

Warunki powodzenia inwestycji kolejowych oraz CPK

Centralny Port Komunikacyjny tylko w centralnie położonej Łodzi

- Obwodnice kolejowe miast głównym warunkiem powodzenia planów szybkiej kolei i sprawnej komunikacji miejskiej (premetro na uwolnionych torach w mieście)
- lokalizacja CPK w Łodzi niezwykle korzystna dla Warszawy i całej Polski
- szlaki kolejowe budowane podobnie jak drogi betonowe – znacznie taniej
- kolej to przecież elektromobilność – pełna elektryfikacja kolei
- system bimodalny (z Instytutu Tabor) jako standard europejski do taniej integracji dróg i kolei oraz do potaniaenia budowy dróg i kolei

Centralny Port Komunikacyjny jest bardzo potrzebny szczególnie po to aby uporządkować kolej w powiązaniu z drogami .

Bo niestety przez ponad 70 lat nie zrobiono nawet szkicu scalającego/uzupełniającego różne systemy kolejowe powstałe w większości pod zaborami.

Brak planu na kolej i oczywiście brak realizacji od dziesięcioleci ogromnie hamuje rozwój wszystkich regionów Polski.

Ale wreszcie mówi się o ogromnej roli kolei i w tym odniesieniu o wielkim ogólnokrajowym węźle komunikacyjnym (CPK), który z definicji powinien służyć mieszkańcom całej Polski .

Niestety **sprawę CPK „postawiono na głowie”** : według obecnego planu to kolej i mieszkańcy Polski (a nie na odwrót) są dla **mega węzła położonego gdzieś na polach mazowieckich.**

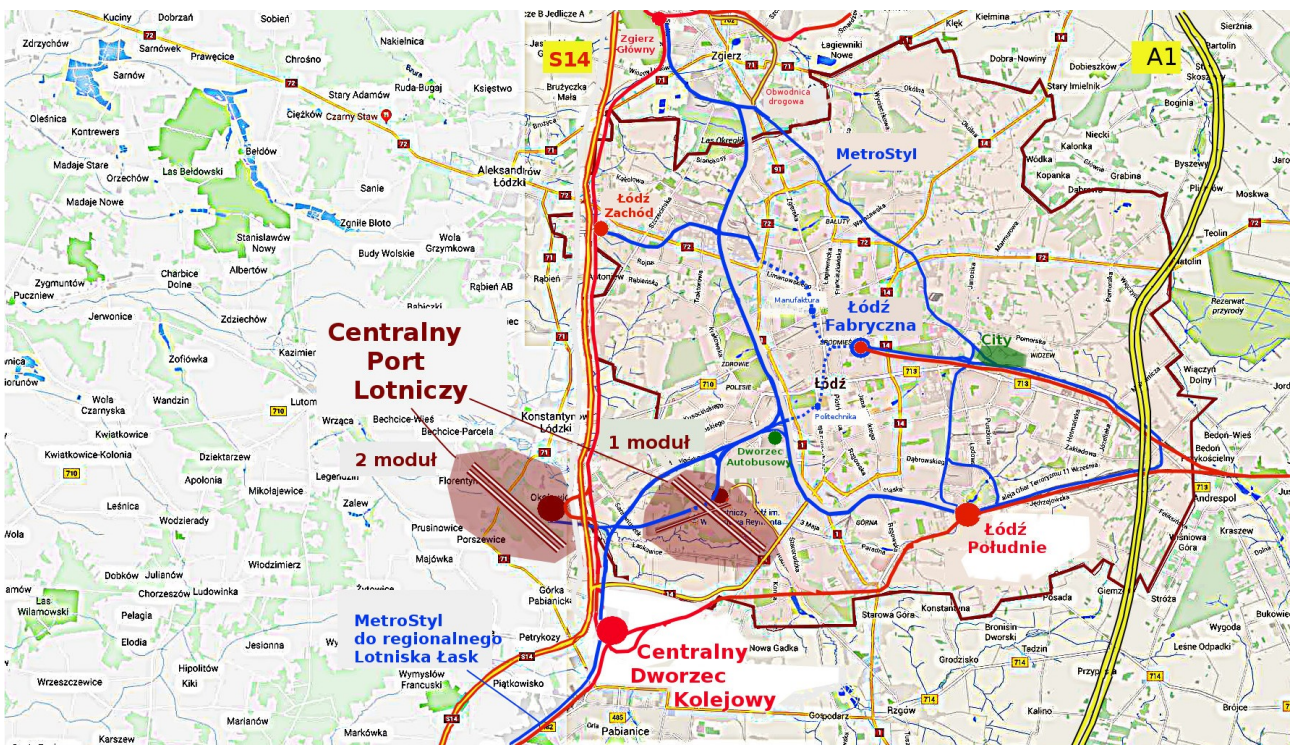
I rysowane są promieniście linie kolejowe z całej Polski (demolujące duże obszary) do wiejskiej gminy Baranów tak jakby dla każdego mieszkańca Polski nadrzędnym celem była podróż pociągiem do Baranowa a tam przesiadka na samolot lecący w ulubiony rejon świata (i zaraz powrót?, ciągle przesiadki stąd przesiadkowy?).

Także przesiadanie się z pociągu na pociąg w wiejskiej gminie Baranów wygląda jak **jedna wielka kpina.**

A przecież hub przesiadkowy, jak sama nazwa wskazuje, to jest trochę ciało obce – to głównie pasażerowie zagraniczni będą przesiadać się z samolotu na samolot .

