

## **Centralny Port Komunikacyjny po zachodniej stronie Łodzi - między Zduńską Wolą a Łodzią**

CPK ma być hubem czyli lotniskiem przesiadkowym dla lotów dalekosieżnych , międzykontynentalnych oraz ogólnopolskim węzłem kolejowym . CPK to wielkie, bardzo potrzebne przedsięwzięcie, które może uporządkować wiele dziedzin a zwłaszcza kolej .

Niestety **lokalizacja CPK w Baranowie jest wbrew wszelkim podstawowym parametrom** czyli:

### **- dostępność**

**Podstawowym parametrem** dla tak wielkiego przedsięwzięcia o znaczeniu nawet środkowoeuropejskim jest **dobry dostęp** dla jak największej liczby pasażerów i najkrótsza droga dostawy towarów .

I obszar spełniający te **elementarne logistyczne** i po prostu geometryczne **wymaganie** jest tylko jeden : południowo-zachodnia strona Łodzi .

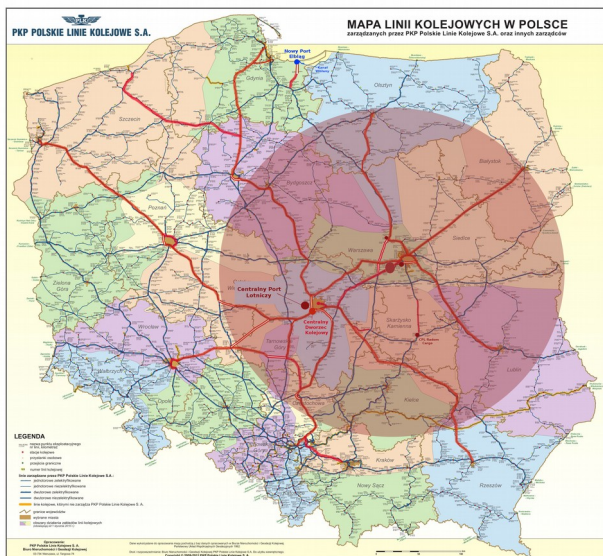
Blisko środka Polski z uwzględnieniem najlepszego/najbliższego dostępu do **najgęściej zaludnionych obszarów Polski** (południe i środkowy-zachód) oraz **Europy Środkowej** czyli południowo-zachodni sąsiedzi Polski (głównie Czechy, Słowacja i dalej Austria i Węgry).

W Niemczech wielki hub położony jest w pobliżu Frankfurtu czyli w mieście o podobnej liczbie mieszkańców co Łódź - ok 700tyś. I właśnie Frankfurt jest położony pośrodku najgęściej zaludnionych landów.

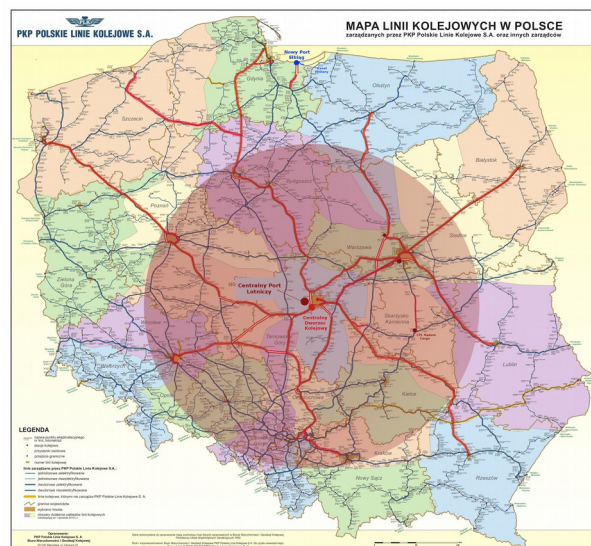
Warszawa położona jest na wschód od środka Polski czyli CPK obok Warszawy nie spełnia podstawowego warunku czyli najlepszej ogólnopolskiej dostępności a dodatkowo wschód Polski jest słabiej zaludniony. Ostro to pokazują rysunki z kołami o promieniu ok. 200km. Powszechnie się uważa, że dla odległości do 200 km jest najlepszy wpływ lotniska na rozwój gospodarczy otoczenia.

**Koło z środkiem w Baranowie wychodzi poza granicę wschodnią a nie obejmuje Poznania, Wrocławia, Bydgoszczy, Górnego Śląska, Krakowa !**

Elementarny błąd logistyczny i strategiczny .



Rys.1 CPK w Baranowie i koło o promieniu 200km



Rys.2 CPK obok Łodzi i koło o promieniu 200km

**- CPK a LOT z dwoma bazowymi lotniskami: w Łodzi i w Warszawie**

najlepszym komentarzem/przykładem będzie cytat :

„ **Lufthansa** (*Deutsche Lufthansa AG*) – **niemiecki** narodowy przewoźnik lotniczy, z siedzibą w **Kolonii**. Główna baza Lufthansy znajduje się we **Frankfurcie nad Menem** przy **międzynarodowym porcie lotniczym** pełniącym również jednocześnie funkcję głównego węzła komunikacyjnego Lufthansy, zaś drugim jest **międzynarodowy port lotniczy w Monachium**. „

Jak widać **narodowy przewoźnik może mieć dwa główne porty bazowe** a własną siedzibę ... w jeszcze innym mieście .

Dla LOTu głównym bazowym portem powinien być hub w/obok Łodzi oraz międzynarodowe, metropolitalne lotnisko Chopina w Warszawie .

Siedziba LOTu w Radomiu ?

To wcale to nie jest żart bo gdyby jeszcze Radom specjalizował się w cargo dla LOTu?

**I LOT dużo szybciej będzie się rozwijał gdy będzie miał 2 główne, uzupełniające się bazowe lotniska** o nieco innych specjalizacjach . A także dlatego, że przyspieszyło by to rozwój gospodarczy mającej wielki potencjał Łodzi .

**- Aglomeracja Łódzko – Warszawska : 2 duże międzynarodowe lotniska**

Aglomeracja Łódzko – Warszawska musi mieć przynajmniej 2 duże lotniska (np. aglomeracja londyńska ma 8 lotnisk w tym 4 duże)

Bardzo silne i jednocześnie szkodliwe jest przywiązanie do pomysłu, że CPK musi być blisko Warszawy.

Ciągle się mówi o zatykającym się Lotnisku Chopina tak jakby tylko po to miał powstać CPK aby odciążyc lotnisko Chopina .

CPK to jest o wiele większe przedsięwzięcie niż Centralny Port Lotniczy, który miał służyć głównie Warszawie. Obecnie **CPK trzeba rozpatrywać także w odniesieniu do Aglomeracji Łódzko -Warszawskiej** .

