

AARHUS HAVN

YDERHAVNEN: UDVIDELSE AF AARHUS HAVN

PROJEKTBEKRIVELSE

COWI

ADRESSE COWI A/S
Jens Chr. Skous Vej 9
8000 Aarhus C

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

PROJEKTNR.

A104076

DOKUMENTNR.

A104076-PD-006

VERSION

5.0

UDGIVELSESDATO

15.10.2019

BESKRIVELSE

Projektbeskrivelse

UDARBEJDET

LIPR/EMJT/THGI

KONTROLLERET

NEMI

GODKENDT

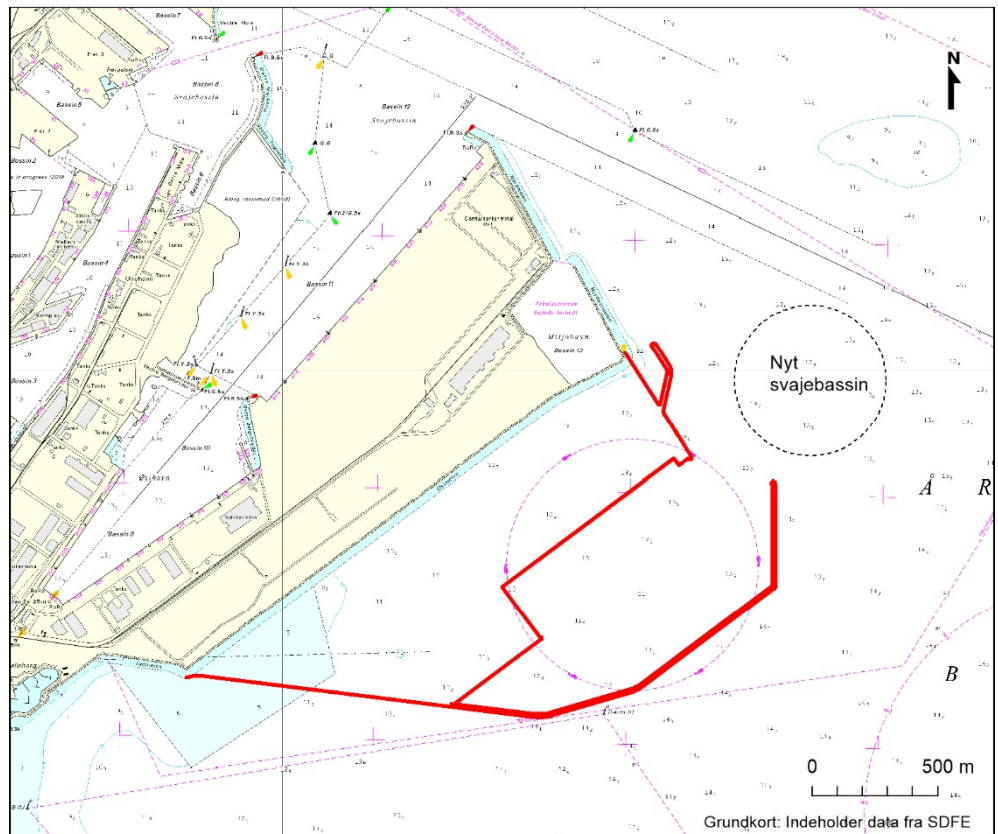
LIPR

INDHOLD

1	Baggrund	3
2	Lokalisering og omfang	5
3	Forhold til gældende kommunal fysisk planlægning	7
4	Anlægsbeskrivelse	7
4.1	Uddybning af sejlrende og eksisterende havnebassin.	7
4.2	Anlægselementer og anslået ressourceforbrug	8
4.3	Ydermolen	11
4.4	Blueline	11
4.5	Etape 1	12
4.6	Etape 2	12
4.7	Trafik og forsyning	12
4.8	Anlæg på land og fremtidig arealanvendelse	15
4.9	Udseende og synlighed	16
4.10	Fremtidig arealanvendelse	17
5	Grænseflader	18

1 Baggrund

Dette dokument beskriver Aarhus Havns projekt til udvidelse af den eksisterende havn ud i havet mod øst i forlængelse af den eksisterende containerhavn. Udvidelsen kaldes for Yderhavnen. Yderhavnen ønskes realiseret i to etaper frem mod ca. 2050. Projektet er vist på søkort herunder (Figur 1-1).



Figur 1-1 Havneudvidelsen på søkort. Et nyt svajebassin, hvor større skibe kan vende, ønskes placeret umiddelbart syd for sejlrunden som vist.

Aarhus Havn er havn for hele Danmark, og havnen har national betydning i kraft af sine store markedsandele på containergods (ca. 65 pct. og dermed Danmarks største) og bulkods (ca. 66 pct. og dermed Danmarks største). Aarhus Havn har desuden landets største rutenetværk ud i verden, ligesom havnen er den ene af kun to danske EU-core ports.

En meget stor del af de danske forbrugsvarer kommer ind i landet via Aarhus Havn, ligesom en markant del af dansk eksport afskibes via havnens finmaskede net af sejlruiter ud i hele verden. Aarhus Havn er desuden en betydelig færgehavn, som årligt betjener ca. 1.400.000 personbiler og ca. 3 mio. passagerer.

Aarhus Havn har afgørende betydning som afskibningshavn for produktions-Danmark, men også for en række virksomheder, som er afhængige af en placering tæt på havnens kaj anlæg. En analyse fra Syddansk Universitet viser, at ca. 10.000 arbejdspladser er afhængige af havnen og virksomhederne genererer ca. 4,4 % af skatteindtægterne i Aarhus Kommune. Desuden genererer Aarhus Havn en årlig værditilvækst på ca. 6 mia. kr.