W zamyśle hub przesiadkowy w Polsce dla Europy Środkowej miał zwiększyć prestiż Polski niestety w obecnym trybie będzie odwrotnie – zanosi się na wielką międzynarodową kompromitację.

Ale wystarczy przesunąć **CPK** w rejon centralnie położonej Łodzi i wszystko nabiera wielkiego sensu i rewelacyjnie się uzupełnia .



Rys1. CPK w rejonie Łodzi

Jak pokazano na rys1 CPK w rejonie Łodzi i odsunięcie kolei dalekobieżnej na obrzeża Łodzi oznacza że Łódź uzyskuje dziesiątki kilometrów premetro na bazie już nadmiarowych torów miejskich.

A premetro w Łodzi będzie integralną częścią CPK.

I oczywiście tunel pod Łodzią wyłącznie dla metra/premetro.

Obecnie jest wielkie pomieszanie pojęć - skrót historii:

Na początku 2017 zapadły decyzje o budowie Centralnego Portu Lotniczego(CPL) między Warszawą a Łodzią (lokalizacja wg starych analiz) z główną rolą CPL jako hubu przesiadkowego czyli dla pasażerów zagranicznych (głównie Europy Środkowej) przesiadających się z samolotu na samolot.

Druga główna rola CPL : zastąpienie Lotnisko Chopina, które jak wiadomo szybko zmierza do zatkania się.

Następnie, już po podjęciu decyzji o budowie CPL , radykalnie rozszerzono zakres przedsięwzięcia bo słusznie uznano , że w Polsce potrzebny jest ogólnopolski węzeł kolejowy . Do CPL dodano więc węzeł kolejowy i nazwano to CPK.

I w tym momencie popełniono fundamentalny błąd – bo nie zrobiono najmniejszej współczesnej analizy czy lokalizacja, która pozostała bez zmian - między Łodzią a Warszawą - nadal jest odpowiednia dla znacznie większego przedsięwzięcia czyli dla CPK .

A właśnie podstawowe dane/fakty jednoznacznie wskazują , że :

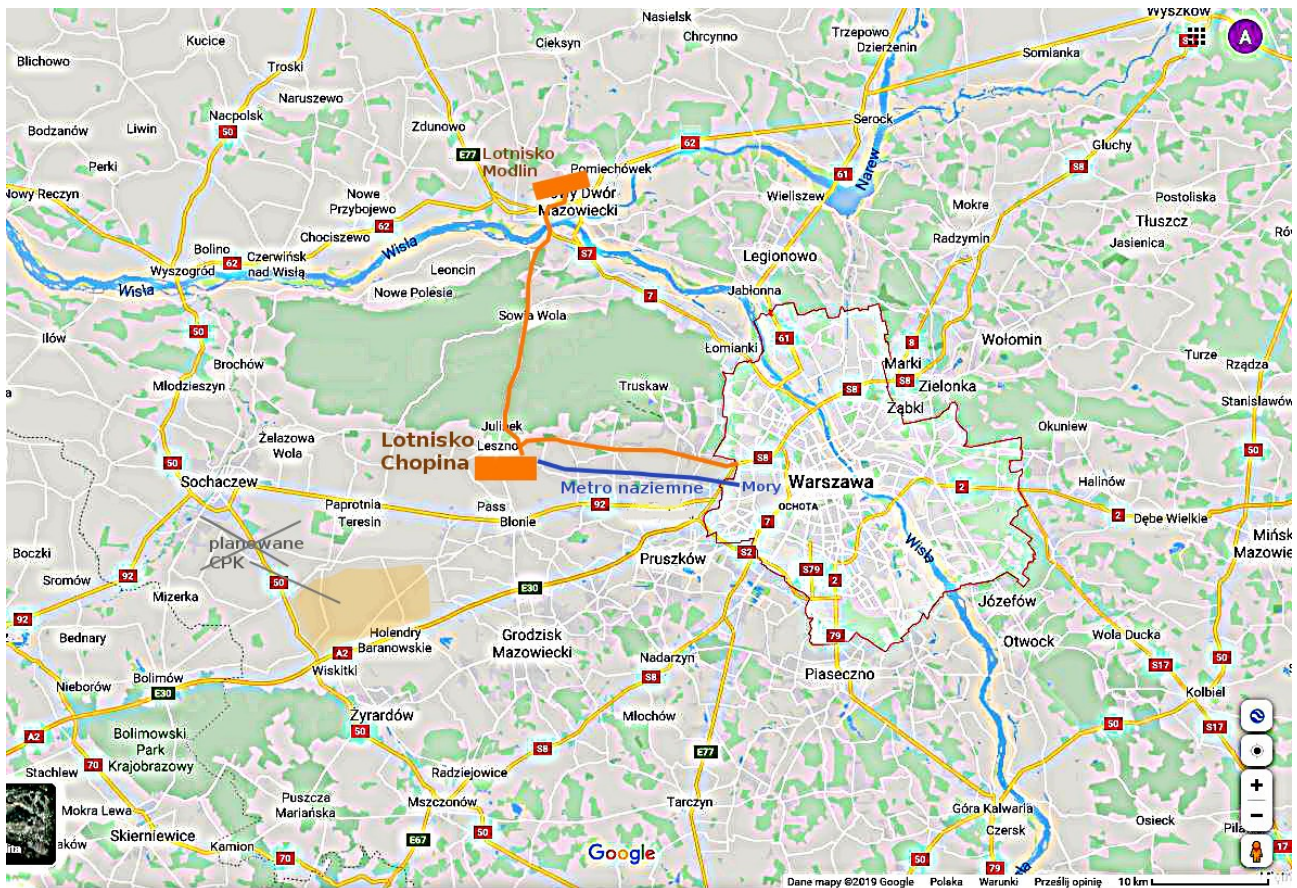
Centralny Port Komunikacyjny ma sens tylko i wyłącznie w pobliżu centralnie położonej Łodzi i to po zachodniej stronie .

