Łódź, 7 marca 2022 r.

# Przystanek Łódź Śródmieście – jeden z trzech tunelowych

**Łódź Śródmieście to jeden z trzech przystanków, które ułatwią komunikację dzięki nowemu połączeniu między stacjami Łódź Fabryczna a Żabieniec i Kaliska. Budowane są ściany przystanku. Równocześnie postępują prace na przystankach Polesie i Koziny. Inwestycja PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z udziałem środków unijnych POIiŚ zwiększy rolę kolei
w komunikacji aglomeracyjnej i dalekobieżnej.**

Na trasie kolejowej, która otworzy nowe możliwości połączeń dalekobieżnych, podziemne przystanki ułatwią komunikację miejską i aglomeracyjną.

**Na przystanku Łódź Śródmieście** (w rejonie skrzyżowania ul. Zielonej z ul. Zachodnią i al. Kościuszki) zakończył się demontaż torowiska tramwajowego oraz sieci trakcyjnej. Przekładane są podziemne instalacje. Rozpoczęto budowę ścian szczelinowych między ulicami: Zachodnią i Wólczańską - tak powstaje zewnętrzny korpus przystanku.

Przystanek będzie miał 3 poziomy: -1 antresola handlowo usługowa, -2 poziom techniczny, -3 poziom peronów, ok. 23 m poniżej ulicy. Przewidziano trzy wejścia od strony ul. Piotrkowskiej, od strony ul. Zachodniej oraz od strony ul. Wólczańskiej. Będą 4 windy oraz wyjścia ewakuacyjne.

Wszystkie poziomy znajdują się w obszarze od ul. Wólczańskiej do terenu parkingu na Kościuszki 2 i przebiegają pod skrzyżowaniem Zielona/Zachodnia/Kościuszki.

W rejonie przystanku Łódź Śródmieście maszyna TBM „przewierci się” jesienią. Przejdzie przez ścianę zachodnią oraz wschodnią i dalej w stronę komory demontażowej przy Łodzi Fabrycznej.

Zakończenie głównych prac na Śródmieściu zaplanowano na połowę 2023 roku.
Na czas prac, po ustaleniach z miastem, wprowadzono tymczasową organizację ruchu. Wzmocniono konstrukcję okolicznych budynków. Na terenie dawnej synagogi pracują archeolodzy.

## Prace przy budowie przystanków Łódź Polesie i Łódź Koziny

**Przystanek Łódź Polesie** budowany jest przy zbiegu ulic Ogrodowej i Karskiego, na odcinku dwutorowego tunelu, od komory rozgałęźnej przy ul. Drewnowskiej/Stolarskiej do Dworca Fabrycznego.

Przystanek, tak jak na Śródmieściu, będzie miał trzy podziemne kondygnacje. Dogodny dostęp do peronów zapewnią windy i schody ruchome. Na przystanku wykonano ściany szczelinowe sięgające 30 m głębokości. Jest górny strop obiektu oraz strop oddzielający poziom -1 od poziomu -2. Wykonawca zaczął wydobywanie gruntu z poziomu -2.

**Na przystanku Łódź Koziny** (u zbiegu al. Włókniarzy i ul. Drewnowskiej) budowane są ściany szczelinowe zewnętrznej konstrukcji. Rozpoczęła się budowa płyty stropowej. Następnie powstaną kolejne elementy przystanku tj. płyta pośrednia i denna.

## Bezpieczeństwo priorytetem

*TBM Katarzyna* i *TBM Faustyna* kontynuują budowę tuneli. Wydrążyły ponad 1450 m podziemnych tras. 17 lutego *Faustyna* wydrążyła pierwszy z czterech jednotorowych tuneli, które połączą stacje Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec z tunelem dwutorowym w kierunku Łodzi Fabrycznej. W kolejnym etapie *Faustyna* zostanie obrócona o 180 stopni. Na przełomie marca i kwietnia planowane jest rozpoczęcie drążenia drugiego tunelu w kierunku stacji Łódź Żabieniec.
*Katarzyna* wykonała ponad 530 metrów głównego tunelu dwutorowego w kierunku Łodzi Fabrycznej. Wykonawca zakłada, że w kwietniu 2022 r. maszyna TBM dotrze do przystanku Łódź Polesie.
Postęp drążenia zależy od warunków geotechnicznych. Maszyny muszą przejść przez m.in. zawodnione grunty, twarde i duże głazy narzutowe lub piaski. Przykładowo, *Faustyna* pokonywała duże głazy polodowcowe i żwir pomiędzy al. Włókniarzy i ul. Stolarską. Dla utrzymania dokładnego przebiegu tunelu, na trasie są urządzenia monitorujące i kontrolujące. Pracę maszyn nadzoruje specjalistyczny personel. Specjalna konstrukcja TBM zapobiega np. osiadaniu terenu, budynków, 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 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). Prace budowlane zakończą się w 2023 roku. Kolejny rok potrwa wyposażanie tuneli w konieczne systemy oraz testy wszystkich urządzeń.

Tunel będzie dostępny dla ruchu pasażerskiego od rozkładu jazdy 2024/2025.
Jest to projekt niezwykle skomplikowany, wykonywany pod centrum miasta i w niełatwym terenie. 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

T: +48 694 480 239

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