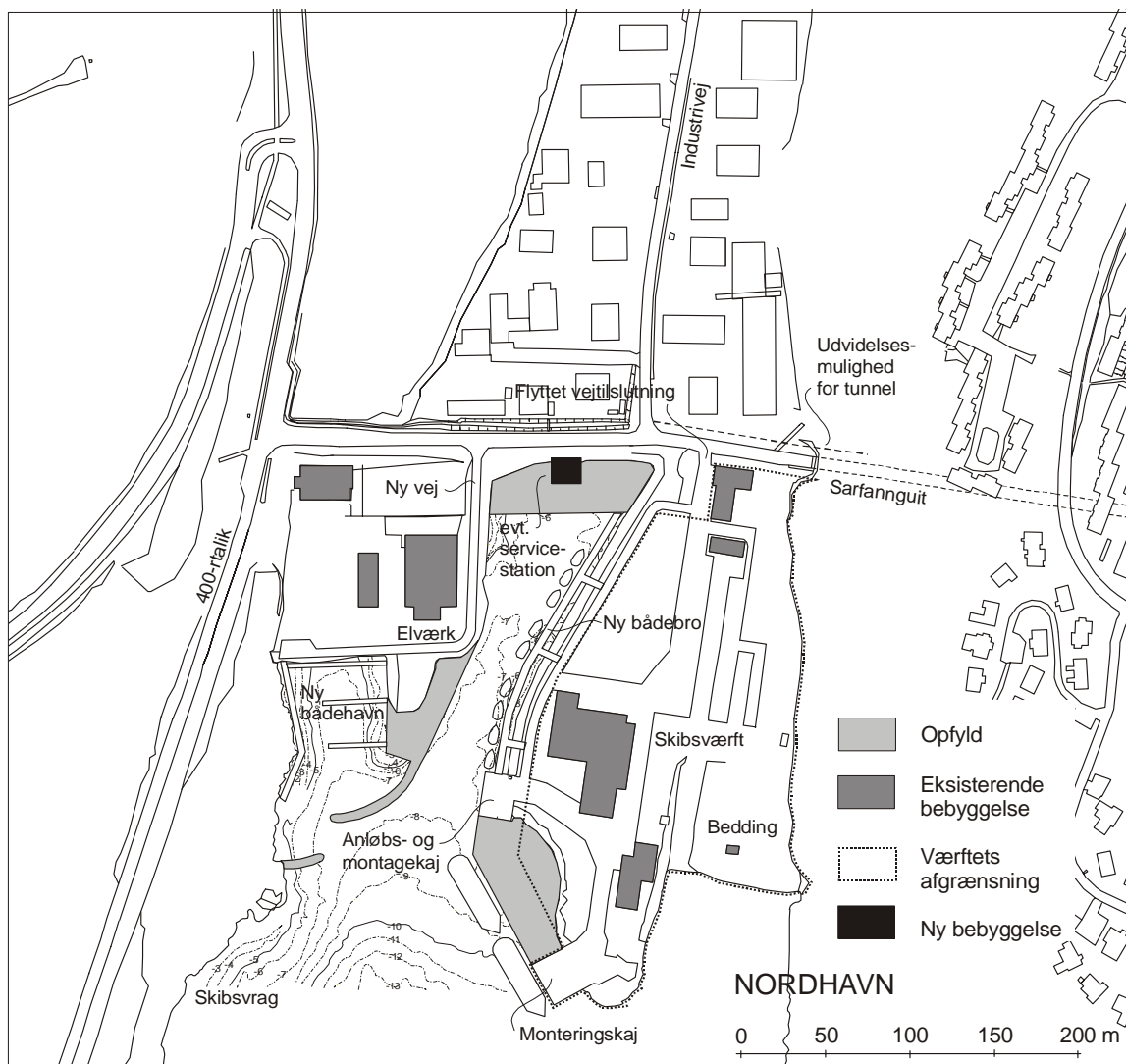
Trafikken til Anløbs- og montagekajen foregår ad en offentlig vej uden for værftets område. Der er ingen problemer i forbindelse med den nuværende anvendelse.

## Forslag til udbygning af Nordhavn

### Anvendelse og rummelighed

Det foreslås, at de to eksisterende kajer forbindes med en ny kaj på 90 m med et tilhørende bagland på 2.900 m<sup>2</sup>. Kajudvidelsen vil supplere de øvrige kajanlæg i Atlanthavnen, og den kan benyttes som fast liggeplads for politikutter, udrustning af trawlere mv., besøgende orlogsskibe, etc.

Kajarealet, der for størstedelen vil være offentlig tilgængeligt, vil også være velegnet til optag af større både.



Ovenstående skitse viser ændrings- og udbygningsmuligheder i Nordhavn.

Bunden af vigen kan opfyldes ca. 30 m mod syd, men må dog respektere kølevandsudløbet fra elværket. Herved skabes et areal på ca. 2.600 m<sup>2</sup>. I forbindelse med opfyldningen kan der etableres faciliteter for såvel søværts som landværts udlevering af brændstof.



Langs vejen på vigens østside foreslås det, at der etableres en ca. 150 m lang kutterkaj med en skønnet vanddybde på 3 m til aflastning af den eksisterende Kuttekaj i Atlanthavnen. Der vil dog ikke være mulighed for at lægge flere både uden på hinanden.

Syd for elværket kan der etableres en ny bådehavn ved forlængelse af fjeldpartiet mod syd. Med en ny dækmole, der udgår fra skrænten nedenfor 400-rtalik, kan der skabes et mindre havnebassin, hvor der ved etablering af kaj anlæg mod nord og vest og 2 pontonbroer mod øst kan skabes plads til ca. 100 mindre både og joller.

Den nye bådehavn kan dels forøge kapaciteten og dels aflaste broerne i Vestre Vig.

### Trafik

Det foreslås, at vejen fra Monteringskajen til Sarfannguit ændres, således at der skabes en fælles udkørsel fra kajerne og værftet til Sarfannguit. Ændringen sikrer desuden et hensigtsmæssigt kryds mellem Sarfannguit, Industrivej og den nye fælles udkørsel.

I forbindelse med bådehavnen syd for elværket skal der etableres en ny vej - eller sikres adgang til havnen via værkets nuværende adgangsvej.

### Logistik

Området ligger tæt ved det eksisterende industriområde, hvilket kan være til fordel for anvendelse af kajerne til udrustning og forsyning af skibe.

## HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK

### Ny rummelighed i Nordhavnen

Tabellen viser omfanget af den mulige udbygning af Nordhavnen. Med en maksimal udnyttelse af opfyldningsmulighederne vil det således være muligt at 'indvinde' knap 5.000 m<sup>2</sup> nyt areal til havneformål og over 500 m ny kaj inkl. pontonbroer (beregnet for 2 sider).

<b>Nordhavnen</b>	<b>Kajlængde</b>	<b>Bagland</b>	<b>Bådpladser</b>
Anlægs- og montagekaj 2003	25 m	500 m <sup>2</sup>	-
Monteringskaj (ekskl. værftsareal) 2003	25 m	600 m <sup>2</sup>	-
Mulig udbygning af monteringskajer	90 m	2.900 m <sup>2</sup>	-
<b>Total udbygning af montagekajer</b>	<b>140 m</b>	<b>4.000 m<sup>2</sup></b>	-
Ny Kutterkaj - total	150 m	-	15 - 20 pladser
Ny bådehavn - total	-	Ca. 1.500 m <sup>2</sup>	Ca. 100 pladser
<b>Muligt fremtidigt areal i Nordhavnen</b>	Ca. 290 m	Ca. 5.500 m <sup>2</sup>	Ca. 120 pladser
<b>Forøget rummelighed i Nordhavnen</b>	<b>Ca. 240 m</b>	<b>Ca. 4.400 m<sup>2</sup></b>	<b>Ca. 120 pladser</b>

### Økonomi

De økonomiske konsekvenser ved udbygningsforslagene.

#### **Kaj mellem Anløbs- og montagekaj og Monteringskaj**

Stålspunsvæg, sandindfyldning og belægning med KB-sten:

Spunsvæg	kr.	4,4 mio.
Forankring og kajudstyr	kr.	4,7 mio.
Sandfyld og filter	kr.	4,8 mio.
Belægning med KB-sten	kr.	2,3 mio.
Arbejdsplads, anlægsmodning, uforudseeligt, forundersøgelser og projekt	kr.	10,0 mio.
I alt	kr.	26,2 mio.

#### **Opfyldning af vigen øst for elværk**

Sandindfyldning med sprængstensindfatning, grusbelægning ekskl. servicestation:

Sandfyld og filter	kr.	4,5 mio.
Stenindfatning	kr.	0,2 mio.
Grusbelægning	kr.	0,8 mio.
Diverse installationer	kr.	0,5 mio.
Arbejdsplads, anlægsmodning, uforudseeligt, forundersøgelser og projekt	kr.	2,2 mio.
I alt	kr.	8,2 mio.

## HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK

### *Kutterkaj i vigen øst for elværk*

Pælekonstruktion med trædæk:

