

MegaHavn Glatved

Hvad er MegaHavn Glatved?

MegaHavn Glatved er en af Danmarks tre naturlige Dybvandshavne: Glatved, Stignæs og Åbenrå. 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 lods-området ved Hatter Barn og Rev.

Hvorfor bygge MegaHavn Glatved?

Historien viser at handel på Østersøen giver velstand til havnene langs sejlruterne: 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 MegaHavn ved Glatved.

Hvilke funktioner skal MegaHavn Glatved varetage?

MegaHavn Glatved skal primært være et omladningsområde 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 Århus og Ebeltoft.

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 måske 2 mia. kr. anlægges som en MegaHavn med knap 9 km kaj samt en vandybde 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.

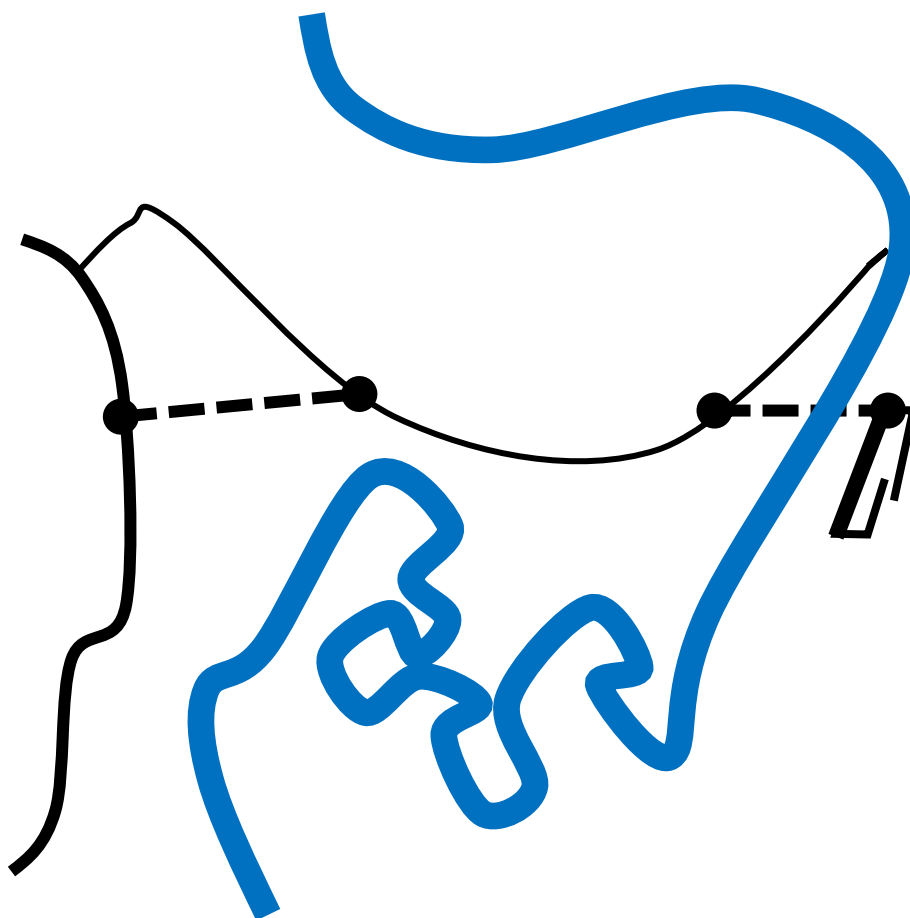
Plan B: Hvis det ikke er muligt at skaffe dansk kapital, vil MegaHavn Glatved blive finansieret med udenlandsk kapital. Det forventes ligeledes at EU vil støtte projektet for at fremme sin "from Road to Sea" målsætning.

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.

To motorvejshængsler - eller tunnel under Århus?

Nye arbejdspladser, langs en motorvej til Glatved, eller i en Marselistunnel?