Powinien być

**hub tranzytowy w Łodzi i metropolitalne lotnisko Chopina dla Warszawy**

I jak pokazano to powyżej **pokrywa się to** z interesem narodowego przewoźnika, mającego generować największy ruch, czyli LOTu .

Lotnisko/hub CPK ma być przede wszystkim wielkim portem przesiadkowym czyli portem tranzytowym, niedocelowym więc dla Aglomeracji Łódzko-Warszawskiej trochę „ciałem obcym” więc CPK powinien być na obrzeżu Aglomeracji aby nie być „zawalidrogą” w centrum aglomeracji.

**Nie można także wszystkiego wkładać „do jednego worka”** , bo otrzyma się niefunkcjonalny, niezwykle kosztowny mega moloch „pożerający” wszystko wkoło i blokujący rozwój Warszawy i Łodzi.

Taki moloch teoretycznie może powstać ale ... nie będzie działać , bo **żadna linia lotnicza nie przeniesie się do Baranowa z lotniska Chopina**, którego **nie da się zamknąć** m.in. z powodu protestu mieszkańców Warszawy i sfer biznesowych.

**Wyspecjalizowanie CPK jako portu przesiadkowego/hubu spowoduje, że CPK nie będzie konkurencyjny dla portów/lotnisk regionalnych** . I CPK nie zniszczy tych portów.

Bardzo ważna jest **sprawa bezpieczeństwa**. W przypadku jakichkolwiek zaburzeń w działaniu (np. terroryzm) CPK pośrodku Aglomeracji Łódzko-Warszawskiej pośrednio wpłynie także na funkcjonowanie Warszawy i Łodzi a na pewno na komunikację między tymi miastami.

- **zmiany technologiczne - ciche samoloty elektryczne i hybrydowe**

- **kolej na poduszce magnetycznej**

Już teraz samoloty są wyciszone (ostre normy na hałas) a dodatkowo wchodzące do produkcji ciche, elektryczne lub hybrydowe samoloty wręcz wymuszą położenie lotnisk blisko a nawet na terenie miast. Czyli **lotnisko Chopina jest położone niemal idealnie** .

I jak pokazano na rys Lotnisko Chopina można rozbudować wykorzystując także istniejącą infrastrukturę ... drogową.

Kolej, której rodowód sięga bez większych zmian epoki węgla i stali czyli XIX w. też zaczyna podlegać zmianom . Chodzi przede wszystkim o projekt **hyperloop**.

I bardzo ciekawą koncepcję , jako jedyny , zaproponował zespół z Polski – poduszka magnetyczna ale bez rezygnacji z torów. I o to chodzi, nie kopiować bezkrytycznie ale stosować rozwiązania pasujące do naszych realiów .

Priorytetowo rozwiązanie typu hyperloop powinno połączyć Łódź i Warszawę i np. dla prędkości 350km/godz obejdzie się bez podciśnieniowej tuby.

**I 140 km z Warszawy do Łodzi lub na odwrót można by pokonać w 24 min.**

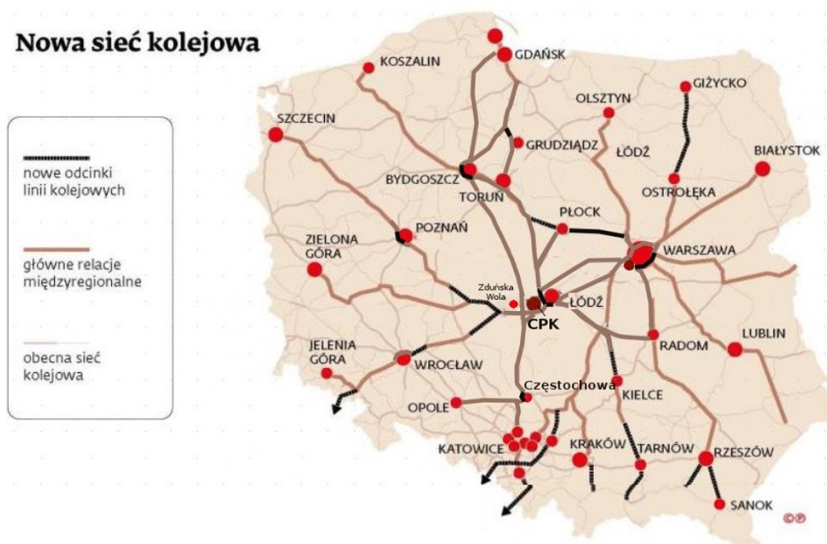
Potwierdza się, że odległość to rzecz względna.

Ostatnio są publikowane rysunki kolei dla CPK

I tu ostro widać jak **absurdalne i szkodliwe są nowe linie prowadzące przez pola na pole pod Baranowem - to komu to będzie służyć ?**



Rys.3 Planowana sieć kolejowa do CPK w Baranowie



Rys.4 Sieć kolejowa do CPK pod Łodzią – naturalne, wielkie uproszczenie.

**- ekologia , zagospodarowanie przestrzenne**

Betonowanie i urbanizowanie jak największych terenów nie jest już powodem do dumy .

Obszar między Warszawą a Łodzią powinien być miejscem rekreacji a także rozrywki . I oczywiście nadal powinien zachować swój rolniczy charakter .

**W Łodzi i w Warszawie są wielkie obszary do zagospodarowania** . Miasta zwarte , z dobrą komunikacją , dobrze zorganizowane czyli miejscami pracy i usługami blisko miejsca zamieszkania, z zielenią to jest przepis na ekologię, ekonomię i wygodę mieszkańców .

A niestety polskie miasta się „rozlewają” bo **nie ma planów zagospodarowania przestrzennego** a to generuje ogromne koszty : transportu , kanalizacji itd. I w obecnej wersji CPK w Baranowie to jeszcze pogłębi . **Do kosztów CPK w Baranowie trzeba będzie doliczyć, ukryte dotąd, ogromne koszty błędów urbanistycznych**.

**- Łódź Fabryczna i tunel niebezpieczną zaporą na drodze do CPK (w Baranowie); metro dla CPK ( w Łodzi )**

Po zachodniej stronie Łodzi , **równoległe do S14, powinna powstać zachodnia obwodnica kolejowa**. W ten sposób będzie można wewnętrzne miejskie tory przeznaczyć/uwolnić dla metra naziemnego a tunel od dworca Łódź Fabryczna wyłącznie dla metra i kolei dowozowej aglomeracyjnej (lekki tabor).

I gdy CPK będzie na obrzeżu Łodzi to **metro( głównie naziemne )** będzie także **integralną częścią CPK** .

