

**Fra:** Allan Tarp <[allan.tarp@gmail.com](mailto:allan.tarp@gmail.com)>

**Sendt:** 3. februar 2023 15:01

**Emne:** Det femte alternativ, MaxiHavn Glatved

Til CEO Henrik Carstensen og borgmester Kasper Juncher Bjerregaard  
Jeg tillader mig at fremsende dette konceptark til orientering.

Hvis det er muligt, ville jeg gerne kende Kommunens og Havnens holdning til det fremtidige arbejde. Jeg kommer gerne til Grenaa, hvor jeg boede i ca. 40 år.

Vi er en gruppe, der er ved at finde et firma til at lave en rapport om en maxi-havn ved Glatved svarende til COWI rapporten om udvidelsen af Aarhus Havn, for også at få belyst dette femte alternativ til denne udvidelse. Vi forventer at kunne få rapporten finansieret af fonde.

Med venlig hilsen  
Allan Tarp  
Møllevæjen 25 2 th  
8000 Aarhus C  
Mobil 2335 1898

# HavneSkandalen i Aarhus 2022

**Aarhus Midi-Havn som ladeplads for Hamborg  
eller som Maxi-Havn ved Glatved**



*Mærsk maxi-skib i Aarhus midi-havn, hverken helt eller halvt ladet.  
Fyldt fødeskib fra Hamborg venter på plads til at aflade.  
Er Aarhus ladeplads for Hamborg?*

*Foto: Allan Tarp, 14.7.2022*



*Maxi-skibet Morten Mærsk i Aarhus midi-havn den 15.9.22, under halvt lastet.  
Så resten skal sendes med klima-belastende lastbiler, indtil MaxiHavnGlatved bygges.*

*Foto: Allan Tarp, 15.9.2022*

e-bog af  
Allan.Tarp@gmail.com  
Konsulent ved Mellemskolen.net  
Hjemmeside: MegaHavnGlatved.nu  
Version 2023.01.25

## **Aarhus Midi-Havn, en ladeplads for Hamborg, eller en Maxi-Havn ved Glatved?**

Man skulle tro, Aarhus har en containerhavn, når man ser de mange lastbiler, der dagligt kører til og fra havnen med containere. Og når det er vedtaget at bygge en Marselistunnel under Aarhus til endnu flere lastbiler. Og når man ser de mange containere, der er opstablet på havneområdet. Og som skal sejles væk, ellers var de vel afhentet af lastbiler for længst?

Men der kommer ingen store containerskibe, bortset fra om onsdagen, hvor der kommer et 19k maxi-skib fra Mærsk med plads til 19.000 containere. Men det er knapt halvt lastet ved ankomst og ved afgang. Og ja, der kommer også mindre containerskibe fuldt lastet med containere fra Hamborg, men det øger jo bare antallet af opstablede containere, der venter på at blive sejlet bort på fødeskibe. Til Østersøen sandsynligvis, da containertrafikken især forventes at vokse mellem Østasien og Østeuropa.

Så Aarhus Havn er åbenbart en ladeplads, ligesom Faxe Ladeplads.

Men hvorfor er Mærsk-skibet ikke fyldt helt op? Så kunne man jo undvære de mange lastbiler gennem Aarhus, og spare de 3 mia. kroner til Marselistunnelen under Aarhus?

Et svar antydes på Aarhus Havns hjemmeside, hvor en flot velkomstvideo viser havnens mange aktiviteter, dog uden at vise et containerskib. Underligt, for under punktet 'forretningsområder' findes underpunktet 'lastning og losning af containerskibe'. Og her kan man læse: "Verdens største containerskibe. Med vores containerkraner betjener vi nogle af verdens største containerskibe, der anløber Aarhus Havn i fast rutefart hver uge."

Det endelige svar findes på Gøteborg Havns liste over containerhavne i Europa, hvor Aarhus Havn mangler. En containerhavn skal kunne modtage et containerskib fuldt lastet. Og det kan man åbenbart ikke i Aarhus, der så nøjes med at 'betjene' de store skibe med et mindre antal containere. Og nutidens containerskibe stikker da også dybt. 19k-skibet 'Mumbai Mærsk' stikker 16 meter, og Evergreens 'Ever Ace' 24k-skib stikker 17 meter.

Men hvor dyb er da Aarhus havn? Ja, der er intet svar, hvis man på havnens hjemmeside søger på 'dyb'. Hvor søsterhavnene i Grenaa og Hamborg giver svaret 11 meter og 13 meter.

Så man må Google sig til svaret: Aarhus Havn er 14 meter dyb, hvilket svarer til et 9k-skib. Et 19k og 24k maxi-skib skal altså aflæse 10.000 og 15.000 containere i en ægte maxi-havn som fx Rotterdam, før det sejler videre til Hamborg, der så bruger Lübeck og Aarhus som ladepladser.

Maxi-skibenes containere skal altså først til Rotterdam, så til Hamborg og derfra via en ladeplads i Lübeck eller Aarhus til et fødeskib til Østeuropa. Det involverer mange lastbiler, der overbelaster både vejnet, klima og miljø. Og som dermed er i direkte modstrid med EU's to transportdirektiver: fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet.

Det var undgået, hvis Aarhus havde udvist rettidig omhu og gjort som Stockholm, der for ti år siden byggede en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Norvik. Tilsvarende kunne Aarhus have bygget sin maxi-havn ved Glatved på Djursland. For her ligger enhver kaptajns drømmehavn.

Kaptajnen vil naturligvis gerne sejle sit maxi-skib så tæt som muligt på Østersøens fødeskibe for at omlade direkte uden mellemliggende landtransport. På et søkort ser han, at farvandet mellem Hatter Barn og rev ved Samsø er vanskeligt passabelt. Samtidig ser han, at der ligger en naturlig dybvandshavn ved Glatved, så der vil han meget gerne kunne sejle hen.

Men her er ingen havn. Og de to nabohavne i Grenaa og Aarhus er midi-havne, der mangler dybde til at modtage hans maxi-skib. Tilsvarende med midi-havnen i Hamborg, der ellers også ligger tæt på Østersøen.

Altså må han som de andre maxi-skibe sejle ind til maxi-havnen i Rotterdam og vente i en lang kø på at aflevere mere end halvdelen af sine containere for at sejle videre og aflevere resten i Hamborg, hvor de hober sig op og kun langsomt ekspederes videre.

Kø og kaos i Rotterdam og Hamborg skaber til gengæld gyldne vækstmuligheder i Danmark, som jo altid har udviklet sig bag sine havne. Og når skibene blev større, kom der nye havne til. Køben-

havn erstattede Roskilde i middelalderen, Aarhus erstattede København omkring 1980. Og tilsvarende kan en maxi-havn ved Glatved nu erstatte Aarhus midi-havn. For det er alt for dyrt at uddybe Aarhus Havn fra 14 til 18 meters dybde. Tilsvarende er det meget dyrt at gøre Esbjerg Havn dybere, så den kan blive en Nato-havn. Også her er det meget billigere at bygge en ægte maxi-havn ved Glatved.

Men Aarhus midi-Havn vil hellere udvide i bredden inde i Aarhus bugten. En bestyrelse skal dog ikke læse mange numre af branchebladet 'Søfart' for at indse Glatveds muligheder. Men formanden er ikke branchekendt. Han er borgmester, som ved sidste valg så sit stemmetal halveret.

Så nu skal der bruges 3 mia. kr. på at udvide Aarhus midi-havn i bredden, og samme beløb til at bygge en tunnel under Aarhus til den voksende lastbiltrafik til havnen. Synd, for med samme budget kan der bygges en maxi-havn i Glatved. Samt 60 km motorvej forbi lufthavnen til E45 ved Hadsten med plads til de mange nye virksomheder, der vil spire frem bag Nordeuropas bedst beliggende maxi-havn. Altså adskillige flere end i en tunnel under Aarhus.

Så måske skulle borgmesteren overlade posten som bestyrelsesformand til en person fra Stockholm, som igen kan bede Cowi stå for at anlægge en maxi-havn 50 km mod øst, denne gang ved Glatved. Hvor kridtbunden er så solid, at havnen kan bygges som en sikret ø-havn. Og dermed også stå for hovedparten af Europas handel med USA.

Som bagland til en maxi-havn med direkte kontakt til Østasien, Østeuropa og USA kan Djursland og Østjylland udvikle sig til Danmarks kommende centrum med kraftig vækst i aktivitet og beskæftigelse.

Med flytning af Danmarks vækstcenter fra øst til vest, kan flere af landets store anlægsprojekter sættes i bero, som fx Lynetteholm, Kattegatbro, Marselistunnel, jernbaneomlægning, m.m.

Det er derfor en skandale, hvis Aarhus vælger at forblive en ladeplads for Hamborg ved at udvide sin midi-havn i bredden. Og dermed forhindre, at Danmark fortsat kan vokste som landet altid har gjort, bag sine velbeliggende havne. Så forhåbentlig kan Aarhus overtales til at gøre som Stockholm og bygge en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved.

Aarhusbugten er naturligvis til beboelse, som anbefalet af flere store virksomheder i Aarhus.

Aarhus, den 8.8.2022, Allan Tarp

[www.MegaHavnGlatved.nu](http://www.MegaHavnGlatved.nu)

## Høringssvar til forslag til lokalplan nr. 1163 - udvidelse af Aarhus havn

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

- 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.



TV interview, <https://vimeo.com/691284482>

e-bog: "Havne-skandalen Aarhus 2022, Aarhus Midi-havn som ladeplads for Hamborg, eller som Maxi-havn ved Glatved?" (2022)

[https://www.saxo.com/dk/havne-skandalen-i-aarhus-2022\\_ebog\\_9788740401585](https://www.saxo.com/dk/havne-skandalen-i-aarhus-2022_ebog_9788740401585)

ISBN13: 9788740401585

## Indhold

Lær af Stockholm: Flyt Aarhus Havn 50 km væk til Glatved på Djursland .....	1
Kernekraft ved Glatved vil lukke Aarhus Havn, medmindre .....	2
Aarhus midi-havn: Flyt eller luk .....	2
Prioriter, Aarhus: universitet i første eller havn i anden division .....	2
Manglende havnedybde sender tusindvis af containere på lastbiler .....	3
Aarhus Havn ligger sidst på ruten, men kunne ligge først .....	4
Gør som Stockholm, flyt Aarhus Havn til Djursland .....	5
Gør som Stockholm, udbyg Aarhus havn 50 km væk, ved Glatved.....	5
Samarbejde mellem Aarhus og Grenaa midi-havne fjerner ikke lastbiler.....	5
Aarhus MIDI-havn gør byen mere og mere sort.....	6
Aarhus MIDI-havns mange lastbiler gør byen mere og mere sort.....	6
Har borgmesteren udmeldt Aarhus af EU? .....	7
Beskyt Aarhusbugten overser hovedproblemet, lastbiler .....	7
En maxi-havn giver kommunale budgetoverskud.....	8
Grenaa Havns fremtid ligger i Glatved.....	8
Havneudvidelsen afføder interessante spørgsmål og svar .....	8
Aarhus midi-havn kræver oceaner af lastbiler.....	9
Aarhus Havn blokerer for Danmarks udvikling .....	9
Pas på tungmetaller i havneslammet .....	11
Sæt Marselistunnellen i bero indtil Aarhus midi-havns fremtid er afklaret.....	11
Aarhusianerne kan stoppe Marselistunnellen med tre borgerforslag .....	12
Aarhus midi-havn skaber kaos i Hamborg og kø i Rotterdam .....	13
Har Aarhus en containerhavn eller en ladeplads? .....	14
Kernekraft, fra gammel-Danmark nu og Djursland siden .....	15
Jyderi, eller vækst bag fremtidens maxihavn på Djursland.....	16
Skal Aarhus omdøbes til Hamborg Ladeplads?.....	18
Uden dansk maxi-havn bliver Hamborg porten til Østersøen.....	18
Aarhus Havn er ladeplads for Hamborg.....	20
Naturligvis skal Aarhus have en maxi-havn.....	21
Naturligvis vil Hamborg gerne udvide sin ladeplads i Aarhus .....	22
Containere og lastbiler forsvinder, når Aarhus havn bliver dybere ved Glatved.....	22
Mangler og trykfejl i Rambøll rapporten om Aarhus Havn .....	23
Danmark mangler containerhavne.....	24
Uden MAXI-havn, ingen vækst.....	24
En maxi-havn ved Glatved gør Djursland til landets nye vækstcentrum .....	25
Aarhus Havn som MAXI-havn ved Glatved løser mange problemer.....	25
Mangler og trykfejl i Rambøll rapporten om Aarhus midi-havn.....	26
Indlæg til Borgerkonference II om havneudvidelsen i Aarhus.....	26

Mødet om havneudvidelse glemte det femte og vigtigste alternativ.....	27
Havneudvidelsen bygger nu på to mangelfulde rapporter.....	28
Misinformation og fortællinger i havnedebatten.....	29
Ophobningen af containere forsvinder med større havnedybde.....	30
Fem myter om havneudvidelsen i Aarhus.....	31
Kan Aarhus Havn virkelig modtage oceangående skibe?.....	32
Aarhus Havn kan ikke modtage oceangående skibe.....	32
Skal Danmarks fremtid druknes i Aarhusbugten?.....	33
Endelig en ærlig analyse af havneudvidelsen.....	35
Havnefadæse, først i Hanstholm, så i Aarhus?.....	36
Desværre er der kun én seriøs rapport om havneudvidelsen.....	36
Hvem danner et konsortium til at bygge 'MegaHarborGlatved'?.....	38
Aarhus bør gøre som Stockholm og udvide sin midi-havn som en maxi-havn 50 km mod øst.....	38
Fem uheldige myter om havneudvidelsen i Aarhus.....	39
Igen igen forties naturens egen havneudvidelse, Djursland.....	40
Havnefadæse først i Hanstholm så i Aarhus.....	41
Borgerkonferencens skønne spildte kræfter.....	42
Hvorfor ønsker ingen at undersøge en havneudvidelse ved Glatved på Djursland?.....	43
Aarhus midi-havn: 2 skibe ind, 1 last ud.....	43
SkrivUnder.net.....	44
De tre borgerforslag.....	45
Høringssvar til forslag til lokalplan nr. 1163 - udvidelse af Aarhus havn.....	49
Høringssvar til Vejdirektoratet den 10.6.2022.....	60
Folder om MegaHavnGlatved.....	63

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

Trykt i JyllandsPosten 17.2.2022

En ny megahavn vil åbne store perspektiver for 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.



## **Kernekraft ved Glatved vil lukke Aarhus Havn, medmindre ...**

Til JyllandsPosten 24.2.2022, afvist

Russerne får måske Ukraine, men vil til gengæld i mange år miste samhandelen med Europa. Som derfor skal finde en anden energikilde end russisk naturgas, som Europa desværre har gjort sig afhængig af. Skønt også naturgas er sort energi med stort CO2 indhold.

Sol og vind kan levere energi per år, men ikke per sekund som watt, hvad der jo er behov for. Kraftværker bruger i dag canadisk træ, hvis produktion og transport producerer store mængder CO2. Og da det tager 60 år om at gendanne træet, så er watt-tallet forsvindende lille.

Flere og flere (fx JP 22.2) peger på, at kernekraft er den eneste stabile grønne energiform. Som naturen selv benytter i form af fusion i solen og fission i jordens indre.

Problemet med kernekraft er højradioaktivt affald. Som dog i en formeringsreaktor kan omdannes til energi og lavradioaktivt affald. Rusland har to sådanne værker. De bliver nu utilgængelige for Europa, der derfor har behov for sin egen formeringsreaktor. Eksempelvis ved Glatveds naturlige dybvandshavn, der oprindeligt var udset som plads for Danmarks første kernekraftværk for 50 år siden.

For at få løst sit affaldsproblem vil EU sandsynligvis betale for både anlæg og drift. Samt sørge for, at brændslet leveres gratis. Det betyder gratis el til hele regionen, eller til en symbolsk elpris, som vil skabe vækst og beskæftigelse i hele Østjylland. Bygningen af et kernekraftværk ved Glatved kan evt. ske i samarbejde med Vattenfall, som driver nabokraftværket i Varberg i Sverige.

Til brændsel og affald får Glatved så en havn, som bliver en maxi-havn med 18-20 meters dybde. Der samtidig kan modtage maxi-skibe, som ellers må aflæsse 1 af 2 eller 2 af 3 containere i Rotterdams maxi-havn for at komme ind til Århus midi-havn. Der derfor må lukke. Med mindre den gør som Stockholm og selv bygger MAXI-havnen ved Glatved allerede nu.

## **Aarhus midi-havn: Flyt eller luk**

Trykt i JyllandsPosten 25.2.2022

Aarhus midi-havn mangler dybde. 14 meter er under de 17 meter til maxi-skibe med 19.000 og 24.000 containere fra Mærsk og Evergreen. Så 5.000 containere per meter dybde skal aflæsses i en maxi-havn. Og sendes til og fra Aarhus på en flod af lastbiler. Altså cirka 1/2 og 2/3. Det er absurd. Det kan hverken miljø eller vejnet bære. En midi-havn kan naturligvis ikke modtage maxi-skibe og har derfor ingen fremtid.

Så gør nu som Stockholm: byg en maxi-havn 50 km væk ved Glatved, hvor dybden er 18-20 meter. Alt andet er dybt uansvarligt. Der kommer mange nye arbejdspladser ved en maxi-havn og dens motorveje. Ingen i en lukket havn og en tom tunnel.

## **Prioriter, Aarhus: universitet i første eller havn i anden division**

Til JyllandsPosten 28.2.2022, afvist

Universitetet og havnen er de to store arbejdspladser i Aarhus. Universitetet omfatter en forskerskole i første division samt en række tertiære skoler i anden division. Ved sin anlæggelse var havnen i første division, men den er nu rykket ned i anden division som en midi-havn, hvis dybde ikke kan modtage de nye maxi-skibe fuldt lastet. Halvdelen af containerne må derfor transporteres til og fra Rotterdam på lastbiler, hvilket hverken miljø eller vejnet kan bære i længden.

Desværre kan Aarhus midi-havn ikke øge sin dybde fra 14 til de nødvendige 18 meter. Med mindre den gør som Stockholm og flytter 50 km væk til Glatved på Djursland. Her kan den bygge Europas bedst beliggende maxi-havn, der kan modtage maxi-skibe direkte fra Østasien til omladning på mindre feeder-skibe til Nordsøen og Østersøen, uden at de først skal til Rotterdam.

Tilsvarende kan også Aarhus Universitet nemt rykke helt op i første division. Det skal blot opgradere sin tertiære del til den internationale Nordamerikanske standard for skabelse og formidling af viden.

Her bruges vidensformidling til at afdække og udvikle den enkeltes individualitet og talent. Det sker på en primærskole for børn med trygge hønemor-lærere, og på en sekundærskole til at støtte de unges identitetsarbejde (Hvem er jeg, hvad kan jeg?) med selvvalgte boglige og praktiske havlårshold. Efterfulgt af en jobrettet tertiærskole med toårige praktiske diplom- og fireårige boglige bachelorgrader.

Den danske tertiære skole er et kaos af ukoordinerede linjer, hvor en individuel meritvurdering afgør, om man kan fortsætte fra en kort til en mellemlang videregående uddannelse, eller om man kan skifte by. Og ofte må man begynde næsten helt forfra.

Som den eneste i verden skal dansk læreruddannelse foregå uden for universitet. Ofte er læreren vikar med en lille studentereksamen. Og man kan blive lærer på halv tid med en online merituddannelse. Gymnasielærere har taget to af tre dele af forskeruddannelse uden pædagogisk indhold.

Resultatet er et så lavt læringsniveau, at universitetet må importere studerende for at fylde pladserne op. Samt oprette nye linjer, som de danske studerende kan bestå med et minimum af viden.

Afgangsprøven i matematik kan således bestå ved blot at regne hvert sjette og femte stykke rigtigt i folkeskolen og gymnasiet. Ja, mange klarer ikke engang det: I 12 kommuner har mere end 15 pct. af afgangseleverne ikke bestået dansk eller matematik i 9. klasse (JP, 19.2.), og kan derfor ikke påbegynde en ungdomsuddannelse. Helt i bund ligger Norddjurs Kommune, genbo til Aarhus kommune. Det må da være flovt for Aarhus Universitet, at dets viden ikke engang når to kommuner væk.

Skal Aarhus Universitet op i første division, skal det samle og koordinere alle tertiære uddannelser til og med bachelor-niveauet. Samt oprette en læreruddannelse for både primær- og sekundærskolen.

Og universitet vil komme helt i top, dels ved at oprette et fælles basisår inden for teknik, økonomi, sundhed og pædagogik. Så er de studerende fri for at skulle vælge mellem 100 forskellige korte og mellemlange uddannelser samt et utal af universitetslinjer. Så vil flere komme igennem på kortere tid.

Og dels ved at støtte Djursland i at følge anbefalingen fra OECD, den internationale organisation for økonomisk samarbejde og udvikling. Der i sin anbefaling 'Learning Framework 2030' skriver, at fremtidens skole skal "forpligte sig til at hjælpe den unge med at udvikle sig til en hel person, der kan udnytte sit potentiale og bidrage til at forme en fælles fremtid. For at gøre den unge til aktør skal skolen anerkende den unges individualitet."

Djursland kunne fx oprette rene drengeklasse i 7. klasse med hovedvægt på de internationale STEM-fag: natur, teknik, konstruktion, økonomi og matematik. Her kan drengene så udvikle deres medfødte regnetalent i fred og ro uden at blive hindret af at være to år bagud i udvikling. Og med hver anden dreng som ingeniør som 22årig, kan en maxi-havn ved Glatved gøre hele Østjylland til et vækstområde.

## **Manglende havnedybde sender tusindvis af containere på lastbiler**

Trykt i Aarhus Stiftstidende den 13.3.2022

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 feeder-skibe 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 sejlruten, 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.

## **Aarhus Havn ligger sidst på ruten, men kunne ligge først**

Sendt til Aarhus Stiftstidende 14.3.2022, trykt 18.3.

Når et maxi-skib ankommer fra Østasien med 19.000 containere til Østeuropa især, ville det sejle direkte til Aarhus, hvis havnedybden her var 16 meter. Midt mellem Nordsøen og Østersøen er Aarhus Havn nemlig det perfekte sted til at omlaste fra et maxi-skib til mindre feeder-skibe og omvendt.

Men desværre er Aarhus Havn kun en midi-havn med 14 meters dybde, så 10.000 containere skal først aflæses i Rotterdam og Gøteborg for at sænke skibets dybgang. Tilsvarende skal 10.000 containere fra feeder-skibe sendes over land til en ægte maxi-havn.

Dette kan hverken miljøet, klimaet eller vejnettet bære, og det er i klar modstrid med EU's 'from road to sea' strategi. Men det forklarer, hvorfor der nu skal bygges en tunnel under Aarhus ud til dens midi-havn. Som begge snart vil stå gabende tomme.

Ser vi frem mod 2030, er den næste generation af skibe nemlig allerede i søen. Evers Ace har 24.000 containere og en dybgang på 17 meter. Og bliver sikkert snart efterfulgt af et skib med 30.000 containere og en dybgang på 18 meter, hvor der stadig er 2 meter til Suez-kanalens dybde. Her giver Gøteborg så op.

Skal et sådant 30K skib til Aarhus, skal 20.000 containere først aflæses og transporteres over land fra og til en ægte maxi-havn.

Så selvfølgelig skal Aarhus havn udvides, så den ligger først på ruten. Men desværre er dybden i Aarhus Bugten for lille, så derfor bør Aarhus gøre som Stockholm: byg en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved på Djursland.

Her kan der bygges Europas bedst beliggende maxi-havn med en havnedybde på 18-20 meter. Og med en ny motorvej forbi lufthavnen til Hadsten. Oven i købet for samme beløb som en havneudvidelse ved og en tunnel under Aarhus by.

Som ø-havn med motorvej ud til kajen bliver Aarhus Havn Glatved en grøn havn, som ikke belaster strandmiljøet, da dens 'dry ports' ligger i baglandet, hvor de altid kan udvides. Og som ø-havn kan

den leve op til de strengeste amerikanske sikkerhedskrav og dermed stå for hovedparten af Europas handel med USA. Det giver uanede vækstmuligheder for hele Østjylland.

Så forhåbentlig vil Aarhus gøre som Stockholm og gribe muligheden, før Aarhus midi-havn bliver udkonkurreret af andre, der tydeligere kan se de store muligheder i en maxi-havn ved Glatved.

### **Gør som Stockholm, flyt Aarhus Havn til Djursland**

Sendt til JP 16.3. som kommentar til JPs leder den 15.3. Afvist

Aarhus midi-havn er Danmarks havn, men drømmer om at være hele Europas havn. For beliggenheden er i top: Containertrafikken forventes især at stige mellem Østasien og Østeuropa. Og samtidig har EU har en 'from road to sea' strategi for at begrænse antal lastbiler af hensyn til miljøet. Så beliggenheden midt mellem Østersøen og Nordsøen er bare perfekt.

Men havnedybden er kun 14 meter. Og nutidens maxi-skibe stikker 16 og 17 meter med 19.000 og 24.000 containere. Så før skibet kan anløbe Aarhus midi-havn, skal over halvdelen af containerne læses af i en maxi-havn, og sendes over land på lastbiler.

Aarhus og Hamborg må derfor begge erkende, at det, der før var maxi, i dag er midi.

Med mindre Aarhus gør som Stockholm, der for at undgå landtransport af containere fra Gøteborg byggede sin egen maxi-havn 50 km mod øst ved Norvik. Også Aarhus kan nemlig bygge sin egen maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved på Djursland, hvor havnedybden vil være 18-20 meter. Og som ligger lige ud til sejlruten, modsat Rotterdam, der ligger inde i landet.

En havneudvidelse i Aarhus Bugten forventes af koste 3 mia. kr. For samme beløb kan bygges Europas bedst beliggende maxi-havn ved Glatved som en ø-havn, der samtidig opfylder de strengeste amerikanske sikkerhedsregler. Og som derfor kan stå for hovedparten af Europas handel med USA.

Dertil kommer ekstra 3 mia. til en tunnel under Aarhus til det stigende antal lastbiler til og fra en maxi-havn. Men for samme beløb kan der anlægges en motorvej forbi lufthavnen til Hadsten. Med plads til nye erhvervsvirksomheder, flere end i en tunnel under Aarhus.

Og det bliver der stærkt brug for. For som bagland til en maxi-havn med direkte forbindelse til Østasien, Østeuropa og USA, vil der ske en voldsom erhvervsudvikling i hele Østjylland.

Så drømmen om at blive hele Europas havn kan nemt opfyldes. Aarhus skal bare gøre som Stockholm.

### **Gør som Stockholm, udbyg Aarhus havn 50 km væk, ved Glatved**

Sendt til JP 18.3. som kommentar til JPs leder den 15.3. Afvist

Containertrafikken vokser mellem Østeuropa og Østasien, hvorfra et maxi-skib gerne skulle omlæses direkte til mindre feeder-skibe hvor Nordsøen møder Østersøen, i Aarhus. Altså uden landtransport i følge EU's miljøvenlige fra land-til-vand strategi. Men med 14 meters dybde kan Aarhus ikke modtage maxi-skibe med 16-17 meters dybde, så over halvdelen af containerne skal med miljøbelastende landtransport fra Rotterdam. Aarhus ønsker derfor nu en tunnel og ekstra havneplads. I stedet bør Aarhus gøre som Stockholm: Byg en maxi-havn 50 km væk ved Glatved på Djursland, der som naturhavn ikke har problemer med at betjene oceangående maxi-skibe.

### **Samarbejde mellem Aarhus og Grenaa midi-havne fjerner ikke lastbiler**

Sendt til JP 22.3. Trykt 25.3.2022

Foreningen 'Beskyt Aarhusbugten' kan desværre ikke forhindre udvidelse af Aarhus midi-havn ved at anbefale et samarbejde med Grenaa midi-havn. For naturligvis skal Aarhus Havn udvides, i dybden, ikke i bredden. Og det kan kun ske ved Glatved. Som foreningen desværre fortier både i sit høringsvar og ved demonstrationen den 19.3.

Containertrafikken vokser især mellem Østeuropa og Østasien, hvorfra maxi-skibe skal sejle så tæt som muligt på Østersøen, før de omslæses til midi-skibe fra midi-havne. Der er derfor brug for en maxi-havn mellem Nordsøen og Østersøen, og Djursland har her en perfekt beliggende naturhavn ved Glatved, lige ud til sejlroute Tango, den østlige af EU's fire motorveje på havet.

Benyttes Aarhus midi-havn som omlastningshavn, skal hver anden container først aflæsses i Rotterdam maxi-havn, hvorefter 10.000 containere skal sendes ad E45 og gennem eller under Aarhus til Aarhus midi-havn for at omlastes til midi-skibe.

Som ellers kunne vente i Grenaa midi-havn på, at maxi-skibet ankom til Aarhus MegahavnGlatved. For her at modtage containere direkte uden mellemliggende landtransport. Altså i overensstemmelse med EU's to direktiver, fra land til vand, og bæredygtig & smart mobilitet.

Så ønsker man både at bevare Aarhusbugten og Aarhus Havn, bør man gå ind på [Skrivunder.net](http://Skrivunder.net) og tilslutte sig forslaget: "Udbyg Aarhus midi-havn som en maxi-havn ved Glatved uden landtransport mellem havne."

Stockholm byggede en maxi-havn 50 km væk. Aarhus kan gøre det samme.

### **Aarhus MIDI-havn gør byen mere og mere sort**

Sendt til JP 23.3.

Aarhus MIDI-havn havde i 2021 vækst i sin CO2-udledning på grund af øget vækst (JPA, 23.3.). Og det bliver værre i fremtiden. For en MIDI-havn kan ikke modtage et MAXI-skib fuldt lastet, der mangler 2-3 meter i dybden. Så i MAXI-havnen Rotterdam omlaster et MAXI-skib 10-12 tusinde containere til lastbiler, som i Aarhus omlaster til Østersøens mange feeder-skibe.

Så naturligvis skal Aarhus havn da udvides, men i dybden. Og det kan kun ske ved Glatved på Djursland. For samme pris som udvidelse og tunnel i Aarhus kan her bygges Europas bedst beliggende MAXI-havn med 60 km motorvej forbi lufthavnen. Så bliver både Aarhus og havnen grønnere igen.

### **Aarhus MIDI-havns mange lastbiler gør byen mere og mere sort**

Sendt til Aarhus Stiftstidende 27.3.2022

Aarhus MIDI-havn havde i 2021 vækst i sin CO2-udledning på grund af øget vækst. Og det bliver værre i fremtiden. For en MIDI-havn kan ikke modtage et MAXI-skib fuldt lastet, der mangler 2-3 meter i dybden. Så i MAXI-havnen Rotterdam omlaster et MAXI-skib 10-12 tusinde containere til lastbiler, hvoraf mange kører til Aarhus for at omlastes til Østersøens mange feeder-skibe.

Så naturligvis skal Aarhus havn da udvides, men i dybden. Og det kan kun ske ved Glatved på Djursland. For samme pris som en udvidelse ved Aarhus kan her bygges Europas bedst beliggende MAXI-havn som en ø-havn, hvor containerne omlastes direkte på havet uden mellemliggende landtransport. Helt i overensstemmelse med EU's to transportmål: fra land til vand, samt bæredygtig og smart mobilitet.

Så forsvinder lastbilerne fra Aarhus. Samtidig forsvinder behovet for en tunnel under Aarhus. I stedet kan der for det samme beløb bygges 60 km motorvej fra Aarhus MegaHavnGlatved forbi lufthavnen til Hadsten. Her er der så plads til de mange følge-industrier, der opstår i baglandet til en ægte maxi-havn med direkte adgang til Østeuropa, Østasien og USA. For en ø-havn opfylder selv de strengeste amerikanske sikkerhedskrav.

Og uden lastbiler kan både Aarhus og havnen og gennemføre deres ønske om en grøn omstilling ved at leve op til EU's transportmål.

Så ønsker man både at bevare Aarhusbugten og Aarhus Havn, bør man gå ind på [Skrivunder.net](http://Skrivunder.net) og tilslutte sig forslaget: "Udbyg Aarhus midi-havn som en maxi-havn ved Glatved uden landtransport mellem havne."

Stockholm byggede en maxi-havn 50 km væk. Aarhus kan gøre det samme.

## Har borgmesteren udmeldt Aarhus af EU?

Sendt til Aarhus Stiftstidende 30.3.2022, trykt den 5.4.2022

Aarhus Havn ligger perfekt midt på den vigtigste af EU's fire motorveje til søs. Containertrafikken forventes nemlig at vokse mest mellem Østasien og Østeuropa. Der er derfor brug for en omlastningshavn mellem Nordsøens oceangående skibe og Østersøens mange feeder-skibe uden mellemliggende landtransport. For at opfylde EU's to transport-mål: fra land til vand, samt bæredygtig og smart mobilitet. Der begge siger 'ingen landtransport mellem container-havne'.

