



تشریح سؤالات طبقه‌بندی شده آزمون‌های نظام مهندسی ترافیک

پاسخنامه تشریحی از سال ۸۴ تا اسفند ماه ۱۴۰۲
بر اساس آخرین ویرایش و سرفصل‌های
شورای تدوین مقررات ملی ساختمان



مؤلفان: دکتر سعید منجم
دانشیار و معاون پژوهشی دانشکده عمران
دانشگاه خواجه نصیرالدین طوسی
رئیس انجمن طرح هندسی ایران
مهندس رامین عابدیان
کارشناس ارشد و مدرس دانشگاه



سرشناسه:
عنوان و نام پدیدآور:
وضعیت ویراست:
مشخصات نشر:
مشخصات ظاهری:
شابک:
وضعیت فهرست نویسی:
یادداشت:
یادداشت:
شناسه افزوده:
شماره کتابشناسی ملی:

منجم، محمدسعید، ۱۳۳۷ -
تشریح سوالات طبقه‌بندی شده آزمون‌های نظام مهندسی ترافیک
[ویراست ۶].
تهران: نوآور.
۳۵۰ ص.
۹۷۸-۶۰۰-۱۶۸-۳۱۲-۱
فیبای مختصر
فهرست‌نویسی کامل این اثر در نشانی: <http://opac.nlai.ir> قابل دسترسی است
چاپ قبلی: ناقوس، ۱۳۹۴.
عابدیان، رامین، ۱۳۶۵ -
۴۲۲۵۳۴۵

تشریح سوالات طبقه‌بندی شده
آزمون‌های نظام مهندسی ترافیک

مؤلفان: دکتر سعید منجم، مهندس رامین عابدیان

ناشر: نوآور

شمارگان: ۵۰۰ نسخه

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۱۶۸-۳۱۲-۱


نشر نوآور

مرکز پخش:

نوآور، تهران، خیابان انقلاب، خیابان فخررازی، خیابان شهدای
ژاندارمیری نرسیده به خیابان دانشگاه ساختمان ایرانیان، پلاک ۵۸،
طبقه اول، واحد ۳ تلفن: ۹۲-۶۶۴۸۴۱۹۱، www.noavarpub.com

کلیه حقوق چاپ و نشر این کتاب مطابق با قانون حقوق مؤلفان و مصنفان
مصوب سال ۱۳۴۸ برای ناشر محفوظ و منحصراً متعلق به نشر نوآور می باشد.
لذا هر گونه استفاده از کل یا قسمتی از این کتاب (از قبیل هر نوع چاپ،
فتوکی، اسکن، عکس‌برداری، نشر الکترونیکی، هر نوع انتشار به صورت
اینترنتی، سی‌دی، دی‌وی‌دی، فیلم فایل صوتی یا تصویری و غیره) بدون اجازه
کتبی از نشر نوآور ممنوع بوده و شرعاً حرام است و متخلفین تحت پیگرد
قانونی قرار می‌گیرند.

@Noavarpub



صفحه رسمی انتشارات نوآور در شبکه‌های اجتماعی

فهرست مطالب

۵	مقدمه مولف.....
۷	فصل اول / آیین نامه طراحی معابر شهری.....
۸	بخش اول: مبانی.....
۲۴	بخش دوم: پلان و نیمرخ‌های طولی.....
۴۶	بخش سوم: اجزای نیمرخ‌های عرضی.....
۵۶	بخش چهارم: تندرها و تبادل‌های شهری.....
۶۵	بخش پنجم: خیابان‌های شهری.....
۷۲	بخش ششم: آرام‌سازی ترافیک.....
۷۸	بخش هفتم: تقاطع‌ها.....
۹۵	بخش هشتم: حمل و نقل همگانی.....
۹۹	بخش نهم: حمل‌ونقل و کاربری زمین.....
۱۰۸	بخش دهم: مسیرهای پیاده.....
۱۱۶	بخش یازدهم: مسیرهای دوچرخه.....
۱۲۶	بخش دوازدهم: تجهیزات ایمنی.....
۱۳۵	فصل دوم / مهندسی ترافیک و ترابری.....
۱۳۶	بخش اول: مهندسی ترافیک.....
۲۰۴	بخش دوم: مهندسی ترابری.....
۲۸۶	فصل سوم / مباحث نظام مهندسی.....
۲۸۷	بخش اول: قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان.....
۳۰۲	بخش دوم: مباحث مقررات ملی ساختمان.....
۳۱۲	فصل چهارم / طرح هندسی راه.....
۳۱۳	بخش اول: راهسازی.....
۳۴۴	بخش دوم: سوالات متفرقه.....

