



HANDLINGSPLAN

2025 – 2027

Forslag til handlingsplan og budsjett



Bildet er fra grensekomiteenes samling i København 1. mars 2024, hvor de 12 nordisk grensekomiteer og andre nordiske aktører ble samlet i regi av Grensekomiteen Värmland-Østfold, med fokus på grensekryssende planlegging i Norden.

Bakgrunn

Grensekomiteen ble etablert i 1990. Den store saken var E18 utbyggingen. Siden den gangen har komiteen arbeidet aktivt med flere infrastrukturspørsmål, og med ulike saker knyttet til grensen og grenseregionen. I tillegg har man gjennomført en del prosjekter i samarbeid mellom norske og svenske aktører hvor tema har vært oppvekst, reiseliv, friluftsliv, næringsliv, hestesport etc.

De største prosjektene og aktivitetene som Grensekomiteen har vært involvert i de senere årene er:

- E18 utbyggingen
- Jernbanestrekningen Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg
- TENTACLE prosjektet med vekt på grenseregionen og TEN-T korridorene
- Unionsleden Moss-Karlstad og LET prosjektet
- Grensemuligheter og grensehindre
- Otteid-kanalen, ulike forstudier
- Flyktningsruter med vekt på andre verdenskrig og fredsperspektivet
- Nordisk samarbeid og den nordiske visjonen, herunder åpne grenser
- Framtidens grensekomiteer - finansiering og utvikling av grensekomiteene
- Norsk-svensk reformagenda

I tillegg er det alltid flere mindre saker som dukker opp innenfor turisme, næringsliv, kollektivtransport, ulv, toll og andre grenseutfordringer. Grensekomiteen har i flere år sponset løp på Unionstravet på Momarken. Vi har også støttet litteraturfestivaler og grensemaraton med videre.

Grensekomiteen har årlige kontrakter med Nordisk Ministerråd (NMR), som er knyttet opp mot Det Nordiske Samarbeidsprogrammet. I kontraktene som NMR inngår så er det lagt vekt på visse oppgaver som man forventer at den enkelte grensekomite skal fokusere på. I denne kontraktsperioden 2021-2024 er det å ta fram et kunnskapsgrunnlag for å se nærmere på problemer og muligheter knyttet til grensekryssende territoriale planlegging.

Grensekomiteen deltar i nordiske temagrupper og i de årlige nordiske grenseregionale forum og forventes å delta på ulike møter og konferanser som initieres i nordisk regi, avgi uttalelser til offentlige høringer etc.

Grensekomiteenes økonomi har vært diskutert i ulike sammenhenger i 2023 og det har vært en løpende dialog om de 12 grensekomiteenes rolle og funksjon. Grensekomiteene har i samarbeid sendt flere brev til NMR/Nordisk Råd for å understreke behovet for å styrke basisfinansieringen. Fra 2024 ble det en utlysningrunde hvor komiteene ble invitert til å søke på midler for perioden 2025-2027. Resultatet foreligger ikke i skrivende stund.

Nordisk Råd er tydelig på at grensekomiteene er viktig for det nordisk samarbeidet. Det var også et arrangement i København 1. mars 2024, hvor Grensekomiteen Värmland-Østfold i samarbeid med grensekomiteen for Innlandet/Dalarna og Nordregio arrangerte et seminar om grensekryssende planlegging.

Formål / visjon:

Grensekomiteen Värmland-Østfold skal være en aktør for å styrke og forenkle samarbeidet mellom Värmland/Dalsland og Østfold/Akershus, og dessuten være en pådriver for grenseregional utvikling i hele Norden.

Generelle mål:

Arbeidet skal gjennomføres i nært samarbeid med de deltagende kommunene og de regionale myndighetene i de respektive regioner. Det skal også søkes samarbeid med andre regionale organisasjoner som for eksempel Osloregionen, og andre naturlige samarbeidspartnere.

Grensekomiteen skal:

- være aktiv i Interreg-arbeidet både i forhold til å etablere nye prosjekter innen de vedtatte satsingsområdene og i forhold til å ivareta regionens interesser
- legge vekt på et samarbeid med andre komiteer, spesielt Svinesundkomiteen og ARKO
- bidra til å skape nettverk og formidle kontakter på begge sider av grensen
- arrangere konferanser innenfor medlemmenes interesseområder
- initiere nye prosjekter med basis i nordiske, nasjonale og regionale strategier og i kommunenes prioriteringer
- informere om komiteens aktiviteter og om viktige saker i det grenseregionale samarbeidet

Medlemmer:

Grensekomiteen er i 2024 basert på norske og svenske kommuner i Akershus, Østfold, Värmland og Västra Götaland. Østfold Fylkeskommune er også medlem av komiteen. Moss, Våler, Indre Østfold, Marker, Aurskog-Høland, Skiptvet og Aremark som er medlemskommuner i Norge.

