

**Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА
И ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ
ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»**

Институт общественных наук

(наименование института)

Кафедра территориального развития им. В.Л. Глазычева

(наименование кафедры)

УТВЕРЖДЕНА

кафедрой территориального развития
им. В.Л. Глазычева

Протокол от «28» августа 2017 г.
№1/8.17

РАБОЧАЯ ПРОГРАММА ДИСЦИПЛИНЫ

Б1.В.ДВ.18.2 Городская транспортная политика

(индекс и наименование дисциплины)

38.03.02 Менеджмент

(код и наименование направления подготовки)

«Управление городским территориальным развитием» (Liberal Arts)

направленность (профиль/специализация)

бакалавр

(квалификация)

Очная форма обучения

(форма обучения)

Год набора - 2018

Автор(ы)–составитель(и):

Заведующий кафедрой государственного
управления и публичной политики,
кандидат философских наук
(ученое звание, ученая степень, должность)

Балобанов А.Е.
(Ф.И.О.)

Заведующая кафедрой территориального развития
им. В.Л. Глазычева, кандидат культурологии
(наименование кафедры) (ученое звание, ученая степень,)

Зеленцова Е.В.
(Ф.И.О.)

СОДЕРЖАНИЕ

1. Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине, соотнесенных с планируемыми результатами освоения образовательной программы
2. Объем и место дисциплины в структуре образовательной программы
3. Содержание и структура дисциплины
4. Материалы текущего контроля успеваемости обучающихся и фонд оценочных средств промежуточной аттестации по дисциплине
5. Методические указания для обучающихся по освоению дисциплины
6. Учебная литература и ресурсы информационно-телекоммуникационной сети "Интернет", учебно-методическое обеспечение самостоятельной работы обучающихся по дисциплине
 - 6.1. Основная литература
 - 6.2. Дополнительная литература
 - 6.3. Учебно-методическое обеспечение самостоятельной работы
 - 6.4. Нормативные правовые документы
 - 6.5. Интернет-ресурсы
 - 6.6. Иные источники
7. Материально-техническая база, информационные технологии, программное обеспечение и информационные справочные системы

1. Перечень планируемых результатов обучения по дисциплине, соотнесенных с планируемыми результатами освоения программы

1.1. Дисциплина Б1.В.ДВ.18.2 «Городская транспортная политика» обеспечивает овладение следующими компетенциями с учетом этапа:

Код компетенции	Наименование компетенции	Код этапа освоения компетенции	Наименование этапа освоения компетенций
ПК ОС LA-6	Способность участвовать в управлении проектом и организационными изменениями с учетом информационно-библиографической культуры, информационно-коммуникационных технологий, информационной безопасности, а также технологических и продуктовых инноваций	ПК ОС LA-6.3	Способность применять инструментальный информационного менеджмента при управлении проектом

1.2. В результате освоения дисциплины у студентов должны быть сформированы:

ОТФ/ТФ ¹ (при наличии профстандарта)/ трудовые или профессиональные действия	Код этапа освоения компетенции	Результаты обучения
А Техническое сопровождение разработки градостроительной документации и сопутствующих исследований / А/01.6 Сбор и систематизация информации для разработки градостроительной документации	ПК ОС LA-6.3	на уровне знаний: современных инструментов информационного менеджмента
		на уровне умений: - использования инструментов информационного менеджмента
		на уровне навыков: апробации инструментов информационного менеджмента

¹ Для образовательных программ, реализуемых по ФГОС, и для универсальных компетенций первая колонка может не заполняться

2. Объем и место дисциплины в структуре ОП ВО

Дисциплина «Городская транспортная политика» относится к Б1.В «Вариативная часть» учебного плана дисциплин выбора. Код дисциплины Б1.В.ДВ.18.2. Дисциплина изучается на 4 курсе в 7 семестре. Общая трудоемкость дисциплины составляет 72/54 часа (2 ЗЕТ).

Содержание курса является логическим продолжением и развитием дисциплин: «Практика проектирования в городе», «Городские исследования». Данная дисциплина служит основой для написания выпускной квалификационной работы.

Количество академических часов, выделяемых на контактную работу с преподавателем составляет 28/21 часов, из них 28/21 – на практические занятия, на самостоятельную работу обучающихся отводится 44/33 часа.

Формой промежуточной аттестации в соответствии с учебным планом является зачет.

3. Содержание и структура дисциплины

Таблица 1.

