Łódź, 28 czerwca 2024 r.

# TBM Faustyna przed czasem na mecie trzeciego tunelu jednotorowego w Łodzi W piątek, 28 czerwca mniejsza maszyna TBM przebiła ścianę podziemnego przystanku Łódź Koziny szybciej niż zakładał harmonogram, który przewidywał zakończenie drążenia trzeciego tunelu jednotorowego na podziemnej trasie Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec w lipcu. Tym samym TBM Faustyna wykonała trzy czwarte swojej pracy. Do wykonania ma jeszcze jeden tunel w kierunku Łodzi Kaliskiej.

Maszyna TBM Faustyna wydrążyła trzeci (o długości 748 metrów) z czterech jednotorowych tuneli w rekordowym czasie 122 dni, czyli po ok. 4 miesiącach prac. Drugi tunel drążony był 7 miesięcy (850 metrów), pierwszy – 9 miesięcy (940 metrów łącznie z odcinkiem pod przystankiem Koziny).

Maszyna drążyła średnio 6 metrów dziennie i montowała jednocześnie obudowę. W tym celu wykorzystano 499 ringów tj. pierścieni tunelu. Usunięto ponad 45 tys. metrów sześciennych gruntu. Tarcza przygotowała tunel od komory startowej przy ul. Żniwnej do przystanku Łódź Koziny. Przygotowana nitka jest już drugą, która połączy główny tunel średnicowy ze stacją Łódź Żabieniec.

W kolejnym etapie TBM Faustyna zostanie przeniesiona z poziomu -3 przystanku Koziny na poziom -2. Operacja umieszczenia maszyny o wadze 650 ton wymaga podzielenia na mniejsze elementy, które następnie zostaną wyniesione na powierzchnię. Przed ponownym zmontowaniem każda z części przejdzie szczegółową inspekcję. W ostatnim etapie elementy zostaną umieszczone na wcześniej przygotowanej tzw. kołysce startowej.

Rozpoczęcie budowy czwartego, ostatniego tunelu w kierunku stacji Łódź Kaliska planowane jest na wrzesień br. W tym etapie maszyna wydrąży nitkę o długości 696 m z przystanku Łódź Koziny do komory przy al. Unii Lubelskiej. TBM ma zakończyć swoją misję w styczniu 2025 r. Jednotorowe tunele połączą stacje Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec z dwutorowym tunelem głównym w kierunku Łodzi Fabrycznej.

## TBM Katarzyna wierci

Większa maszyna TBM, która tydzień temu wznowiła drążenie, systematycznie posuwa się naprzód. Czoło maszyny opuściło już blok postojowy i przygotowuje się do wiercenia w gruncie.

Równocześnie postępuje budowa szachtów, w których wykonujemy wzmocnienie gruntu pod budynkami znajdującymi się na trasie tunelu. W podłoże wtłaczamy spoiwo cementowe, aby wypełnić pustki, wzmocnić i ustabilizować podłoże oraz zminimalizować wpływ drążenia na budynki.

Dla bezpieczeństwa użytkowników i mieszkańców na czas przejścia TBM pod daną posesją lokatorzy nieruchomości znajdujących się na trasie tunelu zmienią tymczasowo miejsce zamieszkania (tzw. relokacja). Jest to działanie wyłącznie profilaktyczne.

Równocześnie wykonawca kontynuuje prace przy budowie trzech podziemnych przystanków Łódź Śródmieście, Łódź Polesie i Łódź Koziny.

## 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” ikontynuacja 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). Przejazd pociągiem przez miasto pomiędzy obecnymi stacjami będzie krótszy. Wzrośnie liczba pociągów i częstotliwość ich kursowania. Trzy podziemne przystanki ułatwią poruszanie się po mieście, gdyż będą zintegrowane z komunikacją miejską. Więcej informacji o projekcie <https://tunel-laczypolske.pl/>.

PLK SA złożyły wniosek o fazowanie projektu tj. podział inwestycji na etapy i finansowanie. Termin zakończenia budowy tunelu, 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. Projekt jest bowiem niezwykle skomplikowany, wykonywany pod centrum miasta i w trudnym terenie.

Inwestycja PLK SA o wartości ponad 2 mld zł ubiega się o dofinansowanie prac realizowanych po 2023 r. ze środków budżetu UE na lata 2021-2027 w ramach Funduszy Europejskich na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko (FEnIKS).

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