عيسى عبدالرحمن الدوسري

كشف المهندس عيسى عبد الرحمن الدوسري المدير التنفيذي لمؤسسة المواصلات العامة في هيئة الطرق والمواصلات في حوار له مع «الخليج» عن رفع الهيئة لمسودة تشريع إلى الجهات المختصة تطالب بعدم السماح لأصحاب المهن الدنيا بتملك سيارة وعلل ذلك بأنه من غير الممكن أن تقوم الهيئة بدفع هذه الأموال الطائلة على تحديث شبكة المواصلات وعزوف شريحة كبيرة عن استعمالها لكونهم معتادين في بلدانهم على استخدام الحافلات.

وأكد أن مشاريع النقل بين المدن من اختصاص الهيئة الوطنية للمواصلات وأن ما تقوم به المؤسسة ليست مكلفة أو ملزمة به.

وأشار إلى أن الهيئة ممثلة بالمؤسسة وفرت البنية التحتية للنقل الجماعي في الامارة من خلال مجموعة من البدائل، وحزمة من سبل النقل تكون بديلة في حال اصدرت الحكومة أي تشريع أو قرار جديد منوها بأن تحقيق رؤية دبي في خفض حدة الازدحام يكون من خلال توفير بنية تحتية ووسائل نقل متكاملة بالاضافة إلى التشريعات التي تلعب الدور الأساسي للحد من هذه المشكلة.

وأوضح أن «نظام هيكل السمكة» يقوم على تغذية خطوط المترو عن طريق تخصيص مواقف للحافلات وأخرى لسيارات الأجرة في كافة محطات المترو لتتولى نقل الركاب إلى وجهاتهم في الأحياء السكنية والمراكز التجارية ومدن وأحياء التجارة والصناعة والأعمال، حيث قامت المؤسسة بتخصيص 600 حافلة لنقل الركاب من تلك الأماكن إلى محطات المترو.

ولتسليط الضوء على واقع ومستقبل النقل الجماعي في الامارة كان لنا معه هذا الحوار.

حوار: محمد رباح

المدير التنفيذي لمؤسسة المواصلات العامة في حوار مع الخليج:

مسودة تشريع لمنع أصحاب بعض المهن من تملك سيارة

■ ما أبرز انجازاتكم خلال السنة الحالية، وهل تمكنتم من تحقيق الأهداف التي وضعتموها نصب أعينكم؟

- قامت هيئة الطرق والمواصلات ممثلة بمؤسسة المواصلات العامة بالعديد من الانجازات خلال السنة الحالية بما يحقق هدفها بتوفير تنقل سهل وآمن للجميع حيث قامت بتوريد 620 حافلة حديثة والانتهاء من تنفيذ المرحلة الأولى من مشروع مواقف انتظار الحافلات المكيفة الذي نال جائزة أفضل مشروع تقني هندسي على مستوى دول مجلس التعاون الخليجي والمقدمة من حكومة قطر في الملتقى الهندسي الخليجي الثاني عشر، هذا بالاضافة إلى الانتهاء من الأعمال الانشائية لمحطة ايواء الحافلات في العوير وبدأ العمل في محطتي جبل علي والروية والتي تستوعب الواحدة منها 350 حافلة ومن المتوقع الانتهاء منها ابريل/ نيسان المقبل، بناء عليه أستطيع القول إن المؤسسة تمكنت من تحقيق معظم الأهداف التي وضعتها على أجندة عملها.

■ وماذا عن مشاريع النقل الجماعي داخل الامارة ومدى إسهام المؤسسة في بلورتها؟

- لقد وفرت المؤسسة البنية التحتية للنقل الجماعي في الامارة من خلال مجموعة من البدائل وحزمة من سبل النقل تكون بديلة في حال اصدرت الحكومة أي تشريع أو قرار جديد.

■ ما مدى صحة ما يقال إن المؤسسة لم تستطع تغيير ثقافة تملك السيارة الغالبة على المجتمع الاماراتي بدليل أن معظم مستخدمي الحافلات من دول شرق آسيا الذين لا يمتلكون سيارات بطبيعة الحال؟

