جامعة دمشق

كلية الهندسة المعمارية

دراسة أعدت لنيل إجازة في الهندسة المعمارية

مركز انطلاق حافلات المنطقة الجنوبية

بإشراف: د.م يوسف أبو حديد

د.م أنور غيث

د.م أديب أومري

تقديم :

نجم الزعبي

طه الديري

مشروع مركز إنطلاق حافلات المنطقة الجنوبيّة

1- أ همية المشروع : نظراً لوجود أكثر من مركز أنطلاق للمنطقة الجنوبية داخل مدينة دمشق وضيق هذه المراكز وعدم قيامها بوظيفتها بشكل مريح وكون هذه المدينة مزدحمة بالسكان والسيارات وهذه الحافلات قد شكلت المزيد من الإزدحام داخل هذه المدينة تقرر إقامة مركز إنطلاق موحد للمنطقة الجنوبية سواء داخل القطر أو خارجه على طرف المدينة وعند مدخل المدينة الجنوبي حيث تم إختيار الموقع المعطى كونه قريباً من المتحلق الجنوبي الذي يرتبط مع أوتوستراد دمشق درعا بعقدة صحنايا مؤمنين بذلك مركز إنطلاق موحد يؤمن الراحة لكل من المسافرين وحركة مرورية سهلة للحافلات

2- موقع المشروع :

يقع المشروع في منطقة كفرسوسة في حارة الجمالة وهي أرض مثلثة الشكل يحيط بها من الشمال المتحلق الجنوبي ومن الشرق والجنوب الطريق المؤدية إلى داريا . ومن الغرب فـوع من بردى

3- الوضع الراهن للمشروع :

هي عبارة عن أرض زراعية خالية من المباني إلا بعض المخالفات السكنية وبعض المزروعات والأشجار

4- برنامج المشروع : يتضمن المشروع عدة عناصر

- المحطة : وتتضمن خدمات الجمهور
- الأرصفة : وتقسم إلى قسمين (مغادرين وقادمين)
- ورشات الصيانة والمواقف المؤقتة
- مواقف التكسي وتشمل (تكسي الأجرة + السياحي + مواقف مؤقتة)
- المحطة وتتألف من 3 مستويات

1ً – الأرضي : ويشمل خدمات القادمين + بعض خدمات المغادرين ويتألف من :

- مدخل رئيسي ويتضمن : بهو دخول – نقطة طبية مساحتها 70 م2 .

النقطة الطبية وتتألف من :

1- غرفة أسعاف
2- غرفة طبيب مناوب
3- إستراحة ممرضات
4- صيدلية

5- خدمات صحية
2ً – أستعلامات : مساحة 20 م2
3ً – مراقبة : مساحة 20 م2
4ً – مخفر شرطة 24 م2
5ً – استراحة عمال 30 م2
6ً مستودع عربات 40 م2

- خدمات الجمهور 1700 م2 : ويتألف من :

1ً : خدمات للمغادرين :
- كونتوارات قطع تذاكر 120 م2 لأربع وعشرون شركة
- عناصر الحركة الشاقولية (مصاعد + أدراج + أدراج كهربائيّة)

2ً : خدمات قادمين :
- كونتوارات حجز تكسي 20 م2
- تجاري (شرقيات – حلويات – ألعاب أطفال – زهور ...ألخ.)80 م2
- معطم مع خدماته 480 م2 يتسع لـ 250 شخص
- كافيتريا مع تيراس 400 م2
- جلسات أنتظار + كبائن هواتف .

مسقط الطابق الأول :
- مطعم + كافيتريا + خدمات 750 م2
- الإدارة ومساحتها 150 م2 وتتألف من :
1- مكتب مدير المحطة
2- قاعة اجتماعات
3- مكتب تنسيق حركة
4- مكتب تحكم لوحات إلكترونية + تحكم إذاعة
5- بوفيه + خدمات

جـ - مكاتب شركات سياحية 240 م2 وتتضمن :
1- مكاتب شركات سياحية
2- أستراحة سائقين + خدمات

مسقط القبو ويتضمن : صالة إنتظار 2000 م2
وتتألف من :
1- أركان إنتظار
2- تجاري 160 م2
3- مطعم + خدماته 480 م2 + جلسات خاصة بالمطعم

4- خدمات تقنية :

- ورشات الصيانة + مشالح وإدواش مساحة 50 م2
- مولدات كهربائية مساحة 65 م2
- مستودعات مساحة 75 م2
- تدفئة مساحة 350 م2

- تحليلات المشروع :

- حساب عدد الأرصفة : تبين من خلال البحث أن عدد المسافرين يومياً من كراج القدم وكراج باب مصلى وكراجات البرامكة يصل إلى 25000 مسافر يومياً إلى كل من درعا. حيث تم إختيار حافلات نقل جماعي سعة 47 راكب بعد الإستغناء عن الحافلات الصغيرة سعة 14 راكب والتي سببت الكثير من الحوادث وخصوصا على المسافات الطويلة على المحافظات .

25000÷ 47 = 530 . وبذلك نحتاج إلى 530 رحلة يومياً موزعة على ساعات العمل لهذه المحطة .

ساعات العمل تمتد ما بين الساعة السادسة صباحا والثانية عشرة ليلاً أي المجموع 18 ساعة .إذا فرضنا إنطلاق الباصات سيتم كل نصف ساعة فإننا نحتاج إلى 530 ÷ 36 = 15 رصيف تخديمي خاصة بمحافضة درعا وبنفس الطريقة تم حساب بقية الأرصفة

- درعا 15 رصيف
- السويداء 7 أرصفة
- خارجي 5 أرصفة
- أي أن المجموع 27 رصيف تخديمي في حالة الذروة . أما بالنسبة لحركة القادمين فنحتاج تقريباً إلى 15 رصيف تخديمي فيكون العدد الإجمالي 42 رصيف

تحليل حركة الباصات والجمهور :

- دخول الباصات : نظراً لظروف الموقع وجدنا أن دخول الباصات إلى الأرض سيكون من الطريق المؤدية إلى داريا لأنه يؤمّن حركة مريحة لدخول الباص وهو طريق فرعي فيه حركة سير بطيئة نسبياً وهو الطريق الأسهل والأقرب لدخول الباصات . فبعد أن يجتاز الباص الجسر المعلق ويصل إلى نقطة منسوبها صفر يبدأ بالدخول إلى حارة تباطئ بطول 100 م حتى يصل إلى سرعة تمكنه من الإلتفاف والدخول إلى أرض المشروع .

