



إنجاز الخط الأخضر لمترو دبي بتكلفة 10 مليارات درهم

الطائر: البنفسجي والأزرق ضمن مخطط 2020



تحت رعاية صاحب السمو
الشيخ محمد بن راشد آل مكتوم
نائب رئيس الدولة رئيس مجلس الوزراء حاكم دبي
انعقاد المؤتمر الصحفي للمصاحب لاندشين خط المترو الأخضر
9.9.2011
Under the patronage of His Highness Sheikh Mohammed Bin Rashid Al Maktoum,
UAE Vice President and Prime Minister and Ruler of Dubai,
we welcome you to the Press Conference of the Dubai Metro Green line opening.

إنجاز 90%
من مشاريع البنية التحتية والموصلات وتكلفة مشروع مترو دبي 29.5 مليار درهم

دبي حصلت على المركز الـ 35 في جودة البنية التحتية

تعتمد وسائل النقل الجماعي على المدى البعيد كمر دود اقتصادي

2.5 مليار درهم قيمة التوفير في الوقت والوقود المهدور خلال السنوات الخمس الماضية

مطر الطائر خلال المؤتمر الصحافي للمصاحب لاندشين خط المترو الأخضر

جديدة للمشاريع المتميزة التي تشهدها إمارة دبي، حيث يتميز بوجود الدرجة الأولى (الدرجة الذهبية)، وأخرى خاصة بالنساء والأطفال، إضافة إلى الدرجة الفضية، وتتميز التشطيبات الداخلية للعربات والمحطات بالفخامة والرفاهية، حيث تم تزويد الترام بأحدث تقنيات وسائل بث وعرض المعلومات والمواد الترفيهية، كما روعي في تصميم العربات والمحطات لتلبية متطلبات فئة ذوي الإعاقة، حيث زودت بمسارات تسهل حركتهم ومصعدهم ونزولهم، فضلاً عن تخصيص أماكن لهم في عربات الترام.

بين 3.6 دراهم و 8.2 دراهم، في المقابل تبلغ تعرفرة التنقل بواسطة الخط الأحمر في منطقة واحدة دراهم 30 فلساً، فيما تبلغ تعرفرة التنقل في منطقتين متجاورتين أربعة دراهم و 10 فلساً، وتبلغ تعرفرة التنقل لأكثر من ثلاث مناطق خمسة دراهم و 80 فلساً.

ويتميز ترام الصفوح بعدم احتياجه لأسلاك هوائية لإمداده بالطاقة الكهربائية، حيث يتم تغذيته بالطاقة الكهربائية من خلال نظام أرضي حديث وأمن، كما زود الترام بنظام سلامة وحماية أتمتة، ويضمن وجود مسافة كافية بين القطارات لمنع حدوث أي تصادمات بينها، مشيراً إلى أن جميع المحطات مزودة بنظام مركزية لتكليف العربات، ويعد ترام الصفوح النظام الأول في العالم الذي يستخدم تقنية البوابات الآلية لعنصمة محطة الركاب والمتوافقة مع نظام فتح وغلق البوابات في القطار، وذلك لتوفير أكبر قدر من عوامل الراحة والسلامة والأمان للركاب والحفاظ على نظام التكيف للبيئة الداخلية للمحطات والعربات من التأثيرات المناخية الخارجية، ويبلغ طول منصة الركاب في المحطات 44 متراً، وهي مزودة بأجهزة آلية لتسهيل التذاكر، ويخدم المشروع مناطق سكنية وتجارية تمتد على طول مساره في كل من منطقتي الصفوح ومرسى دبي وجميرا بيتش ريزننس، ومينتي دبي للإعلام والتأثيرات، حيث شهدت تلك المناطق في السنوات الأخيرة نهضة عمرانية ذات مستوى راق تشمل الاستعمالات السكنية والتجارية والسياحية، وتضم معالم تجارية وسياحية متميزة كمول الإمارات ومدينة جميرا وبرج العرب، إضافة إلى مناطق ذات استعمالات ومدينة الإنترنت، أن الدراسات السكانية للمشروع أظهرت أن عدد السكان المقيمين في تلك المناطق يقدر بحوالي 180 ألف نسمة بينما يقدر عدد العاملين في المنطقة بحوالي 210 ألف نسمة، في حين يبلغ عدد زوار المنطقة بحوالي 20 ألف نسمة، وتكبد تكاليف العديدة لسكان المنطقة والعاملين فيها، أهمية توفير مشروع الترام بالمنطقة كحلقة أولى ضمن حلقات متتابعة لهذه النوعية من المناطق ذات الكثافة السكانية في الإمارة، وتعد الهيئة حالياً دراسة حول الفرص الاستثمارية التي يمكن استغلالها في المشروع، مثل تأجير المساحات الإعلانية في المحطات وداخل عربات الترام، مستفيدة من تجديدها الناجحة في تأجير المساحات الإعلانية في مترو دبي، وإطلاق حقوق التسمية للمحطات والخطوط.