Med 14 meters dybde kan Aarhus midi-havn bare ikke mere modtage maxi-skibe fuldt lastede, for Mærsk's 19K-skibe med 19000 containere stikker 16 meter. Og Evergreens nye 24K-skib stikker 17 meter.

Altså må mere end hver anden container omlastes i Rotterdams maxi-havn. Og derfra køres på lastbil til Østeuropa eller til Aarhus til omlastning.

Derfor burde Aarhus Havn naturligvis udvides i dybden, men den ønsker kun at udvide i bredden.

Har borgmesteren udmeldt Aarhus af EU?

Som formand for havnens bestyrelse burde han kende de to EU-mål.

Han burde kende retningslinjerne af 29. april 2004 for udvikling af det Trans-Europæiske Netværk, TEN-T. Der i artikel 12a omtaler hovedmål med at lave motorvejene til søs: godstrømmes koncentration på søbaserede logistiske ruter; samt reduktion af trængsel på vejene gennem trafikoverflytning.

Han burde også kende EU's pressemeddelelse den 9. december 2020 om en plan for grøn, smart og økonomisk overkommelig mobilitet. Der samme dag beskrives af Danish Shipping på følgende måde: "Mere fragt i EU skal skifte fra vej til sø. I dag præsenterede Europa-Kommissionen en strategi for en grønnere transportsektor, som skal bidrage til, at EU når målene i den europæiske grønne aftale. Fragt skal i stigende grad transporteres med skibe."

For at opfylde EU's to transport-mål burde borgmesteren spørge sin havnedirektør om hvor mange containere, der omlastes med både start- og slutsted uden for Danmark. Og hvor mange af disse, der omlastes mellem skib og lastbil.

Endvidere burde han spørge Mærsk hvor mange containere fra Østasien, der er til Danmark, og hvor mange der er til Østeuropa.

Samt spørge Mærsk, hvor meget containertrafikken ville stige, hvis Aarhus Havn får en dybde som ved Glatved på 18-20 meter. Altså hvis Aarhus gør som Stockholm og bygger en ægte maxi-havn 50 km mod øst.

Der naturligvis vil blive bygget for at imødekomme EU's to transportmål. Borgmesteren vil da kunne skamme sig over at have spildt milliarder på en havn og en tunnel under Aarhus, der begge vil stå gabende tomme.

## Beskyt Aarhusbugten overser hovedproblemet, lastbiler

Sendt til Aarhus Stiftstidende 4.4.2022

Foreningen 'Beskyt Aarhusbugten' er mod udvidelse af Aarhus Havn, og foreslår samarbejde med Grenaa havn. Men 120 km ekstra transport med lastbiler strider mod EU's to transport-mål, fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet.

Og da ingen af midi-havne i Grenaa og Aarhus kan modtage maxi-skibe fuldt lastede, skal mindst hver anden container fremføres på lastbil fra Rotterdam.

Så foreningen bør som EU se lastbiler som hovedproblemet. Der forsvinder, hvis Aarhus midi-havn udvides til en maxi-havn ved Glatved, 50m km mod øst.

Maxi-skibe fra Østasien kan så omlaste direkte til feeder-skibe fra Østersøen uden landtransport, som EU ønsker.

## En maxi-havn giver kommunale budgetoverskud

Sendt til JP 4.4.2022, afvist

Aarhus Havn har regnskaber for indtjening og CO<sub>2</sub>-udledning. Det første skal stige, det andet falde. Havnen vil derfor gerne udvides. Enten i bredden så indtjeningen kan stige 20%. Eller i dybden fra 14 til 17 meter, så indtjeningen kan stige med 200%, da den nuværende midi-havn så flytter 50 km mod øst til Aarhus maxi-havn Glatved, hvor maxi-skibe fra Østasien kan omlaste direkte til feeder-skibe fra Østeuropa til søs uden CO<sub>2</sub>-udledende landtransport. Som ellers vil stige, hvis containerne omlastes i Rotterdam i strid med EU's fra land til vand mål. Med sine mange budgetunderskud kan havnens ejer, kommunen, vel ikke vælge andet end de 200%?

## Grenaa Havns fremtid ligger i Glatved

Sendt til Aarhus Stiftstidende 6.4.2022

Grenaa Havn vil være en partnerskabshavn for en grøn verden. Den vil altså efterleve EU's to transport-mål: fra land til vand, samt bæredygtig og smart mobilitet. Og dermed undgå landtransport mellem container-havne.

Det bliver svært, da midi-havne som Grenaa og Aarhus ikke kan modtage maxi-skibe fuldt lastede, så mindst hver anden container må fremføres på lastbil fra Rotterdam.

Gør som Stockholm, byg en ægte maxi-havn ved Glatved syd for Grenaa. Grenaa Havn kan så være ventehavn for de mange feeder-skibe fra Østersøen, der afventer ankomst af et maxi-skib fra Østasien, så omlastning i Glatved sker til søs uden landtransport, som EU ønsker.

## Havneudvidelsen afføder interessante spørgsmål og svar

Sendt til JP 6.4.2022.

Danmark har udviklet sig omkring sine havne, der dog alle mangler dybde. Fremtidens Danmark ligger lige midt i landet, på Djursland, der er opland til Europas bedst beliggende maxi-havn ved Glatved.

Tak for en række interessante spørgsmål til direktøren for Aarhus Havn (JPA 4.4.21).

En af artiklens eksempler er høringssvar 4: "I stedet for at udvide sin havn med ekstra areal til oplagring af det voksende antal containere på lastbiler til og fra Rotterdam bør Aarhus gøre som Stockholm, der løste problemet med sin midi-havn ved at bygge en ny maxi-havn 50 km mod øst ved Norvik. På samme måde kan Aarhus Havn bygge en maxi-havn ved Glatved syd for Grenaa, hvor havnedybden vil være 18-20 meter." Hertil svarer direktøren: "Omkostningerne til at bygge den havn vil være ekstremt store, og vi skal have kunderne, der efterspørger det, inden vi gør noget. Det har vi ikke."

Det er vel først, når der også forelægger en COWI-rapport om en maxi-havn ved Glatved, at direktøren kan vide, om omkostningerne er større eller mindre end de 3 mia. kroner, havneudvidelsen i Aarhus vil koste. Da havnen ved Glatved kan bygges som en ø-havn i havet, vil omkostningerne snarere være meget lavere.

Og kunderne er helt andre til en maxi-havn, hvor omlastning fra Østasiens maxi-skibe til Østeuropas feeder-skibe kan ske til søs uden landtransport, og dermed overholde EU's to transportmål, fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet. Mange maxi-skibe vil derfor sejle uden om Rotterdam og direkte til Glatved, der ligger perfekt midt mellem Nordsøen og Østersøen. Det vil øge indtjeningen så betydeligt, at det nemt kan finansiere havnen, hvis den skulle være dyrere end udvidelsen af Aarhus midi-havn, som maxi-skibe aldrig vil kunne anløbe.

Et andet spørgsmål lyder: "Havnerelaterede virksomheder er også til diskussion. Kan man flytte nogle af havnens virksomheder til et andet sted?"

Hertil svarer direktøren: "I princippet kan man tage alle virksomheder på havnen og flytte dem væk. Så får man bare tilsvarende meget transport, og du skal bruge tusindvis af lastbiler til at flytte al godset. Det handler for os om at få virksomheder med synergi til at ligge tæt, og det gør vi på

havnen, som er en erhvervsklynge, der bruger hinanden. Det er jo ikke smart at tage frysevarer ind på Aarhus Havn og køre dem til Nørre Snede på et lager, og så hente dem dagen efter og putte dem på et andet skib.”

Direktøren har ret. Naturligvis skal havnerelaterede virksomheder ligge tæt på havnen. Men det kan de ikke i dag, for Aarhus by blokerer, og der kan jo ikke placeres virksomheder nede i den påtænkte tunnel under Aarhus til 3 mia kr. Men for samme beløb kan der bygges 60 km motorvej fra Glatved forbi lufthavnen til E45 ved Hadsten. Og her er der rigelig med plads til mange nye virksomheder langt ind i fremtiden.

Eksemplet med frysevarer fører til det helt centrale spørgsmål: I hvor høj grad er Aarhus midi-havn en omlastningshavn i dag og i fremtiden? Hvor mange containere har i dag start- og slutsted uden for Danmark? Og hvor mange flere vil kunne omlastes i en ægte maxi-havn ved Glatved?

Så naturligvis skal Aarhus Havn udvides. Ikke som midi-havn i bredden, men som maxi-havn i dybden, 50 km mod øst, som Stockholm har gjort. Og for at leve op til EU's mål for bæredygtig og smart mobilitet. Og for at mangedoble sin indtjening, så kommunens mange budgetunderskud kan blive til overskud i stedet.

Danmark har altid udviklet sig omkring sine havne. Se blot de mange købstæder. Se på København. Se på Aarhus. Men alle steder mangler havnene dybde. Fremtidens Danmark ligger lige midt i landet, på Djursland, der er opland til Europas bedst beliggende maxi-havn ved Glatved.

## **Aarhus midi-havn kræver oceaner af lastbiler**

Sendt til JP 21.4.2022.

”En udvidelse af Aarhus Havn i dybden vil fremtidssikre både vej og søtransporten”. Næsten sådan skriver Dansk Vejgodstransport den 20.4. Blot synd at 'i dybden' var udeladt. For Aarhus midi-Havn kan netop fremtidssikre begge transportformener var at gøre som Stockholm, altså ved at bygge en maxi-havn 50 km væk ved Glatved på Djursland. I stedet for blot at udvide i bredden, og dermed forblive en midi-havn med en voksende CO2 udledende lastbiltrafik, der netop ikke er fremtidssikret.

Danske virksomheder skal naturligvis have afgang med vejgodstransport til en havn, hvorfra containere kan sejles til og fra udlandet. Altså til en maxi-havn som Glatved, der snart vil udkonkurrere Aarhus midi-havn, hvor 14 meters vanddybde er for lidt til at modtage 16-17 meters maxi-skibe fuldt lastet. Så hver gang et maxi-skib med 20-25.000 containere anløber Nordeuropas nuværende maxi-havn i Rotterdam, er der brug for 10-15.000 lastbiler til at køre containere til og fra Aarhus, og der omlastes på feeder-skibe fra Østersøen.

Containertrafikken forventes nemlig især at vokse mellem Østasien og Østeuropa, se fx brancheavisen Søfart. Og her er Aarhus området det perfekte sted til omlastning mellem Nordsøen og Østersøen. Så en maxi-havn ved Glatved vil undgå den voldsomme belastning af miljø, klima og vejnet, som de mange lastbiler til og fra Rotterdam udgør. Og vil også være fremtidssikret ved at følge EU's to transportmål: fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet.

Så mange tak for læserbrevet, som netop er et meget stærkt argument for en maxi-havn nær Aarhus, altså ved Glatved på Djursland. Og for at forbinde denne til E45 med en motorvej forbi lufthavnen for samme pris som den påtænkte tunnel under Aarhus, som så vil være overflødig. Og som aldrig vil kunne rumme de mange nye virksomheder, der vil blomstre op langs en motorvej til Europas bedst beliggende maxi-havn ved Glatved.

## **Aarhus Havn blokerer for Danmarks udvikling**

Sendt til JP 27.4.2022.

Danmark har altid udviklet sig omkring sine havne. Og når skibene blev større, kom der nye havne til. København erstattede Roskilde, Aarhus erstattede Randers. Og i Sverige har Norvik erstattet Stockholm, der ikke mere kan modtage nutidens maxi-skibe med 16-17 meters dybgang.



Tilsvarende kan en maxi-havn ved Glatved på Djursland med sine 18 meter nu erstatte Aarhus midi-havn med dens 14 meter. Og blive Europas bedst beliggende dybvandshavn, hvor oceangående skibe fra Østasien kan omlaste direkte til mindre feeder-skibe fra Østeuropa uden mellemliggende landtransport, helt i overensstemmelse med EU's to transportmål, fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet. Og fremtidens containertrafik forventes netop især at vokse mellem disse to områder. Som en ø-havn ude i havet kan Glatved maxi-havn sikres optimalt og dermed også stå for hovedparten af Europas handel med USA.

København og Stockholm skabte store byområder bag deres havne, som i dag er desværre midi-havne uden tilstrækkelig dybde.

Som bagland til en maxi-havn med direkte kontakt til Østasien, Østeuropa og USA kan Djursland derimod udvikle sig til landets og Europas kommende centrum med kraftig vækst i aktivitet og beskæftigelse. Som kan øges betydeligt, hvis hver anden dreng på Djursland bliver ingeniør som 22-årig ved at udvikle sit medfødte regnetalent på en 4-årig highskole, der afdækker og udvikler den unges personlige talent med selvvalgte boglige og praktiske halvårshold efter amerikansk model og som anbefalet i OECD's Learning Framework 2030. Med en maxi-havn er Djursland desuden et naturligt sted fremtidens eneste realistiske energikilde, grøn kerneenergi. En placering, der allerede blev foreslået for 50 år siden.

Men Aarhus midi-havn vil nu blokere for denne naturlige udvikling. Den vil i stedet selv udvides, ikke i dybden, men i bredden, så den kan modtage og oplagre endnu flere containere til omlastning, da den havde en perfekt beliggenhed mellem Nordsøen og Østersøen.

Men maxi-skibene er nu blevet for store. 19K skibe med 19.000 containere som Mumbai Mærsk stikker 16 meter, og 24K skibe som Ever Ace stikker 17 meter. Så ekstra 5.000 containere giver altså en ekstra meter dybgang.

Maxi-skibene kan derfor ikke mere anløbe Aarhus midi-havn uden først at aflaste 10-15.000 containere i en maxi-havn som fx Rotterdam, hvorfra de så skal køres på lastbil til Aarhus til omlastning til Østeuropa.

Denne voksende lastbiltrafik belaster naturligvis vejnettet. Og skader både klima og miljø med en voksende udledning af CO<sub>2</sub>. Og er desuden i direkte modstrid med EU's to transportmål.

Det naturlige ville derfor være at uddybe Aarhus havn fra 14 til 18 meters dybde, men det er alt for dyrt. Så Aarhus befinder sig nu i samme situation som Stockholm for 10 år siden. Og bør derfor nu gøre det samme som Stockholm gjorde da, og bygge en ny maxi-havn 50 km mod øst.

Stockholm byggede sin maxi-havn ved Norvik. Og Aarhus kan bygge sin maxi-havn ved Glatved på Djursland. Her findes nemlig den nordligste af landets tre naturlige dybvandshavne, hvor de to andre ved Stignæs på Sjælland og ved Aabenraa i Sønderjylland befinder sig på den anden side af Storebæltsbroen og af det vanskeligt passable farvand ved Hater Barn og Rev.

Så ved Glatved kan Aarhus Havn bygge Europas bedst beliggende maxi-havn til maxi-skibe, der kan omlaste direkte på havet til feeder-skibe, der ligger og venter i Grenaa Havn.

Men Aarhus midi-Havn vil hellere udvide i bredden i Aarhus bugten, til trods for at en bestyrelsesformand ikke skal læse mange numre af branchebladet 'Søfart' for at se de muligheder, Glatved tilbyder. Men formanden er desværre ikke branchekendt, men borgmester, som ved sidste valg chokeret så sit stemmetal halveret, men alligevel insisterede på at forblive formand.

Så nu skal der bruges 3 mia. kr. på at udvide Aarhus midi-havn i bredden, og samme beløb til at bygge en tunnel under Aarhus til den voksende lastbiltrafik fra udlandets maxi-havne. Synd, for med de samme beløb kan der bygges en maxi-havn i Glatved samt 60 km motorvej forbi lufthavnen til E45 ved Hadsten med plads til de mange nye virksomheder, der vil spire frem bag Europas bedst beliggende maxi-havn. Altså adskillige flere end i en tunnel under Aarhus.

Og Borgmesteren behøver ikke at være bange. De mange nye ansatte vil naturligvis søge bolig i Aarhus med dens smukke beliggenhed ved vandet, især hvis han frafalder sine udvidelsesplaner, som anbefalet af flere store virksomheder i Aarhus.

Som kommende europæisk centrum for vidensarbejde, vil Djursland få et stort behov for ingeniører, hvilket hurtigt kan løses ved at sørge for, at hver anden dreng bliver ingeniør som 22-årig på Djursland.

Som den eneste skole i verden er den danske folkeskole en udelt enhedsskole, hvor børn og unge tvinges til at gå i samme fælles klasse ti år i træk. Børn er nysgerrige på deres omverden og trives i stamklassen. Unge er nysgerrige på sig selv: "Hvem er jeg, hvad kan jeg?" Og her bliver stamklassen til en tvangsklasse, hvor den unges identitetsarbejde hurtigt visner. Især for drenge, der er to år bagud i udvikling.

Så naturligvis skal den danske skole også opdeles i to dele. En primærskole for børn. Og en sekundærskole for unge, hvor drenge det første år får tilbudt en ren drengeklasse med hovedvægt på den STEM-fagpakke, der vinder frem internationalt: natur, teknik, konstruktion, økonomi og matematik. Her kan drengene udvikle deres medfødte regnetalent i fred og ro, uden at blive mobbet af de mere modne piger. Her erstattes den onde matematik uden enheder af den gode matematik med enheder, som fører direkte til fagets kerne: at forene og opdele konstante og variable styk-tal og per-tal med regneformler, der forudsiger resultatet.

Året efter kan drengene så ligesom skolens øvrige unge tilbydes selvvalgte boglige og praktiske halvårshold, som anbefalet af OECD. Mange drenge vil her vælge hold, så de kan afslutte afgangsprøverne efter 8. klasse, og forsætte på toårige STEM-baserede HF-skoler. Som fører dem direkte til ingeniørskolerne, uden at blive fristet af gymnasiernes drukkultur.

Med hver anden dreng som ingeniør kan der genoprettes et forsøgscenter for kernekraft på dansk jord. Glatved skulle for 50 år siden huse landets første kernekraftværk. I dag kan flere og flere se, at kernekraft er den eneste stabile grønne energikilde. Som naturen selv benytter i form af fusion i solen og fission i jordens indre. Sol og vind leverer energi per år, men ikke per sekund som watt. Det kan kun kernekraft, så vi slipper for at oplagre strøm. Kan træ erstatte kul? Nej, for træ tager 60 år om at gendanne sig, hvorfor watt-tallet er forsvindende lille.

Problemet med kernekraft er radioaktivt affald. Som dog i en formeringsreaktor kan omdannes til energi og mindre farlige restprodukter. Rusland har to sådanne værker. Samt store mængder naturgas, som Europa har gjort sig afhængig af, indtil også vi får en formeringsreaktor.

Også her er Glatved en naturlig løsning. Og for at løse sit affaldsproblem vil EU sandsynligvis betale for både anlæg og drift. Samt sørge for, at brændslet leveres gratis. Det betyder el til en symbolsk pris, som vil sikre udvikling og velfærd. Bygningen af et kernekraftværk ved Glatved kan evt. ske i samarbejde med Vattenfall, som driver nabokraftværket i Varberg, Sverige.

Forhåbentlig giver Folketinget Aarhus Havn et rødt kort, når 50.000 har skrevet under på det nye borgerforslag: "Byg en megahavn ved Glatved, så der kun er én omlastning mellem Østasien og Østeuropa".

## **Pas på tungmetaller i havneslammet**

Sendt til JP 11.5.2022.

Mange tak til de Radikale for at bruge skandalen ved Lynetteholmen i Københavns havn til at rejse spørgsmålet om forurenede stoffer i det slam, der skal graves op og dumpes i havet andetsteds i forbindelse med den påtænkte Havneudvidelse. Der har gennem tiderne været hektisk aktivitet i havnen bl.a. fra den store Oliefabrik, så slammet både i og uden for havnen er sikkert voldsomt forurenede af kviksølv fra laboratorier og behandling af spunsvægge. Det vil være en skandale, hvis udvidelsen skal stoppes, hvis den først er gået i gang. Så få slammet grundigt undersøgt nu. Eller gør som Stockholm. Byg en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved.

## **Sæt Marselistunnellen i bero indtil Aarhus midi-havns fremtid er afklaret**

Sendt til JP 10.6.2022.

Med en maxi-havn ved Glatved forsvinder de mange klimaskadelige lastbiler til at køre mere end hver anden container fra maxi-havnen i Rotterdam til Aarhus midi-havn.

Så Marselistunnelen er overflødig, hvis Aarhus gør som Stockholm og erstatter sin midi-havn med en maxi-havn 50 km mod øst. Stockholm byggede ved Norvik, Aarhus kan bygge ved Glatved på Djursland. Og vil her få Europa bedst beliggende maxi-havn, hvor maxi-skibe fra Østasien kan omlades direkte til føde-skibe fra Østeuropa på havet uden miljøbelastende landtransport, som foreskrevet i EU's to transportdirektiver, fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet.

COWI lavede en rapport i Stockholm, og for planerne til udvidelse af Aarhus midi-havn i bredden, og kan derfor også undersøge om ikke Glatved maxi-havn kan bygges for samme beløb som Marselistunnelen.

Tidligere lå Aarhus perfekt mellem Nordsøens maxi-skibe og Østersøens fødeskibe, men mangler nu 3 meters dybde i at modtage nutidens maxi-skibene fuldt lastet. Mere end halvdelen af containerne omlades derfor i maxi-havnen Rotterdam og sendes videre på klimaskadelige lastbiler, heraf mange til Aarhus.

På Marselis Boulevard viser nummerplader og containerindskrifter, at de mange lastbiler umuligt alle kan komme fra danske virksomheder. Langt de fleste kommer fra eller skal til udlandet. Og det store antal ventende containere på havneområdet kan ikke være til danske virksomheder, for så var de jo hentet af lastbiler for længst. De venter på at blive omladet til det ugentlige maxi-skib fra Mærsk eller til fødeskibe fra Østeuropa.

I følge branchebladet 'Søfart' forventes atomkraft at drive den næste generation af containerskibe, som Aarhus by sikkert ikke ønsker at modtage til den tid. Og hvis der samtidig kommer et EU-forbud mod klimaskadelig landtransport mellem containerhavne, så vil Aarhus midi-havn være nødt til at flytte til Glatved. Og vil derfor snart indse, at den bør gøre som Stockholm og lade COWI planlægge en ny Aarhus maxi-havn ved Glatved allerede nu. Og hvem har så brug for en tom Marselistunnel?

## **Aarhusianerne kan stoppe Marselistunnelen med tre borgerforslag**

Sendt til Aarhus Stiftstidende 13.6.2022. Trykt den 17.6.2022

Containere er underkastet to transportdirektiver fra EU: Fra land til vand fra 2004, samt bæredygtig og smart mobilitet fra 2020. Begge siger helt klart, at containere i fremtiden skal transporteres på skibe i stedet for på lastbiler.

Al den stund, at er det er uendeligt mere miljø-, klima- og vejbelastende at transportere containere fra maxi-havnen i Rotterdam til midi-havnen i Aarhus på 10.000 lastbiler end på 1 maxi-skib. Som desværre ikke kan anløbe Aarhus midi-havn fuldt lastet, da den mangler 2-3 meter i dybden. Men som vil kunne anløbe en maxi-havn ved Glatved på Djursland.

På Marselis Boulevard viser antallet af lastbiler og deres nummerplader og containerindskrifter, at de umuligt alle kan komme fra danske virksomheder til eksport fra Aarhus midi-havn. Langt de fleste kommer fra eller skal til udlandet. Og det store antal ventende containere på havneområdet kan ikke være til danske virksomheder, for så var de jo hentet af lastbiler for længst. De venter på at blive omladet til fødeskibe fra Østeuropa. Eller til det ugentlige maxi-skib fra Mærsk, der dog kun kan lastes halvt uden at gå på grund.

Og med den nye generation af skibe som Ever Ace skal lastbiler køre 15.000 containere væk fra Rotterdam.

Ansvarlige politikere ville derfor naturligvis afvise enhver ide om at udvide Aarhus midi-havn i bredden samt bygge en Marselistunnel til denne øgede mængde klimaskadelige lastbiler.

Heldigvis kan begge planer stoppes ved at 50.000 Aarhusianere sender dem til Folketinget ved at underskrive de tre borgerforslag FT-11147, 11149 og 11150, som alle bygger på EU's to transportdirektiver.

Det første borgerforslag lyder: "Forbud mod landtransport mellem containerhavne i strid med EU's to transport-mål: 'fra land til vand', samt 'bæredygtig og smart mobilitet'"

Det andet borgerforslag lyder: ”Forbud mod maxi-skibe i midi-havne, da det medfører belastende landtransport mellem havne.”

Det tredje borgerforslag lyder: ”Byg en megahavn ved Glatved, så der kun er én omlastning mellem Østasien og Østeuropa.”

Af branchebladet 'Søfart' fremgår, at fremtidens containerskibe forventes drevet af atomkraft, som Aarhus by nok ikke vil modtage til den tid. Samtidig forventes et EU-forbud mod klimaskadelig landtransport mellem containerhavne. Da vil Aarhus midi-havn så være nødt til at flytte til Glatved. Så en ansvarlig bestyrelse kan sikkert indse, at det kloge er at gøre som Stockholm og bede COWI bygge en ægte maxi-havn 50 km mod øst.

Og hvem har så brug for en tom Marselistunnel?

## Aarhus midi-havn skaber kaos i Hamborg og kø i Rotterdam

Sendt til Aarhus Stiftstidende 20.7.2022.

På hjemmesiden [gcaptain.com](http://gcaptain.com) kan man læse om køer af skibe i Rotterdam maxi-havn. Og om kaos i Hamborg midi-Havn, som modtager langt flere containere, end den kan ekspedere.

Begge dele var undgået, hvis Aarhus midi-havn havde udvist rettidig omhu for ti år siden og gjort som Stockholm midi-havn, der da byggede en ægte maxi-havn 50 km mod øst. Stockholm byggede ved Norvik, og Aarhus kunne have bygget ved Glatved på Djursland. For her ligger enhver kaptajns drømmehavn.

Lad os følge kaptajnen på et 25K maxi-skib på vej fra Østasien til Østeuropa med 25.000 containere. Han vil gerne så tæt som muligt på Østersøens mange fødeskibe for at omlade. På et søkort ser han, at Hatter Barn ved Samsø er vanskeligt passabelt. Samt at der ligger en naturlig dybvandshavn ved Glatved, så der sejler han naturligvis hen.

Men her er ingen havn. Og de to nabohavne, Grenaa og Aarhus, mangler flere meter i at kunne modtage hans skib med 17 meter. Så han må vende om og sejle til Hamborg, der også ligger tæt på Østersøen. Men her er havnedybden kun 13 meter.

Altså må han som de andre maxi-skibe sejle ind til maxi-havnen i Rotterdam og vente på at aflevere mere end halvdelen af sine containere for at sejle videre til Hamborg og aflevere resten der.

Det medfører en massiv transport på lastbiler, som vejnettet ikke er indrettet til, som belaster miljø og klima, og som derved overtræder EU's to transportdirektiver, fra land til vand, samt bæredygtig og smart mobilitet.

Mange containere sendes til omladning i Aarhus, som ligger perfekt mellem Nordsøen og Østersøen. Så der er også trængsel i Aarhus midi-havn, som derfor ønsker at udvide i bredden til de mange containere, samt at bygge en Marselistunnel under Aarhus til de mange ekstra lastbiler.

Så bestyrelsen bør vist udvides med en svensker til at anbefale en Stockholm-løsning. Og ved Glatved er kridtbunden så stærk, at havnen kan bygges som en ø-havn med en sikkerhed, der vil tiltrække meget handel med USA. Samt være et oplagt sted for en Nato-havn, så man undgår at uddybe Esbjergs midi-havn.

Og budgettet kan dække det hele: 3 mia. kr. til havnen og 3 mia. kr. til 60 km motorvej fra havnen forbi lufthavnen til E45 ved Hadsten. Med plads langt flere følgevirkninger end i en tunnel under Aarhus.

Svenskeren kan næppe overtale formanden til at overbevise byens borgmester, for det er jo samme person. Svenskeren bør derfor være formand, så en kommende MegaHavnGlatved kan beskytte både havne og miljø mod kaos og køer og overflødige lastbiler.

Kilder:

<https://gcaptain.com/bulk-carrier-congestion-rising-in-rotterdam/>

[https://gcaptain.com/over-2-of-global-freight-capacity-at-standstill-in-north-sea-region-germanys-ifw/?fbclid=IwAR0bGNp47duDxqQZilcCGJbz-5vgBzIMGNcfrJpOT\\_rDGUYAbTM6rXAqO1E](https://gcaptain.com/over-2-of-global-freight-capacity-at-standstill-in-north-sea-region-germanys-ifw/?fbclid=IwAR0bGNp47duDxqQZilcCGJbz-5vgBzIMGNcfrJpOT_rDGUYAbTM6rXAqO1E)

## Har Aarhus en containerhavn eller en ladeplads?

25.7.2022

Man skulle tro, Aarhus har en containerhavn, når man ser de mange lastbiler, der dagligt kører til og fra havnen med containere. Og når det er vedtaget at bygge en Marselistunnel under Aarhus til endnu flere lastbiler. Og når man ser de mange containere, der er opstablet på havneområdet. Og som skal sejles væk, ellers var de vel afhentet af lastbiler for længst?

Men der kommer ingen store containerskibe, bortset fra om onsdagen, hvor der kommer et 19k maxi-skib fra Mærsk med plads til 19.000 containere. Men det er knapt halvt lastet ved ankomst og ved afgang. Og ja, der kommer også mindre containerskibe fuldt lastet med containere fra Hamborg, men det øger jo bare antallet af opstablede containere, der venter på at blive sejlet bort på fødeskibe. Til Østersøen sandsynligvis, da containertrafikken især forventes at vokse mellem Østasien og Østeuropa.

Så Aarhus Havn er åbenbart en ladeplads, ligesom Faxe Ladeplads.

Men hvorfor er Mærsk-skibet ikke fyldt helt op? Så kunne man jo undvære de mange lastbiler gennem Aarhus, og spare de 3 mia. kroner til tunnelen under Aarhus?

Et svar antydes på Aarhus Havns hjemmeside, hvor en flot velkomstvideo viser havnens mange aktiviteter, dog uden at vise et containerskib. Underligt, for under punktet 'forretningsområder' findes underpunktet 'lastning og losning af containerskibe'. Og her kan man læse: "Verdens største containerskibe. Med vores containerkraner betjener vi nogle af verdens største containerskibe, der anløber Aarhus Havn i fast rutefart hver uge."

Det endelige svar findes på Gøteborg Havns liste over containerhavne i Europa, hvor Aarhus Havn mangler. En containerhavn skal kunne modtage et containerskib fuldt lastet. Og det kan man åbenbart ikke i Aarhus, der så nøjes med at 'betjene' de store skibe med et mindre antal containere. Og nutidens containerskibe stikker da også dybt. 19k-skibet 'Mumbai Mærsk' stikker 16 meter, og Evergreens 'Ever Ace' 24k-skib stikker 17 meter.

Men hvor dyb er da Aarhus havn? Ja, der er intet svar, hvis man på havnens hjemmeside søger på 'dyb'. Hvor søsterhavnene i Grenaa og Hamborg giver svaret 11 meter og 13 meter.

Så man må Google sig til svaret: Aarhus Havn er 14 meter dyb, hvilket svarer til et 9k-skib. Et 19k og 24k maxi-skib skal altså aflæse 10.000 og 15.000 containere i en ægte maxi-havn som fx Rotterdam, før det sejler videre til Hamborg, der så bruger Lübeck og Aarhus som ladepladser.

Maxi-skibenes containere skal altså først til Rotterdam, så til Hamborg og derfra via en ladeplads i Lübeck eller Aarhus til et fødeskib til Østeuropa. Det involverer mange lastbiler, der overbelaster både vejnet, klima og miljø. Og som dermed er i direkte modstrid med EU's to transportdirektiver: fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet.

Det var undgået, hvis Aarhus havde udvist rettidig omhu og gjort som Stockholms, der for ti år siden byggede en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Norvik. Tilsvarende kunne Aarhus have bygget sin maxi-havn ved Glatved på Djursland. For her ligger enhver kaptajns drømmehavn.

Kaptajnen vil naturligvis gerne sejle sit maxi-skib så tæt som muligt på Østersøens fødeskibe for at omlade direkte uden mellemliggende landtransport. På et søkort ser han, at farvandet mellem Hatter Barn og rev ved Samsø er vanskeligt passabelt. Samtidig ser han, at der ligger en naturlig dybvandshavn ved Glatved, så der vil han meget gerne kunne sejle hen.

Men her er ingen havn. Og de to nabohavne i Grenaa og Aarhus er midi-havne, der mangler dybde til at modtage hans maxi-skib. Tilsvarende med midi-havnen i Hamborg, der ellers også ligger tæt på Østersøen.