Aarhus by er i vækst og byens udvikling har medført, at arealerne i Nordhavnen er overgået til byudviklingsområder og, at Molslinjen i 2020 flyttes ud til en ny færgeterminal på Østhavnen. Aarhus Havn har, sideløbende med byudviklingen, gennemført Masterplanen vedtaget 1997 og de eksisterende havnearealer og nuværende udvidelsesmuligheder er nu stort set fuldt udnyttede. En fortsat udvikling og vækst i havnen kan kun ske ved, at havnen udvider med nyt bagland og kompenserer arealmæssigt for de afgivne arealer til byudvikling. Udvidelsen vil sikre, at havnen fortsat kan tilbyde kajareal til de største skibe og oplags- og omlastningsarealer til containere, bulkvarer og andre produkter.

Prognoserne for havnedrift i Danmark tyder på fortsat vækst inden for containerområdet, bulkområdet m.v. og Aarhus Havn har identificeret et behov for et langsigtet udvidelsesprojekt, der er udformet med fokus på at fremtidssikre havnen. Container- og shippingbranchen forventes således at udvikle sig med nye transportformer, kortere værdikæder og en højteknologisk udvikling, der kræver nytænkning af havneindretningen.

Udvidelsesprojektet tager afsæt i Aarhus Havns daværende Masterplan, der er vedtaget 1997. I planen skitseredes havnens udvikling mod øst i "Byhavnsalternativet".

Byhavnsalternativet på 34 ha vil alene kunne rumme én aktivitet som fx en manuelt opereret containerterminal. Der vil ikke være plads til en fuldautomatisk terminal.

Hvis væksten i udlejning af arealer fortsætter, som den gennemsnitligt har været de seneste 12 år, vil Byhavnsalternativet være fyldt op på bare 7 år. Det betyder, at dette alternativ ikke har tilstrækkeligt tidsperspektiv. Desuden vil virksomheder, som af forskellige årsager ikke betragter Byhavnsalternativet som egnet, ikke kunne anvises anden plads eller udvidelsesmulighed og dermed kan de være pressede til at skulle re-lokalisere sig udenfor Aarhus.

Byhavnsalternativet vil desuden kunne medføre en fragmenteret opdeling af havnen, mens Yderhavnen har en mere sammenhængende form, der giver logistiske driftsfordele.

I Masterplan 1997 blev der planlagt udvidelsesareal på 350 ha. Efterfølgende er der afgivet 60 ha til de bynære havnearealer. Med den nye udvidelse på ca. 100 ha vil havnens areal kunne øges til 390 ha svarende til en stigning på 10%.

Yderhavnen er vist i stor målestok (ca. 1:500) i Figur 1-2.



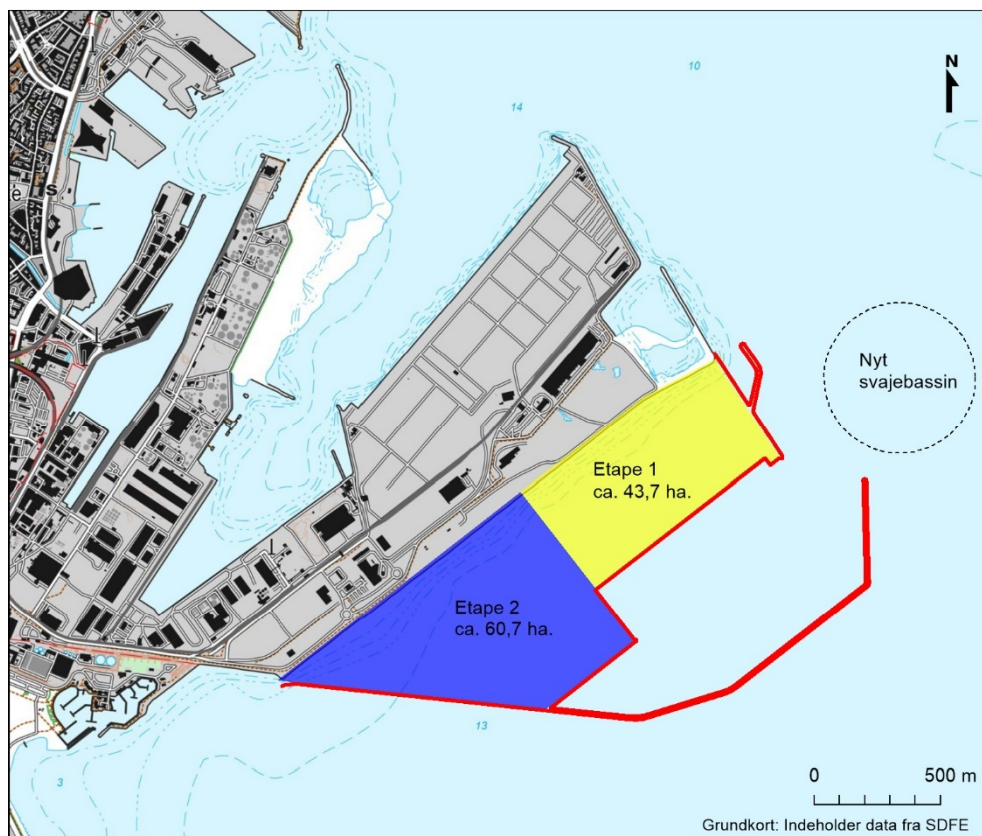
Figur 1-2 Havneudvidelsen i omrids på luftfoto (ortofoto, COWI, 2019). Sejlrenden er ikke vist. Den fremgår af fig. 1-1.

