

Høringssvar til miljøkonsekvensvurdering - udvidelse af Aarhus havn (yderhavnen)

Aarhus Havn ønsker at udvide den eksisterende erhvervshavn. Havneudvidelsen kaldes Yderhavnen og omfatter en ny ydermole, bagland på ca. 100 ha og nye kajanlæg i to etaper.

Svar fra: Allan Tarp, Møllevejen 25, 2 th, 8000 Aarhus C, mobil 23351898

Deadline: 11. marts 2022

01. Indstilling

Udskyd beslutningen om udvidelsen af Aarhus midi-havn med 14 meters dybde, indtil der foreligger en lignende rapport om anlæggelse af en ægte maxi-havn med 18 meters dybde, der kan modtage alle containerskibe fuldt lastet. Ellers skal en væsentlig del af containerne omlastes i en anden maxi-havn, typisk Rotterdam, og herfra sendes med miljø-, klima- og vejbelastende lastbiltransport mellem de to havne, hvilket strider mod EU's 'from road to sea' strategi. En sådan havn kan anlægges 50 km mod øst som Aarhus MegaHavnGlatved, svarende til at Stockholm har også har anlagt en ny maxi-havn 50 km mod øst i Norvik.

02. Problem. Med maxi-skibe i midi-havne skal over halvdelen af containerne overføres med miljø- og vejbelastende lastbiltransport mellem de to havne

Aarhus midi-havn mangler dybde. Den har 14 meter, men skal have knap 17 meter for at kunne modtage et Mærsk maxi-skib med 19.000 containere. Og knap 18 meter for at kunne modtage Ever Ace med 24.000 containere. Skibene har næsten ens dimensioner, så 5.000 containere skal altså sendes på lastbil over land for hver meter mindre dybgang.

Det vil sige, at hver anden container på et Mærsk skib, og 2 af 3 på et Evergreen skib skal lastes om til og fra lastbil i Rotterdam, Europas dybeste maxi-havn. Derfra skal de så sendes videre på motorvejene og gennem den kommende Marselistunnel til Aarhus, hvor mange så bliver lastet om til mindre feeder-skibe til Østersøen. En landtrafik, der vil stige, da containertrafikken forventes især at vokse mellem Østasien og Østeuropa med omlastning i en europæisk maxi-havn tæt på Østersøen. Og en landtrafik, der kunne undgås, hvis midi-havnen i Aarhus kunne modtage et maxi-skib fuldt lastet.

Naturligvis skal en containerhavn kunne modtage et skib fuldt lastet, for lastbiltransport af containere mellem to containerhavne kan hverken miljøet, klimaet eller vejnettet bære. Og denne landtransport er i direkte modstrid med EU's 'from road to sea' strategi.

For at beskytte miljø og klima vil EU sandsynligvis snart fremlægge forslag til forbud mod maxi-skibe i midi-havne. Samt forbud mod at containere sendes med landtransport mellem to containerhavne.

Så tiden er løbet fra Aarhus midi-havn, ligesom den i sin tid løb fra Randers havn med sin topplacering ved enden af datidens vandvej, Gudenåen.

Det er derfor dybt uansvarligt, at Aarhus Havn nu tillader sig at ansøge om udvidelse. Ikke af havnedybden, men af sit areal, så den kan oplagre det voksende antal containere på lastbiler til og fra Rotterdam.

Stockholm løste problemet med sin midi-havn ved at bygge en ny maxi-havn 50 km mod øst ved Norvik. Heldigvis kan Aarhus Havn gøre det samme ved at bygge en maxi-havn ved Glatved, der ligger lige ud til sejlrueten, og hvor havnedybden vil være 18-20 meter og dermed forberedt på de næste generationer af maxi-skibe. Så naturligvis skal Aarhus Havn udvides på samme måde som Stockholm udvidede sin, altså 50 km mod øst ved Glatved på Djursland.

03. MegaHavn Glatved - en naturlig løsning

Containertrafikken forventes især at vokse mellem Østasien og Østeuropa med omlastning i en europæisk maxi-havn tæt på Østersøen. Her vil maxi-skibe kunne sejle direkte til Glatved og omlæsse med mindre feeder-skibe til og fra Østersøen og Nordsøen. I stedet for først at sejle til Rotterdam med varer til Vesteuropa, og senere risikere at gå på grund ved Bremerhaven med varer sendt videre til Østeuropa på en flod af lastbiler, i strid med EU's 'from road to sea' strategi.

Som en ø-havn med motorvej ud til kajen bliver Glatved Dybvandshavn en grøn havn, som ikke belaster strandmiljøet, da dens 'dry ports' ligger i baglandet, hvor de altid kan udvides. Og en ø-havn kan leve op til de strengeste amerikanske sikkerhedskrav og dermed stå for hovedparten af Europas handel med USA.

Hvad er MegaHavn Glatved? MegaHavn Glatved er en af Danmarks tre naturlige Dybvandshavne: Glatved, Stignæs og Aabenraa. Aabenraa ligger langt fra sejlruten, og Stignæs ligger gemt bag to øer. Glatved ligger derimod direkte ud til sejlruten, og på den rigtige side af Storebæltsbroen og lods-området ved Hatter Barn og Rev.

Hvorfor bygge MegaHavn Glatved? Historien viser at handel på Østersøen giver velstand til havnene langs sejlruerne: Hansestæderne, København mm. Med EU's udvidelse mod øst vil handelen på Østersøen mangedobles. Der er derfor behov for en ny storhavn ved sejlruten. En havn som hele tiden kan udvides. Kort sagt, Danmarks bedst beliggende maxi-havn ved Glatved.

