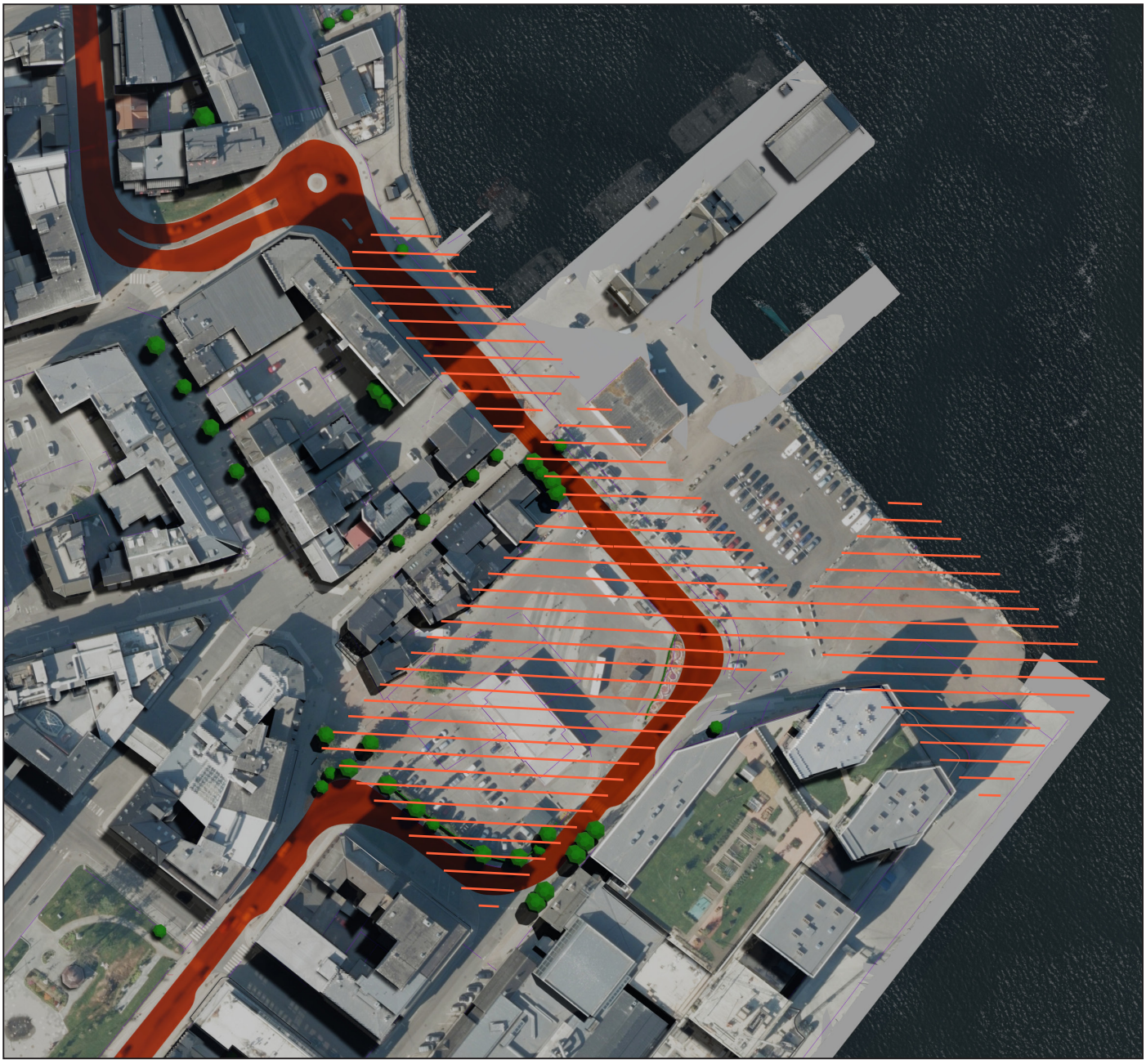


Fagnotat
Harstad kollektivknutepunkt

Prinsipielle planskisser, faglige vurderinger og anbefaling

DATO

9. november 2026

VERSJON

1.0 - Til politisk behandling

UTARBEIDET FOR HARSTAD KOMMUNE AV

DRMA Arkitekter
v/ Navid Navid
Torgeir Vraas Plass 6
3044 Drammen, Norge

KONTAKT

www.drma.no

DRMA°

Innhold

1. Bakgrunn

Bakgrunn og formål 03

2. Anbefalt hovedgrep

Anbefalt hovedgrep og felles premisser 04
Behovsmatrise 04
Overordnede prinsipper for det videre planarbeidet 05

3. Tre planskisser

Tre planskisser - grunnlag for vurdering 06
Planskisse 1: *Videreutvikling av byterminalen og styrking av Nytorvet* *06*
Planskisse 2: *Omforming av byterminalen og ny kollektivgate gjennom Nytorvet* 07
Planskisse 3: *Utvidelse av riksvegen langs Fjordgata og nye muligheter for Nytorvet* 07

