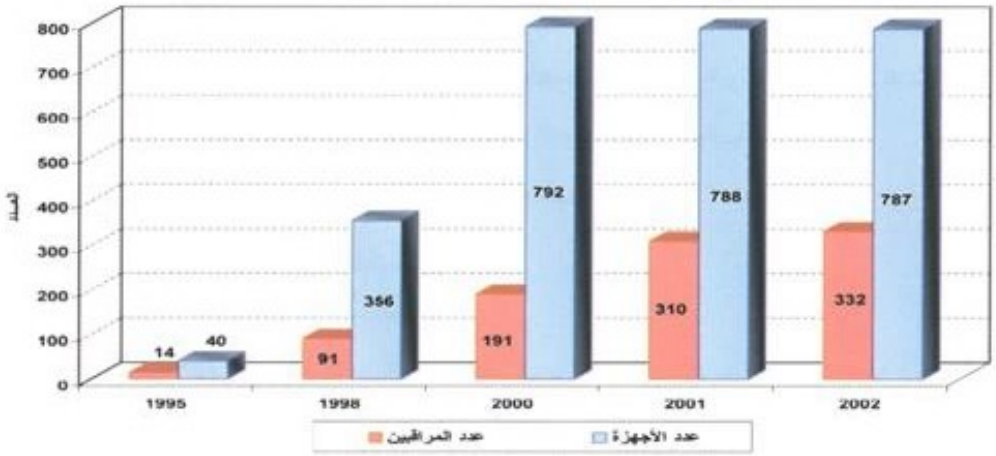
عدد مراقبي وأجهزة مواقف السيارات من عام 1995 - 2002م

السنوات	1995	1998	2000	2001	2002
عدد المراقبين	14	91	191	310	332
عدد الأجهزة	40	356	792	788	787

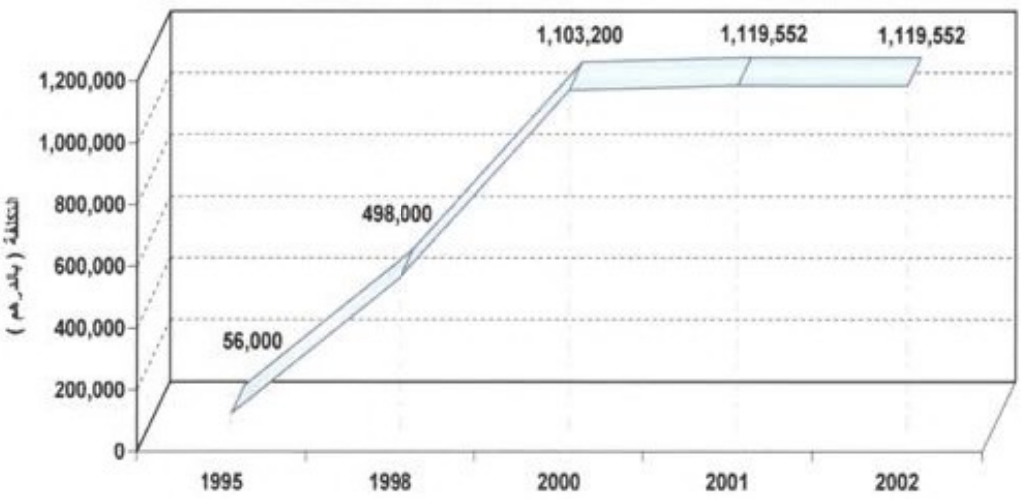
تطور عدد مراقبي وأجهزة مواقف السيارات من عام 1995 - 2002م



تكلفة صيانة أجهزة مواقف السيارات (بالدرهم) من عام 1995 - 2002م

السنوات	1995	1998	2000	2001	2002
التكلفة	56,000	498,000	1,103,200	1,119,552	1,119,552

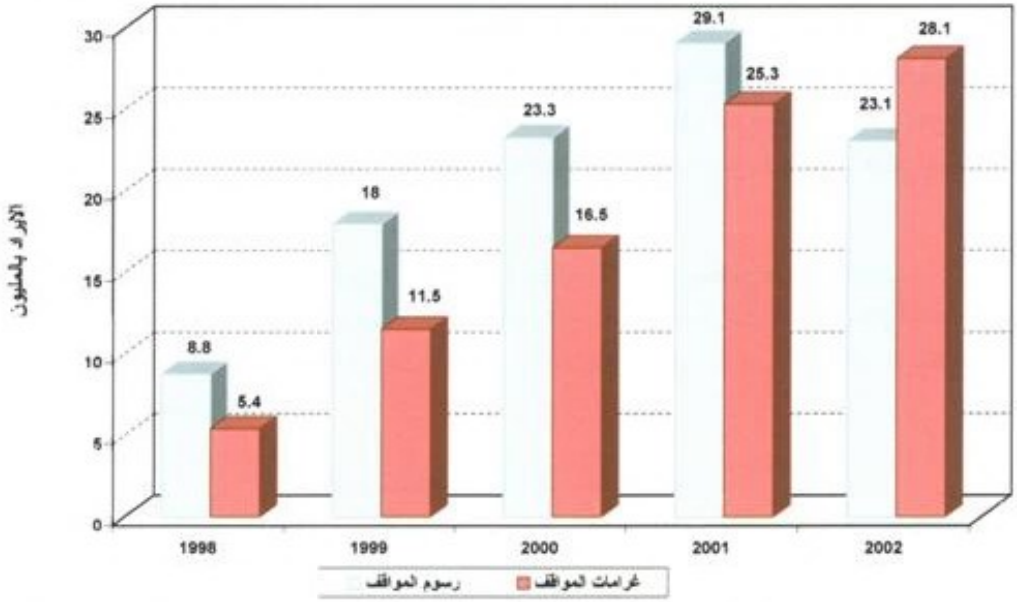
تطور تكلفة صيانة أجهزة مواقف السيارات من عام 1995 - 2002م



الإيراد السنوي لقسم مواقف السيارات من عام 1998م حتى عام 2002م

السنوات	1998	1999	2000	2001	2002
رسوم المواقف	8.8	18	23.3	29.1	23.1
غرامات المواقف	5.4	11.5	16.5	25.3	28.1

تطور الإيراد السنوي لقسم مواقف السيارات (بالمليون) من عام 1998م حتى عام 2002م



ولأهمية هذا المشروع فقد أصدر صاحب السمو الشيخ مكتوم بن راشد آل مكتوم حاكم دبي في 26 نوفمبر عام 2002م القانون رقم (7) بشأن تنظيم الطرق في إمارة دبي يوضح فيه دور البلدية وإدارة الطرق فيه مجال تجهيزات وتشغيلات الطرق ومواقف السيارات ونظام التحكم المروري والإشارات الضوئية.

مكتب تنسيق الخدمات

في شهر أبريل من عام 1997م تم إنشاء مكتب تنسيق الخدمات في البلدية مهمته التنسيق بين الدوائر الخدمية مثل (هيئة كهرباء ومياه دبي DEWA واتصالات) وكذلك إدارتي الصرف الصحي والري والمباني بالبلدية لتسهيل إجراءات خطوط وتمديدات المشاريع التي تنفذها هذه الجهات في حرم الطريق كما قام المكتب بتحديد وتثبيت المقاييس وشروط شهادة عدم الممانعة للمكاتب الاستشارية وشركات المقاولات وعناصر السلامة لأعمال الحفريات في حرم الطريق مما أدى إلى توفير المال والجهد والوقت.

وبموجب القرار الإداري رقم (5) الصادر بتاريخ 13 يناير 2002م صدر قرار بتغيير مسمى مكتب تنسيق الخدمات الذي كان يتبع مباشرة من ضمن مهام إدارة الطرق ليصبح مركز تنسيق الخدمات ليتبع مباشرة مساعد المدير العام لشؤون الطرق والمشاريع العامة وتتلخص مهامه كما يلي:

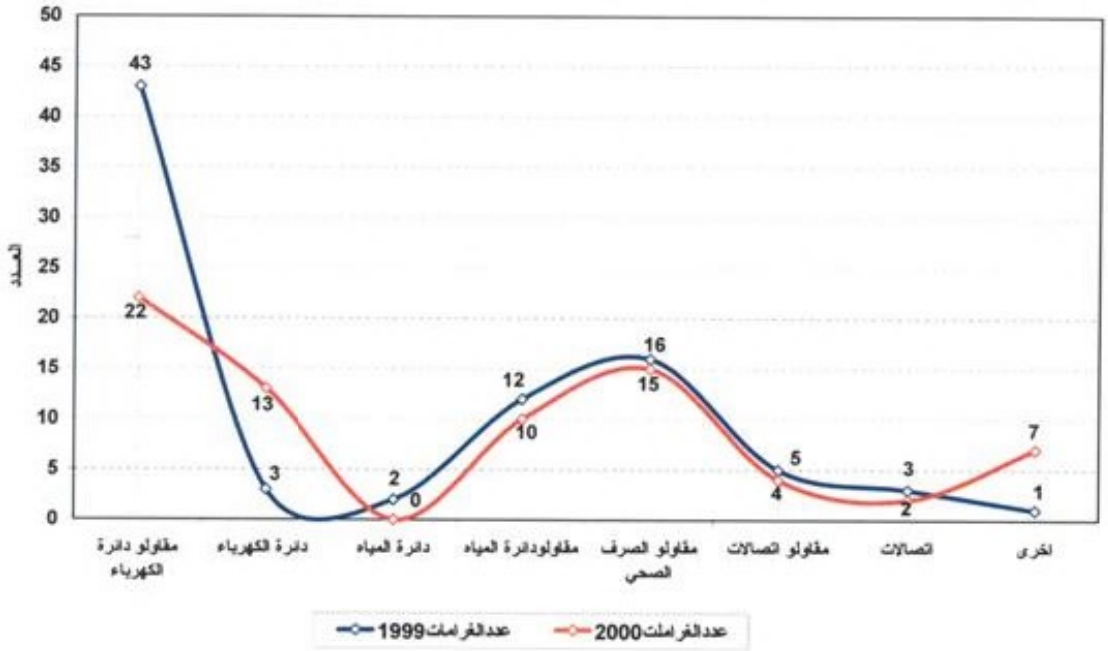
- إصدار شهادات عدم الممانعة (NOC) وشهادات الإنجاز النهائية للأعمال ومشاريع الخدمات (البنية الأساسية) في حرم الطريق من البلدية (إلكترنياً) إلى الجهات الخدمية والمقاولين والاستشاريين.

- العمل كجهة اتصال بين الاستشاريين والمقاولين من جهة والوحدات التنظيمية في البلدية والجهات المعنية من جهة أخرى، وذلك فيما يتعلق بجميع الأعمال المرتبطة بتنسيق الخدمات وتسهيل وصولهم على الخدمات المطلوبة من شهادات عدم الممانعة (NOC).

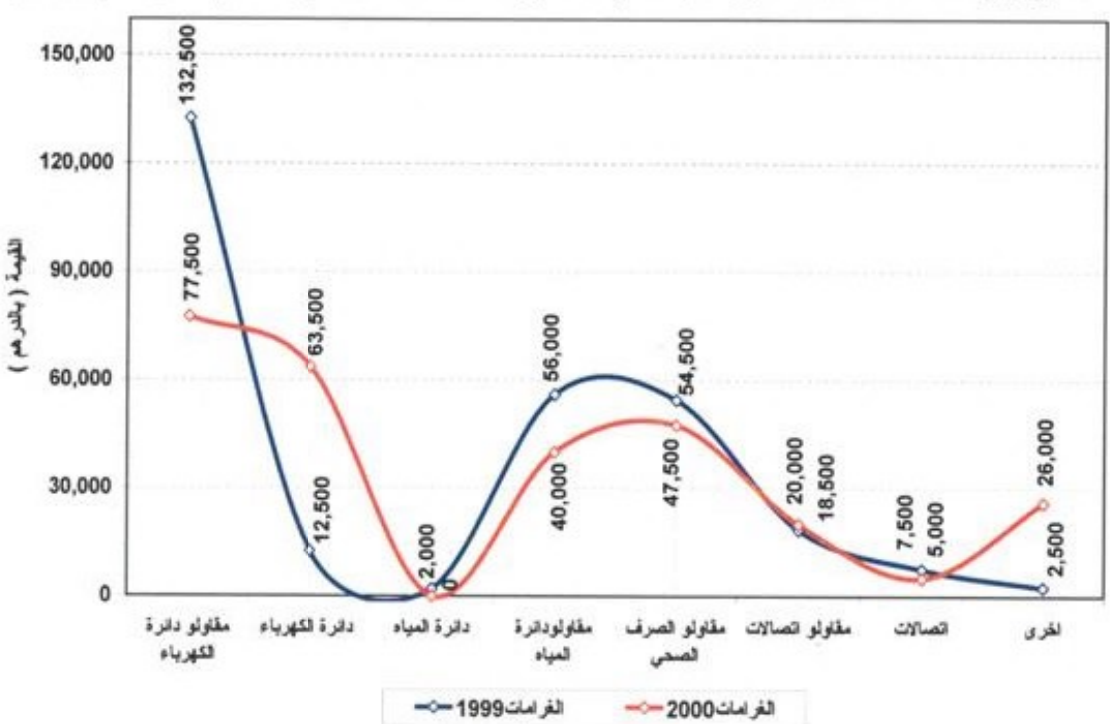
- تنسيق أعمال الخدمات (خطوط الكهرباء وخطوط المياه وخطوط الاتصالات ...الخ) في حرم الطريق ضمن مشروعات البلدية والدوائر المحلية مثل هيئة كهرباء ومياه دبي ومؤسسة الإمارات للاتصالات ومدينة دبي للإنترنت وغيرها من الجهات الحكومية والخاصة المعنية.

مكتب تنسيق الخدمات لعام 1997م

تطور عدد المخالفات الصادرة من مكتب تنسيق الخدمات من عام 1999م حتى عام 2000م



تطور قيمة المخالفات الصادرة من مكتب تنسيق الخدمات من عام 1999م حتى عام 2000م



أوامر محلية

السنة	الرقم	العنوان
1961	1	تنظيم استعمال وقوف السيارات والعربات الأخرى وأماكن ربط الدواب.
1961	3	نظافة وتنظيم استعمال الطرق العامة والكباري والشوارع والميادين العامة والفسحات.
1967	18	أوامر محلية متفرقة.
1986	29	تمديد خطوط الخدمات على الطرق العامة.
1991	60	تعديل رسوم رخص سير المركبات أو تجديدها الواردة بالجدول الملحق بقانون حركة السير على الطرق لسنة 1967م.
1993	84	تعديل أحكام الأمر المحلي رقم 1981/21 بشأن إجراء تمديد خطوط الخدمات على الطرق العامة بإمارة دبي.
1995	92	تنظيم استخدام المواقف العامة في إمارة دبي.
1997	109	تعديل بعض أحكام الأمر المحلي رقم (87) لسنة 1993م بشأن تحديد التكاليف المستحقة لإعادة تعبيد الطرق والإصلاحات الناجمة عن الحوادث .
1997	112	أشغال أرصفة الطرق والساحات الخارجية للمباني والمحلات التجارية في إمارة دبي.
2000	7	تنظيم أحكام الاشتراك والحجز في المواقف العامة التابعة لبلدية دبي.
2001	4	تعديل بعض أحكام الأمر المحلي رقم (9) لسنة 2000م بحظر عرض السيارات لأغراض البيع أو التأجير في المواقف العامة في إمارة دبي.

قرارات إدارية

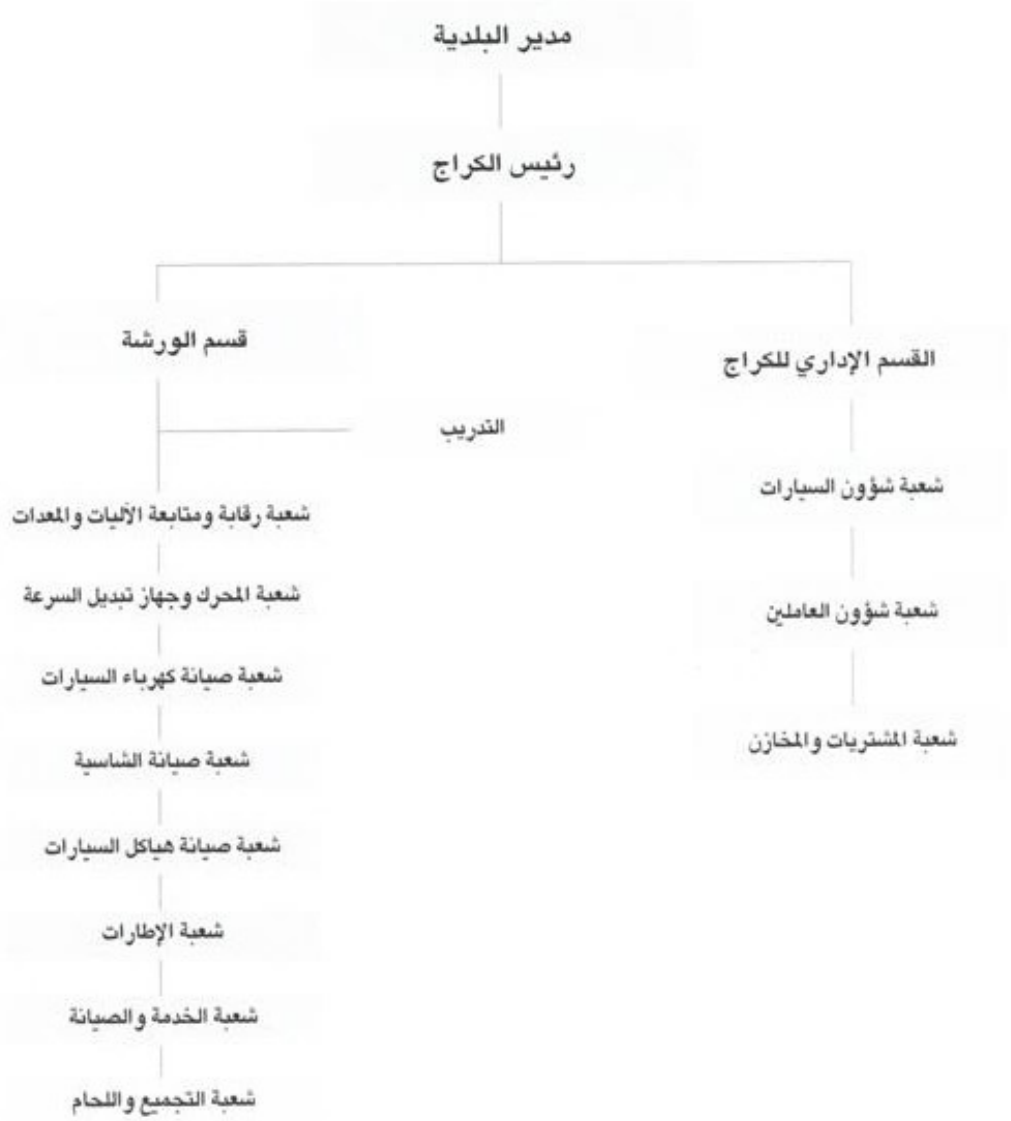
السنة	الرقم	العنوان
1997	527	تشكيل لجنة تنسيق الخدمات في إمارة دبي.
1997	1174	الأحكام المنظمة لأشغال أرصفة الطرق والساحات الخارجية للمباني والمحلات التجارية.
1998	298	الأحكام المنظمة لوضع اللوحات الإرشادية لبعض المنشآت في إمارة دبي.
1997	118	الهيكل التنظيمي ووصف المهام لإدارة الطرق.
2000	36	تنظيم إجراءات احتساب وتحصيل وسداد تكاليف أعمال تحسين وتطوير وتحويل خطوط تمديدات دوائر الخدمات.
2000	67	تعديل رسوم استخدام بعض المواقف العامة في إمارة دبي.
2001	290	تعديل تبعية مكتب تنسيق الخدمات بإدارة الطرق.
2002	58	استحداث قسم تقنيات المرور وتعديل الهيكل التنظيمي لإدارة الطرق.
2002	162	تشكيل اللجنة الفنية لمشروع قطار دبي.
2002	293	تشكيل لجنة متابعة توصيات لجنة النقل المنبثقة تحت المنظمة الاقتصادية والاجتماعية لغربي أسيا (الاسكوا)

إدارة
النقليـــات

لمحة تاريخيـــة

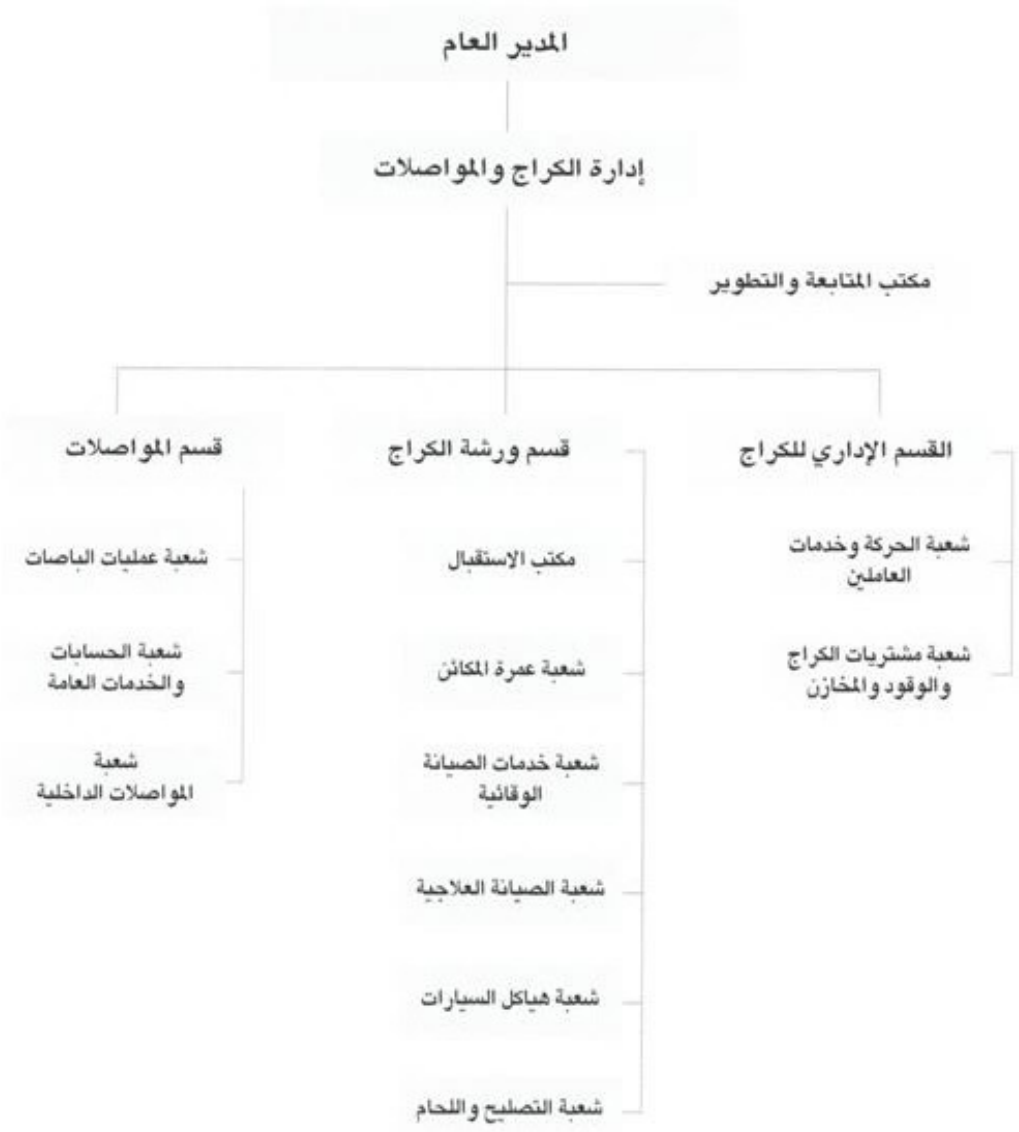
يعود تأسيس إدارة النقليات إلى عام 1961م تحت مسمى «كراج البلدية» الذي كان يقع في شارع آل مكتوم، وفي عام 1980م تم نقله إلى منطقة أم الرمول تحت تسمية «قسم الكراج»، ولقد تطور الهيكل التنظيمي لهذه الإدارة ومر بمراحل عديدة، وفيما يلي الهيكل التنظيمي حتى عام 1980م. كما ما هو موضح في الشكل رقم (1).