نشر نوآور ضمن ارج نهادن و قدردانی از اعتماد شما به کتاب‌های این انتشارات، به استحضارتان می‌رساند که همکاران این انتشارات، اعم از مؤلفان و مترجمان و کارگروه‌های مختلف آماده‌سازی و نشر کتاب، تمامی سعی و همت خود را برای ارائه کتابی درخور و شایسته شما فرهیخته گرامی به کار بسته‌اند و تلاش کرده‌اند که اثری را ارائه نمایند که از حداقل‌های استاندارد یک کتاب خوب، هم از نظر محتوایی و غنای علمی و فرهنگی و هم از نظر کیفیت شکلی و ساختاری آن، برخوردار باشد.

با این وجود، علی‌رغم تمامی تلاش‌های این انتشارات برای ارائه اثری با کمترین اشکال، باز هم احتمال بروز ایراد و اشکال در کار وجود دارد و هیچ اثری را نمی‌توان الزاماً مبرا از نقص و اشکال دانست. از سوی دیگر، این انتشارات بنابه تعهدات حرفه‌ای و اخلاقی خود و نیز بنابه اعتقاد راسخ به حقوق مسلم خوانندگان گرامی، سعی دارد از هر طریق ممکن، به‌ویژه از طریق فراخوان به خوانندگان گرامی، از هرگونه اشکال احتمالی کتاب‌های منتشره خود آگاه شده و آن‌ها را در چاپ‌ها و ویرایش‌های بعدی آن‌ها رفع نماید.

لذا در این راستا، از شما فرهیخته گرامی تقاضا داریم در صورتی که حین مطالعه کتاب، با غلط‌های محتوایی و املائی برخورد نمودید، لطفاً این موارد را در کتاب و یا برگه جداگانه‌ای یادداشت نمایید و به صورت عکس، به همراه ذکر نام و شماره تماس خود، از طریق منوی بالای سایت نوآور، قسمت پشتیبانی (تیکت) و یا اسکن کردن بارکد زیر به واحد علمی ارسال نمایید، تا این موارد بررسی شده و در چاپ‌ها و ویرایش‌های بعدی کتاب، اعمال و اصلاح گردد و باعث هرچه پربارتر شدن محتوای کتاب و ارتقاء سطح کیفی، شکلی و ساختاری آن گردد.

نشر نوآور، ضمن ابراز امتنان از این عمل متعهدانه و مسئولانه شما خواننده فرهیخته و گرانقدر، به منظور تقدیر و تشکر از این همدلی و همکاری علمی و فرهنگی، پس از بررسی کارشناسان نوآور، در صورتی که اصلاحات درست و بجا باشد، متناسب با میزان موارد ارسال شده، به رسم ادب و قدرشناسی، کد تخفیفی جهت خرید کتاب‌های نشر نوآور به شما ارائه می‌شود.

همچنین نشر نوآور و پدیدآورندگان کتاب، از هرگونه پیشنهادها، نظرات، انتقادات و راه‌کارهای شما عزیزان در راستای بهبود کتاب، و هرچه بهتر شدن سطح کیفی و علمی آن صمیمانه و مشتاقانه استقبال می‌نمایند. در همین راستا از طریق پشتیبانی سایت (تیکت) با ما در ارتباط باشید.

QR Code Scan

دسترسی سریع به پشتیبانی (تیکت)
واحد علمی - گزارش اصلاحات



با توجه به استقبال روزافزون از آزمون‌های نظام مهندسی برای دریافت پروانه اشتغال به کار و ورود به حرفه مهندسان، مجموعه حاضر به منظور آشنایی داوطلبان شرکت در آزمون نظام مهندسی ساختمان در رشته ترافیک تهیه و ارائه گردیده است. این مجموعه قابل استفاده برای مهندسیین با رشته‌های تحصیلی عمران با گرایش‌های راه و ترابری و برنامه‌ریزی حمل‌ونقل (ترافیک) می‌باشد.

با توجه به تقاضای داوطلبین شرکت در این آزمون بر آن شدیم که مجموعه حاضر را در راستای کمک به ارتقاء سطح علمی مهندسیین سراسر کشور تهیه و تنظیم نماییم.