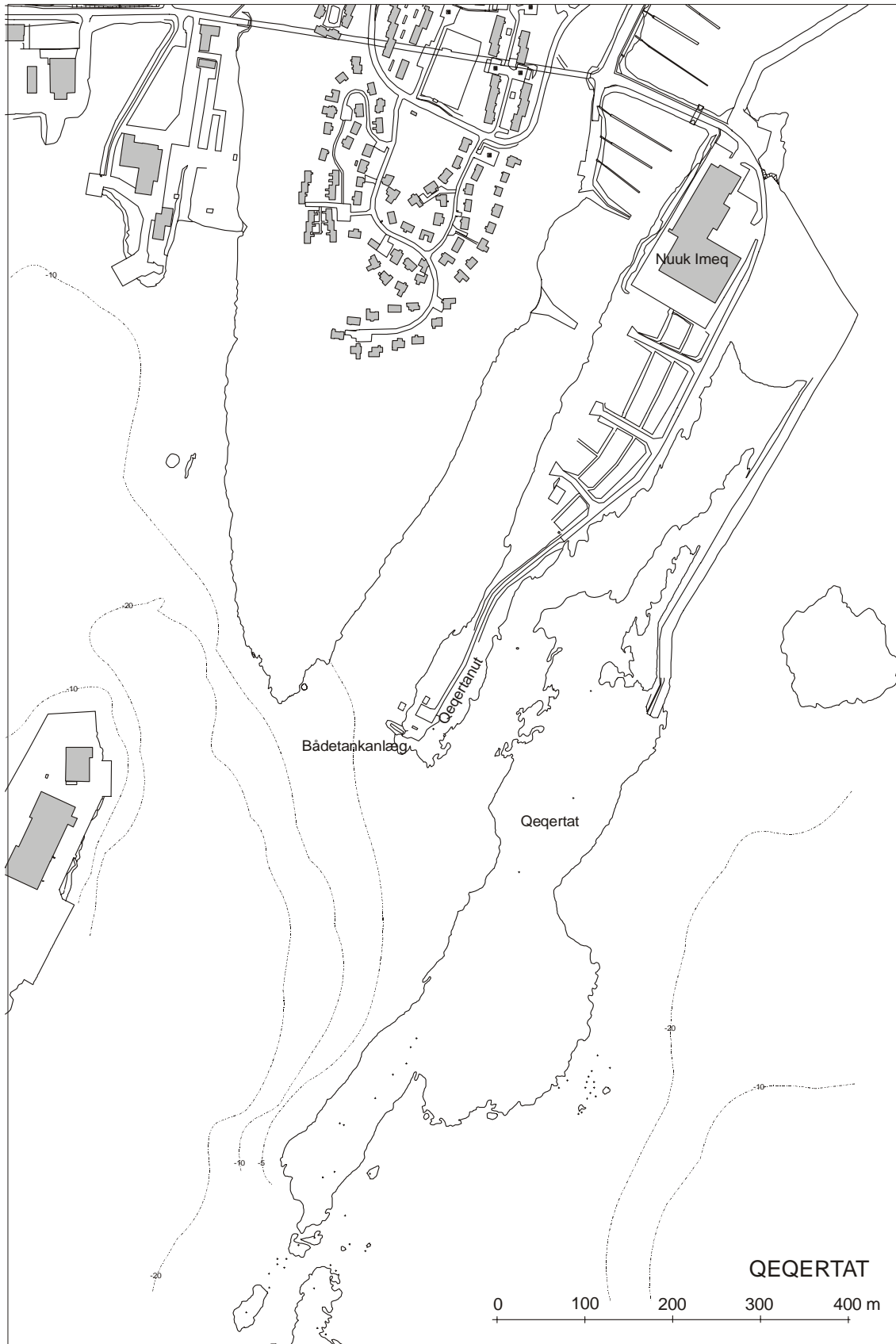
Bærepæle	kr.	1,1 mio.
Brodæk af træ inkl. adgangsbroer	kr.	1,3 mio.
Kajudrustning og diverse installationer	kr.	1,5 mio.
Arbejdsplads, anlægsmodning, uforudseeligt, forundersøgelser og projekt	kr.	2,2 mio.
I alt	kr.	6,1 mio.

### *Bådehavn syd for elværk*

Dækmoler, anløbsbroer med trædæk og 2 pontonbroer:

Stenindfatninger og sandfyld inkl. filter	kr.	2,5 mio.
Dækmoler	kr.	6,9 mio.
Pæle og trædæk	kr.	1,5 mio.
Adgangsbroer og pontonbroer ink. trapper og forankringer	kr.	1,1 mio.
Belægning med KB-sten eller asfalt	kr.	1,2 mio.
Diverse installationer og kajudrustning	kr.	2,0 mio.
Ophalerrampe	kr.	1,0 mio.
Arbejdsplads, anlægsmodning, uforudseeligt, forundersøgelser og projekt	kr.	9,0 mio.
I alt	kr.	25,2 mio.

III. Qeqertat



# HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK

## Området

Qeqertat består af tre øer. Den nordlige ø er forbundet med fastlandet ved en dæmning og er udlagt til industriarealer. Den østlige kyststrækning er under opfyldning ned mod den næste ø.

Den nordlige ø indeholder Nuuk Imeq (privat virksomhed) samt erhvervsarealer med enkelte permanente bygninger for serviceerhverv. Øst for vejen Qeqertanut foregår en kontinuerlig opfyldning med overskudsmaterialer. Arealet anvendes indtil videre til midlertidigt oplæg af både og containere.

De to sydlige øer består af ubebyggede fjeldmassiver op til kote ca. 20 m.

Der er i dag ingen havneanlæg på Qeqertat bortset fra en mindre ponton på sydspidsen af den nordlige ø til søværts udlevering af brændstof.

## Miljø

Ifølge miljøforordningen Landstingsforordning nr. 12 af 22. december 1988 om beskyttelse af miljøet er Nuuk Imeq kap. 5 virksomhed.

## Problemer

### Anvendelse og rummelighed

Generelt set er øerne kuperede enten med stejle sider eller med lavvandede områder langs kysterne. Den nordlige ø er delvist udbygget med industri, men der kan skabes yderligere områder ved opfyldning mod øst. I forbindelse med opfyldningen øst for den nordlige ø er der skabt muligheder for anlæg af havn.

De to sydlige øer er kuperede og har lavvandede områder både på øst- og vestsiden. Der er ingen naturlige havnemuligheder, og en anvendelse til ny containerhavn vil medføre en omfattende nedsprængning af høje partier og opfyldning af lavvandede områder.

### Trafik

Der er etableret vejforbindelse til den nordlige ø, men ikke til de to sydlige.

Vejforbindelsen fra en containerhavn på Qeqertat vil foregå enten gennem et boligområde på Nuussuaq eller gennem tunnelen under Nuussuaq. Imidlertid er tunnelen under Nuussuaq er ikke dimensioneret til containertransport, og der er kun ét tunnelrør. En del af erhvervsbebyggelsen langs nordsiden af Sarfannguit er desuden placeret således, at en udvidelse af tunnelen vanskeliggøres.

### Logistik

Ved anlæg af en ny containerhavn på Qeqertat vil transporten af containere til/fra Nuuk Imeq blive betydelig lettere end i den nuværende situation. Størstedelen af containertransporten foregår imidlertid til fiskeindustrierne og andre lokaliteter i byen.

En del af eksportgodset vil imidlertid kunne losses direkte fra trawlere til en ny containerhavn, men der vil stadig være en del eksportgods, der skal transporteres fra fiskeindustrierne i den eksisterende havn. Hvis de store trawlere losses direkte til en ny containerhavn, vil en mindre del af godset skulle transporteres herfra til fiskeindustrierne.

## **Forslag til udbygning på Qeqertat**

### Anvendelse og rummelighed

*Ny containerhavn.* I overensstemmelse med Kommunalbestyrelsens overordnede mål foreslås det, at der etableres en ny containerhavn på Qeqertat<sup>5</sup>. Havnen vil med den første udbygning kunne rumme en kajlængde på 300 m og et havneareal på 30.000 m<sup>2</sup>.

Havnen vil senere kunne udvides med 150 m kaj og 10.000 m<sup>2</sup> bagland.

Der skal anlægges ny vej til havnen og området skal byggemodnes.

*Ny kutterkaj.* I sundet mellem Nuussuaq og Qeqertat kan der på Qeqertat-siden anlægges en kutterkaj med en vanddybde på 2,5-3 m. Der forekommer dog et lavvandet området ved den sydligste del, og kysten på den nordlige del er forholdsvis stejl. Det vil kræve en del udsprængning og opfyldning at skabe et passende bagland.

*Ny færgehavn.* Såfremt der i forbindelse med en evt. fremtidig byudvikling på Akia og/eller øerne syd for Nuuk, opstår et behov for en bilfærgeforbindelse<sup>6</sup>, anbefales det at placere den på østsiden af Qeqertat. Her vil havnen få en central placering i forhold til Nuuk og gode adgangsforhold til det eksisterende vejnet. Endvidere er pladsforholdene gode og der er en rimelig vanddybde.

Skitsen på side 50 viser et forslag til et havneanlæg på Qeqertat for bilfærger til Akia og /eller øerne syd for Nuuk. Forslaget er dog ikke medtaget i beregningerne over nye havneanlæg på Qeqertat.

*Ny offshorehavn.* I en undersøgelse af mulighederne for at placere en offshorehavn i forbindelse med evt. olieeftersforskning<sup>7</sup> er der foreslået to placeringer på Qeqertat – enten samme sted som den planlagte færgehavn eller sydvestkysten af de sydlige øer.

*Grønlandskommandoen.* Såfremt Grønlandskommandoen flytter fra Kangilinnuit (Grønnedal) til Nuuk foreslås det, at den placeres sydøst for Qeqertat som vist på skitsen side 50.

### Logistik

Med en ny containerhavn vil der blive en bedre sammenhæng mellem havnen og Nuuk Imeq og andre industrier på Qeqertat. Til gengæld skal de øvrige godsmængder transporteres gennem beboelsesområderne på Nuussuaq eller gennem en ny tunnel.

Det skønnes at den samlede transport med tunge køretøjer gennem beboelsesområdet på Nuussuaq vil blive større end i den nuværende situation, med mindre der etableres en ny dæmning/bro til fastlandet eller den eksisterende tunnel udvides.

### Trafik

Udflytningen af containerhavnen til Qeqertat vil medføre en væsentlig forøgelse af trafikken på især den sydlige del af Sorlaat, der forløber gennem udbyggede boligområder. Kun en mindre del

---

<sup>5</sup> NIRAS Greenland: Udbygningsplan for Grønlands havne, april 2002

<sup>6</sup> Nuup Kommunea: Nuuk 2050, Teknisk/økonomisk analyse af byudviklingsmuligheder i Nuuk, oktober 2000.

<sup>7</sup> NIRAS Greenland: Olieterminal ved Nuuk, Analyse af olieindustriens behov og af placeringsmuligheder ved Nuuk, september 2000.



## HELHEDSPÅN FOR HAVNENE I NUUK

af trafikken kan forventes at benytte tunnelen under Nuussuaq, idet denne ikke er dimensioneret til containertransport.

Det foreslås senest i forbindelse med anlæg af en containerhavn på Qeqertat, at tunnelen udvides med et ekstra rør, der er dimensioneret for containertransport.

