

OSLOREGIONEN

Der fremtiden formes

Oslo – den
uunnværlige
maritime
hovedstaden

4

Alle mann
på dekk
for Oslo-
fjorden

6

Ny Riks-
tunnel kan
transformere
jernbanen

8

Tre regioner
– én grønn
motor

15



Målfrid Baik er direktør i Osloregionen interkommunalt politisk råd.

Foto: Osloregionen/Ole Onstad

Hovedstadsregionen baner vei for hele Norge

Osloregionen styrker Norges konkurransekraft, og er en viktig motor for innovasjon, verdiskaping og eksport. Her finnes kunnskapsmiljøene, bedriftene og talentene som skaper løsninger for globale utfordringer. Når regionen lykkes, lykkes Norge. Derfor må vi satse på samarbeid, bærekraft og teknologi som gir oss et fortrinn i den grønne omstillingen.

I dette bilaget deler medlemmer og samarbeidspartnere sine prosjekter og perspektiver. Det viser spekteret av temaer som er viktig for regionen, men det presiseres at meninger og budskap som fremkommer er intervjuobjektets eller annonserens eget ansvar.

Regionen er kompakt og mangfoldig, med urbane og landlige områder, godt utbygget kollektivtransport, sterke næringsklynger, solide utdanningsinstitusjoner og attraktive bomiljøer. 2,3 millioner nordmenn bor og jobber her. Samtidig har vi tre store utfordringer; jernbanekapasitet, klima og miljø og kraftmangel. Tre kritiske barrierer både for næringsliv og kommuner.

Visste du at over 8 av 10 togreiser i Norge er på

lokal- og regiontog i Osloregionen, og at nesten alle tog går gjennom Oslo? Vi trenger bedre punktligheit og kapasitet nå – og langsiktige løsninger som Ny Rikstunnel.

Oslofjorden er fortsatt i dårlig tilstand. Alle 118 kommuner i nedbørsfeltet har ansvar, men vi trenger tydelig statlig satsing og samarbeid. Kommunene er klare til å bidra – sammen med innovative løsninger fra næringslivet.

Kraftmangelen på Østlandet er svært kompleks. Ifølge Kraftlifftet fra NHO og LO hadde Østlandet et betydelig kraftunderskudd på rundt 16 TWh i 2024, og det forventes å øke mot 2029. Dette skjer samtidig som elektrifiseringen av transport og industri skyter fart. Regionen står for over halvparten av Norges BNP (uten olje og gass) og huser 42 prosent av befolkningen. Kraft er derfor ikke bare et spørsmål om forsyningssikkerhet, men om hele landets verdiskaping og konkurransekraft.

Vi må handle raskt og helhetlig:

- Bygge ut mer nettkapasitet
- Satse på energieffektivisering
- Øke energifleksibilitet
- Mer fornybar kraftproduksjon

Østlandet står foran en kritisk kraftutfordring. Skal vi lykkes med det grønne skiftet og sikre arbeidsplasser, må vi handle nå.

Osloregionen har forutsetningene for å lede an i omstillingen. Med samarbeid mellom kommuner, næringsliv og myndigheter sikrer vi konkurransekraft og bærekraft – til beste for hele landet.

«Regionen står for over halvparten av Norges BNP (uten olje og gass) og huser 42 prosent av befolkningen. Kraft er derfor ikke bare et spørsmål om forsyningssikkerhet, men om hele landets verdiskaping og konkurransekraft.»

Målfrid Baik
direktør i Osloregionen IPR

 Osloregionen
www.osloregionen.no

 MARKEDSMEDIA
- makes you visible

Statsminister Torps vei 1A | 1738 Borgenhaugen
www.markedsmedia.no



prosjektledelse og salg: Øyvind Duthell og Torgeir Dahl
Per Oskar Sjøli
Kjell Jørgen Holbye
Jessica Nyström

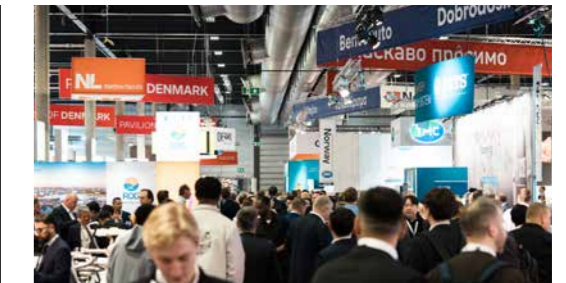
forsidefoto: Fara Mohri
trykk: Polaris Trykk
korrektur: Øyvind Duthell

VIL DU BLI SYNLIG I RIKSMEDIA, KONTAKT BENT OMDAL PÅ 412 89 777/BENT@MARKEDSMEDIA.NO



Nor-Shipping: En global maritim arena i hjertet av Oslo-regionen

Fra 2. til 6. juni ble Oslo-regionen forvandlet til midtpunktet for de globale maritime næringene, da Nor-Shipping 2025 gikk av stabelen. Arrangementet satte nye rekorder og markerte et spesielt jubileum. I 60 år har Nor-Shipping vært en møteplass der verdens havnasjoner samles. Få næringslivsarrangementer kan vise til en like lang og ubrutt historie, og samtidig vært mer relevant enn noen gang.



Jubileum og rekorddeltakelse

Nor-Shipping ble arrangert for første gang i 1965, den gang med hovedfokus på skipsfart og handel. Seks tiår senere er arrangementet blitt en av de viktigste globale møteplassene for hele havnæringen, fra teknologi og finans til bærekraft og innovasjon. Her møtes bransjen for å utveksle kunnskap, bygge nettverk og skape nye muligheter, både faglig og sosialt.

Årets utgave endte på 63 698 besøk, en økning på hele 23 prosent fra forrige arrangement. Representanter og beslutningstakere fra 104 land bidro til å understreke Nor-Shippings posisjon som en av verdens viktigste maritime møteplasser.

Med utstillere fra over 1 000 selskaper og 50 nasjoner til stede på NOVA Spektrum måtte årets messeområde utvides for å møte den høye etterspørselen. Antallet nasjonale paviljonger økte også med 31 prosent, med formidabel økning fra blant annet India og Kina. "Nor-Shipping 2025 var en markering vi vil huske lenge," sier direktør Sidsel Norvik. "Å feire 60 år med rekordtall og et internasjonalt engasjement som dette, gir oss stor tro og motivasjon til å videreutvikle arrangementet. Det viser at Nor-Shipping er en viktig internasjonal arena og mer relevant enn noen gang."

Oslo i verdenstoppen

At Oslo-regionen er hjem for Nor-Shipping er ingen tilfældighet. Ifølge den globale rapporten "Leading maritime cities 2024", utarbeidet av DNV og Menon

Economics, er Oslo rangert som en av de fem viktigste maritime byene i verden, kun slått av Singapore, Rotterdam, London og Shanghai. For første gang passerer Oslo gigantbyen Tokyo.

Rapporten viser at Oslo tar en sterk tredjeplass både innen maritim finans og maritim teknologi. Norge har lange tradisjoner som sjøfartsnasjon, men det som virkelig skiller oss ut i dag er evnen til å kombinere tradisjon, investeringer og innovasjon. Det gjør Norge, og særlig Oslo-regionen, til et kraftsenter for fremtidens havøkonomi.

Nye initiativer og nye muligheter

Nor-Shipping 2025 vokste ikke bare i antall deltakere og utstillere, men også i faglig tyngde. Programmet ble utvidet med flere nye konferanser i tett samarbeid med ledende bransjeaktører og eksperter. Blant høydepunktene var den første LNG-konferansen, som satte søkelyset på energi, sikkerhet og bærekraft, og Deepsea Minerals-konferansen, som belyste mulighetene og utfordringene knyttet til mineralutvinning fra havbunnen. I tillegg ble Ocean Invest Conference etablert som en arena der investorer og havnæringene kunne kobles direkte for å utforske nye muligheter.

Rekordmange globale partnere

Samarbeid og partnerskap er helt avgjørende for Nor-Shippings suksess. Norske aktører som DNV, DNB, Kongsberg Maritime, Skuld og Jotun, for å nevne

noen, bidrar til å styrke arrangementets posisjon, relevans og internasjonale rekkevidde.

Nor-Shipping 2025 ble også en prioritert for flere nye internasjonale aktører. Blant partnerne var selskaper som ADNOC, Emirates, Lucid Motors, Noatum Maritime, UArctic og AET Tankers. At store og anerkjente aktører ønsker å knytte seg til Nor-Shipping, bekrefter arrangementets posisjon som en unik global arena.

Nor-Shipping er mer enn en messe. Det er en plattform der næringsliv, teknologi, finans, myndigheter, politikere og organisasjoner møtes for å utvikle samarbeid og løsninger for fremtiden. For Norge er det også en anledning til å vise verden at vi har både kompetansen, kapitalen og viljen til å lede an.

Save the week

Neste Nor-Shipping finner sted 7.–11. juni 2027. Etter årets jubileum og rekordopplutning er forventningene allerede store. Nor-Shipping vil fortsette å styrke Oslo-regionens posisjon som et globalt maritimt kraftsenter. Besøk www.nor-shipping.com for mer informasjon.

 Nor-Shipping
1965-2025



Oslo – den uunnværlige maritime hovedstaden

Her er Tom O. Klepppestø om bord på installasjonsskipet for havvind IWS Moonwalker, da det var innom Oslo i september på vei fra verft til oppdrag i Tyskland. Bak skimtes Christopher Andersen Heidenreich, som er COO i Integrated Wind Solutions, et selskap der Awilco AS er hovedeier.

Med utsikt til fjorden og et historisk bånd til sjøfart, har Oslo alltid vært en maritim by. Men den rollen byen spiller i dag, strekker seg langt forbi brygger og havneområder. Under overflaten finnes en internasjonal klynge av rederier, banker, jurister og teknologimiljøer som gjør hovedstadsregionen til et globalt tyngdepunkt. Det er dette landskapet Tom O. Klepppestø kjenner bedre enn de fleste.

Det korte svaret er at Oslo har alt, sier Klepppestø, leder for region Oslofjorden i Maritimt Forum, som kalles Ocean Industry Forum Oslofjord. Han sier det med en ro som bare kommer av mer enn 20 år i næringen – og med vissheten om at hovedstadens maritime posisjon er betydelig større enn de fleste aner.

En klynge som har vokst frem av seg selv

Det er næringen selv som har valgt byen.

– Oslo er et sted der du finner rederier, banker, advokater, meglere, forsikringselskaper og teknologimiljøer – alt innenfor kvartets radius. En gresk reder kan lande finansiering, forsikring og juridiske tjenester innen 10 minutters gange fra Rådhusplassen. Det er helt unikt, sier han.

