

## NEAT Tunnel di base del Lötschberg

### Client

BLS AlpTransit SA

### Consultant

IUB Engineering AG e IM Maggia Engineering SA in consorzio di ingegneria

### Period

Pianificazione del progetto: 2016 - 2026  
Periodo di costruzione: 2026 - 2034

### Construction costs

CHF 0,97 miliardi (espansione parziale)

### Scope of services

Preparazione del progetto di costruzione, del progetto di aggiudicazione e del bando di gara (fasi SIA 31-41) per l'involucro dell'edificio e le attrezzature tecniche nell'ambito di un mandato di pianificazione generale.

### Description

Solo 14 chilometri dei 35 del tunnel di base del Lötschberg possono essere utilizzati a due corsie. Su altri 14 chilometri è stata scavata una seconda canna, ma non è attrezzata per l'esercizio ferroviario. Sui restanti 7 chilometri, al portale nord, c'è solo un tubo.

Nell'estensione parziale, la canna esistente non completata (14 km) sarà aggiornata in termini di costruzione e tecnologia ferroviaria per il funzionamento a doppio binario.

Nell'estensione completa, saranno scavati altri 7 km di tunnel e saranno migliorati per il funzionamento a doppio binario.

Anche la seconda canna già esistente dell'Engstligentunnel tra Frutigen e Wengi-Ey sarà dotata di tecnologia ferroviaria e collegata alla linea esistente.

### Main Data

Guscio della galleria di base del Lötschberg

- Espansione 14 km (espansione parziale)
- Scavo ed estensione 7 km (estensione completa)

Attrezzatura per tunnel di base Lötschberg

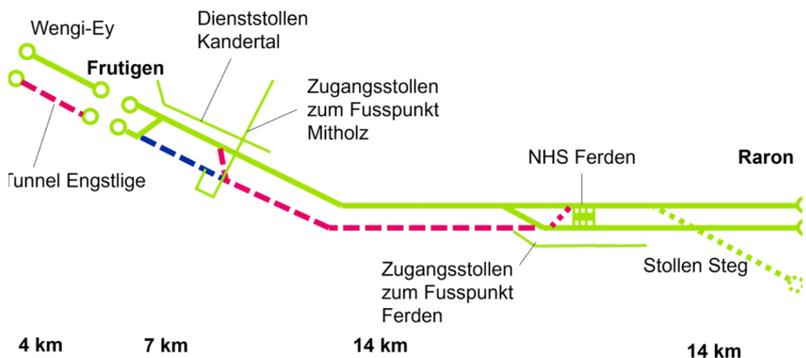
- Ampliamento delle attrezzature nei settori dell'alimentazione elettrica a 50 Hz, dell'alimentazione ferroviaria a 16,7 Hz, dei sistemi di cavi, della messa a terra e della tecnologia di protezione e controllo.

Attrezzatura per il tunnel Engstligent

- Ampliamento delle attrezzature nei settori dell'alimentazione elettrica a 50 Hz, dell'alimentazione ferroviaria a 16,7 Hz, dei sistemi di cavi, della messa a terra e della tecnologia di protezione e controllo.



Tunnel ferroviario



**Lötschberg-Basistunnel heute**

Seit 2007 in Betrieb

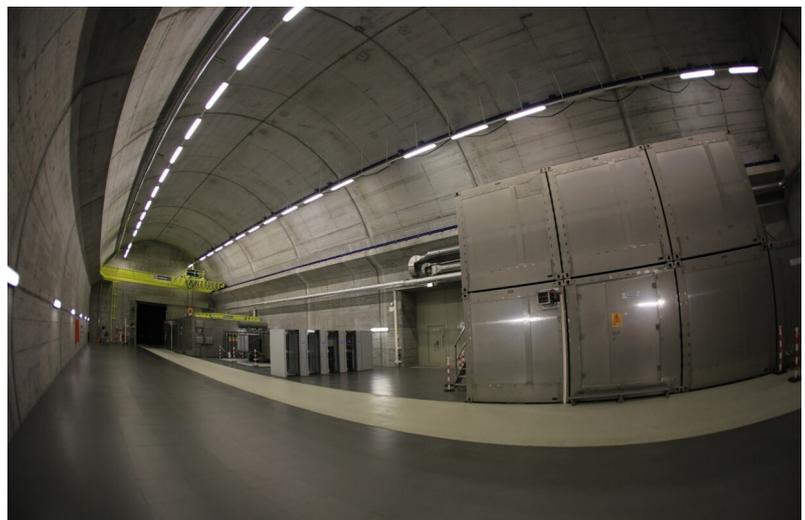
**Teilausbau**

Zusätzlich zum heutigen Tunnel: bestehende Rohbauten bahntechnisch ausbauen

**Vollausbau**

Zusätzlich zum heutigen Tunnel: Teilausbau plus fehlende Tunnelröhre ausbrechen

Panoramica del progetto



Centro tecnico Mitholz