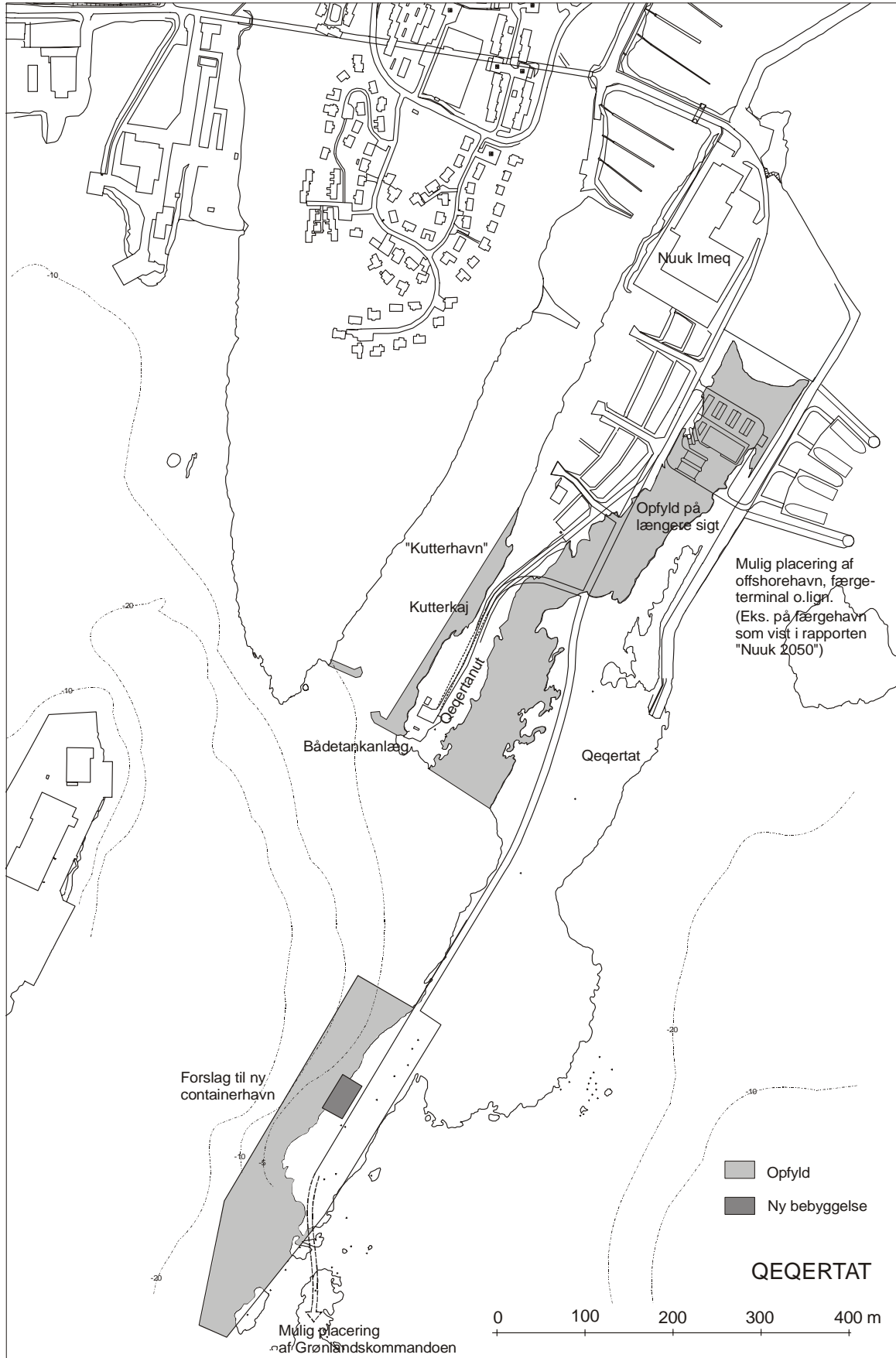
Alternativt eller som supplement på længere sigt foreslås det som et led i en forbedring af det overordnede vejnet at etablere en ny vejforbindelse fra Qeqertat til Sarfaarsuit via en dæmning/bro hen over indsejlingen til Iggiaa lystbådehavn. Sarfaarsuit skal ifølge planerne udbygges som en ny forbindelsesvej til Qinngorput og det øvrige overordnede vejnet.

Med den nye vej, der delvis forløber i det nuværende dæmningstracé (højspændingsledning), skabes der mulighed for at etablere en direkte forbindelse fra den nye containerhavn udenom de eksisterende boligområder omkring Soorlat til det overordnede vejnet. Desuden vil placeringen af containerhavnen på Qeqertat blive mere central i forhold til de nye boligområder ved Qinngorput.

Ved etablering af den nye containerhavn og kutterkaj skal der endvidere anlægges nye veje, som primært består i en forlængelse af Qeqertanut.



# HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK



Ny rummelighed på Qeqertat

<b>Qeqertat</b>	<b>Kajlængde</b>	<b>Bagland</b>	<b>Bådpladser</b>
<i>Ny containerhavn I</i>	<i>300 m</i>	<i>30.000 m<sup>2</sup></i>	-
<i>Ny containerhavn II</i>	<i>150 m</i>	<i>10.000 m<sup>2</sup></i>	-
<b>Samlet udbygning af containerhavn</b>	<b>450 m</b>	<b>40.000 m<sup>2</sup></b>	-
<i>Ny 'kutterkaj'</i>	<b>250 m</b>	<b>5.000 m<sup>2</sup></b>	-
<b>I alt udbygning på Qeqertat</b>	<b>700 m</b>	<b>45.000 m<sup>2</sup></b>	-

Tabellen viser omfanget af den foreslåede udbygning på Qeqertat.

Med en udbygning som beskrevet vil det være muligt at etablere et areal på ca. 45.000 m<sup>2</sup> til ny containerhavn og kutterkaj og ca. 700 m ny kaj.

Pladsforholdene er så gode på Qeqertat, at det udover ovenstående vil være muligt at anlægge en ny færgehavn og offshorehavn.

Kortskitsen på side 50 viser ændrings- og udbygningsmuligheder i Qeqertat. Dog er offshorehavnen og anlæg for Grønlandskommandoen samt den nordlige forbindelsesvej ikke indtegnet på skitsen.

## Økonomi

De økonomiske konsekvenser ved udbygningsforslagene.

### *Ny containerhavn, etape 1*

Udsprængning, spunsvæg med sand-/sprængstensfyld, 1250 m<sup>2</sup> pakhus, belægning med KB-sten samt adgangsvej/dæmning:

Adgangsvej/dæmning	kr.	15,0 mio.
Udsprængning	kr.	21,6 mio.
Spunsvæg	kr.	35,3 mio.
Forankring og kajudstyr	kr.	37,3 mio.
Sprængstensopfyldning inkl. filter	kr.	8,8 mio.
Sandfyld	kr.	32,3 mio.
Diverse installationer	kr.	2,0 mio.
Belægning med KB-sten	kr.	23,3 mio.
Pakhus	kr.	10,0 mio.
Arbejdsplads, anlægsmønstre, uforudseeligt, forundersøgelser og projekt	kr.	105,6 mio.
I alt	kr.	291,2 mio.

Etape 1 etableres med spunsvæg mod etape 2, idet det forudsættes at etablering af etape 2 er usikker inden for en kortere årrække efter etablering af etape 1.

## HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK

### ***Containerhavn, etape 2***

Stålspunsvæg, sandindfyldning og belægning med KB-sten:

Udsprængning	kr.	4,8 mio.
Spunsvæg	kr.	19,4 mio.
Forankring og kajudstyr	kr.	21,1 mio.
Sprængstensopfyldning inkl. filter	kr.	3,3 mio.
Sandfyld	kr.	18,7 mio.
Belægning med KB-sten	kr.	8,1 mio.
Arbejdsplads, anlægsmodning, uforudseeligt, forundersøgelser og projekt	kr.	42,7 mio.
I alt	kr.	118,1 mio.

### ***Kutterkaj inkl. læmoler***

Udsprængning, spunsvæg, sand- og sprængstensfyldning samt belægning med KB-sten på halvde-  
len af arealet og grus på resten. 2 læmoler:

Udsprængning	kr.	3,7 mio.
Spunsvæg	kr.	8,4 mio.
Forankring og kajudstyr	kr.	8,1 mio.
Sprængstensopfyldning/sandfyld inkl. filter	kr.	8,5 mio.
Belægning med KB-sten og grus	kr.	5,0 mio.
Dækmoler	kr.	4,4 mio.
Arbejdsplads, anlægsmodning, uforudseeligt, forundersøgelser og projekt	kr.	21,5 mio.
I alt	kr.	59,6 mio.

#### IV. Sissiugaq (Kolonihavnen)



##### Havneområdet

Sissiugaq (Kolonihavnen) rummer et historisk og meget bevaringsværdigt miljø – ikke alene for Nuuk, men for hele Grønland. En række bygninger er af historisk værdi og må således ikke ændres, mens andre bygninger er af betydning for det historiske miljø.

Den museale del af Sissiugaq (Kolonihavnen), herunder Chalup-kajen indgår ikke i havneplanlægningen.

Den del af Sissiugaq (Kolonihavnen), der kan indgå aktivt i havneplanlægningen, indeholder bygninger, der anvendes til udstilling, restaurant, kontorer og lignende. Flere af disse bygninger er også af betydning for det historiske miljø.

Hovedparten af det mulige havneområde er ubebygget og omfatter den gamle bedding/værft. Beddingen anvendes i et vist omfang til mindre reparationer og vinteropbevaring af både.

### Kajanlæggene og deres anvendelse.

Der findes ikke deciderede kajanlæg i området, men alene et spor til beddingen. Herudover er der ved opfyld og stensætninger dannet en mindre mole.

Kajanlæggene i tilknytning til museet ligger nord for området.

### Bagland og bebyggelse

Udover de historiske bygninger er bygningerne i tilknytning til det gamle værft blevet renoveret og indrettet til bl.a. turismeformål. Der er f.eks. indrettet en restaurant samt lokaler til Tikilluarit A/S - Nuuk Tourism og Greenland Tourism A/S.

### Trafik

Adgangen til området sker via Hans Egedes Vej, som i dag afsluttes med en vendeplads ved værftsområdets bygningskompleks. Herudover findes der forskellige sti- og trappeforløb, der bl.a. skaber forbindelse til bymidten i Nuuk.

## Problemer

### Anvendelse og rummelighed

Området bærer kun lidt præg af anvendelsen til bedding og fremstår i dag som et restareal til vinterbådopbevaring og mindre reparation af småbåde. Rummeligheden inden for området er begrænset.

### Trafik:

Adgangen til området sker som nævnt via Hans Egedes Vej, som forløber gennem det meget bevarelsesværdige og historiske område. Det betyder, at der flere steder er relativt smalle passager mellem de fredede huse.

Fra Hans Egedes Vej er der ført en mindre grusvej frem til beddingen.

### Logistik:

Karakteren af Hans Egedes Vej gennem det historiske område sætter en grænse for den trafikale belastning af vejen både i forhold til omfang og tyngde.

## ***Forslag til udbygning i Sissiugaq***

### Anvendelse og rummelighed

Området ved den Gl. Bedding vil med fordel kunne anvendes til en videreførelse og afslutning af det historiske område ved Sissiugaq (Kolonihavnen) og skabe mulighed for en udvidelse af de museale aktiviteter. Det vil ved opfyldning være muligt at udvide områdets rummelighed, således at der kan indrettes nye arbejdende værksteder og bebyggelse til turistformål.

Endvidere vil der være mulighed for at opføre bådebroer til henholdsvis joller og turistbåde, herunder en sikker tidevandstrappe/pontonbro som supplement til den eksisterende, der kan være farlig at færdes på.

I lokalplanen for Sissiugaq (Kolonihavnen) er der skabt mulighed for at etablere en ny, mindre havn i tilknytning til området ved den Gl. Bedding. I skitsen over havnen (på side 58) fremgår det, hvordan der kan etableres et mindre antal bådpladser til joller og til et anløb for en turistbåd.

Hele havneanlægget etableres i forlængelse af det historiske havneanlæg ved bl.a. Chaluptrappen. Det er derfor væsentligt, at alle bebyggelser opføres under udstrakt hensyntagen til den eksisterende historiske bebyggelse i området.