الشكل رقم (1) الهيكل التنظيمي لقسم الكراج عام 1980م



وتماشياً مع نمو أعمال البلدية والتطور الحضاري لمدينة دبي، كان قد تم استحداث قسم المواصلات وذلك بشراء مجموعة من الباصات عام 1968م، وفي عام 1990م تم دمج قسم المواصلات العامة مع قسم الكراج في إدارة واحدة سميت «إدارة الكراج والمواصلات العامة» بموجب القرار الإداري رقم (311) بتاريخ 1990/2/10م كما هو موضح في الشكل رقم (2).

الشكل رقم (2) الهيكل التنظيمي لقسم الكراج عام 1990م



وبعد مرحلة من التوسعات وفي عام 1995م تم إنشاء مبانٍ جديدة بتكلفة مقدارها (28) مليون درهم واحتوى المشروع على مبنى جديد للإدارة، ومحطة وقود جديدة لتزويد كافة المركبات والآليات بجميع أنواع المحروقات، وموقف يتسع (600)مركبة وآلية، ومخازن لإدارة ومداولة 20,000 نوع من قطع الغيار. وورشة حديثة البناء والتجهيز بطاقة استيعابية (150) مركبة وآلية يومياً.

كما تم استحداث وظائف مساعدي المدير العام وبرزت الحاجة إلى تعديل الهيكل التنظيمي لإدارة الكراج والمواصلات عام 1995م كما هو موضح في الشكل رقم (3).

الشكل رقم (3) الهيكل التنظيمي لعام 1995م

مواقف حافلات الشندغة

وفي عام 1998م تم فصل قسم المواصلات* عن إدارة الكراج وتم بالتالي تعديل تبعية الإدارة والمسمى ليصبح «إدارة الكراج»، كما هو موضح في الشكل رقم (4).

الشكل رقم (4) الهيكل التنظيمي لعام 1998م

وفي عام 2000م تم تعديل مسمى الإدارة من إدارة الكراج إلى إدارة النقليات، وكذلك تعديل مسميات الأقسام ومهام العمل وفقاً للتطورات والمستجدات كما هو موضح في الشكل رقم (5).

الشكل رقم (5) الهيكل التنظيمي لعام 2000م

* تابع التفاصيل عن إدارة المواصلات العامة
صفحة 473

أهم مهام وواجبات إدارة النقليات والاقسام التابعة لها

تقع على إدارة النقليات مسؤولية توفير احتياجات الوحدات التنظيمية للبلدية من المركبات والآليات والقيام بالصيانة الوقائية والتصحيحية المبرمجة لأسطول مركبات وآليات البلدية وتزويدها بالوقود والمحروقات، والتأكد من توفر المخزون الكافي من قطع الغيار لها.

قسم الخدمات الإدارية

- تقديم الخدمات الإدارية لكافة موظفي الإدارة.
- تقديم خدمة التزويد بالوقود لكافة مركبات الدائرة
- تقديم الخدمة الفنية لكافة مركبات الدائرة.
- إدارة مجمع المركبات والآليات بكفاءة.
- توفير المركبات والآليات اللازمة لسد احتياجات الوحدات الإدارية.
- دراسة الجدوى الاقتصادية لاستخدام المركبات.

قسم صيانة المركبات والآليات

- القيام بجميع الإصلاحات اللازمة.
- إدارة عقود الإصلاحات الخارجية.
- إدارة عقود الصيانة.
- دراسة ووضع المواصفات الفنية لكافة مركبات الدائرة.
- وضع وتنفيذ جميع سياسات وبرامج الصيانة المختلفة لمركبات الدائرة.

مصروفات وإيرادات إدارة النقليات على مستوى الأبواب من عام 1988م حتى عام 2002م.

البيان	الرواتب	المصروفات الجارية	المصروفات الرأسمالية	إجمالي المصروفات	جملة الإيرادات
1988	10,703,129.00	1,806,150.00	329,481.00	12,838,760.00	-
1989	17,041,080.00	4,067,520.00	896,854.00	22,005,454.00	-
1990	7,204,422.00	2,105,316.00	692,470.00	10,002,208.00	-
1991	9,418,939.00	2,117,804.00	371,186.00	11,907,929.00	-
1992	9,890,925.00	2,193,526.00	339,576.00	12,424,027.00	-
1993	10,269,682.00	2,296,572.00	1,014,998.00	13,581,252.00	-
1994	10,544,825.00	2,007,758.00	846,831.00	13,399,414.00	-
1995	9,961,984.00	1,435,103.00	2,556,260.00	13,953,347.00	-
1996	10,583,924.00	9,569,449.00	2,238,676.00	22,392,049.00	125,881.00
1997	10,640,754.00	7,921,206.00	253,875.00	18,815,835.00	108,712.00
1998	11,488,971.80	4,526,824.03	2,059,830.21	18,075,626.04	117,408.00
1999	11,758,918.47	2,144,667.98	414,998.19	14,318,584.64	177,283.80
2000	13,347,371.22	4,017,434.08	192,198.50	17,557,003.80	155,575.19
2001	14,211,989.75	8,378,009.46	533,455.16	23,123,454.37	212,029.35
2002	15,953,499.44	15,986,660.55	747,247.74	32,687,407.73	204,807.00
إجمالي	173,020,414.68	70,574,000.10	13,487,936.80	257,082,351.58	1,101,696.34

قسم الدراسات التخطيطية

يتولى قسم الدراسات التخطيطية مهام إجراء الدراسات الشاملة في أمور معينة بهدف تحديد السياسة واستراتيجية التنمية الملائمة مثل سياسة الإمارة في مجال الإسكان، الخدمات التي يتم تقديمها للمجتمع، والسياسات الخاصة بالنواحي البيئية والاجتماعية والاقتصادية والعمرانية والصناعية والثقافية ويتم عن طريقه إعداد الدراسات التخطيطية الشاملة لإمارة دبي ومناطقها الحضرية والريفية وإعداد الخطط والدراسات التفصيلية لتطوير المناطق المختلفة بالإمارة بالإضافة إلى إعداد قاعدة المعلومات التخطيطية والتحديث لها بشكل منتظم ومستمر وإعداد الرسومات التنفيذية لتخطيط وتصميم المناطق السكنية والصناعية الجديدة ودراسات تقسيم واستعمالات الأراضي .

قسم التخطيط التنفيذي

يتولى قسم التخطيط التنفيذي مهام تطوير التشريعات التخطيطية الخاصة بالتصميم العمراني وتقسيم الأراضي، والرقابة على التنمية العمرانية في المدينة للتأكد من مطابقتها لمخطط المدينة عن طريق إعداد القوانين التخطيطية لكافة استعمالات أراضي دبي وخطط التنفيذ وتوزيع الأراضي المخصصة للاستعمالات المختلفة، ومراجعة كافة طلبات الاستعمال المقترحة في مناطق التطوير المختلفة، والقيام بالتفتيش والرقابة على كافة استعمالات الاراضي والنشاطات القائمة عليها، بالإضافة إلى تقديم خدمات النصح للجمهور فيما يتعلق بالتطبيقات أو الاستفسارات المرتبطة بتخصيص الأراضي ومراقبة تطويرها، وتقييم وتشجيع الاستثمار الخاص بغرض توفير التسهيلات المطلوبة بما يتفق مع السياسة العامة للإمارة وتحديد آلية لتنفيذ المشروعات الاستثمارية والتخطيطية المعتمدة ومتابعة تنفيذها والتنسيق مع المؤسسات والهيئات الأخرى ذات العلاقة .

قسم المساحة

يتولى قسم المساحة مهام مسح المواقع وإعداد الرسوم اللازمة لأعمال التخطيط والتطوير والتشغيل وغيرها من الأنشطة ذات العلاقة مثل التعويضات، حدود الطرق، تعديل الأملاك، وضع علائم البناء، خرائط التخطيط، إعداد الميزانيات الشبكية، استصلاح الأراضي والتدقيق على تغيير أشكال المنشآت الهندسية، وتحديد اتجاه القبلة وحفظ قاعدة بيانات خاصة مثل الأملاك وأرقام قطع الأراضي وأسماء أصحابها.

قسم الإعلان

يتولى قسم الإعلان مهام الرقابة على نصوص الإعلانات، واللافتات، ولوحات الإعلانات وغيرها من العروض المتعلقة بالمعارض وكذلك الملصقات في الشوارع بإمارة دبي والرقابة على التصاميم المقترحة للإعلانات والتأكد من صحة التصميم واللغة من خلال التفتيش المنتظم والرقابة على شركات الإعلانات ومحترفي كتابة النصوص

والتأكد من حيازتهم المؤهلات والقدرة الفنية والأجهزة والمعدات والرخص اللازمة للمهنة وإعداد وتصميم وتنفيذ اللوحات الخاصة والدعايات والمنشورات المتعلقة بالحملات الدعائية الخاصة بالبلدية، وتوفير الإرشادات فيما يتعلق بالمقاييس والمعايير المعتمدة لإعداد لوحات الإعلانات .

إدارة التخطيط والمساحة ونظام الحاسب الآلي

قامت إدارة التخطيط والمساحة بالمجهودات التالية لتطوير العملية التخطيطية من خلال نظام الحاسب الآلي:

- بدأ العمل باستخدام الحاسب الآلي بإدارة التخطيط والمساحة ابتداءً من عام 1990م من خلال تزويد الإدارة بعدد (5) أجهزة وخادم (Server) لتحويل المخططات والخرائط الرقمية إلى الخرائط الإلكترونية.
- ثم تمت أتمتة إجراءات العمل بإدخال عدد (3) أجهزة حاسوب إضافية ابتداءً من يناير 1993م لإعداد المسح الاجتماعي والاقتصادي بالعينة ومسح استعمالات الأراضي ومسح المناطق الصناعية عام 1993م لتلبية احتياجات مشروع المخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية (1993م - 2012م).
- وبدأت تجربة العمل بنظام المعلومات الجغرافية في ابريل 1994م بإعداد عينة من مسح المناطق الصناعية والتنسيق مع شركات انترجراف بإعداد البرمجيات المطلوبة.
- وفي عام 1995 تم إدخال عدد (15) جهاز حاسوب إلى إدارة التخطيط والمساحة لترقيم الخرائط، وزاد العدد إلى (30) جهاز حاسوب عام 1997م لتطوير المخططات وتحويلها إلى نظام رقمي بالتطبيق على (30) منطقة تخطيطية تتضمن (60) ألف قطعة أرض، وارتفع العدد إلى (250) جهاز حاسوب متطور بطاقات عالية بالتطبيق على (115) منطقة تخطيطية تتضمن (110) ألف قطعة أرض.
- ويتم تحديث البيانات عبر إنجاز المعاملات اليومية من خلال استخدام الحاسبات الآلية مباشرة، مع توفير نظام مخططات تحديد المواقع الآنية والتي تخدم المساحين بالحقل الميداني.
- كما تم إدخال بيانات استعمالات الأراضي (سكنية - تجارية .. الخ) وإدخال التشريعات لكل قطعة أرض من حيث الاستعمالات المسموح بها والارتفاعات والارتدادات، بإصدار خرائط الملكية للجمهور باستخدام الحاسب الآلي على أوراق حجم A4.
- وفي عام 1995 تم ربط إمارة دبي بأحدث شبكة عالمية للاحداثيات (ITRF) وذلك بالتعاون مع جامعة هانورفر.
- وباستخدام (GPS) (جهاز المسح بالأقمار الصناعية) تم تقليل تكلفة استحداث نقاط التحكم والسرعة في الإنجاز.

إن هذا التطوير التكنولوجي أدى إلى تحقيق مايلي:

- سرعة إصدار الخرائط والتقليل من الأخطاء البشرية.
- قراءة الإحداثيات (دقيقة لقطعة الأرض بدلاً من 15 دقيقة) مع التقليل من الأخطاء البشرية.
- استحداث نقاط التحكم المساحية بمعدل (14) نقطة مساحية للمساح يومياً بدلاً من (7) نقاط مساحية يومياً.

- السرعة في تحديد مواقع علائم البناء.
- سرعة اعتماد المخططات على الخرائط خلال دقيقة.
- اعتماد المخططات الجديدة على الخرائط بمعدل مخطط واحد يومياً بدلاً من أسبوع لكل مخطط.
- اعتماد التغييرات على المخططات القديمة خلال ساعة بغض النظر عن مقياس الرسم بدلاً من يوم كامل.
- يمكن الاستفسار عن أية معلومات خلال دقيقة واحدة بدلاً من (15) دقيقة لكل قطعة أرض.

مراحل تطور التخطيط العمراني لإمارة دبي

المرحلة الأولى : مرحلة النمو الحضري (من عام 1900م - 1955م):

عكس النمو الحضري لمدينة دبي في هذه المرحلة نمط النمو الطبيعي البطيء ذو التوسع المحدود والعلاقة بالأنشطة الاقتصادية ونمو السكان المحدد، وتركز معظم السكان آنذاك في منطقة الرأس والشندغة ببر دبي عند مدخل خور دبي كما هو موضح في الصور التالية، ولعب الخور والخليج العربي دوراً كبيراً كمصدر للدخل لجميع سكان المدينة من خلال مزاولة نشاط صيد الأسماك والغوص وصيد اللؤلؤ وبعض أعمال التجارة المحدودة، وقد بلغ إجمالي مساحة المنطقة الحضرية حوالي 3,2 كم مربع في عام 1955م بعد ان كانت 0,2 كم مربع عام 1900م، وغالبية تلك المساحة كانت مستغلة في إسكان الأهالي وبعض الأنشطة التجارية، وزاد عدد السكان من 3250 فرداً * عام 1900م إلى 56 ألف فرد عام 1955م .

النمو الحضري عام 1955م

* الرقم المذكور تقديري

صورة قديمة لبرج الساعة

المرحلة الثانية : مرحلة النمو الحضري المخطط (1955م-1970م)

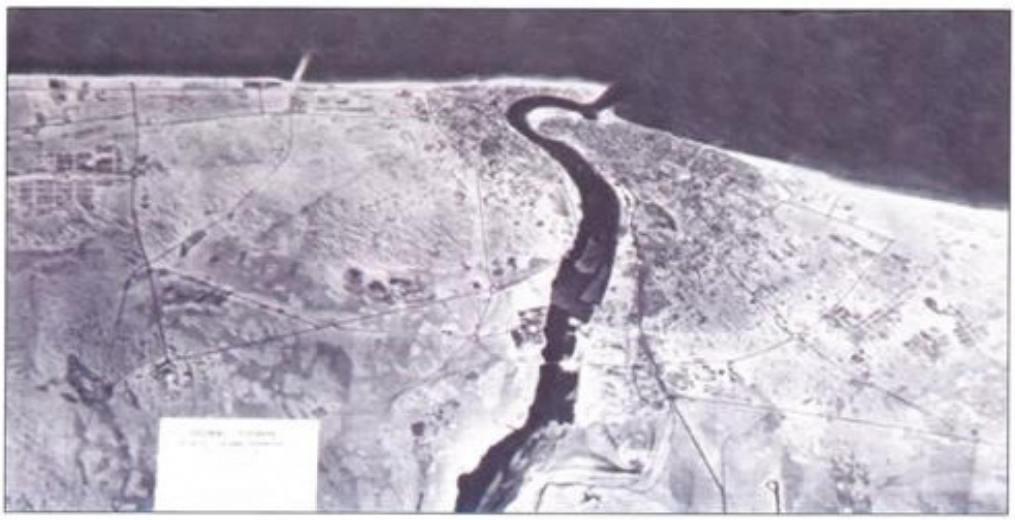
قامت البلدية بتخطيط أولي للمدينة لتوفير الطرق والشوارع وتوفير الخدمات الصحية والطبية، حيث أدرك المغفور له الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم حاكم دبي برؤيته المستقبلية أهمية وضع مخطط لمدينة دبي في الستينات حيث تم إعداد المسح الجوى لدبي عام 1959م وتكليف المخطط جون هاريس بوضع مخطط لتطوير المدينة عام 1960م، واعتمدت إستراتيجية تنمية الأراضي بصفة عامة بالمخطط على التوسع المحدود في اتجاه المنطقة الحضرية الخارجية لتوفير الأراضي السكنية لمقابلة الاحتياجات السكنية للأفراد والوفاء بمتطلبات الاحتياجات الصناعية خارج المناطق السكنية. وهدفت استراتيجية التخطيط إلى زيادة دور النشاط التجاري في منطقة الأعمال المركزية. وقد اقترح المخطط للمرة الأولى شبكة طرق على مستوى المدينة لمواكبة نمو حركة النقل ووضع ميزانية لاستعمالات الأراضي تشمل الاستعمالات السكنية والتجارية والصناعية والمرافق والخدمات العامة ... الخ، ومن هنا بدأت تنمو مؤشرات التنمية العمرانية، وبالتالي تحدد ميلاد أول مخطط أساسي للإمارة والذي تم بناءً عليه وضع أسس ومحاور التطوير حيث كانت المساحة المنماة 5,3 كم2، وعدد السكان (60) ألف نسمة، والكثافة السكانية 11,321 فرداً /كم مربع عام 1960م.

وقد تولى قسم الهندسة مسؤولية تنفيذ تخطيط المدينة ومسح استعمالات الأراضي عام 1960م، ومن أهم الإنجازات عام 1963م (إعداد شوارع وطرق جديدة، تخصيص الأراضي الصناعية فى ديره وبر دبي، تخصيص الأراضي للمدارس والحدائق العامة والمباني الحكومية، إنشاء جسر آل مكتوم، تخصيص الأراضي السكنية خارج الكتلة العمرانية، وتمديدات خدمات المياه والكهرباء والهاتف) وتولى قسم المساحة عمليات المسح الجوى ومسح استعمالات الأراضي لتحديد مواقع الطرق الجديدة والمشاريع الأخرى، كما بدأت عمليات تنظيم البناء من خلال صدور التشريعات والقوانين وأنظمة البناء، وبالتالي ظهر

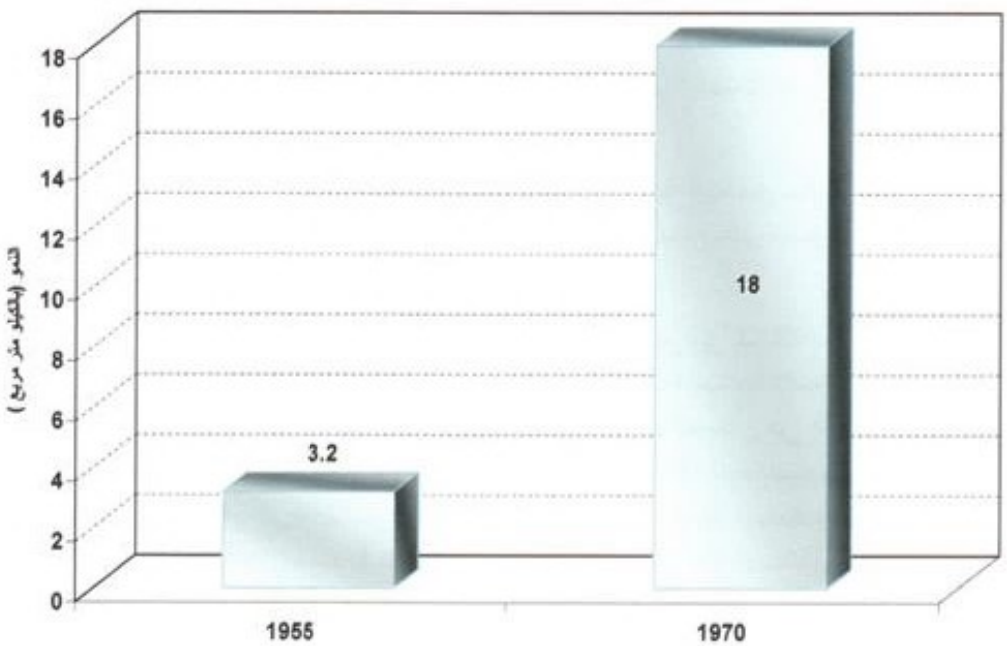
العديد من المباني المرتفعة والمتوسطة الارتفاع في منطقة الأعمال المركزية لتحقيق كفاءة أكبر لاستعمالات الأراضي والتوسعات وشبكات الطرق بالإضافة إلى مطار دبي الدولي، وهذه التوسعات غالباً ما كانت على الواجهة أو على امتداد الخور .