Hvilke funktioner skal MegaHavn Glatved varetage? MegaHavn Glatved skal primært være et omlastningsområde mellem store oceangående skibe og mindre, sikre Østersøcertificerede "feeder-skibe". Et område hvorfra EU kan administrere trafikken til og fra det følsomme havområde Østersøen. Og som kan leve op til de strengeste amerikanske sikkerhedskrav. Det kan ingen af de eksisterende byhavne. Afstanden fra motortrafikvejen til Glatved er den samme som til Ebeltoft, og sejltiden til Odden er den samme begge steder fra. Det vil derfor være naturligt at al færgetrafik til og fra Jylland samles i Glatved. Herved undgås de trafikale problemer man nu slås med i Aarhus.

Hvordan forbindes MegaHavn Glatved med det eksisterende trafiknet? MegaHavn Glatved forbindes med et hængsel til den nuværende motortrafikvej, som udbygges til motorvej, og som via et vestligt hængsel forbindes med et kommende landtransportcenter syd for Hadsten, hvor banen og motorvejen ligger tæt på hinanden. Motorvejen løber lige forbi Tirstrup Lufthavn og vil gavne dennes udbygning til en international lufthavn. Samt lige forbi Thomasminde, som med sin centrale beliggenhed vil være et attraktivt sted for nye bolig- og erhvervsområder. Motorvejen vil senere kunne forlænges over Bjerringbro og Herning til Esbjerg, eventuelt som betalingsmotorvej.

Økonomien i MegaHavn Glatved og motorvejen til Hadsten. MegaHavn Glatved kan inden for en budgetramme på 2-3 mia. kr. anlægges som en maxi-havn med knap 9 km kaj samt en vanddybde på op til knap 20 meter. Udbygning af motortrafikvejen til motorvej vil koste måske 2 mia. kr. Så alt i alt en mere billig løsning end udvidelsen af Aarhus havn med tilhørende tunnel under Aarhus – og mere fremtidssikret.

Finansieringen af MegaHavn Glatved og motorvejen til Hadsten.

Plan A: 1) Aarhus Havn finder det lønsomt at flytte Aarhus havn til MegaHavn Glatved. Det frigør nuværende havneareal til nye bolig- og kulturområder på linie med andre storbyer. 2) Staten foretrækker en motorvej til Hadsten frem for en tunnel under Aarhus: Der er større vækstmuligheder langs en motorvej end i en tunnel. Plan B: Hvis det ikke er muligt at skaffe dansk kapital, vil MegaHavn Glatved blive finansieret med udenlandsk kapital. Det forventes ligeledes at EU vil støtte projektet for at fremme sin "from Road to Sea" målsætning.

MegaHavn Glatved – en grøn ø-havn som ikke belaster miljøet. MegaHavn Glatved bliver bygget som en såkaldt "ø-havn", hvor motorvejen fra Hadsten forsætter ud i havet og bliver til en beskyttet kajgade. Havnebygningerne og 'dry ports' ligger tilbagetrukket i baglandet. MegaHavn Glatved

bliver således et mønstereksempel på en ny generation af ”grønne havne”, som ikke belaster det strandmiljø, den er placeret i.

Aarhus som metropol - med MegaHavn ved Glatved. Regionens planer for vækstfremme i Østjylland bør inddrage, at EU's øst-udvidelse placerer Jylland i centrum midt i mellem Øst-EU og Vest-EU, og med en MegaHavn beliggende lige ved indsejlingen til Østersøen. Derfor er det vigtigt at regionen sikrer, at vækstdynamoer Aarhus får plads at vokse på. I stedet bør Aarhus gives mulighed for at vokse gennem anlæggelse af et nyt byudviklingscenter i Thomasminde og en ny maxi-havn i Glatved. Aarhus Havn udvidelsesplaner i Aarhusbugten er betinget af at skatteborgerne vil betale for en tunnel under Aarhus. For samme penge kan motortrafikvejen på Djursland udbygges til motorvej og forsynes med to hængsler, dels til den eksisterende motorvej, og dels til MegaHavn Glatved.

Så mon ikke skatteborgerne vil foretrække motorvejen frem for tunnelen? For der er store vækstmuligheder langs 50 km motorvej frem til en maxi-havn med en glørværdig fremtid. Og ingen vækstmuligheder i en tunnel under Aarhus frem til en udkonkurreret havn med en glørværdig fortid.

Derfor bør regionen hjælpe Aarhus Havn i konkurrencen med Stignæs ved at gøre det lettere for Aarhus havn at bygge sin maxi-havn ved Glatved på Djursland. Det kan gøres ved at udbygge den nuværende motortrafikvej til motorvej med to motorvejshængsler, et vestligt og et østligt.

Det vestlige hængsel skal forbinde motorvejen med et kommende landtransportcenter syd for Hadsten, hvor banen og motorvejen ligger tæt på hinanden. Dette vil være en fremtidssikret beliggenhed.

Det østligt hængsel skal forbinde motorvejen (den tidligere motortrafikvej) med den kommende maxi-havn i Glatved, som er fri for alle de problemer Aarhus Havn har hver eneste gang, den skal udvides, og som modsat Aarhus Havn kan overleve konkurrencen med en eventuel kommende dybvandshavn ved Stignæs.

Glatveds beliggenhed ved indsejlingen til Østersøen er så unik, at MegaHavn Glatved vil blive bygget under alle omstændigheder af udenlandsk kapital, hvis dansk kapital ikke benytter chancen.

Region Midt bør afholde en international conference, som hedder ”Jutland – where East & West meet”, og som synliggør de fordele der er ved at etablere sig midtvejs mellem det østlige og vestlige EU. Hvis Aarhus Havn stadig ikke har fundet det hensigtsmæssigt at flytte sin containerhavn til Glatved, er tiden inde til at MegaHavn Glatved tilbydes til andre investorer. Forhåbentlig danske, så indtjeningen kan forblive i landet. Samtidig kan Jyllands repræsentanter i EU begynde at arbejde på at Jylland, som mødested mellem øst-EU og Vest-EU, får tilført både EU-administration og EU-institutioner.

Der er mange fordele ved at udvide Aarhus havn i Glatved frem for i Aarhusbugten.

