



<p>og estetikk er viktige stikkord for å utvikle sentrenes aktivitet.</p> <p>Drammen videreutvikles som Vestregionens viktigste bykjerne, Hønefoss og Sandvika som hovedsentra i sine delregioner. Øvrige tettsteder utvikles som handels- og tjenestefunksjoner tilpasset sitt omland.</p> <p>Eksisterende bykjerne og lokale tettstedssentra styrkes som handelssentra, og ytterligere utflytting av handelsfunksjoner til eksternt lokaliserte sentra skal unngås.</p> <p>Eksisterende grønnstruktur skal ivaretas av hensyn til rekreasjon, biologisk mangfold, landbruk, og for å gi en tydelig avgrensning av by- og bebyggelsesstrukturene.</p> <p>Arealkrevende- og tungtrafikkskapende virksomhet, samt handel med volumvarer, lokaliseres til næringsparker med god tilgang til overordnet veinett, og om nødvendig havn og jernbane.</p> <p>Boligbygging skal skje i tilknytning til eksisterende tettstedstruktur, med konsentrasjon til knutepunkt og arealer med effektiv kollektivbetjening.</p>	<p>Her bør også Asker og Heggedal tas inn som hovedsentra i hht Oslo/Akershusplanen.</p> <p>Kan formuleringen om handelsfunksjoner utenfor bykjerne forsterkes?</p> <p>Opprettholdes</p> <p>Arealkrevende og tungtrafikkskapende virksomhet adresseres også i nytt forslag, men formuleringen av hvordan dette skal håndteres bør utdypes/omformuleres.</p> <p>Opprettholdes</p>
<p><b>Transportstrategier:</b> Følgende hovedprosjekter er gitt prioritet: Hovedveiutbygging: - E18 Gjennomføring i hht Oslopakke 3 - E16 4 felt Sandvika – Hønefoss (etappevis) - Rv 23 Fullføring av Oslofjordforbindelsen - Rv 35 Strekingen Jevnaker – Olimb</p> <p>Kollektivtrafikk – bane: - Økt frekvens etter 2009 (Lysaker stasjon ferdig) for lokale o regionale tog - Økt bruk av Spikkestadbanen - Flytog til Drammen</p> <p>Knutepunkter som virkemiddel i transportsystemet og i en flerkjernestruktur: - Jernbaneterminaler og viktige stasjoner</p>	<p>Opprettholdes</p> <p>Nye punkter Kollektivtrafikk: - Grenbanenes (Ringeriksbanen og Kongsbergbanen) betydning for et velfungerende arbeids- og boligregion. - Harmonisering av billettsystemene over fylkesgrensene. - Tunellkapasiteten(tog) i Oslo som hindrer direkte forbindelse nord og øst</p> <p>Knutepunktsatsing opprettholdes, men delpunktene spesifiseres/tydeliggjøres. - Behovet for sømløse reiser med ulike transport-</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regionale bussholdeplasser</li> <li>- Parkeringsløsninger for bil og sykkel</li> </ul> <p>Finansiering:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Staten over NTP og Oslopakke 3</li> <li>- Brukerfinansiering langs øvrige strekninger</li> </ul>	<p>midler</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Transportmidlet som arbeidsted</li> <li>- Innfartsparkering</li> <li>- Sykkeltreaser + "Sølvveien"</li> </ul> <p>Miljøpakker tas inn.</p>
<p><b>FOUI</b></p> <p>Eksisterende strategidokument sier ingen ting om behovet for forskning og utvikling.</p>	<p><b>FOUI – nytt punkt</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Begrunne behovet for FOUI i transportfeltet</li> <li>- Etablere innovasjonsarena for framtidens transportløsning med deltakere fra næringsliv, organisasjoner, forskningsinstitusjoner og høyskoler i regionen.</li> <li>- Legge til rette for forsknings- og innovasjonsprosjekter innen transportfeltet.</li> </ul>