

Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen

KORTVERSJON
Januar 2008

OSLO
regionen



Innhold

	Innledning	3
1.	Forslag til felles areal- og transportstrategi	4
2.	Konkurransedyktig og bærekraftig Osloregion	7
3	Status og utviklingstrekk	8
4.	Flerkjernet Osloregion	9
5.	Grønnstruktur	10
6	Transportsystemet	11
7.	Oppfølging og bruk av strategidokumentet	12

Innledning

Osloregionen er en strategisk samarbeidsallianse som omfatter Oslo kommune, alle kommunene i Akershus og Østfold, de nærmeste kommunene til Oslo i Oppland, Buskerud og Vestfold samt Akershus og Østfold fylkeskommuner. Hovedmålet er å styrke Osloregionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa. Som ledd i dette bestemte styret i Osloregionen den 14.02.06 at det skulle gjennomføres et eget prosjekt med utvikling av en felles, overordnet areal- og transportstrategi for regionen. Styret anga to hovedmål for prosjektet:

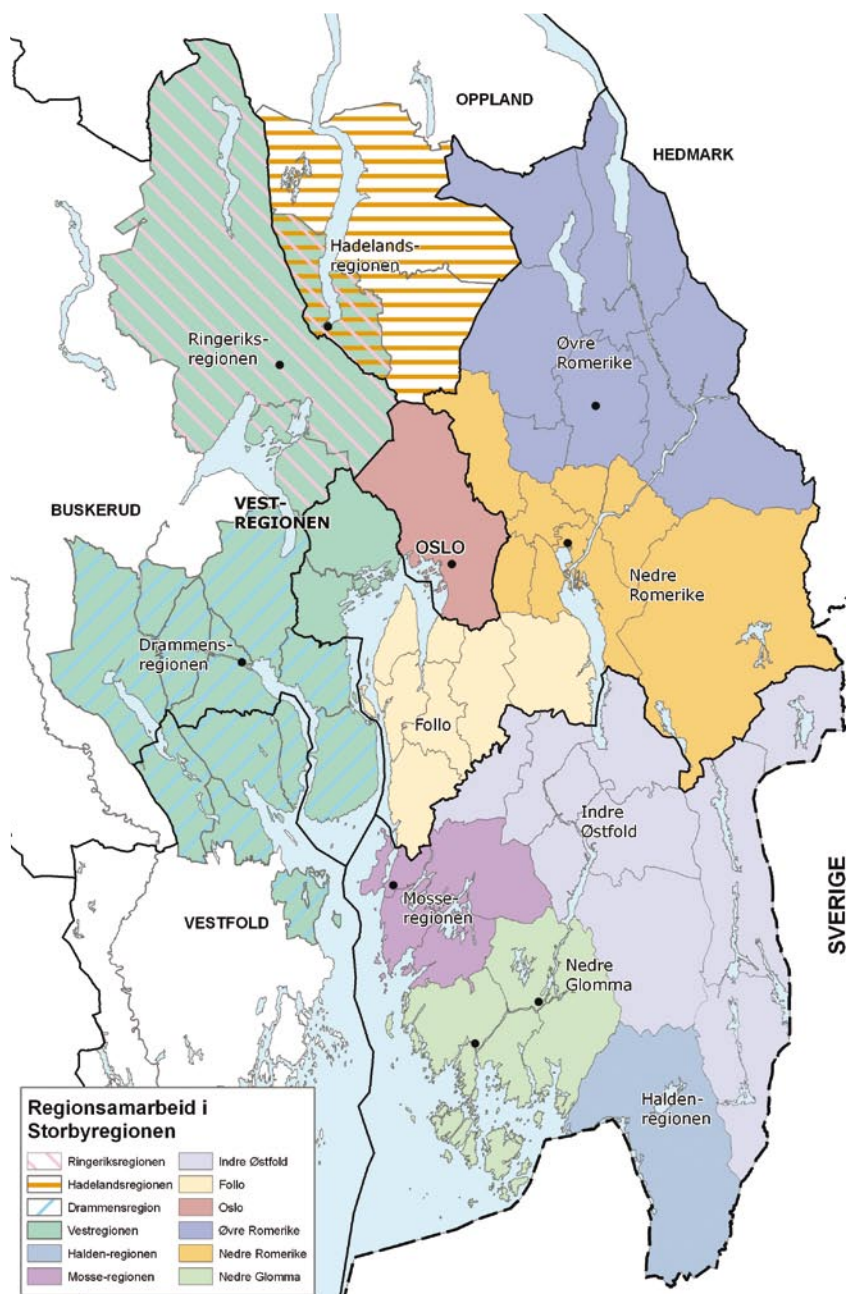
- Mer samordnet areal- og transportutvikling i Osloregionen
- Større gjennomslag for Osloregionens samferdselsprioriteringer

Prosjektet har tatt utgangspunkt i samspillet mellom de ulike delene av Osloregionen, blant annet: Hvordan kan de ulike byene og tettstedene vokse og utvikle seg på en måte som gavner både stedet og regionen? Hvordan kan transportsystem og utbyggingsmønster bidra til økt konkurransekraft samtidig som viktige miljøhensyn ivaretas? I lys av slike problemstillinger har prosjektet vært konsentrert om to overordnede temaer: Flerkjernestruktur og grønnsstruktur.

En flerkjernet utvikling av storbyregioner knytter an til gjeldende planprinsipper både på europeisk og nasjonalt nivå, og er også det perspektivet Østlandsamarbeidet har lagt til grunn for sitt regionale arbeid. For øvrig bygger rapporten og forslag til strategier blant annet på fylkesplaner, fylkesdelplaner, Oslo kommuneplan, strateginotat fra Vestregionen, byanalysen for Oslo og Akershus til NTP 2010-2019 samt utredninger i forbindelse med Kommunal- og regionaldepartementets arbeid med hovedstadsmeldingen.

Styret i Osloregionen godkjente "Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen" i møtet 18.01.08.