Wynika to wręcz z geometrii , praw logistyki, strategii . A Łódź to nie jest puste pole tylko jedno z największych miast Polski i to położone centralnie.

Nawet sama nazwa angielska - **hub** czyli polsku **piasta** determinuje położenie węzła – w środku koła jakim z grubsza jest Polska. I w takim miejscu najefektywniej krzyżują się najważniejsze szlaki

Warszawa pilnie potrzebuje nowego metropolitalnego lotniska zbudowanego od podstaw w pobliżu Warszawy (ok 20km) najdalej za 5 lat a CPK w Baranowie ma powstać ... za 10lat i w odległości ok 40km.

I okazuje się że jest rewelacyjnie korzystne miejsce:



Rys.2 Lotnisko Chopina2 , 20 km od Warszawy z metrem – propozycja

Bliskość Łodzi i Warszawy miała dla Łodzi w okresie transformacji destrukcyjne znaczenie - ubyło w Łodzi ok 150 tys mieszkańców (!) głównie na rzecz Warszawy. I słusznie, że powstała idea Aglomeracji Łódzko- Warszawskiej niestety pozostały także **działania Warszawo-centriczne ze szkodą dla Warszawy i oczywiście ze szkodą dla Łodzi.**

A właśnie **ogólnopolski węzeł kolejowy (element CPK)** położony na obrzeżach Łodzi (czyli w centrum Polski) **będzie wielkim atutem Łodzi** i przeciwwagą dla stołecznej Warszawy i CPK zapobiegnie dalszej marginalizacji Łodzi. **Łódź nabierze większego znaczenia z korzyścią ... dla Warszawy .**

CPK w pobliżu Łodzi odblokuje niezwykle potrzebne inwestycje w Warszawie:

- budowa od podstaw i to w trybie pilnym Lotniska Chopina 2 np. tak jak pokazano na rys. Jest doskonale miejsce między Lesznom a Błoniem w odl. ok 20km od Warszawy czyli 2 razy bliżej niż planowany CPK w Baranowie i do takiego lotniska można doprowadzić przedłużoną 2 linię metra (w wersji naziemnej) !
- wielka reorganizacja kolei w Warszawie

Warszawa powinna mieć dwa nowe, główne dworce po przeciwnych stronach Wisły
jeden na Odolanach a drugi na Pradze

- kolej dalekobieżna powinna być odsunięta od Centrum Warszawy na rzecz komunikacji miejskiej i podmiejskiej – szersze uzasadnienie poniżej

Jak pokazano w poprzednim opracowaniu o CPK , CPK w pobliżu Łodzi radykalnie przyspieszy budowę premetra a **premetro w Łodzi będzie integralną częścią CPK !**

Huby stopniowo odchodzą w zapomnienie za sprawą zmian technologicznych dokonuje się rewolucja w lataniu bo już teraz np. dream-linery mogą latać z lotnisk regionalnych natomiast już za 5 lat np. Airbus deklaruje produkcję **samolotów o wielkim zasięgu dla niskokosztowych linii.**

Czyli to lotniska regionalne będą zagrożeniem dla mega lotniska i to **CPK może nie sprostać konkurencji lotnisk regionalnych** a nie na odwrót.

Ale jak najbardziej Łódź potrzebuje międzynarodowego lotniska funkcjonującego także jako hub (o ile będzie taka potrzeba).

Czyli już teraz trzeba budować markę : **Centralny Port Komunikacyjny w Łodzi.**

Pozwoli to na stopniowe budowanie otoczenia biznesowego itd.

A lotnisko dla CPK budować etapami bez przewymiarowania . Rzeczywistość zmienia się gwałtownie i w miarę rozwoju sytuacji dostosowywać rozwój lotniska międzynarodowego w Łodzi (elementu Aglomeracji Łódzko-Warszawskiej) .

Łódź i Warszawa powinny w pierwszej kolejności być **połączone szybką koleją** (może na poduszce magnetycznej) I taka kolej nie będzie musiała niemal zaraz po wyjechaniu z Warszawy za chwilę zatrzymać się w okolicznościach pola mazowieckiego czyli po przebyciu ok 40km

W takim układzie Łódź i Warszawa będą rozwijać się harmonijnie z wielką korzyścią dla pozostałych regionów .

Kolej w Polsce przegrywała z drogami z 3 głównych powodów:

- bardzo drogi tabor
- budowa torowisk jest jeszcze droższa od budowy autostrad
- archaiczny układ torów w miastach (czyli powolny przejazd) a poza miastami - do dziś nie ma sensownego planu na scalenie systemów kolejowych porozbiorowych

Zasadnicza uwaga :

- **kiedy budowano kolej ponad 100 lat temu miasta były o wiele mniejsze i kolej dochodziła na ogół tylko do obrzeży miast.**

Z czasem miasta niebywale się rozrosły i wchłonęły kolej . Niestety ze szkodą i dla kolei i dla miast

- w miastach kolej pomimo, że zachowuje uprzywilejowany status porusza się wolno i kolej nieudolnie wyręcza komunikację miejską , podrzędne przystanki są słabo skomunikowane z resztą miastach

- linie kolejowe wręcz demolują strukturę miast , działają odpychająco na inwestorów i dezorganizują ruch . Najostrzejszym przykładem jest Poznań (tzw wolne tory) ale wszędzie jest podobnie

I to właśnie w Poznaniu pojawiła się idea odsunięcia kolei dalekobieżnej na obwodnicę kolejową

- do poruszania się po mieście powinna służyć komunikacja miejska: autobusy (docelowo elektryczne) , metro , premetro(ewentualnie szybki tramwaj), rowery, drony jako taksówki.

