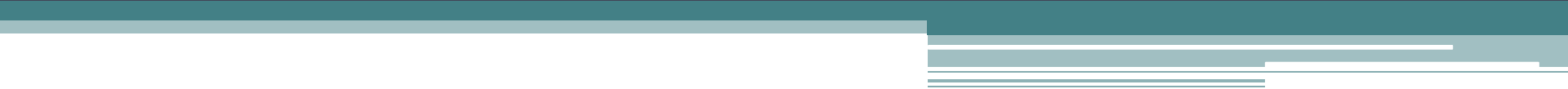


# Организация междугородных автобусных перевозок



К междугородным автомобильным перевозкам относятся такие, которые осуществляются за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние более 50 км

Устав автомобильного  
транспорта

На междугородные перевозки приходится в настоящее время 5% перевозимых пассажиров и 22% пассажирооборота, а их удельный вес остается примерно на том же уровне при общем росте объема перевозок достаточно высокими темпами.

В общем числе автобусных маршрутов на междугородные приходится 30 %.

Междугородные маршруты подразделяются на:

- внутриобластные – в пределах области;
- внутрикраевые – в пределах края;
- внутриреспубликанские – в пределах автономной республики;
- межобластные;
- межкраевые;
- межреспубликанские.

Среди этих маршрутов 85 % приходится на внутриобластные.

По длинам маршрутов наибольший объем перевозок пассажиров приходится на маршруты протяженностью до 100 км (70 %), до 200 км - 23 % и свыше 200 км - 7 %.

Небольшая доля маршрутов большой протяженности объясняется недостаточными удобствами поездки по сравнению с другими видами магистрального транспорта.

# Требования к подвижному составу

Автобусы должны обладать высокой скоростью движения, иметь места только для проезда сидя с удобными регулируемыми сиденьями, багажники под полом и гардероб в задней части салона.

Все междугородные автобусы должны иметь противосолнечные стекла и шторы на окнах, эффективные системы вентиляции и отопления.

# Требования к подвижному составу

На внутриобластных маршрутах протяженностью до 200 км необходимо иметь автобусы малого класса с минимальным уровнем комфорта и среднего класса с нормальным уровнем комфорта.

Автобусы большого класса для внутриобластных маршрутов большой протяженности, а также межобластных и межреспубликанских должны выпускаться в двух исполнениях: нормального и повышенного комфорта с установкой дополнительного оборудования по требованию заказчика.

Междугородные автобусные маршруты могут быть постоянными и временными.

На постоянных маршрутах перевозки пассажиров происходят круглогодично, а на временных - в течение определенного периода.

В зависимости от величины и распределения пассажиропотоков на маршрутах автобусы могут работать в обычном, скоростном и экспрессном режимах движения.



При обычном режиме движения автобусы останавливаются на всех остановочных пунктах маршрута.

Скоростным режимом движения в междугородном сообщении считается режим, при котором обеспечивается скорость сообщения не ниже 50 км/ч.

Экспрессным режимом считается режим движения, при котором (при времени рейса более 3 ч) отсутствуют или имеются в крайне ограниченном числе остановочные пункты и скорость сообщения составляет не ниже 55 км/ч.

Наибольшее число пассажиров перевозится в 3-м квартале.

Максимальный объем перевозок пассажиров осваивается в августе, несколько меньше в июле, а минимум приходится на февраль.

Неравномерность по дням недели возникает в основном из-за увеличения пассажиропотоков в субботние, воскресные и особенно в праздничные и предпраздничные дни.

Выбор типа автобуса на междугородных маршрутах определяется:

- размерами пассажиропотоков;
- дорожными условиями;
- протяженностью маршрута;
- методами организации труда водителей;
- экономической эффективностью эксплуатации сравниваемых марок автобусов.

# Способы организации труда водителей

1. одиночная;
2. турная;
3. сменная;
4. сменно-турная;
5. сменно- групповая;
6. сменно-турно-групповая езда.

Одинокная езда предполагает обслуживание автобуса на маршруте одним водителем в течение всего оборота. Ее целесообразно применять на таких маршрутах, где оборот автобуса завершается в пределах рабочего дня водителя.

Турная езда предусматривает обслуживание автобуса в течение оборота одновременно двумя водителями. Водители работают, сменяя друг друга через равные промежутки времени. Когда один ведет автобус, другой отдыхает в салоне. Недостатками такой системы являются повышенная потребность в водителях, увеличенные эксплуатационные и приведенные затраты, неполноценный отдых водителя и, как следствие, снижение безопасности движения.

Сменная езда характеризуется тем, что каждый водитель обслуживает один автобус на конкретном участке маршрута. В течение оборота автобус обслуживается бригадой водителей, смена которых происходит на границах участков.

Сменно-турная езда предусматривает обслуживание автобуса двумя или несколькими бригадами, каждая из которых состоит из двух человек. Бригады меняются в пунктах расположения АТП или в местах постоянного проживания водителей. Недостатки такой системы те же, что при турной езде.



Сменно-групповая езда предусматривает закрепление бригады водителей за несколькими автобусами, при этом каждый водитель обслуживает разные автобусы, но на воем участке маршрута. Водитель ведет автобус до определенного пункта и затем передает его сменщику, сам пересаживается на встречный автобус и возвращается в исходный пункт. Такую систему невозможно использовать при одном отправлении в сутки, но она обеспечивает нормальный режим труда и отдыха водителей.

При сменно-турно-групповой езде бригада водителей закрепляется за несколькими автобусами, и каждая смена из двух человек обслуживает разные автобусы, но на своем участке маршрута.