4. Oppsummering

Prinsipielle avklaringer for videre utvikling av kollektivknutepunktet 08
Samlet vurdering og anbefaling for planarbeidet 08

DATO

9. november 2026

VERSJON

1.0 - Til politisk behandling

UTARBEIDET FOR HARSTAD KOMMUNE AV

DRMA Arkitekter
v/ Navid Navid
Torgeir Vraas Plass 6
3044 Drammen, Norge

KONTAKT

www.drma.no

DRMA°

1. Bakgrunn og formål

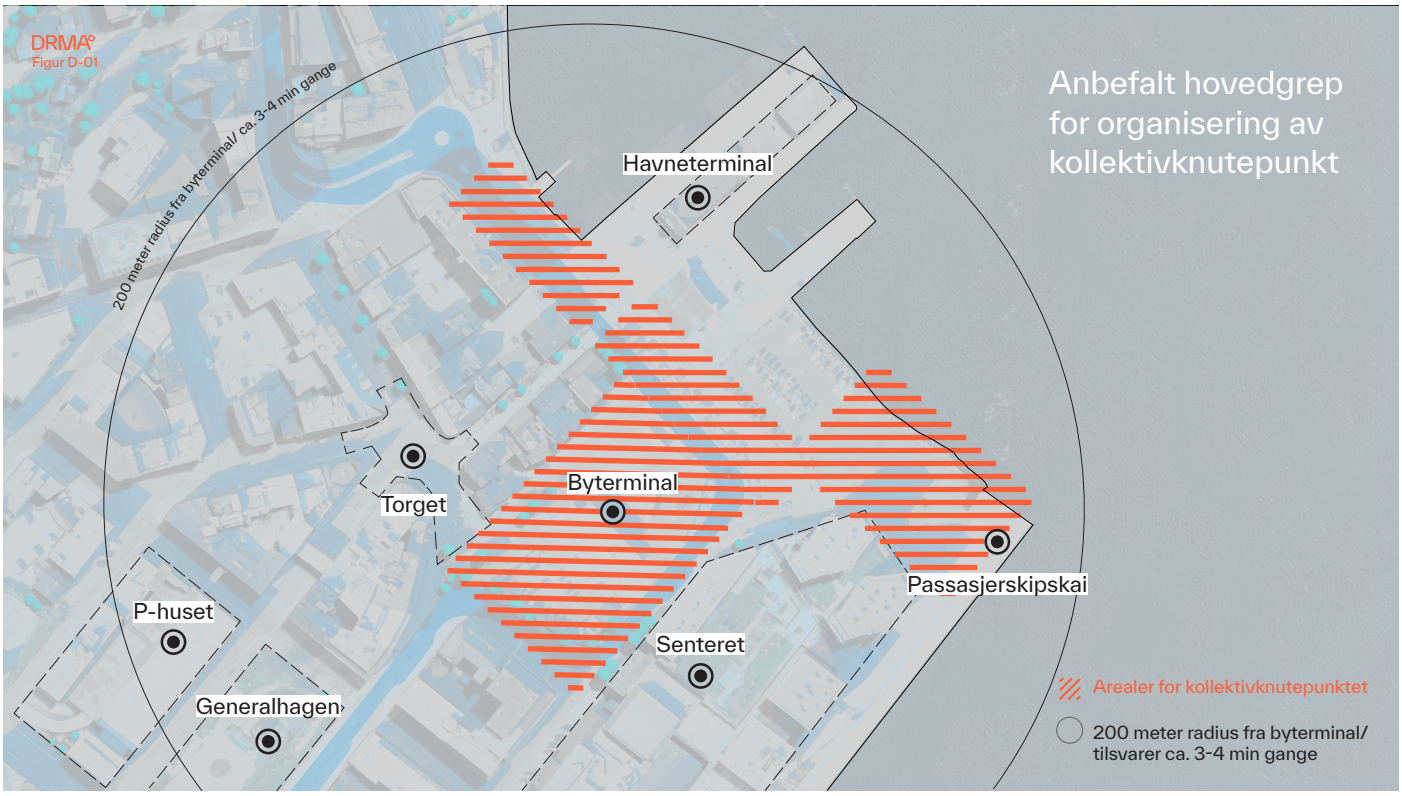
Dette fagnotatet er utarbeidet som grunnlag for politisk behandling av den videre utviklingen av Harstad kollektivknutepunkt. Notatet bygger på det første av to planlagte faglige arbeidsmøter med en tverrfaglig prosjektgruppe sammensatt av Harstad kommune og Harstad havn, som del av en utvidet faglig medvirkningsprosess før formell planoppstart. Det anbefalte hovedgrepet er utviklet av DRMA på bakgrunn av faglige vurderinger og drøftinger i det første arbeidsmøtet med kommunens tverrfaglige prosjektgruppe.

