



Fullskalemodell av den planerade nya dubbeldäckaren för London, med omisskännliga drag av Routemaster. Bussen kan användas både med och utan ambulerande konduktör. Vid enmansdrift stängs ingången till bakplattformen. På bilden är bakplattformen helt öppen. Bakre bakdörren som kan tillsluta ingången syns i bakfönstret. Främre bakdörren är fälld framåt mot skottet till kupén.

Retrodesign i London

Vad vore London utan dubbeldäckare? Oväsentlig fråga, tyckte förre borgmästaren och anskaffade ledbussar. Helt fel, tycker

nuvarande, och utvecklar en ny dubbeldäckare i retrolook. Vem tror att formgivning är onödig lyx i kollektivtrafiken?

Av Leif Stolt

Många förknippar London med dubbeldäckare som har en öppen plattform bak där man kan stiga på och av när man vill, om man är tillräckligt vig och snabb.

Tyvärr, säger de flesta, försvann de från ordinarie trafik i december 2005. Orsakerna var att bussarna var gamla och inte handikappanpassade.

Därefter kom konventionella enmansbetjänade dubbeldäckare med påstigning fram att dominera busstrafiken i centrala London.

Man tursatte dock tio gamla bussar under dagtid och de går fortfarande i trafik på de centrala delarna av linjerna 9 och 15. Denna nostalgiska trafik subventioneras av

staden för att turister och Londonbor fortfarande ska få uppleva de gamla bussarna.

Den dubbeldäckare som i dag anses vara klassisk är Routemaster som tillverkades i 2 876 exemplar mellan år 1964 och 1968 i sju olika huvudtyper.

De bussmodeller som vi oftast förknippar med London hade typbeteckningarna RM och RML och är viktiga från teknisk synpunkt eftersom de var de sista bussarna som konstruerades av London Transport, utgående från Londontrafikens behov.

Tack vare den öppna plattformen och konduktörsbetjäningen var de snabba i trafiken, vilket var speciellt viktigt på Regent Street och Oxford Street eftersom busstrafiken där är mycket intensiv.

Vid enmansbetjäning hade hållplatsup-

pehållen blockerat centrum och därför behölls de tvåmansbetjänade RM och RML i trafik långt efter det att omvärlden hade gått över till enmansbetjäning.

Lösningen blev att ändra taxsystemet genom att ta bort biljettförsäljningen ombord på bussarna i centrum och därigenom göra enmansbussarna nästan lika snabba som tvåmansbetjänade bussar.

Om det inte hade varit för *Boris Johnson*, en färgstark konservativ politiker, hade historien om plattformsbussar tagit slut. Johnson, som vann borgmästarvalet 2008, hade en bakgrund som parlamentsledamot och motorjournalist i TV.

En ständigt återkommande fråga i hans valkampanj var att få bort "German Bendy Buses" (Mercedes ledvagnar) från Lon-