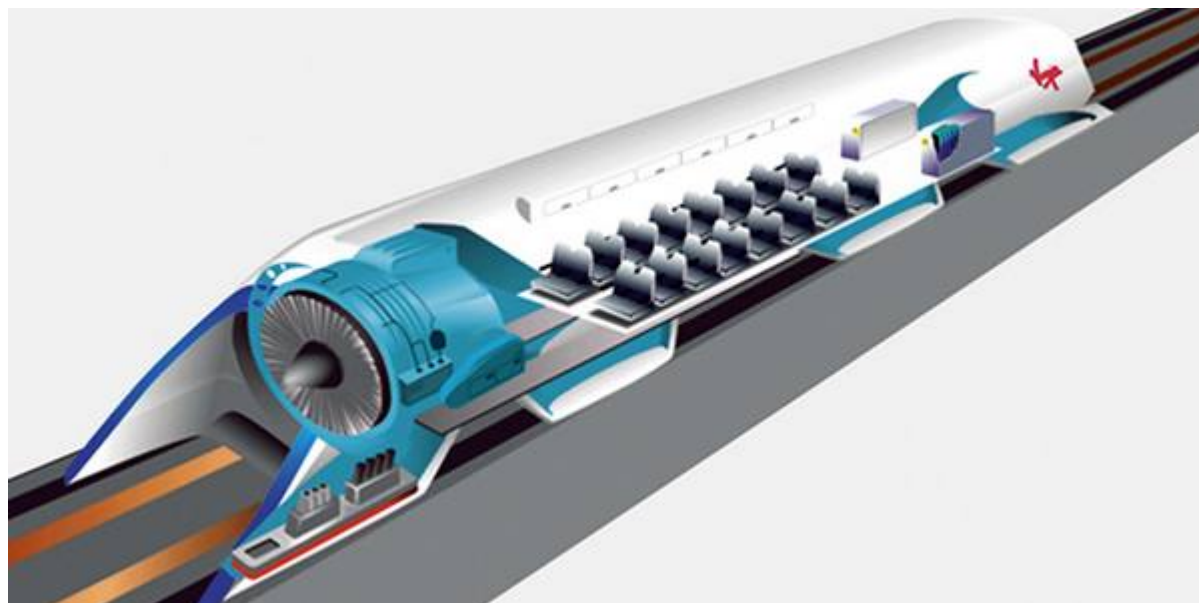


Już za trzysta parę lat, jak dobrze pójdzie?

4 lipca 2018

Hyperloop zmieni nie do poznania system komunikacji, a częściowo także i cały świat. Nasz kraj stanie zaś na czele tej wielkiej rewolucji technologicznej.



Niewiele ostatnio słyhać o projekcie hyperloop. Podejmowane są wprawdzie próby podtrzymania medialnego zainteresowania tą koncepcją – co zrozumiałe, bo efektem mogą być jakieś pieniądze dla osób, które ją promują.

Hyperloop to wciąż jednak tylko pomysł, teoretyzowanie oraz różne, związane z tym działania pozorne. Trudno więc w ten sposób osiągnąć odpowiedni rozgłos, przekładający się na kasę.

Czas wielkiej rury

Hyperloop to propozycja superszybkiego transportu. W rurze, w której panuje podciśnienie ma pędzić kapsuła, wykorzystująca mechanizm lewitacji magnetycznej (cokolwiek by to znaczyło).

Wedle doniesień naszych mediów, za pomocą hyperloopa będzie można pokonać dystans pomiędzy Warszawą a Wrocławiem w czasie

od 23 minut (wedle optymistycznych publikacji) do 37 minut (jak piszą malkontenci).

Kiedy? No, niedługo... W Dubaju podobno za cztery lata, w USA w 2023 r., natomiast w Polsce niewiele później – choć autorzy tych bajecznych opowieści wolą ostrożnie nie podawać konkretnych dat dotyczących rodzimego podwórka.

Koncepcję hyperloopa pięć lat temu sporządzili doradcy przedsiębiorcy Elona Muska. Podciśnieniowa rura miałaby połączyć aglomeracje Los Angeles i San Francisco, zapewniając pokonywanie dystansu wynoszącego 560 km w około pół godziny – czyli szybciej od samolotu, a także i taniej.

O rzekomej taniości rychło jednak przestano mówić, gdy zaczęto liczyć koszty, przy uwzględnieniu optymistycznego założenia, iż zbudowanie hyperloopa będzie w ogóle możliwe. Oceniono, że koszt linii Los Angeles – San Francisco wyniesie minimum 6 miliardów dolarów.

W Los Angeles powstała firma Hyperloop One. Nie zarobiła jeszcze wprowadzić prawie nic, ale jej wartość jest szacowana na ponad 160 mln dol i pracuje w niej prawie 200 osób – niby projektujących jakieś detale tego środka transportu, ale raczej wymyślających różne działania promocyjne i reklamowe, takie jak np. konkursy na zaprojektowanie najlepszych tras dla hyperloopa czy stworzenie modelu kapsuły.