2 Lokalisering og omfang

Havneudvidelsen omfatter en ydermole samt 2 etaper (i alt ca. 100 ha.) som anlægges mod øst i forlængelse af containerhavnen og den kommende færgeterminal. Havnens nuværende areal er på ca. 280 ha.

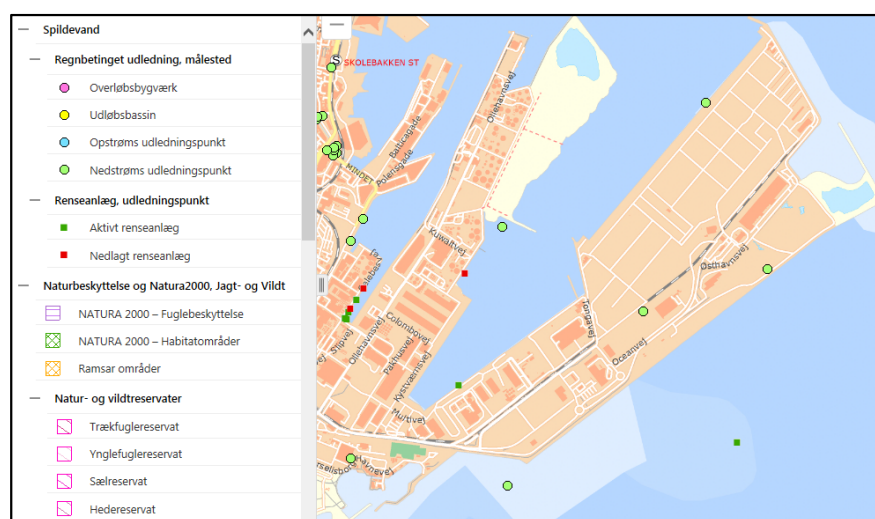
De to etaper er valgt, fordi de vurderes at være i overensstemmelse med den forventede, fremtidige efterspørgsel på baglandsarealer og kajer og undervejs kan nås og betjenes fra den eksisterende havn.

Den samlede udvidelse forventes at kunne realiseres over ca. 30 år. Realiseringsperioden på de 30 år omfatter tid til myndighedsbehandling, projektering og anlægsarbejder.



Figur 2-1 Etapeplan for de to etaper (omtrentlige bruttoarealangivelser). Svajebassinnet og sejlrunde er ikke vist. De fremgår af fig. 1-1.

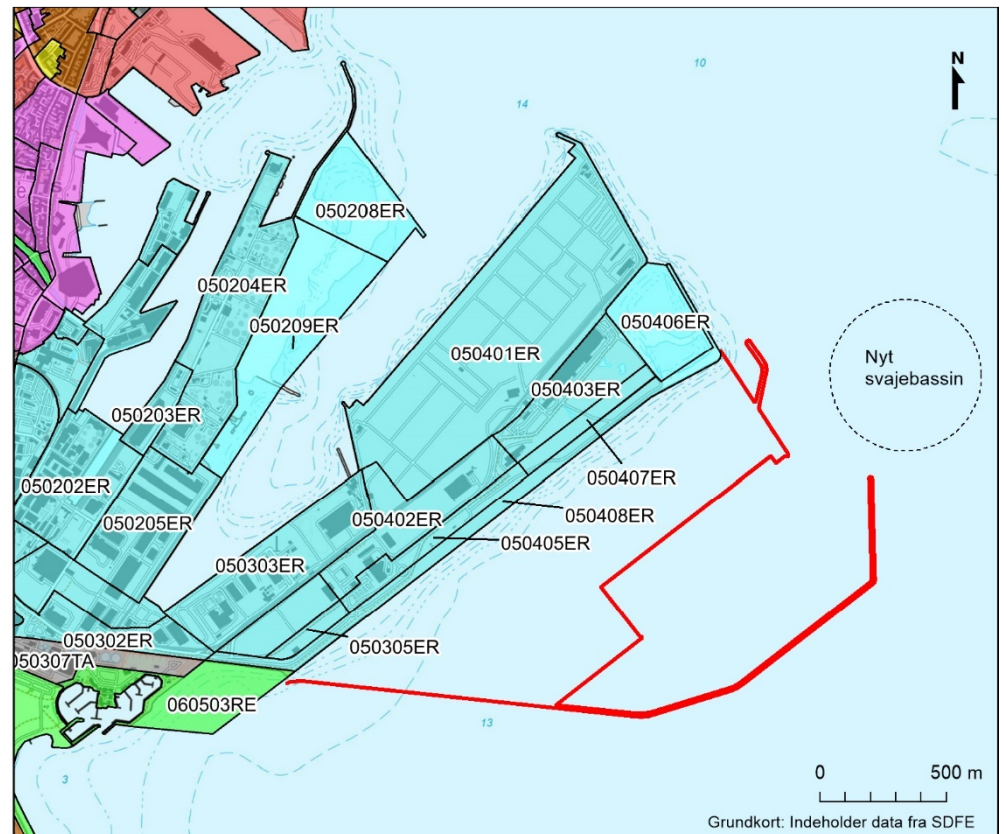
En indledende temaanalyse med udgangspunkt i Arealinfo.dk viser ingen umiddelbart modstridende arealinteresser udover, at udløbsledningen fra det nuværende Marselisborg Renseanlæg er placeret i vandområdet under den planlagte udvidelse (Figur 2-2).



