

الجمهورية العربية السورية
وزارة النقل

سبل تطوير خدمات النقل الجماعي داخل المدن السورية

عرض تقديمي من قبل وزير النقل الدكتور المهندس يعرب بدر
خلال اجتماع مجلس الوزراء المنعقد بتاريخ الثلاثاء ١٣/٥/٢٠٠٨

الماضي

نبذة تاريخية مختصرة

الترامواي

– ١٩٠٧ (شركة الجر والتنوير -
بلجيكية فرنسية)

– ٦ خطوط من المرجة عام ١٩٣٦

• الميدان

• الجسر الأبيض

• الشيخ محيي الدين

• المهاجرين

• القصاع

• دوما



قطارات الضواحي



● دمشق - سر غايا ١٨٩٥ (ضيقة-امتياز)

(وادي بردى - الفيحة - الزبداني - سر غايا - الرياق - بيروت)

● دمشق - درعا ١٩٠٨

(القدم - الكسوة - دير علي)

● دمشق - قطنا ١٩٦٧ (خط عسكري)

(القدم - حوش بلاس - داريا - معصية -

عرطوز - قطنا)



بعد الحرب العالمية الثانية: الباصات



- **ظاهرة عالمية: الاستغناء عن الترامواي لصالح الباصات.**
- مؤسسات النقل العام في سورية:
 - دمشق، حمص، اللاذقية ١٩٦٢
 - حلب ١٩٦٦
- شركات النقل الداخلي تابعة للمؤسسة العامة للنقل الداخلي بدءاً من ١٩٧٥ (توفيقاً مع قانون المؤسسات والشركات والمنشآت العامة رقم ١٨ لعام ١٩٧٤).
- إلغاء المؤسسة العامة للنقل الداخلي بموجب المرسوم ١٩٤١ لعام ١٩٧٩ وربط الشركات بوزير النقل.
- مراسيم الإحداث: “ الغاية من إحداث المؤسسات تتمثل بالمساعدة في تطوير الحياة الاجتماعية وبكلفة رمزية مقتطعة من الكلفة الإجمالية، وتقوم الدولة بتغطية الخسارة”
- **الهدف من إحداث المؤسسات هو هدف اجتماعي.**

