

## gratka motoryzacja

Korki i utrudnienia w ruchu drogowym w największych polskich miastach w 2015 roku kosztowały kierowców 3,8 mld zł - policzyli specjaliści z firmy doradczej Deloitte i serwisu Targeo.pl. Roczny koszt korków na statystycznego pracującego kierowcę wynosił 3350 zł.



► Pierwszy Autosan H9-35 wyprodukowany został w 1975 roku. W ciągu dwudziestu jeden lat powstało 8709 egzemplarzy

# Przez wiele lat dowodziły nas do pracy i szkoły. Dziś są zabytkowymi pojazdami

### Pasje

Po białostockich ulicach najdłużej jeździł Ikarus - 30 lat. Teraz tak wytrzymałych autobusów już nie ma - mówi Michał Aleksiejuk.

Katarzyna Asijewska  
katarzyna.asijewska@polskapress.pl

**M**ichał Aleksiejuk jest prezesem Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej.

Klub działa w Białymstoku od siedmiu lat. Wszystkie pojazdy znajdujące się w jego kolekcji na co dzień stacjonują na prywatnej posesji pod Białymstokiem.

Opuszczają ją na szczególne wydarzenia. Autobusy można dostrzec na białostockich ulicach podczas Nocy Muzeów. Z garażu wyjeżdżają również w Europejski Dzień bez Samochodu oraz na przejazdy okolicznościowe czy wycieczki.

- Osoby, które widzą nasze autobusy, przyglądają się im, wspominają z sentymentem codzienne podróże. Ludzie pytają się o historię tych pojazdów



► Jelcz M11 produkowany był w latach 1985-1990. Wyprodukowano około 2600 egzemplarzy tego modelu

i robią im zdjęcia - mówi Michał Aleksiejuk.

Aktualnie Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej ma pięć autobusów, jednak planuje cykliczne powiększanie kolekcji. Część tych pojazdów jeździła po białostockich ulicach, ale są też wśród nich takie, które służyły mieszkańcom Wrocławia i Łomży. Najstarszym egzemplarzem znajdującym się w posiadaniu klubu jest Jelcz PR 110M z 1985 roku. W skład kolekcji wchodzi też Autosan H9-35 z 1993 roku, Jelcz M11 z 1988, Jelcz 120M z 1992 i o dwa lata młodszy od niego Jelcz 120MM/1.

Jaki autobus może zyskać miano zabytkowego? Musi ukończyć 25 lat. Jednak nie jest to regułą. O tym, czy zaliczony zostanie do zabytków, decydują też inne czynniki, podobnie jak w przypadku samochodów. Klub ma takie autobusy, które nie osiągnęły tego wieku, a udało się je wpisać do rejestru pojazdów zabytkowych, z racji że pozostało ich w Polsce niewiele.

- Na to kiedy autobus przestanie być eksploatowany, wpływa wiele czynników - mówi Michał Aleksiejuk. I wymienia: - Znaczący jest wiek pojazdu. Od wielu lat autobusy wysoko



► Jelcza 120MM/1 produkowano w latach 1993-1995. Mogło nim podróżować 110 pasażerów

podłogowe zastępowane są niskopodłogowymi, przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych. O przejściu na emeryturę decyduje także zużycie autobusu - robią one duże przebiegi, więc mają prawo się wyeksploatować. Bardzo często zostaje przekroczona norma czystości spalin przez nie wytwarzanych, dlatego też pojazdy zostają wycofane z użycia.

O nabyciu autobusów przez klub decydował ich stan techniczny. Członkowie spośród kilku egzemplarzy wybierali te w najlepszym stanie.

- Po białostockich ulicach najdłużej, bo przez 30 lat jeździł

od Ikarusa - tłumaczy Aleksiejuk. - Jeszcze przez jakiś czas Unia Europejska będzie dawała fundusze na nowoczesne pojazdy, jednak za kilka lat jej wsparcie się zakończy, a nowych autobusów praktycznie nie da się naprawić. O ile te starsze pojazdy można było kompleksowo remontować, o tyle te nowe trzeba wymieniać.

Klub ma dwudziestu członków. Tworzą go kierowcy i pracownicy zarządu Białostockiej Komunikacji Miejskiej - w ich przypadku praca połączona jest z pasją. Do klubu należą również osoby pracujące w zupełnie innych branżach, które zajmują się zabytkowymi autobusami hobbystycznie.

- Jeżeli autobus trafi w nasze ręce, to przechodzi gruntowną renowację. Przywracamy go do stanu, w jakim wyjechał z fabryki - opowiada prezes.

Klub utrzymuje się jedynie ze składek członkowskich, więc pojazdy odnawiają za własne pieniądze. Metamorfoza wykonywana jest stopniowo. Członkowie zaczynają ją od blacharki, następnie remontują podzespoły mechaniczne. Potem następuje renowacja wnętrza, a zwieńczeniem prac jest wpis do ewidencji pojazdów zabytkowych. ● ©

Ikarus - opowiada prezes. - W swojej karierze zdążył przewieźć kilkanaście milionów mieszkańców miasta i okolic - dodaje. Jak mówią miłośnicy zabytkowych autobusów, te pojazdy były bardzo wytrzymałe. Obecnie tak trwałych już nie ma. Te nowoczesne są naszpikowane elektroniką, co znacznie skraca ich żywotność. - Normy europejskie stawiają na niskie zużycie paliwa, co wpływa na to, że pojazd szybko traci na wartości i prędzej się niszczy. Przewidywany czas zdatności nowoczesnego autobusu to 12 lat, a to oznacza, że jest znacznie mniej wytrzymały