Łódź, 15 czerwca 2022 r.

# *Faustyna* rozpoczęła drążenie drugiego tunelu na trasie Łódź Fabryczna – Kaliska/Żabieniec

**Maszyna TBM *Faustyna* rozpoczęła budowę drugiego jednotorowego tunelu kolejowego na podziemnej trasie między stacjami Łódź Fabryczna a Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec. Inwestycja realizowana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. o wartości ponad 1,5 mld zł netto jest współfinansowana z POIiŚ.**

Dziś, 15 czerwca *Faustyna* wystartowała z komory odgałęźnej **przy ul. Stolarskiej** w kierunku przystanku Łódź Koziny i stacji Łódź Żabieniec. Na odcinku o długości ok. 1100 metrów powstanie drugi z 4 jednotorowych tuneli o średnicy 8,5 metra, który połączy dwutorowy tunel główny w kierunku Łodzi Fabrycznej ze stacjami Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec.

Po wybudowaniu pierwszego tunelu od komory od ul. Długosza pod Al. Włókniarzy do ul. Stolarskiej o długości 940 m, maszyna odbyła przegląd. Za pomocą specjalistycznych dźwigów poszczególne człony, w tym czoło tarczy zostało wydobyte na powierzchnię, gdzie przeprowadzono konserwację urządzeń i wymianę zużytych elementów m.in. części skrawających. Następnie poszczególne człony TBM o łącznej długości 110 metrów oraz ciężarze ponad 1,3 tys. ton zostały obrócone o 180 stopni i z powrotem umieszczone w komorze. Sprawnie przeprowadzona operacja podłączenia niezbędnych elementów pozwoliła na start maszyny.

TBM *Faustyna* wybuduje jeszcze 2 podziemne nitki tj. tunel od komory przy ul. Żniwnej o długości ok. 760 metrów do komory odgałęźnej przy ul. Stolarskiej oraz tunel od komory przy ul Stolarskiej o długości 710 metrów do komory przy al. Unii Lubelskiej.

Równocześnie większa maszyna dotarła do Polesia, gdzie obecnie przechodzi przegląd czoła tarczy zanim przewierci się przez ścianę podziemnego przystanku. TBM Katarzyna o średnicy ponad 13 metrów drąży dwutorowy 2,7 km tunel od ulicy Stolarskiej do stacji Łódź Fabryczna. Wykonawca kontynuuje też prace na budowie przystanków Łódź Śródmieście, Łódź Polesie, Łódź Koziny.

## Bezpieczeństwo priorytetem

Postęp drążenia zależy od warunków geotechnicznych. Maszyny przechodzą przez zróżnicowany teren: zawodnione grunty, twarde i duże głazy, piaski. TBM mają bieżący serwis np. na głowicy TBM wymianę narzędzi skrawających oraz dysków tnących. Dokładny przebiegu tunelu utrzymują urządzenia monitorujące i kontrolujące. Pracę maszyn nadzoruje personel w kabinie, wewnątrz TBM-u. Specjalna konstrukcja maszyn zapobiega osiadaniu terenu, osuwaniu się ziemi i drganiom. Ograniczona jest ingerencja i kolizje z miejską infrastrukturą (sieci energetyczne, ciepłownicze, gazowe, wodne itp.). Wykonawca na bieżąco monitoruje teren i dokonuje pomiarów drgań**.**

## 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). Projekt jest niezwykle skomplikowany, wykonywany pod centrum miasta i w niełatwym terenie. Więcej informacji o projekcie <http://tunel-laczypolske.pl/>.

**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

Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.