Oslo Krets av Norges Rederiforbund, som også ledes av Klepppestø, står for 49 prosent av tonnasjen i forbundet, med tunge aktører som BW, Höegh og Wallenius Wilhelmsen i spissen. Og da havvind eksploderte internasjonalt, hadde Oslo allerede et av verdens mest erfarne selskaper i segmentet, Fred. Olsen Windcarrier – alene ansvarlig for rundt 20 prosent av all havvindinstallasjon utenfor Kina, ifølge Klepppestø. I senere tid har også IWS – Integrated Wind Solutions AS – kommet til, et selskap eiet av Awilco AS.

– Det er nesten absurd hvor mye kompetanse som er konsentrert her.

Et globalt konkurransefortrinn – og en sårbarhet

Oslo konkurrerer hardt mot maritime byer som Singapore, Hamburg, Rotterdam og

London. Hva gjør at aktørene blir?

– Livskvalitet, sier Klepppestø. – Og klyngeeffekten. Oslo er en komplett by, og bedrifter liker å være der folk vil bo. Men han peker også på en sårbarhet: svekkede rammevilkår og en politisk ledelse som ikke nødvendigvis forstår verdien av maritim næring.

– Vi må ikke klage – men vi trenger kontinuerlig bevissthet. Rammevilkårene må være slik at det fortsatt er gunstig å være her. Vi kan ikke risikere at rederne flytter – og tar skipene med seg, sier Klepppestø, og minner om at mange norske eiere allerede har flyttet til Sveits og London.

Shipping og beredskap – en oversett sammenheng

Midt i diskusjonen om grønn omstilling og finans, løfter Klepppestø et annet perspektiv som sjelden diskuteres offentlig: maritim beredskap. – Norge kan ikke ha totalforsvar uten norske skip og norske rederier. Uten tonnasje har vi ingenting å sette inn i en krise. Det er så enkelt – og så alvorlig.

Han peker på NORTRASHIP-ordningen, som sørger for at norske skip kan stilles til rådighet for staten i krisesituasjoner. Forutsetningen er imidlertid at redere faktisk opprettholder drift i Norge.

– Alt henger sammen med alt, sier Klepppestø. – Fra skatteregler, til eierskap, til hvor rederne velger å bo.

Den grønne omstillingen: Mer komplekst enn mange tror

Det grønne skiftet treffer shipping hardt – og raskere enn noen gang. IMO og EU strammer inn kravene for både karboninte-

nsitet og totale utslipp. Samtidig øker presset på alternative drivstoff som hydrogen, ammoniakk og e-fuels.

Men omstillingen er mer komplisert enn mange innser.

Ifølge rapporten Energy Transition in Shipping – Facts and Timeline fra 2022 er bare 15 prosent av verdens store fartøy teknisk egnet for konvertering til alternative drivstoff. Resten må kutte utslipp gjennom operative og tekniske tiltak – især fartsreduksjon, som alene kan halvere utslippene hvis hastigheten senkes fra 15 til 12 knop.

– Dette er det politikerne ofte ikke skjønner. Hvor mye energi som går med til å produsere alternative drivstoff. Hvor store plasskravene er. Eller hvordan nye drivstoff faktisk gir dårligere energiutbytte. Mange skip vil få mindre lasteevne og må bunkre oftere, sier Klepppestø.

Han viser også til at produksjonen av e-fuels og grønn ammoniakk krever enorme energimengder – en utfordring rapporten understreker. Ifølge analysen vil e-diesel basert på dagens produksjonsteknologi faktisk tredoble energiforbruket i shipping sett fra et livsløpsperspektiv.

– Det er derfor rapporten konkluderer med noe veldig enkelt: Seil saktere. Optimaliser drift. Forbedre skrog, propell og bunnstoff. Det gir globale effekter umiddelbart.

Et nasjonalt økosystem – Oslo er bare én node

Selv om Oslo er den naturlige hovedstaden for shipping i Norge, er Klepppestø rask med å peke utover hovedstaden.

– Du kan ikke snakke om Oslo uten å ta med Bergen, Stavanger, Ålesund og Trondheim. Skipsbyggingen på Sunnmøre. Ma-

ritime CleanTech på Vestlandet. SINTEF i Trondheim. Oslo er en del av et nasjonalt økosystem som er helt avgjørende for den maritime posisjonen Norge har globalt, sier han.

Og ikke minst: Nor-Shipping.

– Det betyr enormt mye at hele den maritime verden kommer til Oslo annethvert år. 30–40 000 mennesker. Det gjør noe med attraktivitetskraften til klyngen, understreker Klepppestø.

Kompetanse – Norges skjulte gull

Når Klepppestø skal oppsummere hva som gjør Norge unikt – og hvorfor Oslo fortsatt er relevant – bruker han ett ord: tillit.

– Vi samarbeider der vi kan, og konkurrerer der vi må. Kompetanse blir mer verdifull desto mer du deler den. Det løfter alle, sier han.

Og når shippingnæringen nå trenger 1500–1600 nye folk årlig, er deling, kunnskapsbygging og felles stolthet viktigere enn noen gang.

– Det er mye som er i spill. Men jeg mener Oslo og Norge står sterkt. Vi har en næring som både kan – og vil – bidra i det grønne skiftet. Men vi må forstå verdien av det vi har. Hvis ikke, kan det forsvinne fortere enn vi aner.

«Oslo er en del av et nasjonalt økosystem som er helt avgjørende for den maritime posisjonen Norge har globalt.»

Ruter#

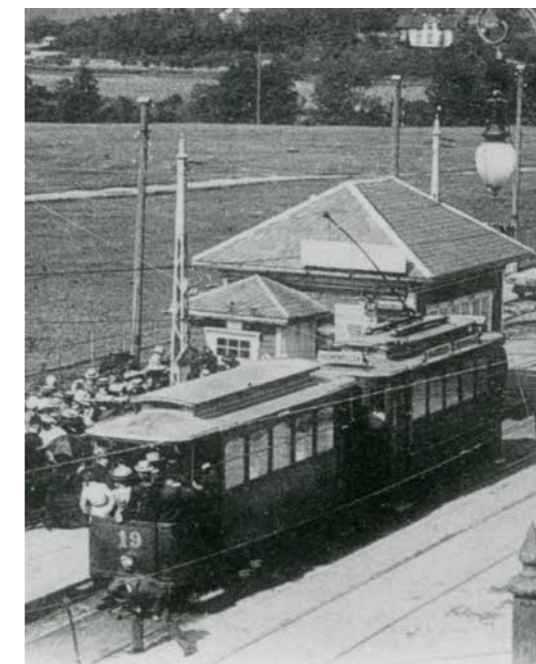
150 ÅR MED KOLLEKTIVTRANSPORT – EN REISE VERDT Å FEIRE!

I år markerer vi et historisk jubileum. Det er 150 år siden den første hestesporvognen rullet gjennom Kristianias gater i 1875. Siden da har millioner av reisende vært del av en historie som har formet hvordan folk lever og beveger seg i hovedstadsregionen. T-banen koblet sammen øst og vest i Oslo og skapte grunnlaget for en samlet hovedstad.

Kollektivtrafikken har brutt ned barrierer for hvor det er mulig å komme seg frem, arbeide og bo.

En gang ble det oppfattet som magi at en vogn kunne bevege seg uten at den ble trukket av en hest. Siden den gang har vi fått moderne trikker, busser og T-baner i flere generasjoner. For kollektivfamilien har innovasjon alltid stått i sentrum. Sammen med Sporveien og Fornebubanen bygger vi fremtiden.

I år skjer det banebrytende arbeid på T-banenettet når Fornebubanen skal kobles på. De første planene om en forstadsbane fra Oslo til Bærum ble faktisk lagt allerede i 1919, og i år er vi i innspurten av arbeidet. Dette er en stor oppgradering av T-banesystemet som kommer hele byen til gode.



Majorstuen stasjon har vært gjennom store endringer det siste århundret. Til venstre ser vi et bilde fra rundt år 1900. 125 år senere bygges nye Majorstuen stasjon.

Kollektivreiser er mer enn T-bane, buss, trikk og båt. Vi vet at helheten av et tilbud er viktig for dagens reisende. Derfor har vi utviklet integrasjoner med sparkesykler rett i Ruter-appen, bysykler og hente-tjenester. Vi tester selvkjørende biler i Groruddalen og Lørenskog, og utforsker hvordan dette kan bli en tilgjengelig tjeneste i hele regionen. Men dette er bare begynnelsen! Ruter skal teste og utvikle flere nye former for mobilitet i årene som kommer. Når vi nå feirer 150 år, feirer vi alle som har

gjort denne reisen mulig. Takk til hver eneste som har jobbet i kollektivtrafikken og alle som har reist kollektivt gjennom årtiene. Dere har holdt byen i bevegelse og skapt et mer bærekraftig Oslo og Akershus. Historien fortsetter med innovasjon og utvikling i minst 150 år til.

Lyst til å reise tilbake i tid? Få hele kollektivtransporthistorien på det nylig gjenåpnede Sporveismuseet på Majorstuen. www.sporveismuseet.no



Fra norske fjorder til alle verdens hav.

I mer enn 100 år har DNB vært en bank for maritime bedrifter. Dette har tatt oss ut i verden, og gjort oss til en ledende global havbank.

Posisjonen vi har der ute bygger på en imponerende vilje til å satse og tenke nytt gjennom hele den norske havnæringen.

Kundene våre utvikler teknologi og løsninger som sikrer havet for generasjonene som kommer. Det er vi stolte av å få være en del av.

Å investere i havet er å investere i framtiden.

DNB

Alle mann på dekk for Oslofjorden

Hvordan forskere, kommuner og fiskere forsøker å gi fjorden et nytt liv



En av de mange som arbeider tett på innsatsen for å redde Oslofjorden, er Arne Jørgen Berre, sjefforsker i SINTEF Digital. I flere år har han jobbet i skjæringspunktet mellom teknologi, miljø og forvaltning, og sett fjorden gjennom et stadig mer presist – og stadig mer urolig – analytisk blikk.

Samtidig vokser det frem et bredt samarbeid på tvers av kommuner, sektorer og fagmiljøer, et samarbeid Norge knapt har sett tidligere. Oslofjorden har lenge vært et symbol på både naturens generøsitet og vår manglende langsiktighet. Nå er den også en test på om vi evner å reversere økologiske kriser før det er for sent. Flere initiativ tas nå for å mobilisere samarbeid rundt Oslofjorden mellom aktører fra sivilsamfunn, innbyggere, næringsliv, forskning og offentlig sektor.

– Vi står i en kritisk fase, sier Berre. – Men for første gang på lenge er det et momentum – et alvor, men også en vilje til å handle.

Dette handler ikke om ett tiltak, én sektor eller én aktør. Det handler om summen av alt som renner ut i fjorden fra et nedbørsfelt som involverer mer enn 100 kommuner. Det handler om landbrukspolitikk, kloakkhåndtering, overvann, byggegrenser, fiske-reguleringer, verneområder og klimaendringer. Og det handler om å få kunnskap, data og beslutninger til å henge sammen. Det er her Berre og SINTEF kommer inn.