Altså må han som de andre maxi-skibe sejle ind til maxi-havnen i Rotterdam og vente i en lang kø på at aflevere mere end halvdelen af sine containere for at sejle videre og aflevere resten i Hamborg, hvor de hober sig op og kun langsomt ekspederes videre.

Kø og kaos i Rotterdam og Hamborg skaber til gengæld gyldne vækstmuligheder i Danmark, som jo altid har udviklet sig bag sine havne. Og når skibene blev større, kom der nye havne til. København erstattede Roskilde i middelalderen, Aarhus erstattede København omkring 1980. Og tilsvarende kan en maxi-havn ved Glatved nu erstatte Aarhus midi-havn. For det er alt for dyrt at uddybe Aarhus Havn fra 14 til 18 meters dybde. Tilsvarende er det meget dyrt at gøre Esbjerg Havn dybere, så den kan blive en Nato-havn. Også her er det meget billigere at bygge en ægte maxi-havn ved Glatved.

Men Aarhus midi-Havn vil hellere udvide i bredden inde i Aarhus bugten. En bestyrelse skal dog ikke læse mange numre af branchebladet 'Søfart' for at indse Glatveds muligheder. Men formanden er ikke branchekendt. Han er borgmester, som ved sidste valg så sit stemmetal halveret.

Så nu skal der bruges 3 mia. kr. på at udvide Aarhus midi-havn i bredden, og samme beløb til at bygge en tunnel under Aarhus til den voksende lastbiltrafik til havnen. Synd, for med samme budget kan der bygges en maxi-havn i Glatved. Samt 60 km motorvej forbi lufthavnen til E45 ved Hadsten med plads til de mange nye virksomheder, der vil spire frem bag Nordeuropas bedst beliggende maxi-havn. Altså adskillige flere end i en tunnel under Aarhus.

Så måske skulle borgmesteren overlade posten som bestyrelsesformand til en person fra Stockholm, som igen kan bede Cowi stå for at anlægge en maxi-havn 50 km mod øst, denne gang ved Glatved. Hvor kridtbunden er så solid, at havnen kan bygges som en sikret ø-havn. Og dermed også stå for hovedparten af Europas handel med USA.

Som bagland til en maxi-havn med direkte kontakt til Østasien, Østeuropa og USA kan Djursland og Østjylland udvikle sig til Danmarks kommende centrum med kraftig vækst i aktivitet og beskæftigelse. Som øges betydeligt, hvis hver anden dreng på Djursland bliver ingeniør som 22-årig ved at udvikle sit medfødte regnetalent på en 4-årig highskole, der afdækker og udvikler den unges personlige talent med selvvalgte boglige og praktiske halvårshold efter amerikansk model. Og som anbefalet i OECD's Learning Framework 2030. Man kan begynde straks ved at kompensere for at drenge er to år bagud i udvikling ved at tilbyde dem et pauseår i 7. klasse, hvor de kan regne løs på de tekniske STEM-fag, og derved vokse i pigernes agtelse året efter.

Glatved er desuden et naturligt sted fremtidens eneste realistiske energikilde, grøn kerneenergi, der allerede findes i de gammel-danske områder Skåne, Halland, Blekinge og Holsten, men som er under afvikling. Hvilket dog kan stoppes, hvis Danmark tegner en tiårig kontrakt med disse værker. For 50 år siden var Glatved udset til at huse landets første kernekraftværk. Så nu kan der her bygges en formeringsreaktor, som udvinder ekstra energi af værkernes restprodukter, der samtidig gøres mindre radioaktive. Der findes allerede to sådanne værker, begge i Rusland. Det er derfor brug for et nyt i Vesteuropa et sted, hvortil restprodukterne kan sejles, så landtransport på lastbiler undgås.

Overskudsvarmen kan anvendes til dyrkning af fødevarer under kunstig belysning. Især til brug, hvis solen forsvinder hele eller halve år på grund af et vulkanudbrud eller et meteornedslag. For så vil energi fra sol og vind forsvinde helt. Altså lidt mere end de 'kun' 80-90%, der nu forsvinder ved at blive sendt gennem Power-to-X for at blive brugbar.

Danmark kan altså øge sin grønne vækst betydeligt ved at Aarhus ladeplads omdannes til en ægte containerhavn 50 km mod øst. Aarhusbugten er naturligvis til beboelse, som anbefalet af flere store virksomheder i Aarhus.

## Kernekraft, fra gammel-Danmark nu og Djursland siden

6.8.2022

"Stop det grønne fatamorgana" skrev JP i sin leder den 6.8.2022. Og tusind tak for det. Avisen havde ugen igennem dokumenteret de mange mere eller mindre fortiede ulemper ved den såkaldte grønne energi. Avisen kunne have tilføjet, at 80-90% af energien forsvinder, når man bruger Power-to-X til at forvandle svingende strøm fra vind og sol til konstant brugbar strøm.

Kernekraft er den eneste stabile og realistiske energikilde. Den bruges i solen og i jodens indre. Og der er værker i alle de gammeldanske områder Skåne, Halland, Blekinge og Holsten, med de trues

af lukning. Som dog kan hindres ved at tegne en tiårig kontrakt med dem, indtil vi selv har bygget en formeringsreaktor ved Glatved på Djursland, som kan udvinde ekstra energi af deres restprodukter og gøre disse mindre radioaktive. Og som kan erstatte de to nuværende værker, der begge ligger i Rusland. Samtidig kan vi stoppe for nye vindmøller og solanlæg.

Så husk at spørge partierne, hvem der går ind for kernekraft nu.

## Jyderi, eller vækst bag fremtidens maxihavn på Djursland

Kronikforslag 8.8.2025

Det er dog utroligt, som snakken vælter ud af østdanske debattører, der alle forsøger at nedgøre Danmarksdemokraternes vstdanske initiativ som 'jyderi': Naturligvis skal Danmark fortsat vækste omkring København, skønt boligpriserne for længst er nået langt op over skyerne. Så stop omgående med at udflytte studiepladser til provinsen, og da slet ikke helt over til Jylland.

Stakkels debattører, de fatter åbenbart intet.

Ja, selvfølgelig skal Danmark da blive ved med at vækste, som det har gjort op gennem historien bag sine velbeliggende havne. Og ja, i rigtig mange år lå landets bedst beliggende havn i Østdanmark, som det fremgår direkte af dens navn: Køben-havn.

Men efter 1980 begyndte containerskibene af kræve en havnedybde, der bedst kunne leveres af Aarhus Havns 14 meter. Der desværre er for lidt til dagens maxi-skibe, hvor 19Kskibene med 19.000 containere kræver 16 meter, og 24K skibene kræver 17 meter.

Dette har skabt kø og kaos i Nordeuropas to vigtigste havne, maxi-havnen i Rotterdam og midihavnen i Hamborg, der bl.a. bruger Aarhus som ladeplads, og som derfor nu vil udvide sin midihavn i bredden for at kunne oplagre endnu flere containere fra de ny 24K-skibe.

Den voksende lastbiltrafik belaster vejnettet. Og skader både klima og miljø med en voksende udledning af CO<sub>2</sub>. Og er derfor i direkte modstrid med EU's to transport-direktiver fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet transportmål.

Aarhus burde derfor gøre som Stockholm og bygge en ægte maxi haven 50 km mod øst, ved Glatved på Djursland. Som maxi-skibene fra Østasien kunne sejle direkte til og omlade på fødeskibene fra Østersøen direkte på havet uden mellemliggende landtransport, og dermed uden at overtræde. Fremtidens containertrafik forventes nemlig især at vokse mellem disse to områder.

Det naturlige ville derfor være at uddybe Aarhus havn fra 14 til 18 meters dybde, men det er alt for dyrt. Men Aarhus ønsker i stedet at bruge 3 mia. kr. på at udvide sin midihavn i bredden, og at bruge samme beløb til at bygge en tunnel under Aarhus til den voksende lastbiltrafik fra Rotterdam og Hamborg. Synd, for med de samme beløb kan der bygges en maxi-havn i Glatved samt 60 km motorvej forbi lufthavnen til E45 ved Hadsten med plads til de mange nye virksomheder, der vil spire frem bag Europas bedst beliggende maxi-havn. Altså adskillige flere end i en tunnel under Aarhus. Og det bliver der brug for, da Glatved maxi-havn kan anlægges som en ø-havn i havet. Og dermed sikres optimalt. Og også stå for hovedparten af Europas handel med USA.

Og så bliver der brug for mange ingeniører. Hvilket bedst klares i landlige omgivelser i Østjylland, hvor de unge ikke fristes af overbetalte job i centraladministrationen og dennes omgivende konsulent- og mediefirmaer.

De første skridt burde være at lade den danske skole tage ved lære af naboernes skolesystemer.

Som det eneste land i verden har Danmark en enhedsskole, der tvinger børn og unge til at gå i samme fælles klasse ti år i træk. Børn er nysgerrige på deres omverden og trives i en stamklasse. Unge er derimod nysgerrige på sig selv: "Hvem er jeg, hvad kan jeg?" Og her bliver stamklassen til en tvangsklasse, hvor den unges identitetsarbejde hurtigt visner. Især for drenge, der jo er to år bagud i udvikling. Og som derfor let kompenserer med et overforbrug af sukker, alkohol, tobak og stoffer.

Så også den danske skole bør naturligvis todeles. En primærskole for børn. Og en sekundærskole for unge, hvor drenge det første år får tilbudt et pause-år med en ren drengeklasse, hvor de bliver gode til at tale og tælle om STEM-fagene, der vinder frem internationalt: natur, teknik, konstruktion, økonomi og matematik. Her kan drengene så udvikle deres medfødte regnetalent i fred og ro, uden at blive mobbet af de mere modne piger. Her erstattes den onde matematik uden enheder af den gode matematik med enheder, som fører direkte til fagets kerne: at forene og opdele konstante og variable styk-tal og per-tal med regneformler, der forudsiger resultatet.

Året efter kan drengene så ligesom skolens øvrige unge tilbydes selvvalgte boglige og praktiske halvårshold, som anbefalet af OECD. Mange drenge vil her vælge hold, så de kan afslutte afgangsprøverne efter 8. klasse, og forsætte på toårige STEM-baserede HF-skoler. Som fører dem direkte til ingeniørskolerne, uden at blive fristet af gymnasiernes drukkultur.

Og drenge af 22årig ingeniører vil virke meget tillokkende på pigerne. Så som 25årige vil et par typisk have tre børn, et til mor og et til far og et til staten. Og vil dermed øge fødselstallet til de 2,1 barn per par, der sikrer en stabil befolkning som i Nordamerika. Hvor det nuværende fødselstal på 1,5 giver 1 barn per par i næste generation, og dermed en halvering af befolkningen på 50 år.

De unges hjerner udgør landets vigtigste råstof. For at sikre den bedst mulige udnyttelse, bør vi nedsætte en OECD-ledet skolingskommission til at nytænke danske skoling hele vejen fra førskole til forskerskole. I sit Learning Framework 2030 skriver OECD, at fremtidens skole skal "forpligte sig til at hjælpe den unge med at udvikle sig til en hel person, der kan udnytte sit potentiale og bidrage til at forme en fælles fremtid. For at gøre den unge til aktør skal skolen anerkende den unges individualitet."

Netop dette er tilfældet i den Nordamerikanske holdopdelte oplysningsskole, hvor institutionen er indrettet til individerne. Hvor Europas linjeopdelte dannelsesskoler modsat tilpasser individerne til institutionerne.

Så OECD vil nok anbefale den firedelte amerikanske oplysningsskole: en primærskole for børn, en mellemskole for puberteten, en highskole der afdækker og udvikler den unges personlige talent med selvvalgte boglige og praktiske halvårshold, efterfulgt af regionale holdopdelte colleges med 2årige praktiske diplomgrader og 4årige teoretiske bachelorgrader, der hurtigt kan suppleres i tilfælde af arbejdsløshed. Herved forstummes al snak om udflytning.

For at undgå, at velfærdsuddannelserne falder i popularitet år efter år, kunne man indføre en basisuddannelse i kropspleje med beslægtede grundmoduler hele vejen fra pædagog til terapeut. Det første halvår kan give en inspirerende indføring i kroppens natur, filosofi og sociologi. Det næste halvår vælger den unge så mellem tre hovedretninger, kroppens læring og den sunde krops motorik og den syge krops pleje.

For Danmark er berygtet for sit utal af ukoordinerede videregående linjer. Mange unge giver op, andre må vælge om adskillige gange, inden de måske bliver færdige omkring de 30 år.

Glatved kan også løse problemet med at omformning af svingende el fra sol og vind til konstant el kræver Power-to-x, der selv forbruger 80-90% af energien. For her kan bygges en formeringsreaktor, der kan udvinde energi og mindske strålingen fra radioaktivt affald fra de fire eksisterende reaktorer i gammel-Danmark: i Skåne, Halland, Blekinge og Holsten. Som netop kan undgå nedlukning, ved at Danmark tegner en tiårig kontakt med dem, indtil formeringsreaktoren er bygget. Der findes to sådanne i Europa, men begge ligger i Rusland. Så EU bekoster sikkert gerne en ny reaktor ved Glatved på Djursland, som var udset til at huse landets første kernekraftværk for 50 år siden. Og hvortil affaldet kan sejles for at undgå landtransport gennem byer.

Så hurra for Danmarksdemokraterne. De kan sikre, at Danmark får en fremtid. Som forudsætter, at vækstcentret flyttes til Djursland med sin naturlige maxi-havn ved Glatved.



## Skal Aarhus omdøbes til Hamborg Ladeplads?

17.8.2022

Hver onsdag modtager Aarhus midi-havn et maxi-skib, der dog langt fra er fuldt ladet. Derfor skal flere og flere containere sendes på lastbil over land. Som ladeplads for Hamborg vil Aarhus derfor altid mangle plads til stadig flere lastbiler og containere.

Engang var Aarhus Havn ellers perfekt til direkte omladning fra Østasiens maxi-skibe til Østeuropas føde-skibe uden mellemliggende lastbil-transport. Altså helt i overensstemmelse med EU's to klimabeskyttende transportdirektiver, fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet.

Men havnens 14 meters dybde er ikke nok til dagens maxi-skibe, der fuldt lastet kræver 16-17 meters dybde. Og som derfor først må aflevere halvdelen af containerne i Rotterdam maxi-havn, hvortil Mærsk Terminals da også er flyttet. Herefter kan de aflevere resten i Hamborgs midi-havn, der er ved at drukne i containere som beskrevet på hjemmesiden [gcaptain.com](http://gcaptain.com).

Og som derfor vil overbelaste sine to ladepladser ved Østersøen, Lübeck og Aarhus, indtil der bygges en ny ladeplads ved Østersøen. Så vil der ikke mere være brug for ladepladsen i Aarhus, hvorefter Jylland forvandles til en turisttange nord for Hamborg.

Og så vil Hamborg endelig have afskaffet Danmarks monopol på at bære bindeled mellem Nordsøen og Østersøen.

Med mindre Aarhus gør som Stockholm, og bygger en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved på Djursland. Havbunden består her af hårdt kridt fra Juratiden, der kan bære en ø-havn med maksimal beskyttelse, som også vil tiltrække en stor del af Europas handel med Nordamerika.

Direkte omladning på havet vil befri Europa for utallige lastbiler til stor gavn for klimaet.

Samtidig vil flytning af væksten fra Køben-havn til maxi-havnen på Djursland gøre Østjylland til landets nye vækstcenter. Hvilket vil skrinlægge projekter som Kattegatbroen og Lynetteholmen samt hurtigere togforbindelser fra landets nye vækstcenter til museumsbyen København, hvor huspriserne vil falde til et normalt niveau for lønmodtagere.

Men det vigtigste er, at Danmark slipper for, at Hamborg overtager den økonomisk givende position som bindeled til Østersøen.

Så skal Aarhus være et nyt Amsterdam, eller en ladeplads for Hamborg? De politikere, der træffer det fornuftige valg, vil fremstå som helte, der frelste landet fra økonomisk nedtur.

Men valget er svært. Der er derfor brug for en talkyndig løsgænger i det nye folketing til at sikre, at Nordeuropas bedst beliggende maxi-havn bliver bygget ved Glatved. Til glæde for både klima og landets fortsatte vækst.

## Uden dansk maxi-havn bliver Hamborg porten til Østersøen

*Danmark kobles af historien, hvis ikke Aarhus midi-havn gør som Stockholm og bygger en maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved på Djursland.*

9.9.2022

Hvis de fleste containere kommer fra Hamborg, så er Aarhus havn i virkeligheden en ladeplads for Hamborg, og burde derfor omtales som 'Hamborg Ladeplads' i stedet. En ladeplads der bliver overflødig, når Hamborg snart presses til at sende containerne til Lübeck, Wismar og Rostock på elektrificeret jernbane for at efterleve EU's to transportdirektiver, fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet.

Og indtil da kan der spares mange klimabelastende lastbil-kilometer ved i stedet at aflevere containerne i tørhavnen ved Fredericia, Taulov Dry Port.

Derfor bør Aarhus midi-havn naturligvis anvende sine 3 mia. kroner på at gøre som Stockholm og bygge en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved på Djursland, så maxi-skibene fra Østasien kan omlade direkte på havet til fødeskibe fra Østeuropa, som EU's to direktiver foreskriver.

Og med en maxi-havn ved Glatved kan Danmark fortsat vækste som porten til Østersøen, der ellers må overlades til Hamborg.

Dette er den konklusion, jeg som civil borger i et civilsamfund er nået frem til ved at undre mig:

Hvor kommer containerne fra, og hvorfor skal de til Aarhus?

Er det bæredygtigt at lade flere og flere klimaskadelige lastbiler køre containere til Aarhus, hvis de i stedet kan sejles ind, så EU's to transportdirektiver overholdes?

Så hvorfor ikke uddybe havnen i stedet for at bygge en Marselistunnel til endnu flere lastbiler?

Fra Risskov Strandpark kan man hver onsdag se et Mærsk 19K maxi-skib med plads til 19.000 containere. Men i Aarhus er det hverken helt eller halvt lastet, da havnedybden i Aarhus er 14 meter, hvor et maxi-skib kræver 16 meter.

Så over halvdelen af containerne skal sendes over land. Og åbenbart fra Hamborg kan man så se på Marselis Boulevard, hvor mange lastbiler har påskriften 'Hamburg Süd'. Men Hamborg har heller ikke en maxi-havn, så hvor aflaster maxi-skibene, for at kunne sejle videre til Hamborg og Aarhus midi-havne?

Et svar findes fx på hjemmesiden [gcaptian.com](http://gcaptian.com). Her ses, at containertrafikken især vokser mellem Østasien og Østeuropa. Den sidste maxi-havn inden Østersøen er Rotterdam, så her må maxi-skibene først ligge længe i kø for at aflevere over halvdelen af containerne, før de kan aflevere resten tættere på Østersøen i Hamborg, hvilket her giver en voldsom ophobning af containere.

Men uden beliggenhed ved Østersøen har Hamborg brug for ladepladser. Lübeck kan aftage nogle, men ikke alle containere. Derfor sendes mange med lastbil til Aarhus til de mange fødeskibe, der betjener det halvt lastede Mærsk-skib.

Kort sagt, Aarhus midi-havn kan ikke modtage et maxi-skib fuldt lastet og er derfor ikke en containerhavn, men en midlertidig ladeplads for Hamborg. Indtil Hamborg tvinges til at efterleve EU's to transportdirektiver, eller indtil Hamborg kun sender containerne til Fredericia, fordi Mærsk stopper med at sende et maxi-skib halvt lastet til Aarhus, noget der næppe betaler sig i længden.

Snart vil Aarhus midi-havn derfor sygne hen. Synd, for uden en maxi-havn bliver Danmark koblet af udviklingen, da Hamborg så endelig får den rolle som porten til Østersøen, som byen har stræbt efter i århundreder.

Skal Danmark bevare sin vækst, må folkettinget derfor tvinge Aarhus til at gøre som Stockholm og bygge en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved. Befolkningen kan støtte dette krav ved at skrive under på et af de tre borgerforslag FT-11147 og 49 eller FT-11150: "Byg en megahavn ved Glatved, så der kun er én omlastning mellem Østasien og Østeuropa." Hvilket vil befri Europa for utallige lastbiler til stor gavn for klimaet.

Havbunden ved Glatved består af hårdt kridt fra Juratiden, der kan bære en ø-havn med maksimal beskyttelse, som derfor også vil tiltrække handel mellem Europa og Nordamerika.

Danmark har altid væksten bag sine havne, så væksten vil nu flytte fra Køben-mini-havn til Glatved maxi-havn, og dermed gøre Djursland og Østjylland til landets nye vækstcenter. Hvilket vil skrinlægge projekter som Lynetteholmen, Kattégatbroen, Marselistunnellen samt hurtigere togforbindelser fra landets nye vækstcenter til museumsbyen København, hvor huslejen vil falde til et normalt niveau for lønmodtagere.

Men vigtigst af alt, med en maxi-havn ved Glatved kan Danmark generobre den økonomisk givende position som porten til Østersøen fra Hamborg. Det er altså Danmarkshistorie, der skrives de næste måneder.

Heldigvis bidrager Brancheforeningen Danske Havne nu også til debatten (JPA 7.10.) med kronikken "Havne ér nemlig vigtige for os alle sammen". Kronikken indeholder flere stærke argumenter for, at Danmark skal have en maxi-havn, så væksten ikke flytter til Hamborg.

Men desværre anbefaler kronikken udbygning af havnen ved Aarhus i stedet for ved Glatved.

"Aarhus Havn er Danmarks suverænt største containerhavn" hævdes det, men i Gøteborgs liste over

containerhavne findes Aarhus ikke, da en containerhavn naturligvis skal kunne modtage et containerskib fuldt lastet. Det kan Aarhus midi-havn ikke med sine kun 14 meters dybde. Men det kan maxi-havnen i Rotterdam, som Mærsk Terminal da også har flyttet sit hovedkvarter hertil.

Senere optræder der vist en slåfejl: "Havnen i Aarhus er den eneste havn i Danmark, der kan modtage de helt store oceangående containerskibe, der sejler mellem Asien og Europa." Der burde naturligvis have stået "Uden en maxi-havn ved Glatved er der ingen havne i Danmark, der kan modtage de helt store oceangående containerskibe, der sejler mellem Asien og Europa."

Kronikken taler endvidere meget om den grønne omstilling. Det må undre på baggrund af, at Jyllands-Posten den 5.8. havde en leder med overskriften "Stop nu det »grønne« fatamorgana. Klimaomstillingen er langt mere kompliceret, at man på Christiansborg har givet indtryk. Det er beskæmmende, at befolkningen fortsat fyldes med »grønne« løgne."

Men ellers indeholder kronikken som sagt stærke argumenter for, at Aarhus bør gøre som Stockholm og bygge en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved, så omladningen far maxi-skibe til fødeskibe foregår til havs i overensstemmelse med EU's to transportdirektiver.

Som civilborger er det dejligt at kunne bidrage til debatten, ved at Jyllands-Posten og Aarhus Stiftstidende bringer mine læserbreve, ved at den lokale tv-station ITV i uge 12 bragte interviewet "Grøn Orakel nr.3 2022 - Flyt Aarhus Havn til Glatved", ved at kunne udgive e-bogen "Havne-skandalen Aarhus 2022, Aarhus Midi-havn som ladeplads for Hamborg, eller som Maxi-havn ved Glatved?", og ved at kunne formulere de tre borgerforslag for gøre Folketinget opmærksom på de historiske og økonomiske konsekvenser af ikke at have en maxi-havn.

Desværre har jeg ikke midler til at indrykke annoncer til at gøre opmærksom på disse borgerforslag, så med den nuværende ringe opbakning til dem er der kun én mulighed tilbage, at stille op til folketingsvalget som en løsgænger, der bruger sin talkyndighed til at stoppe skandaler, herunder den såkaldte 'grønne omstilling', hvor enkle beregninger viser, at det højt priste 'Power-to-X' forbruger 80-90% af den energi, den sender videre fra sol og vind.

Samt naturligvis sikre, at Aarhus midi-havn ikke visner som en midlertidig ladeplads for containere, der på et maxi-skib først skal ind til Rotterdam, så ind til Hamborg, så videre med lastbil til Aarhus for her endelig at omlades på fødeskibe til Østeuropa. Når der i stedet kan ske en direkte omladning på havet ved en kommende 'Aarhus maxi-havn Glatved', hvis Aarhus gør som Stockholm.

## Aarhus Havn er ladeplads for Hamborg

15.9.2022

Der skrives Danmarkshistorie det næste halvår. Aarhus Havn kan blive en ægte containerhavn ved at udvides, ikke i bredden, men i dybden. Aarhus skal bare gøre som Stockholm og bygge en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved på Djursland.

Aarhus midi-havn mangler naturligvis på Gøteborg havns liste over containerhavne Europa, da dens 14 meters dybde er 2-3 meter for lidt til at modtage et maxi-skib fuldt lastet. Det ses tydeligt hver onsdag fra Risskov Strandpark: Mærsk's maxi-skib er hverken helt eller halvt lastet, og vil naturligvis ophøre med at ankomme, når kontrakten fra havnens anlæggelse i 2003 udløber, måske allerede i 2023.

Så ophører også de mange containere fra Hamborg, som kan beses og tælles dagligt på Marselis Boulevard.

For i følge hjemmesiden gcaptain.com er Hamborg ved at drukne i containere til Østeuropa fra Østasien, og bruger derfor Aarhus som midlertidig ladeplads. Men uden et Mærsk-skib kan Hamborg nøjes med at sende containere til Taulov tørhavn i Fredericia, indtil der er anlagt elektrificeret jernbane til Lübeck, Wismar og Rostock for at overholde EU's to transportdirektiver, fra land til vand samt smart og bæredygtig mobilitet.

Uden en maxi-havn har Danmark desværre ikke kunnet forhindre, at Hamborg og de andre hansestæder har overtaget rollen som port til Østersøen, hvilket vil få fatale konsekvenser for dansk økonomi.

Men med en maxi-havn ved Glatved kan maxi-skibe fra Østasien omlade til fødeskibe fra Østersøen på havet uden mellemliggende klimaskadelig landtransport, som EU's to direktiver kræver. Og så kan Danmark trække vækst væk fra Hamborg og selv vækste bag egne gode havne, som vi altid har gjort.

Og så kan Østjylland blive landets nye vækstcenter, hvor maxi-havn Glatved trækker vækst væk fra Køben-mini-havn, som så får normale huslejer. Og så er der hverken brug for en Lynetteholm, en Kattegatbro eller nye spor eller broer til et højhastighedstog til en museumsby. Eller en Marselistunnel.

Befolkningen kan deltage i at skabe Danmarkshistorie ved at bringe de tre borgerforslag op i Folketinget, FT-11147, FT-11149 og FT-11150: "Byg en megahavn ved Glatved, så der kun er én omlastning mellem Østasien og Østeuropa."

Og så kan Europa igen få et normalt klima ved at undgå de mange miljøskadelige lastbiler mellem havne.

## Naturligvis skal Aarhus have en maxi-havn

16.9.2022

Mange tak til Brancheforeningen Danske Havne for kronikken "Havne er nemlig vigtige for os alle sammen" (JPA 7.9.). Den indeholder flere stærke argumenter for, at Danmark skal have en maxi-havn, så væksten ikke flytter til Hamborg.

"Aarhus Havn er Danmarks suverænt største containerhavn" hævder kronikken. Jo, der går flest containere gennem Aarhus Havn, men havnen findes ikke på Gøteborgs liste over containerhavne, da en containerhavn naturligvis skal kunne modtage et containerskib fuldt lastet med et behov for 16-17 meters dybde. Og det kan Aarhus midi-havn ikke med sine kun 14 meters dybde. Det kan kun maxi-havnen i Rotterdam, som Mærsk Terminal da også har flyttet sit hovedkvarter hertil.

Men det vil en kommende 'Aarhus maxi-havn Glatved' kunne. Og vil derudover kunne trække væksten hjem, både fra Hamborg og fra Køben-mini-havn, der så bliver en museumsby med normale huslejer, og uden behov for hverken en Lynetteholm eller en Kattegatbro til Danmarks nye vækstcenter i Østjylland.

Senere optræder der vist en slåfejl: "Havnen i Aarhus er den eneste havn i Danmark, der kan modtage de helt stor oceangående containerskibe, der sejler mellem Asien og Europa." Der burde naturligvis have stået "Uden en maxi-havn ved Glatved er der ingen havne i Danmark, der kan modtage de helt store oceangående containerskibe, der sejler mellem Asien og Europa."

Og med en maxi-havn til direkte omladning af maxi-skibe til søs behøver containerne ikke lagerplads eller landtransport. Det er netop fordi Aarhus med en midi-havn er blevet ladeplads for Hamborg, at dette behov findes. Men kun indtil Hamborg har bygget elektrificerede baner til Lübeck, Wismar og Rostock for at overholde EU's to transportdirektiver, fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet. Og da bliver både havneudvidelse og Marlistunnellen overflødig.

Kronikken taler endvidere meget om den grønne omstilling. Det må undre, da Jyllands-Posten den 5.8. havde en leder med overskriften "Stop nu det »grønne« fatamorgana. Klimaomstillingen er langt mere kompliceret, at man på Christiansborg har givet indtryk. Det er beskæmmende, at befolkningen fortsat fyldes med »grønne« løgne."

Men ellers indeholder kronikken som sagt stærke argumenter for, at Aarhus bør gøre som Stockholm og bygge en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved, så Danmark, og ikke Hamborg, bliver porten til Østersøen.

## Naturligvis vil Hamborg gerne udvide sin ladeplads i Aarhus

23.9.2022

Hamborg er ved at drukne i containere, fortæller hjemmesiden [gcaptian.com](http://gcaptian.com). Og har derfor brug for ladepladser ved Østersøen. Lübeck ligger nærmest, men kan ikke tage alle, så nu hober de sig også op i Aarhus. For med manglende dybde kan Aarhus midi-havn ikke foretage en fuld opladning af maxi-skibe, som man kan se hver onsdag. Derfor har Hamborg brug for en havneudvidelse, samt en Marselistunnel til de mange klimaskadelige lastbiler. Som der er så stor mangel på, at containere også ankommer på halvtomme maxi-skibe, som ellers kunne tjene det dobbelte ved at sejle fuldt lastet til Østasien.

Og ladepladsen skal naturligvis udvides i Aarhus bugten. For så forhindrer Hamborg Aarhus i at gøre som Stockholm og bygge en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved på Djursland. Der vil maxi-skibe fra Østasien nemlig kunne omlade til fødeskibe fra Østeuropa på havet uden mellemliggende landtransport, helt i overensstemmelse med EU's to transportdirektiver, fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet.

Og så skulle Hamborg tilbagelevere rollen som porten til Østersøen til Danmark, hvor især Østjylland kunne vækste bag sin maxi-havn, som Køben-havn gjorde i sin tid bag sin havn.

Det er derfor Danmarkshistorie, der skrives de næste måneder. Skal væksten ske i Danmark, eller får Hamborg succes med sit igangværende omfattende lobby-arbejde?

Befolkningen kan hjælpe Danmark ved at skrive under på tre borgerforslag. FT-11147 siger "Forbud mod landtransport mellem containerhavne i strid med EU's to transport-mål: fra land til vand, samt bæredygtig og smart mobilitet". FT-11149 siger "Forbud mod maxi-skibe i midi-havne, da det medfører belastende landtransport mellem havne". Samt FT-11150, der siger "Byg en megahavn ved Glatved, så der kun er én omlastning mellem Østasien og Østeuropa."

## Containerne og lastbiler forsvinder, når Aarhus havn bliver dybere ved Glatved

28.9.2022

Containerne hober sig op i Aarhus midi-havn, der mangler 2 meters dybde i at kunne foretage en fuld opladning af de store maxi-skibe med 16-17 meters dybgang. Som derfor først må vente i kø uden for maxi-havnen Rotterdam for at aflevere halvdelen af containerne her og resten i Hamborg, der derfor har brug for ladepladser ved Østersøen. Lübeck kan tage nogle, men ikke alle. Stadig flere sendes derfor med klimaskadelige lastbiler til Aarhus, hvor de så hober sig op, indtil Aarhus gør som Stockholm og bygger en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved.

Her er jordbunden fra juratiden så solid, at der kan bygges en maksimalt sikret ø-havn, som også vil kunne stå for en stor del af trafikken mellem Europa og USA. Samtidig vil alle lastbilerne fra Hamborg forsvinde, når omladningen sker til søs uden mellemliggende landtransport i overensstemmelse med EU's to transportdirektiver fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet.

Så naturligvis skal Aarhus havn udvides, i dybden ved Glatved. Som så vil afløse Rotterdam og Hamborg som havnen for den stadigt voksende trafik fra Østasien til Østeuropa.

Hvilket vil flytte væksten fra Køben-mini-havn til Aarhus maxi-havn Glatved og resten af Østjylland. Og så er der hverken brug for en Lynetteholm eller en Kattegatbro fra landets nye vækstcenter til museumsbyen København, hvor huslejerne så bliver normaliseret. Endelig vil Danmark kunne tilbageerobre den givtige rolle som port til Østersøen fra Hamborg.