Kortversjonen av strategidokumentet presenterer anbefalte strategier, hovedpunkter i rapporten og forslag til oppfølging. Strategidokumentet kan leses i sin helhet på www.osloregionen.no.

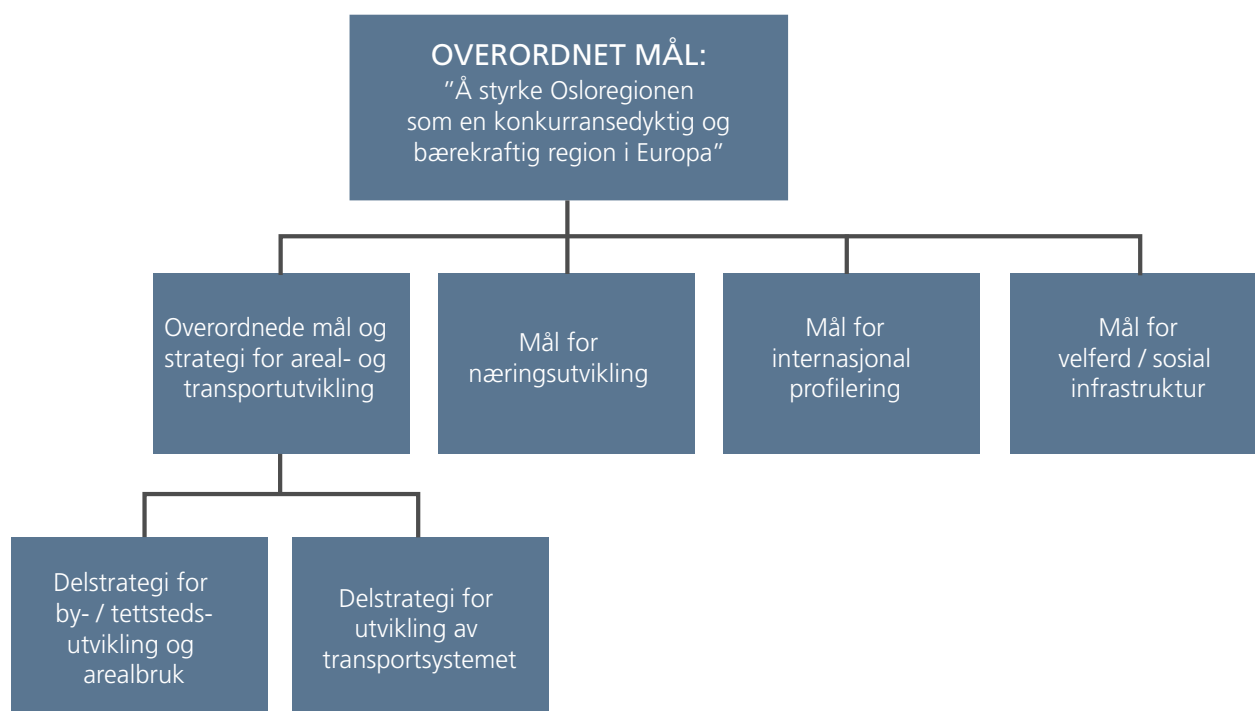


1 Forslag til felles areal- og transportstrategi

Bagrunn

Oslo kommune, forstadskommunene og hele Osloregionen bør utvikles på en balansert måte. Ved å utvikle kjerner og knutepunkt på ulike geografiske nivåer, kan Osloregionen styrke sin konkurranseevne og bærekraft. Samtidig må utviklingen i og samspillet med bygdene ivaretas.

Veksten i befolkning og reiseaktivitet i Osloregionen er sterk. Det må derfor utvikles et samordnet areal- og transportsystem der innbyggerne bor tettere og reiser mer kollektivt enn i dag. En slik utvikling vil være et viktig bidrag i en mer bærekraftig retning, og den vil kunne være en regional beredskap for en framtidig situasjon med høyere energipriser og økte krav til reduksjon av klimagassutslippene.



MÅL FOR AREAL- OG TRANSPORTUTVIKLING SETT I SAMMENHENG MED OVERORDNET MÅL FOR OSLOREGIONEN OG FOR DE TRE ANDRE INNSATSOMRÅDENE I DET REGIONALE SAMARBEIDET

Overordnede mål og strategi for areal- og transportutviklingen

OVERORDNEDE MÅL :

- A. Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.
- B. Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om en flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.
- C. Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernede regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

OVERORDNET STRATEGI FOR AREAL- OG TRANSPORTUTVIKLINGEN

- 1) Vekstkraften i Oslo skal utnyttes til beste for Osloregionen. Vekst i andre delregioner skal kunne avlaste vekst i Oslo som skaper problemer. Slik balansert vekst skal kunne skje ved en bolig- og næringsutvikling knyttet til de viktigste transportaksene for jernbane og veg. Utbygging bør konsentreres til byer og tettsteder. Grønne korridorer mellom dem skal opprettholdes.
- 2) Det skal legges til rette for en flerkjernet utvikling av Osloregionen med mest mulig selvstendige byer og tettsteder med bosteder, arbeidsplasser, handel, service og kulturaktiviteter i urbane sentra. Samspillet med landdistriktene skal ivaretas.
- 3) Utbyggingsmønsteret skal ta utgangspunkt i raske, skinnegående kollektivmidler med stor kapasitet samt et godt vegsystem med god fremkommelighet for kollektivtrafikken.