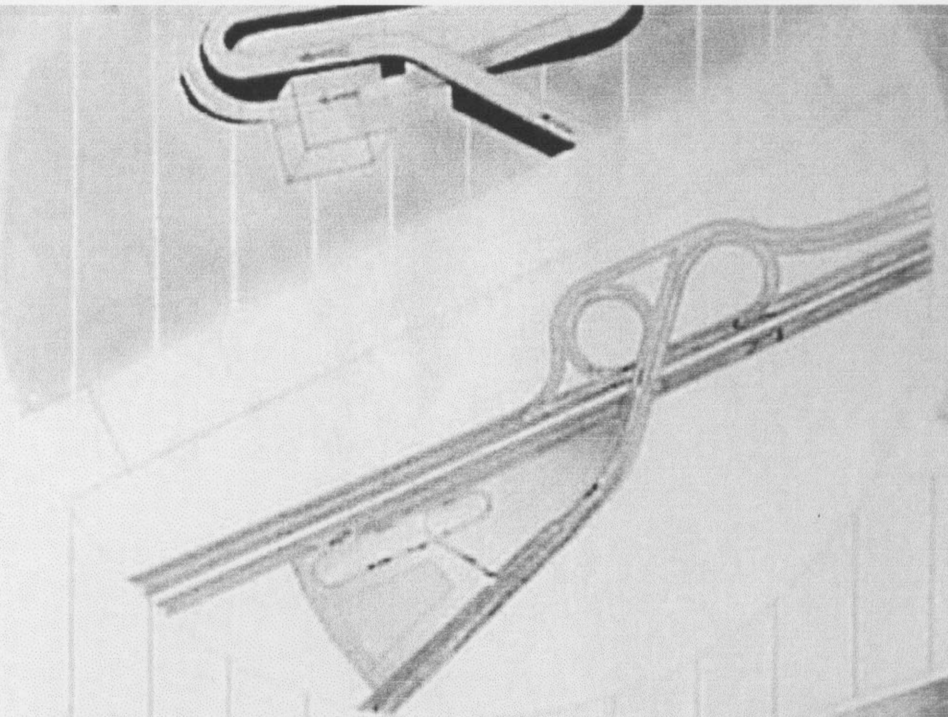
- تصل الحافلة إلى منسوب الطابق الأرضي والذي هو خاص بالقادمين حيث يتم تفريغ الركاب ومن بعدها تنتقل الحافلة إما إلى خارج المشروع حيث يوجد مواقف خاصة للشركات السياحية لهذه الحافلات أو ينتقل مباشرة إلى القبو لنقل الركاب .
- المغادرين بعد أن ينتظر قليلاً في مواقف مؤقتة داخل المشروع لتنظيف الحافلة وصيلنتها الدورية .
- بعد ذلك تصعد الحافلة إلى مستوى الأرضي وتنطلق بحارة تسارع بطول أكثر من 300 م .أما النسبة لحافلة الفارغة القادمة من موقف الشركة الخاص بها فينزل مباشرة إلى القبو بعد دخول المشروع من المدخل الرئيسي بمسافة 150 م حيث يتم نقل الركاب والمغادرين إلى خارج المشروع .

<u>تحليل موقع المدخل الرئيسي للجمهور</u> : نظراً لظروف الموقع وجدنا أن دخول الجمهور من شارع داريا أسهل لأن المتحلق الجنوبي عليه حركة سريعة جداً يتعذَّر وقوف حافلات النقل الداخلي عليه ونحتاج إلى جسور معلقة فوق الأوتوستراد لنقل الجمهور من الإتجاه الأخر إلى المشروع وهذا غير مريح بسبب وجود الجقائب التي من الصعب حملها وإيصالها إلى المشروع فتم إختيار المدحل الرئتسي على الطريق المؤدي إلى داريا بسبب الحركة البطيئة نسبياً وسهولة توقف حافلات النقل الداخلي على هذه الطريق وسهولة دخول التكسي إلى باب المدخل الرئيسي للمشروع ونظراً لكثرة عدد المسافرين والقادمين يومياً تم فصل حركة الجمهور . ففي الأرضي تم وضع حركة القادمين من أرصفة وخدمات جمهور وحجز تكسي . وفي القبو حركة مغادرين + خدمات جمهور + أرصفة خدمة .

<u>المرجع المستخدمة في المشروع :</u>

العربية : عناصر الرسم والتصميم المعماري .
الإنشاء المعماري : الدكتور غسان حلبوني
نظريات الإنشاء الدكتور غسان عبود
الأجنبية :

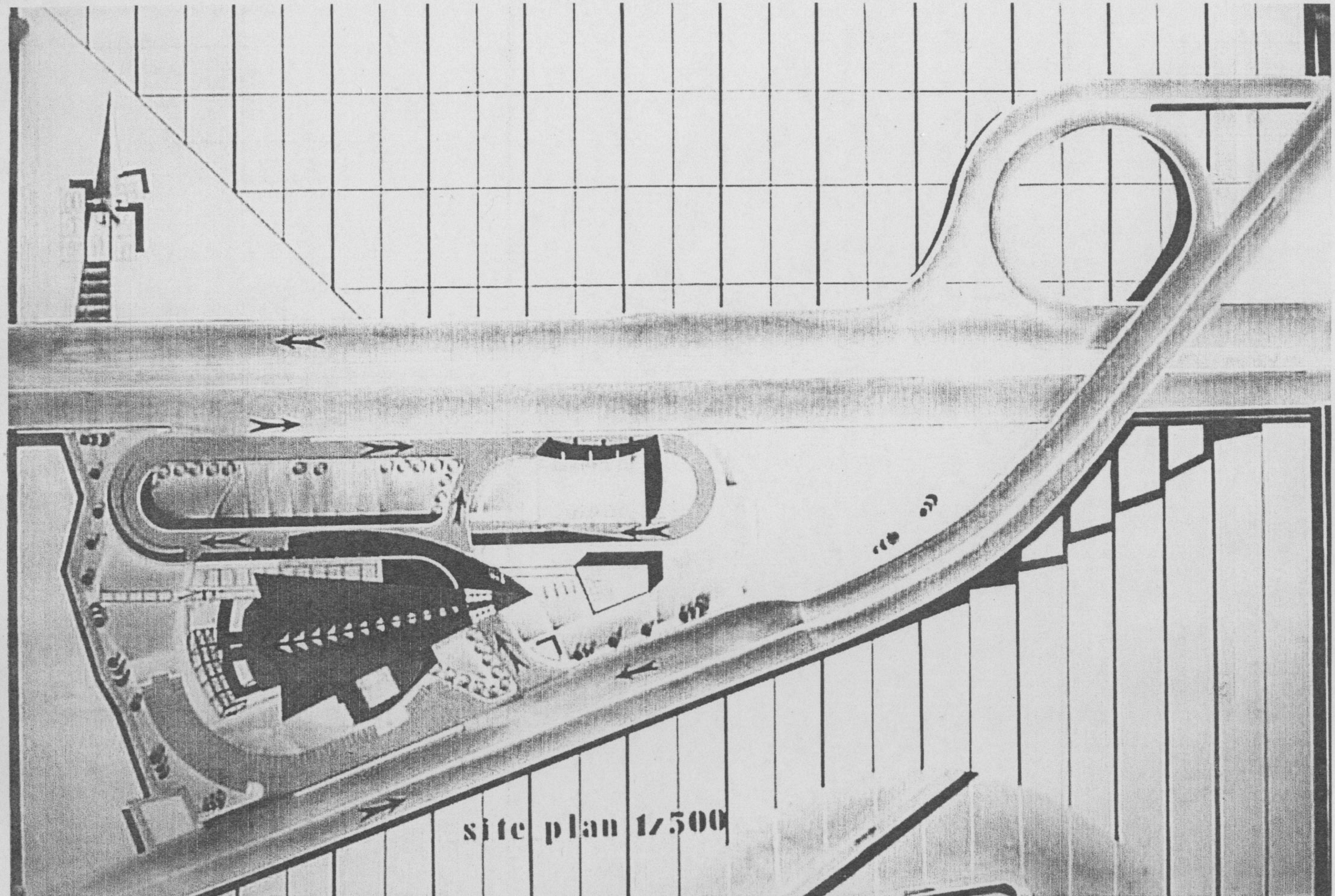
1- Time saver standards for building types
2- santiago calatrava
3- Contemprary 11
4- bus stations

