

Virgin Hyperloop stawia na transport towarowy

Cargo

10 czerwca 2022, Bydgoszcz

Ponad rok temu, Virgin Hyperloop stała się pierwszą firmą transportującą ludzi z pomocą hyperloopa - systemu transportowego wysokich prędkości oparty na kapsułach przepychanych przez rury pod niskim ciśnieniem, z proponowaną prędkością 1220 km/h. Lecz wygląda na to, że ich przygoda z przewozem pasażerów dotarła do stacji końcowej. W lutym 2022 Virgin Hyperloop ogłosił zwolnienia połowy załogi firmy, w związku z przeniesieniem zainteresowania na towarową wersję swojego eksperymentalnego systemu transportu.

Punkt zwrotny wynika rzekomo z problemów z globalnym łańcuchem dostaw spowodowanych pandemią koronawirusa i zwiększonym popytem na usługi cargo. Transport pasażerski, nie da się ukryć, związany jest z większym ryzykiem i narzuca na potencjalnego operatora więcej ograniczeń niż przewóz towarów. Operatorzy muszą brać pod uwagę komfort i bezpieczeństwo pasażerów. Proponowana przez Elona Muska linia hyperloop między Los Angeles a San Francisco zakładała limit przeciążeń na poziomie 0.5g, pomimo testów które wykazały, że już w przypadku przekroczenia 0.2g u podróżujących występują nudności.

Przy przeciążonych systemach cargo i nieustannie zwiększającym się popycie, nowy sposób transportu ze swoją obietnicą większej prędkości i efektywności, może istotnie pomóc w stojących przed branżą wyzwaniach, przy kosztach niższych niż w przypadku drogi morskiej czy powietrznej. Wg portalu Eurosender, system hyperloop może być nawet osiem razy bardziej wydajny niż transportowanie towarów drogą powietrzną.

Sposób myślenia o hyperloop ulega zmianie i to na korzyść przyszłych podróżujących. Realizatorzy idei Virgin Hyperloop chcą najpierw stworzyć działający system dla cargo, rozwiązać związane z nim problemy inżynierskie i upewnić się że system jest bezpieczny zanim stawia czoła transportowi ludzi.

Transport towarowy jest łatwiejszym wyzwaniem niż usługi pasażerskie, ale nadal istnieją potencjalne ograniczenia, które firmy mogą wziąć pod uwagę. W kontekście frachtu należy wziąć pod uwagę, że nadal istnieje ograniczenie szybkości, z jaką można przyspieszać, zwalniać i skręcać podczas przewożenia przedmiotów nieożywionych, ponieważ ich skład chemiczny może ulec zmianie, jeśli siły będą zbyt duże.

Hyperloop jest często przedstawiany jako przyjazny dla środowiska, bezemisyjny środek transportu. Dla przykładu, Virgin Hyperloop twierdzi, że jego systemy będą miały mniejszy wpływ na środowisko podczas użytkowania niż inne alternatywy, wykorzystując 100% energii elektrycznej pozyskanej z paneli słonecznych pokrywających konstrukcję. Pojawia się zatem pytanie - skoro możliwe jest osiągnięcie takiej wydajności wykorzystania energii, dlaczego nie użyć jej do zasilania tradycyjnych pociągów elektrycznych?

To tego dochodzi wpływ budowy infrastruktury na środowisko naturalne. Wymagałoby to znacznej ilości betonu i stali, które zawierają dużo węgla, a także ogromnych ilości tuneli. W 2018 r. The Boring Company Elona Muska została zmuszona do porzucenia planów budowy tunelu w Los Angeles ze względu na jego potencjalny wpływ na środowisko.

Hyperloop ma swoje zalety. Gdyby można było osiągnąć prędkość 1200 km/h na godzinę, okazałoby się to ponad trzy razy szybsze niż obecne systemy kolei dużych prędkości. System zamknięty wewnątrz rury lub tunelu byłby mniej podatny na żywioły, a w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej ewakuacja na poziomie gruntu byłaby znacznie łatwiejsza niż 10 kilometrów nad ziemią.

Podsumowując - pytanie nie brzmi czy system hyperloop powstanie. Pytanie brzmi kiedy i jak będzie wyglądał.



Dane teleadresowe

ul. Jana Matejki 1A
85-061 Bydgoszcz, Polska
tel.: [52 551 37 66](tel:525513766)
www.quixi.pl