



# Nye færgelejer Hals-Egense **FORDEBAT**

februar 2021

# Ny færge

## Baggrund

De to eksisterende gamle færger på overfarten skal udskiftes med én ny færge. Den primære færge 'Hals-Egense' er fra 1961 og reservefærgeren 'Egense' er fra 1955. Begge er diesel-drevne og bliver udskiftet med en miljøvenlig eldrevnet færge fri for fossile brændstoffer.

En ny el-færge står på investeringsoversigten og er en del af kommunes grønne omstilling, men skal også give en forbedret service for passagerer. En ny el-færge koster cirka det samme i drift men giver en reduktion af de forskellige røggasemissioner:

- CO<sub>2</sub>: 73 pct.
- NO<sub>x</sub>: 85 pct.
- SO<sub>x</sub>: 93 pct.
- Partikler: 92 pct.

Den nye færge bliver betydelig større end de to eksisterende færger på ruten og umiddelbart bør man derfor regne med en længere tid til losning og lastning for den nye færge. Ved at adskille biler fra gående og cykler, samt en tydeligere indretning og disponering af færgedækket og ramper forventes dog en tilsvarende havnetid.

Vurderingen er, at en ny dobbelt-ender færge med en kapacitet på 26 personbiler kan dække transportbehovet på ruten med fire dobbelt-ture i timen i spidsbelastningsperioderne. Heri er der indregnet en forøgelse af trafikken på 40% i forhold til i dag, som følge af bl.a. befolkningsudvikling, flere sommerturister og kapacitetsgrænser for Limfjordstunnelen.

Den nye færge får en fast sejlplan, så det er muligt at køre direkte ombord på færgen.

## Tidsplan

2020: Forundersøgelser

2021: Planlægning, projektering og myndighedsgodkendelser  
2021 ultimo: Udbud og licitation

2022: Bygning af færge  
2022: Etablering af landanlæg og færgелеjer (både Hals og Egense-siden)

2023 primo: Prøvesejlads  
2023 pinse: Indvielse af ny færge

Nye færgelejer og landanlæg på færgeruten Hals-Egense kræver igangsætning af konkret fysisk planlægning. Det betyder, at der skal laves et kommuneplantillæg og lokalplan.

Derfor gennemføres en fordebat, hvor alle i perioden fra 16. marts til 13. april 2021 har mulighed for at komme med ideer, synspunkter og forslag til brug for indholdet i planlægningen.

Sideløbende skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen lave en vurdering af de miljømæssige påvirkninger, nærmere beskrevet på side 10.

## Færgelejer - hvilken model?

En ny større færge med landklappen monteret på færgen kræver væsentlig andre færgelejer end de eksisterende lejer. Den nye færge kan ikke komme helt ind i bunden af det eksisterende leje. Den eksisterende broklap skal fjernes og i bunden af lejet skal etableres en beton landrampe. Hertil kommer længere moler og bølgeskærme.

Grundlæggende er der to muligheder vedrørende færgelejer:

### 1. Ombygning af eksisterende færgelejer

Denne model betyder, at færgetrafikken aflyses i en periode. Noget af arbejdet kan udføres under fortsat drift med de eksisterende færger, men det er ikke utænkeligt at færgetrafikken kan være lukket i op til ½ år.

Dette har store konsekvenser for passagerer, som daglig eller lejlighedsvis bruger færgen. Det betyder også mistede billetindtægter i den periode.

### 2. Etablering af nye færgelejer

Ved at bygge nye færgelejer ved siden af de eksisterende kan færgetrafikken opretholdes lige til den dag, hvor den nye færge indsættes. Det er lidt dyrere løsning anlægsmæssigt, da der skal bygges en hel ny kaj og foretages betydelig uddybning. Herudover skal det gamle leje nedlægges.

