© 1989, Svenska Bergteknikföreningen och författarna/Swedish Rock Engineering Association and authors

E-18 i tunnel under Oslo sentrum

P H Ulstad, Veisjef, Oslo

Arbeidet med planene for fremføring av E-18 gjennom Oslo sentrum har pågått i over 50 år. Ulike forslag har vaert lansert opp gjennom årene, og standarden har endret sig i takt med trafikutvikling og miljøkrav.

I slutten av 70 årene/begynnelsen av 80 årene var optimismen stor hos veimyndighetene med tanke på å gjennomføre bygging av en 6-felts tunnel i løsmasse gjennom Oslo sentrum. Ca 200 m. av tunnelen ble også bygget i forbindelse med nybygg for Norges Bank.

I 1984 ble imidlertid nye alternativ for E-18-forbindelsen lagt frem. Vegdirektoratet blant annet ønsket vurdert en trasé hvor store deler av tunnelen kunne bygges i fjell, og fra private forslagsstillere ble det lagt frem et forslag å bygge hele traséen i senketunnel på sjøbunnen.

En intens og icke alltid like saklig diskusjon gikk for seg i de naermeste årene hvor både offentlige veimyndigheter, private konsulentfirmaer og politikere var sterkt engasjert. Prosessen endte i februar 1987 med valg av Fjellinjen som trasé for E-18 gjennom Oslo sentrum.

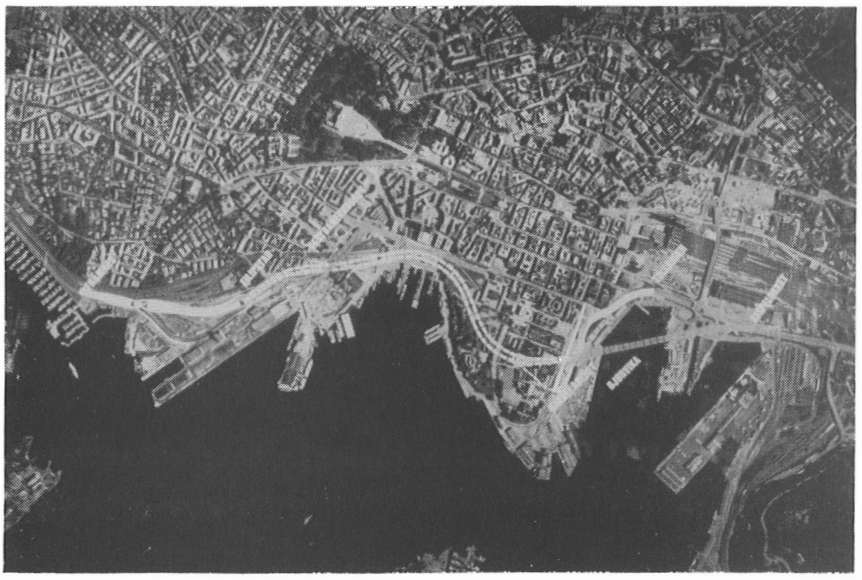

Fig 1. Fjellinjen genom Oslo centrum

Fjellinjen er en 6-felts veitrasé, totalt ca 3300 m lang, hvorav hele 2600 m. bygges som tunnel "Oslo-tunnelen". Tunnelen består av 1520 m fjelltunnel, 700 m løsmassetunnel og 400 m senketunnel.

© 1989, Svenska Bergteknikföreningen och författarna/Swedish Rock Engineering Association and authors

1. etappe av denne veitraséen er under full utbygging og vil bli satt under trafikk 1. februari 1990.

Fig 2. Trots att "Oslo-tunneln" går under bl a historiska byggnader och hus med datorer kan man med modern bergspräng-ningsteknik klara uppställda krav på låga vibrations-nivåer.