

Sak gjelder:

Avsender: Oddbjørn Devik

---

### **Oppsummert:**

Det virker som at høringsforslaget har rimelig dårlig fundert modellering for faktisk reell kostnadsutvikling. Modelleringen viser ikke scenarioer som er sannsynlige eller som innehar noen form for best tenkelige eller verst tenkelig utfall. For å ta en beslutning så bør dette være en del av saken. Slik jeg ser dette er internrenten (altså på alternativ A: Ikke-nedleggelse av ungdomstrinnet og B: nedleggelse av ungdomstrinnet negativ. Altså det er mere kostnader knyttet til å legge ned enn å opprettholde. Som i prinsippet vil bety økt kommunale kostnader, som igjen betyr mere gjeld.

Det er spesielt kostnadssiden ved alternativene som er svakt fundert: Dette gjelder kostnader innenfor:

**Mere sannsynlig kostnadsøkning på skoleskyss (bl.a. lukket skoleskyss) i alternativ B**

**Sannsynlige skatteendringer i kommunen som følge av alternativ B**

**Samfunnsøkonomiske endringer av de to ulike alternativene**

**Langsiktige mulige merkostnader ved alternativ B hos lokal NAV**

**Samfunnsmessig problemer for et samfunn som mister ungdom**

**Kalkyle om hvordan døgnet til en 14 åring helsemessig bør være**

Alle disse ovenfor og flere til slår mange ringer i stille vann når en stein blir droppet. Og det synes å være manglende konsekvensutredning allerede i høringsutkastet. Faktorene over vil til sammen utgjøre mye mere enn 2,9 millioner i året – slik at investeringskalkylen til Namsos Kommune er feil – og forslaget er i realiteten et forslag om gjeldsopptak (altså negativ verdi hvis man velger alternativ B vs opprettholdelse som i dag A).

I dette høringssvaret fokuseres det dog mest på faktoren **transportutgifter**. Denne kan være så mye som 1000 % feil i høringsutkastet. Og kan alene overgå skissert innsparing. Andre effekter kommer i tillegg og gjør dette forslaget enda mere negativt. Noen av disse står beskrevet på første del på neste side.

I stor grad har elever fra små skoler bedre resultater enn fra større skoler. Lærernes profesjonalitet øker ikke med skolens størrelse. Mange land har en stor andel små skoler, fra Færøyene til Australia, og er stolte av sine innovative og små lærergrupper. Elever som trøler i små skoler, sliter enda mer i store skoler. I et land som Norge fører dette til mer kostnadsdrivende spesialundervisning. Mobbing og sosial utvikling varierer systematisk med lærertetthet og tilsyn, omsorg og oppmerksomhet fra lærerne. Lokalbefolkningen påføres utgiftene ved nedlegging. Foreldre som var aktive i den nære og lokale skolen taper nær sagt all tilhørighet til den store og som regel sentrumsnære skolen. Folkehelseeffektene er negative. Barn som busses får dårligere kondisjon, og barn med funksjonsnedsettelse risikerer sterkere segregering. Tidstap til bussing, bilsyke og transportens meningsløshet tar tid fra familieliv, oppgaver i hjem og nærmiljø. I samfunn med små skoler er det størst sjans for at tre generasjoner bor i nærheten. Besteforeldre mister kontakter med barnebarn, og gjensidig hjelp til vedbæring og lekser forsvinner.

Høringssvaret er faktabasert og har i stor grad undring over hvilke modeller og realisme Namsos Kommune har benyttet for å lage et offentlig forslag som sendes ut på høring til sine velgere.

1. 320 000,- i merkostnader i transport – hva er beregningen bak dette ? Det synes å være merkostnaden totalt på elevgruppen gitt ut fra antall x en pris oppgitt fra AtB/øvrige. Det er ikke omtalt hverken scenarier for hva som inngår i sannsynligheten for hva som inngår i denne prisantagelsen, eller vektlagt andre scenarier med noen sannsynlighet. Med andre ord er det ingen vurdering over hva som mest sannsynligvis skjer. Det som er mest overraskende er at det i den priskalkylen ikke er tatt hensyn fra faktiske og reelle kostnadselementer som svært sannsynlig vil påløpe i tillegg. Antallet av disse vil trolig øke som følge av merbelastningen på en elev som følge av flyttingen, skyss tilsvarende 10 turer ekstra i året fra Jøa-Oslo (tur/retur) i merbelastning. Det virker forunderlig at et kommunestyre sender ut beregninger som ikke viser hvilken modell og hva den inneholder når man sender ut et offentlig høringsdokument. Da dette er dokumenter som folkevalgte må ta stilling til, og da er det rart at ikke realismen er bedre enn det som står i høringsutkastet.