Figur 2-2 Temaanalyse (Arealinfo.dk). Det angivne udløbningspunkt i det eksisterende gytjedefot (markeret lyst område ud for den eksisterende havns sydligste punkt) er nedlagt.

3 Forhold til gældende kommunal fysisk planlægning

Yderhavnen planlægges anlagt på søterritoriet som vist herunder, og udvidelsen er dermed ikke omfattet af den gældende Kommuneplan 2017 for Aarhus Kommune. Realisering af udvidelsen forudsætter derfor, at Aarhus Kommune udarbejder et kommuneplantillæg for udvidelsen.



Kommuneplanramme, vedtaget:

Blandet bolig og erhverv	Område til offentlige formål
Boligområde	Rekreativt område
Centerområde	Tekniske anlæg
Erhvervsområde	

Figur 3-1 Yderhavnen's ønskede placering i søterritoriet. Her vist i omtrentligt omrids sammen med vedtagne kommuneplanrammer jf. Kommuneplan 2017 m. tillæg, Aarhus Kommune. Sejlrende er ikke vist. Dens placering fremgår af fig. 1-1.

4 Anlægsbeskrivelse

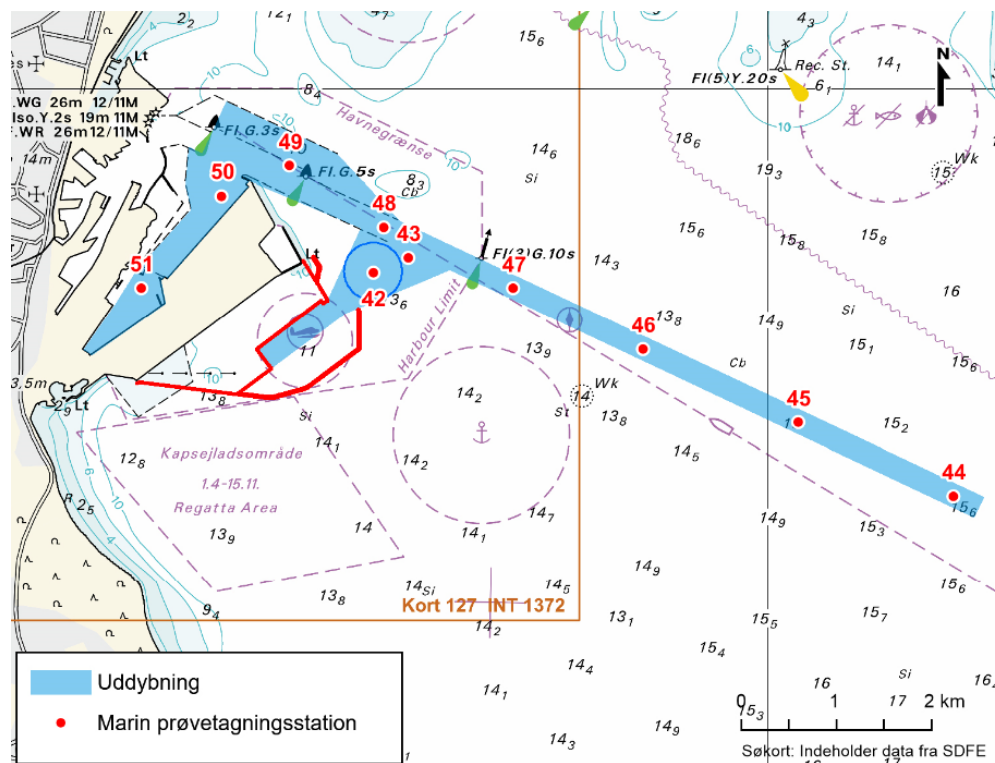
I det følgende beskrives Yderhavnen på overordnet niveau: De planlagte fysiske anlæg og de aktiviteter, der ønskes gennemført i tilknytning til at havnen udvides.

4.1 Uddybning af sejlrende og eksisterende havnebassin.

Aarhus Havn ønsker, i forbindelse med havneudvidelsen, dels at uddybe de eksisterende havnebassiner til kote - 15,5 dels at etablere et nyt svajebassin med en diameter på 600 m med samme dybde.

Derudover ønskes den eksisterende sejlrende ligeledes uddybet til kote – 15,5 fra Yderhavnen og svajebassinet og udefter som vist herunder, så fremtidens større skibe, herunder container- og bulkskibe, kan benytte sig af Aarhus Havn (se Figur 4-1). For at sikre tilstrækkelig dybde i sejlrenden, skal den uddybes på en strækning på ca. 6,5 km fra svajebassinet og ud i bugten. Uddybningen skal have en mindstebredde på 240 m.

Materialet fra uddybningen kan, om muligt, nyttiggøres som fyldmateriale i Yderhavnen – herunder i den nye ydermole.



Figur 4-1 Yderhavnen er vist med rød, mens uddybningsområderne (havnebassinet, svajebassinet og sejlrende) er vist med blå. Numrene 42 – 51 angiver mulige marine prøvetagningsstationer (COWI, 2019).

4.2 Anlægs-elementer og anslået ressourceforbrug

Havneudvidelsens to etaper planlægges opfyldt dels med overskudsjord fra bygge- og anlægsaktiviteter, dels med råstoffer fra søterritoriet. Desuden kan materialer fra uddybningen af sejlrenden nyttiggøres, hvis det viser sig, at kvaliteten gør dem egnet hertil.

