



Harstad kommune  
Attraktivt hele livet

**HARSTAD KOMMUNE**  
Drift- og utbyggingstjenesten

**NOTAT**  
19.08.2022

**VÅR REF:**  
SAJ/2022/4849/143/Q10

Kari-Anne Opsal Ordførers sekretariat

## **HOVEDTRAFIKKLØSNING I HARSTAD SENTRUM - TRAFIKK OVER TORGET**

### **1.0 Bakgrunn.**

Det har gjennom sommeren vært en debatt i lokalmedia om valg av trafikkløsning gjennom Harstad sentrum og utvikling av et nytt parkområde i området som i dag er benyttet til buss-/taxioppstilling og parkering. Det har bl.a. vært søkelys på traseen for Rv.83 hvor det særlig har vært løftet fram at den burde gå rett fram over Torvet/Henrik Torbergsens gate.

Med bakgrunn i denne diskusjonen har ordfører bedt om at administrasjonen utarbeider et notat om temaet. Administrasjonen vil i dette notatet belyse vurderinger gjort i tidligere planbehandlinger for området, siste årenes utvikling og videre utvikling av området.

### **2.0 Hovedtrafikkløsning for Harstad sentrum – tidligere planarbeid.**

#### **2.1 Sentrumsplanen 1995.**

I 1992/93 ble det startet et arbeid med ny reguleringsplan for Harstad sentrum hvor alle berørte parter kunne medvirke i planprosessen i tråd med bestemmelsene i Plan- og bygningsloven (PBL).

I samme tidsrom ble det gjennomført et planarbeid med kommunal transportplan for Harstad. Planarbeidet omfattet ulike deltema herunder hovedvegnett med valg av hovedtrafikkløsningen gjennom sentrum. Det planarbeidet ble gjort i nært samarbeid med Statens vegvesen. Planforslaget ble behandlet som en kommunedelplan etter PBL. Den ble vedtatt av kommunestyret i 1995 etter gjennomført offentlig ettersyn.

Disse planarbeidene ble sterkt påvirket av bybrannen i 1992 og oppbyggingen etter den. Det medførte at kommunen ønsket å utvikle et stort bilfritt areal i sentrumsområdet. Det skulle omfatte del av Strandgata, Rikard Kaarbøs plass, Rikard Kaarbøs gate og Torvet. Området skulle legge til rette for sikker bevegelse for myke trafikanter, og det skulle bidra til å utvikle gode og aktive byrom i sentrum av Harstad. Det var også stor vilje både i kommunen og hos private gårdeiere til å foreta oppgraderinger av både den kommunale og private infrastrukturen i området.

Begge planprosessene fulgte prinsippene om bred medvirkning og politisk behandling etter PBL. Hovedtrafikkløsningen, som ble valgt i Transportplanen, er tilsvarende den som er gjeldende i dag. Den ble innarbeidet i reguleringsplanen for sentrum (sentrumsplanen), som ble vedtatt av kommunestyret 09.02.1995.

Denne hovedvegløsningen ble opparbeidet av Statens vegvesen og kommunen i perioden 1995-97, som nevnt i et nært samspill med private gårdeiere. Utbyggingen omfattet opparbeidelse av vegtraseen med tilhørende fortau og kollektivanlegg for buss og taxi.

Det ble også opparbeidet et nytt kryss/rundkjøring i området ved Grand Hotel og Havnepaviljongen.

### **2.1.1 Bebyggelsesplan for sentrumsområdet.**

For utvikling av de sentrale bilfrie byrommene ble det i 1998 vedtatt en detaljert bebyggelsesplan for Strandgata, Rikard Kaarbøs plass og Torvet. Den ble utarbeidet med bakgrunn i vedtatt sentrumsplan og avholdt arkitektkonkurranse. Den var grunnlaget for utbygging av disse områdene, som ble gjennomført i perioden fram til 2002/2003.

### **2.2 Sentrumsplanen 2016.**

Det ble i 2010 startet et arbeid med ny sentrumsplan. Dette arbeidet ble startet med gjennomføring av en arkitektkonkurranse. Denne ble fulgt opp med en ordinær planprosess hvor planen ble utformet som en kommunedelplan. Det ble utarbeidet et planprogram som var grunnlaget for planarbeidet. Det ble gjennomført en omfattende medvirkningsprosess. Det var mange krevende tema, herunder bl.a. utforming av havneområdet og valg av ulike trafikkløsninger med hovedvegtrase og kollektivløsning.

