NAMDAL REGIONRÅD

Møteinnkalling

Utvalg:	**Representantskap interkommunalt politisk råd Namdal**
Møtested:	Nord Universitet i Namsos, møterom Odin
Dato:	23.02.2026
Tidspunkt:	12:00

Gyldig forfall og vurdering av habilitet meldes snarest til daglig leder.

Varamedlemmer møter etter nærmere innkalling.

Orienteringssaker

- Kommunalt tilskudd til Namdal Folkehøgskole
- Høring kommunekommisjon – prosess (ettersendes)

Namsos, 16.02.26

Ann-Jeanett Klinkenberg	Oskar Brynjarsson Risberg
møteleder	møtesekretær

Sakliste

Saksnr.	Tittel
PS 1/26	Regional samhandling i Namdalen - prinsippvedtak om interkommunalt samarbeid
PS 2/26	Revidering av strategi (ettersendes)
PS 3/26	Generasjonsskifte i SMB'er i Namdalen - tilskudd til forprosjekt
PS 4/26	Metro til sjøs - evalueringsrapport
PS 5/26	Trøndersk Matfestival 2026 - tilskudd til deltakelse
OS 1/26	Kommunalt tilskudd til Namdals Folkehøgskole

NAMDAL REGIONRÅD

Saksmappe: 2026/1976-1
Saksbehandler:
Narve Nordmelan

Saksframlegg

Regional samhandling i Namdalen - prinsippvedtak om interkommunalt samarbeid

Utvalg	Møtedato	Utvalgssak
Representantskap interkommunalt politisk råd Namdal	23.02.2026	1/26

Innstilling
Forslag til felles vedtak

Kommunestyret fastslår som et overordnet prinsipp at saker og vedtak som behandles i [kommunenavn], så langt det er relevant, skal vurderes i et regionalt namdalsperspektiv.

• vurdere om saken har konsekvenser, overføringsverdi eller potensial for samarbeid med øvrige namdalskommuner
• redegjøre for eventuelle eksisterende eller mulige regionale løsninger
• innenfor gjeldende regelverk og kommunens økonomiske rammer, ta initiativ til dialog og samordning med de øvrige kommunene i Namdalen i saker av strategisk, økonomisk eller samfunnsmessig betydning
• rapportere erfaringer med regional samhandling som del av kommunens ordinære rapportering, og vurdere om saken bør følges opp gjennom Namdal regionråd

Dokumenter i saken

Type	Dato	Tittel	Adressat
S	16.02.2026	Regional samhandling i Namdalen - prinsippvedtak om interkommunalt samarbeid	

Saksopplysninger

Namdal regionråd har gjennom vedtatt strategiplan med handlingsplaner lagt føringer for økt samarbeid mellom kommunene i regionen for å møte framtidige utfordringer knyttet til blant annet demografi, kompetanse, økonomi og tjenestekvalitet.

Kommunekommisjonens delrapport, fremlagt som NOU 2026:1, peker også på behovet for mer systematisk og forpliktende interkommunalt samarbeid, særlig i distrikts- og regionkommuner med begrensede ressurser hver for seg. Rapporten fremhever at samarbeid ikke bør være prosjektbasert og tilfeldig, men inngå som et gjennomgående styringsprinsipp.

For å sikre at regional samhandling faktisk preger kommunens beslutninger, er det behov for et tydelig politisk vedtak som:

• fastsetter et prinsipp om regional vurdering
• gi klare bestillinger i saksforberedelsen
• synliggjør Namdalens kommuner som et fellesskap i møte med framtidige utfordringer

Vedtaket er ikke ment å begrense kommunens selvstyre, men å styrke beslutningsgrunnlaget gjennom bedre koordinering, informasjonsdeling og felles løsninger der dette er hensiktsmessig.

Vedtaket medfører i hovedsak endrede arbeidsformer og styrket dialog mellom kommunene. Eventuelle økonomiske konsekvenser knyttet til konkrete samarbeidstiltak må behandles særskilt i senere saker.

Forslag om å prinsippvedtak i alle namdalskommuner ble reist av det politiske lederskapet i regionrådet under Namdalstinget 23. januar. Tilbakemeldingene fra Namdalstinget var at det regionrådet utarbeider et forslag til saksframlegg og vedtak.

Vurdering

Et prinsippvedtak som foreslått vil:

- styrke regionens samlede gjennomføringskraft
- bidra til mer bærekraftige løsninger
- gi politiske organ bedre beslutningsgrunnlag

Vedtaket er i tråd med både regionale strategier og nasjonale anbefalinger.

Overordnet begrunnelse og nasjonale politiske føringer

I inneværende storingsperiode fram til 2029 vil det gå mange prosesser og komme flere initiativ om framtidig organisering av det kommunale tjenestetilbudet. Felles for dem alle er at det pekes på bedre samordning over kommunegrensene. Tre slike viktige prosesser er:

1. Regjeringens «Plan for Norge» – forventninger til kommunal sektor

Regjeringens «Plan for Norge» legger opp til en mer helhetlig og langsiktig styring av samfunnsutviklingen, der kommunesektoren er tillagt en sentral rolle. Planen tydeliggjør at nasjonale mål knyttet til trygghet, beredskap, arbeidskraft, velferdstjenester og bærekraft i større grad må realiseres gjennom sterke og handlekraftige lokale og regionale fellesskap.
For kommunene innebærer dette en forventning om:
• mer strategisk og kunnskapsbasert styring,
• bedre samordning på tvers av kommunegrenser,
• og økt evne til å bidra til nasjonale mål innenfor egne ansvarsområder.

Et prinsippvedtak om å vurdere saker i et regionalt namdalsperspektiv svarer direkte på disse forventningene. Vedtaket bidrar til å styrke kommunens rolle som aktiv samfunnsutvikler, samtidig som det legger til rette for mer effektiv bruk av knappe ressurser og bedre kvalitet i tjenestene.

2. Kommunekommisjonen – mandat, NOU 2026:1 og behovet for systematisk samarbeid

Kommunekommisjonens mandat er å vurdere hvordan statens styring av kommunesektoren kan forenkles og forbedres, med mål om å styrke det lokale selvstyret. Kommisjonen skal særlig se på omfanget av statlig detaljstyring, lover, forskrifter, retningslinjer og rapporteringskrav. Et sentralt ønske er å redusere unødige forordninger og føringer fra staten, slik at kommunene får større handlingsrom til å tilpasse tjenester og løsninger til lokale behov.

Kommunekommisjonens delrapport (NOU 2026:1) peker på at mange kommuner, særlig i distriktene, vil få økende utfordringer knyttet til demografi, kompetansemangel og økonomisk bærekraft. Kommisjonen er tydelig på at interkommunalt samarbeid ikke lenger kan være sporadisk, prosjektbasert eller personavhengig, men bør inngå som et gjennomgående prinsipp i kommunenes styring og beslutningsprosesser.

Kommisjonen fremhever særlig:
• behovet for sterkere fagmiljø,
• bedre koordinering av tjenester og investeringer,
• og tydeligere politisk forankring av samarbeid.

Det foreslåtte prinsippvedtaket følger direkte opp disse anbefalingene ved å:
• gjøre regionale vurderinger til en fast del av saksforberedelsen,
• tydeliggjøre kommunedirektørens ansvar for å identifisere samarbeidspotensial,
• og legge grunnlag for mer forpliktende samhandling gjennom Namdal regionråd.

I sitt høringssvar peker KS hovedstyret på konkrete endringer som bør prioriteres i kommisjonens videre arbeid, og fremhever blant annet følgende:
• Styrking av økonomiske og juridiske virkemidler som støtter kommuner som ønsker å bli større eller inngå mer omfattende og langsiktige samarbeid, også om velferdsoppgaver.
• Endringer i forsøksloven og annen forsøkslovgivning for å gi kommuner og fylkeskommuner reell mulighet til å gjennomføre mer dyptgripende forsøk.

I tillegg bør det ses nærmere på statsforvalternes rolle og praksis, samt hvordan statlig organisering og sektorisering – blant annet innen digitalisering – kan forenkles slik at kommunene kan levere mer helhetlige og sammenhengende tjenester.

3. Totalberedskapsmeldingen – kommunenes rolle i et skjerpet sikkerhetsbilde

Totalberedskapsmeldingen, som nylig er behandlet i Stortinget, understreker at Norges samlede beredskap er avhengig av sterke og velfungerende lokalsamfunn. Kommunene er pekt ut som helt sentrale aktører i den sivile delen av totalforsvaret, både i forebygging, krisehåndtering og gjenoppretting.

Meldingen legger særlig vekt på:
• lokal og regional samordning,
• evne til å dele ressurser og kompetanse,
• og behovet for felles planverk og øving der det er hensiktsmessig.

I dette perspektivet fremstår et prinsipp om regional vurdering ikke bare som et utviklingstiltak, men også som et bidrag til økt samfunnssikkerhet og beredskap i Namdalen. Bedre koordinering mellom kommunene styrker regionens evne til å håndtere både akutte hendelser og mer langvarige kriser.

Argumenter for felles saksframlegg og vedtak

Styrket politisk gjennomslagskraft:
Et likelydende eller koordinert vedtak i Namdalens 11 kommuner vil gi regionen en tydelig strategisk retning, og en samlet stemme overfor sentrale myndigheter, fylkeskommunen og andre samarbeidspartnere.

Felles retning og forutsigbarhet:
Felles vedtak gir et tydelig signal til administrasjonene om at regional samhandling er et prioritert politisk mål, og reduserer risikoen for ulik praksis og fragmenterte løsninger.

Bedre grunnlag for beredskap og samfunnsutvikling:
Samordnede føringer legger til rette for felles planlegging, kompetanseutvikling og ressursbruk, noe som er i tråd med både totalberedskapsmeldingen og Kommunekommisjonens anbefalinger.

Argumenter mot felles saksframlegg og vedtak

Ulike lokale behov og forutsetninger:
Namdalens kommuner har forskjellig størrelse og økonomi. Et felles vedtak kan oppleves som for generelt og mindre treffsikkert for enkelte kommuner.

Risiko for svekket lokalt eierskap:
Dersom prosessen oppleves som for styrt eller lite tilpasset lokale prioriteringer, kan det svekke engasjementet og gjennomføringskraften i den enkelte kommune.

Økt prosessuell kompleksitet:
Koordinering av saksframlegg og politisk behandling i 11 kommuner kan være tidkrevende og administrativt krevende, særlig dersom kommunene har ulike politiske beslutningsprosesser.

Oppsummering
Namdalen har allerede en rekke etablerte samarbeidsformer mellom kommunene, blant annet gjennom interkommunale selskaper (IKS), vertskommunesamarbeid og andre formaliserte og uformelle ordninger. Samarbeidene ivaretar i dag flere sentrale tjeneste- og støttefunksjoner. Samtidig oppleves samhandlingen innen

enkelte samarbeidsområder som krevende og til dels preget av betydelige spenninger, noe som indikerer at både erfaringene og forutsetningene for regionalt samarbeid varierer, og at praksis ikke alltid er tilstrekkelig eller hensiktsmessig for å møte framtidige utviklinger, nye utfordringer og behov.

Et felles saksframlegg og prinsippvedtak kan i denne sammenheng bidra til å gi eksisterende samarbeid en tydeligere strategisk forankring, uten å endre eller erstatte gjeldende organisatoriske løsninger. Samtidig tilsier erfaringene at eventuelle felles føringer bør utformes med tilstrekkelig fleksibilitet, slik at lokale behov og prioriteringer ivaretas.

Dette vil handle om å bygge ut eksisterende samarbeid på tjenesteområder til å omfatte hele Namdalen. Og bygge nye samarbeid fram mot 2035 på områder der det vil bli krevende for kommunene å løse oppgaven hver for seg. Målet med et prinsippvedtak om interkommunalt samarbeid er å sikre billigere og bedre tjenester til namdalingen.

Namdalstinget har de to siste årene pekt på flere områder som er aktuelle for et større namdalssamarbeid. For eksempel:

• Ett IKT samarbeid i stedte for dagens tre – for å sikre en felles plattform for samhandling
• Økonomi, lønn og regnskap
• Sentralbord
• Arkiv

På tjenesteområder løftes blant annet dette fram:
• Plan og areal
• Helse og omsorgstjenester
- Demensomsorg
- Ressurskrevende brukere
- Velferdsteknologi
• Beredskap
• Barnevern
• PPT
• KI
• Kompetanse

Et prinsippvedtak vil sikre et større trykk både administrativt og politisk for å utvikle nye samarbeid. Gitt det nasjonale politiske bakteppet beskrevet ovenfor vil dette sette regionen i posisjon til i større grad utvikle organiseringen av fremtidens tjenester til namdalingen på egne premisser. Forslag om endringer vil komme enten vi liker det eller ikke – og spørsmålet blir hvordan vi velger å forholde oss til

dette. Et prinsippvedtak om samarbeid vil være en offensiv tilnærming for å møte de utfordringer kommunene i Namdalen og kommune-Norges står overfor.

Oppfølging av prinsippvedtak

Dersom kommunene fatter et prinsippvedtak er det naturlig å følge dette opp med følgende arbeid:

• Det bør utarbeides verdier, prinsipper og retningslinjer som samarbeid skal bygge på.
• Gjennomføre en kartlegging av alle eksisterende samarbeid kommunene deltar på i Namdalen i dag. En slik oversikt vil gi et grunnlag for en vurdering av hvilke samarbeid som kan styrkes og/eller utvides til hele Namdalen.
• Etablere faggrupper på tvers av kommunene som ser på muligheter for samarbeid innen sitt fagområde etter modell fra det felles arbeidet som er under utvikling på arealområde. Dette kan finansieres av Namdal regionråd.
• Identifisere og avklare om det er hinder som hemmer samhandling i Namdalen.
• Politisk forankring og vilje er avgjørende for å lykkes med framtidige samarbeid. Det er derfor viktig at formannskap og kommunestyrer er tett koblet på alle prosesser. Det bør derfor avholdes minst et Namdalsting i året, som også inkluderer alle kommunestyrer.

Namdal regionråd vil være en fasilitator som den felles arenaen Namdalen har for utvikling og samhandling. Regionrådet vil ikke ha noen rolle utover det, og skal ikke drive noen tjenestesamarbeid. Beslutninger om eventuelle konkrete samarbeid ligger selvstendig hos det enkelte kommunestyre.

PS 2/26 Revidering av strategi (ettersendes)

NAMDAL REGIONRÅD

Saksmappe: 2026/1961-1
Saksbehandler:
Narve Nordmelan

Saksframlegg

Generasjonsskifte i SMB'er i Namdalen - tilskudd til forprosjekt

Utvalg	Møtedato	Utvalgssak
Representantskap interkommunalt politisk råd Namdal	23.02.2026	3/26

Innstilling

Grong kommune gis et tilskudd på 130 000 kroner til egenfinansiering av forprosjektet «Generasjonsskifte i SMB'er i Namdalen»

Tilskuddet bevilges fra NTE-fondet

Dokumenter i saken

Type	Dato	Tittel	Adressat
S	16.02.2026	Generasjonsskifte i SMB'er i Namdalen - tilskudd til forprosjekt	

Vedlegg

1 Forprosjekt - Prosjektbeskrivelse SNU Namdalen

Saksopplysninger

Prosjektet «Generasjonsskifte i SMB-er i Namdal» er et forprosjekt initiert av kommuner i Namdalen med Grong kommune som prosjekteier. Utgangspunktet er et ønske om mer kunnskap om hva som skal til for å støtte små og mellomstore bedrifter (SMB-er) i distriktene gjennom eierskifte og sikre videre drift. Bakgrunnen for initiativet er informasjon fra veiledningsapparatet mot privat næringsliv i regionen, som opplever at eiere av små og mellomstore bedrifter ofte planlegger for styrt avvikling, heller enn salg av bedriften når pensjonsalderen nærmer seg. Generasjonsskifte i små og mellomstore bedrifter (SMB-er) i distriktene kan slik være en kritisk utfordring som påvirker bedriftenes langsiktige bærekraft og utvikling.
Gjennom dette arbeidet ønsker man å bidra til bærekraftig næringsutvikling i Namdalsregionen, sikre kontinuitet i lokalt næringsliv, og styrke kommunenes og næringslivets evne til å håndtere generasjonsskifter på en planlagt og inkluderende måte.
Sintef og iNam har utviklet forprosjektet etter innspill på en samling for næringsutviklere våren 2025 i regi av regionrådet, og det er innvilget støtte fra DistriktForsk. Total kostnadsramme er på 786 300 kroner, og av dette er tilskudd fra DistriktForsk 300 000 kroner. Dette forutsetter en egenfinansiering på 130 000 kroner, og det er denne andelen regionrådet utfordres til å dekke gjennom et tilskudd fra NTE-fondet.

Vurdering

Prosjektet tar sikte på å kartlegge utfordringer og muligheter knyttet til generasjonsskifte i SMB-er, og undersøker blant annet hvilke faktorer som hemmer eller fremmer eierskifte, hvilken rolle styresammensetning spiller, og hvordan kommuner og rådgivningsapparat kan bidra til å sikre videre drift og rekruttering. Det legges også vekt på kjønn og mangfold, og hvordan disse perspektivene påvirker eierskifteprosessen.
Hovedmål:

Utarbeide et kunnskapsgrunnlag som kan danne grunnlag for videre søknadsløp og tiltak for å støtte generasjonsskifte i SMB-er i distriktene.

Delmål:
• Kartlegge omfanget av utfordringer ved generasjonsskifte i SMB-er i distriktene.
• Identifisere drivere og hemmere i overdragelsesprosessen.
• Undersøke betydningen av styresammensetning for generasjonsskifte og innovasjonsgrad.
• Utforske hvordan kommuner og rådgivingsapparat kan bidra til at SMB-er i kommunen lykkes
med rekruttering og å beholde sine arbeidstakere, med målsetning om videre drift etter
generasjonsskifte.

I sentralitetskategori 5 og 6-kommuner er næringslivet i stor grad preget av mikrobedrifter og familieeide virksomheter, som ofte utgjør ryggraden i lokalsamfunnets økonomi og tjenestetilbud. Når slike nøkkelbedrifter legges ned ved eiers pensjonering uten at det skjer et generasjonsskifte, kan det få store ringvirkninger for både samfunn og næringsliv. Rekruttering og videreføring av disse mikrobedriftene er derfor avgjørende for å opprettholde livskraftige lokalsamfunn.
For regionrådet er dette prosjektet forankret i strategiplanen om «rekruttering og kompetanse for framtida».

Kostnads og finansieringsplan er slik:

Personal- og indirekte kostnader	281 300
Innkjøp av FoU	470 800
Andre prosjektkostnader	4 200
Sum Prosjektkostnader	**786 300**

Prosjektfinansiering	
Egenfinansiering	130 000
Finansiering- bidrag tid fra SINTEF i kroner	75 000
Egeninnsats samarbeidsparter og bedriftsaktører	281 300
Finansiering DistriktForsk	300 000
Sum Prosjektfinansiering	**786 300**

Opprinnelig var det tenkt at Namdal regionråd skulle være prosjekteier, men støtte fra DistriktForsk forutsetter at en kommune er prosjekteier. Grong kommune har tatt på seg det ansvaret under forutsetning av regionrådet dekker egenfinansiering på 130 000 kroner.
Daglig leder foreslår på dette grunnlag at Grong kommune gis et tilskudd fra NTE-fondet på 130 000 kroner for å dekke egenfinansiering i prosjektet.

DistriktForsk Trøndelag

Prosjektbeskrivelse – Støtte til Forprosjekt

Tittel på Forprosjektet

SNU Namdalen – Samskaping i Namdalen for fleksible opplærings- og Utdanningstilbud

Søker

Prosjekteier: Grong kommune, org.nr. 940010853, kommunenummer 1742
Ansvarlig person i virksomheten: Bjørn Ståle Aalberg, bjorn.aalberg@grong.kommune.no, 91748370
Prosjektleder Borgny Grande borgny.grande@grong.kommune.no- 959 37 094- mobil

Kompetansemegler som har bistått virksomheten: Knut Gartland

Forsker fra godkjent FoU-miljø: Håkon Sivertsen, Lisa Ekmann, Arnhild Myhr

Kort prosjektsammendrag

Kommunene i Indre Namdal – Grong, Lierne, Røyrvik og Namsskogan – har gjennom Namdal regionråd og langvarig interkommunalt samarbeid utviklet solide tradisjoner for å jobbe på tvers av kommunegrensene. I Fremtidsstrategien for Indre Namdal understrekes det at regionen står overfor flere utfordringer, på lik linje med mange andre distriktskommuner: synkende folketall, færre barnekull, svekket kommuneøkonomi og økt konkurranse om kompetanse.

Arbeidet med framtidsscenarier fram mot 2040 har identifisert to gjennomgående utfordringer: tilgang på arbeidskraft og behovet for styrket utviklingskraft. Strategien er et resultat av prosjektet Bygdevekst, en samarbeidsavtale mellom kommunene, Trøndelag fylkeskommune og Statsforvalteren, med støtte fra Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD). Gjennom denne satsingen får kommunene tilgang til ekstra utviklingsressurser i en avgrenset periode. Et sentralt tema i strategien er å sikre næringslivet den kompetansen det har behov for. Et viktig virkemiddel for å oppnå dette er et tett samarbeid mellom næringslivet og videregående skole. For å lykkes med dette er det igangsatt arbeid med å konkretisere mål og utvikle metodikk for samarbeid.