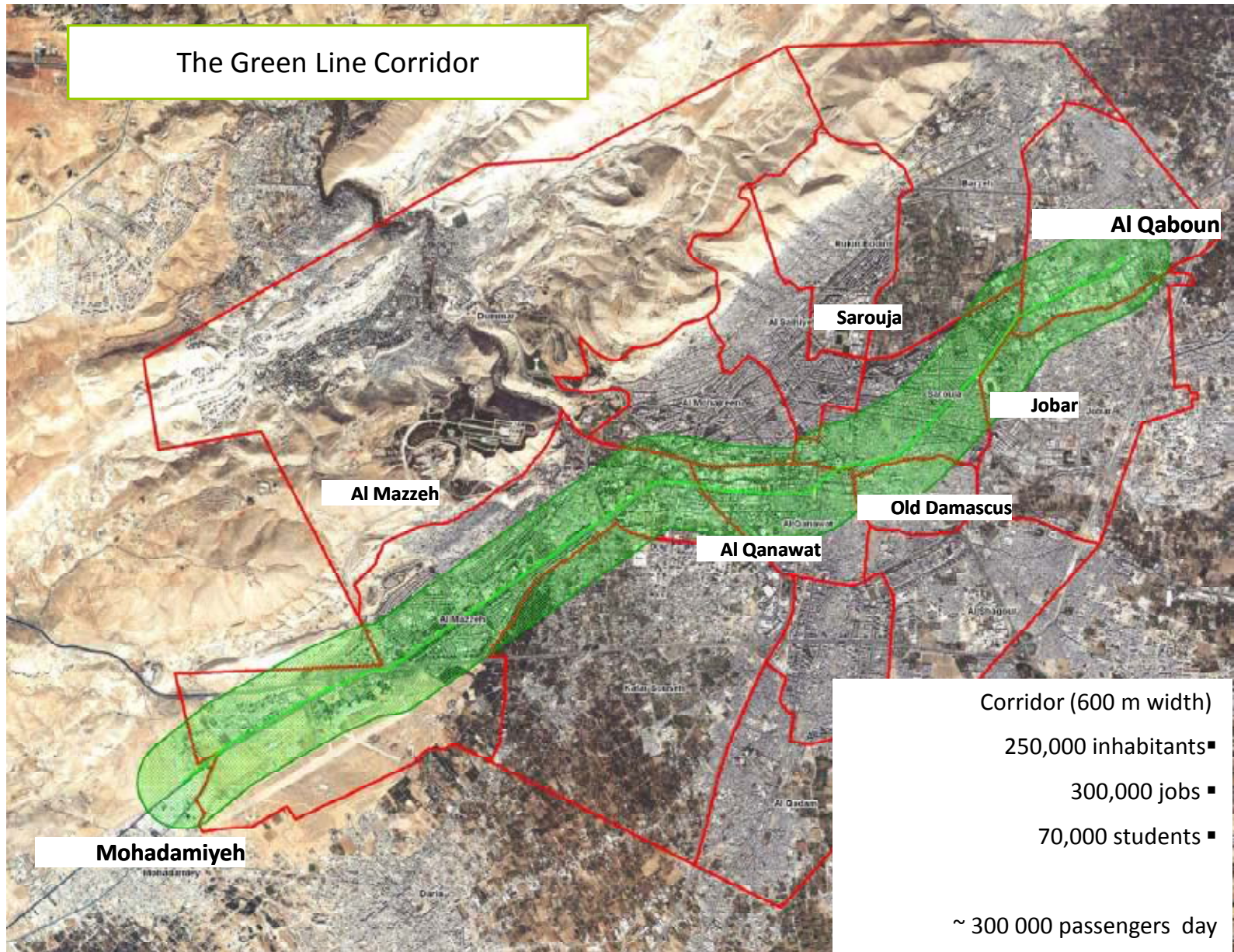
بدءاً من ١٩٩٢ : الميكروباصات

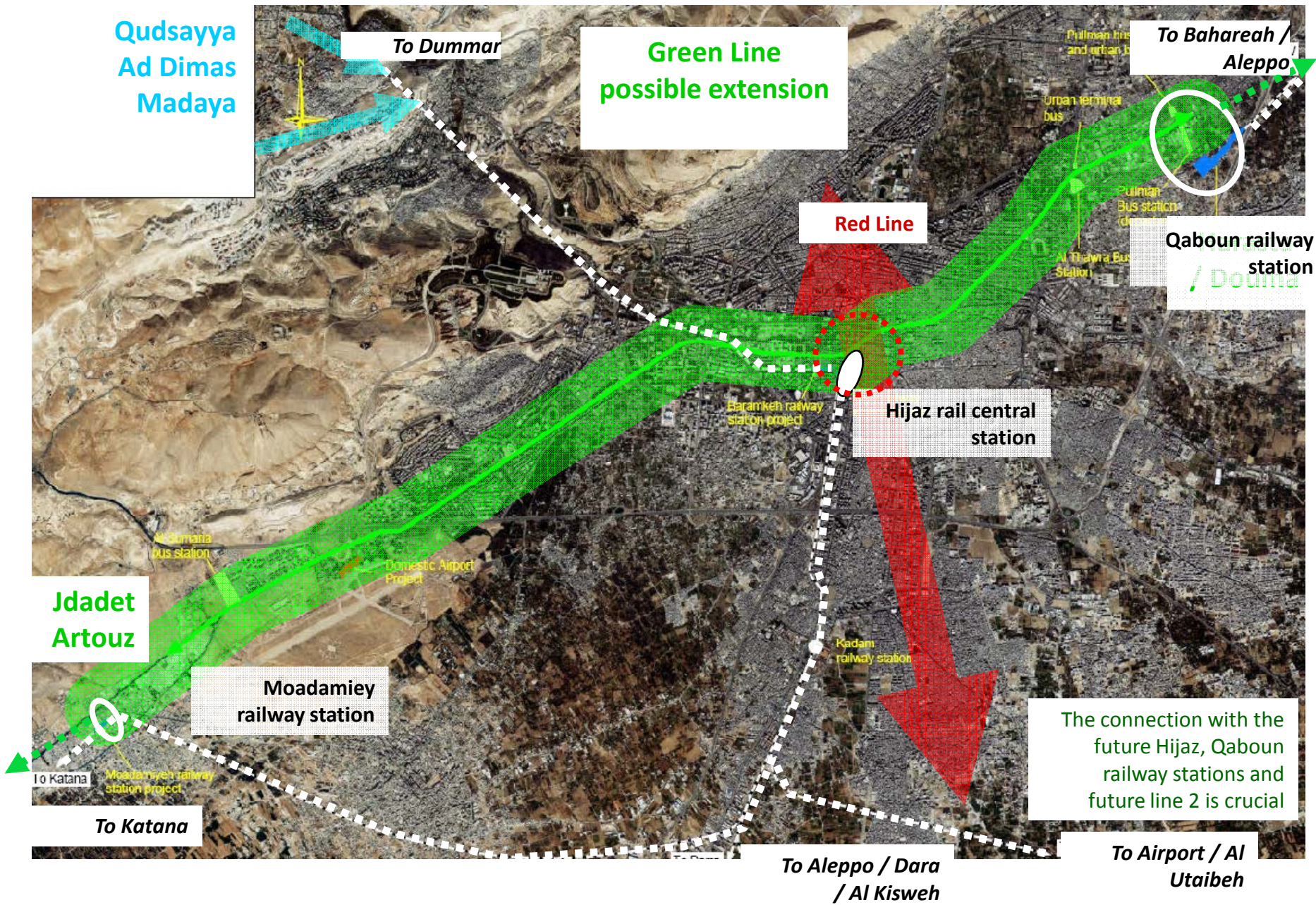
- قدم الباصات، عدم توفر قطع التبديل، عجز الموازنة.
- منافسة غير متوازنة:
- تحول شركات النقل الداخلي إلى خدمات التاجير.
- مساهمة الميكروباصات في حل مشكلة النقل الداخلي مقابل:
 - تدني الراحة
 - عشوائية التشغيل
 - ضعف التنظيم والمراقبة
 - زيادة المنافسة والتزاحم
 - زيادة الاختناقات ٤٧٤٢٢ ميكروباص عام ٢٠٠٧
 - تأثيرات بيئية: التلوث والضجيج

المستقبل البعيد للنقل الداخلي في دمشق

رؤى ملونة

The Green Line Corridor





Public Transport Conn

the Green Line Corridor

المستقبل القريب

خطى مرحل متتالية

دراسة أميران

- ٢٣ خط باص في دمشق
- ١٨١٠ باص:
- ١٢٠٠ نظامي
- ٣١٥ متوسط
- ٢٩٥ متمفصل
- ١٦٣٨٦٠ راكب/ساعة (قيمة متوسطة)