Det var viktig i arbeidet med ny sentrumsplan å ha med seg mest mulig av problemstillinger knyttet til utvikling av Harstad sentrum, herunder både offentlig og private utviklingsbehov. Det kan i denne sammenheng nevnes offentlig utbygging av veg- og trafikkanlegg i regi av Harstadpakken med bl.a. sykkel- og kollektivløsninger i sentrum, og kommunens tilrettelegging av hovedanlegg for VA i samspill med private utbyggere. Det gjelder også for store private utbygginger knyttet til bl.a. Larsneset, verkstedområdet i sentrum og Harstadhamn m/fl.

Fra plandokumentet til sentrumsplanen heter det bl.a:

*Kommunedelplan for Harstad sentrum 2015-2025 skal være et verktøy for utvikling av Harstad sentrum. Sentrumsplanen skal operasjonalisere og konkretisere sentrumsvisjonen om ønsket utvikling fra vedtatt kommuneplan.*

For å nå målet om å skape en mer levende og attraktiv by, har arbeidet med sentrumsplanen hatt som mål:

*...å legge til rette for og sikre sentrum en god boligstruktur, et mangfold av arbeidsplasser, levende fasader, effektiv samferdsel og trygg framkommelighet, utnytte potensialet i sjøfronten, tilrettelegge rekreasjonsområder med fokus på bruk året rundt, og med alle muligheter man nå har til å utvikle og fornye ; også ta vare på det historiske som identitetsskapende.*

Det er viktig å la sentrumsplanen være det langsiktige dokumentet som skal være grunnlaget for utvikling av de detaljerte løsningene. Dette dokumentet er særlig viktig for en god planlegging av den grunnleggende infrastrukturen i form av veg, kommunikasjon og vann/avløp. Det er avgjørende for å kunne gjøre det på en god og effektiv måte. Det kan oppnås ved at det overordna planverket er godt gjennomarbeidet, og medvirker til en stabil kurs i utbyggingen av sentrumsområdene. I Harstad har dette grunnlaget, etter kommunedirektørens vurdering, vært til stede på en god og forutsigbar måte gjennom de valgte løsningene i de løpende sentrumsplanene.

Det ble i dette planarbeidet også utført en egen utredning for valg av hovedtrafikk-løsning. Denne ble behandlet særskilt i planutvalget og kommunestyret, og var førende i den videre planutformingen. Dette ble gjort i tillegg til de trafikkfaglige vurderingene som ble gjort løpende i planarbeidet.

Trafikkløsningene ble vurdert ut fra et helhetlig perspektiv ut fra følgende momenter:

- ferdsl for fotgjengere

- ivaretagelse av byrom
- framkommelighet og tilrettelegging for buss
- arealbruk
- ivaretagelse av målsetninger i Harstadpakken
- framkommelighet store kjøretøy
- parkeringsmuligheter

Det ble i utredningen vurdert følgende alternativ:

- Alternativ 0: i henhold til trafikkløsning valgt i sentrumsplanen av 1995, biltrafikk og kollektiv i Storgata-Fjordgata-Sjøgata.
- Alternativ 1, biltrafikk i 6.div gate-Hans Egedes gate-Hvedings gate-Fjordgata-Sjøgata og kollektiv i Storgata-Fjordgata-Sjøgata.
- Alternativ 2, biltrafikk og kollektiv i Storgata-Henrik Torbergsens gate.
- Alternativ 3, særskilt delalternativ for kollektiv i Hans Egedes gate – Strandgata.

Analysen omfattet en kort presentasjon av faktagrunnlag med kart for de aktuelle trafikkløsningene. Det er gitt en kort beskrivelse basert på tilgjengelig materiale. Deretter ble konsekvensene av arealdisponeringene vurdert for de ulike temaene.

I vurderingen av konsekvenser ble det benyttet en tredelt skala som følge:

Positiv konsekvens
Nøytral/svak negativ konsekvens
Sterk negativ konsekvens

Denne analysen tok utgangspunkt i hele influensområdet i Harstad sentrum og ikke bare for strekning/areal ved Torvet.

Med bakgrunn i dette vedtok kommunestyret alternativ 0, som også betød at det ikke skulle tillates kollektiv i gågatesonen av Hans Egedes gate - Strandgata via Rikard Kaarbøs plass.