Gjennom forprosjektet *SNU Namdalen – Samskaping i Namdalen for fleksible opplærings- og utdanningstilbud* ønsker aktørene å utforske muligheter og forutsetninger for å etablere tettere og mer forpliktende samarbeid mellom næringslivet, Grong videregående skole og grunnskolene i Indre Namdal. Målet er å styrke framtidig rekruttering, kompetansebygging og bosetting i regionen. En viktig del av prosjektet er å undersøke grunnlaget for fleksible og desentraliserte videregående opplæringstilbud som kan tilpasses lokale behov og bidra til bærekraftig utvikling.

Målsetning: **Utvikle kunnskap og ideer om fleksible desentraliserte opplæringstilbud som bygger på samarbeid mellom skoler og næringsliv, og som kan prøves ut i Indre Namdal.**

1. Utforske mulige samarbeidsmodeller for fleksible og desentraliserte opplæringstilbud
2. Kartlegge elevers forutsetninger og motivasjoner for valg av slike opplæringstilbud
3. Utforske behov, muligheter, hindringer og forutsetninger hos videregående skole og næringsliv for å utvikle slike opplæringstilbud i Indre Namdal

DistriktForsk Trøndelag

Aktiviteter og milepæler

Hovedaktivitet	Type aktivitet[1]	Ansvar	Fra	Til	Kostnad
AP1 Identifisere mulige fleksible desentraliserte opplæringstilbud	Forundersøkelse: Workshops, refleksjonsnotat og analyser	SINTEF og Grong kommune og vgs.	Q3	Q4	100 000
AP 2 Elevers forutsetninger og valg	Forundersøkelse: Forskningssamarbeid, vgs elever gjennomfører survey	SINTEF og Grong kommune og vgs.	Q3	Q1	200 000
AP 3 Konkretisere ideer for nye opplæringstilbud	Eksperimentell utvikling: Samskapingsprosesser og innovasjonsverksted	SINTEF	Q3	Q1	200 000
AP4 Sluttnotat	Samling av data og analyser.	SINTEF	Q4	Q1	100 000
Sum kostnader:					600 000
Sum søkt DistriktForsk:					300 000

Forskning og innovasjon

Forprosjektet vil identifisere konkrete ideer til fleksible, desentraliserte opplæringstilbud for utprøving i Indre Namdal. Målet er å styrke bærekraftige samarbeidsformer mellom aktører som sammen utvikler løsninger for framtidig kompetanse, arbeidskraft og bosetting.

Kompetansebehov og utdanning i distriktskommuner

Kompetanse er avgjørende for samfunnets omstillingsevne, økonomisk vekst og individuelle livsmuligheter (Oxford Research, 2021). Perspektivmeldingen (Meld. St. 14, 2020–2021) understreker at kompetente arbeidstakere er sentrale for nasjonal verdiskaping, og at utdanning må være tilgjengelig uavhengig av bosted. Dette er særlig viktig i distriktskommuner, hvor utdanningstilbud har stor betydning for lokal utvikling og næringslivets konkurranseevne (Fagerberg et al., 2005).

Desentraliserte og fleksible opplæringstilbud har vist seg effektive for å rekruttere og beholde kompetanse i distriktene (Oxford Research, 2021). Digitalisering gir nye muligheter for fleksibel utdanning, men det er bekymring for at nettbaserte tilbud i økende grad erstatter fysiske, lokale alternativer – noe som kan svekke rekruttering og lokal forankring. Utdanningssystemet har samtidig en sentraliserende effekt: mange unge flytter til byene for å ta høyere utdanning og blir værende etter endt studium. NOU 2020:15 og Distriktsdemografiutvalget peker på at det er større potensial i å utdanne ungdom som allerede bor i distriktene, fremfor å forsøke å tiltrekke seg høyt utdannede fra andre steder. Ungdommens distriktspanel har også fremhevet behovet for samlingsbaserte og desentraliserte studietilbud, samt bedre tilpasning av videregående opplæring til lokale kompetansebehov (Oxford Research, 2021). De peker på paradokset i at opplæringstilbudene ofte er sentralisert, mens arbeidsplassene de kvalifiserer for, finnes i distriktene. Mer kunnskap om lokale behov og tettere samarbeid med næringslivet kan bidra til mer relevante og attraktive opplæringstilbud.

Strategiske grep i kompetansepolitikken

Weiss mfl. (2025) understreker at videregående opplæring må organiseres mer fleksibelt og tilpasses ulike elevgrupper og regionale forutsetninger – særlig i lys av demografiske endringer med mindre ungdomskull utenfor byene. For å sikre tilgang til relevante og gjennomførbare utdanningsløp, uavhengig av bosted, trengs mer kunnskapsbasert planlegging, nye organiseringsformer og teknologiske løsninger. Alternative modeller som vekslingsmodeller og fjernundervisning kan motvirke sentralisering og samtidig styrke lokal rekruttering, gjennomføring og skape sterkere tilhørighet til lokalsamfunnet – forutsatt lokal forankring og støtte fra både skole og arbeidsliv

[1] Støtte til foretak tildeles etter EUs gruppeunntaksforordning artikkel 25. Prosjektets aktiviteter (type aktivitet) må falle innenfor følgende kategorier: Forundersøkelse, industriell forskning eller eksperimentell utvikling.

(Antonsen et al., 2022; Danmarks Evalueringsinstitut, 2024). Det er også behov for å videreutvikle eksisterende modeller som 8–13-skoler og studiesentre, tilpasset videregående opplæring (Weiss mfl., 2025). Oxford Research (2021) identifiserer tre strategiske grep for å styrke opplæringstilbud i distriktene:

1. **Bygge videre på slagkraftige miljøer**: Det må etableres sterkere koblinger mellom utdanning, næringsliv og politikk – både horisontalt i fylkeskommunene og vertikalt mellom utdanningsnivåer. Erfaring viser at regionale partnerskap gir gode resultater.
2. **Skreddersøm og regional tilpasning**: Mens næringspolitikken har tatt i bruk smart spesialisering, er koblingen til utdanning fortsatt svak. Det er et paradoks at utdanningssystemet er sterkt standardisert, til tross for store regionale variasjoner i næringsstruktur og kompetansebehov. Fylkeskommunenes utvidede ansvar bør utnyttes for å bedre integrere kompetansepolitikk med regional utvikling (Knudsen et al., 2019; Oxford Research, 2021; Strand & Leydesdorff, 2013).
3. **Styrke arenaer for samhandling**: For å utvikle opplæringstilbud tilpasset lokale behov må dialogen mellom kommuner, fylker og nasjonale myndigheter styrkes.

Samskaping som metode

SNU Namdalen bygger på samskaping som en grunnleggende metodikk. Samskaping innebærer at «to eller flere parter går sammen i et likeverdig fellesskap for å skape en felles løsning på et felles problem» (Bentzen mfl., 2020). Dette perspektivet egner seg godt for å utvikle fleksible og desentraliserte opplæringstilbud tilpasset et arbeidsliv spredd over store geografiske områder med mange små aktører. Samskaping er særlig nyttig i møte med komplekse utfordringer, der ulike aktører bidrar til varige løsninger basert på en omforent virkelighetsforståelse og gjensidig respekt.

Alternative opplæringsmodeller og kunnskapsbehov i distriktene

Behovet for mer fleksible og varierte opplæringsmodeller i videregående opplæring har fått økt politisk oppmerksomhet, særlig med mål om å øke fullføringsgraden og møte elevenes ulike behov. Tradisjonelle strukturer, som den dominerende 2+2-modellen i yrkesfag, fanger ikke alltid opp mangfoldet i elevmassen eller arbeidslivets krav. Fullføringsreformen (Meld. St. 21, 2020–2021) og tidligere utredninger (NOU 2018:15; NOU 2019:25) peker på behovet for større variasjon i opplæringsløp, inkludert modeller som 0+4 og 1+3, der opplæringen i større grad skjer i bedrift. Slike modeller gir tettere kobling til arbeidslivet og er særlig relevante for fagområder med stort behov for praktisk trening. Vekslingsmodeller og yrkesfaglig fordypning er også fremhevet som virkemidler for å styrke relevans og gjennomføring.

Nettbasert opplæring kan gjøre fag tilgjengelige uavhengig av geografi, noe som er viktig i spredtbygde fylker der elever ofte må bo på hybel for å få ønsket utdanning. Samtidig viser forskning at kvaliteten på fjernundervisning avhenger av god organisering, teknisk støtte og lærernes digitale kompetanse (Danmarks Evalueringsinstitut, 2024; Hylén et al., 2018; Oxford Research, 2021). Tett oppfølging, sosial støtte og god kommunikasjon er avgjørende for å opprettholde relasjonen mellom elever og lærere.

Weiss mfl. (2025) beskriver flere alternative modeller tilpasset distriktene, blant annet vekslingsmodeller som **Steigenmodellen**, hvor elever får all programfagopplæring i bedrift og fellesfag to dager i uken de første to årene. **LOSA-modellen** (Lokal opplæring i samarbeid med arbeidslivet) gir elever med lang reisevei mulighet til å bo hjemme første skoleår, med undervisning i samarbeid med lokale bedrifter. **Den åpne skolen** tilbød kontinuerlig opptak og individuell progresjon. Erfaringer fra distriktene viser at slike modeller kan redusere frafall og styrke lokal rekruttering (Antonsen et al., 2022). **8–13-modellen**, der ungdomsskole og videregående skole integreres organisatorisk, kan gi en mer helhetlig overgang mellom skoletrinn, men eierskapsstrukturene i norsk skole gjør implementering krevende (Halvorsen & Råsberg, 2017). **Studiesentre** fungerer som lokale støttepunkt for desentralisert utdanning, men har

hovedsakelig fokus på høyere utdanning. Deres rolle i videregående opplæring er begrenset, men har potensial til å styrkes (Røst & Wiborg, 2021).

Et konkret eksempel på lokal innovasjon er pilotprosjektet *Mitt yrkesvalg* ved Grong videregående skole, startet i 2020. Prosjektet prøver ut en fleksibel og desentralisert modell for karriereveiledning, i samarbeid med lokalt arbeidsliv. Det er det første i Norge som tester ut den britiske **Gatsby-modellen**, kjent for å styrke elevers karriereberedskap og redusere utenforskap (Gatsby Charitable Foundation, 2024). Modellen bygger på åtte kriterier for god karriereveiledning, og Grong vgs. jobber aktivt med tiltak for å oppfylle disse. Prosjektet omfatter både studieforberedende og yrkesfaglige løp, og har som mål å koble ungdom med relevante arbeidsplasser i Namdalen – og dermed gjøre veien tilbake til regionen kortere. Med støtte fra *Bygdevekst* videreføres prosjektet, blant annet gjennom samarbeidsoppgaver mellom elever og næringsliv.

Gjennomføring

AP1: Identifisere fleksible, desentraliserte opplæringstilbud
Grong vgs., næringslivet og offentlig sektor i Indre Namdal involveres i en prosess for å identifisere sårbare opplæringstilbud og muligheter for å teste ut fleksible, desentraliserte alternativer. SINTEF fasiliterer en workshop med fagstabene ved Grong vgs., der dagens situasjon, utfordringer og mulighetsrom diskuteres. Det gjennomføres også workshoper med potensielle samarbeidspartnere i næringsliv og offentlig sektor, for å få innsikt i hvordan de kan inngå i samarbeid for å tilby nye fleksible opplæringstilbud.
AP2: Kartlegge elevers forutsetninger og valg
SINTEF og Grong vgs. inngår et forskningssamarbeid med utgangspunkt i prosjektet *Mitt yrkesvalg*. Elever på tredje trinn studieforberedende bidrar med datainnsamling og analyse av hva som påvirker utdannings- og yrkesvalg blant tidligere og nåværende elever, og for å få innsikt i betingelser og forutsetninger for fleksible desentraliserte opplæringstilbud. [2] SINTEF gjennomfører en mini-forskerskole og veileder elevene i intervjuer med ungdom og voksne. Innsamlede data analyseres og inngår i kunnskapsgrunnlaget for videre idéutvikling. Forskerskolen er allerede planlagt inn som del av det pedagogiske opplegget ved Grong vgs. skoleåret 2025/2026 (jmf. dialog med rektor).
AP3: Utvikle modeller for fleksible opplæringstilbud
Forprosjektet arrangerer et innovasjonsverksted med innføring i samskaping (basert på kurs utviklet med Innherred regionråd). Her presenteres funn fra AP1 og AP2, og deltakerne jobber i grupper for å utvikle modeller for fleksible opplæringstilbud som kan styrke kompetanseutvikling og rekruttering. Aktører fra skole, næringsliv, offentlig sektor og elever deltar, inkludert Grong vgs., iNam, næringsforeninger, IN-kommunene, Namdal regionråd, Trøndelag fylkeskommune, Namdal studiesenter, oppvekstledere, Kompetanseforum Namdal og Namdal 2024.
AP4: Prosjektledelse og sluttrapport
En arbeidsgruppe bestående av representanter fra SINTEF, Grong kommune, Grong vgs. og iNam etableres. SINTEF utarbeider et prosjektnotat som oppsummerer resultater og anbefalinger fra forprosjektet.

Virkninger og effekter

På kort sikt vil forprosjektet gi kunnskap og innsikt som styrker arbeidet med prosjektet *Mitt yrkesvalg*. Prosjektets bredere og langsiktige ambisjon er å styrke kunnskap om og samarbeid for fleksible desentraliserte opplærings- og undervisningsløp som bygger opp under fremtidig rekruttering, kompetanse og bosetting i Indre Namdal.

Relevans

[2] Tidligere erfaringer med et lignende samarbeid mellom SINTEF og Grong vgs. gjennom RFF prosjektet *New Working Spaces* viste at dette ga gode erfaringer og innsikt både for skole, elever og SINTEF.

DistriktForsk Trøndelag

Forprosjektet *SNU Namdalen* bygger på FNs bærekraftsmål **4 – God utdanning, som handler om å** fremme inkluderende og rettferdig utdanning og livslang læring, som er viktig for kompetanseutvikling i distriktene. Det er også i tråd med mål **17** – **Samarbeid for å nå målene**, og vektlegger partnerskap på tvers av sektorer, nivåer og samfunnslag som avgjørende for helhetlig distriktsutvikling, hvor begrensede ressurser gjør samarbeid ekstra virkningsfullt. Målet er spesielt viktig i distriktene, hvor ressursene ofte er mer begrenset og samarbeid kan gi større effekt. Målsettingen gjenspeiles også i de fem suksessfaktorene for vekst og utvikling i Indre Namdal, framhevet i deres framtidsstrategi: Tillit og samarbeid, Felles virkelighetsforståelse, Raskere omstillingsevne, Samskaping og fellesskapsløsninger og Digitalisering og innovasjon.

Forprosjektet skal gi deltakerne verdifull erfaring med forsknings- og utviklingsarbeid. Det støtter opp under prosjektet *Mitt yrkesvalg*, og ambisjonen i Bygdevekstpiloten om å utvikle fleksible desentraliserte opplæringstilbud som styrker kompetanse, rekruttering og bosetting i Indre Namdal. Forprosjektet er relevant for *Verdiskapingsstrategien for Trøndelag 2022–2025,* som omtaler videregående opplæring som en viktig del av kompetanseutviklingen. Den påpeker behov for bedre kobling mellom skole og arbeidsliv for å møte næringslivets behov, og for fleksible utdanningsløp. Kompetansestrategien 2023-2027 understreker betydningen av å se hele utdanningssystemet i sammenheng[3]. Kompetansepolitikken spenner over flere politikkområder: utdanningspolitikken, næringspolitikken, og integrerings- og inkluderingspolitikken. Strategien fremhever at rolleavklaring og forpliktende samarbeid er avgjørende for å sikre felles retning og måloppnåelse. Utdanningstilbydere må ha tettere kontakt med arbeidslivet, og at det må være mulig å fatte raske beslutninger om etablering av nye opplæringstilbud for å møte endrede kompetansebehov.

SNU Namdalen og det omsøkte distriktsforskprosjektet **Generasjonsskifte i SMB-er** adresserer distriktsutfordringer som befolkningsnedgang og kompetansemangel. SNU utvikler utdanningsmodeller i samarbeid med næringslivet, mens generasjonsskifteprosjektet ser på videreføring av SMB-er ved eierskifte. Prosjektene utfyller hverandre: SNU retter seg mot framtidens arbeidstakere, mens generasjonsskifte sikrer kontinuitet. Sammen gir de innsikt i kompetansebehov, rekruttering og strategier for å beholde ungdom i regionen. Felles fokus på unge, samskaping og mangfold gir et solid kunnskapsgrunnlag for videre FoU-arbeid med regional og nasjonal relevans.

Planer for videreføring av prosjektet

Forprosjektet skal lede fram mot et hovedprosjekt (RFF eller Interreg) som har ambisjoner om å videreutvikle partnerskapet og teste ut, dokumentere og evaluere effekter av en eller flere fleksible desentraliserte opplæringstilbud i distriktene. Det arbeides allerede med å skape et Interreg-prosjekt.

Bedriftens FoU-erfaring

Kryss av:

Ja	x
Nei	

Hvis ja; utdyp nærmere: Deltatt i RFF-prosjekt, men i annen del av kom.org.

Commented [HS1]: Har søker lang erfaring med forskningsbasert innovasjon, gode relasjoner til FoU-miljø, eller hatt rollen som administrativt ansvarlig (lead partner) i et prosjekt med finansiell støtte fra Regionale Forskningsfond (RFF), Forskningsrådet eller EU de siste 5 år?

Kostnads- og finansieringsplan[4]

Prosjektkostnader	Sum
Personal- og indirekte kostnader	300 000
Innkjøp av FoU	300 000
Andre prosjektkostnader	
Sum Prosjektkostnader	**600 000**

[3] ks_strategiplan_2023.pdf

[4] For hjelp til utfylling se «Kostnadstyper, dokumentasjon av egenfinansiering og beregning av timesats» under hovedoverskriften «Hva kan du søke om støtte til?» på utlysningssidene.

Prosjektfinansiering	Sum
Egenfinansiering	300 000
Finansiering DistriktForsk	300 000
Sum Prosjektfinansiering	**600 000**

Spesifiser gjerne postene i kostnads- og finansieringsplan:

(må fylles ut av bedrifter, ikke av kommuner)

Det er nødvendig å innhente følgende opplysninger for å sikre riktig støttenivå til støttemottaker[5].

Opplysninger om søker (på søketidspunktet) – bekreft ved avkrysning:		Kryss av:
Søker bekrefter å være et foretak iht. definisjonen under: «Med foretak menes her enhver enhet, uavhengig av dens juridiske form, som utøver en økonomisk virksomhet gjennom å tilby varer eller tjenester mot vederlag i et marked».		
Søker bekrefter at foretaket utbetaler lønn: Det er et krav at foretaket utbetaler lønn for å benytte egne timer som egenfinansiering.		x
Søker bekrefter at prosjektet ikke gjennomføres i like stort omfang uten denne støtten: Det kan bare gis støtte når støtten har insentiveffekt. Insentiveffekt foreligger bare dersom prosjektet ikke vil bli utført uten støtten. For SMB anses insentiveffekten oppfylt hvis foretaket har søkt myndighetene om støtte før iverksettelsen av aktiviteten/ prosjektet. For store bedrifter kreves noe mer dokumentasjon for å anse insentiveffekten for oppfylt.		x
Søker bekrefter å ikke ha mottatt annen offentlig støtte til de samme støtteberettigede kostnadene som er beskrevet i denne søknaden: Kumulasjonsreglene innebærer at samlet tildeling av offentlig i en del tilfeller må regnes sammen for å vurdere om støttetildelingen er innenfor statsstøtteregelverket.		x
Søker bekrefter at foretaket ikke har økonomiske vanskeligheter: Les mer om dette her.		x
Søker bekrefter at foretaket ikke har utestående krav om tilbakebetaling av ulovlig statsstøtte etter beslutning i ESA: Det er ikke anledning å gi støtte i tilfeller der støttemottaker er under forfølgning for et utestående krav om tilbakebetaling av ulovlig statsstøtte etter beslutning i ESA.		x
Søker bekrefter foretakets størrelse (på søketidspunktet):		
Søker bekrefter foretakets størrelse ut fra antall ansatte, omsetning og balanse. I tillegg må søker være klar over at eierskap av andre, eller i andre foretak, kan påvirke beregningen av størrelsen. Søker plikter selv å undersøke dette.		
Stort:	Over 250 ansatte **og** over 500 millioner i omsetning, **eller** 430 millioner i balanse	
SMB:	Under 250 ansatte **og** under 500 millioner i omsetning, **eller** 430 millioner i balanse	
Forankring av søknaden:		**Kryss av:**
Er opplysningene gitt i dette skjemaet avklart med administrativt ansvarlig?:		ja
Evt. kommentarer til det foregående:		

Referanser

Bentzen, T. Ø., Sørensen, E., & Torfing, J. (2020). Strengthening public service production, administrative problemsolving, and political leadership through co-creation of innovative public value outcomes? *Innovation Journal, 25*(1), 1-28. Article 4. https://www.innovation.cc/scholarly-style/2020_25_1_4_sorensentorfing_pscproblem-solving.p

Gatsby Charitable Foundation. (2024). *Good career guidance: The next 10 years*. Gatsby Charitable Foundation. https://www.gatsby.org.uk/education/programmes/good-career-guidance

Oxford Research AS. (2021). Opplærings- og utdanningstilbud for unge i distriktene. Distriktssenteret. https://www.oxford.no

[1] Meld. St. (2020-2021). Utdanning for omstilling. Økt arbeidslivsrelevans i høyere utdanning.

