

# Презентация проекта «История общественного Транспорта Англии»

г.Георгиевск  
Ставропольский край  
МОУ СОШ №7  
Класс – 6а

Автор – Шульгинов Александр Сергеевич  
Учитель – Дрогавцева Элеонора Викторовна



9 секунд.mp3

*Сегодня такси — неотъемлемая часть жизни любого большого города, а иногда даже важная деталь его фирменного стиля. За всю свою сознательную жизнь такси зарекомендовало себя не только как друг и помощник в делах, но в некоторых странах стало всеобщим любимцем и даже национальным героем. А началась история городского такси, как не сложно догадаться, в далекие времена — с романтической профессии ямщиков и извозчиков.*

*Местом, где зародился частный пассажирский извоз, безусловно следует считать Великобританию.*



### **На родине кэбов**

История организованных платных перевозок пассажиров в населенных пунктах началась в... 1639 году, когда корпорацией коучменов была учреждена лицензия на извоз. Сначала экипажи были достаточно громоздкими, открытыми и четырехколесными — они назывались хэки (hackney — разъездная лошадь). На зиму некоторые особенно заботливые кучера натягивали над повозками тент. Только спустя 200 лет (в 1840—1845 годах) в обиход ввели более маневренную двухколесную открытую повозку — кабриолет, сокращенно — кэб.

Хэки



- **ТАКСИ**

- Этот вид общественного транспорта имеет очень богатую и долгую историю. Достаточно сказать, что одним из первых, кто внедрил подобные платные перевозки, правда, гужевые, был великий полководец Александр Македонский.
- Много столетий спустя функцию такси стали выполнять паровые дилижансы. Почти два века паровики не только служили пассажирским видом транспорта, но и отчасти использовались для платных перевозок грузов.



Впоследствии появились двух- и трехместные кэбы с закрытой кабиной, а рабочее место возницы переместилось назад и вверх, откуда проще было разглядеть номера домов, когда вокруг царил знаменитый английский туман. Более ста лет назад начался закат эры конных экипажей — на улицы Лондона выехали 70 электрокэбов Bersey, развивавших скорость 15 км/ч. Правда, все электрокэбмены в тот же год разорились, а вот последний лондонский конный кэбмен сдал свою лицензию только в 1947 году. В конце марта 1907 года начался такси-бум, многие стали разрабатывать автомобили специально для использования в качестве таксомоторов. Кстати, англичане сегодня неохотно вспоминают о том, что одним из самых популярных в Лондоне такси на протяжении четверти века (до 1932 года) был кэб марки Unic, производимый... французской фирмой Жоржа Ришара.

Сейчас в старой доброй Англии осталось три фирмы, которые строят такси-кэбы -- London Taxi International, Hooper и Asquith, известная своими репликарами.





## Кэбы и кэбмены



**DAIMLER TAXAMETER.** В конце XIX в. Готлиб Даймлер решил моторизировать, городской транспорт Штутгарта. Он так увлёкся этой инициативой, что на несколько лет отошёл от изобретательства. Первый таксометр с бензиновым двигателем Даймлер создал в 1896 г. За основу конструктор взял собственную модель Victoria и немного её усовершенствовал. Она имела двухцилиндровый двигатель мощностью 5 л. с. и в городе развивала максимальную скорость 25 км/ч. В зависимости от исполнения машина могла везти от двух до шести пассажиров одновременно.

Имя известного немецкого изобретателя Готлиба Даймлера сохранилось только в названии английской компании «Daimler». Она начинала с производства одноимённых германских лицензионных автомобилей на Британских островах, затем стала самостоятельной, позже попала под контроль фирмы «Jaguar» и вошла в концерн «British Leyland», а с 1990 г. принадлежит американскому концерну «Ford». В качестве эмблемы фирмы «Daimler», выпускавшей эксклюзивные экипажи, была выбрана шрифтовая композиция с доминирующей буквой «D».

Городские газеты запестрели объявлениями: «Сдаётся напрокат автомобиль с кучером на день, месяц или год врачам, бизнесменам, путешественникам...», «Предварительный заказ автомобиля, его осмотр и пробная поездка производятся заранее...», «Автомобиль может быть вызван заблаговременно, в удобное для вас время, включая ночное...», «В высшей степени элегантным автомобилем управляет опытный кучер в ливрее...», «До шести мест в экипаже, защищенном от дождя и солнца, в интерьере, отделанном по лучшему разряду...» и т. д. Именно тогда и родилась популярная служба «Такси по вызову». Впоследствии она превратилась в знакомое всем такси.