Gdyby Elon Musk tę firmę sprzedał, okazałoby się to zapewne najlepszym sposobem osiągnięcia jakiegoś zysku dzięki hyperloopowi.

Wszystko dokładnie wiadomo

Teoretycznie, cała koncepcja jest rozpracowana prawie tak samo doskonale jak pojazdy z „Gwiezdných Wojen”. Wiadomo więc, że szczelna kapsuła pasażerska ma mknąć z prędkością ponad 1200 km/h w kilkusetkilometrowej rurze o średnicy ok. 2,5 m.

W rurze panowałaby niemal całkowita próżnia. Kapsuła unosiłaby się na ok. 1 milimetr nad dnem rury dzięki poduszce powietrznej – a zatem tarcie, zmniejszające prędkość, zostałoby ograniczone do minimum i nie będą potrzebne koła.

Wzdłuż rury rozmieszczone będą silniki elektryczne, rozpędzające i zwalniające kapsułę wedle potrzeb. Kapsuła zostanie wyposażona w specjalne dysze, zasysające resztki powietrza sprzed kapsuły i wysyłające je za nią, co również ma ułatwiać osiągnięcie dużych prędkości.

Czyli, prawdziwe cuda, niczym na brzechwowskich Wyspach Bergamutach. I tylko wysp tych nie ma...

Towary nie pobudzają wyobraźni

Pomysły budowy różnych pociągów, poruszających się w tunelach próżniowych, nie są nowe i pojawiają się od prawie 120 lat. Obecna koncepcja jest jednak z pewnością najbardziej efektywna.

Hyperloop ma zrewolucjonizować transport ziemski, ale najlepiej, jak zapewniają znawcy, sprawdzi się na Marsie. Tam, dzięki rozrzedzonej atmosferze, nie trzeba będzie budować rur z niskim ciśnieniem, wystarczy specjalny tor.

Podróż hyperloopem nie będzie zbyt przyjemna. Kapsuła byłaby ciasna, bez żadnych okien, trzeba siedzieć cały czas w fotelu, będąc narażonym na potężne przyspieszenia. Wszystkie te niedogodności ma rekompensować wielka prędkość, bo w końcu można wytrzymać te pół godziny, których wymagać będzie podróż z Warszawy do Wrocławia.

Wszystko wskazuje na to, że hyperloop znacznie bardziej nadawałby się do przewozów towarowych niż pasażerskich.

Różnym ładunkom, czy to masowym, czy drobnicy, nie będzie przecież przeszkadzać konieczność podróżowania w bezruchu. W przypadku towarów efekt byłby wręcz porażający, bo pociągi

towarowe wloką się po Polsce ze średnią prędkością 25 km/h, więc pięćdziesięciokrotne przyspieszenie to byłoby coś.

Trudno jednak porwać potencjalnych sponsorów i inwestorów mało romantyczną perspektywą dostarczania, np. węgla czy stali, z prędkością ponad 1200 km/h. Dlatego hyperloopowe wizje mają wyłącznie charakter pasażerski.

Wreszcie będziemy w czołówce

W Polsce koncepcja hyperloopa została przyjęta z dużym entuzjazmem. Nie bez powodu. Wiadomo, że rząd PiS ciągle mówi o wspieraniu innowacyjności, a cóż może być bardziej innowacyjnego niż stworzenie transportu przyszłości?. Słusznie uznano więc, że dzięki zajmowaniu się hyperloopem można by uzyskać całkiem przyzwoite pieniądze z państwowej kiesy.

Powstała zatem spółka Hyper Poland, określana mianem „start-upa”. Przygotowano szczegółowe mapy, określające, gdzie w Polsce powstaną trasy hyperloopa do 2030 r. (najpierw, co oczywiste, między Warszawą a Łodzią, zaś podróż ma potrwać 13 minut) – a gdzie po tej dacie. Nie wymagało to zresztą specjalnego wysiłku intelektualnego, wystarczyło spojrzeć na mapę głównych linii kolejowych w Polsce.

Wiadomo więc, że hyperloop połączy stolicę z Krakowem i Katowicami, potem dotrze do Białegostoku, Poznania i Wrocławia, a z czasem – nie bójmy się tego powiedzieć – nawet do Berlina, Pragi i Wilna.

Policzono, że hyperloop będzie u nas nawet o jedną trzecią tańszy od pociągów dużych szybkości. Pojawiły się analizy, mówiące, iż Polska ma wielkie szansę, żeby być światowym, a w najgorszym razie europejskim liderem we wdrażaniu technologii hyperloopowych – i stanąć na czele tej rewolucji technicznej.

Trzeba tylko się pośpieszyć, bo za kilka lat „karty będą już rozdane” – i zagraniczne koncerny sprzątną nam sprzed nosa

ogromną szansę stworzenia innowacyjnego transportu. Żeby skutecznie z nimi konkutować, potrzeba jednak drobiazgu, raptem kilkuset milionów złotych. Wyrażono oczekiwania, że tę kwotę mogłyby wyasygnować państwowe firmy: PKP, LOT czy Poczta Polska. Podpisano listy intencyjne z wieloma ważnymi instytucjami, takimi jak Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju, Polski Fundusz Rozwoju, Instytut Kolejnictwa, itp., itd.

