

Prosjektrapport: **Flaskehalsanalyse for tømmertransport i Trøndelag**

Søker

ARENA Skog i Trøndelag - ved Skognæringa Kyst SA

Søknadssum

Søknadssum: kr 187.500,- fra Sør-Trøndelag Fylkeskommune, og kr 30.000,- fra hver av de 2 fylkesmennene i Trøndelag. Til sammen: kr 247.500,-.

Tidsperiode

Tidsperiode: 12 mnd, januar 2017 – desember 2017.

Bakgrunn

ARENA Skog ble etablert i 2016, og består av hele skognæringsklyngen i Trøndelag, fra skogeier til sluttprodusent i industriledet. Skognæringa er en viktig aktør i det grønne skiftet og bioøkonomien. Klyngeprosjektet ARENA skal bidra til løfte hele verdikjeden gjennom innovasjon og utvikling. Et av delprosjektområdene som er viktige for ARENA Skog er «Infrastruktur». På dette området planlegges flere ulike prosjekter for å gjøre norsk og trøndersk skognæring konkurransedyktig med verdikjeder som det konkurreres mot i Sverige og Finland.

Kostnadseffektiv råvareforsyning til skogindustrien blir stadig viktigere. Tømmertransport med bil til trøndersk skogindustri koster i dag ca 100 mill kroner pr år. Tømmertransporten på veg foregår i dag med moderne vogntog på 24 meters lengde og 60 tonns totalvekt. Et slikt vogntog bærer nær 40 tonns nyttelast. Dersom totalvekta på vegen er begrensa til 40 tonn, gir dette bare 20 tonns nyttelast. Slike begrensninger i Veglista fører til dobbelt så mange turer for å hente tømmeret, med den konsekvensen dette har for kostnader, miljø og trafiksikkerhet. Et 60 tonns tømmervogntog fordeler vekta på minst 7 aksler, og minst 26 hjul. Dette gjør at tømmervogntoget er skånsomt mot

underlaget. Dette er også bakgrunnen for at tømmertransport har fått egne kolonner i Veglista, hvor det tillates inntil 24 meters lengde og 60 tonn totalvekt.

Status før prosjektet var at riksvegene i Trøndelag var åpna for tømmertransport med 24m/60 tonn. Av fylkesvegene var 58% av disse åpna for 24m/60 tonn i Nord-Trøndelag. I Sør-Trøndelag var 49% av fylkesvegene åpna for 24m/60 tonn. Det som gjenstår er utbedring av flaskehals, i form av bruer med lange spenn som må forsterkes. Fylkesvegene i Trøndelag har 1250 stk bruer, som er klassifisert i 2015/16. Om lag 90% av bruene tåler totalvekt på 60 tonn, men de resterende er ofte flaskehals for tømmertransporten. Disse bruene er ofte de med lengst spenn, og dermed også de bruene som krever høyest investeringer når de skal forsterkes.

Den største utfordringen ligger i Veglista for kommuneveger. De fleste tømmerpartier må fraktes på en skogsbilveg og en kommuneveg, før de kommer til fylkesveg og riksveg. Og veglista for alle kommunevegene som skognæringa er avhengig av er ikke vurdert og skrevet opp på samme måte som fylkesvegene er. En nasjonal undersøkelse utført av Ola Molstad, på oppdrag fra næringa i mai 2016, viste at 8% av de kommunale vegstrekningene utenom tettsted i Nord-Trøndelag er åpnet for tømmertransport med 60 tonn totalvekt. Det tilsvarende tallet for Sør-Trøndelag var 10%. Dette var hovedårsaken til at bare 23% av tømmeret som ble hentet i Nord-Trøndelag ble kjørt på 60-tonns tariff i 2016. Tilsvarende tall for Sør-Trøndelag var 17%.