با توجه به این که آزمون مذکور، دارای سرفصل‌های از پیش تعیین شده و مستندی نبوده و داوطلبین شرکت کننده این آزمون در راستای مطالعه و آماده سازی خود دچار سردرگمی می شوند، در مجموعه حاضر مطالب و سوالات آزمون‌های سنوات گذشته گردآوری و به تفکیک موضوعی ارائه شده است. به این ترتیب داوطلبین محترم با مراجعه و مطالعه کتاب حاضر می‌توانند آمادگی نسبی خود را جهت شرکت در آزمون و مواجهه با سوالات آن ارزیابی نموده و ارتقا دهند. ضمناً سعی گردیده است پاسخ سوالات به صورت کامل و تشریحی ارائه گردد.

۴) اصلاح و تغییر سوالات آزمون‌های ادوار گذشته طبق آخرین ویرایش مباحث:

همان‌طور که می‌دانید برای هر دوره‌ی آزمون‌های نظام مهندسی، منابعی به‌عنوان مواد آزمون معرفی می‌شوند. این مواد آزمون گاهی ممکن است آخرین ویرایش منبع مدنظر نباشند و لذا شما داوطلبان گرامی باید بر اساس سال ویرایش اعلام‌شده (نه لزوماً سال چاپ) برای هر منبع اقدام به تهیه‌ی آن‌ها نمایید. به طور مثال ممکن است که سال ویرایش اعلامی برای یک مبحث مثلاً سال ۱۳۹۶ عنوان شده باشد ولی سال چاپ آن سال ۱۳۹۹ باشد. لذا توجه شما باید به سال ویرایش باشد. در مورد کتاب "تشریح سوالات طبقه بندی شده آزمون‌های نظام مهندسی ترافیک" نیز همین مسأله وجود دارد. باید بیان شود که پاسخ دادن به سوالات بر اساس ویرایش قبلی مباحث (که جزء مواد آزمون نیستند) هیچ کمکی به داوطلب جهت کسب آمادگی نخواهد کرد. برای مثال با تغییر سال آیین نامه طراحی معابر شهری از سال ۱۳۷۵ به سال ۱۳۹۹، پاسخ دادن به سوالات بر اساس ویرایش سال ۱۳۷۵ آیین نامه طراحی راه‌های شهری برای مخاطب این کتاب، قطعاً کمک کننده نخواهد بود چرا که موضوع مدنظر سؤال یا الزامات خواسته‌شده‌ی مسأله، در ویرایش جدید آیین نامه یا اصلاً وجود ندارد یا تغییراتی داشته است. پس دقت کنید تنها و تنها منابعی (با سال ویرایش اعلام شده) به شما کمک خواهند کرد که جزء مواد آزمون دوره‌ی مربوطه باشند.

از این رو در هر دوره، متناسب با مواد آزمون دوره‌ی مربوطه، این کتاب ویرایش شده و متناسب با آخرین تغییرات مواد آزمون برای کمک به آمادگی داوطلبان ارائه می‌گردد. در این دوره نیز با توجه به تغییرات به‌وجود آمده در مباحث برای مثال تغییرات عمده‌ای که در آیین نامه طراحی معابر شهری رخ داده است، تلاش شده تا تغییراتی متناسب با وسعت تغییرات مواد آزمون در کتاب حاضر ایجاد شود. مطابق با توضیحات فوق، در مواردی که امکان پاسخ‌گویی به برخی سوالات ادوار گذشته با ویرایش‌های جدید امکان پذیر نیست، دو جور می‌توانستیم در این کتاب عمل کنیم که راحت‌ترین کار این بود که با پاسخ ندادن به تمام سوالات طرح شده متناسب با ویرایش قبلی مباحث، از این سوالات عبور کنیم که در این صورت داوطلب هیچ بهره‌ای از این سوالات نمی‌برد و خصوصاً اینکه برای حل سوالات براساس آیین نامه جدید هیچ‌گونه آمادگی پیدا نمی‌کرد، لذا این کار را نکردیم و راه دیگری را در پیش گرفتیم به این شکل که سعی شده است با حفظ اصالت سوالات و با بررسی دقیق موضوع مدنظر آن‌ها، در خصوص هر سؤال تصمیمی متناسب با آن سؤال اخذ شود، به این صورت که:

الف) اگر موضوع مدنظر سؤال به طور کامل از ویرایش جدید مباحث حذف شده است.

علامت ✕ در کنار صورت سؤال به این مفهوم که امکان پاسخ گویی به این سؤال وجود ندارد، درج شده است. از این سؤالات عبور کرده و زمانی را صرف بررسی آن نکنید. در بخش پاسخ نامه نیز صرفاً کلید اعلام شده (بر اساس ویرایش قبلی) از سوی دفتر مقررات ملی ساختمان ارائه شده است. و نیز با درج علامت ✕، و عبارت "مطابق ویرایش جدید مبحث امکان پاسخگویی به این سؤال وجود ندارد و بند مدنظر طراح سؤال در این ویرایش حذف شده است" بیان شده است.