Nie wspomniano o zwykłych tramwajach bo horrendalnie drogie **tramwaje** (zwane kiedyś miejską koleją żelazną) , kolizyjne a więc i wolne , zajmujące ogromną przestrzeń **nie mają najmniejszych szans z autobusami elektrycznymi** i innymi rozwiązaniami .

Wniosek:

kolei powinna wrócić na swoje pierwotne miejsce czyli trzeba:

odsunąć kolej od centralnych dzielnic dużych miast

i odsunąć na obrzeża mniejszych miast czyli na obszary mniej zurbanizowane.

Potrzebne są priorytetowo **obwodnice kolejowe** miast i centralnych dzielnic miast.

Bo przecież nie ma sensu ekonomicznego budowa szybkiej kolei między miastami (250 km/godz) jeśli na wielkich obszarach dużych miast kolej będzie jechać 10 razy wolniej czyli średnio 25 km/godz !

Dzięki obwodnicom kolejowym pociągi będą mogły rozwijać znacznie większą prędkość i w konsekwencji będzie można zdecydowanie ograniczyć liczbę przystanków oraz skrócić czas przejazdu przez/obok miasta.

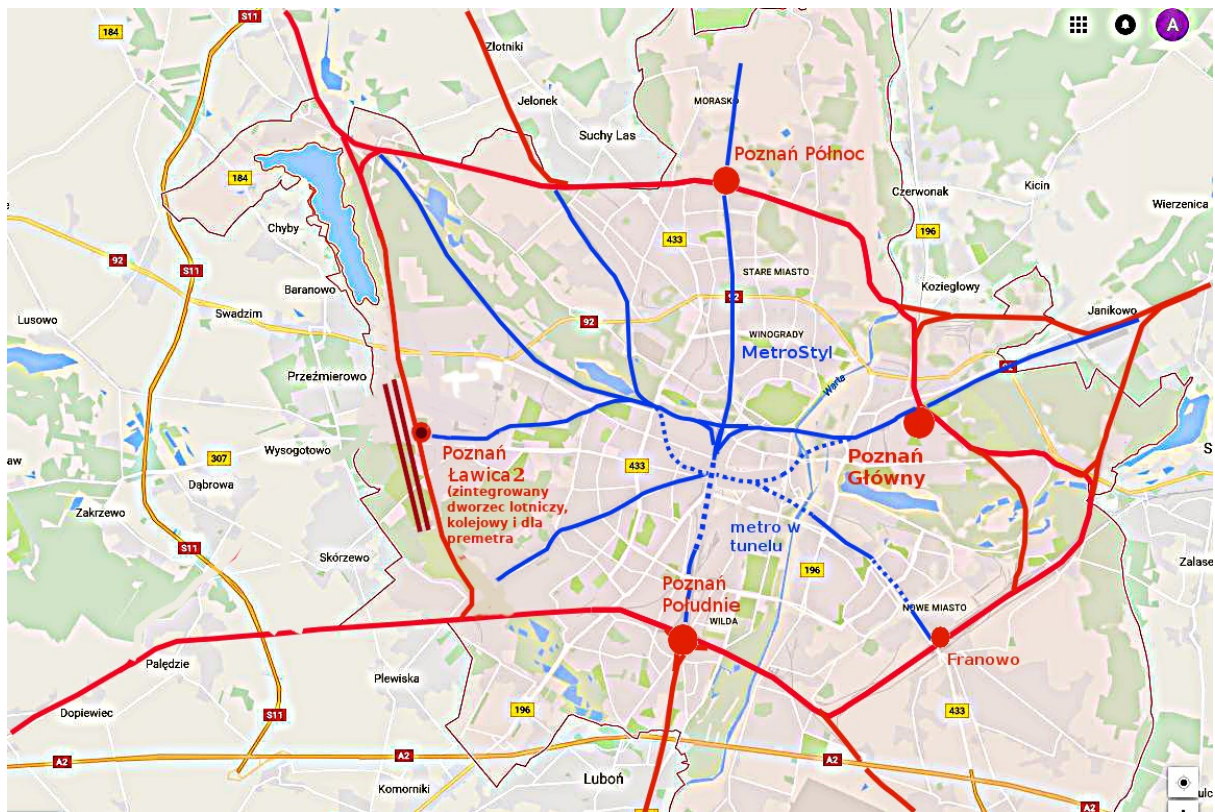
W miastach tylko komunikacja miejska a w większych także kolejka dowozowa.

Dworce kolejowe na obrzeżach miast i obrzeżach centralnych dzielnic łatwiej będzie można przekształcić w węzły komunikacyjne . A to spowoduje, że w porównaniu z dotychczasowym układem dworce będą znacznie lepiej skomunikowane z miastem.