Med utgangspunkt i de faglige drøftingene presenteres ett anbefalt hovedgrep for organisering av kollektivknutepunktet og tre prinsipielle planskisser som viser ulike utviklingsmuligheter innenfor dette grepet.

Formålet med notatet er først og fremst å avklare en overordnet fysisk og bymessig utviklingsretning for sentrum, Nytorvet og havnefronten. De tre planskissene illustrerer ulike ambisjonsnivåer og gir grunnlag for videre bearbeiding innenfor et felles hovedgrep.

Den politiske behandlingen skal gi retning for det videre planarbeidet. DRMA anbefaler at det overordnede hovedgrepet legges til grunn, med planskisse 3 som langsiktig målbilde for stedsutviklingen. Samtidig gir planskissene handlingsrom for videre tilpasninger, der trafikale, tekniske og økonomiske forutsetninger må utredes nærmere og inngå i vurderingen av videre løsninger.

Målet er et kollektivknutepunkt som ivaretar transportbehovene og samtidig bidrar til byliv og langsiktig sentrumsutvikling.



Figur D-01: Anbefalt hovedgrep for organisering av kollektivknutepunkt.

Organisering og kapasitetsbehov

DRMA anbefaler å arbeide videre med et hovedgrep der kollektivknutepunktet organiseres med utgangspunkt i riksvegen og deler av Nytorvet og Larsneset. Kollektivfunksjonene integreres i bystrukturen fremfor å samles i et avgrenset terminalområde på havna.

Dette legger til rette for en mer bymessig kollektivløsning og åpner samtidig for nye muligheter for byutvikling langs havnefronten. Hovedgrepet bygger opp under sentrumsplanens intensjoner om å styrke Torget, etablere sammenhengende grønnstruktur og utvikle attraktive offentlige byrom og forbindelser mellom sentrum og havna, slik det er illustrert i figur D-01–D-03.

Med kollektivknutepunktet integrert i bystrukturen ligger sentrale målpunkt som parkeringshuset, kjøpesenteret og Generalhagen innenfor en radius på ca. 200 meter fra byterminalen, med korte gangavstander på om lag 3–4 minutter.

Samtidig skal hovedgrepet ivareta behovene for kollektivtransport, trafikkavvikling og øvrige transportfunksjoner. Det er foreløpig lagt til grunn et minimumsbehov på 12 oppstillingsplasser for rutegående kollektivtransport (bybuss og distrikts-/ regionbuss). I tillegg kommer 5–12 plasser for turistbusser og busser knyttet til cruisetrafikk og kystrutekaia, 5 plasser for kiss & ride, 10–15 korttidsparkeringsplasser og 5–10 taxiplasser.

Endelig plassering, dimensjonering og trafikkløsninger må utredes og kvalitetssikres i det videre planarbeidet.

Behovsmatrise
Funksjons- og kapasitetsbehov som hovedgrepet skal ivareta

Funksjon	Antall plasser	Samtidighet
Bybuss	6	3 i hver retning
Distrikts- og regionbuss	6-8	3 i hver retning
Kiss & ride	5	
Korttidsparkering	10-15	
Taxi	5-10	
Sykkelparkering	40 (20 under tak)	
Turistbuss/Cruise	10-12	10-12
HC parkering	5% av total	
Publikums- og servicefasiliteter		
Varelevering havn		
Utrykning/Renovasjon		
Ansatt/besøks parkering		

Behovsmatrisen gir en foreløpig oversikt over de viktigste funksjons- og kapasitetsbehovene som hovedgrepet skal legge til rette for, og som må avklares nærmere i det videre planarbeidet. Endelig kapasitet og dimensjonering må kvalitetssikres gjennom nærmere analyser av rutetider, samtidighet og driftsbehov.

Kilde: Fylkeskommunens behovsnotat for Harstad kollektivknutepunkt (18.08.2026), supplert med innspill fra tverrfaglig arbeidsmøte 26.10.2026.

