



Nowe Centrum Łodzi zmienia miasto

Nowe Centrum Łodzi to projekt, w ramach którego w samym sercu miasta powstaje nowoczesna przestrzeń, łącząca w sobie funkcje biznesowe, kulturalne, handlowe i transportowe. Szeroko zakrojone działania rewitalizacyjne obejmują blisko 100 ha terenu, ograniczonego ulicami Narutowicza, Kopcińskiego, Tuwima i Piotrkowską. Rynek Kobro i tunel średnicowy to tylko niektóre inwestycje realizowane w projekcie, którego całkowita wartość przekracza 50 mln zł.

Rynek Kobro

Najważniejsza przestrzeń publiczna Nowego Centrum Łodzi (NCL) to Rynek Kobro. Nowy plac będzie otoczony z jednej strony charakterystyczną dla Łodzi poprzemysłową architekturą, a z drugiej – nowymi gmachami. Ma to być miejsce spotkań oraz wydarzeń kulturalnych. W północnej części placu powstaną schody w kierunku ul. Kieślowskiego i wyjścia z dworca. Wszystko będzie otoczone zielenią, obsadzone drzewami, a skarpą będzie spływała woda. Miejsce, choć usytuowane w centrum miasta, ma szansę stać się oazą wytchnienia. Zaprojektowana powierzchnia obszarowa Rynku Kobro wynosi 5300 m². Razem z placem przebudowana będzie ul. Hasa, która zamieni się w zielony pasaż z fontannami i miejscami na sezonowe ogródki. Będzie to przestrzeń głównie dla pieszych i rowerzystów, samochody będą mogły tu wjechać jedynie w wyjątkowych sytuacjach. Inwestorem jest miasto Łódź, a generalnym wykonawcą konsorcjum firm Mosty Łódź i Budomal.

Obecnie trwa budowa podziemnej drogi, która ma rozwiązać problem prognozowanego ruchu samochodów w Nowym Centrum, gdzie powstaje wiele budynków mieszkalnych i obiektów usługowych. Będzie ona także skomunikowana z podziemnymi parkingami. Pod placem powstanie podziemny, trójkondygnacyjny parking na 300 samochodów. Do podziemnej ulicy będą prowadziły dwa główne zjazdy: od strony ul. Kilińskiego i od strony ronda pod al. Rodziny Scheiblerów. Zaprojektowanie posadowienia tunelu, jak również bezpośrednio połączonego z nim parkingu pod płytą przyszłego Rynku Kobro oraz samą realizację ścian szczelinowych drogi podziemnej powierzono

firmie Soletanche. Tunel będzie miał szerokość 6,5 m, a na wysokości wjazdu od ul. Dowborczyków w jego wnętrzu powstanie podziemne rondo, które zapewni płynność ruchu.

Program Nowe Centrum Łodzi podzielono na trzy strefy:

- strefa I (ok. 40 ha) – priorytetowy obszar programu NCL – to tu życie ma się toczyć przez całą dobę. Na terenie powstanie wiele miejsc związanych z kulturą, komercją, a także mieszkalnych;
- strefa II (ok. 30 ha) to obszar, na którym szczególnie ważne będzie zachowanie historycznej tkanki miejskiej. Będą tu realizowane inwestycje komercyjne z uwzględnieniem wielu projektów rewitalizacyjnych;
- strefa III (ok. 30 ha) – teren z przewagą historycznej zabudowy wielkomiejskiej z przełomu XIX i XX w. Istnieje tu wiele kwartałów wymagających intensywnej rewitalizacji i uzupełnień. Będą one realizowane w ramach Gminnego Programu Rewitalizacji 2026+.

Tunel średnicowy

Głównym inwestorem są PKP Polskie Linie Kolejowe SA, a generalnym wykonawcą konsorcjum Przedsiębiorstwa Budowy Dróg i Mostów Mińsk Mazowiecki Sp. z o.o. – lider konsorcjum, oraz Energopolu-Szczecin. Wartość inwestycji, która powstaje w ramach projektu POIiŚ 5.1-15 *Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska / Łódź Żabieniec*, to prawie 1,3 mld zł netto.