Konsekvensutregning fra sentralt vil ikke holde i slike sammenhenger, da det må vurderes realisme og faktisk tilhørende kostnader på kort og lang sikt i et forslag som dette. Definisjon av scenarier, konsekvensutregning lokalt, teknisk/faglige forutsetninger som da skal gi et økonomisk beregningsgrunnlag. Begrepet internrente er ikke benyttet, men det er fokusert ensidig på årlig besparing uten å grunngi og

- a. Priselementer som ikke synes å være tatt med:
  - i. Prisen på skyss for elever som ikke kan ta buss til skolen, men som har krav på skoleskyss og samme tilbud som de øvrige, antas svært reelt å øke fra 320 000 til 0,7-1 MNOK. I dagens elevmasse trengs dette vært sannsynlig. Totalkostnaden for en slik skyss kan bli mellom 0,6-0,8 MNOK årlig. I tillegg kan det også komme behov for bemanning i taxi.
  - ii. Prisen for å måtte ha bemanning til og fra Namsos i taxi for elever som har behov for dette.
  - iii. Taxi må kjøre fra Namsos daglig to ganger, da det ikke er taxi på Jøa – altså må strekningen kjøres fire ganger daglig av taxisjåfør og mulig bemanning i taxien. Det vil være ca 16 mil pr dag med taxi. Dette betyr en utgift som vil eskalere kraftig og kraftig ta inn de kostnadene som synes å bli dekket inn ved nedleggelse.

- b. Økningen i kostander bo buss og skoleskyss i innlandet øker med 100 millioner fra 2025 til 2027. Og er i 2027 på 270 MNOK, og en stor andel av dette er lukket skoleskyss. Hvorfor er ikke noe lukket skoleskyss vurdert i modellen som gir 320 000 i merkostnader. Transportkostnaden blir mye høyere enn 320 000 så fort det blir lukket transport. Og hvorfor vurderes ikke behovet for lukket transport som en del av modellen til Namsos kommune i høringsutkast som sendes ut når Namsos Kommune burde vite relativt mye om kostnadene til lukket skyss.
- c. Innlandet har 275 MNOK på lukket skoleskyss, og det er omtrent 20 % som har lukket skoleskyss av 21500 elever. Det er 6700 pr elev i året. Noe som i Jøa-tilfellet er oppspist etter 2,5 dager pr. elev. Det er 190 skoledager – og 10 % går bort sånn omtrentlig – det er altså ca 170 dager som potensielt kan bli tur/retur to ganger daglig med taxi Jøa-Namsos. Det er et rimelig dårlig regnestykke.....pr elev (ca 1 MNOK). Sannsynligheten for at det oppstår behov for lukket skyss øker med endringens påvirkning på elever. Det å ha elever 4 timer ekstra i buss pr. år – eller 10 x tur/retur Jøa-Oslo i bil pr år øker selvsagt sannsynligheten for problemer ganske kraftig. Og ikke minst de store sosiale kostnadene dette påfører øvrig familie og venner. Dessuten øker ulykkesrisikoen kraftig – og hva vil endringen i påført risiko på disse elevene koste om det skjer en ulykke. Hva vil det sannsynligvis påføre Namsos Kommune av merkostnader. Her finnes det statistikk som det vises til senere i høringssvaret.
- d. I Akershus har mer enn 20 % av elevene lukket skoleskyss pga behov. Hvorfor tror ikke Namsos Kommune at det vil bli noen form for slik skyss i høringsutkastet. Tror man virkelig at det skiller så mye fra forhold i Trøndelag som i Akershus ? .G
- e. Innlandet har 41 % av elevene på skoleskyssordning (6500 elever av total. Innlandet. Troms har 41 % og Møre og Romsdal har 32 %. Men andelen av de som har lukket skoleskyss i disse områdene utgjør en stor andel av kostnadene. I Innlandet ville 270 MNOK på totalt 21500 elever ha en gjennomsnittspris pr skoleskyss på kr 12 500 i året. Men da har man ikke analysert hva som er kostnadsdriverne i de 270 MNOK.
- f. Om 20 % av elevene fra Jøa må ha lukket skyss, så vil dette bli en årlig merkostnad på mellom 2,5-3 MNOK. Da er hele besparingen i høringsutkastet i ferd med å ryke allerede.