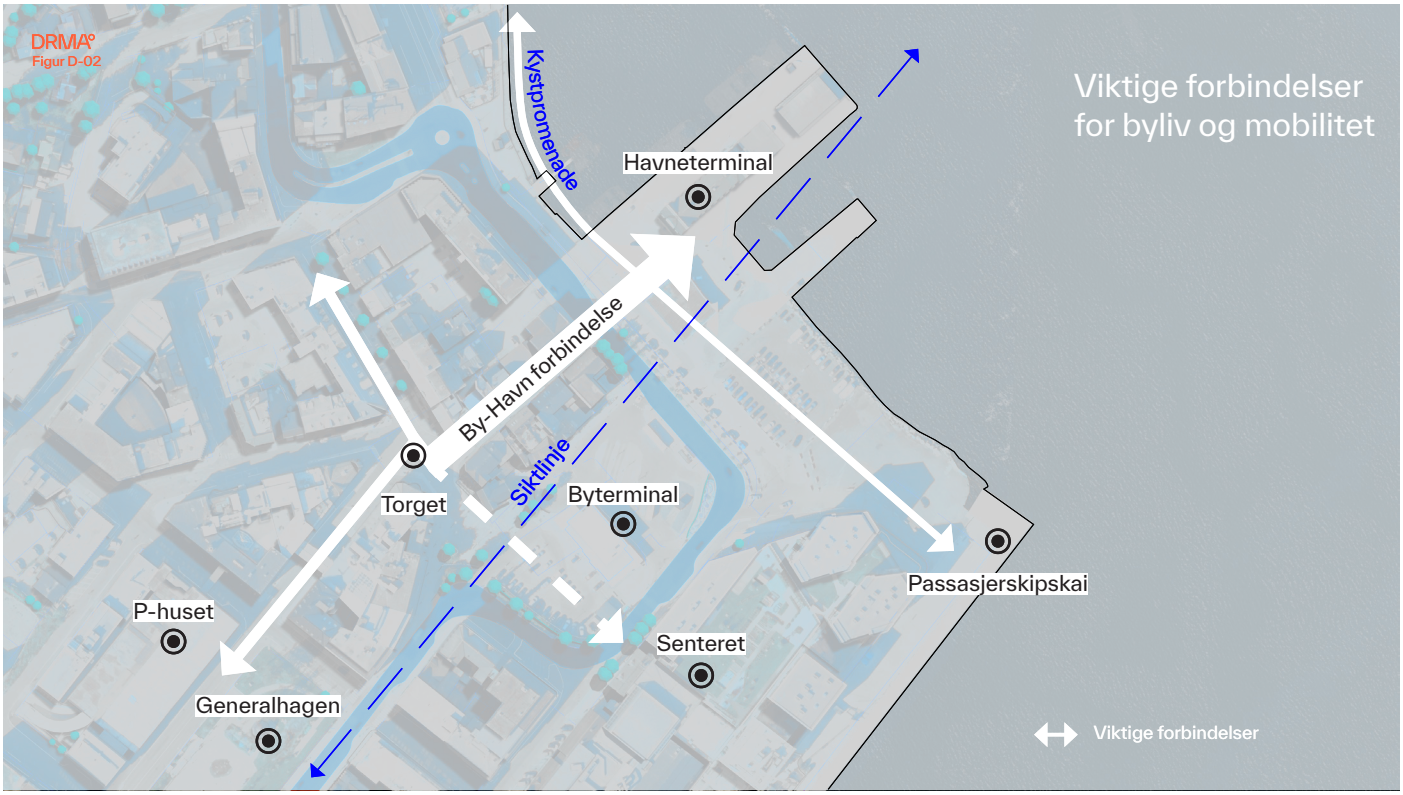
Fire overordnede prinsipper for det videre planarbeidet

1. Kollektiv og mobilitet: Samle transportfunksjonene i et oversiktlig knutepunkt med korte gangavstander og enkle overganger mellom buss, båt, gange og sykkel.

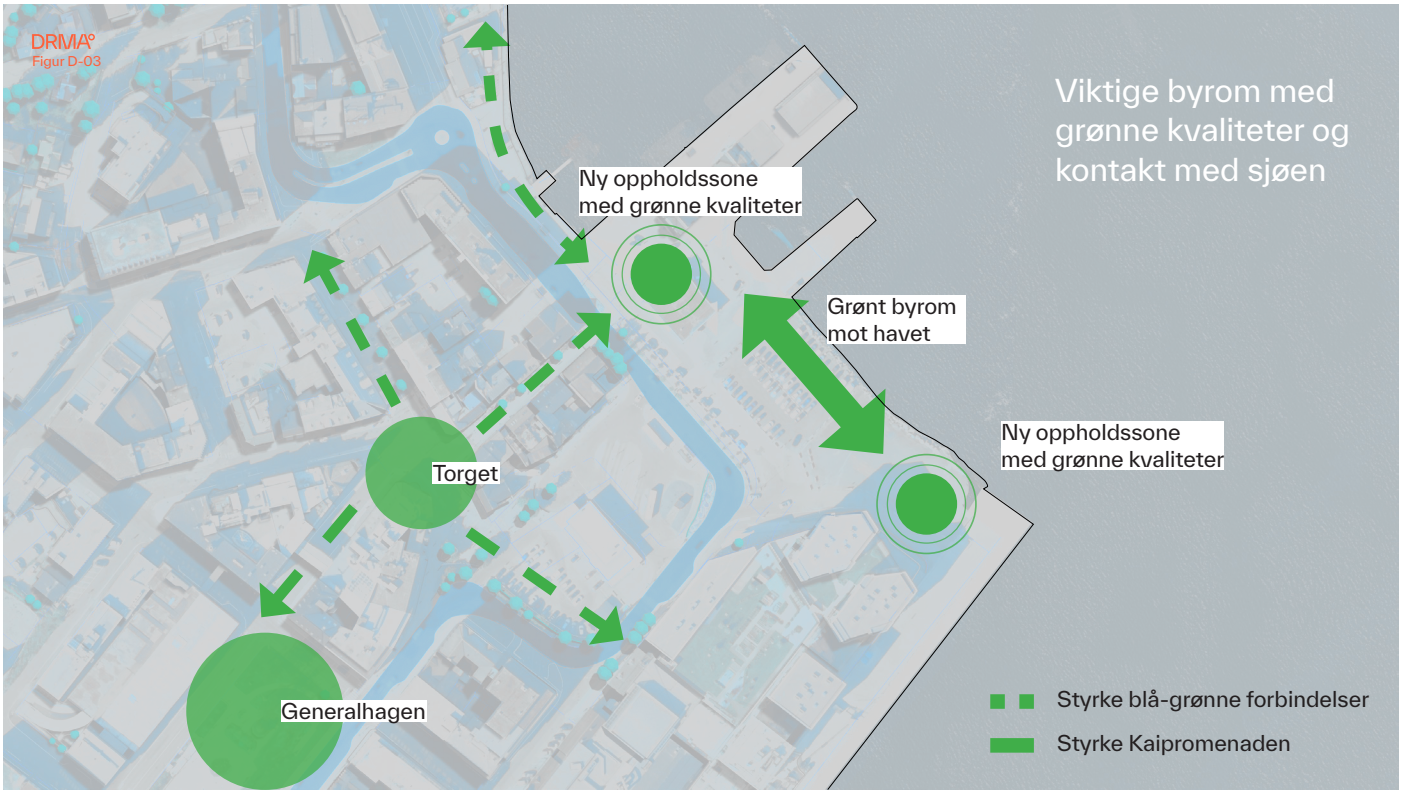
2. Byliv og forbindelser: Styrke forbindelsene mellom sentrum, Torget og havna, og gjøre sjøfronten mer tilgjengelig for innbyggere og besøkende.