№ п/п	Наименование тем (разделов)	Объем дисциплины, час.						Форма текущего контроля успеваемости ⁴ , промежуточн ой аттестации
		Всего	Контактная работа обучающихся с преподавателем по видам учебных занятий				СР	
			Л	ЛР	ПЗ	КСР		
Очная форма обучения								
Тема 1	Администрирование и планирование транспорта в градостроительной деятельности	12			4		8	К
Тема 2	Проектирование	10			2		8	К
Тема 3	Эмпирические исследования	16			6		10	К
Тема 4	Транспортное моделирование	6			4		2	К
Тема 5	Администрирование	16			6		10	К
Тема 6	Экономика	12			6		6	К
	Промежуточная аттестация	0			0		0	Зачет
Всего:		72			28		44	

Примечание:

* – формы текущего контроля успеваемости: коллоквиум (К)

форма промежуточной аттестации: зачет (За).

Содержание дисциплины

Тема 1 Администрирование и планирование транспорта в градостроительной деятельности

История дисциплины. Диагностика транспортных проблем городов. Понятия пропускной способности и провозной возможности. Техничко-экономические характеристики городских видов транспорта. Основные показатели транспортного и пешеходного потоков. Классификация и характеристики улично-дорожной сети. «Принципы» и «законы», формула Блинкина.

Тема 2 Проектирование

Проектирование пешеходной инфраструктуры. Проектирование велосипедной инфраструктуры. Проектирование сетей городского общественного электрического транспорта. Проектирование автомобильной инфраструктуры. ГОСТы, СНИПы, регламенты, подходы.

Тема 3 Эмпирические исследования

Сбор натурных данных о характеристиках транспортного потока. Методы исследования пассажиропотоков. Опросы. Большие данные. Социология мобильностей.

Тема 4 Транспортное моделирование.

Матрицы корреспонденций. Введение в математическую теорию транспортного потока. Четырехстадийная модель. Программное обеспечение.

Тема 5 Администрирование.

Политика «кнути и пряника». Принцип «предсказывать и предоставлять». Платная парковка, платный въезд. Дестимулирование использования автомобилей. Качество транспортной системы. От «предсказывать и предоставлять» к «устойчивости». Приватизация на транспорте. Транспортная политика как администрирование доступа к инфраструктуре.

Тема 6 Экономика.

Теория транспортного поведения. Стоимости времени. Финансирование автодорожной инфраструктуры. Субсидирование систем общественного транспорта. Государственно-частное партнерство. Политическая экономия транспорта. Мейнстрим и критика.

4. Материалы текущего контроля успеваемости обучающихся и фонд оценочных средств промежуточной аттестации по дисциплине

4.1. Формы и методы текущего контроля успеваемости обучающихся и промежуточной аттестации.

4.1.1. В ходе реализации дисциплины «Городская транспортная политика» используются следующие методы текущего контроля успеваемости обучающихся:

При проведении занятий семинарского типа: коллоквиум (К)

4.1.2. Зачет проводится с применением следующих методов (средств):
ответ на вопросы зачета.

Материалы текущего контроля успеваемости обучающихся.

Вопросы для коллоквиума:

Примеры вопросов по Теме 1:

Что такое транспортная проблема?

Какие бывают виды транспортных проблем и причины?

Какие отличия наблюдаются между видами транспорта в их исторической динамике?

Какая связь между механическими транспортными системами и пешеходными?

Какая связь между критериями застройки территории и транспортом?

Каковы последствия современного тренда?

Примеры вопросов по Теме 2:

Какие фундаментальные отличия существуют между разными видами транспортных систем?

Каким образом это отражается на уровне регламентов?

Какие теоретические концепты лежат в основе тех или иных решений?

Каким образом исторически менялось понимание специфики проектирования транспортных систем?

Существуют ли сегодня проблемы и пробелы в части проектирования?

Примеры тем рефератов по Теме 3:

Что такое транспортный поток?

Что такое транспортное поведение?

Каким образом можно различать понятия «мобильность» и «подвижность»?

Какие цели преследуют разные виды обследований на транспорте?

Как изучается транспортное поведение людей и зачем?

С какими трудностями сталкиваются исследования т.н. «больших данных»?

Каким образом представители социологии мобильностей постулируют новизну своего направления?

Какие проблемы сегодня присущи тематике эмпирических исследований и как их преодолеть?