I plandokumentene og vedtaket for sentrumsplanen heter det bl.a. følgende:

*Et svært viktig område i sentrum for dagens handel- og næringsvirksomhet er busstorget og torgparkeringen. Det legges nå til rette for transformasjon av dette området med bebyggelse, utvikling av nytt byrom og rekreasjonsområde.*

*I dette området skal det tydeliggjøres at prioritering av trafikanter i prinsippet skal skje etter rekkefølgen; gående – syklende – kollektiv – biler; ved utforming av Rv.83.*

Dette kan gjøres ved at utformingen av rv.83 gjøres etter gatenormalen og ikke vegnormalen, samt ved opparbeidelse av sideanlegg for myke trafikanter og ikke minst ved å legge til rette for gode og sikre fotgjengerkryssinger av rv.83 for å knytte sentrumsområdet sammen med bl.a. Larsneset, Verkstedområdet og Generalhagen.

### **2.2.1 Mitt Harstad**

Etter at sentrumsplanen var vedtatt, gikk kommunen i gang med å utvikle offentlige byrom innenfor planområdet. Det var i den forbindelse behov for å gjennomføre en studie for de sentrale områdene på Rikard Kaarbøs plass og Torvet, samt gatestrekninger inn mot disse. Rådgiveren Rambøll ble engasjert til å bistå kommunen i det arbeidet under tittelen «Mitt Harstad».

Utviklingsarbeidet omfattet følgende deler:

- Fase 1: Straks-/midlertidig tiltak Rikard Kaarbøs plass (de gule gang-stripene)
- Fase 2A: Skisseforslag Rikard Kaarbøs plass og tilliggende gater; Den historiske byen
- Fase 2B: Skisseforslag for de nye byrommene i Harstad sentrum – «Nytorget»

Fase 2A omfatter opprusting av eksisterende byrom med historiske bygninger og gateløp, mens fase 2B omfatter utvikling av nye byrom på areal som over lengre tid har vært brukt til parkering og oppstilling for buss og taxi.

Del av 2A ble gjennomført i 2018/2019 med Rikard Kaarbøs plass, men det gjenstår fortsatt opprusting av de ytre deler av det området, herunder arbeid med å bedre tilknytningen av Generalhagen mot det sentrale torget.

Hele planarbeidet ble gjennomført med en stor grad av medvirkning fra bredt spekter av bruker- og interessegrupper. I det planarbeidet ble det ikke gjort en særskilt vurdering av trafikksystemet, men man har basert seg på vedtatt sentrumsplan. Det som er viktig er at mulighetene for utvikling av de ulike områdene kommer godt fram.

«Nytorget» er i dag et 2-delt åpent byrom som brukes til parkering og buss-/taxioppstilling. Dette området er i sentrumsplanen avsatt til henholdsvis sentrumsformål -Torg (BS\_F1) og kombinert bygg- og anleggsformål (F/N3\_F).

Innenfor sentrumsformålet skal det etableres «torg», og det skal før oppstart av arbeidene foreligge en godkjente detaljert byggeplan. I disse detaljeringer står man relativt fritt til å utforme det med delfunksjoner innenfor temaene torg og rekreasjon. Det er i arbeidet med «Mitt Harstad» fremmet ideer om f.eks. kjøkkenhage, sitteamfier/-områder, lekeapparater, uteservering, toaletter mv. Området kan også omfatte grøntstrukturer i form av plen og busker/trær. Dette er i stor grad dekkende for elementer som har framkommet i den offentlige debatten den siste tiden. Det er også et viktig element at Generalhagen blir fullt opprustet det kommende året. Det er også viktig at den knyttes godt inn mot dette området.

Tilgrenset dette området er det som nevnt et område mot Fjordgata som er avsatt til kombinert bygg med bruksområdene forretning, tjenesteyting og næring. Det vil i den sammenheng være viktig å følge opp føringene fra sentrumsplanen om å sikre god sammenknytting mot bl.a. Larsneset, verftsområdet og Generalhagen, og at dette gjøres på de myke trafikantenes premisser.

#### **2.4 Harstadpakken.**

Det ble i forbindelse med Transportplanen i 1995 arbeidet med finansiering mange av de foreslåtte tiltakene herunder gjennomkjøringstunell Sama-Seljestad. Det ble i den sammenheng vurdert en form for «by-pakke», finansiert delvis med bompenger. Dette ble i første omgang ikke vedtatt av kommunestyret.