Opfyld med overskudsjord er med til at sikre, at det forsat er muligt at bortskaffe overskudsjord fra anlægsaktiviteter i Aarhus Kommune i nærområdet. Genanvendelsen kan finde sted under minimering af transportafstanden fra op-rindelse til deponeringslokalitet.

Aarhus forventes at vokse med 14 % (= ca. 4800 indbyggere pr. år) i de næste 10 år jf. Aarhus Kommunes vækstprognose fra 2017 (Aarhus Kommune, 2018). Blandt andet befolkningstilvæksten er medvirkende til, at der forsat forventes

en høj anlægsaktivitet i kommunen. Dermed forventes også et større overskud på den samlede jordbalance og et længerevarende behov for bortskaffelsesfaciliteter.

Samlet vil de to havneetaper omtrentligt omfatte de anlægselementer, der er angivet i tabellen herunder (Tabel 4-1). Det tilhørende forbrug af råstoffer og overskudsjord er ligeledes angivet (anslåede mængder).

Tabel 4-1 Anlægselementer, karakteristika og anslået ressourceforbrug for Ydermolen og de to etaper (overslag).

Nr.	Betegnelse	Enhed	Mængde/størrelse (ca.)
1	Bruttoareal – samlet udvidelse (2 etaper) – ca. angivelse	m ²	1.000.000
2	Terrænkote etape 1 og 2	m	3,2
3	Havnebassinareal til uddybning	m ²	350.000
4	Molelængde - Ydermolen	m	3.400
5	Kajlængde (850m + 250m)	m	1.100
6	Opfyld, genanvendt overskudsjord samt nyttiggjort uddybningsmateriale	m ³	11.000.000
7	Opfyld, indpumpet sandfyld (evt. fra uddybning af sejltrede). Benyttes til molekerner, opfyld bag spunsvægge, og den øverste halve meter på fyldarealerne (angivet samlet for Etape 1 og 2).	m ³	4.500.000
8	Materiale fra uddybning af sejltrede til min. 15,5 m vanddybde (estimeret)	m ³	3.000.000
9	Materiale fra uddybning af havnebassin og svajebassin (estimeret)	m ³	2.300.000
10	Materiale fra bassin 9 og 10 (estimeret)	m ³	700.000
12	Materiale fra bassin 11 og 12 (estimeret)	m ³	1.000.000
13	Serviceveje og stier	m ²	65.000
14	Kajarealer, fra kajkant og 50 m bagved, belagt med forstærket asfalt	m ²	57.500
15	Terminalarealer (container, ro-ro og logistik – se Figur 4-6), inkl. serviceveje og kajarealer	m ²	735.000
16	Øvrige områder: Tankfarm, projektområde mv. (se Figur 4-6), inkl. serviceveje	m ²	290.000

4.3 Ydermolen

Før selve opfyldningen påbegyndes, etableres Ydermolen i forlængelse af den eksisterende "Nord-østmole". Ydermolen medvirker derefter til at beskytte de bagvedliggende områder mod strøm og bølger. Etablering af Ydermolen vurderes at vare ca. 2 år og forventes gennemført i 2021-2022.

4.4 Blueline

Det planlægges at integrere en ny havnepark med rekreative elementer i Yderhavnen. Havneparken kaldes Blueline og er designet af C.F. Møller. Den planlægges anlagt langs Ydermolen fra dens vestligste punkt til slutningen af Etape 2, som vist herunder (Figur 4-2). Blueline vil være ca. 30-35 m bred og få et samlet areal på ca. 3 ha.

Blueline vil være et rekreativt område, der kan rumme en diversitet af opholds- og aktivitetsfremmende arealer i overgangen mellem Aarhus by og Aarhus bugt. Aarhus Blueline kan desuden udgøre et grundlag for etablering af nye levesteder for flora og fauna.

Det forventes, at der indarbejdes forskellige rekreative elementer i Blueline: Stisystem til gående og cyklister; varierende habitater, der udformes med hjemmehørende vegetation; bastioner til lystfiskeri og kajak/båd-ophaling, samt eventuelt et nyt stenrev der kan være med til at forbedre/øge inder-bugtens biodiversitet og give muligheder for dykkeroplevelser.

I Blueline plantes udelukkende danske arter af planter, der naturligt forekommer i vand-, salt- og vindpåvirkede habitater. Formålet hermed er at understøtte hjemmehørende biodiversitet og giver parken et præg af naturlig kystzonenatur. Der gennemføres et planteforsøg på den eksisterende havn for at teste potentielle arters egnethed.



Figur 4-2 Overordnet skitse over det rekreative område på Yderhavnen. Aarhus Blueline og det tilhørende plantebælte ses langs ydermolens inderste, sydvestlige strækning. Illustration fra C.F. Møller.

4.5 Etape 1

Etapen omfatter området beliggende langs den yderste halvdel af Østmolen. Arealet af etape 1 er ca. 400.000 m² og det planlægges at etappen kan tages i brug løbende – efterhånden som området fyldes op og klargøres.

Etape 1 bliver først endeligt færdig, når det tilhørende kajanlæg etableres. Det forventes at ske efter ca. 10 - 15 år. Etape 1 forventes således at være færdig i ca. 2035.

4.6 Etape 2

Etape 2 omfatter dels området langs den inderste halvdel af Østmolen, der er beliggende nærmest byen, dels et område mod sydøst. Arealet af etape 2 er på ca. 600.000 m² og det planlægges at etappen kan tages i brug løbende – efterhånden som området fyldes op og klargøres.