I 2022 kom Åmål kommun med som nytt medlem, sammen med kommunene Årjäng, Bengtsfors, Säffle og Grums i Sverige. Det er også et samarbeid med Karlstad kommune og Region Värmland om Unionsleden, og om sykkelturisme. Og dette samarbeidet omfatter også regionale institusjoner i Värmland og Västra Götaland.

TRANSPORT – EN STOR UTFORDRING FOR FORBINDELSENE NORGE-SVERIGE

Selv om det har skjedd store forbedringer i veistandarden så er det fortsatt store utfordringer på transportsiden i det sentrale skandinaviske grenseområdet fra Innlandet/Dalarna i nord til Svinesundsområdet i sør. Det er ulykker, nesten-ulykker og problemer med å komme forbi når ulykker oppstår.

Man död efter allvarlig trafikolycka i Årjäng

UPPDATERAD 20 APRIL 2023 PUBLICERAD 19 APRIL 2023

En man i 35-årsåldern har dött efter en allvarlig trafikolycka i Årjäng på onsdagskvällen. Det var totalstopp på E18 efter att en personbil och en lastbil hade frontalkrockat.

Strax efter klockan 19 på onsdagen kom ett larm om en trafikolycka på E18 i Årjäng. En personbil och en lastbil hade frontalkrockat i höjd med Sanda. Polis och räddningstjänst larmades till platsen tillsammans med ambulans och ambulanshelikopter.

Allvarlig trafikolycka på E18 mellom Årjäng och Töcksfors

UPPDATERAD 3 DECEMBER 2021 PUBLICERAD 3 DECEMBER 2021

En trafikolycka, med en lastbil och en personbil inblandade, har inträffat på E18 mellan Årjäng och Töcksfors.

Polisen är på plats tillsammans med räddningstjänst och ambulanspersonal.

Bilisten har förts till sjukhus – men i nuläget har vi ingen information om hur svåra skadorna är.

Efter olyckan var det helt stopp i trafiken men nu släpps trafiken på förbi olycksplatsen växelvis.

Det är halt på flera håll idag och SOS har under förmiddagen fått flera larm om trafikolyckor på olika vägar runt om i Värmland.

Enligt Trafikverket beräknas trafiken släppas fri kring 17-tiden.

Behov for mer kapasitet

Det er gledelig at E18 på norsk side nesten er ferdig utbygget og at E6 har fått 4 felt hele veien, samtidig som at andre veier har blitt noe oppgradert. Likevel ser man at kapasiteten er i ferd med å spises opp med kork og kø som resultat.

Trafikken over grensen er økende. Det skyldes demografi, handel og mobilitet. Nye utvidelser av motorveiene vil presse seg fram, om man ikke klarer å få til et modalt skifte, det vil si at en mye større andel av transporten går over til jernbane. Dette har blitt bekreftet av OECD rapporter og andre analyser. Veitrafikken ved de tre grenseovergangene Charlottenberg/Magnor, Töcksfors/Ørje og ved Svinesund er formidabel og økende.

Legger man sammen veitrafikken i Oslo-Stockholmskorridoren på de 2 grensepasseringene ved henholdsvis Charlottenberg/Magnor, og ved Ørje/Töcksfors, så er det rundt 20 000 personer fordelt på 15 000 kjøretøy som passerer riksgrensen hvert døgn, mellom Värmland og Akershus/Østfold, herav nesten 2 000 lastebiler/busser.

Dessuten så kommer rundt 5 000 personer fordelt på rundt 30 fly og 10 tog i Oslo-Karlstad-Stockholm korridoren. Totalt rundt 25 000 personer forflytter seg altså over riksgrensen i denne korridoren, i tillegg til en økende mengde gods.

Ved Svinesund E6 er tallene noe høyere. Legger man sammen gamle og nye Svinesundbroen så er tallet rundt 24 000 kjøretøy i døgnet, herunder rundt 3000 lastebiler/busser. Og fly- og togtrafikken er litt høyere enn for Oslo-Stockholmskorridoren. Så rundt 30 000 personer forflytter seg over grensen i Oslo-Gøteborg-København korridoren, hver eneste dag.