The Primary Study of Suggested Lines													
Expected danger/hour	Frequencies Subject To Traffic Friction/minute			Staying Time at Bus Stops (2)/minute	Expected No. of Bus Stops (Approx 450m) unit	Expected Time for the Distance Traveled (11) minute	Expected No. of Buses		Kind of Bus Suggested	Endpoint	Startpoint	Line length/km	Line Name
Average	Optimum	Idleness	Peak hour				Peak hour	Optimum	The Main Corridors				
8800	2.0	3.0	1.5	59	89	127	150	131	MegaBus	Moatameh	Harasta terminal	38	Harast- Moatameh
13200	1.5	2.0	1.0	41	61	87	145	127	MegaBus	30Street terminal	waroer	26	warow-30Street
The Main Ring Line													
7600	2.0	3.0	1.5	39	59	83	100	88	NormalBus	Barzeh	Mowasa.sq	25	Internal South Ring
5400	1.5	2.0	1.0	21	31	43	100	88	Mid Bus	Mowasa.sq	Barzeh	13	Internal North Ring
3800	4.0	5.0	3.0	69	104	147	80	70	NormalBus	Stationakabusarea		44	External Ring
Main lines That Serve Densely Populated Areas													
3600	2.0	3.0	1.5	23	34	58	55	48	MidBus	Dommar	President pridge	144	Dommar
11400	1.5	2.0	1.0	19	28	48	60	53	NormalBus	jaramaneh	Babtoma	12	Jaramaneh
11400	1.5	2.0	1.0	14	21	36	50	44	NormalBus	dwelaa	Babtoma	9	dwelaa
7600	2.0	3.5	1.5	24	35	60	62	54	NormalBus	mleha	Babtoma	15	mleha
5700	2.5	4.0	2.0	22	33	56	43	38	NormalBus	Zamaika	President pridge	14	JoubarZamaika
5700	3.0	3.5	2.0	17	26	44	36	32	NormalBus	Babtoma	President pridge	11	Babtoma
7600	3.0	4.0	1.5	37	55	93	120	105	NormalBus	Zienab terminal	hamedeh	212	Zienab
11400	2.0	3.0	1.0	20	29	50	120	105	NormalBus	University	30street	124	30street terminal- University Area
3600	2.0	4.0	1.5	17	25	42	40	35	Mid Bus	mohajreen	Babtoma	1066	Baltoma- mohajreen
7600	2.0	3.5	1.5	33	35	60	62	54	Bus	Barzeh	President pridge	15	Barzeh
5700	2.0	4.5	2.0	31	47	80	63	55	Bus	ghadsaya	President pridge	20	Ghadsaya1
2160	3.0	5.0	2.5	33	49	84	54	47	Mid Bus	ghadsaya	dommar	21	Ghadsaya2
11400	1.5	2.5	1.0	39	58	98	150	131	Bus	University	Karmak terminal	245	Area
5700	2.5	4.0	2.0	45	67	113	80	70	Bus	President pridge		2836	Harast-terminal- Erbin
3800	2.5	5.0	3.0	45	68	115	66	58	Bus	President pridge	Moatameh terminal	288	Moatameh Terminal-Dari
11400	2.0	3.0	1.0	22	33	56	83	73	Bus	30Street terminal	Moatameh terminal	14	30Street Terminal- Moatameh-terminal
5700	3.5	5.0	2.0	42	63	107	75	66	Bus	sahnaia	President pridge	268	Sahnaia President pridge
3600	2.0	3.5	1.5	23	34	57	66	58	Mid Bus	Mazehjabal	President pridge	142	MazehArea
163860.0					1085		1200Bus	1810				460.12	
							295MegaBus						
							315MidBus						

الباصات الجديدة

المواصفات	الباص النظامي	الباص المتوسط
الطول (متر)	١١.٤٦	٩.٥٠
إجمالي الركاب (عدا السائق)	٨٧	٥٢
جلوساً (عدا السائق)	٣٥	٢٧
وقوفاً	٥٢	٢٥

الدفعة الأولى (٦٤ نظامي + ٥٤ وسط = ١١٨)



الدفعة الأولى (٦٤ نظامي + ٥٤ وسط = ١١٨)



الدفعة الأولى (٦٤ نظامي + ٥٤ وسط = ١١٨)



الدفعة الأولى (٦٤ نظامي + ٥٤ وسط = ١١٨)



الدفعة الأولى (٦٤ نظامي + ٥٤ وسط = ١١٨)



خط سانا - السومرية

ذهاباً: وكالة سانا - شارع الإمام علي - شارع أبو بكر الصديق - ساحة الجماركالسومرية
إياباً: كراج السومرية - شارع فايز منصور - ساحة الجمارك - شارع فلسطين - كلية الهندسة - وكالة سانا



