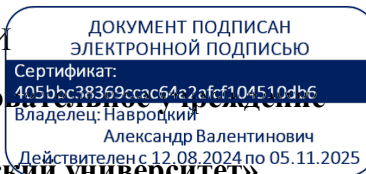




МИНОБРНАУКИ РОССИИ
Федеральное государственное бюджетное образование
высшего образования
«Волгоградский государственный технический университет»



Факультет транспортных, инженерных систем и техносферной безопасности

УТВЕРЖДЕНО

Факультет транспортных, инженерных систем и
техносферной безопасности

Декан Мензелинцева Надежда Васильевна
26.06.2024 г.

Транспортная инфраструктура и планировка
городских территорий

рабочая программа дисциплины (модуля, практики)

Закреплена за кафедрой **Строительство и эксплуатация транспортных сооружений**
Учебный план 08.03.01 Строительство
Профиль **Автомобильные дороги**
Квалификация **Бакалавр**
Срок обучения **4 года**

Форма обучения **очная** Общая трудоемкость **1 ЗЕТ**
Виды контроля в семестрах: **зачеты 5**

Семестр(Курс.Номер семестра на курсе)	5(3.1)		Итого	
	УП	ПП	УП	ПП
Лекции	4	4	4	4
Практические	6	6	6	6
Итого ауд.	10	10	10	10
Контактная работа	10.25	10.25	10.25	10.25
Сам. работа	25.75	25.75	25.75	25.75
Часы на контроль	0	0	0	0
Практическая подготовка	0	0	0	0
Итого трудоемкость в часах	36	36	0	0

ЛИСТ ОДОБРЕНИЯ, СОГЛАСОВАНИЯ И АКТУАЛИЗАЦИИ РАБОЧЕЙ ПРОГРАММЫ

Разработчик(и) программы:

доцент Балакин В.В. ктн

Рецензент(ы):

(при наличии)

Рабочая программа дисциплины (модуля, практики)

Транспортная инфраструктура и планировка городских территорий

разработана в соответствии с ФГОС ВО:

Федеральный государственный образовательный стандарт высшего образования - бакалавриат по направлению подготовки
08.03.01 Строительство (приказ Минобрнауки России от 31.05.2017 г. № 481)

составлена на основании учебного плана:

08.03.01 Строительство

Профиль: Автомобильные дороги

утвержденного учёным советом вуза от 31.05.2023 протокол № 10.

Рабочая программа одобрена на заседании кафедры

Строительство и эксплуатация транспортных сооружений

04.07.2024 номер протокола 11 2023 г.

Зав. кафедрой Алексиков Сергей Васильевич

СОГЛАСОВАНО:

Факультет транспортных, инженерных систем и техносферной безопасности

Председатель НМС факультета: Мензелинцевой Надежды Васильевны

Протокол заседания НМС от

26.06.2024 г. № 10

1. ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ, ПРАКТИКИ). ВИД, ТИП ПРАКТИКИ, СПОСОБ И ФОРМА (ФОРМЫ) ЕЕ ПРОВЕДЕНИЯ.	
Целями освоения дисциплины являются:	
- ознакомление студентов с градостроительными основами формирования транспортной инфраструктуры в неразрывной связи с современными эксплуатационными требованиями транспорта к организации территории города, его планировочной структуре, компактности плана и расселения, размещения мест приложения труда и отдыха, конфигурации системы улиц и дорог;	
- ознакомление студентов с видами современного внутригородского и внешнего транспорта и комплексом транспортных сооружений и устройств, обеспечивающих транспортное обслуживание, устойчивое функционирование и развитие городов, поселений и межселенных территорий.	