Weiss, D., Videt, L. L., & Waldahl, R. H. (2025). Konsekvenser av skolestrukturendringer i videregående skole-En kunnskapsoppsummering om skolesentralisering, reisevei, hybeltilværelse og alternative modeller for videregående opplæring.

[5] Søker kan stå i fare for å måtte betale tilbake hele eller deler av støtten dersom feil opplysninger blir gitt. Se mer her.

NAMDAL REGIONRÅD

Saksmappe: 2026/1972-1
Saksbehandler:
Narve Nordmelan

Saksframlegg

Metro til sjøs - evalueringsrapport

Utvalg	Møtedato	Utvalgssak
Representantskap interkommunalt politisk råd Namdal	23.02.2026	4/26

Innstilling

1. Evalueringsrapport «Mobilitet til sjøs» tas til orientering
2. Interkommunalt politisk råd Namdalen bevilger 240 000 kroner gjennomføring av testpilot Leka – Rørvik. Pengene bevilges fra NTE-fondet.

Dokumenter i saken

Type	Dato	Tittel	Adressat
S	16.02.2026	Metro til sjøs - evalueringsrapport	

Vedlegg

1 Mobilitet til Sjøs for bo og blilyst i Namdalen

Saksopplysninger

Representantskapet i Namdal regionråd fattet 17. juni følgende vedtak:
«*Interkommunalt politisk råd Namdal inngår partnerskap med Metro-Opus AS om utvikling av konseptet «Metro til sjøs». Det avsettes 1,5 millioner kroner fra NTE-fondet til prosjektet*».
I perioden 10 september til 12. oktober 2025 ble det gjennomført en testpilot med fartøyet MS Lekafjord på strekningene Statland – Namsos samt til og fra Val videregående skole. Valg av områder i Namdalen ble gjennomført med utgangspunkt i markedsundersøkelser, og kjennskap til områder som lider av mangel på båttransport og har dårlige pendlerløsninger, særlig med hensyn til kostnader og reisetid.
Evalueringsrapporten fra testpiloten legges fram for representantskapet til behandling.
Parallelt er det jobbet med en utvidet testpilot på 12 måneder i sambandet Rørvik-Leka. Dette vil gi båten driftstid i et område med utvidet krevende værforhold, og en verifisering av hvorvidt konseptet har overføringsverdi til andre kystområder nasjonalt.
De samlede driftskostnadene for å gjennomføre en slik testpiloten er 4 700.000 kroner. Trøndelag fylkeskommune har vedtatt å bevilge 2,5 millioner kroner til dette prosjektet. For å fullfinansiere testpiloten gjenstår 900 000 kroner i lokal støtte, og Metro Opus har utfordret Leka kommune, Nærøysund kommune og Namdal Regionråd på å dekke inn dette beløpet

Vurdering

Metro-konseptet er en helhetlig tilnærming til kollektivtransport som tar sikte på å integrere ulike transportformer, forbedre rutetjenester og øke brukervennligheten for passasjerene. Konseptet bygger på prinsippene: renere, raskere og bedre kollektiv sjøtransport. Konseptet anses å være billigere enn dagens løsninger ved å benytte tilpasset størrelse på fartøyet, sikre regularitet, inkludere kommersielle inntekter og sikre økt bruk som følge av tilpassende rutetider. En annen tilnærming er å forklare konseptet som et Widerøe til sjøs, med mindre matebåter til større knutepunkt.

Evalueringsrapporten fra testpiloten høsten 2025 er generelt svært positive, spesielt med tanke på rutetid, tilpasningsdyktighet, og den direkte effekten tilbudet hadde på bo- og blilyst i området. Totalt i testperioden var det 180 passasjerer som benyttet seg av tilbudet.
Likevel ble det også påpekt at det skulle vært flere passasjerer som testet tilbudet. Flere faktorer kunne ha påvirket passasjertallet under piloteringen. For eksempel kan utplassering av elever og ansatte til utlandet ha redusert antallet tilgjengelige reisende i testperioden. Videre ble det påpekt at det skulle vært mer tid til markedsføring av tilbudet, noe som kan ha ført til at potensielle passasjerer kunne vært mer moden for å teste tilbudet.
Det har vært en relativt kort periode med forsøksdrift av ruten mellom Statland, Namsos og VAL, og denne tiden er dessverre for kort til å gi et solid grunnlag for konklusjoner. Den begrensede varigheten av testperioden har resultert i at det erfaringsmaterialet som er samlet inn, ikke gir tilstrekkelig og utfyllende informasjon om hva et slikt transporttilbud kan avdekke av markedseffekter over tid. Dette inkluderer viktige faktorer som sesongvariasjoner, endringer i etterspørsel og andre relevante forholdsom kan påvirke reisevanene til passasjerene.
Til tross for denne begrensede tidsrammen har prosjektet imidlertid avdekket interessante indikasjoner på hvilke forutsetninger som kan legges til grunn for utviklingen av et framtidig, permanent tilbud.
Det er tydelig at en forlenget testperiode ville være gunstig for å observere reelle markedseffekter, samt å vurdere regulariteten i ruteoperasjonene over tid. En lengre testperiode ville også gi mulighet til å analysere hvordan sesongvariasjoner kan påvirke passasjerantallet og reisevanene, og dermed bidra til en mer helhetlig forståelse av tilbudets bærekraft og effektivitet.
En grundigere evaluering over en lengre tidsramme vil gi verdifull innsikt i hvordan ruten kan optimaliseres for å møte behovene til pendlere og reisende, samt identifisere potensielle forbedringsområder. Dette vil være avgjørende for å sikre at et framtidig, permanent tilbud er tilpasset de faktiske behovene i markedet og inkluderer ytterlige inntektskilder innenfor flerbrukssegmentet som kan harmonere med ruteproduksjon. Eksempler på dette er beredskap, servicetjenester til havbruksnæringen, mannskapsbytter, frakt og supply av proviant, charter etc.

Testpilot Leka – Rørvik

En lengre testperiode vil gi bedre svar på metro-konseptet funksjon i et område med krevende værforhold. Selskapet har derfor jobbet med en testperiode på 12 måneder på sambandet Leka- Rørvik for en utprøving i alle sesongvariasjoner. Metro Lekafjord skal i så fall gå i tillegg til Namdalingen, og dermed på kort sikt gi en vesentlig forbedring av rutetilbudet til folk i området. Den utvidede testpiloten tar utgangspunkt i rutetrafikk fem dager i uken (260 dager pr. år), men ikke nødvendigvis mandag til fredag. Det endelige rutetilbudet vil eventuelt utformes i en nærmere dialog med fylkeskommunen, Leka og Nærøysund kommuner.

En fleksibel båttransport i delvis rute er også til fordel for utvikling av reiseliv. Metro-Opus muliggjør kommersiell tilgang til destinasjoner med gode utgangspunkt for opplevelse. Slike løsninger gir bedre tilgjengelighet av for eksempel Nordøyan, Sør-Gjæslingan, Risværet, Horta mv. og er en mulighet for en mer variert og bærekraftig reiselivsmodell.
En slik testperiode har en kostnad på 4,7 millioner kroner. Trøndelag fylkeskommune har bevilget 2,5 millioner kroner til tiltaket, og dekker slik over halvparten av utgiftene. 1,3 millioner kroner finansieres av selskapet selv og reduserte havneutgifter. Det gjenstår 900 000 kroner, og selskapet har utfordret Leka kommune, Nærøysund kommune og Namdal regionråd om å bidra.

- Leka kommunestyre vedtok 5. februar et tilskudd på 200 000 kroner til en slik testperiode.
- Namdal regionråd har avsatt1,5 millioner kroner til å utvikle dette konseptet, og det gjenstår 160 268 kroner av denne rammen. Ved en tilleggsbevilgning på 240 000 kroner vil regionrådets bidrag til den nye testperioden bli 400 000 kroner.
- Nærøysund kommunes andel vil da være 300 000 kroner, men dette er ennå ikke politisk behandlet

Ved en slik fordelingsmodell vil de berørte kommuner Leka og Nærøysund dekke 500 000 kroner, mens 400 000 kroner dekkes av det namdalske felleskapet gjennom regionrådets NTE-fond. Med et samlet lokalt bidrag på 900 000 kroner sikres at fylkeskommunen bruker 2,5 millioner kroner til videreutvikling av metrokonseptet på namdalskysten.
Daglig leder foreslår at Interkommunal politisk råd Namdalen tilleggsbevilger 240 000 kroner til utvikling av konseptet «Metro til sjøs»

RAPPORT

Versjon 1

Kartlegging og pilotering

Mobilitet til Sjøs

– for bo- og blilyst i Namdalen

JANUAR 2026

Saga Nor AS

Metro-Opus AS

Innhold

Kartleggingsfase 5
Selektering av testområder 5
Infrastruktur 6
Statland 6
Namsos Hurtigbåtterminal 6
Lauvsnes Flytebrygge 7
VAL 7
Jøa flytebrygge 8
Knutepunkt 8
Kartlegging passasjergrunnlag og forbrukerverdi 10
Statland – Namsos 10
Kontekst 10
Metode for undersøkelse Statland/Namsos 10
Demografi 10
Bosted 11
Reisevaner 11
Reisehensikt vs. bosted 12
Reisemønster til destinasjon vs. bosted 13
Rutetid 14
Kvaliteter ved skyssbåten 16
VAL videregående skoler 17
Kontekst 17
Metode for undersøkelse VAL 17
Demografi og bosted 18
Reisevaner 18
Passasjergrunnlag 20
Piloteringsfase 23
Ruteproduksjon 23
Passasjertall 25
Ombord undersøkelse og tilbakemeldinger 26
Fartøy og mannskap 27
Konklusjon og anbefaling 28

SAMMENDRAG

Piloteringen ble gjennomført med fartøyet Metro Lekafjord, som ble benyttet til å betjene strekningene mellom Statland og Namsos samt til og fra VAL videregående skole fra 10. september til 12. oktober 2025. Selekteringsarbeidet av områder i Namdalen ble gjennomført med utgangspunkt i kjennskap til områder som lider av mangel på båttransport og har dårlige pendlerløsninger, særlig med hensyn til kostnader og reisetid. Dette arbeidet var essensielt for å identifisere de mest relevante områdene for pilotprosjektet. Selekteringen bygget også på tidligere erfaringer fra prosjektet "Utslippsfri metro til sjøs." Dette prosjektet ga oss verdifull innsikt i å identifisere spesifikke utfordringer knyttet til drift og vedlikehold av mindre rutegående fartøy. Det samme gjaldt erfaringer vedrørende kostnader, ressurser og teknologiske begrensinger.

Kartleggingsfasen var en grundig prosess som i stor grad fokuserte på inkludering av ulike interessenter. Dette inkluderte både ordførere, pendlere, skoler og lokalbefolkning som kunne gi verdifulle tilbakemeldinger på hvordan en testpilot kunne utformes for å møte de spesifikke behovene i området.

I kartleggingsfasen ble det også gjennomført to markedsundersøkelser, som ga oss viktige data og grunnlag for planlegging av piloteringen. Undersøkelsene avdekket at det var stor interesse også for båttransport i områdene rundt Statland.

Tilbakemeldingene fra piloteringen var generelt svært positive, spesielt med tanke på rutetid, tilpasningsdyktighet, og den direkte effekten tilbudet hadde på bo- og blilyst i området. Totalt i testperioden var det 180 passasjerer som benyttet seg av tilbudet. Likevel ble det også påpekt at det skulle vært flere passasjerer som testet tilbudet. Flere faktorer kunne ha påvirket passasjertallet under piloteringen. For eksempel kan utplassering av elever og ansatte til utlandet ha redusert antallet tilgjengelige reisende i testperioden. I tillegg ble det påpekt at det skulle vært mer tid til markedsføring av tilbudet, noe som kan ha ført til at potensielle passasjerer kunne vært mer moden for å teste tilbudet.

Kostnadene knyttet til denne ruten vil variere avhengig av tilbyder. Ulike driftsmodeller og forskrifter ruten opereres under vil være avgjørende for å svare for kostnaden til de ulike strekningene og om man inkluderer aktivitet utover ruteproduksjon. Dette vil påvirke både driftskostnader og inntektsstrømmer, og det er derfor viktig å vurdere hvilken modell som er mest hensiktsmessig for å oppnå økonomisk bærekraft. I tillegg vil avtaler om leie av kaianlegg spille en betydelig rolle i kostnadsstrukturen. Kostnadene forbundet med kaileie kan som må tas i betraktning når man vurderer den totale kostnadsrammen for ruten.

Videre er drivstofforbruket til fartøyet og konkret rutestruktur være en avgjørende faktor for å få et korrekt kostnadsbilde. Fartøyets drivstoffeffektivitet, samt de faktiske driftsforholdene, vil ha direkte innvirkning på driftskostnadene. For å oppnå en nøyaktig vurdering av de totale kostnadene ved ruten, er det derfor viktig å ta hensyn til alle disse elementene i planleggingen og driften av transporttilbudet da det som kjent kan være sterkt varierende fra tilbyder til tilbyder.

FORORD

Hurtigbåten har lenge vært en viktig del av det offentlige transporttilbudet i Norge, spesielt i kystnære områder der landtransport kan være både tidkrevende og kostbart. I dag benytter tusenvis av passasjerer hurtigbåtruter for å pendle til jobb, skole eller fritidsaktiviteter. Til tross for dens potensial som en effektiv og miljøvennlig transportløsning, står offentlige hurtigbåttilbud overfor flere betydelige utfordringer, hvor mange av rutene risikerer å bli redusert eller nedlagt som følge av økonomiske utfordringer. Mange passasjerer opplever at rutetidene ikke er tilpasset deres behov, noe som kan føre til lavere etterspørsel, som igjen medfører trend som risikerer lavere prioritering av driften på rutene. Trenden har igjen indirekte forårsaket uforutsigbar drift, mindre tilpassede rutetider og lav hyppighet på avganger som kan skape usikkerhet for pendlere og reisende, særlig i mindre kystnære samfunn hvor båttransport ofte kan være løsningen for effektiv reisevei.

I mange tilfeller er hurtigbåtene ikke i stand til å utnytte kapasiteten optimalt, noe som fører til unødvendig sløsing med ressurser og høyere driftskostnader. Driftskostnadene for hurtigbåtene kan være betydelige, og dette skaper økonomiske utfordringer for tjenestene og redusere mulighetene for å investere i forbedringer og innovasjoner. Samtidig som kostnadene er høye, kan billettinntektene være utilstrekkelige til å dekke driftsutgiftene, noe som kan føre til ytterligere økonomiske utfordringer og press på offentlige budsjetter. Derfor er det essensielt at hurtigbåttilbud tilpasses faktiske behov og at man innfører nye fleksible driftsmodeller som gjerne inkluderer andre inntektskilder enn tradisjonell rutekjøring.

Metro-konseptet er en helhetlig tilnærming til kollektivtransport som tar sikte på å integrere ulike transportformer, forbedre rutetjenester og øke brukervennligheten for passasjerene. Konseptet bygger på prinsippene: renere, raskere og bedre kollektiv sjøtransport. Hvor konseptet anses å være billigere enn dagens løsninger ved å benytte tilpasset størrelse på fartøyet, sikre regularitet, inkludere kommersielle inntekter og sikre økt bruk som følge av tilpassende rutetider. En annen tilnærming er å forklare konseptet som et Widerøe til sjøs, med mindre matebåter til større knutepunkt.

For de som ønsker mer informasjon om prosjektet, eller som har behov for ytterligere grunnlag for testing av strekningene eller lignende ruter, anbefales ta kontakt med rapportens forfatter eller direkte med Metro-Opus. Vi oppfordrer også til å kontakte Namdal Regionråd eller mulighetsteamet for ytterligere innspill og vurderinger knyttet til prosjektet.

Metro-Opus og Saga Nor ønsker å takke for den tilliten som er vist oss ved å gjennomføre dette prosjektet. Vi er stolte av å kunne bidra sammen Namdal Regionråd til lokal verdiskaping og utvikling av innovative løsninger som kan fremme bo- og blilyst i regionen. Dette prosjektet er ikke bare en erfaring for aktører til å implementere bærekraftige transportløsninger, men også en erfaring for å stimulere til informasjonsdeling og samarbeid mellom lokale aktører og skape nye muligheter for vekst og utvikling.

Kartleggingsfase

Selektering av testområder

Under selekteringsperioden ble det lagt stor vekt på å inkludere interessenter for å sikre en helhetlig tilnærming til prosjektet. Dette inkluderte både forbrukere, ordførere og ressurser fra Metro-Opus.

Forbrukernes behov og ønsker ble nøye vurdert for å sikre at løsningen er brukervennlig og oppfyller forventningene. Gjennom spørreundersøkelser og fokusgrupper fikk vi innsikt i hva forbrukerne anser som viktige faktorer i utviklingen av nye transportløsninger.

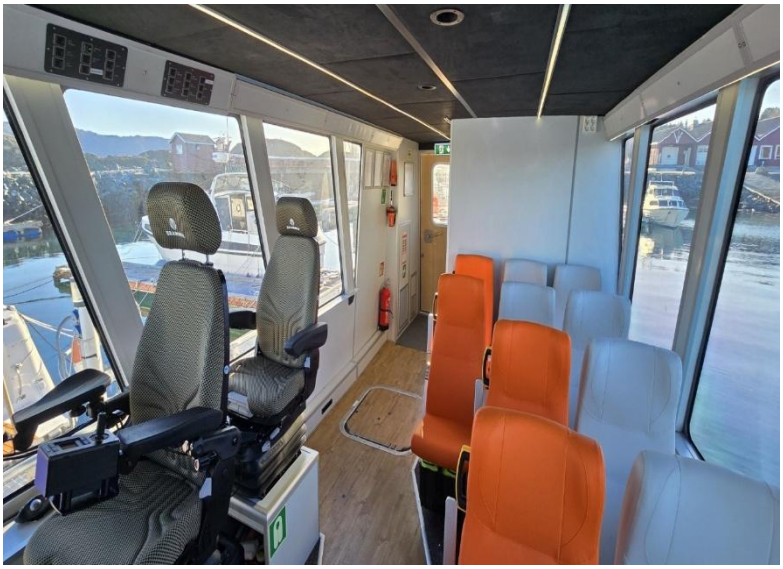
Namdal Regionråd og ordførere ved Nærøysund og Flatanger kommune ble involvert for å forstå de spesifikke utfordringene og mulighetene i kommunene. Metro-Opus bidro til analyse av tekniske og økonomiske aspekter ved prosjektet. Metro-Opus sine erfaringer og nettverk var med å identifisere relevante løsninger og tilnærminger.

Selekteringen bygget på tidligere erfaringer fra prosjektet "Utslippsfri metro til sjøs." Dette prosjektet ga oss verdifull innsikt i å identifisere spesifikke utfordringer knyttet til drift og vedlikehold av mindre rutegående fartøy. Det samme gjaldt erfaringer vedrørende kostnader, ressurser og teknologiske begrensinger.

Opprinnelig planen var å pilotere tre forskjellige områder, men etter grundige undersøkelser og vurderinger, besluttet vi å endre tilnærmingen. I stedet for å spre ressurser over flere områder, valgte vi å fokusere på ett enkelt område for å oppnå mer omfattende og kvalitativ innsikt. Ved å konsentrere oss om ett område kunne vi optimalisere ressursbruken og redusere unødvendige kostnader. Det ga oss også anledning til å få mer innsikt i forbrukernes behov og ønsker. En lengre testperiode ga oss mulighet til å samle mer data og erfaring og muligheter for tilpasninger underveis basert på tilbakemelding og observasjoner over en lengre periode.

Gjennom selekteringsprosessen, hvor interessenter og kjennskap til eksiterende forhold på disse områdene, ble det besluttet å pilotere ruter til Statland, Namsos og VAL.

Statland og Namsos viste klar mangel på transport-tilbud og særlig kollektivt båttilbud. Mange pendlere reiser daglig til Namsos for arbeid og andre aktiviteter. Våre antakelser indikerte at et kollektivtilbud ville kunne forbedre pendleropplevelsen og redusere biltrafikken på dårlige vedlikeholde veier og delvis vanskelig kjøreforhold.



Det er betydelige utfordringer knyttet til skolependling for elever som reiser til og fra VAL videregående skole. Mange elever har i dag begrensede transportmuligheter, noe som kan påvirke deres skolehverdag og tilgjengelighet. Elevene og deres foreldre bruker mye tid på transport og venting. Dette utgjør

en opplevd barriere for å reise hjem i løpet av skoleåret.

Ved å pilotere ruter til Statland, Namsos og VAL fikk vi gjennom prosjektet gode antakelser omkring hvordan en slik rute kan fungere utenfor områder som ikke har kollektive hurtigbåt tilbud i dag.

Infrastruktur

Statland

Statland havn har en solid betongkai som er strategisk plassert for å skjerme havnen mot vær og sjø. Selv om det kan oppstå noe sjøbevegelse ved enkelte vindretninger, er det ingen betydelige hindringer for å benytte begge sider av kaien. Dette gir fleksibilitet for både passasjer- og lastetransport.

Landgangen til kaien er bred og stabil, med et solid rekkverk som sikrer trygg ferdsel for passasjerene. Det er noe nivåforskjell nederst i overgangen mellom landgangen og flytebryggen, men dette ble ikke oppfattet som en utfordring. Med mannskapet til stede for å assistere passasjerer ved behov, vil det bidra til en trygg og smidig ombordstigning. Det er verdt å merke seg at det også har vært tilfeller hvor passasjerer i rullestol har blitt fraktet over denne kaien uten problemer.