3. Byrom og grønnstruktur: Tilgjengeliggjøre arealer til nye møteplasser, grønne oppholdssoner og attraktive offentlige byrom.

4. Trafikk og logistikk: Sikre tilstrekkelig kapasitet og trygge løsninger for bussoppstilling, taxi, parkering, varelevering, havnedrift og utrykning.



Figur D-02: Viktige forbindelser for byliv og mobilitet



Figur D-03: Viktige byrom med grønne kvaliteter og kontakt med sjøen

03. Planskisser

Tre planskisser – grunnlag for vurdering

De tre planskissene bygger på samme overordnede hovedgrep for kollektivknutepunktet, men viser ulike ambisjonsnivåer for utviklingen av sentrum, Nytorvet og havnefronten. Skissene skal vurderes ut fra byutviklingskvaliteter, trafikk og mobilitet, samt gjennomførbarhet. Forskjellene ligger først og fremst i omfanget av fysiske inngrep, arealenes kvalitet og mulighetene for langsiktig byutvikling.

De foreløpige arealberegningene viser at alle tre planskissene gir et potensial for byutvikling innenfor arealer på anslagsvis 9 500–10 500 m². Forskjellen ligger derfor ikke først og fremst i antall kvadratmeter, men i arealenes kvalitet, sammenheng og anvendelighet. Arealtallene er indikative og representerer ikke dokumentert utbyggingskapasitet.

Fra et trafikk- og mobilitetsperspektiv vurderes fordelene og utfordringene foreløpig som i hovedsak sammenfallende. Skissene viser prinsipielle arealdisponeringer og utviklingsmuligheter, ikke avklart fremtidig arealbruk eller dokumentert utbyggingskapasitet. Endelig plassering og organisering av transportfunksjonene avklares i det videre planarbeidet.