2. МЕСТО ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ, ПРАКТИКИ) В СТРУКТУРЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ				
Цикл (раздел) ОП:		ФТД		
2.1	Требования к предварительной подготовке обучающегося:			
2.1.1	Модуль: Инженерные изыскания в строительстве			
2.2	Дисциплины (модули) и практики, для которых освоение данной дисциплины (модуля) необходимо как предшествующее:			
2.2.1	Подготовка к процедуре защиты и защита выпускной квалификационной работы			
3. КОМПЕТЕНЦИИ ОБУЧАЮЩЕГОСЯ, ФОРМИРУЕМЫЕ В РЕЗУЛЬТАТЕ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ, ПРАКТИКИ)				
ПК-2: Выполнение работ по подготовке проектной продукции по автомобильным дорогам в целом				
ПК-2.1: Выполнение расчетной части проектной продукции по автомобильным дорогам в целом				
<p>Результаты обучения: студент знает: Требования нормативных правовых актов, документов системы технического регулирования и стандартизации в сфере градостроительной деятельности к технологическим процессам производства отдельных этапов, видов и комплексов строительных работ, выполняемых при строительстве объекта капитального строительства, в том числе работ по сносу объекта капитального строительства;</p> <p>студент умеет: Проверять полноту представления данных проектной, рабочей и организационно-технологической документации по строительству объекта капитального строительства в информационной модели объекта капитального строительства (при ее наличии);</p> <p>студент владеет организацией и проведением входного контроля проектной, рабочей и организационно-технологической документации на строительство объекта капитального строительства (при ее наличии), проекта организации работ по сносу объекта капитального строительства.</p>				
ПК-2.2: Выполнение графической и (или) текстовой части проектной продукции по автомобильным дорогам в целом				
<p>Результаты обучения: студент знает: Методы и средства календарного и оперативного планирования строительства объекта капитального строительства;</p> <p>студент умеет: Определять состав и последовательность производства видов и отдельных этапов строительных работ при строительстве объекта капитального строительства;</p> <p>студент владеет планированием материальных и технических ресурсов, используемых при строительстве объекта капитального строительства.</p>				
4. СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ, ПРАКТИКИ)				
Код занятия	Наименование разделов и тем /вид занятия/	Семестр / Курс	Часов	Форма контроля
1	Раздел 1. Обучение			
1.1	Требования к транспортной инфраструктуре городов и регионов /Тема/	5	0	
1.1.1	Требования, предъявляемые к транспортной инфраструктуре городов и регионов в процессе их развития. Потребности в транспортном обслуживании регионов во взаимосвязи с расселением и показателями их экономического роста. Понятие транспортной инфраструктуры города (региона). Классификация городского транспорта. Городской наземный пассажирский транспорт. Сферы применения различных видов транспорта. Современные требования к транспортным устройствам и подвижному составу пассажирского и грузового транспорта /Лек/	5	2	З., К.
1.1.2	Определить общую и транспортную подвижность населения города, среднюю дальность поездки и годовой объем работы транспорта. Запроектировать транспортную систему города с распределением перевозок между видами транспорта и определить численность подвижного состава. /Пр/	5	3	З., К.
1.2	Элементы и объекты транспортной инфраструктуры /Тема/	5	0	

1.2.1	Трассы автомобильных дорог. Железнодорожные линии. Улично-дорожная сеть. Транспортные развязки, мосты, путепроводы. Внеуличная транспортная сеть. Станции, транспортно-пересадочные узлы на сети городского массового пассажирского транспорта. Безбарьерная среда для маломобильной группы населения. Сооружения по обслуживанию транспортного хозяйства (парки и депо для хранения, ремонта и обслуживания подвижного состава, гаражи, стоянки и ремонтные базы для легкового и грузового автомобильного транспорта, топливозаправочные станции и др.). Система хранения автомобильного транспорта. Сети внешнего транспорта. Вокзалы, морские и речные порты, аэродромы, перегрузочные и другие терминалы. /Лек/	5	2	З., К.
1.2.2	Установить трассы линий общественного пассажирского транспорта в границах жилого района, положение его остановочных пунктов и пути пешеходных подходов к ним. Определить пассажирооборот остановочных пунктов у жилого района в час «пик». Обосновать технические нормативы на проектирование магистральной улицы /Пр/	5	3	З., К.
1.2.3	Самостоятельная работа в семестре /Ср/	5	17	З., К.
2	Раздел 2. Промежуточная аттестация			
2.1	Зачет /Тема/	5	0	
2.1.1	Подготовка к зачету /Зачёт/	5	8.75	
2.1.2	Контактная работа с ППС /КоПа/	5	0.25	

Примечание. Формы контроля: Эк – экзамен, К- контрольная работа, Ко- контрольный опрос, Сз- семестровое задание, З-зачет, ОП -отчет по практике, Зд-задание, Р-реферат.

5. ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ

Оценочные средства планируемых результатов обучения представлены в виде фондов оценочных средств (ФОС), разработанных в соответствии с локальным нормативным актом университета. ФОС может быть представлен в Приложении к рабочей программе.

1. Типологические признаки классификации городов.

Города классифицируются по трем основным признакам:

- народно-хозяйственному профилю – промышленные, торговые, железнодорожные узлы, научные центры, курортные.
- административному значению – столицы стран, административные центры краев, областей, районов и города краевого, областного и окружного подчинения.
- численности населения – крупнейшие, крупные, большие, средние и малые.

2. Функциональные зоны города.

Функциональные зоны – планировочные единицы территории города, включающие элементы планировки с ведущими и дополнительными функциями. К ним относятся: селитебная, производственная и ландшафтно-рекреационная территории.

3. Селитебная территория.

Селитебная территория предназначена для размещения жилых районов, административных, общественных, культурных, научных, учебных и спортивных центров, отдельных коммунальных и промышленных объектов, не требующих устройства санитарно-защитных зон, а также для устройства путей внутригородского сообщения, улиц, площадей.

4. Производственная территория.

Производственная территория предназначена для размещения промышленных предприятий и связанных с ними объектов, комплексов научных учреждений с их опытными производствами, коммунально-складских объектов, сооружений внешнего транспорта, путей внегородского и пригородного сообщений.

5. Принципиальное решение размещения промышленных предприятий со значительной санитарной вредностью по отношению к селитебной территории.

Формирование промышленных районов с производственными предприятиями значительной санитарной вредности, изолированных от селитебной территории санитарно-защитными зонами.

6. Минимальная ширина санитарно-защитной зоны между железной дорогой, считая от оси крайнего железнодорожного пути, и жилой застройкой.

100 м.

7. Минимальное расстояние приближения морских и речных портов до жилой застройки.

100 м.

8. Минимальное расстояние приближения сортировочных станций железных дорог общей сети до жилых и общественных зданий:

150 м.

9. Ландшафтно-рекреационная территория.

Ландшафтно-рекреационная территория включает городские леса, лесопарки, водоемы, участки со сложным рельефом, неудобные для застройки, формирующие систему открытых пространств, представляющие рекреационную ценность и благоустраиваемые в целях организации отдыха населения города.

10. Планировочная структура города.

Планировочная структура города – это пространственная его организация, отражающая расположение и взаимосвязь промышленных, жилищно-коммунальных, культурно-просветительных, общественных центров и других структурных

единиц с единой сетью городского транспорта, инженерного оборудования и системой озеленения.

11. Принципы трассирования городских дорог и улиц.

Трассы дорог и улиц прокладываются по кратчайшим направлениям между пунктами тяготения пассажирских и грузовых потоков в городе.

Магистральные дороги и улицы города должны иметь выходы на внешние автомобильные дороги.

Плотность дорог и улиц должна обеспечивать подходы жителей города к остановкам общественного транспорта в пределах пешеходной доступности.

12. Принципиальные геометризованные схемы, определяющих планировочную структуру городов.

Радиальная, радиально-кольцевая, прямоугольная, прямоугольно-диагональная, треугольная, комбинированная и свободная схемы.

13. Основные недостатки радиальной планировочной геометризованной схемы улично-дорожной сети городов.

Высокая плотность транспортных потоков. Перегрузка центральной планировочной зоны.

14. Основные причины значительного распространения прямоугольной планировочной геометризованной схемы городов.

Значительная пропускная способность всей транспортной сети и отсутствие перегрузки центрального транспортного узла.

