



BYMILJØETATEN

Bilag 2 – Prosjektbeskrivelse

Bilag 2 – Prosjektbeskrivelse

Prosjektering- og konsulenttenester

**BME EØS 2026-11 Torgallmenningen,
oppgradering av dekket**

1 Sammendrag



1 Foto av Torgallmenningen. Foto: Margrethe Vikan Sæbø, bymiljøetaten (2022).

Prosjektet omhandler opprustningen av Torgallmenningen i Bergen sentrum. Byrommet er i dag preget av ødelagte skiferheller, hull og asfaltering. Dagens skiferdekke tåler ikke belastningen fra varetransport, arrangementsavvikling og nødvendig drift og vedlikehold. Det er behov for både å restaurere det ødelagte dekket, og å reetablere dekket der det er fjernet. Siden det gjennom flere år har vist seg at dagens løsning ikke tåler den daglige trafikkbelastningen, er det behov for å se på nye løsninger.

Hovedmålet med prosjektet for oppgradering er å etablere et natursteinsdekke som

- viderefører utformingen av plassen på best mulig måte
- er fremkommelig og universelt utformet
- tåler intensiv bruk
- har varige materialkvaliteter og tilrettelegger for effektivt vedlikehold.

I tillegg til å oppgradere dekket, vil dette innebære tiltak for byromssikring, fysisk styring av trafikk, universell utforming og hensiktsmessig arrangementsavvikling.

Innholdsfortegnelse

1	Sammendrag	2
2	Innledning	4
2.1	Torgallmenningen som historisk byrom	4
2.2	Overordnede føringer	5
2.3	Målformuleringer	6
3	Kjente forhold	7
3.1	Skisseprosjekt, utredninger og rapporter	7
3.2	Kjente problemstillinger	8
4	Fremdrift	Feil! Bokmerke er ikke definert.
4.1	Tentativ fremdriftsplan	Feil! Bokmerke er ikke definert.

2 Innledning



2 Torgallmenningen, slutten av 1800-tallet. Kilde: Marcus/UiB, ubb-bros-02735

2.1 Torgallmenningen som historisk byrom

Torgallmenningen er et av Bergens mest sentrale og identitetsbærende byrom, både som fysisk struktur og som sosial, politisk og kulturell arena.

Torgallmenningen er i dette prosjektet definert som byrommet fra Kong Olav den Vs plass i sør til Småstrandgaten i nord. Det strekker seg fra fasade til fasade, og byrommet har et tett samspill med de tilgrensende bygningene. Torgallmenningen er del av *Byaksen*, som sammen med *Den grønne akse*, utgjør byens to hovedakser. Byaksen strekker seg fra Johanneskirken, over Torggaten, Torgallmenningen og mot Fisketorget i nordøst. Denne plasseringen gir Torgallmenningen en sentral rolle som både ferdselsåre, møteplass og orienteringspunkt i byen.

Som byrom representerer Torgallmenningen en videreføring av den historiske allmenningstradisjonen i Bergen, der størrelse, åpenhet og tilgjengelighet har lagt til rette for både spontane og planlagte folkeansamlinger. Etter bybrannen i 1916 ble Torgallmenningen gjenstand for omfattende reguleringsiltak som skulle gi sentrum et mer helhetlig og moderne uttrykk. Gjennom reguleringsplanen og arkitekt Finn Berners fasadeskjema ble allmenningen omformet til et klassisk, urbant byrom. Arkitekturen langs Torgallmenningen regnes i dag som et hovedverk innen norsk og nordisk nyklassisme, og

utgjør en helhetlig og samstemt ramme rundt byrommet.

Den romlige utformingen kjennetegnes av et tydelig definert plassrom der bredden på byrommet står i harmonisk forhold til byggehøyden. Vinkelen på fasadelinjene ut mot sidegatene på midten gir en svak konveks form, og forskyvningene i fasadene ved Sundtbygget og Bristolkvartalet bidrar til plassdannelsen.

Opprustningen av Torgallmenningen på 1990-tallet videreførte de grunnleggende prinsippene fra tidlig 1900-tall, samtidig som den tilføyde nye kvaliteter til byrommet. Det ble etablert et sammenhengende bygulv i ett nivå, der ulike soner i byrommet markeres gjennom natursteinsdekker og mønsterbehandling snarere enn nivåforskjeller og fysiske barrierer. Dette gir et åpent, fleksibelt og lesbart byrom som skal romme både daglig bruk, ferdsel og større arrangementer.

