

Evolución del autobús de dos pisos

Double Decker, los autobuses rojos de dos plantas en Londres, Adorados, fotografiados, diseñados, esculpidos, promocionados, publicados. Estos autobuses de dos plantas son famosos en todo el mundo por ser uno de los símbolos de la capital británica.

El servicio de buses londinenses apareció por primera vez en 1829, en el tramo de Paddington a la zona de la City. En aquellos años el servicio de pasajeros lo hacían pequeños vehículos tirados por unos caballos; ya desde aquel entonces, unos vehículos se presentaban con dos plantas (double-decker). El servicio para pasajeros, que del 1859 venia gestionado por la London General, fue motorizado en 1902, con la introducción de tranvía y trolebús, que poco a poco fueron substituidos por los conocidos autobuses rojos de dos plantas.



Son particularmente famosos los viejos buses rojos que se llaman Routemaster (RM), con una entrada libre (plataforma abierta) dentro del coche. Empezaron el servicio por primera vez en 1954 y lo terminaron en 2005.

La Transport for London (TFL) ha jubilado los famosos routetmaster en cuanto ya no eran adecuados a la ley a favor de los discapacitados (Disability Discrimination Act); hoy han sido substituidos por los bendy bus (autobuses que son el doble de largo) y por nuevos

double-decker de recién creación (que prevén el acceso a los discapacitados en la planta inferior del vehículo).

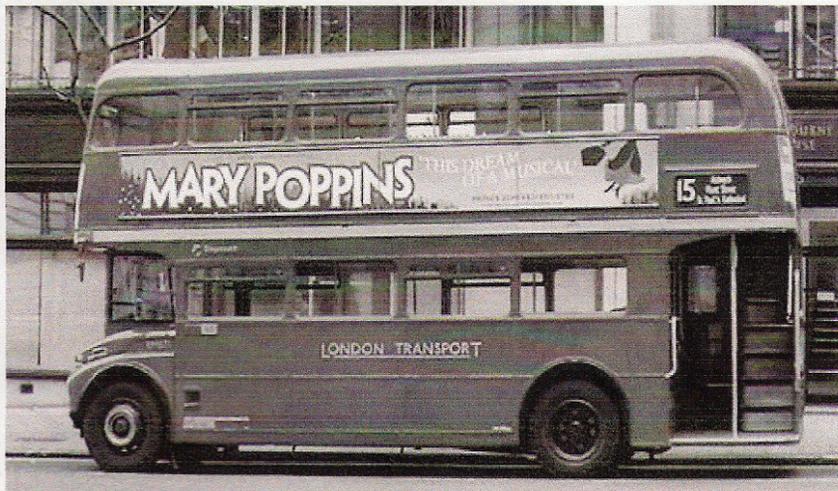
Hoy, quedan dos líneas de servicio routemaster, que hacen parte del English Heritage: la línea numero 9 que desde la Royal Albert Hall llega hasta Aldwych, pasando por Hyde Park Corner, Piccadilly Circus y Trafalgar Square, y la línea numero 15 que desde Trafalgar Square llega hasta Tower Hill atravesando parte de la City (en particular la famosa Fleet Street).

Todavía hoy los londinenses se recuerdan del routemaster con grande nostalgia, y aunque Londres conserve todavía los autobuses rojos de dos plantas, el antiguo modelo del RM quedará para siempre único en el mundo. Muchos siguen pensando que los viejos autobuses representan el espíritu londinense; la libertad de subir y bajar del coche (con debidas precauciones) llamaba al espíritu democrático que poco a poco se iba afirmando en la nueva sociedad multicultural británica y el nuevo Estado Welfare de la posguerra.

