

Nr 209

Av herr **Arrhén m. fl.**, om anpassande av järnvägstågens avgångstider till skolornas begynnelse- respektive avslutningstider.

I samband med ett nytt läsårs början uppstår för varje skolledning i landet problemet att samordna kommunikationsmedlen för att möjliggöra för eleverna att med minsta omgång inställa sig till skolarbetet på de schema-bundna tiderna. De arrangemang, som det härvidlag gäller, är i vår tid av mycket stor betydelse för den enskilde eleven, särskilt kanske i samband med läroverksundervisningen, enär här ungefär en tredjedel av eleverna är att hänföra till kategorien "resande". Det gäller i de flesta fall tidtabellerna för SJ:s järnvägs- eller busslinjer. Oftast torde acceptabla överenskommelser kunna träffas, tillfredsställande för alla berörda parter. Ibland händer det emellertid, att SJ:s representanter under bl. a. hänvisning till att SJ är ett "affärsdrivande verk" sätter sig på tvären och avslår skolornas av elevernas berättigade intressen dikterade framställningar. Detta kan leda till att en hel bygds läroverks elever avstänges från möjligheten att utnyttja järnväg eller buss. De placeras följaktligen därigenom i princip i samma situation som före påbörjandet av järnvägsbyggandet på 1850-talet eller före införandet av busslinjerna.

Exempel kan anföras, att SJ:s bussar får anlända till skolorten t. ex. 08.30, under det att skolans schema börjar kl. 08.00 (lektionerna kl. 08.15). Detta innebär för eleven, att han måste med annat fortskaffningsmedel — i regel cykel, vintertid skidor — ta sig in till skolan, vilket kan innebära cykling respektive skidåkning på inemot en mil. Är då eleverna, vilket ofta är fallet, i 11—12-årsåldern, blir dessa resor, stundom försvårade genom dålig väderlek, alltför betungande och tvingar föräldrarna att ordna med en kostsam inackordering. Detta blir i en del fall desto mera nödvändigt som SJ även för barnens hemresor intar en liknande hållning. Bussar, som borde koordineras med skolornas sluttider (senast kl. 15.20 i de flesta fall), avgår från skolorten först långt fram på eftermiddagen, vilket för eleven innebär en orimligt lång väntetid, som också blir utnyttjad, därför att läroverkens (eller andra skolors) lokaler ej ge möjlighet att tillhandahålla väntrum. Det hela är, där dylika situationer uppstår, ej heller ur hälsosynpunkt tillfredsställande, eftersom eleverna ur denna kategori får sitt midagsmål förskjutet.

Det är tydligen så, att två herrar härvidlag kämpar om herraväldet i SJ:s bröst. Den ene hävdar, att SJ är ett "affärsdrivande verk" och endast har att ta hänsyn till de ekonomiska kalkylerna. Den andre anser, att SJ

verkligen bör vara "hela svenska folkets järnväg" och i sin verksamhet i första hand vara inriktad på att tillgodose vissa elementära kommunikationsbehov, bl. a. av den art, som här antytts.

Det skall villigt erkännas, att SJ *i regel* sökt tillmötesgå önskemål av den innebörd, som här berörts. Det förefaller emellertid, som om på detta område ej klarhet om målsättningen för SJ:s verksamhet överallt förelåge. Med hänsyn till de viktiga föräldra- och elevintressen, som här kommit i kläm, vore det önskvärt, att SJ beslutade sig för generella direktiv för sina representanter ute i landet, på det att sådana situationer, som här exemplifierats, undvekes.

Med anledning av vad sålunda anförts hemställs,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa, att SJ under utövandet av sin verksamhet mera generellt än vad fallet synes vara iakttog alla möjligheter att anpassa sina avgångstider med hänsyn till skolornas schematekniskt bundna begynnelse-, respektive avslutningstider, detta desto hellre som skolorna för sin del har mycket begränsade möjligheter att anpassa sina tider efter SJ:s tidtabeller vid järnväg eller busslinje.

Stockholm den 26 januari 1955

Erik Arrhén

Johan Sunne

Hj. Weiland