Примеры тем рефератов по Теме 4:

Какие математические концепты лежат в основе моделирования?

По каким принципам строятся транспортные модели?

Какие методы используются для калибровки транспортных моделей?

Что такое матрица корреспонденций и как она рассчитывается?

Какие программные обеспечения используются для моделирования?

Что такое четырехстадийный подход к моделированию?

Насколько моделирование эффективно и способно реально отражать ситуацию?

Примеры тем рефератов по Теме 5:

Какие фундаментальные основы администрирования транспортной системой?

Каким образом менялся подход к администрированию транспортом в исторической динамике?

Какой смысл закладывается в идею повышения стоимости владения и есть ли альтернативы этой политике?

Оказывается ли транспорт сугубо технократической отраслью знания?

Является ли массовое участие значимым?

Какие проблемы сегодня стоят перед транспортной политикой в России и мире?

Примеры вопросов по Теме 6:

Каким образом описывается человеческое поведение в области транспорта в экономических терминах?

Является ли экономическая концептуализация удачной?

Какая существует связь между экономическими течениями и изучением транспорта?

Какие источники финансирования существуют в отрасли и как они наполняются?

Почему общественный транспорт убыточен?
 Какие современные решения есть у экономических проблем на транспорте?
 Каково значение транспорта в городской экономике?
 Каковы современные проблемы и способы их преодоления?

4.3. Оценочные средства для промежуточной аттестации.

4.3.1. Перечень компетенций с указанием этапов их формирования в процессе освоения образовательной программы. Показатели и критерии оценивания компетенций с учетом этапа их формирования

Код компетенции	Наименование компетенции	Код этапа освоения компетенции	Наименование этапа освоения компетенции
ПК ОС LA-6	Способность участвовать в управлении проектом и организационными изменениями с учетом информационно-библиографической культуры, информационно-коммуникационных технологий, информационной безопасности, а также технологических и продуктовых инноваций	ПК ОС LA-6.3	Способность применять инструментальный информационного менеджмента при управлении проектом

Этап освоения компетенции	Показатель оценивания <i>Что делает обучающийся (какие действия способен выполнить), подтверждая этап освоения компетенции</i>	Критерий оценивания <i>Как (с каким качеством) выполняется действие. Соответствует оценке «отлично» в шкале оценивания в РПД.</i>
ПК ОС LA-6.3. Способность применять инструментальный информационного менеджмента при управлении проектом	Студент способен применять инструментальный информационного менеджмента при управлении проектом	Применения инструментария информационного менеджмента при управлении проектом

4.3.2 Типовые оценочные средства

Список вопросов для подготовки к зачету

1. Назовите основные виды транспортных проблем и методы их решения.
2. Каким образом связаны между собой параметры застройки и виды транспорта?
3. Опишите современный тренд в части администрирования и планирования транспорта, причины его формирования и возможные последствия.
4. Назовите разницу в провозных способностях разных видов транспорта
5. В чем основные различия между пешеходной инфраструктурой автомобильной?
6. Как должна быть спроектирована сеть велосипедных дорожек в городе?
7. Что такое транспортное поведение, как оно измеряется и используется?
8. В чем разница между «талонным» и «табличным» методом обследования пассажиропотоков?
9. Какими методами обследуется транспортный поток на Х-образных перекрестках?
10. В каких целях используется транспортное моделирование?
11. Что такое матрица корреспонденций и как она рассчитывается?
12. Опишите четыре стадии моделирования с примерами.
13. Что такое концепция «предсказывать и предоставлять»?
14. Опишите роль основных участников транспортной политики, ограничения и преимущества системы принятия решений.
15. Приведите примеры и причины неудачных политических решений на городском транспорте.
16. Назовите основные концепты транспортного поведения, используемые в экономике.
17. Назовите причины субсидирования систем общественного транспорта.
18. Каково значение транспорта в городской экономике?

Шкала оценивания

Форма промежуточной аттестации	Критерии оценивания	Оценка (баллы)
Устный ответ на зачете ²	<ul style="list-style-type: none"> • Студент подробно излагает содержание вопроса: исчерпывающе, последовательно, четко и аргументированно излагает материал. • Демонстрирует критическую оценку возможностей и ограничений представленного подхода/метода: рассматривает возможную критику, условия, в которых данные концепции или методы неприменимы. • Демонстрирует способность проследить и реконструировать аргументацию авторов по теме, ссылается в ответе на первоисточники или актуальные исследования. • Поясняет утверждение на уместных примерах. • Уверенно отвечает на дополнительные вопросы, свободно ориентируется в теме. 	Отлично (81-100)
	<ul style="list-style-type: none"> • Студент подробно излагает содержание билета, но упускает некоторые аспекты рассматриваемого подхода/метода. • Демонстрирует критическую оценку возможностей 	Хорошо (61-80)

² Преподавателям предлагается оценить ответ по каждому блоку по 5 критериям, выставив за каждый критерий до 20 баллов.