Det er 40 kommuner i Trøndelag hvor det drives tømmerhogst og råvareforsyning til skogindustrien. Det er viktig å få gjennomført et neste trinn og en flaskehalsanalyse for tømmertransport i disse kommunene i Trøndelag, som gir grunnlag for administrativ oppskrivning i Veglista, samt en prioritering av de flaskehalsene som krever forsterkning og investeringer.

Mål

Hovedmålet med prosjektet har vært å få skrevet opp alle fylkesveger og kommunale veger i Veglista til 24m/60 tonn for tømmertransport, der dette er mulig uten investeringer, i 10 utvalgte viktige skogkommuner i Trøndelag. Framgangsmåten har vært å bevisstgjøre vegeierne gjennom involvering og medvirkning i arbeidet.

I tillegg har det vært et mål å ferdigstille en flaskehalsanalyse som omfatter alle de viktige kommunale og fylkeskommunale vegene som da gjenstår i de samme kommunene, og som trenger investeringer for å bli skrevet opp til 24m/60 tonn for tømmertransport. Analysen inneholder strekningsbeskrivelser, kategori og tiltak/oppkrivingsmulighet. Det har ikke vært mulig å få inn gode kostnadsoverslag for utbedringer/forsterkinger innenfor prosjektets økonomiske rammer.

Resultater

På avslutningstidspunktet for prosjektet kan vi lese følgende resultater, basert på offentlig statistikk:

1. Andel av fylkesvegene hvor det tillates 60 tonns tømmertransport:
 - a. Sør-Trøndelag: 65% - mot 49% ved prosjektstart (prosjekt mål: 60%)
 - b. Nord-Trøndelag: 76% - mot 58% ved prosjektstart (prosjekt mål: 70%)

2. Andel av kommunevegene hvor det tillates 60 tonns tømmertransport:
 - a. Sør-Trøndelag: 9% - mot 6% ved prosjektstart (prosjekt mål: 10%)
 - b. Nord-Trøndelag: 7% - mot 6% ved prosjektstart (prosjekt mål: 10%)

NB. Statens Vegvesen har ikke ferdigstilt denne rapporten på rapporteringstidspunktet. I tillegg er en del av strekningene som har BKT8 (8 tonns aksellast) og BK10 (10 tonns aksellast) på vinter, skrevet opp til 60 tonn totalvekt på vinter. Disse veger kommer ikke fram i statistikken over veger med 60 tonn totalvekt.

3. Andel av tømmertransporten som er gjort opp på 60 tonns tariff:
 - a. Sør-Trøndelag: 52% i oktober 2017 – mot 17% i 2016 (prosjekt mål: 40%)
 - b. Nord-Trøndelag: 38% i oktober 2017 – mot 23% i 2016 (prosjekt mål: 40%)

Identifiserte flaskehalsar

Nedenfor er det satt opp en vurdering av flaskehalsar i de 10 kommunene hvor prosjektaktivitetene har foregått. Flaskehalsar på fylkesveger er merka med **grønt**, flaskehalsar på kommuneveger er merka med **gult**:

1. Rennebu
 - a. Fylkesveger (FV): Alle FV i Rennebu står nå med 24m/60 tonn for tømmertransport i Veglista, men en del av strekningene har BKT8 og BK10 bare på vinter. Det betyr i praksis at 60 tonns lass kan kjøres på vinterføre, mens det tillates bare 50 tonn resten av året.
 - b. Kommuneveger (KV): Ingen KV står i 60 tonn enda, men de fleste veger har 24m/50 tonn. Kommunen har vært skeptiske til oppskrivning til 60 tonn, og må følges opp vidare.
 - c. Reelle flaskehalsar:
 - i. Hyttefossbrua på FV508 (tåler 60 tonn, men fjellskjæring sør for brua må utvides med 2mx20m for å komme inn på brua med 24 m vogntog)
 - ii. Bru på KV34, Tysksetervegen, spenn over 13,5m, må beregnes/forsterkes.
 - iii. Gisna bru på KV25 (50 tonn), Gamle Kongeveg, spenn over 13,5m, må beregnes.