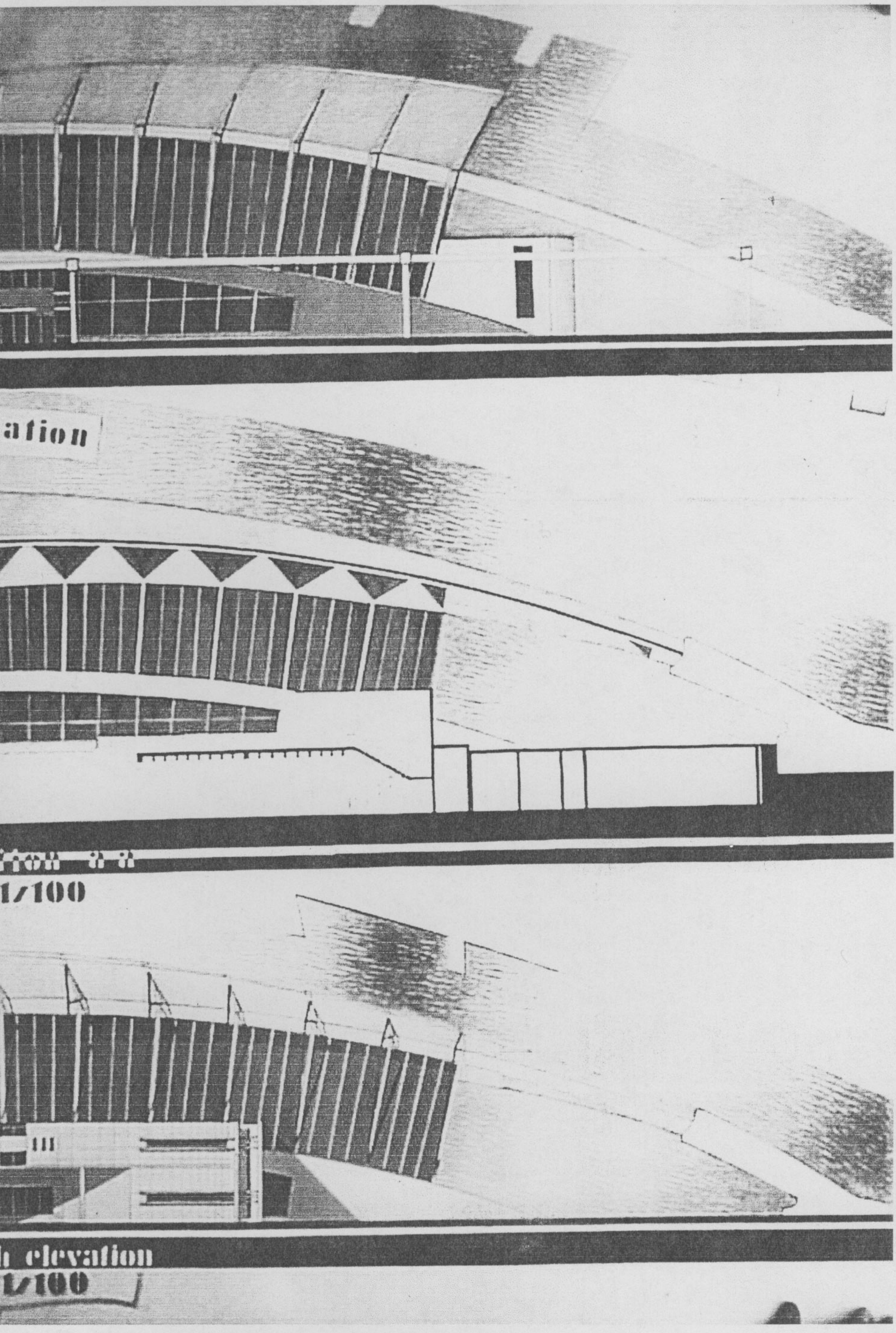


جامعة دمشق
كلية الهندسة المعمارية
دراسة لنيل اجازة في الهندسة المعمارية

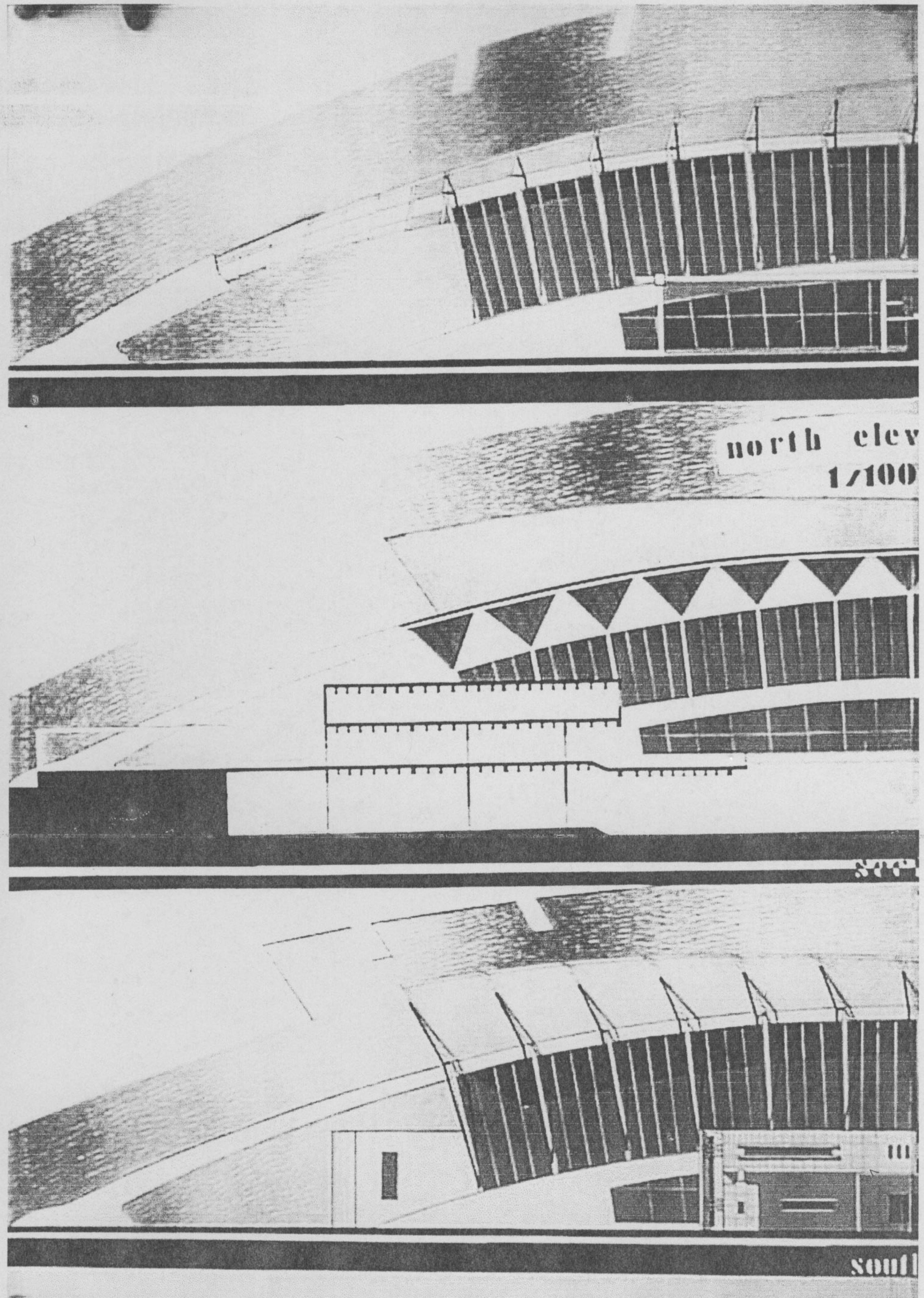