Tunel kolejowy przebiegający pod centrum miasta otworzy aglomerację łódzką na nowe połączenia kolejowe i usprawni lokalny, regionalny i krajowy transport pasażerski oraz towarowy

dzięki połączeniu głównych łódzkich stacji kolejowych Łódź Widzew i Łódź Fabryczna z Łodzią Kaliską i Łodzią Żabieniec. Po zbudowaniu 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 inwestycji powstają dwa strategiczne obiekty. Jednym z nich jest komora zachodnia, usytuowana między ulicami Stolarską a Odolanowską, z której wystartuje największa w Polsce tarcza TBM o średnicy 13 m. Kolejny strategiczny obiekt to komora dla mniejszej tarczy TBM, o średnicy 8,7 m, zlokalizowana przy ul. Długosza. Ich zaprojektowaniem i wykonawstwem zajmuje się firma Soletanche. Obecnie wykonawca przygotowuje komory startowe dla obu maszyn TBM, które będą drążyły tunele podziemnej trasy średnicowej Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska / Łódź Żabieniec.

Mniejsza tarcza rozpocznie drążenie z rejonu ul. Długosza w kierunku ul. Stolarskiej. Następnie maszyna zostanie obrócona i zacznie pracę do stacji Łódź Żabieniec. W kolejnym etapie wydrąży tunel od Żabiańca do ul. Stolarskiej i od ul. Stolarskiej do stacji Łódź Kaliska. Duża TBM wykona dwutorowy tunel od ul. Stolarskiej do Łodzi Fabrycznej.

Pierwsze prace małej i dużej tarczy zaplanowano na IV kwartał 2020 r. Najgłębiej tory tunelu będą przebiegać ok. 25 m pod powierzchnią ziemi.

Zaawansowane są prace projektowe podziemnych przystanków Łódź Polesie i Łódź Śródmieście. Wykonawca ma uwzględnić w projekcie dodatkowy, trzeci przystanek, nazwany roboczo Łódź Koziny. We wrześniu i październiku planowane jest rozpoczęcie prac przy budowie podziemnych przystanków na trasie tunelu średnicowego. Pierwszym etapem będzie usunięcie kolizji odpowiednio dla przystanków Łódź Polesie i Łódź Śródmieście. Kolizje będą usuwane w ramach umowy z wykonawcą, który uzyskał warunki usunięcia kolizji od gestorów sieci. We wrześniu przełożenie sieci zewnętrznych operatorów rozpocznie przygotowania do budowy nowego przystanku Łódź Polesie. Analogiczne prace rozpoczną się w październiku na przystanku Łódź Śródmieście.

Rozpoczęcie budowy konstrukcji komór przystanków, w tym ścian szczelinowych, planowane jest na przełomie roku 2020 i 2021. Ściany zabezpieczą wykop. Rozpoczęcie wykopów dla przystanku Łódź Polesie zaplanowano na I kwartał 2021 r., a dla przystanku Łódź Śródmieście – II kwartał 2021 r. Głębokość wykopu, w którym powstanie przystanek Łódź Polesie, wyniesie ok. 23 m. Głębokość przystanku Łódź Śródmieście sięgnie ok. 25 m.

Stacje budowane będą jako komory podziemne metodą podstropową z wykorzystaniem technologii ścian szczelinowych. Maszyna TBM przechodzić będzie przez gotowe komory (korpusy stacji).

Tunel średnicowy 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,
ok. 25 m – największa głębokość, na jakiej znajdzie się tunel.

Oprac. Redakcja, wizualizacje: Urząd Miasta w Łodzi oraz PKP PLK SA



HANNA ZDANOWSKA,
prezydent Łodzi

Łódź się zmienia – widzą to mieszkańcy i turyści, którzy coraz chętniej odwiedzają nasze miasto. Nowe Centrum Łodzi będzie nowoczesną dzielnicą, łączącą funkcje biznesowe, handlowe i kulturalne. Jest to największa tego typu inwestycja

realizowana w Europie Środkowej. Obecnie to wielki plac budowy. W lutym 2020 r. ruszyła budowa drogi podziemnej, na przełomie roku rozpocznie się drążenie tunelu średnicowego, który połączy dworce Fabryczny i Kaliski oraz wschód z zachodem kraju. Ale to nie wszystko – remontujemy i odnowiamy główne ulice w mieście, kamienice, drogi osiedlowe i całe osiedla. Miasto przechodzi metamorfozę, która z każdym miesiącem, rokiem zachwyca.

Katarzyna Kobo była wybitną artystką, a zarazem kobietą silną i niezależną. To właśnie ona współtworzyła artystyczną historię Łodzi. Rynek Katarzyny Kobo będzie symbolem silnego i niezależnego miasta. A takie jest właśnie miasto Łódź.