DELSTRATEGI FOR BY-/TETTSTEDSUTVIKLING OG AREALBRUK

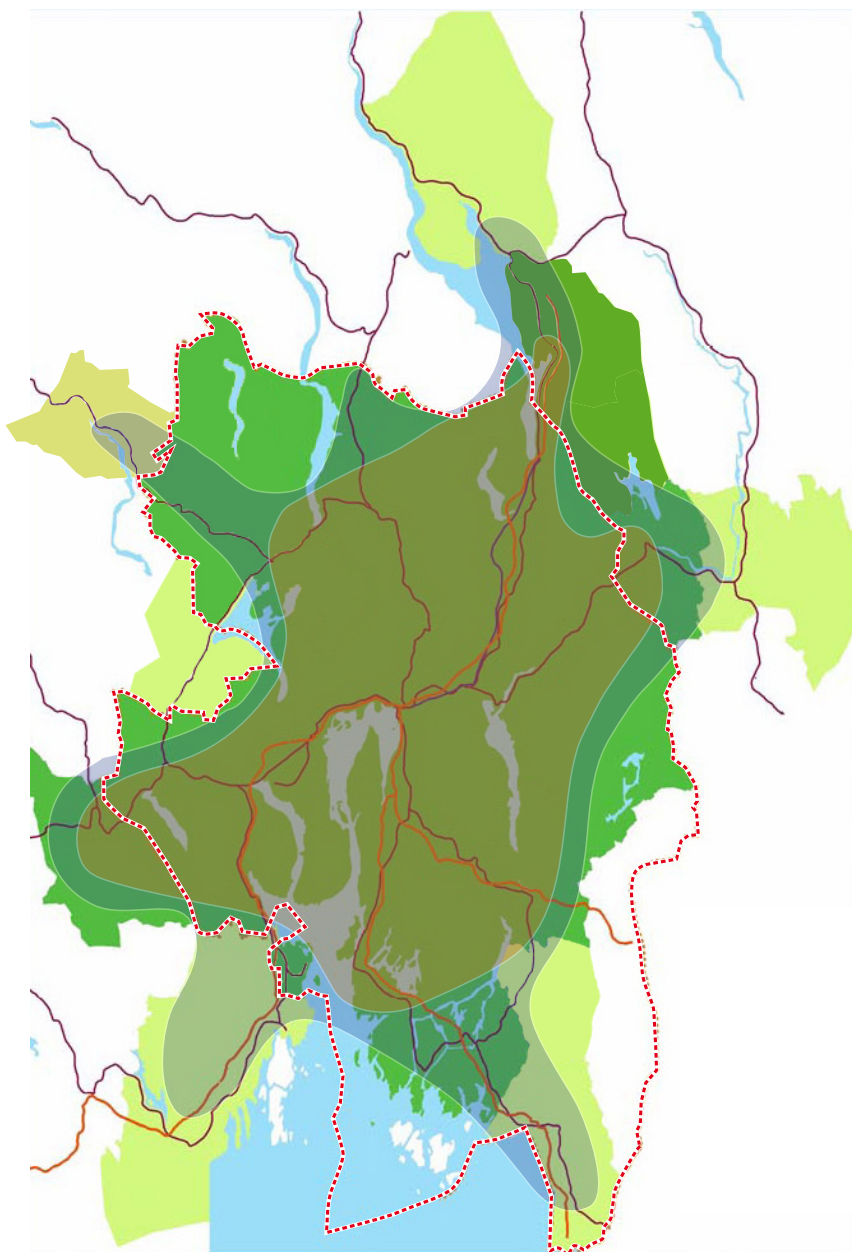
- 1) En flerkjernet (polysentrisk) utvikling skal bidra til at vekst i befolkning og økonomisk aktivitet i hovedsak foregår i byer, byklynger og større tettsteder samt i Stor-Oslo. En slik utvikling skal bidra til økt konkurranseevne og til å hindre ukontrollert spredning i utbyggingsmønsteret samt legge grunnlag for et raskt og godt regionalt kollektivtilbud.
- 2) Andre tettsteder med muligheter for god kollektivbetjening skal styrkes som steder for vekst i bosetting, arbeidsplasser og lokal service. I spredtbygde strøk kan bosettingsmønsteret opprettholdes.
- 3) Arealutnyttelsen i eksisterende byer og tettsteder skal økes gjennom fortetting og transformasjon av allerede bebygde arealer. Etablering av større handelsfunksjoner utenfor byene skal unngås. Ved lokalisering av handels- og næringsvirksomhet skal ABC-prinsippene om rett virksomhet på rett sted i forhold til transportsystemet, legges til grunn.
- 4) Osloregionens sammenhengende grønnstruktur skal styrkes og sikres mot oppdeling, gjenbygging og oppsplitting i randsonene. Grønnstrukturen skal også brukes aktivt som virkemiddel for å sikre en arealeffektiv byutvikling og bidra til å danne hensiktsmessige skiller mellom nabobyer/tettsteder.
- 5) Viktige vassdrag med nærområder skal sikres og RPR for Oslofjorden skal følges opp. En streng praksis i kystsonen skal håndheves for å hindre nedbygging og sikre god tilgjengelighet for allmennheten.
- 6) Sammenhengende grøntbelter fra Indre Østfold og nordover via Nedre Romerike til Hadeland, fra Indre Østfold og vestover til Ski/Ås og fra Hurumlandet via Asker til Hadeland samt andre sammenhengende grøntbelter, skal opprettholdes. Eksisterende brudd pga infrastruktur og bebyggelse skal ikke forsterkes, men søkes avbøtet.