Et fjordsystem som har vært overlatt til seg selv

Oslofjorden var i generasjoner et levende matfat. Fiskebestandene var robuste, humeren tallrik, sjørretten vandret i bekker som i dag er rør og kulverter. De siste tiårene har bildet endret seg dramatisk: bunnvegetasjonen har forsvunnet i store områder, torsken er nær utryddet, og næringsallbelastningen har skapt et økosystem i vedvarende ubalanse.

Gjennom arbeidet i Osloregionen IPR og Oslofjordrådet forsøker kommuner og regionale myndigheter nå å koordinere innsatsen. Men utfordringen har lenge vært mangel på et felles kunnskapsgrunnlag. Alle har hatt sine data, sine kart, sine analyser – men fjorden bryr seg verken om kommunegrenser eller sektorinndelinger.

Det er dette SINTEF og samarbeidspartnere forsøker å gjøre noe med.

Et nytt kart for en gammel fjord

Berre er med på utviklingen av det som beskrives som digital tvilling av Oslofjorden – levende modeller som samler data i sanntid. Her integreres målinger av temperatur, saltinnhold, strømforhold, fiskebestander, bunnforhold og utslipp. I tillegg kombineres tradisjonelle metoder med undervannskameraer, sensorer, avansert ekkolodd og miljø-DNA som kan avsløre hvilke arter som nylig har vært til stede.

– Når alle aktører får tilgang til analyser og data fra digitale tvillinger, kan vi ta bedre beslutninger, sier Berre.

– Vi kan modellere effekten av tiltak, se konsekvenser av værhendelser og planlegge langt mer presist.

Arbeidet skjer i ulike samarbeid med aktører som NIVA, Meteorologisk institutt, Kartverket, NMBU, Universitetet i Oslo, Havforskningsinstituttet; Nansen-instituttet, Osloregionen og SINTEF – og er koblet til de europeiske satsingene Destination Earth og Digital Twin Ocean, som utvikler digitale tvillinger av hele kloden. Oslofjorden blir slik del av en større europeisk bevegelse for kunnskapsbasert økosystemforvaltning.

Når vern og næring møtes

Miljøtiltak får konsekvenser – for noen svært store. I Utgårdskilen, en viktig havn for reketrålere, skaper nye vernesoner uro. Da myndighetene foreslo å stenge store områder for å redusere belastningen på fjorden, reagerte fiskerne kraftig.

– For fiskerne her er dette ikke bare et tiltak, sier Berre.

– Det er livsgrunnlaget deres og det er viktig at fiskerne blir involvert for utvikling av løsningene for fremtiden.

Likevel er erfaringene fra hummerreservater på Sørlandet tydelige: Når naturen får arbeidsro, responderer den raskt. En tredobling av hummerbestandene på få år innen fredningområdene gir et hint om hva Oslofjorden også kan være i stand til – dersom tiltakene koordineres og forankres godt.

Presisjonsfiske og nye blå næringer

Fiskemiljøet har allerede utviklet trål med rist som bidrar til å unngå bifangst av fisk ved rekefiske. Fremover søkes det om å utvikle skånsom trål for presisjonsfiske, som lar trålerne holde redskapene noen meter over bunnen og styre dem digitalt for mer selektivt fangst. Kombinert med neste generasjons ekkolodd og kunstig intelligens kan fiskerne redusere bifangst og minske ødeleggelsen av bunnfauna.

Men fjorden må også få nye former for høsting. Her kan det utvikles blått næringsliv for høsting av ulike typer tang og tare, blåskjell, stillehavsøsters og europeiske flatøsters. Fredrikstadbedriften Pronofa har allerede satt igang produksjon av «kjøtt-deig» fra ciona – et tunikat/sekkedyr som lever i Oslofjorden.

Et tiår med muligheter – og ansvar

På spørsmål om tidshorisont velger Berre sine ord med omhu.

– Vi må se forbedringer innen ti år, sier han.

– Det er realistisk, men bare hvis dagens samarbeid fortsetter – og forsterkes med nødvendige ressurser for å forbedre vannkvaliteten, slik Mjøsaaksjonen mellom 1973 og 1982 er et vellykket eksempel på.

Det handler ikke bare om teknologi. Det handler om kultur, politikk, sektoransvar og vilje. Det handler om at kommuner i hele nedbørsfeltet forstår at alt de gjør, renner ned i fjorden. At fiskere inkluderes, ikke skyves ut. At forskningen gjøres tilgjengelig og forståelig som aktiv følgeforskning av tiltakene støttet av digitale tvillinger. Og at beslutningstakere tør å fatte tiltak som faktisk monner og er i stand til å gjøre adaptiv forvaltning med oppfølging og tilpasninger underveis.

Berre ser et økosystem som fortsatt har krefter å mobilisere, men som må få arbeidsro.

– Fjorden kan komme tilbake, sier han. – Men det krever at vi handler nå.

«Det handler om summen av alt som renner ut i fjorden fra et nedbørsfelt som involverer mer enn 100 kommuner.»



Elin Såheim Bjørkli, ordfører i Kongsvinger og nestleder i Osloregionen interkommunalt politisk råd.

Foto: Kongsvinger kommune

Osloregionen IPR

Etablert i 2005

65 kommuner i syv fylker

2,3 millioner innbyggere

Politiske saker: jernbane, Oslofjorden og energi

Visjon: En bærekraftig, internasjonal og konkurranse-dyktig region

Sammen for en sterkere hovedstadsregion

Elin Såheim Bjørkli, ordfører i Kongsvinger og nestleder i styret for Osloregionen IPR, mener regionens største utfordringer best kan løses gjennom felles innsats.

Osloregionen IPR er et samarbeid som spenner over syv fylker, 65 kommuner og har 2,3 millioner innbyggere. Det gjør rådet til Norges største interkommunale politiske råd – og en stadig viktigere aktør i spørsmål som berører alt fra jernbane og kraftforsyning til miljøtiltak i Oslofjorden. Nå handler mye om én ting: gjennomslag.

– Osloregionen er ikke et byråkrati, men et nettverk, sier Bjørkli.

– Mange av de viktigste utfordringene kan ikke løses av én kommune alene. Vi må stå sammen.

En region med store ambisjoner

Osloregionen IPR ble etablert i 2005 for å styrke samarbeid og koordinering i et geografisk område som står for om lag 40 prosent av Norges befolkning og en betydelig andel av landets verdiskaping. Det er Eirik Lae Solberg, byrådslederen i Oslo kommune som er styreleder i Osloregionen, Nettverket inkluderer alt fra mindre kommuner i Innlandet til Oslo som storbyregionens motor.

Visjonen er tydelig: Osloregionen skal være bærekraftig, internasjonal og konkurransedyktig. Men for å nå dit, kreves tett koordinering og samordnet politikk.

– Folk bor i én kommune og jobber i en annen. Transport, klima, bolig og arbeidsmarked er regionale størrelser. Samarbeidet handler om helhet – og om å løfte hverandre, sier Bjørkli.

Et faglig og politisk maskineri

Osloregionen fungerer både politisk og faglig. Ordførere møtes jevnlig, og administrative faggrupper fra kommuner i jobber sammen om analyser, utredninger og anbefalinger. I praksis er Osloregionen et kunnskaps- og koordineringsnav som forsterker kommunenes innflytelse inn mot staten.

– Vi er 65 kommuner som står sammen. Det gir tyngde, sier Bjørkli.

– Når vi møter i Stortinget, representerer vi 2,3 millioner innbyggere. Det blir lytt til.

Nettverket forsøker også å bidra til felles kunnskapsgrunnlag. Det gir særlig verdi i en region som består av alt fra urbane knutepunkter til innlandsbyer og kystkommuner med helt ulike forutsetninger.

En motor for hele landet

For Bjørkli handler samarbeidet ikke bare om lokal utvikling. Hun peker på at Osloregionen er avgjørende for verdiskaping nasjonalt.

– Oslo-regionen står for omtrent halvparten av Norges verdiskaping utenom olje og gass. Kompetanse, innovasjon og investeringer her får ringvirkninger over hele landet. Derfor må hovedstadsregionen fungere, sier hun.

Samtidig er det her flere av landets mest presserende utfordringer viser seg: press på arealer, transportinfrastruktur som ikke henger med, og et økende kraftunderskudd som nå begrenser både næringsutvikling og grønn omstilling.

Tre områder som vil prege årene fremover

For 2025 har Osloregionen definert tre prioriterte politikkområder: energi, Oslofjorden og jernbane.

Kraftunderskuddet i hovedstadsområdet har utviklet seg til en viktig utfordring for regionen. Manglende nettkapasitet hemmer både nye etableringer og det grønne skiftet.

– Energi er kanskje den mest kritiske utfordringen akkurat nå. Vi må både øke kapasiteten i strømmettet, energieffektivisere og styrke fornybarproduksjonen. Uten det bremser utviklingen, sier Bjørkli.

Miljøtilstanden i Oslofjorden har forverret seg dramatisk, og krever koordinert innsats på tvers av kommuner.

– Alle de 65 kommunene i Osloregionen er en del av nedbørsfeltet. Forurensningen som havner i fjorden, begynner ofte langt inne i landet. Derfor må vi jobbe sammen om rensing, overvannshåndtering og tiltak som faktisk virker, sier hun.

Jernbanesystemet i og rundt Oslo er under press. For en region med sterk befolkningsvekst og høyt pendlingsvolum er togtilbudet kritisk.

– Mer enn åtte av ti togreiser i Norge går til, fra eller gjennom Oslo. Når det svikter her, svikter det for alle. Vi trenger mer forutsigbar utbygging og en helhetlig plan, sier Bjørkli.

Osloregionen har blant annet pekt på behovet for en konsekvensutredning av jernbanekorridoren Oslo–Stockholm. I tillegg mener rådet at utbygging av Rikstunnelen,

under Oslo vil styrke togtilbudet enten det er til Sørlandet, Vestlandet eller Trøndelag – ikke bare rundt hovedstaden.

En likeverdig region

Til tross for Oslo kommunes størrelse opplever ikke Bjørkli at hovedstaden dominerer samarbeidet.

– Vi er likeverdige inn i samarbeidet. Vi jobber med det som forener oss: felles utfordringer og felles muligheter. Saker vi ikke er enige om, fronter vi ikke som region.

Denne innretningen gjør Osloregionen til et samarbeid det er lettere for ulike kommuner å stå bak.

Felles stemme gir større gjennomslag

Osloregionens styrke ligger i fellesskapet – og i evnen til å formulere en tydelig felles stemme.

