Łódź, 15 maja 2024 r.

# TBM Faustyna na półmetku drążenia trzeciego tunelu między Żabieńcem a Kozinami

**Mniejsza maszyna TBM Faustyna wydrążyła już połowę trzeciego jednotorowego tunelu, który połączy stację Łódź Żabieniec z przystankiem Koziny. Na przystankach Koziny, Polesie i Śródmieście kontynuowane są roboty podziemne. Inwestycja otworzy aglomerację łódzką na nowe połączenia dalekobieżne, regionalne i podmiejskie. Przedsięwzięcie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. za ok. 2 mld zł jest współfinansowane z FEnIKS.**

TBM Faustyna wystartowała z komory technologicznej przy ul. Żniwnej w kierunku przystanku Łódź Koziny pod koniec lutego br. Na odcinku o długości ok. 750 metrów mechaniczny „kret” buduje trzeci z czterech jednotorowych tuneli o średnicy 8,5 metra, które połączą stacje Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec z dwutorowym tunelem głównym w kierunku Łodzi Fabrycznej.
Faustyna wykonała blisko 375 metrów, osiągając półmetek drążenia. Mniejsza tarcza TBM wybudowała do tej pory dwa tunele jednotorowe: od komory od ul. Długosza pod Al. Włókniarzy do ul. Stolarskiej (o długości 940 m) oraz z komory odgałęźnej przy ul. Stolarskiej przez przystanek Łódź Koziny do ul. Skarpowej (o długości ok. 852 m). Maszyna wybuduje jeszcze jedną nitkę o długości 696 m z przystanku Łódź Koziny do komory przy al. Unii Lubelskiej.

## Wzmacnianie gruntu w centrum miasta

Duża tarcza TBM znajduje się w bloku postojowo-technicznym przy ul. Mielczarskiego. Wznowienie drążenia pod centrum miasta nastąpi po wzmocnieniu gruntu pod budynkami na trasie tunelu do Łodzi Fabrycznej. W tym celu budowane są tzw. szachty, czyli wykopy technologiczne o rozmiarze walca głębokości ok. 7-9 m i średnicy 13 m, w których specjalistyczna maszyna wykona iniekcje polegające na wtłoczeniu w podłoże spoiwa cementowego, aby wypełnić pustki, wzmocnić i ustabilizować podłoże oraz zminimalizować wpływ drążenia na budynki. Do tej pory wybudowano 5 szachtów. Trwa budowa kolejnych 2 szachtów między przystankami Polesie i Śródmieście. Pozostałe 2 szachty zostaną wybudowane do lipca br. Łącznie na tym odcinku będzie 9 szachtów.
Aby bezpieczne wybudować każdy szacht wykonawca musi wcześniej przeprowadzić szczegółową inwentaryzacje terenu oraz usunąć kolizje z podziemną infrastrukturą. Niezbędne są uzgodnienia z miastem i właścicielami prywatnych nieruchomości, w celu ograniczenia utrudnień dla mieszkańców.

## Budowa podziemnych przystanków

Wykonawca systematycznie realizuje prace przy budowie trzech podziemnych przystanków Łódź Śródmieście, Łódź Polesie i Łódź Koziny.
Ułożono nowe tymczasowe torowisko tramwajowe w rejonie skrzyżowania Zielona/Kościuszki. Prace te były niezbędne dla dalszej budowy ścian szczelinowych przystanku Śródmieście. Kontynuowane jest przekładanie instalacji teletechnicznych kolidujących z realizacją ścian.

Na Polesiu po przejściu dużego TBM postępuje budowa płyty dennej na głębokości 26 metrów.
Na Kozinach kontynuowane są prace na najniższym poziomie przystanku -3. Rozpoczęto też budowę tzw. kołyski dla mniejszej tarczy TBM Faustyny, w której zatrzyma się po wydrążeniu trzeciego tunelu jednotorowego.
Przy Dworcu Fabrycznym postępuje budowa ścian szczelinowych dla przyszłej komory TBM.

## Tunel łączy Polskę

Tunel średnicowy to projekt POIiŚ 5.1-15 „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna - Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec” -kontynuacja budowy dworca Łódź Fabryczna, który z dworca końcowego stanie się przelotowym. Przez ścisłe centrum Łodzi będą jeździły pociągi regionalne i dalekobieżne: na osi wschód – zachód (przez stacje Łódź Widzew, Fabryczna i Kaliska) i na osi północ – południe (przez stacje Łódź Widzew, Fabryczna, Żabieniec). Więcej informacji o projekcie <https://tunel-laczypolske.pl/>.

PLK SA złożyły wniosek o fazowanie projektu tj. podział inwestycji na etapy i finansowanie prac realizowanych po 2023 r. ze środków budżetu UE na lata 2021-2027. Termin zakończenia budowy tunelu i rozpoczęcie testów i odbiorów zaplanowano na czerwiec 2026 r. Uruchomienie pociągów planowane jest na rozkład jazdy od grudnia 2026 roku.
Priorytetem PLK SA pozostaje realizacja prac na ważnym społecznie projekcie z obecnym wykonawcą robót z zachowaniem najwyższych standardów bezpieczeństwa. Jest to projekt niezwykle skomplikowany, wykonywany pod centrum miasta i w trudnym terenie.

**Kontakt dla mediów:**
Rafał Wilgusiak
zespół prasowy
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
rzecznik@plk-sa.pl
T: 500 084 377