2. Orkdal

- a. Fylkesveger (FV): Alle FV i Orkdal står nå med 24m/60 tonn for tømmertransport i Veglista, med unntak av to strekninger. Svorkmo bru er inne i STFKs budsjett, og blir forsterket før 1. april 2018. Men en del av strekningene har BKT8 og BK10 bare på vinter. Det betyr i praksis at 60 tonns lass kan kjøres på vinterføre, mens det tillates bare 50 tonn resten av året.
- b. Kommuneveger (KV): En del av de viktigste tømmervegene er skrevet opp til 60 tonn, men de fleste vegene har 24m/50 tonn. Kommunen har vært velvillige til næringens oppskrivingsforslag, men har enda ikke gjennomført disse. NB: 55 km av KV står i «Øvrige veger» og har BK8 og 19,5m/32tonn. Disse vegene er med andre ord ikke tilgjengelige for tømmerbil. Kommunen må følges opp videre.
- c. Reelle flaskehalsar:
 - i. Husdal bru på FV791 (40 tonn), må søkes om unntak for å legge nytt forsterkende dekke på brua. Investering: 2 mill kr?
 - ii. Bru med skarp sving inn på bru på KV4680 (i starten på Husdalsvegen).

3. Melhus

- a. Fylkesveger (FV): De fleste fylkesvegene i Melhus står nå med 24m/60tonn for tømmer, men også her er en del av vegene nedsatt til BKT8 og 50 tonn i barmarksesongen.
- b. Kommuneveger (KV): Noen av de viktigste tømmervegene er skrevet opp til 60 tonn, og kommunen har skrevet opp Fossvegen etter drøftingsmøte, mens Martin Tranmæls veg (BK10) fortsatt står i 50 tonn.
- c. Reelle flaskehalsar:
 - i. Kvål bru over Gaula på FV695 var klassifisert for 50 tonn i 1982, og må beregnes på nytt.
 - ii. Rognbekken bru på FV673 (50 tonn), stålbjelkebru med 10 m spenn, må beregnes og evt. forsterkes.
 - iii. KV2009 Vassfjellvegen har en planovergang over jernbanen som må godkjennes av Jernbaneverket, før vegen kan skrives opp fra 50 til 60 tonn.
 - iv. KV6006 Sørbygdvegen krysser elva Skolda i begge ender, og begge bruene vurderes som for svake til å tåle mer enn 50 tonn totalvekt. Bruene må beregnes, og eventuelt forsterkes.
 - v. KV7011 Klefstadvegen krysser elva Bøvra med to bruer som må beregnes, for eventuell oppskrivning til BK10 og 60 tonn.

4. Klæbu

- a. Fylkesveger (FV): De fleste fylkesvegene i Klæbu står nå med 24m/60tonn for tømmer, men også her er en del av vegene nedsatt til BKT8 og 50 tonn i barmarksesongen. To FV er nedsatt til 40 tonn pga bruproblematikk – se pkt c.

Trongfossbrua ble oppklassifisert til 60 tonn i desember 2017, og dermed kan hele FV704 oppgraderes til 60 tonn fra 1. april 2018.

- b. Kommuneveger (KV): I utgangspunktet hadde Klæbu kommune ingen veger som var tillatt for 24 meters tømmervogt, og ingen veger som var tillatt for 60 tonn. Kommunen har skrevet opp alle strekningene som næringa ba om i drøftingsmøte.
- c. Reelle flaskehalsar:
 - i. Solemsbrua på FV924 er sist klassifisert i 1983 (40 tonn). Brua er ei stålbjelkebru med 5 meter spenn. Må beregnes på nytt, og eventuelt forsterkes.
 - ii. Svean bru på FV885 er sist klassifisert i 1982 (40 tonn). Brua er ei stålbjelkebru på 140 meter, med restlevetid på 8 år. Det må sannsynligvis byggjes ny bru, dvs et stort byggeprosjekt.