ب) اگر موضوع مدنظر سؤال از ویرایش جدید مباحث حذف نشده ولی تغییر کرده است.

در این مورد، سه وضعیت خواهیم داشت:

ب-۱) اگر پاسخی که مطابق مباحث جدید حاصل می شود در بین گزینه ها وجود ندارد، در کنار صورت سؤال، علامت 88 درج شده است. در این موارد؛ پس از حل آن مطابق با مباحث جدید، کلید اعلام شده از سوی دفتر مقررات را ارائه دادیم.

ب-۲) اگر پاسخی که مطابق مباحث جدید حاصل می شود، گزینه ای از چهار گزینه ی موجود در صورت سؤال می باشد اما غیر از گزینه ی صحیح اعلام شده از سوی دفتر مقررات است، در کنار صورت سؤال، علامت 88 درج شده است. در این موارد؛ در بخش پاسخ نامه، حل آن مطابق با مباحث جدید، بیان شد.

ب-۳) اگر امکان بررسی برخی از گزینه های سؤال یا موضوعی خاص، با توجه به تغییرات مباحث وجود ندارد، در کنار صورت سؤال، علامت 88 درج شده است. معمولاً در سؤالاتی با این حالت مواجه می شویم که خواسته ی مسأله، تعیین گزینه ی صحیح یا گزینه ی نادرست است. در این موارد؛ پس از تشریح گزینه های قابل بررسی مطابق با مباحث جدید، کلید اعلام شده از سوی دفتر مقررات ارائه شده است

در این موارد؛ به جای حذف سؤال و از دست دادن آن، تلاش شده است ضمن حفظ سؤال اصلی آزمون، با تغییراتی، سؤال مشابه از مباحث جدید برای شما فراهم شود تا بررسی موضوع مدنظر را از مباحث جدید از دست ندهید. در این موارد سؤال ویرایش شده بر اساس منابع جدید، با تلاش فراوان و با نهایت قرابت موضوعی نسبت به موضوع سؤال اصلی ارائه شده است. این سؤالات را مطابق مباحث جدید بررسی کنید و از یک نمونه سؤال استاندارد مطابق مباحث جدید بهره مند شوید. در بخش پاسخ نامه ی این گونه سؤالات، پاسخ مشروح بیان گردید.

در پایان ضمن امیدواری از این موضوع که این کتاب، راه گشای مسیر قبولی شما در آزمون باشد، به منظور هر چه پربارتر شدن مطالب این کتاب، از تمام خوانندگان ارجمند صمیمانه تقاضا داریم با ارائه نظرات اصلاحی خود، ما را مورد لطف و عنایت خود قرار دهند.



فصل اول

آیین نامه طراحی معابر شهری

در این فصل، به ذکر پاسخ سوالات ارائه شده در آزمون های اخیر رشته ترافیک با استناد به کتاب آیین نامه طراحی راه های شهری به صورت کاملاً تشریحی برای شما عزیزان شده است. این فصل شامل دوازده قسمت می باشد که در هر قسمت، سوالات به تفکیک سال و به ترتیب بخش های این کتاب برای مطالعه شما ارائه شده است.

بخش اول : مبانی

بخش سوم : اجزای نیمرخ های عرضی

بخش پنجم : خیابان های شهری

بخش هفتم : تقاطع ها

بخش نهم : حمل و نقل و کاربری زمین

بخش یازدهم : مسیرهای دوچرخه

بخش دوم : پلان و نیمرخ های طولی

بخش چهارم : تندرگاه ها و تبادل های شهری

بخش ششم : آرام سازی ترافیک

بخش هشتم : حمل و نقل همگانی

بخش دهم : مسیرهای پیاده

بخش دوازدهم : تجهیزات ایمنی

بخش اول

مبانی

۱- در سلسله مراتب راه های شبکه شهری در مورد خیابان های جمع و پخش کننده کدام گزینه صحیح است؟ (سوال ۱۲- خرداد ۹۳)

(۱) تنها نقش جابجایی اهمیت دارد.

(۲) نقش جابجایی و دسترسی اهمیت یکسان دارد.

(۳) نقش دسترسی اهمیت اصلی دارد.

(۴) نقش جابجایی اصلی است ولی باید با نقش دسترسی رقابت کند.