Obecny nowy **dworzec Łódź Fabryczna** powinien być zaadaptowany na **centrum kulturalno-biznesowe Łodzi** i oczywiście będzie doskonale skomunikowany z Łodzią i całym Regionem .

Kolej dalekobieżna powinna być odsunięta od ścisłego centrum Łodzi z olbrzymią korzyścią dla Łodzi, kolei i CPK.

Tunel kolejowy pod Łodzią był planowany gdy nie było jeszcze projektu CPK.

Obecnie **tunel ma służyć do przejazdu pociągów z prawie całej Polski Zachodniej nie tylko do Łodzi i dalej do Warszawy ale także do strategicznego CPK**.

Z pewnością już wkrótce **przepustowość będzie niewystarczająca** bo będzie niesłychanie duży ruch generowany przez CPK .

Dodatkowo ma ten tunel służyć jako namiastka metra ?! Z dość licznymi stacjami. Tunel ma także obsługiwać kierunek północ-południe .

Aglomeracja Łódzko-Warszawska wraz z centralnie położoną Łodzią jest dopiero na początkowym etapie rozwoju .

W przypadku więc jakiegokolwiek perturbacji/awarii będzie sparaliżowana komunikacja prawie połowy Polski.

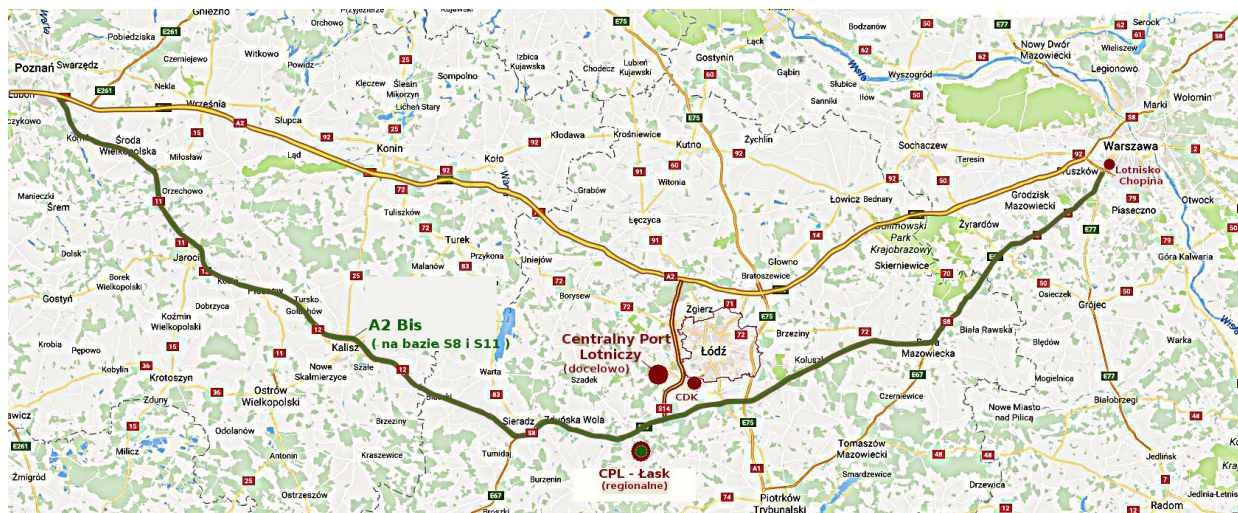
I chyba widać, że **tunel pod Łodzią** jako kolejowy staje się **niebezpiecznym absurdem** .

### - infrastruktura drogowa

To blisko Łodzi krzyżują się główne autostrady A1 i A2.

**A2Bis** na bazie S8 i S11 przechodząca **na południe od Łodzi i obok CPK** w pobliżu Łodzi znakomicie odciążą A2 i stworzy także bezpieczną alternatywę dla połączenia Warszawy z Europą Zachodnią a więc z obecnie najbogatszymi krajami Unii .

Budowana **S14** po zachodniej stronie Łodzi doskonale wpisuje się jako element infrastruktury CPK (i to za pieniądze Unijne) .



Rys.5 A2Bis na bazie S11 i S8 odciążą A2 i wraz z S14 zapewni doskonały dostęp drogowy do CPK pod Łodzią .

- kolej :

- integracja porozbiorowych systemów kolejowych
- **obwodnice kolejowe centralnych dzielnic miast**
- wykorzystanie historycznego układu torów w miastach dla **metra naziemnego**

W związku z budową CPK wreszcie mówi się o scaleniu porozbiorowych systemów kolejowych.

Ale działania są odwrotne : np. budowa nowej linii od Grudziądza **przez pola** z ominięciem pobliskiego Torunia dalej przez Płock **na pole mazowieckie do Baranowa** .

W takim trybie nie będzie już pieniędzy na właściwe potrzeby.

Nie zauważa się też, że w **miastach układ torów jest taki jak 100 lat temu** .

Kolej dziesiątki lat temu miała dominujące/monopolistyczne znaczenie ale obecnie zmieniło się to ma rzecz komunikacji miejskiej, samochodowej itd.

Pomimo to **szlaki kolejowe nadal przebiegają przez miasta w super uprzywilejowany sposób niebywale komplikując życie mieszkańców.**

Obecnie więc **przejazd przez miasta**, w kierunku do CPK, będzie generował **wielkie spowolnienie** .

Archaiczny układ torów szczególnie dotkliwy jest dla mieszkańców Poznania bo nawet są ogłaszane konkursy na zmodernizowanie olbrzymiego kłębowiska tzw „wolnych torów” w samym centrum Poznania.

W innych miastach jest podobnie.

Ale wady można obrócić w wielką korzyść bo wystarczy **odsunąć kolej dalekobieźną od centralnych dzielnic** a **uwolnione tory** przeznaczyć **dla metra naziemnego (!)** i kolei aglomeracyjnej, dowozowej (lekki tabor).

Szpecially łatwo jest to zrobić we Wrocławiu bo tam jest niebywale gęsta sieć torów.

Podobnie jest w Poznaniu z tym, że **Poznań pilnie potrzebuje kolejowej obwodnicy zachodniej** przechodzącej w pobliżu albo pod lotniskiem Ławica. W taki sposób Poznań by miał pełną obwodnicę kolejową . I będzie bardzo dogodny przejazd ze Szczecina przez Poznań w kierunku CPK.

Co ciekawe koncepcja **obwodnicy kolejowej dla Warszawy** powstała już ok.100 lat temu i nawet jest zamieszczona w ministerialnej propozycji na CPK.

Szkoda, że nie uaktualniono i nie dostosowano jej do współczesnych realiów.