DELSTRATEGI FOR UTVIKLING AV TRANSPORTSYSTEMET

- 1) Transportsystemet i Osloregionen skal styrke konkurransekraften dels gjennom regionforstørring og dels ved å understøtte en flerkjernet utvikling. Dette må gjøres gjennom utvikling av raske, skinnegående kollektivmidler med stor kapasitet samt et godt vegsystem med god framkommelighet for kollektivtrafikken.
- 2) Regional kollektivtrafikk må ta hovedtyngden av veksten i trafikken i en flerkjernet Osloregion. Det skal legges til rette for at stoppesteder i det regionale transportsystemet kan nås med sykkel og gange i byer/tettsteder, med bil til innfartsparkering og med kollektiv matetrafikk til knutepunktene. Jernbanen skal være "ryggraden" supplert med et nett av ekspressbusser og langrutebusser fra områder som mangler eller ikke har et godt togtilbud.
- 3) Jernbaneutbyggingen må forseres med langsiktige mål om reisetider og avgangsfrekvenser slik det er angitt i Jernbaneverkets stamnettutredning (2040). På mellomlang sikt (2020) er det nødvendig med en vesentlig bedring i forhold til i dag jf. Østlandssamarbeidets forslag i Østlandspakka 2007. Blant annet er forsering av utbygging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski viktig. På kort sikt må også reisetid, frekvens og punktlighet på eksisterende jernbanenett forbedres.
- 4) Osloregionen er positiv til tanken om høyhastighetsbaner som tar utgangspunkt i de nye dobbeltsporstrekningene når disse er ferdig utbygget. Videre utbygging av høyhastighetsbaner må ikke komme til fortrengsel for modernisering av det ordinære jernbanenettet i Osloregionen
- 5) Osloregionen støtter i prinsippet strategi 2 i stamvegutredningen fra Statens vegvesen: "Utbygging av høytrafikkerte veger med mange ulykker og køproblemer først". For Osloregionen gjelder dette i første rekke E18 vest, E16, Rv4 og hele E18 øst. Strategi 2 må suppleres med prioritering av forbindelser utenom Oslo, særlig Rv35 Hønefoss - Jessheim, Rv23 Drammen - Frogn og Rv111/22 Sarpsborg - Mysen - Lillestrøm, samt at riksvegstreknings på begge sider av Moss - Hortenforbindelsen blir oppgradert til stamveg.
- 6) Oslo representerer "navet" i transportsystemet. Et velfungerende transportsystem i Oslo og Akershus er viktig for hele Osloregionen. Det er i den forbindelse bl.a. viktig med køfri framkommelighet for bussene på alle transportkorridorene helt inn til Oslo sentrum.
- 7) Osloregionen går inn for at kollektivtrafikken i hele regionen (båt, tog, T-bane, trikk og buss) skal framstå som et samlet kollektivtilbud med en god samordning av rutetilbudet og med felles informasjons-, takst- og billettsystem. Transportsystemet bør også være tilgjengelig for alle.
- 8) Osloregionen støtter en nasjonal strategi om at mest mulig gods skal gå på sjø og bane.
- 9) Gardermoen er hovedflyplass for Østlandet og nasjonalt nav for Norge. For utvikling av en konkurransedyktig region, bør mulighetene for nødvendig kapasitetsutvidelse holdes åpne ved flyplassene i Osloregionen dersom trafikkmengdene skulle kreve det. Av bærekraftshensyn skal det utvikles et mest mulig miljøvennlig tilbringersystem i kombinasjon med en bevisst parkeringspolitikk ved flyplassene.

2 Konkurransedyktig og bærekraftig Osloregion

- Areal- og transportutviklingen skal bidra til en konkurransekraftig og bærekraftig Osloregion, blant annet gjennom utvikling av en flerkjernestruktur. Europeiske erfaringer tilsier at for å lykkes med dette må planleggingsregionen være så stor den omfatter hele den funksjonelle storbyregionen.
- Effektiv arealbruk og transport er en nødvendig, men ikke tilstrekkelig betingelse til at målet om en konkurransekraftig og bærekraftig utvikling av Osloregionen kan oppfylles. Flere andre faktorer må også bidra både i forhold til konkurransekraft og bærekraft.
- Osloregionen består i dag dels av en stor region rundt Oslo for en del servicefunksjoner og arbeidsplasser og dels av en samling av mange delregioner i samvirke. Det foregår både en forstørrelse av Osloregionen og en sterkere integrering mellom delregionene.
- Som en funksjonell region er dagens geografiske avgrensning av samarbeidsalliansen Osloregionen noe for snever. Om 20 til 30 år vil den funksjonelle regionen være vesentlig større pga bedre og raskere kommunikasjoner.

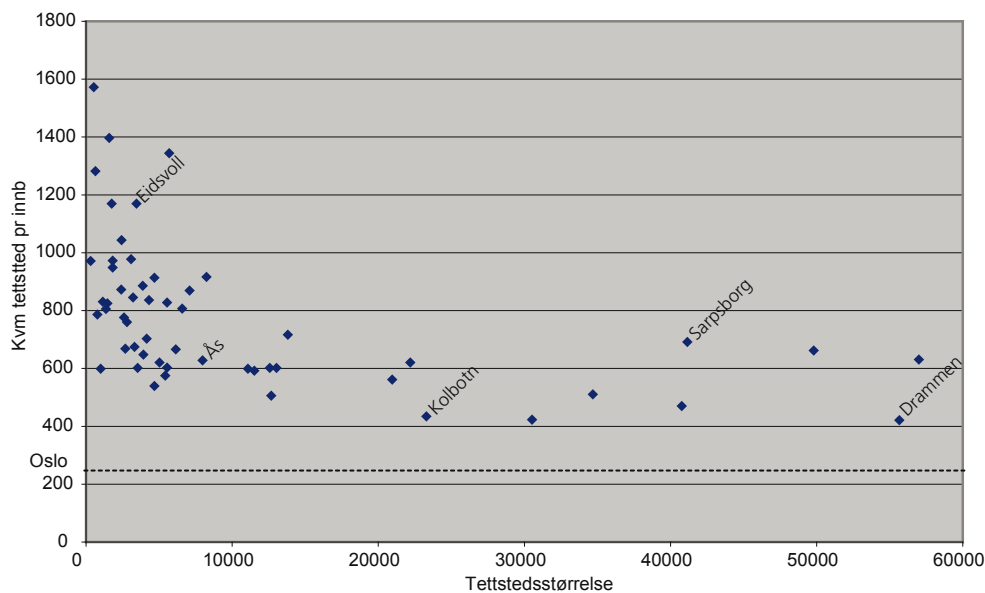


- Kommuner som i 2006 berøres av 1-times reisetid
- Kommuner som i 2030-40 i tillegg kommer innenfor 1-times reisetid
- 1-timesregionen 2006
- 1-timesregionen 2040
- Osloregionen

KART SOM VISER AVGRENSNING AV SAMARBEIDSALLIANSEN OSLOREGIONEN SAMMENLIGNET MED DAGENS 1-TIMES REISETID TIL STOR-OSLO (TIL HHV LYSAKER, LILLESTRØM OG HAUKETO) OG 1-TIMES REISETID I 2040 I HHT TIL PLANENE FOR UTBYGGING AV VEG- OG JERNBANENETTET. KOMMUNENE SOM BERØRES ER MERKET MED FARGE.