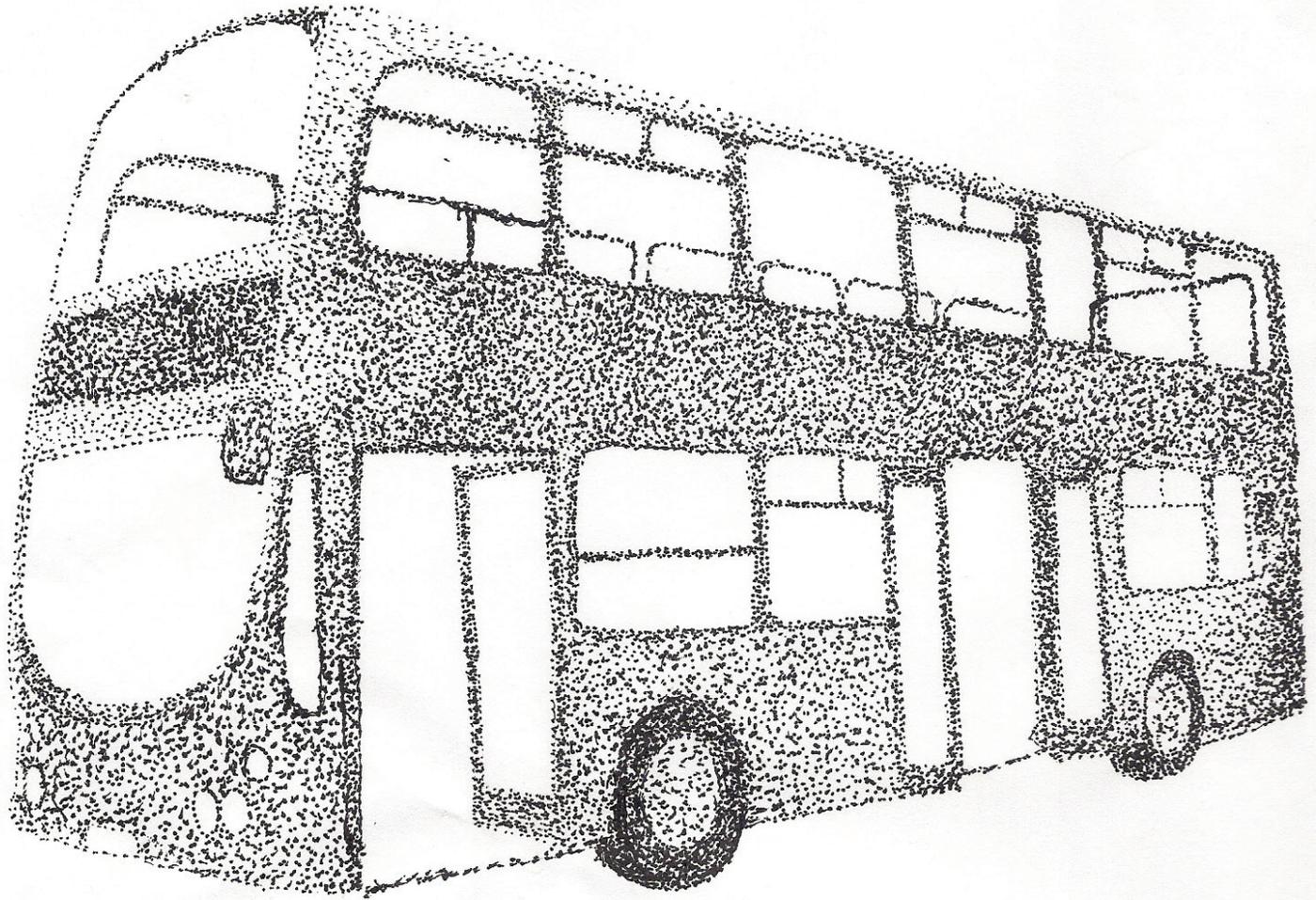
Aunque hayan muchas teorías no oficiales acerca de por qué dos pisos y por qué el color rojo, parece ser que la más acreditada es que atribuye lo del 'double-decker' a orígenes logísticos y de ahorro de gastos; por qué organizar dos buses con dos conductores cuando el mismo numero de personas puede estar en un sólo vehículo. Parece que fue este el pensamiento original en 1829, cuando todavía se fabricaban los primeros vehículos a caballo.

De Londres, los autobuses de dos plantas han sido luego exportados a todas las colonias británicas; no hay que extrañarse entonces si encontrarás los double decker en India o en Sri Lanka.

La razón del color rojo de los autobuses londinenses no tiene mucho secreto, como para las cabinas telefónicas o para los box del correo, el color rojo te permitía reconocer de forma inmediata los autobuses urbanos, del centro de Londres, al servicio de los pasajeros. Al parecer el color rojo es en Londres un símbolo de lo público



Autobús de dos pisos



Mo
Fab
Paí
Año

Oro
dos
veh
gur
año
Lue
ma
tro
La
mo
el 2
por

Raz
bus
de
me
dad

Car
por
dos

Raz
del
de
nue
tró
una
a la
dad
el

Ge
ses
sae

NO

Modelo: Volvo B5L Hybrid
Fabricante: Volvo
País: Inglaterra
Año: desde 2005

Orden cronológico del desarrollo del bus de pisos: Los primeros fueron pequeños vehículos tirados por caballos, con el segundo piso a intemperie, alrededor de los años 1830.

