

TUNNELER

Før «Oslo-tunnelen» og «Festnings-tunnelen» åpnet i 1980/1990 var trafikksituasjonen på plassen mellom rådhuset og Pipervika uholdbar med et mylder av gående, syklende, tungtrafikk og vanlige privatbiler.

FOTO: HARRSTAD / OSLO BYARKIV



FOTO: HARRSTAD / OSLO BYARKIV



Utfordringer i dagen – løsninger i grunnen

«Utfordringer i dagen – løsninger i grunnen» er mottoet for Norsk forening for fjellsprenningsteknikk. Og dette representerer dermed mottoet for en hel industri.

Tekst: Tone Nakstad, generalsekretær i NFF

Dette er en industri med lange tradisjoner, og det er samtidig også en fremtidens industri. Først og fremst kan man trekke fram jubilentene «Oslo-tunnelen» og «Festningstunnelen» som åpnet henholdsvis i 1980 og 1990. Trafikksituasjonen på plassen mellom rådhuset og Pipervika var uholdbar. Det var et mylder av gående, syklende, tungtrafikk og vanlige privatbiler.

Og før tog-tunnelen under byen hadde vi i tillegg godstogene som kryssa samme område. Det var et forholdsvis uoversiktlig trafikkbilde med mange farlige trafikksituasjoner. Det å kunne skille gående og syklende fra annen type trafikk, er en av de store fordelene med å bygge tunneler under eller utenom bysentra.

En miljøgevinst

Dette har nå vært gjort, med hell, i mange av Norges store og mindre byer.

Og ikke nok med at dette skaper bedret trafikksikkerhet, men det har også bedret muligheten til å rense luften, slik at det gir en miljøgevinst også.

Ve- og jernbanetunneler er også med på å binde sammen kongeriket slik at det blir lettere å utnytte ressursene i distriktene. Her kan vi kort nevne Laksevegen som med flere tunneler, har gjort det lettere, sikrere og billigere å frakte laksen inn fra Hitra og Frøya. Kortere veistrekninger som ofte blir resultatet av denne typen tunnelbygging, gir en ytterligere og forholdsvis stor miljøgevinst.

Sikrer mot ras og ekstremvær

Det er videre mang en tunnel som har sikret barn og voksne fra faren for å bli tatt av ras, eventuelt bli isolert på grunn av stengte veier. Dette gjelder uansett om faren for ras er knyttet til snø, stein eller jord.

Og her kommer også tunnelens fordeler

Alt vi kan dytte under bakken frigjør plass og tomter til det vi fremdeles foretrekker å ha oppe i friskluft.

når det gjelder å sikre trafikanter i ekstremvær inn. Det er mange som senker skuldrene når det kommer en tunnel der man kan kjøre uten ulempene knyttet til styrtregn, snøstorm eller orkankast. Her bør vel også den kommende skipstunnelen ved Stad nevnes.

Muligheter under bakken

Et annet eksempel på god bruk av fjellet er Arendal. Der har de bygd parkeringshus i fjellet, og dermed kan gatene i byen i store

trekk forbeholdes de gående og syklende.

Tomteprisene i de fleste store byene våre er fremdeles økende, og da er det lurt å tenke på volumet vi har under bakken. Alt vi kan dytte under bakken frigjør plass og tomter til det vi fremdeles foretrekker å ha oppe i friskluft. I tillegg til vei- og jernbanetunneler og parkeringshus kan vi også nevne sportshaller, lagerhaller, vannkraftverk, frølager og datasenter som med fordel kan bygges i fjell der vi kan sikre jevne temperaturforhold og kontrollert fuktighetsnivå.

Fremtidens tankegang

Alt dette er velprøvd og utbredt. Når vi trekker inn begreper som gartneri under bakken og «earthscraper», så er dette foreløpig mer fremmed tankegang, eller sagt med andre ord: fremtidens tankegang. En tankegang Norsk forening for fjellsprenningsteknikk ønsker velkommen. ■

Utfordringer i dagen – løsninger i grunnen

www.nff.no



NORSK FORENING FOR
FJELLSPRENGNINGSTEKNIKK

Foto: Sandra Gundersen