15. Основной недостаток прямоугольной схемы планировки улично-дорожной сети:

Не обеспечивает кратчайших прямолинейных связей между диагональными пунктами тяготения.

16. Основные недостатки планировочной прямоугольно-диагональной схемы городов.

Усложняются условия застройки микрорайонов при острых углах пересечения магистралей. Снижается пропускная способность и скорость движения транспорта.

17. Основная причина ограниченного распространения планировочной треугольной геометризованной схемы улично-дорожной сети:

Трудность в разработке планировочного решения городской застройки (жилых образований).

18. Какая схема транспортной сети города имеет наибольшую пропускную способность?

Прямоугольная.

19. Для каких городов оптимально использовать планировочную прямоугольную геометризованную схему?

Для новых городов, развивающихся по разработанным генеральным планам.

20. Для каких городов характерна планировочная радиально-кольцевая схема?

Для крупных исторически сложившихся городов.

21. Для каких городов характерна комбинированная планировочная схема улично-дорожной сети?

Для городов-мегаполисов.

22. Для каких городов рекомендуется свободная схема планировки транспортной сети?

Небольших курортных городов в пересеченной местности.

23. Критерии сравнения планировочных схем улично-дорожной сети.

Степень непрямолинейности сообщений. Уровень загрузки центрального узла. Пропускная способность улично-дорожной сети. Степень сложности узлов. Плотность улично-дорожной сети.

24. Основная транспортная характеристика планировочной структуры города.

Плотность улично-дорожной сети.

25. Основной фактор, определяющий оптимальную плотность магистральной улично-дорожной сети.

Протяженность пешеходных подходов от пунктов отправления до транспортной линии.

26. Недостаток высокой плотности улично-дорожной сети.

Малая скорость сообщения транспорта из-за частых пересечений.

27. Основной недостаток низкой плотности магистральной улично-дорожной сети.

Большие затраты времени на пешеходные подходы к остановочным пунктам общественного транспорта.

28. Основная транспортная характеристика улично-дорожной сети города.

Пропускная способность.

29. Как повысить пропускную способность магистральной улично-дорожной сети?

Путем введения дублирующих направлений и расширения проезжей части при реконструкции.

30. Основные транспортные характеристики планировочной структуры города:

Плотность улично-дорожной сети. Степень сложности пересечений магистральных улиц.

31. Основная характеристика, определяющая уровень безопасности для улично-дорожной сети.

Степень сложности пересечений магистральных улиц.

32. Количество ответвлений (по), слияний (пс) и пересечений (пп), учитываемых при расчете степени сложности транспортного узла А.

33. Во сколько раз показатель сложности пересечения больше показателя сложности ответвления на транспортных узлах?
В 5 раз.

34. Главная задача транспортной планировки города:

Минимальные затраты времени на передвижения населения к центрам трудового и культурно-бытового тяготения.

1. Транспортная инфраструктура. Определение и состав элементов.

Совокупность всех видов транспорта и их устройств, обеспечивающих транспортное обслуживание населения, проживающего в регионе (городе) называется транспортной инфраструктурой.

Основные виды транспорта:

- индивидуальный (легковой);
- общественный (скоростной – внеуличный и наземный);
- грузовой транспорт различных видов.

Основные устройства:

- улично-дорожная сеть;
- устройства внеуличного транспорта (метрополитен, монорельс, городская железная дорога и т.п.);
- устройства внешнего транспорта (железная дорога, автомобильные дороги, воздушные линии и водные пути, включая все элементы их обустройства);
- гаражно-стояночные объекты.

2. Классификация городского транспорта.

- индивидуальный транспорт – обеспечивает индивидуальные перемещения гражданина по транспортной системе города или региона.
- общественный транспорт – обеспечивает массовые перевозки пассажиров во внутрирайонном, межрайонном и внутригородском сообщении.
- грузовой транспорт – предназначен для перемещения грузов по транспортной сети, может быть: автомобильным, железнодорожным, авиационным и водным.