Det aktuelle temaet ble på nytt aktualisert i perioden 2009-2012, da kommunestyret bad om en utredning av temaet by-pakke for vegutbygging i Harstad. Det var med bakgrunn i dette en lengre prosess med utarbeidelse av en konseptvalgutredning (KVU) og påfølgende prosjektgrunnlag for en slik by-pakke. Harstadpakken ble med bakgrunn i dette vedtatt av kommunestyret i januar 2012. Fylkestinget fattet et tilsvarende vedtak, og Stortinget fattet det endelige vedtaket om en bompengefinansiert Harstadpakke 19. juni 2014.

Målsetningene i Harstadpakken er sammensatt med fokus på framkommelighet, trafiksikkerhet, kollektiv og miljø.

Et viktige samfunns mål i Harstadpakken er bl.a:

- Harstad sentrum skal i 2040 ha et transportsystem som gir et godt bomiljø og gjør det trivelig å gå, sykle og oppholde seg i sentrum

Viktige effektmål er bl.a:

- Andel bilreisende blir redusert fra 70% til 60%
- Rv.83 blir fjernet som barriere i sentrum.
- Biltrafikken på rv.83 i sentrum blir redusert med 40 %
- Det blir mulig å sykle på et sammenhengende og attraktivt hovedsykkelvegnett.
- Bedre framkommelighet langs rv.83, i kryss og for kollektivtrafikken

Dette er sterkt sammenfallende med målsetningene som har vært i gjennomførte planprosesser for Harstad sentrum.

Harstadpakken har og skal gjennomføre følgende tiltak som imøtekommer disse målsetningene for sentrum:

- Tunell gjennom Harstadåsen (ferdig til 2020)
- Kollektivtilbud med lokale pendelrute gjennom sentrum (igangsatt 2019)
- Kollektivknutepunkt for sentrum og universelt utforma busstopp (planlagt utført i 2023)
- Sammenhengende gang- og sykkelveger med en tilrettelagt trase gjennom sentrum i 6.div. gate-Hans Egedes gate-Strandgata (planlagt utført 2023-2025)

Disse tiltakene er, som det framgår av oversikten, delvis gjennomført eller skal gjennomføres de nærmeste årene.

Når det gjelder gjennomføringen av kollektivknutepunktet, så er reguleringsplanen vedtatt, og det pågår samtaler med Harstad havn, privat utbygger og fylkeskommunen om en helhetlig løsning for kollektiv- og adkomstfunksjonene inn mot havneområde og prosjektet «Byhagen» med kjøpesenter og boliger. Samarbeidsløsningen baserer seg på et planlagt anlegg for parkering og adkomst til kommunalt kaianlegg. Det er håp om at endelig avtale om dette er plass i september/oktober.

Denne utbyggingen er planlagt med bakgrunn hovedtrafikk-løsningen i vedtatt sentrumsplan og tilhørende reguleringsplaner. Dersom hovedtrafikk-løsningen endres vil det ha konsekvens både for reguleringsstatusen, kostnadene på tiltakene og ikke minst framdriften på tiltakene.

### **3.0 Vurdering av løsning for utbyggingstiltak og framdrift.**

#### **3.1 Kollektivløsning.**

Det har vært arbeidet lenge med en helhetlig kollektivløsning for Harstad sentrum som kan ivareta:

- Tilstrekkelig antall stopp-/terminalplasser
- Stopp/terminal for by-ruter (pendel)
- Stopp/terminal for land-ruter og flybusser
- Korttids-parkering for busser utenom ruter
- Mulighet for endring av kjøreretning nord-sør og sør-nord
- God adkomst til havneområdet og kjøpesenter
- Terminal for turistbusser for hurtigruten og cruisebåter

Det er med bakgrunn i dette utarbeidet en reguleringsplan for kollektivknutepunktet herunder del av rv.83 (Sjøgata) med gateterminaler. Det er også utarbeidet reguleringsplan for kjøpesenter/boligprosjekt. I grensesnittet mellom disse vil det som nevnt bli laget løsninger som ivaretar det helhetlige behovet for både kollektivknutepunktet med servicefunksjoner for rutebusser og havna/kjøpesenter med atkomst, snuplass og korttidsoppstilling av servicekjøretøy, herunder turistbusser til havneområdet.

Kommunedirektøren mener at dette er en god og samlet løsning. Planen er å opparbeide disse tiltakene i 2023. Det gjøres i regi av Harstadpakken i samarbeid med Harstad havn og privat utbygger.