Felles fordeler og muligheter

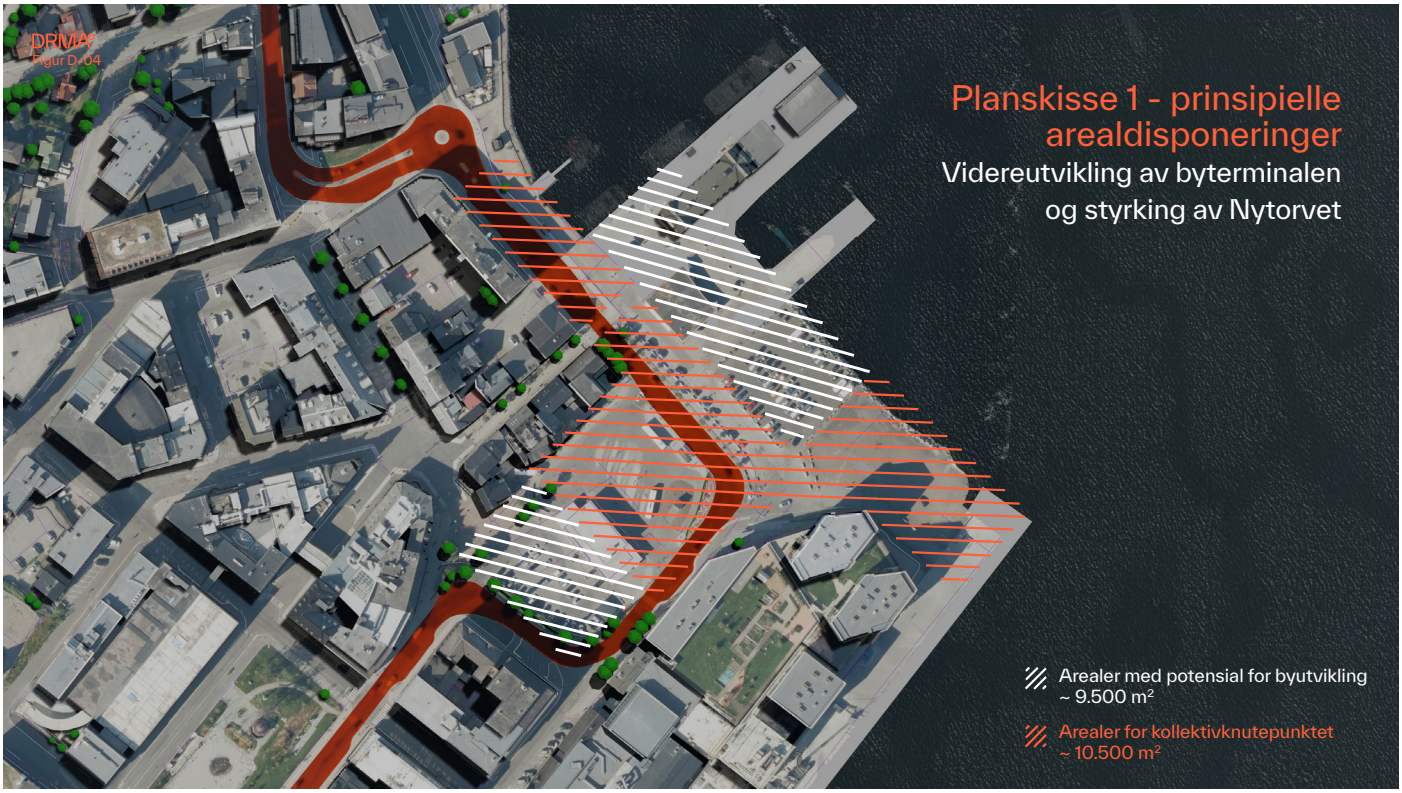
- Mulighet for et kompakt og integrert kollektivknutepunkt med korte gangavstander og gode overganger.
- Bedre samordning av buss, taxi, av- og påstigning og øvrige mobilitetsfunksjoner.
- Mulighet for effektiv bussavvikling med hensiktsmessige vende- og reguleringsløsninger.
- Sterkere forbindelser mellom sentrum og havna, med mulighet for nye byrom og bedre skjerming mot vær og vind.

Felles utfordringer og avklaringsbehov

- Sikre trygge kryssinger, god tilgjengelighet og tydelig reiseinformasjon.
- Ivareta bussjåførenes behov for regulering, hvile og fasiliteter.
- Optimalisere bussoppstillingsplasser basert på rutetider og samtidighet.
- Sikre effektiv bussavvikling og minimere konflikter med øvrig trafikk.
- Ivareta havnas driftsbehov og sikre nødvendig adkomst, varelevering og logistikk i samspill med øvrig trafikk.
- Håndtere periodiske kapasitetsbelastninger fra cruisetrafikk/turistbusser, og samtidig utvikle terminalområdet på Larsneset som et fleksibelt og attraktivt byrom til daglig bruk.