- W ten sposób zdecydowana większość pasażerów przy sprawnej komunikacji miejskiej dotrze szybciej do dowolnego punktu miasta

I uwolnione tory kolejowe niemal natychmiast będzie można przeznaczyć dla premetra

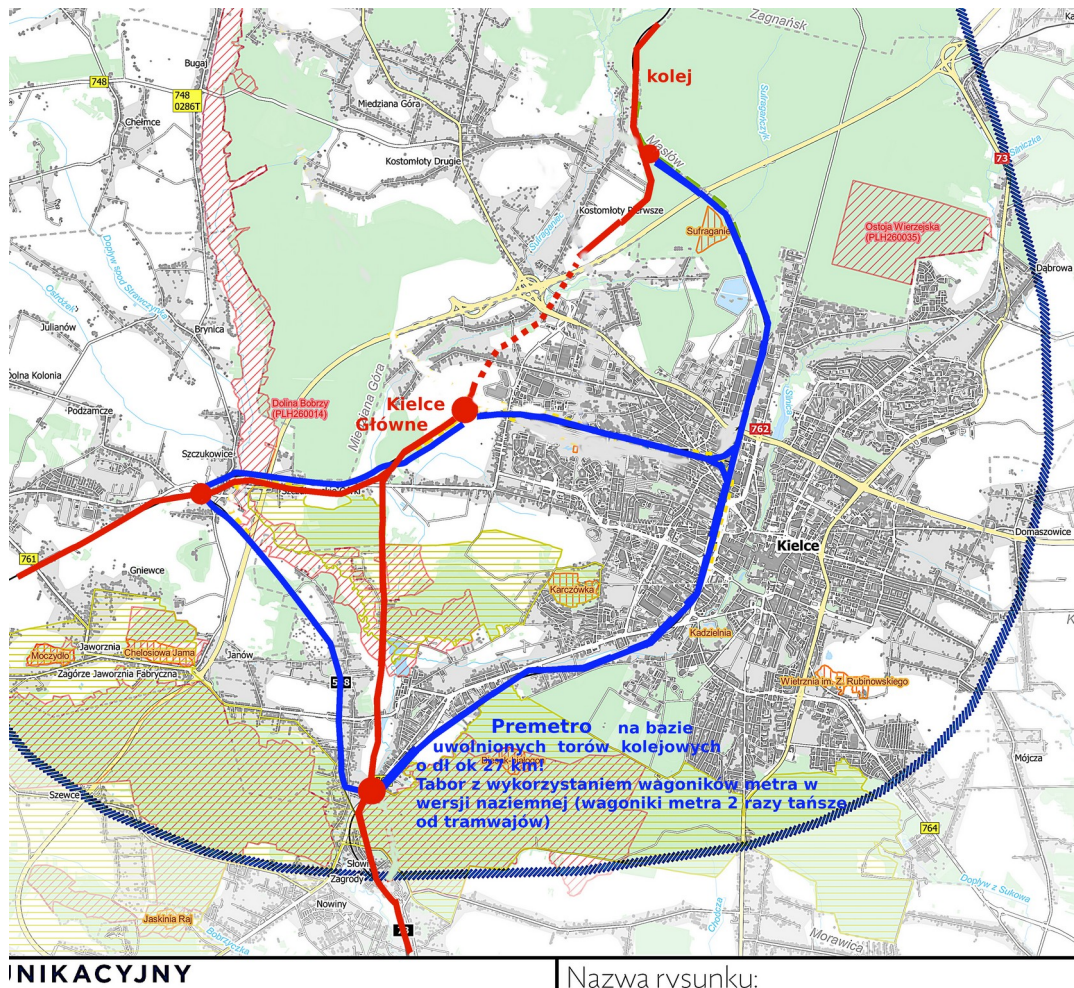
Tereny pokolejowe przy uwolnionych torach (dotychczas odpychające) staną się niesłychanie atrakcyjne bo będą miały dostęp do b.dogodnej komunikacji miejskiej -premetra .



Rys3 Poznań z odsuniętą koleją dalekobieżną i z premetrem na bazie już nadmiarowych torów kolejowych i niektórych tramwajowych.

Podobny układ związany z odsunięciem kolei dalekobieżnej , jak dla Poznania , można wręcz schematycznie zastosować dla wszystkich największych miast Polski.
I nawet mniejsze miasta mogą szybko mieć metro/premetro głównie na bazie nadmiarowych torów kolejowych.

Np Kielce :



Rys4. Nowoczesny układ kolei w Kielcach oznacza uzyskanie ponad 25 km premetra na bazie uwolnionych torów kolejowych.

Najpierw powinien powstać plan ogólny, scalający dla kolei całej Polski.



Rys5. Poglądowy rysunek z CPK w pobliżu Łodzi

Jak absurdalne dla kolei jest obecne podejście potwierdzają konsultacje i ... ich brak:

Jest b. wiele miejsc w Polsce, których nie objął plan kolejowy związany z CPK np.:

ponad 100tyś. Elbląg (obiekt II sztandarowego projektu czyli przekopu) dla, którego to właśnie kolej powinna być główną szansą rozwojową w powiązaniu z międzynarodową drogą wodną E70 **został całkowicie pominięty w planach kolejowych!**



Rys6. Ogromne znaczenie nowych linii kolejowych dla Elbląga i Portu Gdańsk

Na mapie szprych i to nie licząc G.Śląska nie ma aż 14 miast powyżej 50 tyś (!) :