Utformingen består av enkle og karaktersterke kunst- og møbleringselementer som understøtter rominndelingen og forsterker byrommets identitet, uten å dominere det arkitektoniske hovedgrepet.

Torgallmenningens historie, utforming og uttrykk er videre beskrevet i skisseprosjektes *Temarapport 04 – Torgallmenningens estetiske uttrykk*.

2.2 Overordnede føringer

Planstatus

Torgallmenningen er omfattet av følgende planer:

[Bergen. Kommuneplanens arealdel 2018-2030](#)

[Bergenshus. KDP sentrum](#)

§ 5 Byform - byrommene

§ 6 Gangareal med byromsbruk

Eldre reguleringsplaner:

[Berghenhus. Torgallmenningen – Ole Bulls plass med tilstøtende gater](#)

[Bergenshus. Brannstrøket av 1916](#)

Overordnede planer og strategier

Prosjektene skal følge kommunens målsetninger slik angitt i kommuneplanens samfunnsdel og andre gjeldende planer:

<https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/planer-i-kommunen/planoversikt>

Gjeldende arealformål og juridiske føringer angis i kommuneplanens arealdel.

2.3 Målformuleringer

2.3.1 Bestilling

Bergen bystyre vedtok i møtet 22.06.2022 sak 189/22 at byrådet skulle lage et forslag til langsiktig plan for opprusting av Torgallmenningen med vekt på universell utforming. Bymiljøetaten utarbeidet et [skisseprosjekt](#) og et [fagnotat](#).

Anbefalingene i notatet er fulgt opp i Handling- og økonomiplan 2026-2029.

Torgallmenningen er i dag preget av ødelagte skiferheller, hull og asfaltering. Gjennom flere år har det vist seg at skiferdekket ikke tåler belastningen fra varetransport, vedlikehold (fasader, drift av byrommet m.m.) og arrangementsavvikling. Det er laget en overordnet plan for hvordan dekket på Torgallmenningen kan rustes opp, som en del av oppfølgingen av bystyresak 189/22 «Plan for oppgradering av Torgallmenningen». En forutsetning for å rehabilitere dekket er å få bort tungtransport fra Torgallmenningen, og det er derfor behov for å se på alternative løsninger for forflytning av varer og utstyr på Torgallmenningen. Arbeidet gjennomføres i 2026–2027, og danner grunnlaget for et forprosjekt for utskiftning av dekket på Torgallmenningen.

2.3.2 Effektmål

Torgallmenningen skal

- fungere som et robust og fleksibelt byrom for hverdagsbruk, uformelt byliv, bylogistikk og arrangementer.
- oppleves som trygt, tilgjengelig og inkluderende for alle brukergrupper, uavhengig av funksjonsevne.
- ha et forbedret sikkerhetsnivå som reduserer sårbarheten for uønskede hendelser.
- ha lavere drift- og vedlikeholdskostnader over tid, sammenlignet med dagens situasjon.
- ivareta sin identitet og arkitektoniske kvalitet gjennom en videreføring av dagens designuttrykk.
- være rustet til å håndtere endret bruk og fremtidige behov uten større ombygginger.

2.3.3 Resultatmål

Skiferdekket på Torgallmenningen skal erstattes med et natursteinsdekke og ny overbygging som

- ivaretar plassens arkitektoniske uttrykk.
- tåler belastningen ved varelevering og andre store kjøretøy over tid.
- tilfredsstiller krav til universell utforming, inkludert ledelinjer.
- legger til rette for enkel drift og vedlikehold.

Møbleringen på plassen skal i hovedsak beholdes som den er, men skal suppleres med

- sikring av byrommet mot kjøretøy i høy fart og ulovlig kjøring.
- tilstrekkelig belysning for å ivareta kravene til universell utforming.

- installasjoner som sikrer en hensiktsmessig arrangementsavvikling som minsker behovet for opp- og nedrigg, for eksempel gjennom fleksible sikringsløsninger og tilstrekkelige strømuttak.

Byggefasen skal planlegges og gjennomføres med fokus på å balansere rask fremdrift med behovet for å ivareta plassens funksjoner (byliv, mobilitet, bylogistikk, næring).

Prosjektet skal ha tydelig kommunikasjon om både de endelige løsningene og gjennomføringen av byggefasen.