محطة انطلاق حافلات المنطقة الجنوبية

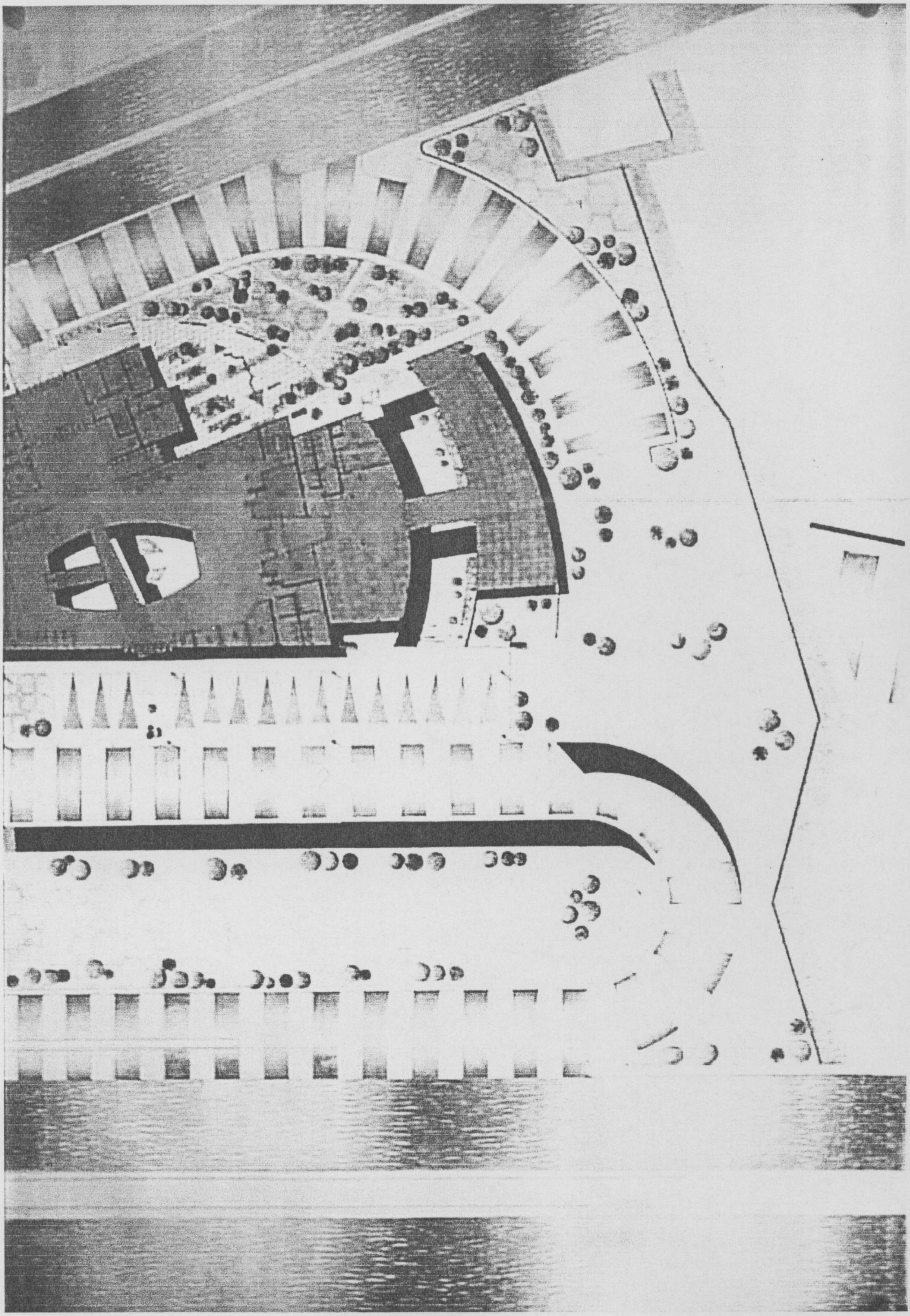
تقديم :
محمد الزعبي
طه الديري