Udover kontinuerlig drift har denne model en række fordele:

- De nye færgelejer kan vinkles, så de giver det mest sikre og optimale anløb for færgen. Dette er særlig vigtigt i dårligt vejr. Denne model kan således give færre aflysninger som følge af dårligt vejr.
- På Hals-siden kommer færgelejet længere væk fra de eksisterende boliger, hvilket vil være en miljømæssig forbedring i form af mindre støj- og lugtgener.
- På Hals-siden skal det nye færgeleje ikke så langt ud i fjorden som ved ombygning af det eksisterende.

På den baggrund er det besluttet at arbejde videre med modellen etablering af nye færgelejer.

## Krav til nye landanlæg

En ny større færge og en forbedret service stiller krav til de fremtidige landanlæg dvs. tilkørselsforhold, check-in osv.:

- For at sikre en hurtig lastning i havnen anbefales det, at der bliver plads til mindst 32 personbilsenheder mellem færgelejet og check-in punktet. Lidt overkapacitet er nødvendig for at sikre at tilstrækkelig mange biler har passeret check-in punktet før lastningen i spidsbelastningsperioderne.
- Der skal være en bred bane til lastbiler, busser, campere, håndværkerbiler m.v. så de kan dirigeres frem, når det er mest hensigtsmæssigt.
- Af hensyn til lastehastigheden er det bedre med få lange baner end flere korte baner.
- De to check-in punkter bør være ved siden af hinanden, så en bilist med check-in problemer ikke stopper trafikken helt. Derudover overvejes det, om check-in punkterne skal være overdækkede.
- Gående passagerer og cyklister skal gå ombord i samme side af færgen på begge sider af fjorden pga. trafikikkerhed. Vest-siden er mest hensigtsmæssig. Det betyder, at læskur og check-in for passagerer også placeres i vest siden.
- En effektiv ladestation i land, der sikrer en hurtig og sikker opladning af færgen, bliver et centralt element i færgens virke. Dels for at kunne opretholde en lav havneopholdstid, men også for at friholde besætningen for manuelt at oplade færgens batterier. Det skal ganske enkelt kunne ske helt automatisk.



## Hals siden

På Hals siden etableres et nyt færgeleje nord-vest for det eksisterende færgeleje. Der bygges en ny anlægskaj, og projektet indebærer opfyld mellem det nye færgeleje og den eksisterende stenkastning. Derudover uddybes selve færgelejet, hvor færgen ligger til, da vanddyben er meget lav på dette sted.

Denne placering af færgelejet gør det muligt i dårligt vejr at sejle delvist i læ langs den eksisterende kaj, omkring en stærk hjørnefender og ind i det nye færgeleje på en sikker måde.