- g. I SØF-[rapport](#) nr. 03/15 foreligger det tall allerede i år 2015 som viser til KOSTRA-tall hvor det er kraftig økning i skoleskyssutgifter. Da virker det merkelig at man i år 2026 ikke har tatt noe hensyn til fakta fra øvrige deler av landet.
  
- h. En betydelig andel av det fylkeskommunale kollektivtilbudet utenom de største byområdene, er bygd opp rundt behovet for skoleskyss. Hoveddelen av skoleskyssen utføres av det ordinære kollektivtilbudet, men dette tilbudet tilpasses skolenes behov. I praksis betyr det at i grisgrendte strøk vil kollektivtilbudet bestå av en buss til skolen om morgenen og tilbake på ettermiddagen. På tross av at antall elever med rett på skoleskyss har holdt seg tilnærmet konstant i perioden, har kostnadene til skoleskyss økt. Dette henger sammen med en økning i andelen og antallet elever som benytter lukket skoleskyss. Dette er transport som ikke er åpent for [allmennheten](#)
  
- i. Det har vært stor økning i andelen elever som må få egen drosje til skolen pga psykiske problemer. Innlandet hadde 20 % økning i kostnader på lukket transport fra år 2022 til 2023 (totalt 245 mnd). [Trenden](#) med økende bruk av skoledrosje på grunn av psykisk helse gjelder ikke bare Innlandet, men er en nasjonal trend.
  
- j. I Fylkeskommunal kollektiv- og ferjetransport ([link](#)) oppgis det at kostnadsdriverne som er i vekst er blant annet lukket skoleskyss. Dette er faktoren som øker mest, og det vil være utopisk å tro at noen annet ikke vil skje også om dette forslaget vedtas. Disse utgiftene er 239 MNOK i
  
- k. Trøndelag i 2025, så slike utgifter kan ikke være ukjente for Namsos Kommune å ta hensyn til. Derfor virker høringsutkastet å være svært dårlig fundert. Det er trolig unødvendig å nevne at Statsforvalteren har ansvaret for oppsynet med kommuner, og når Namsos Kommune overhodet ikke tar inn realistiske kostnadsutvikling, så minner det om å føre velgerne bak lyset.

5000 Trøndelag - Tröndelaga fylkeskommune
239 683

At slike utgifter også har vært økende bør også være kjent for Namsos Kommune, da dette har vært et gjennomgripende problem ved svært mange skolenedleggelse.

12200: Økonomi innen samferdsel, etter år og region

Informasjon | Godkjent 14.09.2021, 09:26

	2023												
	3100 Østfold fylkeskommune	3200 Akershus fylkeskommune	3300 Oslo kommune - Østros - Oslo SSBKode: 000 500000 - 000 80000	3400 Vestland fylkeskommune	3500 Buskerud fylkeskommune	3600 Vestfold fylkeskommune	4000 Telemark fylkeskommune	4200 Agder fylkeskommune	5100 Rogaland fylkeskommune	4000 Vestland fylkeskommune	5300 Møre og Romund fylkeskommune	5500 Trøndelag - Tröndelaga fylkeskommune	5800 Nordland - Nordlands fylkeskommune
Utdrag av Statistikk 11 Lukket transport (12200)	160 208	207 822	140 200	227 284	77 246	54 012	31 448	103 011	132 981	230 027	40 225	237 683	4

- l. m. SSB 12200 angir økende kostander til lukket transport – og det er her bare å velge år bakover i tid, så har man disse kostnadsdriverne angitt. Pr. fylke i Norge, og Trøndelag er definitivt rimelig stor på disse kostnaden allerede – også relativt til elevmassen. Noe som underbygger at psykiske problemer blant elever i regionen allerede er tilstede, og burde vært kjent og tilkjennegitt kostnadsdriving i alternativ B.