3 Status og utviklingstrekk

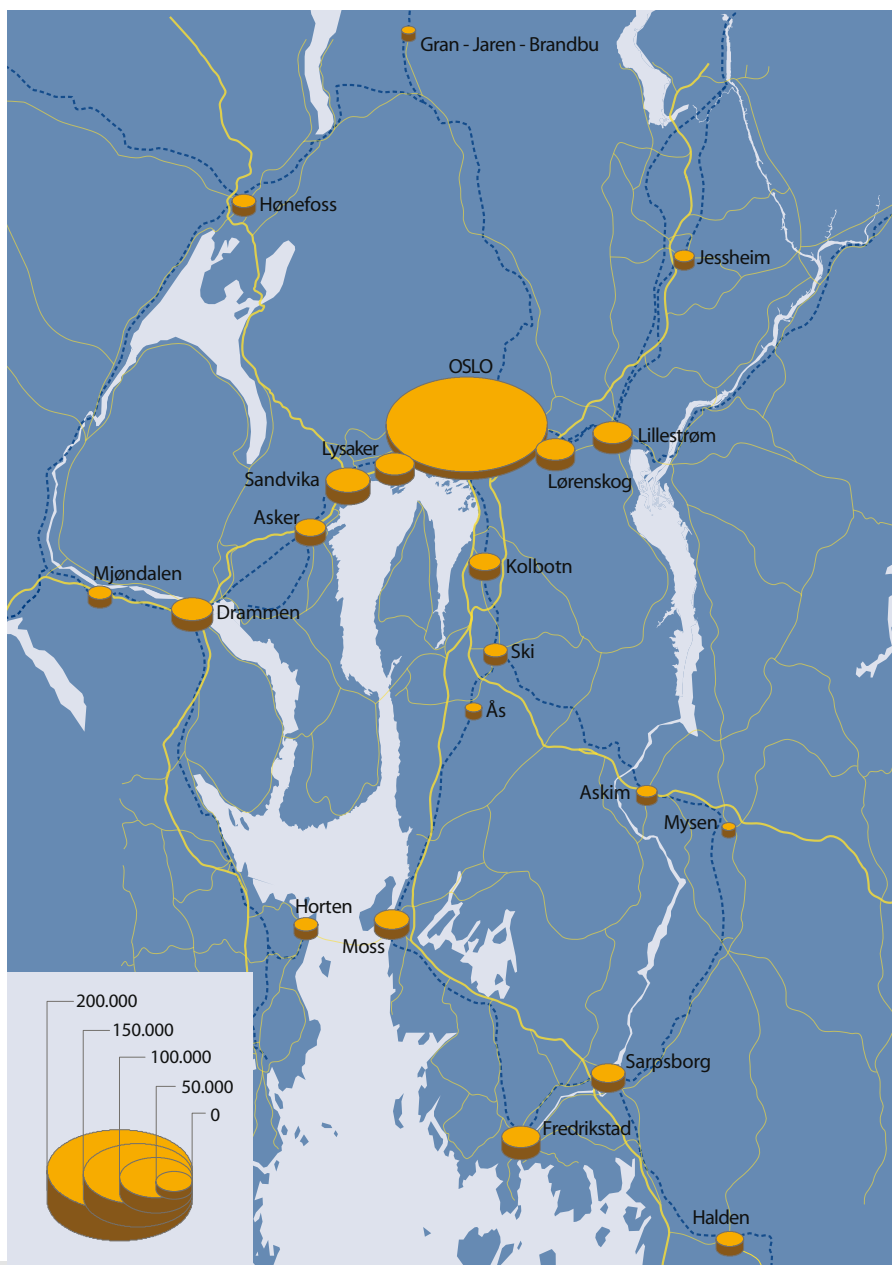
- I Europeisk målestokk er Osloregionen liten. Regionen har et kjøpesterkt hjemmemarked, men en perifer beliggenhet internasjonalt. Regionens begrensede ressurser må utnyttes rasjonelt. Delregionene må dyrke sine fortrinn og samvirke slik at regionen i sum kan bli sterkest mulig. I miljø- og bærekraftssammenheng er den største utfordringen å håndtere den sterke veksten - i befolkning og trafikk. Det bygges tettere nå enn før, men spørsmålet er om det ikke kan bygges enda mer arealeffektivt gjennom en desentralisert konsentrasjon.
- I næringsssammenheng har Osloregionen, med spesiell vekt på Stor-Oslo, tre ulike roller: Hovedstadsrollen, kreativt sentrum og internasjonal lokalitet. Utviklingen framover er bl.a. knyttet til i hvilken grad regionen klarer å fylle disse funksjonene.
- Utviklingen i Osloregionen er dynamisk. Nye næringsfunksjoner kommer inn og erstatter de gamle. De mange delregionene blir mer og mer integrert gjennom arbeidspendling.
- Hovedtrekkene i det regionale reisemønsteret er todelt; et konsentrert reisemønster til/fra Oslo og Akershus og et spredt reisemønster utenom. Kollektivtrafikken kan fange opp store deler av det konsentrerte mønsteret mens bilen vil fange det spredte.
- For Osloregionen sett under ett går det mot et mer konsentrert utbyggingsmønster; mest for boliger, men også for næringsbygg.
- De største lokale miljøproblemer er stort arealforbruk ved utbygging samt støy og forurensning fra en voksende vegtrafikk. Globale miljøproblemer er knyttet til klimagassutslipp. Det trengs en dugnadsinnsats som bl.a. omfatter areal- og transportutvikling, bruk av økonomiske virkemidler og teknologisk utvikling.