Det understreges endvidere i lokalplanen, at den foreslåede læmole udbygges i etaper for herved at undersøge, hvorledes molen vil påvirke strømforhold og isdannelse. De konkrete erfaringer i forbindelse hermed skal danne grundlag for, hvor lang læmolen kan udbygges. Det nye havneanlæg vil som helhed danne en fin afslutning på en sammenhængende havnepromenade.

### *Færgehavn til passagerfærger*

Ved en evt. fremtidig byudvikling på Akia kan det overvejes at indrette området til en anløbsplads for mindre passagerfærger. Den direkte forbindelse til Akia og nærheden til Nuuk bymidte gør det til en velegnet placering. Imidlertid sætter miljøet omkring Sissiugaq (Kolonihavnen) grænser for, hvad der kan transporteres herfra. Afskibning af containere og andet gods skal således ske fra Atlanthavnen eller Qeqertat.

Såfremt det besluttes at etablere en ny færgehavn i området, stiller det krav til nogle større ændringer og ombygninger i området.

### *Nedlæggelse af Gl. Bedding*

Ved en realisering af lokalplanens skitser for området er det nødvendigt at nedlægge den kommunale bedding – Gl. Bedding. Det betyder, at nogle både mister muligheden for at blive trukket på land til mindre reparationer, eftersyn og lignende. Erfaringerne fra de senere år viser, at der kun er mindre behov for beddingsanlægget. I 2001 benyttede 2 både beddingen og i 2002 blev beddingen ikke brugt. Til erstatning for beddingsanlægget har det været overvejet, at etablere en mindre bedding i Nordhavn, på Qeqertat som led i havneudbygningen eller i Vestre Vig i forbindelse med den delvise opfyldning af vigen. Dette er dog ikke indarbejdet i helhedsplanen, og disse både henvises til værftet Amutsiviit.

### Trafik og logistik

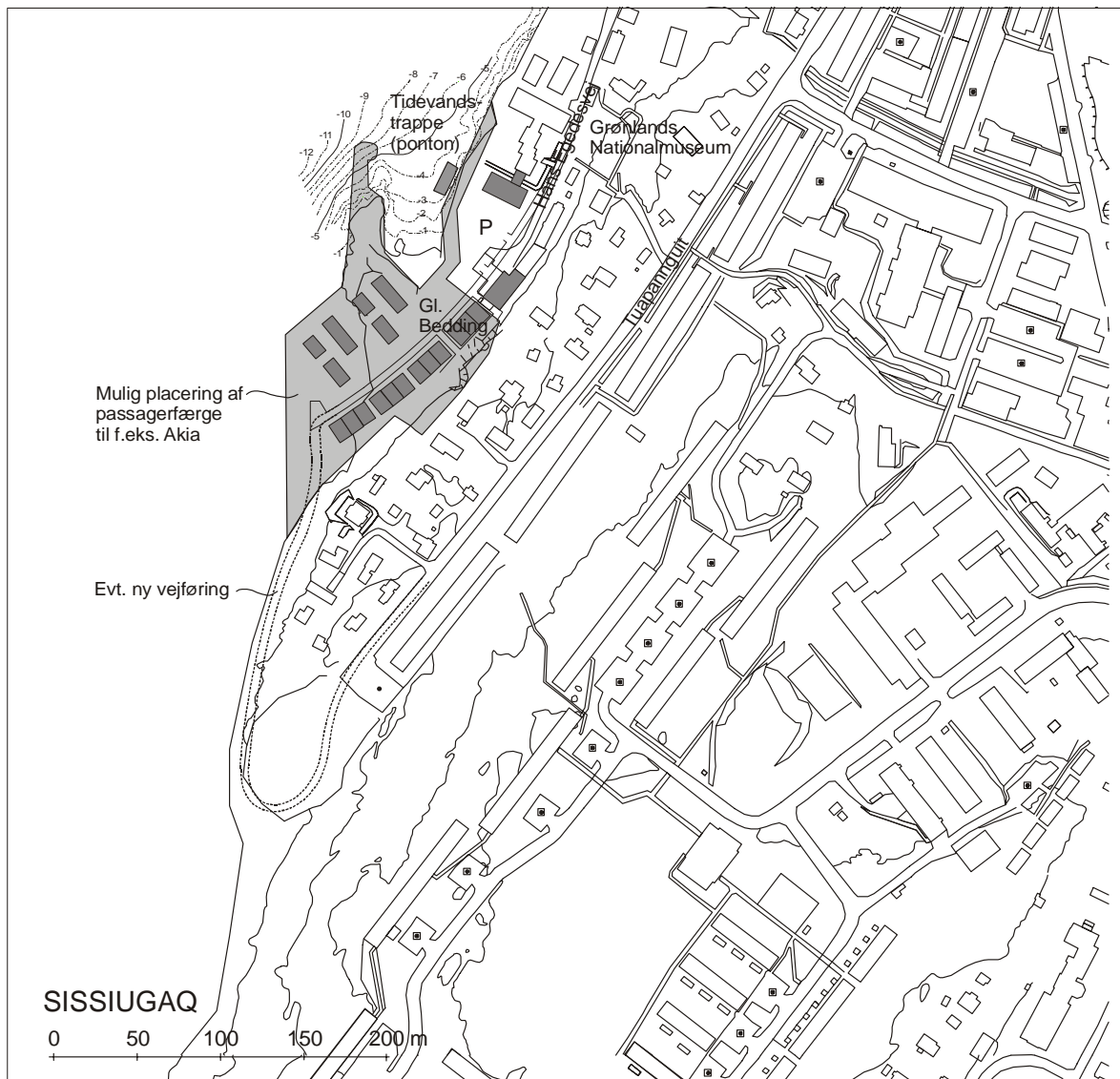
En ny anvendelse af området ved den Gl. Bedding og en evt. udvidelse heraf bør ske under udstrakt hensyntagen til miljøet i området og en minimal forøgelse af den trafikale belastning af Hans Egedes Vej.

## HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK

Hvis en del af havnen lægges ud til jolle- og småbådsfiskere, vil flere fiskere kunne flytte båden fra Vestre Vig til havnen ved Sissiuqaq, som er isfri hele året og ligger tæt ved brættet. Dette begrænser fiskernes transport, men øger trafikken på Hans Egedes Vej. Vejen kan fortsat bruges som adgangsvej til havnen, men bør evt. aflastes.

Såfremt havneområdet på længere sigt udnyttes til en ny anløbshavn for færger, er det derimod nødvendigt at ændre tilkørselsforholdene. En mulighed kan være at etablere en ny adgangsvej via Tuapannguit ved at forlænge vejen mod syd og anlægge en ny nedkørsel til havnen.

Vejløsningen, der trods et kuperet terræn kan holdes inden for normerne for vejanlæg med en maksimal stigning på 8 %, indeholder dog flere problemer. F.eks. skal trafikken passere boligområdet langs Tuapannguit.



*Ny vejadgang til kolonihavnen*



Ny rummelighed i Sissiuqaq (Kolonihavnen)

<b>Sissiuqaq (Kolonihavnen (tidligere bedding))</b>	<b>Kajlængde</b>	<b>Bagland</b>	<b>Bådpladser</b>
<i>Sissiuqaq (Kolonihavnen) 2003</i>	0	4.000 m <sup>2</sup>	0
<i>Ny bådehavn (som vist på skitse)</i>	40 m	7.500 m <sup>2</sup>	20 pladser
<b>I alt udbygning i Sissiuqaq (Kolonihavnen)</b>	<b>40 m</b>	<b>11.400 m<sup>2</sup></b>	<b>20 pladser</b>

**Økonomi**

De økonomiske konsekvenser ved udbygningsforslagene.

Den fremtidige udbygning og omlægning af Gl. Bedding og bådoplaget ved Sissiuqaq er baseret på skitserne i lokalplan 1C14-2 for området omkring Kolonihavnen. Heri indgår der imidlertid ikke en ny tilkørselsvej via Tuapannguit. Endvidere vil det, såfremt der på længere sigt etableres færgeanløb, være nødvendigt at etablere et egentligt kaj anlæg i stedet for stensætningerne, som er vist i lokalplanen.

På grund af de mange ubekendte forhold er der ikke beregnet anlægsoverslag for de nye anlæg ved Sissiuqaq eller flytning af beddingen, men kun for den nye tidevandsponten, som kan udføres uafhængigt af de øvrige havneanlæg.

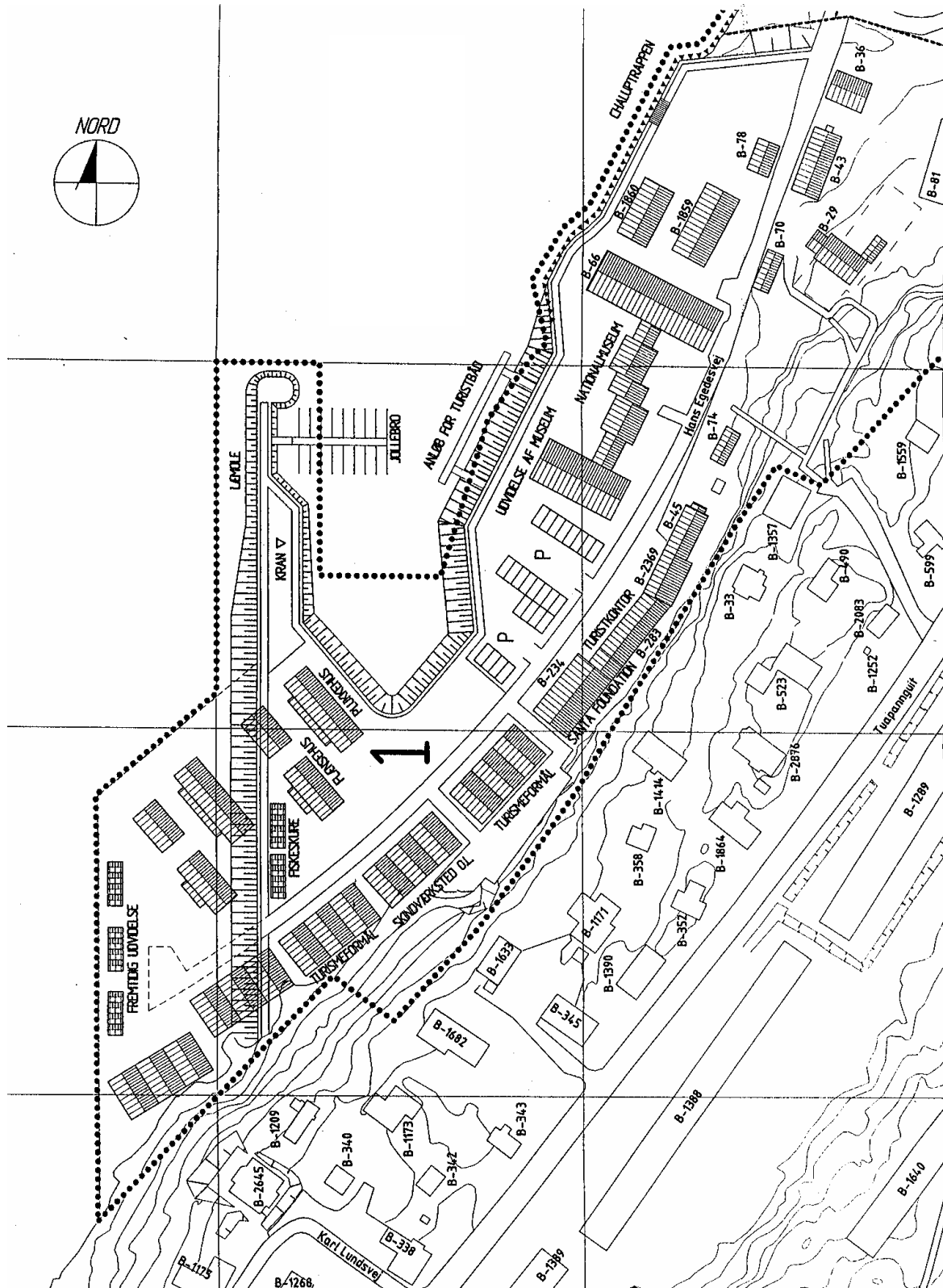
**Tidevandsponten**

Tidevandsponten med trappe:

Entreprenørudgift samt forundersøgelser og projekt kr. 1,3 mio.



