

Høringsuttale av “Skule for framtida” fra styret i Utdanningsforbundet Surnadal

Tre tungtveiende argumenter mot nedleggelse av grendeskoler

Dette høringsinnspillet peker på tre vesentlige og alvorlige argumenter mot forslagene om å legge ned grendeskolene:

- 1. Et økonomisk sjansespill**
- 2. Barnets beste**
- 3. Skoleskyss**

1. Økonomisk sjansespill

Hensikten med denne høringen er å identifisere muligheter for innsparing og mer effektiv ressursbruk. Dersom det viser seg at de forventede besparelsene er usikre, marginale eller i verste fall uteblir, vil det være mer ansvarlig å utsette eventuelle nedleggelser. En slik avgjørelse bør i så fall først vurderes dersom det oppstår andre tungtveiende grunner – for eksempel svært lavt elevtall eller klare psykososiale hensyn. Her viser vi til flere forhold som taler for at nedleggelse av grendeskoler kan bli et økonomisk sjansespill:

a) Økt behov for tilrettelegging og spesialpedagogikk

Større elevgrupper gjør det vanskeligere for lærere å ivareta elever med særskilte behov innenfor det ordinære opplæringstilbudet. Ved sammenslåing kan elever både fra grend og sentrum, få behov for ekstra tiltak, spesialpedagogisk oppfølging og skjermede arealer – noe som krever ressurser og tilpasninger.

b) Uforutsette utgifter ved økt elevtall på SUBUS

SUBUS har allerede utfordringer med plassmangel og for liten kapasitet på spesialrom til f.eks. Kunst og håndverk og musikk. Å samle flere elever fra andre skoler vil kreve omfattende omorganisering og tilrettelegging. Dette medfører kostnader til oppgradering, inventar, læremidler og ikke minst bemanning.

c) Økte utgifter til SFO

Flere elever vil måtte benytte SFO hvis skolene i nærområdet legges ned, blant annet fordi elevene må vente lenger på buss. Dette gir økt behov for bemanning og tilsyn på SFO – også dette uten at det er synliggjort i økonomiske beregninger.

d) Kostnader knyttet til skoleskyss

Skoleskyssen vil måtte organiseres om. I dag er det mange elever på grendeskolene som ikke bruker buss. Ved en nedleggelse vil disse elevene få behov for skyss, noe som medfører både økte kostnader og organisatoriske utfordringer. Busselskapet FRAM uttaler selv at «nedleggelse av skoler vil med stor sannsynlighet føre til at FRAM må anskaffe flere busser», med en årlig kostnad på 0,95–1,2 millioner kroner per buss. I tillegg kommer kostnader til spesialtilpasset skyss, som drosje for enkelte elever. FRAM kan få store vanskeligheter med å gjennomføre alle nødvendige tiltak innenfor sin økonomiske ramme. Dette kan medføre at Surnadal kommune påføres vesentlig høyere utgifter til skoleskyss enn det som er lagt til grunn i beregningene.

e) ROS-analyse og utilstrekkelig utredning

ROS-analysen (“Risikoanalyse av ny grunnskolestruktur”) viser til en rekke tiltak med potensielt store økonomiske og praktiske konsekvenser. Flere av tiltakene, som oppgradering av uteområder, bygningsmessige endringer, spesialpedagogisk

tilrettelegging og trafikksikkerhet er ikke ferdig utredet. Dersom tiltakene skal gjennomføres, slik ROS-analysen legger til grunn, vil de innebære betydelige utgifter.

Et eksempel er «Gulbygget», som i en mulighetsstudie fra 2014 ble vurdert som uegnet til undervisning på grunn av bygningsmessige utfordringer. Ansatte som benytter bygget til i dag, mener det er utfordringer med luftkvalitet og temperatur i klasserommene selv med små grupper. Bygget kan derfor ikke tas i bruk av store elevgrupper uten tiltak.

2. Barnets beste

Det er grunn til alvorlig bekymring for om forslaget om nedleggelse av grendeskolene ivaretar barnets beste – et grunnleggende prinsipp i både Barnekonvensjonen og Opplæringsloven. Flere forhold tilsier at konsekvensene for barn og unge kan bli omfattende og negative.

a) Økt risiko for bekymringsfullt fravær

Allerede i dag ser man en økning i antall elever med bekymringsfullt fravær. For disse elevene kan overgangen til en større skole med lang reisevei, ukjente voksne og over 600 andre elever være overveldende og skape ytterligere utrygghet. Sårbare elever ved SUBUS blir også påvirket, de får flere å forholde seg til, og kan miste tilgang til rom og ressurser når det blir flere elever samlet på en skole. Erfaring og forskning viser at sårbare elever i utgangspunktet trenger mye oppfølging. Det å øke antallet elever på en skole med lite plass, bidrar til økt risiko for at elever med bekymringsfullt fravær ikke greier å møte på skolen i det heletatt. Det å få disse elevene tilbake på skolen krever omfattende tilrettelegging og ressurser.

b) Redusert mulighet for tilrettelegging og trygghet

Elever som har det vanskelig, og elever med forskjellige utfordringer har ofte behov for skjerming, og muligheter til å trekke seg tilbake til en trygg plass i løpet av skoledagen. Det blir svært utfordrende på en skole som allerede i dag har rommangel.