Veitrafikk

Det gjenstår fortsatt 19 kilometer på E18 på gjennom Akershus til Vinterbro og dessuten en lengre strekning i Sverige mellom Töcksfors og Valnäs. Grensekomiteen slipper ikke taket i denne saken før alt er på plass. Ring 4 rundt Oslo er også en prioritert sak som komiteen har engasjert seg i.

Busstransport langs E18 gir et dårlig tilbud for grensependlere. Det er i praksis ingen tilbud for de som skal på i Østfold og av i Värmland. Til tross for ulike henvendelser og møter med selskaper og myndigheter, så har man ikke greid å få etablert et grenseregionalt godt kollektivtilbud.

Ekspressbussene til VY/Nettbuss stopper ikke mellom Oslo og Riksgrensen, til tross for at det ville være enkelt å foreta 1-2 stopp langs E18. Grensekomiteen har i 2024 igjen bedt ansvarlige myndigheter om å vurdere muligheten for å starte et tilbud med en grensebuss mellom Töcksfors og Indre Østfold.

Jernbane

Jernbanesaken er en utfordring da både planlegging og investering i den fysiske utviklingen går sakte. Dette berører både gods- og passasjertrafikk. Grenseovergangene ved E6 Svinesund og E18 Ørje/Töcksfors har ingen togforbindelser. Det hindrer en effektiv multimodal transportutvikling, hvor man lett kan skifte mellom vei og jernbane. Denne muligheten finnes andre steder i Skandinavia, som ved Øresund.

Selv om arbeidsmarkedsregionen strekker seg over grensen, og den økte mobiliteten og befolkningsveksten fører til større press på veiene, så har ikke jernbanen blitt opprustet til å kunne ta sin del av jobben med å bringe gods, pendlere og andre reisende over grensen på en effektiv måte. Snarere tvert imot. Kongsvingerbanens kapasitet er sprengt og det går knapt et godstog om dagen over Kornsjø. Passasjertrafikken går i hovedsak, og i økende grad på vei og i lufta, til tross for at man på alle beslutningsnivåer (i de siste 30 år) har hatt som målsetting å endre denne situasjonen. Måloppnåelsen er liten, for å si det forsiktig.



Bildet er fra møte med Samferdselsdepartementet i Oslo 20. mars 2023.

Grensekomiteen er ingen lobbyorganisasjon for en bestemt løsning eller jernbane-strekning, men har de siste årene arbeidet for å opplyse nordiske og nasjonale myndigheter og EU, om muligheter. Det har vært kontakt på høyt politisk nivå og med de respektive etater for å legge fram grenseregionens utfordringer, muligheter og ideer til hva som bør gjøres av nye investeringer. 20. mars 2023 var Grensekomiteens ledelse ble invitert til Samferdselsdepartementet i Oslo, for samtaler rundt grensekryssende jernbaner, med Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård. Der var også Norsk-Svensk Handelskammer og Oslo-Stockholm 2.55, som også er viktige aktører. Sistnevnte har primært har pekt på 2 nye muligheter til å framføre en ny grensebane mellom Arvika og Oslo. Den ene muligheten over Bjørkelangen til Lillestrøm og den andre over Indre Østfold til Ski.

17. april 2024 var Grensekomiteen på besøk hos Infrastrukturminister Andreas Carlsson for å diskutere samferdsel gjennom Värmland, herunder E18 og jernbaneforbindelser.



Carlsson bekreftet at det ikke er avsatt penger i National Plan eller i budsjetter for å bygge en ny jernbane mellom Karlstad og Oslo. Han bekreftet imidlertid at regjeringen er positiv til å se på alternative finansieringsmekanismer, herunder å invitere private investorer inn i finansieringen av infrastruktur. Han opplyste også at regjeringen har ikke tatt stilling til strekningsvalg, og at man i prinsippet kan se fritt på hvor en eventuell ny jernbaneforbindelse over riksgrensen kan bygges.

Skagerakbanen er et annet prosjektinitiativ fra Bohuslänkommuner, og hvor Grensekomiteen har vært en dialogpartner for å belyse muligheter for komiteens medlemskommuner, og for hele grenseregionen. Initiativet har mistet litt tempo og framdrift i 2023-2024.