Århus som metropol - med MegaHavn ved Glatved

Regionens planer for væksthjælp 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 vækstdynamoen Århus får plads at vokse på i stedet for at spærre sig inde bag tre store transportcentre med en tvivlsom fremtid: En lufthavn i Thomasminde, et transportcenter ved Årlev og en udbygget Århus havn.

I stedet bør Århus gives mulighed for at vokse gennem anlæggelse af et nyt byudviklingscenter i Thomasminde og en ny MegaHavn i Glatved. Århus Havn udvidelsesplaner i Århusbugten er betinget af at skatteborgerne vil betale for en tunnel under Århus. 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.

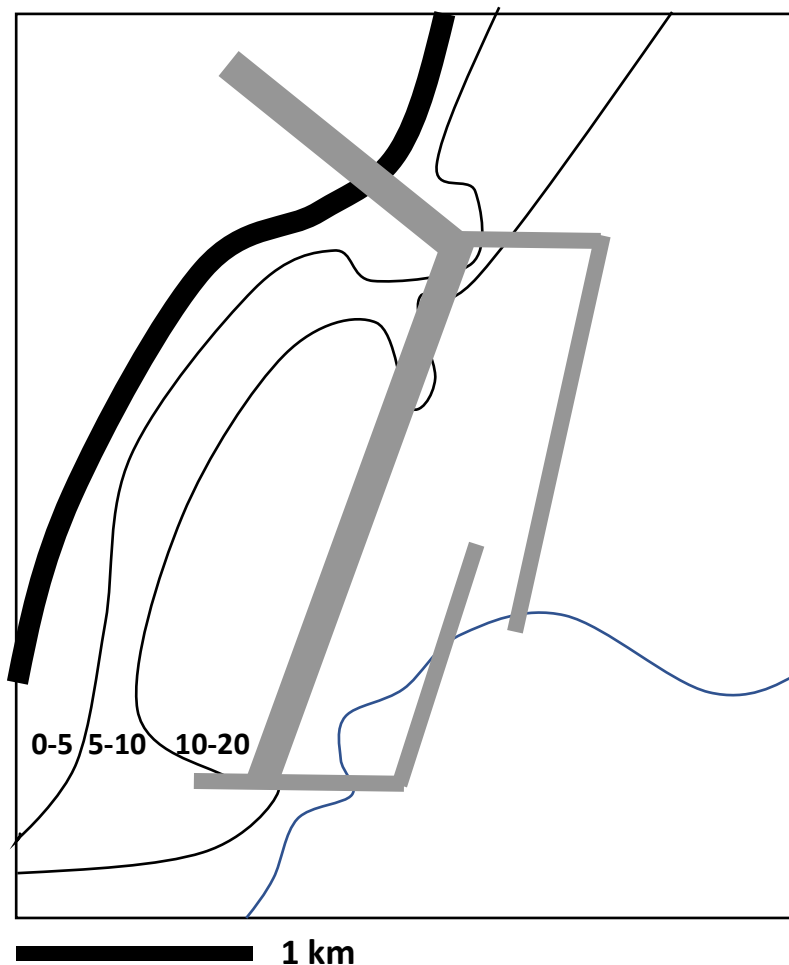
Så mon ikke skatteborgerne vil foretrække motorvejen frem for tunnelen? For der er store vækstmuligheder langs 50 km motorvej frem til en MegaHavn med en glørværdig fremtid. Og ingen vækstmuligheder i en tunnel under Århus frem til en udkonkurreret havn med en glørværdig fortid.

Derfor bør regionen hjælpe Århus Havn i konkurrencen med Stigsnæs ved at gøre det lettere for Århus havn at bygge sin MegaHavn 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. Et landtransportcenter ved Årlev vil blokere for Århus' vækst mod vest. Og et motorvejshængsel gennem Århus' forstæder fra Skødstrup til Søften vil forhindre Århus' vækst mod nord.