1. Det vil være væsentligt billigere end i Aarhusbugten at kunne etablere kaj anlæg med en vanddybde på op til 18 meter, hvor de største containerskibe, uden hjælp af slæbebåde for manøvrering, vil kunne gå til kaj for lastning/losning.
2. Der vil være minimum ovennævnte vanddybde ud til sejlrenden, altså ingen uddybningsproblemer eller fremtidig vedligeholdelse af sejlrende.
3. Der vil være store landarealer til rådighed for oplagring/etablering af servicevirksomheder m.m.
4. Ved behov vil udvidelse af kaj- og landarealer kunne ske næsten uden begrænsninger.
5. Havnen vil være én af de sidste havne i de indre danske farvande der fryser til.
6. Havnen vil kunne etableres som en ø-havn med et minimum af skader på miljøet.
7. Havnen vil som ø-havn altid kunne leve op til USA's og EU's sikkerhedsbestemmelser.
8. Aarhus Havn og de aktiviteter der fortsat bevares vil kunne leve i harmoni med Aarhus by.

Nu har region Midt en chance for at vise sin berettigelse ved at foretage en styring af udviklingen i Aarhus til glæde og udvikling for hele regionen. At undlade at flytte Aarhus havn til Glatved ville svare til, at man i middelalderen havde undladt at flytte Roskilde havn til København. Forhåbentlig kan Region Midt i dag vise et tilsvarende fremsyn.

To motorvejshængsler - eller tunnel under Aarhus? Nye arbejdspladser, langs en motorvej til Glatved, eller i en Marselistunnel?

Prisen for en udvidelse af Aarhus Havn forventes at blive 3 mia. kr. For det samme beløb kan man bygge Europas bedst beliggende maxi-havn ved Glatved.

Prisen for en Marselistunnel forventes også at blive 3 mia. kr. Og med en pris på 1 mia. kr. per 20 km kan der bygges en motorvej fra Hadsten forbi Aarhus Lufthavn til Glatved. Og der kan naturligvis skabes langt flere arbejdspladser langs en motorvej end i en tunnel under Aarhus.

04. Store perspektiver i at anlægge MegaHavnGlatved

Djursland – Danmarks kommende EU-vækstcenter

Fremtidens containertrafik vil gøre Djurslands naturhavn ved Glatved til EU's bedst beliggende mega-havn.

Med Glatved Dybvandshavn bliver Aarhus et knudepunkt ved fremtidens handelsvej.

En naturlig dybvandshavn ved Glatved kombineret med leverance af billig kerneenergi samt med en talentudviklende skole for unge, så hver anden dreng kan blive ingeniør som 22årig i stedet for ufaglært vil ændre Djurslands status fra at være udkant i Danmark til at være et af centrene i EU.

Kort sagt, på Djursland findes der tre muligheder for at realisere den økonomiske vækst, som vil sikre det nuværende velfærdsniveau og samtidig muliggøre de skattelettelser, som igen vil forstærke væksten.

Vækstområderne findes inden for områderne beskæftigelse, transport og viden. På Djursland findes den bedst beliggende af landets de tre naturlige dybvandshavne, Glatved, som med væksten i containertrafikken nu også kan blive EU's bedst beliggende maxi-havn. Ved samme dybvandshavn vil det være muligt at etablere en formeringsreaktor, som kan omdanne det radioaktive affald fra første-generations værkerne til billig el, med øget beskæftigelse til følge. Endelig vil Djursland kunne gå i spidsen med at globalisere det danske skolesystem ved at omstille af vor tysk-inspirerede linjeopdelte dannelses-skole til den internationale norm, en holdopdelt oplysnings-skole.

1. Behovet for en ny EU maxi-havn er aktualiseret af, at Mærsk har anskaffet flere 3E maxi-skibe, som hver kan laste 18-19.000 20fods containere (TEU). Dette er sket af hensyn til fremtidens containertrafik, som forventes at fordobles på Vesteuropa og tredobles på Østeuropa. Dvs. hovedparten vil gå fra Østasien til Østeuropa med omladning undervejs. Kun to kontinentale EU-havne kan modtage de nye maxi-skibe: Rotterdam og Bremerhaven. Maxi-skibenes dybgang er nemlig 16 meter, hvor Aarhus kun går op til 14 meter, og Grenaa kun til 11 meter. Landtransport gennem EU kan imidlertid undgås ved at bygge en EU-maxi-havn ved Glatved, som kan modtage skibe med 20 meters dybgang. Glatved er den bedst beliggende af landets tre naturlige dybvandshavne, da både Stignæs og Aabenraa ligger på den anden side af det vanskelige farvand ved Hatter Barn og Rev. Og en maxi-havn ved Glatved koster ikke mere end den planlagte tunnel under Aarhus, der vil kunne spares ved udflytning af Aarhus Havn til Glatved.

2. Behovet for en formeringsreaktor er aktualiseret af ulykken i Japan med udslip af radioaktivitet på grund af manglende afkøling af de spaltningsprodukter, som første-generations værkerne producerer som biprodukt til produktion af el til under halv pris af kul-el og under kvart pris af vind-el, som i øvrigt skal eksporteres, da den er for kostbar at oplagre. Opbevaring og landtransport af de radioaktive spaltningsprodukter er imidlertid et problem. Igen er Glatved naturhavn en naturlig løsning. Og for at få løst sit affaldsproblem vil EU sandsynligvis betale for både anlæg og drift af en anden-generations formeringsreaktor ved Glatved, samt sørge for, at brændslet leveres

gratis. Det betyder gratis el til hele regionen, eller til en symbolsk elpris, som kan bruges til at sikre regionens og landets velfærdsniveau. Bygningen af anden-generations kernekraftværket kan evt. ske i samarbejde med Vattenfall, som driver nabokraftværket i Varberg, Sverige.