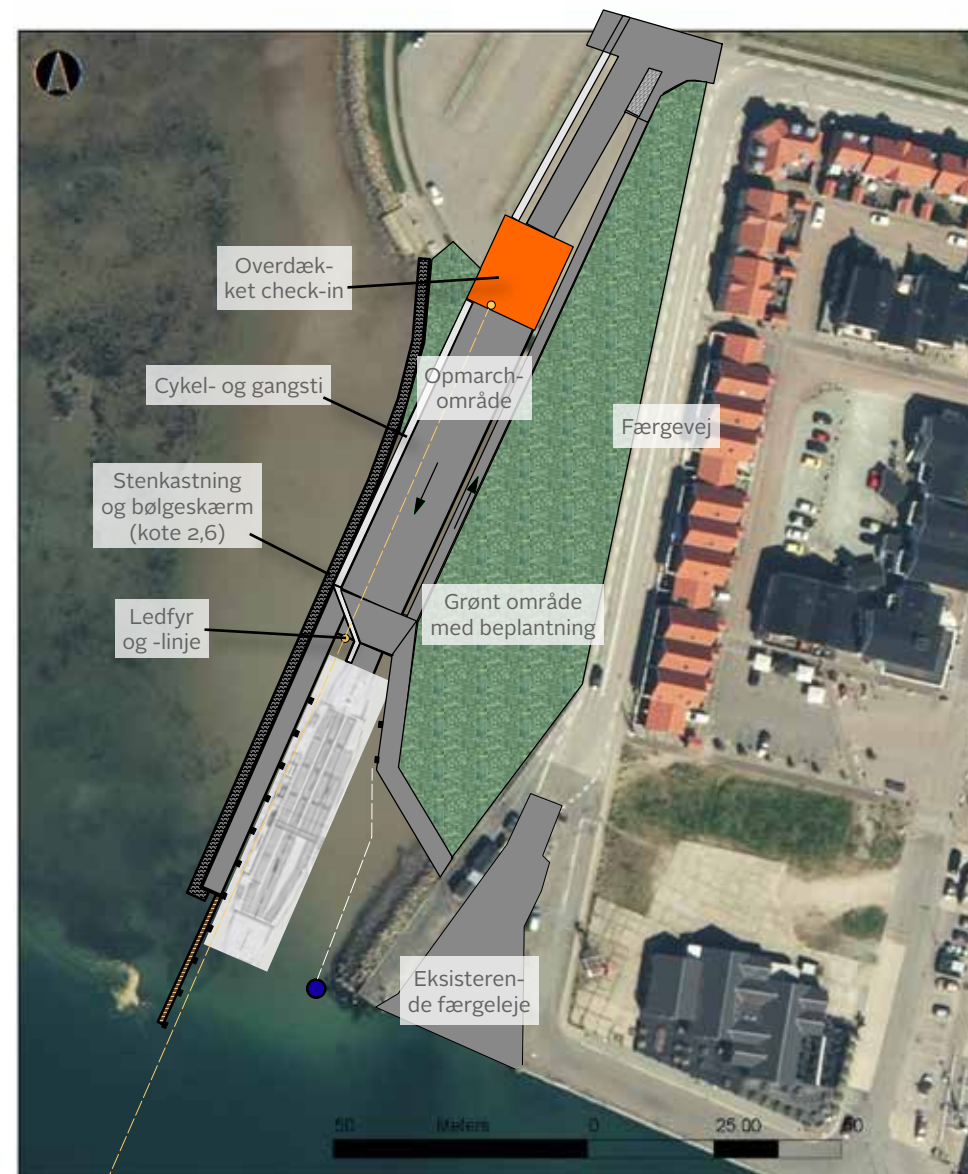
Mod vest bygges en ny stenkastning med en bølgeskærm i træ ovenpå op i kote 2,6. Bølgeskærmen skal både sikre mod bølger og opskylning af tang i stormvejr og give læ fra vesten-vinden.

Opmarchområdet vil blive udvidet til tre baner til personbiler og en bred bane for lastbiler. I alt vil der være plads til cirka 40 personbiler. Der kommer to billetautomatter/check-in, som er overdækkede. Selve vejadgangen bliver fra parkeringspladsen ved Færgevej (ved "Smykket"), hvor der nedlægges et antal parkeringspladser. Til gengæld fredeliggøres den sydlige del af Færgevej, da det vejstykke ikke længere fungerer som færgevej.

Langs den fremtidige bølgeskærm mod fjorden mod vest anlægges en gang- og cykelsti med kobling til det eksisterende stinet. Dette gøres, så fodgængere og cyklister kan komme til og fra færgen uden at skulle krydse biltrafikken.

På det nye område mellem opmarchområdet og Færgevej etableres et større grønt område med beplantning. Den konkrete indretning og beplantning i dette område er endnu ikke afklaret.

Det er heller ikke afklaret, hvad der skal ske med det eksisterende færgeleje. Skal det fyldes op eller bruges til rekreative formål? Det er ikke muligt at sejle i kajak eller lignende, da det ligger for tæt på en færgerute, men det kan måske med mindre ombygninger bruges til ophold, fange krabber eller andre aktiviteter knyttet til havnen og vandet.