Jernbanedirektoratet og Trafikverket leverte i 2022 en studie om en ny grensebane mellom Osloregionen og Karlstad. I 2023 kom studien Oslo-Gøteborg. Disse studiene er viktige dokumenter i den videre dialogen om jernbaneutviklingen. Men lite har skjedd siste året. Den norske regjeringen prioriterer vedlikehold og gradvis utbedring av eksisterende jernbaner, framfor å bygge et nytt og moderne jernbanesystem til Sverige/Europa.

Grensekomiteen har i flere brev og innspill til NTP 2025-2036 uttalt at man ønsker å se synergieffekter av helt nye og de eldre/eksisterende jernbanestrekninger, herunder kapitalisere på de investeringer som allerede er gjort i Follobanen som åpnet i 2022. Alternativ finansiering av nye jernbanestrekninger i et offentlig og privat samspill synes derfor å være helt nødvendig, ettersom man ikke finner plass til nye grensebaner i nasjonale transportplaner. Derfor anbefaler Grensekomiteen at regjeringene også stiller seg positiv til ikke-statlige initiativ.

REISELIV OG OPPLEVELSER

Oslofjorden, Haldenkanalen, Dalslands Kanal, Vänersamarbeidet, vandringsleder, matopplevelser, kultur, jakt- og fiske, festivaler, trav og hestekultur, er viktige samarbeidsområder. Arbeidet med utvikling av Unionsleden Moss-Karlstad har hatt høyest prioritet. Det gjenstår noen elementer både på den fysiske strukturen (eksempelvis ved Rødsund), og på strekningen Moss-Våler.

Grensekomiteen er eier og primus motor for Unionsleden og har fått medfinansiering fra berørte kommuner og regioner til 2025, for et minimum av koordinering og markedsføring. Dette spleiselaget bør videreføres for nye 4 år, 2026-2029. Utviklingen av Unionsleden vil ta flere år. Derfor er et nytt Interregprosjekt, (Unionsleden 2.0.) iverksatt i perioden 2024-2027, hvor Grensekomiteen Värmland-Østfold er norsk prosjekteier. Det har fått navnet Cross Border Biking (CBB). Med dette prosjektet ønsker man å løfte grenseregionen ytterligere som en sykkeldestinasjon, og samarbeidet omfatter en større region enn bare grensekomiteens grensekommuner. Visit Värmland er svensk prosjekteier.



www.unionsleden.com

POLITIKK OG NORDISK SAMARBEID

Norden skal være den mest bærekraftige og integrerte region i verden

Som et vilkår for den økonomiske støtten ligger det i sakens natur at Grensekomiteens arbeid og prioriteringer bør korrespondere godt med samarbeidsprogrammet, men kan selvsagt også ta opp andre saker. De saker om prioriteres i programmet er:



Det ble i 2024 innledet et samarbeid med Nordregio for å se på utfordringen rundt grenseoverskridende planlegging. Nordisk Råd har enstemmig vedtatt at samarbeidet om transport

må styrkes. Nordisk Råd har et ønske om et tettere transportsamarbeid i Norden, og et sterkere fokus på grensekryssende transport, ikke bare nord-syd, men også øst-vest. Grensekomiteene har i en felles uttalelse fra 2021 påpekt dette behovet. Dette framkom igjen som et fokus på den grenseregionale konferanse i Stjørdal i september 2024, hvor et forsterket forsvarssamarbeid også er en del av det nye perspektivet. Både sivile og militære behov understreker at grensekomiteenes fokus er viktig og riktig. Norden har tapt mye verdifull tid ved å ikke utvikle en helhetlig plan, eller synkroniserte strategier for dette.



Planlegging over riksgrenser i Norden. København 1. mars 2024.

I 2023 har Grensekomiteen deltatt i arbeidet med en reformagenda for norsk-svensk samarbeid over den lange nasjongrensen og komiteen har bidratt inn i en prosess med navnet «framtidens grensekomiteer». Dessuten er komiteen med i en nordisk arbeidsgruppe TGA, «Urban development across borders».

Dialogen med Nordisk Råd og NMR, ambassader, regjeringer og parlamenter i Norge og Sverige har vært en viktig del av komiteens fokus. Kjell-Arne Ottosson er leder av «Utskottet för tillväxt och utveckling i Norden» og har deltatt på flere av grensekomiteenes arenaer i 2024. Det har vært en viktig inspirasjonskilde, og meget nyttig for samarbeidet i Norden.