Grendeskolene har en struktur som i større grad legger til rette for tett, individuell oppfølging av elevene. Med færre elever, mer fysisk plass og nære relasjoner mellom elever og ansatte, er mye lagt til rette for å skape et trygt og oversiktlig læringsmiljø. Dersom lærertettheten reduseres ytterligere på SUBUS, øker risikoen for at flere elever (både fra sentrum og grend) vil trenge spesialpedagogiske tiltak som tidligere kunne vært ivare tatt innenfor det ordinære opplæringstilbudet uten sammenslåinger. Det er et godt spesialpedagogisk team på SUBUS, men kapasiteten er ikke grenseløs. Blir elever med ulike behov og utfordringer plassert i en større klasse har læreren mindre mulighet til å tilrettelegge for denne eleven. De må da få hjelp av en ekstra voksen (f.eks. pedagog/spesialpedagog).

c) Lang og belastende skolevei

En betydelig forlenget skolevei – inkludert ventetid før og etter skoletid – er ikke til barnets beste. Den reduserer barnets fritid og påvirker negativt både lek, søvn, sosialt liv og deltakelse i fritidsaktiviteter. Forarbeidene til opplæringsloven definerer reiseveien som *«den totale tida elevene bruker heimanfrå, til opplæringa startar, og frå opplæringa til eleven er slutt, til eleven er heime om ettermiddagen, som utgjer den samla reisetida»*. Det må derfor tas hensyn til hele barnets dag, ikke kun selve transportetappen.

d) Tap av tilhørighet og trygghet i nærmiljøet

I Opplæringslova står det: “Elevane har rett til å gå på ein skole i nærmiljøet.” (Opplæringslova §2-6) Det er mange grunner til det, men hovedgrunnene er at det styrker tilknytning til lokalsamfunnet, fremmer bærekraftig utvikling gjennom lokal kunnskap og det kan forebygge skolefravær ved å skape sosiale bånd. En skole i nærmiljøet vil også redusere reisevei og øke mulighetene for fysisk aktivitet ved at elevene går eller sykler til skolen. Nærskoleprinsippet sikrer også at barn har rett til en skole som er nær hjemmet, noe som gir en mer inkluderende og meningsfull tilknytning til skolen og samfunnet. Det er også mange læringsmål som refererer til nærmiljøet og da menes elevenes nærmiljø, ikke nærmiljøet til skolen.

e) Begrenset valgfrihet for elever og familier

I dag har Surnadal kommune i praksis fritt skolevalg, og de aller fleste som søker om å bytte skole får innvilget dette. Denne fleksibiliteten gir familier mulighet til å velge det skolemiljøet som passer best for deres barn – enten det gjelder faglige behov, trivsel, trygghet eller sosiale forhold. Det er mange eksempler på elever som bytter/velger skole (både til og fra SUBUS) av forskjellige grunner. En sentralisering av skoletilbudet vil i praksis avvike dette valget for mange og fjerne en styrke ved dagens skolestruktur.

3. Skoleskyss

a) Kapasitetsproblemer og logistikk

Busselskapene har selv uttrykt bekymring for kapasitetsutfordringer ved en eventuell nedleggelse av skoler. Det vil kreve nye ruter, flere busser, og omfattende logistikkendringer. I tillegg må det tas hensyn til elevers alder, reisevei og ventetid – forhold som i liten grad er belyst i utredningen.

FRAM viser i sin analyse at det er muligheter for at tilbudet om buss til de som bor innenfor 4 km blir tatt bort. Dette vil være med å øke antallet biler som leverer barn på skolen.

b) Økt ventetid og redusert fritid for elever

Når skoledagen avsluttes over en time før bussene går, vil elever som er avhengige av skoleskyss få et betydelig opphold på skolen uten undervisning. Dette medfører økt behov for bemanning og tilsyn i dette tidsrommet – og viktigst av alt: en vesentlig reduksjon i elevenes fritid, lek og hvile. Slike pauser er avgjørende for barns trivsel, psykososiale utvikling og deltakelse i fritidsaktiviteter.

For elever som bor lengst unna SUBUS, vil reiseavstand kombinert med ventetid på buss gi en total reisetid på flere timer hver dag. Dette er både belastende og i strid med veiledende anbefalinger fra nasjonale myndigheter.

Kirke- og undervisningsdepartementet har tidligere gitt følgende retningslinjer for hva som anses som «akseptabel» daglig reisetid (én vei), inkludert gangtid og ventetid:

- **1.–3. klasse:** inntil 45 minutter
- **4.–6. klasse:** inntil 60 minutter
- **7.–9. klasse:** inntil 75 minutter

(Kilde: *Veiledning om tidsbruk knyttet til reise- og ventetid ved skyss* – N-4/85)

Når elever risikerer å bruke over tre timer daglig på reise og venting, bryter det med disse anbefalingene og må anses som uholdbart. En slik skolehverdag er ikke forenlig med prinsippet om barnets beste.

Vi mener det fortsatt er for stor usikkerhet knyttet til hvor mye kommunen faktisk vil spare ved å legge ned grendeskoler. Samtidig medfører skolenedleggelser en rekke negative konsekvenser. På bakgrunn av dette anbefaler vi at kommunestyret ikke vedtar nedleggelse eller sammenslåing av skoler slik elev- og barnetallet er i dag.

Styret i Utdanningsforbundet Surnadal

Leder Jan Terje Moen (Surnadal barne- og ungdomsskule)

Nestleder Eva S. Rønning (Surnadal barne- og ungdomsskule)

Styremedlem Katrine Schei Bergheim (Surnadal vidaregåande skole)

Styremedlem Lena Ellevset (Midtigrenda barnehage)

Styremedlem Line Strandheim Nordvik (Surnadal vaksenopplæring)

Styremedlem Kirsti Solem (Surnadal barne- og ungdomsskule)

Styremedlem Mona Stenberg (PPT Indre Nordmøre)