با استناد به قسمت ۱-۷ بخش ۱ (مبانی)، طبقه بندی معابر شهری و ارتباط آن با توسعه کاربری ها از اصول اساسی آیین نامه جدید است که نسبت، به نسخه قبلی تفاوت بنیادی داشته است. در نسخه قبلی آیین نامه، معابر به سه دسته کلی (شریانی درجه ۱، شریانی درجه ۲ و محلی) تقسیم شده بودند. در معابر شریانی درجه ۱ جابجایی وسایل نقلیه نقش اصلی بود. در معابر شریانی درجه ۲ علاوه بر جابجایی وسایل نقلیه، دسترسی به عنوان نقش جانبی در نظر گرفته شده بود و در خیابان های محلی، نقش دسترسی پر رنگ بود. اما در نسخه جدید آیین نامه، نقش اجتماعی معابر، ملاک اصلی تقسیم بندی آنها به دو دسته تندراه و خیابان شهری است.

❖ گزینه ۴ صحیح است.

۲- کدام یک از تعاریف زیر معرف مفهوم «خیابان کامل» است؟ (سوال ۱۷- شهریور ۱۴۰۱)

(۱) خیابانی که طراحی و اجرای آن، دسترسی ایمن را برای تمامی کاربران در تمامی سنین و با هر سطح از توانایی جسمی فراهم می کند.

(۲) خیابانی که امکان تردد تمام انواع وسایل نقلیه موتوری در آن فراهم است.

(۳) خیابانی که امکان دسترسی به کاربری های خاص را با شیوه های مختلف سفر می دهد.

(۴) خیابانی که طراحی و اجرای آن، بستری برای ارتباطات اجتماعی مانند کار، خرید و ملاقات را فراهم می آورد.

با استناد به قسمت ۱-۱۲ بخش ۱ (مبانی)، خیابانی که طراحی و اجرای آن، دسترسی ایمن را برای تمامی کاربران در تمامی سن ها و با هر سطح از توانایی جسمی فراهم می کند خیابان کامل می باشد.

❖ گزینه ۱ صحیح است.

۳- حداکثر سرعت ایمن وسایل نقلیه را در بهترین وضعیت جوی و ترافیکی که مبنای طرح هندسی است، چه می نامند؟ (سوال ۱۸- شهریور ۱۴۰۱)

(۱) سرعت عملی

(۲) سرعت مجاز

(۳) سرعت طرح

(۴) سرعت حرکت

با استناد به قسمت ۱-۱۲ بخش ۱ (مبانی)، حداکثر سرعت ایمن وسایل نقلیه در بهترین وضعیت جوی و ترافیکی که مبنای طرح هندسی است سرعت طرح می باشد.

❖ گزینه ۳ صحیح است.

۴- در خیابان‌های شریانی اگر سرعت طرح ۴۰ کیلومتر بر ساعت باشد، فاصله محور تا محور دو تقاطع متوالی با خیابان‌های جمع و پخش‌کننده حداقل و حداکثر چند متر در نظر گرفته می‌شود؟ (سوال ۲۴- مهر ۱۴۰۲)

(۱) ۱۵۰ و ۳۰۰ (۲) ۲۰۰ و ۵۰۰ (۳) ۱۵۰ و ۴۰۰ (۴) ۲۰۰ و ۳۰۰

با استناد به جدول ۵-۲ قسمت ۵ بخش ۱ (مبانی)، در خیابان‌های شریانی با سرعت طرح ۴۰ کیلومتر بر ساعت فاصله محور تا محور دو تقاطع متوالی با خیابان‌های جمع و پخش‌کننده حداقل ۱۵۰ و حداکثر ۴۰۰ متر در نظر گرفته می‌شود.

❖ گزینه ۳ صحیح است.

۵- در یک شهر که سهم استفاده از دوجرخه در سفرهای روزانه برابر ۸ درصد است، اگر مقطع عرضی یک خیابان شهری در یک جهت دارای سه خط عبور سواری با عرض هر خط ۳ متر، یک خط پارک حاشیه‌ای، یک خط عبور ویژه وسایل نقلیه همگانی و یک مسیر ویژه دوجرخه باشد، ظرفیت جابه‌جایی انسان در آن جهت چند نفر بر ساعت است؟ (سوال ۲۸- اردیبهشت ۱۴۰۲)