خط القصاص - تجارة

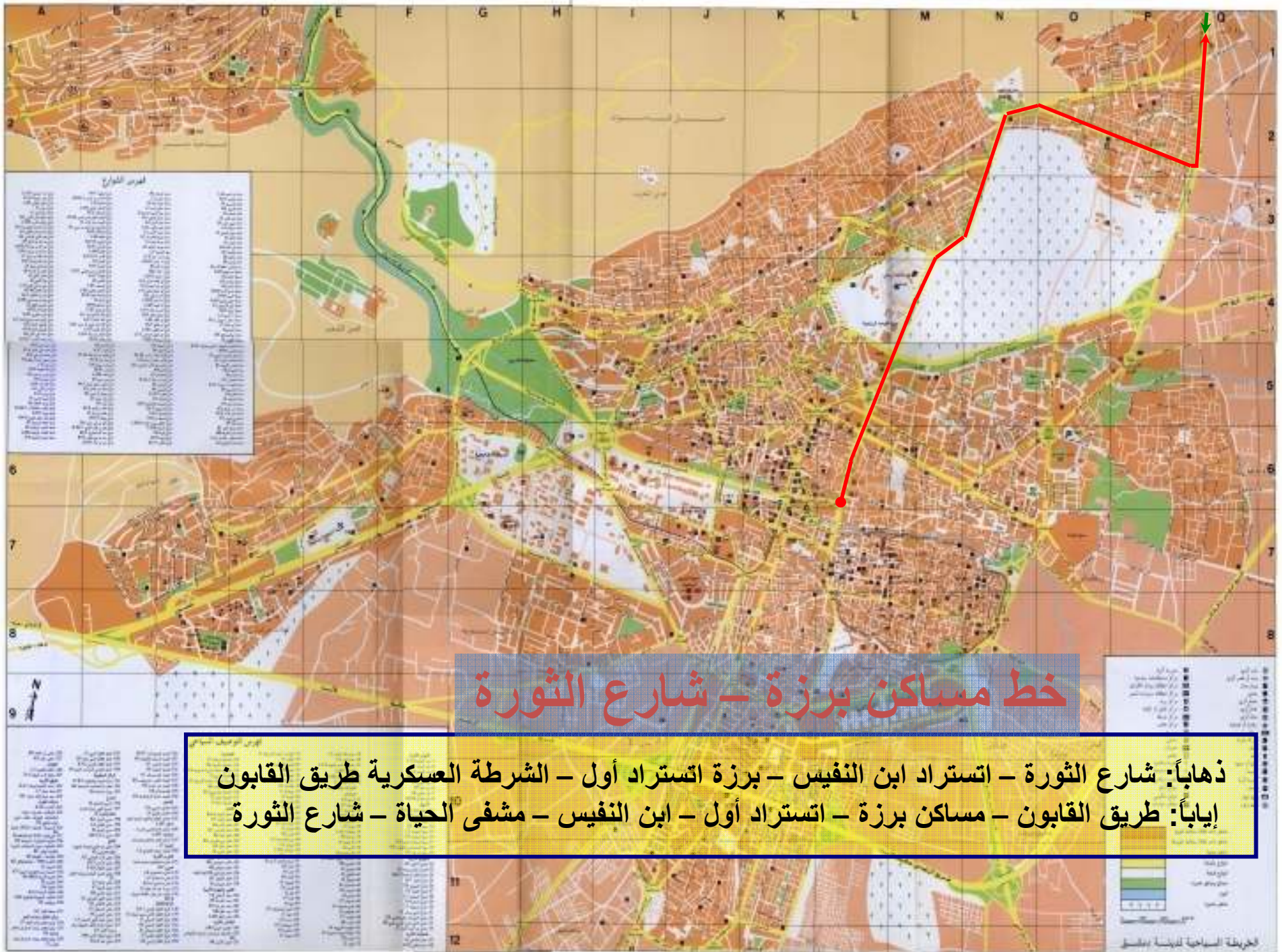
ذهاباً: تحت جسر الرئيس - شارع شكري القوتلي - جسر الثورة - ساحة المرجة - البحصة - دوار المحافظة - شارع ٢٩ أيار - السبع بحرات - شارع بغداد - ساحة التحرير - شارع حلب - ساحة العباسيين - كورنيش التجارة - حديقة التجارة
إياباً: حديقة التجارة - شارع رشيد كرامي - ساحة القصور - شارع الكندي - ساحة التحرير - شارع مرشد خاطر - السبع بحرات - شارع العابد - شارع الجلاء - جسر الرئيس