1. Elbląg 117tyś
2. Legnica 99 tyś
3. Jelenia Góra 80 tyś
4. Inowrocław 73 tyś
5. Lubin 72 tyś
6. Piotrków Trybunalski 71 tyś
7. Gniezno 68 tyś
8. Pabianice 65 tyś
9. Tomaszów Mazowiecki 63 tyś
10. Przemyśl 61 tyś
11. Ełk 61 tyś
12. Mielec 60 tyś
13. Zgierz 56 tyś
14. Bełchatów 57 tyś

Zdumiewające jest , że **nie ma** w planach kolejowych nawet **Bełchatowa** gdzie jest **wytwarzane 20% energii elektrycznej Polski** a przy okazji można by załatać dziurę komunikacyjną na zachód od Łodzi gdzie biegła granica (Bełchatów - Wieluń w połączeniu z tzw magistralą węglową nr 131)

Absurdalny jest drugi węzeł kolejowy na terenach wiejskich między Krakowem a Katowicami demolujący całe rolnicze gminy .

Górny Śląsk potrzebuje **Metropolitalnego Dworca pomiędzy Sosnowcem a Katowicami na szlaku CMK** i CMK powinna prowadzić obok lotniska Pyrzowice i przez Jastrzębie Zdrój itd.

Natomiast **CMK** powinna być przedłużona w naturalny sposób na **Podlasie** i dalej do państw Unii czyli Litwy i dalej.

Propozycje na potaniecie taboru kolejowego i potaniecie budowy szlaków kolejowych w powiązaniu z integracją transportu kolejowego z drogowym.

Kolej ma postać prawie niezmienną od prawie 200 lat czyli od epoki węgla i stali. I zmiany na kolei trzeba robić w sposób nowoczesny a nie tylko odtwarzać stary układ.

Budowę torowisk można niebywale uprościć , przyśpieszyć i potanić np. stosując nieco zmodyfikowaną brytyjską technologię BBEST

[http://pbc.gda.pl/Content/30780/koc.pdf\[2\]](http://pbc.gda.pl/Content/30780/koc.pdf[2])

zamiast tradycyjnych podkładów kolejowych płyty betonowe (prawie płaskie) z szynami plus trakcja elektryczna .



Rys7 . Płyty betonowe z torami jako jezdnie i torowisko

I taki szlak mógłby służyć tradycyjnej kolei ale także jako jezdnie dla ciężarówek z napędem elektrycznym (!) - zasilanie poprzez pantograf.

Czyli właściwie to co zrobiono w Niemczech (elektryczne TIRy) uzupełnić o tory wbudowane w jezdnię betonową.

<https://40ton.net/testowa-ciezarowka-pantografem-jezdzi-juz-a5-spotkacie-ja-noca-zabezpieczajacej-obstawie/>

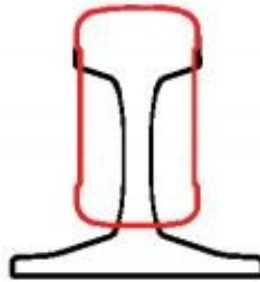


Rys.8 Elektryczne ciężarówki z pantografem

<https://www.auto-swiat.pl/wiadomosci/aktualnosci/w-niemczech-otwarto-pierwsza-elektryczna-autostrade/wgqt92z>

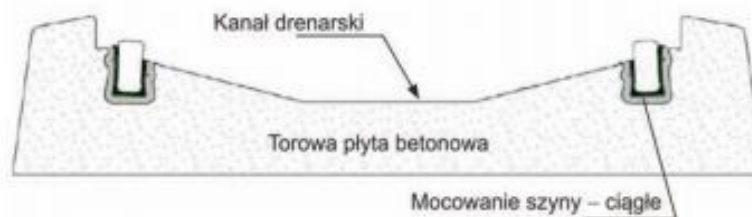
BBEST (Balfour Beatty Embedded Slab Track)

W 1998 roku brytyjska firma Balfour Beatty Rail rozpoczęła pracę nad stworzeniem zupełnie nowej konstrukcji toru niekonwencjonalnego. Klasyczną szynę Vignolesa o masie 74 kg/m zastąpiono blokiem szynowym o podobnej masie (rys. 4.38). Głównym celem tej konstrukcji było zdecydowanie zmniejszenie hałasu generowanego przy przejeździe pociągu. Nawierzchnia została zaprojektowana do prędkości 330 km/h.



Rys. 4.38. Porównanie bloku szynowego BBEST oraz szyny Vignolesa [21]

Szyna została umieszczona w wydrążonych kanałach betonowej płyty torowej wylewanej na mokro (rys. 4.39–4.42).



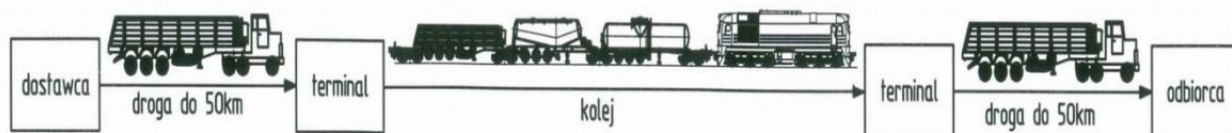
Rys. 4.39. Ogólny przekrój nawierzchni BBEST