Det er altså Danmarkshistorie, der skrives det næste halve år.

Skal vi kobles af historien, eller gøre som vi altid har gjort, vækste bag vores velbeliggende havne? Skal Aarhus havn udvides i bredden i bugten eller i dybden ved Glatved?

## Mangler og trykfejl i Rambøll rapporten om Aarhus Havn

5.10.2022

Aarhus Havn fungerer bl.a. som Hamborg Ladeplads Nord, og har i den forbindelse bestilt Rambøll til at dokumentere et behov for mere plads til de mange containere, der hober sig op i Hamborg. Blot synd, at Rambøll ikke først rådførte sig med en niende klasse på en folkeskole, før man skrev en mangelfuld rapport.

Klassen ville straks skrive tilbage:

”En strøm af skibe med containere til havne svarer til en strøm af elektroner med energi til modstande. Et containerkredsløb svarer altså til et elektrisk kredsløb, hvor stor modstand giver lille strøm. Og hvor modstande kan sidde enten serielt efter hinanden, eller parallelt ved siden af hinanden.

Det er let at regne sig frem til, at når to ens modstande sidder parallelt, bliver strømmen 4 gange større, end hvis de sidder serielt. Men hvis den ene modstand er 3 gange større, vil strømmen falde til det halve serielt, og til 2/3 parallelt. Det er derfor vigtigt at skelne mellem parallelle havne og serielle havne, da større strøm betyder større indtjening.

Vi kan se på [gcaptain.com](http://gcaptain.com), at containertrafikken især vokser fra Østasien til Østeuropa. Samt at et 19K maxi-skib med 19.000 containere har en dybgang på 16 meter, og at et 24K maxi-skib har 17 meter. Der skal altså aflades 5.000 container for hver meter mindre dybgang.

Rotterdam er den sidste maxi-havn inden Østersøen, der kan arbejde med fuldt lastede maxiskibe. Herfra sendes containerne så videre til serie-havnen Hamborg, og derfra til de to parallel-havne ved Østersøen, Lübeck og Aarhus, hvor Aarhus har større modstand, da afstanden er større. Strømmen vil derfor reduceres til en brøkdel og skabe ophobning i Hamborg. Som derfor snart vil udfase Aarhus som parallel-havn ved at bygget elektrificerede jernbaner til parallel-havnene Lübeck og Wismar med nogenlunde samme modstand. Det vil samtidig udfase den klimabelastende lastbiltrafik til og fra Aarhus for at overholde EU's to transportdirektiver, fra land til vand, samt bæredygtig og smart mobilitet.

Aarhus havn kan derfor kun overleve, hvis den bliver en parallel-havn til Rotterdam. Altså ved at gøre som Stockholm og bygge en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved på Djursland. Vi kan se på hjemmesiden [MegaHavnGlatved.nu](http://MegaHavnGlatved.nu), at den kan bygges som en ø-havn direkte ved sejlrueten, så omladningen kan ske til søs. Det giver meget mindre modstand end i Rotterdam, som ligger inde i landet, og hvor omladningen foregår via 2 tyske serie-havne.

Det er her let at beregne, at hvis modstandene er 1:4, så vil strømmene være 4:1. Rotterdam vil således kun modtage 20% af trafikken fra Østasien til Østeuropa, hvor maxi-havnen i Glatved vil modtage 80%, og blive fremtidens vækstcenter ikke kun i Danmark, men i Nordeuropa.

Med venlig hilsen, 9a.”

Så Rambøll mangler åbenbart at klassificere havnene som serie- eller parallel-havne. Og at undlade den klassiske skolefejl, at beregne gennemsnit for usammenlignelige størrelser (elever i første og niende klasse går jo ikke i 5 klasse i gennemsnit). Samt at beregne konsekvensen af at udvide Aarhus havn som ægte maxi-havn ved Glatved så Aarhus maxi-havn Glatved bliver en parallel-havn til Rotterdam maxi-havn. I stedet for som nu at forblive en midi-havn, der er en midlertidig serie-havn til Hamborg, indtil den klimabelastende lastbiltrafik udfases.

I den nye rapport bedes Rambøll rette en trykfejl på side 38, hvor der står: ”Aarhus Havn er på nuværende tidspunkt 14 meter dyb, hvor der i Yderhavnen planer forberedes til en uddybning til 15,5 meter, hvilket vil betyde, at de store containerskibe vil kunne anløbe havnen.”

Der burde naturligvis være tilføjet, ”Dog aldrig fuldt lastede, som kan ses af de halvt lastede maxiskibe hver onsdag. Derimod vil de store containerskibe også i fremtiden kunne anløbe havnen, hvis den anlægges som en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved på Djursland, som Stockholm har gjort ved Norvik.”

## Danmark mangler containerhavne

16.10.2022

Blandt landets mange containerhavne er Aarhus Havn den største, kan vi læse i Jyllands-Postens leder den 16.10.2022. Ak ja, gid det var så vel. Men på Gøteborg havns liste over containerhavne er der ingen danske havne.

For en containerhavn kan naturligvis betjene et maxi-skib fuldt lastet, og det kan ingen af de nuværende danske midi-havne. Også Aarhus Havns 14 meter er for lidt til de 16 og 17 meter, der kræves til nutidens 19K-skibe med 19.000 containere, og til den næste generation af 24K-skibe. Så den foreslåede udvidelse i bredden vil ikke gøre Aarhus midi-havn til en maxi-havn.

På hjemmesiden gcaptain.com kan man se, at containertrafikken især vokser mellem Østasien og Østeuropa. Og her var Aarhus for 20 år siden den ideelle omladningshavn fra et maxi-skib til føde-skibe, da farvandet omkring Hatter Barn og Rev ud for Samsø er vanskeligt passabelt.

Men i dag må maxi-skibene aflevere containere i maxi-havnen Rotterdam, hvortil Mærsk Terminals da også er flyttet. Herfra sendes de videre til Hamborg, og derfra til Hamborgs to ladepladser ved Østersøen, Lübeck og Aarhus. Den store trængsel i Rotterdam forplanter sig derfor videre til Aarhus, der nu vil udvide sin ladeplads og bygge en Marselistunnel under byen til den voksende strøm af klima-belastende lastbiler sydfra.

Som dog ophører, når klimakrisen tvinger EU til at indskærpe sine to transportdirektiver, fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet. Så kobles vi af den internationale containertrafik, ikke kun Aarhus, men hele Danmark, da Hamborg så vil overtage den lukrative rolle som port til Østersøen med elektrificerede baner til Lübeck og Wismar.

Med mindre Aarhus gør som Stockholm og bygger en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved på Djursland. Her er havdybden omkring 20 meter. Og kridtbunden fra juratiden er så solid, at der kan bygges en ø-havn, så omladningen kan ske til søs uden mellemliggende landtransport, netop som EU ønsker. Og som er top-sikret, og derfor vil kunne tiltrække store dele af handlen mellem Europa og USA.

Djursland vil så blive et nyt Rotterdam-område, og samtidig vil landets vækstcenter flytte fra Køben-min-havn til Glatved maxi-havn. Og dermed overflødiggøre både en Kattegatbro til og en Lynetteholm i museumsbyen København, hvor huslejerne så vil falde til normal størrelse.

Så ja, der er en perspektivrig plan B til at udvide Aarhus midi-havn i bredden. En historisk plan, der igen lader Danmark blive porten til Østersøen. Planen er udførligt beskrevet på hjemmesiden MegaHavnGlatved.nu.

Og i de borgerforslag FT-11147 og FT-11149, samt i FT-11150: ”Byg en megahavn ved Glatved, så der kun er én omlastning mellem Østasien og Østeuropa.”

## Uden MAXI-havn, ingen vækst

20.10.2022

Aarhus bør gøre som Stockholm og bygge en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved på Djursland i stedet for at udvide sin midi-havn i bredden. Det vil løse tre store problemer.

Nummer et. Her kan maxi-skibe fra Østasien ankomme fuldt lastet og omlade til føde-skibe fra Østersøen uden landtransport af stadig flere containere fra Hamborg til Aarhus, så der nu skal bygges en Marselistunnel under Aarhus til de mange klimaskadelige lastbiler. Kun en maxi-havn ved Glatved kan overholde EU's to transportdirektiver til beskyttelse af klimaet: fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet.

Nummer to. Danmark har altid vækstet bag sine havne, så det vil flytte væksten fra Køben-mini-havn til Glatved maxi-havn og Østjylland, så København kan blive en by med normale huslejer. Og så vi kan spare store anlægsarbejder som Lynetteholmen, Kattegatbroen samt nye banestrækninger mellem vækstcentret i Østjylland og museumsbyen København.

Nummer tre. Men vigtigst af alt, kun med en maxi-havn kan vi sikre, at Danmark forbliver porten til Østersøen i stedet for at overlade dette til de tyske hansestæder med Hamborg i spidsen.

Så det er faktisk Danmarkshistorie, vi skriver de næste måneder.

Det store spørgsmål er altså: Skal Aarhus midi-havn være en ladeplads for Hamborg forbundet med klimaskadelige lastbiler, og dikteret fra Hamborg? Eller skal Danmark bevare sin position som port til Østersøen med Nordeuropas bedst beliggende maxi-havn ved Glatved, hvor kridtbunden fra juratiden er så solid, at der kan bygges en topsikret ø-havn, der vil tiltrække en stor del af handlen med USA også.

Så husk at spørge kandidaterne, hvem der ønsker landets vækstcentrum flyttet fra København til Djursland. Spørg fx Leif Lahn, om han virkelig mener, hvad han skrev den 18.10.

## En maxi-havn ved Glatved gør Djursland til landets nye vækstcentrum

20.10.2022

Aarhus midi-havn har brug for mere lagerplads, da den sammen med Lübeck fungerer som Hamborgs to ladepladser ved Østersøen. På hjemmesiden [gcaptain.com](http://gcaptain.com) kan man se, at containertrafikken især vokser fra Østasien til Østeuropa, og at de store maxi-skibe fra Østasien aflaster i den sidste store maxi-havn inden Østersøen, Rotterdam, som Mærsk Terminals derfor også er flyttet til. Herfra sendes containerne videre til Hamborg, og derfra til dennes ladepladser på et utal af klimabelastende lastbiler, som der nu skal bygges en Marselistunnel til under Aarhus. Men som strider mod EU's to transportdirektiver, fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet. Og som derfor vil forsvinde, når Hamborg har bygget en elektrificeret jernbane til Lübeck og Wismar.

Så Hamborg er i fuld gang med at overtage Danmarks lukrative rolle som porten til Østersøen.

Med mindre Aarhus gør som Stockholm og bygger en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved på Djursland, som så kan afløse Rotterdam for at overholde EU's to direktiver. Og som samtidig vil flytte Danmarks vækstcenter fra Køben-mini-havn til Glatved-maxi-havn, og dermed overflødiggøre både en Lynetteholm, en Kattegatbro samt nye banestrækninger til museumsbyen København, hvor huslejerne vil falde til normalt niveau. Samtidig vil Grenaa midi-havn få stor fremgang som hjælpehavn til den nærliggende maxi-havn.

Ønsker Djursland at benytte sig af denne historiske chance, skal man naturligvis sikre sig, at de valgte kandidater tilslutter sig, at Aarhus udvider sin midi-havn til en maxi-havn ved Glatved, ligesom Stockholm gjorde. Samt sikre, at der kommer 50.000 underskrifter på de tre borgerforslag FT-11147 og FT-11149 samt FT-11150, "Byg en megahavn ved Glatved, så der kun er én omlastning mellem Østasien og Østeuropa."

## Aarhus Havn som MAXI-havn ved Glatved løser mange problemer

24.10.2022

Aarhus midi-havn kan udvides i bredden inde i bugten, eller i dybden som en maxi-havn ude ved Glatved på Djursland. Aarhus skal bare gøre som Stockholm og bygge en ægte maxi-havn 50 km mod øst. Det ville løse rigtig mange problemer.

En maxi-havn vil kunne mangedoble omsætningen, da de kan modtage og afsende maxi-skibe fuldt lastet, så de ikke først skal aflevere over halvdelen af containerne i Rotterdam maxi-havn, hvortil Mærsk Terminals da også er flyttet. Herfra sendes de så videre til Hamborg. Og herfra med klimabelastende lastbiler til Hamborgs to ladepladser ved Østersøen, Lübeck og Aarhus.

Dog kun indtil EU indskræpper sine to transportdirektiver, fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet. Så vil Hamborg bygge en elektrificeret jernbane til Lübeck og Wismar, og så vil der blive god plads på E45 og på Aarhus Havn. Der så vil fortryde, at man ikke gjorde som Stockholm. For så var det i stedet Hamborg Havn, der pludselig fik god plads.



Der er altså store historiske perspektiver i udvidelsen af Aarhus Havn. Hvem skal have den lukrative rolle som porten til Østersøen? Med en havn, som har været grundlag for velstanden, ikke kun i Køben-havn, men i hele Danmark. Nu er rollen så overtaget af Hamborg, med mindre Aarhus gør som Stockholm.

Men der er også store danske perspektiver i en maxi-havn ved Glatved, da den vil flytte landets vækstcentrum fra Køben-mini-havn til Aarhus maxi-havn Glatved. Dette vil overflødiggøre flere store anlægsarbejder, ikke kun Marselistunnelen under Aarhus, men også en kattegatbro og nye banestrækninger til samt en Lynetteholm ved museumsbyen ved Øresund, hvor huspriser og huslejer så vil falde til normalt niveau. Samtidig vil huspriser mere end fordobles på Djursland og i hele det østjyske område.

Ønsker Østjylland at benytte sig af denne historiske chance, skal man naturligvis sikre sig, at de valgte kandidater tilslutter sig, at Aarhus udvider sin midi-havn som en maxi-havn ved Glatved, ligesom Stockholm gjorde.

## **Mangler og trykfejl i Rambøll rapporten om Aarhus midi-havn**

26.10.2022

Aarhus Havn fungerer bl.a. som Hamborg Ladeplads Nord. Og har i den forbindelse bestilt Rambøll til at dokumentere et behov for mere plads til de mange containere, der hober sig op i Hamborg. Fordi maxi-skibene fra Østasien til Østeuropa er nødt til at aflæsse i den sidste maxi-havn inden Østersøen, Rotterdam, hvor Mærsk Terminals da også er flyttet til.

Så Rambøll rapporten burde være en flow-analyse, i stedet for blot at beskrive nogle havne i dette flow. En beskrivelse, der desværre indeholder en trykfejl på side 38, hvor der står: ”Aarhus Havn er på nuværende tidspunkt 14 meter dyb, hvor der i Yderhavnsplanen forberedes til en uddybning til 15,5 meter, hvilket vil betyde, at de store containerskibe vil kunne anløbe havnen.”

Der burde naturligvis være tilføjet, ”Dog aldrig fuldt lastet, som kan ses af de halvt lastede maxi-skibe hver onsdag. Derimod vil de store containerskibe med 16-17 meters dybgang også i fremtiden kunne anløbe havnen, hvis den anlægges som en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved på Djursland, som Stockholm har gjort ved Norvik.”

Rapporten mangler altså en analyse af, at Aarhus gør som Stockholm og udvider i dybden ved Glatved i stedet for at udvide i bredden i bugten.

En maxi-havn ved Glatved vil være fremtidssikret. Den kan modtage og afsende maxi-skibe fuldt lastet, så containerne ikke hober sig op. Og den vil overholde EU's to transportdirektiver, fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet. Direkte omladning på fodeskibe til Østersøen vil nemlig overflødiggøre de mange lastbiler, der indgår i det nuværende flow.

Og som er så voldsom en klimabelastning, at der snart anlægges en elektrificeret jernbane fra Hamborg til Lübeck og Rostock. Hvilket vil afkoble ikke kun Aarhus, men hele Danmark, så Hamborg vil bevare og udbygge sin lukrative rolle som port til Østersøen. En rolle som ellers længe bragte velstand til Danmarks mange havne, og da i sær til København.

I sin rettede rapport bør Rambøll også undlade den klassiske skolefejl, at beregne gennemsnit for usammenlignelige størrelser (elever i første og niende klasse går jo ikke i femte klasse i gennemsnit).

Hvis trafikken vokser med ti procent i en maxi-havn, vokser den ikke nødvendigvis med det samme på sine ladepladser. Især ikke hvis den ene forsynes af så mange klimabelastende lastbiler, at den er nødt til at bygge en tunnel til disse.

Rapporten bør altså indeholde begge alternativer for Aarhus Havn: en klimafjendtlig midi-havn i bugten med en mørk fremtid, eller en klimavenlig maxi-havn ved Glatved med en lys fremtid.

## **Indlæg til Borgerkonference II om havneudvidelsen i Aarhus**

7.11.2022, ikke mulighed for indlæg.

Der er desværre både fejl og mangler i Rambøll rapporten, som Rambøll nu bør undskylde og rette. Fejlen først. På side 38, står der: ”Aarhus Havn er på nuværende tidspunkt 14 meter dyb, hvor der i Yderhavnsplanen er forberedes til en uddybning til 15,5 meter, hvilket vil betyde, at de store containerskibe vil kunne anløbe havnen.”

Men sandheden er, at Århus midihavn stadig vil mangle cirka 2 meters dybde for at kunne modtage og afsende de nuværende maxi-skibe fuldt lastet. Og havnen anses derfor ikke som en ægte containerhavn, men som en ladeplads for Hamborg havn, Europas 3. største, som kineserne nu har købt 24.9 % af.

Og her er så den første mangel. Rapporten ser kun på havne i container-flowet, men ikke på flowet selv: hvor kommer de fra og hvor skal de hen?

Hjemmesiden [gcaptain.com](http://gcaptain.com) kan her oplyse, at containerne kommer fra den sidste maxi-havn inden Østersøen, Rotterdam, hvortil Mærsk terminals da også er flyttet. Og herfra går flowet over Hamborg til dens to ladepladser ved Østersøen, Lübeck og Aarhus, på et utal af klimaskadelige lastbiler, der snart forsvinder på grund af EU's to transport-direktiver, fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet. Så bygges der en el-bane fra Hamborg til Lübeck og Wismar, men ikke til Aarhus, som så kobles af, da danske containere så sendes til tørhavnen i Taulov og videre fra Fredericia Havn.

Så uden en dansk maxi-havn vil Hamborg overtage den lukrative rolle som port til Østersøen, en rolle som danske havne har haft i århundreder, især København, som navnet antyder. Og afkobling af container-flowet vil få store konsekvenser for hele landet

Det er altså en historisk beslutning der skal træffes nu, hvem skal være port til Østersøen, Hamborg eller Aarhus.

Som derfor bør gøre som Stockholm og bygge en ægte maxihavn 50 km mod øst. Stockholm byggede ved Norvik. Aarhus kan bygge ved Glatved på Djursland, direkte ved sejlrueten, så omladning fra maxi-skib til fødeskibe kan ske i havnen uden mellemliggende klimaskadelig landtransport.

Samtidig vil landets vækstcentrum flytte til Østjylland med en maxi-havn i Glatved. Og dermed væk fra Køben-mini-havn, der så bliver en museumsby med normale huslejer. Og så er der hverken brug for en Lynetteholm, en Kattegatbro, en Marselistunnel eller nye bane-spor op gennem Jylland.

Derfor endnu en mangel: Hvad er konsekvenserne af at gøre som Stockholm og bygge en ægte maxi-havn ved Glatved, både for container-flowet, og for den danske økonomi internationalt og nationalt.

Indtil der forligger en revideret rapport bør debatten om havneudvidelsen sættes i bero.

For Aarhus mini-havn har ingen fremtid som lastbil-forsynet ladeplads for Hamborg, men en glørværdig fremtid som maxi-havn ved Glatved til direkte omladning mellem maxi-skibe fra Østasien til føde-skibe fra Østersøen.

## **Mødet om havneudvidelse glemte det femte og vigtigste alternativ**

9.11.2022, trykt i JPA den 10.11.2022

Mødet den 7.11. om havneudvidelsen blev kaldt en konference, men var det ikke, da vi ikke kunne spørge om spørgsmål til oplæggene, som man ellers kan på en konference. Men heldigvis kan vi så sende dem til dagspressen.

Havnens første indlæg var en opdatering af CO2 regnskabet. Men den omfattede vist ikke CO2 fra de utallige klima- belastende lastbiler på Marselis Boulevard, der bringer containere til og fra hovedleverandøren Hamborg, fordi Aarhus midihavn mangler to meters dybde i at være en maxi-havn til fuldt lastede maxiskibe? Lastbiler, som forsvinder, når EU indskærper sine to transport-direktiver, fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet. For så vil Hamborg bygge en el-bane til sine ladepladser i Lübeck og Wismar. Og så vil ladepladsen i Aarhus tømmes, da danske containere så køres til den centrale tørhavn i Taulov, med Fredericia som vådhavn.

På havnens andet indlæg ville to virksomheder gerne vil ligge tæt på en havn. Men mon ikke de hellere vil ligge tæt på Taulov med ubegrænset plads til udvidelse?

Kommunens eget bidrag hed ”Oplæg om den politiske proces og de store dilemmaer” og byggede på de indkomne høringssvar. Men hvorfor forties forslaget om, at Aarhus kunne gøre som Stockholm og bygge en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved på Djursland? Glatved ligger direkte ved sejlruten og undgår de tidevandsforskelle, som findes ved Nordeuropas anden maxi-havn i Rotterdam. Og vil derfor kunne aflaste eller måske helt afløse denne, med store vækstmuligheder til følge i hele Østjylland. Og en ø-havn ved Glatved kan nok stå færdig om fem år i modsætning til havneudvidelsens 15 år.

Et privat firma fremlagde beregninger om pladsbesparelser ved de fire alternative forslag til en havneudvidelse. Igen kan man her spørge: Hvorfor ikke medtage det femte og vigtigste alternativ, Aarhus Havn som Maxi-havn Glatved?

Det samme spørgsmål kan rettes til de tre indlæg fra de to fællesråd fra sydbyen og fra foreningen ’Beskyt Aarhusbugten’. Samt til de forskellige miljøforeninger, som ikke fik taleret. Også her var og er det femte alternativ fraværende.

Desværre beskriver Rambøll-rapporten kun havne, men ikke en flowet af containere mellem disse: Hvor kommer de fra, og hvor skal de hen? Det kan man til gengæld finde på hjemmesiden gcaptain.com. Her ses, at trafikken især vokser mellem Østasien og Østeuropa, at Maxi-skibene kun kan komme til Rotterdam, hvorfra containerne så sendes over Hamborg til dennes ladepladser ved Østersøen. Som midlertidigt er Lübeck og Aarhus, indtil der bygges en el-bane til de Lübeck og Wismar. Og så vil Hamborg have erobret den lukrative rolle som port til Østersøen, som ellers har bragt velstand til Danmark i mange hundrede år.

Det er således et voldsomt indgreb i Danmarkshistorien, der sker, hvis Aarhus ikke gør som Stockholm.

Så naturligvis bør Aarhus kommune også udarbejde en rapport om at gøre som Stockholm og udvide som Aarhus Maxi-havn Glatved. Det vil desuden flytte landets vækstcentrum fra Købemi-havn til Djursland og resten af Østjylland, så vi undgår anlæggelse af en Marselistunnel, af en kattegatbro og af nye banelinjer. Samt af en Lynetteholm i museumsbyen ved Øresund, hvor huslejen vil falde til normalt niveau, når væksten flytter til Østjylland.

Forslaget om en maxi-havn har været kendt gennem indlæg i dagspressen og lokal-tv siden marts, og er også indsendt som høringssvar, ligesom der er oprettet en hjemmeside, MegaHavnGlatved.nu.

Der er store økonomiske og klimamæssige gevinster ved kun én omladning til søs mellem Østasien og Østeuropa. Så store, at en maxi-havn ved Glatved naturligvis bliver bygget på et tidspunkt. Måske af Kina, som gerne ville købe 35% af Hamborg havn, men måtte bøjes med 24,9%. I Maxi-havn Glatved kan de få 100%, hvis ikke Aarhus kommer først.

## Havneudvidelsen bygger nu på to mangelfulde rapporter

10.11.2022

”Som Danmarks største havn bør Aarhus Havn afvente en national plan” var det råd, tænketanken Concito gav på temamødet 26.10. Det blev desværre ikke fulgt på den såkaldte borgerkonference den 7.11., hvor spørgsmål ikke var tilladt. I stedet kom endnu en rapport som efterfølger til Rambølls rapport, men ligeså mangelfuld.

På side 38 skriver Rambøll: ”Aarhus Havn er på nuværende tidspunkt 14 meter dyb, hvor der i Yderhavnens planer forberedes til en uddybning til 15,5 meter, hvilket vil betyde, at de store containerskibe vil kunne anløbe havnen.” Men sandheden er, at Aarhus midi-havn stadig vil mangle cirka 2 meters dybde for at kunne modtage og afsende de nuværende maxi-skibe fuldt lastet. Og havnen anses derfor ikke som en ægte containerhavn, men som en ladeplads for Hamborg havn, Europas 3. største, som kineserne nu har købt 24.9 % af.

Og rapporten ser kun på havne, men ikke på selve container-flowet: hvor kommer de fra og hvor skal de hen?

Hjemmesiden [gcaptain.com](http://gcaptain.com) kan her oplyse, at containerne fra Østen må aflades på den sidste maxi-havn inden Østersøen, Rotterdam, hvortil Mærsk Terminals da også er flyttet. Herfra går flowet over Hamborg til dennes to ladepladser ved Østersøen, Lübeck og Aarhus, på et utal af klimaskadelige lastbiler. Der dog snart forsvinder på grund af EU's to transport-direktiver, fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet. Så bygges der en el-bane fra Hamborg til Lübeck og Wismar, men ikke til Aarhus, som kobles af, da danske containere så sendes til tørhavnen i Taulov og videre fra Fredericia Havn.

Så uden en dansk maxi-havn vil Hamborg overtage den lukrative rolle som port til Østersøen, en rolle som danske havne har haft i århundreder, især Køben-havn, som navnet antyder. Det er altså en historisk beslutning, der skal træffes nu: Hvem skal være port til Østersøen, Hamborg eller Aarhus. Dette forties ganske i Rambølls rapport.

Og desværre også i rapporten fra HBS Economics, der beregner pladsbesparelse i de fire fremsatte alternativer, og som dermed fortier de to vigtigste alternativer.

Dels at Aarhus kunne gøre som Stockholm og bygge en maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved på Djursland til direkte omladning til havs mellem maxiskibe fra Østen til fødeskibe fra Østeuropa uden landtransport i overensstemmelse med EU's direktiver.

Dels at der kunne etableres et samarbejde med to havne på vejen fra Hamborg, maxi-havnen ved Aabenraa og tørhavnen ved Taulov.

Sæt nu planerne i bero, indtil der er lavet en samlet mobilitetsplan.

## Misinformation og fortielser i havnedebatten

17.11.2022

Forhåbentlig udsender Rambøll snart er ny udgave af deres rapport, hvori de retter dens misinformation og fortielser, så disse ikke bliver ved med at brede sig, som fx til dagens udgave af JPA (17.11), hvor der på side 7 skrives "Aarhus Havn har mulighed for, at modtage nogle af verdens største containerskibe." Dette svarer til hvad der står hos Rambøll på side 38: "Aarhus Havn er på nuværende tidspunkt 14 meter dyb, hvor der i Yderhavnens planer forberedes til en uddybning til 15,5 meter, hvilket vil betyde, at de store containerskibe vil kunne anløbe havnen."

Sandheden er jo, at Aarhus midi-havn stadig vil mangle cirka 2 meters dybde for at kunne modtage og afsende de nuværende maxi-skibe fuldt lastet. Og havnen anses derfor ikke som en ægte containerhavn, men som en ladeplads for Hamborg havn, Europas 3. største, som kineserne måtte nøjes med at købe 24.9 % af, selv om de helst ville have 35%.

Maxiskibenes tal taler deres tydelige sprog. 19K-skibet Mumbai Mærsk med plads til 19.000 containere kræver 16 meters dybde, og 24K-skibet Ever Ace kræver 17 meter. Altså skal et 19 K-skib aflæsse 10.000 containere for at anløbe en havn med 14 meters dybde.

På avisens billede vises bagenden af en maxi-skib med containere i 8 lag på 23 rækker. Hvis dette fortsatte i skibet længde, ville det gå på grund. Fra Kystvejen kan man da også hver onsdag se, at hver anden sektion typisk er tom.

Til spørgsmålet "Kunne I ikke finde arealer andre steder?" undlader den adspurgte talsmand at nævne, at Aarhus jo kunne gøre som Stockholm og bygge en ægte maxihavn 50 km mod øst ved Glatved på Djursland. En mulighed som også forties af Rambøll og i den kommende rapport om de fire alternative løsninger.

Endelig forties igen og igen, at Aarhus Havn rolle som ladeplads for Hamborg kun er midlertidig. Og vil forsvinde, når EU begynder at indskærpe sine to transportdirektiver, fra land til vand og bæredygtig og smart mobilitet.

”Follow the money”, sagde journalisterne ved Watergate. “Follow the containers”, bør de sige nu. Fra maxi-havnen Rotterdam over Hamborg til dennes ladepladser i Lübeck og Aarhus, transporteret på floder af klimaskadelige lastbiler, indtil der bygges en el-bane fra Hamborg til Lübeck og Wismar.

Med mindre da Aarhus gør som Stockholm og dermed tilbageerobrer den lukrative rolle som port til Østersøen fra Hamborg.

## Ophobningen af containere forsvinder med større havnedybde

22.11.2022

Underrubrik: Gør som Stockholm, flyt havnen 50 km mod øst, så den kan udvides i dybden i stedet for i bredden.

Budskab: Containerophobningen forsvinder med større havnedybde så Aarhus bør gøre som Stockholm: Flyt havnen 50 km mod øst så den kan udvides i dybden i stedet for i bredden. Så undgår Danmark at aflevere den lukrative rolle som port til Østersøen til Hamborg.

Tekst: Containerne hober sig op i Aarhus, fordi de ikke hurtigt kan sejles væk. Aarhus har nemlig en midi-havn, som mangler 2-3 meters dybde i at modtage nutidens maxi-skibe fuldt lastede, som det hver onsdag tydeligt kan ses fra Kystvejen. Så den voksende trafik fra Østasien til Østeuropa må omlades i den sidste maxi-havn inden Østersøen, Rotterdam, hvortil Mæsk Terminals da også er flyttet.

Her hober containerne sig så op, indtil hoben kan sendes videre til Hamborg, og derfra omsider til Hamborgs to ladepladser ved Østersøen, Lübeck og Aarhus. Hvor de igen hober sig op, da maxi-skibe her højst kan lastes halvt, og ikke kan forudsige præcist, hvornår containerne ankommer, som beskrevet på hjemmesiden [gcaptain.com](http://gcaptain.com).

Endvidere sker landtransporten mellem havnene typisk på lastbiler. Så mange, at Aarhus ny vil bygge en lang Marselistunnel under byen til sin midi-havn. Og så klimabelastende, at EU har udstedt to transportdirektiver, fra land til vand, samt bæredygtig og smart mobilitet.

Lastbilerne afløses derfor snart af el-baner fra Hamborg til Lübeck og Wismar. Hvorefter ikke kun Aarhus, men hele Danmark blive koblet af handelsruterne til og fra Østersøen, der ellers har givet velstand til landet gennem århundreder, men hvor nu Hamborg overtager den lukrative rolle som port til Østersøen.

Med mindre Aarhus gør som Stockholm og bygger en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved på Djursland, hvor kridtbunden fra juratiden er så solid, at havnen kan bygges hurtig. Og som øhavn med direkte omladning til søs, uden mellemliggende landtransport, netop som EU's direktiver kræver. Og til tiden oven i købet, da maxi-skibene kan undgå den voldsomme trængsel i indlands- og tidevandshavnene Rotterdam og Hamborg ved at sejle til Glatved, der ligger direkte ved sejlrueten.

Som ved Stockholm tager det kun få år at bygge Aarhus maxi-havn Glatved. I mellemtiden kan de mange containere fra Hamborg til Østersøen over Aarhus afleveres i maxi-havnen i Aabenraa eller i den store tørhavn ved Fredericia.

Så forsvinder ophobningen i Aarhus, og så er der ikke brug for en Marselistunnel. Eller for en Kattgatbro eller for nye banelinjer til museumsbyen Køben-mini-havn, som så afgiver rollen som landets vækstcentrum til Glatved maxi-havn, og som så ikke har brug for en miljøbelastende Lynetteholm eller flere metro-linjer.

Kun Hamborg kan være interesseret i, at Aarhus udvider sin midi-havn i bredden langt fra sejlrueten inde i bugten, i stedet for i dybden direkte ved sejlrueten ved Glatved.

Så Aarhus, grib nu muligheden for at tilbageerobre Danmarks historiske rolle som port til Østersøen i stedet for at sygne hen som en midlertidig ladeplads for Hamborg.