- Популярность нового вида транспорта постепенно росла, а с появлением более совершенных экипажей автомобили-такси прочно вошли в жизнь города. Только в Европе насчитывается полмиллиона таких машин.
- Европейское такси, особенно английское, несколько отличается от американских. Здесь не просто берут готовый автомобиль, раскрашивают его и выпускают. В Европе с завидным постоянством разрабатывают и производят экипажи специально для этой службы, причём в каждой новой машине учитываются недостатки предыдущего варианта и в каждую вносятся усовершенствования, повышающие безопасность езды в городе. Многие помнят старый добрый экипаж Austin Taxi FX4, который изготавливался концерном «British Leyland» с 1958 до 1999 г. Не первый у фирмы, FX4 вобрал в себя всё лучшее из конструкций, созданных за несколько десятилетий. В 1980 г. по причине нерентабельности выпуска FX4 на основном предприятии его стали делать на небольшом производстве «Carbodies» в Ковентри, а автомобиль получил имя Carbodies Taxi





## ■ AUSTIN TAXI

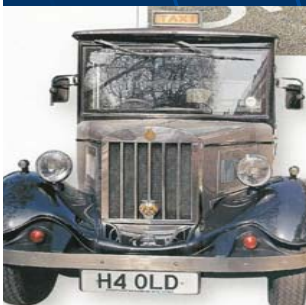
- .
- Внешне нарочито старомодный, с распашными дверями, практически без багажника сзади, автомобиль походил на универсал. Вдоль борта шла мощная фасонная подштамповка — от передней фары до заднего стоп-фонаря. Капот начинался вертикальной облицовкой радиатора с мелкой сеткой. Довольно высокий кузов (1770 мм) позволял пассажиру входить в салон, не снимая шляпы, что, бесспорно, было очень удобно.

- Пассажирские сиденья стояли в два ряда, причём откидные передние при необходимости складывались. И когда в такси ехали один-два пассажира, они имели возможность расположиться с комфортом - вытянуть ноги, что немаловажно в дальних поездках. Багаж размещается слева от водителя (в Англии левостороннее движение, и водитель сидит справа).



Автомобиль отличается простотой конструкции, что, собственно, и положено такси. Сначала он ходил с бензиновым, а позже и с дизельным двигателем. Капризное в управлении, немного шумное, но необычно надёжное, оно стало настоящей достопримечательностью Британских островов.

- Стать таксистом в Великобритании очень сложно. Мало знать город – нужно знать и наиболее востребованные маршруты. Чтобы стать таксистом и получить нагрудный номерной знак, нужно сдать сложный экзамен. Только тогда он вправе сесть за руль механического «извозчика».



Официальное такси в Англии — это знаменитый black cab, черный кэб. То самое лондонское такси, которое с начала века стало таким же атрибутом Лондона, как "Биг Бен" или красные двухэтажные автобусы. Сейчас в Англии остались всего три фирмы, которые строят такси-кэбы — London Taxi International, Hooper и Asquith, известная своими репликарами. Конструкция этих автомобилей осталась столь же консервативной, как и их не меняющаяся десятилетиями внешность. В кэбах водитель непременно сидит за перегородкой, чемоданы ставятся рядом с ним. Еще совсем недавно такси должны были быть обязательно черного цвета, который символизирует честь и достоинство. Сегодня на улицах столицы королевства и за ее пределами кроме черных и черно-вишневых машин все чаще встречаются такси самых немыслимых расцветок, использующие свои кузова в качестве холстов для надписей и картин, а также основания для крепления рекламных щитов.





Модель автомобиля оказалась... автобусом. Его выпустила американская фирма «Fisher Motor Vehicle» в 1903 г. для лондонской транспортной компании, о чём и говорит надпись на его борту, нанесённая кистью маляра.