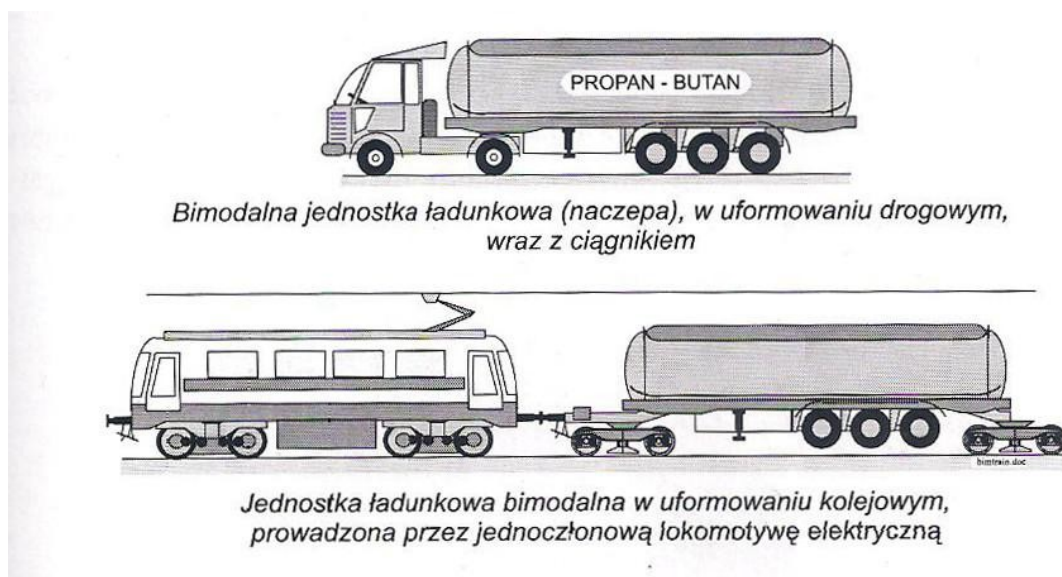
Rys. 4.40. Tor kolejowy zbudowany w technologii BBEST na linii Crewe–Kidsgrove (Wielka Brytania) [4]

Natomiast do potanienia taboru i do integracji ruchu kołowego z szynowym a także **TIRy na tory** mamy rewelacyjny **system bimodalny** opracowany w Instytucie Tabor. Genialnie prosty i tani.

<http://www.tabor.com.pl/projektowanie/multitrailor/>



Rys. 12. Zasada funkcjonowania transportu bimodalnego



Bimodalna jednostka ładunkowa (naczepa), w uformowaniu drogowym, wraz z ciągnikiem

Jednostka ładunkowa bimodalna w uformowaniu kolejowym, prowadzona przez jednoczłonową lokomotywę elektryczną

*I ten system zaatestowany, nagradzany stoi od lat... na bocznym torze. Ale ostatnio mówi się wiele o roli kolei to może w końcu zostanie szeroko zastosowany i **mamy szansę aby narzucić go jako standard w Unii.***

Kraje, które się modernizują mogą o wiele łatwiej wprowadzać najnowocześniejsze rozwiązania w porównaniu z krajami gdzie są już rozwinięte, ustabilizowane systemy .

Andrzej Podlaszewski

*luty 2020
ver3*

Linki:

<https://dzienniklodzki.pl/konstantynow-lodzki-protestuje-przeciwko-szybkiej-kolei-do-centralnego-portu-komunikacyjnego/ar/c1-14789074>

„Konstantynów Łódzki protestuje przeciwko szybkiej kolei do Centralnego Portu Komunikacyjnego”

<https://www.pasazer.com/news/41611/airbus,zaprezentowal,a321,xlr.html>

A321 XLR (tzn. *eXtra Long Range*) będzie miał zasięg o ponad 1 tys. km większy, co umożliwi dotarcie do Chicago z dowolnego miasta w Europie Zachodniej. **Samolot będzie mógł latać, dzięki zwiększonemu zasięgowi przez ponad 10 godzin. A321 XLR będzie mógł połączyć np. Paryż z Delhi lub z Azję z Australią. A321 XLR obniży koszty operacji**, ale także otworzy nowe możliwości bezpośrednich połączeń między mniejszymi portami lotniczymi. Maszyna będzie mogła być też używana na trasach średniodystansowych.

<https://www.pasazer.com/news/43319/cpk,nie,pomoze,lot,owi.html>

„Według niego (Horała) również **pasażerów przesiadających się z pociągu do samolotu w Baranowie będzie niewiele**, dlatego porty skomunikowane z CPK połączeniami trwającymi do ok. 2 godz. nie powinny się obawiać o utratę ruchu do takich kierunków, jak np. Frankfurt czy Paryż. Jego zadaniem port lotniczy „Solidarność” będzie miał wpływ jedynie na krótkie, krajowe połączenia lotnicze, które i tak będą ulegać ograniczeniu lub likwidacji z uwagi na rosnącą presję wynikającą z wymogów ochrony środowiska naturalnego.”

