

ЛИТЕРАТУРА

1. Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.rw.by/corporate/press_center/reportings_interview_article/2015/03/strategija_innovacionnogo_razv/. – Дата доступа: 22.04.2023.

2. Тишин, Б. М. Системы безопасности автомобилей : методическое пособие / Б. М. Тишин. – 2019 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://obuchalka.org/20220316142147/sistemi-bezopasnosti-avtomobilei-metodicheskoe-posobie-tishin-b-m-2019.html>. – Дата доступа 10.04.2023.

3. Устройство и виды ремней безопасности [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://autoleek.ru/sistemy-bezopasnosti/passivnaya/ustrojstvo-i-vidy-remnej-bezopasnosti.html>. – Дата доступа 11.04.2023.

УДК 656.13

ПУТИ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ НЕХВАТКИ ПАРКОВОЧНЫХ МЕСТ В ГОРОДЕ МИНСКЕ

Студ. гр. 101151-21 **Дубровин Т. О., Шахов Н. И.**
Научный руководитель – ст. преп. Алисеенко Д. С.

Число автомобилей на улично-дорожной сети города Минска с каждым годом интенсивно растет. По статистике ГАИ, в столице на 1 сентября 2022 года зарегистрировано 748 436 единиц транспортных средств [1]. Постоянное увеличение количества транспортных средств приводит к дефициту мест для их хранения. В дневное время данная проблема характерна для центральной части столицы, в вечернее – для спальных районов города. Следствием подобной проблемы являются занятые автомобилями тротуары, уменьшение пропускной способности городских дорог из-за большого количества припаркованных у края проезжей части транспортных средств, а также разрушенный почвенно-растительный покров.

В Республике Беларусь действуют нормы по количеству парковочных мест при строительстве зданий различных типов, и для каждой категории объекта их должно быть не меньше определенного значения. При этом застройщики многоэтажных зданий сталкиваются с проблемой, заключающейся в том, что разместить все требуемые места на открытой территории невозможно [2].

В качестве решения, ограничивающего движение транспортных средств на внутривортовых и прилегающим к жилым территориях, была предложена установка шлагбаумов. Однако использование шлагбаумов во дворах жилых домов создает ряд проблем, в частности затруднение доступа транспортных средств экстренных и коммунальных служб.

Альтернативный вариант для ограничения въезда во двор постоянных транспортных средств – это установка дорожных знаков, которая имеет место в ряде дворов в центре столицы.

Одним из путей решения проблемы нехватки парковочных мест явилось сооружение во дворах за счет средств жильцов экологических парковок и парковочных эстакад.

Анализ источников показал, что попытка решить проблему с помощью строительства многоуровневых паркингов в оживленных районах города не привела к ожидаемому результату по причине того, что спрос на автомобиле-место в паркинге оказался гораздо ниже ожидаемого вследствие его высокой стоимости.

В новых построенных районах с целью решения проблемы нехватки парковочного пространства используют подземные паркинги. Приобретение автомобиле-места в подземном гараже-стоянке обходится автовладельцу 10–20 тысяч долларов.

Характерным для города Минска является применение в качестве стоянок дворовых территорий более 50 % ночного (долгосрочного) хранения автомобилей и около 40 % краткосрочных стоянок. Основными причинами такой ситуации являются отсутствие или удаленность от места проживания или приложения труда доступных стояночных мест (гаражей); высокая плата за услугу; нежелание владельца хранить свой автомобиль вдали от места проживания или приложения труда. Это порождает заполненные автомобилями дворы и конфликтные ситуации. Анализ источников показал целесо-

образность размещения парковок в центральной части Минска, граница которого лежит в пределах 1-го городского кольца (улицы общегородского значения).

В 2015 году было принято еще одно решение для урегулирования проблемы нехватки парковочных мест – это внедрение перехватывающих автостоянок, расположенных на въездах в город и предоставляющих возможность водителю оставить автомобиль на въезде в столицу, чтобы далее осуществлять передвижение на общественном транспорте. Однако автовладельцы отдают предпочтение другим стоянкам, в частности у торговых центров.

Проблема, связанная с недостатком пространства для постоянного и временного хранения автотранспорта, продолжает сохранять свою актуальность. Можно выделить следующие пути для решения проблемы нехватки парковочных мест в столице:

- работа над улучшением уже имеющихся в городе парковок (нанесение дорожной разметки, соответствующей размерам современного автомобиля, в тех местах, которые предназначены для парковки);

- проектирование новых зданий и сооружений, предполагающих парковочные места, с ориентацией на передовой отечественный и зарубежный опыт;

- разработка нормативно-правовой базы, которая позволит регулировать ограничение или запрет стоянки всех видов транспорта на некоторых участках улично-дорожной сети (нормативно-правовая база, допускающая взимать и регулировать тарифы на платную стоянку, штрафы за нарушение правил парковки);

- эффективное использование современных технических средств, создание интеллектуальной системы управления городским парковочным пространством. Умные парковки – это глобальная тенденция в развитии транспортной инфраструктуры. При этом переход на полностью автоматизированный контроль использования дефицитного парковочного пространства уменьшит количество нарушений правил дорожного движения и стоянки, повысит общий уровень безопасности и мобильность горожан в целом, увеличит пропускную способность транспортной инфраструктуры города и снизит вред, наносимый окружающей среде.

Таким образом, к решению проблемы нехватки парковочных мест следует применять комплексный подход, основанный на формировании соответствующей экономической системы парковочного комплекса города, включающей инновационные, инвестиционные, тарифные, организационные, информационные и другие элементы.

ЛИТЕРАТУРА

1. Сколько всего машин в Минске? Завтра от них предлагают отказаться [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://auto-onliner-by.turbopages.org/auto.onliner.by/s/2022/09/21/nedelya>. – Дата доступа: 16.04.2023.

2. «Хотели, как лучше, а получилось как всегда». К чему привела борьба с дефицитом парковок [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.abw.by/novosti/rb/226255>. – Дата обращения: 17.04.2023.

УДК 656.13

НАДЕЖНОСТЬ ВОДИТЕЛЯ КАК ФАКТОР БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Студ. гр. 101151-21 **Коваль М. В., Костюкович П. Г.**

Научный руководитель – ст. преп. Алисеенко Д. С.

Оценка безопасности дорожного движения осуществляется в контексте системы «водитель – автомобиль – дорога – дорожная инфраструктура», в которой каждый компонент должен отвечать требованиям надежности. Анализ статистических данных показывает, что до 80 % дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) происходит по вине водителя. Около четверти всех аварий в Республике Беларусь происходит по причине его усталости. В мировой практике водитель, уснувший за рулем, виновен в каждом пятом ДТП. Поэтому роль водителя является ключевой в обеспечении безопасности дорожного движения.