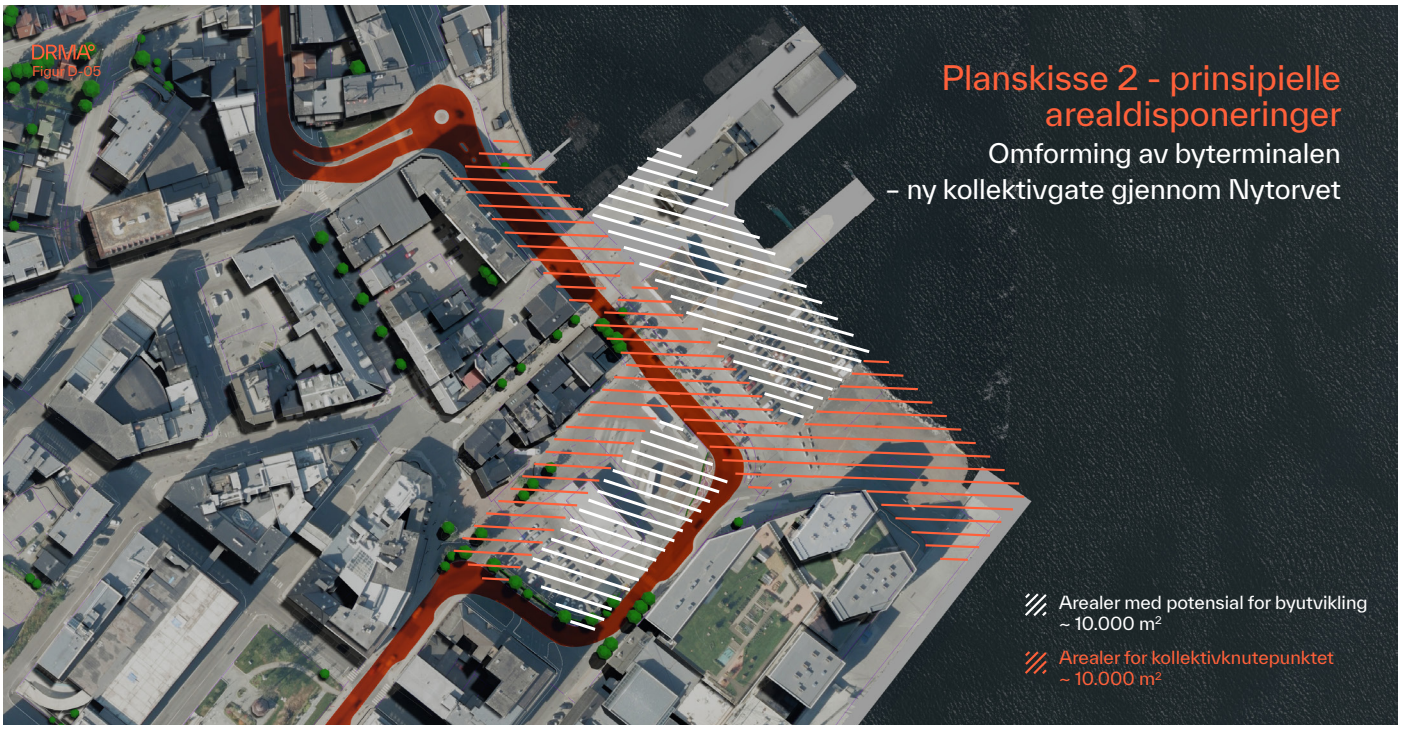
Planskisse 1
– Videreutvikling av byterminalen og styrking av Nytorvet

Planskissen tar i størst grad utgangspunkt i eksisterende infrastruktur og arealdisponering. Den representerer en nøktern tilnærming, der forbedringer av kollektivfunksjoner, forbindelser og byrom kan vurderes med relativt begrensede fysiske inngrep. Skissen illustrerer et mulig første utviklingstrinn.



Planskisse 2
– Omforming av byterminalen og ny kollektivgate gjennom Nytorvet

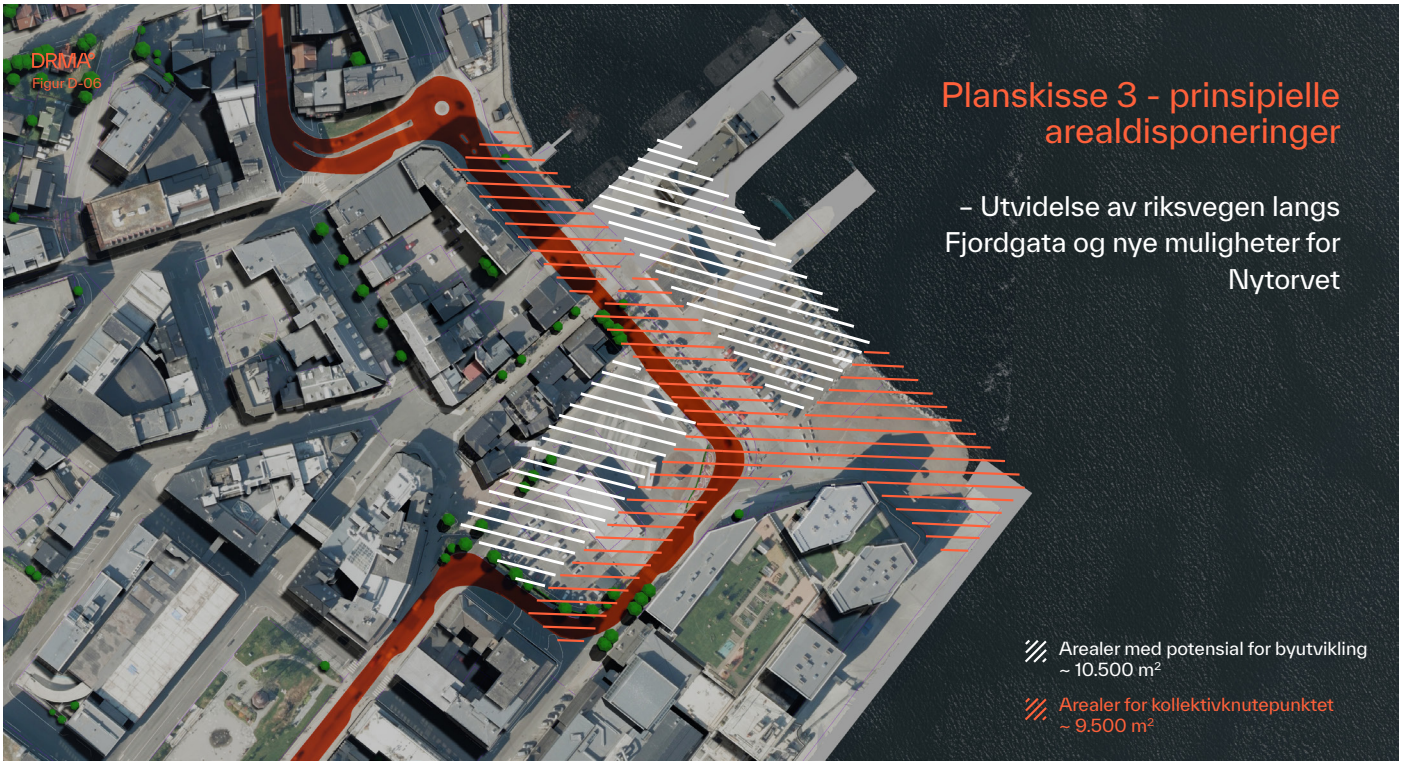
Planskissen åpner for en tydeligere fysisk transformasjon av området, med ny kollektivforbindelse og en mer helhetlig disponering av Nytorvet. Dette kan gi en synlig bymessig forbedring og styrke sammenhengen mellom sentrum og havna, uten å forutsette en fullstendig ombygging av riksvegen.