وقد بلغ إجمالي مساحة المنطقة الحضرية حوالي (18) كم مربع في عام 1970م بالمقارنة بعام 1955م أي بمعدل نمو سنوى يصل إلى نحو 12,2٪ عن عام 1955م.

النمو الحضري عام 1970م



تطور النمو الحضري خلال الفترة 1955م- 1970م بالكيلو متر مربع



وقد اتسم ذلك المخطط بالمرونة الكافية بحيث يتلاءم مع التغيرات التي حدثت في استعمالات الأراضي مثل التغيرات التي حدثت في شبكة الطرق نتيجة إنشاء بعض المشاريع العملاقة مثل مطار دبي الدولي الذي بدأ العمل به عام 1971م وميناء راشد الذي بدأ العمل به عام 1972م، وقد تميز ذلك المخطط بالمحافظة على المباني التراثية. وبدأ الاهتمام بقطاع الصناعة عندما تم اكتشاف النفط في المناطق الساحلية عام 1966م مما شجع على إقامة الشركات الصناعية المرتبطة بالنفط، كما تم فتح منطقة الخبيصى الصناعية عام 1965م بمساحة 1,2 كم مربع ومنطقة الرمول الصناعية عام 1969م بمساحة 3,91 كم مربع لتخصيص الأراضي.

المرحلة الثالثة : المرحلة الانتقالية (1971م-1980م)

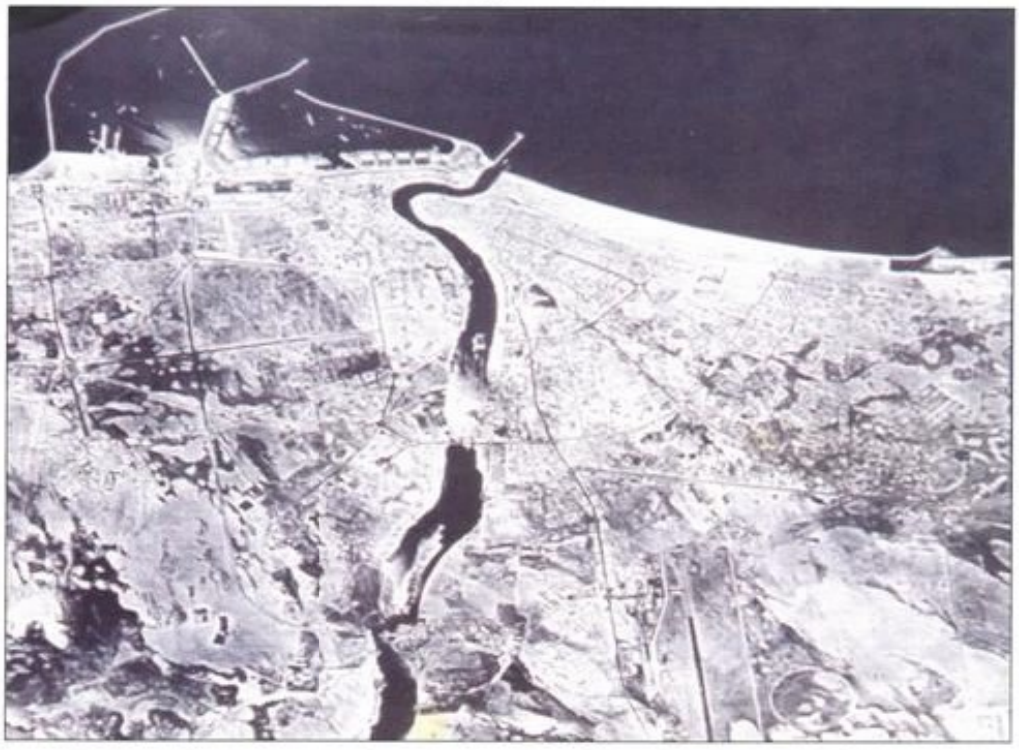
شهدت هذه الفترة مجموعة من المتغيرات على كافة الأصعدة الأمر الذي انعكس على التخطيط وإدارة النمو العمراني وكان دور التخطيط واضحاً نسبياً فى هذه المرحلة، وتتلخص أهم هذه المتغيرات في تأسيس العديد من المكاتب الاستشارية المعمارية وشركات البناء والتشييد في جميع المجالات لتنفيذ المخطط الأساسي عام 1970م مما أدى إلى تنفيذ العديد من المشاريع الحيوية مثل نفق الشندغة، إلا أن زيادة معدل النمو الحضري والتغيرات السريعة المتلاحقة ساعدت على استيعاب الأفكار الجديدة والعمارة الحديثة واندماجها مع المباني الموجودة في هذه الفترة للمحافظة عليها، وبالتالي أمكن المحافظة على عدد كبير من المباني التراثية.

وقد تمكنت دبي خلال هذه المرحلة من تنفيذ البنية الأساسية والاجتماعية والاقتصادية للمناطق المنماة بصورة سريعة بناء على المخطط الأساسي للمدينة، كما تمت إقامة عدد من الوحدات الصناعية الحديثة والتي أحدثت تحولاً جوهرياً في مستويات معيشة سكانها.

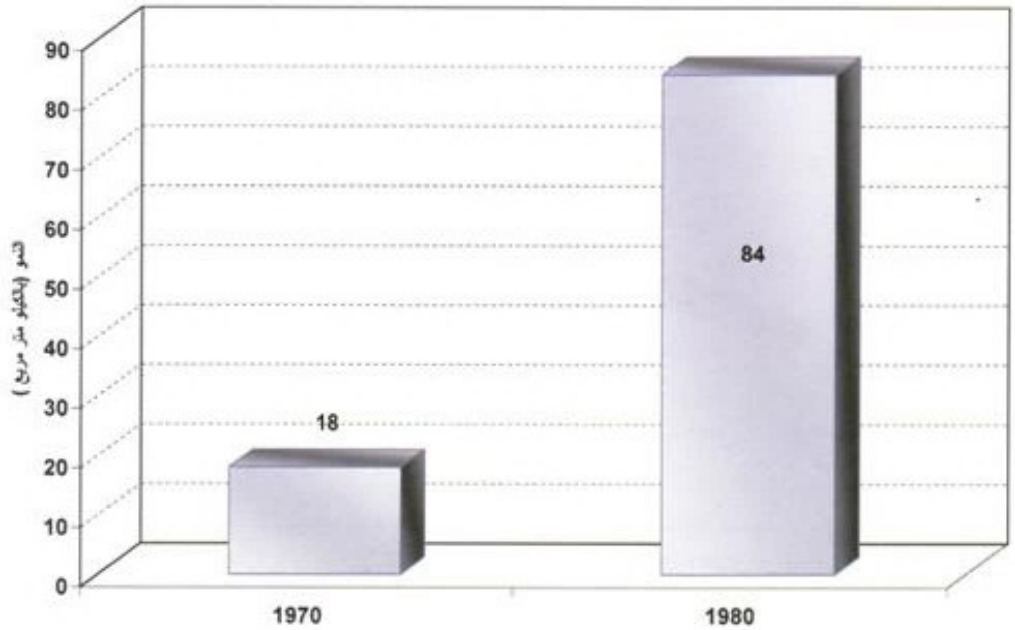
وفى ظل هذا التطور كان لبلدية دبي دور مميز لمواجهة التحدي حيث حملت على عاتقها مسؤوليات تنفيذ المرافق الرئيسية للإمارة وذلك بناء على تصور عام لاتجاه النمو العمراني .

ويتضح من خلال بعض الإحصائيات سرعة النمو العمراني لمنطقة دبي الحضرية والتي كانت تتطلب أن تقوم بلدية دبي بدعمها، حيث زادت المساحة المنماة من (18) كم مربع عام 1970م إلى (84) كم مربع عام 1980م، وزاد عدد السكان من (100) ألف عام 1970 إلى (276) ألف نسمة عام 1980م، كما انخفضت الكثافة السكانية من 5556 فرداً /كم مربع عام 1970م إلى 3289 فرداً /كم مربع عام 1980م نتيجة لزيادة معدل النمو فى المساحة المنماة (16,7 ٪) سنوياً عن معدل النمو السكاني (10,7٪) سنوياً خلال الفترة 1970-1980م.

النمو الحضري عام 1980م.



تطور النمو الحضري خلال الفترة 1971م- 1980م بالكيلو متر مربع



المرحلة الرابعة : مرحلة بداية التخطيط الحضري (1981م-1993م) :

1- نتيجة للطفرة الاقتصادية التي ظهرت خلال السبعينات وزيادة متوسط دخل الفرد والاستثمارات الضخمة في المرافق العامة حدثت تغيرات كبيرة في أنماط تنمية الأراضي السكنية نتيجة زيادة عدد السكان وزيادة الطلب على الأراضي في الضواحي والتي أصبحت تتميز بالكثافات السكنية المنخفضة من جراء تبني السياسة الإسكانية بدءً من العام 1985م وحتى الآن .

2- تم التوسع في المناطق الصناعية خارج الكتلة السكنية بعيداً عن منطقة الأعمال المركزية للتقليل من الآثار السلبية الناتجة عن النشاط الصناعي في تلك المناطق علاوة على توفر الأراضي العامة ذات السعر المنخفض .

3- تم تكليف شركة استشارية عالمية عام 1985م من قبل البلدية بوضع مخطط التنمية الشامل لإمارة دبي حتى عام 2005م تحت إشراف قسم التخطيط، حيث تمت دراسة الأوضاع القائمة وتحديد القضايا لجميع العناصر التخطيطية وتحديد الغايات والأهداف والفرص المتاحة للتنمية المستقبلية والسياسات الإنمائية، كما تم تحديد إستراتيجية عامة لتنمية إمارة دبي تشتمل على إعادة تنظيم البيئة العمرانية لتحقيق التوازن في توزيع الخدمات العامة، وتعمير الأراضي داخل المدينة، وتحقيق الاستفادة المثلى من الخدمات والمرافق العامة لتقليص تكاليف التنمية المستقبلية.

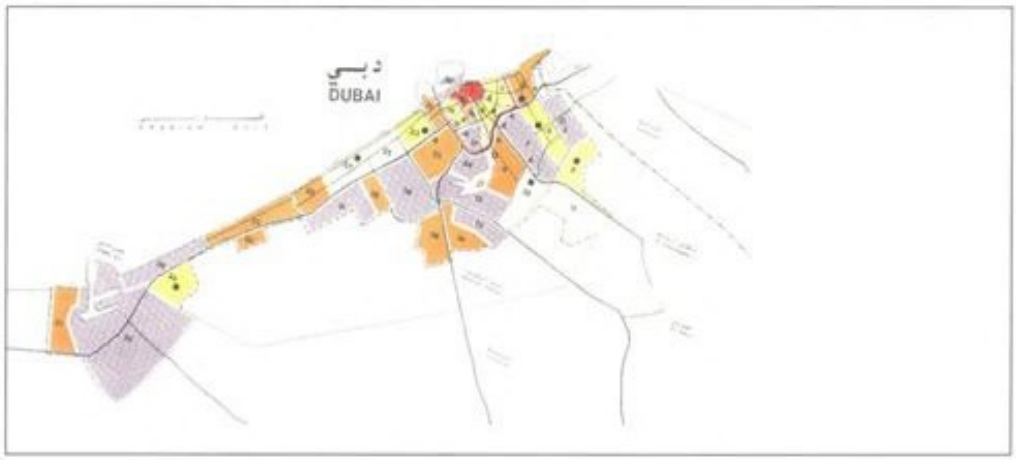
4- تم تحديد الإطار التخطيطي لإمارة دبي والذي يعتمد علي عاملين، العامل الأول يعتمد على تقسيم امارة دبي إلى (37) قطاعاً عمرانياً للتعرف بدقة على جميع المتطلبات التخطيطية لكل قطاع عمراني ويعتمد العامل الثاني على تحديد المراكز الحضرية لتحقيق التوازن في توزيع الخدمات العامة كما هو موضح في الشكل التالي.

القطاعات العمرانية لمنطقة دبي الحضرية عام 1985م

5- تم تحديد مخطط الإمارة بناء على التوقعات المستقبلية للأنشطة الاقتصادية، متضمناً التوصيات الواجب اتخاذها لوضع المخطط موضع التنفيذ والتي تتجاوب مع السياسات الإنمائية والمشاريع المقترح تنفيذها، ويوضح الشكل التالي مخطط التنمية الشاملة الذي تم إعداده عام 1985م.

ومن المكونات الأساسية للتنمية العمرانية خلال تلك الفترة والخاصة بإدارة الأراضي هي إصدار (12) أمراً محلياً لتنظيم المباني وتحديد المناطق عام 1970م، إضافة إلى قانون ارتفاعات المباني عام 1973م ومجموعة من اللوائح التنفيذية، وفى عام 1985م تم إعداد مجموعة من اللوائح باعتبارها الأدوات اللازمة لتنفيذ المخطط الشامل وهى لائحة تصنيف المناطق، ومعايير تقسيم الأراضي، ولائحة الإعلانات، ولائحة حماية البيئة.

مخطط التنمية الشاملة 1985م – 2005م



وبالتالي أصبح مخطط التنمية الشاملة أول مخطط إرشادي للتنمية العمرانية المستقبلية لإمارة دبي يربط العوامل الاجتماعية والاقتصادية بالتطور والاحتياجات المستقبلية لجميع عناصر التخطيط على مستوى المنطقة الحضرية .

المرحلة الخامسة : المخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية(1993م-2015م)

1- نتيجة لما تم تنفيذه بالمقارنة مع مخطط التنمية الشامل ونتيجة للعوامل والمتغيرات المحلية والإقليمية التي طرأت سنويا على مخطط التنمية الشامل لإمارة دبي من متغيرات بيئية وتخطيطية متمثلة في زيادة التوسع الحضري وتعديل شبكة الطرق ومتغيرات تتعلق أحيانا باستعمالات الأراضي وكذلك متغيرات اجتماعية واقتصادية وسكانية، مما أدى إلى تغير أنماط التوزيع السكاني ونموه، نشأت الحاجة للمتابعة والمراقبة لتنفيذ مخطط التنمية الشامل، لمعالجة السلبيات الناجمة عن تلك المتغيرات الطارئة بغية المحافظة على الاستراتيجيات التنموية المعتمدة، وقيام إدارة التخطيط والمساحة بإعداد المخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية عام 1993م .

2- حرصاً على الاستفادة من الاستثمارات في الإمارة من المرافق والخدمات العامة وتشجيع النمو الاقتصادي للإمارة وبناء على توجيهات السلطات العليا قامت إدارة التخطيط والمساحة بإعداد دراسات تفصيلية لعناصر التخطيط المختلفة وذلك من خلال مشروع المخطط الهيكلي وتخطيط المناطق ذات الأولوية بهدف وضع استراتيجية طويلة المدى للنمو الشامل لإمارة دبي، حيث تمت صياغة القضايا والمعوقات الأساسية لجميع القطاعات

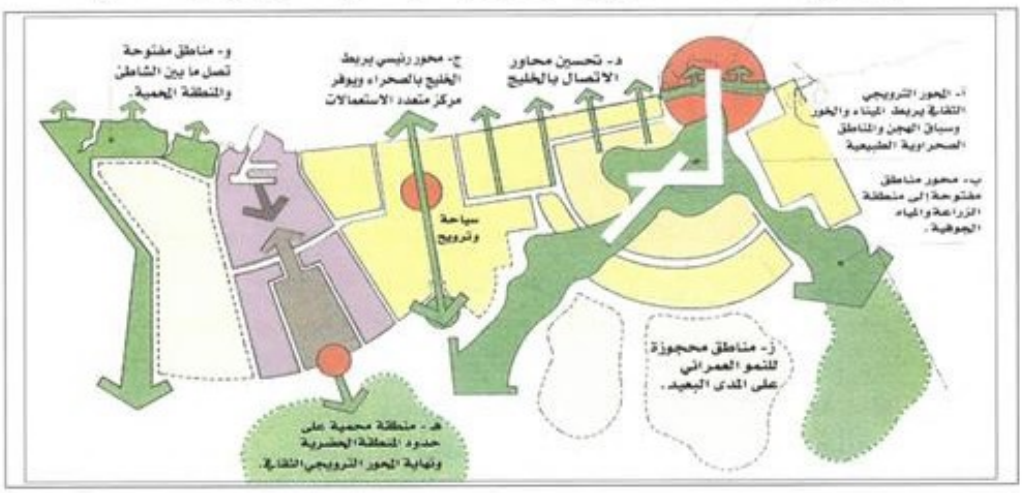
التنموية بشكل شامل كما تم وضع السياسات والاستراتيجيات المطلوب تنفيذها على مستوى المدينة في الوقت الحالي والمستقبلي. وبالتالي أصبح المخطط الهيكلي وثيقة تخطيط رسمية على المدى الطويل تستخدم كمرجع إستراتيجي للتطور الطبيعي المستقبلي.

3- تم الترابط والتنسيق بين جميع القضايا والسياسات والاستراتيجيات لجميع عناصر التخطيط في رؤية شمولية متكاملة حتى تم الوصول إلى المخططات طويلة المدى للمدينة. وبالتالي أصبح المخطط الهيكلي خطة تنموية شاملة ومرنة تستجيب للمتغيرات المحلية والإقليمية والعالمية السريعة .

4- اعتمد المخطط الهيكلي على مجموعة من العناصر الهيكلية والتي ترجمت إلى أربعة محاور وظيفية لتحقيق التوازن بين الشكل الحضري ونمو الإمارة من ناحية الحجم واتجاه النمو، وتتلخص تلك المحاور فى التالي:

- المحور الصناعي (ميناء جبل على - المنطقة الحرة لجبل على - المطار الدولي المستقبلي).
- محور الميناء السياحي.
- محور راس الخور (ترفيهي/ ثقافي/ بيئي).
- المحور الريفي(الخوانيج / العوير).

التوازن بين الشكل الحضري ونمو الإمارة من ناحية الحجم واتجاه النمو

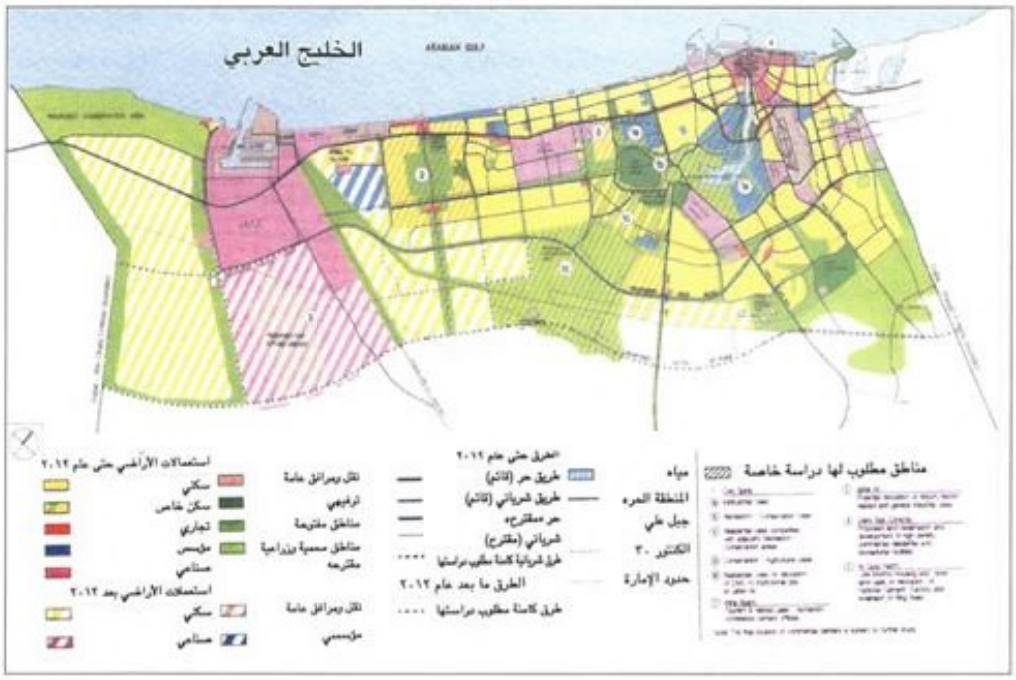


5- لتحقيق غايات المخطط الهيكلي تم تكوين فريق عمل متكامل من كافة المتخصصين في مجالات الاقتصاد والإسكان والصناعة والبيئة والمرافق العامة والخدمات العامة والطرق والمواصلات واستعمالات الأراضي، وفى كل مجال من هذه المجالات المختلفة قضايا أساسية هامة واهداف وسياسات، وأصبح دور التخطيط الشامل هو التنسيق والتوفيق ما بين تلك الأهداف والسياسات المستقبلية .

6- تم اعتماد المخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية والذي يغطى الفترة الزمنية 1993م-2012م

والذي يعتبر القاعدة الاستراتيجية لنمو وتطوير منطقة دبي الحضرية والتي تعكس سياسة شاملة ومتكاملة لهذا التطوير ويوضح الشكل التالي المخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية.

المخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية 1993م - 2012م



ولقد شهدت هذه الفترة توسعا كبيرا في تنمية الأراضي، فقد وصل إجمالي مساحة المنطقة المنماة إلى 149.3 كم مربع عام 1993م، ووصل عدد السكان إلى (611) ألف نسمة، ويتوقع أن يصل عدد السكان عام 2012 إلى (2.1) مليون نسمة أي بمعدل نمو سنوي قدره 6.4٪. وعدد العمالة عام 2012م إلى (1.5) مليون عامل وإجمالي مساحة المنطقة الحضرية إلى 604.8 كم مربع. ومساحة الأراضي المطلوب تنميتها حتى عام 2012م إلى (504) كم مربع، علماً بأن هذا الرقم يعتبر مؤشر للتنمية وتقوم إدارة التخطيط والمساحة بالمتابعة للتحقق من تطابق الواقع بالمؤشرات وذلك من خلال التنسيق المستمر مع جميع الجهات ذات العلاقة.

وبتحليل معدلات التطور العمراني لمنطقة دبي الحضرية خلال الفترة 1993م- 2002م يتضح أن المساحة المنماة زادت من 149.3 كم مربع عام 1993م إلى 220 كم مربع عام 2002م، وزاد عدد السكان من (611) ألف عام 1993م إلى (863) ألف نسمة عام 2000م.