Kuriozalne jest to, że obecny pełnomocnik ds CPK ma świadomość ,że w Baranowie mało kto będzie przesiadał się z pociągu na samolot a pomimo to bezkrytycznie **spółka CPK brnie w absurdalne i ośmieszające nas rozwiązanie mega węzła kolejowego dla całej Polski na polu (A.P.)**

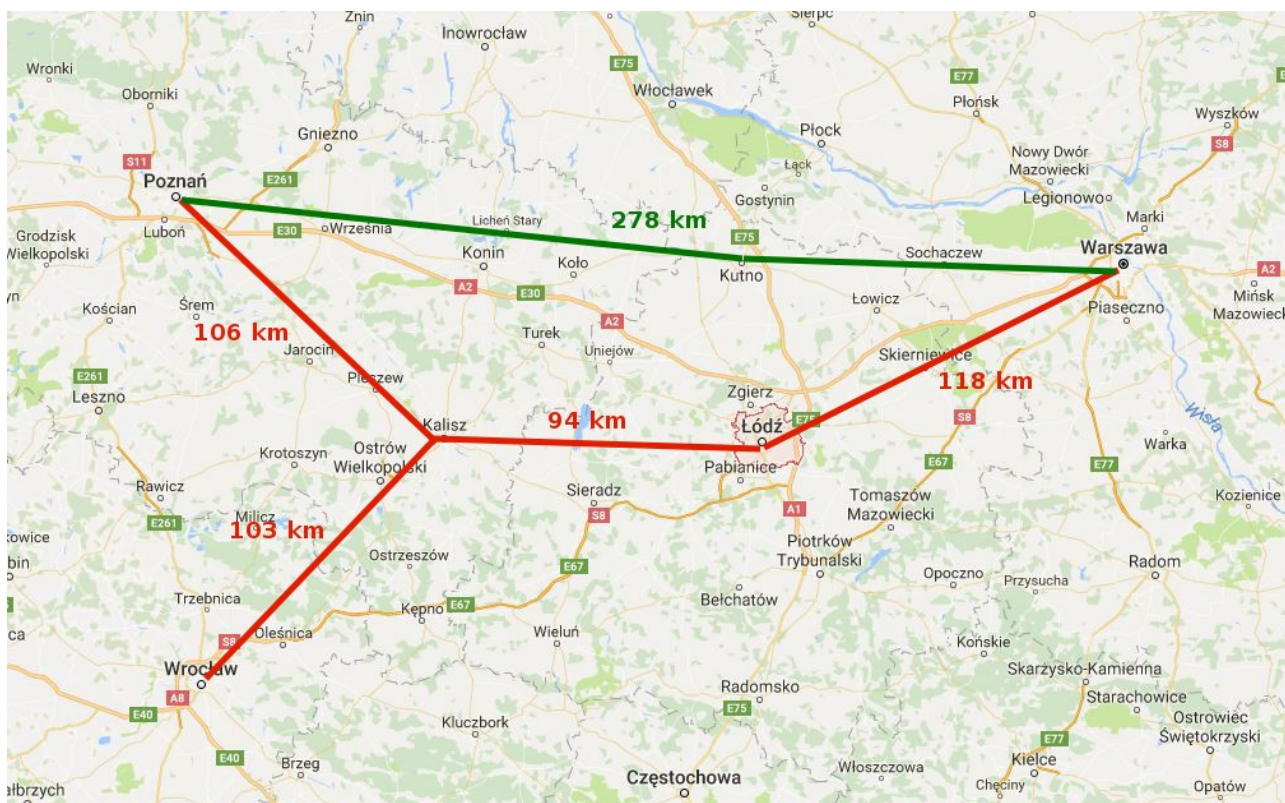
Dodatek

KDP po trasie Y wbrew ekonomii i wbrew logice

Każdy kilometr nowych torów KDP to gigantyczne koszty .

Trasa „Y” czyli po wielkim łuku jest z definicji nieekonomiczna i nielogiczna bo nadkłada się drogi i traci się walor szybkości .

Pokazuje to poglądowo poniższy rysunek.



KDP po trasie „Y” rys poglądowy

Z Poznania do Warszawy po trasie „Y” czyli przez Łódź jest dalej **aż** ok **40km** niż z Poznania do Warszawy przez Kutno.

A przecież trzeba przejechać przez wielki zurbanizowany obszar Łodzi a to oznacza dodatkowe znaczne spowolnienie.

Pomysł trasy Y powstał aby ograniczyć koszty – wspólny odcinek – ale jak widać efekt będzie odwrotny . Wydane zostaną ogromne pieniądze a przede wszystkim będą wielkie koszty społeczne - wyłączenia .

Na zachód od Łodzi jest od czasów zaborów do dzisiaj dziura komunikacyjna i w tym rejonie powinno powstać zamiast jednej super drogowej trasy „Y” (całkowicie w nowym terenie) kilka połączeń uzupełniających sieć kolejową. Oraz trzeba zmodernizować istniejące tory.

W warunkach Polski czyli niezbyt wielkich odległości wystarczy prędkość przejazdu ok.**200km/godz** zwłaszcza jak powstaną **obwodnice kolejowe miast**.

I np tak jak to pokazano na Rys.5

trasa z Poznania do Łodzi **przez Turek**. Obecnie 27 tys Turek nie ma wcale kolei. Druga trasa z Poznania do Łodzi przez Kalisz , Sieradz i Zduńską Wolę.

Natomiast z Wrocławia jedna trasa przez Kępno i Sieradz a druga bardziej o charakterze towarowym przez Wieluń . Łącząca się z magistralą węglową nr 131 i dalej do Bełchatowa i w kierunku Warszawy.

Kuriozalne że ani Wieluń ani Bełchatów (57 tys mieszk.) nie mają do dzisiaj połączenia z magistralą nr 131 przebiegającą nieopodal (20 parę kilometrów).

Z Wrocławia do Warszawy przez Łódź trasa na terenie Łodzi powinna przebiegać **po torach południowej Łodzi** czyli powinna omijać centralne dzielnice i Łódź Fabryczną.

Łódź powinna mieć zachodnią obwodnicę kolejową – równoległą do S14

Planowany tunel pod Łodzią wyłącznie dla metra.