Dersom premissene for dette endrer seg, vil disse tiltakene bli forsinket ved at det må utarbeides en helt ny reguleringsplan, og at kostnadene sannsynligvis vil øke vesentlig. Det vil også kunne skape usikkerhet rundt finansieringen av tiltak knyttet til Harstadpakken.

### **3.2 Nytorget**

I forbindelse med at kommunen i løpet av høsten ferdigstiller et nytt parkeringshus og at et nytt kollektivknutepunkt kan bygges i 2023, så vil disse arealene kunne tas i bruk til annet formål. Det er som nevnt ovenfor avsatt i sentrumsplanen til bl.a. et nytt torg, som vil kunne omfatte mange ulike utforminger og underlag. En fysisk oppsplitting av disse arealene vil være svært negativt for en best mulig utvikling av det området i tråd med målene i sentrumsplanen.

For å gjennomføre det vedtatte «Nytorget», så må det gjennomføres en detaljplanlegging av disse arealene i tråd med bestemmelsene i sentrumsplanen. I det planarbeidet må ulike brukergrupper trekkes med i en idefase. Det anbefales at det arbeidet gjennomføres i 2023. Det bør derfor avsettes midler i kommende budsjett til dette. Utbygging vil kunne skje i perioden 2024-2026. I en mellomfase kan deler av arealene brukes midlertidige til tiltenkte formål.

### **3.3 Trase rv.83.**

Traseen for rv.83 har gjennom mange år blitt diskutert, fastsatt og revurdert. Det er viktig at når man vurderer denne, så gjøres det helhetlig i forhold til trafiksikkerhet, kollektivtrafikk, arealbruk og framkommelighet.

Det har vært gjort flere vurderinger av dette, hvor dagens hovedtrafikkløsning har blitt valgt. Etter at sentrumsplanen ble vedtatt i 2016, så er flere store utbygginger gjennomført og/eller er i ferd med å bli gjennomført med basis i denne trafikk løsningen.

Harstadpakken har gjennomført tunnelen Sama-Seljestad. Det prosjektet har vært en stor suksess. Målsetningen om redusert trafikk gjennom sentrum er oppnådd med god margin. Trafikkmengdene i Harstad sentrum var i 2021 ca. 5600 kjøretøy/døgn, som er en redusert trafikkmengde med ca. 49% fra perioden før 2020. Det er også tegn på at reduksjonen i trafikkmengden er økende. Dette betyr at den vesentligste delen av «gjennomgangstrafikken» benytter tunnelen. Trafikken langs rv.83 er altså i stor grad ordinær sentrumstrafikk med forflytning og behov innen sentrumssonen.

Dersom traseen for rv.83 skal føres over Torget/Henrik Torbergsens gate, så vil dette arealet bli unaturlig oppsplittet. Deler av arealene tilknyttet «Nytorget» vil imidlertid fortsatt kunne brukes til torg. Det samla torgarealet vil imidlertid bli noe redusert på grunn av økte vegareal da det må opprettholdes vegløsninger i Sjøgata og Fjordgata i tillegg til den nye traseen. Den nye hovedvegen blir også en barriere mot de øvrige gangarealene i sentrumssonen. Denne løsningen fører også til at det må gjennomføres større utbygging av nye anlegg. Vi vet ikke det nøyaktige omfanget av dette, men det vil kunne være kostnader på 15-20 mill. kr.

Denne løsningen ble vurdert nøye i behandlingen av sentrumsplanene både i 1995 og 2016, men ble forkastet til fordel for dagens løsning. Det er etter kommunedirektørens vurdering ikke kommet nye momenter om det temaet som tilsier at det nå anbefales å endre hovedtrafikk løsningen i sentrumsplanen. Det er imidlertid viktig at det følges opp med gode kryssinger av rv.83 for å binde sammen torgområdet og de nye utbyggings-

områdene ved Larsneset og Verkstedområdet i sentrum. Disse kryssingene må baseres på vedtatte prinsipper i sentrumsplanen om prioritering av myke trafikanter.

En slik prosess vil også berøre løsningen for kollektivknutepunktet med tanke på både kostnad og framdrift. Framdriften vil på grunn av ny reguleringsplanprosess for veg og kollektivknutepunkt kunne medføre en forsinkelse på 2-3 år. Det vil også i sterk grad påvirke utbyggingen til Harstad Havn og privat utbygger.

Alle disse momentene vurderer kommunedirektøren å være svært negativt imot det å bygge videre på den vedtatte sentrumsplanen.