Propozycja zmian w układzie kolejowym Warszawy w powiązaniu z komunikacją miejską na rys.

## Centralna Magistrala Kolejowa północno-wschodnia w kierunku na Olsztyn i krajów Unijnych nadbałtyckich

Idea CMK północnej powstała dziesiątki lat temu a obecnie jesteśmy w Unii i mamy na północnym wschodzie Unijnych sąsiadów czyli Litwę, Łotwę oraz Estonię. Polska wschodnia nadal jest niedoinwestowana i wreszcie się mówi, że to powinno się zmienić.

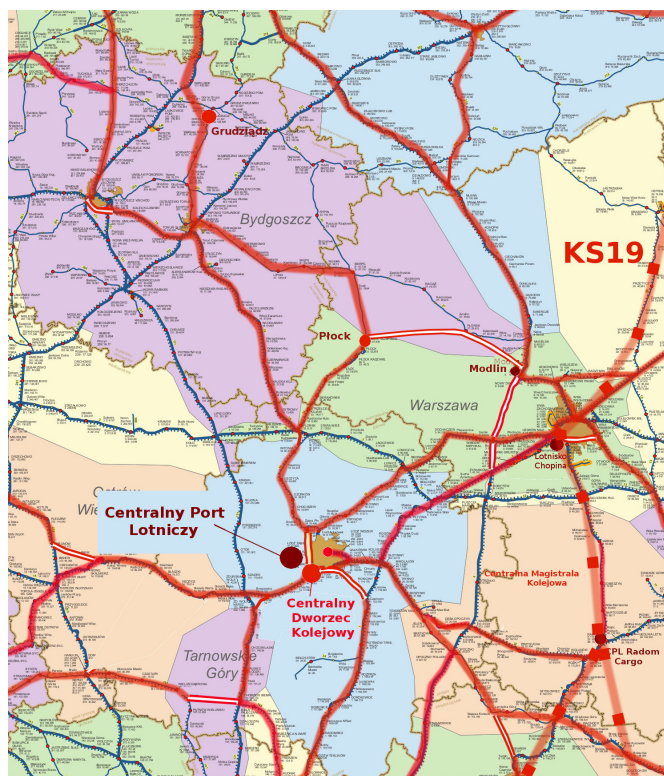
Powinien być zmodyfikowany przebieg tej magistrali bardziej na kierunek północno-wschodni czyli przez Modlin obok lotniska w kierunku na Olsztyn z odbiciem w kierunku Białegostoku ( **kolejowa , północna obwodnica Warszawy** ) dalej w kierunku Litwy.

To **głównie na wschodzie Polski powinny powstawać nowe linie kolejowe.**

W części zachodniej i środkowo-północnej Polski jest dużo szlaków kolejowych , które czekają na modernizację i scalenie krótkimi odcinkami torów.

Czyli jak widać nowa linia od Grudziądza przez pola do Płocka i do Baranowa na pole mazowieckie jest po prostu szkodliwa bo zablokuje realizację rzeczywistych potrzeb.

**Płock i Radom powinny mieć przede wszystkim doskonałe połączenie kolejowe i drogowe z Warszawą i Łodzią**



Rys.6 Obwodnica kolejowa zachodnia Łodzi i unowocześniona linia nr15 do Łowicza i dalej do Warszawy.



## Podsumowanie

Jak pokazano, jedyne miejsce na CPK jest w pobliżu centralnie położonej Łodzi (zachodnia strona) i tak też wskazują wszystkie podstawowe parametry opisane powyżej.

**CPK w Łodzi** powinien być **budowany etapami** . Byłby czas na rozeznanie właściwych potrzeb i budowano by już wkrótce zaufanie, markę CPK oraz otoczenie biznesowe .

W tej chwili na tak wielkie przedsięwzięcie jak CPK jest za wcześnie a w 2027 będzie.. za późno. Świat zmienia się w gwałtownym tempie i do 2027 roku przewoźnicy znajdą inne rozwiązanie.

Powinien więc powstać możliwie szybko **niskobudżetowy CPK cargo ( na bazie łódzkiego portu Reymonta/Lublinek)** z 4 km pasem startowym. I taki port powinien zacząć działać najdalej w 2022 r. Czyli 5 lat wcześniej niż planowana, obecna wersja CPK.

Równolegle powinny być realizowane zwłaszcza inwestycje kolejowe .

**A głównym priorytetem** powinna być budowa obok **S14 kolejowa obwodnica zachodniej Łodzi** . Jednocześnie powinna być **unowocześniana i rozbudowywana do dwóch torów linia nr 15 od Zgierza do Łowicza** .

Czyli **Łódź poprzez Łowicz** powinna uzyskać drugie bardzo dogodne, szybkie połączenie kolejowe z **Warszawą** . I tu raczej powinny odbywać się testy polskiej wersji **hyperloopa**.

Inne fakty np. problemy związane z wywłaszczeniami i wykupami wskazują, że

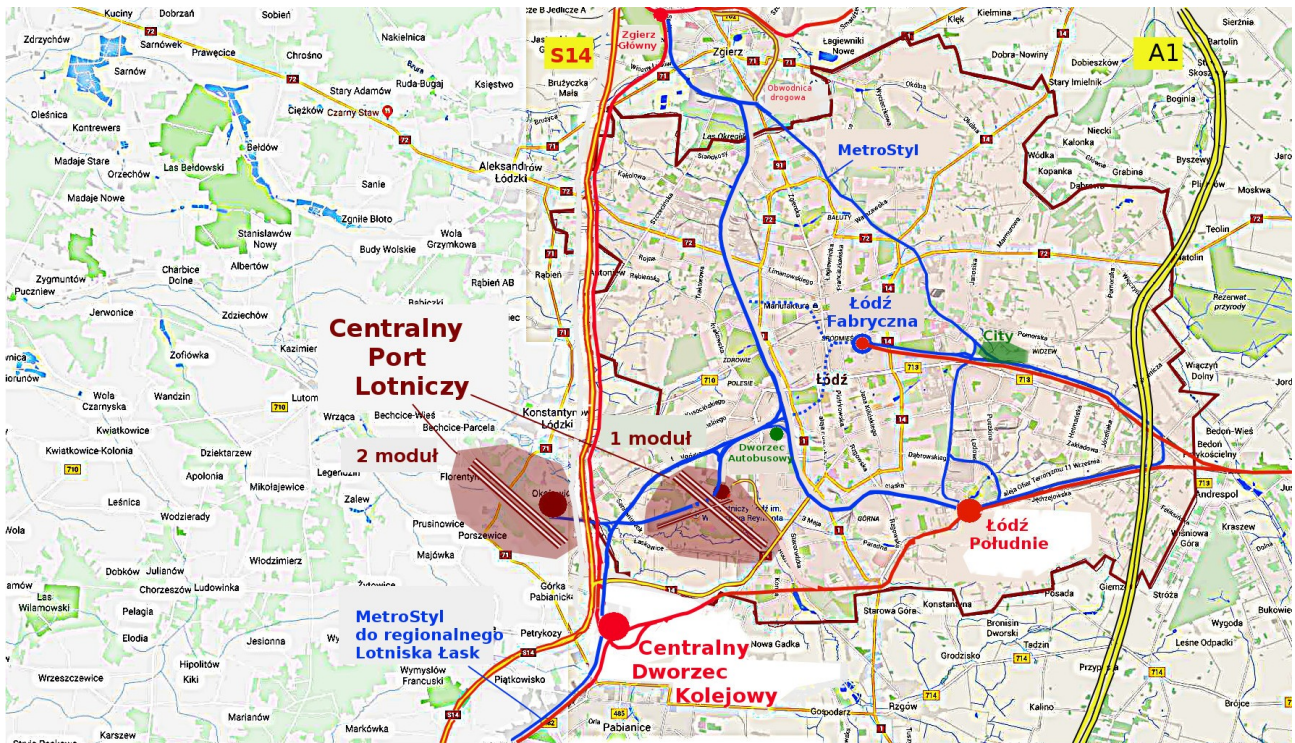
**docelowo lotnisko dla CPK powstanie na terenach obecnego powojkowego lotniska w Łasku.**