3. Behovet for nysyn på folkeskolen aktualiseres af, at kommunernes budgetter årligt væltes af specialundervisning, hvor unge fjernes fra klasserne, fordi de ikke kan følge med. Knap hver tredje krone går i dag til specialundervisning. I deres nød stønner kommunerne: "Nedlæg småskolerne og opkvalificer normalundervisningen, så de udstødte kan bringes tilbage til klassen." Faktisk er løsningen den stik modsatte: Omstil småskolerne til primærskoler kun for børn; og for de unge bør normalundervisningen erstattes af specialundervisning for alle. Sådan fungerer skolen nemlig uden for EU. Her anses alle unge som havende et talent, som skolen skal afdække og udvikle ved at tilbyde de unge selvvalgte halvårsskemaer. En konkret plan til at globalisere den danske folkeskole findes på hjemmesiden Mellemskolen.net.

Desværre lapper EU videre på enevældens skoleformer, som tilbyder dannelse til alle, vel vidnede at dannelse kun er for de få. Derfor bliver de fleste udstødt. Enten i løbet af skolen til specialundervisning eller ved frafald. Det går især ud over drengene. Halvdelen af tosprogede drenge forlader folkeskolen uden at kunne læse og regne, og i gymnasiet er der dobbelt så mange piger som drenge. Men i en global vidensøkonomi skal alle have en tertiær grad, enten en toårig praktisk diplomgrad eller en fireårig teoretisk bachelorgrad. Ved Hornslet og Auning på Djursland er de optimale betingelser til stede for at etablere den internationale holdopdelte skoleform med en fireårig skole for unge efterfulgt af et fireårigt college som tilbyder 2årige diplomgrader og 4årige bachelorgrader.

4. I det følgende fremsættes kommentarer til hæftet 'Regional Udviklingsplan 2012', kapitlet om uddannelse side 14-15. I hæftet siges på side 14: 'Alle borgere har mulighed for at bringe deres talenter i spil. Det betyder, blandt andet i ungdomsuddannelserne, at drenges uddannelsesniveau kommer på højde med pigernes.' Her peges der på to fakta, dels at alle mennesker har et talent, dels at drenges talenter ikke kommer til udfoldelse i vort nuværende system. Stor ros til disse to iagttagelser, der som konsekvens har, at vort nuværende tyskprægede linjeopdelte skolesystem snarest bør omstilles til et holdopdelt skolesystem efter international standard sat af de 60 nordamerikanske republikker.

5. Indtil for 40 år siden var det danske skolesystem opbygget efter en model, hvor alle fik 7 års grundskole, hvorefter man kun påtog sig yderligere skolegang, hvis man ønskede at kvalificere sig til et specifikt job i forretning, på kontor, eller af akademisk art, kort sagt, hvis man stiledede efter 'embede' i det private eller offentlige. Det havde her god mening at linjeopdele skolen efter 7. klasse, så man hurtigt og effektivt kunne kvalificere sig til det ønskede embede. I en situation hvor højst 5% af en ungdomsårgang påbegyndte ungdomsuddannelse er linjeopdeling hensigtsmæssig. I dag er fortidens nationale industrisamfund imidlertid erstattet af en global vidensøkonomi hvor alle på nær 5% skal afslutte en sekundær skolegang. En sådan sekundærskole skal ikke mere føre frem til specifikke embeder, men netop afdække og udvikle det enkelte individs talent gennem daglige lektier i selvvalgte halvårshold. Lige så hensigtsmæssig den linjeopdelte embedsuddannelse var tidligere, ligeså uhensigtsmæssig er den i dag.

6. Norddjurs kommune har taget første skridt mod en fremtidssikret skole ved at opdele folkeskolen i to, en lokal lilleskole for børn og en central storskole for unge. For netop denne indretning har den canadiske skole, som eksperterne anbefaler som forbillede. Derfor bør regionen hurtigst muligt invitere sine kommuner på en studierejse til Ontario for at studere den moderne skoles indretning. Samt interessere sig for det forslag til en dansk folkeskole efter Canadisk model, som allerede findes på Mellemskolen.net. Børneskolen har guidet omverdensoplysning som motto. I klasse 0-3 møder barnet omverdenen via guider, lærere, som har alle fag. Der skiftes guide hvert år. I klasse 4 opdeles omverdenen i to områder: sprog og samfund samt matematik og natur. I klasse 5-6 findes to matematikspor, normal A og dybde B; samt en kvartalsopdeling, så der kan skiftes fra dybde til normal 3 gange årligt.

Skolen for unge har individuel talent-afrøvning og talent-udvikling som motto. Skolen møder alle unge med anerkendelse: Du har et talent, som det er skolens opgave sammen med sig at afdække og udvikle gennem daglige lektier i selvvalgte halvårshold. Hvis du har succes, belønnes du med et 'flot arbejde' samt flere hold inden for samme fag. Hvis ikke, belønnes du med 'flot forsøg' samt tilbud om at prøve kræfter med andre praktiske eller teoretiske halvårshold. At give op over for et fagområde er altså ikke en fiasko, der tvinger den unge ud af skolen, man skal blot søge sit talent i andre faghold. De unge stortrives, da daglige lektier giver god læring. Og uden faste klasser, ingen specialundervisning, hvor man fjernes fra klassen. Ligeledes forsvinder mobning, da der ikke er tid til at opbygge et gruppepres i halvårlige hold. I de første klasser har læreren alle fire omverdens-fag, som senere dækkes af først to og siden fire lærere. I skolen for unge underviser lærerne kun i sit hovedfag. I begge skoleformer har lærerne egne lokaler, hvor de underviser samme årgang i barneskolen og samme faghold i skolen for unge. Så også lærerne stortrives på den holdopdelte skole, som uden specialundervisning kun koster en brøkdel af den linjeopdelte skole. Forskellen på holdopdelte og linjeopdelte skoler er den enkeltes talent, i de første udvikler talentet sig gennem klasse- og skemafrihed, i den anden visner talentet gennem klasse- og skematvang. Og fremtidens vidensøkonomi skal bygges på den enkeltes talent. Derfor er løsningen ikke flere kvindelige jurister, men flere drenge som 22årige ingeniører. Drenge elsker at regne og at pille ting fra hinanden for at skabe en smartere version. Men drenge vantrives ved påtvunget samvær med piger, som mentalt er to år ældre. Et skolebesøg i Canada vil bringe regionens kommuner i front ved allerede nu at tilbyde fremtidens talentudviklende todelte folkeskole. Ambitionen bør være, at hver anden dreng er ingeniør som 22årig. Det vil medføre en massiv tilflytning til kommunerne af familier, som ønsker at give deres drenge en ærlig chance i skolen.