– Vi får større gjennomslag sammen. Kommunene opplever at de står sterkere når de er del av et større fellesskap. Det er en av grunnene til at Osloregionen har blitt en viktig samfunnsaktør, sier Bjørkli, og oppsummerer:

– Osloregionen skal ikke bare tilpasse seg utviklingen. Vi skal være med å forme den.

«Alle de 65 kommunene i Osloregionen er en del av nedbørsfeltet.»

Ny Rikstunnel kan transformere jernbanen

Ida Bøe, seniorrådgiver i Jernbanedirektoratet.

I flere tiår har Oslotunnelen mellom Oslo S og Skøyen vært en av de viktigste brikkene i norsk transportinfrastruktur. Den har også vært en av de mest belastede. Hver dag passerer alle lokaltog, regiontog og fjerntog gjennom samme flaskehals, og kapasiteten har vært sprengt i lang tid. Nå ligger det an til en historisk endring.

– følge seniorrådgiver Ida Bøe i Jernbanedirektoratet vil en ny Rikstunnel være det enkeltgrepet som betyr mest for jernbanen i Oslo-regionen fram mot 2050.

– Vi planlegger for et betydelig kapasitetsløft i hele regionen», sier Bøe.

– Men for å få det fulle potensialet ut av det øvrige jernbanenet, må kapasiteten i Oslo-navet økes først.

Hele regionens vekst samles i Oslo

Oslo-regionen vokser raskt, og jernbanen skal ta en større del av den daglige mobiliteten. KVVU Oslo-navet beskriver Oslo som et nav for et helt østlandsk transportsystem, der arbeidsreiser, fritidsreiser og fjerntrafikk møtes i én felles korridor. Når kapasiteten her stopper, stopper også mulighetene for utvikling i resten av regionen.

– Når vi ser fram mot 2050, blir det tydelig at jernbanen vil spille en enda større rolle i regionens transportløsning, sier Bøe.

– Det betyr at vi må planlegge både for flere tog og for mer robuste togbevegelser.

Dagens Oslotunnel er allerede fullt utnyttet. Det setter grenser for hvor mange tog Jernbanedirektoratet kan legge inn i ruteplanen, også der hvor infrastrukturen ellers kunne håndtert mer trafikk.

Dette gjelder ikke bare lokaltog. Alle fjerntog – til Bergen, Trondheim, Stavanger, Stockholm og Göteborg – er avhengige av den samme tunnelen.

– Det er et nasjonalt prosjekt like mye som et regionalt, sier Bøe.

Dobling av kapasiteten

Forslaget om ny Rikstunnel innebærer et nytt dobbelt løp under Oslo sentrum. Ifølge Oslo-navet vil dette gi mulighet for å øke kapasiteten fra rundt 24 til omtrent 48 tog i timen.

Doblingen gjelder ikke bare antall tog. Fremtidige togsett vil også kunne kjøres i trippel-konfigurasjon, noe som ytterligere øker passasjerkapasiteten.

– To tunneløp gjør det mulig å separere trafikkstrømmene bedre, sier Bøe.

– Vi får mindre kryssing mellom ulike togtyper, og det gir både bedre punktlighet og større fleksibilitet i ruteplanleggingen.

Når trafikken spres mellom to tunneler, blir også systemet mer robust ved driftsavvik.

Dette er et av hovedargumentene i Oslo-navet: økt kapasitet gir ikke bare plass til flere tog – det gir også et mer stabilt system.

Et nytt trafikkmønster vokser fram

I årene fram mot 2030 og 2040 gjennomføres en rekke tiltak som legger grunnlaget for den nye rutemodellen på Østlandet. Dette inkluderer Brynsbakken, utvidelser ved Asker, Sandvika og Lillestrøm, samt Follo-banen som allerede har forbedret punktligheten betydelig.

Ny Rikstunnel er den siste og mest krevende brikkene, men også den som gjør at alt

annet faller på plass.

– Når vi bygger kapasitet i Oslo, får vi mulighet til å øke tilbudet i hele regionen», sier Bøe. Det handler både om hyppigere avganger og om mer stabil drift.

I den foreslåtte rutemodellen legges det opp til ti-minuttersfrekvens på lokaltogene og et høyfrekvent regiontogtilbud mellom Drammen og Eidsvoll. Samtidig må fremtidens system gi bedre prioritering av fjerntrafikken.

– Fjerntrafikken vil få mer forutsigbare rammer når kapasiteten øker», forklarer Bøe.

– Det gir oss rom til å planlegge mer langsiktig.

Et kollektivsystem for nullvekst og byutvikling

Oslonavet-rapporten peker på at økt jernbanekapasitet er en forutsetning for å nå nullvekstmålet – målet om at all framtidig vekst i personreiser i byområdene skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange.

For Bøe handler dette om hele byutviklingen i regionen:

– Når vi planlegger jernbanen, planlegger vi samtidig for hvordan byene rundt skal vokse», sier hun.

– Det handler om knutepunkter, arbeidsmarked, og om at hverdagsreisene skal være enkle.

Jernbanens rolle i 2050 blir derfor mer integrert enn i dag: en bane for raske region- og fjerntog, og en bane for saktere lokal- og godstog. Denne trafikkseparasjonen

gjør banen mer effektiv og styrker jernbanens rolle som bærebjelke i et nettverk av kollektivtrafikk som kobler sammen byer som Jessheim, Ski, Drammen, Moss og Lillestrøm til ett felles bo- og arbeidsmarked.

Et system som må bygges lag for lag

Mye av arbeidet ligger i å ta riktige valg i riktig rekkefølge. KVVU-prosessen peker på at flere prosjekter kan gjennomføres uavhengig, men at den samlede effekten først oppstår når hele pakken er på plass.

– Dette er et stort system», sier Bøe.

– Vi bygger det lagvis, og Rikstunnelen er det laget som får alt det andre til å fungere bedre.

Prosesen vil ta tid, men planene er tydelige: en mer kapasitetssterk og mer forutsigbar jernbane for hele Oslo-regionen. Og en bykjerne som frigjøres fra noen av dagens flaskehals.

–V i må se framover», sier Bøe.

– 2050 virker langt unna, men beslutningene tas nå.

«Det handler om knutepunkter, arbeidsmarked, og om at hverdagsreisene skal være enkle.»

Sykkelturen til jobb gjør dagen bedre

Du er kanskje glad i jobben din, men er du glad i arbeidsreisen? Det er Ole Kristiansen. Han koser seg på sykkelen gjennom Nordmarka – Fra Oslo til Hadeland.

Ole Kristiansen har byttet fra sommersykkelen til vintersykkelen.

– Jeg sykler hjemmefra klokken seks, så er jeg på jobb åtte. Etter en kjapp dusj er jeg klar for å få meg den første kaffekoppen og sette meg foran PC-en halv ni, sier han.

Ut av byen

For nærmere ti år siden flyttet Kristiansen fra Grünerløkka til Hadeland.

– Vi var veldig klare på at når vi først skulle ut av byen, så skulle vi ut av byen. Ikke bare halvveis ut av byen. Herfra kan jeg sykle til jobben på grusvei store deler av året. Jeg elsker å starte dagen med en totimerstur gjennom Nordmarka, sier han.

Ole Kristiansen bor på Harestua med kone og katt. Da de skulle begynne å se seg om etter et sted å bo, var sykkelturen et av kriteriene. Nå er han så glad i sykkelturen at hvis det ikke passer å sykle, da tar han heller hjemmekontor.

Intelligente chatboter

Til daglig er han CFO i Boost.ai.

– Vi er et av fire verdensledende selskaper på «conversational AI», sier han. Når han skal forklare hva det betyr, spør han deg hvilken bank du har.

– Nederst i hjørnet på hjemmesiden til banken er det en chatbot som du kan prate med. Den teknologien er det vi som leverer. Det gjør vi til alt som kan krype og gå av banker og forsikringsselskaper i Norden, ifølge Kristiansen.

Kort togtur

En lederjobb i et firma som leverer kunstig intelligens, det betyr lange dager.

– Jeg har dessverre ikke fire timer til å sitte på sykkelen hver dag. Jeg sykler til jobb og tar toget tilbake. Neste dag tar jeg toget til jobb og sykler hjem. Jeg er heldig og har fin sykkelparkering på jobb, sier han.

Det er kanskje ikke alle som har lyst til å sykle til jobb hver dag. Alternativet er tre kvarter på toget. Det er ikke langt fra Hadeland til Oslo sentrum.

– Jeg har personlig rekord på en time og 37 minutter på sykkel. Men da måtte det blåse litt i riktig retning, innrømmer Ole Kristiansen.

Nært flyplassen

Da han først flyttet til Hadeland, hadde han en annen jobb, og hjemmekontor var ikke like vanlig. Dermed ble det fem dager i uka i Oslo og enda mer sykling enn i dag.

– Nå er jeg på kontoret to til tre dager i uka. Resten av uka går turen enten til hjemmekontor eller Gardermoen. Jeg er mye ute og reiser. Det er veldig kjekt sånn, også. Nært flyplassen. Jeg kan enten sykle på jobb eller kjøre bil til Gardermoen, slår han fast. Med bil til flyplassen er det ikke stort mer enn en halvtime fra dør til dør.

Elg og snekring

Men er det ikke litt ekstremt å sykle to timer for å komme seg på arbeid?

– Kanskje det? Nei, jeg har syklet hele livet. Jeg synes det er innafor. Når jeg setter meg foran PC-en, spiller det ingen rolle hva som skjer den dagen, for jeg har allerede fått den gode starten, sier han.

– Jeg digger det. Er jeg heldig, møter jeg en elg på turen. Turen gir en glede som er god å ta med seg når det

er travle dager på kontoret og jeg må sitte inne.

Hvis det blir tid til overs, har han et lite snekkerverksted. Slikt er det heller ikke lett å få plass til i en leilighet i Oslo.

– Jeg er glad i å snekre, glad i å lage møbler og småting, forteller han.

Byfolk

Ole Kristiansen hadde ikke noen bakgrunn fra Hadeland før han flyttet til Harestua.

– Både jeg og kona er byfolk. Vi har bodd i by i alle år. I Oslo, hvor jeg kommer fra, men også i utlandet. Det har vært så deilig å komme seg på landet, sier han.

Nå bruker han hjemmet som både hus og hytte. Hytta i Hemsedal kvittet paret seg også med da de flyttet. Når vinteren kommer, ser han preppemaskinen fra stuevinduet.

– Den flytteturen vi gjorde fra Løkka, har vært vellykket. For oss er dette midt i blinken, sier han.

«Herfra kan jeg sykle til jobben på grusvei store deler av året. Jeg elsker å starte dagen med en totimerstur gjennom Nordmarka.»



Skaper grønne industrieventyr

Grønne datahaller, stabil strøm og industri med fornybare råstoffer. Det grønne industrieventyret ligger bare en togstur fra Europa og verden.