ويتضح أن معدل النمو الحضري وصل إلى 3.9٪ سنوياً خلال السنوات 1993م-2002م، ووصل معدل النمو السكاني إلى 4.5٪ سنويا خلال نفس الفترة، كما يتضح أن الاستعمال السكني يستحوذ على النسبة العظمى من إجمالي مساحات الأراضي المنماة في الإمارة عام 2002م.

ونتيجة للتطور العمراني والإنشائي السريع بإمارة دبي والذي يستلزم المحافظة على قيمة الأرض كثروة طبيعية بحيث يتم استخدامها استخداماً رشيداً يعود بالنفع على اقتصاديات الإمارة لتحقيق مبدأ

التنمية المستدامة، قامت إدارة التخطيط والمساحة بإعداد لائحة تصنيف وتقنين استعمالات الأراضي في دبي وهي تمثل وثيقة مرجعية مهمة لصناع القرار، وتحتوى اللائحة على خرائط لكافة قطع الأراضي السكنية والتجارية وتتيح كافة المعلومات عن قطع الأراضي المراد الاستفسار عنها .

وتضمنت اللائحة تصنيفاً لاستعمالات الأراضي الصناعية الخفيفة والمتوسطة والثقيلة وتصنيف لاستعمالات الأراضي التجارية على مستوى الأحياء والمراكز والضواحي، كما تضمنت اللائحة الاستعمالات المختلفة الملحقة داخل المناطق السكنية المؤقتة كالورش ومكاتب الفنيين، وقد قسمت اللائحة المناطق السكنية في دبي إلى تسع فئات حسب ارتفاعات المباني السكنية ومواقع الفلل الخاصة واستعمالات سكنية أخرى، كما تتضمن اللائحة تقسيماً آخر للمناطق السكنية التجارية والمناطق الزراعية ومناطق المحميات الطبيعية والمناطق الأثرية، كما تطرقت اللائحة لقوانين مواقف السيارات .

وتتضمن اللائحة الجوانب التشريعية والجوانب التنفيذية، وجميع الإجراءات الخاصة بتقديم الطلبات التخطيطية للاستعمالات ومراجعتها واعتمادها حسب القوانين الموضوعة وكيفية متابعتها والتأكد من مطابقة التنفيذ للتخطيط المعتمد، فضلاً عن إضافة بند خاص بالتماس إعادة النظر للراغبين في قرارات اللجنة الهندسية .

المرحلة السادسة : تنفيذ المخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية (1993م-2015م)

1- لقد واجهت إمارة دبي كغيرها من المدن سريعة النمو تغيرات مهمة منذ اعتماد المخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية في عام 1995م تتمثل في نمو عمراني كبير وتغيرات في استعمالات الأراضي وتوسيع شبكة الطرق والمرافق، الأمر الذي أدى إلى التوسع لتخصيص أراضٍ عمرانية إضافية لسد الاحتياجات الحالية والمستقبلية، ولمواكبة هذه المتغيرات ولضمان تنفيذ المخطط الهيكلي وحسب الأهداف والسياسات المقترحة كان لابد من إعادة النظر في آلية تنفيذ المخطط الهيكلي .

2- قامت بلدية دبي من خلال إدارة التخطيط والمساحة بإعداد «استراتيجية وبرامج عملية لتنفيذ المخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية» لتحديد الخطوات اللازمة لتنفيذ المخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية.

3- ولتنفيذ استراتيجية المخطط الهيكلي تم اتخاذ الإجراءات التالية :

أ- التنسيق الفعال بين أهداف وسياسات المخطط الهيكلي وبرامج وسياسات الدوائر المحلية والاتحادية للتأكد من تطابق مشاريع الخطط المستقبلية للدوائر المحلية والاتحادية مع المخطط الهيكلي.

ب - بناءً قاعدة معلومات تخطيطية متكاملة اعتمدت بالكامل على مجموعة كبيرة من المسوحات التخطيطية، (المسح الاجتماعي والاقتصادي بالعينة، مسح استعمالات الأراضي، مسح المناطق الصناعية،مسح منشآت القطاع الخاص، مسح المناطق الريفية، المسح الإحصائي الشامل، التصوير الجوى، التصوير الفوتوجرامترى، المسح الموقعي للمناطق الحضرية والريفية، مسح الخدمات العامة) بالإضافة لمسح جغرافي كامل للأراضي على شكل خرائط وصور جوية وصور أقمار صناعية .

الجدول التالي يوضح المؤشرات الاجتماعية والاقتصادية والعمرانية المتوقعة لمنطقة دبي الحضرية خلال الفترة 2005م إلى سنة الهدف(*):

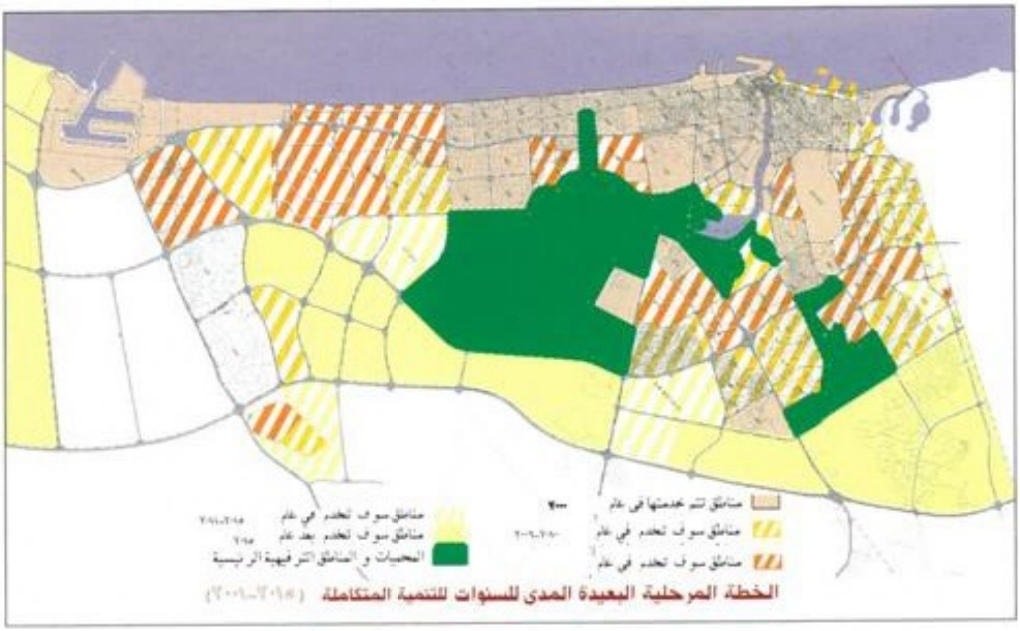
البيان	2005	2010	2015	سنة الهدف
الطاقة الاستيعابية لمنطقة دبي الحضرية متضمنة المنطقة الحرة لجبل علي	1,317,166	1,748,432	2,287,478	2,749,595
إجمالي عدد السكان «المتوقع»	1,192,866	1,567,890	2,065,788	–
تجمعات العمال بالمنطقة الحضرية	269,836	351,946	462,789	468,366
تجمعات العمال بالمنطقة الحرة لجبل علي	50,072	74,487	117,077	153,429
إجمالي عدد الأسر	233,251	306,011	391,249	444,465
عدد طلاب المدارس	188,021	248,131	322,543	378,150
إجمالي عدد العمال	685,332	939,786	1,266,069	1,478,659
معدل النمو الاقتصادي	٪6	٪6	٪5.6	–
نصيب الفرد من الناتج المحلى الإجمالي بالدرهم وبالأسعار الثابتة لعام 1995	59,299	72,286	79,808	–
إجمالي المساحات المنماة (بالكيلو متر مربع)	244.3	309.1	386.7	604.8
المساحات الإضافية المطلوب تنميتها (بالكيلو متر مربع)	110	164	147	–
الكثافة السكانية (فرد / كم مربع)	5,187	5,416	5,681	4,030
الأراضي الصناعية الإضافية بالكيلو متر مربع	0	10	10	–

* يقصد بسنة الهدف هي السنة التي يتحقق عندها الطاقة الاستيعابية للمدينة أي أقصى ما تستوعبه المدينة من السكان بناء على قوانين البناء والكثافات الحالية للمدينة.

كما قامت بلدية دبي بالمجهودات التالية لتطوير العملية التخطيطية :

- إدخال بيانات استعمالات الأراضي (سكنية - تجارية -...الخ) وإدخال التشريعات لكل قطعة ارض من حيث الاستعمالات المسموح بها والارتفاعات. على خرائط الملكية للجمهور باستخدام الحاسب الآلي على أوراق حجم (A4) باستخدام مفتاح جديد مميز (PID).
- ربط إمارة دبي بأحدث شبكة عالمية للإحداثيات (ITRF) وذلك بالتعاون مع جامعة هانوفر.
- وتوضح الاشكال التالية الخطة الاستراتيجية طويلة المدى حتى عام 2015م، والخطة الاستراتيجية الخمسية حتى عام 2005م.

الخطة الاستراتيجية المستقبلية 2000م - 2015م



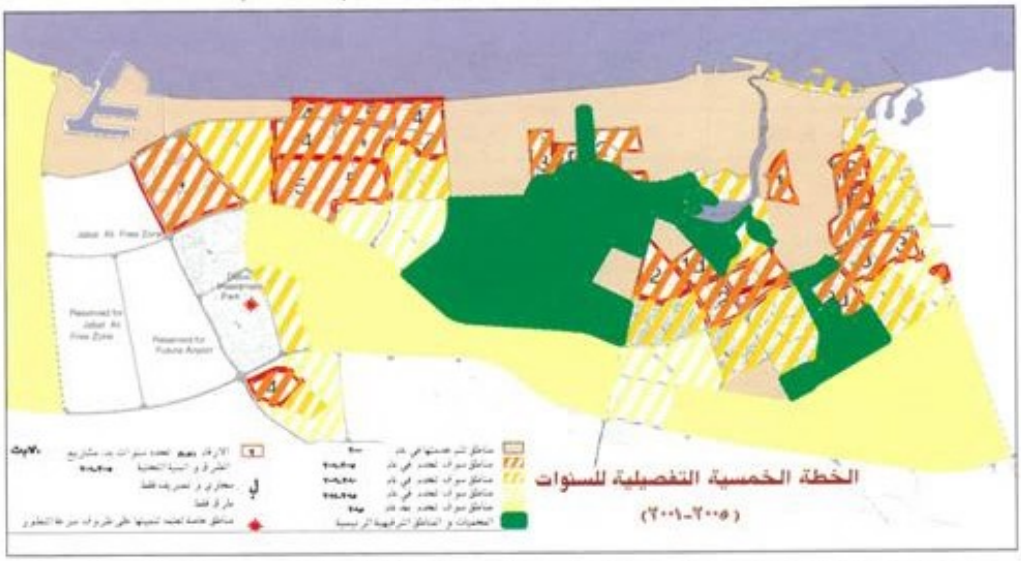
حيث يتضح أن المناطق التي سيتم تنميتها حتي عام 2015م كالتالي:

مناطق يتم تنميتها (2001م - 2005م) 110 كم مربع.

مناطق يتم تنميتها (2006م - 2010م) 164 كم مربع.

مناطق يتم تنميتها (2011م - 2015م) 147 كم مربع.

الخطة الخمسية الاستراتيجية 2001م - 2005م



ويتضح أن المساحة المخدومة عام 2000م تبلغ حوالي 203.9 كم مربع وأن المساحة التي سوف تنمى عام 2005م حوالي 244.3 كم مربع، وفيما يلي أهم مؤشرات التنمية حتى عام 2005م بالمقارنة مع سنوات السابقة.

المقارنة بين مؤشرات التنمية العمرانية خلال الفترة 1993م- 2005م

المؤشر	قيمة المؤشر عام 1993	قيمة المؤشر عام 1997	قيمة المؤشر عام 2000	قيمة المؤشر عام 2005
المساحة المنماة (بالكيلو متر مربع)	149.3	187,8	203.9	244.3
معدل النمو السنوي العمراني	٪3.9	٪4,7	٪5.2	٪3.8
عدد السكان (بالألف نسمة)	611	764	863	1,193
معدل النمو السنوي للسكان	٪6.4	٪5,8	٪5,1	٪5.0
عدد العمالة (بالألف عامل)	218	403	483	685
معدل النمو السنوي للعمالة	٪8.9	٪7	٪6.8	٪5.9
معدل النمو السنوي للاستعمالات السكنية	٪5.5	٪8.7	٪9.2	٪3.8
معدل النمو السنوي للاستعمالات السكنية /التجارية	٪4.2	٪11	٪14.1	٪7.7
معدل النمو السنوي للاستعمالات التجارية	٪5.3	٪5.3	٪5.6	٪3.4
معدل النمو السنوي للاستعمالات الصناعية	٪5.5	٪6	٪7	٪5.0
معدل النمو السنوي لاستعمالات النقل	٪1.7	٪6.1	٪7.3	٪5.4
معدل النمو السنوي للاستعمالات في الخدمات الحكومية والرياضية	٪2.8	٪0.7	٪1.3	٪2.4
نسبة المساحات الخضراء من المساحات المنماة	٪1.5	٪2.8	٪3	٪8
الكثافة السكانية (فرد/كم مربع)	4,092	4,308	4,229	5,187
تطور المساحة الخضراء (بالكيلو متر مربع)	2.2	3.4	4.6	6.8
نصيب الفرد من المساحات الخضراء (بالمتر المربع)	3.6	4.5	5,3	5.6
نصيب الفرد من الإنفاق على الطرق (بالدرهم)	946	786	859	220
نصيب الفرد من الإنفاق على الصرف الصحي (بالدرهم)	839	233	270	212
معدل الأسرة لكل ألف نسمة	2.6	2.5	2.6	2.8
معدل السكان إلى الأطباء	452	435	430	410
معدل السكان إلى المراكز الصحية	24,400	28,800	30,000	40,000
متوسط استهلاك الفرد من مياه الشرب (جالون /يوم)	98	102	105	110
متوسط استهلاك الفرد من الطاقة الكهربائية (بالألف كيلووات ساعة/ سنة)	837	200	290	300

المصدر : إستراتيجية برامج تنفيذ المخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية عام 1999م بلدية دبي .

العناصر التخطيطية:

التنمية الصناعية

تقوم بلدية دبي بترجمة استراتيجية التنمية الاقتصادية خاصة في القطاع الصناعي التي تعد من قبل دائرة التنمية الاقتصادية بالتنسيق مع إدارة التخطيط والمساحة إلى احتياجات من الأراضي الصناعية، حيث تقوم البلدية بتوفير الأراضي الصناعية وأنشطة التخزين وتخصيصها وفقاً للخطة العامة حيث قامت إدارة التخطيط والمساحة بتخصيص مساحة 34.4 كم مربع أي بنسبة 68.5٪ من المساحة الإجمالية (50.2 كم مربع).

ويتوقع أن تصل نسبة المساحة المخصصة حوالي (36) كم مربع عام 2005م، وتم تعمير 31.6 كم مربع حتى عام 2002م أي بنسبة 91.9٪ من إجمالي المساحة المخصصة .

الخدمات العامة

تقوم إدارة التخطيط والمساحة بتقييم احتياجات المجتمع من الخدمات العامة والتعرف على احتياجاتهم الحالية والمستقبلية بناء على المعايير التخطيطية الموضوعة لإمارة دبي، واقتراح المواقع لتلبية الاحتياجات من الخدمات العامة بالتنسيق مع الجهات ذات العلاقة، حيث قامت إدارة التخطيط والمساحة بتخصيص مساحة 20.5 كم مربع حتى عام 2002م.

الإسكان

تلعب إدارة التخطيط دوراً هاماً في تخطيط المناطق السكنية الجديدة ومتابعة إنجازها من جهة، وفي وضع استراتيجيات وسياسات لتطوير قطاع الإسكان مستقبلا واقتراح تعديلات المعايير التخطيطية المعمول بها من جهة أخرى، وتبلغ مساحة الأراضي المخصصة للاستعمالات السكنية، والسكنية التجارية حوالي 76.3 كم مربع عام 2002م، ويتوقع أن تصل إلى (82) كم 2 عام 2005م .

منظر جوي لمدينة دبي

وفيما يلي الوضع الراهن للمناطق الجديدة لاسكان المواطنين هذا خلاف المناطق الأخرى الموزعة بالكامل

م	المنطقة السكنية	عدد الأراضي	ملاحظات
1	الطوار	858	موزعة كليا (100٪)
2	القصيص	480	موزعة كليا (100٪)
3	المحيصنة (3)	695	موزعة كليا (100٪)
4	المزهر (1)	1,618	موزعة كليا (100٪)
5	المزهر (2)	1,336	موزعة كليا (100٪)
6	جميرا (3,2,1) الصفا، المنارة، أم سقيم	1,575	موزعة كليا (100٪)
7	أم سقيم	3,568	موزعة كليا (100٪)
8	البرشاء (1)	169	موزعة كليا (100٪)
9	البرشاء (2)	3,867	موزعة كليا (100٪)
10	ند الحمر	1,729	موزعة كليا (100٪)
11	المزهر	2,065	موزعة بنسبة عالية (100٪)
12	المحيصنة (1)	922	موزعة جزئياً
13	القوز	1,436	موزعة جزئياً جزء بسيط من بلوك مجمد نظراً لوجود خدمات تحتية قديمة بالمنطقة.
14	الممزر	603	موزعة جزئياً
15	زعبيل	478	منطقة خاصة
16	ند الشبا	204	منطقة خاصة جزئياً
17	الورقاء (4,3,2,1)	5,679	موزعة جزئياً وجارى التوزيع بناء على برنامج تمويل الإسكان
18	عود المطينة	2,250	جاري الأعمال الهندسية
19	البرشاء جنوب	6,000	جاري الأعمال الهندسية
20	ند الشبا / أم الحصا	4,132	ستجري الأعمال الهندسية لاحقاً
21	الخوانيج	2,650	في طور التخطيط
22	معسكر جميرا	1,529	في طور التخطيط
23	الوصل	530	في طور التخطيط

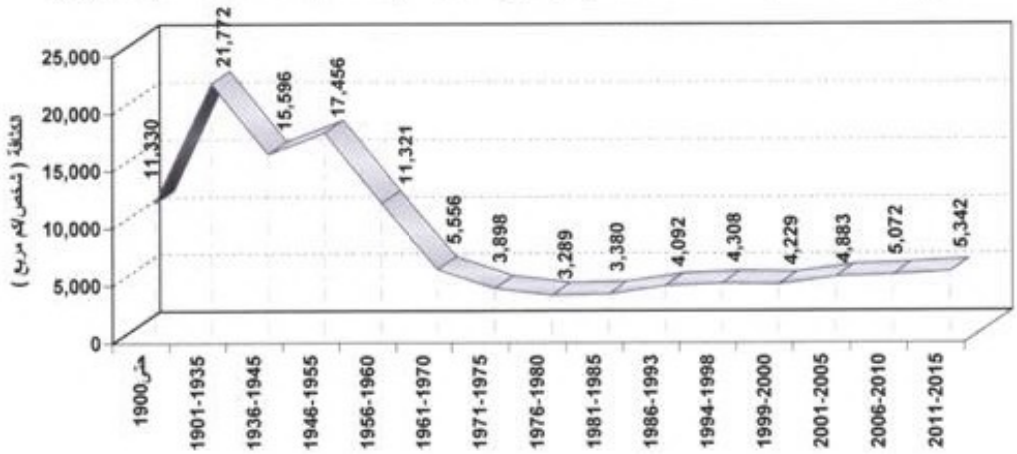
اجمالي عدد قطع الأراضي المخططة والتي في طور التخطيط	44,373
اجمالي عدد قطع الأراضي الموزعة حتى نهاية عام 2001	21,853
اجمالي عدد قطع الأراضي غير الموزعة	22,520

بتتبع تطور التنمية العمرانية لمنطقة دبي الحضرية يتضح أن المساحة المبنية كانت لا تزيد عن 0.2 كم مربع عام 1900م وزادت إلى أكثر من (204) كم مربع عام 2000م ويتوقع أن تصل إلى (387) كم مربع عام 2015م كما هو موضح من الجدول رقم (5).

الجدول رقم (5)التطور التاريخي للمساحة المنماة بإمارة دبي خلال الفترة 1900م - 2015م

الفترة الزمنية	المساحة المنماة بالكيلو متر مربع	عدد السكان	الكثافة. شخص/ بالكيلو متر مربع
حتى 1900	0.2	2,266	11,330
1935-1901	0.8	17,418	21,772
1945-1936	2	31,192	15,596
1955-1946	3.2	55,858	17,456
1960-1956	5.3	60,000	11,321
1970-1961	18	100,000	5,556
1975-1971	47	183,187	3,898
1980-1976	84	276,300	3,289
1985-1981	109.7	370,788	3,380
1993-1986	149.3	610,926	4,092
1998-1994	187.8	809,061	4,308
2000-1999	203.9	862,387	4,229
2005-2001	244.3	1,192,866	4,883
2010-2006	309.1	1,567,890	5,072
2015-2011	386.7	2,065,788	5,342

تطور الكثافة السكانية للمساحة المنماة بإمارة دبي خلال الفترة 1900م - 2015م (شخص/كم مربع)



ويتضح من الجدول السابق أن المساحة المعمرة(المنماة) عام 1960م تصل إلى 5.3 كم مربع بينما تصل إلى 84 كم مربع عام 1980م أي بمعدل نمو سنوي قدرة 14.8٪ . بينما وصلت المساحة المنماة عام 2002م إلى 220 كم مربع أي بمعدل نمو سنوى 4.5٪ بالمقارنة بعام 1980م.

أي أن معدل النمو الحضري وصل إلى 3.2٪ سنوياً خلال السنوات الخمس الماضية (1998م-2002م) ووصل معدل النمو السكاني إلى 6.3٪ سنوياً خلال نفس الفترة، وهذا يوضح مقدار التحول فى نمط التنمية العمرانية والاجتماعية والاقتصادية فى إمارة دبي ابتداء من عام 1986م .

وتعتبر عملية النمو العمراني أو التوسع الكبير في الأراضي المنماة من أهم إفرازات عملية التحضر التي حولت مدينة دبي من مدينة ساحلية تعتمد على الصيد إلى مركز للأعمال على مستوى الشرق الأوسط خلال فترة لا تتجاوز العشرين عاماً .