3 Kjente forhold

3.1 Skisseprosjekt, utredninger og rapporter

Det er allerede utarbeidet en rekke rapporter og dokumenter som en del av skisseprosjektet, og som ligger vedlagt (bilag 3-8). Dette er en viktig del av prosjektets kunnskapsgrunnlag. Konklusjoner og anbefalinger som fremgår av dokumentene skal ikke forstås som bestillinger for forprosjektfasen, men skal gjennomgå sammen med oppdragsgiver.

LEVERANSE (leverandør, år)	INNHold OG HOVEDFUNN
RAPPORT GRUNNFORHOLD (SINTEF, 2023)	Gjennomgang av årsakene til brekkasjer og anbefalinger for videre arbeid. Arbeidet har vært avgrenset til skiferdekket og dets overbygning, og bygger på dokumentgjennomgang, dialog med tidligere aktører og enkelte materialundersøkelser. Hovedfunn: Overbygningens stivhet tåler ikke belastningen • Overbygningen vurderes å ha for lav stivhet i forhold til faktisk trafikkbelastning. • Kombinasjonen av tykt, sårbart settelag, tynt drenerende bærelag og varierende grunnforhold gir en konstruksjon som deformeres under last. • Det tykke settelaget av jordfuktig mørtel anses som en hovedfaktor for skadeutviklingen. • Når settelaget mister fasthet, mister skiferhellene full understøttelse og blir svært utsatt for brudd.
KJERNEBORING (R. Nielsen Entreprenører, 2023)	Tre kjerneboringer på Torgallmenningen. 30 cm dybde, 10 cm diameter.

RAPPORT DRENSASFALT- ANALYSE (Veiteknisk institutt, 2023)	Analysere av permeabilitet og hulromsprosent for drensasfalt/asfaltgrus tatt ut i de 3 kjerneboringene. Hovedfunn: Borekjernene har så høy hulromsprosent at de kan regnes som en drensasfalt. Prøvene er drenerende, men dreneringsegenskapene ligger i nedre område av det normale for drensasfalter. Siden det ikke foreligger data for en før-tilstand er det ikke grunnlag for å si om det har forekommet etterkomprimering av drensasfalten.
SKISSEPROSJEKT (Asplan Viak Bergen, 2024) Temarapporter Trafikale vurderinger Notat måloppnåelse og anbefaling Pilot videoregistrering	Temarapporter for 1 Universell utforming, 2 Transport, aktivitet og arrangementer, 3 Materialelegenskaper og 4 Estetisk uttrykk. Notat, måloppnåelse og anbefaling. Oppsummerer målkonflikter og måloppnåelse ved ulike løsninger, gir en grov kalkyle som sammenligner materialbruk og redegjør for konsulentens anbefalinger. Anbefalingen understreker at fremtidig løsninger er avhengig av hvordan ulike kvaliteter vektles opp mot hverandre. Pilot videoregistrering. Videokartlegging av bevegelsesmønstre for mennesker, sykkel og kjøretøy for en del av Torgallmenningen. Statistikk og «heat maps» er innarbeidet i temarapport 2.

Mange av funnene og anbefalingene fra skisseprosjektet er omtalt i neste punkt, sammen med oppdragsgivers kommentarer til hvordan prosjektet kan svare dette ut i det videre arbeidet. Leveransene som inngår i dette oppdraget, er beskrevet i bilag 1.

3.2 Kjente problemstillinger

3.2.1 Grunnforhold

Grunnforholdene på øvre (nord-østlige) del av Torgallmenningen anses generelt for å være stabile, men med varierende dybde til fjell. Grunnforholdene på nedre del anses derimot som dårlige, med forventet lav styrke og permeabilitet.

Videre arbeid: Det skal gjennomføres grunnundersøkelser for å bekrefte at forholdene som er redegjort for i skisseprosjektet stemmer, slik at det kan gjøres avbøtende tiltak der det er behov.

3.2.2 Overbygning

Torgallmenningens overbygning består av skifer/smågatestein øverst, etterfulgt av jordfuktig betong, asfaltgrus, geonett, grus, geonett igjen, lecakuler og fiberduk. Ifølge

til SINTEFs rapport er ikke overbygningen på Torgallmenningen stiv nok til å tåle dagens trafikkbelastning.

Videre arbeid: Prosjektet må sikre en overbygning som både klarer trafikklasten og er drenerende. SINTEF anbefaler at det utføres en tilstandskartlegging av stivhet for avdekket asfaltgrus, for å identifisere områder hvor både bærelag (asfaltgrus) og forsterkningslag (grus) må masseutskiftes med en overbygning som gir tilfredsstillende stivhet.