## Fem myter om havneudvidelsen i Aarhus

22.11.2022

Bare dog Aarhus havde haft en maxi-havn med 18 meters dybde. For så ville containerne ikke hobe sig op i ugevis, så der er behov for stadig mere plads i bredden inde i Aarhus bugten. For så kunne havnen modtage de store oceangående maxi-skibe med 16 eller 17 meters dybgang fra Østasien. Der så kunne omlade straks på mindre fødeskibe fra Østersøen uden mellemliggende landtransport. Typisk på klimabelastende lastbiler, som der nu skal bygges en lang og kostbar Marselistunnel til under Aarhus. Til trods for at landtransport mellem havne strider mod EU's to transportdirektiver, fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet.

Men Aarhus har desværre kun en midi-havn med 14 meters dybde. Derfor skal containerne omlades i den sidste maxi-havn inden Østersøen, Rotterdam, hvortil Mærsk Terminals da også er flyttet. Herfra sendes de så videre til Hamborg, og derfra til Hamborgs to ladepladser ved Østersøen, Lübeck og Aarhus.

Aarhus midi-havn kan altså ikke modtage de store oceangående maxi-skibe fuldt lastet. Det er blot den første af en række sejlivede myter, der skæmmer debatten om den påtænkte havneudvidelse. At det er en myte ses tydeligt fra Kystvejen. Hver onsdag ankommer et maxi-skib, som end ikke er halvt lastet for ikke at gå på grund.

Myten findes i Rambøll rapporten på side 38, samt i flere indlæg i JP Aarhus, fx den 17.11. Her bringes der også et billede af et Mærsk skib, hvor man kun ser den sidste række, der er fuldt lastet. Fra Kystvejen kan man dog se, at herefter er hver anden række typisk tom.

Myten medfører, at Aarhus Havn ofte omtales som en containerhavn. Men den findes ikke på Gøteborgs liste over sådanne, netop fordi en containerhavn naturligvis skal kunne modtage et maxi-skib fuldt lastet. Hvad Aarhus Havn også kan, hvis Aarhus gør som Stockholm og bygger en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved på Djursland.

Dette bringer os videre til myte 2: Der er kun fire alternative forslag til den fremlagte plan. Nej, der er også et femte, at Aarhus gør som Stockholm. Dette alternativ blev indsendt som høringssvar. Alligevel forties det på temamøder og på borgerkonferencerne, samt af alle modstandere mod udvidelsen. De vil hellere samarbejde med Grenaa, skønt havnedybden her kun er ca. 11 meter. En detaljeret beskrivelse af det femte alternativ kan desuden findes på hjemmesiden [MegaHavnGlatved.nu](http://MegaHavnGlatved.nu).

Myte 3 siger: Containertrafikken til Aarhus Havn vil vokse. Nej, for uden fuldt lastede maxi-skibe vil trafikken typisk foregå på klimabelastende lastbiler, som vil blive udfaset til fordel for el-baner fra Hamborg til Lübeck og Wismar, når EU indskærper sine transportdirektiver. Trafikken til Aarhus vil altså ikke vokse, men gå i stå. Der bliver derfor ikke behov for en Marselistunnel.

Rambøll rapporten fortier dette, da den kun beskriver udvalgte enkelthavne, og ikke trafikken mellem havnene fra Rotterdam til Aarhus. Rapporten inddrager dermed ikke faktorer, der kan ændre denne trafik, som fx EU's to transportdirektiver. Som netop vil koble Aarhus havn af den internationale del af containertrafikken. Samtidig vil den nationale typisk gå til Fredericia og dens store tørhavn ved Taulov.

Hvilket bringer os videre til myte 4: Skal udvidelsen ske som en tørhavn, skal denne ligge ved Framlev, men dette vil bare medføre meget mere lastbiltrafik gennem Aarhus. Nej, for der bliver meget mindre lastbiltrafik, når de mange containere fra Hamborg til Aarhus afleveres undervejs i maxi-havnen i Aabenraa. Eller ved den allerede etablerede store tørhavn i Taulov ved Fredericia.

Hvilket så bringer os videre til myte 5. Havneudvidelsen i Aarhus angår kun Aarhus. Nej, den angår hele Danmark, der har behov for store havne for ikke at blive koblet af containertrafikken til og fra Østersøen. Landets største havn ligger for øjeblikket i Aarhus, som dog ikke mere opfylder kravet til en maxi-havn. Og som derfor vil svinde ind, når der bygges en maxi-havn ved Glatved. Måske med hjælp fra Kina, der gerne ville købe 35% af Hamborg Havn, men måtte nøjes med kun at købe

24,9%. At Aarhus bør afvente en samlet nationale transportplan blev pointeret kraftigt af tænketanken Concito på temamødet 25.10. Hvilket dog blev afvist af Socialdemokratiet.

De mange myter udgør et usundt grundlag for en frugtbar debat om udvidelsen af Hamborgs ladeplads i Aarhus. Da trafik bringer velstand til havne, skal en fremtidssikret løsning naturligvis baseres på trafikken mellem havne, ikke på de enkelte havne. Og her er det store spørgsmål: Hvem skal have den lukrative rolle som fremtidens port til Østersøen, Hamborg eller Aarhus?

Kina satser foreløbig på Hamborg midi-havn. Men får nok snart øje på de store muligheder i en maxi-havn ved Glatved. For her er kridtbunden fra juratiden så solid, at der kan bygges en topsikret ø-havn, der også vil tiltrække en stor del af trafikken mellem USA og Europa.

Men forhåbentlig kommer Aarhus Kina i forkøbet ved at gøre som Stockholm og bygger en fremtidssikret maxi-havn ved Glatved, i stedet for at udvide en fortidig midi-havn i bredden inde i Aarhus bugten.

## Kan Aarhus Havn virkelig modtage oceangående skibe?

28.11.2022

I sit indlæg (JPA 26.11.) skriver næstformanden for DI Østjylland, at Aarhus Havn er ”den eneste danske havn med oceangående skibe”.

Det må da vist være ønsketænkning, for med sine 14 meters dybde mangler Aarhus Havn 2-3 meter i at kunne modtage 19K Mærsk-skibe med 19.000 containere og 24K Evergreen-skibe, der kræver hhv. 16 og 17 meters dybde.

Så før et Mærsk-skib kan anløbe Aarhus, må det aflevere over halvdelen af sine containere i den sidste maxi-havn inden Østersøen, Rotterdam, hvortil Mærsk Terminals derfor også er flyttet. At de oceangående skibe ikke engang er halvt lastet i Aarhus, kan man se hver uge fra Kystvejen: Hver anden række er typisk tom.

Men næstformanden har ret i, at vi bør have en dansk maxi-havn, der kan spille ”en helt afgørende rolle i at sikre, at Danmark har part i det internationale transportnetværk.”

Jeg går derfor ud fra, at næstformanden allerede har fulgt opfordringen på ’Skrivunder.net’: ” Udbyg Aarhus midi-havn som en maxi-havn ved Glatved uden landtransport mellem havne”. Så kan vi nemlig skåne miljøet ved at overflytte de 3 mia. kroner fra Marselistunnellens lastbiler. Der kan ikke ligge virksomheder i en tunnel, men det kan der til gengæld langs en motorvej fra E45 til en maxi-havn i Glatved. Der vil afløse Rotterdam som omladningshavn for den voksende trafik af fuldt lastede oceangående skibe mellem Østasien og Østeuropa.

Og så får DI Østjylland opfyldt sit ønske om en blomstrende erhvervsudvikling bag en ægte-maxihavn til direkte omladning af fuldt lastede maxi-skibe uden brug af lastbiler. Som derved overholder EU’s to transportdirektiver: Fra land til vand, samt bæredygtig og smart mobilitet.

Så Aarhus bør gøre som Stockholm: byg en ægte maxi-havn 50 km mod øst.

## Aarhus Havn kan ikke modtage oceangående skibe

29.11.2022

I sit indlæg (JPA 26.11.) skriver næstformanden for DI Østjylland, at Aarhus Havn er ”den eneste danske havn med oceangående skibe”.

Det må da vist være ønsketænkning, for med sine 14 meters dybde mangler Aarhus midi-havn 2-3 meter i at kunne modtage 19K Mærsk-skibe med 19.000 containere og 24K Evergreen-skibe, der kræver hhv. 16 og 17 meters dybde.

Så før et Mærsk-skib kan anløbe Aarhus, må det have afleveret over halvdelen af sine containere, bl.a. i den sidste maxi-havn inden Østersøen, Rotterdam, hvortil Mærsk Terminals derfor også er flyttet. At de oceangående skibe ikke engang er halvt lastet i Aarhus, kan man se hver uge fra Kystvejen: Kun de bagerste rækker er højt lastet, og hver anden række er ofte tom.

Og netop fordi de ikke kan sejles væk af maxi-skibe, vil de 800.000 containere, der årligt kommer til Aarhus midi-havn, jo blive ved med at hobe sig jo op, uanset hvor bred havnen bliver. Men de kommer næppe alle fra Danmark Mange kommer naturligvis fra Hamborg, hvor der også er en stor ophobning, som beskrevet på hjemmesiden [gcaptain.com](http://gcaptain.com).

Det vil højne debatniveauet, hvis man stopper med at påstå, at Aarhus midi-havn er en containerhavn, der kan modtage et maxi-skib fuldt lastet. Aarhus findes da heller ikke på Gøteborg Havns liste over europæiske containerhavne.

## Skal Danmarks fremtid druknes i Aarhusbugten?

29.11.2022

Havne bringer velstand. Især til danske havne med deres fine beliggenhed ved indsejlingen til Østersøen. Først til Køben-havn indtil 1980, siden til Aarhus Havn. Så derfor burde svaret give sig selv, når man spørger: Hvem skal være fremtidens port til Østersøen? Danmark, naturligvis.

Men næh. For Hamborg og Aarhus siger enstemmigt 'Hamborg'. Som derfor har udbygget sin midi-havn til at være Europas tredje største, der modtager stadig flere containere fra den sidste maxi-havn inden Østersøen, Rotterdam, hvortil Mærsk Terminals da også er flyttet. Herfra videresendes containere så til bl.a. Hamborg, og derfra videre til Hamborgs to ladepladser ved Østersøen, Lübeck og Aarhus.

Men hvorfor er Aarhus tilfreds med at være ladeplads for Hamborg? Fordi også Aarhus kun har en midi-havn med blot 14 meters dybde. Og det er for lidt til at modtage nutidens 19K maxi-skibe med 19.000 containere, som kræver 16 meter. Og den næste generation af 24K skibe, som kræver 17 meter.

Så efter at have afløst Køben-mini-havn, burde Aarhus midi-havn give opgaven videre til en af landets tre naturlige maxi-havne. Stignæs eller Aabenraa ligger desværre syd det vanskeligt passable farvand ud for Samsø, Hatter Barn og Rev. Men heldigvis ligger Glatved på Djursland nord for, og kun 50 km øst for Aarhus. Og vil derfor kunne blive byens nye maxi-havn, hvis bare Aarhus ville gøre som Stockholm, der netop byggede en ægte maxihavn 50 km mod øst ved Norvik. Men det vil Aarhus ikke. Havnen skal ikke flyttes, men blot udvides i bredden inde i bugten. Så kan Aarhus fortsat være ladeplads for Hamborg, hvorfra containerne ankommer på en voksende strøm af lastbiler. Så mange, at der nu skal bygges en kostbar Marselistunnel til dem under byen.

Uheldigt, for lastbiler er jo meget klimabelastende. Og de vil derfor blive udfaset, når EU begynder at håndhæve sine to transport-direktiver, fra land til vand, samt bæredygtig og smart mobilitet. Så vil lastbiler blive erstattet af en el-bane fra Hamborg til hansestæderne langs Østersøen: Lübeck, Wismar, osv. Og så kobles Danmarks største havn af den internationale containertrafik.

Så hvis Aarhus ikke gør som Stockholm og bygger en maxi-havn 50 km mod øst, vil Danmarks økonomiske fremtid drukne i Aarhusbugten.

Alligevel er der tilsyneladende enighed om, at Hamborg skal være fremtidens port til Østersøen. Og da containertrafikken især vokser mellem Østasien og Østeuropa, har Kina ønsket at købe 35% af Hamborg Havn, men måtte nøjes med 24,9%. Hamborg håber så bare, at Aarhus ikke gør som Stockholm og bygger en havn ved Glatved, så Kina her kan købe 35%.

Især fordi i en maxihavn kan østens maxi-skibe gå ind fuldt lastet og omlade direkte til fødeskibe fra Østeuropa uden mellemliggende landtransport, og dermed være i overensstemmelse med EU's to transportdirektiver.

En maxi-havn ved Glatved vil derfor være et attraktivt alternativ til den nuværende lange omvej til Østersøen, der som beskrevet på hjemmesiden [gcaptain.com](http://gcaptain.com) skaber trængsel og kaos-lignende tilstande i både Rotterdam og Hamborg, også fordi begge havne er indlandshavne med et kraftigt tidevand. Fødeskibene kan derfor ikke på forhånd vide, hvornår containerne ankommer til ladepladserne. Der er derfor også stor ophobning her. I Aarhus så meget, at havnen nu ønsker at udvide i bredden inde i bugten.



Modsat ligger Glatved lige ved sejlruten til Østersøen, rute Tango. Havbunden er kridt fra juratiden, som er så solid, at havnen kan bygges som en topsikret ø-havn. Og dermed tiltrække en stor del af handlen med USA. Endelig er området omkring Glatved næsten ubeboet, da det var reserveret til at huse landets første kernekraftværk for 50 år siden.

Det anslås, at en udvidelse af Aarhus havn inde i bugten vil koste omtrent 3 mia. kroner, og at den planlagte Marselistunnel vil koste det samme. Men for samme beløb kan der bygges en ø-havn ved Glatved, samt 60 km motorvej ind til E45 ved Hadsten. Langs hvilken der er plads til de mange følgevirkninger, der vil opstå bag en international maxi-havn med direkte forbindelse til Østasien, Østeuropa og Nordamerika.

Samtidig vil Danmarks vækstcentrum flytte fra Køben-mini-havn til det østjyske oplandsområde bag Glatved maxi-havn. Og så er der ikke mere brug for en Kattgatbro til Sjælland eller nye banelinjer til museumsbyen ved Øresund, hvor huslejerne vil falde til normalt niveau. Og som så heller ikke får behov for en Lynetteholm.

I Aarhus er der naturligvis udbredt modstand mod den store udvidelse af Aarhus Havn. Dels blandt de, der ønsker at bevare bugten som den er. Og dels blandt de, der frygter konsekvenserne for klima og miljø.

Disse modstandere støtter vel forslaget om, at Aarhus gør som Stockholm og udvider ved Glatved? Det ville bevare bugten uændret. Og fraværet af den nuværende strøm af lastbiler ville forbedre både miljø og klima.

Men nej, ingen bakker op. Til trods for, at forslaget om en maxi-havn ved Glatved blev indgivet som høringsvar, at det er omtalt i dagspressen, og at detaljer findes på hjemmesiden [MegaHavnGlatved.nu](http://MegaHavnGlatved.nu).

Og det optræder heller ikke blandt de fire alternative forslag, der debatteres og analyseres i disse uger. I stedet undersøges et samarbejde med Grenaa Havn, skønt dybden her kun 11 meter.

Så Aarhus Havn har let ved at feje modstanden væk med et simpelt argument: Havnen modtager snart 1 mio. containere om året, og den udarbejdede rapport fra Rambøll viser, at tallet vil vokse fremover. Derfor er der naturligvis brug for mere plads, på havnen, og ikke på en tørhavn 20 km mod vest, da dette bare vil øge antallet af klimabelastende lastbiler frem og tilbage.

Desværre indeholder Rambøll rapporten både fejl og mangler. På side 38 står der: "Aarhus Havn er på nuværende tidspunkt 14 meter dyb, hvor der i Yderhavns planer forberedes til en uddybning til 15,5 meter, hvilket vil betyde, at de store containerskibe vil kunne anløbe havnen."

Der burde naturligvis være tilføjet, "Dog aldrig fuldt lastet, som kan ses af de halvt lastede maxi-skibe hver onsdag. Derimod vil de store containerskibe med 16-17 meters dybgang også i fremtiden kunne anløbe havnen, hvis den anlægges som en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved på Djursland, som Stockholm har gjort ved Norvik."

Rapporten beskriver kun udvalgte havne. Den burde naturligvis også beskrive trafikken mellem disse: Hvor kommer containerne fra, hvor de skal hen, og hvor længe venter de undervejs? Samt beskrive, hvordan trafikken til og fra Aarhus ænders, når EU's transportdirektiver fører til anlæg af en e-bane fra Hamborg til hansestæderne mod øst. Endvidere mangler rapporten en analyse af en maxi-havn ved Glatved.

Undervejs i debatten har tænketanken Concito advaret mod en forhastet beslutning. "Aarhus Havn løser en national opgave, så vent med havneudvidelsen, til der findes en national plan for godstransport." Men dette råd blev desværre afvist af byens politikere på et møde den 25.10.

Derfor bør Folketinget stoppe den videre debat, indtil der er lavet en samlet national havnepolitik. Og indtil Rambøll har lavet en ny rapport, uden fejl og mangler denne gang.

Men hvad så med de mange containere på Aarhus Havn? Ja, strømmen af lastbiler til havnen viser, at mange kommer fra Hamborg. Og disse kunne jo aflevere deres containere undervejs på maxi-havnen i Aabenraa eller på den store tørhavn ved Taulov tæt på Fredericia.

Og er Aarhus Maxi-havn Glatved først bygget, vil maxi-skibene sejle containerne direkte dertil, uden om Hamborg. Som så må tilbagelevere rollen som Østersøens port til Danmark.

## Endelig en ærlig analyse af havneudvidelsen

5.12.2022

Mange tak til fremtidsforskeren Jesper Bo Jensen for en ærlig analyse af havneudvidelsen i Aarhus (JPA, 2.12.). Som fokuserer på det helt centrale spørgsmål, flowet af containere, der forties i ingeniørfirmaet Rambølls rapport.

Og analysens melding er helt klar: ”Så den vækst, der har været i havnen, skyldes stort set udelukkende containere fra Kina og nærtliggende lande.” En vækst, der sandsynligvis bliver til et fald fremover, da ”Vi er på vej væk fra globaliseringen over mod en regionaliseret verden.”

På hjemmesiden gcaptain.com kan man se flaskehalsene i dette flow fra Østasien til Østeuropa.

Maxi-skibene fra Østen med 16-17 meters dybde ligger i kø uden for den sidste maxi-havn inden Østersøen, Rotterdam, hvortil Mærsk Terminals da også er flyttet. Herfra sendes containerne så til Europas tredje største havn, Hamborg, hvor de hober sig op, indtil de senere hober sig op i dagevis eller ugevis på Hamborgs to ladepladser, Lübeck og Aarhus. Disses midi-havne er højst 14 meter dybe, og kan derfor ikke modtage maxi-skibe fuldt lastet, uanset om dette hævdes igen og igen af tilhængere af havneudvidelsen, og desværre også af Rambøll rapporten.

I flowet indgår altså mange klimabelastende lastbiler i strid med EU's to transport-direktiver, fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet. Og som derfor snart erstattes af en el-bane fra Hamborg til hansestæderne langs Østersøen: Lübeck, Wismar, osv.

Herefter må Danmark overlade sin historiske og givtige rolle som Østersøens port til Hamborg, hvis havn Kina derfor har købt 24.9% af, selv om man ønskede 35%. Det vil få katastrofale konsekvenser for Danmarks økonomiske muligheder.

Med mindre Aarhus gør som Stockholm og udvider sin havn som en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved på Djursland. For her kan Østens maxiskibe omlade direkte og straks til de ventende fødeskibe fra Østeuropa. Og uden mellemliggende landtransport. Og dermed i overensstemmelse med EU's to transport-direktiver.

Rotterdam og Hamborg er begge indlandshavne med et stort tidevandsproblem, der er langt mindre ved Glatved, som oven i købet ligger lige ved sejlrueten til Østersøen, rute Tango. Havbunden er kridt fra juratiden, som er så solid, at havnen kan bygges som en topsikret ø-havn. Og dermed tiltrække en stor del af handlen med USA. Endelig er området omkring Glatved næsten ubeboet, da det var reserveret til at huse et kernekraftværk for 50 år siden.

Det anslås, at en udvidelse af Aarhus havn inde i bugten vil koste omtrent 3 mia. kroner, og at den planlagte Marselistunnel vil koste det samme. Men for samme beløb kan der bygges en ø-havn ved Glatved, samt 60 km motorvej ind til E45 ved Hadsten. Langs hvilken der er plads til de mange følgevirkninger, der vil opstå bag en international maxi-havn med direkte forbindelse til Østasien, Østeuropa og Nordamerika.

Samtidig vil Danmarks vækstcentrum flytte fra Køben-mini-havn til det østjyske oplandsområde bag Glatved maxi-havn. Og så er der ikke mere brug for en Kattegatbro til Sjælland eller nye banelinjer til museumsbyen ved Øresund, hvor huslejerne vil falde til normalt niveau. Og som så heller ikke får behov for en Lynetteholm.

Så tusind tak til fremtidsforskeren for at afsløre det, som ingeniørfirmaet fortier: Aarhus Havn er primært en ladeplads for Hamborg. Og vil derfor miste omsætning, i takt med at regionaliseringen afløser den nuværende problematiske globalisering. Med mindre Aarhus gør som Stockholm.

Derfor bør muligheden for en maxi-havn ved Glatved undersøges som det femte alternativ, inden der træffes endelig beslutning om en havneudvidelse.

## Havnefadæse, først i Hanstholm, så i Aarhus?

7.12.2022

Havnefadæsen i Hanstholm er omhyggeligt beskrevet i fagbladet 'Søfart', nr. 41, 2022: ” Med en gæld på 630 mio. kroner og udsigt til endnu et år med underskud vil Hanstholm Havn med udgangen af 2022 stå med et træk på kassekreditten på 63 mio. kroner. Havnens økonomi er nu så dårlig, at Thisted kommunalbestyrelse har besluttet, at havnen skal overgå fra at være en selvstyrende havn til at blive kommunal havn.”

Ifølge bladet indviede Hanstholm i august 2021 sin mere end 600 millioner kroner store udvidelse. De sidste to års regnskaber har dog givet et underskud, der nu forventes at blive mere end 60 millioner kroner. Og der kan så ikke tjenes nok til at afdrage på gælden. Havnen overgår derfor nu til en kommunal havn, hvor kommunen frem til udgangen af 2025 skal finde 175 millioner kroner til finansiering af havnens underskud. Så nu skal der skæres i kommunens budgetter.

I forbindelse med havnefadæsen i Hanstholm udtaler sekretariatschef for Dansk Shipping og Havnevirksomheder, Jakob Svane, til bladet: ”Nogle vil nok tænke sig mere om, før de foretager så store investeringer, hvis der var en statslig hånd med inde over”. Og han efterlyser samtidig en national strategi på området, da havnene er landets fælles infrastruktur ligesom vejnettet og jernbanerne. Det er derfor uheldigt, at kommunerne fik overdraget havnene i 2001, da nogle har investeret for lidt og andre for meget.

Aarhus havn ser desværre ud til at gentage fadæsen, blot med fem gange så store tal. Da maxi-skibe ikke kan lastes fuldt uden at gå på grund, hober containerne sig op i Aarhus midi-havn, hvor de venter i dagevis og ugevis på at komme videre til Østeuropa. De fleste kommer nemlig fra Østasien via Hamborg på lange rækker af klimaskadelige lastbiler, som der nu skal bygges en Marselistunnel til under Aarhus. På trods af, at de naturligvis udfases, når EU begynder at håndhæve sine to transportdirektiver, fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet. Så vil der i stedet blive bygget en el-bane fra Hamborg til hansestæderne langs Østersøen: Lübeck, Wismar, osv.

Og når Aarhus Havn således kobles af, kan heller ikke den mere afdrage på sin gæld, hvilket så overlades til kommunens indbyggere.

Med mindre Aarhus gør som Stockholm og bygger en ægte maxi-havn ved Glatved på Djursland. For så kan Østens maxi-skibe undlade at ligge i kø i Rotterdam ved at sejle direkte til Glatved og omlade til havs på fødeskibe fra Østersøen uden mellemliggende klimaskadelig landtransport.

Så medens Aarhus mini-havn i bugten vil give underskud, vil Aarhus maxi-havn ved Glatved tværtimod give overskud. Hvad hele nationen naturligvis er interesseret i. For uden en dansk maxi-havn vil Hamborg overtage den lukrative rolle som port til Østersøen.

Så derfor, lær nu af havnefadæsen i Hanstholm. Sæt alt i bero, indtil der foreligger en samlet handleplan for vores nationale infrastruktur. Der også omfatter vores havne, som hidtil har bragt velstand til landet, og som derfor nødtigt skulle stå halvtomme i fremtiden.

## Desværre er der kun én seriøs rapport om havneudvidelsen

8.1.2023

Containerne hober sig op på Aarhus midi-havn, som naturligvis skal udvides. Men skal det ske i bredden inde i bugten, eller som ægte maxi-havn 50km mod øst ved Glatved på Djursland, som Stochholm gjorde for at supplere sin midi-havn med en ægte maxi-havn?

Dette vigtige spørgsmål indgår desværre ikke i debatten, so kun drøfter forskellige udvidelser inde i bugten, og som dermed blive en skæv debat byggende på en skæv undersøgelse af et af de firmaer, der nok skal bistå ved udvidelsen, Rambøll, hvis rapport har både mangler og fejl.

Der mangler en omtale og analyse af muligheden for at udvide ved Glatved. Og rapporten anfører fejlagtigt, at Aarhus midi-havn med 14 meters dybde kan modtage maxi-skibe med 16 meters dybde fuldt lastet. Så hverken små eller store containerskibe kan lastes fuldt op i Aarhus midi-havn.

Hvilket er den egentlige grund til, at containere altid vil ophobe sig, uanset hvor meget havnen udvides i bredden.

Med mindre naturligvis havnen udvides ved Glatved, hvor alle skibe kan lastes fuldt op. Og hvortil maxiskibene fra Østasien vil kunne omlaste fuldstændig til fødeskibe fra Østeuropa i en topsikret øhavn, som derfor også vil interessere USA. Og så vil der ikke være behov for den klimaskadelige landtransport, der strider mod EU's to transportdirektiver, fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet.

Rambøll rapporten mangler også en flow-beskrivelse af, hvordan containerne rejser fra Østasien til Østeuropa. Denne kan til gengæld findes på hjemmesiden [gcaptain.com](http://gcaptain.com). Her beskrives, hvordan østens maxi-skibe ligger i kø ind til den sidste maxi-havn inden Østersøen, Rotterdam, hvortil Mærsk Terminals da også er flyttet. Herfra sendes containerne til Europas tredjestørste havn, Hamborg, og derfra videre til Hamborgs to ladepladser ved Østersøen, til Lübeck og til Aarhus på så mange klimaskadelige lastbiler, at Aarhus nu vil bygge en Marselistunnel under byen til sin midihavn. En tunnel, der ligesom ladepladsen på havnen bliver overflødig, når EU begynder at indskærpe sine miljøbeskyttende direktiver.

Hamborg vil da sikkert bygge en el-bane til Lübeck og Wismar for at blive fremtidens port til Østersøen, og dermed fratage Danmark denne historiske og lukrative rolle.

Med mindre naturligvis Aarhus Havn udvides ved Glatved, hvilket samtidig vil flytte landets vækstcentrum fra København til Østjylland. Og så forsvinder behovet både for en Marselistunnel, en Kattegatbro og en Lynetteholm. Og huslejen i museumsbyen København vil falde til et niveau, hvor velfærdsarbejdere kan være med. Det er således Danmarkshistorie, der skrives i Aarhus i de kommende måneder.

At Aarhus midihavn reelt er en ladeplads for Hamborg bekræftes af den eneste seriøse rapport om havneudvidelsen, skrevet af fremtidsforskeren Jesper Bo Jensen (JPA 3.12.22). Heri står at "Stort set hele stigningen i containertrafikken til Danmark, hvor Aarhus Havn tager langt den største del, er sket i containere fra Asien, de facto rigtigt meget fra Kina. Så den vækst, der har været i havnen, skyldes stort set udelukkende containere fra Kina og nærtliggende lande."

Tilsvarende afvises Rambøll rapportens kritikløse fremskrivning af vækstkurver med konstateringen, at "Vi er på vej væk fra globaliseringen over mod en regionaliseret verden".

Fremtidsforskernes rapport har sat tilhængerne skakmat, så uden saglige modsvar er man naturligvis nødt til at gå efter manden i stedet for bolden (JPA 11.12.22), et benspænd forskeren elegant tilbageviser (JPA 20.12.22).

Vælger Aarhus Havn alligevel at udvide inde i bugten, vil den sikkert lide samme skæbne som Hanstholm havn, som netop er gået konkurs efter en ubetænksom udvidelse (Søfart, nr. 41, 2022), hvilket har givet en gigantisk efterregning til kommunens borgere, der så kan vinke farvel til øget velfærd.

Det er også interessant at sammenligne Aarhus Havn med den anden store havn på vestkysten, Esbjerg, der forhandler sin udvidelse i en stadig dialog mellem borgmesteren, der varetager kommunens interesse, og havneformanden, Søren Gade, der varetager landets interesse. For havne er jo national infrastruktur på linje med motorveje og jernbaner.

En sådan dialog er desværre umulig i Aarhus, da borgmesteren også er formand for havnen. For at udgå en sandsynlig konkurs, der kun kan gavne Hamborg, bør havneudvidelsen derfor sættes i bero, indtil havnen har valgt en landspolitiker som formand. Eller måske snarere en person fra Stockholm, som kan bidrage med viden om denne bys havns udvidelse som ægte maxi-havn 50 km mod øst.

Men så vil containerne bare hobe sig endnu mere op på Aarhus midihavn? Næ, for undervejs fra Hamborg kan de jo passende afleveres ved maxi-havnen i Aabenraa, eller ved den store tørhavn i Taulov tæt ved Fredericias effektive og velbeliggende havn.

Så Aarhus Havn, få nu selv lavet en seriøs rapport, og denne gang om en udvidelse til maxi-havn ved Glatved.

## Hvem danner et konsortium til at bygge 'MegaHarborGlatved'?

12.1.2023

Hamborg har valgt Aarhus som ladeplads for containere fra Østasien til Østeuropa. Og USA har valgt Aarhus som ladeplads for militært udstyr til Østeuropa. Men Aarhus Havn tilbyder kun 14 meters dybde, og skal bruge op til 20 meters dybde, for at de store oceangående skibe kan anløbe og afgå fuldt lastede. Aarhus bør derfor gøre som Stockholm og bygge en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved den bedst beliggende af landets tre naturhavne, Glatved på Djursland.

Hertil vil maxi-skibe kunne omlade direkte til fødeskibe fra Østeuropa uden den mellemliggende landtransport, som er i strid med EU's 'fra land til vand' direktiv. Der også overtrædes af den nuværende omfattende landtransport fra maxi-havnen i Rotterdam over Hamborg til Aarhus med dens mange trængsels-problemer som beskrevet på hjemmesiden [gcaptain.com](http://gcaptain.com).

En militær ladeplads bør desuden ligge i god afstand fra byer på grund af risiko for missiler.

En maxi-havn ved Glatved vil samtidig bevirke, at Danmark kan undgå at afgive den lukrative rolle som port til Østersøen til Hamborg. Samt at Danmarks vækstcenter kan flyttes fra museumsbyen Køben-havn til Østjylland, så der ikke bliver behov for en Kattegatbro, en Lynetteholm, nye banespor eller en Marselistunnel under Aarhus.

Hvem griber chancen og går med i konsortiet?

## Aarhus bør gøre som Stockholm og udvide sin midi-havn som en maxi-havn 50 km mod øst

12.1.2023

Til transportminister Thomas Danielsen

Uden en dansk maxi-havn vil Hamborg overtage den lukrative rolle som port til Østersøen fra Danmark. Derfor bør landets største midi-havn ved Aarhus ikke udvides i bredden i bugten, men i dybden 50km mod øst ved Glatved, som Stockholm har gjort.

Containere fra Kina til Østeuropa hober sig op i Århus midi-Havn, fordi dens 14 meters dybde er for lidt, så små og store containerskibe kun kan lastes cirka halvt. Derfor bør Aarhus gøre som Stockholm og bygge en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved på Djursland, den bedst beliggende af landets tre naturhavne. Hertil vil østens maxi-skibe kunne sejle direkte og omlaste til fødeskibe fra Østeuropa uden den mellemliggende landtransport, der er i strid med EU's 'fra land til vand' direktiv. Som netop overtrædes af den nuværende landtransport far maxi-havnen i Rotterdam, hvortil Mærsk Terminals da også er flyttet, over midi-havnen i Hamborg til Hamborgs ladeplads i Aarhus.

