



ರಸ್ತೆಗಳಿವೆ: ಅಂದರೆ ಒಟ್ಟಿಗೇ ಈ ಕಡೆಯಿಂದ ಎರಡು ವಾಹನಗಳು ಮತ್ತು ಆ ಕಡೆಯಿಂದ ಎರಡು ವಾಹನಗಳು ಓಡಾಡಬಹುದು.

ಈ ಸೇತುವೆಗಳ ತಾಂತ್ರಿಕ ಕೌಶಲ್ಯದ ವಿಸ್ತೃತವೆಂದರೆ, ಹಡಗುಗಳ ಅನಿರ್ಭರಣೀಯ ಸಂಚಾರಕ್ಕಾಗಿ ಈ ಸೇತುವೆಗೆ, ಮಧ್ಯೆ ಎರಡು ಕಡೆ ಸಮುದ್ರದ ತಳಭಾಗದ ನೆಲದಲ್ಲಿ ಬೃಹತ್ ಸಿಮೆಂಟ್ ಕಾಂಕ್ರೀಟ್ ಕೊಳವೆಗಳನ್ನು ಹುದುಗಿಸಿ, ಸುರಂಗ ನಿರ್ಮಿಸಿರುವುದು. ಈ ಸುರಂಗ ಮಾರ್ಗದ ಉದ್ದ ಒಂದೊಂದು ಕಡೆಯೂ 1.6 ಕಿ.ಮೀ. (1 ಮೈಲಿ). ಅಂದರೆ, ಈ ಸೇತುವೆ, ಮೊದಲು ಒಂದಷ್ಟು ದೂರ ನೀರಿನ ಮೇಲಿನ ಮೇಲ್ಮೇತುವೆಯಾಗಿದ್ದು, ನಂತರ 1.6 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಸಮುದ್ರದ ನೀರಿನೊಳಗಿನ ಸುರಂಗದಲ್ಲಿ ಹಾದು ಮತ್ತೆ ನೀರಿನ ಮೇಲೆ ಬಂದು ಮತ್ತೆ ಒಂದಷ್ಟು ದೂರ ನೀರಿನ ಮೇಲೆ ಸಾಗಿ ಪುನಃ ನೀರಿನೊಳಗಿನ 1.6 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಎರಡನೇ ಸುರಂಗ ಹಾದು ನೀರಿನ ಮೇಲೆ

ಬಂದು, ಮೇಲ್ಮೇತುವೆಯಾಗಿ ಆಚೆ ದಡ ಸೇರುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನ ನಮ್ಮ ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್ ಮತ್ತು ಚಿಕ್ಕಪೇಟೆಗಳಲ್ಲಿ ಸುರಂಗಕ್ಕಿಳಿದು ಮತ್ತೆ ಮೇಲೇರುವಂತೆ. ಅದಕ್ಕೇ ಇದನ್ನು ಸೇತುವೆ ಸುರಂಗ ಎನ್ನುವುದು.

ನಿರ್ಮಾಣದ ಇತಿಹಾಸ

ಈ ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆ, ಸುಮಾರು 350 ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಫೆರಿಗಳ ಮೂಲಕ ಜನ ಮತ್ತು ವಾಹನಗಳನ್ನು ಒಂದು ದಡದಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ದಡಕ್ಕೆ ಸಾಗಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ರಸ್ತೆಯ ಮೂಲಕ ಹೋಗಬೇಕೆಂದರೆ ಸುಮಾರು 160 ಕಿ.ಮೀ. ಹೆಚ್ಚು ದೂರ ಕ್ರಮಿಸಬೇಕಿತ್ತು. ವರ್ಷದಿಂದ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಫೆರಿ ಮೂಲಕ ಸಾಗಿಸಬೇಕಾದ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗತೊಡಗಿತು. ಅಲ್ಲದೇ ಆಗಾಗ ಬೀಸುತ್ತಿದ್ದ ಭೀಕರ ಬಿರುಗಾಳಿಯಿಂದಾಗಿ, ಫೆರಿ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಸ್ಥಗಿಸಗೊಳಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಈ ಎಲ್ಲ ಕಾರಣಗಳಿಂದಾಗಿ, ಸೇತುವೆ ಸುರಂಗ ನಿರ್ಮಿಸಲು ನಿರ್ಧರಿಸಲಾಯಿತು.

ವರ್ಜಿನಿಯಾದ ಚೆಸಪೀಕೆ ಕೊಲ್ಲಿ ಸೇತುವೆ ಸುರಂಗ ಜಿಲ್ಲಾ ಕಮಿಷನ್ ಎಂಬ ಸಂಸ್ಥೆ ಈ ಸೇತುವೆಯ ನಿರ್ಮಾಣ, ಬಳಕೆ ಮತ್ತು ದುರಸ್ತಿ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ನಿಭಾಯಿಸುತ್ತಿದೆ. ಸಂಸ್ಥೆಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷ ಲೂಸಿಯಿಸ್ ಕೆಲ್ಲಂ ಜೂ. ಎಂಬ ನಾಯಕನೇ ಈ ಸೇತುವೆ ಸುರಂಗ ನಿರ್ಮಾಣದ ರೂವಾರಿ. ಅವರ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪುರಸ್ಕರಿಸಿ, ಈ ಸೇತುವೆಗೆ ಅಧಿಕೃತವಾಗಿ ಅವರ ಹೆಸರನ್ನೇ ಇಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಮಿಸ್ಸೂರಿಯ ಸ್ಟಾರ್ಡ್ರೂಪ್ ಅಂಡ್ ಪಾರ್ಸಲ್ ಎಂಬ ಕಂಪನಿ ಈ ಸೇತುವೆಯ ವಿನ್ಯಾಸ (ಡಿಜೈನ್) ರೂಪಿಸಿದೆ.

ಮೊದಲನೆ ಸೇತುವೆಯ ನಿರ್ಮಾಣ 1960ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿ, 1964ರಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಸಿದ್ಧವಾಯಿತು. ಸೇತುವೆಯ ಮೂಲಕ ಹಾದುಹೋಗುವ ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗತೊಡಗಿದ್ದರಿಂದ, ಎರಡನೇ ಮೇಲ್ಮೇತುವೆಯ ನಿರ್ಮಾಣವನ್ನು 1995-1999ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮುಗಿಸಲಾಯಿತು. ಎರಡನೇ ಮೇಲ್ಮೇತುವೆಯನ್ನೂ ಮೊದಲ ಸೇತುವೆಯ ಸುರಂಗಗಳಿಗೇ ಸಂಪರ್ಕಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಸೇತುವೆ ಸುರಂಗ ನಿರ್ಮಾಣ

ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತವಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಈ ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