Andrzej Podlaszewski

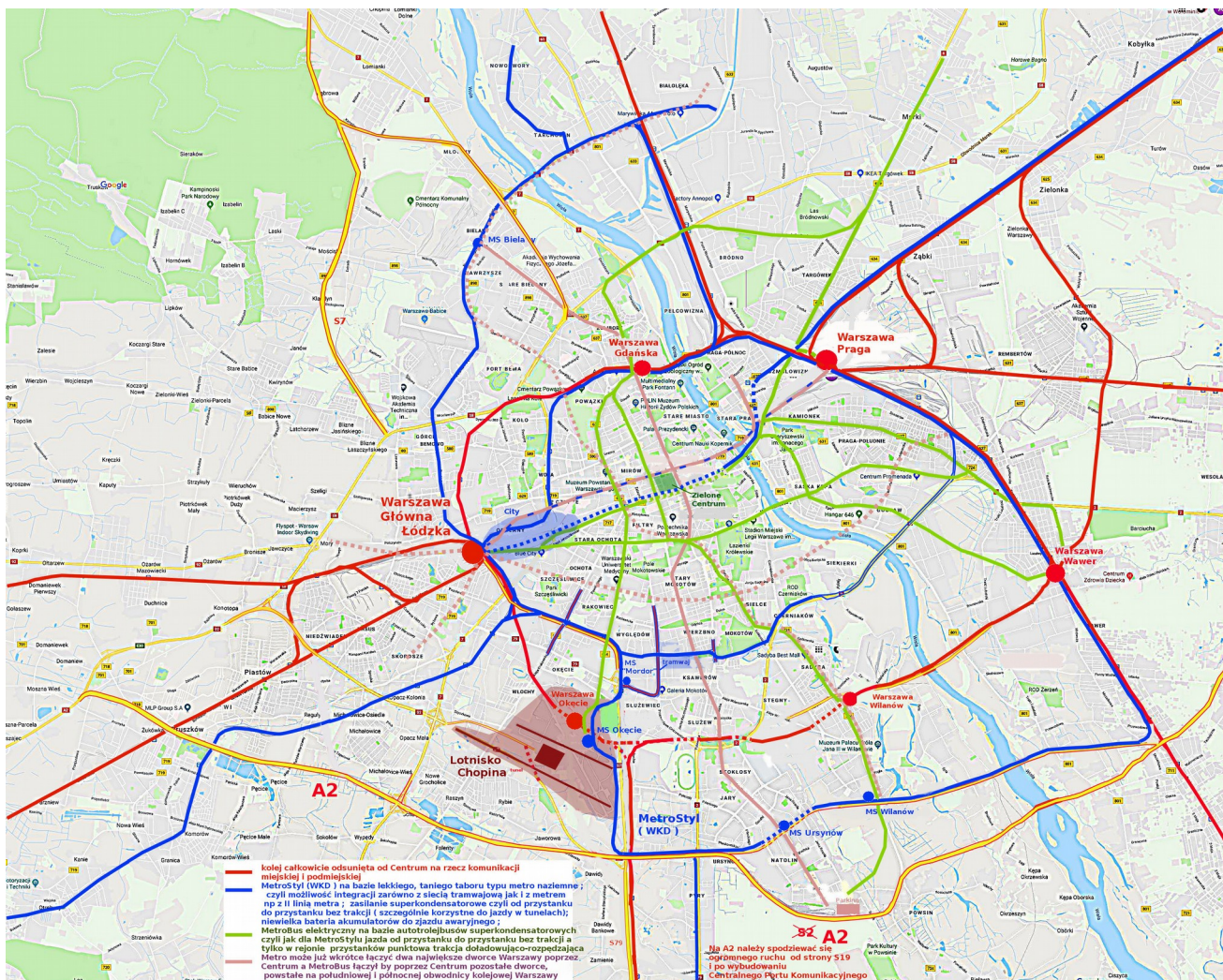
marzec 2019 v2

Rysunki linki i materiały uzupełniające:

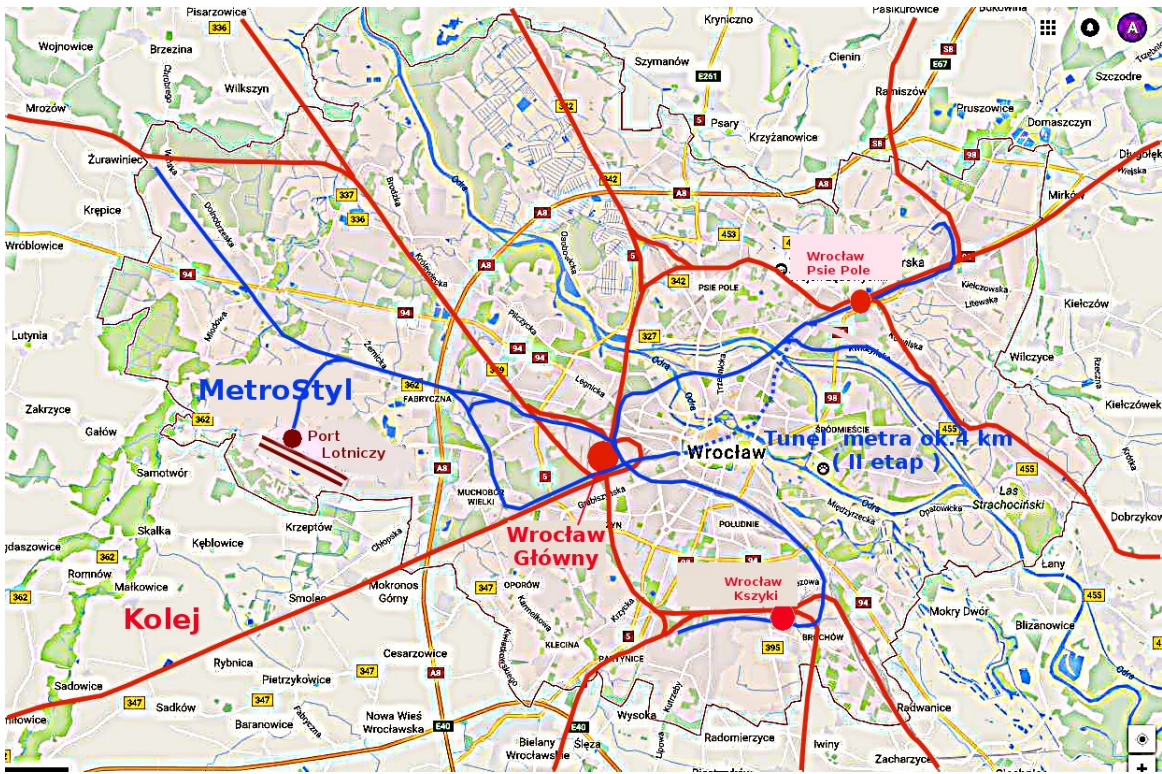
Poniżej kilka rysunków pokazujących jak rewelacyjny wpływ na miasta w Polsce (zwłaszcza duże) może mieć **odsunięcie kolei dalekobieżnej od centralnych dzielnic** na rzecz metra naziemnego (**premetro na uwolnionych torach kolejowych i niektórych tramwajowych**)



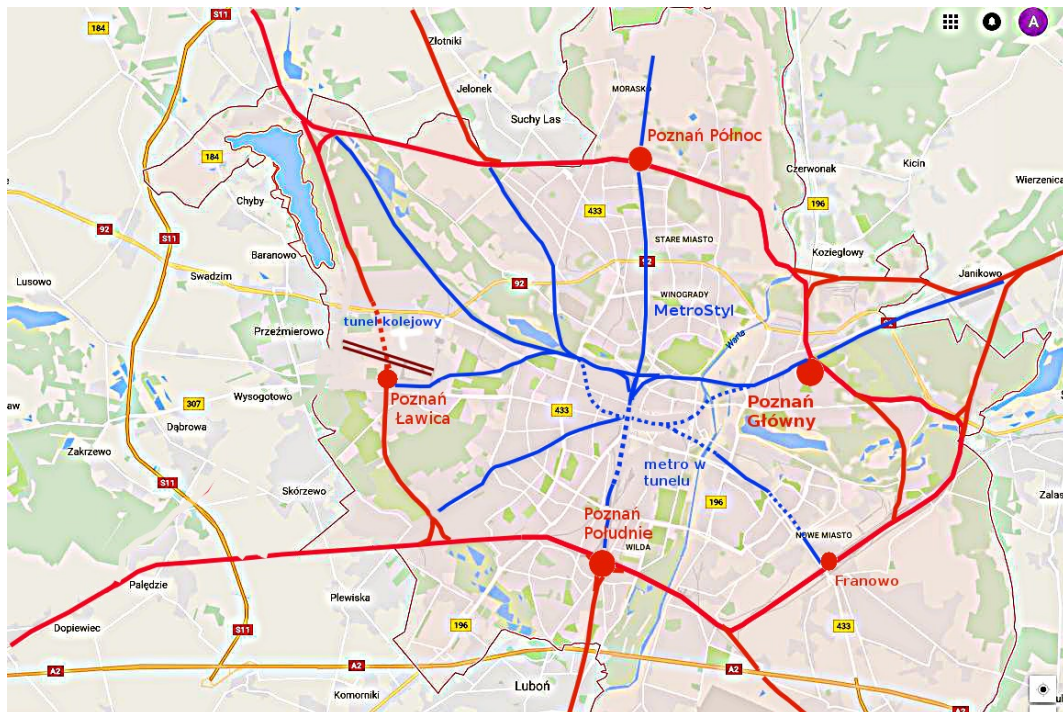
Rys.7 Propozycja nowego układu komunikacyjnego dla Łodzi z **metrem** (głównie naziemnym ) o dł linii ok. **40 km** na bazie dotychczasowych torów kolejowych.



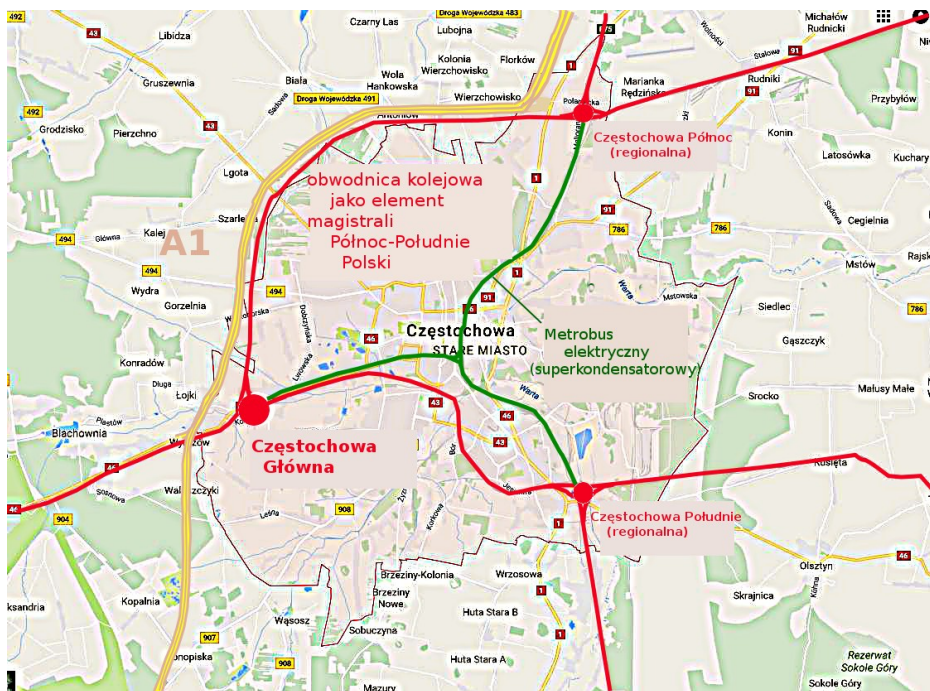
Rys.8 Warszawa z dwoma głównymi dworcami po dwóch stronach Wisły .