Kaien eies av Namsos kommune og driftes av Statland båtforening. Under planleggingsfasen ble det identifisert en mangel på strømtilgang på kaien. Namsos kommune reagerte raskt og løste problemet, noe som viser en høy grad av samarbeid og effektivitet i forvaltningen av havneanlegget.

Statland havn er godt utstyrt for å håndtere maritime aktiviteter, med en robust infrastruktur som sikrer sikkerhet og tilgjengelighet for alle brukere.

Namsos Hurtigbåtterminal

Hurtigbåtterminalen i Namsos er tilrettelagt for effektiv lasting og lossing av passasjerer.

Metro Lekafjord er konstruert med spesifikasjoner som gjør den godt tilpasset de nåværende kai-fasilitetene. Dog kan mindre fleksible båter oppleve utfordringer

ved kai-fasiliteter som denne med tanke på høyde.

Hurtigbåtterminalen eies av Namsos kommune, men driftes av Trondheim Havn. Under planleggingen var havneforetaket svært behjelpelige med å legge til rette for at prosjektet skulle fungere knirkefritt. De var også til stede ved første ankomst for å sikre at alt gikk som planlagt.

Det ble imidlertid nødvendig med noen telefonsamtaler med den tekniske sjefen i Namsos kommune i løpet av planleggingsfasen. Det ble avdekket uklarheter angående hvem som hadde ansvar for administrasjon av bruk og bortleie av fasilitetene. Dette ble løst på en konstruktiv måte som følge av at prøveprosjektet var initiert av Regionrådet. Det ble også foreslått at de skulle ta en intern runde for å avklare hvem som faktisk kunne administrere bruken av fasilitetene. Etter denne avklaringen ble det ikke rapportert om ytterligere utfordringer.

Namsos hurtigbåtterminal er godt tilpasset behovene til dagens hurtigbåter, med en solid infrastruktur som støtter effektiv passasjertransport. Det positive samarbeidet mellom Trondheim Havn og Namsos kommune, sammen med den gode servicen fra de ansatte, har vært avgjørende for å sikre en vellykket operasjon. Terminalens fleksibilitet og tilgjengelighet bidrar til en forbedret opplevelse for passasjerene, noe som er essensielt for å fremme lokal transport og næringsliv.

Lauvsnes Flytebrygge

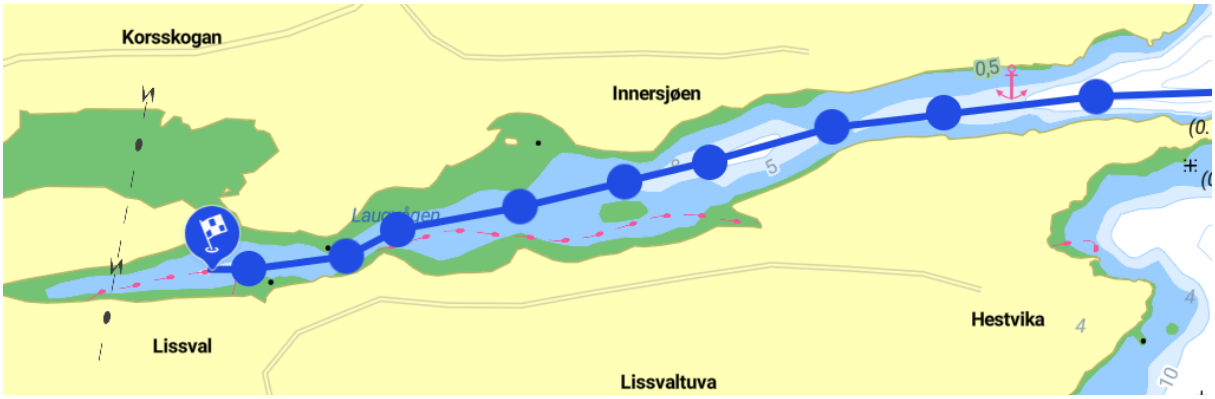
Flytebryggen på Lauvsnes er konstruert av solid betong og er strategisk plassert sentralt, rett nedenfor butikken. Denne beliggenheten gir enkel tilgang for både lokale innbyggere og besøkende, noe som gjør det til en praktisk inngangsport til sjøtransport for området.

Flytebryggen har en god landgang med rekkverk, som sikrer trygg ferdsel for passasjerene. Rekkverket gir en ekstra sikkerhet, spesielt for eldre og personer med nedsatt mobilitet, noe som er avgjørende for å fremme inkludering og tilgjengelighet i offentlig transport.

Ved Lauvsnes flytebrygge ble det ikke rapportert om værmessige utfordringer. Den solide konstruksjonen av betong gir god stabilitet og motstand mot bølger og vind, noe som er avgjørende for å opprettholde driftseffektivitet, spesielt i kystnære områder hvor værforhold kan variere betydelig.

VAL

Val Videregående skole har vært en aktiv deltaker i planleggingsfasen av prosjektet. Skolens ledelse og ansatte fungerte som positive pådrivere, og deres innsikt og erfaring har bidratt til å forme prosjektet i en retning som er tilpasset behovene til både elever og lokalsamfunnet. Med verdifull hjelp fra skolens



Aquakultur-avdeling ble vi anbefalt å benytte en liten flytebrygge plassert helt oppe i Laugvågen. Denne lokasjonen er ideelt plassert innen gangavstand fra både skolen og internatet, noe som gjør det praktisk for elever og ansatte å benytte seg av sjøtransport.

Selv om flytebrygga i Laugvågen har mange fordeler, er det noen utfordringer som bør adresseres. Innseilingen er trang og dårlig merket, med usikre dybder som kan utgjøre en risiko for navigasjon. I tillegg er kaien i korteste laget for fartøy tilsvarende Metro Lekafjord, noe som kan begrense funksjonaliteten. Til tross for disse utfordringene har det vært mulig å gjennomføre transporten, men for et eventuelt varig tilbud til denne passasjerbefordring bør disse forholdene vurderes nærmere.

En alternativ kai ble identifisert ved landbasen for aquakultur i Hestvika, som ligger 2-3 km unna skolen og internatet. Denne avstanden gjør at reisende er avhengige av annen transport for å nå kaien, noe som kan medføre en ulempe.

Samarbeidet med Val videregående skole har vært en suksessfaktor i utviklingen av prosjektet, og deres engasjement har bidratt til å identifisere og tilrettelegge for passende kai-løsninger. Selv om det er utfordringer knyttet til innseiling og kaiens dimensjoner, gir den positive tilnærmingen fra skolen og deres støtte til prosjektet et godt grunnlag for videre utvikling.

Jøa flytebrygge

Jøa flytebrygge er konstruert av betong og ligger plassert rett ved ferjeleiet. Denne plasseringen gir enkel tilgang for passasjerer som skal reise med øvrig hurtigbåt eller ferje, og gjør det til et effektivt knutepunkt for sjøtransport i området. Den robuste konstruksjonen av betong sikrer at flytebryggen kan håndtere de belastningene som følger med hyppig bruk, samtidig som den gir god stabilitet under ulike værforhold.

Den solide konstruksjonen og den strategiske plasseringen gir god beskyttelse mot bølger og vind, noe som er avgjørende for å opprettholde stabilitet og sikkerhet under anløp. Dette er spesielt viktig i kystnære områder hvor værforholdene kan variere betydelig. Den stabile plattformen sikrer at både passasjerer og mannskap kan operere effektivt og trygt, noe som er essensielt for en vellykket transportdrift.

Knutepunkt

I dagens samfunn er det viktigere enn noen gang å utvikle bærekraftige og effektive transportløsninger. En av de mest fordelaktige tilnærmingene til kollektivtransport er å etablere knutepunkter. Knutepunkter vil kunne øke effektiviteten med færre stopp og kortere reisetid på en kostnadskrevende drift, forutsatt at passasjerene enkelt kan benytte seg av andre transportmidler på knutepunktene.

Å kjøre hurtigbåt til alle små steder kan være kostbart og lite bærekraftig med samme fartøy som skal representere en kapasitet til områder med langt større passasjergrunnlag. Med knutepunkter kan man optimalisere driftskostnadene. Ved å sentralisere transporten rundt knutepunkter vil man også kunne reduserer også karbonutslipp og miljøpåvirkning. Ved å fokusere på knutepunkter kan man bedre

evaluere effektiviteten av transportløsningen, noe som er essensielt for å sikre at modellen kan være økonomisk bærekraftig på lang sikt. Ved å prioritere knutepunkter kan fartøy og mannskap allokeres mer effektivt, noe som er nødvendig for å oppnå ønsket resultat i prosjektet.

De fleste benytter seg av buss eller hurtigbåt for videre korrespondanse. For at piloten skulle være så realistisk som mulig ble korresponderende trafikk inkludert. Tabellen nedenfor viser oversikt over seneste tidspunkt passasjeren må være på knutepunktet for å rekke videre korrespondanse og seneste mulige ankomsttid fra korrespondanse til knutepunkt – som et grunnlag for rutetidene i piloteringsperioden.

Fra Val	Senest ankomsttid til knutepunkt for videre korrespondanse	Til Val	Ankomsttid ved knutepunkt for videre korrespondanse til skolen
Til Stjørdal	11:34-21:49	Fra Stjørdal	12:47-22:47
Til Åfjord	14:31	Fra Åfjord	12:47-22:47
Til Leksvik	21:49	Fra Leksvik	*12:47-22:47*
Til Osen/Steinsdalen	15:44	Fra Osen	22:52
Til Malm	11:34-21:49	Fra Malm	12:47:22:47

Figur 1 Oversikt over behov for ankomsttidspunkt til/fra knutepunkt ved bruk av andre kollektive transportmidler aug. 2025

Figur 2 Kart som viser Namsos som knutepunkt og reise til bosted for elevene ved VAL VGS

Kartlegging passasjergrunnlag og forbrukerverdi

Statland – Namsos

Kontekst

I samarbeid med Metro-Opus har initierte mulighetsteamet på Statland en undersøkelse av potensialet for etablering av skyssbåtforbindelser i Namsos og Flatanger - områder som i dag ikke har hurtigbåtforbindelse. Mulighetsteamet ble opprettet for å fremme utviklingen av Statland og Tøttdal, med et spesielt fokus på å øke bo- og blilyst i regionen. I de tidlige faser av deres utviklingsarbeid ble det lagt vekt på skyssbåt som en løsning for å forbedre transporttilbudet. Som et resultat av dette arbeidet fikk mulighetsteamet innvilget KR 50.000 i forprosjektmidler fra Namsos kommune for å utføre kartleggingen.

Rapporten av mai 2024 utarbeidet av Saga Nor AS er brukt som grunnlag for beregning av passasjerdekning i dette prosjektet.

> ***«Et tilbud om skyssbåt vil trolig gagne alle destinasjoner med tanke på besøkende. Kanskje vil noen pendle til jobb i stedet for å flytte. Det vil også muligens bli brukt av elever på videregående slik at noen kanskje vil ha mulighet til å bo hjemme lengre.»***

Metode for undersøkelse Statland/Namsos

Metoden som er benyttet i denne rapporten er kvantitativ og deskriptiv, med relasjoner til lokaliseringsmuligheter, beregning av markedspotensial, samt identifisering av særtrekk ved ulike markeder og kjøperaksept. Sekundærdata er i hovedsak utelukket fra analysen, med unntak av befolkningstall og kart. Datainnsamlingen fokuserer på kvantitative mål, forbrukeratferd, motivasjon og holdninger, både i nåtiden og med tanke på fremtidige behov. Materialet er basert på en undersøkelse utført fra 19. mars 2024, tilgjengelig i syv dager. Undersøkelsen ble distribuert av kommunikasjonsselskapet Bas Kommunikasjon AS, med adresseleie fra Datafactory AS, og er utarbeidet av Saga Nor AS i samarbeid med Metro-Opus og Mulighetsteamet. Totalt ble undersøkelsen sendt ut til 9 164 personer, hvorav 8 965 svarte. Selekteringen omfattet alle innbyggere i alderen 16 til 85 år i Flatanger og Namsos kommune. Antall innkomne svar var 408, noe som gir en svarprosent på 4,55 %.

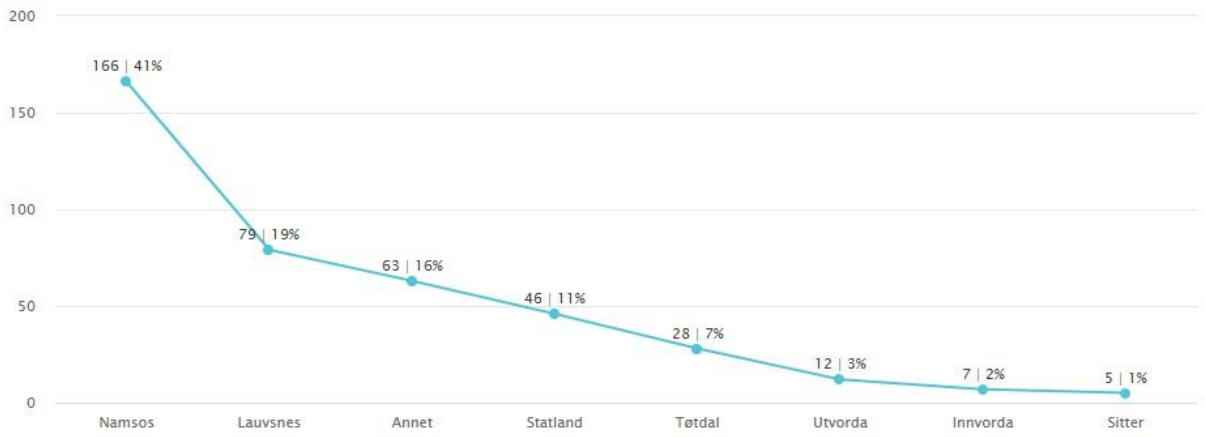
Demografi

Responsen fra undersøkelsen viste en relativt lik fordeling mellom kjønnene. Den høyeste svarprosenten ble registrert blant aldersgruppen 45-65 år, med en svarprosent på 41%. I kontrast hadde aldersgruppen 16-24 år den laveste svarprosenten, som var på 5%.

De resterende aldersgruppene, inkludert de under 16 år, samt gruppene 25-35 år, 36-45 år, og over 65 år, fordelte seg relativt likt i responsen. Dette indikerer en variert deltakelse på tvers av de ulike aldersgruppene, selv om det var betydelige forskjeller i svarprosenten.

Bosted

Nedenfor presenteres en oversikt som viser den totale responsen, fordelt på bosted. Fordelingen er kronologisk ordnet etter antall innsendte responser.



Figur 3 Fordeling av respons etter bosted i antall og prosent

Bosted	Befolkningstall	Total respons	Svarprosent etter befolkningstall	Kilde
Namsos	8 358	166	1,99%	*Snl (2021)*
Lauvsnes	1 107	79	7,14%	*Flatanger kommune (2018)*
Statland	150	46	30,67%	*NRK (2008)*
Tøttdal	150	28	18,67%	*N. Bendiksen*
Utvorda	33	12	36,36%	*N. Bendiksen*
Innvorda	33	7	21,21%	*N. Bendiksen*
Sitter	33	5	15,15%	

Tabell 1 Oversikt over svarprosent basert på befolkningstall fordelt på bosted

Reisevaner

I kartleggingen av reisevaner er hensikten med reisen for respondentene delt inn i flere kategorier, inkludert arbeid, skole, helsehjelp, sosiale anliggender, handel og fritidsbolig. Disse kategoriene sammenlignes med reisehyppighet.

Nedenfor presenteres en tabell som gir en oversikt over den totale fordelingen av ulike reisehensikter. Tabellen viser andelen respondenter som oppgir at de reiser "ofte" eller "svært ofte" for de forskjellige formålene.

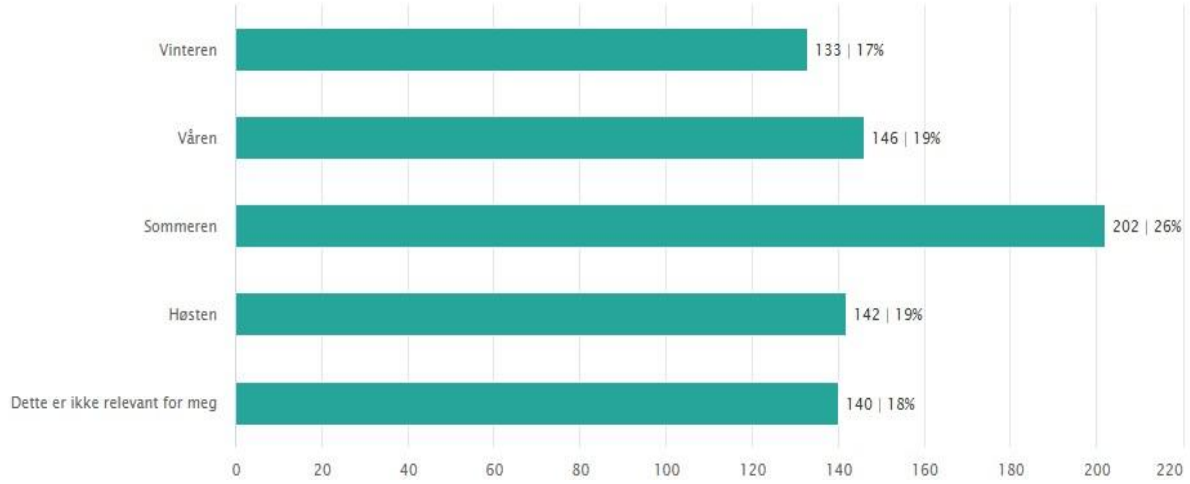
Arbeid	Skole	Helsehjelp	Sosiale anliggender	Handel	Fritidsbolig
33,07%	1,87%	4,27%	18,67%	24%	18%

Tabell 2 Oversikt med fordeling av reisehensikt

Responsen indikerer at den høyeste andelen av respondenter reiser "ofte" eller "svært ofte" i forbindelse med arbeid og handel. I kontrast er det færre som reiser i forbindelse med skole og helsehjelp, med en lavere frekvens i disse kategoriene. Inkludert respons over hensikt ‘’av og til’’ bekrefter fortsatt at den høyeste andelen reiser for arbeid og handel, men viser også en økning i reiser relatert til sosiale anliggender. I tillegg øker andelen som reiser til fritidsbolig til 30%, mens reiser i

forbindelse med skole har økt til 5,1%, og reiser for helsehjelp har økt til 28%. Dette tyder på en variert bruk av transport for forskjellige formål i Statland-området, med en særlig vekt på arbeid og handel.

Forundersøkelser viste at det var interessant å undersøke variasjoner i sesongene. Figuren nedenfor viser en merkbar økning i reisehyppighet i sommersesongen, noe som antyder at flere respondenter benytter seg av transportmuligheter i løpet av denne perioden. Når det gjelder de øvrige sesongene, fordeler reisehyppigheten seg relativt likt, uten betydelige variasjoner.



Tabell 3 Sesongvariasjoner vs. hyppighet

Reisehensikt vs. bosted

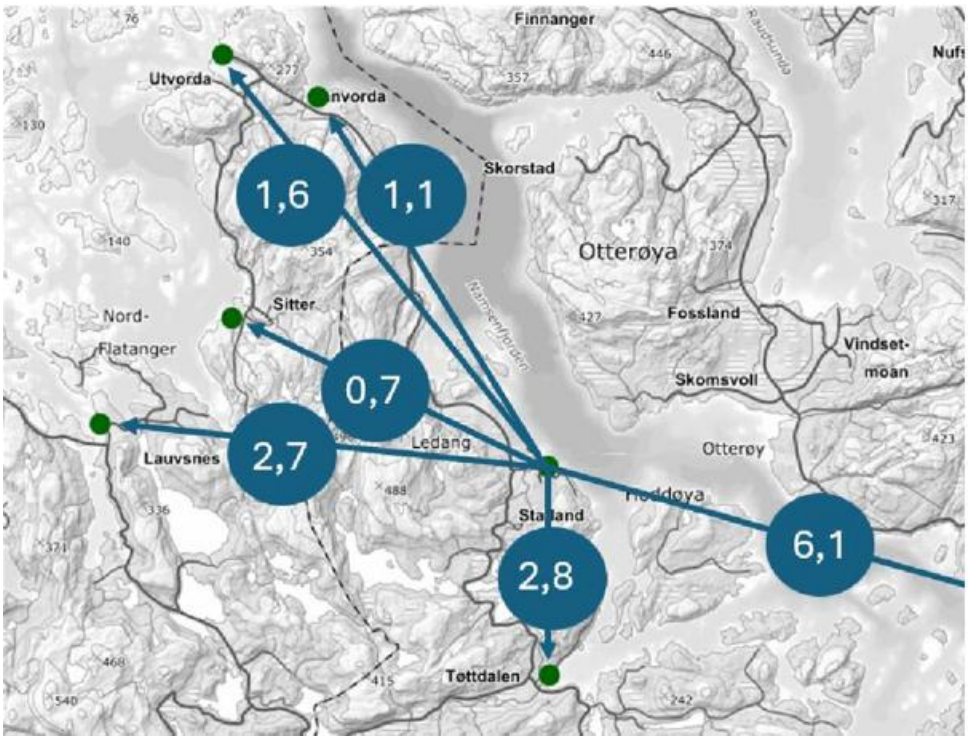
Denne delen av rapporten presenterer en oversikt over reisehyppigheten basert på ulike hensikter, kategorisert etter bosted. Analysen tar sikte på å belyse hvordan reisevanene varierer avhengig av hvor respondentene bor, samt hvilke formål de reiser for. Dette gir en bedre forståelse av mønstre i reiseadferd og kan bidra til å identifisere behovene i de forskjellige områdene og gir en detaljert oversikt over antall respondenter som reiser i forbindelse med arbeid, kategorisert etter bosted. Responsen inkluderer svaralternativene "svært sjelden", "sjelden", "av og til", "ofte" og "svært ofte". Merk at denne oversikten ikke inkluderer respondenter som har angitt "aldri".