Форма промежуточной аттестации	Критерии оценивания	Оценка (баллы)
	<p>представленного подхода/метода, но не всегда способен проследить его ограничения.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Демонстрирует способность частично реконструировать аргументацию авторов, на которых ссылается. • Поясняет утверждение на уместных примерах. • Отвечает на дополнительные вопросы по теме с небольшими паузами в разговоре. 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Студент излагает содержание билета поверхностно; • Демонстрирует критическую оценку возможностей представленного подхода/метода на уровне «здравого смысла». • Демонстрирует способность частично реконструировать аргументацию авторов, на которых ссылается, но допускает ошибки. • Поясняет утверждение на примерах, но не всегда сразу может обосновать их уместность. • Отвечает на дополнительные вопросы по теме с паузами в разговоре и ошибками. 	Удовлетворительно (41-60)
	<ul style="list-style-type: none"> • Студент излагает содержание билета сжато, не отражая сути вопроса; • Не демонстрирует критическую оценку возможностей представленного подхода/метода. • Не способен реконструировать аргументацию авторов, допускает серьезные ошибки. • Не использует примеры, либо предложенные примеры не отражают суть вопроса. • Не отвечает на дополнительные вопросы по теме. 	Неудовлетворительно (0-40)

5. Методические указания для обучающихся по освоению дисциплины

Требования к организации самостоятельной работы студентов при подготовке к аудиторным занятиям

1. Подготовка к лекциям

Главное в период подготовки к лекционным занятиям – научиться методам самостоятельного умственного труда, сознательно развивать свои творческие способности и овладевать навыками творческой работы. Для этого необходимо строго соблюдать дисциплину учебы и поведения. Четкое планирование своего рабочего времени и отдыха является необходимым условием для успешной самостоятельной работы. В основу его нужно положить рабочие программы изучаемых в семестре дисциплин. Ежедневной учебной работе студенту следует уделять 9–10 часов своего времени, т.е. при шести часах аудиторных занятий самостоятельной работе необходимо отводить 3–4 часа. Каждому студенту следует составлять еженедельный и семестровый планы работы, а также план на

каждый рабочий день. С вечера всегда надо распределять работу на завтрашний день. В конце каждого дня целесообразно подводить итог работы: тщательно проверить, все ли выполнено по намеченному плану, не было ли каких-либо отступлений, а если были, по какой причине это произошло. Нужно осуществлять самоконтроль, который является необходимым условием успешной учебы. Если что-то осталось невыполненным, необходимо изыскать время для завершения этой части работы, не уменьшая объема недельного плана.

2. Самостоятельная работа на лекции

Слушание и запись лекций – сложный вид вузовской аудиторной работы. Внимательное слушание и конспектирование лекций предполагает интенсивную умственную деятельность студента. Краткие записи лекций, их конспектирование помогает усвоить учебный материал. Конспект является полезным тогда, когда записано самое существенное, основное и сделано это самим студентом. Не надо стремиться записать дословно всю лекцию. Такое «конспектирование» приносит больше вреда, чем пользы. Запись лекций рекомендуется вести по возможности собственными формулировками. Желательно запись осуществлять на одной странице, а следующую оставлять для проработки учебного материала самостоятельно в домашних условиях. Конспект лекции лучше подразделять на пункты, параграфы, соблюдая красную строку. Этому в большой степени будут способствовать пункты плана лекции, предложенные преподавателями. Принципиальные места, определения, формулы и другое следует сопровождать замечаниями «важно», «особо важно», «хорошо запомнить» и т.п. Можно делать это и с помощью разноцветных маркеров или ручек. Лучше если они будут собственными, чтобы не приходилось просить их у однокурсников и тем самым не отвлекать их во время лекции. Целесообразно разработать собственную «маркографию» (значки, символы), сокращения слов. Не лишним будет и изучение основ стенографии. Работая над конспектом лекций, всегда необходимо использовать не только учебник, но и ту литературу, которую дополнительно рекомендовал лектор. Именно такая серьезная, кропотливая работа с лекционным материалом позволит глубоко овладеть знаниями.