# HELHEDSPLAN FOR HAVNENE I NUUK



Forslag til udbygning af Sissiuqaq (Kolonihavnen) i henhold til lokalplan 1C14-2, Nuuk, Området omkring Kolonihavnen.

V. Iggiaa lystbådehavn



## HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK

### Havneområdet

Lystbådehavnen i Iggiaa er den største lystbådehavn i Nuuk. Den ligger øst for Nuussuaq ved udmundingen af tunnelen under Nuussuaq og afgrænses mod vest af Sarfannguit, Iggiaanut og Soorlaat.

Havnen er bygget op ved stensætninger langs veje og parkeringspladser med tilhæftede bådebroer, der er placeret vinkelret på kysten. I den sydlige del af Iggiaa Lystbådehavn adskilles havnen ved en dæmning, der via Qeqertanut forbinder Qeqertat med fastlandet.

Nord for lystbådehavnen afsluttes fjorden i en mindre vig, der grænser op mod boligbebyggelsen i Mannuata Timaa og svømmehallen Malik. Vigen anvendes i dag af flere både, der ligger for svaj.

### Kajanlæggene og deres anvendelse

Iggiaa lystbådehavn indeholder ikke et traditionelt kajanlæg. Bådebroerne, hvortil havnens forskellige både er fortojset, kan være op til 80-90 m lange.

### Bagland og bebyggelse

Baglandet varierer meget i bredde og udstrækning. Nogle steder rummer det et stort areal til parkering og/eller vinterbådoplag, mens det andre steder er reduceret til en parkeringsplads med én enkelt række biler.

I det største baglandsareal findes lystbådehavnens bebyggelse placeret i en byggezone tæt på og parallelt med kysten. Et mindre område kan anvendes til tank- og benzinanlæg.

Godthåb Bådeforening varetager den daglige drift af Iggiaa Lystbådehavn.

### Trafik

Adgangen til lystbådehavnen sker via Soorlaat og Iggiaanut. Parkeringen foregår dels på parkeringspladser langs vejene i området og på pladser for vinterbådopbevaring (når det ikke er vinter).

## Problemer

### Anvendelse og rummelighed

Lystbådehavnen i Iggiaa er stort set uden restrummelighed. Bagarealerne til havnen er udnyttet fuldt ud til enten bådoplag, parkering eller serviceanlæg, og der er umiddelbart ikke mulighed for at inddrage nye bagarealer.

Der er mulighed for en udvidelse af lystbådehavnen syd for dæmningen og Qeqertanut. På grund af terrænforholdene vil baglandet til udvidelsen blive af begrænset størrelse. Endvidere er vanddybden lav, hvilket betyder at bådhavnen fortrinsvis vil være for joller og småbåde.

Et andet væsentligt problem for lystbådehavnen er den manglende mulighed for at optage eller sætte både i vandet. Al bådoptagning skal ske i Atlanthavnen i Nuuk med en efterfølgende uhensigtsmæssig transport til vinterbådpladsen i Iggiaa.

### Trafik

Det manglende bagland til en del af bådebroerne og broernes placering tæt på trafikerede veje som Iggianut og Qeqertanut kan medføre trafikale problemer specielt ved lastning og losning af både.

Transporten af både, der enten skal søsættes eller tages op, vil ofte skulle foregå den lange vej nord om Nuussuaq via Eqalugalinnuguit og Soorlaat til Atlanthavnen, idet tunnelen ikke har den tilstrækkelige størrelse.

### **Forslag til udbygning af Iggiiaa**

Anvendelse og rummelighed:

#### *Den eksisterende lystbådehavn*

Bagarealernes rummelighed i den eksisterende lystbådehavn bør så vidt muligt øges, hvor det kan lade sig gøre inden for tilstødende arealer. Nord for havnen ved Sarfaarsuit er det muligt (se længere nede) at foretage en mindre opfyldning og supplere baglandet i forbindelse med flytningen af det midlertidige kemikaliedepot. Det 'nye' område er dog ikke velegnet for opstilling af både og lignende bl.a. på grund af nærheden til svømmehallen.

Indtil videre er der skabt en midlertidig mulighed for vinterbådoplag på den nordlige del af Qeqertat, hvilket er en hensigtsmæssig placering i forhold til Iggiiaa.

#### *Udvidelse af lystbådehavnen*

Det foreslås, at udvide Iggiiaa lystbådehavn mod nord ind i vigen, der grænser op mod svømmehallen og pladsen (*med det midlertidige kemikaliedepot*) syd for Sarfaarsuit. Udvidelsen kræver en mindre opfyldning og bearbejdning af pladsen ved Sarfaarsuit.

I forbindelse med udvidelsen anses det for væsentligt, at der ikke placeres forstyrrende oplag foran og i højde med svømmehallens karakteristiske og markante glasfacade.

Det nye afsnit af lystbådehavnen opføres i princippet som den øvrige del af Iggiiaa med flydebroer vinkelret på kysten. Det vil sige med 4 nye broer parallelt med de eksisterende broer i Iggiiaa og yderligere 2 nye broer vinkelret på den 'nye kyst' syd for Sarfaarsuit, - her med en bro fritliggende og en langs kysten over for Malik.

Det anslås, at de samlede antal bådepladser i Iggiiaa vil kunne øges med ca. 250 pladser med de seks broer.

For at imødegå store dønninger i det nye havneafsnit foreslås det, at der etableres en dækmole på sydsiden af Qimatuliviit som vist på skitsen side 63. Dækmolen vil evt. kunne indgå som dæmning i et langsigtet vejanlæg mellem Qeqertat og Sarfaarsuit.

#### *Bådoptagning*

Til den fremtidige bådoptagning foreslås der to forskellige løsninger som vist på skitsen på side 63.

I den sydlige del af lystbådehavnen kan der etableres et nyt optagningssted for både. Optagningsstedet vil stille krav til et nyt mindre kajanlæg mv. - og kan betyde en mindre indskrænkning i antallet af bådepladser i nærheden af anlægget. Bådoptagningen er ikke beregnet økonomisk.

## HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK



I den nordlige del kan der i forbindelse med opfyldningen syd for Sarfaarsuit etableres et slæbested, hvor det ved hjælp af trailere er muligt at søsætte både.

### Trafik:

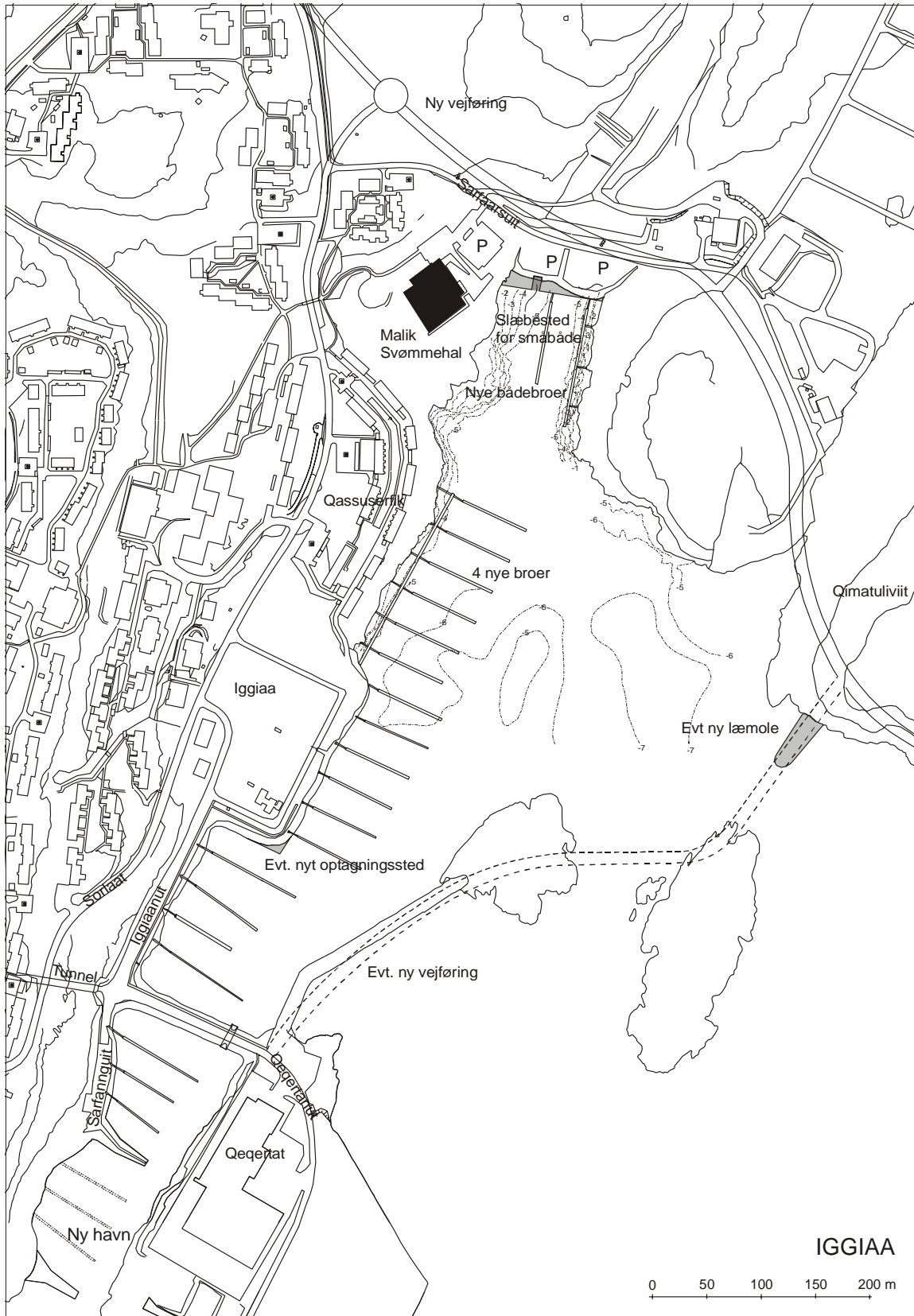
Som nævnt skabes der mulighed for - på længere sigt - at etablere en ny vejforbindelse fra Qeqertat til Sarfaarsuit via en bro hen over indsejlingen til Iggiaa lystbådehavn. Sarfaarsuit udbygges som en ny forbindelsesvej til Qinngorput og det øvrige overordnede vejnet.