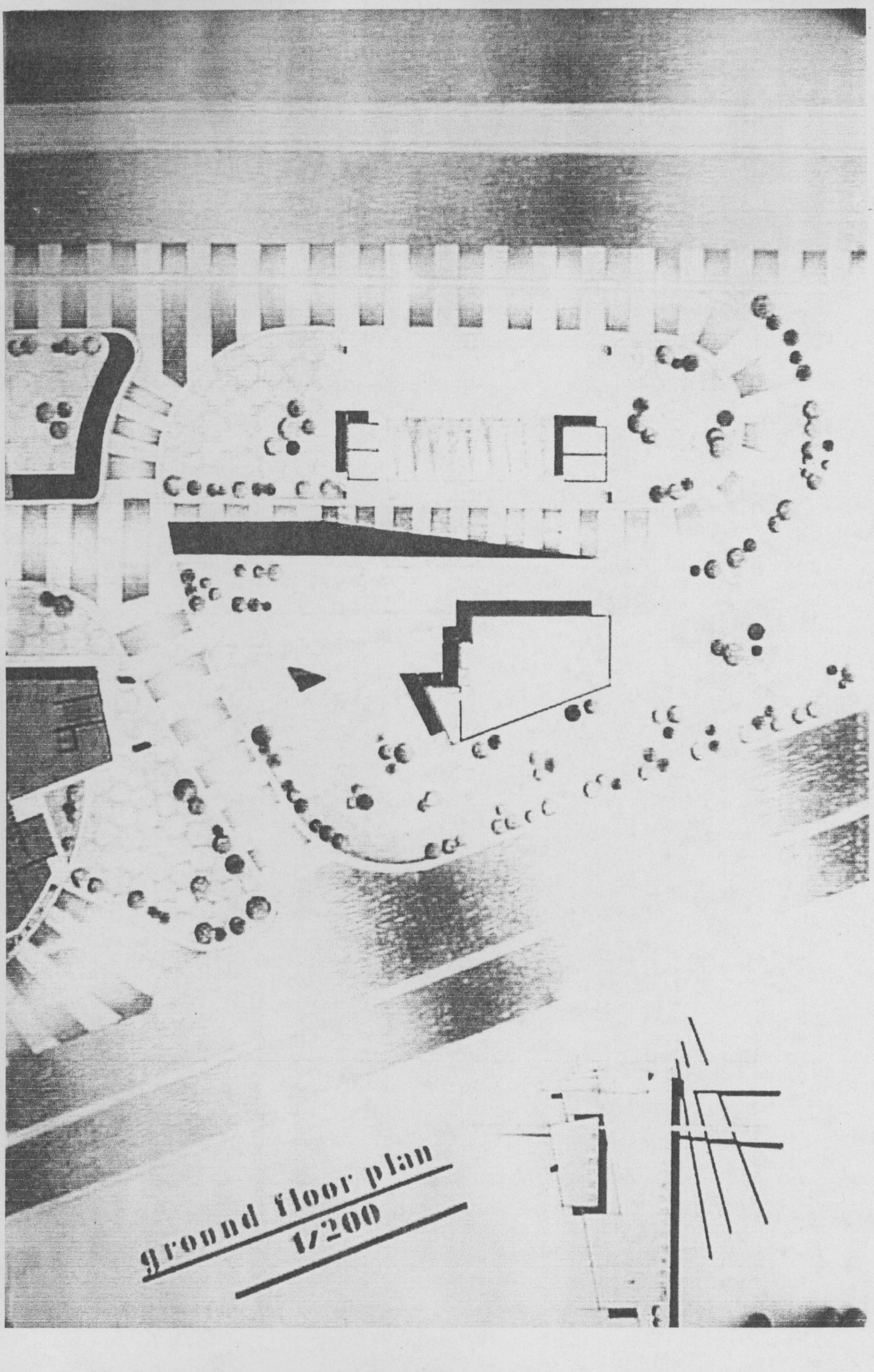

site plan 1/500

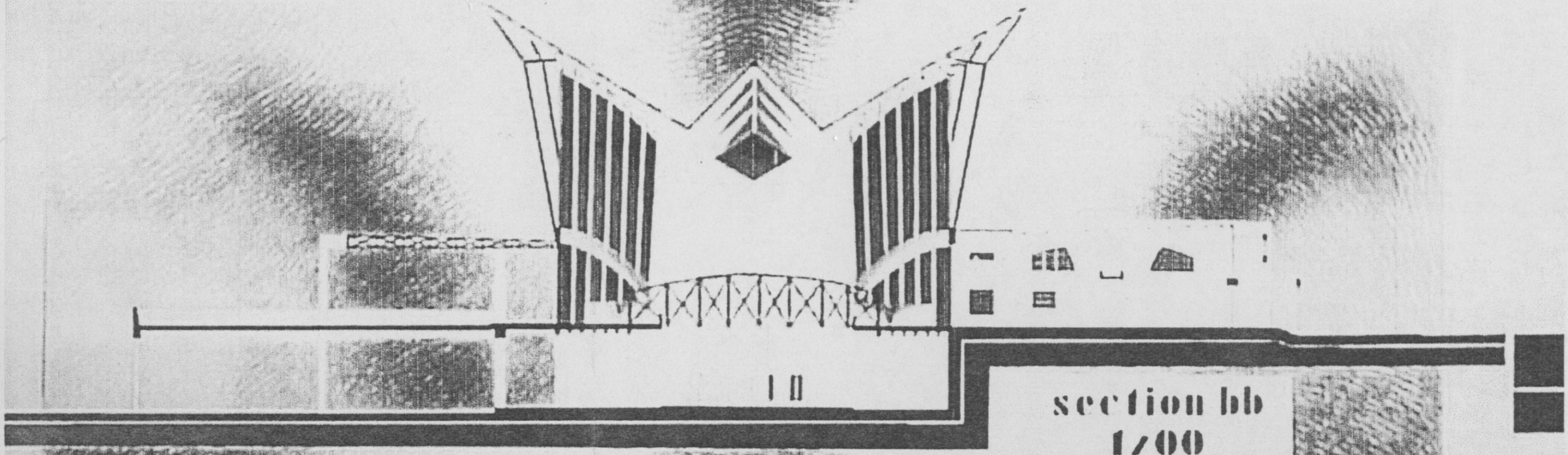


ation
tion a a
1/100
h elevation
1/100