أهم المشاريع التنموية والدراسات التخطيطية الناتجة عن استراتيجيات التنمية العمرانية خلال الفترة 1986م - 2002 م

- مخطط التنمية الشاملة لإمارة دبي عام 1986م.
- المخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية (1993م-2012م) التطلعات المستقبلية لدبي.
- دراسة الاحتياجات من المناطق الصناعية.
- مجمع دبي للاستثمار.
- مراحل تنفيذ مخطط الإسكان.
- التخطيط المقترح لامتداد منطقة رأس الخور الصناعية.
- مخطط سوق الخضروات والفاكهة.
- تخزين السيارات لدائرة الموانى والجمارك.
- سوق السيارات المستعملة.
- مشروع الجداف.
- مشروع تطوير كورنيش ديرة.
- مخطط تنمية منطقة حتا.
- الخطة الخمسية لخدمات البلدية المقترحة حتي عام 2005م.
- شبكة الطرق المقترحة للاعوام 2000 و2005 و2015م.
- مراحل تنفيذ الخطة الخمسية للمرافق العامة.
- المناطق الترفيهية والمحميات.
- تحديد مواقع دفن النفايات بمدينة دبى.

- المحميات الطبيعية بإمارة دبي.
- معالجة النفايات الخطرة.
- تحديد مواقع جديدة للكسارات وتخطيط المواقع بعد الانتهاء من أعمال الكسارات.
- المدينة الجامعية.
- مشروع منطقة الورقاء السكنية.
- تخطيط منطقة عود المطينة.
- تخطيط منطقة الخوانيج.
- تخطيط منطقة ورسان الاولى.
- مشروع تخطيط منطقتي ند الشبا وأم الحصا السكنيتين.
- تخطيط منطقة العوير الريفية.
- إعادة تخطيط الخدمات العامة في منطقة شعبية القصيص.
- النظام الشامل لتخطيط استعمالات الأراضي بدبي لتحقيق التنمية المستدامة.
- دراسة الآثار التخطيطية الاستراتيجية لسياسات تنمية الأراضي بمدينة دبي.
- الطاقة الاستيعابيـــة للمخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية.
- استراتيجية النمو العمراني لإمارة دبي.
- تحليل الأوضاع الراهنة وتقييم الاحتياجات المستقبلية للدفاع المدني.
- دراسة عن المدارس الخاصة بإمارة دبى .
- المدارس الحكومية بإمارة دبي.
- التكلفة والإيرادات المتعلقة بالطرق.
- دراسات التأثيرات المرورية.
- دراسة النقل الشاملة بإمارة دبي.
- دراسة توسع المنطقة الحرة لجبل علي.
- إسكان المواطنين.
- التقرير البيئي لإمارة دبي.
- دراسة وتقييم الخدمات العامة بمنطقتي المزهر الأولى والثانية.
- احتياجات منطقة مردف من الخدمات العامة.
- تقييم خدمات الرعاية الصحية الأولية بمنطقة دبي الحضرية.

- مقترحات تنمية مرافق السياحة العلاجية بمنطقة دبي الحضرية.
- إعادة تخطيط أجزاء من منطقتي الممزر والنهدة.
- مخطط لمدارس الفروسية في الخوانيج.
- منطقة سكنية لذوى دخل المحدود في عود المطينة.
- الدراسة الأولية لمنطقة شاطئ جبل علي.
- منطقة الأبراج على شارع الشيخ زايد.
- إعادة تخطيط منطقة الخوانيج وإعداد المخطط التفصيلية لها.
- إعادة تخطيط المنطقة السكنية في النزوة.
- إعادة تخطيط المنطقة السكنية في الهباب.
- تخطيط منطقة سكنية للعمال في منطقة رأس الخور الصناعية الثالثة.
- تخطيط المنطقة الصناعية الجديدة في حتا.
- تطوير شواطئ جميرا.
- الأعمال الهندسية لمناطق مختلفة بمدينة دبي.
- الأعمال الهندسية لمنطقة البرشاء جنوب.
- تخطيط منطقة البرشاء جنوب.

مشروع تطوير كورنيش ديرة ضمن الخطة المستقبلية

عدد المعاملات المنجزة لإدارة التخطيط والمساحة خلال الفترة 1996م- 2002 م

البيان	الوحدة	الإجمالي
المرافق العامة	عدد	34,909
التعويضات	عدد	4,569
أعمال تعديل الأراضي	عدد	1,190
تخصيص أراضي خدمات عامة	عدد	2,059
تخصيص أراض صناعية	عدد	6,248
تدقيق على الخرائط المساحية	عدد	41,679
معاملات أخرى صناعية	عدد	2,384
استمارات التشريعات	عدد	9,397
تقارير التصاريح التخطيطية	عدد	8,192
المراجعات والتدقيقات على طلبات البناء بلجنة تراخيص البناء	عدد	49,312
عدد رخص المتابعة من قبل مندوب التخطيط بدائرة التنمية الاقتصادية	عدد	180,851
عدد الملصقات	عدد	23,770
عدد التصاميم	عدد	1,595
عدد المجسمات	عدد	101
عدد الأعمال المنفذة بورشة الإعلانات	عدد	8,962
عدد الأعمال المنفذة خارج ورشة الإعلانات	عدد	3,811
عدد النقاط التي تمت قراءتها بغرض المسح الطبوغرافي التفصيلي	عدد	469,286
طول خطوط الترافوسات	كم	11,978
عدد نقاط التحكم المنجزة في خطوط الترافوسات	عدد	4,714
طول خطوط الميزانية الشبكية لنقاط التحكم (مناسيب نقاط التحكم)	كم	1,342
قراءات بواسطة الأقمار الصناعية	عدد	19,334
عدد نقاط الارتفاع	عدد	20,235
طلب معلومات عن نقاط التحكم المساحية	عدد	7,256
عدد نقاط تحديد حرم الطرق	عدد	3,342
عدد نقاط التحكم المساحية المستحدثة	عدد	9,357
صيانة نقاط مساحية	عدد	37,296
تحديد علائم	عدد	21,254
تحديد اتجاه القبلة	عدد	302
أعمال مساحية أخرى	ساعة	12,540
تحديد علائم البناء	عدد	11,100
شهادات علائم البناء	عدد	16,429
شهادات مراجعة علائم البناء	عدد	6,602
شهادات الإنجاز	عدد	10,131
مسح المزارع	عدد	1,242
مسح لإصدار خرائط موقعية	عدد	3,261
زيارات موقعية	عدد	795
مرافق عامة	كم	884
تعديلات في التخطيط	كم	945
عدد الخرائط الموقعية للاستعمالات السكنية والتجارية	عدد	57,162

المصدر : التقارير السنوية لإدارة التخطيط والمساحة خلال الفترة 1996م- 2002م

إدارة
العقود والمشتريات

تعتبر إدارة العقود والمشتريات من الإدارات المهمة في بلدية دبي وبالذات في ظل النمو السريع للمشاريع العامة في مجال البناء والتعمير، فهذه الإدارة في تفاعل دائم مع هذه المشاريع إذ أن نجاح أية مؤسسة في إدارة عملياتها يعتمد على نجاح المساندة وخصوصاً المتمثلة في العمليات التعاقدية، بما في ذلك الاختيار الأمثل لاستراتيجيات التعاقد وإعداد العقود النموذجية منها والظرفية، وتمثل إدارة العقود والمشتريات في بلدية دبي حلقة وصل رئيسية في تنظيم العلاقات بين العميل الخارجي ممثلاً في الشركات والأفراد والعميل الداخلي ممثلاً في إدارات البلدية المختلفة، فهي المسؤولة عن عمليات طرح المناقصات وإبرام العقود والاختيار الأمثل للمقاولين والاستشاريين وتفادي أسباب الاختلافات التعاقدية.

كما أنها تنظم عملية إعداد وتقييم العطاءات وتلتزم الشفافية في الاختيار، وإدارة المفاوضات بكفاءة، والمعروف أن بلدية دبي من أكفأ الدوائر والمؤسسات في مجال طرح المناقصات للمشاريع وترسيتها، خصوصاً ومشاريعها بمليارات الدراهم ومع ذلك لم يحدث أيّ خلاف حول أية مناقصة بين البلدية والمقاولين أو الموردين في ترسية هذه المشاريع، ما أكسبها ثقة المقاولين والموردين بشكل ملفت للنظر ولم يحدث أن مقاولاً ما اشتكى من التلاعب في الترسية خلال سنوات عمر البلدية وبالذات في مرحلة النمو السريع ما بين عامي 1985م ـ 2001م.

كذلك تقوم هذه الإدارة بتوفير وتخزين جميع احتياجات الدائرة من السلع والمواد، وكذلك المعدات والآليات، كما أن أهمية هذه الدائرة تزداد مستقبلاً في ظل أنظمة الخصخصة وما يرافقها من تعاقدات في عمليات المشاركة مع القطاع الخاص من تنفيذ مشاريع مستقبلية بأنظمة تعاقدية جديدة في ظل العولمة والتجارة الالكترونية.

مراحل تطور إدارة العقود والمشتريات

كانت عملية الشراء داخل البلدية بسيطة وفي حدود ضيقة وكانت الأعمال آنذاك تسند لعدة أشخاص غير متخصصين وكان القائم عليها أحد الكتبة التابعين للحسابات، كما هو موضح في الشكل رقم (1).

الشكل رقم (1) الهيكل التنظيمي لمكتب الحسابات عند نشأته عام 1957م

ثم كان لتطور الدور الذي تقوم به البلدية واتساع نشاطها الأثر الأكبر على زيادة حجم المشتريات وتنوعها الأمر الذي أدى إلى ضرورة إنشاء مكتب يختص بالقيام بهذه العملية الحيوية، ففي سنة 1964م تم إنشاء مكتب تابع للحسابات سمي باسم مكتب المشتريات، وكان

يضم رئيساً للمكتب وكاتبين كما هو موضح في الشكل رقم (2) وفي هذه الفترة كانت كمية المشتريات بقدر الحاجة المطلوبة.

الشكل رقم (2) الهيكل التنظيمي للحسابات ـ لعام 1964م

ونتيجة لتطور عملية الشراء ولمواجهة نقص المواد فقد كان من الضروري شراء المواد بقدر يزيد على الحاجة، ومع وجود هذا الفائض في المواد كان إنشاء مخزن في سنة 1969م أمراً ضرورياً وقد كانت تبعية هذا المخزن للقسم الهندسي.

وفي سنة 1971م ونتيجة للتوسع في عملية الشراء تم تحويل مكتب المشتريات إلى قسم المشتريات ليكون تابعاً أيضاً لقسم الحسابات يضم رئيس قسم وكتبة ومندوبي مشتريات ومحاسبين، وكان لتطور عملية الشراء أثر مباشر على عملية التخزين حيث أنشىء مخزن يتبع القسم الهندسي كان نواة لقسم المخازن الحالي وضم أمين مخزن ومساعد أمين مخزن. كما هو موضح في الشكل رقم (3).

الشكل رقم (3) الهيكل التنظيمي للحسابات والقسم الهندسي لعام 1971م

وتطورت إجراءات المشتريات إلى إجراءات أكثر وضوحاً حيث تم استحداث النماذج الخاصة بعمليات الشراء وتصميم طلبات الشراء الداخلية وأوامر الشراء المحلية وللفصل بين الجهة الطالبة للاحتياجات والجهة المسؤولة عن شراء وجلب هذه الاحتياجات وكذلك الجهة التي تقوم بالاستلام وأصبحت الإجراءات كالتالي:

اعتماد طلب الشراء الداخلي من قبل القسم

↓

اعتماد الطلب من مدير البلدية أو من ينوب عنه

↓

قسم المشتريات للحصول على الأسعار
هاتفياً أو من قبل الأقسام صاحبة العلاقة

↓

اعتماد الطلب مبدئياً من رئيس المكتب

↓

إصدار أمر الشراء وتوقيع رئيس المكتب

↓

توقيع مدير البلدية أو من يخوله

↓

تسجيل طلب الشراء في سجل خاص

↓

تسليم طلب الشراء إلى القسم الطالب مباشرة ——— يقوم القسم باستلام المواد مباشرة من المورد

↓

يقوم المورد بتحضير الأوراق الثبوتية (الفاتورة
الأصلية) النسخة الحمراء من أمر الشراء

↓

قسم المشتريات (التحقيق على الأوراق الثبوتية
وصحة استلام المواد)

وبهدف تنظيم الإجراءات والتزام الجميع بهذا التنظيم صدرت الأوامر الإدارية التالية:

- في عام 1974م صدر أمر إداري رقم 1974/65م بشأن ضبط وتنظيم عملية الشراء الخاص بتعيين موظف في كل قسم يسند اليه استلام المواد التي يتم شرأؤها.
- وفي عام 1976م تم انتقال تبعية قسم المخازن إلى الحسابات بموجب الأمر الإداري بشأن صلاحيات اعتماد أوامر الشراء على النحو التالي:

الصلاحيات القصوى باعتماد مبالغ أوامر الشراء		
رئيس مكتب المشتريات	مساعد المدير العام للشؤون المالية	مدير البلدية ونائبه
10,000 درهم	30,000 درهم	أكثر من 30,000 درهم

- في سنة 1978م بدأ التطور الرئيسي لاقسام الإدارة المالية المختلفة حيث أنشئ مكتب مساحي الكميات تابعاً للقسم الهندسي، كما أنشئ قسم المناقصات والعقود ليكون مسؤولاً عن طرح المناقصات وتنظيم العلاقات التعاقدية مع المقاولين والموردين وكانت التبعية الإدارية لهذا القسم للمالية ويتضح هذا التطور في الشكل رقم (4).

الشكل رقم (4) الهيكل التنظيمي للمالية/ لعام 1978م

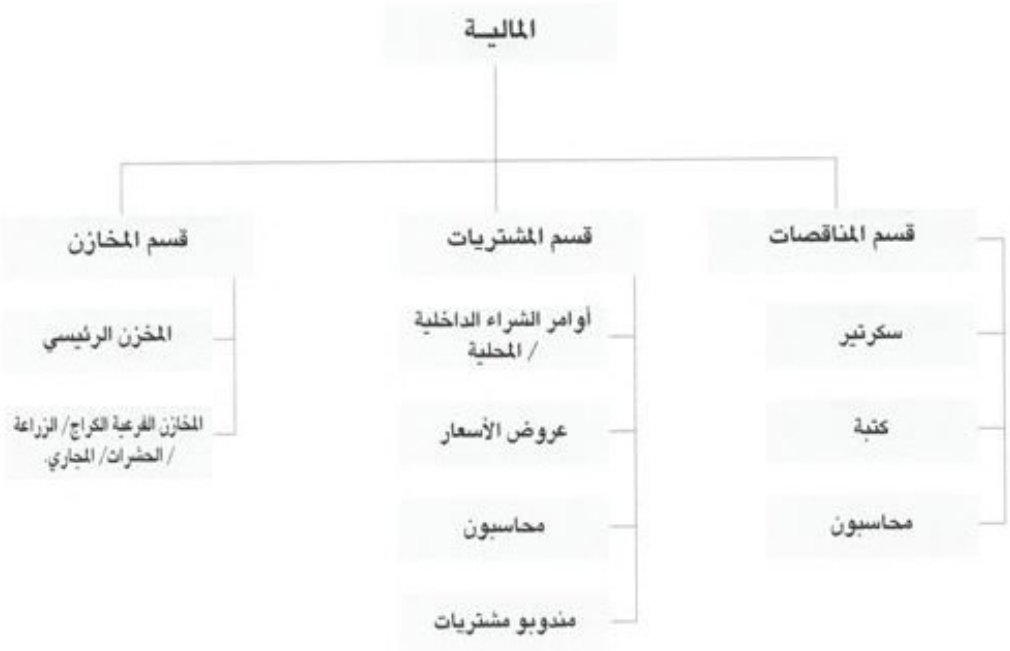
● وفي سنة 1979م صدر أمر إداري بتنظيم العمليات الابتدائية للشراء من حيث تحديد عدد العروض بألا تقل عن ثلاثة عروض تقدم في مظاريف مختومة بالشمع الاحمر.

● وفي 1980/9/13م صدر الأمر الإداري «1980/103م» والقاضي بالالتزام بمشروع قانون المناقصات والعقود واعتباره أمراً إدارياً واجب التنفيذ، وتفويض مساعد المدير للشؤون المالية بعضاً من صلاحيات مدير البلدية وهي (50) ألف درهم للممارسة و(10) آلاف درهم للأوامر المباشرة.

كما تم تشكيل لجنة المشتريات بالدائرة من مساعد المدير للشؤون المالية رئيسا وعضوية كل من رئيس قسم الحسابات ورئيس قسم المشتريات ورئيس قسم المناقصات ورئيس القسم المعني، ومن ضمن مهامها أن تقوم برفع تقرير أسبوعي عن طلبات الشراء إلى مدير البلدية لاعتماده وإرساله إلى اللجنة المالية بالمجلس البلدي في نهاية كل شهر.

● وفي سنة 1985م حدث تطور آخر في الهيكل التنظيمي حيث شمل قسم المخازن العديد من المخازن الفرعية وتحول قسم حساب الكميات إلى المالية وزاد عدد الموظفين في جميع الأقسام كما هو موضح في الشكل رقم (5).

الشكل رقم (5) الهيكل التنظيمي للمالية لعام 1985م



إنشاء وتطور قسم المخازن

أنشىء قسم المخازن في بلدية دبي في عام 1969م وكان يسمى حينها بمخزن الهندسة وكان يتبع للقسم الهندسي بالبلدية كما هو موضح في الشكل رقم (3) وتم تأسيس المخزن في المنطقة الواقعة بجانب قسم العيادة والخدمات الطبية حاليا بجوار ميدان الاتحاد وكان المخزن عبارة عن مبنى مكون من (4) غرف يتضمن تخزين الأثاث المستعمل ومواد البناء الاولية وبعض المواد مثل الصيانة (صيانة المنشآت - صيانة الطرق - إنارة الطرق).

ونظراً لعدم وجود جهة منظمة للمخازن فقد دأب كل قسم بإنشاء مخزن خاص به مثل مخزن مكافحة الحشرات والتابع لقسم مكافحة الحشرات ومخزن الزراعة ومخزن الطرق ومخزن البيطرة ومخزن الصحة ومخازن القرطاسية والسلع المصادرة وفيما يلي أهم المخازن حينها والتي اندمجت فيما بعد لتشكيل ما يسمى قسم المخازن الحالي:

المخزن الرئيسي

- في عام 1971م تم بناء شبرة في منطقة الراشدية لتخزين الأسمنت وبذلك تعتبر هذه الشبرة هي النواة الأولى لمخازن الراشدية.
- وفي عام 1976م تم تعيين مراقب مخازن وأمين مخزن ومجموعة من العمال.
- وفي عام 1980م تمت إضافة عدد من أمناء المخازن ومساعديهم وأصبح عددهم (6) موظفين.

مخزن الزراعة

أنشىء المخزن في عام 1974م في مشتل الزراعة في منطقة هور العنز وكان تابعاً لقسم الزراعة.

مخزن مكافحة الحشرات

أنشىء في عام 1977م ضمن قسم مكافحة الحشرات وكان عبارة عن (3) غرف للمبيدات والمطهرات وقطع الغيار مقرها نفس مقر مخازن المواد الهندسية في موقف سيارات موظفي البلدية الحالي.

كان العمل في المخزن بدائياً لا يتعدى سجلاً لحفظ البيانات والمعلومات دون استخدام أي مستندات مخزنية متكاملة.

العقود والمشتريات ما بين 1985م ـ 1995م

على ضوء التطورات وزيادة العمل بالدائرة وزيادة عدد الوحدات التنظيمية وعدد

الموظفين في تلك الفترة والتضارب في الأوامر الإدارية التنظيمية برزت الحاجة لاحداث نقلة نوعية تتلخص في دراسة المهام المتشابهة وتقديم المقترحات حول إنشاء إدارة العقود والمشتريات وذلك بالاستعانة ببرنامج الأمم المتحدة وضمن تطوير الإدارات في البلدية تم استقدام الدكتور وائل بني الخبير العالمي في لجنة التحكيم الدولية حول المنازعات المالية وذلك لتطوير نظام العقود والمشتريات وإعداد مسودة قانونية للعقود، وتم تشكيل لجان لدراسة الكلفة وأسلوب التنسيق بين الوحدات التنظيمية (العقود والمناقصات - المشتريات - المخازن - حساب الكميات).

كانت أهم نتائج هذا التطوير كالآتي:

1- استخدام الحاسب الآلي بقسمي المشتريات والمخازن عام 1987م بالنسبة للمشتريات حيث أصبح أمر الشراء يصدر عن طريق الحاسب الآلي وكذلك كشوف تفريغ الأسعار بلجنة المشتريات وكذلك كشف دفعات الموردين.

وفي قسم المخازن تم إدخال جميع الأصناف بالحاسب الآلي وتم تصنيفها وترميزها حسب الأصول المخزنية الدولية وأصبح سند الاستلام والصرف يصدر ويسجل آلياً، وهذه كانت قفزة كبيرة في تنظيم حسابات المشتريات والمخازن، وكذلك سهولة الحصول على تقارير مفيدة والتي كانت معدومة في السابق وكانت هذه الخطوة الأولى في نطاق التنظيم وتقليل التكلفة التي انتهجتها الإدارة في سياستها.

2- توحيد الرقابة والأنظمة في جميع المخازن وضم بعض المخازن لجهات محددة كالآتي:

- مخازن تحت إشراف مراقب المخازن مثل مخزن الراشدية ومخزن قطع الغيار (الكراج) ومخزن مكافحة الحشرات ومخزن الزراعة (هور العنز) ومخزن المجاري (القرهود).
- مخازن تحت إشراف الشؤون الإدارية مثل مخزن القرطاسية ومخزن المواد المصادرة ومجمع الخردة.
- مخزن الأملاك (أثاث مكتبي ومنزلي) تحت إشراف شؤون الموظفين.

إدارة الإمدادات والعقود

في عام 1989م صدر الأمر الإداري رقم (50) بتاريخ 1989/2/6م والمتضمن إنشاء إدارة الإمدادات والعقود وتضم اقسام مشتريات - المخازن - المناقصات والعقود ورقابة التكاليف، وتعمل حسب الهيكل الإداري كما هو موضح في الشكل رقم (6) في نفس العام تم تعديل المسمى من إدارة الإمدادات والعقود إلى إدارة العقود والمشتريات وذلك حسب القرار الإداري رقم (235) كما هو موضح في الشكل رقم (7) صفحة (334).

