Aarhus Megahavn ved Glatved åbner store perspektiver

Allan Tarp, konsulent ved Mellemskolen.net

Nutidens 3E mega-skibe med ca. 20.000 containere stikker 16 meter, og Evergreens nye Ever Ace med 24.000 stikker 17 meter. Altså skal ca. 8.000 containere aflæsses og pålæsses før og efter skibet har været i Aarhus Havn, hvor dybden er 14 meter. Typisk i mega-havnen 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' (JPÅ 10.2.). Med udsigt til mange flere lastbiler mellem Rotterdam og Aarhus, og gennem Aarhus.

Med mindre Aarhus gør som Stockholm, som byggede en mega-havn 50 km mod øst for at undgå landtransport fra Gøteborg. Aarhus kan nemlig også bygge en mega-havn 50 km mod øst ved Glatved, der med 18-20 meters havdybde er forberedt på de næste generationer af mega-skibe.

Åbenrå, Stignæs og Glatved er Danmarks tre naturlige dybvandshavne. Åbenrå ligger langt fra sejlruten, og Stigsnæs 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.

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 by-havne.

Den største vækst i containertrafikken forventes at ske mellem Østasien og Østeuropa. Her vil mega-skibene 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 mega-skibe 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. per 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 mega-havn med direkte kontakt til USA, Østasien og Østeuropa, vil Djursland opleve en enorm vækst i aktivitet og beskæftigelse. Det eneste der mangler er en skoleform, der giver drengene lov til at udvikle deres medfødte regnetalent, så hver anden dreng bliver ingeniør som 22årig.

På Djursland bør man derfor indføre den internationale skolenorm med en primærskole for børn, en sekundærskole for unge og en tertiærskole for jobsøgende, hvor de to sidste opdeles i selvvalgte boglige og praktiske halvårshold. Dette kan ske på anbefaling fra en skolingskommission ledet af 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."

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 ni år i træk. Børn er nysgerrige på deres omverden og nyder stamklassen. Men i puberteten begynder den unges identitetsarbejde, hvor nysgerrigheden er rettet mod en selv: "Hvem er jeg, hvad kan jeg?"

Og med stavnsbånd til både skole og årgang drukner de unges individualitet i tvangsklasser med ti veldokumenterede plager: Mobning, fordi de unge er tvunget til at være sammen, time efter time, dag efter dag, uge efter uge, måned efter måned i årevis. Støj, så mange må bruge høreværn. Fravær på grund af

mobning og støj, som igen medfører snyd og bundkarakterer. Druk og stoffer som kompensation for manglende identitetsudvikling. Vikarer og privatskoler, da mange unge og lærere og ledere flygter fra tvangsklasserne. Mistrivsel, især blandt drenge der er to år bagud i modenhed, og somderfor får markant mindre uddannelse end pigerne, der ringeagter dem. Samt en halveringstid på 50 år for Europas befolkning, hvor et par kun afleverer 1½barn, der så afleverer 1 barn i næste generation. Modsat Nordamerika, der holder sit befolkningstal konstant med 2,1 barn per par.

Så naturligvis skal også den danske skole todeles i en for børn og en for unge. Hvor drenge endelig får en reel chance i en ren drengeklasse i syvende klasse med hovedvægt på STEM-fagene: natur, teknik, konstruktion, økonomi og matematik. En fagpakke, det vinder frem internationalt. Her kan drengene udvikle deres medfødte regnetalent i fred og ro uden at blive mobbet af de mere modne piger. Her kan den onde matematik uden enheder erstattes af den gode matematik med enheder, der fører direkte til fagets grundlag: at forene og opdele konstante og variable styk-tal og per-tal med formler, der forudsiger resultatet. Året efter kan drengene så som skolens øvrige unge tilbydes selvvalgte boglige og praktiske halvårshold.

Mange drenge vi her vælge hold, så de kan aflægge deres afgangsprøver 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 som 22årig skabes der mulighed for at genoprette et forsøgscenter for kernekraft på dansk jord. Glatved var oprindelig udset som plads til Danmarks første kernekraftværk. Det blev ikke til noget for 50 år siden. Men i dag er man ved at indse, at kernekraft er den eneste stabile grønne energiform. Som naturen selv benytter i form af fusion i solen og fission i jordens indre. Sol og vind kan levere energi per år, men ikke nødvendigvis som watt per sekund, hvor der er brug for den. Og træ tager 60 år om at gendanne sig, så her er watt-tallet forsvindende lille.

Problemet med kernekraft er højradioaktivt affald. Som dog i en formeringsreaktor kan omdannes til energi og lavradioaktive 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 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 sikre vores velfærd. Bygningen af et kernekraftværk ved Glatved kan evt. ske i samarbejde med Vattenfall, som driver nabokraftværket i Varberg, Sverige.

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.