3. Главная особенность третьего периода (предшествующего настоящему периоду) в истории развития массового городского транспорта.

Появление электрического трамвая на улицах крупных городов.

4. Главная особенность настоящего (четвертого) периода в истории развития городского пассажирского транспорта.

Быстрый рост автомобилизации населения.

5. Что такое уровень автомобилизации?

Количество личных автомобилей, приходящееся на 1000 жителей.

6. Как изменяется средняя наполняемость легковых автомобилей при увеличении уровня автомобилизации?

Снижается.

7. Основные недостатки легкового автомобиля как вида пассажирского транспорта.

Большая полезная транспортная площадь, используемая для перевозки одного пассажира, и малая провозная способность.

8. Основные проблемы транспортного обслуживания населения городов.

Несоответствие развития транспортных систем масштабам жилищно-гражданского (торгово-офисного) строительства и истощение пропускной способности улично-дорожной сети и транспортных линий. Ухудшение качества городской среды из-за роста автомобилизации. Снижение скорости движения наземного общественного транспорта. необходимость обеспечения автомобильного транспорта площадями для стоянок.

9. В каком случае возникает необходимость определения пассажиропотоков на транспортных сетях городов?

При выборе видов транспорта и при проектировании маршрутной системы.

10. Последовательность построения картограммы пассажиропотоков.

Предварительное начертание улично-дорожной и транспортной сети.

Членение территории города на транспортные районы.

Расчет межрайонных корреспонденций (передвижений).

Выделение передвижений, требующих использования транспорта.

Распределение передвижений по участкам городской транспортной сети.

11. Главная цель расчета межрайонных передвижений населения.

Определение количества взаимных корреспонденций между транспортными районами.

12. На какие группы делится городское население при расчете его подвижности?

1-я группа – трудящиеся градообразующих предприятий и учреждений;

2-я группа – трудящиеся обслуживающих предприятий и учреждений;

3-я группа – учащиеся высших и средних учебных заведений;

4-я группа – несамостоятельное население (дети, пенсионеры, учащиеся школ и др.).

13. Каким методом определяют расселение жителей города по отношению к местам приложения труда (учебы) в социологических обследованиях?

Метод «адресов».

14. Какой фактор определяет размер расчетной зоны при транспортном районировании территории города?

Пешеходная доступность транспортных линий.

15. Какие исходные данные необходимы для определения численности населения в транспортных районах?

Площадь территории и плотность населения.

16. Какое число мест для пассажиров на 1 м² свободной площади пола соответствует нормальной вместимости подвижного состава общественного пассажирского транспорта.

3 места.

17. Какое число мест для пассажиров на 1 м² свободной площади пола соответствует предельно допустимой вместимости подвижного состава общественного пассажирского транспорта?

5 мест.

18. При какой норме наполнения подвижного состава свободной площади пола пассажирского салона, определяется провозная способность на расчетный срок различных видов транспорта (кроме скоростного транспорта)?

4 чел/м².

19. При какой норме наполнения подвижного состава, свободной площади пола пассажирского салона, определяется провозная способность на расчетный срок скоростного транспорта?

5 чел/м².

20. Последовательность выбора видов городского пассажирского транспорта в транспортной системе.

Отбор видов транспорта по максимальному часовому пассажиропотоку → сравнение видов транспорта по сводному экономическому показателю с учетом местных условий (климат, рельеф и др.).

21. Какой вид наземного транспорта обеспечивает наибольшую безопасность для пешеходов?

Трамвай.