TETTSTEDSAREAL (M2 PR INNBYGGER) OG BY/TETTSTEDSSTØRRELSE (ANTALL INN.) I BYER OG TETTSTEDER I OSLOREGIONEN

4 Flerkjernet Osloregion

- "Konkurransedyktig" og "bærekraftig" er mål som dels sammenfaller og dels spriker. ESDP søker å favne begge disse målene på en operativ måte og en rekke europeiske byregioner søker å møte utfordringene gjennom en flerkjernet utvikling. Antallet kjerner bør ikke være for høyt fordi det kan medføre at ingen av dem kan vokse seg store nok til å representere alternativer til regionkjernen. En analyse av Oslo-regionen antyder 15 byer, byklynger og større tettsteder som kandidater i en flerkjernestruktur.
- En balansert vekst i Osloregionen kan bestå både i en forstørring av Oslos dagpendlingsomland og en egenbasert vekst i byer og større tettsteder utenfor Oslo .
- Flerkjernestruktur anses å skape forutsetninger for en bærekraftig utvikling med hensyn til økonomisk utvikling, sosiale forhold og miljø. Flerkjernestruktur anses å være bedre enn en kompakt storby på den ene side og en spredt byregion på den annen.
- Et begrenset antall kjerner bundet sammen av raske og kapasitetssterke transportforbindelser gir en tydelig regional struktur som gir mulighet for at offentlig og private funksjoner i økende grad konsentreres til eksisterende byer og/eller byer og tettsteder med utviklingspotensial.
- Kjerner og knutepunkt bør ligge i en viss avstand fra hverandre for å skape et eget omland. I Osloregionen ligger enkelte byer og tettsteder så nær hverandre at man kan snakke om "tvillinger" eller "byklynger".
- 15 byer, byklynger og tettsteder peker seg ut som de mest aktuelle i en flerkjernestruktur i Osloregionen. Disse er:

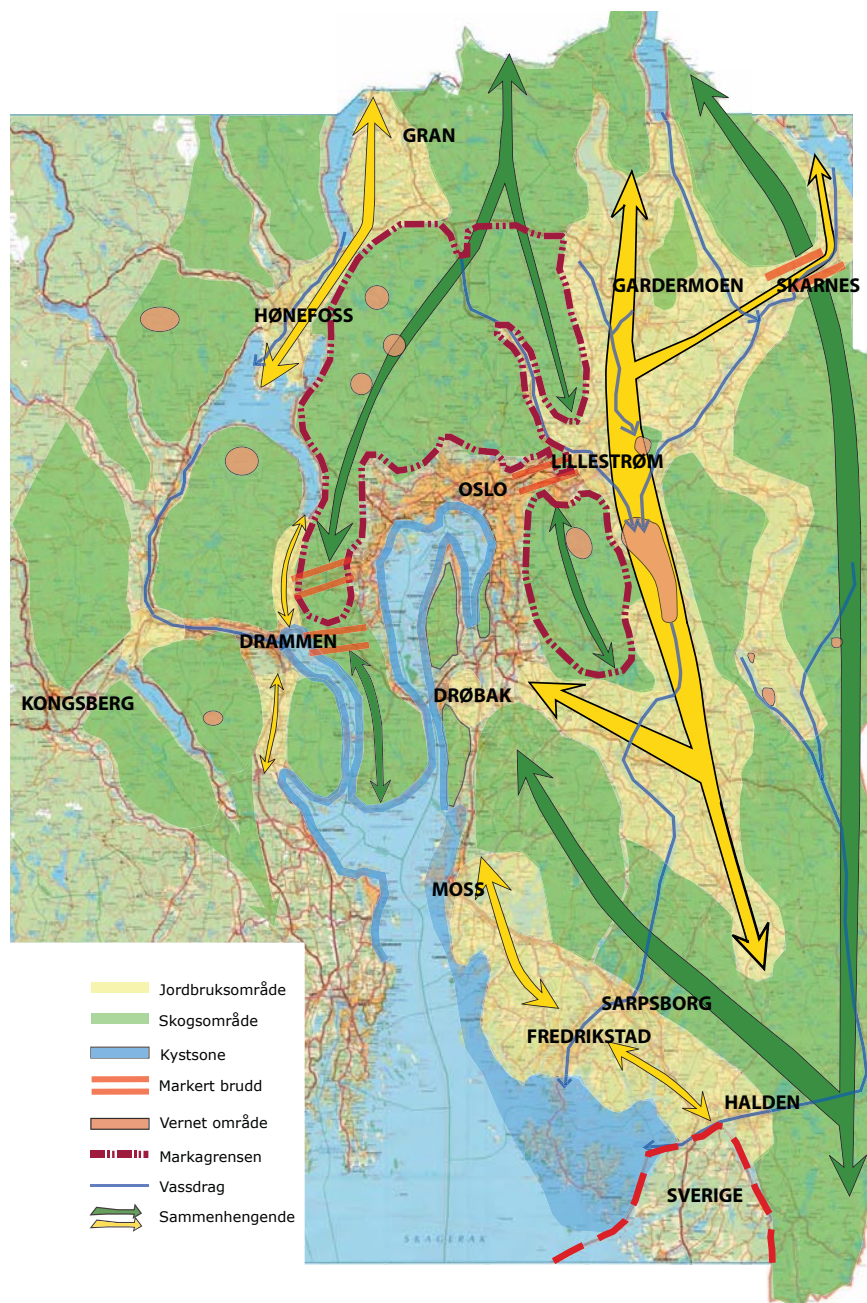


Kjerner og knutepunkt

Fredrikstad og Sarpsborg	Ski og Ås
Drammen og Mjøndalen	Kolbotn
Lillestrøm-Lørenskog	Halden
Sandvika	Horten
Lysaker-Fornebu	Askim og Mysen
Moss	Hønefoss
Asker	Jessheim
	Gran-Jaren-Brandbu