خط القصاع - باب توما

ذهاباً: تحت جسر الرئيس - شارع شكري القوتلي - جسر الثورة - ساحة المرجة - دوار المحافظة -
شارع ٢٩ أيار - السبع بحرات - شارع بغداد - ساحة التحرير - باب توما
إياباً: ساحة باب توما - سوق باب توما - برج الروس - ساحة التحرير - شارع مرشد خاطر - السبع
بحرات - شارع العابد - وزارة الصحة - جسر الرئيس







خط ركن الدين - جسر الرئيس

ذهاباً: تحت جسر الرئيس - شارع شكري القوتلي - ساحة المرجة - البصرة - دوار المحافظة - شارع
٢٩ أيار - السبع بحرات - رئاسة مجلس الوزراء - ساحة الشهبندر - جامع الكويتي - ميسات - شارع
ركن الدين - ساحة شمدين - صلاح الدين - افران ابن العميد
إياباً: ابن العميد - ساحة شمدين - شارع ركن الدين - ساحة الميسات - ساحة الشهبندر - رئاسة مجلس
الوزراء - السبع بحرات - شارع ٢٩ أيار - دوار المحافظة - شارع بور سعيد - محطة الحجاز - شارع
الخلبوني - تحت جسر الرئيس



خط جوبر - السومرية

- من جوبر: ساحة العباسيين - شارع حلب - ساحة التحرير - شارع مرشد خاطر - دوار السبع بحرات -
شارع ٢٩ أيار - دوار المحافظة - شارع بور سعيد - شارع الحلبوني - تحت جسر الرئيس - برامكة -
وكالة سانا شارع الامام علي - شارع ابو بكر الصديق - ساحة الجمارك - شارع فايز منصور - كلية
الاداب - كراج السومرية
من السومرية: كراج السومرية - شارع فايز منصور - ساحة الامويين - شارع شكري القوتلي - تحت
جسر الرئيس - جسر الثورة - ساحة المرجة - شارع الثورة - شارع بغداد - ساحة التحرير - شارع
حلب - دوار العباسيين - طريق جوبر - جوبر