Skitseprojekt - Hals

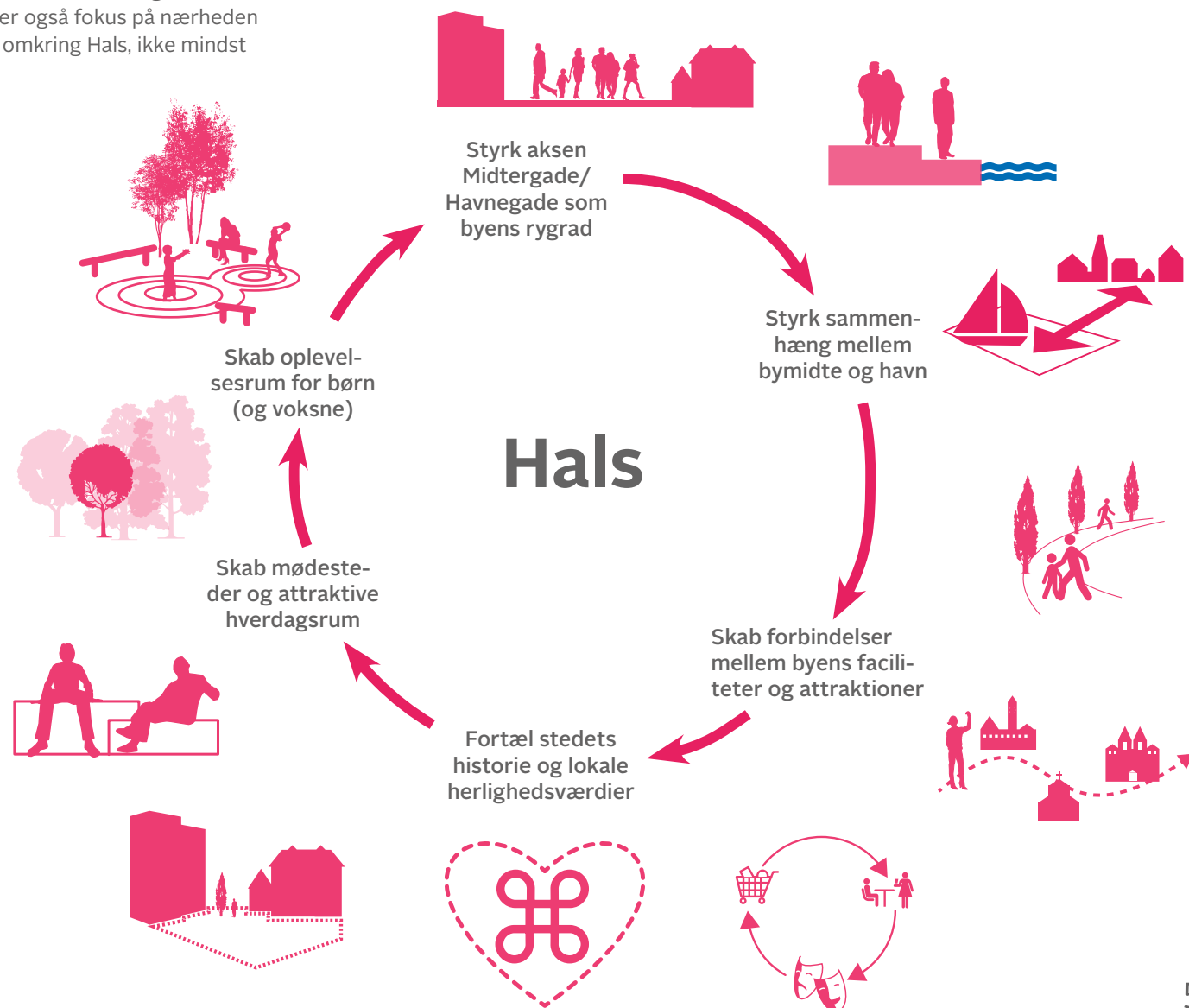
## Byudviklingsplan Hals

Med udgangspunkt i en omfattende proces og borgerinddragelse godkendte Aalborg Byråd i 2018 en byudviklingsplan for Hals.