3. Подготовка к семинарским занятиям

Подготовку к каждому семинарскому занятию каждый студент должен начать с ознакомления с планом семинарского занятия, который отражает содержание предложенной темы. Тщательное продумывание и изучение вопросов плана основывается на проработке текущего материала лекции, а затем изучения обязательной и дополнительной литературы, рекомендованную к данной теме. На основе индивидуальных предпочтений студенту необходимо самостоятельно выбрать тему доклада по проблеме семинара и по возможности подготовить по нему презентацию. Если программой дисциплины предусмотрено выполнение практического задания, то его необходимо выполнить с учетом предложенной инструкции (устно или 10 письменно). Все новые понятия по изучаемой теме необходимо выучить наизусть и внести в глоссарий, который целесообразно вести с самого начала изучения курса. Результат такой работы должен проявиться в способности студента свободно ответить на теоретические вопросы семинара, его выступлении и участии в коллективном обсуждении вопросов изучаемой темы, правильном выполнении практических заданий и контрольных работ. Структура семинара В зависимости от содержания и количества отведенного времени на изучение каждой темы семинарское занятие может состоять из четырех-пяти частей:

1. Обсуждение теоретических вопросов, определенных программой дисциплины.
2. Доклад и/или выступление с презентациями по проблеме семинара.
3. Обсуждение выступлений по теме – дискуссия.
4. Выполнение практического задания с последующим разбором полученных результатов или обсуждение практического задания, выполненного дома, если это предусмотрено программой.
5. Подведение итогов занятия.

Первая часть – обсуждение теоретических вопросов - проводится в виде фронтальной беседы со всей группой и включает выборочную проверку преподавателем теоретических знаний студентов. Примерная продолжительность — до 15 минут. Вторая часть — выступление студентов с докладами, которые должны сопровождаться презентациями с целью усиления наглядности восприятия, по одному из вопросов семинарского занятия. Обязательный элемент доклада – представление и анализ статистических данных, обоснование социальных последствий любого экономического факта, явления или процесса. Примерная продолжительность — 20-25 минут. После докладов следует их обсуждение – дискуссия. В ходе этого этапа семинарского занятия могут быть заданы уточняющие вопросы к докладчикам. Примерная продолжительность – до 15-20 минут. Если программой предусмотрено выполнение практического задания в рамках конкретной темы, то преподавателями определяется его содержание и дается время на его выполнение, а затем идет обсуждение результатов. Если практическое задание должно было быть выполнено дома, то на семинарском занятии преподаватель проверяет его выполнение (устно или письменно). Примерная продолжительность – 15-20 минут. Подведением итогов заканчивается семинарское занятие. Студентам должны быть объявлены оценки за работу и даны их четкие обоснования. Примерная продолжительность — 5 минут.

4. Работа с литературными источниками

В процессе подготовки к семинарским занятиям, студентам необходимо обратить особое внимание на самостоятельное изучение рекомендованной учебно-методической (а также научной и популярной) литературы. Самостоятельная работа с учебниками, учебными пособиями, научной, справочной и популярной литературой, материалами периодических изданий и Интернета, статистическими данными является наиболее эффективным методом получения знаний, позволяет значительно активизировать процесс овладения информацией, способствует более глубокому усвоению изучаемого материала, формирует у студентов свое отношение к конкретной проблеме. Более глубокому раскрытию вопросов способствует знакомство с дополнительной литературой, рекомендованной преподавателем по каждой теме семинарского или практического занятия, что позволяет студентам проявить свою индивидуальность в рамках выступления на данных занятиях, выявить широкий спектр мнений по изучаемой проблеме.

6. Учебная литература и ресурсы информационно-телекоммуникационной сети "Интернет", включая перечень учебно-методического обеспечения для самостоятельной работы обучающихся по дисциплине

6.1. Основная литература.