Después vinieron los Routemaster con sistema de línea de corriente al igual que el trolleybus, 1954.

La evolución del RM fue el desarrollo del motor híbrido de marca Leyland.

Desde 2005, luego de la salida del RM se incorporan buses con dos puertas.

Ventajas de construcción: ahorro en combustible y en cuanto a empleados, en vez de dos buses con conductores diferentes, mejor un solo bus que tenga igual capacidad de pasajeros.

Características del transporte: característico por su color rojo desde el routemaster, de piso. Única línea de recorrido urbano.

Razones de su inserción al sistema: el modelo anterior no cumplía con leyes a favor de la gente con discapacidad. Junto a estos nuevos buses se implementó el pago electrónico a través de tarjeta. Se quiso dar mayor comodidad, y confort. Debido a la gran cantidad de personas en la ciudad se necesitaba mantener los dos niveles del bus.

Operación del servicio de autobús: London Bus, Arriva, Transport for London. Empresas privadas.

Beneficios ambientales: Reducción de gases contaminantes como el dióxido de carbono y los óxidos de nitrógeno, reduce el consumo de gasóleo.

Ventajas del diseño: Su mayor punto a favor es el hecho de que tenga dos puertas, una para minusválidos y otra adicional. También es ventaja que las puertas estén más cerca del chofer, tiene un sistema de pago vía tarjeta, al no ser una sola puerta, no se acumula gente en estas. Tiene mayor seguridad.

Desventajas del diseño: Los routemaster son muy codiciados por los turistas, es algo típico de Londres, este nuevo modelo no es característico del lugar.

Nuevos double decker

Volvo ha presentado sus nuevos autobuses híbridos Volvo B5L Hybrid para prestar servicio en la ruta de autobuses urbanos (Arriva London).

Se ponen en servicio seis unidades que forman parte de un ambicioso programa de pruebas. No se trata de los primeros autobuses híbridos en Londres, pero forman parte de una nueva generación de

autobuses de doble piso. Exteriormente son muy similares a los Volvo B9TL de doble piso, que usan motores diesel 9.0 Euro5.

Los B5L Hybrid utilizan un motor térmico más pequeño, un diesel 5.0 Euro5, asociado a un motor eléctrico alimentado por baterías de ión-litio. La configuración es en paralelo, pueden empujar ambos sistemas a la vez o uno sólo, con una transmisión automática. La energía de las frenadas se almacena en las baterías para arrancar el autobús utilizando energía eléctrica principalmente.



No solo van a reducir el consumo de gasóleo, también las emisiones contaminantes en una ciudad tan preocupada por el tema como es Londres. Según pruebas preliminares, la reducción de dióxido de carbono se cifra en un 35% y en un 40-50% la emisión de óxidos de nitrógeno y partículas sólidas. Esta experiencia se une a la iniciada en Goteburgo con los autobuses Volvo 7700 Hybrid.

La tecnología híbrida es especialmente interesante en los autobuses urbanos dado el número de aceleraciones y paradas que realizan, condiciones muy ineficientes para el motor y motivo de contaminación atmosférica. De todas formas, un autobús urbano, sea híbrido o no, contamina mucho menos por pasajero que un smart, ya que las emisiones se dividen entre todo el pasaje.

Volvo Buses ha entregado oficialmente más de 20 autobuses híbridos Volvo B5L doble cubierta con dos carrocerías Wrightbus Gemini a Arriva Londres. Los nuevos vehículos marcan otra importante inversión en el apoyo de transporte amigable verde por Arriva y Transport for London (TfL).

A punto de entrar en servicio en un número de clave de transporte Arriva para las rutas de Londres, el híbrido de Volvo B5L se entregó oficialmente a Arriva Londres Director Gerente, Scowen Bob y autobuses de Londres, Director de Operaciones, Weston Mike por Volvo Bus Director de Ventas, Owen Phil y Sam McLaren, Director Comercial, el Grupo Wright.

El autobús híbrido de Volvo es un híbrido paralelo, donde puede ser un motor diesel más pequeño y un motor eléctrico funciona de forma independiente o conjunta. El motor eléctrico funciona con una batería que se carga mediante el reciclaje de la energía de frenado.