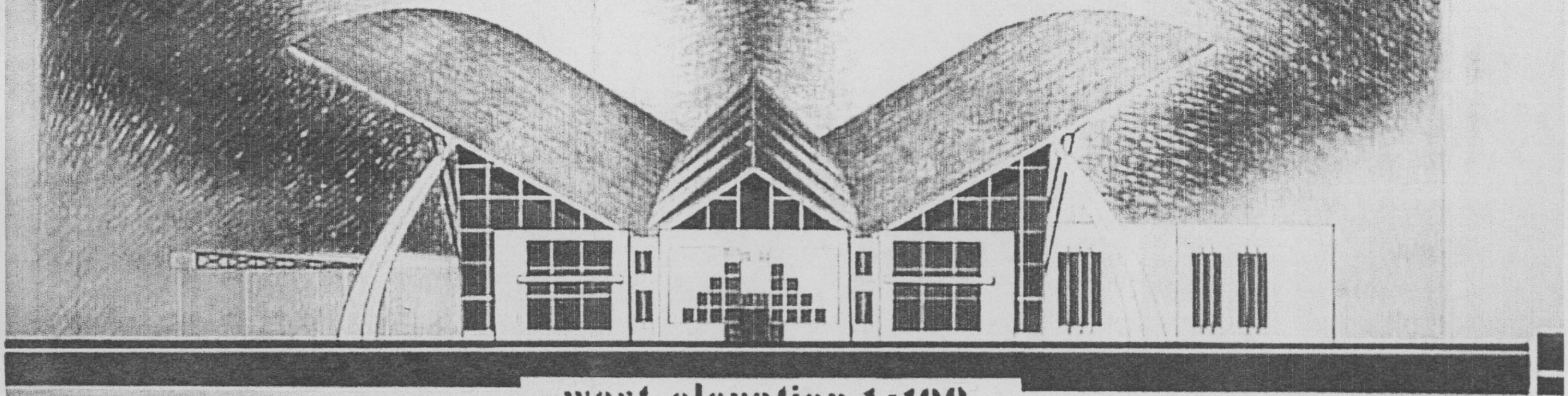

north elev
1/100



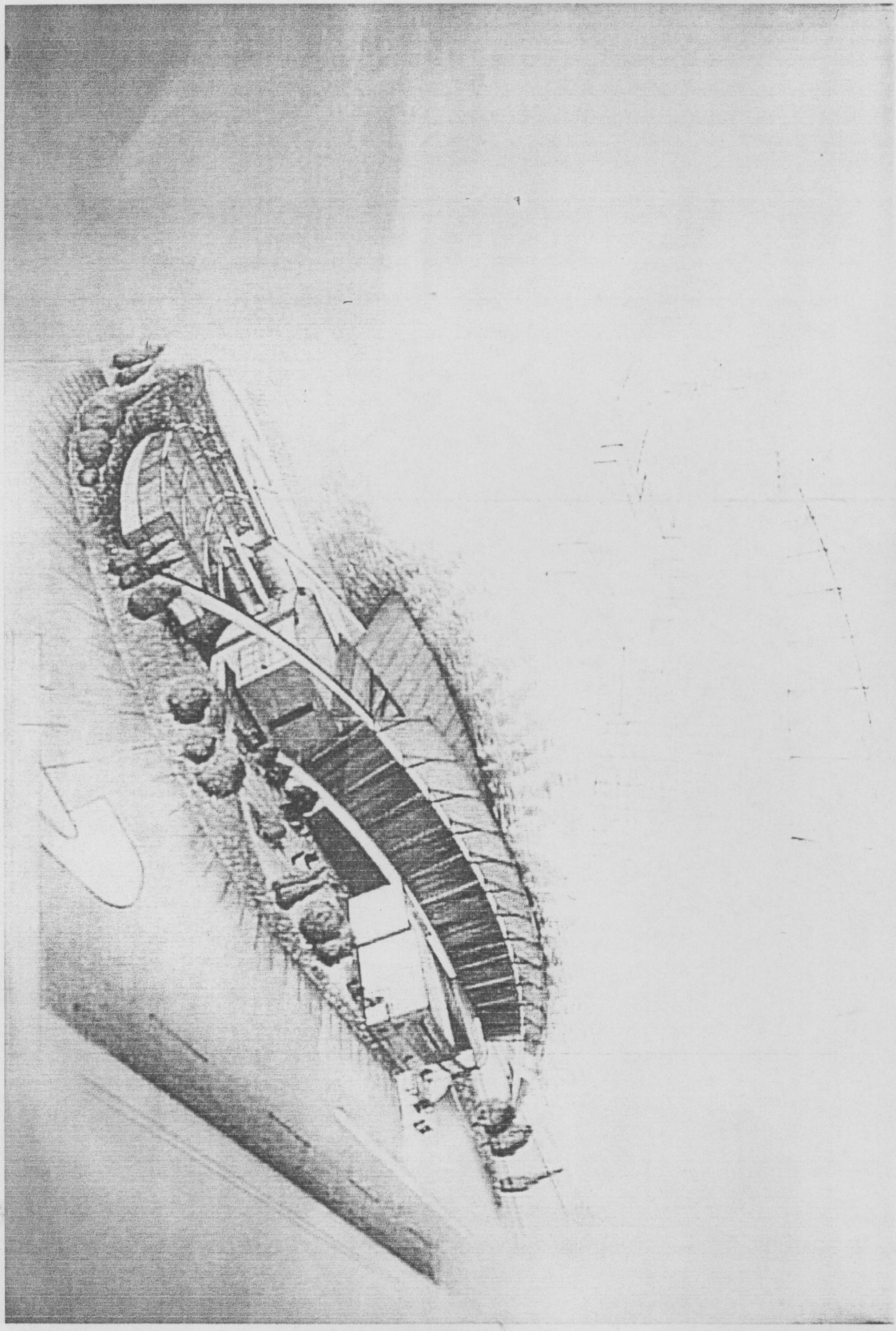

ground floor plan
1/200

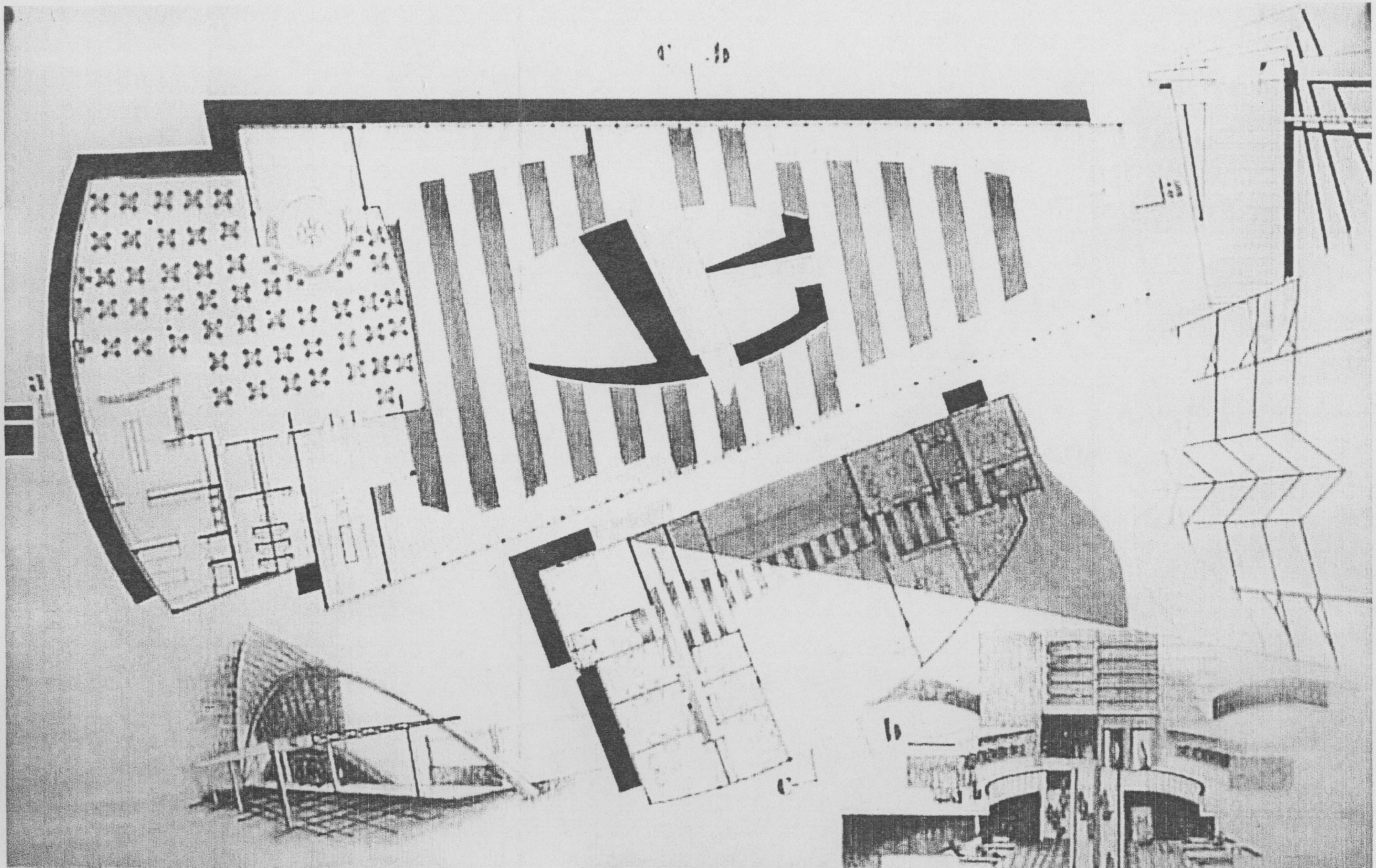