Byudviklingsplanen har fokus på bosætning, især børnefamilier, udvikling af mødesteder og sikring af Hals' historiske strukturer. Men der er også fokus på nærheden til Limfjorden og de grønne og rekreative kvaliteter i og omkring Hals, ikke mindst hvordan de "kittes sammen" med stiforbindelser.

Færgeforbindelsen Hals-Egense er også nævnt i byudviklingsplanen som en særlig rolle i forhold til Hals' udvikling, og ikke mindst i forhold til bosætning og turistudvikling. Hals-Egense færgeforbindelsen er et alternativ til Limfjordstunnellen. Hvis man bor i Hals og tager færgen over fjorden, er der relativ kort afstand til fx det nye universitetshospital i Aalborg.

Aalborg Kommune har og vil fortsat bruge byudviklingsplanen til at udstikke udviklingsretningen for Hals i mange år fremover. Ombygning af havnen og nye færgelejer i Hals skal ses i sammenhæng med byudviklingsplanen.







Opgradering af "vest-øst promenade" langs Færgevej  
Etableret 2020

Opgradering af p-areal og  
flexareal foran Skansen  
Etableret 2020

Opgradering af "start"  
på Nordsøstien  
Etableres 2021

Ny legeplads og ophold  
Opføres 2021

Udvidelse af Søsportscenter  
med opbevaringsbygninger  
Byggesag i gang

Omdannelse af Østpieren  
Selvstændig forbedret og borgerinddragelse i løbet af 2021

Boligbyggeri nord for Havkatten  
Byggesag i gang

Nye opholdsmuligheder  
Etableret 2017

## Projekter og planer på Hals Havn

I forlængelse af Byudviklingsplan Hals er der gang i en række anlægsprojekter og planer på eller ved Hals Havn. Ombygning af havnen og nyt færgeleje i Hals skal ses som en del af et samlet løft af Hals Havn.



## Egense siden

På Egense siden etableres et nyt færgeleje nord-vest for det eksisterende færgeleje. Projektet indebærer opfyld vest for den eksisterende mole og udbygning af selve færgelejet, hvor færgen ligger til.

I det konkrete projekt bygges mod vest en ny stenkastning med en bølgeskærm i træ ovenpå, der når op i kote 2,6. Bølgeskærmen skal både sikre mod bølger og opskylning af tang i stormvejr og give læ fra vesten-vinden.

Også på Egense-siden udvides opmarchområdet, så der er plads til cirka 40 personbiler, fordelt på tre baner til personbiler og en bred bane for lastbiler. De to billetautomatter/check-in ved siden af hinanden bliver overdækkede.

Langs den fremtidige bølgeskærm mod fjorden mod vest anlægges en dobbeltrettet gang- og cykelsti. Denne føres ned til Kystvejen, hvor der er afkørsel til lystbådehavnen. Her etableres en sikker krydsning af vejen.

Der skal tages stilling til, hvad der skal ske med den eksisterende bygning "Færgegrillen" og det eksisterende færgeleje. Skal de rives ned/fyldes op, eller hvilke andre anvendelser kan der skabes plads til? Kan fritidslivet og de rekreative muligheder i området udnyttes og/eller forbedres?

Det eksisterende færgeleje grænser mod øst op til Natura 2000-område nr. 14. Natura 2000 er betegnelsen for et netværk af beskyttede naturområder i EU. Områderne skal bevare og beskytte naturtyper og vilde dyre- og plantearter, som er sjældne, truede eller karakteristiske for EU-landene. Aalborg Bugt, Randers Fjord og Mariager Fjord udgør ét stort sammenhængende naturområde, hvor bl.a. store flokke af trækfugle holder til.

I Natura 2000-området skal der sikres en gunstig bevaringsstatus for områdets forskellige naturtyper og arter. I praksis betyder det, at området skal beskyttes mod nye aktiviteter, også uden for områderne, der kan skade naturen i områderne. Myndighederne er derfor underlagt skrappe krav og betingelser, når de skal træffe afgørelser eller vedtage planer, der kan påvirke Natura 2000-områder.