2. Merbelastningen pr. elev i kilometer er omtrent 42 km pr dag hver vei. Altså 190 dager med 84 km. Dette er 15 000 km.
  - a. Det tilsvarer en tur i bil fra Jøa til Mosambik. Eller 40 %+ rundt jorden.
  - b. Eller mere relevant mtp neste poeng; 10 turer tur/retur Jøa-Oslo i året.
  - c. Hvem tror at det er *mindre* ulykker på 15 000 økte kilometer i året enn *økte* ?
    - i. Namsos Kommune synes overhodet ikke å ha regnet på hva sannsynligheten for økte personskader vil kunne være om det blir 15 000 flere kilometer pr. elev i året.
    - ii. 6 dødsulykker, 27 hardt skadde og 223 lettere skadde er statistikken for fylkesveier i Namsos fram til år 2019 fra år 2000 (før sammenslåing). Det har i samme periode vært økt trafikk, så dette vil sannsynligvis eskalere, og bilparken har endret seg til å ha hurtigere bilpark. Elbiler har blant annet 20 % raskere dekkslitasje enn fossilbiler, er mye hurtigere, og har egenskaper som øker risikoen for ytterligere ulykker. Dermed er sannsynligheten større for høyere tall i fremtiden enn i perioden 2000-2019 (kilde: Trine; vegvesenet).
    - iii. Fylkesvei 769 mellom Jøa og Namsos har 931 i belastning daglig i år 2025, ulike veier inn til skolen på Jøa har 300 til sammen. Altså

en risikoøkning på over tre ganger. I tillegg kommer statistisk risiko for flere ulykker pga. flere kjørte kilometer.

- iv. Kostnaden årlig er beregnet til 250 000 vs det å kjøres til skolen på bare veier som er på Jøa.
  - v. Har Namsos Kommune vurdert Rundskriv Udir-2-2019 punkt 2.2 omkring objektiv og subjektiv vurdering omkring veiforholdene som da endres for 15 000 kilometer pr. elev årlig ? Det synes ikke å være noen betraktninger omkring dette. Hva om ekstra veibelastning fører til behov for utbedringer av veiforhold om frakt til Namsos blir en realitet? Hva vil prisen på slikt være, og med hvilken sannsynlighet vil utbedringstiltak måtte gjøres?
3. Søvn og helse henger sterkt sammen. Dette er et uomtvistet faktum. En 14-åring har behov for mellom 8-10 timer søvn daglig. En elev som forsvarlig skal rekke skoleskyss til Namsos må stå opp før kl. 6 hver dag. For å få nok søvn må eleven legge seg (og faktisk sovne) kl. 20-21. Hvor er realismen i dette forslaget helsemessig ? Bare da fokusert på søvnhelse ? Hva med folkehelse foruten søvnbehov ? Tror Namsos Kommune at det er flere eller færre som faller utenfor systemet om man pålegges 4 timer + ekstra transport hver dag ? Det sier seg selv, og her finnes det også statistikk man kunne forvente at Namsos Kommune hadde benyttet seg av
4. Det blir liten tid til fritidssystemer, da ukedagene vil bestå av å komme seg hjem og deretter legge seg til å sove tidligere enn resten av familie og andre venner.
5. Det er fremsatt at ungdommene kan drive med fritidssystemer etter skolen i Namsos.
- a. Namsos Kommune har da ikke regnet på hvor mye det vil koste å ha flere busser som går daglig tilbake. Det synes som at fritidssystemer i Namsos er noe alle elever som er i frakten skal være med på. Dette er urealistisk, og det ville måtte settes opp flere busser eller særskilte drosjer som frakter elevene hjem på ulike tidspunkt. Da blir det overhodet ikke 320 000 i året. Så forslaget om å ha fritidsaktiviteter i Namsos faller på steingrunn i kostnadsestimatet, da man ikke kan tvinge noen til å måtte være igjen i Namsos fordi et fåtall vil ha en fritidssystem i Namsos. Svært merkelig at ikke Namsos Kommune ikke legger denne realiteten som beskrives i

forslaget en kostnad. Estimert vil dette dog øke kostnadene med inntil 160 000 isolert sett om det må til to returer pr. dag fra Namsos.