Formålet med den nye vej, der delvis forløber i det nuværende dæmningstracé (højspænding), er at skabe forbindelse mellem den fremtidige containerhavn på Qeqertat og det overordnede vejnet uden at belaste eksisterende boligområder ved gennemkørsel.

### Ny rummelighed i Iggiaa

<b>Iggiaa</b>	<b>Kajlængde</b>	<b>Bagland</b>	<b>Bådpladser</b>
<i>Iggiaa 2003</i>	-	-	<i>850 pladser</i>
<i>Ny bådehavn (afsnit) for småbåde og joller</i>	-	-	<i>125 pladser</i>
<i>Nye bådebroer i vigen mod Sarfaarsuit</i>	-	-	<i>250 pladser</i>
<b>I alt udbygning i Iggiaa</b>	-	-	<b>1.125 pladser</b>
<b>Forøget antal bådpladser</b>	-	-	<b>275 pladser</b>

# HELHEDSPLAN FOR HAVNENE I NUUK



Nye badebroer og anlæg for bådoptagning i Iggiaa

## HELHEDSPPLAN FOR HAVNENE I NUUK

### Økonomi

De økonomiske konsekvenser ved udbygningsforslagene.

#### *Udvidelse af eksisterende lystbådehavn*

Dækmole ved indsejling, forlængelse af eksisterende adgangsponton og fire pontonbroer:

Dækmole	kr.	4,2 mio.
Adgangsbro og pontonbroer	kr.	6,0 mio.
Diverse udrustning	kr.	0,6 mio.
Arbejdsplads, anlægsmodning, uforudseeligt, forundersøgelser og projekt	kr.	3,4 mio.
I alt	kr.	14,2 mio.

#### *Plads m. ophalerrampe syd for Sarfaarsuit*

Regulering af eksisterende opfyld, opfyldning, betonrampe, kran, grusbelægning:

Opfyldning	kr.	0,2 mio.
Ophalerrampe	kr.	1,0 mio.
Installation af kran	kr.	0,5 mio.
Belægninger	kr.	0,8 mio.
Arbejdsplads, anlægsmodning, uforudseeligt, forundersøgelser og projekt	kr.	1,0 mio.
I alt	kr.	3,5 mio.

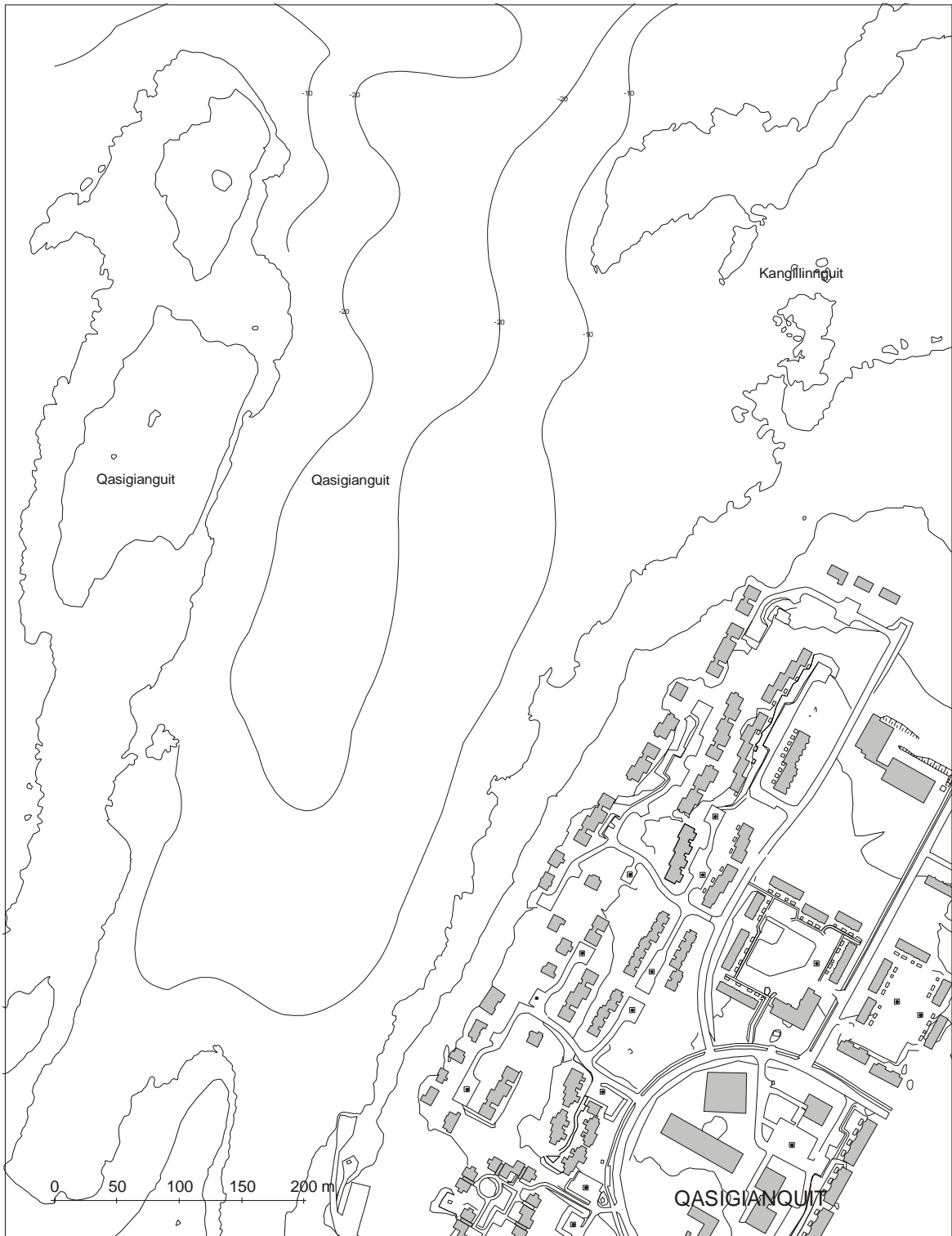
#### *Pontonbroer i vig ved Sarfaarsuit*

Adgangsbro og to pontonbroer:

Adgangsbroer	kr.	0,1 mio.
Pontonbroer inkl. forankringer	kr.	2,2 mio.
Diverse udrustning	kr.	0,5 mio.
Arbejdsplads, anlægsmodning, uforudseeligt, forundersøgelser og projekt	kr.	1,2 mio.
I alt	kr.	4,0 mio.
<i>Iggiaa i alt</i>	<i>kr.</i>	<i>21,7 mio.</i>



VI. Qasigiannqut



## HELHEDSPPLAN FOR HAVNENE I NUUK

### Området

Qasigiannuguit ligger nord for Qernertunnguit som et naturområde. Området har ikke kun rekreativ værdi for lokalområdet, men for store dele af Nuuk by. Ved Taseraa findes et strømsted, som bl.a. bevirker, at der er et rigt fugleliv i området.

Qasigiannuguit-bugten anvendes i en vis udstrækning som nødhavn i dag.

### Havne- og kajanlæg mv.

Der findes ikke egentlige havneanlæg i området. Men arealerne langs Qaurunguaq anvendes til vinteroplægsplads for både. Endvidere ligger en del både for svaj i områdets naturlige bugter og vige.

### Bagland og bebyggelse

Qasigiannuguit er uden bebyggelse og indgår som en del af de grønne kiler i Nuuk. Både mod øst og syd er området omkranset af nyere boligområder i Nuuk.

### Trafik

Der findes ikke vejanlæg i området, men flere forskellige naturstier.

## Problemer og muligheder

### Anvendelse og rummelighed

I flere omgange er mulighederne for etablering af henholdsvis en hvalflænseplads og boligbyggeri i Qasigiannuguit og Taseraa blevet undersøgt. Men planerne er opgivet på grund af bl.a. borgermodstand.

### Trafik

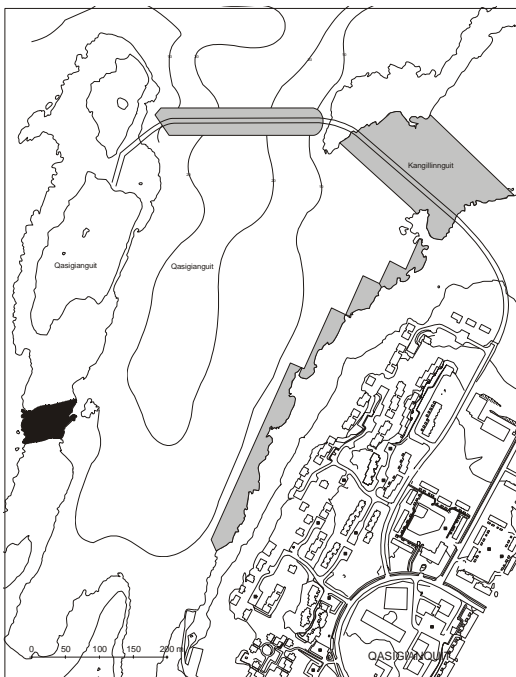
Det er meget vanskeligt at skabe en god trafikal betjening af området, hvis det påtænkes udbygget. Således anses det ikke for muligt at etablere en adgangsvej fra Eqalugalinnuguit ad Qaurunguaq (ved 'Dødemandssvinget') bl.a. på grund af manglende oversigtsforhold og trafiksikkerhed.

## Forslag til udbygning af Qasigiannguit

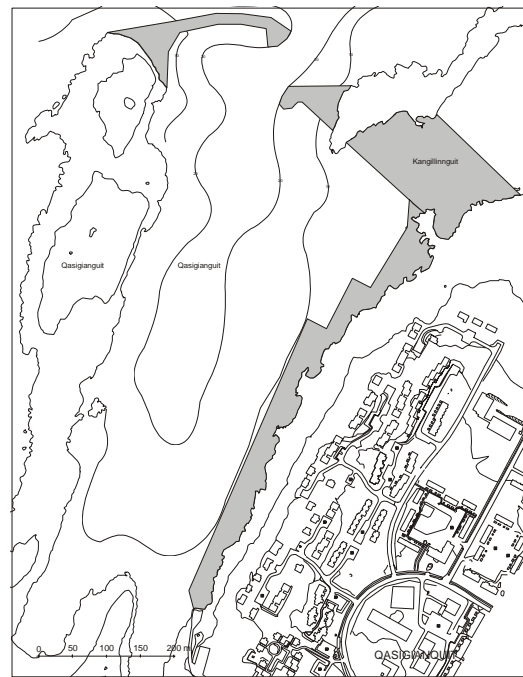
### Ny lystbådehavn i Qasigiannguit – alternativ I.

