

- 3) определение метода (методов) решения проблемы;
- 4) постановка задачи разработки ПП;
- 5) решение задачи – разработка ПП как описания одного из множества возможных маршрутов решения задачи с использованием выбранных методов решения.

С учётом перечисленных этапов и требований ЕСТД можно более точно определить описание «маршрутная карта» – документ, который предназначен для маршрутного или маршрутно-операционного описания технологического процесса или указания полного состава технологических операций при операционном описании изготовления или ремонта изделия (составных частей изделия), включая контроль и перемещения по всем операциям различных технологических методов в технологической последовательности с указанием данных об оборудовании, технологической оснастке, материальных нормативах и трудовых затратах [1].

Таким образом, в соответствии с системой государственных стандартов ЕСТД можно рекомендовать для добровольного применения при разработке технологической документации в лесопромышленном производстве термина «маршрутная карта» наряду или вместо отраслевого термина «процесс производства».

Библиографический список

1. О введении в действие межгосударственных стандартов [Электронный ресурс]. URL.: <http://docs.cntd.ru/document/902317827/>.
2. Паспорта научных специальностей [Электронный ресурс]. URL.: <http://vak.ed.gov.ru/316/>.

УДК 629.113.004

Маг. С.А. Паньшин
Рук. О.В. Алексеева
УГЛТУ, Екатеринбург

ОЦЕНКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ОСТАНОВОЧНОГО ПУНКТА БЕЗ ЗАЕЗДНОГО КАРМАНА

Эффективность пассажирских перевозок во многом зависит от функционирования остановочных пунктов. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года предполагает значительное повышение эффективности работы пассажирского транспорта. Результаты работы маршрутных транспортных средств во многом обуславливаются характеристиками остановочных пунктов и состоянием улично-дорожной сети в их зоне [1].

В городах России остановочные пункты представлены двумя основными типами: со специально оборудованным заездным карманом и расположенные непосредственно на крайней правой полосе движения вдоль бордюрного камня.

На рис. 1–6 показана продолжительность нахождения маршрутного транспортного средства в зоне остановочного пункта без заездного кармана «8 Марта – Декабристов» в зависимости от времени суток.