Planskisse 3
– Utvidelse av riksvegen langs Fjordgata og nye muligheter for Nytorvet

Planskissen representerer det mest omfattende utviklingsgrepet. En utvidelse av gatetverrsnittet langs Fjordgata legger til rette for en integrert gateterminal og frigjør Nytorvet til nye formål. Dette åpner for en mer helhetlig utvikling av sentrum, med sammenhengende byrom, attraktive oppholdsarealer og nye muligheter for byutvikling.

Løsningen krever samtidig større investeringer og nærmere avklaringer knyttet til trafikkavvikling, teknisk gjennomførbarhet og berørte myndigheter.



04. Oppsummering

Samlet vurdering og anbefaling for planarbeidet

Målet med prinsippavklaringen i denne fasen er å forankre et langsiktig hovedgrep som samtidig gir fleksibilitet for trinnvis utvikling, tilpasset byens fremtidige behov.

DRMA anbefaler derfor at det overordnede hovedgrepet legges til grunn for det videre planarbeidet, med planskisse 3 som langsiktig målbilde for stedsutviklingen.

Hovedgrepet gir en robust og fleksibel ramme for utviklingen av kollektivknutepunktet, Nytorvet og havnefronten. Ved å integrere kollektivfunksjonene i bystrukturen åpnes det for bedre sammenheng mellom byrommene, nye utviklingsmuligheter og sterkere forbindelser mellom sentrum og havna.

Fra et stedsutviklingsperspektiv vurderes planskisse 3 å ha størst langsiktig potensial. En ombygging av riksvegen kan gi en mer helhetlig utvikling av sentrum og større handlingsrom for attraktive byrom og ny byutvikling.

Planskissene 1 og 2 kan være mulige utviklingstrinn på veien mot dette målbildet. Dette åpner for forbedringer på kortere sikt, forutsatt at tiltakene ikke vanskeliggjør eller fordyrer den langsiktige løsningen. De tre planskissene gir samtidig rom for videre bearbeiding og kombinasjoner av løsninger, basert på tekniske, trafikale og økonomiske avklaringer.

Et attraktivt og levende sentrum bør være førende for den videre utviklingen av kollektivknutepunktet. Det videre planarbeidet må samtidig sikre en funksjonell kollektivløsning og avklare trafikale, tekniske og økonomiske forutsetninger. Slik kan hovedgrepet videreutvikles og realiseres trinnvis, med rom for å tilpasse løsningene til byens fremtidige behov.

Prinsipielle avklaringer for videre utvikling av kollektivknutepunktet

Den videre utviklingen reiser også overordnede spørsmål som bør følges opp parallelt med planarbeidet og i senere faser, i dialog med berørte myndigheter og aktører:

- **Finansiering og ansvar:** Hvordan fordele investeringer og ansvar mellom kommunen, havna, fylkeskommunen og øvrige aktører?
- **Turisme og kapasitet:** Hvordan håndtere cruisetrafikkens periodiske kapasitetsbehov og samtidig sikre attraktive byrom og god lokal mobilitet?
- **Trinnvis gjennomføring:** Hvilke tiltak kan gjennomføres på kort sikt, og hvilke avklaringer kreves for å realisere det langsiktige målbildet?
- **Sentrumsutvikling:** Hvordan bør disponible arealer utvikles og programmeres for å styrke bylivet og forbindelsen til havna?