

DN.

debatt

Stockholm har genom Bromma flygplats en unik möjlighet att erbjuda en centralt belägen lufthamn för den nya generationens luftskepp, vilkas prestanda och säkerhet förbättrats radikalt. Det skriver docent Bengt Sahlberg, forskare vid Nordiska institutet för samhällsfrågor, som är knutet till Nordiska rådet, när han här lanserar ett nytt, radikalt förslag för Bromma flygplats.

Låt luftskeppen ta över Bromma!

□□ Flygplatser har av kända skäl oftast hamnat i stadernas periferi och flyttas successivt allt längre ut från centrum. Bromma flygplats har delvis avviker från detta mönster och Stockholm har därför intagit en nära nog unik ställning bland storstäder genom sin centralt belägna inrikesflygplats. Detta har tyvärr för många kringboende varit förenat med påtagliga miljömässiga nackdelar. För flygresenärerna har det å andra sidan naturligtvis inneburit stora fördelar. Nackdelarna har nu till sist fällt utslaget i denna segdragna intressekonflikt. Inrikesflyget flyttas – tills vidare eller för alltid får framtiden utvisa.

När nu väl detta problem för tillfället tycks vara ur världen, övertar en ny och högtintressant fråga scenen. Om inte inrikesflyget kommer tillbaka, vad skall de frigjorda ytor på Bromma i så fall nyttjas till i framtiden? Olika förslag har framförts i debatten, tex att omvandla Bromma till bostadsområde, industriområde eller tivol.

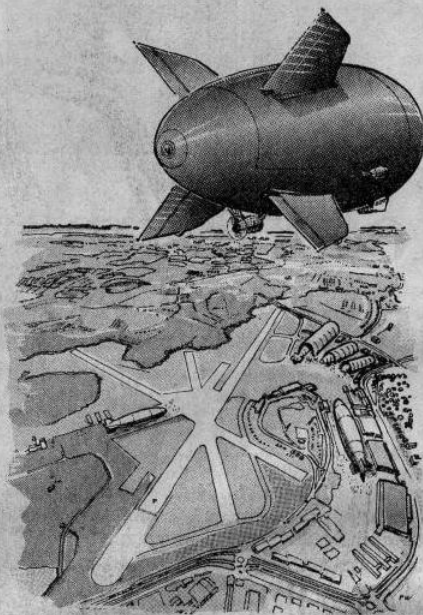
Luftskepp

Vad kan det då dyka upp för oförutsedda behov av central mark i Stockholmsregionen inom en inte alltför avlägsen framtid? På transportområdet finns det tecken som tyder på att man kan förvänta sig en hel del nyheter. Energi- och miljöfrågorna ställer krav på nya lösningar. En renässans för gårdagens energisnåla och miljövänliga luftfarkoster börjar sålunda skönjas vid horisonten. De gamla luftskeppen dyker upp i ny tappning. Tillverkning av luftskepp har redan startats i Storbritannien och långt framskridna planer på produktion finns i flera länder både i väst och öst.

Användningsområdena för luftskepp är mångfaldiga och denna nygamla teknik kan framöver få revolutionerande effekter på transport-, lager- och produktionssystemen. Utvecklingen de senaste 45 åren efter den beryktade Hindenburgolyckan på Lake Hurst-flygplatsen i New York har drastiskt ändrat på förutsättningarna för luftskepp. Med dagens materialkunskap, konstruktionshjälpmedel och navigerings- och styrutrustning har prestanda och säkerhet förbättrats radikalt.

Stockholm har genom Bromma flygplats en unik möjlighet i erbjuda en centralt belägen lufthamn för dessa nya generationers luftfarkoster. Genom sin energisnålhet, miljövänlighet och speciella sväv- och lyftegenskaper är luftskeppen, som redan antytts, utomordentligt lämpade för en rad intressanta arbetsuppgifter.

(En genomgång av luftskep-



Man bör seriöst granska Bromma som Stockholms framtida luftskeppshamn, skriver Bengt Sahlberg. DN:s Peter Winder visar hur det kan komma att se ut på Bromma.

pens användningsområden har presenterats i den statliga transportforskningsdelegationens rapport Airstups från december 1980.)

Terminal

Bromma mitt inne i huvudstadsregionen skulle kunna tjäna som terminal och bas för luftskeppsuppdrag inom de flesta transportområden. På persontransportområdet kan huvudstaden ges nära nog dörr-till-dörr-förbindelse luftledes med fjällvärlden, Nordkalotten, Öland, Gotland, Åland, västkusten etc. En betydande del av fritidsresandet med bil skulle kunna överföras till luften med stora resurs- och miljövinster som följd.

Luftskeppen har även föreslagits som matarfärmedel till större flygplatser (tex Arlanda) eller för sightseeingturer med servering ombord (tex över Stockholm med skärgård).

Inom brand- och räddningstjänsten och för övervakning av trafik till lands och till sjöss kan luftskeppen göra stor nytta i en storstadsregion. Som observationsplattform för kontroll av gränser och territorialvatten, av miljöutsläpp, skogsbränder och oljekatastrofer mm är luftskeppen näst intill utan konkurrens. Luftskeppens ekonomi är härliksom i många andra jämförba-

ra situationer helt överlägsen andra lösningar.

Luftskeppens förmåga att sväva och att lyfta tunga föremål skulle vara en betydande tillgång inom tex byggnadsindustrin, där man i storstadsregioner ofta ställs inför komplicerade lyft- och reparationsarbeten.

Hetvatten

Listan över lämpliga uppgifter för vår tids luftskepp kan göras mycket lång. Gas-, torv- och energiskogstransporter med luftskepp har diskuterats. I Kanada har man to m funderat på oljetransporter med gigantiska luftskepp från otilgängliga oljekällor i de nordligaste tundraområdena. I Stockholmsregionen skulle någon kanske kunna komma på idén att transportera hetvatten från Forsmark till stadens fjärrvärmenät, eller att ersätta en järnvägslink mellan Centralstationen och Arlanda med en luftskeppspendel.

Men man behöver inte leta efter mer eller mindre storslagna och fantastiska projekt för att känna ett behov av att åtminstone seriöst granska Bromma som Stockholms framtida luftskeppshamn. Bromma är relativt betydande till ytan och kan sannolikt vid behov rymma såväl luftskepp som annat flyg i framtiden.

BENGT SAHLBERG