Politikere, der støtter udvidelsen af Aarhus Havn i bugten, risikerer at medvirke til at Havnen vil gå konkurs, som det netop er sket i Hanstholm.

Modsat vil Politikere, der støtter udvidelsen ved Glatved, få vedvarende berømmelse af flere grunde: Havnens indtjening vil mangedobles, EU's transportdirektiv kan overholdes, Danmark kan undgå at afgive den lukrative rolle som port til Østersøen til Hamborg, Danmarks vækstcenter kan flyttes fra museumsbyen Køben-havn til Østjylland, så der ikke er behov for en Kattegat-bro, en Lynetteholm eller nye banespor.

Detaljer findes på hjemmesiden [MegaHavnGlatved.nu](http://MegaHavnGlatved.nu) og i min e-bog "Havne-skandalen Aarhus 2022, Aarhus Midi-havn som ladeplads for Hamborg, eller som Maxi-havn ved Glatved?"

## Manglende havnedybde ophober containere på Hamborg Ladeplads i Aarhus

15.1.2023

Containerne hober sig op på Aarhus midi-havn. Men hvor skal de hen, og hvor kommer de fra?

De skal ikke på lastbiler, for så var de allerede væk. De venter på skibe, som da også ankommer hele tiden, men som kun kan lastes halvt. For Aarhus midi-havn mangler flere meters dybde i at være en ægte containerhavn, der kan modtage og afsende både små og store skibe fuldt lastet.

Derfor bør Aarhus gøre som Stockholm. Midi-havnen skal naturligvis udvides, dog ikke i bredden inde i bugten, men i dybden 50 km mod øst ved Glatved på Djursland. Her ligger den bedste af landets tre naturhavne, så her kan maxi-skibene omlade direkte til fødeskibe uden mellemliggende landtransport, der jo strider mod EU's to transportdirektiver: fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet.

Det vil samtidig flytte Danmarks vækstcentrum fra Køben-mini-Havn til Glatved maxi-havn. Og så er der hverken behov for en Kattegatbro, en Lynetteholm, nye banelinjer eller en Marselistunnel under Aarhus. Velstanden vil så stige i Østjylland, medens huslejerne i museumsbyen København vil falde til et niveau, hvor også velfærdsarbejdere kan være med.

Hvor kommer containerne fra? Havnens egen Rambøll-rapport fortier det, som fremtidsforsker Jesper Bo Jensen dokumenterer (JPA, 3.12.22): Containerne kommer fra Østasien og skal til Østeuropa. Netop her foregår den største vækst i containertrafikken, som det fremgår af fagbladet Søfart og af hjemmesiden gcaptain.com.

Her beskrives også de store trængselsproblemer undervejs: Maxi-skibe fra Østen er nødt til at ligge i kø i timevis for at læsse af i den sidste maxi-havn inden Østersøen, Rotterdam, hvortil Mærsk Terminals da også er flyttet. Derfra sendes de til Europas tredjestørste havn i Hamborg, hvor de hober sig op, indtil de kan sendes videre til Hamborgs to ladepladser ved Østersøen, til Lübeck, og til Aarhus på så mange lastbiler, at man nu vil bygge en kostbar Marselistunnel til dem under Aarhus. På trods af, at Hamborg nok snart vil overholde EU's transportdirektiver ved at bygge en elbane til hansestæderne langs kysten: Lübeck, Wismar, Rostock osv. Hvilket vil koble Aarhus af den internationale handelsvej, hvorefter Hamborg vil fratage Danmark den lukrative rolle som porten til Østersøen. Hvilket vil ændre Danmarkshistorien dramatisk.

Strømme af skibe kan altså ikke forhindre ophobning af containere på Hamborg Ladeplads i Aarhus. Det kan strømme af ord heller ikke. Det kan kun en ny maxi-havn ved Glatved.

Denne løsning har været kendt i pressen i snart et år. Det er derfor underligt, at den forties, ikke kun af kommunen, men også af de mange borger- og klima-foreninger, der gang på gang har nægtet at give taletid til Glatved-løsningen og i stedet peget på Grenå, skønt havnedybden her er mindre end i Aarhus, og hvortil lastbilerne til gengæld skal køre mange flere klimabelastende kilometer.

Denne afvisning betyder, at slaget nu er tabt. Havnen bliver udvidet inde i bugten og vil derfor sikkert snart gå konkurs, som det netop er sket i Hanstholm. Enten fordi Hamborg sender sine containere til de andre hansestæder, eller fordi et konsortium vil bygge den lukrative maxi-havn ved Glatved.

Her i 12. time bør alle modstandere derfor samles i et fælles krav: Stop udvidelsen af Aarhus Havn som en midi-havn inde i bugten, indtil COWI også har lavet en rapport om en udvidelse som en maxi-havn ved Glatved på Djursland. Og indtil Aarhus Havns bestyrelse har valgt en landspolitiker til formand, så havnens planer udvikles i en sund dialog mellem byens borgmester, der kan varetage byens interesser, og en landspolitiker, der kan varetage landets interesser, ligesom det sker i Esbjerg Havn. Men som det ikke kan ske i Aarhus, da byens borgmester her også er formand for havnens bestyrelse.

Bedst ville det være at vælge en formand fra Stockholm, som naturligvis straks vil sige: Gør da som os, udvid i dybden direkte ved sejlrueten og ikke i bredden inde i en bugt. Så vil både små og store skibe kunne lastes fuldt, og dermed forhindre al fremtidig ophobning af containere.

## Fem uheldige myter om havneudvidelsen i Aarhus

16.1.2023, kronikforslag til Aarhus Stiftstidende

Containerne hober sig mere og mere op på Aarhus midi-havn, som derfor vil udvides i bredden. Aarhus mangler nemlig en maxi-havn, der kunne modtage de oceangående maxi-skibe med 16 eller 17 meters dybgang fra Østasien. Som så kunne omlade direkte til de mindre fødeskibe fra Østersøen uden mellemliggende landtransport, der jo strider mod EU's to transportdirektiver, fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet.

Men Aarhus har desværre kun en midi-havn med 14 meters dybde. Derfor skal containerne omlades i den sidste maxi-havn inden Østersøen, Rotterdam, hvortil Mærsk Terminals da også er flyttet. Herfra sendes de så videre til Hamborg, hvor de hober sig op, indtil de kan sendes videre til ophobning på Hamborgs to ladepladser ved Østersøen, Lübeck og Aarhus. På så mange klimabelastende lastbiler, at Aarhus nu vil bygge en Marselistunnel under Aarhus til dem. Så Aarhus Havn burde egentlig kaldes Hamborg Ladeplads.

At Aarhus midi-havn kan modtage oceangående maxi-skibe fuldt lastet er blot den første af fem uheldige myter, der skæmmer debatten om den ønskede havneudvidelse. Myten findes bl.a. i Rambøll rapporten på side 38. Og kan ses fra Kystvejen i Aarhus hver onsdag, hvor hver anden række typisk er tom på det ankomne maxi-skib. Myten medfører, at Aarhus Havn ofte omtales som en containerhavn. Men den findes ikke på Gøteborgs liste over sådanne, netop fordi en containerhavn naturligvis skal kunne modtage og afsende et maxi-skib fuldt lastet.

Myte 2 siger: Containertrafikken til Aarhus Havn vil vokse. Nej, for uden fuldt lastede maxi-skibe vil de mange lastbiler blive udfaset til fordel for el-baner fra Hamborg til Lübeck og Wismar, i takt med at EU indskærper sine transportdirektiver. Trafikken til Aarhus vil altså aftage. Også i takt med at globaliseringen suppleres med mere regionalisering.

Myte 3 siger: Der er kun fire alternativer til den fremlagte plan. Nej, der er også et femte, at Aarhus gør som Stockholm og bygger en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved på Djursland. Dette alternativ har været kendt fra pressen og fra hjemmesiden MegaHavnGlatved.nu i snart et år. Alligevel forties det på de arrangerede møder. Og modstanderne mod udvidelsen afviser det og vil i stedet samarbejde med Grenaa, skønt havnedybden her kun er 11 meter.

Myte 4 siger: En udvidelse af havnen med en tørhavn ved Framlev vil bare medføre meget mere lastbiltrafik gennem Aarhus. Nej, for de mange containere fra Hamborg til Aarhus kan jo afleveres undervejs i maxi-havnen i Aabenraa. Eller ved den allerede etablerede store tørhavn i Taulov tæt ved Fredericia Havn.

Endelig er der myte 5: Havneudvidelsen i Aarhus angår kun Aarhus. Nej, den angår hele landet. For uden en maxi-havn kobles Danmark gradvist af containertrafikken til og fra Østersøen. Landets største havn ligger for øjeblikket i Aarhus, der dog mangler dybde til at være en maxi-havn. Og som derfor ikke bør udvides i bredden inde i bugten, men i dybden ved Glatved.

Ellers vil Hamborg overtage Danmarks historiske og lukrative rolle som porten ved Østersøen. Så vil velstanden aftage i Danmark, og Aarhus Havn vil sikkert gå konkurs, som det netop er sket med udvidelsen af Hanstholm Havn. Enten fordi Hamborg begynder at sende sine containere til de andre hansestæder på el-tog. Eller fordi et konsortium bygger den lukrative maxi-havn ved Glatved. For at Danmark igen bliver porten til Østersøen i stedet for Rotterdam og Hamborg. Og for at flytte landets vækstcentrum fra Køben-mini-Havn til Glatved maxi-havn.

Velstanden vil så stige i Østjylland, medens huslejerne i museumsbyen København vil falde til et niveau, hvor også velfærdsarbejdere kan være med. Og så er der hverken behov for en Kattegatbro, en Lynetteholm, nye banelinjer eller en Marselistunnel under Aarhus.

Havneudvidelsen i Aarhus vil altså enten gavne eller skade Danmarks fremtid. Synd, hvis valget træffes ud fra de fem uheldige myter.

## Igen igen forties naturens egen havneudvidelse, Djursland

17.1.2023

15 foreninger arrangerede den 17.1. en borgerkonference med titlen ”Aarhus: Hvilken by, bugt og havn ønsker vi?” Men igen igen var det naturlige svar ikke inviteret med, naturens egen havneudvidelse, Djursland, som ovenikøbet tilbyder den bedst beliggende af Danmarks tre naturlige dybvandshavne, Glatved syd for Grenaa. Denne maxi-havn er dyb nok til at af- og på-lade containerskibe uden mellemliggende landtransport, som jo strider mod EU's to transportdirektiver: fra land til vand, samt bæredygtig og smart mobilitet.

Modsat kræver Aarhus landtransport fra Rotterdam over Hamborg til sin egen midi-havn, hvortil der skal sedes to fødeskibe ind for at hente en fuld last, da den mangler dybde både nu, og hvis den udvides i bredden.

”Du kan jo tale fra salen,” fik jeg at vide. Næ, jeg kunne blot som alle andre aflevere to sætninger på en elektronisk opslagstavle. Her følger så det indlæg, som forsamlingen ikke måtte høre:

Containerne hober sig op på Aarhus Havn, som derfor gerne vil udvides i bredden inde i bugten. Men det vil jo bare give plads til endnu mere ophobning.

Løsning af selvfølgelig, at containerne skal sejles væk. Det kan de bare ikke, for Aarhus har kun en midi-havn, der mangler dybde, så skibene kun kan lastes halvt.

Dybde er der til gengæld nok af 50 km mod øst ved Glatved på Djursland lige ved sejlruten Tango. Derfor bør Aarhus naturligvis gøre som Stockholm og bygge en ekstra havn 50 km mod øst.

Alle tilslutter sig denne oplagte løsning, på nær her i Aarhus.

Løsningen har ellers været omtalt i medierne flere gange i det forløbne år. Alligevel er den ikke med blandt de fire alternativer til havnens planer.

Også byens forskellige borger- og miljøforeninger afviser den, og vil i stedet samarbejde med Grenaa, skønt havnedybden der er mindre end i Aarhus. Denne afvisning bevirker, at slaget nu er tabt. Havneudvidelsen bliver vedtaget i næste måned.

Medmindre disse foreninger nu vender om, og kræver, at beslutningen udsættes indtil der også foreligger en COWI rapport om en ægte maxi-havn ved Glatved. En havn, som desuden vil kunne flytte landets vækstcentrum væk fra Køben-mini-havn over til Glatved maxi-havn. Og så vil der ikke være et behov for en Kattegatbro, en Lynetteholm, en Marselistunnel eller nye banespor.

Og indtil havnens bestyrelse har valgt en landspolitiker som formand, ligesom i Esbjerg. For hvis borgmesteren fortsat skal være formand for havnen, vil den store udvidelse sikkert resultere i det samme, som netop er sket i Hanstholm, hvor havnen er gået konkurs på grund af en for stor udvidelse, og har efterladt regningen til Thisted Kommune.

Så mit spørgsmål til byens foreninger er derfor: Hvem vil være med til at kræve, at beslutningen udsættes, indtil disse 2 ting er på plads: En rapport om en ægte Maxi-havn ved Glatved.

Og en ny formand for havnen, så den ikke risikerer at lide samme skæbne som i Hanstholm.

Gerne en person fra Stockholm, som naturligvis straks vil sige: ”Gør da som os, byg en ægte maxi-havn 50 km mod øst. Så kan containerne sejles væk med det samme. Og så undgår vi mellemliggende landtransport, som jo strider mod EU's to transportdirektiver: fra land til vand, samt bæredygtig og smart mobilitet.”

Tak for ordet.

## Havnefadæse først i Hanstholm så i Aarhus

Trykt i Aarhus Stiftstidende 19.1.2023

Havnefadæsen i Hanstholm er beskrevet i fagbladet 'Søfart', nr. 41, 2022: ”Med en gæld på 630 mio. kroner og udsigt til endnu et år med underskud vil Hanstholm Havn med udgangen af 2022 stå med et træk på kassekreditten på 63 mio. kroner. Havnens økonomi er nu så dårlig, at Thisted kommunalbestyrelse har besluttet, at havnen skal overgå fra at være en selvstyrende havn til at blive kommunal havn.”

I forbindelse med havnefadæsen i Hanstholm udtaler sekretariatschef for Dansk Shipping og Havnevirksomheder, Jakob Svane, til bladet: ”Nogle vil nok tænke sig mere om, før de foretager så store investeringer, hvis der var en statslig hånd med inde over”. Og han efterlyser samtidig en national strategi på området, da havnene er landets fælles infrastruktur ligesom vejnettet og jernbanerne. Det er derfor uheldigt, at kommunerne fik overdraget havnene i 2001, da nogle har investeret for lidt og andre for meget.



Aarhus havn ser desværre ud til at gentage fadæsen, blot med fem gange så store tal. Da maxi-skibe ikke kan lastes fuldt uden at gå på grund, hober containerne sig op i Aarhus midi-havn, hvor de venter i dagevis på at komme videre til Østeuropa. De fleste kommer nemlig fra Østasien via Hamborg på lange rækker af klimaskadelige lastbiler, som der nu skal bygges en Marselistunnel til under Aarhus. På trods af, at de naturligvis udfases, når EU begynder at håndhæve sine to transportdirektiver, fra land til vand samt bæredygtig og smart mobilitet. Så vil der i stedet blive bygget en el-bane fra Hamborg til hansestæderne langs Østersøen: Lübeck, Wismar, osv.

Og når Aarhus Havn således kobles af, kan heller ikke den mere afdrage på sin gæld, hvilket så overlades til kommunens indbyggere.

Medmindre Aarhus gør som Stockholm og bygger en ægte maxi-havn ved Glatved på Djursland. For så kan Østens maxi-skibe undlade at ligge i kø i Rotterdam ved at sejle til Glatved og omlade direkte til fødeskibe fra Østersøen uden mellemliggende klimaskadelig landtransport.

Så medens Aarhus mini-havn i bugten vil give underskud, vil Aarhus maxi-havn ved Glatved tværtimod give overskud. Hvad hele nationen naturligvis er interesseret i. For uden en dansk maxi-havn vil Hamborg overtage den lukrative rolle som port til Østersøen.

Derfor, lær nu af havnefadæsen i Hanstholm. Sæt alt i bero, indtil der foreligger en samlet handleplan for vores nationale infrastruktur. Der også omfatter vores havne, som hidtil har bragt velstand til landet, og som derfor nødtigt skulle stå halvtomme i fremtiden.

## **Borgerkonferencens skønne spildte kræfter**

19.1.2023 til Aarhus Stiftstidende

Havneudvidelsen i Aarhus er nu belyst af tre konferencer.

De to første blev afholdt af tilhængerne, men byggede desværre på to ensidige og mangelfulde rapporter fra COWI og Rambøll. Den sidste er netop blevet afholdt af modstanderne. Den kunne have stoppet udvidelsen, men dumpede desværre fælt.

Den beskrev ellers i detaljer de mange problemer ved at udvide Aarhus Havn i bugten. Men den gav desværre intet bud på, hvordan Aarhus Havn kan løse sit aktuelle problem, ophobning af containere fra Kina på vej mod Østeuropa.

Det minder om en eksamen, hvor eleven kan hele stoffet på nær det trukne spørgsmål. Så eleven øser stakåndet af al sin viden, men svarer desværre ikke på det stillede spørgsmål. Og får derfor en dumpekarakter. Skønne spildte kræfter. Synd. For Havnens spørgsmål kan besvares meget simpelt.

De mange containere fra Kina skal naturligvis sejles væk. Det kan de bare ikke, for Aarhus har kun en midi-havn, der mangler dybde, så skibene kun kan lastes halvt. Der skal derfor sendes to skibe ind for at hente én last. Og det er både dyrt og langsomt. Også selvom havnen udvides i bredden inde i bugten.

Dybde er der til gengæld nok af 50 km mod øst ved Glatved på Djursland lige ved sejlruten Tango. Derfor bør Aarhus naturligvis gøre som Stockholm og bygge en ekstra havn 50 km mod øst.

Denne oplagte Glatved-løsning findes dog ikke blandt tilhængernes fire alternative planer, der nu undersøges af et konsulentfirma. Men også modstanderne afviser den, og vil i stedet samarbejde med Grenaa, skønt havnedybden her er mindre end i Aarhus.

Denne afvisning bevirker, at slaget nu er tabt. Havneudvidelsen bliver vedtaget i næste måned. Medmindre modstanderne nu vender om, og kræver, at beslutningen udsættes, indtil der også foreligger en COWI rapport om en ægte maxi-havn ved Glatved.

En havn, som desuden vil kunne flytte landets vækstcentrum væk fra Køben-mini-havn over til Glatved maxi-havn.

Samt forhindre, at Danmark mister den lukrative rolle som port til Østersøen til Hamborg. Som naturligvis vil sende de kinesiske containere fra maxi-havnen i Rotterdam videre til hansestæder

langs Østersøen på el-bane, når EU snart indskærper sine to transportdirektiver: fra land til vand, samt bæredygtig og smart mobilitet.

Aarhusbugten beskyttes naturligvis bedst ved at Aarhus gør som Stockholm og bygger en ekstra containerhavn 50 km mod øst, der kan aflaste både Rotterdam og Hamborg.

Ved at afvise dette, bliver modstanderne skyld i, at tilhængerne nu vinder. Det er da underligt.

## Hvorfor ønsker ingen at undersøge en havneudvidelse ved Glatved på Djursland?

23.1.2023

Den 17. januar afholdt 15 foreninger en borgerkonference med titlen ”Aarhus: Hvilken by, bugt og havn ønsker vi?”. Konferencen belyste helt tydeligt de mange uheldige konsekvenser for klima og miljø og økonomi, der følger med en havneudvidelse inde i bugten.

Men konferencen gav desværre ikke noget svar på havnens problem: hvordan undgås den nuværende ophobning af containere. Her er et naturligt svar: Da Aarhus havn mangler dybde til at modtage containerskibe fuldt lastede, bør der ved Glatved på Djursland bygges en ekstra containerhavn som en maxi-havn, hvor maxi-skibe fra Østasien og føde-skibe fra Østeuropa kan ankomme og afgå fuldt lastede, hvor de kun kan lastes halvt i Aarhus midi-havn.

At havnen og kommunen ikke vil se Glatved som en løsning ses af, at Glatved ikke indgår som en af de fire alternative forslag, der undersøges nu af HBS Economics. At de 15 borgerforeninger ikke vil se Glatved som en løsning fremgår af borgerkonferencen, hvor Glatved-løsningen hverken fik tilbudt taletid eller en stand.

Konferencen havde formuleret et budskab til byrådet med en opfordring til at udsætte beslutningen, indtil der foreligger et bedre beslutningsgrundlag. Nogle politikere afviste dette ved at sige, at når rapporten om de fire alternative forslag foreligger i slutningen af måneden, vil alle sider være belyst, hvorefter byrådet kan træffe en oplyst beslutning, som alle kan leve med.

Men både konferencen og undersøgelsen viser netop, at der endnu mangler en belysning af, at Aarhus gør som Stockholm og bygger en ægte maxi-havn 50 km mod øst.

Derfor bør opfordringen fra byens borgere være, at byrådet udskyder beslutningen indtil der også foreligger en COWI- og en Rambøll-rapport om bygning af en ekstra containerhavn ved Glatved på Djursland.

Aarhus Havn skulle jo nødt begå samme fadæse som Hanstholm Havn, som netop er gået konkurs på grund af en ubetænksom havneudvidelse.

## Aarhus midi-havn: 2 skibe ind, 1 last ud

25.1.2023

Containerskibe belaster klimaet, dog mindre end lastbiler. Men man skulle tro, at Aarhus virkelig ønsker at belaste klimaet. For Aarhus vil nu bygge en kostbar Marselistunnel under byen til endnu flere lastbiler til havnen. Som desværre er en midi-havn med begrænset dybde, så containerskibene kun kan lastes halvt. Derfor skal der 2 skibe ind for at hente 1 last ud. Så containerne hober sig op, hvorfor havnen nu vil udvides, så endnu flere lastbiler kan forsyne endnu flere dobbelt-sejladser.

Det lyder som en Aarhus historie. Mange spørger da også, hvorfor man finder en havn, der kan modtage og afsende containerskibe fuldt lastede. Aarhus skal jo bare gøre som Stockholm og bygge en ægte maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved på Djursland. Det må havnebestyrelsens formand da kunne overtale byens borgmester til.

Men nej, for det er samme person, i modsætning til andre havne som fx i Esbjerg, hvor der kan tages hensyn til både landets og byens behov.

Så havneudvidelsen i Aarhus er åbenbart en dobbelt Aarhus historie, som næppe bliver vedtaget i byrådet. For politikerne tør næppe stille op igen til en valgperiode og blive mødt med latterudbrud?

## SkrivUnder.net

Gør som Stockholm, udbyg Aarhus midi-havn som en maxi-havn 50 km væk ved Glatved. Så undgås miljøskadelig landtransport til og fra en MAXI-havn.

Nutidens 3E maxi-skibe med ca. 19.000 containere stikker 16 meter, og Evergreens nye Ever Ace med 24.000 stikker 17 meter. Altså skal ca. halvdelen af- og på-læsses før og efter skibet har været i Aarhus midi-havn, hvor dybden er 14 meter. Typisk i maxi-havnen Rotterdam med 24 meters dybde, hvorfra de så sendes med lastbiler til og fra Aarhus midi-havn.

Som nu gerne vil udvides. Dog ikke i dybden, men med ekstra land i bugten. Og i baglandet med store områder til 'dry ports'. Med udsigt til mange flere lastbiler mellem Rotterdam og Aarhus.

Landtransport i stedet for søtransport er i strid med EU's 'from road to sea' princip. Og bør derfor begrænses, også fordi det er miljøbelastende. Enten ved et forbud mod maxi-skibe i midi-havne. Eller ved at pålægge landtransport af containere mellem to havne høj afgift. Eller ved at overtale Aarhus midi-havn til at gøre som Stockholm, der byggede en maxi-havn 50 km mod øst for at undgå landtransport fra Gøteborg. Aarhus kan nemlig også bygge en maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved, der med 18-20 meters havdybde er forberedt på de næste generationer af maxi-skibe.

Glatved, Stignæs og Åbenrå er Danmarks tre naturlige dybvandshavne. Kun Glatved ligger direkte ud til sejlruten, og på den rigtige side af Storebæltsbroen og lods-området 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 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 eksport til USA.

Containertrafikken forventes især at vokse mellem Østasien og Østeuropa. Her Og her vil maxi-skibe 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.

Detaljer: [MegaHavnGlatved.nu](http://MegaHavnGlatved.nu)

## De tre borgerforslag

Titel på de tre uafhængige forslag

- Forbud mod landtransport mellem containerhavne i strid med EU's to transport-mål: 'fra land til vand', samt 'bæredygtig og smart mobilitet'
- Forbud mod maxi-skibe i midi-havne, da det medfører belastende landtransport mellem havne
- Byg en megahavn ved Glatved, så der kun er én omladning mellem Østasien og Østeuropa.

Forslagstekst

En containerhavn bør kunne modtage et maxi-skib fuldt lastet, ellers skal en stor del af lasten sendes med lastbil til og fra Rotterdam maxi-havn i modstrid med EU's to transport-mål: 'fra land til vand', samt 'bæredygtig og smart mobilitet'. Så for at skåne miljø, klima og vejnet bør der vedtages et forbud mod, at maxi-skibe anløber midi-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. 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. Derfra kan de så sendes videre på motorvejene og gennem den kommende Marselistunnel til Aarhus, hvor mange så bliver lastet om til mindre fødeskibe til Østersøen.

I stedet for at udvide sin havn med ekstra areal til oplagring af det voksende antal containere på lastbiler til og fra Rotterdam bør Aarhus derfor gøre som Stockholm, der løste problemet med sin midi-havn ved at bygge en ny maxi-havn 50 km mod øst ved Norvik. På samme måde kan Aarhus Havn bygge en maxi-havn ved Glatved, hvor havnedybden vil være 18-20 meter. Her kan der bygges en ø-havn, der opfylder de amerikanske sikkerhedskrav, og som derfor kan den stå for hovedparten af Europas handel med USA.

Containertrafikken ventes især at vokse mellem Østasien og Østeuropa. Så fremover vil skibe laste om i Glatved i stedet for i Rotterdam. Og som bagland til en maxi-havn med direkte forbindelse til USA, Østasien og Østeuropa vil Østjylland opleve stor vækst i beskæftigelse.

Udvidelse af Aarhus Havn med tilhørende Marselistunnel forventes at koste 2x3 mia. kr. For samme beløb kan bygges Europas bedst beliggende maxi-havn ved Glatved samt en motorvej fra Hadsten forbi Aarhus Lufthavn til Glatved. Og med plads til flere arbejdspladser end i en tunnel under Aarhus.

Bemærkninger

I sin plan for et 'Trans-Europæisk Netværk', TEN-T, har EU to transport-mål: 'fra land til vand', samt 'bæredygtig og smart mobilitet'. Som sigter mod, at containere transporteres på skibe i stedet for på lastbiler, der udgør en belastning af miljø, klima og vejnet. EU taler her om fire 'motorveje på søen' til transport af containere i Europa. En af disse forbinder Nordsøen og Østersøen.

Da containertrafikken især forventes at vokse mellem Østasien og Østeuropa, er der brug for en maxi-havn imellem Nordsøen og Østersøen, hvor mindre fødeskibe fra Østersøen kan omlæse containere direkte til og fra de oceangående maxi-skibe fra Østasien, både de nuværende 19K-skibe med 19.000 containere som fx Mumbai Mærsk, og de kommende 24K-skibe som fx Evergreens Ever Ace med 24.000 containere, der stikker hhv. 16 og 17 meter i dybden. Senere kommer måske større maxi-skibe, da den nuværende dybde i Suezkanalen er 20 meter, og i Malaccastrædet 24 meter.

Danmark har tre naturlige dybvandshavne mellem Nordsøen og Østersøen. Stignæs og Aabenraa ligger syd for det vanskeligt passable farvand mellem Hatter Barn og rev. Kun Glatved ligger nordfor og lige ud til sejlrueten Tango. Ved Glatved kan der bygges en ø-havn med en dybde på foreløbig 18-20 meter til at modtage de nordfra kommende maxi-skibe, der så kan omlades direkte til og fra fødeskibe, der venter i Grenaa Havn, hvor dybden er 11 meter.

Så EU's to målsætninger kan opfyldes af en Maxi-havn i Glatved hvor containerne vil kunne transporteres direkte mellem Østasien og Østeuropa på skibe uden at skulle over land undervejs.

Der findes for øjeblikket ingen containerhavn i Glatved, for indtil nu er omladning især forgået i Aarhus midi-havn, hvor havdybden er 14 meter. Dybgangen på Mærsk og Evergreen skibe viser, at der skal aflæsses 5.000 containere for hver meter, dybgangen skal mindskes. 19K og 24K skibe skal derfor aflæsse hhv. 10.000 og 15.000 containere, for at anløbe Aarhus Havn. Dette sker typisk i maxihavnen i Rotterdam, hvorfra containerne så sendes til Aarhus med lastbil for sammen med de resterende containere at omlades til fødeskibe. Aarhus Havn har derfor ønsket at udvide sig, dog ikke i dybden for at kunne modtage maxi-skibe fuldt lastet, med i areal for at kunne oplagre det stigende antal landtransporterede containere, indtil fødeskibene ankommer. Samtidig ønsker Aarhus Havn, at der bygges en tunnel under Aarhus til det stigende antal lastbiler, der transporterer containere mellem Aarhus Midi-havn og andre havne. Dette til trods for, at både Aarhus by og Aarhus Havn har en grøn bæredygtig målsætning. Samt at begge hvert år konstaterer, at CO<sub>2</sub>-udledningen vokser med et voksende antal lastbiler til og fra havnen.

At bevare Aarhus midi-havn som omladningshavn mellem Nordsøen og Østersøen er derfor i direkte modstrid med EU's to transport-mål. Containerne skal naturligvis sejles og omlades til søs, uden mellemliggende landtransport, som hverken miljø, klima eller vejnet kan bære.

Derfor bør Danmarks folketing vedtage tre love, der fremmer EU's to transport-mål: 'fra land til vand', samt 'bæredygtig og smart mobilitet':

- Forbud mod landtransport mellem containerhavne i strid med EU's to transport-mål: 'fra land til vand', samt 'bæredygtig og smart mobilitet'
- Forbud mod maxi-skibe i midi-havne, da det medfører belastende landtransport mellem havne
- Byg en megahavn ved Glatved, så der kun er én omladning mellem Østasien og Østeuropa.

EU's to transport-mål

EU's transport-mål omtales bl.a. i Europa-parlamentets og Rådets afgørelse nr. 884/2004/EF af 29. april 2004 om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det Trans-Europæiske Netværk, TEN-T. Der i sine retningslinjer artikel 12a, siger at der er tre hovedmål med at lave motorvejene til søs: (1) godsstrøms koncentration på søbaserede logistiske ruter; (2) øget samhørighed; (3) reduktion af trængsel på vejene gennem trafikoverflytning.

Fire korridorer er blevet udpeget til etablering af projekter af europæisk interesse. Heraf er den ene 'Østersøens motorvej', der forbinder Østersøens medlemsstater med medlemsstater i Central- og Vesteuropa, herunder ruten gennem Nordsøen og Østersøen.

Artiklen siger videre:

1. Det transeuropæiske net af motorveje til søs har til formål at koncentrere godsstrømme på søbaserede logistiske ruter på en sådan måde, at det forbedrer eksisterende maritime forbindelser eller etablerer nye levedygtige, regelmæssige og hyppige maritime forbindelser til transport af varer mellem medlemsstaterne for at mindske overbelastningen på vejene og/eller forbedre adgangen til perifere områder og ø-regioner og stater. Motorveje til søs bør ikke udelukke kombineret transport af personer og varer, forudsat at fragt er overvejende.
2. Det transeuropæiske net af motorveje til søs skal bestå af faciliteter og infrastruktur vedrørende mindst to havne i to forskellige medlemsstater. Faciliteterne og infrastrukturen skal omfatte elementer i mindst én medlemsstat, såsom havnefaciliteterne, elektroniske logistikstyringssystemer, sikkerhed og sikring og administrative og toldmæssige procedurer samt infrastruktur til direkte land- og havadgang, herunder måder at sikre sejlbarhed året rundt, især tilgængeligheden af faciliteter til uddybning og isbrydere til vinteradgang.

I en pressemeddelelse den 9. december 2020 fra Bruxelles præsenterer Kommissionen sin plan for grøn, smart og økonomisk overkommelig mobilitet.

Denne plan beskrives samme dag af Danish Shipping på følgende måde: Mere fragt i EU skal skifte fra vej til sø. I dag præsenterede Europa-Kommissionen en strategi for en grønnere transportsektor, som skal bidrage til, at EU når målene i den europæiske grønne aftale. Fragt skal i stigende grad transporteres med skibe. Fremover, når byggematerialer, containere eller dyrefoder skal transporteres inden for EU, vil det i stigende grad foregå på skibe. Det er et af målene i strategien for "Bæredygtig og smart mobilitet", som Europa-Kommissionen præsenterer i dag. Strategien fungerer som et slags katalog, der kortlægger, hvordan transportsektoren i EU kan blive grønnere og bidrage til at opfylde den europæiske grønne aftale.