For at påvirke Natura 2000-området mindst muligt lægges det nye færgeleje vest for det eksisterende leje, selvom det her er mere udsat for vestenvinden. En vestlig placering har dog den fordel, at færgelejerne på Hals-Egense kommer til at ligge i en mere direkte linje overfor hinanden.



Skitseprojekt - Egense

## Omgivelserne på Egense siden

Ombygning af molen og etablering af nyt færgeleje ved Egense skal ses i forhold til de funktioner og kvaliteter, der findes i nærområdet.

Udsigtspunkt

Natura  
2000-område

Del af Nordsøstien, som  
forbinder turistområder og  
storslåede landskaber nord  
og syd for Limfjorden

Lystbådehavn

Egense Sejlklub

Motel

Campingplads

Perfekte forhold for  
vind- og kitesurfere

Egense Strand -  
børnevenlig og med  
snorkelsti under vandet



## Hvad kigger vi særligt på i denne sag?

Den videre planlægning vil rette særlig fokus på:

- Det visuelle udtryk
- Landskabelige påvirkninger
- Trafik
- Støj og vibrationer
- Rekreative kvaliteter
- Udnyttelse af eksisterende færgeløjer

## Deltag i debatten

Med fordebatten ønskes ideer, synspunkter og forslag til brug for indholdet i planlægningen (kommuneplantillæg og lokalplan).

Vi ser frem til at modtage dine input, senest den 13. april 2021.

Du kan sende dine inputs til Plan & Udvikling under  
By- og Landskabsforvaltningen via kontaktforumlaren:  
[www.aalborg.dk/kontakt](http://www.aalborg.dk/kontakt)

Alternativt pr. brev til:  
By- og Landskabsforvaltningen  
Plan & Udvikling  
Stigsborg Brygge 5  
9400 Nørresundby

Hvis du har spørgsmål til planlægningen kan du kontakte  
By- og Landskabsforvaltningen,  
Alex Tolstrup, tlf. 99 31 20 85 (planlægning)  
Kim Brun Kristensen, tlf. 99 31 23 47 (projektleder for anlægsprojekt)





## Miljøvurdering og tilladelser i erhvervshavne

Hals Havn er en erhvervshavn, da den både anvendes til færgehavn, landing af fisk mv. Udvidelser, ændringer, renoveringer og uddybninger af erhvervshavne kræver tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Styrelsen er samtidigt myndighed i forhold til miljøvurdering af konkrete projekter (VVM).

Miljøvurdering af konkrete projekter er kort fortalt en procedure, der anvendes, inden der kan gives tilladelse til et projekt ved at belyse de miljømæssige konsekvenser, hvis projektet gennemføres.

Ikke alle projekter udløser en miljøkonsekvensrapport. Når Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen behandler ansøgninger som myndighed på området, træffer styrelsen samtidig afgørelse om, hvorvidt der skal laves en vurdering af, om projektet påvirker et nærtliggende Natura 2000-område.

Aalborg Kommune skal som bygherre sende en ansøgning om udvidelse af havne, etablering af og uddybning til nye færgeløjer til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Når styrelsen har vurderet de miljømæssige konsekvenser, træffer styrelsen en afgørelse om projektet udløser en miljøkonsekvensrapport (VVM-redegørelse, Vurderinger af Virkninger på Miljøet), og om der kan gives tilladelse til projektet.

Tilladelsen er som oftest forbundet med en række vilkår. Det kan eksempelvis være krav om at foretage afværgeforanstaltninger i forbindelse med gennemførelse af projektet for herved at skåne miljøet. Beskrivelsen af disse afværgeforanstaltninger vil ofte være fremkommet ved udarbejdelsen af en miljøkonsekvensrapport. En anden mulighed er, at der er nogle sikkerhedsmæssige foranstaltninger, der skal iagttages.

Myndighedsbehandlingen hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen foregår sideløbende med, at Aalborg Kommune udarbejder kommuneplantillæg og lokalplan for projektet.