En lokal tegnestue foreslog for en række år siden at etablere en ny lystbådehavn i Qasigiannguit. Baggrunden for forslaget var (og er) en stor mangel på bådpladser i Nuuk.

Fordelene ved placeringen er ifølge tegnestuen flere. Havnen vil ligge tæt på de foretrukne udflugtsmål Akia og Nuup Kangerlua, hvorved mange slipper for at skulle uden om Nuuk Halvøen. Desuden øges sikkerheden ved dårligt vejr og man kan bedre udnytte dagslyset til længe efter solnedgang.



Alternativ I



Alternativ II

Lystbådehavnen etableres ved, at der anlægges en dæmning ud til Qasigiannguit-øen, som effektivt forhindrer, at havnen bliver fyldt med isfjelde i forårs- og efterårsmånederne. Adgangen til havnen sker ved at sprænge et sejlløb gennem den tange, som ved lavvande forbinder Qasigiannguit-øen med fastlandet.

Den nye lystbådehavn vil ifølge tegnestuen kunne rumme omkring 1000 lystbåde ved fuld udbygning. Endvidere vil tur- og udflugtsbåde også kunne have udgangspunkt fra en kommende lystbådehavn i Qasigiannguit.

### Vurdering

I alternativ I (skitsen oven for) fremgår nogle af de væsentlige anlæg i forbindelse med det foreslåede anlæg til lystbådehavn.

Hvis anlægget skal realiseres vil det - som det også fremgår af skitsen - kræve nogle meget store og særdeles kostbare opfyldninger, specielt i strædet mellem Qasigiannguit og Kangillinnugit,

## HELHEDSPÅN FOR HAVNENE I NUUK

hvor der er dybder på op til 26 m. Der vil således være tale om anlæg, der væsentligt overstiger omkostningerne ved etablering af bådpladser til lystbåde mange andre steder i Nuuk.

Indsejlingen til havnen skal herudover ske gennem et meget karakteristisk og i miljømæssig henseende særdeles sårbart naturområde.

Endelig skal trafikken til havnen ledes ad Nerngallaa og Kangillinnguanut, hvilket betyder, at den kørende adgang til havnen med de 1.000 lyst- og turbåde skal ske gennem udbyggede boligområder.

På baggrund af disse forhold kan det ikke anbefales at etablere en lystbådehavn som beskrevet i Alternativ I.

### *Ny lystbådehavn med dæmningsanlæg – alternativ II.*

For at minimere omkostningerne ved dæmningsanlæggene og undgå en uheldig udsprængning af 'tidevandsforbindelsen' til Qasigianngut-øen er der udarbejdet et alternativ til det ovennævnte anlæg.

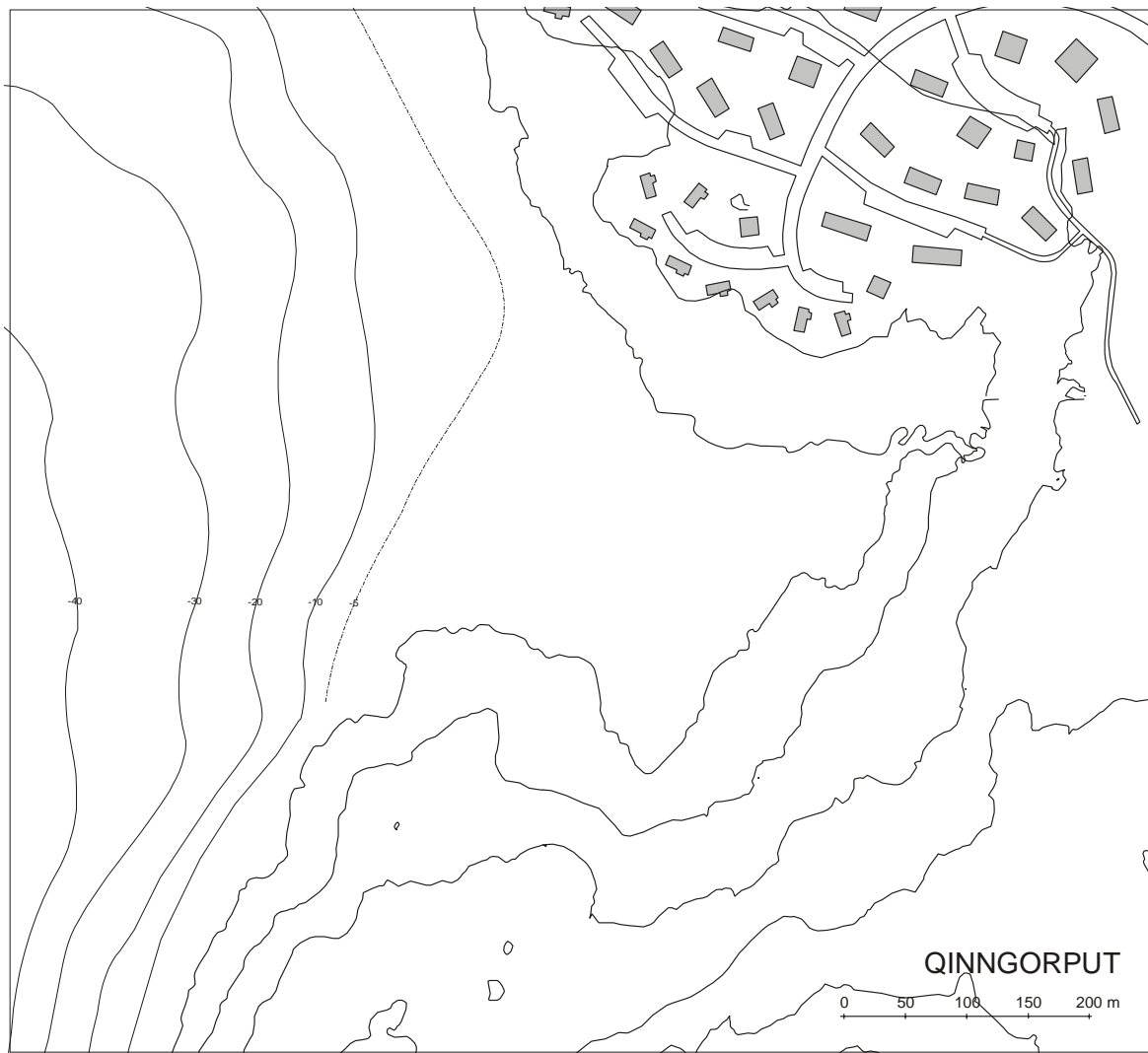
I alternativ II etableres der dæmninger og læmoler i den nordlige del af Qasigianngut fra henholdsvis Qasigianngut-øen og Kangillinguit, hvor der endvidere skabes landfæste ved opfyld. Indsejlingen kan herved foregå fra nord, mens molerne til en vis grad vil forhindre bølger og drivis i havneområdet.

### *Vurdering*

Alternativ II lider til dels af de samme skavanker, som alternativ I. Dette gælder både i forhold til trafikken og de uforholdsmæssig store anlægsomkostninger. Derfor kan dette forslag heller ikke anbefales.



## VII. Ny lystbådehavn i Qinngorput



### Området

Qinngorput skal både rumme boliger, erhverv og forskellige former for service som institutioner, skole, butikker m.v., der er en nødvendig og væsentlig bestanddel af en ny bydel. Der lægges vægt på, at bydelen får sit eget lokale liv med gode boligmiljøer, lokalt centermiljø, lystbådehavn og meget mere.

Med de nuværende planer forventes det, at Qinngorput kan rumme ca. 1.200 boliger. Ydermere vil byudviklingen kunne fortsættes mod syd, hvorved der skabes mulighed for endnu flere boliger.

Området til den kommende lystbådehavn henligger endnu i naturtilstand.

## HELHEDSPLAN FOR HAVNENE I NUUK

### Trafik

En ny primærvej, der forbinder Nuussuaq med Qinngorput, udgør rygraden i trafiksystemet. Herudover udbygges bydelen med sekundærveje samt bolig- og adgangsveje, der sikrer, at de nye boligafsnit ikke generes af gennemkørende trafik.

Anlæg af veje og stier samt øvrig byggemodning er på nuværende tidspunkt i fuld gang, og den første bebyggelse er under opførelse.

Endnu er de nye vejanlæg dog ikke nået helt frem til bugten, hvor der skal planlægges for en ny lystbådehavn.



## Forslag til ny lystbådehavn i Qinngorput

Terrænmæssigt er der gode muligheder for at anlægge en ny lystbådehavn i den sydvest vendte bugt i Qinngorput.

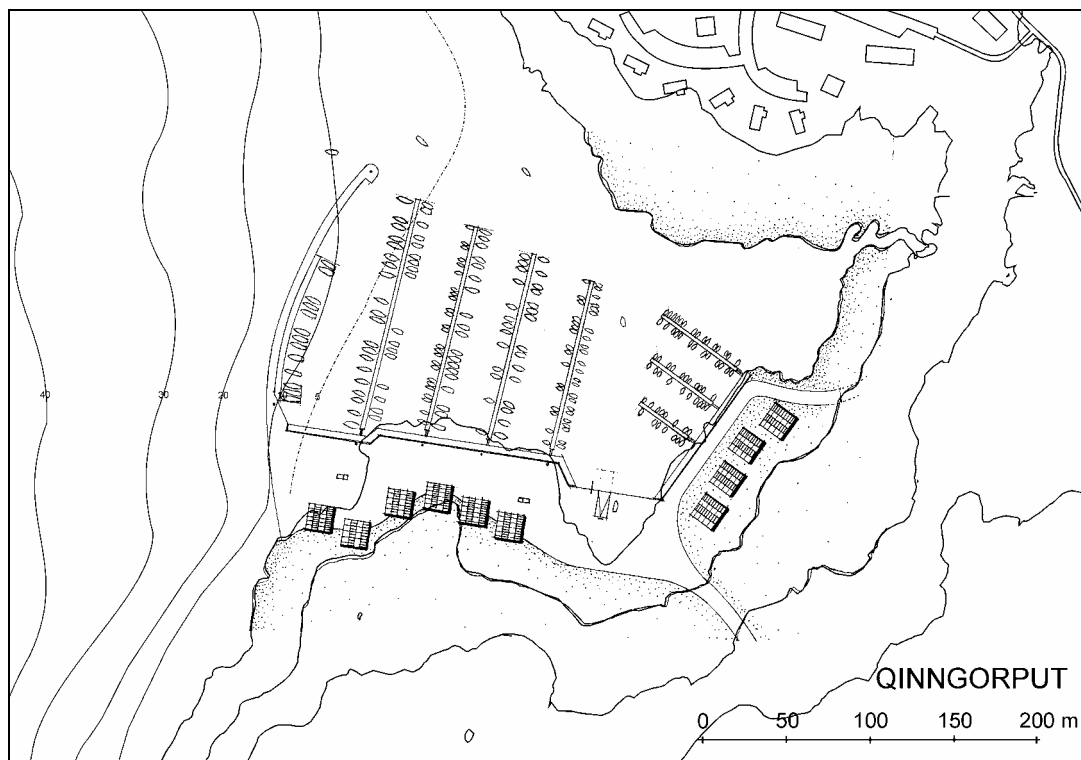
Adgangsforholdene er fra landsiden samt en række andre basale forhold er endnu ikke afklaret, hvorfor den detaljerede udformning af en ny lystbådehavn må afvente yderligere planlægning.