متطلبات التشغيل الأمثل

حارات مخصصة حصراً لمرور الباصات وأفضلية عند التقاطعات



متطلبات التشغيل الأمثل

حارات مخصصة حصراً لمرور الباصات وأفضلية عند التقاطعات



حجز كامل الجزء الوسطي من الطريق للباصات



متطلبات التشغيل الأمثل

ترتيبات خاصة بالمواقف



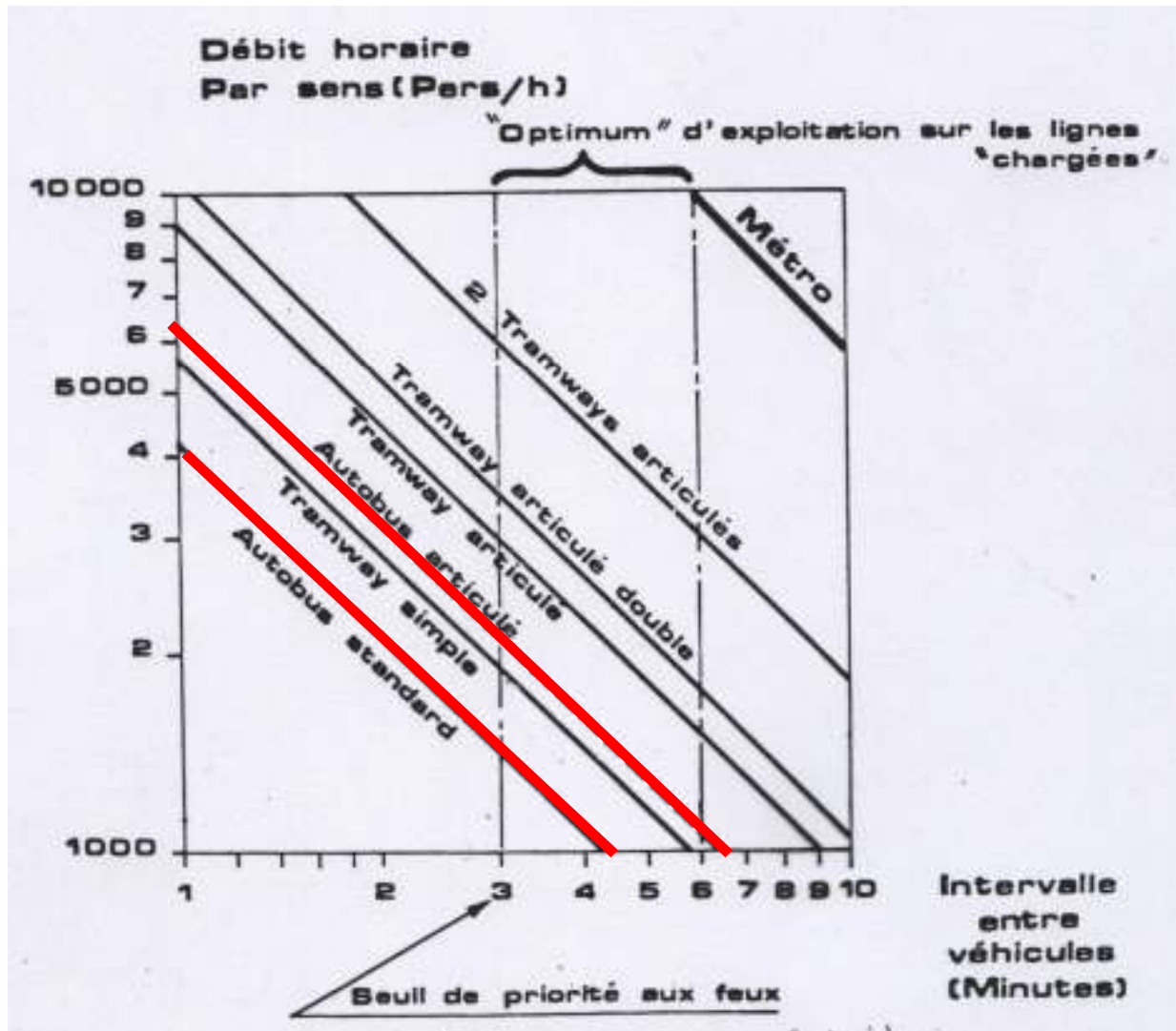
متطلبات التشغيل الأمثل

ترتيبات خاصة بالمواقف



سعة أنماط النقل الجماعي

القيم التقليدية لسعة خطوط الباصات



سعة أنماط النقل الجماعي

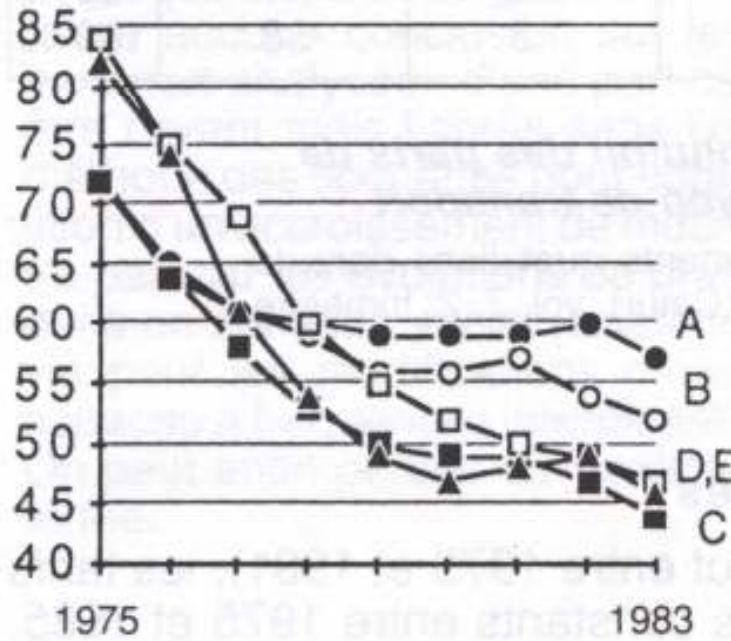
السعة الكامنة الإضافية لباصات مع إجراءات تحسين الأداء