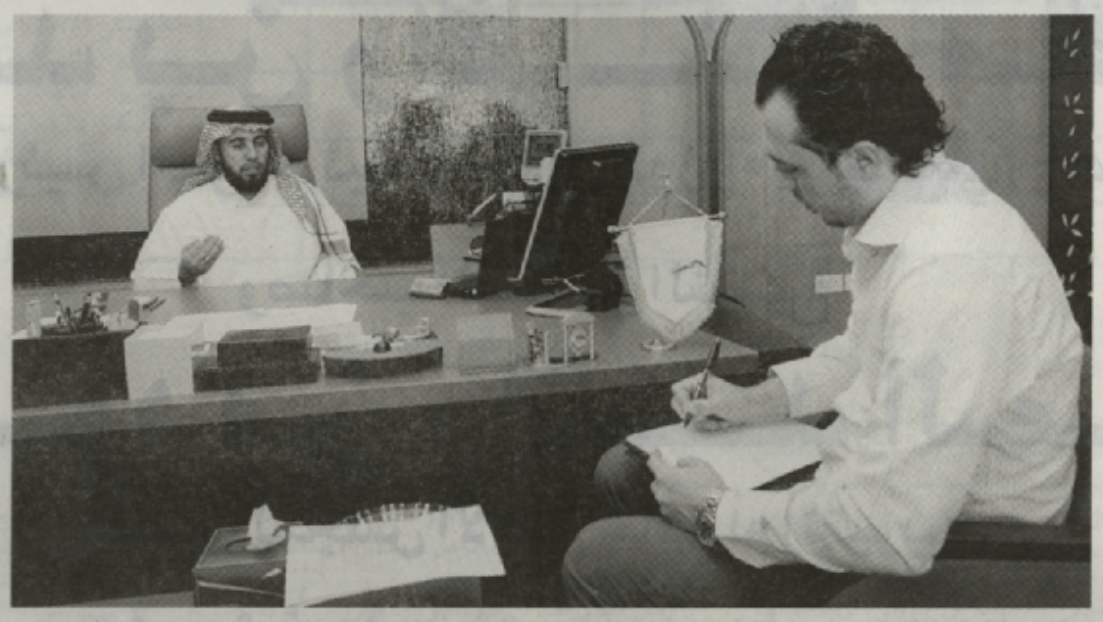
- لقد قمنا بتوفير كل ما يحتاج له الركاب بجميع مستوياتهم، ولم نهدف لخدمة شريحة دونما الأخرى بل قمنا بتوفير حافلات تصلح لكافة فئات المجتمع لكون عملنا يتطلب توفير الاحتياج الأمثل للناس، ولذلك توجهنا لكل الفئات التي لوحظ زيادة اقبالها على الحافلات مما تولد عنه تغير جذري في نوعية الراكبين في العديد من الخطوط التي بدأت تغص بالاداريين والمديرين وباقي المهن الأخرى لتكسر بذلك مقولة أن مستخدمي الحافلات فقط من دول شرق آسيا او من العمالة فقط.

■ كنتم وراء قرار شطب السيارات القديمة، لم لا تعملون إذاً على قرار يحدد المهن التي تخول لصاحبها قيادة سيارة؟

- بالفعل قمنا برفع مسودة تشريع للجهات المسؤولة تطالب بعدم السماح لأصحاب مهن معينة بتملك سيارة وبالتالي فإن دور الهيئة ينتهي عند ذلك بانتظار رد الجهات المسؤولة.

■ وما المهن التي أدرجتموها ضمن التشريع؟

النقل بين الإمارات ليس من اختصاصنا لكننا بادرنا إلى المساعدة


الدوسري يتحدث لـ «الخليج»

- المهن متعددة وبالأخص المهن الدنيا كالطباخ والدهان والنجار، فمن غير الممكن والمقبول أن نقوم بدفع هذه الأموال الطائلة على تحديث شبكة المواصلات وعزوف شريحة كبيرة عن استعمالها وبالأخص لكونهم معتادين في بلدانهم على ارتياد الحافلات.

■ بعد «سالك» وقرار العمر الافتراضي للمركبات ورفع تعرفة فتح العداد لرحلات سيارات الأجرة المنطلقة من دبي تأتي المطالبة بهذا التشريع، ألا تخشون أن تتهموا بالعمل ضد الطبقة الوسطى والدنيا نظرا لأن جميع هذه القرارات تطالهم بالدرجة الأولى؟

- ان توجيه الاتهام لنا في الهيئة بالعمل ضد هذه الشرائح مرفوض، ولا أساس له من الصحة، وأكبر دليل على ما نقوم به لتوفير تنقل سهل وآمن للجميع هو توفيرنا لأرقى أنواع الحافلات ومواقف الانتظار المكيفة دون التفرقة في نوعية الشريحة التي تعتمد على سبل النقل الجماعي في تنقلاتها، فمعظم مشاريع النقل التي تم طرحها تعتني بتلك الفئات بالدرجة الأولى.

■ وماذا عن رفع تعرفة فتح العداد لرحلات سيارات الأجرة المنطلقة من دبي، ألا يتعارض ذلك مع توجهكم إلى رفع نسبة الاقبال على سبل النقل الجماعي؟

- كما أشرت سابقا فإن المؤسسة قامت بطرح مجموعة من البدائل، وعوضا عن ركوب سيارة الأجرة يمكن ركوب الحافلة، فالمسألة أشبه ما تكون بشخص يود الذهاب إلى فندق، حيث بإمكانه الذهاب إلى فندق 5 نجوم إذا كانت ظروفه المادية تسمح بذلك وإذا كانت الحالة لا تسمح يمكنه الذهاب إلى فندق 3 نجوم.