Det østlige hængsel skal forbinde motorvejen (den tidligere motortrafikvej) med den kommende MegaHavn i Glatved, som er fri for alle de problemer Århus Havn har hver eneste gang, den skal udvides, og som modsat Århus Havn kan overleve konkurrencen med en eventuel kommende dybvandshavn ved Stigsnæs.

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.

MegaHavn Glatved - en grøn ø-havn: Max. 2 mia. kr.?



Afstanden fra motorvejen 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 mellem Odden og Jylland flyttes til Glatved. Samtidig undgås de trafikale problemer man nu slås med i Århus og Ebeltoft. Der vil så være motorvej direkte frem til lufthavnen i Tirstrup, hvorefter Thomasminde kan reserveres til at planlægge et nyt centralt beliggende bycenter til udvikling af Århus nordpå.

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 Århus 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 Århus havn i Glatved frem for i Århusbugten.

1. Det vil være væsentligt billigere end i Århusbugten at kunne etablere kajanlæg 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 sejltredden, altså ingen uddybningsproblemer eller fremtidig vedligeholdelse af sejltredden.
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. Århus Havn og de aktiviteter der fortsat bevares vil kunne leve i harmoni med Århus by.

Nu har region Midt en chance for at vise sin berettigelse ved at foretage en styring af udviklingen i Århus til glæde og udvikling for hele regionen. At undlade at flytte Århus 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.

MegaHavn Glatved - i medierne

EU-havn i Glatved nu!

EU er ved at udvide mod øst. Det vil betyde en mangedobling af EU-trafikken mellem øst og vest. Denne trafik skal foregå på havet for at undgå omkostninger til nye kostbare motorvejsanlæg gennem hele Europa. Der er derfor brug for en storhavn som mellemhavn mellem øst og vest. Denne havn skal være en isfri dybvandshavn, og ligge ved indgangen til Østersøen, altså i Danmark. Elværkerne har tidligere udpeget tre kandidater til en dybvandshavn. Den bedst beliggende og nordligste af disse er Glatved på spidsen af Djursland. Konklusion: EU-havn i Glatved NU! (Allan Tarp, JPÅ 4.12.02)

Glatved i stedet for Århus

Og så dukker der en anden øjenåbner op, nemlig Allan Tarp, som 4/12 gør opmærksom på, at der er brug for en isfri EU-havn med stor dybde nær ved sejrenden for den internationale skibstrafik til og fra Østersøen, som utvivlsomt vil vokse enormt efter udvidelsen af EU og de mere og mere optøede handelsforbindelser med Rusland. Allerede nu er der dag og nat, året rundt omkring 300 skibe i danske farvande. Allan Tarp skriver, at EU-havnen bør ligge ved Glatved i stedet for Århus, og at den bliver på størrelse med Hamburgs havn, og jeg tror ham gerne. Jeg tror også at en sådan havn vil medføre et stort behov for lagerfaciliteter og en enorm følgeindustri, som vil blive opbygget omkring en motorvej til havnen. Og sådan et anlæg vil umuligt kunne være i og omkring Århus, fordi der simpelt hen ikke er plads nok. Det er der derimod ved Glatved, skriver Allan Tarp, og det synes mig helt indlysende at han har ret. Derfor foreslår jeg at man arbejder i den retning i stedet for at udtænke krampagtige løsninger for at flytte den lokale containertrafik fra Nordhavnen til Østhavnen, herunder Marselistunellen. (Erik Djernæs, JPÅ 30.01.03)

Djursland – Danmarks kommende EU-vækstcenter

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

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 16 meters dybgang. Og fremtidens containertrafik, hvor en fordobling på Vesteuropa forventes at modsvare en tredobling på Østeuropa, vil sikkert kræve skibe med Suez max-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 almen gymnasiet, 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? (Allan Tarp, JPÅ 14.5.14)

Denne folder er udarbejdet af Allan.Tarp@gmail.com. Folderen findes på hjemmesiden MegaHavnGlatved.nu.