3.2.3 Materialvalg

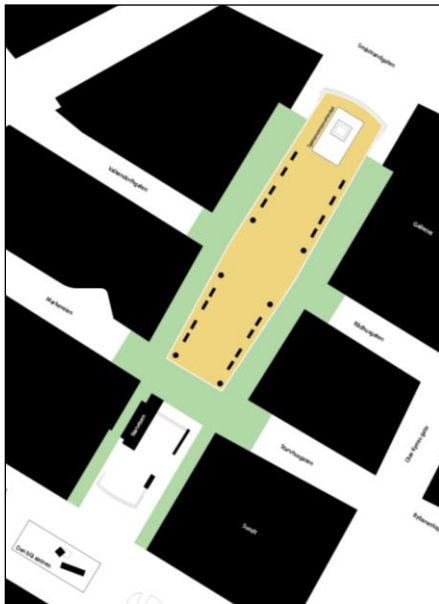
Skifer

Det er flere faktorer enn overbygningen som har ført til brekkasjer og løse heller, spesielt i områdene med tyngst trafikkbelastning. Her anses både formater, leggeretning og valgt skifertype som uheldig i forhold til belastningen, og da spesielt i forhold til vridning- og svingebevegelser.

I tillegg til dagens brekkasjer av skiferheller og oppløsning av fuger og settelag på Torgallmenningen, rapporteres det at skiferhellene delaminerer. Delaminering vil si at flak løsner fra skiferhellen slik at den mister tykkelse. Dette kan generelt forventes med alle typer skifer siden det er en lagdelt bergart. Selv om skifer har høyere bøyestrekfasthet enn granitt, kan det se ut til at lagdelingen gjør at skiferen tåler trafikkbelastningen på Torgallmenningen dårligere enn f.eks. granitt eller gneis.

Granitt og gneis

Granitt-/gneisheller har lavere bøyestrekfasthet enn skifer, og må derfor ha høyere platetykkelse enn skifer ved samme belastning.



Figur 3 Tegning av Torgallmenningen som viser "kjørebanen" i grønt og "midtfeltet" i gult. Illustrasjon: Bymiljøetaten.

Alternativer

I skisseprosjektet anbefales det to hovedalternativer for oppgradering av dekket på Torgallmenningen.

- A. Skifte ut skifer med gneis/granitt i *kjørebanen* (grønt på figur 3). Legge ny skifer i *midtfeltet* (gult på figur 3).
- B. Skifte ut skifer i med gneis/granitt på *hele plassen* (grønt og gult på figur 3).

Det vil trolig være mulig å benytte skifer på områdene langs fasadene, under baldakinene, hvor det ikke er trafikk..

I anbefalingen understrekes det at hva som er den beste løsningen er avhengig av hvilke forhold som vektlegges tyngst. Alternativ A ivaretar plassens kunstneriske utforming i større grad, men vil kreve

streng restriksjoner for arrangementer og kjøretøy på midtfeltet.

Videre arbeid: Prosjektet går videre med alternativ B. Prosjektet har som mål å bygge en robust og fleksibel plass som skal tåle endret bruk i fremtiden uten å kreve større ombygginger. Det er stor sannsynlighet for at det vil være ønskelig å bruke Torgallmenningen til store arrangementer også i fremtiden. Det skal arbeides videre med hvordan utformingen kan ivareta det kunstneriske og arkitektoniske uttrykket så godt som mulig, også med endret materialbruk.

3.2.4 Setteløsning

Det er vurdert både dynamisk og bunden setteløsning, med erfaringsinnhenting fra andre prosjekter. For kjøresterke granitt- eller gneisplater er anbefalingen at det bør legges med dynamisk setting og fugging. Det gjør det også enklere å skifte ut heller ved behov.

Videre arbeid: Setteløsningen skal vurderes og detaljeres videre, og må sees i sammenheng med andre installasjoner og eksisterende forhold på plassen.

3.2.5 Vernehensyn og estetikk

I Kulturmiljøgrunnlag for Den grønne akse (2023), anbefaler Byantikvaren at: «Ved behov for fornying eller endringer av bygulvet på Torgallmenningen, skal byrommets åpenhet, historiske utforming og historiske materialbruk vektlegges. Omformingen av Torgallmenningen fra 1990-tallet frem til i dag er et helhetlig anlegg som så langt som mulig anbefales videreført. Bygulvet spiller godt sammen med det historiske bygningsmiljøet. Det er viktig at bygulvet holdes åpent og ikke bygges mer igjen. Beplantning eller ytterligere møblering av permanent karakter er ikke del av byrommets arkitektoniske ideal, og anbefales ikke.». Temaet er videre utredet i temarapport 4 *Torgallmenningens estetiske uttrykk*.