5. Trondheim

- a. Fylkesveger (FV): De fleste fylkesvegane i Trondheim står nå med 24m/60tonn for tømmer, men også her er noen få veger nedsatt til BKT8 og 50 tonn i barmarksesongen. To FV er nedsatt til 50 tonn pga bruproblematikk – Tillerbrua og Sluppenbrua, men her fines det utkjøringsmuligheter uten å passere brua. Derimot er noen viktige strekninger klassifisert til BKT8/50tonn pga svak bæreevne. Dette gjelder bl.a. FV6674 sør for Jonsvatnet og FV6684 Tillerbruvegen.
- b. Kommuneveger (KV): I Trondheim står 486 km av de kommunale vegane i «Øvrige veger», med BK10 24m/50tonn. Det er holdt flere drøftingsmøter/samtaler med vegansvarlige i Trondheim kommune for å få vurdert oppskrivning av «Øvrige veger» til 60 tonn totalvekt for tømmer, uten at det er oppnådd noen resultater. De fleste av vegane i denne samleposten er gater uten interesse for tømmertransporten, men noen unntak dukker opp, og en oppskrivning til 60 tonn vil uansett ikke ha noen konsekvens for vegeier (50 tonn vil gjelde uansett for annen transport). Verre er det at 42 kommunale vegstrekninger i Trondheim har egne linjer i Veglista med begrensninger på enten lengde eller totalvekt. Av disse har f.eks. 11 veger lengdebegrensning til 12,4 meter (!), 13 veger har maks totalvekt på 40 tonn. Bl.a. kan det ikke gjennomføres lovlig tømmertransport fra Trondheim kommunes egne skogeiendommer i Bymarka.
- c. Reelle flaskehalsar:
 - i. FV6674 Bratsbergvegen fra Bruråk og hele vegen sør for Jonsvatnet må forsterkes.
 - ii. FV6660 på østsida av Jonsvatnet bør forsterkes.
 - iii. FV6684 Tillerbruvegen bør forsterkes.
 - iv. Vi har så langt ikke avdekt reelle flaskehalsar på kommunevegnettet i Trondheim. Bruene er så korte at liten andel av tømmerlassene vil belaste

bruspennet samtidig. Vi har heller ikke sett spesielt svake vegger, dersom en ser bort fra behovet for transportstopp i teleløsningsperioder på en del av vegene.

6. Stjørdal

- a. Fylkesveger (FV): De fleste fylkesvegene i Stjørdal står nå med 24m/60tonn for tømmer, men også her er 4 strekninger nedsatt til BKT8 og 50 tonn i barmarksesongen. Mange fylkesvegbruer i Stjørdal er skrevet opp til 60 tonn i 2017.
- b. Kommuneveger (KV): Stjørdal kommune har klassifisert de fleste kommunale vegstrekningene på egne linjer i Veglista, og har derfor bare 32 km i samleposten «Øvrige vegger». Av 155 kommunale vegstrekninger er bare 35 (mindre enn 25%) klassifisert som vegger med 10 tonns akseltrykk. Ut fra det vi har sett på befaringer er dette basert på overdrevet forsiktighet. For øvrig belastes de fleste av vegene med 10 tonns akseltrykk jevnlig, fra avfallsbiler, busser og annen tungtransport.
- c. Reelle flaskehalsar:
 - i. Hell bru over Stjørdalselva på FV950 er klassifisert for 50 tonn, og må bygges ny.
 - ii. Hammer bru over Grytbekken på FV6786 var klassifisert for 50 tonn i 1983, og må beregnes på nytt.
 - iii. Flornes bru over Stjørdalselva på FV6790 er klassifisert til 50 tonn i 1983. Må beregnes på nytt.
 - iv. Mære bru over jernbanen på Skatval er klassifisert til 50 tonn i 2015. Må forsterkes.
 - v. Det vises til pkt b. Et konsulentfirma har vært inne og beskrevet vegtilstand og gitt anbefalinger til kommunen. Skognæringa har satt opp ei liste over vegger som ønskes skrevet opp. Vi er ikke kjent med at det finnes reelle flaskehalsar på disse vegene.