Один из  
потомков  
экипажа Fisher



- Конструктивная же оригинальность заключалась в том, что автобус двигался на электротяге. Каждое из задних колёс имело свой электродвигатель мощностью 10 л. с. Тогда уже были известны и широко применялись электромоторы, аккумуляторы, генераторы. Электромоторы экипажа питались не от аккумуляторных батарей, а от пятиполюсного генератора мощностью 16 кВт. Ротор последнего, в свою очередь, приводился в движение четырёхцилиндровым бензиновым двигателем мощностью 20 л. с. Аккумуляторные батареи включались в цепь между генератором и рабочими электродвигателями. Эти батареи являлись вспомогательными элементами, используемыми в трудных условиях (например, при подъёме в горку), и вместе с тем накопителями энергии (когда автобус с горки скатывался). Сегодня такие силовые установки называются гибридными, их можно встретить в концептуальных разработках и даже в серийных моделях. Автобусу придали необычный внешний вид. Закрытый салон первого этажа не имел лобового стекла. Переднюю часть автомобиля занимала силовая установка и аккумуляторные батареи, там же находилось рабочее место водителя. Второй этаж, открытый всем ветрам, отводился пассажирам, не боящимся непогоды. Для освещения дороги в тёмное время суток предназначались боковые газовые фонари и естественная электрическая фара, расположенная в центре красиво изогнутой передней панели. В Лондоне экипаж Fisher курсировал недолго, несколько месяцев, а затем был отправлен производителю с требованием вернуть деньги. Кроме того, транспортная компания отменила ранее сделанный заказ на изготовление ещё восьми таких же автобусов. Свою роль сыграли низкая надёжность весьма сложной системы, высокие налоги, стоимость расходуемого бензина и др. Конфликт благополучно замяли, но фирма «Fisher Motor Vehicle» просуществовала лишь до 1905 г. и канула в безвестность.



## От омнибуса до наших дней

Что касается истории лондонского **автобуса**, то первые омнибусы (предшественники автобусов – многоместные фургоны на лошадиной тяге) стали курсировать по улицам британской столицы примерно с конца 1820-х годов. Со временем большое количество омнибусов, разъезжающих во всех направлениях, стало создавать определенные проблемы для пешеходов. Тогда для многоместных гужевых фургонов были проложены колеи наподобие трамвайных. В Москве подобные транспортные средства назывались конками. (Следующей вехой в истории лондонского транспорта стали троллейбусы, которые следовали маршрутами, проложенными еще для конок). Таким образом, хаотическое движение омнибусов было упорядочено. Впрочем, централизовано было и управление новыми транспортными услугами.



Вплоть до 1970-х годов британская столица шла своим собственным путем, что касалось выбора **автобуса**, отличного от тех, которые использовались где-либо еще. Ближе к Миллениуму Лондон стал отходить от этой традиции: Управление транспортом все чаще решало **заказать автобусы** у других производителей, таких как Dennis, Leyland, Mercedes-Benz, Scania, Volvo и др. Лондонцам все же пришлось наступить на горло собственному стремлению к консерватизму: моду на **комфортабельные автобусы заказывают крупные корпорации автобусостроителей.**

В 1855 году образовалась London General Omnibus Company (Лондонская Основная Омнибусная Компания) LGOC, объединившая управление всеми извозчичьими услугами и **пассажирскими** наземными **перевозками** в городе. Просуществовав более полувека, LGOC была куплена **корпорацией**, управлявшей лондонским метрополитеном – Underground Group. London General стала использовать на своих маршрутах моторизованные омнибусы, то есть **автобусы**, в 1902 году, хотя еще до 1911 года некоторые независимые перевозчики еще продолжали использовать старый - добрый омнибус, не имея финансовой возможности **заказать автобус** у производителя. Кстати, London General стала сама производить автобусы с 1909 года. Может быть, поэтому, когда в 1933 году эта компания вновь была переименована в London Transport, последняя стала синонимом красного лондонского **автобуса**.

В 1980-х годах правительство Маргарет Тэтчер приватизировало индустрию **автобусных пассажирских перевозок**, которая к тому времени была представлена «Лондонским Транспортом» в Лондоне; большими муниципальными **автобусными** операторами в крупнейших городах страны; и принадлежащими правительству «Национальной **автобусной** компанией» и «Шотландской **автобусной** группой» на остальной территории.



