

PKP PLK zrywa umowę na tunel średnicowy w Łodzi. Seria błędów, katastrofa budowlana i setki milionów złotych strat

data aktualizacji: 2026.02.05 autor: Anna Wójcik-Brzezińska



(fot. PKP PLK)

Po miesiącach narastających problemów PKP Polskie Linie Kolejowe zdecydowały się na radykalny krok i odstąpiły od umów z wykonawcą budowy podziemnego połączenia kolejowego między stacjami Łódź Fabryczna, Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec -- poinformowała PKP PLK w przesłanym do redakcji komunikacie. Spółka uzasadnia decyzję przede wszystkim bezpieczeństwem mieszkańców, zagrożeniem dla nieruchomości znajdujących się na trasie inwestycji oraz brakiem realnych perspektyw na dokończenie projektu przez dotychczasowego wykonawcę.

Rozwiązanie współpracy kończy wielomiesięczny okres mediacji i prób ratowania kontraktu. Jak wskazują PKP PLK, mimo intensywnego dialogu oraz działań wspierających wykonawcę nie był w stanie przezwyciężyć narastających problemów organizacyjnych, finansowych i technicznych. Analiza dokumentacji kontraktowej, opinii inżyniera kontraktu i niezależnych ekspertów doprowadziła inwestora do wniosku, że dalsza realizacja inwestycji w obecnej formule nie jest

możliwa.

MOŻE CIĘ ZAINTERESOWAĆ:

Jak dobrać odpowiednią koparkę do wynajęcia w Warszawie? Poradnik dla inwestorów i wykonawców

Szczególnie poważne zastrzeżenia dotyczyły sposobu prowadzenia robót tunelowych. Podczas drążenia odnotowywano błędy technologiczne, w tym nieprawidłowe utrzymywanie ciśnienia w komorze maszyny TBM, brak kontroli nad bilansem urobku czy niewłaściwe przygotowanie gruntu. Dochodziło także do awarii sprzętu oraz zatrzymywania tarczy w miejscach do tego nieprzystosowanych, a sygnały ostrzegawcze – takie jak spadki ciśnienia czy deformacje podłoża – nie były właściwie interpretowane. Skutkiem była seria incydentów geotechnicznych, których kulminacją stała się katastrofa budowlana z nocy z 6 na 7 września 2024 roku, gdy zawaliła się część oficyny przy ul. 1 Maja. Ekspertyzy nadzoru budowlanego oraz niezależnych specjalistów wskazały bezpośredni związek zdarzenia z prowadzonymi robotami tunelowymi, podkreślając błędy projektowe, niedostateczne rozpoznanie geologiczne i brak odpowiednich zabezpieczeń konstrukcji. W następstwie katastrofy konieczna była długotrwała relokacja 227 mieszkańców z 130 lokali przy al. 1 Maja i ul. Próchnika.

Problemy techniczne szły w parze z rosnącymi opóźnieniami. Zgodnie z kontraktem drążenie głównego odcinka tunelu miało zakończyć się w ciągu 14 miesięcy, tymczasem po czterech i pół roku wykonano zaledwie 1496 metrów. Sama maszyna TBM pracowała jedynie przez około 17,5 proc. czasu, a od listopada 2024 roku pozostaje całkowicie unieruchomiona. Przedstawiane przez wykonawcę kolejne harmonogramy – czternaście w ciągu piętnastu miesięcy – przesuwają termin zakończenia inwestycji nawet na sierpień 2028 roku, co w ocenie PKP PLK jednoznacznie potwierdzało brak zdolności do realizacji kontraktu.

Do kryzysu technologicznego dołączyły problemy finansowe. Wykonawca utracił płynność, co uruchomiło falę wniosków o bezpośrednie płatności składanych przez podwykonawców. Tylko w 2025 roku złożyli oni 161 takich wniosków na łączną kwotę około 196 mln zł. Aby utrzymać ciągłość budowy i stabilność sytuacji na placu robót, PKP PLK były zmuszone uregulować wobec podwykonawców należności sięgające łącznie około ćwierć miliarda złotych. Stało się to jedną z formalnych przesłanek odstąpienia od umowy, zwłaszcza że wcześniej wykonawca otrzymał już około 119 mln zł waloryzacji, odpowiadającej 10 proc. wartości kontraktu, a mimo to wstrzymał prace.

Zastrzeżenia dotyczyły również dokumentacji projektowej, która – według inwestora – przez lata pozostawała niekompletna, nieskoordynowana branżowo i przekazywana fragmentarycznie, co uniemożliwiało bezpieczną kontynuację inwestycji. Równolegle PKP PLK prowadziły działania naprawcze: wzmacniały nadzór techniczny, zlecały niezależne ekspertyzy, zobowiązywały wykonawcę do przygotowania planów stabilizacyjnych i zabezpieczały teren budowy po pojawieniu się pierwszych zapadlisk. Celem tych działań było nie tylko ograniczenie skutków błędów, lecz także przygotowanie warunków do przyszłego wznowienia prac.

Decyzja o odstąpieniu od umowy obejmuje budowę tunelu średnicowego, przystanku Łódź Koziny

oraz podstacji trakcyjnej Włókniarzy i otwiera nowy etap inwestycji. PKP PLK rozpoczynają procedurę przejęcia placu budowy, zabezpieczenia wykonanych robót i wyboru nowego wykonawcy. Spółka deklaruje, że jej priorytetem pozostaje jak najszybsze, ale przede wszystkim bezpieczne wznowienie projektu o kluczowym znaczeniu dla układu komunikacyjnego Łodzi i całego systemu kolejowego w Polsce, a także zapewnienie wsparcia mieszkańcom dotkniętym skutkami budowy.

CZYTAJ TAKŻE:

5 okazji, na które balony w pudełku sprawdzają się lepiej niż klasyczny prezent

Źródło:

<https://skierniewice.eglos.pl/aktualnosci/item/45322-pkp-plk-zrywa-umowe-na-tunel-srednicowy-w-lodzi-seria-bledow-katastrofa-budowlana-i-setki-milionow-zlotych-strat>