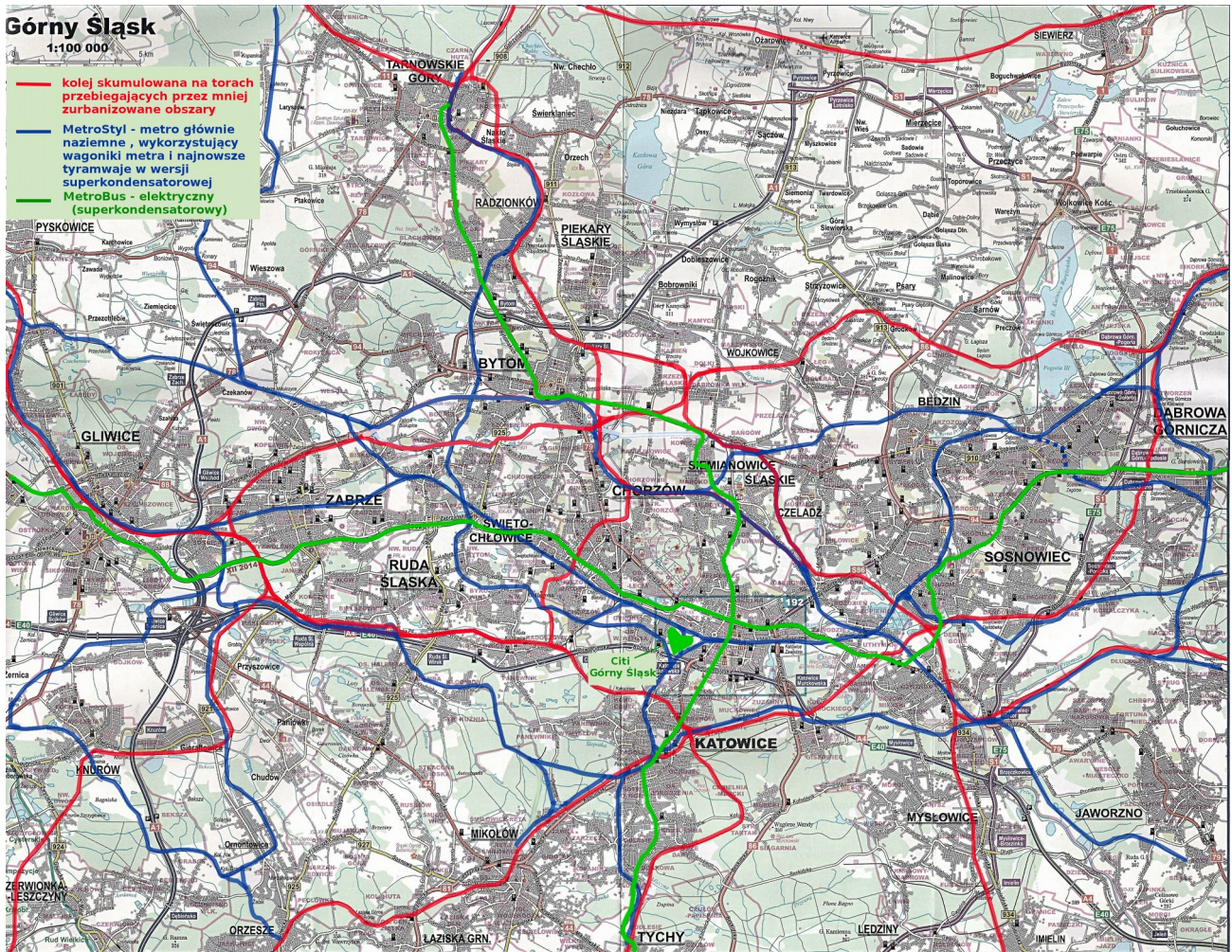
Rys.9 Wrocław – uproszczona kolej i premetro.



Rys.10 Poznań – obwodnica zachodnia kolejowa i kolej dalekobieżna odsunięta od centrum.



Rys. 11 Częstochowa i obwodnica kolejowa uwalniająca olbrzymie tereny i szlaki dla komunikacji miejskiej



Rys.12 Górný Śląsk – skupienie kolei na połowie niezwykle gęstej sieci torów kolejowych uwalnia pozostałe tory dla premetra o dł linii ok .200 km !

Inne dane i linki:



Rys.13 Gęstość zaludnienia Polski

<http://forsal.pl/artykuly/552391,najwieksze-lotniska-swiata-krwiobieg-globalnej-gospodarki.html>

„Gros funduszy generowanych przez lotniska wcale nie trafia bezpośrednio do operatorów portów. To zyski, jakie czerpią dziesiątki firm zlokalizowanych w promieniu ok. 200 km wokół hubów, które dzięki nim mają stały dostęp do surowców i podzespołów dostarczanych przez wykonawców, a także same mogą sprzedać swoje towary na cały świat. – Lotniska są krwiobiegiem globalnej gospodarki.”



Rys. 14 Odległości z Pragi do najbliższych hubów .

odległości w linii prostej wg [www.wyznacz.pl](http://www.wyznacz.pl) :

