Warszawa, 6 lutego 2020 r.

# Pierwsza maszyna do drążenia tuneli dla kolei już w Łodzi

**W Łodzi są już wszystkie elementy pierwszej z dwóch maszyn TBM. Przygotuje ona część tras podziemnych, które zapewnią lepsze połączenia kolejowe w Polsce i regionie. Wykonawca zakończył rozładunek i przygotowuje kolejny etap robót. Tunel Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec to kontynuacja modernizacji łódzkiego węzła kolejowego. Inwestycja za ponad 1,7 mld zł, współfinansowana jest z POIiŚ.**

Około 650-tonową maszynę – „mechanicznego kreta” o 8,76 m średnicy i 95 m długości przewoziła specjalistyczna firma. Duże części, w większości o wadze kilkudziesięciu ton, trafiły do Łodzi w ubiegłym tygodniu. Sprzęt do transportu, był dostosowany do ciężaru, wymiaru i kształtu każdej części. Największy element tarczy TBM o wadze 102 ton, łożysko napędowe głowicy, przyjechało na specjalnej 14-osiowej naczepie. Przewóz był organizowany głównie nocą, z uwagi na mniejsze natężenie ruchu.

Części maszyny zgromadzone są na placu przy ul. Długosza. Jest tam m.in.: dolna część płaszcza obudowy TBM, centralna część głowicy skrawającej, urządzenie do układania tubingów (elementów okładziny ścian), przenośnik ślimakowy.

Transport mniejszych elementów odbywał się 15 standardowymi ciężarówkami o ładowności do 24 ton. To m.in. części kabiny sterowniczej dla operatora maszyny TBM, urządzenie do rozładunku tubingów, elementy czoła tarczy, a także części elektroniczne, podajniki segmentowe, pompy do spoinowania zaprawy, agregaty hydrauliczne, urządzenia wentylacyjne, system przenośników, agregat bentonitowy, sprężarka śrubowa, system dźwigów segmentowych oraz okablowanie.

## Tunel otworzy nowe możliwości komunikacji kolejowej w Polsce

Drążenie tunelu małą tarczą rozpocznie się z komory przy ul. Długosza do komory rozgałęźnej w okolicy Al. Włókniarzy i ul. Kasprzaka i dalej w kierunku ul. Stolarskiej. Łączna długość pierwszego odcinka (od ul. Długosza do ul. Stolarskiej) wynosi ok. 920 m.

Podczas pracy TBM będzie poruszać się z prędkością około 10-15 metrów dziennie. Maszyna, drążąc tunel, będzie usuwała ziemię i montowała żelbetowe elementy konstrukcji-obudowy.

Między ulicami Stolarską i Odolanowską jest miejsce na komorę dla dużej tarczy TBM, która będzie drążyła tunel w stronę stacji Łódź Fabryczna. Prace przy zabezpieczeniu wykopu dla komory rozpoczęły się pod koniec roku.

**Budowa tunelu średnicowego** **to kontynuacja prac** rozpoczętych budową dworca Łódź Fabryczna. Inwestycja przyczyni się do stworzenia efektywnego systemu krajowych połączeń międzyregionalnych, obejmujących region środkowej Polski. Tunel „otworzy” dworzec Łódź Fabryczna, który z dworca końcowego stanie się dworcem przelotowym. Przez ścisłe centrum Łodzi będą mogły jechać zarówno pociągi regionalne, jak i dalekobieżne – na osi wschód – zachód (przez stacje Łódź Widzew, Fabryczna i Kaliska) i na osi północ – południe (przez stacje Łódź Widzew, Fabryczna, Żabieniec).

**W tunelu powstaną przystanki**, które zapewnią dogodny dojazd do centrum miasta. Takie rozwiązanie ułatwi mieszkańcom aglomeracji i województwa codzienny dojazd do pracy i szkoły.

Projekt pn. „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), Etap II, Odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec” jest współfinansowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Wartość projektu 1 764 333 383,70 zł, z czego dofinansowanie unijne to 1 434 417 385,13 zł.

PLK podpisały w grudniu 2017 r. umowę z konsorcjum firm: Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów z Mińska Mazowieckiego oraz Energopol Szczecin na projekt i budowę tunelu średnicowego w Łodzi. Drążenie tuneli rozpocznie się w połowie 2020 r. Zakończenie inwestycji planowane jest do 2022 roku.

Więcej informacji (multimedia, zdjęcia, filmy, mapy) na stronie projektu: [www.tunel-laczypolske.pl](http://www.tunel-laczypolske.pl/)

**INWESTYCJA W LICZBACH**

**Największe elementy mniejszej tarczy drążącej tunel:**

* łożysko napędowe głowicy – 102 tony,
* dolna część płaszcza obudowy TBM - 70 ton,
* centralna część głowicy skrawającej - 65 ton,
* urządzenie do układania tubingów – 35 ton
* przenośnik ślimakowy – 30 ton

**Tunel w Łodzi w liczbach:**

* 7,5 km – łączna długość tunelu średnicowego
* 3 km – długość odcinka dwutorowego
* 4,5 km – łączna długość czterech odcinków jednotorowych
* 13,04 m i 8,76 m – średnice tarcz maszyn TBM
* 1560 ton – waga większej maszyny
* 650 ton – waga mniejszej maszyny
* 10 m – szacowany dzienny postęp drążenia
* 25 m – największa głębokość, na jakiej znajdzie się tunel



**Kontakt dla mediów:**

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**
Mirosław Siemieniec
rzecznik prasowy
rzecznik@plk-sa.pl
T: +48 694 480 239

Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.