

## Nr 6

*Allmänna beredningsutskottets utlåtande i anledning av väckta motioner om anpassande av järnvägstågens avgångstider till skolornas begynnelse- respektive avslutningstider.*

I de inom riksdagen väckta, till allmänna beredningsutskottet hänvisade, likalydande motionerna I: 209 av herr *Arrhén m. fl.* och II: 461 av herr *Nilsson* i Göingegården *m. fl.* hemställas, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa, att statens järnvägar 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 tidtabeller vid järnväg eller busslinje.

I motionerna framhålls de svårigheter, som ofta möter att på ett rimligt sätt samordna skolornas schema med kommunikationstiderna. Långa uppehåll mellan å ena sidan tågens och bussarnas ankomst och å andra sidan undervisningens början samt mellan undervisningens avslutande och tågs eller bussars avgång blir för skolungdomen betungande och orsakar understundom föräldrarna betydande utgifter. En bättre anpassning vore därför önskvärd.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionerna från skolöverstyrelsen och järnvägsstyrelsen.

*Skolöverstyrelsen* anför, att en mycket betydande del av eleverna vid våra läroanstalter bor på så långt avstånd från skolan, att de icke rimligen kan dagligen färdas mellan hemmet och skolan med eget fortskaffningsmedel. I de fall, då icke särskilda skolskjutsar anordnas, är dessa elever hänvisade till de reguljära kommunikationslinjerna. Styrelsen understryker därför vikten av att, så långt möjligt är, tidtabellerna utformas så, att erforderliga transportlägenheter står till buds för skolornas resande elever.

*Järnvägsstyrelsen* hänvisar till en yttrandet bilagd promemoria, av vilken framgår, bl. a., att man för resor till och från en ort, som är att anse som en bygds centrum, har att räkna med följande resandekategorier: affärsanställda, industriarbetare, kontorsanställda och skolungdom, vilka i regel har olika arbetstider. Då det gäller medelstora och mindre orter ställer det sig ofta mycket svårt att tillfredsställande tillgodose samtliga dessa kategorier utan kompromisser.

Järnvägsstyrelsen sammanfattar sitt yttrande på följande sätt:

”1) SJ är ett affärsdrivande företag.

2) SJ bör därför slå vakt om den mera intensiva och därigenom inkomstbringande trafiken.

3) SJ är dessutom ett allmänt företag, men allteftersom karaktären av monopolföretag gradvis försvunnit ha samtidigt företagets möjligheter att utföra förlustbringande transporter minskat och få numera med hänsyn till föreliggande omständigheter och den för företaget uppställda ekonomiska målsättningen anses som mycket små.

4) Tåglägenheter och bussturer böra därför till antal och tidtabell anpassas efter skolornas önskemål i den mån detta är möjligt utan att SJ-intressen enligt 1) och 2) allvarligt skadas.

5) SJ bör, om påtagligt förlustbringande skoltåg eller skolbuss skall insättas, få ersättning av vederbörande skolmyndighet eller annat organ.”

Styrelsen framhåller även, att i många fall tidtabellstekniska svårigheter lägger hinder i vägen för att tillmötesgå olika trafikantgruppers önskemål.

**Utskottet.** Det torde knappast råda några delade meningar om att stor hänsyn bör tagas till skolornas särskilda behov vid fastställandet av tidtabeller för statens järnvägars järnvägs- och busslinjer. Det är utskottets uppfattning och har jämväl av motionärerna i viss mån vitsordats att så även sker.

Skolintressena kan på olika vägar göra sig påminta vid uppgörandet av tidtabellerna. Sålunda hålles årligen, innan tidtabellerna fastställs, trafikantsammanträden inför vederbörande trafikchef och trafikinspektör, därvid företrädare för olika trafikantgrupper i de berörda orterna, däribland skolmyndigheterna, får tillfälle att framföra gruppernas önskemål. Härutöver finnes givetvis även möjlighet att genom särskilda framställningar få sådana önskemål prövade. I vad gäller framförandet av krav för skolornas del lär båda dessa vägar utnyttjas.