På Sørli i Stange i Innlandet står et nesten to kvadratkilometer stort område klart til å bli et grønt industrieventyr.



Gaute Nøkleholm engasjerer seg for det som begynte som en tømmerterminal med 30 prosent av all tømmeret som hogges i Norge innenfor ti mils lastebilavstand.



Tilgangen på strøm, infrastrukturen og samarbeidet mellom kommuner og næringsliv gir Heggvin en sterk posisjon. Her bygger Green Mountain Europas største datasenter av sitt slag.

Midt i Innlandet vokser Heggvin næringsområde frem som et av Norges mest lovende knutepunkt for grønn næringsutvikling. Like ved, på Sørli, står et nesten to kvadratkilometer stort område klart til å bli et grønt industrieventyr.

Europeisk forbilde

– Vi har gode forutsetninger for å lykkes her. Tilgangen på strøm, infrastrukturen og samarbeidet mellom kommuner og næringsliv gir oss en sterk posisjon, sier Simen Landfald, daglig leder i Heggvin Utvikling. Ifølge ham er Heggvin rigget for å bli et forbilde for bærekraftig og kraftintensiv industriutvikling i Europa.

Næringsområdet ligger i skjæringspunktet mellom E6, riksveg 3 og riksveg 25, og bare 20 minutter unna Sørli godsterminal – som også står klar til å bli et grønt industrieventyr.

– Eksepsjonell logistikktilgang, oppsummerer Landfald.

Stabil strøm

Ikke minst kan han skilte med stabil strømforsyning. Det tiltrekker seg store satsinger:

– Skya står ikke i lufta. Den står på bakken – og trenger kraft, sier Are Koppang, regiondirektør i Green Mountain. Han leder utviklingen av det som nå bygges ut til å bli Europas største datasenter av sitt slag på Heggvin.

Her skal de grønne verdiene dokumenteres. Hele industriområdet arbeider med BREEAM Community-sertifisering. Det er en uavhengig bekreftelse på bærekraftig utvikling.

Green Mountain og Heggvin Utvikling samarbeider med Sirkula for å kunne utnytte overskuddsvarme. Sirkula utvikler løsninger for resirkulering og energigjenvinning, og Havila har signert intensjonsavtale om å etablere et større biogassanlegg i parken.

40 milliarder

Så langt har TikTok og Green Mountain investert nesten 40 milliarder kroner på Heggvin. Tre av fem planlagte datahaller er i drift, og antallet ansatte nærmer seg 210. Når hele anlegget står ferdig, skal det huse minst 350 faste årsverk.

– Dette er en betydelig investering. Vi er glade for å være her – og vi håper å vokse videre, uttaler Lars Bjelvin, samfunnskontakt for TikTok.

Green Mountain har forskuttert en investering på 500 millioner kroner i infrastruktur som kommer hele industriparken til gode.

– Dette gir oss et unikt fortrinn for videre etableringer, sier Svein Frydenlund, som er næringssjef i Hamar kommune. Heggvin ligger på grensen mellom kommunene Hamar og Løten.

– Dette er den største industrielle investeringen i Innlandet. Og det er bare begynnelsen, sier Berte S. Helgestad, forretningsutvikler i Hamarregionen Utvikling.

Terminal og industri

20 minutter unna, på Sørli i Stange, ligger det som i dag er Dovrebanens største omlastingsterminal for tømmer. Der er Bane Nor i gang med å utvide slik at det også blir rom for å lagre og laste om andre typer gods – i tillegg til at kapasiteten på tømmer øker.

Med transporten på plass er Gaute Nøkleholm klar for å ta imot bedrifter som baserer seg på biologiske, fornybare råstoffer. Nøkleholm er bestyrer i Stange og Romedal Almanning, som eier området sammen med KB Gruppen.

– Her er det et stort areal som er tilgjengelig. Vi prøver å lage en grønn hub, en sammensetning av industri som gjør at de lever i en symbiose der restråstoffet fra den ene blir råvarer for den andre. Hele visjonen er at store volumer skal hentes inn, og ikke noe skal forlate tomta uten at det er et betalt produkt, sier Nøkleholm.

”Det er så stort at det er behov for å håndtere utenfor den innerste Oslo-sirkelen. Sørli vil avlaste Oslo sentrum.”

Presset i Oslo

Næringssjef Erik Habberstad i Stange kommune forteller at utvidelsen til en kombiterminal for alle typer gods er klar etter 2027.

– Godshåndtering på bane i Osloregionen er svært presset. Det er så stort at det er behov for å håndtere utenfor den innerste Oslo-sirkelen. Sørli vil avlaste Oslo sentrum, sier Habberstad.

De to har stor tro på at Sørli kommer til å lykkes: – Jernbanen via Kongsvinger og grensebanen er eneste store godsforbindelse ut i Europa. Vi kan tilby en tilgang til den hovedpulsåren som forbinder oss med Europa og verden uten å måtte gå om Lillestrøm, som vi vet er sprengt, sier Gaute Nøkleholm.

– Du er langt nede i Europa på 30 timer, med godstog uten noe særlig klimaavtrykk. Til Göteborg havn, der verdensmarkedet åpner seg, tar det åtte-ti timer, sier han.

Nøkleholm understreker at i forbindelse med dobbeltsporet som bygges på Dovrebanen, får Stange sentrum, tre kilometer fra Sørli, en splitter ny jernbanestasjon. Herfra blir det 29 minutter til Gardermoen og 54 minutter til Oslo S når dobbeltsporet står ferdig.



Are Koppang,
Regiondirektør i
Green Mountain.



Erik Habberstad,
Næringssjef i
Stange kommune.

Gjenbruk på legesentrene

Midt mellom de store, grønne industriområdene minner Anne Kristin Knudsen om at veien til bærekraftsmålene begynner i det små. Knudsen er virksomhetsleder i Løten kommune, som har satset på gjenbruk på to nye legesentre.

– Vi kunne kombinere nye møbler med gjenbruk, kjøp av brukte møbler, omtrekk og redesign, forteller hun.

Det er ikke nødvendigvis billigere å satse på brukte møbler enn å handle nytt. – Erfaringsmessig kommer det dårligere ut økonomisk. Men det er her miljøgevinsten kan hentes, sier hun.

Også nye møbler kan bli gode miljøvalg:

– Ved kjøp av nye møbler har vi sett at det er mye vi kan gjøre for å minimere påvirkningen på det globale klimaet. Møbler som er konstruert for lang levetid med mulighet for enkelt å skifte ut ødelagte deler, enkle å bruke med få komponenter, riktig materialvalg og lav vekt, sier Knudsen.

Neste prosjekt i Løten er at kommunestyresalen skal få et ansiktsløft. Der er også planen å trekke opp igjen brukte stoler.



Et åpent universitet tett på samfunnet

OsloMet samarbeider med næringsliv og offentlig sektor i Osloregionen for å utvikle løsninger som møter morgendagens utfordringer.

Forskningen på OsloMet er praksisnær. Foto: Benjamin A. Ward

Universitetet tar en aktiv rolle i regional utvikling gjennom forskning, utdanning og teknologisk innovasjon, sier Carl Christian Thodesen ved OsloMet.

Tittelen til Thodesen er en aldri så liten programklaring i seg selv. Han er prorektor for samfunnsforbedringer og samarbeid ved OsloMet.

– En av kjerneverdiene våre er at vi er tett på samfunnet, slår han fast.

Det betyr samarbeid med både næringsliv, kommuner og annen offentlig forvaltning i Oslo og Akershus. Det innebærer også at forskningen er tett på virkeligheten: Den er praksisnær, og de teknologiske løsningene skal bidra til å finne ut av det som samfunnet trenger hjelp med å løse.

Samarbeid om teknologiutvikling
For Laurence Habib betyr det teknologiutvikling innenfor alt fra journalistikk og kunstig intelligens til byggenæring og barnevern. Habib er dekan på Fakultet for teknologi, kunst og design.

– Vi har for eksempel utviklet en digital treningsplattform sammen med barnevern og politi. Den kan de bruke til å øve på å avhøre barn. Det er vanskelig, og det er nødvendig å trene kontinuerlig. Med plattformen kan de trene på slike samtaler med en digital person.

Byggenæringen er i ferd med å samle seg på Ulven.

– Der ønsker næringen å ha et utdannings- og forskningsmiljø tett på bedriftene. I desember flytter derfor OsloMet inn i Construction City med både studenter og forskere, sier hun.

Samarbeid handler også om å la forskere og eksperter på helt forskjellige fagfelt jobbe sammen for å løse problemer. Både Brennpunkt-redaksjonen til NRK og Media-Norges felles faktasjekkere på Faktisk.no har fått hjelp til å arbeide mer effektivt for å finne frem til sannheten:

– Forskere på journalistikk og kunstig intelligens har samarbeidet med Faktisk.no for å gjøre arbeidet deres mer effektivt. KI-forskerne var også med i arbeidet da Brennpunkt-programmet avdekket hvordan 90 år gamle Lilly var underernært og ikke fikk den maten hun skulle, sier Habib.

Kvante til nye generasjoner

– OsloMet driver med utdanning, forskning og innovasjon på flere steder utenfor campusene i Pilestredet og på Kjeller.

På Holmlia i Søndre Nordstrand jobber vi med tematikk som er viktige for bydelen, slik som utenforskap og mangfold. På sykehusene Ahus og Sunnaas har vi to store satellitter for helse og innovasjon. Hensikten er å være tett på brukerne og tett på samarbeidspartnerne, konstaterer Thodesen.

I tillegg til å samarbeide om forskningen er OsloMet opptatt av å bringe kunnskapen ut til folk flest. Universitetet driver for eksempel en egen kvantehub. Enda så komplisert kvanteteknologi er, tar OsloMet den med seg ut på barneskolen:

– I kvantehubben prøver vi å ikke bare forske på kvanteteknologi, men også å gjøre den tilgjengelig for alle. Vi snakker med barneskoler og ungdomsskoler om hva kvante er. Skal vi etablere et kvantesprang i samfunnet, mener vi at det er

viktig at barna forstår hva det er allerede i barneskolen. Vi får dem ikke til å bli kvanteprogrammerere over natten, men det er viktig at de forstår at det eksisterer, mener Laurence Habib.

– Det er spesielt viktig å gjøre dette på forskningstorget på Holmlia, der mange av de som vil være studenter hos oss om ti år, deltar som elever. Den populærvitenskapelige formidlingen må være rettet også mot barn og unge, sier hun.

Forskning under vann

Fakultetet som hun leder, har også fått finansiering gjennom KI-milliarden fra regjeringen. Helt i vannkanten på Filipstad i Oslo ligger OsloMets havlaboratorium. Her forsker de på bærekraft og miljøvern i havet, og nå blir en del av jobben å bygge intelligent undervannsroboter.