إذا من لا تسمح له ظروفه بركوب سيارة الأجرة بامكانه ركوب الحافلة، وهنا تجدر الاشارة أن سائقي سيارات الأجرة يعرضون عن توصيل الركاب إلى الشارقة بسبب الازدحام ويعللون ذلك باضاعتهم وقتا يستطيعون استثماره أفضل في حال التزموا بالعمل داخل الاماره، ومن هنا أتت هذه الزيادة لكي لا يبقى لديهم حجة للرفض.

600 حافلة لتوصيل الركاب إلى محطات مترو دبي

■ أشرتم سابقا إلى أنكم ستعتمدون على نظام «هيكل السمكة» لربط شبكة خطوط الحافلات بالأحياء السكنية ومحطات المترو، على ماذا يقوم هذا النظام؟

- يقوم هذا النظام على تغذية خطوط المترو عن طريق تخصيص مواقف للحافلات وأخرى لسيارات الأجرة في كافة محطات المترو لتتولى نقل الركاب إلى وجهاتهم في الأحياء السكنية والمراكز التجارية ومدن وأحياء التجارة والصناعة والأعمال، وقد قمنا بتخصيص 600 حافلة لنقل الركاب من تلك الأماكن إلى محطات المترو.

■ من الواضح أنكم قمتم بضخ عدد كبير من الحافلات خلال السنة الحالية، لماذا هذا العدد الكبير؟

- بناء على احصاءات المؤسسة تبين ارتفاع مؤشر مستخدمي الحافلات ولذا نحاول قدر الامكان مواكبة هذه الزيادة، كما أننا نهدف إلى تغطية كافة أرجاء الامارة ومجمعاتها العمرانية والحضارية الجديدة بشبكة خطوط مواصلات عامة عالية الكفاءة وزيادة خطوط الحافلات وتخفيض زمن التقاطر بين الرحلة والأخرى.

■ لديكم 71 خطا في الشبكة الداخلية، ما عدد الخطوط اللازمة لتغطية كل الامارة؟

- يأتي ضمن خطة عملنا زيادة عدد الخطوط إلى 120 خطاً عام 2012، ولذلك نقوم بزيادة من 3 إلى 4 خطوط شهريا لخدمة المناطق في الامارة واذا لوحظ أن هذه الخطوط لا تكفي سنقوم بإنشاء المزيد منها.

■ هل صحيح أن خطوط الحافلات الخارجية عبر المدن، تشكو من ضعف أسطولها؟

- قبل اصدار الأحكام المسبقة أريد أن أوضح أن مسألة النقل عبر المدن وربط الامارات ليست مسؤولية المؤسسة انما هي مسؤولية الهيئة الوطنية للمواصلات، وما نقوم به من جهود تعتبر مبادرة منا فالمسألة لا تندرج ضمن مسؤولياتنا، ومن هنا يجب التوجه لنا بالشكر لنقل ما يقارب 13 مليون راكب سنويا بين امارتي دبي والشارقة فضلا عن العمل على تغذية وتقوية خط أبوظبي، لا التوجه بالشكوى.

■ أين أصبح مشروع تخصيص مسرب خاص للحافلات بين امارتي دبي والشارقة، خاصة في ظل اعلان «شرجاوي» عن الاتفاق على تخصيص هذا المسرب؟

- استراتيجيتنا تقوم على اجراء الدراسات المفصلة المسبقة والانتهاء من التصاميم قبل الاعلان عن أي مشروع، وعملية تخصيص هذا المسرب تحتاج إلى توفير التجهيزات والامكانات التي تتوافق وتخدم المشروع، فعملية البنية التحتية وحدها فقط تحتاج ما بين سنتين إلى ثلاث سنوات، أضف إلى ذلك ما تحتاجه تلك الطرق الطويلة من حافلات ومحطات وقرارات حكومية، لذا فإن عرضه يتطلب وصوله إلى درجة عالية من التكامل.

زيادة 3 إلى 4 خطوط شهرياً لشبكة خدمة المناطق

■ ما الطريقة الأنسب التي يمكن من خلالها تحقيق رؤية دبي في خفض حدة الازدحام والسلامة المرورية؟

- ان خفض حدة الازدحام يكون من خلال توفير بنية تحتية ووسائل نقل متكاملة بالاضافة إلى التشريعات التي تلعب الدور الأساسي للحد من هذه المشكلة اذ إنه من دونها يصعب الوصول إلى أهدافنا الرئيسية، لذلك فإن مختلف الخطط والمشروعات مهما كانت نجاعتها ومهما تكلفت من جهود وتمويل لن تحقق رؤية دبي ما لم تواكبها نظم وتشريعات وقوانين تنظم اصدار رخص القيادة وتحد من أعداد السيارات على الطريق وتحقق تكامل شبكة المواصلات العامة بكل ما فيها من حافلات وقطارات وترام وقوارب ومواصلات بحرية.

■ كيف ترى مستقبل النقل الجماعي في الامارة؟

- المستقبل يبشر بالخير في ظل تزايد أعداد ركاب الحافلات وسائر سبل النقل ومن المتوقع أن ترتفع هذه الأعداد بعد الانتهاء من جملة المشاريع الجاري العمل بها.