22. Какой вид общественного транспорта отличается наибольшей маневренностью?
Автобус. Легко и без дополнительных затрат можно изменить направление автобусной линии, организовать движение по новой трассе, сосредоточить большое количество подвижного состава в пункте массового скопления пассажиров.
23. Какой вид внеуличного транспорта является наиболее экономичным по капиталовложениям и эксплуатационным расходам?
Монорельсовая дорога.
24. Какие категории монорельсовых дорог находит наибольшее практическое применение в массовых скоростных перевозках пассажиров?
Городские и пригородные.
25. Какой вид наземного массового пассажирского транспорта может быть использован для скоростных сообщений?
Автобус.
26. Что включает фактор комфортабельности поездки пассажира?
Хорошую обзорность через оконные проемы, отопление в зимний период и кондиционирование воздуха в жаркую погоду, снижение уровня шума в салоне.
27. Какой тип линий метрополитена наиболее часто применяется в центральных планировочных зонах городов?
Подземные линии глубокого заложения.
28. Какая схема сети метрополитена характерна для крупнейших городов?
Комбинированная, включающая кольцевые, диаметральные, тангенциальные и радиальные линии.
29. Оптимальные расстояния между платформами и станциями на линиях электрифицированных железных дорог.
1500 – 2000 м.
30. Каким образом можно обеспечить безопасную эксплуатацию подвижного состава?
Применением надежных тормозных систем, сигнальных устройств и зеркал обзорности.
31. Какой показатель необходимо учитывать при определении пропускной способности пассажирской транспортной линии?
Пропускную способность остановочного пункта.
32. Каким расстоянием ограничивается дальность пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта в срединной зоне города?
400 – 500 м.
33. Каким расстоянием ограничивается дальность пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта от объектов массового посещения в общегородском центре?
250 м.
34. Каким расстоянием ограничивается дальность пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта от проходных предприятий в производственных и коммунально-складских зонах?
400 м.
35. Каким расстоянием ограничивается дальность пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта от главного входа в зонах массового отдыха и спорта?
800 м.
36. Каким расстоянием ограничивается дальность пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта в пригородной зоне?
800 – 1000 м.
37. Оптимальные расстояния между остановочными пунктами на транспортных линиях для автобусов, троллейбусов и трамваев:
400 – 600 м.
38. Как определить ходовую скорость на линии общественного транспорта?
Делением расстояния между смежными остановками на время пробега этого пути.
39. Как определить скорость сообщения?
Делением пройденного поездом пути на суммарную затрату времени на движение, плановые остановки и внеплановые задержки.
40. Как определить эксплуатационную скорость подвижного состава?
Делением пройденного пути к суммарной затрате времени, включающей время на движение, плановые остановки и внеплановые задержки, а также простои на конечных пунктах маршрутов.
41. Как изменяется средняя вместимость подвижного состава с увеличением численности населения города?
Повышается.
42. При каких исходных данных рассчитывается коэффициент выпуска транспорта на линию?
Число единиц транспорта, работающих на линиях. Инвентарное число единиц подвижного состава на транспортном предприятии.
43. Какие динамические характеристики подвижного состава общественного транспорта способствуют повышению скоростей сообщения на городских перегонах?
Ускорение при разгоне. Замедление при торможении с учетом удобств пассажиров.
44. Какие конструктивные усовершенствования подвижного состава могут повлиять на сокращение времени посадки и высадки пассажиров на остановках?
Понижение уровня пола, снижение числа ступеней подножек.
45. Максимальное расстояние пешеходных подходов от стоянок для временного хранения легковых автомобилей до входов в жилые дома.
100 м.
46. При каком удалении сельских общеобразовательных учреждений от мест проживания требуется транспортное обслуживание передвижений учащихся?
Более 1 км.