"Al reciclar la energía de frenado en los autobuses, que son capaces de reducir significativamente el consumo de combustible y por tanto también el consumo de energía y las emisiones del gas invernadero dióxido de carbono", dice Medio Ambiente de Volvo Buses Manager, Edward Jobson. "Hemos tomado nota de que la reducción generada por los autobuses híbridos en la operación podría ser hasta un 35%."

Una ventaja importante es que el motor diesel se apaga en las paradas de autobús y el autobús comienza de nuevo utilizando sólo el motor eléctrico. Esto crea un ambiente tranquilo y de escape libre en las paradas de autobús.

London Buses gestiona los servicios de autobús en Londres. Se planea las rutas, especifica los niveles de servicio y la calidad de servicio de monitores. También es responsable de las estaciones de autobuses, paradas de autobús y otros servicios de apoyo.

Los servicios de autobuses son operados por empresas privadas, que trabajan bajo contrato para los autobuses de Londres.

La red de autobuses de Londres es uno de los sistemas de transporte más grande y más completa urbana en el mundo. Cada semana más de 6.800 autobuses programado realizar alrededor de seis millones

de pasajeros en más de 700 rutas diferentes.

La red es dinámica y responde a los cambios en el crecimiento de Londres y las necesidades cambiantes. Cada año, una quinta parte del servicio de autobús es una nueva licitación, con aproximadamente la mitad de la red sujetas a algún tipo de revisión.

Los autobuses son la mejor opción para aumentar la capacidad de transporte público en el corto plazo. Muchas iniciativas se han adoptado para hacer viajes tan confiable, rápido, cómodo, confortable, fácil de usar y más asequibles posible.

Las cifras siguientes muestran hasta qué punto la red de autobuses ha crecido en los últimos años:

El uso del autobús está creciendo a su ritmo más rápido desde 1946.

Pasajeros del autobús creció más de un 38 por ciento entre 1999/00 y 2004/05.

Los autobuses de Londres llevan ahora el mayor número de pasajeros desde 1968.

Hasta marzo de 2005, fueron 1,79 millones de viajes de pasajeros en la red.

El kilometraje de bus en Londres es más alto que en cualquier otro momento desde 1957, con 450 millones kilometros operado en 2004 / 5.

London Buses es la subsidiaria de Transport for London (TfL) que administra los servicios de autobuses dentro del Gran Londres, Reino Unido. Los autobuses están obligados a llevar un sistema similar de color rojo y se ajustan al régimen misma tarifa. Todos los servicios son proporcionados por los operadores del sector privado.

Una de las maneras de viajar en estos buses es comprando boletos, a pesar de que hoy en día se ha implementado la tarjeta Oyster Pay As You Go (antes de pago previo), los usuarios pagan una cantidad fija para los viajes individuales, aunque existe una "tapa de cada día", lo que limita la cantidad máxima de dinero que se descontará del saldo de un pago a medida que avanza la tarjeta Oyster, independientemente de cómo muchos autobuses se toman ese día (de 4:30 am a las 4:30 am del día siguiente). Por otra parte, los pases semanales y mensuales también se pueden comprar y cargar en una tarjeta Oyster.

Los menores de 11 años viajan gratis. Los niños de 11 a 15 viajan gratis en los autobuses con una tarjeta fotográfica Oyster. Hay concesiones para las personas de 16 a 18.

El régimen de libertad Pass permite los mayores de 60 años y aquellos con una discapacidad para viajar gratis en cualquier momento en los autobuses. Las personas que tienen pases de autobús concesionarias Inglés expedido por las autoridades locales viajan gratis en los autobuses TfL en cualquier momento.

En las rutas operadas por todo Londres, los pasajeros que deseen pagar las tarifas en efectivo, deben pagar sus boletos antes del embarque. Todas las paradas de autobús en las rutas están equipadas con máquinas expendedoras que venden billetes sencillos y los pases de un día. Estos números de la ruta están marcados en amarillo en las señales de parada de autobús con un anuncio para comprar los boletos antes de abordar, los conductores no son capaces de emitir billetes y también porque los pasajeros pueden subir por cualquier puerta. La mayoría de los pasajeros utilizan la tarjeta Oyster, ya que la tarifa en efectivo es superior a la tarifa Oyster.

Londres es el único lugar en donde los buses de dos pisos circulan en tramos tan cortos, como lo es dentro de la ciudad. Otros países han adoptado el bus de doble piso pero sólo en viajes de tramos largos, como por ejemplo en Chile, de una región o ciudad a otra, o de Chile a otros países.