(۱) ۱۵۰۰۰ (۲) ۲۱۰۰۰ (۳) ۳۰۰۰۰ (۴) ۱۸۰۰۰

با استناد به قسمت ۵ بخش ۱ (مبانی)، داریم:

$$\begin{aligned} \text{(نفر بر ساعت)} &= 9000 = (3 \times 3 \times 1000) = \text{ظرفیت جابجایی خطوط عبور سواری} \\ \text{(نفر بر ساعت)} &= 6000 = 1 \times (6000) = \text{ظرفیت جابجایی خطوط ویژه همگانی} \\ \text{(نفر بر ساعت)} &= 0 = 2 \times (0) = \text{ظرفیت جابجایی خطوط پارک حاشیه‌ای} \\ \text{(نفر بر ساعت)} &= 0 = 2 \times (0) = \text{ظرفیت جابجایی مسیر دوجرخه (با توجه به سهم کمتر از ۱۰ درصد در سفرهای روزانه)} \\ \text{(نفر بر ساعت)} &= 15000 = 9000 + 6000 = \text{مجموع ظرفیت جابجایی انسان در خیابان} \end{aligned}$$

❖ گزینه ۱ صحیح است.

۶- در خصوص احداث تقاطع هم سطح در بزرگراه شهری کدام مورد صحیح می‌باشد؟ (سوال ۲۶- اسفند ۹۱)

(۱) بزرگراه می‌تواند معدودی تقاطع هم سطح داشته باشد، به شرطی که فاصله تقاطع‌ها از یکدیگر کمتر از ۳ کیلومتر نباشد.

(۲) در بزرگراه بدلیل سرعت بالای وسایل نقلیه، امکان احداث تقاطع هم سطح وجود ندارد.

(۳) در بزرگراه احداث دوربرگردان میسر بوده و فاصله دوربرگردان متوالی حداقل ۱۲۰۰ متر باید باشد.

(۴) فاصله تقاطع‌های هم سطح در بزرگراه‌ها، باید حداقل چهار کیلومتر باشد.

با استناد به قسمت ۵ بخش ۱ (مبانی)، اکثر تقاطع‌ها با سایر معابر، به صورت غیرهم سطح است ولی با رعایت حداقل فاصله ۳ کیلومتر، امکان استفاده از تقاطع هم سطح چراغ‌دار نیز وجود دارد. فاصله بین دو تبادلی متوالی، حداقل ۱/۲ کیلومتر و تعداد اتصال‌ها در هر کیلومتر، حداکثر ۳ اتصال است. معابر شهری با این مشخصات، «بزرگراه» نام دارند.

❖ گزینه ۱ صحیح است.

۷- تفاوت یک بزرگراه و یک آزاد راه: (سوال ۳۴- آذر ۹۰)

(۱) در نبودن یا بودن جدا کننده فیزیکی مسیر رفت و برگشت است.

(۲) در مجاز بودن یا نبودن تقاطع هم سطح در طول آن‌هاست.

(۳) در تعداد خط عبور رفت و برگشت هر کدام است.

(۴) در سرعت طراحی هر یک می‌باشد.

با استناد به قسمت ۵ بخش ۱ (مبانی)، تمامی تقاطع‌ها با سایر معابر، به صورت غیرهم سطح بوده و حرکت‌های ورودی و خروجی از طریق رابط‌ها صورت می‌گیرند. فاصله بین دو تبادلی متوالی، حداقل ۱/۵ کیلومتر و تعداد اتصال‌ها در هر کیلومتر، حداکثر ۲ اتصال است تا در حرکت جریان اصلی، تداخل ایجاد نشود. تمامی اتصال‌ها، در سطح بالا طراحی شده و جریان ورودی و خروجی، کمترین اختلاف سرعت را با جریان اصلی دارند. معابر شهری با این مشخصات، «آزادراه» نامیده می‌شوند.

اکثر تقاطع‌ها با سایر معابر، به صورت غیرهم سطح است ولی با رعایت حداقل فاصله ۳ کیلومتر، امکان استفاده از تقاطع هم سطح چراغ‌دار نیز وجود دارد. فاصله بین دو تبادلی متوالی، حداقل ۱/۲ کیلومتر و تعداد اتصال‌ها در هر کیلومتر، حداکثر ۳ اتصال است. معابر شهری با این مشخصات، «بزرگراه» نام دارند.

۱ عبور عرضی عابران پیاده و دوجرخه‌سواران در تقاطع‌های چراغ‌دار بزرگراهی، حالت استثنا برای عبور عرضی از تندرهای شهری است که به دلیل فاصله زیاد تقاطع‌های هم سطح (حداقل ۳ کیلومتر)، مصداق نقش اجتماعی محسوب نمی‌شود.

❖ گزینه ۲ صحیح است.