الشكل رقم (6) الهيكل التنظيمي لإدارة الإمدادات والعقود/ لعام 1989م

الشكل رقم (7) الهيكل التنظيمي لإدارة العقود والمشتريات لعام 1989م

وفي عام 1990م تم ضم قسم التموين للإدارة كما جاء في الأمر الإداري رقم (5) لسنة 1990م.

وقد تميزت النقلة النوعية الثانية بعدة خصائص رئيسية أهمها أساليب العمل الموثقة والتنسيق بين الوحدات التنظيمية التي كانت هدفاً مهماً لمعالجة تداخل المسؤوليات والصلاحيات وتوضيح خطوط الاتصال وتبسيط الإجراءات وتوحيد نظام الرقابة لمواكبة التطور الجاري في كافة مجالات العمل في بلدية دبي، وتم اتخاذ الخطوات الأولى للتوطين الشامل والحقيقي وذلك بتوطين الوظائف وتوطين المسؤوليات الخاصة به كما أن هذه الفترة تميزت برقابة وتخصيص التكلفة لأداء الأعمال ورفع كفاءة العمل.

النقلة النوعية الثالثة 1995م - 2000م

ومع بداية سنة 1995 بدأ العمل بدراسة شاملة لأتمتة الكثير من الخدمات المقدمة من قبل الإدارة وتفويض وأتمتة الصلاحيات داخل إدارة العقود والمشتريات وضمن الوحدات التنظيمية في القطاعات

المختلفة وذلك نتيجة ازدياد حجم المشاريع وضخامة الأعمال والمهام في الدائرة ورغبة في تسهيل تلك الخدمات ورفع جودتها وصولاً إلى رضا المتعاملين الداخليين والخارجيين وبهذا تم العمل على تطوير عدد من الأنظمة الحاسوبية مثل:

- نظام المشاريع الهندسية.
- نظام المشتريات .
- نظام المخازن .
- نظام الأصول الثابتة .
- نظام الدفعات المالية .
- نظام المناقصات .
- نظام الأرشفة الالكترونية.

وقد تم تطوير جميع الأنظمة بالقدرات الذاتية في الإدارة وذلك بالتعاون والتنسيق فيما بين إدارتي العقود والمشتريات و تكنولوجيا المعلومات، وقد شكل بناء قاعدة أساسية في البرامج مدخلاً متميزاً للدخول بقوة نحو تقديم الخدمات حسب متطلبات الحكومة الإلكترونية كما هو موضح في الشكل رقم (8).

الشكل رقم (8) الهيكل التنظيمي لإدارة العقود والمشتريات لعام 1995م

وفي عام 1997م تم إصدار القانون رقم (6) بشأن عقود الدوائر الحكومية في إمارة دبي، والذي ينظم عمليات الشراء والتعاقد، وبناءً على ذلك تم إصدار عدد من القرارات الإدارية التي تنظم عملية تطبيق القانون وبناء على هذه القرارات طرأ تغيير طفيف على هيكل إدارة العقود والمشتريات في عام 2000م بموجب القرار الإداري رقم (109) كما هو موضح في الشكل رقم (9).

الشكل رقم (9) الهيكل التنظيمي لإدارة العقود والمشتريات لبلدية دبي لسنة 2000م

كما تم اعتماد دليل إجراءات العمل بإدارة العقود والمشتريات في عام 2001م.

أهم مهام وواجبات إدارة العقود والمشتريات والأقسام التابعة لها:

تقع على إدارة العقود والمشتريات مسؤولية تقديم خدمات المشتريات واجراء المناقصات وإبرام العقود بحيث يتم توفير السلع والمواد للبلدية حسب المواصفات

المحددة، وبشكل اقتصادي بالإضافة إلى القيام بأعمال مسح الكميات وإعداد وثائق المناقصات في البلدية للمشروعات الصغرى كما أن عليها ترتيب خدمات التأمين الخاصة بكافة احتياجات البلدية والتأكد من تطبيقها.

بالإضافة إلى تخزين المواد بطرق علمية ومراقبة الأصول الثابتة للدائرة، كما أن الإدارة تقوم بعمليات تأهيل الاستشاريين والمقاولين للعمل بمشاريع الدائرة.

قسم المشتريات

- إعداد مذكرات أوامر الشراء المحلية وإصدارها للحصول على السلع والمواد من السوق المحلية.
- إصدار أوامر الشراء للحصول على السلع والمواد من خارج السوق المحلية عندما يصدر تفويض بذلك حسب الظروف التي توجب هذا الإجراء.
- استلام عروض الأسعار ودراستها.
- تدقيق ومعالجة الدفعات الناشئة عن أوامر الشراء.
- القيام بعملية الشراء بالجملة بعد تجميع طلبات الدائرة للمواد التي يمكن شراؤها بهذا الأسلوب.

قسم المخازن

- التأكد من أن مخازن البلدية ومحتوياتها محفوظة بحالة سليمة ومأمونة.
- التأكد من أن عمليات استلام وتسليم المواد في المخازن تتم وفقاً للوائح والإجراءات ذات العلاقة.
- ترتيب بيع المواد الراكدة وغير المستخدمة بالمزاد العلني.
- مراقبة ومتابعة الأصول الثابتة للدائرة.

قسم المناقصات والعقود ورقابة التكاليف

- المراجعة، الإعلان وإصدار وثائق المناقصات.
- مراجعة العقود الخاصة بمشروعات البلدية من حيث المواد أو الخدمات.
- مراجعة شهادات الدفع والمطالبات والتأكد من التقيد بشروط العقود.
- تقديم خدمات حساب الكميات الداخلية.
- تقديم خدمات فعالة بالنسبة إلى النزاعات الناشئة عن تنفيذ المشاريع.
- مراجعة عروض المناقصات المقدمة لمشاريع الدائرة الإنشائية وكتابة التقارير التحليلية.
- تأهيل المقاولين والاستشاريين وإعادة تقييمهم بشكل دوري.

مراحل تطور بعض الأنظمة الحاسوبية بإدارة العقود والمشتريات

نظام المخازن

بدأ تطبيق نظام المخازن الجديد في أغسطس عام 1999م وذلك لمحدودية النظام الحاسوبي السابق علاوة على علة القرن والتي واجهت جميع الأنظمة القديمة (Legacy Systems)

ويتميز نظام المخازن الإلكتروني بالعديد من الخصائص الإدارية والتقنية منها:

1ـ صمم نظام المخازن لكي يتواكب مع سياسة البلدية في تطبيق المركزية في النظام واللامركزية في العمل حيث أنه يمكن من خلال النظام إنشاء مخازن فعلية (رئيسية وجزئية وفرعية) ومخازن الكترونية صورية (Virtual Warehouses) لكي يتم من خلالها التحكم في المخزون ومراقبة المواد في جميع الإدارات والأقسام والشعب.

2ـ يتميز نظام المخازن بسهولة الإجراءات وذلك عن طريق نظام تدفق العمل (Workflow).

3ـ يحتوي نظام المخازن على نظام الصلاحيات وأمن البيانات حيث أنه يمكن لقسم المخازن التحكم الكامل في النظام من حيث إنشاء واعطاء الصلاحيات للعديد من الإجراءات المخزنية، مثل إنشاء مخزن جديد، إضافة مستخدم جديد، تصميم صلاحيات جديدة وما شابه.

4ـ يتميز النظام بوجود مستويين للحسابات وهما مستوى المخازن ومستوى الوحدات الإدارية مما يجعل النظام مرنا وسهلاً في توسيع دائرة الخدمات للإدارات والأقسام وجميع الوحدات الإدارية التابعة.

5ـ يحتوي نظام المخازن على نظام تصنيف المواد والاستفسارات الخاصة بوحدة رقابة المخزون، مما يسهل عليها متابعة المخزون واتخاذ القرارات اللازمة لعملية الشراء الخاصة بنظام المشتريات.

6ـ يحتوى نظام المخازن على نظام التحكم للمواقع المخزنية (Bin Location System) حيث يتم إنشاء ومعرفة الموجودات في كل مخزن وأيضا يوجد بهذا النظام خاصية الارتباط بالنظام الجغرافي للمعلومات (GIS).

7ـ يتميز نظام المخازن بازدواجية نظام أرصدة المواد وهما نظام الأرصدة الفوري ونظام الأرصدة المرحلة، ويتميز النظام الفوري بخاصية الاعتماد والتراجع في الاعتماد عند حدوث أي خطأ مما يوفر الكثير من المرونة الإدارية.

8ـ يحتوى النظام على تقارير عالية الجودة وخصوصا التقارير الخاصة بالمعلومات الإدارية.

9ـ يتميز النظام بسهولة الارتباط مع بقية الأنظمة مثل نظام المشتريات ونظام صيانة المركبات.

10ـ يتميز النظام في التصميم العالي التقنية والجودة على سهولة ارتباط التقنيات الأخرى مثل نظام الأرشفة ونظام الـ Bar Code.

نظام المشتريات

بدأ تطبيق نظام المشتريات في عام 1999م مما ساعد كثيراً في عملية الشراء الإلكتروني والذي تم تنفيذه في عام 2001م حيث أن المستخدم في الدائرة يعتمد على طلب المواد إلكترونياً وصلاحيات اعتماد طلب الشراء وأوامر الشراء إلكترونياً، وهو عبارة عن نظام آلي مرتبط باقسام البلدية المختلفة من جهة وقسم المخازن من جهة أخرى وترتبط هاتان الجهتان بقسم المشتريات بحيث تتم عملية طلبات الشراء من قبل إدارات البلدية بشكل آلي وعن بعد خصوصا وان البلدية تعمل من خلال (150) موقعاً تنتشر في جميع أنحاء الامارة حيث تقوم الجهة الطالبة للمادة بتعبئة الشاشة الخاصة بذلك وإرسالها واعتمادها آليا من الشخص المفوض بعدها يتحول الطلب تلقائيا إلى الإدارة الفنية (في حالة وجود مواد فنية) ثم إلى قسم المخازن حيث تتم عملية التأكد من عدم توفر المادة في مخازن البلدية المختلفة عن طريق ارتباط النظام بنظام المخازن بعد اعتماد الطلب إلكترونياً من قبل قسم المخازن يقوم قسم المشتريات بمراجعة الطلب واعتماده إلكترونياً من قبل الشخص المفوض بذلك لدى إدارة العقود والمشتريات ومن ثم يتم إرسال الطلبات للشركات المسجلة والمتخصصة بذلك للحصول على عروض أسعار وبعد الفتح والاختيار يتم تحويل الطلب إلكترونياً لقسم الموازنة للارتباط ومن ثم إصدار أمر الشراء واعتماده إلكترونياً.

فوائد استخدام النظام

1) انخفاض الوقت المستغرق في التدقيق على طلبات الشراء من النظام الجديد بنسبة عالية جدا حيث انه يمكن الاستفسار عن الوضعية باختيار أي رقم يتعلق بالمعاملة مثل طلب الشراء، عرض السعر، أمر الشراء، رقم الكشف، رقم المستند.

2) دقة المعلومات ادت إلى انخفاض نسبة واحتمالات الأخطاء في طلبات الشراء بشكل كبير نظرا لتخزين المعلومات إلكترونياً وعدم وجود حاجة لتدخل بشري.

3) التقليل من الاستخدام الورقي وتنفيذ سياسة لإدارة بلا أوراق.

4) توثيق البيانات الخاصة بالمشتريات على أساس نظام موحد ومتجانس كما أن حفظ البيانات يتم عن طريق الحاسب الآلي مما يؤدي إلى رفع كفاءة الحفظ الدائم ويقلل من زحمة المكاتب بالملفات الورقية.

5) سهولة استرجاع البيانات عن طريق الحاسب الآلي وبشكل فوري مما يؤدي إلى رفع كفاءة إعداد التقارير المختلفة من حيث السرعة والدقة.

6) يعمل النظام على توفير العمالة المطلوبة للتدقيق والمراجعة وذلك نتيجة انخفاض الحاجة للعمل اليدوي.

7) يقوم النظام الجديد بالتأكيد من أن المادة المطلوبة غير متوفرة من خلال ارتباطه بنظام المخازن.

8) تقليل التكلفة بحيث تم الاستغناء عن عدد كبير من المندوبين الذين كانوا يتنقلون بين مواقع أعمالهم ومكاتب الإدارات التابعين لها بين تلك الإدارات وقسم المخازن وقسم المشتريات.

9) سهولة ربط النظام بشبكة الانترنت.

10) سهولة الحصول على كافة البيانات وحجم المشتريات على مستوى كل شعبة في الإدارات المختلفة.

11) يساعد النظام الإدارات المختلفة على متابعة مشترياتهم ومراقبة الموازنة.

12) تقليل الوقت والتكلفة لإنجاز طلبات الشراء.

13) المرونة في العمل ففي كل مرحلة من مراحل الاعتماد يمكن للمخول أن يقوم باعادة الطلب لطالب المواد إلكترونياً بالرفض أو التعديل أو الموافقة.

القوى العاملة وتوطين الوظائف

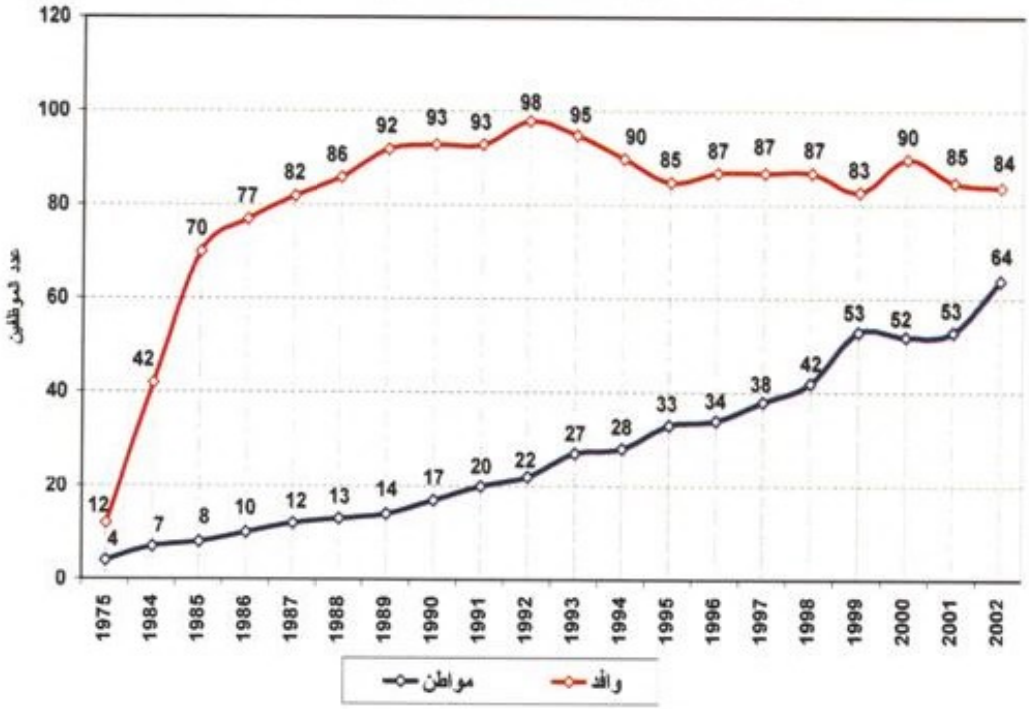
ولمواكبة التطورات التي تمر بها بلدية دبي فقد ارتفع عدد الموظفين بشكل عام ليناسب حجم الخدمات المقدمة ونوعيتها وكذلك ارتفع عدد موظفي إدارة العقود والمشتريات ويلاحظ من الرسم البياني تطور القوى العاملة ما بين الأعوام 1985م ـ 2000م.

والجدير بالذكر في مجال التوطين أن نسبة التوطين لسنة 1999م بلغت 35٪ وهي أعلى من النسبة المستهدفة رغم وجود الكثير من الأنشطة التخصصية والصعوبات في ذلك إلا أن البلدية وضعت خطة متكاملة لتوطين تلك الوظائف التي كانت في سنة 1995م صعبة التوطين، ومن ذلك توطين بعض وظائف مساحي الكميات والتي كانت مجالاً للتحدي حيث لا توجد الكوادر المواطنة لتلك الوظيفة بسبب عدم وجود تخصص جامعي غير أن البلدية قامت بتدريب الخريجين المواطنين في مكاتب مساحي الكميات المتخصصة بالدولة وكذلك تم التنسيق مع كليات التقنية العليا لوضع برامج تخصص مسح كميات يساعد في تأهيل العنصر المواطن للدخول في هذا الميدان إلى جانب الاتفاق مع جامعات في استراليا لابتعاث بعض الطلبة لدراسة هذا التخصص.

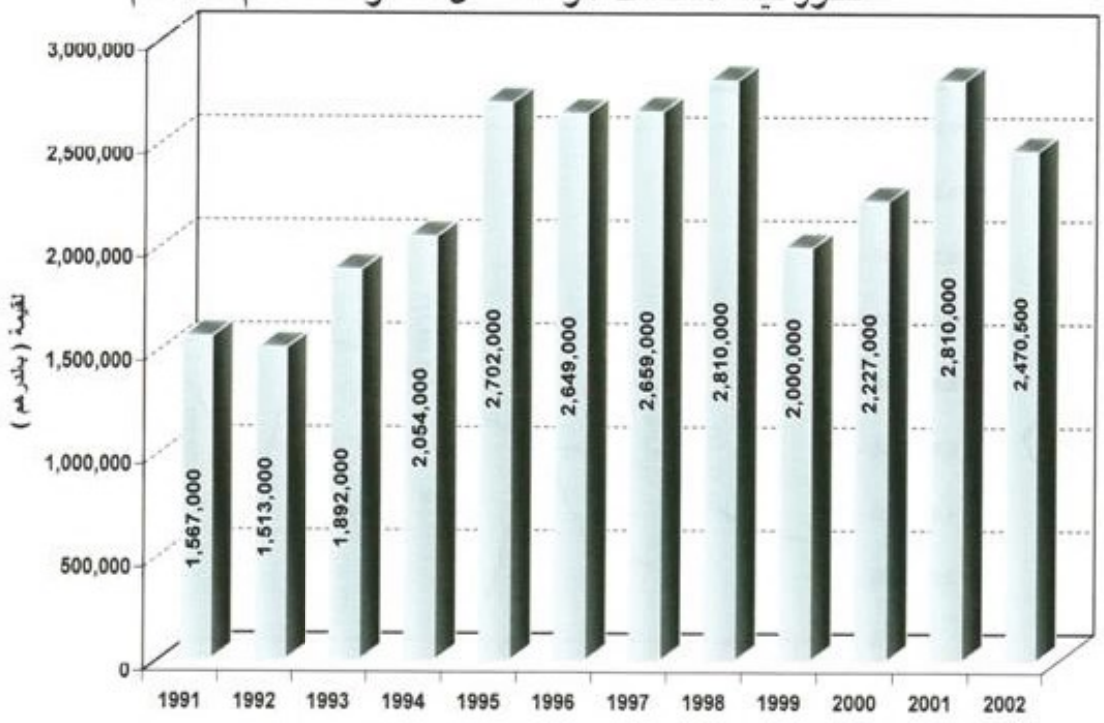
القوى العاملة في إدارة العقود والمشتريات لعام 1999م موضحة نسبة التوطين

القسم	مواطن	وافد	مجموع	نسبة المواطنين
العقود والمشتريات ـ الإدارة	8	4	12	٪67
قسم المشتريات	14	12	26	٪54
قسم المخازن	18	50	68	٪26
قسم المناقصات والعقود ورقابة التكاليف	13	17	30	٪43
مجموع	53	83	136	٪39

تطور عدد الموظفين بإدارة العقود والمشتريات 1975م - 2002م



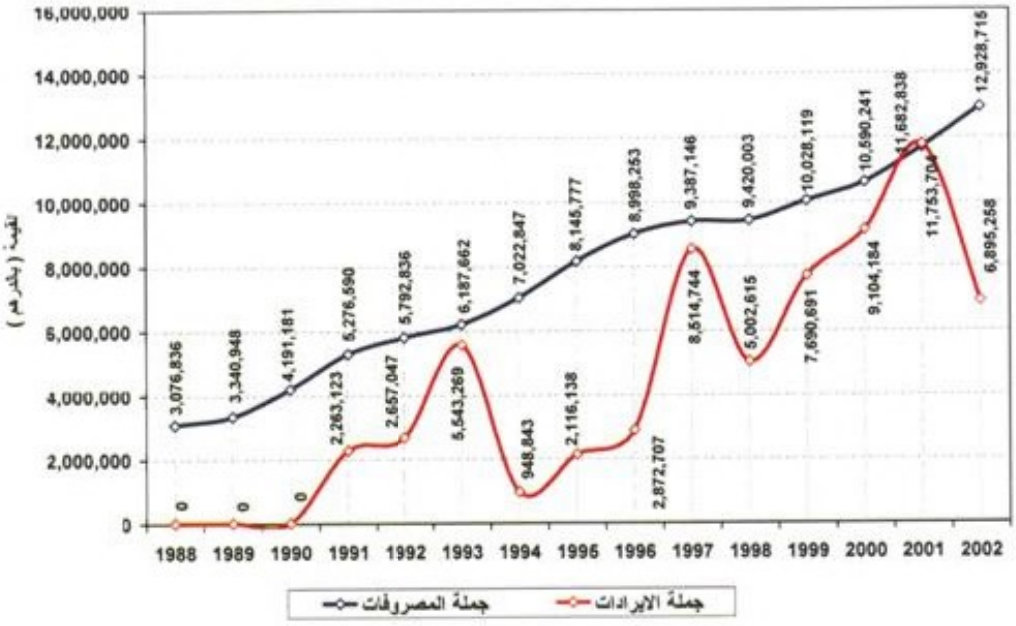
تطور قيمة الممتلكات المؤمنة خلال السنوات 1991م - 2002م



