

Nr 399.

Av herr **Andersson** i Vigelsbo, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 322, angående vissa med den fortsatta utbyggnaden av landets försvarskrafter sammanhängande markförvärv.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 322 har i fråga om förläggningen för ny central flygverkstad föreslagits Arboga. Då betydande undersökningar beträffande lämpligheten av denna plats företagits, torde man få utgå ifrån att dess lämplighet har befunnits tillfredsställande, även om man därmed inte kan känna sig övertygad om att inte ännu lämpligare plats kunnat uppbringas för ändamålet. Flygförvaltningen har på ett förberedande stadium haft sina blickar riktade även på Sala. Man har av denna anledning även avlagt besök på platsen även om detta senare inte lett till några mera ingående undersökningar beträffande där belägna bergsområdets lämplighet för ändamålet. Själva det område som anvisades som flygfält torde emellertid ur lämplighetssynpunkt inte ha lämnat något övrigt att önska.

Uti Kungl. Maj:ts proposition nr 210 står angivet i fråga om förläggningen av den nya flygverkstaden: »På frågan invercade bland annat vissa strategiska, industriella, ekonomiska och kommunikationstekniska synpunkter — — —». Betraktar man dessa förutsättningar synes det mig som att Sala skulle äga ett avgjort företräde framför Arboga. Avståndet mellan den centrala flygverkstaden i Västerås och Sala är i stort sett detsamma som avståndet mellan Västerås och Arboga. Sala har inte sjöfart och hamn, vilket däremot Arboga har. Detta torde ytterligare tala till förmån för Sala, enär hamnstäder synas vara mycket eftersökta mål för fientligt bombflyg.

Tar man hänsyn till trafiktekniska synpunkter, synes Salas företräde vara avgjort bättre. Jämför man med Arboga samt dess förbindelser med såväl Stockholm som Norrland, ligga dessa betydligt sämre till än förbindelserna från Sala. Från Arboga har man endast en snälltågsförbindelse med Stockholm per dygn, och tar enkel resa då en tid av fyra timmar. Att från Arboga uppnå förbindelse med statens stambanelinjer i Sala eller Frövi är både tidsödande och besvärligt. Från Sala har man inte mindre än tre snälltågsförbindelser per dygn med Stockholm, och tar enkel resa då en tid av en timme och fyrtio minuter. Från Sala har man dessutom direktgående dag- och nattsnälltågsförbindelser med övre Norrland och tar t. ex. resan Sala—Boden endast en tid av 18 timmar. Därförutom har man även direkt-

gående järnvägsförbindelser både med Gävle och Västerås. Bygdens i övrigt mycket väl utvecklade vägnät torde i kommunikationstekniskt avseende inte lämna något övrigt att önska.

Till detta, bortsett från dessa rent naturliga förutsättningar, kan också erinras, att Sala tidigare var förläggningsort för Västmanlands trängkår, vilken indrogs genom försvarsbeslutet 1925. Staden synes genom denna indragning ha åsamkats betydande förluster, varför det nu, synes det mig, borde ha varit en moralisk skyldighet att söka kompensera den förlust staden då åsamkades genom riksdagens ingripande, detta desto hellre som staden synes även ur andra rent tekniska synpunkter hava stora förutsättningar att kunna erbjuda plats för den anläggning, som här avses.

Med hänsyn till här ovan återgivna förhållanden får undertecknad härmed föreslå,

att riksdagen måtte besluta att förlägga den nya centrala flygverkstaden till Sala.

Stockholm den 3 juni 1942.

Sven Andersson.