۸- میزان تاثیر کدام یک از موارد زیر در افزایش نقش اجتماعی خیابان بیشتر است؟ (سوال ۴۱- مرداد ۱۴۰۰)

- (۱) کاربری‌های مسکونی
(۲) پارکینگ‌ها
(۳) موسسات درمانی و بهداشتی
(۴) پارک‌ها و زمین‌ها و سالن‌های ورزشی
- با استناد به قسمت ۵ بخش ۱ (مبانی)، نقش اجتماعی به فراهم کردن بستری برای حضور شهروندان در سطح معابر جهت انجام تعاملات اجتماعی، انجام فعالیت‌ها و رفع نیازها اشاره دارد. در نقش اجتماعی، اولویت‌دادن به حضور عابران پیاده در سطح شهر بسیار پررنگ است.
- ❖ گزینه ۳ صحیح است.

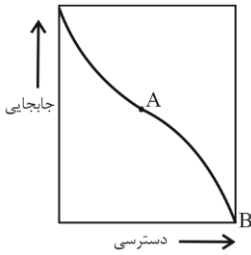
۹- کدام جمله نادرست است؟ (سوال ۲۲- آذر ۹۲)

- (۱) نقش اجتماعی خیابان را می‌توان بر حسب میزان جداکنندگی آن سنجید.
(۲) در تعیین نقش جابه‌جایی راه، صرفاً میزان ترافیک موتوری تأثیر داشته و سرعت اثری ندارد.
(۳) نقش دسترسی، به تبادلات بین کاربران مختلف معبر و کاربری‌های پیرامون آن می‌پردازد.
(۴) نقش معماری شهری راه‌ها را با میزان جذابیت فضایی که راه و بناهای پیرامونی آن ایجاد می‌کنند و همچنین با تأثیر راه در جهت‌دهی به این فضاها و به شهر می‌سنجند.
- (۱) با استناد به قسمت ۵ بخش ۱ (مبانی)، نقش اجتماعی به فراهم کردن بستری برای حضور شهروندان در سطح معابر جهت انجام تعاملات اجتماعی، انجام فعالیت‌ها و رفع نیازها اشاره دارد. در نقش اجتماعی، اولویت‌دادن به حضور عابران پیاده در سطح شهر بسیار پررنگ است.
- (۲) با استناد به قسمت ۵ بخش ۱ (مبانی)، نقش جابه‌جایی به میزان تردد وسایل نقلیه مختلف از سطح معبر اشاره دارد. هرچه جریان بیشتری از وسایل نقلیه، امکان عبور از معبر را پیدا کنند، نقش جابه‌جایی معبر بیشتر تقویت شده است. میزان تداخل با جریان عبوری از معبر می‌تواند سطوح مختلفی از نقش جابه‌جایی را ایجاد کند. نقش دسترسی و نقش جابه‌جایی یک معبر در مقابل یکدیگر قرار دارند. افزایش دسترسی‌ها، منجر به کاهش حجم یا سرعت تردد شده و در نتیجه، کیفیت جابه‌جایی وسایل نقلیه را کاهش می‌دهد.
- (۳) با استناد به قسمت ۵ بخش ۱ (مبانی)، نقش دسترسی، به تبادلات بین کاربران مختلف معبر و کاربری‌های پیرامون آن می‌پردازد. چنانچه در کنار معبر، کاربری دسترس‌پذیر وجود نداشته باشد، نقش دسترسی معبر از بین خواهد رفت. نقش دسترسی با نقش اجتماعی در ارتباط مستقیم بوده و وابستگی زیادی بین آنها برقرار است. مقیاس کاربری‌های اطراف معبر می‌تواند نشان‌دهنده نوع و میزان دسترسی‌های مورد نیاز آن باشد.
- (۴) با استناد به قسمت ۵ بخش ۱ (مبانی)، نقش معماری شهری معابر، ارتباط نزدیکی با کاربری‌های پیرامونی آن دارد. این نقش را با میزان جذابیت فضاهای ایجاد شده توسط معبر و کاربری‌های اطراف آن و تأثیر معبر در جهت‌دهی به این فضاها و به کل شهر می‌توان سنجید.
- ❖ گزینه ۲ صحیح است.