Table: Busway vs. Rail Capacity Comparison			
Busway capacity estimate (source)	Headway used	Buses/lane/hour	Seats/lane/hour
Rail consultants	40-60 seconds	60 to 90	4K to 12K
Vukan Vuchic	6-8 seconds	450 to 600	27K to 36K
Thomas Rubin	3 seconds	1200	70K
TRB Highway Capacity Manual	N/A	1150	46K to 138K
Lincoln Tunnel XBL current	5 seconds	730	25K
Lincoln Tunnel XBL improved	4 seconds	910	30K to 35K
Rail consultants' light rail estimate	N/A	N/A	6K to 12K
Rail consultants' heavy rail estimate	N/A	N/A	10K to 72K

Source: Peter Samuel, *Busway vs Rail Capacity: Separating Myth from Fact*, Policy Update 16, February 8th 2002.

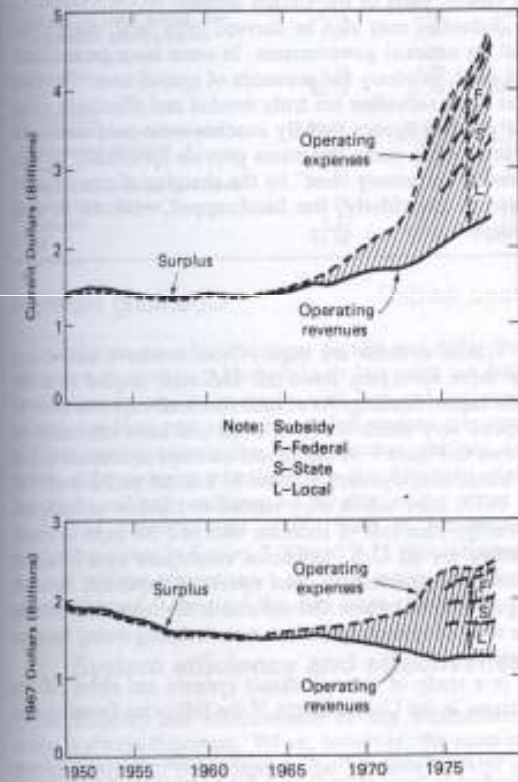
معضلة عالميّة: تمويل النقل الجماعي

Pourcentage de couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes



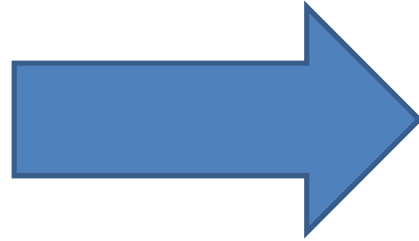
تمويل العجز في تشغيل النقل الجماعي
في المدن الفرنسيّة

Figure 7.8. Transit operating revenues and expenses, United States, 1950-1978. (Upper graph in current dollars; lower graph in 1967 dollars.)



تمويل العجز في تشغيل النقل الجماعي
في المدن الأمريكيّة

وضع الشركات العامة للنقل الداخلي في سورية



الخلاصة: احتياجات تأمين النقل الداخلي

تأييد جهود حجز حارات خاصة للباصات وتنظيم المواقع بالشكل السليم
(مجالس المدن)

ردع تعديات السيارات السياحية على المواقع
(شرطة المرور)

حوافز السائقين من خلال الساعات الإضافية
(وزارة الشؤون الاجتماعية والعمل)

آلية مستدامة لتمويل صيانة وتحديث الأسطول
(وزارة المالية- ضريبة على الوقود- ضريبة خاصة بالنقل حسب التجربة
الفرنسية)

دفعة الباصات اللاحقة

من مقاسات مختلفة (وسط، عادي، متمفصل)
منخفضة الأرضية



دفعة الباصات اللاحقة

٣ أبواب، مع زيادة عرض الأبواب



دفعة الباصات اللاحقة

مكيفة

المحرك (بالتسيق مع وزارة النفط):

- غاز

- ديزل يورو ٣ أو ٤