Videre arbeid: Det skal legges vekt på å videreføre byromsutformingen i så stor grad som mulig, både i utformingen av det oppgraderte dekket og tilføringen av nye elementer. Endring i materialbruk krever at det arbeides grundig med hvordan bygulvets kvaliteter og rolle si den helhetlige utformingen ivaretas og videreføres. Endringer som følger av krav til universell utforming og byromssikring bør utformes på en måte som støtter opp under byrommets arkitektoniske og kunstneriske uttrykk.

3.2.6 Universell utforming

Basert på innspill fra brukergrupper med funksjonsnedsettelse, gjeldende krav, lover og håndbøker anbefales det å arbeide videre med følgende tiltak:

- Å etablere et helhetlig og sammenhengende ledesystem. Både naturlige og kunstige ledelinjer kan være aktuelle.

- Krysningspunkt over eksisterende vannrenne, i sammenheng med etablering av ledelinjer.
- Bedre tilrettelegging for universell utforming under arrangementsavvikling. Plassering av strømuttak og etablering av kabelgater bør vurderes nærmere.
- Etablering av møbleringsfelt.
- Rullevennlig tilkomst til kioskbygget i sør.

Videre arbeid: Det bør arbeides med et helhetlig grep for ledelinje og hindringsfrie gangsoner, som inkluderer valg av ledesystem og behov for møbleringssoner, før det utarbeides forslag konkret plassering og prinsipper for utforming av tiltakene. Tiltakene bør være en integrert del av byromsutforming, og sees i sammenheng med prosjektets øvrige mål og problemstillinger.

3.2.7 Belysning

Som en del av Bymiljøetatens prosjekt «UU-tiltak i Den grønne akse», er det utarbeidet en overordnet belysningsplan for området, inkludert Torgallmenningen. Belysningsplanen er utarbeidet med mål om å sikre tilstrekkelig belysning på det som er definert som gangsonen, men peker også på ulike alternativer for belysning på resten av byrommet. Planen foreslår å belyse gangsonen med lys under taket langs fasadene, og økt belysning på plassen med enten vaierstrekk, parkmaster eller multimaster.

Videre arbeid: Det bør gjøres målinger av eksisterende belysningssituasjon som grunnlag for å vurdere behovet for økt belysning av midtfeltet. Dette vil gi et grunnlag for å videreutvikle et belysningsprinsipp som inkluderer vurderinger knyttet til vernehensyn, drift og forvaltning, i tillegg til den helhetlige byromsutforming.

3.2.8 Trafikkmønster

Skadene på skiferdekket skyldes i hovedsak belastning fra trafikken i området, inkludert varelevering, drift og vedlikehold, renovasjon og arrangementsavvikling. Det er gjort trafikktegn, observasjoner og spørreundersøkelser blant vareleverandører og mottakere, som blant annet viser at det er mye trafikk utenfor fastsatte tidspunkt og kjøremønster og at situasjonen oppleves som utrygg.

Videre arbeid: Bymiljøetaten arbeider med bedre styring og kontroll av trafikken i et eget prosjekt. Oppgraderingen av plassen inkluderer etablering av de fysiske forutsetningene for trafikkavviklingen, som pullerter eller andre tiltak mot ulovlig kjøring. Dette må sees i sammenheng med tiltak for byromssikring.

Byromssikring

Torgallmenningen sikres i dag med midlertidig sikring etter behov, spesielt knyttet til arrangementer. Riggingen av tunge betongelementer bidrar til å øke slitasjen på dekket, og plassen kan være sårbar for kjøretøy i høy fart utenom arrangementssituasjoner. Det er flere elementer som brukes for å hindre ulovlig kjøring, men som ikke tilfredsstiller kravene

til byromssikring. Samtidig er det mye trafikk som trenger tilkomst daglig tilkomst, og nødetater som trenger rask tilkomst fra flere punkter.

Videre arbeid: Det bør gjennomføres en ROS-analyse og utarbeides et prinsipp for byromssikring som inkluderer plassering av sikrings- og trafikkstyringselementer, tekniske løsninger og visuell utforming. Løsninger skal også avklares med utrykningsetater og andre interessenter.