OsloMet

OsloMet – storbyuniversitetet er Norges tredje største universitet med over 23.000 studenter og 2400 ansatte fordelt på studiestedene i Oslo og i Lillestrøm. I over 200 år har OsloMet og universitetets forgjengere bidratt til å bygge kunnskap og kompetanse for velferds-samfunnet.

OsloMet er i dag et moderne universitet med stor faglig bredde – fra kvantefysikk til barneverns-pedagogikk, fra journalistikk til kreftsykepleie. Universitetet er særlig kjent for solide og store fagmiljøer innen lærerutdanning, helse- og sosialfag, samfunnsforskning, design- og teknologifag.

OsloMet er et storbyuniversitet. Både forskningen og utdanningene er tett på lokale utfordringer og drar veksler på mangfoldet i lokalsamfunnene rundt oss. Dette gir muligheter til å utforske nye løsninger for et godt samfunn.



Laurence Habib forteller blant annet om en digital plattform der barnevern og politi kan trene på å snakke med sårbare barn. Foto: Benjamin A. Ward



– Det er viktig for OsloMet å være aktivt til stede i Osloregionen, sier prorektor Carl Christian Thodesen. Foto: Titt Melhuus

– Vi er samarbeidspartnere med Gründergarasjen for å omsette gode ideer til praksis. Det er et tilbud innenfor entreprenørskap som hjelper studentene med mentorer, et sted å jobbe og et samarbeid som kan ta dem fra idé til bedrift, sier Thodesen. Universitetet er opptatt av å gi studenter direkte tilgang til et inkubasjonsmiljø for å bidra til økt innovasjon og entreprenørskap.

– I februar skal OsloMet med flere samarbeidspartnere arrangere bærekraftskonferanse som samler forskere og fagfolk som jobber for en bærekraftig fremtid, forteller han.

Styrker kommunesamarbeidet

OsloMet har også inngått en rekke samarbeidsavtaler med flere kommuner i Osloregionen. Universitetet ønsker ny campus midt i Lillestrøm sentrum, og Node 60 er et nytt innovasjonsdistrikt under utvikling på Romerike. Her er helse, energi og beredskap sentrale satsingsområder.

– Det er viktig for OsloMet å være aktivt til stede i Osloregionen. Avtalene våre med kommunene fylles med forsknings-samarbeid, utviklingsarbeid eller studentaktiviteter for eksempel i form av masteroppgaver om tema kommunene er opptatt av, sier Thodesen.

Han trekker frem Gjerdrum kommune som eksempel. Der samarbeider OsloMet med NGI, Norges Geotekniske Institutt, for å utvikle et senter hvor samfunnet kan lære av rasert i kommunen for noen år siden.

– Veldig mange bygninger ble bygd for 40 til 60 år siden, i en tid der vi ikke hadde ekstremvær som nå. Hvordan skal vi bygge fremover for helt nye værforhold? Dette er kjempeviktig for å unngå det som skjedde i Gjerdrum, utdyper Laurence Habib.

– Spesielt i Skandinavia, med den typen jordsmonn som vi har, har vi store behov for å gjøre ting annerledes slik at byggene er mer sikre i fremtiden.

Også Statens vegvesen og Jernbaneverket ønsker at OsloMet skal utdanne flere

geoteknikere, og NGI låner ut forskere for å utvikle et masterstudium og utdanne folk som kan norsk geoteknikk.

Kunstig intelligens i helse

Teknologi og helse er et godt eksempel på fagområder som samarbeider tett.

– Vi har flere prosjekter som går på tvers av fagmiljøene våre. Et eksempel er bruken av kunstig intelligens for å forebygge muskel- og skjelettplager. Teknologi er ikke bare viktig når vi allerede er blitt syke, men også i arbeidet med forebygging. Vi må tenke helse på en helt ny måte, sier hun.

– Intelligent helse er en sentral satsing, istemmer Thodesen.

– Med et stort helsefakultet og et bredt ingeniørmiljø har vi etablert flere samarbeid både innen utdanning og forskning. Vi lever lenger og står overfor mer komplekse sykdomsbilder, samtidig som helsevesenet mangler arbeidskraft. Intelligent helse skal bidra til å finne gode teknologiske løsninger for disse utfordringene, sier han.

”Teknologi er ikke bare viktig når vi allerede er blitt syke, men også i arbeidet med forebygging. Vi må tenke helse på en helt ny måte.”

OSLOMET

STORBYUNIVERSITETET
OSLO METROPOLITAN UNIVERSITY



46%

økning i eksportverdien fra regionen, på ett år

12 mrd. kr

omsetning i Raufoss industri-klynge (2023)
Tallet er planlagt doblet innen 2030

6000

studenter på NTNU og Fagskolen Innlandet

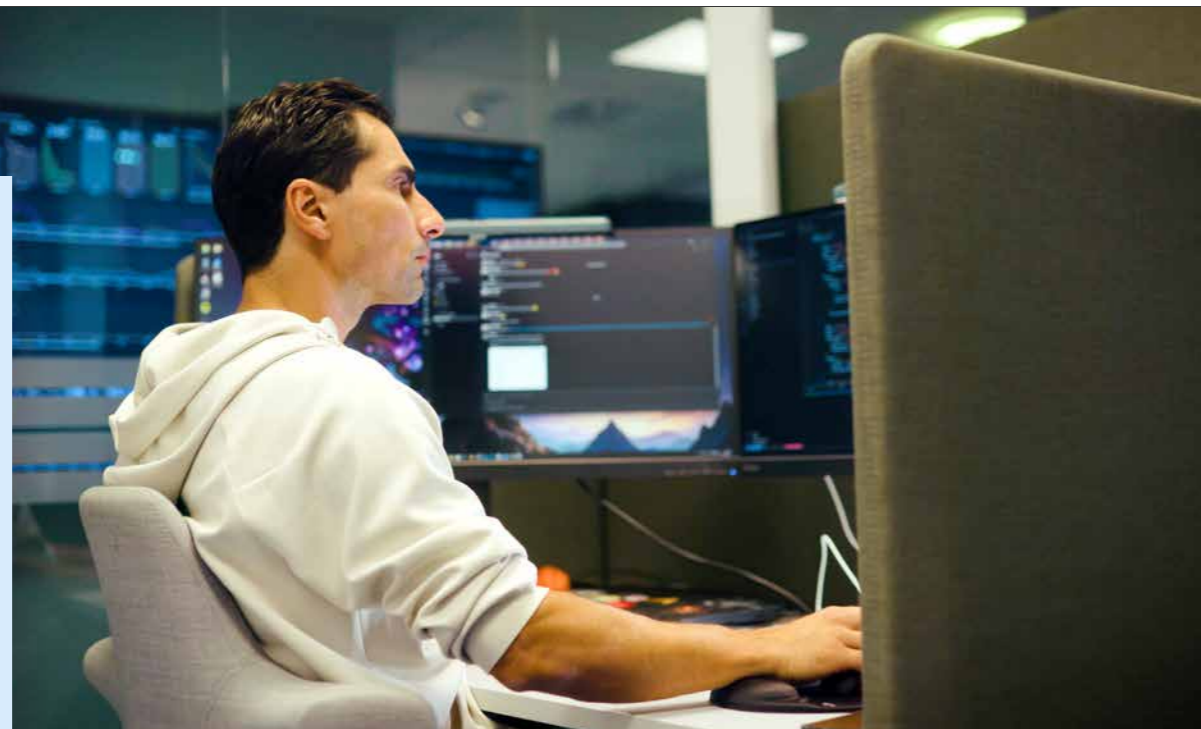
Tredobling

av antall forskere, siden etableringen av NTNU på Gjøvik i 2016

Industriklyngen på Raufoss har mer enn doblet sin omsetning siden midten av 2000-tallet. Regionen satser stort på forskning og fremstår nå som en "liten blant de store" – et regionalt tyngdepunkt som puncher over sin vektclassen nasjonalt og internasjonalt.



gjovikregionen.no/industri-og-naeringsliv



Teknologiselskapet AiBA har tatt cybersikkerheten til et helt nytt nivå.

AMANDA – den digitale superhelten som beskytter barn på nett

Midt i Cyber City på Gjøvik, Norges nav for cybersikkerhet, sitter et lite, men kraftfullt team med et ambisiøst mål: Å gjøre internett tryggere for barn og unge – over hele verden. Hege Tokerud leder selskapet AiBA, som har utviklet et avansert verktøy med kunstig intelligens. Systemet har fått navnet «AMANDA».

– Visjonen er at det ikke skal skje et eneste overgrep på nett, sier Tokerud.

Historien bak AMANDA er like hjerteskjærende som den er viktig, og den baserer seg på en sann historie. Den 14 år gamle jenta Amanda Todd ble i 2012 offer for en voksen mann som utga seg for å være jevnaldrende. Etter langvarig manipulering og utpressing endte det tragisk. Hendelsen rystet mange – deriblant professor Patrick Bours ved NTNU på Gjøvik. Han benyttet sin ekspertise på adferdsbiometri og startet utviklingen av en løsning som kunne avsløre og stoppe slike digitale overgrep tidlig.

Resultatet ble AMANDA, en AI-drevet sikkerhetsplattform som i dag kan identifisere over to milliarder uønskede setninger på 11 språk – i sanntid. Systemet oppdager mønstre og faresignaler i chattersamtaler, og fanger ikke bare opp grooming og overgrep, men også mobbing, radikalisering og selvskading.

– Vi vet at vi har stoppet alvorlige saker, forteller Tokerud.

AiBA samarbeider med både politiet og spillplattformer, og løsningen kan automatisk iverksette tiltak som utestengelse, rapportering eller kontakt med hjelpelinjer. Målet er å gjøre AMANDA til en superskalerbar løsning – enkel å ta i bruk, og effektiv uten behov for skreddersøm.

Den nye EU-lovgivningen «Digital Services Act» gir ytterligere tyngde til selskapets satsning. Direktivet pålegger plattformer å rapportere overgrep og netthatt – noe som gjør AiBAs teknologi både relevant og ettertraktet.

– AMANDA er vår superhelt, sier Tokerud med stolthet. – Og systemet gir kundene våre superkrefter.

Med base på Gjøvik og kontorer i blant annet Oslo, Athen og Helsinki, består AiBA i dag av 14 spesialister. De har tett samarbeid med NTNU og satser på å bygge verdensledende kompetanse og tjenester innen cybersikkerhet.

Men først og fremst har de ett mål: Å skape en tryggere digital verden for barn og unge – ett tastetrykk av gangen.



Rulleskiene fra IDT er utviklet i samarbeid med norske toppidrettsutøvere som blant annet Johannes Høsflot Klæbo (avbildet).

Toten-ski ruller inn OL-gull

På Lena i Østre Toten utvikles rulleski som hjelper verdens beste skiløpere til topps. Bedriften IDT Solutions lager presise, norskproduserte rulleski som brukes av landslag i både Norge og internasjonalt.