5 Grønnstruktur

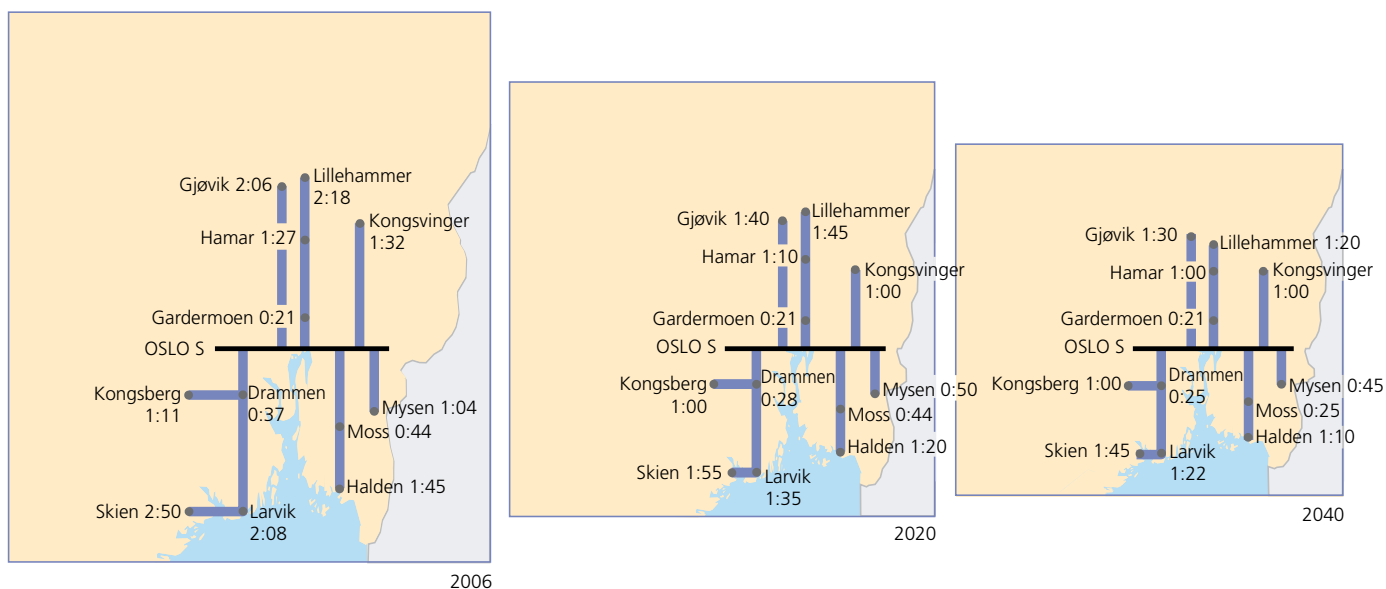
- Overordnet grønnstruktur i Oslo-regionen er de store, sammenhengende skog- og jordbruksområdene som krysser kommune- og fylkesgrensene. Overordnet grønnstruktur er truet blant annet av fragmentering i randsonene, oppsplitting pga nærings- og tettstedsvekst langs hovedveger, hyttebygging i kystsonen og langs vassdrag samt barrierer som skapes av motorveg- og jernbanetraseer.
- Grønnstrukturen i Osloregionen har en flerfunksjonell rolle blant annet som landskapsrom, som områder for biologisk mangfold og som trekkveier for vilt, som jordbruksområder for å sikre matforsyningen og som vegetasjonsområder som bidrar positivt til lokalklimaet.
- Osloregionens sammenhengende grønnstruktur bør styrkes og sikres mot oppdeling, gjenbygging og fragmentering. Grønnstrukturen kan også brukes aktivt som virkemiddel for å sikre en arealeffektiv byutvikling og bidra til å danne skiller mellom nabobyer/tettsteder.
- Det er sammenhengende grøntbelter fra hhv Indre Østfold via Nedre Romerike til Hadeland, og fra Indre Østfold vestover til Ski/Ås, fra Hurumlandet via Asker til Hadeland samt andre sammenhengende grøntbelter som bør opprettholdes.



OVERORDNET GRØNNSTRUKTUR I OSLOREGIONEN

6 Transportsystemet

- En konkurransekraftig Osloregion er avhengig av et helhetlig og moderne transportsystem. Modernisering og utbygging av jernbanen er viktigst fordi toget er en miljøvennlig transportform og fordi det er det transportmiddel som har mulighet til å redusere reisetiden mest i Osloregionen og på Østlandet. Osloregionen med Oslo i sentrum er "navet" i det nasjonale transportnett. Osloregionen er også landets hovedport til utlandet. Gode transportårer gjennom Osloregionen og til utlandet er derfor til beste for næringslivets transporter fra hele landet.
- Håndtering av en sterk mobilitets- og trafikkvekst er en stor utfordring for Osloregionen. Av hensyn til en bærekraftig utvikling er det nødvendig at kollektivtrafikken tar hovedtyngden av veksten i de regionale reisene i en flerkjernet Osloregion. Jernbanen bør være "ryggraden" supplert med et nett av ekspressbusser og langrutebusser i områder som mangler eller ikke har et godt togtilbud.
- De målsatte reisetider og avgangsfrekvenser for 2040 angitt i Jernbaneverkets stamnettutredning er lovende. Men 2040 er alt for langt frem i tid. Utbyggingen må trappes opp og forseres og det må stilles krav til et mye bedre tilbud på mellomlang sikt (2020). Østlandssamarbeidet har vist at dette er mulig å få til innen 2020 med en samordning av infrastrukturutbygging og ruteplan for togene.
- Utbygging av høytrafikkerte stamveger med mange ulykker og køproblemer først, er den strategien som passer Osloregionen best. Men strategien må suppleres med prioritering av noe mindre trafikkbelastede tverrforbindelser utenom Oslo som kan bidra til utvikling av en flerkjernetstruktur og i tillegg binde radielle stamveger sammen.
- Som hovedflyplass er Gardermoen helt dominerende i Østlandet. For utvikling av en balansert konkurransedyktig Osloregion er også Rygge og Torp viktige som flyplasser. Muligheten for ekspansjon bør holdes åpent for alle tre flyplassene. Gardermoen har et miljøvennlig tilbringersystem som er unikt i internasjonal sammenheng. Det bør utvikles et mest mulig miljøvennlig tilbringersystem også ved de to andre flyplassene.