۱۰- معابر شهری دارای ۶ نقش اصلی هستند کدام یک از نقش‌ها به عنوان معیار اصلی طبقه‌بندی راه های شهری بکار می‌روند؟ (سوال ۴۴- آذر ۸۴)

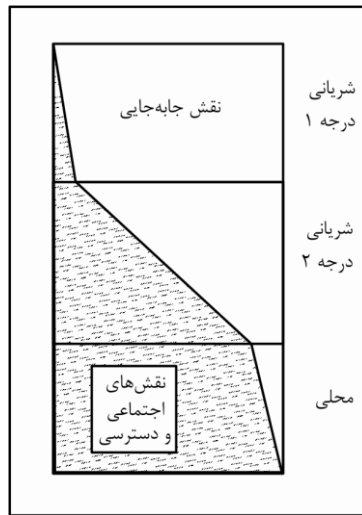
- (۱) دسترسی، جابه‌جایی، اقتصادی
(۲) جابه‌جایی، دسترسی و اجتماعی
(۳) آب و هوایی، معماری، دسترسی
(۴) جابه‌جایی، معماری شهری، اقتصادی
- با استناد به قسمت ۵ بخش ۱ (مبانی)، از میان نقش‌های معابر شهری، سه نقش جابه‌جایی، دسترسی و اجتماعی، به عنوان نقش‌های اصلی و تعیین‌کننده نوع معبر بوده و سه نقش دیگر، نقش‌های حاشیه‌ای بوده و در نتیجه تعیین نقش‌های اصلی، ایجاد می‌شوند.
- ❖ گزینه ۲ صحیح است.

۱۱- با توجه به شکل زیر، نقطه‌های A و B به ترتیب نمایشگر کدام نوع از خیابان است؟ (سوال ۴۱- مهر ۹۸)



- (۱) شریانی درجه ۲، محلی
- (۲) شریانی درجه ۱، محلی
- (۳) محلی، شریانی درجه ۲
- (۴) محلی، جمع و پخش کننده

مطابق شکل زیر با افزایش دسترسی، حرکت (سرعت و ظرفیت)، کاهش می‌یابد.



❖ گزینه ۱ صحیح است.

۱۲- در انواع راه‌های شهری، بین دسترسی (Accessibility) و حرکت (Mobility) چه نوع رابط‌های وجود دارد؟ (سوال ۲۷- خرداد ۸۹)

- (۱) رابطه عکس وجود دارد یعنی با افزایش دسترسی، حرکت (سرعت و ظرفیت)، کاهش می‌یابد.
 - (۲) رابطه مستقیم وجود دارد یعنی با افزایش دسترسی، حرکت (سرعت و ظرفیت)، کاهش می‌یابد.
 - (۳) ارتباطی وجود ندارد و مستقل از یکدیگر می‌باشند.
 - (۴) رابطه معناداری وجود نداشته و بستگی به عوامل مختلف دیگر دارد.
- با استناد به قسمت ۵ بخش ۱ (مبانی)، نقش جابجایی به میزان تردد وسایل نقلیه مختلف از سطح معبر اشاره دارد. هرچه جریان بیشتری از وسایل نقلیه، امکان عبور از معبر را پیدا کنند، نقش جابجایی معبر بیشتر تقویت شده است. میزان تداخل با جریان عبوری از معبر می‌تواند سطوح مختلفی از نقش جابجایی را ایجاد کند. نقش دسترسی و نقش جابجایی یک معبر در مقابل یکدیگر قرار دارند. افزایش دسترسی‌ها، منجر به کاهش حجم یا سرعت تردد شده و در نتیجه، کیفیت جابجایی وسایل نقلیه را کاهش می‌دهد.

❖ گزینه ۱ صحیح است.

۱۳- کدام یک از کاربری‌های زیر بیشترین تأثیر را در افزایش نقش اجتماعی خیابان‌های شریانی درجه ۲ دارد؟ (سوال ۶- اردیبهشت ۹۷)

- (۱) دانشگاه‌ها
 - (۲) هتل‌ها
 - (۳) مراکز تجاری و خرده‌فروشی
 - (۴) کاربری‌های مسکونی
- با استناد به قسمت ۵ بخش ۱ (مبانی)، علاوه بر نقش اجتماعی به فراهم کردن بستری برای حضور شهروندان در سطح معابر جهت انجام تعاملات اجتماعی، انجام فعالیت‌ها و رفع نیازها اشاره دارد. در نقش اجتماعی، اولویت دادن به حضور عابران پیاده در سطح شهر بسیار پررنگ است.

❖ گزینه ۳ صحیح است.

۱۴- در موضوع رویکردهای موجود در سیاست‌گذاری‌های پارکینگ کدام مورد صحیح نیست؟ (سوال ۴۹- مهر ۱۴۰۲)

- (۱) رویکرد تأمین پارکینگ رایگان و فراوان، موجب افزایش استفاده از خودروی شخصی می‌گردد.
- (۲) در رویکرد بازار محور ایجاد، تأمین و توسعه و قیمت‌گذاری پارکینگ در یک بازار آزاد اقتصادی و براساس تقاضا انجام می‌شود.