Etape 2 afsluttes med et kajanlæg og forventes at være klar efter ca. 15 år. Etape 2 forventes således færdig i ca. 2050.

4.7 Trafik og forsyning

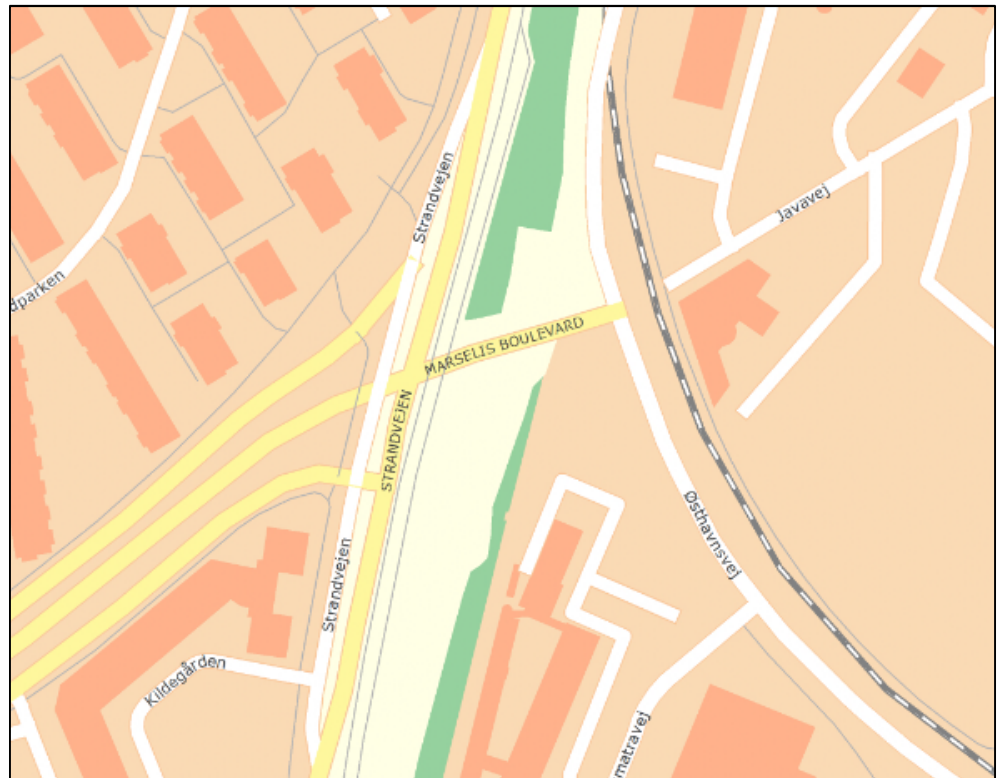
Vejbetjening

Yderhavnen vil løbende blive indrettet med veje således, at adgangsforholdene tilpasses anlægsaktiviteterne, den løbende ibrugtagning og de eksisterende og kommende aktiviteter på Østhavnen. De foreløbigt planlagte vejanlæg er vist i Figur 4-4

Den primære adgangsvej til Yderhavnen vil blive anlagt langs Blueline i forlængelse af eksisterende Østhavnsvej. Der vil yderligere blive anlagt rundkørsler som vist. Disse vil tjene til fordeling af trafikken ud i terminalområderne samt til returkørsel fra Yderhavnen. Fremtidige interne fordelingsveje kan ikke planlægges på nuværende tidspunkt. Vejbetjeningen er overordnet planlagt og vil, i anlægs- og driftsfaserne af den nye havn, blive suppleret med sekundære fordelingsveje efterhånden som delområderne tages i brug og detailindrettes.

Den skitserede vejbetjening er planlagt hensyn til, at trafikken til og fra den eksisterende Østhavn og til og fra den kommende færgeterminal ikke påvirkes væsentligt af trafikken til Yderhavnen.

Der er taget hensyn til, at Yderhavnen skal kunne forbindes til en eventuelt kommende Marselistunnel.



Figur 4-3 Den eksisterende vejadgang fra Marselis Boulevard til Østhavnsvej.

