

Kompletna kłapa elektrycznych autobusów w Gdańsku

9 listopada 2023

Nowe autobusy elektryczne, które kursują po Gdańsku od trzech tygodni, mają mniejszy zasięg, niż zapowiadano. I to nawet dwukrotnie! Bardzo drogie i rzekomo „ekologiczne” autobusy okazały się kompletną kłapą. Czy ktoś poniesie za to odpowiedzialność?

Nowe autobusy pojawiły się na ulicach Gdańska w połowie października. Jest ich osiemnaście (dziesięć normalnych i osiem z przegubem). Gdańsk wydał na nie 62 mln zł.

W zajezdni przy al. Hallera zbudowano 18 stanowisk do ładowania. Ich źródłem energii jest prąd elektryczny. Władze Gdańska zapowiadały – gdy podpisywały umowę z firmą MAN – że każdy z nich będzie mógł przejechać na jednym ładowaniu 400 km. W rzeczywistości okazało się, że jedynie 200-300 km.

Jak podaje jeden z rozmówców portalu Trojmiasto.pl, elektryki często nagle znikają z tras, bo się rozładowują. Można to sprawdzać na bieżąco na stronie „Cristalbus”, ale trzeba to robić naprawdę na bieżąco. Strona w pewnym momencie się resetuje i dane znikają. Na miejsce rozładowanych elektryków wjeżdżają autobusy spalinowe. Dodaje, że problem z zasięgiem autobusów elektrycznych był już widoczny podczas testów. Pomimo szkoleń, kierowcy nie dawali rady przejechać takimi pojazdami 400 km.

Dlaczego? Te 400 km być może autobus elektryczny przejechałby w warunkach „szklarnianych”. Tymczasem w Gdańsku są liczne pagórki, autobusy są przepełnione, a więc znacznie cięższe. „O tym, że temat jest delikatny, przekonał się jeden z kierowców, gdy nie zorientował się w porę o niskim stanie baterii. Zamiast na przystanku końcowym musiał podmienić autobus na trasie, razem z pasażerami. Potem tłumaczył się z tego w

specjalnym raporcie przed kierownikiem” – przywołuje jedną z historii kierowca.

Jeden z użytkowników portalu Trojmiasto.pl codziennie sprawdza wspomnianą stronę „Cristalbus”. Jak pisze, jeszcze nie było dnia, aby wszystkie autobusy elektryczne wyjechały jednego dnia na miasto. Często jest w nich też zimno, bo ogrzewanie dodatkowo zużywa baterie. Niezniszczalne są natomiast 17-letnie dieslowe Solarisy.



Gdy Gdańsk prezentował autobusy elektryczne, a politycy robili sobie na potrzeby mediów piękne zdjęcia na tle elektryków (prezydent Dulciewicz pozowała nawet z wielkim symbolicznym kluczem), Piotr Borawski, pełniący funkcję zastępcy prezydenta ds. przedsiębiorczości i ochrony klimatu, mówił tak: „Zdecydowaliśmy się, że ten tabor będzie miał na tyle dobry zasięg, że na jednym ładowaniu będzie pokonywał taką liczbę kilometrów, które pokonuje autobus będący w użytkowaniu każdego dnia. Autobusy będą ładowane po zjeździe do zajezdni, w godzinach nocnych, w najniższej nocnej taryfie”. Okazało się to kompletną bujdą. Najważniejsze jednak, że jest „zielono” – może nie w Excelu, ale zgodnie z „zieloną” klimatyczną polityką.

Nowe autobusy różnią się od spalinowych nie tylko zasięgiem, ale także sposobem prowadzenia. Przez baterie umieszczone na dachu, ważące od 6 do 8 ton, pojazd często kołysze się na boki. Zarządzający gdańskim ruchem doszli do wniosku, że prawdopodobnie autobusy z napędem elektrycznym będą wkrótce jeździć tylko na tzw. dodatkach, czyli będą obsługiwały kursy wyłącznie w porannym i popołudniowym szczycie. „Ot, droga zabawka” – podsumowuje kierowca z gdańskiego transportu. Gdańszczanie płacą więc bardzo drogo w imię „walki z globalnym ociepleniem”. W zamian dostają beznadziejną usługę.

Spółka Gdańskie Autobusy i Tramwaje problemu jednak nie widzi.

I „uspokaja”: „Minęły dopiero trzy tygodnie. Dopiero wdramy się w ich obsługę” – mówi Anna Dobrowolska, rzecznik prasowy miejskiego przewoźnika.

Autorstwo: KM

Na podstawie: Trojmiasto.pl

Źródło: NCzas.info