1. Боровской А.Е. Моделирование транспортных процессов [Электронный ресурс]: учебное пособие/ А.Е. Боровской, А.С. Остапко— Электрон. текстовые данные.— Белгород: Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова, ЭБС АСВ, 2013.— 86 с.— Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/28361.html>.— ЭБС «IPRbooks»
2. Вахрушев В.Д. Экономика отрасли (транспорт) [Электронный ресурс]: учебное пособие/ В.Д. Вахрушев— Электрон. текстовые данные.— М.: Московская государственная академия водного транспорта, 2009.— 418 с.— Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/46349.html>.— ЭБС «IPRbooks»
3. Вукан Вучик Транспорт в городах, удобных для жизни [Электронный ресурс]: монография/ Вучик Вукан— Электрон. текстовые данные.— М.: ИД Территория будущего, 2011.— 576 с.— Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/7341.html>.— ЭБС «IPRbooks»

4. История железнодорожного транспорта России [Электронный ресурс]: учебное пособие/ А.В. Гайдамакин [и др.].— Электрон. текстовые данные.— М.: Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2012.— 312 с.— Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/16200.html>.— ЭБС «IPRbooks»
5. Моделирование систем регулирования дорожного движения [Электронный ресурс]: методические указания к практическим занятиям по курсу «Моделирование дорожного движения» для студентов направления 190700 «Технология транспортных процессов»/ — Электрон. текстовые данные.— Липецк: Липецкий государственный технический университет, ЭБС АСВ, 2012.— 36 с.— Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/17708.html>.— ЭБС «IPRbooks»

6.2. Дополнительная литература.

1. Гудвин Ф. Инаугурационная лекция UCL, 1997. Перевод М.Я. Блинкина, 2009. URL: < <http://polit.ru/article/2009/03/24/probki/#sdendnote2sym>>
2. Дрюбин С.Г., Иванов В.И., Гвоздев А.М. Методология планирования внутригородских пассажирских перевозок. Ленинград: Редиздательство ЛНИИКС, 1935
3. Клиновштейн Г. И., Афанасьев М. Б. Организация дорожного движения. М: Транспорт, 2001 – 247 с.
4. Скотт Дж. Благими намерения государства. Почему и как проваливались проекты улучшения условий человеческой жизни: Пер. с англ. Э.Н. Гусинского, Ю.И. Турчаниновой. – М.: Университетская книга, 2005. – 576с.
5. Транспортное моделирование: методологические основы, программные средства и практические рекомендации. Под общ.ред. В.В.Донченко. ОАО «НИИАТ».М.:2008.
6. Урри Дж. Мобильности [Текст] / пер.с англ. А.В.Лазарева, вступ.статья Н.А.Харламова. – М.: Издательская и консалтинговая группа «Праксис», 2012.
7. Logan, J., Molotch, H. (2007) Urban Fortunes: The Political Economy of Place. Los Angeles: University of California Press.

6.3. Интернет-ресурсы, справочные системы.

1. Общедоступные электронные библиотеки гуманитарной и общественно-научной литературы (Библиотека «Гумер», «Ихтика», «Якова Кротова», «Philosophy.ru» и др.).
2. Базы данных научной периодики и книг (НЭБ/Elibrary.ru, JSTORE, ProQuest, EBSCO и др.).

6.4. Список нормативно-правовых документов:

3. СНиП 2.07.01-89* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция. – М.: Минрегион РФ, 2011

6.5. Иные рекомендуемые источники.

4. Агасьянц А.А. Развитие сети автомобильных магистралей в крупнейших городах: транспортно-градостроительные проблемы. – М.: АСВ, 2010