#### **4.0 Konklusjon/anbefaling.**

Harstad kommunestyre vedtok gjeldende sentrumsplan 08.12.2016 etter en lang og grundig planprosess. Den er i planarbeidet ment å ha en virketid på inntil 12 år. Denne har vært et viktig grunnlag for pågående utvikling av sentrum av Harstad i regi av både kommunen og private utbyggere.

Kommunedirektøren mener at denne gjennomgangen viser at kommunen også i den kommende perioden bør legge den vedtatte sentrumsplanen til grunn for videre utvikling av Harstad sentrum, herunder den gjeldende hovedtrafikk-løsningen.

Hovedlinjene i sentrumsplanen vurderes fortsatt å være relevant for denne utviklingen. En omlegging av hovedtrafikk-løsningen vil ha en stor kostnad og den vil bli svært forsinkende for tiltak som er i startgroppen. Det vurderes heller ikke arealmessige å være gode grunner for en slik løsning - heller tvert om.

Det gjenstår detaljplanlegging av kommende tiltak på Nytorget herunder arealene inn mot Rikard Kaarbøs plass. Det anbefales at det avsettes midler til dette i budsjettet for 2023.

Kommunedirektøren anbefaler derfor at det på nåværende tidspunkt ikke startes prosess med tanke på endring av hovedtrafikk-løsningen gjennom Harstad sentrum, og at den vedtatte sentrumsplanen legges til grunn for kommende års sentrumsutbygging.

Hugo Thode Hansen  
Kommunedirektør

Svein-Arne Johansen  
Enhetsleder





## Vedlegg 2: Resultatene fra analysen i sentrumsplanen om trafikkløsning

Alternativ 0: I henhold til trafikkløsning valgt i sentrumsplanen av 1995, biltrafikk og kollektiv i Storgata-Fjordgata-Sjøgata.

Ferdsl for fotgjengere	Grøn
Ivaretagelse av byrom	Grøn
Fremkommelighet og tilrettelegging for buss	Grøn
Arealbruk	Gul
Ivaretagelse målsetninger Harstadpakken	Gul
Investeringsbehov	Grøn
Fremkommelighet store kjøretøy	Grøn
Parkeringsmulighet	Gul

Alternativ 1: Biltrafikk i 6.div gate-Hans Egedes gate-Hvedings gate-Fjordgata-Sjøgata og kollektiv i Storgata-Fjordgata-Sjøgata.

Ferdsl for fotgjengere	Grøn
Ivaretagelse av byrom	Grøn
Fremkommelighet og tilrettelegging for buss	Grøn
Arealbruk	Gul
Ivaretagelse målsetninger Harstadpakken	Gul
Investeringsbehov	Rød
Fremkommelighet store kjøretøy	Rød
Parkeringsmulighet	Gul

Alternativ 2: Biltrafikk og kollektiv i Storgata-Henrik Torbergens gate.

Ferdsl for fotgjengere	Grøn
Ivaretagelse av byrom	Grøn
Fremkommelighet og tilrettelegging for buss	Grøn
Arealbruk	Rød
Ivaretagelse målsetninger Harstadpakken	Gul
Investeringsbehov	Rød
Fremkommelighet store kjøretøy	Grøn
Parkeringsmulighet	Gul

Alternativ 3: Særskilt delalternativ for kollektiv i Hans Egedes gate – Strandgata.

Ferdsl for fotgjengere	Gul
Ivaretagelse av byrom	Rød
Fremkommelighet og tilrettelegging for buss	Grøn
Arealbruk	Rød
Ivaretagelse målsetninger Harstadpakken	Gul
Investeringsbehov	Rød
Fremkommelighet store kjøretøy	Grøn
Parkeringsmulighet	Gul

Sammenstilling av alternativene 0-3: Konklusjon

	0- alternativet	Alternativ 1	Henrik Torbergsen	Hans Egedes gt.
Ferdsel for fotgjengere	Green	Green	Green	Yellow
Ivaretagelse av byrom	Green	Green	Green	Red
Fremkommelighet og tilrettelegging for buss	Green	Green	Green	Green
Arealbruk	Yellow	Yellow	Red	Red
Ivaretagelse målsetninger Harstadpakken	Green	Green	Yellow	Yellow
Investeringsbehov	Green	Red	Red	Red
Fremkommelighet store kjøretøy	Green	Red	Green	Green
Parkeringsmulighet	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
<b>Anbefalt alternativ</b>	<b>X</b>			