Reisehensikt, Arbeid						
Bosted	**Arbeid**	**Helsehjelp**	**Skole**	**Handel**	**Sosiale anliggender**	**Fritidsbolig**
Namsos	109	52	16	111	145	105
Lauvsnes	68	74	12	78	77	22
Statland	33	40	6	45	44	6
Tøtdal	25	26	0	28	27	7
Utvorda	10	8	1	12	10	3
Innvorda	3	7	0	7	7	1
Sitter	5	5	0	5	5	1

Tabell 4 Reisehensikt over respons i antall etter bosted og reisens hensikt

Reisemønster til destinasjon vs. bosted

Statland



Responsen fra Statland indikerer at det kan antas et gjennomsnitt på 14,8 reisende per dag, fordelt på ulike anløpssteder, uavhengig av fremkomstmiddel.

Av de respondenter som har svart, er det sannsynlig at 78% ville benyttet seg av et skyssbåttilbud. Dette gir en indikasjon på den potensielle etterspørselen etter slik transportløsning.

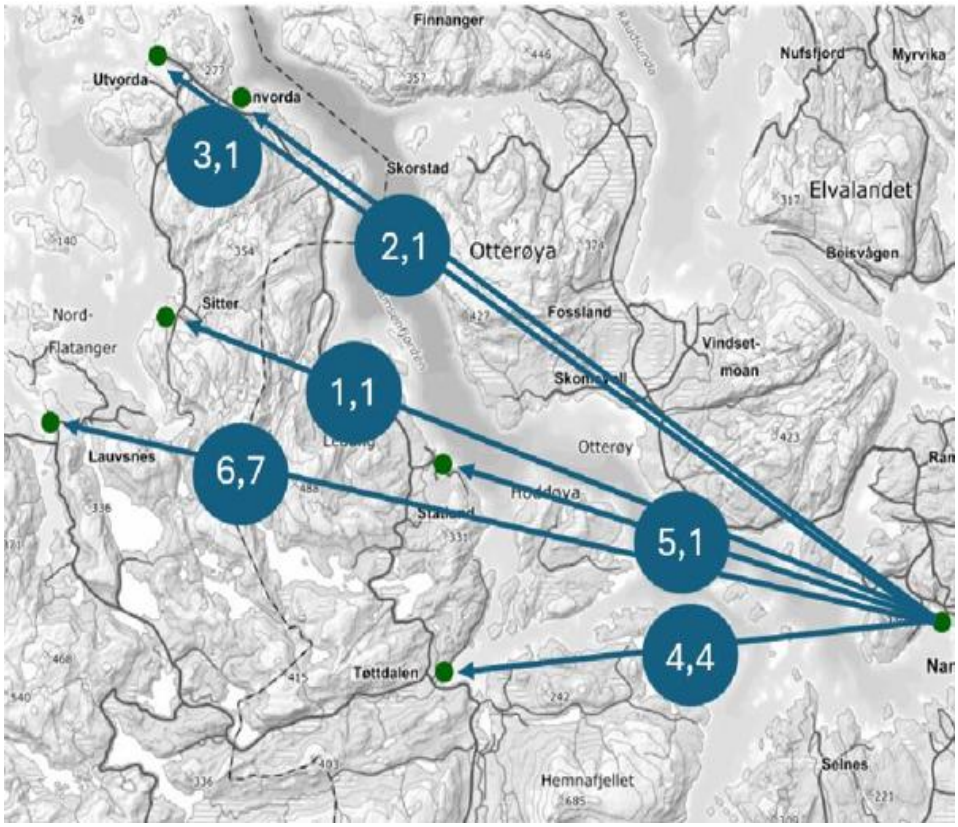
Basert på denne prosentsatsen estimeres det daglige antallet reisende som ville benyttet skyssbåten fra Statland. Beregningen viser at det er forventet at omtrent 11,5 reisende ville bruke skyssbåten per dag i én retning.

- Totalt gjennomsnitt av reisende per dag: 14,8
- Prosentandel som ville brukt skyssbåt: 78%
- Estimert antall reisende med skyssbåt per dag (én vei): 11,5

*Merk at grunnlaget ikke hensyntar adobsjonsprosess. [1]

[1]Adopsjonsprosessen er prosessen en forbruker går igjennom fra et nytt produkt er introdusert på markedet til man forkaster tilbudet eller tar det i bruk.

Namsos



Responsen fra Namsos indikerer at det kan antas et gjennomsnitt på 22,7 reisende per dag, fordelt på ulike anløpssteder, uavhengig av fremkomstmiddel.

Av de som har svart i undersøkelsen, er det sannsynlig at 65% ville benyttet seg av et skyssbåttilbud. Dette gir verdifull informasjon om den potensielle etterspørselen etter skyssbåttransport fra Namsos.

Basert på denne prosentsatsen kan vi estimere det daglige antallet reisende som ville bruke skyssbåten fra Namsos. Beregningene viser at det er forventet at omtrent 14,8 reisende vil benytte skyssbåten per dag i én retning.

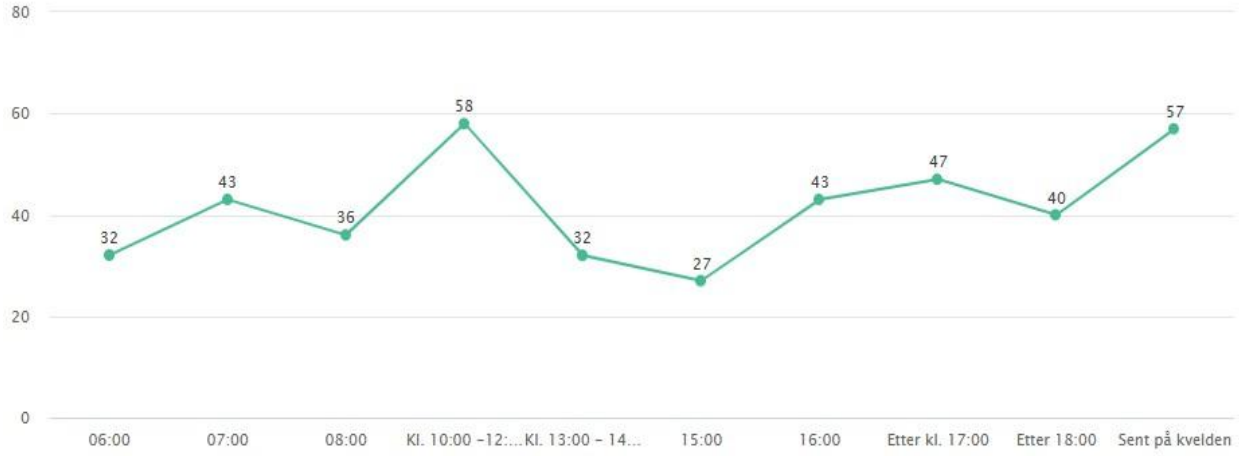
- Totalt gjennomsnitt av reisende per dag: 22,7
- Prosentandel som ville brukt skyssbåt: 65%
- Estimert antall reisende med skyssbåt per dag (én vei): 14,8

*Merk at grunnlaget ikke hensyntar adobsjonsprosess. [2]

Rutetid

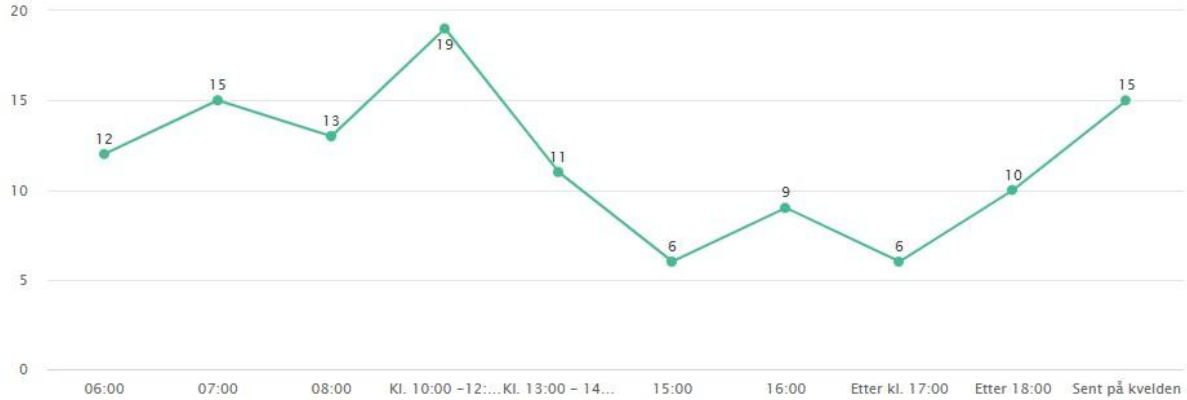
Tilpasning av rutetider for båttransport er essensielt for å møte forbrukernes behov. Dette har flere positive konsekvenser, både for enkeltpersoner og samfunnet som helhet. Når rutetidene er tilpasset pendlere og reisende, blir områder mer attraktive for bosetting. Økt tilgjengelighet bidrar til bo- og blilyst som sørger for bevaring av mindre kystnære samfunn ved at rutetidene bidrar til blant annet å redusere reisetiden for pendlere. Gjennomført undersøkelse ga innsikt i hvordan tilbudet kan tilpasses til å bli best mulig for flest mulig.

Statland



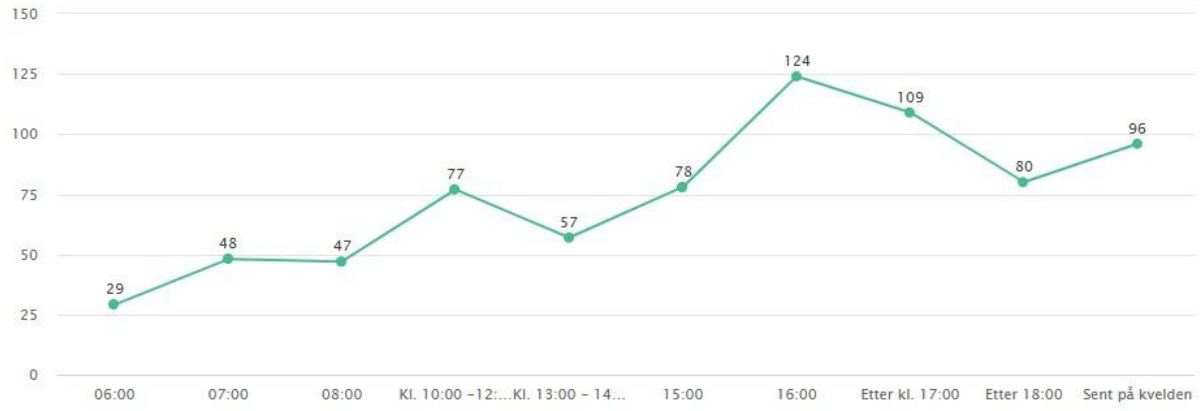
Figur 4 Samlet respons ønsket rutetid fra Statland i antall

Responsen viser at de mest populære rutetidene med skyssbåt fra Statland er mellom kl. 10:00 – 12:00, etter kl. 17:00 og sent på kvelden. Til sammenligning var det interessant å se på om befolkningen på Statland delte ønsket om rutetid. Responsen med bosted Statland er enige i rutetid mellom kl. 10:00-12:00, men ønsket derimot avgang fra Statland kl. 08:00 og mellom kl. 13:00-14:00.



Figur 5 Respons med bosted Statland, reisetid fra Statland

Namsos



Figur 6 Samlet respons ønsket rutetid fra Namsos i antall

Responsen viste at de mest populære rutetidene fra Namsos var kl. 16:00, etter 17:00 og sent på kvelden. Responsen ble sammenlignet med responsen med bosted fra Namsos. Befolkningen i Namsos delte oppfatningen når det gjaldt kl. 16:00 og etter kl. 17:00, men ønsket å inkludere avgang fra Namsos mellom kl. 10:00-12:00.

Kvaliteter ved skyssbåten

I undersøkelsen ble respondentene bedt om å vurdere ulike kvaliteter ved båttransport. Resultatene viste at de fleste verdsatte enkelt billettsystem, enkel tilgang på informasjon og pålitelighet. Tilgang til mat og drikke, strømkontakter og Wifi-tilgang og miljøvennlighet var minst viktig for forbrukerne.

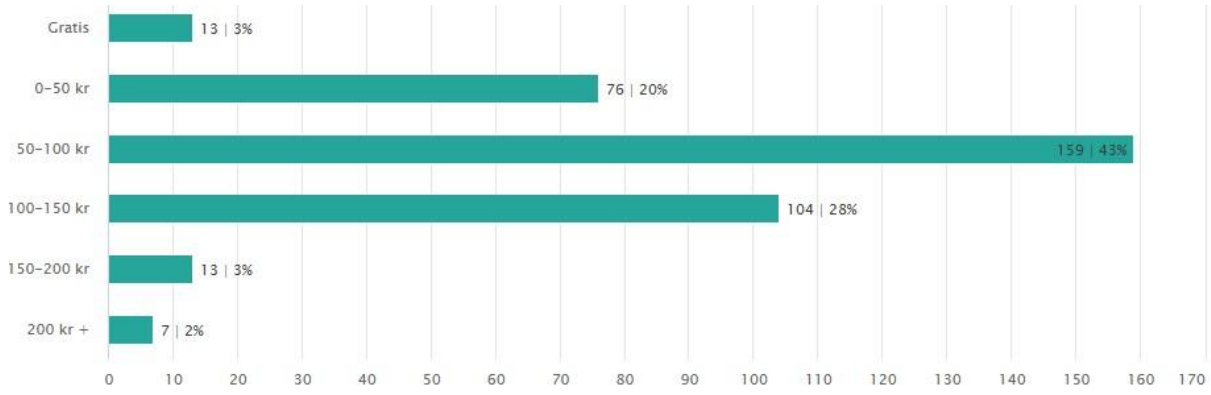
Respondentene ble også bedt om å svare for hva de mente andre var opptatt av. Reisetid, pris og sikkerhet ble høyst ansett, mens universell utforming, innovasjon og fasiliteter mente de fleste var minst viktig for andre.

''Viktig at man finner en god løsning for samarbeid mellom eksempelvis tilbringer/taxi til og fra båten."

''Hvis jeg skal bruke skyssbåt til jobben i Namsos bør den ikke bruke vesentlig lengre tid enn å kjøre med bil/ikke være vesentlig dyrere."

''Enkel transport mellom Lauvsnes og Namsos slik at det er enklere å være på Lauvsnes selv om jeg må på jobb i Namsos. Kjenner flere som bor på Lauvsnes som jobber i Namsos- tenker at det øker bolyst ved at det er mer avslappende å sitte på båt enn å kjøre selv. Båttransport er en av faktorene som kan øke sjansen for at jeg flytter hjem til Lauvsnes. Kortere reisetid til Lauvsnes hadde selvfølgelig vært enda bedre"

Figuren nedfor illustrerer at flertallet aksepterer et prisnivå mellom KR 50-150 med utgangspunkt i strekningen Statland-Namsos (en vei, en person uten moderasjoner eller rabattordninger)



Figur 7 Oversikt, respons akseptabelt prisnivå

I en samlet vurdering svarte 58% at de ville benyttet seg av skyssbåten. Respons fra Statland om omegn viste at 63.27% ville benyttet seg av tilbudet.

VAL videregående skoler

Kontekst

Undersøkelsen ble gjennomført med det formål å kartlegge og beregne markedspotensialet for en skyssbåt til og fra VAL VGS som et supplement til kartleggingen ved Statland/Namsos Rapporten har som mål å gi indikasjoner på markedsgrunnlaget for en testperiode og vil fungerte som grunnlag for utformingen av piloten. Den inneholder vurderinger knyttet til kombinasjonen med øvrige planlagte strekninger i testperioden, samt kompatibilitet med videre korrespondanse til B-punkter i tilknytning til skolen. Undersøkelsen bidro til et helhetlig grunnlag for avgjørelsen om strekningen skal videreføres til pilotering. Responsen fra forbrukerne ga avgjørende innsikt for hvordan tilbudet ble tilpasset det aktuelle området.

> *''Ofte må jeg vente i 1-2 timer i Namsos for å så ta ruten via Høylandet hvor jeg må bytte buss tre ganger i tillegg til at det ikke er skyss helt frem til skolen''*

Metode for undersøkelse VAL

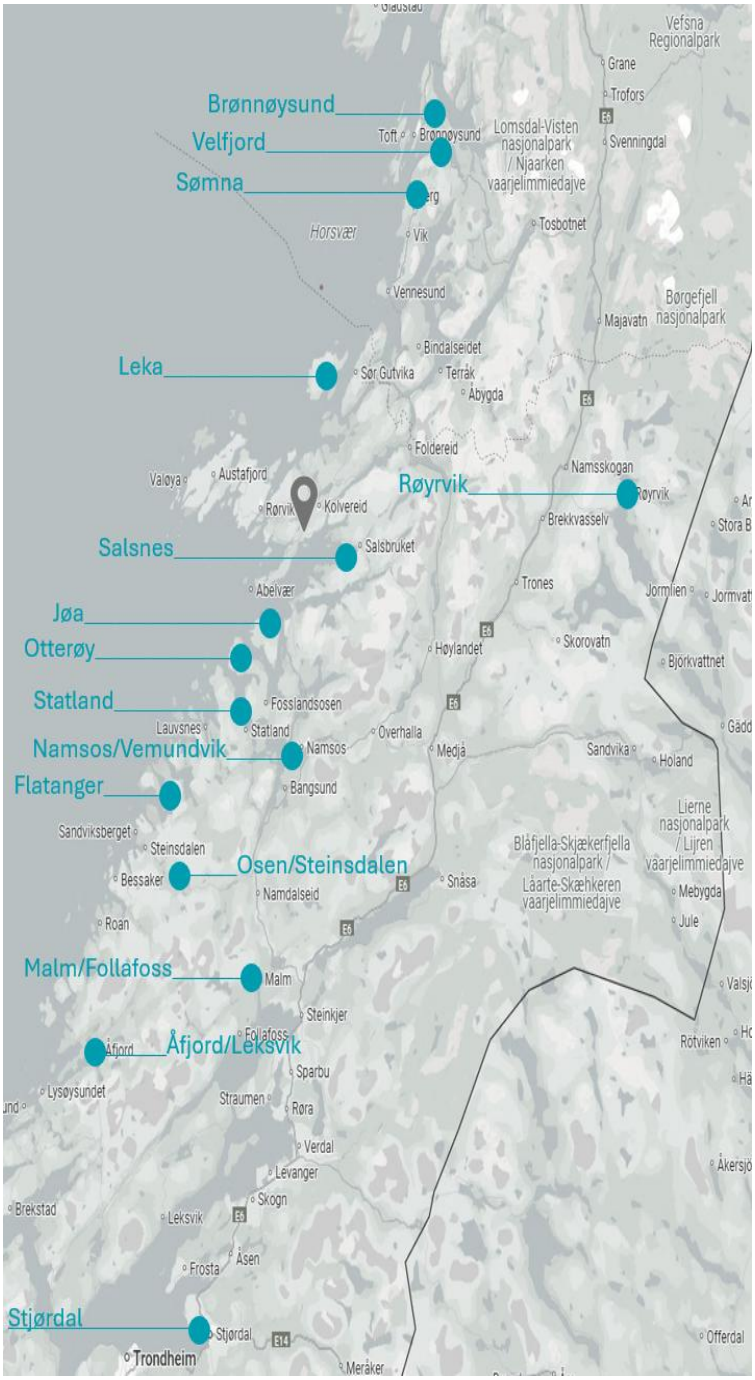
Metoden som er benyttet i denne rapporten er kvantitativ og deskriptiv. Sekundærdata er inkludert fra analysen inkludert dialog med skolen administrasjon. Datainnsamlingen har fokusert på kvantitative mål, forbrukeratferd, motivasjon og holdninger, både i nåtiden og med tanke på fremtidige behov. Materialet er basert på en undersøkelse utført fra 24. mars 2025, tilgjengelig i åtte dager. Undersøkelsen ble sendt ut av administrasjonssekretæren ved VAL Skoler, og utsendelsen til adresser er interne dokumenter hos dem. Den ble utarbeidet av Saga Nor, i samarbeid med Metro-Opus. Totalt ble det sendt ut til 152 elever. Seleksjonen omfattet alle elever ved VAL VGS. Antall innkomne svar var 21 og gir en svarprosent på 13,82 %.

Demografi og bosted

Samtlige av respons i denne undersøkelser er elever ved Val videregående skoler og i alder 16-24 år gammel med variasjon av første, andre og tredje-års elever. Oversikten under viser total respons fordelt på bosted etter antall responser.