Spółka dostała już finansowe wsparcie z Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości, a zainteresowanie inwestorów jest podobno bardzo duże (więc nie powinno być żadnych kłopotów z zebraniem tych milionów złotych).

Poinformowano publiczność, że „ta technologia działa”. Pełnomocnik rządu do spraw budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego między Łodzią a Warszawą, ogłosił zaś, że CPK: „musi być hyperloop-friendly, co oznacza że projekt będzie musiał zakładać dostateczne rezerwy, byśmy nie byli zaskoczeni przez wdrożenie tej technologii”.

Swoją drogą, ciekawe, co będzie w Polsce wcześniej, CPK czy hyperloop? Wiadomo już jednak, że podróż hyperloopem z Warszawy do lotniska w Baranowie ma potrwać raptem 5 minut.

Nie ma co zwlekać

W ubiegłym roku spółka Hyper Poland oświadczyła, że chce w tym roku ruszyć z budową testowej rury hyperloopa (temu właśnie miało służyć porozumienie zawarte przez Hyper Poland z Instytutem Kolejnictwa). Jakoś nie słychać jednak, aby zaczęły się już prace budowlane.

Testowa rura miała pierwotnie powstać w Łodzi, przy okazji wystawy światowej Expo 2022, o organizację której ubiegało się miasto. Niestety, z niezrozumiałych powodów nie przyznano Łodzi tej wystawy.

Jak poinformowały jednak oficjalne czynniki, Łódź wygrała w

dalekiej Australii konkurs na zorganizowanie „Zielonego Expo” w 2024 r. W czerwcu bieżącego roku tę radosną decyzję miało oficjalnie ogłosić Biuro Wystaw Międzynarodowych w Paryżu – ale jakoś na razie nie ogłosiło.

Z pewnością jednak nie przeszkodzi to spółce Hyper Poland w rychłym rozpoczęciu budowy testowej rury. Nie ma co zwlekać, bo czas ucieka, a zagraniczna konkurencja nie śpi.

Ekipa Hyper Poland prezentowała już swe projekty w Paryżu i Dubaju, a także odwiedziła w ubiegłym roku Los Angeles, gdzie ze zbudowanym przez siebie modelem uczestniczyła w „Hyperloop Global Challenge”. Nagrodą w tych zawodach, do których zgłosiło się 25 zespołów, miał być ...zaszczyt wypróbowania swego modelu w testowej rurze długiej na jedną milę, postawionej przez firmę Elona Muska (czyli nagrodą było co, coś, co powinno być początkiem zawodów). Niestety, nasza ekipa nie znalazła się w finałowej grupie, która mogła puścić swój model testową rurą. Jak widać, u Elona Muska jest sporo cwaniaków, wiedzących, jak skutecznie podsycać zainteresowanie hyperloopowymi marzeniami.

Trzeba nam wielkiej wiary

Sam Elon Musk poinformował, że kapsuła produkcji jego Tesli ustanowiła w testowej rurze w Los Angeles hyperloopowy rekord prędkości wynoszący 350 km/h – zaś wkrótce, po przeprowadzeniu pewnych modyfikacji, zostanie on poprawiony.

Nikt oczywiście nie jest w stanie sprawdzić, z jaką rzeczywiście prędkością pomknął hyperloopowy pojazd, ale nawet gdyby to była prawda, uzyskany wynik nie jest zbyt imponujący. Przecież już w 2007 roku francuski pociąg TGV rozwinął na torze kolejowym prędkość 574 km/h. Być może jednak Elon Musk wkrótce oświadczy, że osiągnął na przykład 700 km/h.

Ludzie małej wiary mogą naturalnie uważać, że hyperloop to taka sama bajka, jak opowieści o produkcji w Polsce samochodów

sportowych Hussarya, czy nowych Warszaw lub Syren. Wiadomo, że nasze media lubią podobne historyjki.

Warto jednak przypomnieć, że w czternastym wieku na polach bitew królowały łuki i kusze – ale z niezrozumiałych na pozór powodów, uwierzono, że warto inwestować w broń palną. W tamtych czasach była ona ciężka, nieporęczna, zawodna, niebezpieczna dla strzelca i pod każdym względem ustępowała łukom. Jednak to przed nią była przyszłość, co okazało się już trzysta lat później.

Rodzaj ludzki zawsze szybciej wymyślał narzędzia zagłady, niż urządzenia poprawiające jego byt. Bądźmy jednak optymistami i uwierzmy, że może rzeczywiście już za trzysta lat Polskę i Europę pokryje gęsta sieć błyskawicznych, hyperloopowych połączeń.

Autorstwo: Andrzej Dryszel

Źródło: [Trybuna.info](https://trybuna.info)