

ПРОБЛЕМА ПАРКОВОК АВТОМОБИЛЕЙ В Г.МИНСКЕ

О.М. Галожина

Научный руководитель – *Н.В. Матвеева*

Белорусский национальный технический университет

Потребность в парковках в центрально-деловой части города Минска – около 50 тыс. мест с плотностью около 65 мест на гектар городской территории. Максимальная плотность парковок в центрально-деловой части города достигает 350 автомобилей на 1 км улицы.

Целевое назначение таких парковок – 30-35% – работа, 10-15% – покупки, 35-40% – деловые поездки, 10-15% – прочие.

Потребность в парковках по территории центрально-деловой части города неравномерна и зависит от наличия объектов притяжения городской среды и плотности застройки.

Вне центрально-деловой части города существуют места концентрации стоянок, связанные с локальными пунктами притяжения.

Характерной для г. Минска ситуацией является использование в качестве стоянок дворовых территорий, где производится до 50% ночного хранения транспортных средств и до 30% парковок. Основными причинами этого являются:

- отсутствие или удаленность постоянного места хранения транспортного средства (гаражей);
- отсутствие поблизости охраняемых стоянок или мест на них;
- высокая плата за охраняемую стоянку;
- нежелание владельца транспортного средства хранить свой автомобиль вдалеке от «собственных окон».

Особенно остро проблема занятости дворов автомобилями проявляется в жилых районах высотной застройки без подземных гаражей.

Автомобили стоят:

- на местных проездах и затрудняют движение спецтранспорта (скорая помощь, мусоровоз и т. д.);
- на тротуарах и затрудняют движение пешеходов;
- на зеленой зоне.

В качестве вариантов решения данных проблем предлагается:

- строительство многоэтажных стоянок вместимостью 50-250 автомобилей;
- обустройство существующих стоянок и перевод их в режим охраняемых;
- строительство новых открытых охраняемых стоянок;
- дифференцированный подход к оплате за стоянку;
- ограничение доступа транспортных средств к тротуарам и подъездам жилых домов;
- проведение комплекса мероприятий, направленных на стимулирование владельцев к хранению своих транспортных средств вне дворовых территорий.

Решение этих предложений местными органами власти в рамках районных и городских программ позволит существенно улучшить транспортную и экологическую нагрузку.

РАСЧЁТ ОПТИМАЛЬНОЙ СТРАТЕГИИ ЗАПРАВКИ ТОПЛИВОМ АВТОТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Л.В. Бойко

Научный руководитель – *И.А. Овчинников*

Белорусский национальный технический университет

Основой для расчёта оптимальной стратегии заправки топливом автотранспортного средства было принято решение детерминированной однопродуктовой многопериодной задачи управления запасами по формуле Уилсона. Применительно к процессу расходования топлива