Warszawa, 13 lutego 2020 r.

# Największa tarcza do drążenia tuneli kolejowych pojedzie do Łodzi

**Około 115 metrów długości i ponad 13 metrów średnicy - tak wygląda duża tarcza TBM, która wydrąży tunel kolejowy w Łodzi. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. potwierdziły u producenta przygotowanie maszyny. Tarcza przyczyni się do powstania nowych możliwości podróży koleją przez Łódź oraz sprawniejszych podróży w kraju i Europie. Inwestycja współfinansowana z POIiŚ.**

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokonały w czwartek odbioru prac związanych z maszyną TBM, której zadaniem będzie wydrążenie jednego z tuneli średnicowych w Łodzi. Prezentacja maszyny odbyła się u jej producenta, firmy Herrenknecht w Schwanau w Niemczech.

***- Obecnie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. mają zapewniony specjalistyczny sprzęt, dwie tarcze TBM do realizacji projektu związanego z budową tuneli w Łodzi, czyli udrożnieniem Łódzkiego Węzła Kolejowego i tworzeniem nowych możliwości podróży w Polsce* – powiedział Arnold Bresch, członek Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.**

Ponad 1560 tonowa tarcza o średnicy 13,04 metra wydrąży dwutorowy tunel od komory startowej pomiędzy ulicami Odolanowską i Stolarską, przez miejsce podziemnych przystanków Łódź Polesie i Łódź Śródmieście, do stacji Łódź Fabryczna. Tunel będzie miał długość 3 km i średnicę 12,7 metrów. Wykona go największa maszyna TBM, jaka pracowała do tej pory w Polsce. Dotychczas największą średnicę (12,6 m) miała tarcza, która drążyła tunel drogowy pod Martwą Wisłą   
w Gdańsku.

## Elementy tarczy przypłyną statkiem

Po odbiorze maszyny, kolejnym etapem jest jej demontaż i transport poszczególnych elementów do Łodzi. Pierwsze części mogą dotrzeć do Polski w marcu. Największym wyzwaniem będzie przewóz nierozbieralnego łożyska i gniazda, w którym jest osadzone oraz czterech przylegających silników. Z uwagi na duży rozmiar tarczy część jej elementów będzie transportowana do Polski statkiem (najpierw rzeką Ren, potem Morzem Bałtyckim), a następnie nocą ciężarówkami do Łodzi. Przewóz fragmentów maszyny będzie wymagał sprawdzenia i przygotowania dróg. Za cały proces będzie odpowiedzialna specjalistyczna firma. Zakończenie transportu wszystkich elementów spodziewane jest w kwietniu.

Umiejscowiona na przodzie maszyny tarcza obraca się 3 razy na minutę. Jej zadaniem jest rozdrabnianie gruntu. Materiał na bieżąco jest wydobywany na powierzchnię. Wydrążona przestrzeń jest obudowywana. Dziennie TBM może wydrążyć ok. 10 m tunelu.

Komora startowa dla dużej tarczy TBM powstaje w Łodzi pomiędzy ulicami Odolanowską a Stolarską. Zgodnie z zapowiedziami wykonawcy zakończenie budowy komory ma nastąpić w czerwcu. Następnie zacznie się drążenie tuneli.

## Mniejsza tarcza już w Łodzi

Wcześniej do Łodzi dotarły wszystkie elementy pierwszej tarczy, która wydrąży 4 jednotorowe tunele o średnicy 8,5 metra i łącznej długości ok. 4,5 km od komory rozjazdowej przy al. Włókniarzy do linii kolejowej nr 15 w kierunku Łodzi Żabieńca i Łodzi Kaliskiej. Mniejszy „mechaniczny kret” waży około 650 ton, ma średnicę 8,76 metra i 95 m długości. Jego części były transportowane wyłącznie drogą lądową, przy pomocy ciężarówek.

W trakcie prowadzonych robót, wykonawca na bieżąco będzie monitorował oddziaływanie inwestycji na pobliską zabudowę. Sprawdzany będzie m.in. stan techniczny obiektów położonych w pobliżu oraz wykonywane będą pomiary drgań.

Budowa tunelu średnicowego to kontynuacja prac rozpoczętych budową dworca Łódź Fabryczna. Inwestycja zapewni szybsze połączenie przez centrum miasta, a także przyczyni się do stworzenia efektywnego systemu krajowych połączeń międzyregionalnych obejmujących region środkowej Polski. Dzięki budowie tunelu, dworzec Łódź Fabryczna z dworca końcowego stanie się dworcem przelotowym. Skróci się czas przejazdu, a 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).

## Nowe przystanki ułatwią komunikację

W tunelu pociągi będą mogły poruszać się z maksymalną prędkością do 100 km/h. W ramach projektu powstaną też dwa przystanki – Łódź Polesie i Łódź Śródmieście, które będą zintegrowane   
z komunikacją miejską i ułatwią mieszkańcom aglomeracji 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 wynosi 1 764 333 383,70 zł, z czego dofinansowanie unijne to 1 434 417 385,13 zł. Projekt i budowa tunelu wykonywane są przez konsorcjum: Energopol Szczecin oraz Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów z Mińska Mazowieckiego. Zakończenie inwestycji zaplanowano na koniec 2022 r. Więcej informacji na stronie projektu <http://tunel-laczypolske.pl/>

## INWESTYCJA W LICZBACH

**Największe elementy dużej tarczy drążącej tunel:**

* Główny napęd – 180 ton
* Najcięższy segment osłony – 153 ton
* Tarcza koła tnącego – 91,5 tony
* Erektor krzyżowy – 64,5 tony
* Przenośnik belkowy – 42,5 tony
* Podajnik – 41,5 tony

**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 dwóch 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](mailto: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.