Лондонский **автобус** – это одна из икон Лондона, красный двухэтажный Рутмастер с открытой задней площадкой, узнаваем во всем мире. «Рутмастер» в переводе с английского означает «хозяин маршрута». Вплоть до нового тысячелетия на лондонских маршрутах курсировали **автобусы**, отличавшиеся по внешнему виду от тех транспортных средств, которые использовались **для пассажирских перевозок** в других странах. В Лондоне предпочитали идти своим путем и не **заказывать автобусы** у производителей известных марок, а производить свои, двухэтажные, из окон которых хорошо видны все достопримечательности британской столицы. С точки зрения **экскурсовода** «Рутмастер» сегодня вряд ли заменит современный **комфортабельный автобус «Неоплан»**. Но пятьдесят лет назад можно было запросто проводить настоящие **экскурсии для туристов**, расположившись на верхней площадке красного двухэтажного лондонского **автобуса**, просто следуя по какому-нибудь центральному городскому маршруту.

Первый «Рутмастер» был введен в эксплуатацию 8 февраля 1956 года. Он был призван заменить собою троллейбус. Оригинальный дизайн **автобуса** разрабатывался с 1947 года командой под руководством Дугласа Скотта.





- **Двухэтажный TourBus (Лондон),**
  - Автобус, который имеет два уровня. Часто используются в междугородних перевозках, в городах же - всё реже и реже.
  - Так, «Рутмастер» (Routemaster), ставший символом Лондона и, возможно, самым узнаваемым автобусом в мире, совершил свой последний рейс в декабре 2005 года. Он был создан для увеличения пассажироместимости при соблюдении действовавшего тогда в Лондоне ограничения на длину транспорта. Дверей автобус не имел, открытая платформа в задней части позволяла быстро входить и выходить, причём не только на остановках, но также и при остановке на перекрёстке или в пробке (что часто приводило к травмам). Почти 50 лет они проезжали по улицам Лондона. Сегодня встретить «Рутмастер» можно на двух туристических маршрутах. Посадка в старые британские Рутмастеры происходила через открытую платформу в задней части автобуса. Билеты покупались или предъявлялись кондуктору там же. Поэтому эти автобусы обычно имели двух сотрудников — водителя и кондуктора, что делало их довольно дорогими в эксплуатации. Они были заменены современными двухэтажными автобусами. В современные автобусы посадка проводится через переднюю дверь, а высадка - через заднюю.
- Широко распространен миф о том, что двухэтажные автобусы склонны к опрокидыванию. Это неверно — большинство двухэтажных автобусов оснащены механизмами противоопрокидывания (обычно балласт из чугунных чушек, установленный на шасси для понижения центра тяжести).



## Рутмастер



- Рутмастер. Высота автобуса была 14 футов 4 1/2 дюйма (4381,5 мм), и это был стандартный Лондонский автобус до 2005
- Некоторые двухэтажные автобусы имеют открытый верхний этаж, без крыши и с низкими бортами. Они популярны для осмотров достопримечательностей. Есть по крайней мере два преимущества такого двухэтажного автобуса: Вы сидите выше, таким образом Вы видите дальше, и воздух лучше на открытой палубе, чем на дорожном уровне, заполненном автомобилями, изрыгающими выхлопные газы. В целом, открытая платформа очень удобна для сидящих пассажиров, кроме, конечно, дождливых дней. Увеличенная высота транспортного требует серьезного планирования маршрута. Низкие мосты легко учесть, поскольку они обозначены на маршрутный картах, деревья учесть труднее. Водителю может быть трудно (а ночью и невозможно) оценить расстояние до них.





■ Ветви деревьев могут причинить серьёзные повреждения крыши и окон двухэтажного транспортного средства. Негабаритность дерева может быть неочевидна при приближении к нему, но оно может выбить окно или, хуже того, сорвать угол крыши.

Двухэтажные автобусы имеют множество неудобств по сравнению с одноэтажными автобусами, включая:

Большее время загрузки и выгрузки пассажиров.

Более высокие эксплуатационные расходы из-за более сложной конструкции этого устройства.

Вход на верхний этаж по лестнице, что неудобно для пожилых, пассажиров с детскими колясками, инвалидов.

Требуется большая высота гаражей и складов.

Маршруты, на которых могут использоваться такие автобусы, ограничиваются габаритом путепроводов, контактной сетью электротранспорта и другими преградами.

Однако есть и многие преимущества.

Большая пассажировместимости при относительно небольшой длине.

Лучший контроль оплаты проезда

Маневренность и динамика лучше, чем у сочленённых автобусов ("гармошек").

Удобство для пассажиров. Автобусы предназначены в первую очередь для перевозки сидящих пассажиров.