"Skibe er en af de grønneste former for godstransport i verden, og derfor giver det rigtig god mening, at Kommissionen ønsker at flytte en større del af godstransporten fra lastbiler til skibe," siger Jens Valdemar Krenchel, chef for Dansk Søfarts EU-repræsentation i Bruxelles. Nærskibsfarten nævnes eksplicit som en bidragyder til den grønne omstilling. Derudover vil der blive afsat midler til forskning og innovation af alternative brændstoffer og bæredygtigt skibsdesign.

"Vi har brug for alternative brændstoffer til fremtidens skibsfart, som skal være mere klimavenlig. Der er allerede en masse gode igangværende projekter, som undersøger, hvordan man kan udvikle et bæredygtigt brændstof, som også er rentabelt at udnytte til skibe. Men løsningen er ikke fundet endnu, og i Danish Shipping er vi derfor glade for, at kommissionen afsætter midler til nødvendig forskning," siger Jens Valdemar Krenchel.

Selv skriver Kommissionen den 9. december 2020 følgende: Europa-Kommissionen præsenterede i dag sin 'strategi for bæredygtig og smart mobilitet' sammen med en handlingsplan med 82 initiativer, der vil styre vores arbejde i de næste fire år. Denne strategi lægger grundlaget for, hvordan EU's transportsystem kan opnå sin grønne og digitale transformation og blive mere modstandsdygtig over for fremtidige kriser. Som skitseret i den europæiske grønne aftale vil resultatet være en reduktion på 90 % i emissionerne i 2050, leveret af et smart, konkurrencedygtigt, sikkert, tilgængeligt og økonomisk overkommeligt transportsystem.

Frans Timmermans, Executive Vice-President for European Green Deal, sagde: "For at nå vores klimamål skal emissioner fra transportsektoren have en klar nedadgående tendens. Dagens strategi vil ændre den måde, mennesker og varer bevæger sig på tværs af Europa og gøre det nemt at kombinere forskellige transportformer på en enkelt rejse. Vi har sat ambitiøse mål for hele transportsystemet for at sikre et bæredygtigt, smart og robust afkast fra COVID-19-krisen."

Transportkommissær Adina Vălean sagde: "Som rygraden, der forbinder europæiske borgere og erhvervsliv, er transport vigtigt for os alle. Digitale teknologier har potentialet til at revolutionere den måde, vi bevæger os på, og gøre vores mobilitet smartere, mere effektiv og også grønnere. Vi skal give virksomhederne en stabil ramme for de grønne investeringer, de skal foretage i de kommende årtier. Gennem implementeringen af denne strategi vil vi skabe et mere effektivt og robust transportsystem, som er en solid vej til at reducere emissioner i overensstemmelse med vores europæiske Green Deal-mål."

Kommissionen skriver selv: Med transport, der bidrager med omkring 5 % til EU's BNP og beskæftiger mere end 10 millioner mennesker i Europa, er transportsystemet afgørende for europæiske virksomheder og globale forsyningskæder. Samtidig er transport ikke uden omkostninger for vores samfund: drivhusgasser og forurenende emissioner, støj, vejulykker og trængsel. I dag udgør transportemissioner omkring en fjerdedel af EU's samlede drivhusgasemissioner.

Dette fremstød for at transformere transport kommer på et tidspunkt, hvor hele sektoren stadig er ved at vælte over virkningerne af coronavirus. Med øgede offentlige og private investeringer i modernisering og grønnere af vores flåder og infrastruktur og ved at styrke det indre marked har vi nu en historisk mulighed for at gøre europæisk transport ikke blot mere bæredygtig, men mere konkurrencedygtig globalt og mere modstandsdygtig over for fremtidige chok.

Denne udvikling bør dog ikke efterlade nogen: Det er afgørende, at mobilitet er tilgængelig og økonomisk overkommelig for alle, at landdistrikter og fjerntliggende regioner forbliver forbundet, og at sektoren tilbyder gode sociale forhold og giver attraktive job.

Kilderne er direkte Google-bare.

Svar den 25.4.2022

Folketingets Administration har gennemgået borgerforslaget "Byg en megahavn ved Glatved, så der kun er én omladning mellem Østasien og Østeuropa" og vurderet, at forslaget holder sig inden for reglerne for ordningen. Forslaget er offentliggjort på [borgerforslag.dk](http://borgerforslag.dk), så andre kan se og støtte det. Du kan se forslaget her nedenfor og få det vist på [borgerforslag.dk](http://borgerforslag.dk) ved at klikke på "Vis på [borgerforslag.dk](http://borgerforslag.dk)" nederst i e-mailen.

Med venlig hilsen

Folketingets Administration

Byg en megahavn ved Glatved, så der kun er én omladning mellem Østasien og Østeuropa

ID: FT-11150

## Hørings svar til forslag til lokalplan nr. 1163 - udvidelse af Aarhus havn

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, 8000 Aarhus C. 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 container 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 sejlruterne: Hansetæderne, 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 mønstreksempel 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 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 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 22-årig 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 spaltningssprodukter, 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 spaltningssprodukter 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-afprøvning 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 halvårslige 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 brøkdelen af den linjeopdelte skole. Forskellen på holdopdelte og linjeopdelte skoler er den enkeltes talent, i de første udvikler talentet sig gennem klasse- og skemafrighed, 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 skattelettelse, 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 drengeundertrykkende 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 feeder-skibe 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 sejlruten, 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.

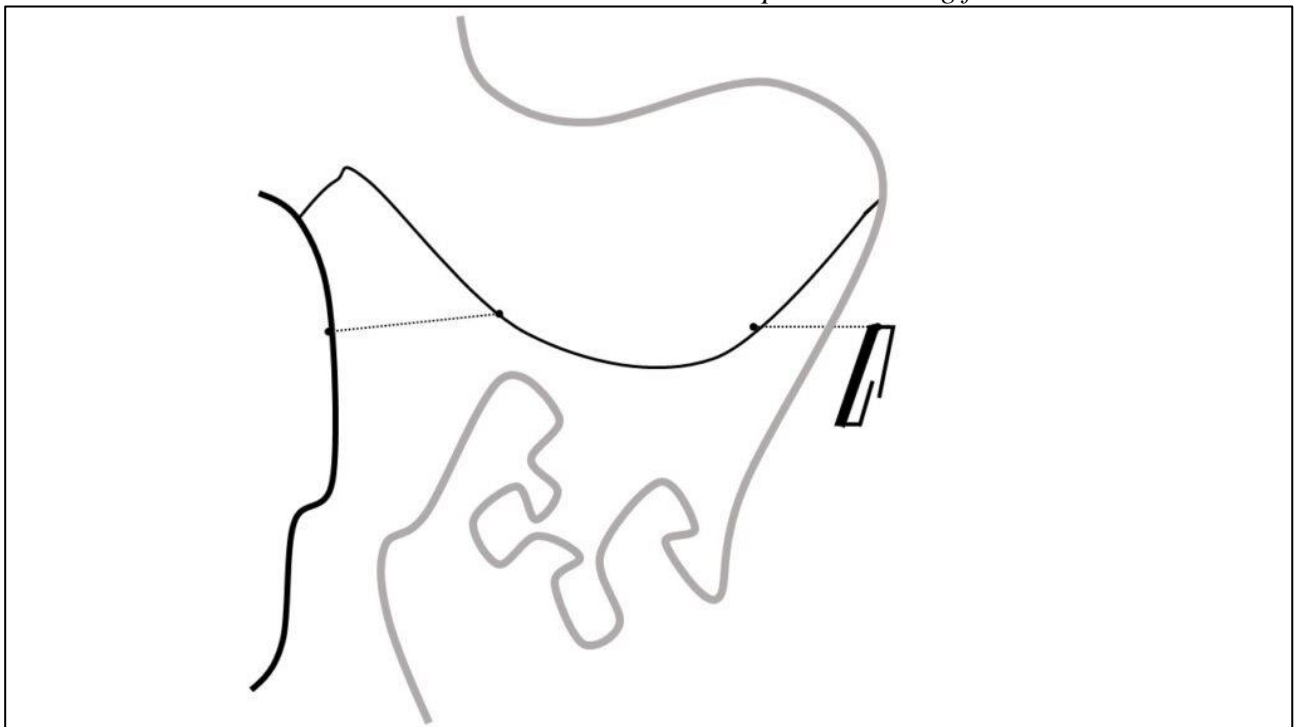
Prisen for en Marselistunnel forventes også at blive 3 mia. kr. Og med en pris på 1 mia. kr. per 20 km kan der bygges en motorvej fra Hadsten forbi Aarhus Lufthavn til Glatved. Og der kan naturligvis skabes langt flere arbejdspladser langs en motorvej end i en tunnel under Aarhus.

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

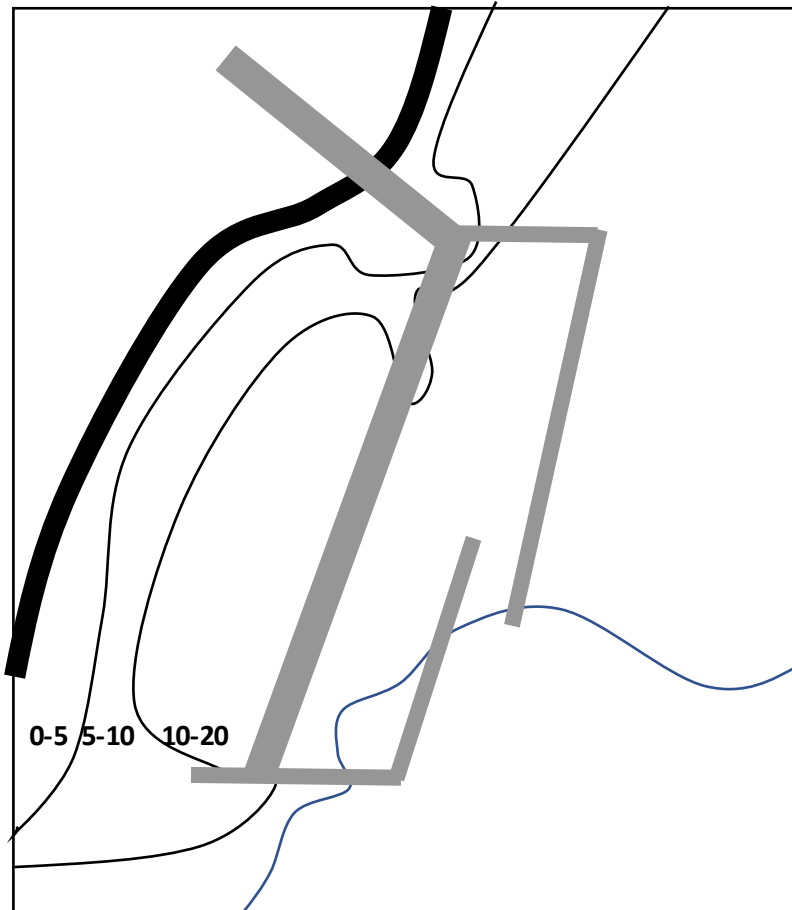


*Midi-havne sender mere end hver anden container på lastbil til og fra en Maxi-havn*



*Glatved på Østdjursland 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 3F-megaskibe med ca. 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 usigt 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. Abenrå, Stigsnæs og Glatved er Danmarks tre naturlige dybvandshavne. Abenrå 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 Middelhavets vikingehavn i Roskilde blev flyttet til København.

## En fodboldbane fylder ikke 10.000 kvm

JØRGEN LUND CHRISTIANSEN  
journalist og foreningsleder, Sønderborg

Claus Jørgen 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 7.500 kvm på en fodboldbane.

Hvorfor ikke regne om til riddersparker, håndboldbaner eller mellemstore radiobede? Kald dog en fodboldbane for en fodboldbane og en hektar for 10.000 kvm.

## Holder politiet øje med bilisternes lygteføring?

SVEND B. JOHNSEN  
pensjonist, 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.

Baghfter sidder 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 gadelygter? 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: [skrivetabat.jp@aol.dk](mailto:skrivetabat.jp@aol.dk) / [jp.dk/kontakt/debat](mailto:jp.dk/kontakt/debat)  
Læs kraverne på [jp.dk/kontakt/debat](http://jp.dk/kontakt/debat)

Læserbrev i JyllandsPosten Aarhus 17.2.2022

07. Kilder

<http://megahavnglatved.nu/>

<http://mellemskolen.net/>

## Høringsvar til Vejdirektoratet den 10.6.2022

Indstilling: Sæt Marselistunnelen i bero, indtil det er afklaret, om borgerforslag FT-11147 vedtages i folketinget, hvilket vil overflødiggøre tunnelen

Titlen på borgerforslag FT-11147 lyder: "Forbud mod landtransport mellem containerhavne i strid med EU's to transport-mål: 'fra land til vand', samt 'bæredygtig og smart mobilitet'."

En containerhavn bør kunne modtage et maxi-skib fuldt lastet, ellers skal en stor del af lasten sendes med lastbil til og fra Rotterdam maxi-havn i modstrid med EU's to transport-mål: 'fra land til vand', samt 'bæredygtig og smart mobilitet'. Så for at skåne miljø, klima og vejnet bør der vedtages et forbud mod, at maxi-skibe anløber midi-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. 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 omlastes til lastbil i Rotterdam. Og sendes ud på motorvejene og gennem en tunnel under Aarhus, hvor mange så omlastes til feeder-skibe til Østersøen.

I stedet for at skaffe ekstra areal til flere containere på lastbiler til og fra Rotterdam bør Aarhus derfor gøre som Stockholm, der byggede en ny maxi-havn 50 km mod øst ved Norvik. For også Aarhus Havn kan bygge en maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved, hvor havnedybden vil være 18-20 meter. Her kan der bygges en ø-havn, der opfylder de amerikanske sikkerhedskrav, og som derfor kan den stå for hovedparten af Europas handel med USA.

Containertrafikken ventes især at vokse mellem Østasien og Østeuropa. Så fremover vil skibe laste om i Glatved i stedet for i Rotterdam. Og som bagland til en maxi-havn med direkte forbindelse til USA, Østasien og Østeuropa vil Østjylland opleve stor vækst i beskæftigelse.

Udvidelse af Aarhus Havn med tilhørende Marselistunnel forventes at koste 2x3 mia. kr. For samme beløb kan bygges en maxi-havn ved Glatved samt en motorvej fra Hadsten forbi Aarhus Lufthavn til Glatved. Og med plads til flere arbejdspladser end i en tunnel under Aarhus.

Danmark har altid udviklet sig omkring sine havne, der nu mangler dybde. Så fremtiden ligger ved Europas bedst beliggende maxi-havn ved Glatved.

Bemærkningerne lyder:

I sin plan for et 'Trans-Europæisk Netværk', TEN-T, har EU to transport-mål: 'fra land til vand', samt 'bæredygtig og smart mobilitet'. Som sigter mod, at containere transporteres på skibe i stedet for på lastbiler, der udgør en belastning af miljø, klima og vejnet. EU taler her om 4 'motorveje på søen' til transport af containere i Europa. En af disse forbinder Nordsøen og Østersøen.

Da containertrafikken især forventes at vokse mellem Østasien og Østeuropa, er der brug for en maxi-havn i mellem Nordsøen og Østersøen, hvor mindre feeder-skibe fra Østersøen kan omlæsse containere direkte til og fra de oceangående maxi-skibe fra Østasien, både de nuværende 19K-skibe med 19.000 containere som fx Mumbai Mærsk, og de kommende 24K-skibe som fx Evergreens Ever Ace med 24.000 containere, der stikker hhv. 16 og 17 meter i dybden. Senere kommer måske større maxi-skibe, da den nuværende dybde i Suezkanalen er 20 meter, og i Malaccastrædet 24 meter.

Danmark har tre naturlige dybvandshavne mellem Nordsøen og Østersøen. Stignæs og Aabenraa ligger syd for det vanskeligt passable farvand mellem Hatter Barn og rev. Kun Glatved ligger nordfor og lige ud til sejlruten Tango. Ved Glatved kan der bygges en ø-havn med en dybde på foreløbig 18-20 meter til at modtage de nordfra kommende maxi-skibe, der så kan omlastes direkte til og fra feeder-skibe, der venter i Grenaa Havn, hvor dybden er 11 meter.

Så EU's to målsætninger kan opfyldes af en Maxi-havn i Glatved hvor containerne vil kunne transporteres direkte mellem Østasien og Østeuropa på skibe uden at skulle over land undervejs.

Der findes for øjeblikket ingen containerhavn i Glatved, for indtil nu er omlastning især forgået i Aarhus midi-havn, hvor havdybden er 14 meter. Dybgangen på Mærsk og Evergreen skibe viser, at der skal aflæsses 5.000 containere for hver meter, dybgangen skal mindskes. 19K og 24K skibe skal derfor aflæsse hhv. 10.000 og 15.000 containere, for at anløbe Aarhus Havn. Dette sker typisk i maxihavnen i Rotterdam, hvorfra containerne så sendes til Aarhus med lastbil for sammen med de resterende containere at omlastes til feeder-skibe. Aarhus Havn har derfor ønsket at udvide sig, dog ikke i dybden for at kunne modtage maxi-skibe fuldt lastet, med i areal for at kunne oplagre det stigende antal landtransporterede containere, indtil feeder-skibene ankommer. Samtidig ønsker Aarhus Havn, at der bygges en tunnel under Aarhus til det stigende antal lastbiler, der transporterer containere mellem Aarhus Midi-havn og andre havne. Dette til trods for, at både Aarhus by og Aarhus Havn har en grøn bæredygtig målsætning. Samt at begge hvert år konstaterer, at CO<sub>2</sub>-udledningen vokser med et voksende antal lastbiler til og fra havnen.

At bevare Aarhus midi-havn som omlastningshavn mellem Nordsøen og Østersøen er derfor i direkte modstrid med EU's to transport-mål. Containere skal naturligvis sejles og omlastes til søs, uden mellemliggende landtransport, som hverken miljø, klima eller vejnet kan bære.

Derfor bør Danmarks folketing vedtage tre love, der fremmer EU's to transport-mål: 'fra land til vand', samt 'bæredygtig og smart mobilitet':

- Forbud mod landtransport mellem containerhavne i strid med EU's to transport-mål: 'fra land til vand', samt 'bæredygtig og smart mobilitet'
- Forbud mod maxi-skibe i midi-havne, da det medfører belastende landtransport mellem havne
- Byg en megahavn ved Glatved, så der kun er én omlastning mellem Østasien og Østeuropa.

EU's to transport-mål

EU's transport-mål omtales bl.a. i Europa-parlamentets og Rådets afgørelse nr. 884/2004/EF af 29. april 2004 om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det Trans-Europæiske Netværk, TEN-T. Der i sine retningslinjer artikel 12a, siger at der er tre hovedmål med at lave motorvejene til søs: (1) godsstrøms koncentration på søbaserede logistiske ruter; (2) øget samhørighed; (3) reduktion af trængsel på vejene gennem trafikoverflytning.

Fire korridorer er blevet udpeget til etablering af projekter af europæisk interesse. Heraf er den ene 'Østersøens motorvej', der forbinder Østersøens medlemsstater med medlemsstater i Central- og Vesteuropa, herunder ruten gennem Nordsøen og Østersøen.

Artiklen siger videre:

1. Det transeuropæiske net af motorveje til søs har til formål at koncentrere godsstrømme på søbaserede logistiske ruter på en sådan måde, at det forbedrer eksisterende maritime forbindelser eller etablerer nye levedygtige, regelmæssige og hyppige maritime forbindelser til transport af varer mellem medlemsstaterne for at mindske overbelastningen på vejene og/eller forbedre adgangen til perifere områder og ø-regioner og stater. Motorveje til søs bør ikke udelukke kombineret transport af personer og varer, forudsat at fragt er overvejende.

2. Det transeuropæiske net af motorveje til søs skal bestå af faciliteter og infrastruktur vedrørende mindst to havne i to forskellige medlemsstater. Faciliteterne og infrastrukturen skal omfatte elementer i mindst én medlemsstat, såsom havnefaciliteterne, elektroniske logistikstyringssystemer, sikkerhed og sikring og administrative og toldmæssige procedurer samt infrastruktur til direkte land- og havadgang, herunder måder at sikre sejlbarhed året rundt, især tilgængeligheden af faciliteter til uddybning og isbrydere til vinteradgang.

I en pressemeddelelse den 9. december 2020 fra Bruxelles præsenterer Kommissionen sin plan for grøn, smart og økonomisk overkommelig mobilitet.

Denne plan beskrives samme dag af Danish Shipping på følgende måde: "Mere fragt i EU skal skifte fra vej til sø. I dag præsenterede Europa-Kommissionen en strategi for en grønnere transportsektor, som skal bidrage til, at EU når målene i den europæiske grønne aftale. Fragt skal i stigende grad transporteres med skibe. Fremover, når byggematerialer, containere eller dyrefoder

skal transporteres inden for EU, vil det i stigende grad foregå på skibe. Det er et af målene i strategien for ”Bæredygtig og smart mobilitet”, som Europa-Kommissionen præsenterer i dag. Strategien fungerer som et slags katalog, der kortlægger, hvordan transportsektoren i EU kan blive grønnere og bidrage til at opfylde den europæiske grønne aftale.”

”Skibe er en af de grønneste former for godstransport i verden, og derfor giver det rigtig god mening, at Kommissionen ønsker at flytte en større del af godstransporten fra lastbiler til skibe,” siger Jens Valdemar Krenchel, chef for Dansk Søfarts EU-repræsentation i Bruxelles.

Nærskibsfarten nævnes eksplicit som en bidrager til den grønne omstilling. Derudover vil der blive afsat midler til forskning og innovation af alternative brændstoffer og bæredygtigt skibsdesign.

”Vi har brug for alternative brændstoffer til fremtidens skibsfart, som skal være mere klimavenlig. Der er allerede en masse gode igangværende projekter, som undersøger, hvordan man kan udvikle et bæredygtigt brændstof, som også er rentabelt at udnytte til skibe. Men løsningen er ikke fundet endnu, og i Danish Shipping er vi derfor glade for, at kommissionen afsætter midler til nødvendig forskning,” siger Jens Valdemar Krenchel.

Selv skriver Kommissionen den 9. december 2020 følgende: Europa-Kommissionen præsenterede i dag sin 'strategi for bæredygtig og smart mobilitet' sammen med en handlingsplan med 82 initiativer, der vil styre vores arbejde i de næste fire år. Denne strategi lægger grundlaget for, hvordan EU's transportsystem kan opnå sin grønne og digitale transformation og blive mere modstandsdygtig over for fremtidige kriser. Som skitseret i den europæiske grønne aftale vil resultatet være en reduktion på 90 % i emissionerne i 2050, leveret af et smart, konkurrencedygtigt, sikkert, tilgængeligt og økonomisk overkommeligt transportsystem.

Frans Timmermans, Executive Vice-President for European Green Deal, sagde: ”For at nå vores klimamål skal emissioner fra transportsektoren have en klar nedadgående tendens. Dagens strategi vil ændre den måde, mennesker og varer bevæger sig på tværs af Europa og gøre det nemt at kombinere forskellige transportformer på en enkelt rejse. Vi har sat ambitiøse mål for hele transportsystemet for at sikre et bæredygtigt, smart og robust afkast fra COVID-19-krisen.”

Transportkommissær Adina Vălean sagde: ”Som rygraden, der forbinder europæiske borgere og erhvervsliv, er transport vigtigt for os alle. Digitale teknologier har potentialet til at revolutionere den måde, vi bevæger os på, og gøre vores mobilitet smartere, mere effektiv og også grønnere. Vi skal give virksomhederne en stabil ramme for de grønne investeringer, de skal foretage i de kommende årtier. Gennem implementeringen af denne strategi vil vi skabe et mere effektivt og robust transportsystem, som er en solid vej til at reducere emissioner i overensstemmelse med vores europæiske Green Deal-mål.”

Kommissionen skriver selv: ”Med transport, der bidrager med omkring 5 % til EU's BNP og beskæftiger mere end 10 millioner mennesker i Europa, er transportsystemet afgørende for europæiske virksomheder og globale forsyningskæder. Samtidig er transport ikke uden omkostninger for vores samfund: drivhusgasser og forurenende emissioner, støj, vejulykker og trængsel. I dag udgør transportemissioner omkring en fjerdedel af EU's samlede drivhusgasemissioner.

Dette fremstød for at transformere transport kommer på et tidspunkt, hvor hele sektoren stadig er ved at vælte over virkningerne af coronavirus. Med øgede offentlige og private investeringer i modernisering og grønnere af vores flåder og infrastruktur og ved at styrke det indre marked har vi nu en historisk mulighed for at gøre europæisk transport ikke blot mere bæredygtig, men mere konkurrencedygtig globalt og mere modstandsdygtig over for fremtidige chok.”

De mange købstæder viser, at Danmark altid har udviklet sig omkring sine havne, fx Roskilde, København, Randers, Aarhus, mm. Men alle steder mangler havnene dybde. Danmarks fremtid ligger lige midt i landet, på Djursland, der er opland til Europas bedst beliggende maxi-havn ved Glatved.

# Folder om MegaHavnGlatved

## ***Hvad er MegaHavn Glatved?***

MegaHavn Glatved er en af Danmarks tre naturlige Dybvandshavne: Glatved, Stignæs og Åbenrå. Åbenrå ligger langt fra sejlrueten, og Stignæs ligger gemt bag to øer. Glatved ligger derimod direkte ud til sejlrueten, 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 sejlrueterne: Hansetæderne, København mm. Med EU's udvidelse mod øst vil handelen på Østersøen mangedobles. Der er derfor behov for en ny storhavn ved sejlrueten. 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 Thomasmunde, 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 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.

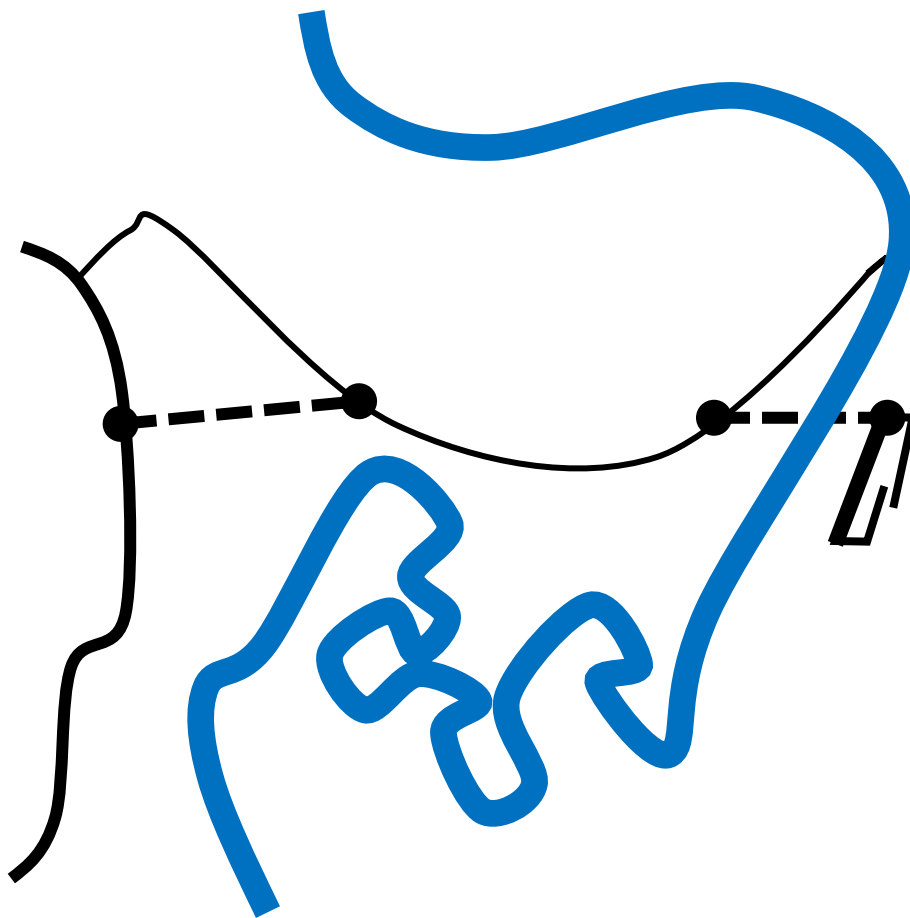
Plan B: Hvis det ikke er muligt at skaffe dansk kapital, vil MegaHavn Glatved blive finansieret med udenlandsk kapital. Det forventes ligeledes at EU vil støtte projektet for at fremme sin "from Road to Sea" målsætning.

## ***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.

## 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 Thomasmind, et transportcenter ved Årslev og en udbygget Århus havn.

I stedet bør Århus gives mulighed for at vokse gennem anlæggelse af et nyt byudviklingscenter i Thomasmind 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 motorvejshængslen på Djursland udbygges til motorvej og forsynes med to hængsler, dels til den eksisterende motorvej, og dels til MegaHavn Glatved.

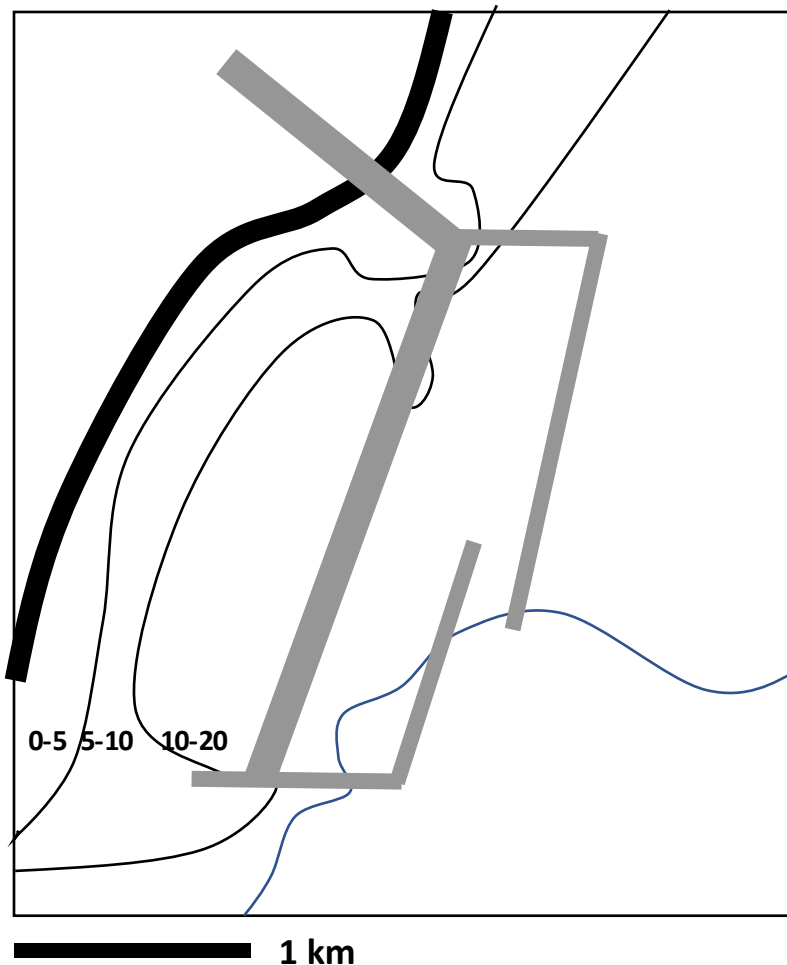
Så mon ikke skatteborgerne vil foretrække motorvejen frem for tunnelen? For der er store vækstmuligheder langs 50 km motorvej frem til en MegaHavn med en glørværdig fremtid. Og ingen vækstmuligheder i en tunnel under Århus frem til en udkonkurreret havn med en glørværdig fortid.

Derfor bør regionen hjælpe Århus Havn i konkurrencen med Stignæs ved at gøre det lettere for Århus havn at bygge sin MegaHavn ved Glatved på Djursland. Det kan gøres ved at udbygge den nuværende motorvej 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 Årslev 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 motorvej) 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 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.

## 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 Thomasmunde kan reserveres til at planlægge et nyt centralt beliggende bycenter til udvikling af Århus nordpå.

Region Midt bør afholde en international konference, 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 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. 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 sejlrenden 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 Hamburgshavn, 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, hvorefter 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 på tænkte 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 naturessourcer: 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](mailto:Allan.Tarp@gmail.com). Folderen findes på hjemmesiden [MegaHavnGlatved.nu](http://MegaHavnGlatved.nu).*



**Allan Tarp**  
Curriculum Architect  
**CURRICULUM VITAE**

Designer of

**www.MATHeCADEMY.net**

*Teaching Teachers to Teach*

*Mathematics as ManyMath, a Natural Science about Many*

**Difference Research**

*Uncovers hidden differences that make a difference*

**BundleCounting & NextToAddition & PerNumbers**

*Teaching proportionality and integration in preschool*

*Teaching counting & multiplying before adding*

*Teaching calculus in primary, middle and high school*

Address: Moellevejen 25, 8000 Aarhus, Denmark

E-mails: allan.tarp@MATHeCADEMY.net • allan.tarp@gmail.com

Based upon the two Enlightenment republics, Allan Tarp has designed the research paradigm 'Difference Research' mixing French skepticism and American pragmatism. Concept archeology deconstructs ruling traditions to uncover differences that make a difference in math education. Designing and testing micro-curricula allows using the Grounded Theory similarity with Piaget assimilation/accommodation to find a means to the educational goal, 'Mastery of Many'.