INFORMASJON

Informasjonsarbeidet om komiteens virksomhet legges opp slik at flest mulig kan få innsyn i hva komiteen arbeider med. Derfor brukes det noen ressurser på å opprettholde en hjemmeside og litt annonsering. Mesteparten av info-arbeidet skjer via epost, sosiale medier, eksterne foredrag og deltagelse på møter og konferanser og gjennom prosjektene som komiteen er med i.

Styret ønsker at komiteen skal øke fokus på dialog med beslutningstakere i medlemskommunene.

Komiteen har en hjemmeside www.varmost.net og en mer uformell FB gruppe «grensen – mulighetenes rike» hvor man presenterer varierte nyheter som er relevante for opplevelser og samarbeid over grensen.

Målsettinger for 2023-2025

Nordisk samarbeid

1. Delta i det nordiske samarbeidsprogrammet, i arbeidsgrupper og i de aktiviteter som initieres fra Nordisk Ministerråd, ut fra relevans, kapasitet og muligheter.

Reiseliv og opplevelser

2. Komiteen vil i perioden 2025-2027 prioritere arbeidet med Interregprosjektet Cross Border Biking, svært høyt, herunder Unionsleden Moss-Karlstad. Dessuten delta i utvikling av opplevelser på vannveier, vandringsleder og arenaer for kultur og friluftsliv.

Transport og regional utvikling

3. Tilvekst og næringsutvikling er et prioritert område. «Vi som eier grensen» er et nytt initiativ for å skape en dynamisk arena for samarbeid og utvikling.
4. Det skal arbeides for å styrke grønn mobilitet over grensen, herunder bedre kollektivtransport over og langs riksgrensen.
5. Presse på for å forsere E18 utbyggingen gjennom Akershus og Värmland (Töcksfors-Valnäs), og støtte opp under arbeidet for å bygge bedre veier langs grensen og over grensen.
6. Arbeide for å få realisert et moderne nordisk jernbanenett, herunder en moderne jernbaneforbindelse Oslo-Stockholm og Oslo-Göteborg-København, med konkurransedyktige reisetider.

Informasjon, politikk og samarbeid

7. Opprettholde gode kontakter mellom lokale/regionale myndigheter og offentlige institusjoner for å redusere grensehinder, forenkle samarbeid og bedre kunne utnytte felles ressurser og regionens potensiale. Komiteen vil informere om sitt arbeid gjennom sosiale media, møter, konferanser og annen dialog.
8. Komiteen skal i perioden 2023-2025 utarbeide og implementere en eierstrategi for grensekomiteen, i samarbeid med medlemskommunene og relevante aktører. Målet er å

legge et robust grunnlag for komiteens videre utvikling og styrke dens posisjon i regionen. Strategien skal blant annet avklare:

- Komiteens rolle som regionalt utviklingsverktøy og hvilket potensiale som kan forløses.
- Behov for komiteens tilstedeværelse og størrelse i regionen.
- Verdien komiteen tilfører medlemskommunene og hvordan eierskapet til komiteen kan styrkes.
- En revisjon av vedtekter/stadgar.

Aktiviteter, budsjett og organisering 2025-2027

Samarbeidsavtale med Nordisk Ministerråd

Det forventes en videreføring av finansiering fra NMR. For perioden 2025-2027

Inntekter

Grensekomiteen Värmland-Østfold har en fordelingsnøkkel for medlemsavgifter, som består av et fast bidrag og et bidrag basert på folketall. Komiteen bør undersøke mulighet for nye medlemmer og andre bidrag.

Møter i Grensekomiteen

- Hvert år bør det avholdes 1-2 medlemsmøter i Grensekomiteen inklusive årsmøtet
- Komiteen har også et styre og et arbeidsutvalg som møtes etter behov og ad hoc grupper kan nedsettes for å jobbe med enkelte spørsmål. Arbeidsutvalget har det økonomiske ansvaret for virksomheten sammen med sekretariatsleder.

Sekretariat

Ramme for sekretariatets oppdrag fastsettes i avtale. Sekretariatet skal jobbe med å arrangere møter, seminarer, rapporter, søknader og promotere komiteen i ulike sammenhenger.

Grensekomiteen deltar i nordiske arbeidsgrupper som avtales med NMR. Rammen for dette arbeidet avtales nærmere.

