



Namsos kommune

Nåavmesjenjaelmien tjjelte

Send inn ditt innspill til høring

Innsendt	08.05.2026 14:16:05
ReferanseID	NAM0181-1553054
Innsender	
Opplysning om innsender	
Hvem sender du på vegne av	
<input type="checkbox"/> Deg selv	
<input checked="" type="checkbox"/> På vegne av en organisasjon	
Informasjon om lag/organisasjon	
I adresse-, postnummer- og poststedfeltene under skal fakturaadressen være fylt inn.	
Organisasjonsnummer	817920632
Organisasjonsnavn	TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE
Adresse	Fylkets hus Postboks 2560
Postnummer/-sted	7735 STEINKJER
Kontaktperson	Siv Janne Lindsetmo
Telefon	97617587
Epost	Sivli@trondelagfylke.no

Velg fra listen

Liste med aktuelle saker hvor du kan sende inn ditt innspill

Velg i listen

Framtidens skolestruktur i Namsos kommune

Ditt innspill

Gi din uttalelse i saken

Trøndelag fylkeskommune viser til høring om forslag til ny skolestruktur i Namsos kommune med høringsfrist 10.05.2026. Som ansvarlig vedtaksmyndighet for skoleskyss for grunnskoleelever i Trøndelag, gir vi følgende uttalelse.

Retten til skyss og kravet om forsvarlighet:

Retten til skyss følger av opplæringsloven §§ 4-1 til 4-3. Forsvarlighetskravet i § 4-3 første ledd innebærer at det i vurderingen av en elevs skysstilbud særlig skal legges vekt på alderen og funksjonsevne til eleven og kor lang og farleg skolevegen er. Kostnader eller vansker for fylkeskommunen kan bare vektlegges dersom dei er ekstraordinære. Dersom daglig skyss ikke er forsvarlig, har kommunen plikt til å sørge for innlosjering og tilsyn, jf. § 4-3 femte ledd.

Vi vil innledningsvis understreke to forhold som etter vår vurdering i større grad bør vektlegges i kommunens videre arbeid:

Det vises flere ganger i kommunens konseptutredning sitt scenarioarbeid til reisetider som vurderes å ligge nær grensen til det forsvarlige, og at det derfor må gjøres en samlet avveining av hva som vil være barnets beste over tid. Vi vil understreke at den skyssmessige forsvarlighetsvurderingen skal gjøres konkret og med utgangspunkt i de momentene loven og forarbeidene angir: elevens alder og funksjonsevne, og reiseveiens lengde, kompleksitet og farlighet. Strukturelle og pedagogiske hensyn som faglig kvalitet, sosial robusthet eller styrket fagmiljø er relevante i den helhetlige vurderingen av strukturalternativer og kan etter vårt syn inngå i en avveining av barnets beste, men de kan ikke i seg selv begrunne at en reisetid som ellers ville blitt vurdert som uforsvarlig, likevel aksepteres. Dersom daglig skyss konkluderes som uforsvarlig, er rettsfølgen etter § 4-3 fjerde ledd at kommunen må tilby losji, og kostnader til innlosjering bør da inngå i kommunens samlede økonomiske vurdering av det aktuelle scenarioet.

For det andre kan ikke gode fritidstilbud eller leksehjelp i forlengelse av skoledagen erstatte en konkret forsvarlighetsvurdering. Konseptutredningen viser flere steder til at økt reisetid bør følges av økt tilgjengelighet til tilbud i forlengelse av skoledagen. Fylkeskommunen ser at dette er reelle hensyn i den samlede strukturvurderingen, men de inngår etter vårt syn ikke i forsvarlighetsvurderingen etter § 4-3.

Akseptabel reisetid og fylkeskommunens erfaringer:

Akseptabel reisetid er ikke fastsatt i lov, forskrift eller forarbeider. Vurderingen er individuell og bygger på en samlet avveining av momentene som er nedfelt i Prop. 57 L (2022–2023) og Udir-rundskriv om skyss, og som er beskrevet i Trøndelag fylkeskommunes retningslinjer for skoleskyss i grunnskolen. Det er den totale tiden eleven bruker hjemmefra til opplæringen starter, og fra opplæringen er slutt til eleven er hjemme om ettermiddagen, inkludert gangtid og ventetid, som utgjør den samlede reisetiden, jf. Rundskriv om skyss pkt. 5.3.1. For 1. til 4. trinn er det særlig viktig at reisetiden blir så kort som mulig.

