Warszawa, 18 marca 2020 r.

# Pierwsze części dużej maszyny TBM do drążenia tuneli w Łodzi

**Elementy maszyny TBM o średnicy 13 m, największej z pracujących dotychczas w Polsce, od marca dojeżdżają do Łodzi. Tarcza będzie przygotowywała tunel Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec. To inwestycja za ponad 1,7 mld zł, współfinansowana z POIiŚ, która otworzy nowe możliwości kolejowych połączeń krajowych i międzynarodowych.**

W Łodzi są pierwsze elementy ok.1560-tonowej maszyny TBM - mechanicznego kreta o 13,04 m średnicy i 115 m długości. Urządzenie 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. Tunel będzie miał długość 3 km i średnicę 12,7 metrów. Duża TBM przeznaczona na tunel w Łodzi, jest największą jaka pracowała do tej pory w Polsce. Tarcza drążąca tunel drogowy pod Martwą Wisłą w Gdańsku miała średnicę (12,6 m).

**Elementy tarczy jadą ciężarówkami**

Obecnie dojeżdżają elementy dużej tarczy TBM, które mogą być transportowane tirami. Ponadnormatywne elementy będą wymagały specjalistycznych przewozów. Będą transportowane do Polski statkiem - najpierw rzeką Ren, potem Morzem Bałtyckim i nocą ciężarówkami do Łodzi. Przewóz fragmentów maszyny będzie wymagał sprawdzenia i przygotowania dróg. Za cały proces będzie odpowiedzialna specjalistyczna firma. Zakończenie transportu wszystkich elementów zależy od warunków i możliwości przewozów międzynarodowych.

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.

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: [www.tunel-laczypolske.pl](http://www.tunel-laczypolske.pl/)

**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.