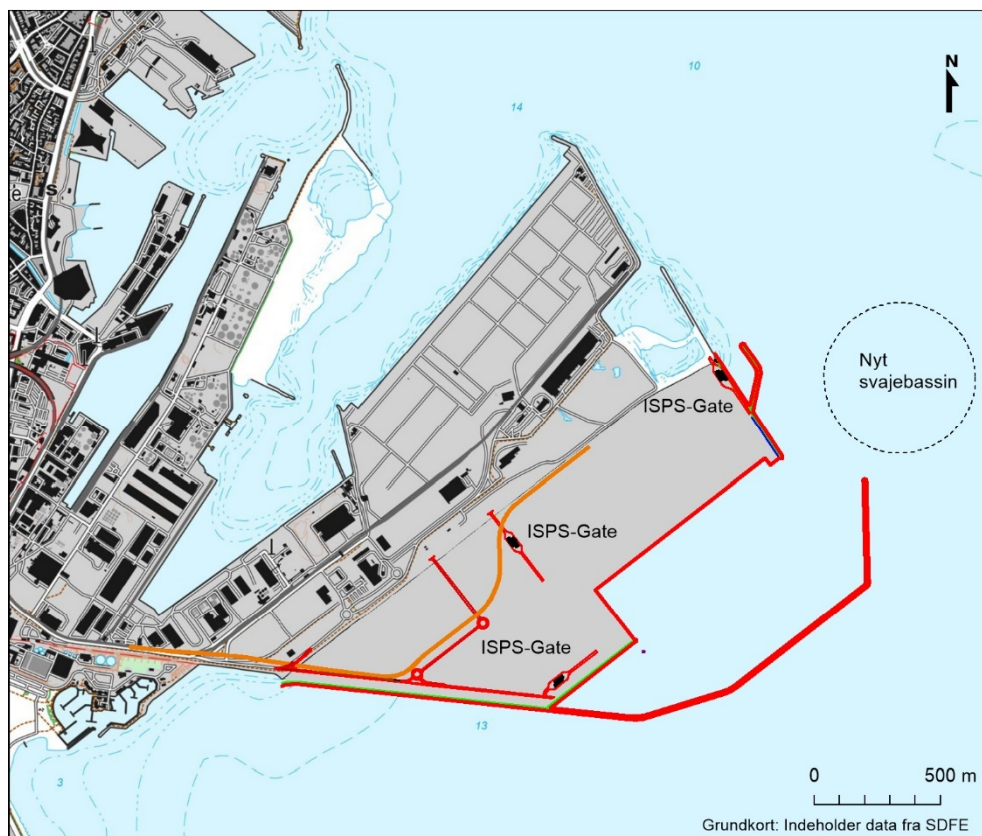
En eventuel fremtidig Marselis tunnel forventes at kunne øge trafikafviklingskapaciteten til- og fra havnen betragteligt og tilstrækkeligt – også når færgeterminalen er flyttet.

Første havneetape forventes tidligst at blive afsluttet omkring 2030. Marselis tunnelen kan derfor være færdig og taget i brug før havneudvidelsens første etape er afsluttet.

Vejtrafik

Trafikmængderne og trafikmønstret i Aarhus gennemgår i disse år store ændringer og trafikbelastningen og udformningen af vejanlæggene på havnen undersøges og vurderes løbende. I de løbende undersøgelser indgår ønsket om at sikre fremtidige adgangsmuligheder til havneudvidelsen.

Herunder ses forslag til den fremtidige, overordnede udformning af vejnettet og adgang til Yderhavnen fra Østhavnsvej.



Figur 4-4 Forslag til overordnet vejbetjening med opkobling til Østhavnsvej. Rød markering angiver forslag til overordnet vejstruktur. Udposninger angiver forslag til placering af ISPS-gates. Orange angiver arealreservation til banespor.

Den eksisterende Østhavnsvej ombygges i efteråret 2019 som et led i forberedelsen af flytning af færgelejet. Ændringerne af Østhavnsvej omfatter et delvist nyt forløb, en mindre udvidelse og ny cykelsti. Østhavnsvejprojektet fremgår af ovenstående.

Vejbetjening og arealreservation fremgår desuden af bilag A.

Arealreservation til banespor:

Der er reserveret plads til en banespor således, at Yderhavnen vil kunne betjenes med bane hvis det efterspørges. Der indtænkes heri en mulig placering af et vendespor.

Skibstrafik:

Forbedring i energieffektivt pr tons gods har betydet udvikling af stadigt større skibe. De fremtidige skibe, der skal sejle til og fra de nye havneområder, skal have adgang fra sejlrenden. Derfor skal der, som omtalt i afsnit 4.1, etableres et nyt svajebassin og en ny sejlrende, der har forbindelse til den eksisterende sejlrende. Derudover uddybes den eksisterende sejlrende til 15,5m, for at sikre adgang til de større skibe. Det forventes, at havneudvidelsen vil medføre vækst i besejlingen af Aarhus Havn med containerskibstrafik og bulkskibe.

Forsyning:

De kommende havnearealer skal forsynes med el, vand- og afløbsledninger, varmetilslutningsfaciliteter og affaldsbortskaffelsessystemer til skibe og landanlæg. Det skal undersøges nærmere, om der derudover er behov- og mulighed for etablering af naturgasforbindelse til området. Der etableres transformatorer, skabe og brønde med installationer. Derudover ventes ikke væsentlige synlige anlæg eller kabelførende master i forbindelse med forsyning af området med diverse infrastruktur anlæg.

4.8 Anlæg på land og fremtidig arealanvendelse

Den etapevise etablering af Yderhavnen vil omfatte nedbrydning af den eksisterende stenkastning langs Østmolen, delvis omlægning af de eksisterende veje på land samt anlæg af nye veje. De nye veje vil blive tilsluttet de eksisterende veje på Østhavnen.

Yderhavnen ønskes taget i brug løbende og den forventes indrettet og anvendt til de aktiviteter, der er vist i Figur 4-6. Planen for indretning og anvendelse vil løbende blive tilpasset havnens forretningsmæssige behov.

Indretningen af Yderhavns områder planlægges at være funktionsbaseret og den fremtidige brug af delområderne er overordnet set skitseret ud fra en række hensyn, så som støjforhold, synlighed fra land, lysforhold, risiko- og sikkerhed, driftsforhold, tilgængelighed fra vand- og landsiden, mulighed for rekreativ benyttelse af ydermolen mv.

Indretningen planlægges således, at de højeste elementer placeres længst mod vest på Yderhavnen, så de bliver placeret nær de eksisterende høje elementer på Østhavnen. Som det er tilfældet for den eksisterende havn, vil containerkranerne være de højeste elementer på Yderhavnen.