- b. Totalkostnad som er mere realistisk er dermed langt over 1MNOK i året på logistikk. Det er over 300 % feilaktig bare på transportkostnader. Det som er mest urovekkende er at dette forslaget sendes ut for å kunne stemmes på.
  - c. Noe om foreldreskyss, om det er tanken fra kommunen i forbindelse med fritidsaktiviteter. Rammer i første omgang familieøkonomi og tid.
6. Hvorfor har ikke Namsos kommune benyttet statistikk for å beregne de tilfellene hvor ferje enten ikke går eller transport over fjorden ikke er mulig? Namsos Kommune har et krav om å levere skoletjenester til elevene, og hvordan skal Namsos kommune klarer å levere skoletjenester i disse dagene slikt skjer? Hva vil prisen for slike tilfeller være ? Dette synes også mangle.
7. Hvorfor nevner ikke Namsos Kommune at det å flytte enkeltelever er enkeltvedtak og ikke vedtak ? Enkeltvedtak vil gå opp til Statsforvalter og evt videre, og det er eksempler på allerede at 2,5 timer har blitt for mye i skoleskyss for elever. Så hvordan tror Namsos Kommune at det er opp til dem å bestemme hva som er rimelig frakttid og ikke helsepolitikk og ordinære regelverk? Det kunne vært fint å fått hjemmel, samt begrunnelse, på hva som gjør at Namsos kommune tenker at 4 timer er rimelig for en elev i ungdomsskolen.
8. Udir angir akseptabel reisetid for 1-3 trinn til å være 45 minutter, 4-6. trinn 60 minutter og 7-10. trinn 75 minutter. Hvorfor synes Namsos Kommune at 2 timer synes å være det riktige, og ikke det Udir angir ? I realiteten vil det også være tilfeller hvor det vil være elever som noen ganger vil ha langt over 2 timer en vei til skolen pga. vei og føreforhold, ferje, sykdom og behov for sovende ferjevakt på Jøa for å kunne ta unna frakt som ikke dekkes pga. økte uforutsette problemer. Rettspraksis, Udir og Opplæringsloven angir også at forsvarlighet og vurderinger på hver enkelt elev må gjøres. I tillegg kan det også bli krav om overnattinger på hotell om reisetiden blir for lang.
9. Hvordan har Namsos Kommune tenkt å legge til rette for leksehjelp (§4-4 i Opplæringsloven). Det er vel åpenbart at det vil kunne bli forsinkelser på returen til elever som bor langt unna om det tilbys i Namsos. Skal Namsos Kommune

tilby leksehjelpen på Jøa ? Eller retur fra Namsos ? Løsning og kostnader for dette er heller ikke regnet inn.

10. De sosioøkonomiske kostnadene nevnes ikke her, altså sannsynligheter for store utfordringer for flere elver, familier og nærstående pga. 4 timer + økt tid i bil hver dag, endret søvnmønster og sannsynligheten for dårlige resultater på skolen, frafall og økte kostnader over lengre tid for Namsos Kommune om flere faller utenfor eller får utfordringer. Kostnadene for økte fremtidskostnader pga. større sannsynlighet for skoleproblematikk, som igjen påvirker årene etter skolegang, er ikke tatt høyde for. Disse kan bli svært store, og svært sannsynligvis gjøre at besparingen er negativ. Det hjelper lite å spare litt i noen år, om beslutningen for besparingen gir større negative langtidsvirkninger. Da har mandatet som kommuner
  
11. Byggmassen i Namsos Kommune er oppgitt til å være 50 % for høy i forhold til sammenlignbare kommuner. Hvilke bygg tilhørte Namsos før kommunesammenslåingen og hvilke er fra kommuner slått sammen med Namsos? Skal sammenslåtte kommuner inn i Namsos Kommune være med på finansiere en svært skjev byggsammensetning og dets kostnader ved å legge ned skolestrukturen i andre områder enn i Namsos by ? Burde ikke Namsos Kommune gjøre en større jobb med å selge bygg og heller leie disse tilbake. Kostnaden er ikke mye større ved leie, men frigjør midler. Disse datene finnes jo offentlig, men undertegnede har ikke benyttet mere analyse på disse i denne omgangen, men det er ikke tvil om denne fordelingen er skjev. Hvorfor skal det brukes 100 mill+ på å holde et basseng i Namsos vedlike når det i dag også kjøres barn til Jøa fra Namsos for å bade? Kan ikke disse elevene også undervises på Jøa på samme dag, og dermed frigjøre ressurser i Namsos ? Hva er begrunnelsen for at dette ikke gjøres – når det er en skole 100 meter ifra bassenget ?
  