Bosted	Antall
Leksvik/Åfjord	1
Malm/Follafoss	4
Mosvik/Inderøy	1
Osen/Steinsdalen	1
Flatanger	1
Statland	1
Jøa	1
Salsnes	0
Otterøy	1
Sømna	1
Brønnøysund	0
Velfjord	0
Røyrvik	1
Namsos	3
Lofoten	1
Stjørdal	1
Eidsvoll	1
Vemundvik	1
Leka	1

Tabell 5 Oversikt antall svar fordelt på bosted



Figur 8 Oversikt bosteder for elever ved VAL VGS

Reisevaner

I kartleggingen av reisevaner inngår formålet med reisen, inkludert seleksjon basert på reisens hensikt, sammenlignet med hyppighet, ukedag og reisetidspunkt. Tabellen nedenfor gir en oversikt over den totale fordelingen av ulike reisehensikter.

Arbeid	Skole	Helsehjelp	Sosiale anliggender	Handel	Fritidsaktivitet
38,1%	9,5%	4,76%	19%	19%	9,52%

Tabell 6 Oversikt fordeling av reisehensikt

Responsen viser at 85 % av elevene reiser av og til, ofte eller svært ofte fra skolen til hjemstedet. Respondentene kunne ikke velge flere svaralternativer jf. responsen i tabell 3. Det antas at flere av elevene har arbeid på sitt hjemsted, basert på sammenligningen mellom tabell 2 og tabell 3.

Hjem	Arbeid	Internat	Annet
85,71%	4,76	4,76	4,76

Tabell 7 Oversikt av sluttdestinasjon fra skolen

I kartleggingsfasen ble reisedagene for elevene nøye undersøkt. Analysene av dataene ga en tydelig konklusjon om at søndager og fredager er de mest populære reisedagene for elevene.

Undersøkelsen avdekket at mange elever benytter søndagene til å reise tilbake til skolen etter helgen, mens fredager ofte brukes til å reise hjem for helgen.

Den høye reiseaktiviteten på disse dagene kan også være knyttet til sosiale og fritidsaktiviteter, samt arbeid som elevene måtte ha i hjemstedet. Dette gir innsikt i reisevanene og tidsplanene til elevene, og ga nyttig informasjon for videre planlegging av transporttilbudet.

Nedenfor viser en oversikt over markedsgrunnlag fra og til VAL. Merk at grunnlaget ikke hensyntar adobsjonsprosess. [3]

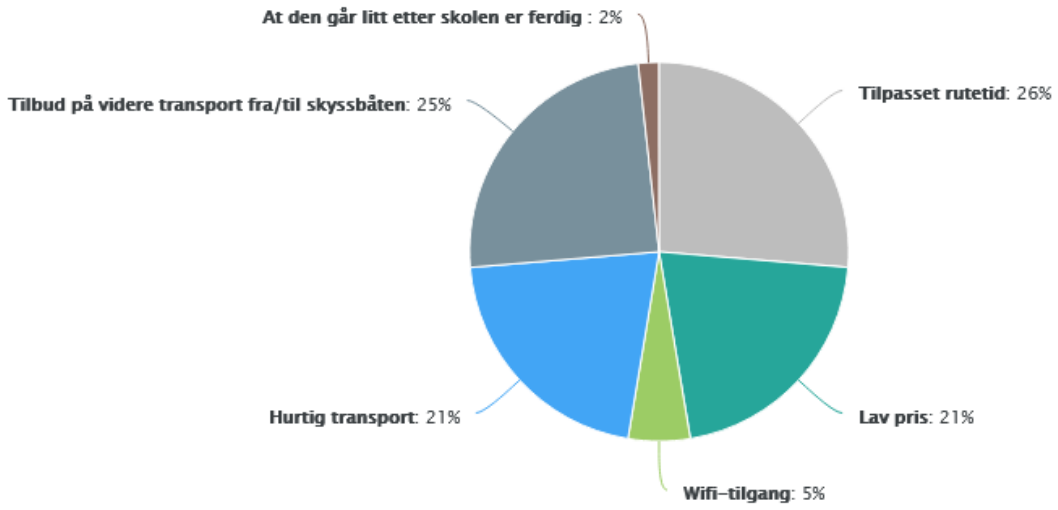
Respons reisedag til skolen							**Respons reisedag fra skolen**						
Man	Tirs	Ons	Tors	Fre	Lør	Søn	Man	Tirs	Ons	Tors	Fre	Lør	Søn
1	0	0	0	1	0	19	0	0	0	1	19	0	1

Tabell 8 Oversikt over respons selektert på ukedag ved reise til og fra skolen - i antall

Passasjergrunnlag

Et opplevd forbrukerbehov blant respondentene er at det utfordrende å komme seg til Abelvær hvor eneste alternativ er egentransport, for å nå dagens hurtigbåttransport[4]. En skyssbåt som har avgang fra skolens nærområde, vil være svært forenklende for forbrukeren.

Respondentene ble bedt om å besvare hva de mener er viktig om de skulle benyttet seg av skyssbåt med anledning til å skrive eget svaralternativ. Se oversikt nedenfor (figur 4)



Figur 9 Oversikt - forbrukerbehov

Totalt passasjergrunnlag for alle hjemsteder basert på respons for fredag er 19 passasjerer, det samme gjelder søndag. Totalt er det 152 elever med hjemsted Trøndelag. Ekskluderer man Nærøysund (gamle Vikna og Ottersøy) og Leka finner man et potensielt passasjergrunnlag på omtrent 118 passasjerer. I potensiale for kommersiell drift bør vurderinger om dynamisk gruppering av hjemsteder tas med i betraktningen, siden elevene jevnlig faller fra og kommer til. Det gjelder for øvrig også testperioden da noe av responsen er avgangselever, selv om man forventer en relativ lik fordeling skoleår 2025/2026 [5].

Grunnlag nord for Rørvik av innsendt respons utgjør to passasjerer. Grunnlag nord for Rørvik av totale elever ved skolen utgjør 22 passasjerer. Med bakgrunn i tilpasning til øvrig strekning Statland-Namsos ekskluderes grunnlag med hjemsted nord for Rørvik i denne rapporten etter en kost-nytte-alternativ-vurdering i samarbeid med Metro-Opus.

[4] Kollektiv hurtigbåttransport, Namdalingen // Rute 980
[5] Ref. Skoleadministrasjonssekretær ved Val Skolen, Randi Rørvik

Søndag, passasjergrunnlag

Med utgangspunkt i Namsos som et knutepunkt hvor man inkluderer respondenter Stjørdal, Namsos, Vemundvik, Åfjord/Leksvik, Malm og Osen/Steinsdalen og ser på dagens muligheter for korrespondanse fra knutepunkt til skolen på søndag er anledningen for å bruke dagens hurtigbåt fra Namsos til Abelvær på søndager aktuelt for 90% av respondentene og utgjør et passasjergrunnlag på 11 passasjerer basert på dagens rutetider ved rute 980. Total fordeling av elever som inkluderer de som valgte å ikke besvare undersøkelsen estimeres til omtrent 45 passasjerer som kan vurderes å inkluderes i et passasjergrunnlag.

980 Namsos-Rørvik-Leka

Gyldig fra 24. juni 2024 til og med 1. september 2024 — rer kun disse dagene: mandag = 1 / tirsdag = 2 / osv. Operates only those days: Monday = 1 / Tuesday = 2 / ‹
Valid from June 24th 2024 up to and including September 1st 2024 — Operatør: Vidar Hop Skyssbåter AS

mandag - fredag / Monday - Friday				lørdag/Saturday				søndag/Sunday			
Dagkoder		**124**	**35**								
Fra Namsos	12:10 CI	16:10 C	16:10 C	09:45 N	15:10 C					19:10 C	
Fra Jøa	12:50 BX	16:50 BX	16:50 BX	10:20 N	15:50 BX					19:50 BX	
Fra Abelvær	13:15 B	17:15 B	17:15 B	|	16:15 B					20:15 G	
Til Rørvik	13:40 BE	17:40 B	17:40 B	|	16:40 B					20:40 B	
Fra Rørvik		|	17:40	|	|			10:25 N		|	
Til Sør-Gjæslingen		|	18:20	11:10 N	|			11:05 N		|	
Fra Sør-Gjæslingen		|	18:20		|			13:15 N		|	
Til Rørvik		|	19:00		|			13:55 N		|	
Fra Rørvik		17:40	19:00		16:45 A				13:55 B	20:45	
Fra Eidshaug		18:05 X	19:25 X		17:10 AB				14:15 X	21:10 L	
Fra Fjølvika		18:30 BX	19:50 BX		17:35 AB				14:35 BX	21:35 BL	
Fra Skei		18:45 B	20:05 B		17:50 AB				|	21:50 B	
Til Gutvik		18:55 B	20:15 B		18:00 AB				14:50 B	22:00 B	

mandag - fredag / Monday - Friday			lørdag/Saturday			søndag/Sunday
Dagkoder						
Fra Gutvik	06:45 B		07:00 B		18:05 AB	14:55 B
Fra Skei	06:55 B		07:10 B		18:15 AB	15:05 B
Fra Fjølvika	07:10 BM		07:25 BM		18:30 AB	15:20 BX
Fra Eidshaug	07:30 DM		07:45 M		18:55 A	15:40 DX
Til Rørvik	07:50 E		08:05		19:20 AB	16:00 B
Fra Sør-Gjæslingan	|		|	13:50 N		|
Fra Rørvik	07:50 BE	14:00 BE	08:05 B	|		16:00 B
Fra Abelvær	08:15 G	14:25 K	08:30 B	|		16:25 B
Fra Jøa	08:40 B	14:50 B	08:55 B	|		16:55 B
Til Namsos	09:20 CI	15:30 C	09:35 C	15:10 N		17:35 CF

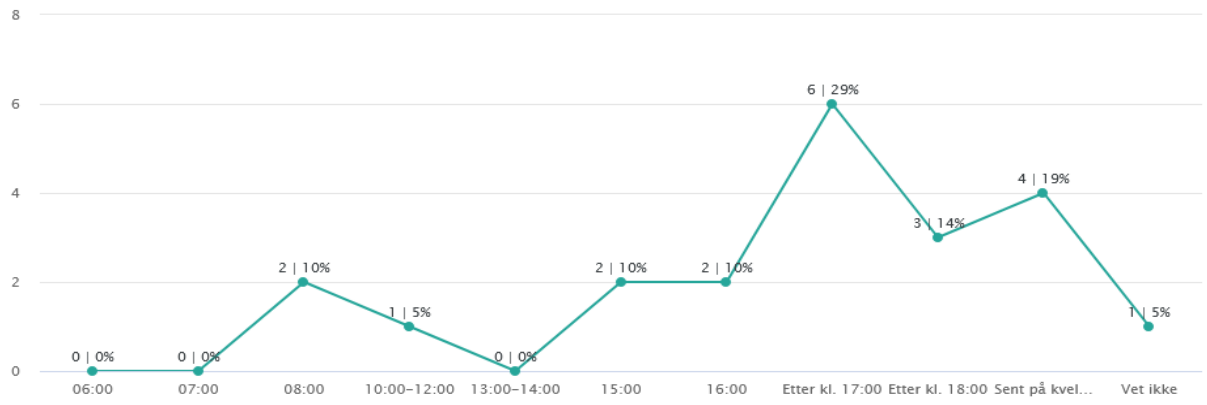
A = Anløp hvis passasjerer til. Reisende fra anløpet må bestille innen klokken klokken 15:30 / Service if arraving passangers. Travellers from port must book before 3.30 pm. Ring / Call 482 94 560
B = Bestillingstransport til/fra båten / Chartered service to/from the boat. Se/see atb.no/bestil
C = Korrespondanse 680 / Corresponds with 680
D = Korrespondanse 963 / Corresponds with 963
E = Korrespondanse 660 / Corresponds with 660
F = Korrespondanse 695 / Corresponds with 695
G = Korrespondanse 762 Merk: Ingen korrespondanse i perioden 24.6 til og med 11.8 / Corresponds with 762. Note: No correspondance June 24th up to and incl. August 11th
I = Korrespondanse 609 / Corresponds with 609
K = Korrespondanse 762, se busstabell for gyldighet / Corresponds with 762, se bus table for validity
L = Anløp hvis passasjerer til. Reisende fra anløpet må bestille innen kl. 19:00 / Service if arriving passangers. Travellers from port must bookbefore 7 PM. Ring / Call 482 94 560
M = Anløp hvis passasjerer til. Reisende fra anløpet må bestille innen kl. 19:00 dagen før / Service if arriving passangers. Travellers from port must bookbefore 7 PM the day before. Ring / Call 482 94 560
N = Må bestilles dagen før innen klokken 16:00 / Must be ordered by 4 pm the day before. Ring / Call: 482 94 560
X = Anløp hvis passasjerer til. Reisende fra anløpet må bestille senest 1 time før / Service if arriving passangers. Travellers from port must book min. 1 hour in advance. Ring / Call 482 94 560

Ved driftsavvik - se atb.no/avvik • **During irregularities** - see atb.no/avvik
For mer informasjon - se atb.no / Ruteopplysning 177 / Appen AtB / **For more information** - see se atb.no / Ruteopplysning 177 / App AtB

Figur 10 Gjeldende rutetabell Hurtigbåt, rute 980

Søndag, rutetid

En alternativ transport med skyssbåt på søndag vil kunne tenkes attraktiv etter ordinær avgangstid, med utgangspunkt i respondentens svar på rutetid. Svaret til respondenten er basert på ønsket reisetidspunkt fra sitt hjemsted inkludert alle kollektive transportmidler og egentransport. I resultatet (figur 9) er det inkludert variabler på hjemsted, noe som vil føre til at ønsket ankomst ved knutepunkt vil være svært varierende. Av respons filtrert til gruppe 1 viser responsen at 72% kunne tenke seg reise fra hjemme etter kl. 17 eller etter kl. 18 som for de fleste vil bety at de vil foretrekke et rutetilbud fra knutepunkt etter kl. 19:10.



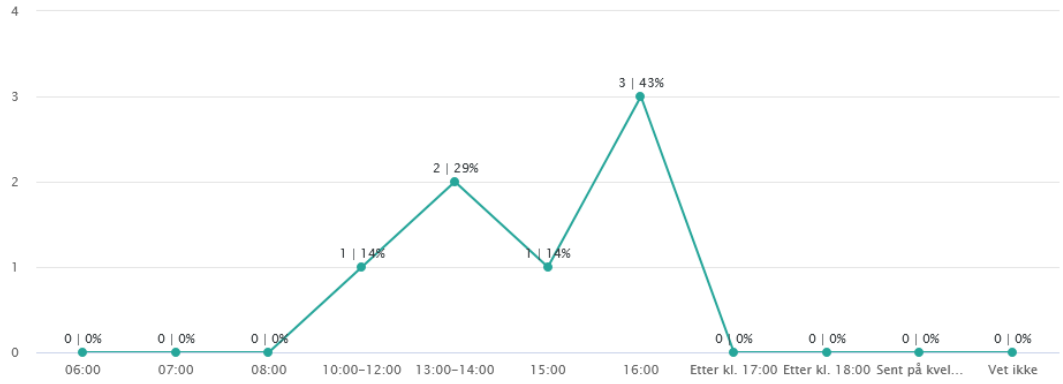
Figur 11 Oversikt over respons fordelt på ønsket reisetid fra hjemsted

Fredag, passasjergrunnlag

På fredager til Namsos for videre korrespondanse fra Abelvær kan man anta at det er aktuelt for 43% av respondentene med bakgrunn i dagens hurtigbåt avganger fra destinasjon, henholdsvis 08:15 og 14:25. Vurderingen baserer seg på respons. Inkluderer man vurderingen om skoletid på fredag og anledning for videre transport fra knutepunkt til hjemsted vil man kunne anta at aktualiteten med dagens hurtigbåt reduseres noe. Man kan derfor anta et passasjergrunnlag på omtrent 11 passasjerer på fredager av faktisk respons.

Fredag, rutetid

Av respons på avreisetidspunkt fra skolen utgjør 57% av svarene kl. 15:00 eller 16:00 hvor begge tidspunkt er senere enn dagens hurtigbåt for gruppe 1, mens 43% ønsker seg rutetid mellom kl. 10:00-14:00.



Figur 12 Oversikt over respons fordelt på ønsket reisetid til hjemsted

Piloteringsfase

Ruteproduksjon

Rutene ble operert av Metro-Opus's fartøy Metro Lekafjord og hadde i perioden 2-manns besetning. I testperioden var alle strekninger gratis for passasjerene. Lauvsnes – Val Vgs. Betjent på søndager og fredager, med bestillinger for anløp i Namsos, Jøa og Statland. Fra mandag – fredag ble Statland – Namsos betjent som fast anløp. Ruteplanleggingen hensyntok til både distanse og værforhold for å optimalisere seilingen: Den korteste avstanden fra Lauvsnes til Val Vgs. er omtrent 28 nautiske mil via ytre lei. Dersom fartøyet anløp Statland, Namsos og Jøa, gikk ruten om Otterøya, noe som forlenger distansen til omtrent 49 nautiske mil.

Driften av Metro Lekafjord på ruten Lauvsnes – Val Vgs. krever nøye planlegging og vurdering av både distanser og værforhold. Med et gjennomsnittlig forbruk på 4,7 liter per nautisk mil er det viktig å overvåke effektiviteten kontinuerlig. Værutfordringene ved innseilingen til Vormsundet og bølgehøydebegrensningen er faktorer som må tas i betraktning for å sikre en trygg og pålitelig transportløsning for skoleelever og andre passasjerer

Metro Lekafjord har et gjennomsnittlig drivstofforbruk på rundt 4,7 liter per nautisk mil. Forbruket som er omtalt i denne analysen er hentet fra vårt overvåkningssystem Marfle som kontinuerlig måler det faktiske forbruket. Merk at distansene fra Lauvsnes til Val Vgs. inkluderer både forsegling og retur. Denne strekningen er også preget av potensielle værutfordringer, spesielt ved innseilingen til Vormsundet inn mot Flatanger. Der er strekningen åpen ut til havstykket Folla, hvor sjøen kan være potensielt utfordrende.

Det er ingen alternative sjøruter inn til Lauvsnes – derfor er det særlige nøysomhet ved seilingsplanlegging av strekningen. Det begrensede rutenettverket og bølgehøydebegrensningene krever at driftsstrategien tilpasses for å opprettholde sikkerhet og effektivitet.

Statland – Namsos

Fartsområde 1, fart på helt innelukket farvann. For det meste åpent farvann, holmer og øyer er av større karakter og er godt synlig på radar. Dybder helt ned til 350 meter. Ingen mulighet til å sette nødanker i planlagt rute.

Lauvsnes - VAL

Seilasen starter i fartsområde 1, men en krysning innom fartsområde 3 utenfor Utvorda ved inn/ut seiling av Sørnamsen. Dette er et kritisk punkt for seilasen i relativt åpent hav, da det ved ulike værforhold oppstår mye tung sjø i området. Sjekk værforhold samt baarentswatch for informasjon om bølgevarsel.

Inn og utseiling av Lauvsnes er noe trang, relativt godt merket. Toppsundet og Eiansundet bør passeres med redusert fart og ved behov med hjelp av kjørelys i nattseilas. Noe smalt farvann også ved passering Utvorda, relativt godt merket med staker. Følg oppsatt rute og kontroller kurs og posisjon jevnlig.

IL Otterøya og Jøa til VAL

Seilasen går innover Sørnamsen. Åpent og oversiktlig farvann. Ved Ansnes fortsetter seilasen innover Lokkaren, relativt godt merket med lys og lykter. Videre ut Kråka mot Seierstad, Jøa. Videre ut Gyltfjorden mot Val. Her kommer vi inn i fartsområde 2 – fart i beskyttet farvann. Ved rette vindforhold kan det også være noe sjø i dette området.

Innseilingen til Val starter ved passering Hestvika. Kaien ligger inne i Laugvågen. Dette er et smalt, grunt og dårlig merket farvann. Reduser fart, ved behov bruk lys. Kontroller kurs, fart og posisjon kontinuerlig. Dybder i lei varierer fra 3,5-6 meter inne i vågen.

YL over Vormsundet til VAL

Denne ruten foregår i større grad i åpent hav, fartsområde 3. Dette blir et svært væravhengig alternativ hvis rolig sjø. Ruten fortsetter ut Vormsundet og ut forbi Aglen – Otterøya og Jøa videre inn mot Val.