7. Verdal

- a. Fylkesveger (FV): Mange av fylkesvegene i Verdal står nå med 24m/60tonn for tømmer, men for halvparten gjelder dette bare vinterperioden. Resten av året står disse vegene i BKT8 og maks totalvekt 50 tonn, og Statens Vegvesen vil ikke klassifisere opp disse vegene med mindre det blir gjort forsterkningstiltak. Dette er en utfordring når det meste av tungtransporten er basert på 10 tonns akseltrykk. Mange fylkesvegbruer i Verdal er skrevet opp til 60 tonn i 2017.
- b. Kommuneveger (KV): Verdal kommune har klassifisert de fleste kommunale vegstrekningene i samleposten «Øvrige vegger» - totalt 137 km. Etter kontaktmøte med kommunen ble vegene skrevet opp til BK10 og 60 tonn totalvekt for tømmertransport på vinter. Men de står fortsatt i BKT8 og 50 tonn i resten av året.

Alle kommuneveger i Verdal er nå tillatt for 24 meters tømmervogntog. En vurderer det slik at det er mulig å heve Veglista til BK10/60 tonn for hele året, dersom tømmertransporten stoppes konsekvent i teleløsningsperioden og i perioder med ekstraordinære mengder regn.

- c. Reelle flaskehalsar:
 - i. Strådøla bru på FV6900 (i Vera) må forsterkes for å tåle 60 tonn.
 - ii. På kommunevegane må 3 lengre bruer forsterkes eller bygges nye i området rundt Holmen Gård, på KV4060, KV3403 og KV1108. Andre fysiske flaskehalsar er ikke registrert.

8. Namdalseid

- a. Fylkesveger (FV): De fleste fylkesvegane i Namdalseid står nå med 24m/60tonn for tømmer. Alle bruene på FV715 over til Osen ble oppklassifisert til 60 tonn i 2017, slik at hele denne vegstrekningen kan skrives opp til 60 tonn for tømmertransport fra 1. april i 2018. Det samme gjelder FV766 fra Sjøåsen til Dalavatnet i Flatanger, og FV6926 fra Fallet (FV17) til Derås. En strekning gjenstår med BKT8/50tonn på barmark (FV6926), samt at FV6928 mot Statland fortsatt har brubegrensningar (50 tonn).
- b. Kommuneveger (KV): Namdalseid kommune har klassifisert opp mange av de viktigste kommunale tømmervegane til 60 tonn, og alle kommunevegane står i 24 meter tillatt lengde for tømmertransport. Noen strekningar står i BKT8 og 50 tonn.
- c. Reelle flaskehalsar:
 - i. Finnhallar bru over på FV6928 er klassifisert for 50 tonn i 1982, og må beregnes på nytt.
 - ii. Strømhullet bru (50 tonn) på KV2 bør forsterkes, sjøl om det ikke påregnes store tømmermengder over denne brua.

9. Namsos

- a. Fylkesveger (FV): Med unntak av vegane på Otterøya er de fleste fylkesvegane i Namsos oppklassifiserte til 24m og 60 tonn for tømmertransport. Lokkarbrua over til Otterøya er ei hengebru som bare tåler 50 tonn, og som må bygges ny dersom den skal oppklassifiseres. FV7060 til Selnes og FV7066 til Duna har BK10 og 60 tonn bare på vinter (BKT8/50tonn resten av året), pga svak bæreevne.
- b. Kommuneveger (KV): Namsos kommune har klassifisert over halvparten av de kommunale vegstrekningane i «Øvrige vegar» i Veglista. Kommunen har så langt ikke villet skrive opp denne samleposten fra BKT8 (BK10 vinter) 19,5m/60 tonn. Dette begrunnes med frykt for lange vogntog inn i bygater og boligområder, noe som vurderes som urelevant fra næringsa. I praksis kjøres tømmeret ulovlig på de aktuelle kommunevegane, da alle tømmervogntogane i området går med 24 meters lengde.