– Vi utvikler produktene våre sammen med de mest krevende kundene vi har: verdenseliten, sier markedssjef Morten Iversbakken.

Etter OL i 2006 fikk IDT innpass hos Olympiatoppen og utviklet en revolusjonerende slipemaskin for ski. Siden har teknologien vært med på å sikre norske medaljer i langrenn, kombinert og skiskyting.

IDT er i dag eneleverandør til de norske landslagene

og også samarbeidspartner med blant annet Tyskland, Italia og Slovenia. Rulleskiene deres er kjent for ekstrem presisjon og leveres med retningstabilitetsgaranti – noe som gjør dem enestående i markedet.

Produktene utvikles og produseres på Toten, og IDT satser også sterkt på rekruttering innen skiidrett. Gjennom konseptet «Rulle» skaper de kostnadseffektive rulleski for barn helt ned i barnehagealder.

IDT Solutions har på imponerende vis forent lokal produksjon, ingeniørkunst og lidenskap for skisport til et produkt som står støtt – både på hjul og i verdensklasse.



Da Ketil Kjenseth sa ja til å lede et prosjekt som skulle forene tre regioner, tolv kommuner og et ukjent antall næringsaktører, brukte han ett ord for å oppsummere oppdraget: galskap.

Det er utfordrende nok å få fem kommuner til å samarbeide i Gjøvikregionen. Å samle tre regioner på tvers av fylkesgrenser – Hadeland, Ringerike og Gjøvik – ja, det er ambisiøst. Men vi oppdaget fort at det fantes et enormt rom for å hente ut mer verdiskaping, sier han.

Det som startet som en mulighetsstudie på bioenergi vokste raskt til et langt bredere blikk på sirkulære ressursstrømmer. Og resultatet? Et kart over en region som allerede er blant landets mest betydelige bioøkonomiske kraftsentra – og som har langt større potensial enn det som hittil er tatt ut.

Uante muligheter – rett foran oss

Det første overraskelsesmomentet kom tidlig: Regionene er best i Norge på bioenergi, med en andel på nær 20 prosent av energimiksen, langt over landgjennomsnittet på sju prosent. Det skyldes en kombinasjon av store fjernvarmeanlegg og mange mindre varmeanlegg i landbruket. Samlet representerer dette en økonomi på rundt 800 millioner kroner som ikke kan flyttes ut av regionen.

– Det var viktig for oss å vise ordførerne at de faktisk sitter på Norges største bioenergiklynge. I Sverige er bioandelen 40 prosent. Vi har et enormt mulighetsrom, sier Kjenseth.

I tillegg er området et av Norges viktigste

matkamre. Ifølge rapporten utgjør de tolv kommunene 5,7 prosent av landets jordbruksareal, med sterke posisjoner i hvete, bygg og havre. For grønnsaker og potet er regionene helt sentrale nasjonalt.

Likevel vet vi lite om hvilke ressurser som faktisk finnes – før nå.

Prosjektet kartla 5400 aksjeselskaper som på en eller annen måte jobber med sirkulære ressurser – fra grove industriaktører til små spesialbedrifter som forvandler halm til tapet eller gjenbraker seter fra kollektivtrafikken.

Tekstilrevolusjonen på Hadeland

En av de største aha-opplevelsene var den framvoksende tekstilklyngen.

– Dette visste vi ikke om før vi begynte. Vi oppdaget alt fra en gjenvinningsfabrikk for klær i Krødsherad til Remadrass, som gjenbraker eller gjenvinner brukte madrasser for IKEA. Og Recouture på Harestua, som lager redesign i verdensklasse, sier Kjenseth.

På Arendalsuka satte prosjektet tekstilene på kartet – bokstavelig talt – da programleder Anne Lindmo gikk på rød løper i en jakke laget av overskuddsmaterialer fra Hadeland.

Fra 2025 blir utsortering av tekstiler lov-pålagt i Norge. Dette gjør regionens tekstilaktører ekstra relevante i en nasjonal sammenheng. Rapporten peker på at offentlig innkjøpsmakt – særlig arbeidstøy og hel-

setekstiler – kan drive fram en ny sirkulær tekstilindustri.

Biogass, biokull – og nye industrielle muligheter

Bioenergi handler ikke bare om varme. Tre regioner er nå i ferd med å bli et knutepunkt for biogass og biokull.

På Jevnaker utvider HRA sitt biogassanlegg. På Hønefoss bygger Vow Green Metals en fullskala biokullfabrikk – og produksjonen er allerede solgt ut for anlegget står ferdig.

Gjøvikregionen vurderer samtidig et industrielt biogassanlegg basert på husdyrgjødsel, mens metallindustrien på Raufoss må over på klimavennlige smelteløpere innen 2030 – trolig biogass. Alt dette er med på å løfte etterspørselen etter lokale bioråstoffer og styrke bioøkonomien i Innlandet.

Fra mulighetsstudie til "Norges grønne testbed"

Med sterke kompetansemiljøer som NTNU Gjøvik, SINTEF Manufacturing, NIBIO Apelsvoll og USN Hønefoss, peker rapporten på muligheten for å utvikle regionen til Norges grønne testlab for ny bioindustri.

Her finnes alt: råvarer, industri, forskningsmiljøer, logistikk og tilgjengelige næringsparker.

– Tanken er at utenlandsk bioindustri kan komme hit for å teste teknologier og

produkter. Vi har ressursene og kapasiteten som trengs, sier Kjenseth.

Veien videre: finansiering, samarbeid – og realisering

Prosjektet har vært et lavbudsjettløp med en ramme på 350 000 kroner. Nå er midlene brukt opp, og regionene søker nye finansieringskilder, blant annet Klimasats.

– Det viktigste nå er å videreføre samarbeidet. Vi har skaffet en oversikt ingen hadde før. Nå må vi bygge videre på den, koordinere oss og spille hverandre gode, sier Kjenseth.

Hadeland prioriterer bioenergi, Ringeriksregionen ombruk av tekstil, og Gjøvikregionen metall og biogass. Samtidig skal regionene jobbe mot felles mål om økt sirkularitet og lokal verdiskaping.

Og filosofien bak prosjektet er like enkel som den er krevende:

– Det handler om å se ressursene rundt oss – og bruke dem bedre.

«Det var viktig for oss å vise ordførerne at de faktisk sitter på Norges største bioenergiklynge.»

Oasene ved Mjøsa

En strandperle ved E6. En møteplass midt i byen. Og et yrende bomiljø på den gamle stasjonen. Nå utvikles det nye oaser langs Mjøsa fra Brumunddal i nord til Tangen i sør.



Mjøsparken ligger ved siden av Mjøstårnet, som er et landemerke ved E6.

Fremdeles er det mange som ikke har oppdaget den. Men Mjøsparken ved E6 i Brumunddal har på kort tid blitt en av Innlandets store attraksjoner. Her er det strandliv, aktiviteter og opplevelser som trekker tusenvis til vannkanten.

Ved landemerket

Mjøstårnet ble bygd som verdens høyeste trehus. Det er et landemerke ved E6. Men Mjøsparken, som ligger rett ved, kan knapt sees fra motorveien. Svinger du nedom, finner du et gigantisk parkområde hvor det er lagt til rette for rekreasjon og opplevelser i fantastiske omgivelser.

– Mjøsparken har blitt en stor attraksjon. Den er en magnet for tilreisende, sier ordfører Kai Ove Berg i Ringsaker kommune.

I dag rommer parken blant annet et stort skateanlegg, minigolf, lekeparks med mini-zipline, pumptrack, parkouranlegg, flere områder for ulike ballspill, en nydelig

sanseshage, båthavn, hundepark, uteserveringsområder og en fantastisk sandstrand. Og mye mer. Her er også et stort amfi med plass til flere tusen festivalgjester. I 2026 står ingen ringere enn Dum Dum Boys, Postgirobygget, Astrid S og Gaute Ormåsén på scenen her under Mjøsparken Live, lørdag 6. juni.

Bykjernen og vannet

– Mjøsparken har virkelig blitt en oase for aktive dager utendørs. Vi ser at folk koser seg her. Mange kombinerer også en dag i parken med flere opplevelser i nærområdet. En kort rusletur tar deg opp til Brumunddal sentrum, med restauranter, kaféer og nissebutikker. Vi har faktisk flere eksempler på at folk som har besøkt Brumunddal og Mjøsparken, har flyttet hit, forteller Berg.

Brumunddal har klart å binde bykjernen sammen med vannet. Koblingen er gjort gjennom en elvepromenade og turveg langs elva Brumunda, med ulike natur- og kulturopplevelser.

Neste trinn er å utvikle næringsområdene som ligger på den andre siden av E6. Der legges det blant annet til rette for kontorarbeidsplasser tett opp til stasjonsområdet. Dermed blir det enklere å togpindle både sørover til Oslo og Gardermoen og nordover til nytt Mjøssykehus.

Tilflytting

Et stykke lenger sør gjør Hamar noe av det samme: Binde sammen bysentrum og strandsonen.

– Vi som politikere har satsset mye på å tilføre byen kvaliteter innenfor både kultur og byutvikling, og ser at det bidrar til økt tilflytting, flere besøk og en enda mer attraktiv kommune å bo og trives i, sier ordfører Vigdis Stensby.

Hun omtaler Hamar som en motor for vekst og utvikling i innlandet. De siste ti årene har byen hatt en jevn vekst i antall innbyggere og arbeidsplasser.

– Vi har gått fra å ha en by med gater og torg til en by med møteplasser, og i 2021 fikk vi status som UNESCO



Folk koser seg i Mjøsparken, og ordfører Kai Ove Berg forteller at flere har bestemt seg for å komme flyttende etter at de har besøkt Brumunddal og Mjøsparken.



Mjøsfronten i Hamar er en av de mest attraktive møteplassene langs Mjøsa.



På området rundt dagens stasjon blir det boliger som gjør det praktisk å bli boende på Tangen hele livet.

Creative City of media arts, legger hun til.

Mjøsfronten

I årene fremover er det i strandsonen mye skal skje i Hamar. Her utvikles Mjøsfronten, som ordføreren betegner som en oase for aktivitet, rekreasjon, uteservering og et sted å møtes for alle. Området knyttes nærmere Mjøsa gjennom nedtrapping og promenader langs strandkanten.

Mjøsfronten er et åpent, offentlig område og utvikles i samarbeid mellom kommunen og næringslivet.

– Vi er så glade i Mjøsfronten allerede og gleder oss veldig til alt står ferdig, sier Vigdis Stensby.

Hamar kommune lover å fortsette med å tilrettelegge for spennende arbeidsplasser og variert boligtilbud.