Strekning	Distanse (nautiske mil)	Tidsbruk (minutter)	Forbruk (diesel)
Statland – Namsos	10	25	50
Lauvsnes – Val	IL 49 / YL 28[6]	IL 120 / YL 70	IL 490 / YL 380

[6] IL = Indre lei YL = Ytre lei

Passasjertall

Testperioden var fra 14. sept. – 12. okt. 2025 med følgende rutetilbud:

Statland – Namsos / Lauvsnes – VAL VGS
Gyldig fra 14. september 2025 til og med 12. oktober
Valid from 14th of september 2025 up to and including 12th of october
***Kjører kun disse dagene**: mandag= 1 / tirsdag = 2 / osv. Operates only these days: Monday = 1 / Tuesday = 2 / etc.*

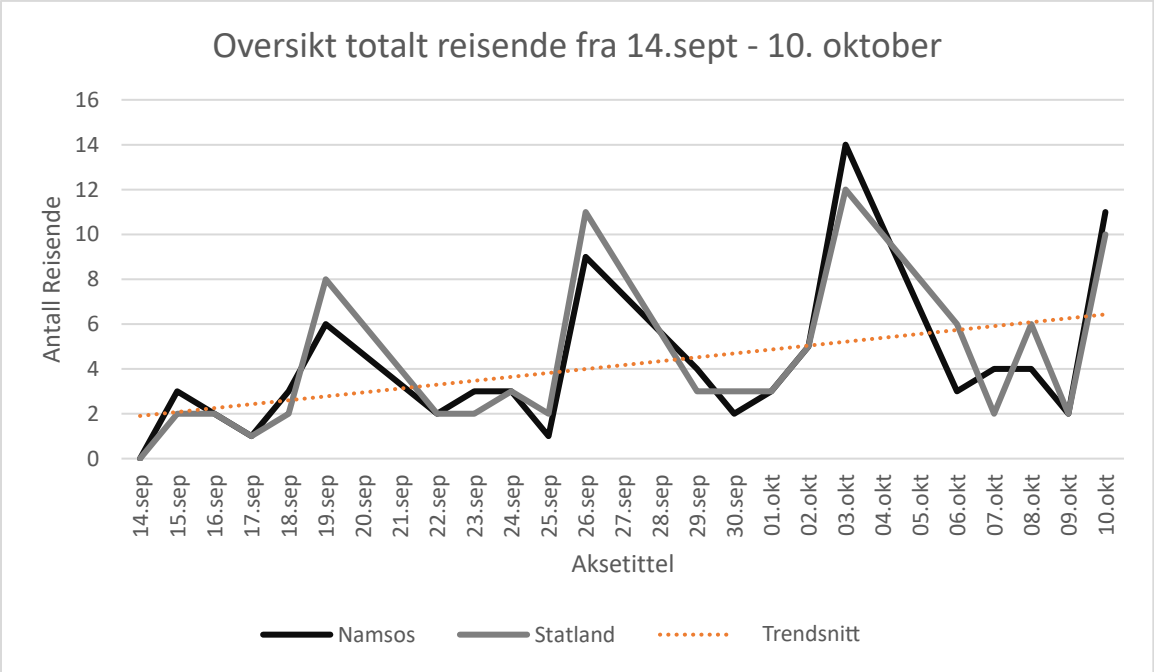
Ring tlf.: +47 477 62 352 Metro Lekafjord for reservasjon eller større bagasje / **Call ph.:** + 47 477 62 352 for reservation or to bring large luggage
Operatør: Metro-Opus AS

Mandag – Fredag / Monday – Friday			Søndag/Sunday
Dagkoder	1234	5	
Fra Statland til Namsos	07:10	09:40	
Fra Namsos til Statland	16:15	13:10	
Fra VAL vgs til Lauvsnes		15:45 SNJ	
Fra Lauvsnes til VAL vgs			18:00 SNJ

Anløp **på tilkalling innen kl. 12:00 dagen før avgang** fra VAL og fra Lauvsnes (fredag og søndag)
*S = Statland
*N = Namsos
*J = Jøa

Ved driftsavvik – se Facebook Metro-Opus / **During irregularities** – see Facebook Metro-Opus
For eventuelle spørsmål eller reservasjon **ring telefon** +47 477 62 352 / Questions or reservation **call phonenumber** +47 47762352

Tabell 9 Rutetabell i testperioden



Oversikten over totalt antall reisende viser betydelige variasjoner i løpet av testperioden. Det er en tydelig økning i antall passasjerer på følgende datoer: 19. september, 26. september, 3. oktober og 10. oktober. Felles for disse dagene er at de alle faller på fredager, med avgang fra Statland kl. 09:40 og retur fra Namsos kl. 13:10. Basert på denne informasjonen kan vi konkludere med at fredagsturene er

de mest populære blant passasjerene. Den opprinnelige rutetiden var kl. 06:20 for å treffe flest mulige av arbeidspendlerne. Imidlertid viste det seg at raskt at det var for tidlig avreise for de fleste. Derfor endret ble første avgang fra Statland endret til kl. 07:10 den 17. september.

Strekning	Antall totalt	Gjennomsnitt per tur	Kapasitetsutnyttelse i snitt	Beste utnyttelse	Svakeste utnyttelse
Rute t/r VAL SNJ	9	1,8	15%	33,33%	8,33
Namsos – Statland	86	3,9	32,5%	100%	8,33%
Statland-Namsos	86	4,3	35,83	91,67%	8,33%

Tabell 10 Passasjerdata inkl. alle anløp

Svake tall, særlige det første dagene bidro til å senke snittet betraktelig. Som følge av betydelig økning i reisende med skyssbåten etter endring på reisetid fra Statland til Namsos gir dette et resultat på 4,44 reisende i snitt til Namsos og 4,5 i snitt fra Statland.

Strekning	Antall totalt	Gjennomsnitt per tur	Kapasitetsutnyttelse i snitt	Beste utnyttelse	Svakeste utnyttelse
Namsos – Statland	81	4,5	37,5	100%	8,33%
Statland-Namsos	80	4,44	35,83	91,67%	8,33%

Tabell 11 Passasjerdata f.o.m. 18. september til 10. oktober 2025

Halvveis i testperioden kunne vi detektere at trenden av bruken var stadig økende og bidro til ytterligere økning og ga et snitt på 5,08 til Namsos og 5,72 i snitt fra Statland.

Den noe sparsomme bruken av skyssbåtene under testperioden ved strekningen til og fra VAL kan skyldes at skolen ved VAL hadde ferie, samt at mange elever deltok i utplasseringer til utlandet.

Ferieperioden medførte at elevene var fraværende fra skolen, noe som naturlig resulterte i færre reiser mellom skolen og hjemstedet. Disse forholdene kan ha påvirket både etterspørselen etter skyssbåtene og den generelle reiseaktiviteten i testperioden. Det er derfor viktig å ta hensyn til disse eksterne faktorene når man vurderer resultatene fra testperioden, da de kan ha bidratt til en lavere bruksfrekvens av skyssbåtene enn det som ellers ville vært forventet i en normal skolesituasjon. For fremtidige vurderinger av skyssbåttilbudet vil det være nyttig å planlegge testperioder som ikke overlapper med ferie eller store arrangementer, for å få en mer nøyaktig fremstilling av etterspørselen.

Ombord undersøkelse og tilbakemeldinger

Passasjerene ble gitt muligheten til å delta i en undersøkelse som hadde som mål å vurdere deres opplevde tilfredshet med skyssbåtens tilbud. Denne undersøkelsen var utformet for å samle inn tilbakemeldinger fra brukerne, slik at man kunne få en bedre forståelse av deres erfaringer og meninger om tjenesten.

Undersøkelsen dekket flere aspekter ved tilbudet, inkludert faktorer som komfort, punktlighet, tilgjengelighet, kundeservice og informasjon. Passasjerene ble bedt om å vurdere disse elementene på en skala, noe som ga et kvantitativt mål for deres tilfredshet. I tillegg inkluderte undersøkelsen åpne spørsmål, der passasjerene kunne gi mer detaljerte tilbakemeldinger og forslag til forbedringer.

Målet med denne tilnærmingen var å identifisere styrker og svakheter ved tjenesten, samt å avdekke områder hvor det var rom for forbedring. Ved å involvere passasjerene i evalueringsprosessen, ønsket man å skape en mer brukerorientert tjeneste som bedre møter behovene til de reisende. Resultatene fra undersøkelsen vil være avgjørende for fremtidige beslutninger om utvikling og tilpasning av skyssbåttilbudet, og vil bidra til å sikre en høyere grad av kundetilfredshet i fremtiden.

Generelt sett var tilfredsheten blant passasjerene svært høy på alle punkter som ble vurdert i undersøkelsen. Dette inkluderer aspekter som tilgjengelighet, tilpasningsdyktighet, service,

punktlighet, pålitelighet og reisetid. Respondentene ga uttrykk for at disse faktorene samlet sett bidro til en positiv opplevelse av tilbudet.

Tilgjengeligheten ble ansett som god, noe som indikerer at passasjerene lett kunne få tilgang til båttransport når de ønsket det. Tilpasningsdyktigheten, som refererer til evnen til å imøtekomme passasjerenes behov og ønsker, ble også vurdert positivt, noe som tyder på at personalet var fleksible og villige til å tilpasse seg ulike situasjoner.

Servicekvaliteten fikk også ros, noe som tyder på at passasjerene følte seg godt behandlet og ivaretatt under reisen. Punktlighet og pålitelighet er avgjørende for en god transportopplevelse, og resultatene viser at skyssbåtene stort sett overholdt sine rutetider og at passasjerene kunne stole på tjenesten.

I tillegg oppga samtlige respondenter at skyssbåttilbudet i området har en positiv effekt på både bo- og blilyst. Dette antyder at tilgjengeligheten av båttransport ikke bare forbedrer mobiliteten for innbyggerne, men også gjør området mer attraktivt for potensielle nye innbyggere. Det tyder på at et velfungerende skyssbåttilbud kan spille en viktig rolle i utviklingen av lokalsamfunn, ved å tiltrekke seg flere mennesker som ønsker å bo og leve i området.

I løpet av oppholdet ble det ikke rapportert om værrelaterte utfordringer ved terminalen, noe som bidrar til en stabil og trygg drift.

På fredagsruten med avgang fra Statland kl. 09:40 var hurtigbåtterminalen i Namsos midlertidig utilgjengelig. Som alternativ benyttet vi flytebryggen ved Namsos Storsenter, en løsning som viste seg å være svært vellykket. Passasjerene uttrykte stor tilfredshet, ettersom mange benyttet denne turen til å handle, noe som ytterligere forbedret reiseopplevelsen.

Vedørende kaifasiliter ved VAL ble flytebryggen i Hestvika benyttet ved en anledning etter anbefalinger fra en lokal kontaktperson, ettersom værforholdene kunne by på utfordringer inne i Laugvågen. Dette viser viktigheten av å ha fleksible løsninger og lokale ressurser tilgjengelig når situasjonen krever det.

I denne spesifikke situasjonen stilte rektor ved Val videregående skole opp med en minibuss for å legge til rette for de reisende. Dette tiltaket er et klart eksempel på det gode samarbeidet mellom skolen og prosjektteamet. Rektorens innsats for å sikre at passasjerene kom seg trygt til og fra skyssbåten, illustrerer engasjementet og viljen til å samarbeide for å oppnå felles mål.

Samarbeidet mellom Val videregående skole og prosjektteamet har vist seg å være mer enn bare praktisk; det fungerer også som et eksempel på hvordan utdanningsinstitusjoner kan spille en aktiv rolle i å støtte og fremme lokale initiativer. Ved å bidra med ressurser og støtte, kan skoler bidra til å styrke lokalsamfunnet og sikre at prosjekter som skyssbåttjenesten fungerer optimalt. Dette partnerskapet kan dermed også inspirere til videre samarbeid mellom utdanningsinstitusjoner og lokale aktører, noe som potensielt kan føre til flere positive tiltak og utviklinger i området.

Fartøy og mannskap

Fartøy Metro Lekafjord et 12 PAX passasjerfartøy like under 15 meter med universell utforming. Fartøyet er designet for effektiv fremdrift, stabil komfort og anledning for å operere som servicefartøy til oppdrettsnæring, helsetransport og kan brukes som beredskap til Brann. Lekafjord er et moderne hurtigbåt-fartøy utviklet for å møte behovene til dagens kollektivtransport i kystnære områder. Fartøyet har et strømlinjeformet design som ikke bare gir estetisk appell, men også forbedrer hydrodynamikken. Dette resulterer i høyere hastigheter og bedre drivstoffeffektivitet. Med fokus på bærekraft, effektivitet og passasjerkomfort. Fartøyet er designet slik at den kan tilby universell utforming både fra flytebryggeanlegg og bruk ved dagens hurtigbåtkaier i rute 980 – Leka – Namsos. Altså nærmest terskelfri tilkomst om bord fra to forskjellige nivåer.

Metro Lekafjord opererer i dag som et fartøy klassifisert under 12 Pax-forskriften. Denne forskriften stiller spesifikke krav til kvalifikasjoner for føreren av fartøyet, og sikrer at sikkerheten ivaretas på en tilfredsstillende måte. I henhold til gjeldende regelverk kan Metro Lekafjord driftes med én person som er kvalifisert med det nødvendige sertifikatet og de kursene som kreves for å føre et fartøy av denne størrelsen. For å operere fartøy som transporterer inntil 12 passasjerer under 12 Pax-forskriften, må båtføreren ha gjennomført en rekke nødvendige kurs og opplæring. Dekkene for prøveperiodens krav ble ivaretatt med minstekrav på sertifikat D6 med tilhørende bla. ROC/VHF-kurs, passasjer og krisehåndteringskurs, grunnleggende sikkerhetskurs for sjøfolk.

Det er imidlertid opp til skipsføreren å foreta vurderinger av behovet for antall mannskap på hver enkelt reise og hvilke kvalifikasjoner disse skal inneha så lenge det er supplerende for gjeldene lover og godt sjømannskap. Minstekrav med en-mannsbesetning gir fleksibilitet til å tilpasse bemanningen etter forholdene og behovene i løpet av seilingen. I prøveperioden ble det imidlertid besluttet at Metro Lekafjord skulle ha to personer i mannskapet: en fører og en matros. Denne bemanningen ble vurdert som svært hensiktsmessig for et fartøy av denne størrelsen og med hensyn til at ruten skulle utprøves. Det gir også mulighet for bedre oppfølging av passasjerer og håndtering av eventuelle situasjoner som måtte oppstå under seilingen.

I løpet av prøveperioden benyttet vi en turnusordning med to skift, der mannskapet var om bord i én uke etterfulgt av én uke hjemme. Denne rotasjonsmodellen sikrer at mannskapet får tilstrekkelig hvile og restitusjon mellom arbeidsperiodene, samtidig som det opprettholder en kontinuerlig og effektiv drift av fartøyet.

Konklusjon og anbefaling

Det har vært en relativt kort periode med forsøksdrift av ruten mellom Statland, Namsos og VAL, og denne tiden er dessverre for kort til å gi et solid grunnlag for konklusjoner. Den begrensede varigheten av testperioden har resultert i at det erfaringsmaterialet som er samlet inn, ikke gir tilstrekkelig og utfyllende informasjon om hva et slikt transporttilbud kan avdekke av markedseffekter over tid. Dette inkluderer viktige faktorer som sesongvariasjoner, endringer i etterspørsel og andre relevante forhold som kan påvirke reisevanene til passasjerene.

Til tross for denne begrensede tidsrammen har prosjektet imidlertid avdekket interessante indikasjoner på hvilke forutsetninger som kan legges til grunn for utviklingen av et framtidig, permanent tilbud. Det er tydelig at en forlenget testperiode ville være gunstig for å observere reelle markedseffekter, samt å vurdere regulariteten i ruteoperasjonene over tid. En lengre testperiode ville også gi mulighet til å analysere hvordan sesongvariasjoner kan påvirke passasjerantallet og reisevanene, og dermed bidra til en mer helhetlig forståelse av tilbudets bærekraft og effektivitet.

En grundigere evaluering over en lengre tidsramme vil gi verdifull innsikt i hvordan ruten kan optimaliseres for å møte behovene til pendlere og reisende, samt identifisere potensielle forbedringsområder. Dette vil være avgjørende for å sikre at et framtidig, permanent tilbud er tilpasset de faktiske behovene i markedet og inkluderer ytterlige inntektskilder innenfor flerbrukssegmentet som kan harmonere med ruteproduksjon. Eksempler på dette er beredskap, servicetjenester til havbruksnæringen, mannskapsbytter, frakt og supply av proviant, charter etc.

NAMDAL REGIONRÅD

Saksmappe: 2026/1984-1
Saksbehandler:
Narve Nordmelan

Saksframlegg

Trøndersk Matfestival 2026 - tilskudd til deltakelse

Utvalg	Møtedato	Utvalgssak
Representantskap interkommunalt politisk råd Namdal	23.02.2026	5/26

Innstilling

Visit Namdal gis et tilskudd på 450 000 kroner til å finansiere Namdalens deltakelse på Trøndersk Matfestival i 2026

Pengene bevilges fra NTE-fondet.

Dokumenter i saken

Type	Dato	Tittel	Adressat
S	16.02.2026	Trøndersk Matfestival 2026 - tilskudd til deltakelse	

Vedlegg

1 2026 budsjett Namdalsteltet søknad Namdal Regionråd10.2.26

Saksopplysninger

Felles samling på Trøndersk Matfestival har vært en spydspiss i matsatsningen i Namdalen, og siden 2019 har regionen vært samlet i et eget telt. Namdal regionråd har finansiert denne satsningen årlig. For deltakelse i 2024 ble det bevilget en ramme på 470 000 kroner, og prosjektregnskapet viste en totalkostnad på 432 988 kroner.
I 2025 ble det bevilget et tilskudd på 450 000 kroner til deltakelsen.
Spørsmålet om deltakelse på Trøndersk Matfestival 2026 legges fram for representantskapet.

Vurdering

Da rapporten for deltakelse i Trøndersk Matfestival 2025 ble behandlet fattet representantskapet følgende vedtak: *«Det utarbeides et forslag til utviklingsprosjekt for framtidig deltakelse i Trøndersk Matfestival».*
Regionrådet har i samarbeid med iNam sett nærmere på dette, men har ikke kommet i mål med arbeidet ennå. Samtidig må det tas en beslutning om deltagelse på årets matfestival i Trondheim 6 – 8. august, slik at det kan arbeides med å mobilisere lokale aktører før påmeldingsfristen går ut.
Regionrådet har derfor bedt Visit Namdal sette opp et budsjett for gjennomføring i 2026 basert på erfaringstall fra fjoråret. Dette forutsetter samme opplegg som tidligere i år, inkludert at regionen betaler deler av deltakelsen for matbedriftene.
Videre er Visit Namdal i gang med å etablere et opplegg for matservering i Namdalsteltet, og har kontakt med flere leverandører om det. Dette har vært et ønske fra matregion Namdal.
Budsjettforslaget fra Visit Namdalen viser en kostnad på deltagelsen på samlet 552 000 kroner. Det bes i forlaget om en finansering fra regionrådet på 466 000 kroner - pluss 20 000 kroner til å dekke fellesmiddag for kommunene og matleverandørene. Totalt 486 000 kroner
Daglig leder foreslår at rammen holdes på samme beløp som i 2025 - det vil si 450 000 kroner.

2026 : BUDSJETT NAMDALSTELTET, SØKNAD NAMDAL REGIONRÅD - TRØNDERSK MATFESTIVAL I TRONDHEIM

		2 026
	pr. 10.2.26	Budsjett
Kontonummer	ADMINISTRATIVT	
	Prosjektkosnader kompteanseheving/møter:	
7328	Prosjektledelse, mobilisering,Visit Namdalen Tr.heim	166 000
7328	Arbeidsgruppe Trondheim: Liverten, Rørvik Fisk	30 000
7328	Reise, overnatting, diett	20 000
	Prosjktkostnader markedsføring/foto	
7227	Logoskilt (til nye aktører) fagtrykk	8 000
7327	fellesutstyr	10 000
	Faktura OI -	
7327	Samlet teknisk bestilling OI Namdalsteltet	46 500
7327	Totalt areal areal bestilt OI Namdalsteltet	207 000
7327	Montering, opp- og nedrigg av telt av GL service v/Gunnar	40 000
	Prosjektkostnader materiell:	
7326	Markedsføring (NA, SOME) - sponset innlegg	5 000
7328	Ekstra finansering fellesmiddag som 2025	20 000
	SUM UTGIFTER	552 500

	INNTEKTER		
	Viderefakturert areal aktører minus spons kr 10.000 pr. aktør (1 modul)	53 000	
	Viderefakturert individuelt utstyr aktører minus det som prosjektet har bestilt	13 500	
	Finansiering prosjekt Namdal Regionråd	466 000	prisøkning 3,5% fra 2025-202
	Ekstra finansering fellesmiddag som 2025	20 000	ekstrabevillning fellesmiddag
	SUM INNTEKTER	552 500	
	DIFFERANSE	0	

NAMDAL REGIONRÅD

Saksmappe: 2026/1985-1
Saksbehandler:
Narve Nordmelan

Saksframlegg

Kommunalt tilskudd til Namdals Folkehøgskole

Utvalg	Møtedato	Utvalgssak
Representantskap interkommunalt politisk råd Namdal	23.02.2026	1/26

Innstilling

Hjemmel for vedtaket er:

Dokumenter i saken

Type	Dato	Tittel	Adressat
S	16.02.2026	Kommunalt tilskudd til Namdals Folkehøgskole	

Vedlegg

1 Notat fra styret i Namdals Folkehøgskole

Saksopplysninger

Årsmøtet i Namdals Folkehøgskole 28. april 2025 vedtok følgende:

1. *Tilskuddet fra kommunene i 2025 (om lag 250 000 kroner) settes til kroner 0, det vil si ingen kommune betaler tilskudd i år.*

Styret ble bedt om å se på latenative tilskuddsmodeller overfor kommunen.

Dette har styret gjort i vedlagte notat.

Kommunedirektørutvalget diskutere saken 30. januar, og mener det er riktig at saken drøftes i representantskapet for regionrådet ettersom dette også er et politisk spørsmål.

Saken leggs på dette grunnlag fram for drøfting som en orienteringssak.

