

Nr 124.

Av herr **Mårtensson m. fl.**, *angående utredning om utbyggnad och effektivisering av skolskjutsverksamheten m. m.*

Den ringa befolkningstätheten inom vissa delar av vårt land har gjort folkskoleundervisningen också till ett geografiskt-trafikekonomiskt problem. Detta problem får större omfattning allt eftersom befolkningsomflyttningen från landsbygden till städer och tätbebyggda samhällen fortgår. Inom många kommuner där tidigare tre, fyra skolor varit förlagda till olika delar inom kommunen har undervisningen numera måst koncentreras till en s. k. central-skola. Denna centralisering av skolväsendet medför i regel större och bättre utrustade skolor med modernare och effektivare undervisning. En långt gående centralisering av landsbygdens skolväsen medför emellertid även olägenheter, framför allt i form av långa skolvägar. Avstånden mellan vissa kommuners ytterområden till de centrala delarna, där skolan vid en stark centralisering av skolväsendet måste förläggas, äro i många fall betydande.

För att i någon mån eliminera de svårigheter, som de långa skolvägarna medföra för barnen, ha i landets nordligare delar inrättats skolhem, där barnen ha sitt egentliga hem under skoltiden. Ävenså förekommer inackordering i privata hem i viss utsträckning såväl inom de nordligaste landsdelarna som för barn från vissa mindre och isolerade skärgårdssamhällen. Att ha barnen borta från hemmen under hela skoltiden innebär otvivelaktigt en rubbning av hemmens och familjernas normala liv. Skolhemmen ha dock trots detta en stor uppgift att fylla på skolans område inom de landsdelar där bebyggelsen är så spridd, att det är milslånga avstånd mellan de små byarna eller de enstaka nybyggena. Inom övriga landsdelar kommer de långa skolvägarnas problem dock knappast att kunna lösas på ett tillfredsställande sätt genom inrättandet av skolhem eller genom inackordering av folkskolebarnen i privata hem. Inom dessa områden måste olägenheterna av skolväsendets centralisering övervinnas på annat sätt, exempelvis genom effektivisering av skolskjutsverksamheten och måhända även genom att vidga möjligheterna för bidrag till cykelersättning.

I detta sammanhang må framhållas betydelsen och nödvändigheten av att skolskjutsar i större utsträckning än vad hittills skett beredas barn med långa skolvägar. Det är inte ovanligt att barn på landsbygden ha en skolväg på 6 upp till 8 km. För barnen framför allt i små- och folkskoleklasserna är en sammanlagd vägsträcka till och från skolan på 12 till 16 km alltför ansträng-

ande och måste verka nedsättande på barnens normala skolarbete. Detta även om barn med så långa skolvägar erhålla s. k. växellov.

Erfarenheterna visa, att det praktiskt taget är omöjligt för skoldistrikt att erhålla bidrag till skolskjutsar för barn, vilka ha så långa skolvägar som förut nämnts, därest icke indragning av någon skola skett som medfört viss besparing. Gällande bestämmelser angående statsbidrag för anordnande av skolskjutsar (Svensk författningssamling 1935 nr 449) stadga nämligen, att statsbidrag företrädesvis må utgå, då genom anordnande av skolskjuts besparingar i det allmännas utgifter för skolväsendet i övrigt uppstå. Med hänsyn till det intresse statsmakterna på skilda områden länge visat i fråga om vård och skydd av barnen synes det oss fullt motiverat, att sådan ändring i författning och praxis genomföres, att statsbidrag till skolskjutsar för barn med långa skolvägar skall kunna lämnas även om besparingar icke ha kunnat göras i form av indragning av någon skola eller liknande åtgärd.