- Двухэтажные автобусы широко используются во многих крупных городах Индии. Большинство автобусов местного производства, но встречаются и Рoadмастеры или Leyland. (В Индии пассажиры часто ездят на крышах одноэтажных автобусов и поездов. [видео](#)) В 1959 году в [Москве](#) начали эксплуатироваться три двухэтажных автобуса немецкого производства. Но к 1964 году все автобусы были списаны из-за трудности в эксплуатации. С 2000-х годов двухэтажные автобусы в небольших количествах эксплуатируются в [Барнауле](#) ([foto](#),[foto](#)) и [Гомеле](#). В конце 90-х, начале 2000-х в Петербурге на пригородном маршруте Т-4 ходили желтые двухэтажные MAN ([foto](#)) 200-й серии. Сейчас останки этих автобусов можно увидеть в парке. По маршруту следования было одно узкое место — мост окружной ж.д. на проспекте Стачек, где эти автобусы следовали строго по осевой (с разрешения ГАИ)



- ([1]). В Талине тоже такие автобусы работают на экскурсионных маршрутах. 3 с крышей и один без неё (hansabuss). В 2006 года московские власти заявили о намерении закупить двухэтажные автобусы «Неоплан» (продукция немецкого концерна МАН) для использования на городских маршрутах. Они короче, чем привычные горожанам сочлененные «Икарусы», но за счет второго этажа превышают их по вместимости. Двухэтажные Неопланы предназначены в первую очередь для перевозки сидящих пассажиров — от 86 до 99 в зависимости от модификации, и уменьшить число сидений для увеличения общей вместимости нельзя во избежание поднятия центра тяжести и соответственно увеличения вероятности опрокидывания (хотя можно добавить больше железа в качестве противовеса к основанию автобуса). Ещё один недостаток двухэтажных автобусов — низкая высота потолка. На втором этаже она составляет всего 1700 мм. Для сравнения: высота потолка в используемых в качестве маршрутных такси Volkswagen LT46 : 1855 мм. Также следует отметить и необходимость радикального переоснащения автобусных парков для обеспечения работы столь высоких автобусов.





- Большинство автобусов в Гонконге и приблизительно половине в Сингапуре — двухэтажные. Единственные области в Северной Америке, в которых используют двухэтажные автобусы для общественного транспорта, — западная канадская провинция Британская Колумбия и город Лас-Вегас (США). Двухэтажные автобусы в настоящее время проверяются в Оттаве на специальных маршрутах. Город Дэвис (Калифорния) в Соединенных Штатах использует старинные двухэтажные автобусы для общественного транспорта, которыми управляет Unitrans. Unitrans — принадлежит Университету Калифорнии (University of California).  
Шри-Ланка — Sri Lanka Transport Board[2]  
Китай:
  - Kowloon Motor Bus[3]
  - China Motor Bus [4]
  - New World First Bus[5]
- Гонконг — Citybus Hong-Kong [6]
- Великобритания



- **Двухэтажный автобус (MAN Lion's City DD - компании NEOMAN) в Берлине.** Автобус 13.7 метров длиной и имеет вместимость приблизительно 95 пассажиров. Автобус имеет высоту 4,06 м (первого этажа 1,920 мм, второго этажа — 1,700мм). (Согласно российским ПДД, длина транспортного средства (включая один прицеп) может быть 20 м, ширина 2,55 м, а высота 4 м). Новые автобусы, которые были предложены как замены для них, которые будут поставляться компанией Volvo, будут на 1.8 метра дольше. Новые автобусы будут в состоянии иметь вместимость между 120 и 130 пассажирами. На двухэтажных автобусах люди обычно не стоят в течение поездки. Второй этаж — для посадочных мест, чтобы разместить только сидячих пассажиров. Этот образец имеет три широких двери в отличие от типичных Британских автобусов, которые только имеют одну или две.





■ Традиционно автобусы в Великобритании состояли из шасси, на которое устанавливался специально построенный (обычно другим изготовителем) кузов. Это позволило операторам выбрать транспортное средство, которое удовлетворило их специфическим требованиям. Изготовители шасси в Великобритании включали Leyland, Daimler, AEC, и Guy (все эти организации теперь не существуют). Выбрав шасси, оператор также определял специфический двигатель, и эта сборка транспортировалась к изготовителю автобусных кузовов. 1980-ые и 1990-ые были трудными годами для британской автобусной промышленности из-за приватизации имевшихся муниципальными властями автобусных компаний, отмены госконтроля маршрутов и сокращения и последующего устранения правительственной программы «Предоставления Автобусных средств» (Bus Grant), («Bus Grant» предоставлял большую часть стоимости новых транспортных средств). Операторы должны были иметь дело с конкуренцией и вошедшими в моду микроавтобусами. В результате закупка новых автобусных транспортных средств резко упала.