NOTAT

Namdals folkehøgskole – litt historikk om skolen og bakgrunnen for kommunalt tilskudd

Bakgrunn

Namdals folkehøgskole har en lang historie (fra 1884) som Namdalens egen folkehøgskole. Dette lå til grunn da Namdalskommunene (Flatanger, Grong, Høylandet, Lierne, Leka, Namsos (tidligere Fosnes og Namsos), Namsskogan, Nærøysund (tidligere Nærøy og Vikna), Overhalla og Røyrvik i 1961 tok på seg ansvaret for skolen, og dannet et eierlag – der også Naumdøla Mållag, Naumdøla Ungdomslag og Namdal Høgskolelag var med. Før 1961 var skolen i privat eie - men grunnet den økonomiske situasjonen for skolen så ikke eier og styrer Vermund Benum råd for å drive skolen videre alene. Dette førte til at politikerne i Namdalen engasjerte seg, og overtakelsen ble behandlet i hvert kommunestyre før en opprettet et eierlag som skulle sikre framtiden for skolen. I denne prosessen lå det en klar føring om at kommunene tok på seg et økonomisk ansvar, ved å gi årlige tilskott til skolen.

Skolen startet i Namsos høsten 1884 i lokaler til bonden Aksel Sellæg på Hylla i Namsos med Marius Hægstad som leder og ansvarlig. 34 gutter gikk første kurset som varte i 6 måneder. De fleste elevene kom fra Indre Namdal, Namdalseid og Flatanger. Kurs var det samtidig for jenter, 3 måneder om sommeren. Senere ble gutter og jenter samlet i felles kurs. Namdals folkehøgskole flyttet i mange år rundt i Namdalen, til orientering var skolen på Leka i årene 1909-1911. I 1935 ble NFS lokalisert fast i Grong.

Eierskap

Rundt år 2000 ble spørsmålet om selskapsform reist av sentrale myndigheter. Dette med bakgrunn i en formalisering og tilpasning til lovverket. Dette førte til at eierlaget ble registrert som en stiftelse, etter Lov om stiftelser av. Det er stiftelsen som eier retten til å drive folkehøgskole, og som forvalter de opprinnelige eierne sine interesser, slik de er nedfelt i vedtektene. Stiftelsestilsynet har godkjent endringene med nye kommunenavn i vedtektene.

Formelt er således Namdals folkehøgskole i dag en selveid stiftelse. Årsmøtet i stiftelsen velger 4 styrerepresentanter. Styret velger selv leder for 2 år av gangen. Stifterne er kommunene Flatanger, Grong, Høylandet, Leka, Lierne, Namsos, Namsskogan, Nærøysund, Overhalla, Røyrvik, samt organisasjonene Namdal Høgskolelag, Naumdøla mållag og Naumdøla ungdomslag.

Årsmøtet (holdes i mars/april) har de siste årene bestått av ordførerne i eierkommunene.

Tilskudd fra kommunene i Namdalen

Det årlige tilskottet fra kommunene blir fastsatt av årsmøtet, og fordelingen mellom kommunene er gjort etter folketall. I tillegg har Grong kommune, som vertskommune for skolen, betalt et årlig ekstra tilskudd (kr 65 000). Det samla tilskuddet fra Namdalskommunene har blitt justert i forhold til den generelle kostnadsutviklingen, men årsmøtet i 1997 vedtok en reduksjon i tilskottet, fra kr 450 000,- til kr 225 000,- per år. Bakgrunnen for reduksjonen var dårlig kommuneøkonomi. I perioden 1997 – 2019 ble ikke tilskuddssummen regulert, og alle kommunene betalte sin del av tilskuddet som forutsatt.

Ny tilskuddsmodell fra 2020
Skolen vil i åra framover ha betydelige økonomiske forpliktelser som følge av investeringer i oppgradering av bygningsmassen. På denne bakgrunnen ga årsmøtet i 2018 tilslutning til å vurdere en økning av de årlige tilskuddene til skolen, som ikke var blitt endret siden 1997.

På årsmøtet 2019 presenterte styret en ny tilskuddsmodell. Her ble det samla årlige tilskuddet fra kommunene satt til kr 450 000 (samme nivå som før 1997). Fordelingen mellom kommunene ble gjort etter folketall + en fast sum (samme modell som brukes i andre interkommunale foretak i Namdalen). Budsjett for Namdals folkehøgskole, med nytt tilskudd lagt til grunn, ble lagt fram for årsmøtet og fikk enstemmig tilslutning fra årsmøtet. Tilskudd etter ny betalingsmodell ble iverksatt fra og med 2020. Etter denne modellen skulle Namsos betale mest – om lag kr 145 000, Røyrvik minst om lag kr 17 500.
Jf. Modell 1 i regneoppsettet.

På grunn av stram kommuneøkonomi har Namsos kommune ikke betalt sin tilskuddsandel i flere år og dette var bakgrunnen for årsmøtevedtaket i april 2025.

Økonomi/årsverk
Namdals folkehøgskole har i 2026 et driftsbudsjett på ca. 18,3 mill. kr. Inntektene er i hovedsak statstilskudd, elevbetaling og kommunalt tilskudd. I 2026 er statstilskuddet beregnet til 12,25 mill. kr. Budsjettet har foreløpig ikke inntatt bevilgning fra kommunene.

Skolen har stram økonomi, men har klart å sette tæring etter næring. Det er og har vært god økonomistyring med kontroll og oversikt. Regnskapene de siste 10 årene er i hovedsak avlagt med mindre overskudd. Overskuddene er benyttet til vedlikehold og oppgradering /investeringer i bygningsmassen. Det er investert for om lag 30 mill. kr de siste 7-8 årene i utbygging/oppgradering av undervisningsbygg og oppgradering av internatbygg. Dette er ansett som nødvendig for å ta vare på bygningsmassen som er av gammel dato, og for å kunne tilby tilfredsstillende lokaliteter til elever og ansatte. Gode fasiliteter anses også som er en viktig faktor i konkurransen om søkerne til folkehøgskolene.

Langsiktig lånegjeld per 31.12.2024: 20,995 mill. kr. (Renta ble bundet i 10 år til 3,1 %)
Regnskapsresultat i 2024: kr 383 000 i overskudd.

Elevbetalingen skoleåret 2025/26 år er fra kr 134 700 til kr 152 700. Skolen har 6 linjevalg (skoleåret 25/26.) Disse er Cosplay, Skrekk og Gru, Esport, Dyr/Hest og Natur, Creative writing, Oppdag Japan. Namdals folkehøgskole er dimensjonert for 80 elever. Skolen har historisk sett hatt god søkning, men har de siste 2 årene opplevd en sterk nedgang i antall søkere. Dette er en nasjonal trend. Elevtallet innværende skoleår er det 46 elever. Skolen har regelmessig elever fra kommunene i Namdalen.

Skolen har per utgangen av 2025 12,25 årsverk fordelt på 14 ansatte. Derav 800 % pedagogstillinger inkl. rektor, 80 % kontor, 100 % vaktmester og 340 % kjøkken og renhold. Skolen har undervisning 6 dager i uka.

Regnemodeller, det vises til eget dokument
Styret har i regnemodellene som er framlagt lagt til grunn tilskudd fra kommunene med samlet kr 300 000 per år.

Vedtektene – siste gang revidert 27.03.2020
Vedtektene i stiftelsen har ingen bestemmelser omkring tilskudd fra kommunene. Når kommunene har bidratt med tilskudd er det grunn til å anta at denne forpliktelsen går tilbake til 1961 da kommunene i Namdalen i felleskap fattet vedtak om årlig økonomisk bidrag til skolen fra hver enkelt kommune.

Generell informasjon om folkehøgskolene
Noen nøkkeltall

- 81 folkehøgskoler i Norge med til sammen mer enn 817 ulike helårslinjer og 380 halvårslinjer
- 49 skoler er tilknyttet Informasjonskontoret for folkehøgskolen (frilynte)
- 32 skoler er tilknyttet Informasjonskontor for kristen folkehøgskole
- 6035 elever skoleåret 2025/2026
- Antall elever tilsvarer om lag 9,2 prosent av 19-årskullet
- 3 folkehøgskoler er nedlagt de siste 3 årene grunnet lave elevtall/økonomi. En har varslet nedleggelse sommeren 2026

Grong, januar 2026

Styret ved Namdals folkehøgskole v/

Roy H. Ottesen, styreleder
Jorunn Lilleslett, nestleder
Anne Strøm Bjøru
Ragnar Prestvik
Kahtrine Vaslestad Lona (ansattrepresentant)
+ to elevrepresentanter (er på valg 2 ganger per skoleår)

Hanne Vilja Sagmo, rektor

Namdals Folkehøgskole – forslag til modeller for tilskudd fra Namdalskommunene utarbeidet av styret ved skolen

Utgangspunktet for saken er følgende enstemmige vedtak på årsmøtet 2025 (28.04.2025):

1. *Tilskuddet fra kommunene i 2025 (om lag kr 250 000) settes til kr 0, dvs. ingen kommune betaler tilskudd i år.*

2. *Styret bes se på alternative tilskuddsmodeller overfor kommunene. Det må herunder avklares hvilke forpliktelser som tilligger kommunene med utgangspunkt i vedtektene til skolen.*

3. *Styrets forslag legges fram til behandling på årsmøtet i 2026.*

4. *Budsjettet 2025 for øvrig tas til orientering som framlagt.*

Med utgangspunkt i årsmøtevedtaket har styret utarbeidet noen modeller som grunnlag for videre drøfting mellom Namdalskommunene. Disse framkommer under.

Modell 1 (dagens modell) – samlet tilskudd kr 450 000* + kr 60 000 fra Grong kommune

Kommune	Folketall per 30.10.2025	Fast sum for alle - 30 %	Fordelt etter folketall – 70 %	Samlet tilskudd
Flatanger	1106	13500	9490	22990
Grong	2282	13500 + 60 000	19575	33075 + 60000
Høylandet	1237	13500	10610	24110
Leka	599	13500	5140	18640
Lierne	1298	13500	11140	24640
Namsos	15099	13500	129500	143000
Namsskogan	810	13500	6950	20450
Nærøysund	9910	13500	85005	98505
Overhalla	3938	13500	33780	47280
Røyrvik	444	13500	3810	17310
Sum	**36723**	**135000**	**315000**	**450 000 + 60000**

* Grong har betalt kr 60 000 i fasttilskudd i året + sin andel etter folketall

Premisser lagt til grunn:	
Samlet tilskudd	450 000
Per innbygger – 12,25 kroner	
30 % fastsum fordelt likt på kommunene	135000/10 = 13500
Tilskudd fordelt etter folketall	315000
Vertskommunetilskudd fra Grong kommune	60000

Modell 2 – Tilskudd kr 300 000

Grong sin andel som vertskommune er økt fra kr 60 000 til kr 100 000

Kr 200 000 (unntatt Grong kommune) **fordeles på kommunene etter 30% fast og 70 % etter folketall**

Kommune	Folketall per 30.10.2025	Fast sum for alle - 30 %	Fordelt etter folketall – 70 %	Samlet tilskudd
Flatanger	1106	6 670	4 490	11 160
Grong	-	0	0	100 000
Høylandet	1237	6 670	5 030	11 700
Leka	599	6 670	2 430	9 100
Lierne	1298	6 670	5 270	11 940
Namsos	15099	6 670	61 370	68 040
Namsskogan	810	6 670	3 290	9 960
Nærøysund	9910	6 670	40 280	46 950
Overhalla	3938	6 670	16 010	22 680
Røyrvik	444	6 670	1 800	8 470
Sum	**34 441**	**60 000**	**140 000**	**300 000**

Premisser lagt til grunn:	
Samlet tilskudd	300 000
Vertskommunetilskudd fra Grong kommune	100 000
Kr 200 000 fordeles på kommunene etter folketall (unntatt Grong k)	
Per innbygger – 8,17 kroner (300 000:36723)	
30 % fastsum fordelt likt på kommunene – unntatt Grong kommune	60 000/9 = 6 670
Tilskudd fordelt etter folketall	140 000

Modell 3 – Tilskudd kr 300 000

Grong sin andel som vertskommune er økt fra kr 60 000 til kr 100 000

Kr 200 000 (unntatt Grong kommune) **er fordelt kun etter folketall**

Kommune	Folketall per 30.10.2025	Samlet tilskudd
Flatanger	1106	6 420
Grong	-	100 000
Høylandet	1237	7 185
Leka	599	3 480
Lierne	1298	7 535
Namsos	15099	87 680
Namsskogan	810	4 705
Nærøysund	9910	57 550
Overhalla	3938	22 870
Røyrvik	444	2 575
Sum	**34 441**	**300 000**

Premisser lagt til grunn:	
Samlet tilskudd	300 000
Vertskommunetilskudd fra Grong kommune	100 000
Tilskudd fordelt etter folketall på 9 kommuner (unntatt Grong k)	200 000
Per innbygger – 8,17 kroner (300 000:36723)	

Modell 4 – Tilskudd kr 300 000

Fordelt bare etter folketall – alle kommunene inkl. Grong kommune

Kommune	Folketall per 30.10.2025	Samlet tilskudd
Flatanger	1106	9 035
Grong	2282	18 650
Høylandet	1237	10 105
Leka	599	4 895
Lierne	1298	10 600
Namsos	15099	123 345
Namsskogan	810	6 620
Nærøysund	9910	80 950
Overhalla	3938	32 170
Røyrvik	444	3 630
Sum	**36723**	**300 000**

Premisser lagt til grunn:	
Samlet tilskudd	300 000
Per innbygger – 8,17 kroner (300 000:36723)	

Premiss fra styret: Tilskuddet fra kommunene vil øremerkes brukt til vedlikehold og oppgradering av bygningsmassen ved skolen

Vedlegg

- Notat datert januar 2026 med litt historikk om Namdals folkehøgskole
- Vedtektene til skolen, siste gang revidert 27.03.2020

Januar 2026

Styret ved Namdals folkehøgskole

Styret for stiftinga Namdals folkehøgskole har i styremøte 27. mars 2020 vedtatt slike vedtekter for stiftinga Namdals folkehøgskole:

NAMDALS FOLKEHØGSKOLE

er ei stifting, som er grunnlagt ved at Vermund Benum har overdratt eigedomane Reintun I, gnr. 29 bnr. 17 av skm 0,12 (eigedomstomt) og Reintun II, gnr. 29, bnr. 17 (festa tomt) i Grong til stiftinga, likeså alle dei bygningar som står på tomta og det lausøyret som høyrer sjølve skolen til, og som blir spesifisert i særskild bok.

I samband med overdraginga er det fastsett slike vedtekter, som seinast i 2020 er oppdaterte til å vere i samsvar med Lov om stiftingar:

§ 1.

Namdals folkehøgskole skal drivast i samsvar med tradisjonen i folkehøgskolen, etter desse vedtektene, og dei lover og føresegner som styresmaktene gjev for slike skolar.

Skolen skal vere open for ungdom frå heile landet, utan at nokon kommune eller landsdel skal kunne krevje førsterett for ungdom frå desse. Så lenge anna ikkje er fastsett av styresmaktene, er det rektor som avgjer kven som skal takast opp som elevar.

Alle spørsmål om kurs med statstilskott skal avgjerast av rektor og det skolestyret som er skipa etter §2, pkt. f i Lov om folkehøgskolar av 6.12.2002, og i samsvar med dei reglar og reglement som styresmaktene gjev.

§ 2.

Kvart år skal det haldast årsmøte i stiftinga. Dei som gjennom årsmøtet (sjå §6) skal velja styremedlemmar og føre tilsyn med at stiftinga drivast etter desse vedtekter (heretter kalla stiftarar) er:

Kommunane Flatanger, Grong, Høylandet, Lierne, Leka, Namsos, Namsskogan, Nærøysund, Overhalla og Røyrvik,

samt Namdal Høgskolelag, Naumdøla Mållag og Naumdøla Ungdomslag.

På årsmøtet skal kvar stiftar ha 1 røyst. To eller fleire stiftarar kan senda ei felles utsending, som da har røysteretten for desse.

§ 3.

Stiftinga skal ha eit styre på 4 - fire - medlemmar, som blir valde av årsmøtet. Her skal det og veljast 4 vararepresentantar i rekkefølgje. Styremedlemmane blir valde for 4 - fire - år om gongen, første gong etter 2 års funksjonstid og loddtrekking.

Styret vel sjølv leiar og nestleiar for 2 år om gongen.

Rektor har rett og plikt til å møte i styret for stiftinga, og har der tale- og forslagsrett, men ikkje røysterett.

§ 4.

Styret har ansvaret for drifta av stiftinga og tek avgjerd i alle saker der avgjerda ikkje er lagt til andre etter desse vedtekter, eller dei lovar og føresegner som er fastsette av styresmaktene.

Styret kan tilsetje sekretær og kasserar og fastsetje løna for dei.

Styret i stiftinga er medlemmar i styret for skolen, etter Lov om folkehøgskolar. Leiar og nestleiar i stiftinga er og leiar og nestleiar i skolestyret.

Styret orienterer årsmøtet om alle planar gjeldande større moderniserings- og utbyggingsarbeid som ikkje kan belastast over budsjettet, og kan i slike tilfelle tilsetje rådgjevarar.

Styret har ansvaret for at årsmelding og revidert rekneskap blir sendt ut til alle stiftarar, saman med innkalling til årsmøtet, og til dei som elles har krav på å få desse opplysningane. Styret har ansvaret for at søknader om tilskott og pålagt rapportering blir sende i rett tid til dei instansane som skal ha dette.

§ 5.

Styreleiaren kallar inn styret til møte når det er naudsynt eller når minst 2 styremedlemmar ber om det, og helst med slikt varsel at vararepresentantar kan kallast inn, om nokon melder forfall.

Styret er vedtaksført når 3 av medlemmane er tilstades, og dei er samde.

Stiftinga er bunden når styreleiaren og ein av styremedlemmane har skrive under. Dette gjeld og for dokument som skal tinglysast. Styret fører vedtaksprotokoll.

§ 6.

Minst ein gong for året skal det haldast årsmøte. Tid og stad blir fastsett av styret. Innkallinga skjer skriftleg med 4 vekers varsel. Med innkallinga til det ordinære årsmøtet skal det følgje kopi av styremelding, revidert rekneskap, framlegg til budsjett for påfølgjande år og sakliste.

Årsmøtet vel sjølv ordstyrar og referent.

Årsmøtet går gjennom og drøfter styremelding, rekneskap med revisjonsmelding, budsjett for påfølgjande år og vel styremedlemmar og revisor. Årsmøtet skal og fastsetje storleik og fordeling av årleg driftstilskott frå stiftarane, og skal ha orientering i saker om kjøp, sal og pantsetting av fast eigedom, endring av vedtekter og elles i dei sakene som blir lagt fram.

Saker som skal opp i årsmøtet, må meldast til styret minst 6 veker på førehand.

Blir ei ny sak sett fram på årsmøtet, kan styret krevje saka utsett til ekstraordinært årsmøte, etter ny innkalling. Vil framlegget føre til auka tilskott frå stiftarane, kan også 4 av desse krevje slik utsetting.

Ekstraordinært årsmøte kan kallast inn når styret finn at det er naudsynt eller når minst 4 stiftarar krev det. Innkallinga skjer på same måte som til ordinært årsmøte.

På ekstraordinært årsmøte kan ein berre drøfte dei sakene som er nemnde i innkallinga.

§ 7.

Skulle tilhøva bli slik at styret ikkje ser seg råd til å drive skolen etter dei føresetnader som er nemnde i §1, skal det sendast melding om dette til stiftarane, fylkesmannen og styresmaktene, og samstundes kallast inn til (ekstraordinært) årsmøte for å drøfte stoda. På slikt eit årsmøte skal utsendingar frå fylkesmannen og styresmaktene ha tale- og forslagsrett.

Viser det seg uråd å finna ei ordning slik at skolen kan halda fram i samsvar med §1, kan styret vedta å selje dei faste eigedomane og lausøyret. Årsmøtet skal orienterast om eit slikt vedtak.

§ 8.

Blir det - i samsvar med §7 - vedteke å selje det stiftinga eig, skal salet skje på offentleg auksjon, og på det vilkåret at kjøparen fritt kan nytta eigedomen til sitt føremål.

Auksjonen skal kunngjerast på vanleg måte, og styret skal senda melding om auksjonen til fylkesmannen og styresmaktene, og til dei organisasjonane som styret kan tenkje seg vil vera interesserte. Det som etter auksjonen måtte bli att av fri kapital etter at all gjeld er betalt, skal gå til eit legat som skal kallast "Ludvig og Vilhelmine Benums legat".

Dette legatet skal nyttast til å gje ungdom frå Namdalen stønad til å gå på folkehøgskole i Norden og til å støtte tiltak til reising av ein ny folkehøgskole eller folkehøgskolekurs i Namdalen.

Trøndelag fylkeskommune nemner opp styret for legatet. Legatstyret skal arbeide ut nærare reglar for legatet og syte for at desse reglane blir stadfesta av styresmaktene.

§ 9.

Dersom stiftinga Namdals folkehøgskole kjem i den stilling at det ikkje kan svarast renter og avdrag på pantelåna (nye eller gamle), slik at panthavarane krev tvangsauksjon, skal dei ha rett til å krevje pantet selt på ein slik måte at kjøparen fritt kan nytta eigedomane til sitt føremål utan å vera bunden av desse vedtektene.

Det som da måtte bli att av fri kapital, skal gå til det legatet som er nemnt i §8.

Grong, 27. mars 2020

Roy H. Ottesen
Styreleiar

Liv Trones
Nestleiar

Ragnar Prestvik
Styremedlem

Jorunn Lilleslett
Styremedlem

Bjørn Olav Nicolaisen
Rektor/dagleg leiar