Under senare tid ha därtill kommit de onormala förhållandena på kommunikationsväsendets område, vilka tvingat till restriktiva åtgärder i fråga om transporter med bilar och bussar. Det är emellertid att befara, att när en gång dessa onormala förhållanden upphöra, så finnas allt fortfarande svårigheter att erhålla statsbidrag till skolskjutsar för ovan berörda barn, därest icke andra direktiv än de, som nu gälla, bli utfärdade. När normala förhållanden åter inträda måste enligt vår mening omedelbart en effektivisering av skolskjutsväsendet genomföras. Därför anse vi, att en utredning redan nu bör företagas för att på ett allsidigt sätt få klarlagt efter vilka grunder en dylik effektivisering bör ske. Därvid bör framför allt utredning göras om skolvägens längd för vilken statsbidrag må utgå samt om vilka ekonomiska konsekvenser det skulle medföra, om väglängden minskades så, att t. ex. för alla barn åtminstone på landsbygden, vilka ha över 4 km att gå till skolan, skulle finnas principiell rätt till statsbidrag för skolskjuts. Det är emellertid inte tillräckligt med en förbättring av själva skolskjutsverksamheten. Även erforderliga åtgärder måste vidtagas för att de barn, som bo avlägset från skolskjutsarnas hållplatser, skola kunna beredas erforderligt skydd under väntetiden på bilen eller bussen. I många fall ha de avlägset boende barnen långa och obanade vägsträckor att tillryggalägga innan de komma fram till den plats, där hållplatsen för skolskjutsen är belägen. I regel ha barn för vana att lämna hemmen långt tidigare än som är nödvändigt, vilket gör att de i många fall måste vänta en rundlig tid innan skolskjutsen kommer och hämtar dem.

Under kylig och ruskig väderlek kan denna väntetid medföra allvarliga olägenheter för barnens hälsa. Därtill kommer, att skollokaler i regel inte äro försedda med torkrum, så att barnen på ett tillfredsställande sätt kunna få torka sina kläder vid framkomsten till skolan utan måste sitta med våta kläder under hela lektionstiden. Det är självklart, att sådant bidrager till ohälsa och nedsatt arbetseffekt bland barnen. Här påtalade olägenheter ha i stor utsträckning bidragit till att göra centraliseringen av skolväsendet impopulärt bland

stora delar av landsbygdens befolkning. För att kunna eliminera dessa missförhållanden måste det ordnas med lämpliga väntrum vid hållplatserna, där barnen kunna erhålla skydd mot kyla och ruskväder under den tid de vänta på skolskjutsen. För åstadkommande av här omnämnda väntrum måste enligt vårt förmenande staten bidra med viss del av skoldistriktens kostnader för dylika väntrums uppförande eller förhyrande.

Utredningen av senast nämnda avsnitt i det problemkomplex, som vi i det ovan anförda berört, borde i första hand klarlägga om icke statsbidrag till anskaffning av dylika väntrum bör utgå efter samma grunder som gälla, eller komma att gälla, för bidrag till skolskjutsar.

Vi äro medvetna om att här förordade åtgärder komma att väsentligt minska de besparingar, som beräknats vid en centralisering av landsbygdens skolväsende, men vi anse de föreslagna förbättringarna nödvändiga, om den redan genomförda centraliseringen på detta område skall kunna upprätthållas och en ytterligare förbättring av skolväsendet på landsbygden skall vara tänkbar. Vi utgå även ifrån att centraliseringens huvudsyfte inte är och inte får vara, att det allmänna skall göra större eller mindre besparingar, utan att huvudsyftet med en centralisering av skolväsendet är att åstadkomma bättre skolformer och effektivare undervisning för landsbygdens barn samtidigt som barnen icke skola utsättas för större fysiska påfrestningar än de kunna bära.

Med hänvisning till det nu anförda få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning och förslag till utbyggnad och effektivisering av skolskjutsverksamheten samt rörande bidragsgrunder för uppförande av lämpliga och erforderliga väntrum för skolbarnen vid skolskjutshållplatserna och att förslag snarast framläggas till riksdagens prövning.

Stockholm den 18 januari 1945.

J. W. Mårtensson.

Gösta Andersson,
Mölndal.

Erik Johansson,
Öckerö

C. O. Carlsson,
Bakeröd.

Ernst V. Staxäng.

Wald. Svensson.

Birger Utbult.