section bb
1/00

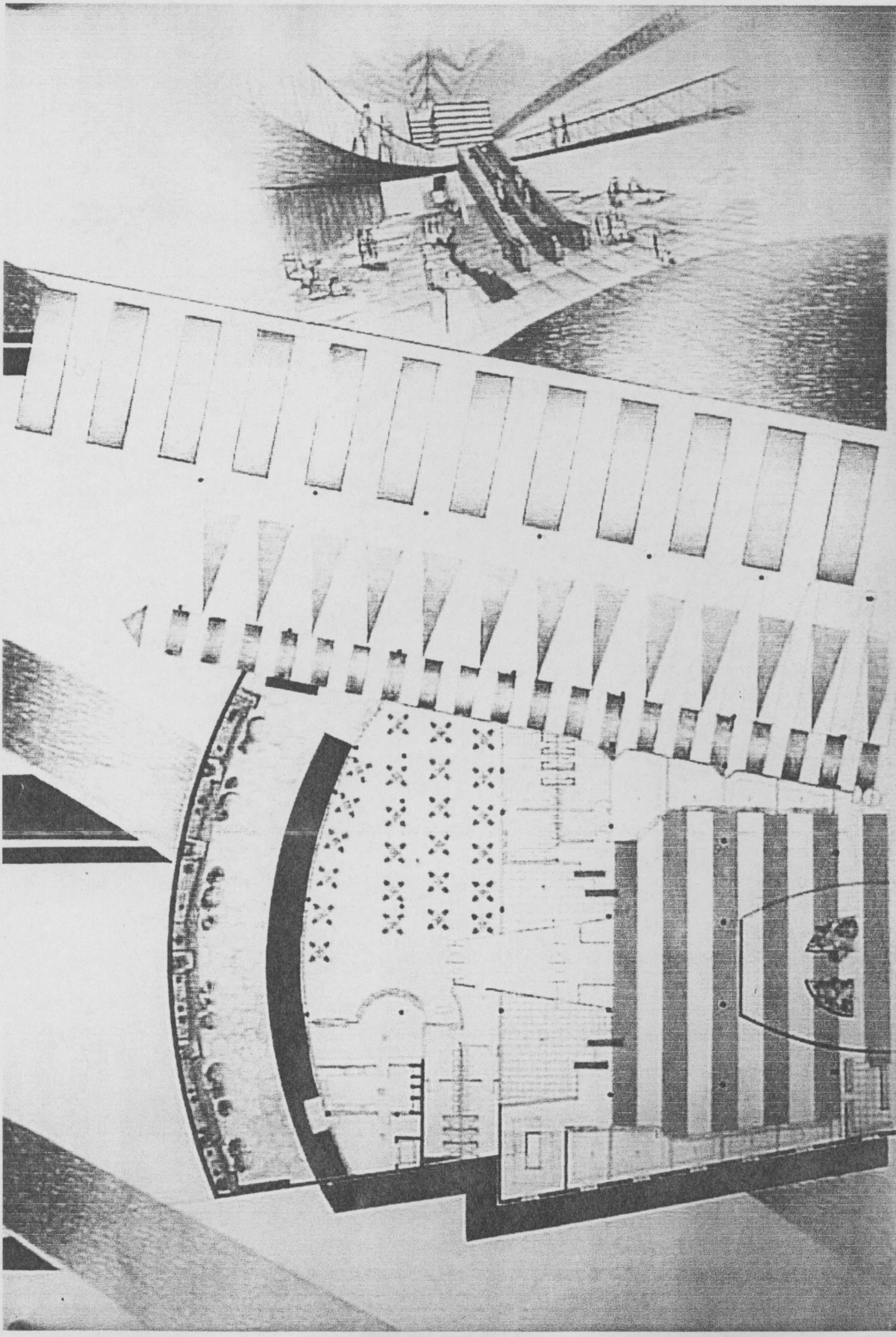


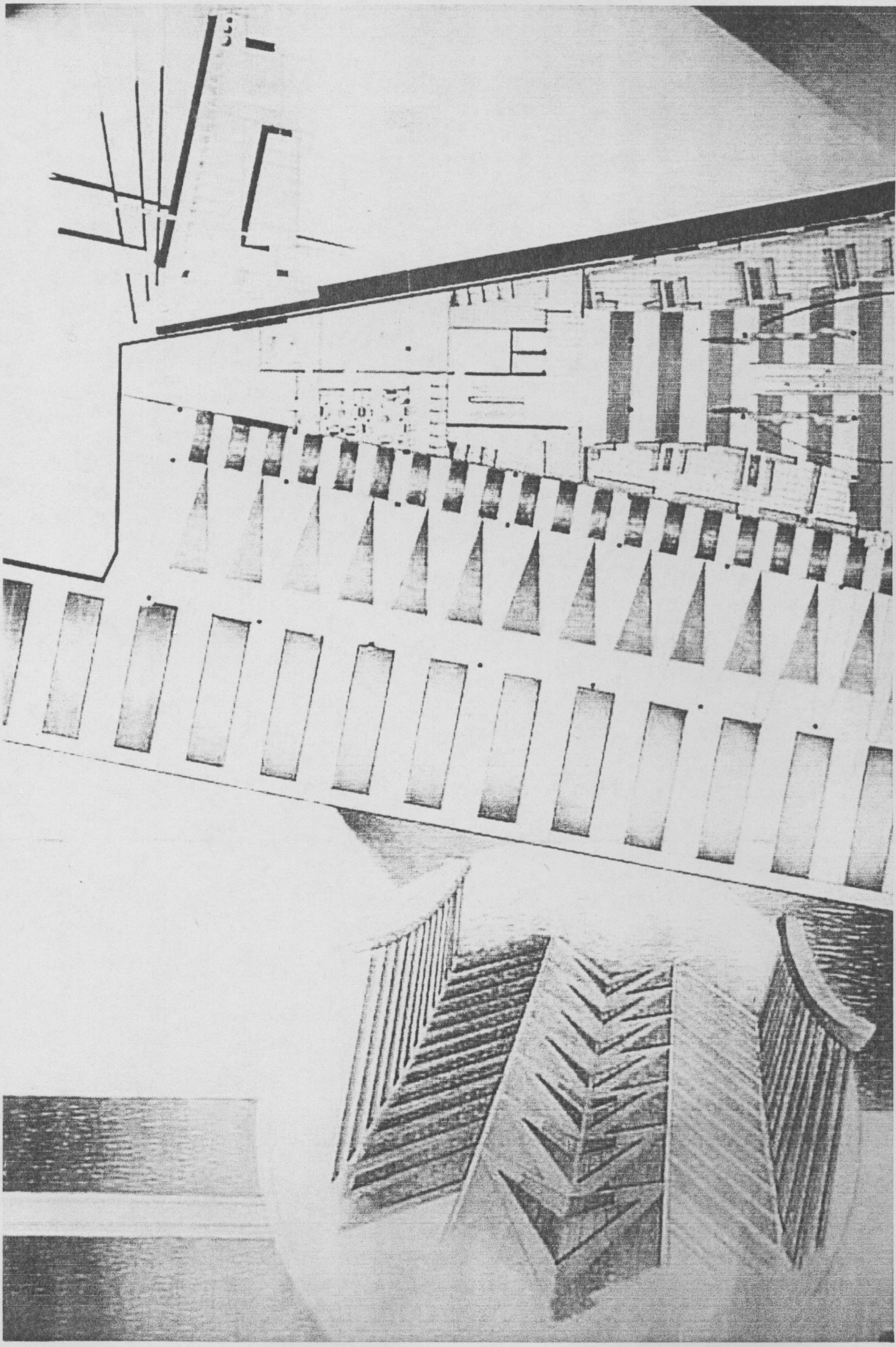
west elevation 1/100