## Ny rummelighed i Qinngorput

Ny lystbådehavn i Qinngorput

Skitsen neden for viser et forslag til en mulig udformning af lystbådehavnen i Qinngorput. Endnu er havnens udformning dog kun skitse-mæssigt angivet og der kræves en yderligere bearbejdning med hensyn til faciliteterne i havnen, bådebroernes udformning og havnens udstrækning.

<b>Qinngorput</b>	<b>Kajlængde</b>	<b>Bagland</b>	<b>Bådpladser</b>
Ny bådehavn I	m	m <sup>2</sup>	Ca. 300 pladser



En skitse-mæssig angivelse af den fremtidige lystbådehavn i Qinngorput.

**Rundbordssamtaler**

Som et led i udarbejdelsen af "Helhedsplanen for havnene i Nuuk" blev der afholdt 4 rundbords-samtaler, hvortil der var inviteret repræsentanter fra hovedparten af de virksomheder, foreninger, myndigheder og brugere, der er tilknyttet eller har med havnene at gøre.

Oplægget til møderne var et arbejdsnotat "Registrering, kortlægning og udbygning, maj 2003", der beskrev de kendte og registrerede problemer i havnene og viste de første forslag på deres løsning.

I det følgende fremgår, hvem der deltog i de forskellige møder samt et kort resumé af, hvad der blev drøftet. Endvidere gøres der rede for, hvordan helhedsplanen tilgodeser de forskellige forslag, eller hvorfor forslagene ikke er medtaget i planen.

I alle møderne deltog - udover de nævnte deltagere ved de forskellige møder:

John Rasmussen, Havnechef  
Henrik Mai, NIRAS Greenland  
Hans Martin Skou, NIRAS Greenland  
Michael Leth-Espensen, Nuup Kommunea, FTM

For en yderligere uddybning af mødernes indhold samt oversigt over hvem, der var inviteret, henvises til Nuup Kommunea, Forvaltningen for Teknik og Miljø, Byplanafdelingen.

**Møde den 16. juni 2003**

Deltagere:

Tønnes Berthelsen, KNAPK, Kalallit Nunanni Aalisartut Piniartullu Kattuffiat  
Johannes Heilmann, NAPP, Nuummi Aalisartut Piniartullu Peqatigiiffiat  
Keino Steffensen, APK, Aalisariutunik Piginneqatigiiffiit Kattuffiat  
Erik Slumstrup, FTM, Driftsafdelingen

**1. Havnefaciliteter i Atlanthavnen**

Konjunkturerne for reje-, krabbe- og torskefiskeriet varierer løbende, hvilket får konsekvenser for fornyelse og vedligehold af faciliteterne i f.eks. Atlanthavnen.

Der mangler bagland til trawlvirksomhed, udlægning af garn m.m. Endvidere mangler der tankanlæg til de små både, og så bør de udtjente både ved Kutterkaj fjernes.

NAPP kan ikke acceptere, at antallet af pladser for joller og mindre både i Vestre Vig formindskes.

*Helhedsplanen foreslår en opfyldning af den inderste del af Vestre Vig, hvor der bl.a. kan etableres nye havnefaciliteter. Det foreslås endvidere, at bådebroerne vendes, dog uden at antallet af bådpladser formindskes. Et nyt tankanlæg for mindre både foreslås placeret i Nordhavn.*



## HELHEDSPLAN FOR HAVNENE I NUUK

### 2. Nordhavn

I Nordhavn mangler værftet udvidelsesmulighed. Det er en god idé med en ny småbådhavn i Nordhavn.

*Helhedsplanen foreslår et nyt kaj anlæg mellem Anløbs- og montagekajen og Monteringskajen som bl.a. værftet kan benytte samt en ny lystbådehavn og kutterkaj i vigen ved Nordhavn.*

### 3. Qeqertat

Af nye muligheder for udvikling nævnes tilflytning af Grønnedal og konsekvenserne af evt. guldfund.

*Helhedsplanen foreslår, at evt. faciliteter til Grønnedal (Grønlandskommandoen) placeres på Qeqertat.*

## Møde den 17. juni 2003

Deltagere:

Jens Bisgaard, Royal Greenland  
Niels Lund, Nuka A/S  
Lars Nielsen, Nuka A/S  
Edvard Niclasen, Nuuk Transport Aps.  
Per Nørgaard, Blue Water  
Thomas Dalsgaard, Blue Water

### 1. Atlanthavnen

Manglende kajplads og bagarealer skaber u hensigtsmæssige arbejdsgange både for godsterminalen og fiskerihavnen. Der er endvidere behov for en uddybning ved Gl. Atlantkaj, hvor der ligger en stor ”sten”.

Det er en for dyr teknisk løsning at flytte fiskeindustrierne til Qeqertat. De kan derimod udnytte arealerne, når containerhavnen flytter til Qeqertat. Indtil da vil en opfyldning af Østre Vig kunne forbedre forholdene.

Det anses for lidet sandsynligt, at der etableres nye fiskefabrikker i Nuuk på grund af arbejdskraften og en nedgang i antallet af fiskere og fangere.

Alle ikke-havnerelaterede aktiviteter bør fjernes fra havnen. Endvidere mangler der tank-faciliteter for mindre både.

*Helhedsplanen foreslår en opfyldning af Østre Vig samt at flere ikke-havnerelaterede aktiviteter flyttes til andre lokaliseringer.*

### 2. Nordhavn

Værftet har for lidt plads og kan kun tage mindre skibe ind til reparation.

Mere kajplads i Nordhavn kan aflaste Atlanthavnen. F.eks. kan politikutteren og andre servicebåde forlægges til Nordhavn.

## HELHEDSPAN FOR HAVNENE I NUUK

*Helhedsplanen foreslår et nyt kajanlæg mellem Anløbs- og montagekajen og Monteringskajen samt en ny lystbådehavn og kutterkaj i Nordhavn. Disse anlæg kan medvirke til en aflastning af Atlanthavnen.*

### Møde den 18. juni 2003

Deltagere:

Søren Andersen, Arctic Umiaq Line A/S  
Niels Clemmensen, Royal Arctic Linie A/S  
Gustav Skifte, Royal Arctic Linie A/S, Bygdeservice  
Taitsiannguaq Olsen, Royal Arctic Linie A/S  
John Rasmussen, Royal Arctic Linie A/S  
Ove Henning Nielsen, Grønlands Hjemmestyre, Direktoratet for Infrastruktur og Boliger  
Søren Gravesen, Amutsiviit / Grønlands Værfter

Emner:

#### **1. Kystpassagerskibene**

Et nyt kajanlæg mellem Sandlosningskajen og Ny Atlantkaj kan være en fremtidig mulighed til anløb af passagerskibe. Dog bør konsekvenserne af vindforholdene undersøges først.

Passager- og parkeringsforholdene skal forbedres.

*Helhedsplanen indeholder ikke forslag til nye placeringer af kystpassagerskibene, men foreslår nye tilkørselsforhold og en ny opdeling af bagarealerne ved Gl. Atlantkaj.*

#### **2. Udflytning af containerhavnen til Qeqertat**

En udbygning af den eksisterende Atlanthavn vil være en kortsigtet løsning. Hvis containerhavnen derimod udflyttes til Qeqertat kan Atlanthavnen udnyttes til andre formål som f.eks. fiskeindustri og andre erhverv.

Manglende plads betyder, at en stigende godsmængde vil sænke hastigheden i godshåndtering og skabe flaskehalse for havnens forskellige brugere. Endvidere vil en udvidelse i Atlanthavnen øge støjniveauet og -belastningen af naboområderne.

RAL's 1. prioritet er en udflytning af containerhavnen til Qeqertat. 2. prioritet er en opfyldning af Østre Vig.

*Helhedsplanen: Det er Kommunalbestyrelsens overordnede mål, at der skal ske en udflytning af containerhavnen til Qeqertat. Indtil dette kan realiseres, foreslås det at forbedre forholdene på Atlanthavnen bl.a. ved opfyldning af Østre Vig og ændring af adgangsforholdene.*

#### **3. Nordhavn**

Der er behov for mere kajplads og bagareal i Nordhavn.

*Helhedsplanen foreslår som nævnt et nyt kajanlæg mellem Anløbs- og montagekajen og Monteringskajen samt en ny lystbådehavn og kutterkaj i Nordhavn.*

## Møde den 19. juni

Deltagere:

Birthe Høilund, Nuuk Tourism  
Børge Peter, Kisaq  
Jørgen Jensen, Emanuel  
Johannes Heilmann, Ivik Bådcharter  
Klaus Frederiksen, Godthåb Bådforening  
Miki Høegh, Dykkerfirmaet Masik  
Erik Sjørring, Dykkerfirmaet Viking

Emner:

### 1. *Tidevandstrappen*

Enighed om at forholdene ved tidevandstrappen er utidssvarende. Det foreslås, at trappen erstattes/suppleres med en pontonbro, som følger tidevandet op og ned. Der er både behov for en 'pontonstrappe' i Atlanthavnen og i Kolonihavnen.

*Helhedsplanen foreslår nye tidevandstrapper i form af pontonbroer i Atlanthavnen og Kolonihavnen/Sissiugaq.*

### 2. *Kutterkajen*

Der efterspørges en 'oprydning' og mere effektiv udnyttelse af Kutterkajen. En forlængelse af kajen vil forringe adgangsforholdene. Derimod peges der på nye kajanlæg i Nordhavn og på Qeqertat til en del af Kutterkajens *sødygtige* både.

*Helhedsplanen foreslår en ny kutterkaj i Nordhavn og på Qeqertat.*

### 3. *Kolonihavnen/Sissiugaq*

Kolonihavnen bør forskønnes og udvides med bådpladser til jollefiskere. Men pas på ikke at ødelægge området med for megen trafik.

*Helhedsplanen foreslår, at der etableres nye bådpladser og på lang sigt evt. et færgeanløb kombineret med en ny adgangsvej.*

### 4. *Iggiaa*

Der er et stort behov for en udvidelse af lystbådehavnen. Udvidelsen vil f.eks. kunne ske mod nord.

*Helhedsplanen foreslår en udvidelse af lystbådehavnen mod nord samt et nyt bådoptagningssted.*