47. Основное назначение транспортно-пересадочных узлов на сети пассажирского транспорта.
Пересадка пассажиров между различными видами городского пассажирского и внешнего транспорта, или между различными линиями одного вида транспорта, а так же попутное обслуживание пассажиров объектами социальной инфраструктуры.
48. Общее время передвижения при пересадке пассажиров в пересадочных узлах без учета времени ожидания транспорта:
5 мин.
49. Классификации автомобильных стоянок.
По сроку хранения:
- места постоянного хранения;
- места временного хранения.
По месту хранения:
- плоскостные стоянки;
- многоярусные гаражи-стоянки.
50. Пешеходная доступность гаражей и открытых стоянок для постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей.
800 м.
51. Какие исходные данные требуются для расчета необходимой вместимости автомобильных стоянок в жилых районах города?
Численность жителей в жилых районах. Фактический уровень автомобилизации. Доля автомобилей, размещаемых в пределах жилых районов.
52. Какая продолжительность парковки предусматривается на автостоянках кратковременной продолжительности хранения автомобилей:
До 2 часов.
53. Какая продолжительность парковки предусматривается на автостоянках средней продолжительности хранения автомобилей?
До 8 часов.
54. Какая продолжительность парковки предусматривается на автостоянках большой продолжительности хранения автомобилей?
Более 8 часов
55. Какая продолжительность парковки предусматривается на автостоянках для постоянного хранения автомобилей.
Более 1 суток.
56. Какие углы расстановки автомобилей целесообразны на стоянках кратковременного хранения:
0 – 30°.
57. Какие углы расстановки автомобилей целесообразны на стоянках средней продолжительности хранения?
30 – 60°.
58. Какие углы расстановки автомобилей целесообразны на стоянках постоянного хранения?
30 – 90°.
59. Какие категории транспортных коммуникаций обеспечивают условия повышенной безопасности движения для пешеходов?
Магистральные дороги скоростного и улицы непрерывного движения.
60. На каких участках улично-дорожной сети происходит максимальный выброс оксида углерода от транспортного потока?
В местах регулируемых пересечений магистралей.

6. УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЕ И ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ, ПРАКТИКИ)

6.1. Рекомендуемая литература

	Авторы, составители	Заглавие	Издательство,	Электронный адрес
Л1.1	Балакин	Проектирование схемы транспортной сети города: метод. указания к курсовой работе по дисциплине "Транспортная планировка городов"	Волгоград: Изд-во ВолгГАСУ, 2011	
Л1.2	Балакин	Проектирование системы маршрутов городского массового пассажирского транспорта: метод. указания к курсовому проекту по дисциплине "Орг. дор. движения"	Волгоград: Изд-во ВолгГАСУ, 2011	
Л1.3	Балакин В. В.	Проектирование схемы транспортной инфраструктуры города: метод. указания к практ. занятиям	Волгоград: Изд-во ВолгГАСУ, 2016	
Л1.4	Балакин В. В.	Проект участка транспортной сети города: метод. указания к практ. занятиям и курс. проектированию	Волгоград: Изд-во ВолгГТУ, 2017	
Л1.5	Балакин В. В.	Учет экологических факторов в транспортном планировании и организации движения: учеб. пособие	Волгоград: Изд-во ВолгГТУ, 2020	

6.2. Перечень ресурсов информационно-телекоммуникационной сети "Интернет"

Э1	https://rosavtodor.gov.ru Нормативные документы в автомобильной области
6.3 Перечень программного обеспечения	
6.3.1.1	СДО "Moodle"
6.3.1.2	Windows
6.3.1.3	Adobe Acrobat Reader DC
6.3.1.4	LibreOffice
6.4 Перечень информационных справочных систем и электронных библиотечных систем (ЭБС)	
6.3.2.1	Библиотека (НТБ)
6.3.2.2	Электронная информационная образовательная среда университета
6.3.2.3	ЭБС "Лань"
6.3.2.4	ЭБС "Book.ru"

7. МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ, ПРАКТИКИ) /ОБОРУДОВАНИЕ	
7.1	Мультимедийная аудитория для проведения занятий лекционного типа, практических занятий, курсового и дипломного проектирования, групповых и индивидуальных консультаций, текущего контроля и промежуточной аттестации/Учебная мебель, учебная доска, интерактивная трибуна, проектор.
7.2	Аудитория для самостоятельной работы обучающихся. /Учебная мебель, компьютерная техника с возможностью подключения к сети "Интернет" и обеспечением доступа в электронную информационно-образовательную среду университета (читальный зал информационно-библиотечного центра).

8. МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ДЛЯ ОБУЧАЮЩИХСЯ ПО ОСВОЕНИЮ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ, ПРАКТИКИ)	
<p>Организация образовательного процесса по данной дисциплине регламентируется учебным планом и расписанием учебных занятий. При формировании своей индивидуальной образовательной траектории обучающийся имеет право на перезачет дисциплины (переаттестации ее части), если она была освоена в процессе предшествующего обучения. Перезачет (переаттестации ее части) освобождает обучающегося от необходимости повторного освоения дисциплины (полностью или частично).</p> <p>Учебный процесс при преподавании курса основывается на использовании традиционных, инновационных и информационных образовательных технологий. Традиционные образовательные технологии представлены лекциями, практическими занятиями и лабораторными работами. Инновационные образовательные технологии используются в виде широкого применения активных и интерактивных форм проведения занятий. Информационные образовательные технологии реализуются путем активизации самостоятельной работы студентов в электронной информационной образовательной среде.</p> <p>Лекционный курс предполагает систематизированное изложение основных вопросов учебного плана. На первой лекции лектор информирует студентов о рекомендуемой литературе и электронных источниках информации по дисциплине, с указанием, какой учебник (учебное пособие) является базовым.</p> <p>Практические занятия представляют собой детализацию лекционного теоретического, проводятся в целях закрепления курса и охватывают основные разделы дисциплины.</p> <p>Основной формой проведения практических занятий является решение конкретных задач, аналогичных которым, будут выполнять студенты на лабораторных работах.</p> <p>Лабораторные работы предполагают выполнение и отчет заданий по темам, рассмотренным на лекционных занятиях и закрепленных на практических занятиях. Каждому лабораторному занятию предшествует самостоятельная подготовка студента, включающая: ознакомление с содержанием лабораторной работы по методическим указаниям; проработку теоретической части по лекционному материалу и учебникам, рекомендованным в методических указаниях.</p> <p>Самостоятельная работа студентов включает изучение законспектированного на лекционных занятиях материала, дополнение его с учетом рекомендованной по данной теме литературы, самостоятельную подготовку к лабораторным работам, самостоятельное выполнение и оформление заданий контрольной работы, аналогичных выполненным на занятиях.</p> <p>Перечень методических указаний для освоения дисциплины представлен в таблице 6.3.1</p> <p>В течение семестра для студентов проводятся групповые текущие консультации по учебной дисциплине, а также консультация перед зачетом (экзаменом).</p> <p>Методические рекомендации по обучению лиц с ограниченными возможностями здоровья и инвалидов.</p> <p>Профессорско-педагогический состав знакомится с психолого-физиологическими особенностями обучающихся инвалидов и лиц с ограниченными возможностями здоровья (ОВЗ), индивидуальными программами реабилитации инвалидов (при наличии). При необходимости осуществляется дополнительная поддержка преподавания тьюторами, психологами, социальными работниками, прошедшими подготовку ассистентами.</p> <p>В соответствии с методическими рекомендациями Минобрнауки РФ (утв. 8 апреля 2014 г. N АК-44/05вн), в курсе предполагается использовать социально-активные и рефлексивные методы обучения, технологии социокультурной реабилитации с целью оказания помощи в установлении полноценных межличностных отношений с другими студентами, создании комфортного психологического климата в студенческой группе. Подбор и разработка учебных материалов производится с учетом предоставления материала в различных формах: аудиальной, визуальной, с использованием</p>	

специальных технических средств и информационных систем.

Освоение дисциплины лицами с ОВЗ осуществляется с использованием средств обучения общего и специального назначения (персонального и коллективного использования). Материально-техническое обеспечение предусматривает приспособление аудиторий к нуждам лиц с ОВЗ (при необходимости).

Форма проведения аттестации для студентов-инвалидов устанавливается с учетом индивидуальных психофизических особенностей. Для студентов с ОВЗ предусматривается доступная форма предоставления заданий оценочных средств.

Студентам с инвалидностью увеличивается время на подготовку ответов на контрольные вопросы. Для таких студентов предусматривается доступная форма предоставления ответов на задания.

При необходимости для обучающихся с инвалидностью процедура оценивания результатов обучения может проводиться в несколько этапов.