Ашок Лиленд Даблдекер: длина 8890 мм; Колёсная база 5080 мм; Скорость 76 км/час; Вес – 16200 кг. Стиль автобусов Ashok Leyland (основанный на автобусе Титан Лиленд, разработанном для британского рынка в 1927 году), стал самобытно индийским, а это означает, что заводы сами часто меняют внешность одной и той же модели, пытаясь угодить капризным требованиям местной автомобильной моды. Но и эти уловки вовсе не означают, что водитель автобуса самостоятельно не переделает машину в меру своих вкусов и способностей. Однако, это лишь внешняя сторона индийских автобусов, а «специфические условия эксплуатации» заставляют делать их еще более непохожими на всё, что выпускается в самых дальних уголках нашей планеты. Все они смонтированы на лонжеронных рамных грузовых шасси с передним расположением двигателя. Они снабжены как правило одной-двумя достаточно узкими боковыми дверями (шириной 500—700 мм). Мумбай (Индия)





Знаменитые двухэтажные красные автобусы обслуживают все маршруты внутри города, а также туристические маршруты. Красные одноэтажные автобусы обслуживают короткие маршруты, главным образом, вокзалы. Автобусы зеленого цвета обслуживают город и его пригороды в радиусе 30 миль. Как на московских маршрутах, у лондонских автобусов есть остановки по "требованию" (необходимо заранее нажать кнопку звонка). Если Вы находитесь на остановке, то Вам нужно поднять руку, иначе автобус проследует мимо. Водитель строго соблюдает лимит перевозимых пассажиров: на втором этаже можно только сидеть, на первом разрешается не более пяти стоящих человек.



- Большинство автобусных маршрутов работают с 6.00 -6.30 до 23.30-24.00. На некоторых маршрутах работают ночные автобусы. На характер маршрута указывает специальный знак "N" на автобусе и остановке. Плата за проезд в нем выше, чем днем. После 22.00 в них, как и во всех других автобусах, нет скидки детям. Расписание этих автобусов можно узнать в Travel Information Centre Pass Agents и на главных станциях метро.



## **КРАСНЫЕ АВТОБУСЫ «DOUBLE DECKERS»**

Всемирно известные двухэтажные красные автобусы можно назвать визитной карточкой Лондона. Это один из самых быстрых и удобных способов перемещения по городу, во время которого вы можете еще и полюбоваться достопримечательностями. Стоимость проезда одинакова для всех автобусов. Билет надо приобретать заранее перед поездкой - либо проездной, либо разовый, т.к. кондукторов в автобусах нет и водители не продают билеты при посадке. Учтите, что автоматы по продаже билетов на автобусных остановках не дают сдачи. Расписание движения автобусов и их маршруты можно узнать на автобусных остановках. Автобусные билеты делятся на три вида: разовые (стоят в зависимости от времени поездки и расстояния минимум 0,80 пенсов), однодневные проездные (стоимость 2 GBP), и недельные автобусные проездные. Проездные не действуют в ночных автобусах, в автобусах аэропортов и экскурсионных автобусах.



Первоначальная концепция включала в себя обслуживание «Рутмастера» в гараже Aldenham, где **автобусы** можно было полностью разобрать-собрать, заменить двигатель и проделать множество других важных операций по ремонту, не прибегая к **заказу** деталей **автобуса** со стороны. Где-то в начале 1970-х гараж Aldenham был закрыт по причине уменьшения количества **автобусов** на лондонских маршрутах, что, в свою очередь, объясняется увеличением в те годы численности личного транспорта. Последний Рутмастер RML 2760 был введен в эксплуатацию в марте 1968 года.

Дизайн нового транспортного средства сразу понравился лондонцам и **туристам**, приезжающим в британскую столицу. Это определило дальнейшую судьбу Рутмастера: внешние особенности старались воспроизводить и в новых моделях. Для каждого **автобуса** требовался кондуктор для сбора оплаты проезда, поскольку кабина водителя была изолирована. Открытая задняя платформа позволяла большому количеству пассажиров входить и выходить, не задерживаясь, даже на перекрестках и светофорах. «Рутмастер» не был **комфортабельным автобусом** в современном понимании, как «**Неоплан**» или «**Мерседес**», но красный двухэтажный автобус позволял осуществлять **пассажирские перевозки** с максимумом мобильности.

