Łódź, 14 maja 2021 r.

# Łódź. Kolejne elementy maszyn TBM pracują pod ziemią

**Postępuje rozruch technologiczny maszyn TBM w komorach startowych. Realizowane są początkowe odcinki podziemnych połączeń. Pierwsze elementy obudowy tuneli są już zamontowane. Inwestycja związania z budową podziemnych połączeń kolejowych między stacją Łódź Fabryczna a Żabieniec i Kaliska wspófinansowana jest ze środków unijnych POIiŚ.**

Kontynuowany jest rozruch technologiczny maszyn przygotowujących tunel dwutorowy: *Katarzyny* i tunele jednotorowe – *Faustyny*. Kolejne człony maszyn TBM będą opuszczane na dno wykopów. Dołączą do pracujących pierwszych elementów – głowic. Wszystkie segmenty TBM są obecnie ze sobą połączone elastycznymi przewodami.

Prace *Katarzyny* i *Faustyny* będą coraz bardziej wydajne. Mniejszy TBM działa na wysokości ul. Długosza. Z podziemi wydobył już pierwszy materiał. W zagłębieniu mocowane są tzw. tubingi – elementy obudowy tunelu. Podobne działania prowadzi Katarzyna w rejonie ulic Stolarskiej/Odolanowskiej.

Postęp prac pozwoli na wprowadzanie na poziom komory startowej kolejnych elementów mechanicznego kreta. Prace maszyn będą coraz bardziej wydajne. Możliwe tempo pracy maszyn to ok. 10 m na dobę.

Na placach są obudowy podziemnych korytarzy – tzw. tubingi. Przygotowano ponad 1200 elementów dla małego i dużego tunelu. To zabezpieczenie, które pozwoli realizować drążenie bez przestojów w okresach największego postępu maszyn TBM. W zakładzie w Mszczonowie przygotowywane są kolejne elementy obudowy tuneli.

## Budowa przystanków Śródmieście i Polesie

W podziemnym połączeniu przewidziano trzy przystanki. Już budowane są Śródmieście i Polesie.

Na przystanku Łódź Polesie (w rejonie ulic Ogrodowej i Karskiego) budowane są ściany szczelinowe. Powstają przy użyciu specjalnej maszyny, tzw. głębiarki. W miejsce wydrążonej szczeliny o szerokości metra wprowadzana zostaje klatka zbrojeniowa, która następnie zalewana jest betonem. W ten sposób powstaje konstrukcja zabezpieczająca wykop o głębokości do 30 m przed osuwaniem się ziemi. W następnym etapie budowane będą płyty: denna, pośrednia   
i stropowa.

Na przystanku Łódź Śródmieście (w rejonie skrzyżowania ul. Zielonej z ul. Zachodnią i al. Kościuszki) wykonawca przygotowuje teren budowy do zasadniczych prac. Wprowadzono zmiany w komunikacji miejskiej. Demontowane są elementy infrastruktury naziemnej. W dalszej kolejności nastąpi przełożenie sieci zewnętrznych operatorów. Kolejne etapy będą przebiegały z wykorzystaniem specjalistycznego sprzętu podobnie jak na Polesiu.

Wykonawca uwzględnia w projekcie dodatkowy, trzeci przystanek Łódź Koziny (robocza nazwa).

Przy ulicy Skarpowej budowana jest komora demontażowa dla mniejszej tarczy TBM. Prace są prowadzone przy komorze rozgałęźnej pomiędzy tunelem dwutorowym a jednotorowymi przy ul. Włókniarzy.

## Dla bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców

Budowa podziemnego tunelu średnicowego w Łodzi jest prowadzona pod ścisłym nadzorem. Wykonawca wdraża system ciągłego monitoringu terenu i pomiary drgań w rejonie prac. Stały podgląd na wyniki badań będzie miał personel nadzorujący prace. Obserwacja zachowania maszyny i gruntu stale będzie prowadzona w TBM-ach. Wykonawca zakłada wzmocnienie fundamentów wybranych budynków.

Dla zwiększenia bezpieczeństwa mieszkańców niektórych nieruchomości przewiduje się kilkudniowy pobyt poza miejscem zamieszkania. Inwestor i wykonawca z wyprzedzeniem starają się przekazywać informacje adresatom. Czasowa zmiana lokum na ok. 3-5 dni, na pierwszych odcinkach drążenia tunelu obejmie mieszkańców pojedynczych budynków. Mieszkania będą zabezpieczone całodobowo.

Technologia TBM minimalizuje ryzyka związane z pracami prowadzonymi w sąsiedztwie gęstej zabudowy miejskiej. Specjalna konstrukcja zapobiega np. osiadaniu terenu, budynków, osuwaniu się ziemi i drganiom. Ogranicza także ingerencję w tkankę miejską i minimalizuje kolizje z miejską infrastrukturą (sieci energetyczne, ciepłownicze, gazowe, wodne itp.).

## Tunel łączy Polskę

Tunel średnicowy to kontynuacja budowy dworca Łódź Fabryczna, który z dworca końcowego stanie się przelotowym. Przez ścisłe centrum Łodzi będą mogły jechać 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). W ramach projektu powstaną nowe przystanki Łódź Polesie, Łódź Śródmieście, Łódź Koziny, które będą zintegrowane z komunikacją miejską i ułatwią mieszkańcom codzienne podróże.

Planowane zakończenie inwestycji to koniec 2022 roku. Jest to projekt niezwykle skomplikowany, wykonywany pod centrum miasta i w niełatwym terenie. Liczymy, że wykonawca i przygotowany do prac personel sprawnie zrealizują projekt.

Więcej informacji o projekcie <http://tunel-laczypolske.pl/>

**Kontakt dla mediów:**  
Mirosław Siemieniec  
rzecznik prasowy  
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
[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