05. Presseomtale af MegaHavnGlatved

JyllandsPosten, 14.5.2014

Djursland – Danmarks kommende EU-vækstcenter

Fremtidens containertrafik vil gøre Djurslands naturhavn ved Glatved til EU's bedst beliggende mega-havn. Fremtidens containerskibe kan ikke lægge til, hverken i Aarhus eller Grenaa, men derimod ved en ny havn ved Glatved.

Økonomisk vækst giver velfærd samt mulighed for skattelettelser, der igen forstærker væksten. Vækstmuligheder inden for transport, beskæftigelse og viden findes på Djursland. Hvilke EU-kandidater vil udnytte denne mulighed?

Fremtidens containertrafik vil gøre Djurslands naturhavn ved Glatved til EU's bedst beliggende mega-havn. Samme sted kan et thoriumbaseret kernekraftværk fremstille billig el med øget beskæftigelse til følge.

Endelig kan hele Jylland producere 22-årige ingeniører ved at indføre nordamerikanske talentudviklende highskoler fra 7. klasse til at erstatte folkeskolens tyskinspirerede drengundertrykkende tvangsklasser.

I Østjylland kan Grenaa og Aarhus modtage containerskibe med op til 11 og 14 meters dybgang. Men Mærsk's 3E-skibe har næsten 15 meters dybgang.

Og fremtidens containertrafik, hvor en fordobling på Vesteuropa forventes at modsvare en tredobling på Østeuropa, vil sikkert kræve skibe med Suezmax-dybden på 20 meter, som kun kan modtages i Rotterdam og Bremerhaven. Eller ved Glatved, der som den eneste af de tre mega-havne muliggør sø-til-sø-omladning til mindre skibe til Østeuropa i overensstemmelse med EU's "From Road to Sea"-målsætning.

En offshore megahavn ved Glatved er billig at anlægge og koster omtrent det samme som den påtænkte tunnel til Aarhus Havn.

Traditionelle kernekraftværker fremstiller el ved at spalte uran-kerner. Især Indien er langt fremme med den næste generation kernekraft, som i stedet bruger thorium med lavradioaktive spaltningsprodukter.

De store mængder i Grønland og Norge gør thorium interessant for EU.

El-prisen vil være en tiendedel af prisen fra vindkraft, som er upålidelig, da variationen næsten svarer til gennemsnitsleverancen. Glatved var udset til placering af et dansk kernekraftværk, og billig el herfra vil skabe ny industri overalt i Udkantsdanmark.

Oprør mod universitetsbyerne

Godt hjulpet på vej, når købstæderne gør oprør mod de store universitetsbyer og opretter nordamerikanske collegeafdelinger med tilbud om toårige praktiske diplomgrader og fireårige teoretiske bachelorgrader, som vil gøre hver anden dreng til ingeniør som 22-årig.

Denne mulighed er skabt af folkeskolereformen, som betyder farvel til vores tyskinspirerede embedsskole, der bygger på tvangsklasser og tvangslinjer hele vejen op igennem systemet.

Og som påtvinger drenge flerårigt samvær med jævnaldrende piger, der er to år foran udviklingsmæssigt, til stor skade for begge.

Med det resultat at der er dobbelt så mange piger som drenge i almengymnasiet, og at halvdelen af de tosprogede drenge forlader folkeskolen uden at kunne læse og regne tilfredsstillende.

Produktiviteten mangedobles

Ophævelse af klassetvangen vil som ophævelsen af stavnsbåndet mangedoble produktiviteten. Derfor bør EU's skoler hurtigst muligt erstatte klassetvang med en blokopdelt highskole fra 7. klasse, som byder de unge velkommen med anerkendelse: Inde i dig bor et talent, som vi i fællesskab vil afprøve og udvikle gennem daglige lektier i selvvalgte halvårsblokke af praktisk eller teoretisk art.

Går det godt, siger vi: ”flot job, du har talent og skal nu have noget mere”; ellers siger vi: ”flot forsøg, du har mod og skal nu prøve noget andet”.

Konkurrencestatens velfærd bygger på varer og tjenesteydelser, som efterspørges internationalt.

Djursland kan levere begge med sine naturressourcer: en megahavn ved Glatved, drengenes ingeniørtalent og billig el fra miljøvenlig kernekraft.

Hvilke EU-kandidater vil arbejde for, at Djurslands vækstpotentiale bliver omsat til velstand og velfærd?

JyllandsPosten, 17.2.2022

Lær af Stockholm: Flyt Aarhus Havn 50 km væk til Glatved på Djursland

En ny megahavn vil åbne store perspektiver for Aarhus.

Varetransporten mellem verdens lande foregår i dag ofte med gigantiske containerskibe. Den største containerhavn i Danmark ligger i Aarhus.

Nutidens 3E-megaskibe med ca. 20.000 containere stikker 16 m, og Evergreens nye ”Ever Ace” med 24.000 containere stikker 17 m. Altså skal ca. 8.000 containere aflæsses og pålæsses, før og efter skibet har været i Aarhus Havn, hvor dybden er 14 m. Typisk i megahavnen Rotterdam med 24 meters dybde, hvorfra de så sendes til og fra Aarhus Havn – som derfor gerne vil udvides. Dog ikke i dybden, men med ekstra land i bugten. Og i baglandet med store områder til dry ports (JP Aarhus 10/2.).

Det bliver med udsigt til mange flere lastbiler mellem Rotterdam og Aarhus og gennem Aarhus. Medmindre Aarhus gør som Stockholm, som byggede en megahavn 50 km mod øst for at undgå landtransport fra Gøteborg.