Tabela 1

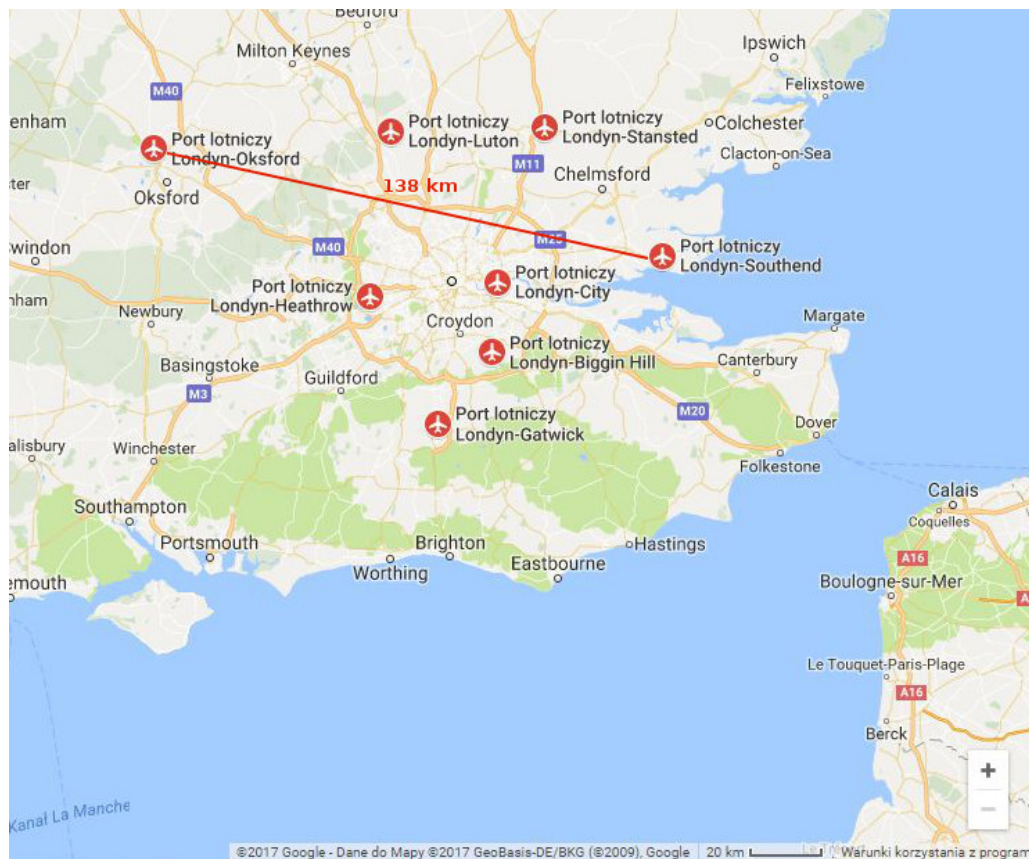
Miasto/liczba mieszk.	do Łaska (km)	do Mszczonowa(km)	Różnica
z Wrocławia / 0,63 mln	154 km	257 km	103 km (40% !)
Z Poznania / 0,54 mln	177 km	250 km	73 km (29,2%)
Z Górnego Śląska(Katowice) /4,5 mln	147km	216km	69 km (31,9%)
Z Krakowa / 0,76 mln	178km	216km	38 km (17,5%)
Ze Szczecina/ 0,40 mln	374 km	439 km	65 km (14,8%)
Z Bydgoszczy/ 0,36 mln	187 km	213 km	26 km (12,2%)
Z Trójmiasta(Gdańsk)	308 w linii prostej 371 drogą	290 390	+ 18 km - 19 km
Z Pragi /1,2 mln Czechy 10,5 mln	374	483	109km (22,5%)
Z Bratysławy /0,43 mln Słowacja 5,4 mln	411	495	84km (16,9%)
Z Budapesztu /1,7 mln Węgry 9,8 mln	455	510	55km (10,7%)



<http://stat.gov.pl/statystyka-regionalna/rankingi-statystyczne/miasta-najwieksze-pod-wzglem-liczby-ludnosci/>

Tabela2 Miasta największe pod względem liczby ludności - stan na dzień 31.12.2015 r.

Np. Londyn obsługuje 8 lotnisk



Rys.15 Londyńskie lotniska.

Lotnisko w Singapurze uważane jest za jedno z pięciu najważniejszych lotnisk Azji

[https://pl.wikipedia.org/wiki/Port\\_lotniczy\\_Singapur-Changi](https://pl.wikipedia.org/wiki/Port_lotniczy_Singapur-Changi)

„Jego budowę rozpoczęto w latach siedemdziesiątych XX wieku zaś oficjalne otwarcie miało miejsce 29 grudnia 1981. „

„W latach 2006-2011 istniał dodatkowo tzw. **Budget Terminal**. Po jego zamknięciu, na jego miejscu 1 października 2011 rozpoczęto budowę Terminala 4, który ukończony ma zostać w roku 2017. „

<http://warszawa.naszemiasto.pl/artykul/centralny-port-komunikacyjny-16-tys-km-nowych-linii,5051401,artgal,t,id,tm.html>

„Na potrzeby Programu CPK zostanie zbudowana też linia CMK Północ, czyli przedłużenie Centralnej Magistrali Kolejowej z rejonu Żyrardowa do CPK, a dalej w kierunku Płocka, Włocławka, Grudziądz i Trójmiasta. „

Poniższe uwagi na temat metra (lekkiego) i metrobusu dla Krakowa jak najbardziej odnoszą się do innych miast Polski czyli w szczególności do **Łodzi**, Gdańska, Wrocławia, Poznania.

<http://biznes.onet.pl/wiadomosci/transport/dla-krakowa-najlepsze-lekkie-metro-i-metrobuse-lub-rozwoj-szybkiego-tramwaju/rg11dz>

„A przecież **Inicjatywa Jaspers** zalecała/rozważała wykorzystanie istniejącej obwodnicy kolejowej Łodzi dla połączeń kolejowych wschód-zachód.

<http://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/lodz-fabryczna-kosmodrom-czy-niezbedny-obiekt-78700.html>

„**JASPERS, 2012 r.: za dużo torów i peronów** „

„jednak autorzy zalecili analizę „realnych alternatyw pozwalających połączyć Łódź Widzew i Łódź Kaliską – poza tunelem biegnącym dokładnie poniżej domów i budynków”.

Ponieważ wspomniany w raporcie „tunel wzdłuż jednej z głównych ulic” z uwagi na topografię Łodzi nie miałby racji bytu, w łódzkich realiach **jedyną alternatywą byłoby istniejące już połączenie przez stację Łódź Chojny, omijające szerokim łukiem centrum miasta** i najsilniejsze generatory ruchu. wspomnieć,

„w polskiej wersji dokumentu określono **Łódź Fabryczną jako... „stację metra”**. „

<http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/hyperloop-projekt-studentow-z-lodzi-najbardziej-kompleksowy-51372.html>.

<https://polakpotrafi.pl/projekt/budujemy-ultraszybki-pojazd-na-konkurs-w-texasie>

<https://hyperlodzi.wordpress.com/design/>

Także w lotnictwie nadchodzi przełom czyli **era samolotów elektrycznych:**

<http://maxmania.pl/technologie/volta-volare-gt4-samolot-elektryczny/>

„Volta Volare GT4 to pierwszy samolot elektryczny, który został już przygotowany do masowej produkcji. „

<http://warszawa.naszemiasto.pl/artykul/kolej-magnetyczna-w-polsce-w-godzinie-z-warszawy-do-krakowa,5043407,artgal,t,id,tm.html>

„**Kolej magnetyczna w Polsce? W godzinę z Warszawy do Krakowa. Hyper Poland rusza z budową kolei przyszłości**”