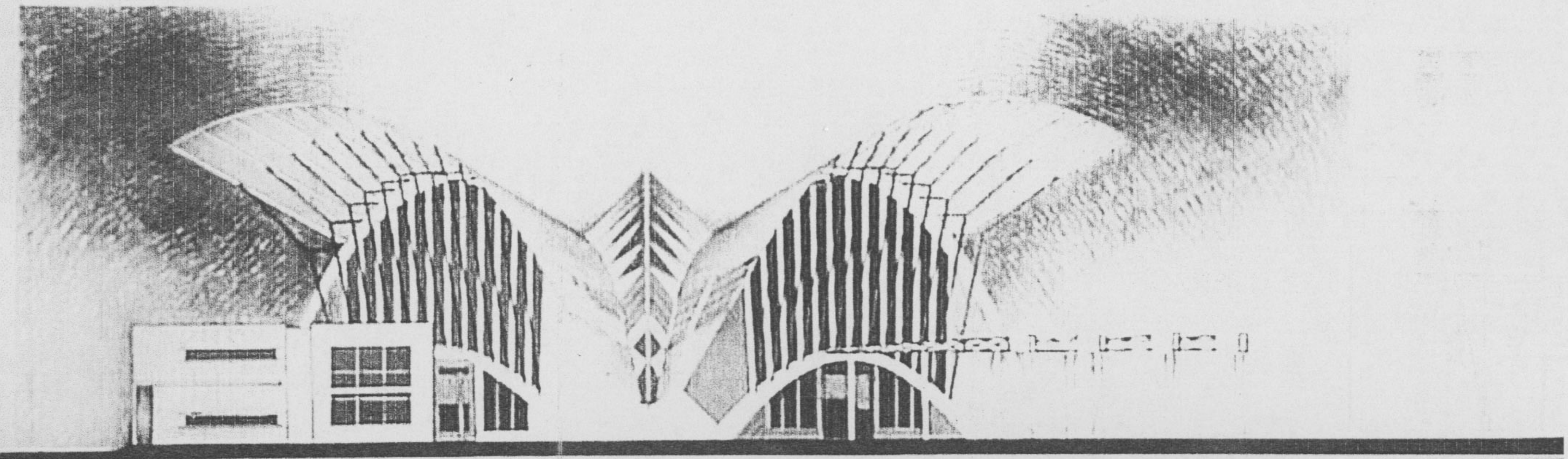




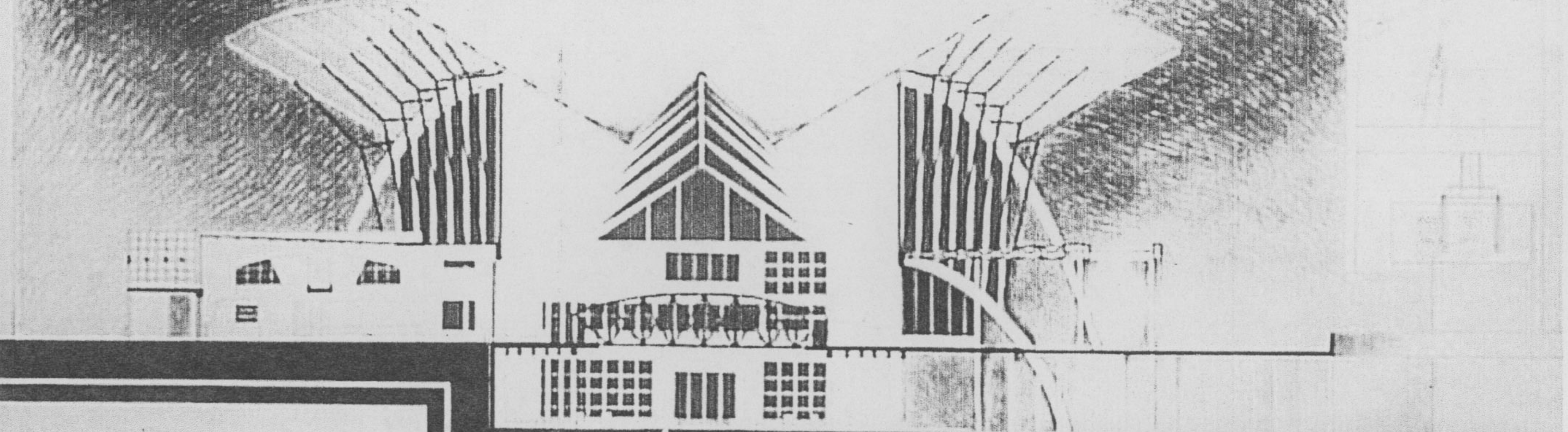
first plan
1/100







east elevation
1/100



section cc
1/100