5. Аррак А. Социально-экономическая эффективность пассажирских перевозок. (На примере автомобильного транспорта). – Таллин: Ээсти раамат, 1982, 200 с., ил.
6. Блинкин М.Я. Автомобили в городе: особенности национального пути. Цикл статей. Журнал «Архитектурный вестник». 2010. - №№2,3,5
7. Блинкин М.Я., Сарычев А.В. Монетизация вечных ценностей (о ценности времени и ценности жизни применительно к транспортным системам). - М.: Forbes, октябрь, 2005.
8. Блинкин М.Я., Сарычев А.В. Городской транспорт: либеральный взгляд на проблему// <http://www.POLIT.ru/analytics/2005/12/07/transport.html>.
9. Ваксман С.А. Изучение подвижности населения для обоснования градостроительных решений // Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния. – Екатеринбург: 2006. – С. 38-40
10. Вилисов М.В., Сулакшин С.С., Хрусталева Е.А. Государственно-частное партнерство в дорожной сфере // Научный эксперт: Проблемы правового регулирования дорожной деятельности в Российской Федерации. – 2005, № 2 (9). – с. 44-47.
11. Гасников А.В., Кленов С.Л., Нурминский Е.А., Холодов Я.А., Шамрай Н.Б. Введение в математическое моделирование транспортных потоков. Под ред. А.В. Гасникова. - М.: Изд-во МФТИ, 2010. - 363 с.
12. Гейл, Ян. Города для людей / пер. с англ. – М.: Альпина Паблишер, 2012. – 276 с.
13. Гольц Г.А. Значение транспорта в народном хозяйстве: новые подходы к количественной оценке//Проблемы прогнозирования, № 6,1994.
14. Гончарук О.В. Экономическая эффективность транспортно-технических систем. М.: Наука, 1991. - 128с.
15. Дрю Д. Теория транспортных потоков и управление ими. – М.: Транспорт, 1978. – 424 с.
16. Дубелир Г. Д. Планировка городов. СПб, 1910.
17. Ефремов И. С. Теория городских пассажирских перевозок: учеб. пособие для вузов / И. С. Ефремов, В.М. Кобозев, В.А. Юдин. – М.: Высш. Школа, 1980. – 535 с.
18. Зильберталь А.Х. Трамвайное хозяйство. М.-Л.: Гостехиздат, 1932. 188 с.
19. Зильберталь А.Х. Проблемы городского пассажирского транспорта. Государственное транспортное издательство. Ленинград, 1937.
20. Меркулов Е.А. Проектирование дорог и сетей городского пассажирского транспорта в городах. – М.: Стройиздат, 1970. – 416 с.
21. Руководство по проведению транспортных обследований в городах/ Белорус. гос. н.-и. и проект. ин-т градостр-ва Госстроя БССР. Центр. н.-и. и проект. ин-т по градостр-ву Госгражданстроя. –М.:Стройиздат, 1982 – 72с.
22. Сمارт А. Provo: радикальная транспортная форма для пешеходного содержания // НЛО, №117, 2012.
23. Сильянов В. В. Теория транспортных потоков в проектировании дорог и организации движения. М.: Транспорт, 1977
24. Соубел Р. Автомобильные войны. Пер. с англ. Р.И. Столпера, С.В. Сурикова. Общая редакция Ю.Н. Карпова. — Москва: Прогресс, 1988. — 350 с.

25. Трофименко Ю. В., Якимов М. Р. Транспортное планирование: формирование эффективных транспортных систем крупных городов: монография. – М.: Логос, 2013. – 464 с.
26. Харламов Н.В. Новое общество или новая наука об обществе? Социология мобильностей Джона Урри // Урри Дж. Мобильности [Текст] / Пер. с англ. А.В.Лазарева, вступ.статья Н.А.Харламова. – М.: Издательская и консалтинговая группа «Праксис», 2012а. – 576с.
27. Черепанов В.А. Транспорт в планировке городов. – М.: Стройиздат, 1970. – 308 с.
28. Швецов В.И. Математическое моделирование загрузки транспортных сетей / В. И. Швецов, А.С. Алиев. –М.: URSS, 2003. -64 с. -ISBN 978-5-354-00385-3
29. Шелейховский Г.В. Композиция городского плана как проблема транспорта. М., 1946.
30. Шуп Д. Высокая стоимость бесплатной парковки. М.: Медиа Кар, 2014.
31. Экономика пассажирского транспорта: учебное пособие/ коллектив авторов; под общей ред.проф.В.А.Персианова. – М.:КНОРУС, 2012. – 400с.
32. Юдин В.А., Самойлов Д.С. Городской транспорт. – М.: Стройиздат, 1975. – 287 с.
33. 75 Years of the Fundamental Diagram for Traffic Flow Theory. Greenshields Symposium. TRB, Transportation Research Circular E-C149. Washington D.C., 2011.
34. Akimov, A., Banister D. (2011) Urban Public Transport in Post-communist Transition: The Case of Tashkent, Uzbekistan. Comparative Economic Studies, 53 (4), 721–755.
35. Blauwens, G., De Baere, P., and Van de Voorde, E. Transport Economics. Fifth Edition, Uitgeverij De Boeck, Antwerp, 2012.
36. Cantarelli, C.C., Flyvbjerg, B., Molin, E.J.E., van Wee, B. (2010) Lock-in and Its Influence on the Project Performance of Large-Scale Transportation Infrastructure Projects. Investigating the Way in Which Lock-in Can Emerge and Affect Cost Overruns. Environment and Planning B: Planning and Design, 37 (5), 792-807.
37. Cresswell, T. (2010) Towards a Politics of Mobility. Environment and Planning D: Society and Space, 28, 17-31.
38. Doherty, B. (1999) Paving the Way: The Rise of Direct Action Against Road-Building and Changing Character of British Environmentalism. Political Studies, 47 (2), 275-291.
39. Essebo, M., Baeten, G. (2012) Contradictions of ‘Sustainable Mobility’– The Illogic of Growth and the Logic of Myth. Tijdschrift voor economische en sociale geografie, 103 (5). DOI: 10.1111/j.1467-9663.2012.00733.x
40. Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., Rothengatter, W. (2003) Megaprojects and Risks: an Anatomy of Ambition. Cambridge: Cambridge University Press.
41. Goodwin F. The End of Equilibrium, in The Theoretical Foundations of Travel Choice Modelling. – Elsevier, 1998.
42. Goodwin P., Cairns S., Dargay J., Hanly M., Parkhurst G., Stoke G., Vythoulkas P. Changing Travel Behaviour. ESRC Transport Studies Unit, University College London. Preprint based on the final TSU Conference, September 2004.
43. Hass-Klau C. The effect of public transport investment on car ownership. The results for 17 urban areas in France, Germany, UK and North America. – Environmental & Transport Planning, 2007
44. Herman, R. P., Prigogine, I. «A Two-Fluid Approach to Town Traffic.» Science, 1979: 148-151