Ut fra det vi har sett på befaringer er BKT8/50tonn basert på overdrevet forsiktighet. For øvrig belastes de fleste av vegene med 10 tonns akseltrykk jevnlig, fra avfallsbiler, busser og annen tungtransport. KV1333, KV1490, KV2305 og KV3010 er spesielt viktige å få gjort noe med i denne kategorien. Kommunen har etterkommet ønsket om å heve vegene inn til sagbruket til 60 tonn hele året. Andre viktige veger som fortsatt står i 50 tonn: KV1060, KV2294 og KV2308. Og disse viktige vegene er økt til 60 tonn, men bare på vinter: KV3300, KV3540, KV3550.

- c. Reelle flaskehalsar:
 - i. Lokkarbrua til Otterøya.
 - ii. Svak bæreevne på FV7060 og FV7066?
 - iii. Ingen reelle flaskehalsar er avdekt. Svak bæreevne på noen av kommunevegane kan handteres med sjølpålagt transportstopp i teleløsningsperioder og regnrrike perioder på disse strekningane.

10. Høylandet

- a. Fylkesveger (FV): Alle bruer på FV17 nordover til Foldabrua er nå klassifisert til 60 tonn, og strekningen vil derfor bli skrevet opp til 60 tonn 1. april 2018. FV7042, FV7044 og FV7048 har alle 50 tonns begrensning pga bruer som ikke er klassifisert siden 1983. FV7046 har 60 tonn bare på vinter pga svak bæreevne.
- b. Kommuneveger (KV): Høylandet har vært imøtekomne, og de vil skrive opp de fleste av kommunevegstrekingane som næringa har bedt om til 60 tonn 1. april 2018.
- c. Reelle flaskehalsar:
 - i. Eidbrua (FV7042) er klassifisert til 50 tonn i 1983. Må beregnes på nytt.
 - ii. Nylendbrua (FV7044) er klassifisert til 50 tonn i 1983. Må beregnes på nytt.
 - iii. Kongsmoelvbrua (FV7048) er klassifisert til 50 tonn i 1983. Må beregnes på nytt.
 - iv. Aavatsbrua (KV43004) må beregnes – står i 50 tonn.
 - v. Hammer bru (KV43007) må beregnes – står i 50 tonn.
 - vi. Skarland bru (KV43017) må beregnes – står i 50 tonn.
 - vii. Besbrua (KV43029) må beregnes – står i 50 tonn.
 - viii. Lonbrua (KV43036) må beregnes – står i 50 tonn.

Aktiviteter

I innledningsfasen ble flaskehalsanalysen gjennomført i form av arbeidsmøter ute i hver enkelt av 10 kommuner (10 arbeidsmøter). Kommunene ble valgt ut i dialog med SVV, Fylkesmennene og Fylkeskommunene.

I møtene har det deltatt en lokalkjent tømmertransportør, en transportleder, kommunens skogansvarlige og næringsaktører (skogbruksleder/pådriver/lokallagsleder/industrirepresentant). I møtene jobber en seg i gjennom alle aktuelle veger for tømmertransport i kommunen, og kategoriserer disse i reelle flaskehals og fiktive flaskehals. Resultatene er satt opp i tabellform, og veglistene, vegkart.no og «Brutus» (Vegvesenets bruberegningsprogram) er brukt som verktøy i møtene.