Aarhus kan nemlig også bygge en megahavn 50 km mod øst ved Glatved, der med 18-20 meters havdybde er forberedt på de næste generationer af megaskibe.

Åbenrå, Stignæs og Glatved er Danmarks tre naturlige dybvandshavne. Åbenrå ligger langt fra sejlruten, og Stignæs ligger gemt bag to øer. Glatved ligger derimod direkte ud til sejlruten og på den rigtige side af Storebæltsbroen og lodsområdet ved Hatter Barn og Rev.

Som en ø-havn med motorvej ud til kajen bliver Glatved Dybvandshavn en grøn havn, som ikke belaster strandmiljøet, da havnebygninger og dry ports ligger i baglandet, hvor de altid kan udvides. Og en ø-havn kan leve op til de strengeste amerikanske sikkerhedskrav og dermed stå for hovedparten af Europas eksport til USA. Det kan ingen af de eksisterende byhavne.

Den største vækst i containertrafikken forventes at ske mellem Østasien og Østeuropa. Her vil megaskibene kunne sejle direkte til Glatved og omlæsse med mindre feederskibe til og fra Østersøen og Nordsøen. I stedet for først at sejle til Rotterdam med varer til Vesteuropa – og senere risikere at gå på grund ved Bremerhaven med varer sendt videre til Østeuropa på en flod af lastbiler på Centraleuropas motorveje. EU har derfor et from road to sea-ønske, hvortil Glatved er den oplagte løsning.

Endvidere kan man spørge, hvor miljøvenligt det er at bugsere megaskibe ind og ud fra tidevandshavnene i Rotterdam og Bremerhaven, når de begge kan betjenes af feederskibe fra Glatved?

Den samlede pris for den foreslåede udvidelse af Aarhus Havn forventes at blive knap 3 mia. kr. – plus ekstra knap 3 mia. kr. til en Marselistunnel.

For det samme beløb kan man bygge Europas bedst beliggende dybvandshavn ved Glatved. Og med en pris på 1 mia. kr. pr. 20 km vil der kunne bygges to motorvejshængsler på 16 og 12 km fra Hadsten til Løgten og fra Tirstrup til Glatved. Der vil endog være råd til at forlænge Djurslandsmotorvejen helt til Grenaa og måske lave tog til Tirstrup Lufthavn.

Og der kan naturligvis skabes langt flere arbejdspladser langs disse motorveje end i en tunnel under Aarhus.

Som bagland til en megahavn med direkte kontakt til USA, Østasien og Østeuropa vil Djursland opleve en enorm vækst i aktivitet og beskæftigelse.

Aarhus Havn ønsker næppe at blive udkonkurreret af international kapital, som ikke tøver med at bygge Europas bedst beliggende dybvandshavn ved Glatved. Så gør som Stockholm, byg en ny havn 50 km væk. Som da Middelalderens vikingehavn i Roskilde blev flyttet til København.

Aarhus Stiftstidende, indsendt 9.3.2022

Manglende havnedybde sender tusindvis af containere på lastbiler

Aarhus midi-havn mangler dybde. Den har 14 meter, men skal have knap 17 meter for at kunne modtage et Mærsk maxi-skib med 19.000 containere. Og knap 18 meter for at kunne modtage Ever Ace med 24.000 containere. Så 5.000 containere skal sendes på lastbil over land for hver meter mindre dybgang.

Altså skal hver anden container på et Mærsk skib, og 2 af 3 på et Evergreen skib lastes om til og fra lastbil i Rotterdam, Europas dybeste maxi-havn. Derfra kan de så sendes videre på motorvejene og gennem den kommende Marselistunnel til Aarhus, hvor mange så bliver lastet om til mindre feederskibe til Østersøen.

Det kan hverken miljøet eller vejnettet bære. Og det er i direkte modstrid med EU's 'from road to sea' strategi. Naturligvis skal en containerhavn kunne modtage et skib fuldt lastet.

Så tiden er desværre løbet fra Aarhus midi-havn, ligesom den i sin tid løb fra Randers havn med sin topplacering ved enden af datidens vandvej, Gudenåen.

Det er derfor dybt uansvarligt, at Aarhus Havn nu tillader sig at ansøge om udvidelse. Ikke af havnedybden, men af sit areal, så den kan oplagre det voksende antal containere på lastbiler til og fra Rotterdam.

Stockholm løste problemet med sin midi-havn ved at bygge en ny maxi-havn 50 km mod øst ved Norvik. Heldigvis kan Aarhus Havn gøre det samme ved at bygge en maxi-havn ved Glatved, der ligger lige ud til sejlrueten, og hvor havnedybden vil være 18-20 meter.

Så naturligvis skal Aarhus Havn udvides - 50 km mod øst på Djursland.

Glatved maxi-havn kan bygges som en ø-havn, hvor motorvejen fortsætter som en kajgade. Som ø-havn kan den leve op til de strengeste amerikanske sikkerhedskrav, og dermed stå for hovedparten af Europas handel med USA. Og i baglandet kan dens 'dry port' udvides igen og igen.

Prisen for en udvidelse af Aarhus Havn forventes at blive 3 mia. kr. For det samme beløb kan man bygge Europas bedst beliggende maxi-havn ved Glatved.