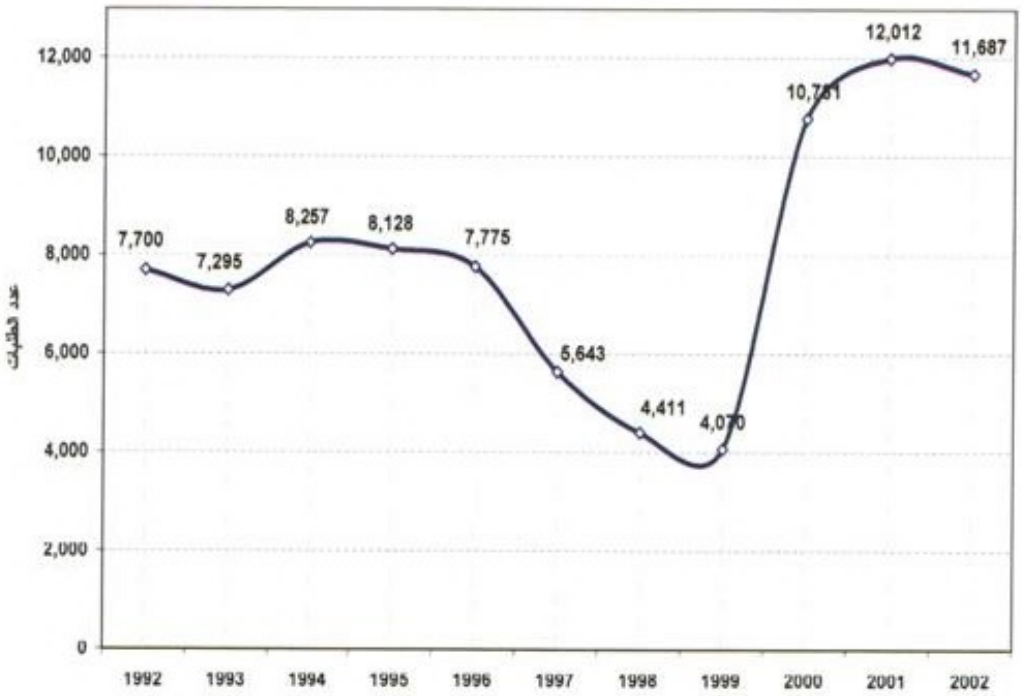
مصروفات وإيرادات إدارة العقود والمشتريات خلال السنوات 1988م-2002م

السنة	إجمالي المصروفات	إجمالي الإيرادات
1988	3,076,836	0
1989	3,340,948	0
1990	4,191,181	0
1991	5,276,590	2,263,123
1992	5,792,836	2,657,047
1993	6,187,662	5,543,269
1994	7,022,847	948,843
1995	8,145,777	2,116,138
1996	8,998,253	2,872,707
1997	9,387,146	8,514,744
1998	9,420,003	5,002,615
1999	10,028,119	7,690,691
2000	10,590,241	9,104,184
2001	11,682,838	11,753,704
2002	12,928,715.91	6,895,258.39
إجمالي	24,611,553.91	65,362,323.39

تطور مصروفات وإيرادات إدارة العقود والمشتريات خلال السنوات 1988م-2002م

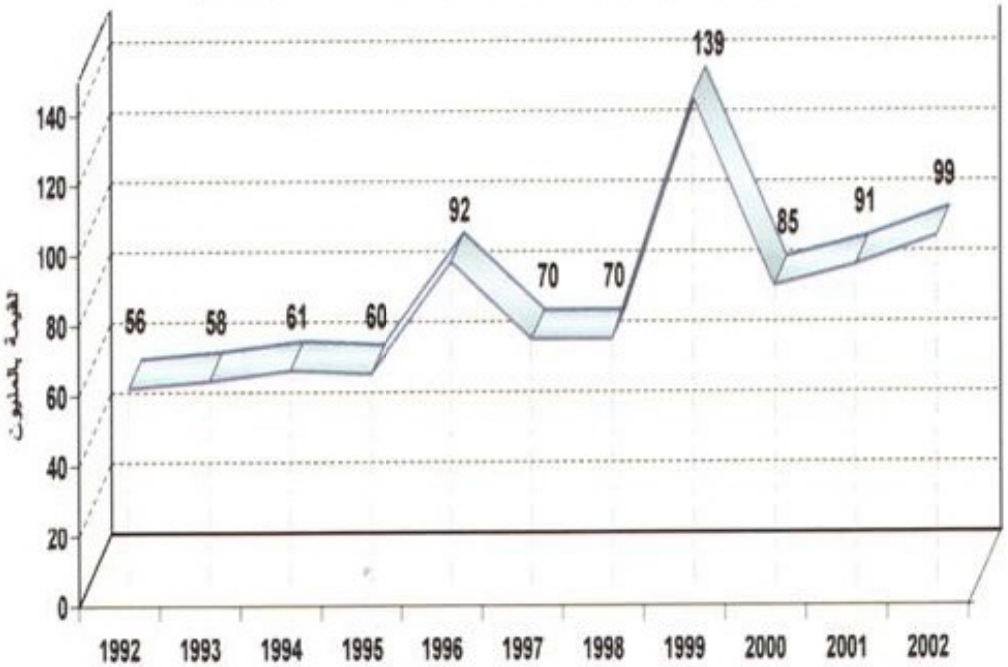


تطور عدد طلبات الشراء خلال السنوات 1992م-2002م

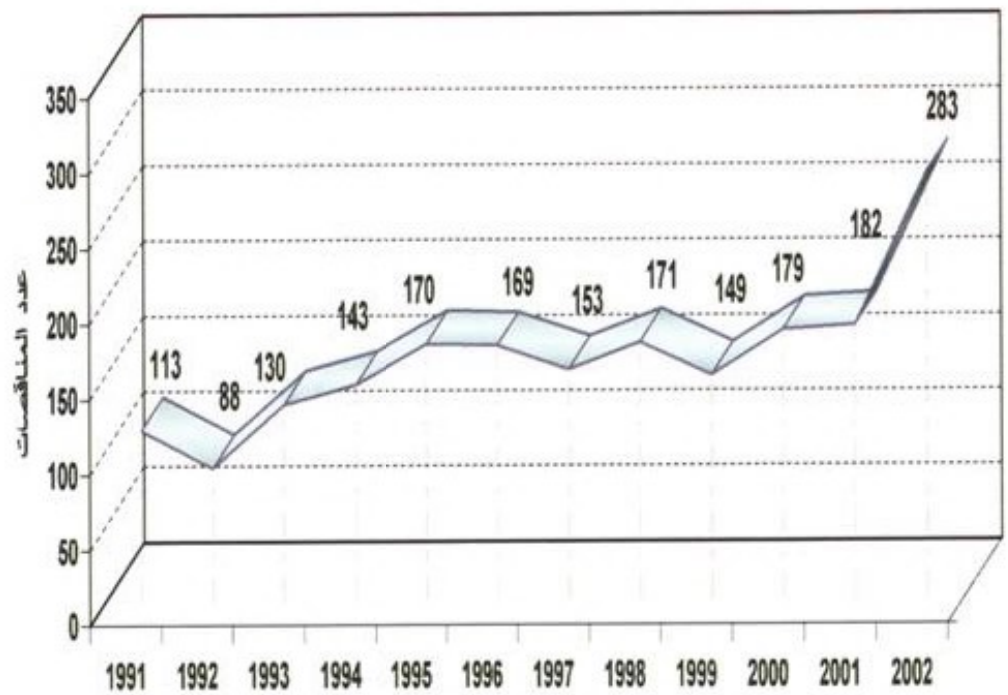


تطور عدد أوامر الشراء خلال السنوات 1992م-2002م

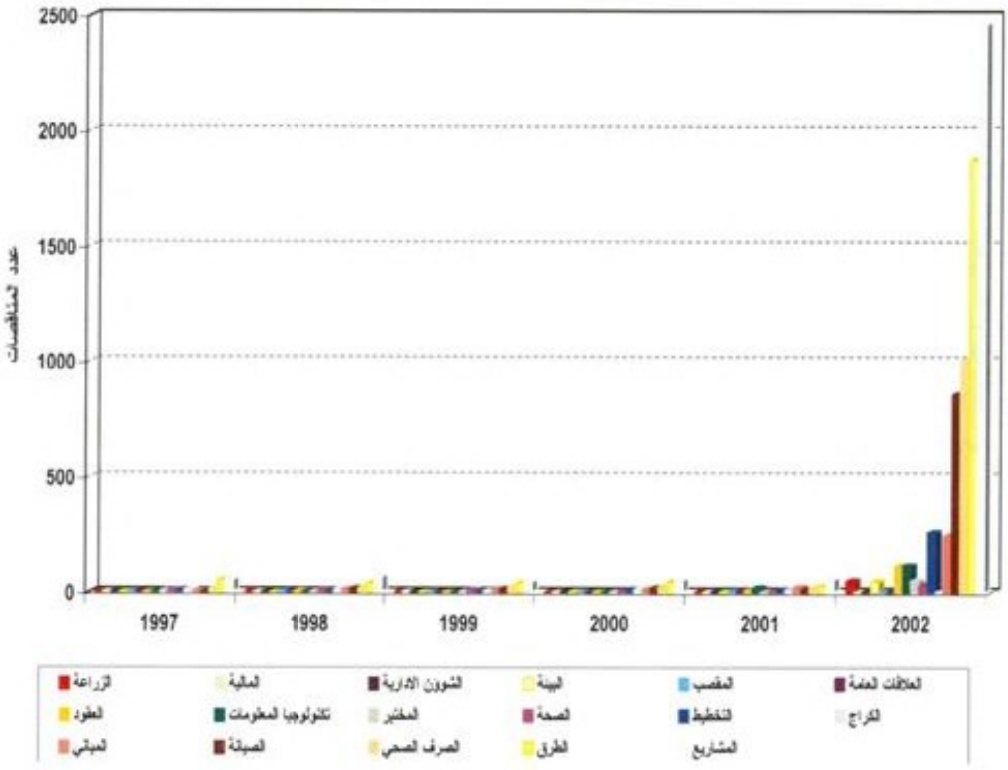
تطور قيمة أوامر الشراء خلال السنوات 1992م-2002م



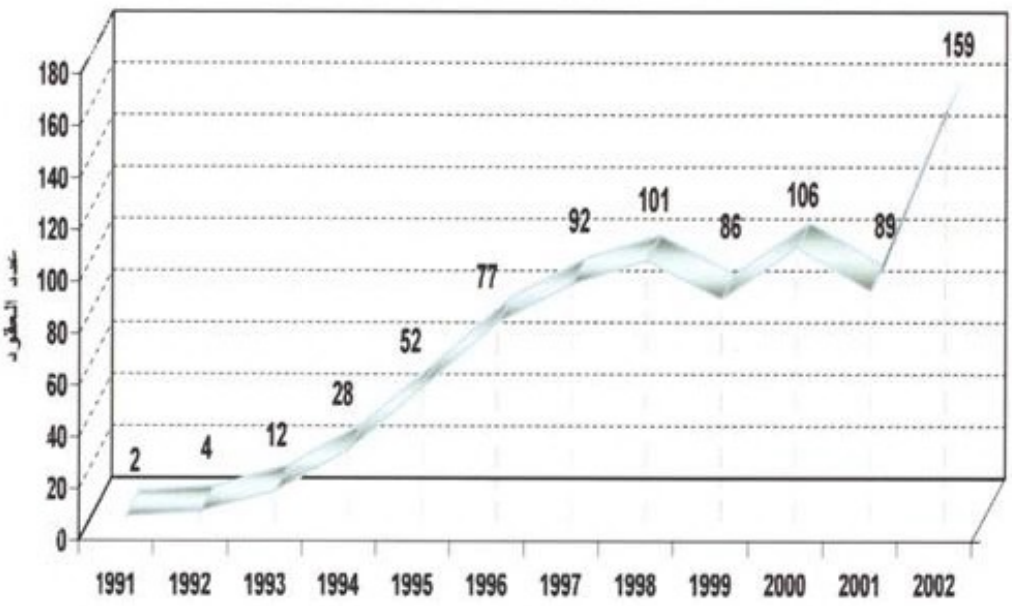
تطور عدد المناقصات خلال السنوات 1991م-2002م



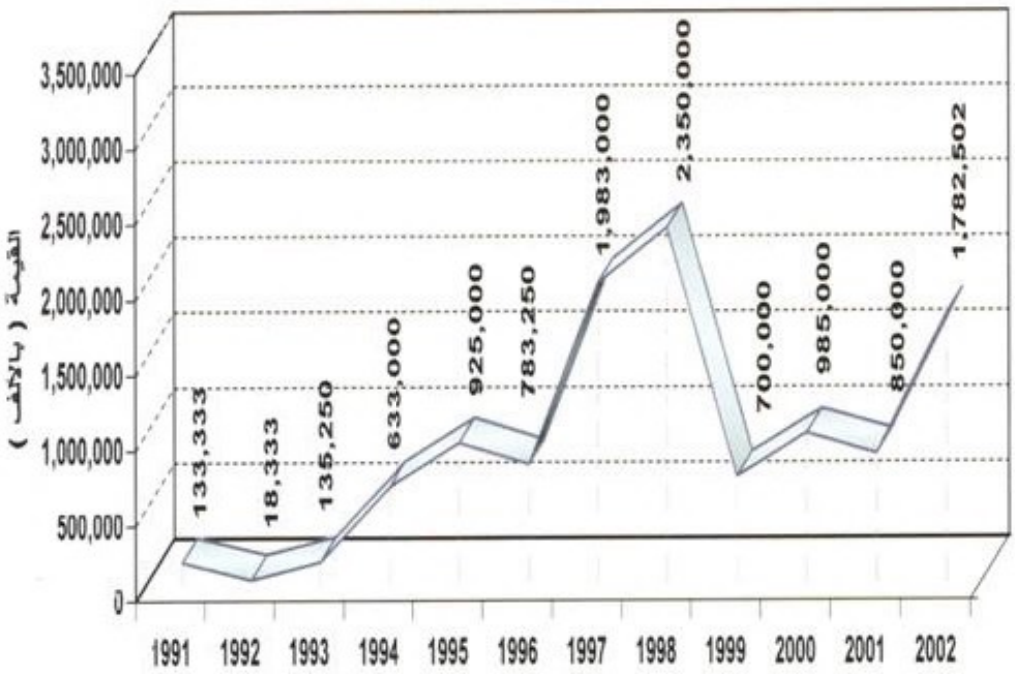
مقارنة بتوزيع عدد المناقصات بين الإدارات خلال السنوات 1987م-2002م



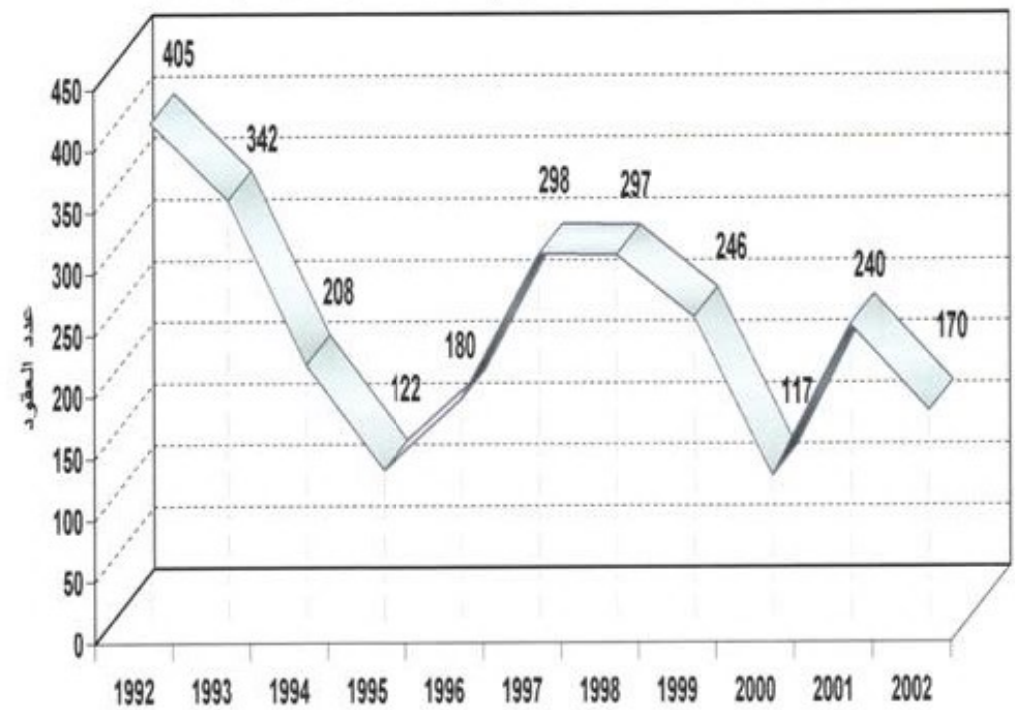
تطور عدد عقود المشاريع الإنشائية خلال السنوات 1991م-2002م



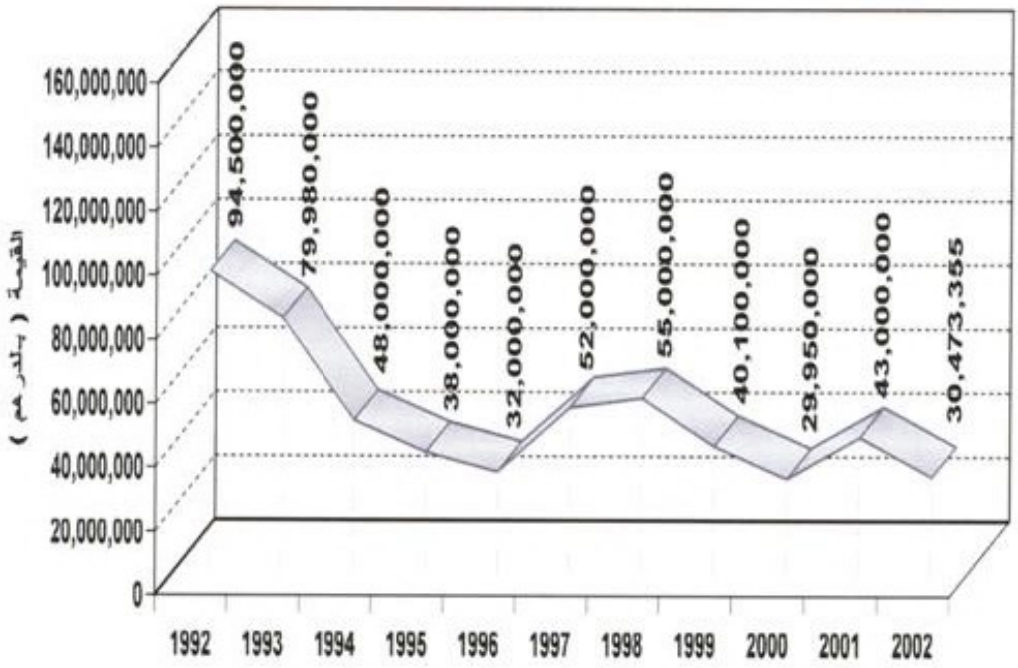
تطور قيمة عقود المشاريع الإنشائية خلال السنوات 1991م-2002م



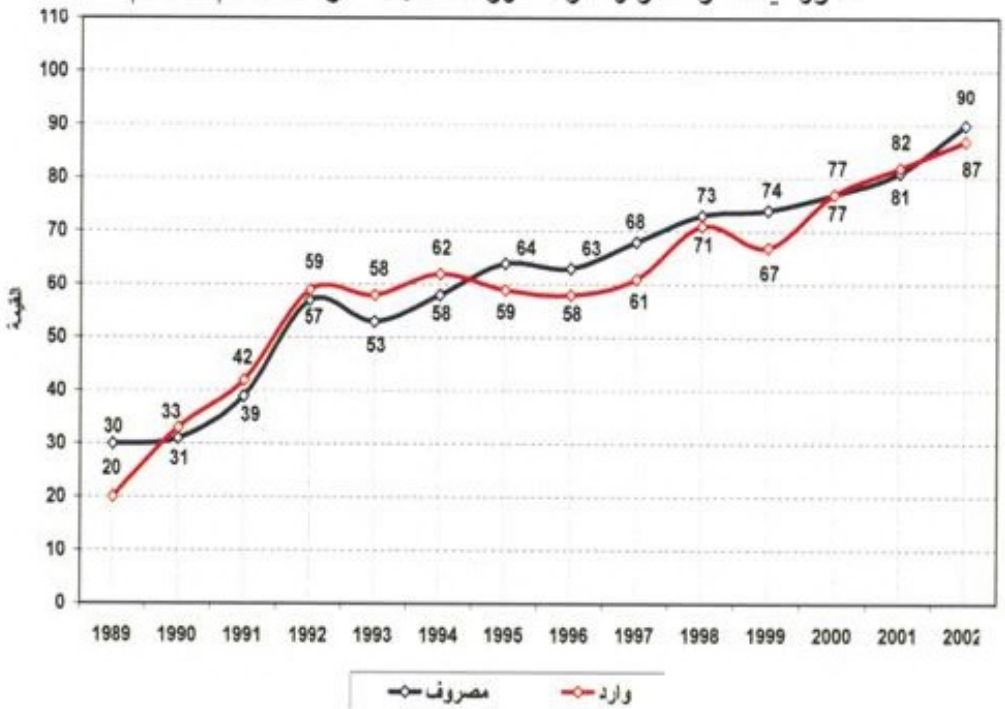
تطور عدد عقود الإسكان الحكومي خلال السنوات 1992م-2002م



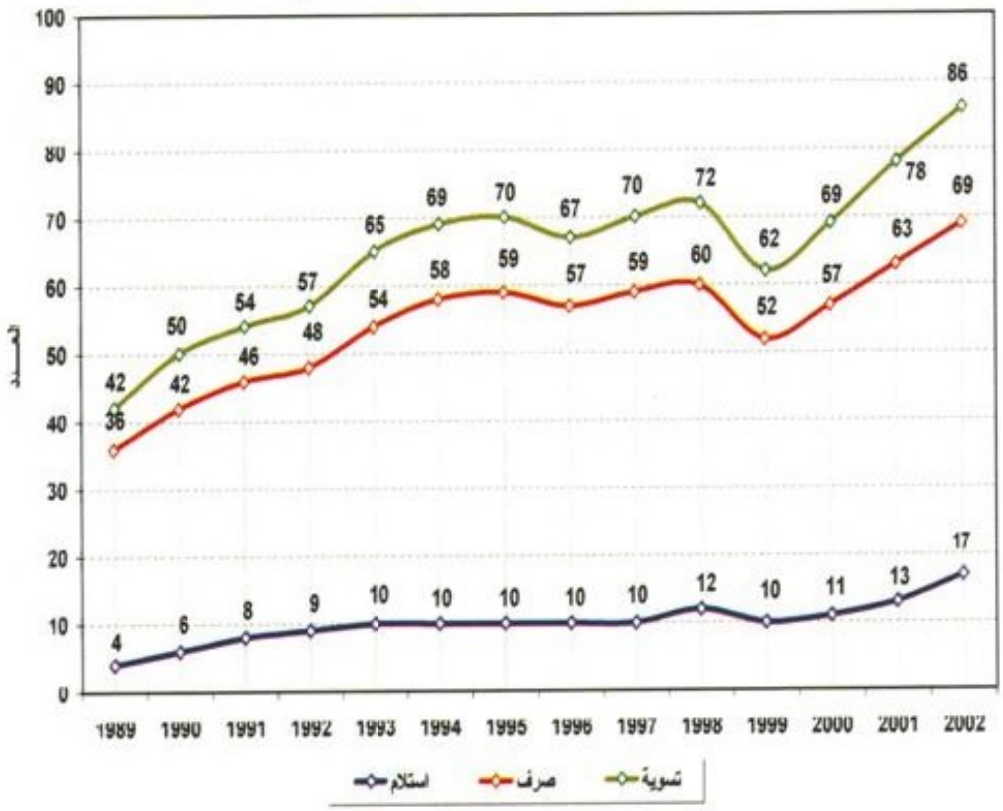
تطور قيمة عقود الإسكان الحكومي خلال السنوات 1992م-2002م



تطور قيمة المواد الواردة والمصروفة خلال السنوات 1989م-2002م



تطور الحركة المخزنية خلال السنوات 1989م - 2002م



إدارة الطـــــرق

تتولى بلدية دبي من خلال إدارة الطرق مسؤولية تنفيذ مشاريع الطرق بكافة أنواعها في إمارة دبي ،والسياسة المتبعة في ذلك هو أن يتم تصميم المشاريع من قبل استشاريين عالميين مؤهلين ومن ثم يتم تنفيذ هذه المشاريع من قبل مقاولين مؤهلين تحت الإشراف المباشر للاستشاريين .