Den forventede anvendelse af de enkelte områder er vist i tabellen herunder. Det fremgår overordnet hvilke elementer og funktioner de enkelte områder forventes at indeholde og hvor høje elementerne forventes at blive:

HAVNEOMRÅDE	FORVENTET FREMTIDIG ANVENDELSE OG HØJDEFORHOLD
Container Terminal (planlagt som fuldautomatisk)	> Containere – max. 5 stk. ovenpå hinanden, max højde i alt ca. 14 m > 6 containerkraner – højde 130 m
Logistik Terminal	> Lagerbygninger – højde ca. 17 m til top af saddeltag. > Fragtmandscentral – højde ca. 10,5 m fladt tag
Tankområde	> Tanke – højde mellem 15m på små tanke og 28m på store tanke. > Enkelte bygninger, højde mellem 10 og 20 meter. Fladt tag.

Ro-ro Terminal (roll on – roll off)	> Evt. enkelte pakhuse – højde ca. 17 meter til top af sadeltag. > Trailerparkeringspladser med lastbiler > Rampe – uden højde
Projekt	> Pakhuse – højde ca. 17m til top saddeltag > Diverse komponenter, fx vindmøllekomponenter
Projekt, kontor, produktion, logistik	> Pakhuse – højde ca. 17m til top saddeltag > Diverse komponenter, fx. Vindmøllekomponenter > Kontorbygning
Kyst/mole	> Fire fiskeplatforme (to på hver side) > Dommertårn til sejlsport – højde ca. 13 m.o.h til top. > Vandtrappe til dykkere > Sliske til kajaker
Skibe	> 400 m containerskib udfor Containerterminal > 200 m containerskib udfor Containerterminal > 200 m tanker udfor Ro-Ro Terminal
Generelt	> Lysmaster – højde ca. 30 meter over terræn

De vedlagte visualiseringer viser hvordan Yderhavnen kan komme til at fremstå, idet de er udarbejdet med udgangspunkt i en 3D model ud fra tabellen herover (anlægstyper og dimensioner) samt områdeinddelingen i Figur 4-6.

4.9 Udseende og synlighed

Det forventes, at Yderhavnen vil blive et synligt element i byen og desuden vil kunne ses på lang afstand. Foreløbigt er der udarbejdet nedenstående (foreløbige) visualiseringer af Yderhavnen set fra følgende lokaliteter (se Figur 4-5): Vejlbj Hage, Tangkrogen, Strandvejen, Mindeparken, Marselis Hotel, Balle Hage, og Jelshøj. Visualiseringerne er vedlagt i bilag B.



Figur 4-5 Yderhavnen er vist fra de ovenstående fotopunkter og med den indretning, der er beskrevet i nærværende dokument.

4.10 Fremtidig arealanvendelse

Den fremtidige indretning af- og de fremtidige aktiviteter på havneudvidelsen kendes ikke endnu i detaljer.

Havneudvidelsens første etape forventes indrettet med større arealer til containerhåndtering inklusive kort- og langtidsdeponering. Hertil hører fast og mobilt udstyr i form af kraner (evt. skinnegående), trucks, terminalområder, belysning mv.

Desuden forventes udvidelsens anden etape at omfatte udlæg af arealer til formål som vist nedenfor (Figur 4-6), til eventuel relokalisering af eksisterende virksomheder samt arealer til etablering af nye, fremtidige virksomheder med specifikke krav til en havneplacering.



Figur 4-6 Mulig fremtidig overordnet områdeinddeling og arealanvendelse. Bemærk, at figuren er en ikke-målfast skitsering uden Blueline.

I anlægsfasen kan vandområdet indenfor Ydermolen benyttes til vandsportsaktiviteter mens etaperne endnu er under opfyldning. Det betyder at et afskærmet vandområde vil være tilgængeligt for en rekreativ udnyttelse i en årrække.

5 Grænseflader

Aarhus Kommunes projekt for en helhedsplan for Tangkrogen er nærmeste nabo til havnen og havneudvidelsen. Helhedsplanen omfatter tre elementer: Mindre ændringer af Tangkrogen, udvidelse af den eksisterende Marselisborg Lystbådehavn samt nedlæggelse af det eksisterende Marselisborg Renseanlæg og opførelse af et nyt renseanlæg længere mod øst (Aarhus ReWater).

Aarhus Kommune har d. 28. maj 2019 vedtaget, at miljøvurderingen af Helhedsplanen skal omfatte hovedforslaget og alternativ 2.

- Hovedforslaget: Renseanlægget placeres på søterritoriet umiddelbart øst for Marselisborg Lystbådehavn.

- Alternativ 2: Renseanlægget placeres på søterritoriet i forlængelse af Yderhavnen.

Placeringen af Hovedforslaget og Alternativ 2 er løst skitseret nedenfor.



Figur 5-1 Hovedforslag og Alternativ 2 – De mulige, omtrentlige placeringer af et renselanlæg der skal miljøvurderes, er beliggende umiddelbart øst for den eksisterende Marselisborg Lystbådehavn hhv. i den sydlige del af området for Yderhavnen.

Arealudlægget til- og indretningen af -det kommende renselanlæg er ikke kendt i detaljer endnu og projektet er p.t. under udvikling og miljøvurdering.

Det betyder, at Yderhavnen på overordnet niveau vil blive søgt planlagt og indrettet med henblik på, at begge renselanlæg-alternativer kan realiseres uden at havneprojektet skal tilpasses væsentligt. Hensyn til Etape 2 omfatter eksempelvis anlægstidspunkt og -metode for Ydermølen, indretning af vejbetjening, tilpasning af arealudlæg til banespor, placering og indretning af rekreative faciliteter mv.