"KRYMPING" AV ØSTLANDET. LENGDEN PÅ STREKNINGENE SOM UTTRYKK FOR REISETID FRA OSLO I 2020 (ØS) OG 2040 (JBV)
(KILDE: ØSTLANDSSAMARBEIDET)

7 Oppfølging og bruk av strategidokumentet

Osloregionen er en frivillig sammenslutning basert på interessefellesskap. Utarbeiding av felles regionale strategier gir grunnlag for mer bedre løsninger innad og større gjennomslag utad:

- Mer samordnet areal- og transportutvikling i Osloregionen
- Større gjennomslag for Osloregionens samferdselsprioriteringer

Både samarbeidsalliansens selv og medlemmene har en rolle å spille i oppfølgingen av strategidokumentet:

Samarbeidsalliansen Osloregionen og regionrådene:

- påvirkning av statlige samferdselsprioriteringer (investering og drift) og rammebetingelser for mer samordnet virkemiddelbruk
- tilrettelegging for samarbeidstiltak og erfaringsutveksling mellom medlemmene i samarbeidsalliansen/regionrådene innenfor areal- og transportfeltet

Fylkeskommunene og Oslo kommune:

- påvirkning av statlige samferdselsprioriteringer (investering og drift) og rammebetingelser for mer samordnet virkemiddelbruk
- prioritering av midler til øvrige riksveger
- drift og organisering av kollektivtransporten
- fylkesplanlegging

Øvrige kommuner:

- fysisk planlegging, spesielt kommuneplanlegging

Strategidokumentet kan også være et nyttig grunnlag for dialog og partnerskap med private aktører i regionen, for eksempel i prosesser der næringsutvikling og fysisk utvikling sees i sammenheng. Konkretisering av strategioppfølgingen og samordning mellom de ulike aktørene i denne forbindelse må avklares nærmere.

To temaer som er av spesielt stor betydning i det videre arbeidet:

Samordnet oppfølging fra offentlige virkemiddeleiere

Konsentrert tettstedsutvikling krever et tett og forpliktende samarbeid mellom kommune, grunneiere og eiendomsutviklere. En viktig forutsetning for at kommunene skal legge til rette for boligbygging og utvikling av næringsarealer gjennom fortetting og utbygging rundt kollektivknutepunkter er at kommunale arealplaner følges opp med statlige investeringer i nødvendig transportinfrastruktur, spesielt jernbane, og offentlige tilskudd til drift av et tilfredsstillende kollektivtilbud.

Videreutvikling av regionale kjerner og knutepunkt gjennom lokale og regionale prosesser

For at prinsippene om flerkjernet utvikling og desentralisert konsentrasjon skal kunne ligge til grunn for en utvikling av Osloregionen, er det nødvendig at de vinner allmenn forståelse og at alle sentrale aktører i regionen ser seg tjent med en slik utvikling. Det anbefales et tettere samarbeid mellom byer og tettsteder i regionen om utvikling av en mer dynamisk flerkjernestruktur, der de sammen definerer hvordan de overordnede strategiene i dette dokumentet kan følges opp på en måte som gagnar både regionen og stedet.

Andre aspekter som bør vektlegges i oppfølgingen av de foreslåtte strategiene, er samspillet mellom byer/tettsteder og deres omland, og konkretisering av den fysiske utviklingens betydning for tettstedenes potensial for næringsutvikling. Byenes og tettstedenes rolle i arbeidet for reduserte klimagassutslipp er også et svært relevant tema i det videre utviklingsarbeidet, både på regionalt og lokalt nivå.

Revisjon av strategidokumentet

Strategidokumentet bør i oppfølgingen rulleres i takt med rulleringen av Nasjonal transportplan, dvs hvert 4. år.

Sentrale begreper:

ATP	Forkortelse for samordnet areal- og transportplanlegging
Stor-Oslo	Det sammenhengende byområdet inklusive Oslo kommune som strekker seg over flere kommuner. Av Statistisk sentralbyrå (SSB) betegnet Oslo tettsted med ca 825.000 innbyggere
Hovedstadsområdet	Oslo kommune og Akershus fylke
Flerkjernet	eller polysentrisk er brukt om en byregion med flere kjerner i motsetning til monosentrisk med bare én kjerne (storbyen i midten)
Kjerner	De viktigste byer og tettsteder i en byregion Indre kjerner: Kjerner innenfor Stor-Oslo Ytre kjerner: Kjerner utenfor Stor-Oslo
Nav	Begrepet nav i transportsystemet er et bilde på en situasjon med radielle transportårer ("eiker") inn mot et punkt ("navet"). I Norge er Oslo S navet i jernbanenettet, Oslo er navet i stamvegnettet og Gardermoen er navet i flyrutenettet.
Knutepunkt	Konsentrasjon av bebyggelse med arbeidsplasser, service og boliger. Knutepunkt er mindre enn kjerner
Kollektivknutepunkt	Et byttested mellom reisemidler og/eller ulike kollektivlinjer
ESDP	European Spatial Development Perspective, det europeiske, romlige utviklingsperspektivet
Pending	Arbeidsreiser over kommunegrenser
Regionalt	Generelt sett et område bestående av flere kommuner. I denne sammenheng snakkes det om Osloregionen og delregioner innenfor denne bestående av flere kommuner
Regionale reiser	Reiser som minimum krysser kommunegrenser, vanligvis lenger enn 20 km
LNF	Landbruk-, natur- og friluftsområder
RPR	Rikspolitiske retningslinjer etter plan- og bygningsloven
ABS-region	Arbeid-, bolig- og serviceregion er en statistisk inndeling av en gruppe kommuner rundt et felles senter
IC-triangelet	Jernbanens InterCity-trafikk fra Oslo ut til Skien, Lillehammer og Halden



OSLO regionen

Osloregionens sekretariat:

Rådhuset, 0037 Oslo

Telefon: 23 46 14 35

www.osloregionen.no