In 'Cinderella Mathematics', the first of three macro-studies, he shows how in Danish pre-calculus classes losers can be transformed into users by replacing 'METAmatics' presenting concepts top-down as examples from abstractions with 'grounded mathematics' presenting concepts bottom-up as abstractions from examples. Thus, where few understand abstract linear and exponential functions, all understand change by adding and by multiplying.

In 'Killer-equations in Africa' he uses difference research to design micro-curricula in pre-calculus and calculus and to design a different curriculum for a teacher training academy replacing the traditional top-down mathematics with bottom-up mathematics.

In 'Postmodern Mathematics' he shows how a postmodern perspective can be used to design a different teacher education, teaching mathematics as a natural science about the physical fact Many, and teaching teachers to teach mathematics through its two basic competences, to COUNT and to ADD in Time and in Space, the CATS approach to mathematics.

'An ICME Trilogy' published at the MATHeCADEMY.net contains many of his micro-studies. Examples are 'One Digit Mathematics', 'PerNumber Calculus', 'Pastoral Power in Mathematics Education', 'Avoiding 10, a Cognitive Bomb', 'Recounting as the root of Grounded Mathematics', 'Saving Dropout Ryan with a TI-82', 'Mathematics as Manyology', 'Fractions Grounded as Decimals'. 'Math Ed & Research' contains his work from 2017 to 2019.

The paradox of 50 years of unsuccessful math education research made him write 'Diagnosing Poor PISA Performance', and the 'MADIF-papers' containing 'Mathematism and the Irrelevance of the Research Industry', and 'A STEM-based Core Math Curriculum for Outsiders and Migrants'.

His curriculum designs are published in several MrAITarp YouTube and DrAITarp YouKu videos. He is about to finish a book 'ManyMath – MyMath' allowing parents and preschool teachers teach children the roots of mathematics, Many, so they will understand better what happens in school.

He invites the research community to take part in YouTube dialogues on mathematics education research, similar to the Chomsky-Foucault dialogue on Human Nature, and the Ernest-Tarp dialogue on Postmodern Mathematics.

Tarp, A. (2018). Mastering Many by counting, recounting and double-counting before adding on-top and next-to. *Journal of Math Education, March 2018, 11(1), 103-117.*

## Curriculum Vitae, Allan Tarp

### Education

- 1998-2001 PhD studies at the Royal Danish School of Educational Studies
- 1996-98 PhD studies at the University of Roskilde, Denmark
- 1986 B.A. in Social Science from the Teacher Training College in Aarhus DK  
Teaching certificates in Computer Science and Technology
- 1984 B.A. in Humanities from the Teacher Training College in Aarhus DK
- 1972 M.A. in Mathematics and Physics from the Univ. of Aarhus, Denmark
- 1970 Certification in Computer Science from Université de Liège, Belgium

### Teaching Experience

- 2016- Curriculum Architect at the MATHeCADEMY.net
- 2010-16 Teacher at the Adult Teaching Centre in Aarhus
- 2004-10 Teacher at the International Baccalaureate at Grenaa Gymnasium
- 2002-03 Instructor in an e-learning course in mathematics at Haderslev Teacher College
- 2001 Visiting teacher at Vilnius Pedagogical University
- 2000 Teacher at East Grenaa Elementary School
- 1999 Consultant at MASTEC (Mathematics, Science and Technology Education College) in Pietersburg, South Africa
- 1996-1997 Teacher training at the IT-college Denmark
- 1994 Job-swap at Templeton Secondary School, Vancouver B.C. Canada
- 1993-94 External Teacher in Science at the Technical High school in Grenaa
- 1991-92 External Teacher in Mathematics at the Royal Danish School of Educational Studies
- 1991 External Teacher in Mathematics at Tacoma Community College, WA, USA
- 1989-93 External Teacher in Computer Science and Modern Management at the Commercial High school in Grenaa
- 1987-96 Teacher at courses in Computer Science for the Danish Industry
- 1984 External Teacher at the University of Aalborg
- 1983-86 Teacher at the Royal Danish Academy for Training of Teachers from Commercial and Technical Schools
- 1983-85 External Teacher at the University of Commerce in Aarhus
- 1980-84 External Teacher at the Commercial High school in Grenaa
- 1979-96 External Teacher at the Adult Teaching Centre in Grenaa
- 1975-78 External Teacher at the University of Roskilde
- 1973- 2010 Teacher at Grenaa Gymnasium
- 1972-73 Assistant Teacher at the University of Aarhus

### Curriculum Development

- 2004 Developed [www.MATHeCADEMY.net](http://www.MATHeCADEMY.net) for distance education teacher training
- 1996-97 Developed a reengineering of mathematics in an IT context at the IT-college Denmark.
- 1989-90 Developing and carried out two 16-week courses in applied computer science for unemployed workers.
- 1986-88 Developed and carried out a new subject, Technology, at the High school level
- 1983-86 Developed course material for electronical distance education in the subjects Mathematics, Science and Computer Science
- 1980-85 Participation as a group member in the Ministry of Education to develop and carry out an alternative education in mathematics for Teachers at the Technical High Schools
- 1976-77 Experimental education in Mathematics at the High school level

### Publications

Several textbooks, articles and research papers within mathematics education.

### Management experience

- 1989-90 Project leader of two 16-week courses in Computer Science for unemployed workers
- 1987-96 Manager in the consulting firm informatiQ specialising in consulting and training in Spreadsheet software
- 1983-86 Course leader in the Royal Danish High School for Training of Teachers from Commercial and Technical High Schools
- 1973-83 Regional leader in The Math Teachers' Association

## Research Papers & Posters

### Conference Papers Reviewed by Abstract

- Tarp, A. (1998). Postmodern Mathematics: Contextual Totalling Narratives. In Breiteig, T. & Brekke, G. (Eds.), *Theory into Practice in Mathematics Education*. Proceedings of the Second Nordic Conference on Mathematics Education (pp. 244-252). Kistiansand, Norway: Agder College, Research Series No. 13.
- Tarp, A. (2005). Postmodern Counter Research, Discovering and Curing an “Echodus” Problem in Mathematics. In Bergsten, C. (Ed.), *Conceptions of Mathematics*. Proceedings of the Third Nordic Conference on Mathematics Education. Kistianstad, Sweden.
- Tarp, A. (2000). Metamatics or Mathematics, Top-Down or Bottom-Up, Dehumanising or Rehumanising the Number Language. In Lithner, J. & Wallin, H. (Eds.), *Problem Driven Research in Mathematics Education*. Umeaa University, Sweden: Research reports in mathematics education, No. 1.
- Tarp, A. (2001). Fact, Fiction, Fiddle - Three Types of Models. in J. F. Matos & W. Blum & K. Houston & S. P. Carreira (Eds.), *Modelling and Mathematics Education: ICTMA 9: Applications in Science and Technology*. Proceedings of the 9<sup>th</sup> International Conference on the Teaching of Mathematical Modelling and Applications (pp. 62-71). Chichester UK: Horwood Publishing.
- Tarp, A. (2001). *Making sense of Postmodern Ethnography: Exchanging Graphy with the Ethno*. Paper presented at the Nordic Educational Research Association 29<sup>th</sup> Conference, Stockholm, Sweden.
- Tarp, A. (2001). Mathematics before or through applications, top-down and bottom-up understandings of linear and exponential functions. in J. F. Matos & W. Blum & K. Houston & S. P. Carreira (Eds.), *Modelling and Mathematics Education: ICTMA 9: Applications in Science and Technology*. Proceedings of the 9<sup>th</sup> International Conference on the Teaching of Mathematical Modelling and Applications (pp. 119-129). Chichester UK: Horwood Publishing.
- Tarp, A. (2001). *Modern Full-research and Half-research – and Postmodern Counter-research*. Paper presented at the Nordic Educational Research Association 29<sup>th</sup> Conference, Stockholm, Sweden.
- Tarp, A. (2001). *The Low-eventuality Principle Applied to Postmodern Mathematics Curriculum Architecture*. Paper presented at the Nordic Educational Research Association 29<sup>th</sup> Conference, Stockholm, Sweden.
- Tarp, A. (2002). Killer-Equations, Job Threats and Syntax Errors, A Postmodern Search for Hidden Contingency in Mathematics. In C. Bergsten, G. Dahland & B. Grevholm (Eds.), *Research and Action in the Mathematics Classroom*. Proceedings of the 2<sup>nd</sup> Swedish Mathematics Education Research Seminar, MADIF 2 (pp. 138-161). Linkoping, Sweden: SMDF No. 1.
- Tarp, A. (2003). *Student-Mathematics versus Teacher-Metamatics*. Ethnography Symposium on Learner Inclusion, European Conference on Educational Research, University of Hamburg, Germany. Online document, <http://www.leeds.ac.uk/educol/documents/00003264.htm>.
- Tarp, A. (2004). *FunctionFree and FractionFree PerNumber Calculus*. Paper accepted for presentation at the Nordic Presentation. The 10<sup>th</sup> International Congress on Mathematics Education, ICME, 2004
- Tarp, A. (2004). Mathematism and the Irrelevance of the Research Industry, A Postmodern LIB-free LAB-based Approach to our Language of Prediction. In C. Bergsten & B. Grevholm (Eds.) *Mathematics and Language*. Proceedings of the 4<sup>th</sup> Swedish Mathematics Education Research Seminar, MADIF 4 (pp. 229-241). Linkoping, Sweden: SMDF No. 3.
- Zybartas, S. & Tarp, A. (2005) Postmodern Rehumanised Mathematics in Teacher Education, a Cooperation between Lithuania and Denmark. In Bergsten, C. (Ed.), *Norma 01 - Conceptions of Mathematics -*. Proceedings of the Third Nordic Conference on Mathematics Education (pp. 266). Kistianstad. Sweden: SMDF No. 4.

### Conference Papers Reviewed by Full Paper

- Tarp, A. (1998). What if Mathematics is a Social Construction. In Gates, Peter (Ed.), *Mathematics Education and Society*. Proceedings of the First International Mathematics Education and Society Conference (pp. 323-3319). Nottingham, UK: Centre for the Study of Mathematics Education.
- Tarp, A. (2004). Adding PerNumbers. In Bock, D. D., Isoda, M., Cruz, J. A. G., Gagatsis, A. & Simmt E. (Eds.) *New Developments and Trends in Secondary Mathematics Education*. Proceedings of the Topic Study Group 2 (pp. 69-76). The 10<sup>th</sup> International Congress on Mathematics Education, Copenhagen Denmark.
- Tarp, A. (2004). *Applying Mathe-Matics, Mathe-Matism or Meta-Matics*. Paper accepted for presentation at the Topic Study Group 20. The 10<sup>th</sup> International Congress on Mathematics Education, ICME, 2004
- Tarp, A. (2004). *Deconstructing Modern Top-Down Algebra into Postmodern Bottom-Up Algebra*. Paper accepted for distribution at the Topic Study Group 9. The 10<sup>th</sup> International Congress on Mathematics Education, ICME, 04
- Tarp, A. (2004). *Pastoral Power in Mathematics Education*. Paper accepted for presentation at the Topic Study Group 25. The 10<sup>th</sup> International Congress on Mathematics Education, ICME, 2004
- Tarp, A. (2004). *Per-Number Calculus*. Paper accepted for distribution at the Topic Study Group 12. The 10<sup>th</sup> International Congress on Mathematics Education, ICME, 2004
- Zybartas, S. & Tarp, A. (2004). *Bundling & Stacking in a Count & Add Laboratory*. Paper accepted for presentation at the Topic Study Group 8. The 10<sup>th</sup> International Congress on Mathematics Education, Copenhagen Denmark.
- Zybartas, S. & Tarp, A. (2004). *One Digit Mathematics*. Paper accepted for presentation at the Topic Study Group 1. The 10<sup>th</sup> International Congress on Mathematics Education, Copenhagen Denmark.

- Tarp, A. (2008). *Avoiding Ten, a Cognitive Bomb*. Written for the Topic Study Group TSG 1: New developments and trends in mathematics education at preschool level. The 11<sup>th</sup> Int. Congress on Mathematics Education in Mexico.
- Tarp, A. (2008). *A Fresh Start Presenting Mathematics as a Number-Predicting Language*. Written for the Topic Study Group TSG 4: New developments and trends in mathematics education at upper secondary level. The 11<sup>th</sup> Int. Congress on Mathematics Education in Mexico.
- Tarp, A. (2008). *Decimal-Counting, Disarming the Cognitive Bomb Ten*. Written for the Topic Study Group TSG 10: Research and development in the teaching and learning of number systems and arithmetic. The 11<sup>th</sup> Int. Congress on Mathematics Education in Mexico.
- Tarp, A. (2008). *Pastoral Algebra Deconstructed*. Written for the Topic Study Group TSG 11: Research and Development in the Teaching and Learning of Algebra. The 11<sup>th</sup> Int. Congress on Mathematics Education in Mexico.
- Tarp, A. (2008). *Pastoral Calculus Deconstructed*. Written for the Topic Study Group TSG 16: Research and Development in the Teaching and Learning of Algebra. The 11<sup>th</sup> Int. Congress on Mathematics Education in Mexico.
- Tarp, A. (2008). *Applying Pastoral Metamatism or Re-Applying Grounded Mathematics*. Written for the Topic Study Group TSG 21: Mathematical applications and modelling in the teaching and learning of mathematics. The 11<sup>th</sup> Int. Congress on Mathematics Education in Mexico.
- Tarp, A. (2008). *Pastoral Humboldt Mathematics Deconstructed*. Written for the Topic Study Group TSG 25: The role of mathematics in the overall curriculum. The 11<sup>th</sup> Int. Congress on Mathematics Education in Mexico.
- Tarp, A. (2008). *CATS, Count&Add in Time&Space - A Natural Way to Become a Mathematics Teacher*. Written for the Topic Study Group TSG 27: Mathematical knowledge for teaching. The 11<sup>th</sup> Int. Congress on Mathematics Education in Mexico.
- Tarp, A. (2008). *Pastoral Words in Mathematics Education*. Written for the Topic Study Group TSG 31: Language and communication in mathematics education. The 11<sup>th</sup> Int. Congress on Mathematics Education in Mexico.
- Tarp, A. (2008). *Deconstructing the Mathematics Curriculum: Telling Choice From Nature*. Written for the Topic Study Group TSG 35: Research on mathematics curriculum development. The 11<sup>th</sup> Int. Congress on Mathematics Education in Mexico.
- Tarp, A. (2008). *Mathematics Education: Pastoral Bildung - or Anti-Pastoral Enlightenment*. Written for the Discussion Group 5: The role of philosophy in mathematics education. The 11<sup>th</sup> Int. Congress on Mathematics Education in Mexico.
- Tarp, A. (2008). *Concealing Choices to Teachers*. Written for the Discussion Group 7: Dilemmas and controversies in the education of mathematics teachers. The 11<sup>th</sup> Int. Congress on Mathematics Education in Mexico.
- Tarp, A. (2013). *Golden Learning Opportunities in PreSchool*. Written for the 9th Swedish Mathematics Education Research Seminar, MADIF 9. Umeå, Sweden.
- Tarp, A. (2015). *Calculators and IconCounting and CupWriting in PreSchool and in Special Needs Education*. Written for the 10th Swedish Mathematics Education Research Seminar, MADIF 10. Karlstad, Sweden.
- Tarp, A. (2015). *Count in Icons before Tens, then Add NextTo before OnTop*. Written for the 13th International Conference of The Mathematics Education for the Future Project.
- Tarp, A. (2015). *PerNumbers replace Proportionality, Fractions & Calculus*. Written for the 13th International Conference of The Mathematics Education for the Future Project.
- Tarp, A. (2015). *Truth, Beauty and Goodness in Mathematics Education*. Written for the 13th International Conference of The Mathematics Education for the Future Project.
- Tarp, A. (2016). *CupCounting and Calculus in PreSchool and SpecialNeed Education*. Written for CERME10 in 2017.
- Tarp, A. (2016). *A 1year Pre-Engineer Course for Young Migrants, a Job for Critical or Civilized Math Education*. Written for MES 9 in 2017.

### Conference Papers Reviewed by Half Paper

- Tarp, A. (2012). *Come Back with Idigit Mathematics*. Written for the Topic Study Group TSG 4: Research on mathematics curriculum development. The 12th Int. Congress on Mathematics Education in Korea.
- Tarp, A. (2012). *Recounting as the Root of Grounded Mathematics*. Written for the Topic Study Group TSG 7: Research on mathematics curriculum development. The 12th Int. Congress on Mathematics Education in Korea.
- Tarp, A. (2012). *Calculus Grounded in Adding Per-numbers*. Written for the Topic Study Group TSG 13: Research on mathematics curriculum development. The 12th Int. Congress on Mathematics Education in Korea.
- Tarp, A. (2012). *Saving Dropout Ryan With a Ti-82*. Written for the Topic Study Group TSG 18: Research on mathematics curriculum development. The 12th Int. Congress on Mathematics Education in Korea.
- Tarp, A. (2012). *Contingency Research Uncovers the Roots of Grounded Mathematics*. Written for the Topic Study Group TSG 21: Research on mathematics curriculum development. The 12th Int. Congress on Mathematics Education in Korea.
- Tarp, A. (2012). *Mathematics as Manyology*. Written for the Topic Study Group TSG 23: Research on mathematics curriculum development. The 12th Int. Congress on Mathematics Education in Korea.
- Tarp, A. (2012). *Counting and Adding Roots Grounded Mathematics*. Written for the Topic Study Group TSG 24: Research on mathematics curriculum development. The 12th Int. Congress on Mathematics Education in Korea.
- Tarp, A. (2012). *Fractions Grounded as Decimals, or 3/5 as 0.3 5s*. Written for the Topic Study Group TSG 25: Research on mathematics curriculum development. The 12th Int. Congress on Mathematics Education in Korea.

- Tarp, A. (2012). *Counting and Adding - a Natural Way to Teach Mathematics*. Written for the Topic Study Group TSG 26: Research on mathematics curriculum development. The 12th Int. Congress on Mathematics Education in Korea.
- Tarp, A. (2012). *Hidden Understandings of Mathematics Education*. Written for the Topic Study Group TSG 32: Research on mathematics curriculum development . The 12th Int. Congress on Mathematics Education in Korea.
- Tarp, A. (2012). *Social Theory in Mathematics Education*. Written for the Topic Study Group TSG 37: Research on mathematics curriculum development . The 12th Int. Congress on Mathematics Education in Korea.
- Tarp, A. (2012). *Workshop in Recounting and Decimal-writing*. Workshop at the 12th Int. Congress on Mathematics Education in Korea.
- Tarp, A. (2012). *Postmodern Skepticism toward Mathematics and Education and Research* . Written for the Discussion Group 6 on Postmodern Mathematics at the 12th Int. Congress on Mathematics Education in Korea.
- Tarp, A. (2015). *Count in Icons before Tens, then Add NextTo before OnTop*. Written for the NORSMAS8 Conference in Kristianstad
- Tarp, A. (2012). *Contingency Research Uncovers the Roots of Grounded Mathematics*. Written for the Topic Study Group TSG 21: Research on mathematics curriculum development . The 12th Int. Congress on Mathematics Education in Korea.
- Tarp, A. (2015). *Proportionality and Integration in Preschool through IconCounting and NextTo Addition*. Written for the Topic Study Group TSG 1: Research on mathematics curriculum development . The 13th Int. Congress on Mathematics Education in Germany.
- Tarp, A. (2015). *Calculators and IconCounting and CupWriting in PreSchool and in Special Needs Education*. Written for the Topic Study Group TSG 5: Research on mathematics curriculum development . The 13th Int. Congress on Mathematics Education in Germany.
- Tarp, A. (2015). *As PerNumbers, Fractions are Operators, not Numbers*. Written for the Topic Study Group TSG 8: Research on mathematics curriculum development . The 13th Int. Congress on Mathematics Education in Germany.
- Tarp, A. (2015). *From Essence to Existence in Geometry Education*. Written for the Topic Study Group TSG 12: Research on mathematics curriculum development . The 13th Int. Congress on Mathematics Education in Germany.
- Tarp, A. (2015). *Preschool, Middle school and High school Calculus*. Written for the Topic Study Group TSG 16: Research on mathematics curriculum development . The 13th Int. Congress on Mathematics Education in Germany.
- Tarp, A. (2015). *Essence and Existence in Conflicting Cognitive Theories*. Written for the Topic Study Group TSG 27: Research on mathematics curriculum development . The 13th Int. Congress on Mathematics Education in Germany.
- Tarp, A. (2015). *From Essence to Existence in Curriculum Development*. Written for the Topic Study Group TSG 37: Research on mathematics curriculum development . The 13th Int. Congress on Mathematics Education in Germany.
- Tarp, A. (2015). *From Essence to Existence in Math Teacher Education*. Written for the Topic Study Group TSG 49: Research on mathematics curriculum development . The 13th Int. Congress on Mathematics Education in Germany.
- Tarp, A. (2015). *From Essence to Existence in Mathematics Education*. Written for the Topic Study Group TSG 53: Research on mathematics curriculum development . The 13th Int. Congress on Mathematics Education in Germany.
- Tarp, A. (2016). *CupCounting and Calculus in PreSchool and SpecialNeed Education*. Written for CERME10 in 2017.
- Tarp, A. (2016). *A 1year Pre-Engineer Course for Young Migrants, a Job for Critical or Civilized Math Education*. Written for MES 9 in 2017.
- Tarp, A. (2017). *Count and Multiply Before You Add: Proportionality and Calculus for Early Childhood and Migrants*. <http://mathecademy.net/papers/math-ed-research-2017/>. Written for an American Journal.
- Tarp, A. (2017). *The Simplicity of Mathematics Designing a STEM-based Math Academy for Young Migrants*. Written for the 11th Swedish Mathematics Education Research Seminar, MADIF 11. Karlstad, Sweden.
- Tarp, A. (2018). Good, bad & evil mathematics - tales of totals, numbers & fractions. *Flexibility in Mathematics Education: Proceedings of the 8th ICMI-East Asia Regional Conference on Mathematics Education, Taipei, Taiwan, May 7-11, 2018*.

### Articles and Power Point Presentations

- Tarp, A. (2016). *Good and Bad and Evil Mathematics*. A PowerPointPresentation presented at the CTRAS 2016.
- Tarp, A. (2016). *Curing Math Dislike*. A PowerPointPresentation presented at the IMEC14 in Shiraz, Iran.
- Tarp, A. (2017). *Difference-Research Powering PISA Performance: Count & Multiply before You Add*. Keynote PowerPointPresentation at the CTRAS 2017 July Conference in China.
- Tarp, A. (2017). *Fifty Years of Research without Improving Mathematics Education, Why?* <http://mathecademy.net/papers/math-ed-research-2017/>
- Tarp, A. (2017). *A Heidegger View on How to Improve Mathematics Education*. <http://mathecademy.net/papers/mathed-research-2017/>
- Tarp, A. (2017). *The Simplicity of Mathematics Designing a STEM-based Core Math Curriculum for Outsiders and Migrants*. <http://mathecademy.net/papers/math-ed-research-2017/>
- Tarp, A. (2017). *Twelve Proposals for 1day Skype Seminars*. <http://mathecademy.net/papers/math-ed-research-2017/>
- Tarp, A. (2017). *Difference-Research Powering PISA Performance: Count & Multiply before You Add*. <http://mathecademy.net/papers/math-ed-research-2017/>
- Tarp, A. (2017). *Reflections from the CTRAS 2017 Conference in China*. <http://mathecademy.net/papers/math-edresearch-2017/>

Tarp, A. (2017). *16 Proposals for the 8th ICMI-East Asia Regional Conference on Math Education*.  
<http://mathecademy.net/papers/math-ed-research-2017/>

Tarp, A. (2019). *CTRAS 2019 contributions*. <http://mathecademy.net/ctras-2019-contributions/>

### Collection of Papers

Tarp, A. (2012). *An ICME Trilogy*. Papers, Posters and other Material from ICME 10, 11 and 12.  
<http://mathecademy.net/papers/icme-trilogy/>

Tarp, A. (2015). *Diagnosing Poor PISA Performance*. Three papers written for the 13th International Conference of The Mathematics Education for the Future Project. <http://mathecademy.net/papers/poor-pisa-performance/>

Tarp, A. (2015). *The MADIF Papers 2000-2016*. Ten papers written for the biannual MADIF conference arranged by the Swedish Mathematics Education Research Seminar. <http://mathecademy.net/papers/madif-papers/>

Tarp, A. (2015). *The ICME 13 papers*. Papers written for The 13th Int. Congress on Mathematics Education in Germany. <http://mathecademy.net/papers/icme13-papers/>

Tarp, A. (2017). *Math Ed & Research 2017*. Retrieved from <http://mathecademy.net/2017-math-articles/>.

Tarp, A. (2018). *Math Ed & Research 2018*. Retrieved from <http://mathecademy.net/2018-math-articles/>.

Tarp, A. (2019). *Math Ed & Research 2019*. Retrieved from <http://mathecademy.net/2019-math-articles/>.

### Journal Articles

Tarp, A. (2004). Modern and Postmodern Critical Research. *Philosophy of Mathematics Education Journal No. 18* (October 2004)

Zybartas, S. & Tarp, A. (2005). One Digit Mathematics. *Pedagogika* (78/2005). Vilnius, Lithuania.

Tarp, A. (2016). From Essence to Existence in Mathematics Education. *Philosophy of Mathematics Education Journal No. 31* (November 2016).

Tarp, A. (2018). A Heidegger View on how to Improve Mathematics Education. *Philosophy of Mathematics Education Journal No. 33* (January 2018).

Tarp, A. (2018). Mastering Many by Counting, ReCounting and Double-counting before Adding On-top and Next-to. *Journal of Mathematics Education, March 2018, 11* (1) <https://doi.org/10.26711/007577152790023>.

Tarp, A. (2018). The Simplicity of Mathematics Designing a STEM-based Core Math Curriculum for Outsiders and Migrants. *Philosophy of Mathematics Education Journal No. 3x* (Forthcoming).

### Research Projects

Tarp, A. (2019). *Proposal for a Research Project in BundleCounting and NextTo Addition*.  
<http://mathecademy.net/preschool/research-projects-in-bundlecounting-nextto-addition/>

### Booklets

Tarp, A. (2000). *Postmodern Enlightenment, Schools and Learning*. Copenhagen, Denmark: Danish University of Education, Skolefag, Læring & Dannelse, Arbejdsblad 32.

Tarp, A. (2001). *Matematik, naturfag og økonomifag 2020*. Aalborg University, Denmark: Centre for Educational Development in University Science. Working Paper No. 10.

### Papers, not Reviewed, not Published

Tarp, A. (1996). *Stieg Mellin-Olsen, a Mathematician who Became a Reflective Teacher of Subcultures*. Unpublished paper for a Jeremy Kilpatrick seminar on Mathematics Education. Gothenburg, Sweden.

Tarp, A. (2000). *Why do Postmodern Students Reject Modern Mathematics*. Paper written for Second International Mathematics Education and Society Conference at Algarve in Portugal. Rejected.

Tarp, A. (2000). *Premodern, Modern & Postmodern Ethnography: Preaching, Teaching & Learning*. Paper presented at the ETNOPEP pre-conference at the Nordic Educational Research Association 28<sup>th</sup> Conference, Agder College, Kistiansand, Norway.

Tarp, A. (2001). *Can Postmodern Thinking Contribute to Mathematics Education*. Unpublished proposal for a book on the social dimensions of mathematics education.

Tarp, A. (2005). *From Teaching to Learning*. Paper for the ECER 2006 conference

### Dissertations

Tarp, A. (2007). *Cinderella Mathematics From Below – Making Losers Users*. A dissertation handed in to the Danish University of Education February 2007. Rejected.

Tarp, A. (2007). *Postmodern Mathematics, a Postmodern Alternative to Modern Metamathematics*. A dissertation handed in to the Danish University of Education February 2007. Rejected.

### Work in Progress

Tarp, A. (20xx). *Killer Equations in Africa*. A PhD thesis. To be handed in to Roskilde University.

Tarp, A. (20xx). *Changing Gas to Jazz in Precalculus Mathematics*. A PhD thesis. To be handed in to the Danish University of Education.

Tarp, A. (20xx). *ManyMath – MyMath*. A book on Counting, ReCounting and DoubleCounting before Adding.

### The Five Strongest Outputs

Tarp, A. (2002). Killer-Equations, Job Threats and Syntax Errors, A Postmodern Search for Hidden Contingency in Mathematics. In C. Bergsten, G. Dahland & B. Grevholm (Eds.), *Research and Action in the Mathematics*

*Classroom*. Proceedings of the 2<sup>nd</sup> Swedish Mathematics Education Research Seminar, MADIF 2 (pp. 138-161). Linköping, Sweden: SMDF No. 1.

Tarp, A. (2004). *Per-Number Calculus*. Paper accepted for distribution at the Topic Study Group 12. The 10<sup>th</sup> International Congress on Mathematics Education, ICME, 2004

Tarp, A. (2004). *Pastoral Power in Mathematics Education*. Paper accepted for presentation at the Topic Study Group 25. The 10<sup>th</sup> International Congress on Mathematics Education, ICME, 2004

Tarp, A. (2018). A Heidegger View on how to Improve Mathematics Education. *Philosophy of Mathematics Education Journal* No. 33 (January 2018).

Tarp, A. (2018). Mastering Many by Counting, Recounting and Double-counting before Adding On-top and Next-to. *Journal of Mathematics Education*, March 2018, Vol. 11, No. 1. <https://doi.org/10.26711/007577152790023>.

### Posters

01. Mathematics as models of the world, ICME 3, PME 1 in Karlsruhe, Germany 1976

02. Math as a language house, PME 21, Lathi, Finland 1997

03. Math as a language house, Norma 98, Kristiansand, Norway 1998

04. The Economic Cycle, ICTMA 9, Lisbon 1999

05. Postmodern Counter-Research, MES 2, Portugal 2000

06. Mathematics as a Human Right: Why do Today's Students Reject Society's Math-Cure? Presented at the Working group for Action 12, the 9th International Congress on Mathematics Education, Tokyo, Japan

07. Bottom-Up Algebra: Stories about The Social Practices of Bundling and Totaling, ICME 9, Japan 2000

08. A master Program in Rehumanised Mathematics, Norma 01, Kristianstad, Sweden 2001

09. Killer-Free Mathematics – our Language of Prediction, ICME 10 in Denmark 2004

10. The 12 Blunders of Pastoral Mathematics. ICME11 in Mexico 2008

11. Idigit Mathematics, Cup-Writing & Decimal-Counting. Avoiding 10, a Cognitive Bomb. Workshop. ICME11 in Mexico 2008

12. Seven posters presented at the ICME12. The general & the Topic Study Groups 7, 13, 21, 24, 26 and 37.

13. Curing Math Dislike with 1 Cup & 5 Sticks. Oeuvre Refusée at the CERME10 in 2017

14. Critical or Civilized Math Education. Oeuvre Refusée at the MES 9, Greece 2017

15. To Improve Schools in Sweden, Choose Good or Bad or Evil Math. Posters at the MATHECADEMY.net stand at the 2018 Biennale in Karlstad, Sweden

### MrATarp YouTube Videos

01. (2012). A Postmodern Mathematics Education. [http://youtu.be/ArKY2y\\_ve\\_U](http://youtu.be/ArKY2y_ve_U)

02. (2012). Deconstructing Fractions. <http://youtu.be/PtRuk0EWmaQ>

03. (2012). Deconstructing PreCalculus Mathematics. <http://youtu.be/3C39Pzos9DQ>

04. (2012). 8 Missing Links in Mandarin Math I. <http://youtu.be/sTJiQEOTpAM>

05. (2012). 8 Missing Links in Mandarin Math II. <http://youtu.be/MItYFL-3JnU>

06. (2013). Deconstructing Calculus. <http://youtu.be/yNrLk2nYfaY>

07. (2013). Deconstructing Preschool Mathematics. <http://youtu.be/qgCwVZnALXA>

08. (2014). Preschoolers learn Linearity & Integration by Icon-Counting & NextTo-Addition. <http://www.youtube.com/watch?v=R2PQJG3WSQY>

09. (2016). CupCount and ReCount before you Add. <https://www.youtube.com/watch?v=IE5nk2YEQIA>

### Textbooks

Tarp, A. (2019). Compendium in PreCalculus Mathematics with Projects. <http://mathecademy.net/various/us-compendia/>