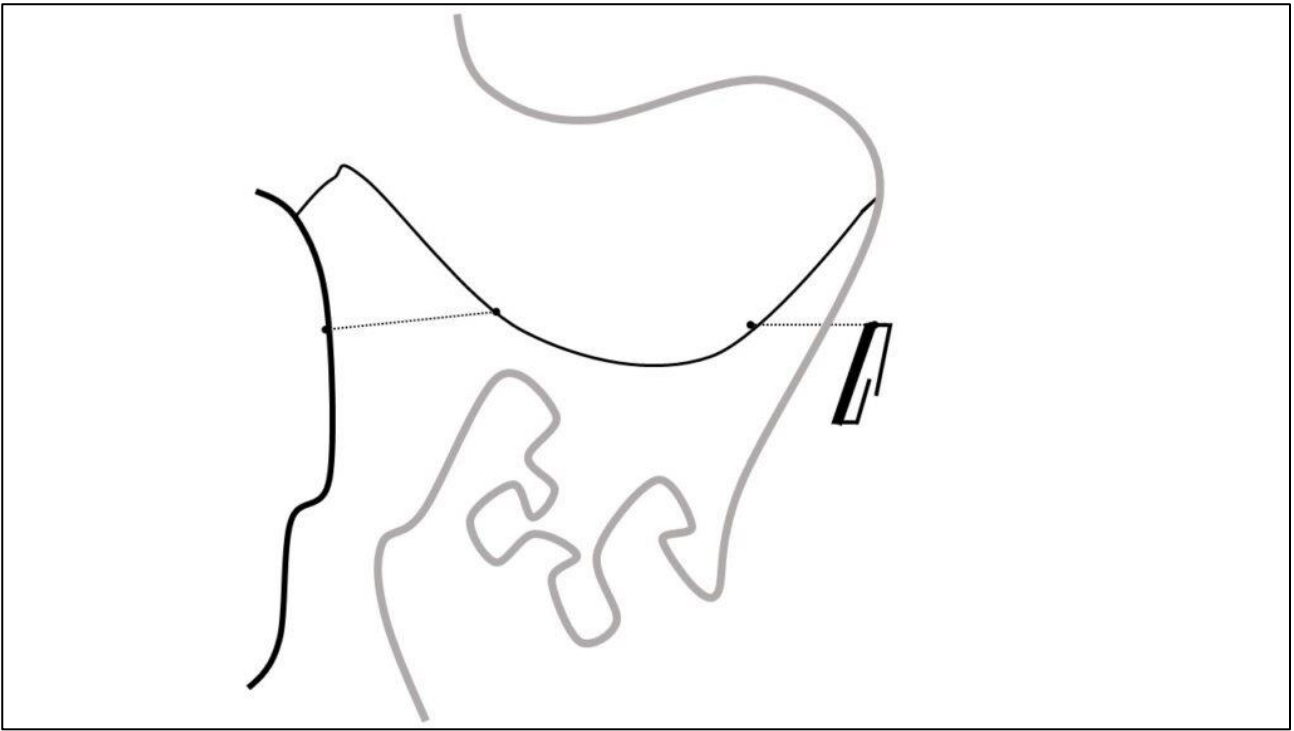
Prisen for en Marselistunnel forventes også at blive 3 mia. kr. Og med en pris på 1 mia. kr. per 20 km kan der bygges en motorvej fra Hadsten forbi Aarhus Lufthavn til Glatved. Og der kan naturligvis skabes langt flere arbejdspladser langs en motorvej end i en tunnel under Aarhus.

Væksten i containertrafik forventes at ske mellem Østasien og Østeuropa. Så naturligvis vil skibe fremover laste om i Glatved i stedet for i Rotterdam. Så som bagland til en maxi-havn med direkte forbindelse til USA, Østasien og Østeuropa vil hele Østjylland opleve en enorm vækst i aktivitet og beskæftigelse.

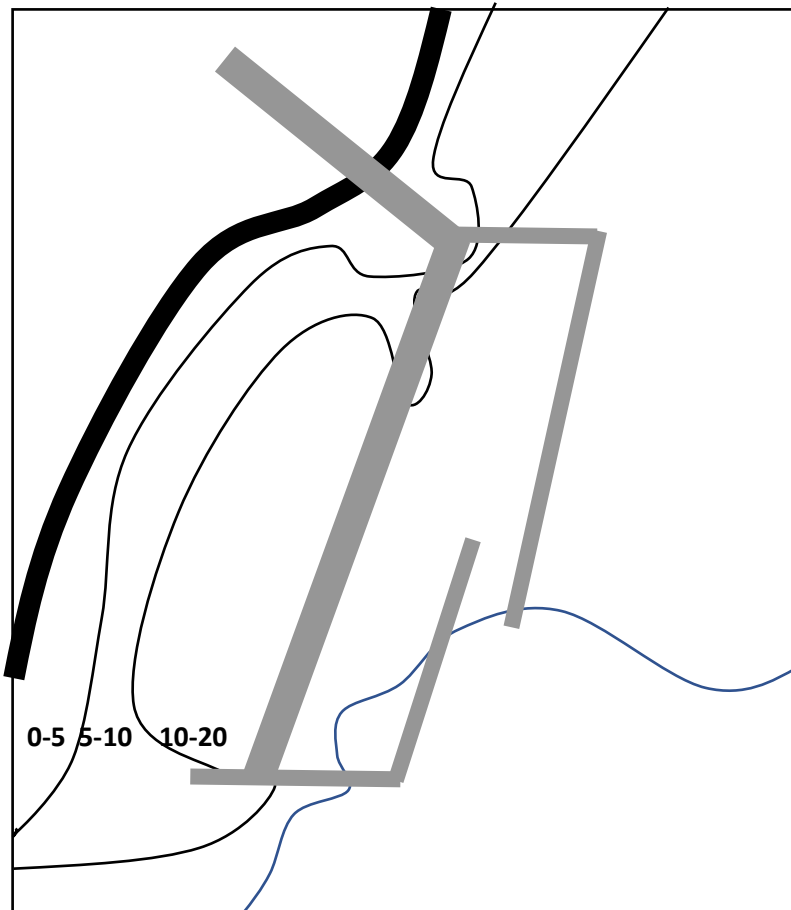
06. Illustrationer



Midi-havne sender mere end hver anden container på lastbil til og fra en Maxi-havn



Glatved på Østjursland savner sin Maxi-havn



1 km

MegaHavnGlatved som Ø-havn



Varetransporten mellem verdens lande foregår i dag ofte med gigantiske containerskibe. Den største containerhavn i Danmark ligger i Aarhus. Arkivfoto: Brendan DeDermid/Reuters

Lær af Stockholm: Flyt Aarhus Havn 50 km væk til Glatved på Djursland

En ny megahavn vil åbne store perspektiver for Aarhus.