ويشكر أن الخط الأخضر صمم بطاقة استيعابية تبلغ 26 ألف راكب في الساعة في كل اتجاه، ولتشجيع استخدام المترو وفرت الهيئة موقفاً عند محطة (اتصالات) التي تقع في منطقة القصيص وعلى مقربة من شارع الإمارات، مبنى مواقف للمركبات متعدد الطوابق، يتسع لقرابة 2350 مركبة، إضافة إلى محطة للحافلات، ويشير إلى أن قطارات مترو الخط الأخضر تعمل بسرعة تتراوح بين 45 و 90 كيلومتراً في الساعة باعتبارها السرعة القصوى على امتداد الخط البالغ طوله 23 كيلومتراً، وتنقل القطارات بين 16 محطة منها 10 محطات على مستوى سطح الأرض، هي الاتصالات، والقصيص، والمنطقة الحرة لمطار دبي، والنهدة، والاستاد، والقيادة، وأبو هويل، وأبو بكر الصديق، وعود مينا، ومدينة دبي الطبية، والجنادف، والخور، محطة صلاح الدين، وبنى ياس، ونخلة ديرة، والراس، والغبيبة والفهيدي.

وتضمن المرحلة الأولى من مشروع ترام الصفوح الذي يمتد لمسافة 14 كيلومتراً على طول شارع الصفوح، تنفيذ 9.5 كيلومتراً، تبدأ من منطقة العرسي وصولاً إلى محطة مول الإمارات، وتضم شبكة الترام 19 محطة للركاب، حيث سيتم في المرحلة الأولى تنفيذ 13 محطة، موزعة في مناطق الأنشطة والكثافات السكانية على امتداد مسار الترام، ويبلغ طول القطار الواحد للترام 44 متراً، وتقدر سرعة الترام الواحد حوالي 300 راكب، ويتألف أسطول قطارات الترام من 8 قطارات في المرحلة الأولى، يضاف إليها قرابة 17 قطاراً في المرحلة الثانية ليصبح المجموع 25 قطاراً، ويتوقع أن ينقل الترام قرابة 5000 راكب في الساعة الواحدة في كل اتجاه.

وسيعود ترام منطقة الصفوح إضافة



إحدى محطات الخط الأخضر

المرحلة الأولى

تضمن المرحلة الأولى من مشروع ترام الصفوح الذي يمتد لمسافة 14 كيلومتراً على طول شارع الصفوح، تنفيذ 9.5 كيلومتراً، تبدأ من منطقة العرسي وصولاً إلى محطة مول الإمارات، وتضم شبكة الترام 19 محطة للركاب، حيث سيتم في المرحلة الأولى تنفيذ 13 محطة، موزعة في مناطق الأنشطة والكثافات السكانية على امتداد مسار الترام، ويبلغ طول القطار الواحد للترام 44 متراً، وتقدر سرعة الترام الواحد حوالي 300 راكب، ويتألف أسطول قطارات الترام من 8 قطارات في المرحلة الأولى، يضاف إليها قرابة 17 قطاراً في المرحلة الثانية ليصبح المجموع 25 قطاراً، ويتوقع أن ينقل الترام قرابة 5000 راكب في الساعة الواحدة في كل اتجاه.

تأمين شامل وقال الطائر أن مترو دبي يخضع لتأمين شامل يغطي المنشآت والأجهزة والمشغل والركاب، وأشار إلى أن وسائل النقل وخطة الهيئة في الوصول إلى نسبة استخدام الموصلات العامة إلى 7.30 بحلول العام 2020 تسير في مسارها الصحيح، حيث ترتفع النسبة سنوياً، حيث كانت في العام 2006 لا تتجاوز 1.6 ووصلت في منتصف العام الحالي إلى 7.9.5 ما يدل تطور وسائل النقل كما يتوقع أن تشهد هذه النسبة قفزة نوعية بعد افتتاح الخط الأخضر. وقد حصدت الهيئة تعرفرة التنقل بواسطة الخط الأخضر، بأن تتراوح بين 1.8 درهم إلى 4.1 درهم لمستخدمي بطاقات نول الفضية، أما بطاقات نول الذهبية فتتراوح تعرفرة بين 3.6 و 8.2 درهم. وتبلغ تعرفرة أطول رحلة للتنقل بواسطة الخط الأخضر لمترو دبي من محطة الاتصالات، وحتى آخر محطة على امتداد الخط الأحمر في جبل علي، تبلغ 5.8 درهم، وذلك بالنسبة لركاب عربات الدرجة الفضية. أما ركاب الدرجة الذهبية فتبلغ تعرفرة الرحلة نفسها 11 درهماً و 60 فلساً، وذلك عند استخدام بطاقات نول الفضية والذهبية وتختلف تعرفرة عند استخدام نول الحمراء فتصل إلى 6.5 دراهم عند استخدام العربة الفضية، و 13 درهماً للعربة الذهبية. وقسمت الهيئة المناطق التي يختمها الخط الأخضر لمترو دبي، والمعتمدة من القصيص إلى منطقة الجديف، إلى منطقتين فقط، خلافاً للمناطق التي يقطعها الخط الأحمر التي قسمت لخمس مناطق، وحددت تعرفرة التنقل بواسطة الخط الأخضر، بأن تتراوح بين 1.8 درهم و 4.1 درهم لمستخدمي بطاقات نول الفضية، أما مستخدمو بطاقات نول الذهبية فتتراوح تعرفرة