Deltagelse i eksternt finansierte prosjekter hvor Grensekomiteen er med kommer i tillegg.

Informasjonsarbeid

Hjemmesiden www.varmost.net skal vedlikeholdes og oppdateres. Informasjonsarbeid utføres ut fra styrets beslutninger og i relasjon til aktuelle saker.

Reiser og overnatting

Det er behov for å ha midler til å gjennomføre reiser og møter internt i regionen til hovedstedene i Norden og eventuelt til EU kontorer for å påvirke og gi informasjon. Midler avsettes til å gjennomføre årsmøte, seminarer og styremøter.

Ekstern bistand

I forbindelse med at det skal utarbeides notater, rapporter og søknader til Interreg og andre steder så er det ønskelig å ha en mindre pott til ekstern bistand og konsultasjoner med eksperter.

Prosjekter

- Grensekomiteen har ansvaret for å følge opp Unionsleden under forutsetning av at forsvarlig finansiering finnes. For perioden 2025-2027 så vil dette skje gjennom Interreg prosjektet Cross- order Biking.
- Det bør søkes eksterne prosjektmidler innenfor de områder som styret prioriterer.
- Søknader kan avgjøres av arbeidsutvalget når tidsaspektet og søknadsfrister tilsier det.

BUDSJETT 2025-2027 , GRENSEKOMITEEN VÄRMLAND-ØSTFOLD				
	BUDSJETT DKK	BUDSJETT NOK	BUDSJETT NOK	BUDSJETT NOK
Indtægter DKK	2025	2025	2026	2027
Finansiering fra Nordisk Ministerråd	575 000	805 000	805 000	805 000
Medlemsorganisasjoner	250 000	350 000	350 000	350 000
Andre inntekter	285 000	399 000	399 000	399 000
Totale inntægter	1 110 000	1 554 000	1 554 000	1 554 000
Sekretariatstjenester og lønn sekr.	285 714	400 000	400 000	400 000
Kontor, telefon, IKT	21 429	30 000	30 000	46 200
Regnskap og revisjon	43 000	60 200	60 200	60 200
Rejseomkostninger	28 571	40 000	40 000	78 400
Styremøter og konferanser	35 714	50 000	50 000	100 000
Andre driftskostnader / PR /info	17 571	24 600	19 600	60 000
SUM ordinær drift	432 000	604 800	599 800	744 800
Nordisk samarbeid , arbeidsgrupper etc.	35 714	50 000	40 000	50 000
Tilskudd til CBB Norge	517 857	725 000	750 000	575 000

Tilskudd til CBB Sverige	85 714	120 000	120 000	120 000
Grønn mobilitet og regional utvikling	35 714	50 000	40 000	60 000
Andre utgifter og finans	3 000	4 200	4 200	4 200
SUM prosjekter og andre utgifter	678 000	949 200	954 200	809 200
Totale utgifter	1 110 000	1 554 000	1 554 000	1 554 000
Årsresultat før finans	0	-	-	-

Kommentarer til budsjettet:

Det er basert på følgende forutsetninger og endringer fra 2024 til 2025:

1. Tilskuddet fra Nordisk Ministerråd blir på samme nivå som i 2024.
2. Kommunene + Østfold fylkeskommune betaler samme medlemskontingent som tidligere.
3. Kommunenes/regionens bidrag til Unionsleden fortsetter som før
4. Det er ikke beregnet støtte fra Østfold og Akershus fylkeskommuner, eller andre, til CBB-prosjektet, utover de tilsagn som foreligger.
5. Sekretariatets ramme reduseres med kroner 185.200 i kjøpte tjenester
6. Reisebudsjettet reduseres med kroner 38.400
7. Kontor/IKT reduseres med kroner 16.200
8. Styremøter og konferanser reduseres med kroner 104.000
9. Andre driftsutgifter/PR reduseres med kroner 32.800
10. Nordisk samarbeid reduseres med kroner 69.000
11. Grønn mobilitet/regional utvikling reduseres med kroner 49.400
12. Unionsledens utgifter legges i sin helhet inn i CBB prosjektet for perioden 2025-2027.
13. CBB prosjektet bidrar med ressurser på noen av de postene som reduseres, herunder kontor/administrasjon, PR, reiser og møter hvor synergieffekter kan oppnås.
14. Det jobbes med å oppnå økonomisk støtte fra eksternt hold til CBB og nye prosjekter