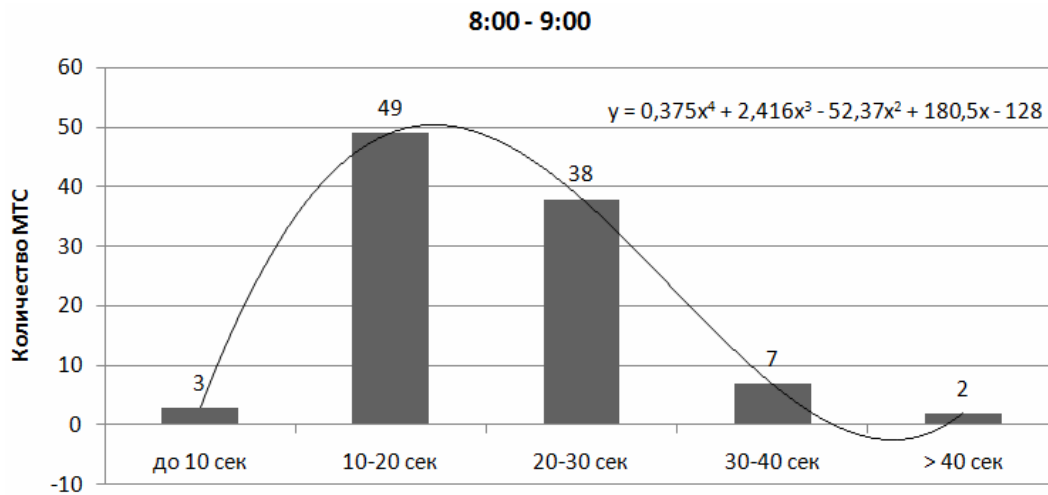


Рис. 1

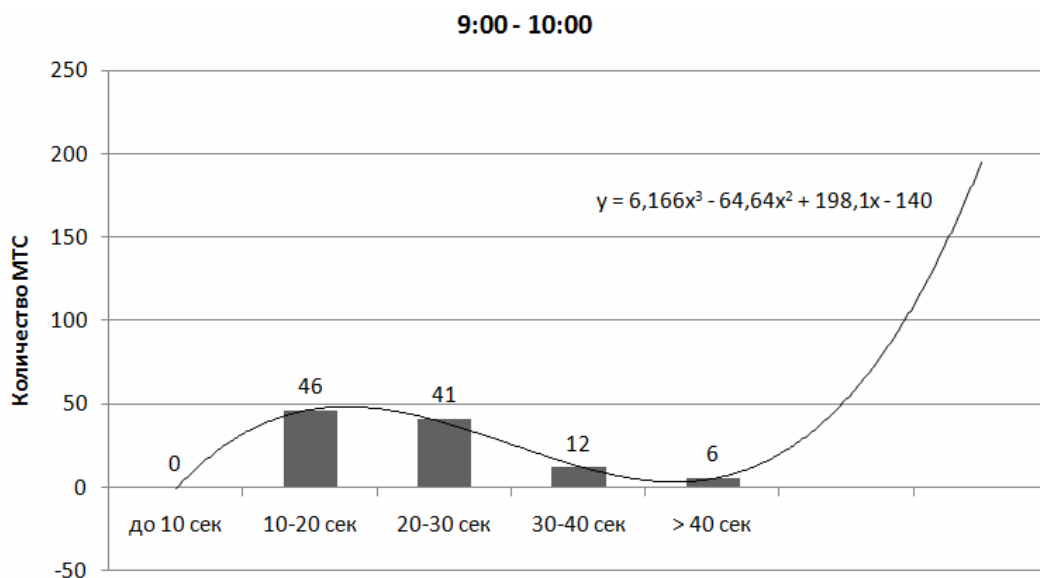


Рис. 2

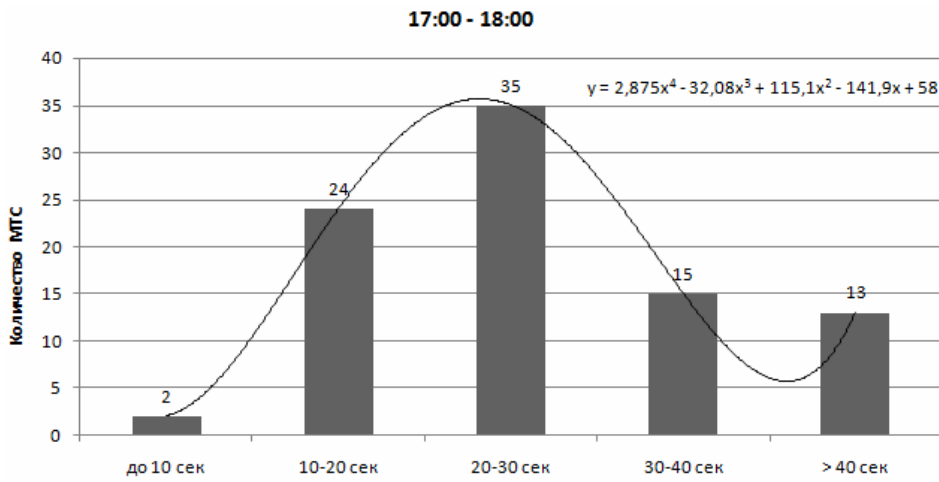


Рис. 3

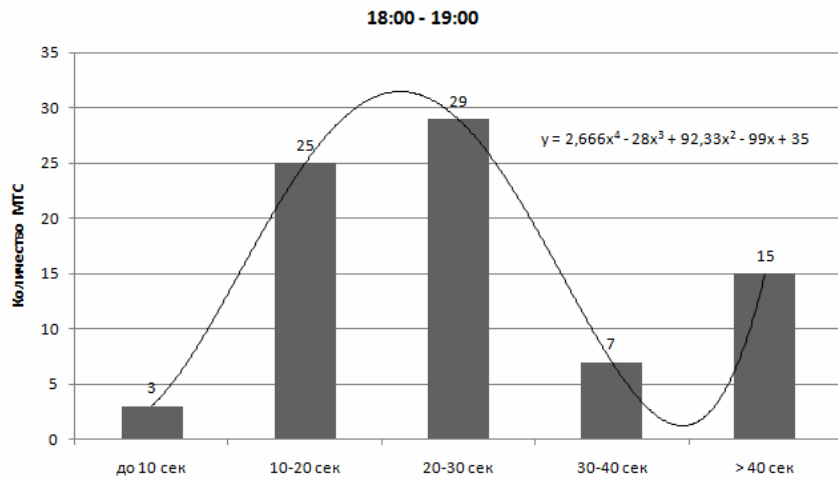


Рис. 4

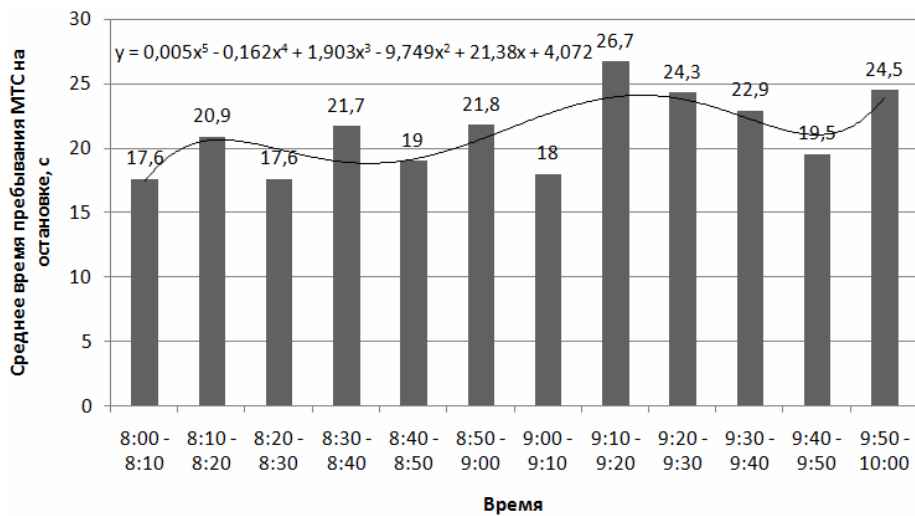


Рис. 5

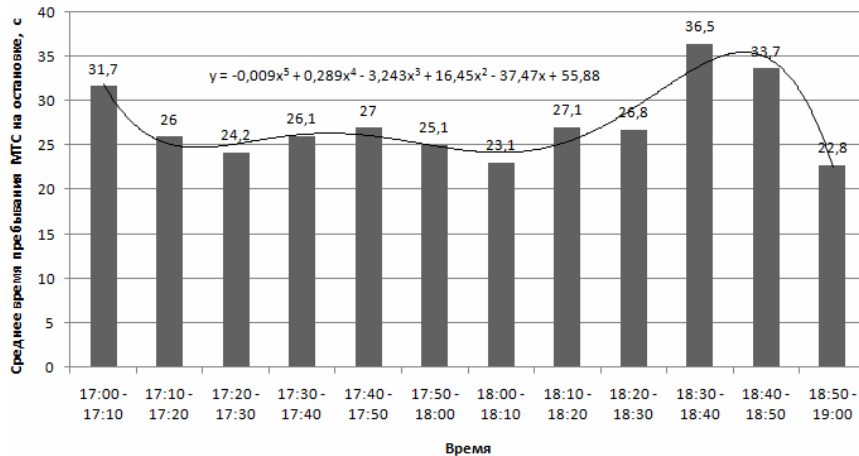


Рис. 6

Из представленных зависимостей видно, что наибольшая продолжительность нахождения маршрутного транспортного средства в зоне остановочного пункта без заездного кармана «8 Марта – Декабристов» приходится на утренние и вечерние часы пик. С 8.00 до 9.00 часов продолжительность нахождения маршрутного средства на остановке в 3 – 4 раз больше, чем с 14.00 до 15.00 часов. Время нахождения маршрутного транспортного средства на остановочном пункте в вечерний час пик на 48 % меньше, чем в утренний час пик.

Если анализировать продолжительность нахождения маршрутного транспортного средства с 10-минутным интервалом времени, то наибольшая продолжительность пребывания маршрутного транспортного средства на остановке приходится на 9.10 – 9.20 утром и 18.30 – 18.40 вечером.

Выводы.

1. Неравномерность нахождения маршрутных транспортных средств на остановочном пункте, выявленная при проведении исследований, приводит к несоблюдению расписания движения и увеличению времени оборота на маршруте.

2. Отсутствие заездного кармана отрицательно влияет на безопасность дорожного движения в зоне остановочного пункта, вынуждая других участников дорожного движения объезжать маршрутные транспортные средства [2].

Библиографический список

1. Спирин И.В. Перевозки пассажиров городским транспортом: Справочное пособие. – М.: ИКЦ «Академкнига», 2006. 302 с.
2. Филатова Н.А., Чекотин Р.С., Алексеева О.В. Оценка влияния общественного транспорта на условия дорожного движения вблизи остановочных пунктов // Современные проблемы науки и образования. 2014. № 4.