ALLAN TARP
konsulent ved Mellemskolen.net

Nattidens 38-megaskibe med ca. 20.000 containere stikker 16 m, og Evergreen's nye "Ever Ace" med 24.000 containere stikker 17 m. Altså skal ca. 8.000 containere aflæsses og pålæsses, før og efter skibet har været i Aarhus Havn, hvor dybden er 14 m. Typisk i megahavnen Rotterdam med 24 meters dybde, hvorfra de så sendes til og fra Aarhus Havn – som derfor gerne vil udvides. Dog ikke i dybden, men med ekstra land i bugten. Og i baglandet med store områder til dry-porte (JP Aarhus 10/2).

Det bliver med udsligt til mange flere lastbiler mellem Rotterdam og Aarhus og gennem Aarhus. Medmindre Aarhus gør som Stockholm, som byggede en megahavn 50 km mod øst for at undgå landtransport fra Gøteborg. Aarhus kan nemlig også bygge en megahavn 50 km mod øst ved Glatved, der med 18-20 meters

havdybde er forberedt på de næste generationer af megaskibe. Åbenrå, Stigsnæs og Glatved er Danmarks tre naturlige dybvandshavne. Åbenrå ligger langt fra seljtruten, og Stigsnæs ligger langt bag to øer. Glatved ligger derimod direkte ud til seljtruten og på den rigtige side af Storebælthavnen og lodsområdet ved Hatter Barn og Rev.

Som en ø-havn med motorvej ud til kajen bliver Glatved Dybvandshavn en grøn havn, som ikke belaster strandmiljøet, da havnebygninger og dry-porte ligger i baglandet, hvor de altid kan udvides. Og en ø-havn kan leve op til de strengeste amerikanske sikkerhedskrav og dermed stå for hovedparten af Europas eksport til USA. Det kan ligen af de eksisterende byhavne.

Den største vækst i containertrafikken forventes at ske mellem Østasien og Østeuropa. Her vil megaskibene kunne sejle direkte til Glatved og omlæsse med mindre feederskibe til og fra Østersøen og Nordsøen. I stedet for først at sejle til Rotterdam med varer til Vesteuropa – og senere risikere at gå på grund ved

Bremnerhaven med varer sendt videre til Østeuropa på en flod af lastbiler på Centraleuropas motorveje. EU har derfor et from road to sea-ønske, hvortil Glatved er den oplagte løsning.

Endvidere kan man spørge, hvor miljøvenligt det er at bygge megaskibe ind og ud fra tidevandshavnene i Rotterdam og Bremnerhaven, når de begge kan betjenes af feederskibe fra Glatved?

Den samlede pris for den fore-

” Den største vækst i containertrafikken forventes at ske mellem Østasien og Østeuropa. Her vil megaskibene kunne sejle direkte til Glatved og omlæsse med mindre feederskibe til og fra Østersøen og Nordsøen.

slæde udvidelse af Aarhus Havn forventes at blive knap 3 mia. kr. - plus ekstra knap 1 mia. kr. til en Marselisstunnel.

For det samme beløb kan man bygge Europas bedst beliggende dybvandshavn ved Glatved. Og med en pris på 1 mia. kr. pr. 20 km vil der kunne bygges to motorvejshængsler på 16 og 12 km fra Haldsten til Løgten og fra Tirstrup til Glatved. Det vil endog være råd til at forlænge Djurslandsmotorvejen helt til Grenaa og måske lave tog til Tirstrup Lufthavn.

Og der kan naturligvis skabes langt flere arbejdspladser langs disse motorveje end i en tunnel under Aarhus.

Som bagland til en megahavn med direkte kontakt til USA, Østasien og Østeuropa vil Djursland opleve en enorm vækst i aktivitet og beskæftigelse. Aarhus Havn ønsker næppe at blive udkonkurreret af international kapital, som ikke tøver med at bygge Europas bedst beliggende dybvandshavn ved Glatved. Så gør som Stockholm, byg en ny havn 50 km væk. Som da Middelalderens vikingehavn i Roskilde blev flyttet til København.

En fodboldbane fylder ikke 10.000 kvm

JØRGEN LUND CHRISTIANSEN
journalist og forfatter, København

Claus Jørgensen sætter i et indlæg i JP Aarhus om Aarhus Havn 162 lighedstegn mellem en hektar og en fodboldbane.

Tendensen til at omregne alt i fodboldbaner er fordommende, og her går det helt galt. Der går 10.000 kvm på en hektar og cirka 75.000 kvm på en fodboldbane. Hvorfor ikke regne om til rådhusparker, håndboldhaller eller mellemstore radsæde? Kald dog en fodboldbane for en fodboldbane og en hektar for 10.000 kvm.

Holder politiet øje med bilisternes lygteføring?

SVEND B. JOHNSEN
pensionist, Aarhus V

På en tur ind til Aarhus en dag mødte jeg seks biler, hvor pæren i den ene side var slukket. Jeg signalerede rutinemæssigt til de modkørende biler med slukkede pærer med lys og fagter.

Bagefter sadde jeg med en ubehagelig fornemmelse af, at politiet måske ikke er helt så ivrig med lygtekontrollen som jeg?

I dagslys kan man se, at det ikke er en motorcykel, man møder, men hvad med en mørk nat ude på landet uden gadebelysning? Der kan det blive farligt, hvis man tror, at man er alene på vejen.



Arkivfoto: Martin Lehmann

DELTAG I DEBATTEN

Vi vil gerne høre din mening. Send gerne et debatindlæg om lokale og regionale forhold til JP Aarhus på skrivebrev@jppol.dk/jp. Læs kravene på jp.dk/kontakt/debat

Læserbrev i JyllandsPosten Aarhus 17.2.2022

07. Kilder

<http://megahavnoglatved.nu/>

<http://mellemskolen.net/>