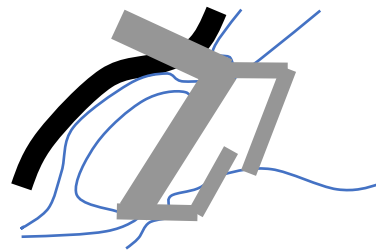


MaxiHavn Glatved

den optimale HubPort mellem ØstAsien & Østeuropa



PROBLEM: Klimabelastende tandtransport mellem havne

En voksende del af verdens containertrafik sker mellem Østasien og Østeuropa. Optimalt via en maxihavn, hvor Østens maxiskibe møder Østersøens fødeskibe direkte uden mellemliggende landtransport. Som jo strider mod EU's to transportdirektiver, fra land til vand samt bæredygtig & smart mobilitet. Der netop overtrædes af den nuværende maxiport til Østersøen, Rotterdam, hvorfra containerne transporteres på halvt lastede fødeskibe eller over land til Hamborg til dens ladepladser ved Østersøen: Aarhus, Lübeck, mm. Og derfor snart erstattes af el-tog, så Hamborg overtager Danmarks lukrative rolle som port til Østersøen.

LØSNING: MaxiHavn Glatved

Glatved på Djursland er den eneste af Danmarks tre naturhavne, der ligger før broerne ved Store Bælt og Lille Bælt, og før det vanskeligt passable farvand ud for Samsø, Hatter Barn og Rev.

En maxihavn ved Glatved vil således være den optimale HubPort til Østersøen.

En havn, som også kan bruges i til transport af militært udstyr fra USA til Østeuropa.

To forskellige havnetyper

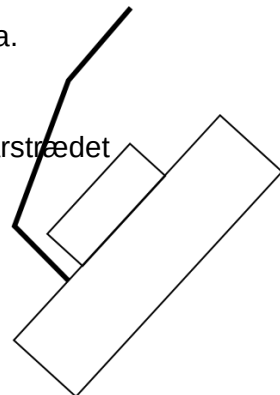
En on-coast havn, langt fra beboelse, som til Mærsk's **MedPort Tangier** i Gibraltarstrædet

En off-coast ø-havn, topsikret, og hvilende på den stabile kridtgrund fra juratiden

- Enten med **direkte omladning** organiseret af én operatør,
- Eller med **indirekte omladning** via en dry-port

Enten i det *øde landskab* bag Glatved

Eller i en *mid-havn*, fx Grenaa, med en motorvej til E45 til de mange følgevirkninger, der naturligt vokser op bag en havn med direkte kontakt til Østasien, Østeuropa og USA



Omkostning

Rapporter er undervejs om de forskellige havnetyper

Finansiering

- Enten én operatør, der står for hele omladningen
- Eller et konsortium af interessenter

Hvorfor MaxiHavn Glatved nu?

Aarhus mid-havn vil udvide sin containerhavn til det dobbelte. Dog kun i bredden, ikke i dybden, skønt havnens 14 meter er langt fra de 18 meter, der skal bruges til nutidens 19K og 24K maxi-skibe med 19.000 og 24.000 containere, der kræver 16 og 17 meters dybde. Aarhus kan således kun tilbyde en 'Halv last ind & ud' løsning, hvor Glatved kan tilbyde 'Fuld last ind & ud'. I stedet burde Aarhus naturligvis gøre som Stockholm og Tanger og bygge en ægte maxi-havn 50 km mod øst. Ellers bliver Hamborg port til Østersøen.

Kilder

MegaHavnGlatved.nu, apmterminals.com/medport-tangier, gcaptain.com, vimeo.com/691284482, Borgerforslag.dk 13751, e-bogen af A. Tarp "Havne-skandalen Aarhus 2022"