Järnvägsstyrelsen har i sin ovannämnda promemoria bl. a. framhållit, att man sökt tillgodose de av olika trafikantgrupper ställda kraven på tågens avgångstider inom ramen för vad som är ekonomiskt och trafiktekniskt möjligt. Trafikunderlaget är emellertid ofta för svagt för att motivera särskild reseförbindelse för en viss kategori. De härigenom nödvändiga kompromisslösningarna har ofta skett genom anpassning av de mera långväga persontågens tider. Det har därvid understundom inträffat att ett och samma tåg måste användas för skolresor till olika skolorter. Det har då icke varit möjligt att undvika vissa olägenheter för skoleleverna. Andra lösningar än den ovan antydda skulle ofta, där de över huvud taget

vore tidstabellstekniskt möjliga att genomföra, innebära stora förluster, särskilt i sådana fall som skulle kräva utökning av personal och rullande materiel, vilka ej kunde utnyttjas för andra ändamål. Utskottet har under hand från järnvägsstyrelsen erfarit, att man, när det gäller organiserandet av den inkomstbringande, långväga trafiken, anser sig ha gjort stora och kostsamma eftergifter för att tillgodose bl. a. skolresenärerna. Man har vidare anordnat förbindelser som är enbart till för nyssnämnda kategori. Dessa förbindelsers egenskap av rena s. k. skoltåg framgår därav att förbindelserna endast upprätthålles under tiden 11 januari—9 juni samt 28 augusti—20 december och endast vardagar.

Järnvägsstyrelsen har sammanfattningsvis framhållit, att de reseförbindelser för skoleleverna som f. n. erbjudes i stort sett torde få anses tillfredsställande men att det icke vore möjligt att helt undvika sådana olägenheter som i motionerna avses.

Utskottet hyser, som inledningsvis antytts, den uppfattningen, att statens järnvägar har en i stort sett välvillig och tillmötesgående inställning till skolornas krav på goda tåg- och bussförbindelser för sina elever. Möjligheterna att tillgodose dessa krav är dock självfallet begränsade av olika faktorer. Sålunda kan redan av trafiktekniska skäl en i och för sig önskvärd förbindelse vara omöjlig att åstadkomma. Det må vidare erinras om att statens järnvägar såsom affärsdrivande företag i sin verksamhet måste fästa stort avseende vid att driften är ekonomiskt bärande, även om verket jämväl har att taga väsentlig hänsyn till de sociala förpliktelser, som åligger ett företag i allmän ägo. Uppehållandet av sådana förbindelser som är motiverade av sociala skäl betyder i många fall förlust för verket. Det är utskottets uppfattning att förevarande spørsmål kan på ett med hänsyn till rådande förhållanden tillfredsställande sätt lösas utan att någon åtgärd behöver vidtagas från riksdagens sida. Utskottet anser sig kunna förutsätta, att de berörda parterna, statens järnvägar och skolmyndigheterna, är beredda att visa det ömsesidiga tillmötesgående och den samarbetsvilja, som bäst främjar de intressen, varom här är fråga.

Utskottet får under åberopande av vad ovan anförts hemställa,

att de likalydande motionerna I: 209 och II: 461 icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 3 mars 1955

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

PATRIK SVENSSON

---

*Närvarande:*

från första kammaren: herrar Nilsson, Hjalmar, Jonsson, John Wiktor, Jansson, Erik, Persson, Johan\*, Arrhén, Holmqvist, Persson, Karl\*, Lundström, Strandler, Grönkvist och fru Nilsson;

från andra kammaren: herrar Svensson i Alingsås, Gustafsson i Bogla, fru Sjöstrand, herrar Sehlstedt\*, Bark, Hammar, Andersson i Ronneby, Svensson i Krokstorp, Hansson i Önnarp\*, fru Andréén\* och fru Ewerlöf\*.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

**Reservation**

av herr *Arrhén*.

---