12. Det synes ikke å være gjort noen videre betraktninger eller beregninger omkring mulig frafall av skatteinntekter i Namsos Kommune. Det vil være utopisk å tro at alle familiene som blir berørt av det helsemessige overgrepet forslaget gir elever som bor på Jøa, velger å fortsette å bo på Jøa og i Namsos kommune. Det er flere ringer i vann når det slippes en stein i urørt vann enn det Namsos Kommune har sett for seg i forslaget. En familie som i dag har et nettobidrag på 300-400 000 i skatte- og avgiftsinntekter vil påvirke langtidsøkonomien om de velger å flytte ut av kommunen som følge av dette. Likeledes vil det også gjøre at innflyttermuligheten reduseres kraftig. Det er overraskende mange av den yngre generasjon som kunne tenkt seg å flytte til Jøa om forholdene var lagt til rette for dette med blant annet broforbindelse. Og om ikke bro, så må det iallfall være skole tilstede. Det er med undring jeg ser at Namsos Kommune ikke spør et

utvalg på f.eks. 100 personer i en gruppe på utflyttede, fastboende, unge og pr. i dag studerende personer (som er statistisk nok; egentlig nok med 20 også) om de kunne tenkt seg å bo på Jøa. Logistikken i dag med el-bil har gjort det mere attraktivt å kunne bosettes seg på Jøa, og med brosannsynlighet så ville svært trolig befolkningen i Namsos Kommune hatt netto vekst pga. bedret logistikk.

13. Det er heller ikke fokusert på faktiske resultater av å ha små skoler. Elever fra små skoler gjør det bedre på skolen enn fra større skoler. Flere i årsklassen fullfører også flere år i videre utdanning. Større lærertetthet gir bedre individuell og tilpasset opplæring, det er rimelig å tro at det fleste kan forstå. Dette gir seg også utslag i at hver enkelt elev føler seg mer verdsatt.
14. Namsos Kommune påstår at det å samle mange lærer på ett sted gir høyere kompetanse og bedre læringsutbytte. Dette er direkte feil. Hva er erfaringene fra Færøyene og Australia omkring slikt? Her finnes det dokumentasjon på at dette ikke er tilfelle. Det finnes også fra norske tilfeller. Større kollegier gir større sjanse for klikkdannelser og spesialisering – og ikke minst mye mer kostnadsdrivende administrasjon og fagforeningsarbeid. Hierarkiet blir også mye større i større enheter noe som gjør at det går tregere og det er flere parter som skal høres. Det må også prioriteres hardere enn i mindre skoleenheter. Skolerresultater og fraværsprosent i skoler i byer mot mindre tettsteder viser også akkurat det samme.
15. Hvem tror at elever som sliter i små skoler vil slite mindre i store skoler ? Det vil bli økte kostnader til spesialisert undervisning desto større skolene er. Dette vet vi også fra andre steder i Norge. I mindre skoler får man mer oppmerksomhet og støtte i inkluderende skolemijø.
16. Mobbing og sosiale utfordringer varierer med lærertetthet og tilsyn. Tror Namsos Kommune virkelig at det blir mindre sosiale utfordringer ved å lage ytterligere større skole ? Elever på små skoler har flere venner utenom egen klasse, deltar mye mere i organisasjonsliv og fritidsaktiviteter. De kjenner seg også sterkere knyttet til skolen og kjenner flere voksne som møter på varierte steder.
17. Påstanden min er at innsparingen som Namsos Kommune skisserer er fiktiv. Det er store mangler i mest sannsynlig utfall og dets kostnader. 320 000 i økte transportkostnader er ett eksempel, det overskrides trolig med 300 % .
18. Det er lokalbefolkningen som ofte må plukke opp regningen. Eiendomsverdier faller, sosial kapital faller – tiltro til krefter og aktiviteter faller, veier vedlikeholdes dårligere – infrastruktur og andre forhold passes på bedre fra sentralt hold.

19. Hovedpoenget er likevel i dette tilsvaret folkehelseeffektene. I tillegg til det som er nevnt er dårlige kondisjon, høyere sannsynlighet for utenforskap og segregering – tidstap på buss, bilsyke og meningsløsheten i transporten tar tid og krefter fra både elev, familie og samfunn. Sjansen for at tre generasjoner bor i nærheten reduseres, da besteforeldre mister kontakten med barnebarn og ingen bærer inn veden til bestemor som har dårlige bein.

Igjen; det hadde vært mulig å regnet relativ nøye på disse scenarioene – og undertegnede har kjennskap til slike beregninger fra tidligere – både fra offentlig og privat næringsvirksomhet. Og det blir således spennende å se hva Namsos Kommune skaper av grunnlagsmateriale for videre prosess i denne saken.

Oddbjørn Devik

Trondheim, 10.05.2026