

الموضوع: مقترح نظام نقل جديد لإمارة دبي BRT

بالإشارة إلى الموضوع أعلاه، وكما تعلمون بأنه يوجد العديد من أنظمة النقل مثل :-

1 -المترو Metro.

2 -القطار الخفيف LRT.

3 -القطار Monorail.

4 -الترام Tram.

5 -نظمة مترو مختلفة تعمل على أنظمة طاقة مختلفة مثل الطاقة الكهرومغناطيسية ومصادر طاقة أخرى وتتراوح تلك الأنظمة في كفاءتها الإستيعابية القصوى من 7000 إلى 80 ألف شخص في الإتجاه في الساعة وجميع الأنظمة تصل تكلفتها بمليارات الدراهم أما مقترحنا BRT تصل الطاقة الإستيعابية فيه إلى 40 ألف في الإتجاه وتكلفته فقط ملايين الدراهم والجدول أدناه يوضح بعض المقارنات بين انظمة النقل مع BRT وفق الاتي :-

م	نوع النظام	تكلفة 1 كيلومتر بالدولار	الكلفه التشغيلية	السعة Passanger per houre per Direction
1	BRT	1 - 14		4 - 45
2	Light Rail	12 - 38	80% أكثر من BRT	7.5 - 12.5
3	Elevated Rail	39 - 81		20 - 52
4	Under Ground	44 - 351		25 - 70

ومن إيجابيات هذا النظام لإمارة دبي الأتي:-

- 1 كلفة لا تتجاوز 100 مليون.
- 2 توجد محاور ومسارات ذات طلب عالي على أنظمة ذات كفاءة عالية من خلال قرائتنا للنموذج المروري الإستراتيجي للنقل بالإمارة (Origin / Destination) مرفق رقم (1) .
- 3 توجد العديد من متطلبات الـ BRT وهي كالآتي :-
 - حافلات ذات مقطورة (Articalted Buses) وعددها 350 حافله.
 - مواقف مظلات مكيفة.
 - نظام AFC يشتمل على (Cheak in - Cheak out).
 - اكثر من 30 جسر مشاه.
 - مركز تحكم ممكن ربطه بنظام BRT.
 - سرعة التنفيذ من 1 الى 2 سنة.
 - مرونة عالية في التخطيط والتنفيذ.
 - الأرخص كلفه بين أنظمة النقل من ناحية التشغيل والصيانه بنسبة 25% - 30% .
 - قابل لربطه مع الأنظمة الأخرى مثل (OCC - AFC - UAFC).
 - صديق للبيئة.
 - يغطي مناطق واسعة.

الخلاصة:-

- 1 تطبيق هذا النظام مجدي وافضل من غيره من الانظمة وخاصة في المرحله القادمه للإمتيازات السابق ذكرها وسهولة إنجازه وكلفته الإقتصادية بالإضافة إلى توفر 70% من كلفه المشروع لدى الهيئة من حافلات مقطوره - أنظمة تحكم - أنظمة تحصيل - مظلات مكيفه - بعض جسور مشاه حيث تصل كلفه المشروع BRT لنفس طول خط الترام بمبلغ وقدره 100 مليون درهم ولكن لتوفر المعطيات أعاله سوف تصل الكلفه ما يقارب 30 مليون درهم لإجراء تعديلات وحجز مسارات لتطوير البنيه التحتيه وبعض جسور المشاه الإضافيه.
- 2 وبذلك الفكره نستطيع ايجاد نظام نقل متكامل ذات استيعاب عالي وبكلفه بسيطه.
- 3 يعتبر قيمة اضافية لبنية دبي التحتيه في مجال النقل.
- 4 اول مدينة في المنطقه تطبق هذا النظام.
- 5 توجه العديد من الدول الأوروبية لمثل هذا النظام مثل فرنسا - فيلندا - هولندا - السويد.

التوصية :-

1 البدء بتنفيذ هذا النظام على أحد المسارات الرئيسية في دبي ومن أبرزها :-

- مطار دبي - مطار آل مكتوم.
- دبي - الشارقة.
- المحيصنه - السطوه.
- مطار دبي الدولي - السطوه.
- شارع الرشيد - نايف.
- الغبيبه - انترناشيونال سيتي.
- امتداد خط الأخضر - انترناشيونال سيتي.

2 مرفق جدول يوضح الكلفه التشغيلية للخطوط المذكورة اعلاه (مرفق 2).

3 زيارة احد المدن المذكوره ادناه مع سعادتمكم:-

No	City	Passenger (000) per Hour Per Direction
1	Transantiago, Santiago	22,000 تنقل في الاتجاه في الساعة
2	Interligado, Sao Paolo	20,000 تنقل في الاتجاه في الساعة
3	Transmilenio, Bogota	40,000 تنقل في الاتجاه في الساعة
4	RIT, Curitiba	13,000 تنقل في الاتجاه في الساعة
5	Metrobus, Istanbul	17,000 تنقل في الاتجاه في الساعة