Рутмастер обладал и рядом недостатков. Например, согласно правилам пользования **автобусом**, запрещалось стоять на верхней площадке (впрочем, «гуляющий» пол вряд ли позволил бы вам получить от этого удовольствие); пассажиры, занимавшие сидячие места, испытывали определенные неудобства, не находя достаточно места для ног.





Чтобы решить эту проблему, управление лондонским транспортом поместило **заказ** на изготовление электронных смарткарт для оплаты проезда, в том числе на **автобусе**, в IT- **корпорациях**: G&D и SEVA Group. Бесконтактные смарткарты Oyster Card (Устрица), разработанные в этих компаниях, работают, в том числе и по принципу предоплаты. Пополнить счет на карте можно по телефону, on-line на вебсайте Oyster или в газетных киосках (которых около двух тысяч). В планы лондонского транспортного управления также входит предоставление владельцам Oyster Card возможности пополнения счета на карте посредством «электронных денег». Еще один правительственный **заказ** нуждается в партнерах для своего размещения.

Большинство **автобусных** маршрутов в Лондоне перешли на систему автоматизированного контроля проезда пассажира («one-person operation» OPO) еще в 1970-х годах. Причиной тому было вполне понятное желание **автобусных** операторов сократить стоимость **пассажирских перевозок** и содержания специального персонала. Но поскольку проездные билеты продавались у водителя, пассажирам приходилось долго ждать, пока **автобус** тронется, особенно на загруженных маршрутах.

■ Хотя двухэтажный Рутмастер является в нашем представлении типичным лондонским **автобусом**, их число стремительно сократилось в последнее время вследствие солидного срока службы и невозможности принять инвалидные кресла и коляски. Первому Рутмастеру исполнилось пятьдесят лет в 2004 году. Несмотря на то, что произошла практически полная замена лондонского парка старых двухэтажных красных **автобусов**, городское правительство все же решило оставить два раритетных маршрута, по которому продолжают курсировать Рутмастеры - №№ 9 и 15. Последний регулярный Рутмастер 159-го маршрута был переоборудован в низкопольный **автобус**.



Эти маршруты смело можно назвать скорее **экскурсионными** или **туристическими**, они рассчитаны скорее на приезжих, желающих осмотреть достопримечательности столицы, чем на серьезные **пассажирские перевозки**.

Все другие местные **автобусные услуги** представлены современными низкопольными либо сочлененными **автобусами**. 17 февраля 2003 года в Лондоне была введена плата за въезд в центр города в размере 5 фунтов стерлингов, а в 2005 эта плата была увеличена до 8 фунтов стерлингов. Такое правило действует с 7 утра до 6 вечера

В целях поощрения пассажиров, использующих карту «Устрицы», лондонское управление транспортом повысило тарифы на все остальные виды оплаты проезда. Теперь «Устрица» стала дешевле примерно в два раза. При этом дети до 16-ти лет продолжают пользоваться общественным транспортом, в том числе **автобусом** бесплатно. По данным статистики, около 60 % пассажиров пользуются Oyster Card. Что же касается **туристов**, приезжающих в Лондон, то мало кто из них слышал о преимуществах карты «Устрица», и их по-прежнему отпугивают высокие тарифы на проезд. И это несмотря на то, что продвижением Oyster Card занималась организация Visit London, чьей задачей как раз и является привлечение туристов. Visit London продает карту на своем сайте, но этим мало кто пользуется. В любом случае, **заказ комфортабельного автобуса** с целью познавательной **экскурсии** по столице обойдется дороже, чем своевременная покупка Oyster Card.





## Итог

- Хотя двухэтажный Рутмастер является в нашем представлении типичным лондонским **автобусом**, их число стремительно сократилось в последнее время вследствие солидного срока службы и невозможности принять инвалидные кресла и коляски. Первому Рутмастеру исполнилось пятьдесят лет в 2004 году. Несмотря на то, что произошла практически полная замена лондонского парка старых двухэтажных красных **автобусов**, городское правительство все же решило оставить два раритетных маршрута, по которому продолжают курсировать Рутмастеры - №№ 9 и 15. Последний регулярный Рутмастер 159-го маршрута был переоборудован в низкопольный **автобус**.