الأزرق والبنفسجي لمترو دبي ما زال مدرجين ضمن مخطط الموصلات العامة لإمارة دبي لمشروع مترو دبي تكون الهيئة قد انتهت من 90% من مشاريع الطرق والموصلات في الإمارة، مشيراً إلى أن الإمارة تمكنت من خلال أنظمة الموصلات العامة من تحقيق قيمة الوفر الإجمالي في الوقت والوقود المهدور على مدى السنوات الخمس الماضية منذ تأسيس الهيئة إلى 35 مليار درهم.

وأضاف مطر الطائر رئيس مجلس الإدارة والمدير التنفيذي لهيئة الطرق والموصلات أن الخط الأزرق والبنفسجي لمترو دبي ما زال مدرجين ضمن مخطط الموصلات العامة لإمارة دبي لمشروع مترو دبي تكون الهيئة قد انتهت من 90% من مشاريع الطرق والموصلات في الإمارة، مشيراً إلى أن الإمارة تمكنت من خلال أنظمة الموصلات العامة من تحقيق قيمة الوفر الإجمالي في الوقت والوقود المهدور على مدى السنوات الخمس الماضية منذ تأسيس الهيئة إلى 35 مليار درهم.

أكد مطر الطائر رئيس مجلس الإدارة والمدير التنفيذي لهيئة الطرق والموصلات أن الخط الأزرق والبنفسجي لمترو دبي ما زال مدرجين ضمن مخطط الموصلات العامة لإمارة دبي لمشروع مترو دبي تكون الهيئة قد انتهت من 90% من مشاريع الطرق والموصلات في الإمارة، مشيراً إلى أن الإمارة تمكنت من خلال أنظمة الموصلات العامة من تحقيق قيمة الوفر الإجمالي في الوقت والوقود المهدور على مدى السنوات الخمس الماضية منذ تأسيس الهيئة إلى 35 مليار درهم.

وأضاف أن مشروع مترو دبي الذي بلغت تكلفته 29.5 مليار درهم سيتم استرجاع قيمته على المدى البعيد، حيث تعتمد وسائل النقل الجماعي على المدى البعيد كمر دود اقتصادي، لافتاً إلى أن الهدف الرئيسي جعل عملية النقل سلسلة وسهلة، ما يزيد النشاط الاقتصادي في الإمارة، لافتاً إلى أن النظام العالمي يوضح أنه في حال صرف ألف دولار في الموصلات العامة يكون المردود ألفاً و 500 دولار. وأوضح الطائر خلال المؤتمر الصحفي الذي عقده على هامش الافتتاح الرسمي للخط الأخضر لمترو دبي، أن مشاريع الطرق والموصلات العامة التي قامت الهيئة بتنفيذها منذ تأسيسها أسهمت في تخفيف الأثر، حيث قلت قيمة الوقت والوقود المهدور سنوياً بسبب الزحام المروري من حوالي 4.9 مليارات درهم عام 2005 (نسبة تأسيس الهيئة) إلى حوالي 2.4 مليار درهم الحالي، بنسبة تحسن وصلت إلى 75%، هذا وقد بلغت قيمة الوفر الإجمالي في قيمة الوقت والوقود المهدور على مدى السنوات الخمس الماضية منذ تأسيس الهيئة إلى 35.7 مليار درهم، وذلك كنتيجة اقتصادية مباشرة للمشروع التي قامت بتقليل معدل التأخير من 15 دقيقة لكل رحلة إلى 5.5 دقائق بنسبة تحسن 63%، مع تقليل الزمن المتوسط للرحلة بين التقاطع الرابع على شارع الشيخ زايد والملا بلازا من 88 دقيقة إلى 28 دقيقة.