Del 2 av arbeidet var oppfølgingsmøter med vegeier i hver enkelt kommune. I disse møtene deltok vegansvarlige i kommunen. Avhengig av situasjonen i den enkelte kommune har det vært ulik deltakelse av andre i disse møtene, så som: næringsaktører, skogansvarlig, teknisk sjef og politikere i kommunen og veglisteansvarlig i Statens Vegvesen. Erfaringen er at møter på tomannshand med vegansvarlig ofte gir best resultater.

Arbeidet er utført i 2017. Erfaringene vil bli brukt for analyse av de resterende 30 skogkommunene i Trøndelag i et oppfølgingsprosjekt i 2018 og 2019.

Prosjektorganisering

Prosjekteier: ARENA Skog.

Prosjektleder: Ole Hartvig Bakke, Allskog (delprosjektleder i ARENA Skog, og lang bransje- og ledererfaring og stort nettverk i skognæringas verdikjeder).

Prosjektgruppe:

Ole Hartvig Bakke (Allskog/ARENA Skog), Frode Moen (Transportselskapet Nord), Kjersti Kinderås (klyngeleder ARENA Skog), Dag Okkenhaug Bævre (Fylkesmannen i Nord-Trøndelag), Sverre Husby (Fylkesmannen i Sør-Trøndelag). Fylkeskommunens Vegseksjon og Statens Vegvesen (SVV) har også deltatt aktivt i arbeidet.

Prosjektregnskap

Aktivitet	Beskrivelse	Budsjett	Egen-innsats	Fakturerte tjenester	Sum regnskap
Planlegging	Detaljplanlegging/forberedelser, møteavtaler, arrangement (prosjektleder). 60 timer.	57 000		57 000	57 000
Foranalyser	Grov oversikt og disposisjon før hver workshop (prosjektleder og næringsaktører). 60 timer.	57 000		57 000	57 000
10 workshoper	Registrering, strekningsbeskrivelser, klassifisering, prioritering. 6 næringsaktører a' 4 timer på hvert arbeidsmøte. 240 timer.	228 000	228 000		228 000
10 møter med kommune-administrasjoner, i 10 ulike kommuner	10 stk arbeidsmøter med oppfølging, for å klassifisere og prioritere kommunens vegar, - alt sett i sammenheng med skognæringa sitt behov. 60 timer.	57 000	6 500	50 500	57 000
Arbeidsmøter med Statens Vegvesen og Fylkeskommunene	Møtene har gitt avklaring på hvilke strekninger på fylkesvegene som kan skrives opp, hvilke reelle flaskehalsar som finnes, og hvilken prioriteringsrekkefølge disse skal settes opp i. 4 arbeidsmøter + en rekke telefonmøter. 32 timer.	30 400		30 400	30 400
Prosjektledelse	Administrasjon av internmøter, rapportskriving og utforming av kravspec til oppfølgingsprosjekt. (Redusert pga underdekning på prosjektadministrasjon.) 40 timer.	38 000		19 000	19 000
Reise og utlegg	Prosjektleder, prosjektgruppa og workshopdeltakerne sine reisekostnader ifm arbeidsmøter og prosjektmøter i Trøndelag	20 000	13 000	7 000	20 000
Prosjekt-administrasjon Arena Skog/ Skognæringa Kyst (inkl. regnskap, revisjon mm)	Administrasjonskostnader som må dekkes av prosjektet var underbudsjettet, og er tilført fra posten prosjektledelse.	7 600		26 600	26 600
	SUM	495 000	247 500	247 500	495 000

Finansiering av prosjektet er gjennomført slik:

Partner	Totalt
Sør-Trøndelag Fylkeskommune	187 500
Fylkesmannen i Nord- Trøndelag	30 000
Fylkesmannen i Sør- Trøndelag	30 000
Egenandel ARENA Skog	247 500
Total finansiering	495 000

Trondheim 31.12.2017/31.03.2018

Ole Hartvig Bakke

prosjektleder