Łódź, 15 maja 2020 r.

# Druga największa maszyna TBM w drodze do Łodzi – będą lepsze podróże koleją

**W maju do Łodzi przyjechały kolejne elementy drugiej maszyny TBM do budowy kolejowych tuneli. Wykonawca zapewnił dostawy tubingów – elementów do budowy ścian tunelu. Podziemna trasa Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec przyniesie nowe możliwości kolejowych połączeń krajowych, międzynarodowych i aglomeracyjnych. Inwestycja za ponad 1,7 mld zł współfinansowana z POIiŚ.**

Do pierwszej tarczy dołącza druga największa maszyna TBM. W czerwcu dwa wielkie narzędzia do drążenia tuneli będą w Łodzi. Wykonawca zakontraktował dostawy tubingów - elementów niezbędnych do budowy tuneli i szykuje komory startowe. Na początku czerwca określi kolejne etapy i terminy prac. Na realizację inwestycji wpływ miały problemy pierwszego lidera konsorcjum Energopolu i ograniczone możliwości transportu elementów tarczy ze względu na niski poziom wód.

**Tarcza TBM etapami jedzie oraz przypłynie**

Transportem drogowym wykonawca sprowadził do Łodzi jedną trzecią wszystkich elementów ok.1560-tonowej maszyny TBM – „mechanicznego kreta” o 13,04 m średnicy i 110 m długości. Największe tego rodzaju urządzenie w Polsce wydrąży dwutorowy tunel od komory startowej pomiędzy ulicami Odolanowską i Stolarską, przez miejsce dla podziemnych przystanków Łódź Polesie i Łódź Śródmieście, do stacji Łódź Fabryczna. Duży tunel będzie miał długość ponad 2,5 km i średnicę 12,7 metrów.

W maju do Łodzi dojechały części głowicy skrawającej, czyli czoła tarczy. Na niej znajdują się ostrza, noże i dyski tnące ze stali o bardzo wysokiej wytrzymałości, by rozdrabniać grunt. Są już m.in. części płaszcza obudowy i przenośnik ślimakowy, za pomocą którego urobek jest transportowany na taśmociągi i dalej na powierzchnię. Odebrano także w Łodzi panele boczne maszyny, zbiorniki, elementy pompy do płukania otworu wiertniczego, bęben do kabli wysokiego napięcia, części kanału powietrznego i urządzenie do podtrzymywania kanału powietrznego. Transportem kołowym dojechały również elementy dla załogi TBM. Jest już kontener dla personelu obsługującego maszynę, schody i platformy dla pracowników.

**Największym wyzwaniem jest** przewóz ponadnormatywnych elementów tarczy. To m.in. główny napęd o wadze 180 ton i najcięższy segment osłony – 153 ton. Wśród części ważących od 40 do 120 ton są też części płaszcza obudowy TBM, tarcza koła tnącego, przenośnik belkowy oraz podajnik.

Duży rozmiar części wymaga transportu od producenta z Niemiec do Polski drogą wodną – śródlądową, a następnie nocą ciężarówkami do Łodzi. Firma odpowiedzialna za nietypowy transport musi uwzględnić poziom wody w rzekach, którymi popłyną elementy TBM. Niski poziom rzek miał wpływ na terminy przewozu. Jeśli warunki będą sprzyjające - transport odbędzie się jeszcze w maju. Zakończenie dostaw wszystkich elementów zaplanowano w czerwcu.

**Tunel zabezpieczy obudowa z tzw. tubingów**

Wykonawca podpisał już umowę na wykonanie tubingów do budowy ścian tunelu średnicowego w Łodzi. Tubingi to zaokrąglone elementy obudowy tunelu, które tworzą razem pierścień, stanowiący ścianę tunelu. Do budowy podziemnej linii Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec potrzebne jest ok. 26 tys. tubingów.

**Prace przygotowawcze** widać w Łodzi. Pomiędzy ulicami Odolanowską a Stolarską powstaje komora startowa dla dużej tarczy TBM. Zgodnie z zapowiedziami wykonawcy montaż tarczy w komorze rozpocznie się w sierpniu. Po zakończeniu wymaganych procedur - zacznie się drążenie tuneli.

**W Łodzi jest już pierwsza tarcza**, która wydrąży 4 jednotorowe tunele o średnicy 8,5 metra i łącznej długości ok.3,5 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.

**Tunel połączy Polskę**

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).

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: Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów z Mińska Mazowieckiego oraz Energopol Szczecin. Więcej informacji na stronie projektu: [www.tunel-laczypolske.pl](http://www.tunel-laczypolske.pl/)



**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.