Fylkeskommunen erfarer gjennom klagebehandling hos Statsforvalteren i Trøndelag at terskelen for hva som anses som forsvarlig reisetid for grunnskoleelever ligger nært, eller lavere, enn det som flere steder legges til grunn i struktur-scenarioene i kommunens konseptutredning. Selv om forsvarlighetsvurderingen må gjøres overfor den enkelte elev, og elever kan ha ulike forutsetninger, har vi erfart at det på småskoletrinnet kan aksepteres reisetider opp mot om lag 1 time og 20 minutter hver vei, mens reisetider rundt 1 time og 35 minutter eller mer kan vurderes som uforsvarlige, også for elever uten særskilte behov, og selv om reisens organisering i seg selv (bussbytter, krysningspunkter etc.) anses som håndterbare. Vi bemerker at disse vedtakene gjelder saker om delt bosted, der reisen ikke er fra/til dette hjemmets nærscole, og der Statsforvalteren har pålagt fylkeskommunen å organisere skyssen på annet vis eller tilkjent drosje innenfor en bestemt kostnadsramme. Det er viktig å påpeke at disse eksemplene i seg selv ikke legger direkte føringer for hva som er forsvarlig skyss, da flere ulike forhold (reisekompleksitet, farlighet etc.) samt ulike subjektive forutsetninger hos elever kan påvirke forsvarlighetsvurderingene.

For Namsos kommune innebærer dette imidlertid at flere av scenarioene i utredningen kan ligge i øvre sjikt eller utover det vi erfaringsmessig ser Statsforvalteren i Trøndelag vurderer som forsvarlig, med tilhørende potensielle økonomiske konsekvenser for kommunen og fylkeskommunen som ikke nødvendigvis kommer tilstrekkelig frem av utredningen.

Merknader til de mest skyssmessig krevende scenarioene:

Scenario D (Jøa til Namsos ungdomsskole) fremstår etter vår vurdering som det mest utfordrende rent skyssmessig. Utredningen oppgir samlet reisetid på om lag to timer hver vei, med tirsdager der elevene først er hjemme rundt kl. 17:35–17:45 etter å ha dratt hjemmefra ca. kl. 06:30. Utredningen erkjenner selv at reisevei i tid er over det som kan anses å være det beste for eleven. Etter vår vurdering reiser dette tvil om forsvarligheten av daglig skyss for elevgruppen som er omfattet. Dette utløser potensielt konkrete plikter og/eller merkostnader som bør inn i vedtaksgrunnlaget:

1. Dersom daglig skyss ikke er forsvarlig, må kommunen oppfylle plikt til å tilby innlosjering etter § 4-3 fjerde ledd, med en antakelse om at foresatte selv i de fleste tilfeller ikke vil kunne organisere og bekoste skyss, og kostnader til dette må inngå i scenarioets samlede økonomi.

2. Fylkeskommunen forutsetter at kommunen i sitt vedtak om skolestruktur har lagt til grunn at skysstilbudene for berørte elever vil være forsvarlig og lar seg gjennomføre med eksisterende kollektivtilbud eller mulige tilpasninger i dette. Fylkeskommunen kommer ikke til å etablere drosjeskyss for berørte elever som ellers får et uforsvarlig skysstilbud som følge kommunens vedtak om skolestruktur. Dette er et generelt prinsipp i saken, uavhengig av spesifikke scenarioer.

Scenario C (Statland til Namdalseid) oppgir samlet reisetid over 1 time og 30 minutter før skolestart kl. 08:30 for de elevene som bor lengst unna etter forlengelse av bussruta. Det er nevnt behov for tilsvarende forlengelse av bussruta på retur. Avhengig av aldersgruppe, ligger reisetiden i øvre sjikt av det som er vanlig praksis, og samlet daglig reisetid for de mest belastede adressene vil kunne ligge tett opp mot, eller utover, den terskelen Statsforvalteren legger til grunn.

Scenario A og B (Samling av barnetrinn i sentrum, nedleggelse av Namsos barneskole og Sørenget skole) vil for noen elever, for eksempel elever fra Stamoen og Langstranda, innebære en betydelig økning i reisetid med mindre skysstilbudet tilrettelegges i større grad enn det er tilrettelagt i dag. Dette bør hensyntas dersom det vedtas at Sørenget nedlegges.

Scenario E (ungdomstrinn Otterøy flyttes til sentrum) er, som utredningen selv påpeker, ikke konkret utredet i dialog med AtB og fylkeskommunen i denne fasen. Reisetiden vil variere betydelig avhengig av bosted på øya, og enkelte elever vil kunne få samlet reisetid i øvre sjikt eller utover det som anses akseptabelt for ungdomstrinnet. Vi anbefaler at det gjennomføres en konkret utredning knyttet til skyssen, særlig for de mest belastede elevene, før eventuelt politisk vedtak fattes.

Om du ønsker kan du sende inn legge ved uttalelsen som vedlegg

Ingen vedlegg er lagt til