45. Kenworthy, J.R., Laube, F.B. Patterns of automobile dependence in cities: an international overview of key physical and economic dimensions with some implications for urban policy // *Transportation Research Part A* 33 (1999) 691±723]
46. Lyons G. Transport and Society // *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*, 24:4, 2014. P. 485-509.
47. Megacity Mobility Culture / Institute for Mobility Research (IFMO). Editor. Springer, 2013
48. Metz, D. (2008) The Myth of Travel Time Saving. *Transport Reviews*, 28 (3), 321-336.
49. Ortuzar, J. de D. and Willumsen, L. G. (2001). *Modelling Transport*, 3rd edition. Wiley, New York
50. Sheller M., Urry J. The New Mobilities Paradigm // *Environment and Planning A*, 38. 2006. P.207-226.
51. Small, K.A. and E.T. Verhoef (2007), *The Economics of Urban Transportation*, Second Edition, London and New York: Routledge.
52. Song Ch., Qu Z., Blumm N., Barabsi A-L. Limits of Predictability in Human Mobility. *Science* 327 (2010), 1018.
53. Stopher P.R., Greaves S.P. Household Travel Surveys: Where are We Going? // *Transportation Research Part A* 41, 367-381. 2007.
54. Urry J. The “System” of Automobility // *Theory, Culture and Society*, 21. 2004. P. 25-39.
55. Urry J. Mobile Sociology // *The British Journal of Sociology* Volume 61, Issue Supplement s1, pp. 347–366, January 2010.
56. Van de Velde, J. (1999) Organizational forms and entrepreneurship in public transport, Part 1: classifying organisational forms. *Transport Policy*, 6, 147–157.
57. Vuchic Vukan R. *Urban transit: operations, planning and economics*. – Washington, DC: John Wiley & Sons, 2005.
58. William S. V. Pricing in Urban and Suburban Transport. *American Economic Review* 52, 1963, no. 2: 452–465.
59. Winston, C., Conceptual developments in the economics of transportation: An interpretive survey // *Journal of Economic Literature* XVIII(1), 1985, 57-94.
60. Wolf J., Guensler R., Bachman W., Elimination of the Travel Diary: An Experiment to Derive Trip Purpose from GPS Travel Data // *Transportation Research Record*, Number 1768, pp. 125-134. 2001.
61. *Urban Bikeway Design Guide*. National Association of City Transportation Officials. New York: Island Press, 2014. 260p

7. Материально-техническая база, информационные технологии, программное обеспечение и информационные справочные системы

Проекционное оборудование: проектор, экран (или маркерная доска). Звуковые колонки или встроенные колонки.

ПК (стационарный) или ноутбук: операционная система: не ниже Windows 7 (или аналогичная по функциям), оснащенный:

- USB разъем.
- Монитор (или монитор ноутбука)

- Пакет программ Microsoft Office версии 2007 - 2016 или более актуальный или свободно распространяемые пакеты OpenOffice или LibreOffice
- Доступ в Интернет.