– Jobbtilbudet er en viktig driver for å ville flytte. Derfor satses vi stort på å tilrettelegge for spennende og innovative arbeidsplasser, slik som datasenter på Heggvin, og næringsklynger innenfor bioteknologi, VR, AR og spillutvikling. Dette er næringer du ikke finner overalt, og som

vi ser at rekrutterer både erfarne og nyutdannede, legger ordføreren til.

Bygger rundt stasjonene

Stasjonsområdet i Hamar fornyes med dobbeltspor. Togturen til Oslo skal gå unna på 50 minutter, mot halvannen time i dag. Bane NOR Eiendom har også store planer rundt stasjonene på Tangen, Brumunddal og Moelv. Totalt skal det bygges over 2000 boliger på de fire stedene.

På Tangen sør i Stange skal dagens stasjonsområde gi rom for rundt 280 boliger. Prosjektleder Per Atle Tufte og prosjektleder Nora Christine Hjelme i Bane NOR Eiendom ønsker å tilføre Tangen nye boligtyper: Leiligheter

på bakkeplan, mindre boenheter i konsentrert småhusbebyggelse og blokker med universell tilgjengelighet. I dag har Tangen stort sett eneboliger og småhus.

– Når dette står ferdig, kan folk bo på Tangen hele livet – i enebolig med barn og i en mindre leilighet, sier Hjelme. Hun vil ta vare på det spesielle miljøet i området og se på fellesfunksjoner og delefunksjoner.

Målet til Bane NOR Eiendom er å bidra til å bygge ut knutepunkter og tettsteder der det er togstopp.

– Vi ønsker å øke trafikkgrunnlaget for toget, men også bidra med byutvikling og tettstedsutvikling, sier Tufte. Han har tro på Tangen: Et lite sted, men nært Oslo, Gardermoen og Hamar.



Kraftknutepunktet som skal ruste Østlandet for fremtiden

Østlandet er navet i det norske kraftsystemet, men nettkapasiteten er presset. For å sikre både strømforsyning og grønn omstilling, planlegger Statnett omfattende forsterkninger frem mot 2035. – Vi må både utnytte dagens nett bedre og bygge nytt, sier planansvarlig Grete Westerberg.

Når Grete Westerberg snakker om kraftsituasjonen på Østlandet, trekker hun opp et bilde av regionen som et enormt veikryss. Her møtes linjene fra nord, vest og sør, og herfra sendes strøm videre – både til lokalt forbruk og som transitt til andre landsdeler og Sverige.

– Stor-Oslo er det største veikrysset i kraftsystemet. Nettet har flere funksjoner samtidig. Det skal forsyne et stort forbruk, og det skal transportere strøm gjennom området, forklarer hun.

10 prosent egenproduksjon

Tallene forteller sin klare historie. På vinterstid dekker Oslo, Akershus og Østfold bare rundt ti prosent av sitt eget strømforsbruk. Resten må importeres.

– Dette gjelder egentlig hele Østlandet. På kalde dager er regionen helt avhengig av å få tilført kraft utenfra. Det er et grunnleggende trekk ved området, sier Westerberg.

Det gjør nettet inn mot hovedstadsområdet ekstra kritisk. Ikke bare skal det dekke regionens eget underskudd, det skal også sørge for stabil transport mellom landsdeler og over landegrensene.

Lange køer, men fortsatt kapasitet

Mye er skrevet om «sprengt kapasitet» og bedrifter som ikke får tilknytning til strømmettet. Westerberg nyanserer bildet.

– I dagens nett på Østlandet er det plass til om lag 3000 megawatt nytt forbruk. Av dette er cirka 1400 megawatt allerede reser-

vert, men det betyr fortsatt at rundt 1600 megawatt er ledig kapasitet, sier hun.

Samtidig understreker hun at det finnes lokale begrensninger. Kapasiteten må også være tilgjengelig i de underliggende, regionale nettene, og ikke bare hos Statnett.

– Totalt står flere tusen megawatt i kø, langt mer enn de 3000 som det faktisk er plass til i dag. Ikke alle vil få plass uten nye utbygginger, forklarer hun.

Planer frem mot 2035

For å møte behovene har Statnett en stor portefølje av prosjekter på Østlandet. Frem mot 2030 bygges flere nye transformatorstasjoner i Stor-Oslo og Østfold, og kabelanlegg gjennom Oslo oppgraderes.

– Vi holder nå på med å erstatte kabler mellom Sogn og Ulven, som vil gi høyere kapasitet. Innen ti år vil vi også ha ferdigstilt en ny ledning mellom Lillehammer og Oslo og oppgradert korridoren mellom Vestfold og Østfold, sier Westerberg.

På lengre sikt ligger de store grepene: Fra 2035 og utover planlegger Statnett å løfte nettet fra 300 til 420 kilovolt.

– Når hele nettet er ferdigbygd kan vi heve spenningsnivået, og da får vi en betydelig kapasitetsøkning, sier hun.

Myndighetsprosesser og gjennomføringsevne

Hvorfor tar det så lang tid å bygge nytt nett? Westerberg peker på flere faktorer.

– Å bygge i transmisijsnett er store inngrep. Det berører mange kommuner og grunneiere, og da må det være omfattende konsesjonsprosesser. For en stor stasjon kan

det ta fem til sju år fra planlegging til ferdigstilling. For en ny kraftledning snakker vi gjerne ti år, sier hun.

Hun understreker også at Statnett har en stor portefølje nasjonalt, og må prioritere.

– Vi kan ikke bygge alt samtidig. Vi må se landet under ett og legge de viktigste prosjektene først, sier hun.

Utnytte dagens nett bedre

Samtidig som nye prosjekter planlegges, jobber Statnett for å øke utnyttelsen av dagens nett.

– Et viktig virkemiddel er «tilknytning på vilkår». Det betyr at kunder kan kobles til nettet før utbygging er ferdig, hvis de aksepterer å bli koblet ut i anstrengte situasjoner. Mange er villige til det, sier Westerberg.

Andre tiltak er såkalt temperaturoppgradering av linjer, som gjør at eksisterende ledninger kan tåle mer strøm, og bruk av sensorer som gir mer dynamiske grenser.

– Det er i korte vinterperioder nettet er mest presset. Med fleksible kunder som kan redusere forbruket disse timene, kan vi få plass til flere, forklarer hun.

Et langsiktig løft

For Statnett handler alt om å balansere dagens behov med fremtidens krav.

– Det er ikke en kritisk situasjon. Vi har fortsatt kapasitet, men vi ser at køen vokser og at det er stor interesse for å etablere ny virksomhet på Østlandet. Derfor må vi bygge ut og planlegge for mer, sier Westerberg.

Hun sammenligner situasjonen med en fullbooket restaurant.

– Alle bordene er reservert, men ikke alle

gjestene har kommet, og noen avbestiller også. Vi må både sørge for at de som har reservert får plass, og planlegge for flere bord fremover, sier hun.

Klar for det grønne skiftet

Innen 2035 skal store deler av Østlandsnettet være fornyet og oppgradert. Da vil regionen være bedre rustet til å møte både elektrifisering av industri og transport og den generelle veksten i kraftforbruket.

– Vår jobb er å sikre at lyset alltid er på, og at nettet er klart for det grønne skiftet. Det tar tid å bygge nett, men vi gjør det vi kan for å korte ned tiden og utnytte dagens kapasitet best mulig, sier Westerberg.

Statnetts planer på Østlandet

Nye transformatorstasjoner i Stor-Oslo og Østfold ferdigstilles frem mot 2030.

Oppgradering av kabelanlegg gjennom Oslo pågår.

Ny ledning mellom Lillehammer og Oslo planlagt ferdig innen 2035.

Oppgradering av korridoren mellom Vestfold og Østfold til 420 kV.

Langsiktig mål: hele regionen på 420 kV etter 2035.



1985



2025



En øy for gjenvinning og naturrestaurering

Det å håndtere storsamfunnets restfraksjoner gir både nye forretningsmuligheter og bidrar til å løse viktige samfunnsutfordringer.

På Langøya utenfor Holmestrand har NOAH gjennom 32 år restaurert to gedigne krater etter uttak av kalkstein. Til å fylle igjen kratrene brukes to avfallsfraksjoner, syre og aske, som binder hverandre kjemisk. Nå blir store deler av øya tilbakeført som et unikt friluftsområde for allmennheten.

Hun forteller at NOAH har gjenskapt den opprinnelige naturen på Langøya, en åpen grunnlendt kalkmark der sjeldne arter vokser og trives. Slik har det biologiske mangfoldet på øya blitt ivaretatt og re-etablert der naturen er restaurert.

15 prosent av Langøya er regulert til industri og næring. Her mottar NOAH restfraksjoner og produserer en mineralisk masse. Denne høsten startet også selskapet byggingen av et



Vi unngår forurensning fra industrien gjennom å samle inn stoffer med miljøfarlig innhold og bruker dem i sin tur til å restaurere natur. Akkurat nå står vi overfor et gjennombrudd med å gjenvinne noen av disse fraksjonene til nye produkter, nemlig ren gips, sier leder for NOAH på Langøya Tove Stuhr Sjøblom.

gjenvinningsanlegg som skal forvandle restsalter fra industrien til ren, hvit gips som kan brukes i vanlige gipsplater.

«Gipsproduksjonen vår vil gå til Norgips i Svelvik og erstatte langreist ikke-fornybar gips fra sydlige strøk. Dette er sirkulærøkonomi i praksis og viser at samarbeid på tvers av næringer er helt avgjørende», sier Tove Stuhr Sjøblom.



Ren, hvit gips fra Langøya.

Flueblom er én av de sjeldne artene som trives på Langøya.



Les mer på noah.no

OSLO INTERNATIONAL SCHOOL

Utdanning i verdensklasse
2026-27
Åpent opptak

Vi investerer i hvert barn så de når sitt unike potensial.

Et trygt og inkluderende miljø med gjennomgående sterke akademiske resultater.

- Små klasser og tett individuell oppfølging fra høyt kvalifisert personell
- Fremtidsrettet, internasjonal læreplan
- Topp 5 % av IB-resultater i Europa
- Imponerende resultater i norske og internasjonale tester
- Opptak til verdensledende universiteter
- Trygt og tydelig lederskap – både faglig og sosialt

“

Etter snart ti år på skolen har barna våre fått vokse under omsorgen til engasjerte lærere, i et støttende fellesskap som virkelig får denne skolen til å skille seg ut.”
—Arve og Paulina Ree, foreldre til 5-, 10- og 13-åring

Olav stortrives med venner fra hele verden, og er glad for høre til på en skole der det er kult å være god på skolen.” —Celina Midelfart, forelder til en 13-åring

Vår datter har blomstret i et internasjonalt, mangfoldig og inkluderende miljø i OIS. IB linjen er faglig krevende, og dedikerte og omsorgsfulle lærere stimulerer til læring. Et fantastisk springbrett ut i verden.”

—Tone og Ketil Solvik-Olsen, foreldre til en 18-åring