وقد مثلت شبكة الطرق منذ نشأتها في دبي العمود الفقري للازدهار التجاري والاقتصادي الذي شهدته المنطقة حيث تعتبر الطرق من أهم عناصر البنية التحتية لأي دولة عصرية ودبي أرادت أن تكون مدينة عصرية بكل معانيها، وتتميز هذه الشبكة بخصائص محددة أهمها معابر الخور الثلاثة جسري (آل مكتوم والقرهود) ونفق الشندغة التي تربط بين كل من دبي وديرة وكذلك الطرق الدائرية وقد طرأت على هذه الشبكة تغييرات جذرية عبر السنين.

وكان أول شارع تم رصفه هو شارع السيف على واجهة الخور ببر دبي في عام 1960م ومن ثم رصف مجموعة من الشوارع ، أما أهم مشاريع الطرق في هذه المرحلة فكانت تنفيذ جسر آل مكتوم بطول (450) متراً (جهة واحدة) في عام 1964م وفي عام 1967م تم رصف عدد من الشوارع في منطقة الرأس وبرج النهار وتمت إنارة حوالي (25) كم من الطرق.

وفي عام 1975م تم إنشاء نفق الشندغة باتجاهين تحت خور دبي بطول يبلغ حوالي (560) متراً وفي عام 1976م تم إنشاء المعبر الثالث على خور دبي بطول (600) متر وهو جسر القرهود والمتأمل لشبكة الطرق التي أنشئت على محيط الخور يجد أن كلاً من شارع آل مكتوم وشارع خالد بن الوليد متصلان بكل من جسر آل مكتوم ونفق الشندغة ويكونان حلقة داخلية توفر حركة مرور سهلة بين المناطق المأهولة والمناطق قيد التعمير في كل شطري الإمارة المتمثلة في مناطق الشندغة ، الرأس ، الفهيدي ،السبخة ، الكرامة والرقة كما شكلت هذه العوامل مجتمعة تحفيز حركة التطور والعمران في المناطق الأخرى المحيطة والمتمثلة في بورسعيد هورالعنز المطينة في ديرة والحمرية والجافلية وجميرا في بردبي التي ما كان لها أن تشهد هذا التطور السريع لولا ما قامت به هذه المعابر الثلاثة من تسهيل حركة المرور بين ضواحي الإمارة وكذلك بين الإمارات السبع في دولة الإمارات وسرعة الانتقال بينها.

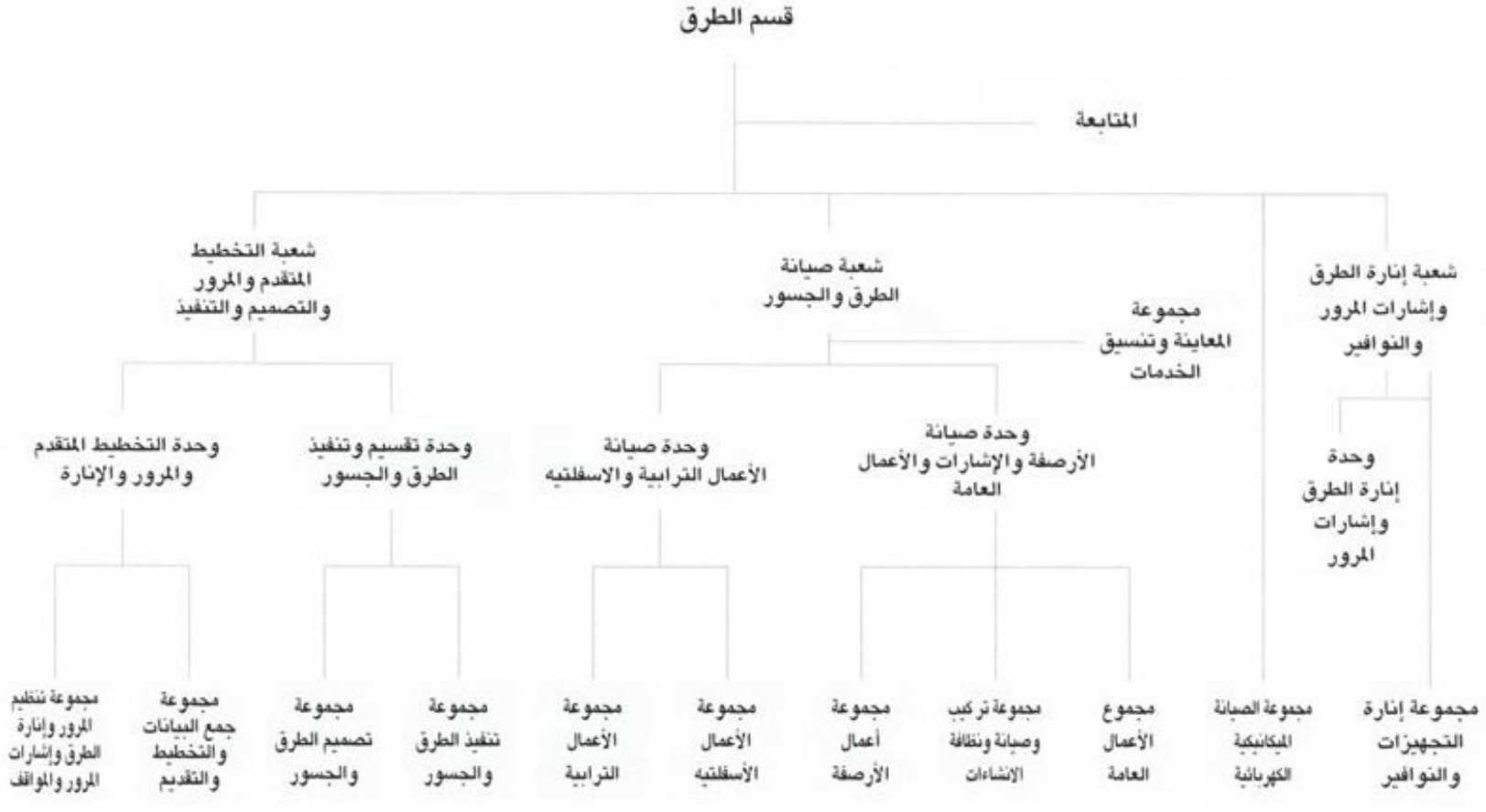
وفي عام 1984م تم الاستعانة عن طريق برنامج المستوطنات البشرية التابع للأمم المتحدة بالمهندس فاروق خليفة الخبير في مجال الطرق وعُيِّنَ رئيساً لقسم الطرق ثم مستشاراً لإدارة الطرق من عام 1986م حتى عام 1988م .

واستمر التطور السريع في شبكة الطرق حتى وصل إجمالي أطوال الطرق المنفذة في دبي مع نهاية عام 2002م اكثر من 7358 مسرباً /كم، وكانت البداية الإدارية لإدارة الطرق في البلدية من خلال قسم الهندسة الذي أنشيء في عام 1960م وبعد ذلك تم إنشاء قسم الطرق ضمن أقسام هندسية أخرى تابعة كلها لرئيس المهندسين بالبلدية وبقيت على هذا الحال حتى عام 1987 كما هو موضح في الشكل رقم (1) ثم تم تشكيل إدارة للطرق وأول هيكل إداري وذلك حسب القرار الإداري رقم (315) في عام 1990م كما هو موضح في الشكل رقم (2).

ثم تطور الهيكل التنظيمي ما بين 1994م و 2002م كما هو موضح في الأشكال رقم (3)،(4)،(5)،(6).

الشكل رقم (1)

الهيكل التنظيمي لقسم الطرق، في عام 1987م



الشكل رقم (2)

الهيكل التنظيمي لـ «إدارة الطرق» في عام 1990م

الشكل رقم (3)

الهيكل التنظيمي لـ «إدارة الطرق» في عام 1994م

الشكل رقم (4)

الهيكل التنظيمي لـ «إدارة الطرق» ديسمبر 1997م

الشكل رقم (5)

الهيكل التنظيمي لـ «إدارة الطرق» يناير 1999م

الشكل رقم (6)

الهيكل التنظيمي لـ «إدارة الطرق» في عام 2002م

أهم واجبات ومهام إدارة الطرق والأقسام التابعة لها

اقتراح السياسة والنظم والخطط الخاصة بتنفيذ الطرق العامة والمداخل «المعبدة والغير معبدة» والجسور، والأنفاق، والمواقف العامة، ومواقف السيارات، وإنارة الطرق وإشارات المرور، وأية أعمال أخرى متعلقة بعمل الإدارة حسب التعليمات من وقت لآخر، وحسب سياسة وتشريعات البلدية، وبالتنسيق مع الإدارات والأقسام المعنية داخل البلدية والهيئات والمؤسسات المعنية الأخرى خارج البلدية، سواء كانت تابعة للحكومة المحلية أو الاتحادية.

قسم تخطيط الطرق

1) تنفيذ سياسة البلدية، وخططها، وميزانيتها فيما يتعلق بكافة الدراسات والبحوث ذات الصلة، وباعمال التصميم وتخطيط الطرق، وذلك من خلال برنامج عمل زمني معتمد، لكل من الطرق السريعة والجسور والأنفاق، ومخارج الطرق، والمواقف العامة، ومعابر المشاة.
2) التنظيم والقيام بإجراء إحصائيات منتظمة ومبرمجة لجميع المركبات المتحركة والواقفة وحركة المشاة، بالإضافة إلى القيام باجراء تحليل مروري وما يتبعه من تخطيط وتصميم الطرق، وإشارات المرور في الحالات التي تتعلق بعمل القسم وفي حدود حرم الطريق.

الخدمات الجانبية في حرم الطريق

3) الحصول على البيانات والحوادث المرورية من الإدارة العامة للمرور بشرطة دبي وتحليلها وتحرير التوصيات المناسبة فيما يتعلق بأسباب وقوع حوادث السير وعمل التعديلات اللازمة على شبكة الطرق.

قسم تنفيذ الطرق

تنفيذ سياسات البلدية، وخططها، وميزانيتها وبرامج عملها فيما يتعلق بمشاريع الطرق الخاضعة للتنفيذ، متضمنة الطرق السريعة والطرق الداخلية والفرعية والجسور والانفاق ومواقف السيارات العامة، وذلك بالتنسيق مع قسم تخطيط الطرق، بالإضافة إلى الأعمال الخاصة بتشغيل وصيانة منشآت الطرق.

قسم تقنيات المرور

1) إدارة وتشغيل شبكة الطرق والأنظمة المرورية في الإمارة من خلال مركز التحكم والتقنيات واللوحات المرورية والإشارات الضوئية.

2) ضمان السلامة المرورية للجمهور وشبكة الطرق.

3) القيام بأعمال البحث والدراسات والتطوير والتخطيط الاستراتيجي الشامل لحركة المرور والنقل على شبكة الطرق في الإمارة.

الأنظمة المرورية في الإمارة

قسم الإنارة

1) تنفيذ سياسة البلدية وخططها ولوائحها وإجراءاتها فيما يتعلق بأعمال مشاريع الإنارة والإشارات الضوئية الواقعة ضمن حرم الطرق، من خلال برنامج عمل زمني معتمد بالتنسيق مع الأقسام الأخرى في الإدارة والوحدات الإدارية الأخرى وبالأخص إدارة الصيانة العامة.

2) إعداد وتنفيذ برامج عمل يومية وشهرية للصيانة الوقائية فيما يتعلق بأعمال الإشارات الضوئية.

قسم مواقف السيارات

1) تنفيذ سياسة البلدية وخططها ولوائحها وإجراءاتها فيما يتعلق بأعمال التحكم بمواقف السيارات الواقعة ضمن حرم الطرق والساحات والمواقع المختلفة، من خلال برنامج عمل زمني معتمد بالتنسيق مع الأقسام الأخرى في الإدارة.

2) المعاينة الدورية لجميع مناطق دبي التي تحتوي على اجهزة التحكم بمواقف السيارات، واتخاذ الإجراءات اللازمة لصيانتها.

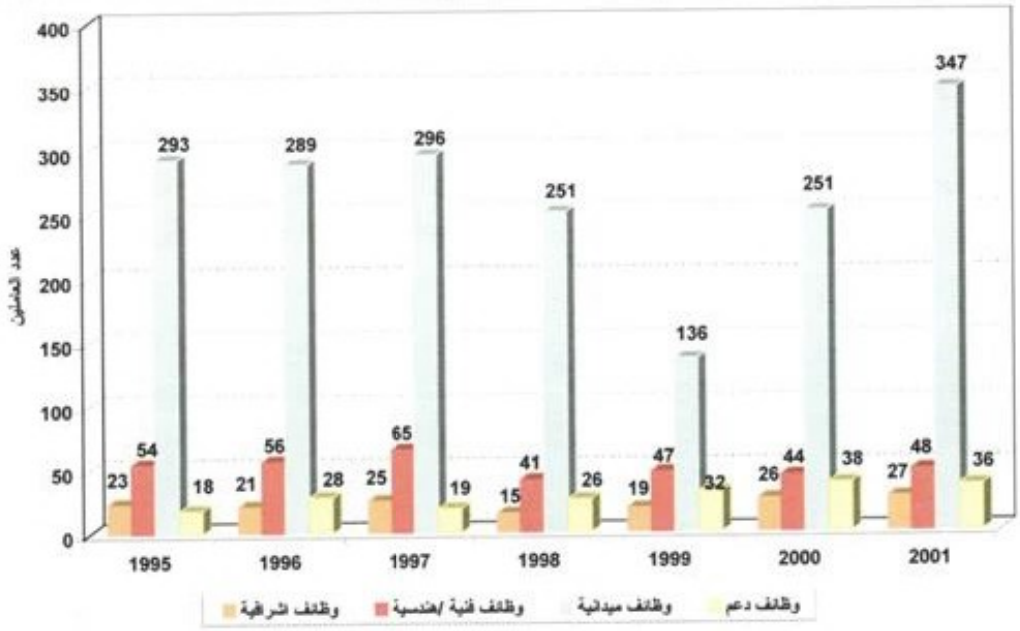
3) إعداد وتنفيذ برامج عمل يومية واسبوعية للصيانة التصحيحية، وإعداد برامج عمل شهرية للصيانة الوقائية، فيما يتعلق بأعمال القسم.

موقف السيارات الواقع ضمن مناطق التحكم في ديرة

ويتضح من الجدول التالي تطور العمالة وتوزيع الوظائف في إدارة الطرق في الأعوام من 1995م –2001م

البيان	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
وظائف إشرافية	23	21	25	15	19	26	27
وظائف فنية/هندسية	54	56	65	41	47	44	48
وظائف ميدانية	293	289	296	251	136	251	347
وظائف دعم	18	28	19	26	32	38	36

الرسم البياني رقم (1) يوضح تطور العمالة وتوزيع الوظائف من عام 1995م – 2001م



عدد موظفي إدارة الطرق بنهاية عام 2001م

البيان	فني/مهندس	وظائف أخرى	المجموع
مواطن	35	222	257
وافد	31	170	201
المجموع	66	392	–
نسبة المواطنين ٪	٪53.0	٪56.6	–
نسبة الوافدين ٪	٪47.0	٪43.4	–

التخطيط الاستراتيجي لشبكة الطرق في دبي

يتم تحديد احتياجات الإمارة من الطرق ضمن استراتيجية شاملة لعملية التنمية ومن خلال دراسات لمتطلبات واتجاهات معطيات النمو (استعمالات الأراضي والسكان) وتوزيع ونوعية حركة المرور المستقبلية، ومن الأمثلة على ذلك دراسات النقل والمرور الشاملة التي أجريت عام 1991م وعام 1997م وأدت إلى وضع خطط تحسين شاملة لنظام النقل والمرور بالإمارة.

ولم يقتصر التركيز في تلك الدراسات على الحلول الهندسية (توسيع وتحسين الطرق الحالية وبناء طرق جديدة) بل تعداها إلى إبراز دور وأهمية وإجراءات عناصر الإدارة المرورية وتطبيق مشاريع تقنية أدت إلى تخفيف الازدحام ورفع كفاءة شبكة الطرق الموجودة ، ومن الأمثلة على هذه المشاريع نظام التحكم الشامل في الإشارات الضوئية باستعمال أحدث الأجهزة والتقنيات المتوفرة.

ونحن في بداية العقد الأول من القرن الحادي والعشرين نجد أن حركة المرور تضاعفت منذ عام 1976م حتى هذا الوقت من 4,500 مركبة/ساعة إلى أكثر من 29,000 مركبة/ساعة تعبر الخور عن طريق المعابر الثلاثة التي تم ذكرها وتوفر تسعة عشر مساراً لاستيعاب حركة المرور العابرة ويمكنها استيعاب حوالي 30,000 مركبة/ ساعة، وعند اعتبار هذه المعطيات نجد أنها مؤشر حقيقي على نمو حركة المرور بصورة مطردة مما سيكون له آثار سلبية كثيرة على حركة التطور والنمو الاقتصادي في الإمارة.

ولمعالجة هذه المشاكل كان لابد من التوجه إلى توسيع جسر القرهود مستقبلاً إلى ستة مسارات في كل اتجاه مع ربطه عن طريق تقاطعات حرة بالطرق الشريانية هذا إلى جانب ربطه وجسر آل مكتوم بشارع الشيخ زايد عن طريق جسور وأنفاق باعتباره أكبر الطرق تحملاً للحركة المرورية، هذا وقد تم إنجاز جزء كبير من التحسينات عدا ما يتعلق بتوسعة جسر القرهود حيث تم حتى الآن إجراء الدراسات المطلوبة ووضع التصاميم الأولية.

كما تم في هذا الإطار أيضاً إنشاء «شارع الإمارات» للربط بين مناطق إمارة دبي المختلفة ولتوفير بديل لحركة المرور العابرة للإمارات الشمالية وتخفيف الازدحام عن شارع الشيخ زايد وشارع الاتحاد.

كما تتميز شبكة الطرق في دبي بسمات خاصة تتناسب مع تضاريسها الجغرافية وخصائصها البيئية والاجتماعية والاقتصادية وأهم من ذلك مع حركة التنمية السريعة فيها.

كما تم تصنيف الطرق في إمارة دبي كما يلي:

طرق شبه دائرية

يدل مسمى هذه الطرق على أنها على شكل حلقات متوازية تقريبا وهي تغطي مساحة المنطقة الحضرية لدبي، والأمثلة على هذه الطرق:

- شارع خالد بن الوليد امتداد لشارع طارق بن زياد وشارع أبو بكر الصديق.
- شارع الشيخ راشد امتداداً لشارع الاتحاد.

طرق شعاعية

وهذه الطرق هي التي تصل الطرق شبة الدائرية بعضها ببعض، وتظهر وكأنها منبثقة من مراكز محددة كمناطق التجارة المركزية في كل من ديرة وبر دبي، والأمثلة على هذه الطرق:

- شارع آل مكتوم امتداداً لشارع المطار وشارع الخوانيج.
- شارع نايف امتداداً لشارع الرشيد.
- شارع الميناء امتداداً لشارع الوصل.

التصنيف الوظيفي للطرق

الطرق الحرة

وهي الطرق التي تكون حركة المرور عليها حرة وسريعة بحيث لا تتواجد عليها أية تقاطعات سطحية ويتم التحكم في روافد الدخول والخروج على هذه الطرق تحكماً كاملاً من خلال تقاطعات طبقية تفصل اتجاهات المرور، والأمثلة على هذه الطرق في دبي تتضح على شارع دبي - العين ، شارع دبي - الشارقة، شارع الشيخ زايد - وشارع الإمارات.

وتمثل هذه الطرق في أطوالها حوالي 16٪ من شبكة الطرق.

الطرق السريعة

تكون هذه الطرق منفصلة ومتعددة المسارات ويتم التحكم في روافد الدخول والخروج عليها تحكماً كاملاً أو جزئياً مع كون التقاطعات الرئيسية عليها طبقية ويمكن توفير شوارع خدمة على جانبيها، والأمثلة على هذه الطرق تتضح على شارع دبي - حتا وشارع دبي - الخوانيج. وتمثل هذه الطرق في أطوالها حوالي 18٪ من شبكة الطرق.

الطرق الشريانية

هذه الطرق قد تكون اتجاهات الحركة عليها منفصلة أو غير منفصلة بجزر وسطية ومستوى تصميمها الهندسي يقل عن مستوى الطرق السريعة، ونادراً ما تكون تقاطعاتها الرئيسية طبقية ولذلك يتم التحكم في حركة المرور على تقاطعاتها عن طريق الإشارات الضوئية ، والأمثلة على هذه الطرق تتضح من خلال شوارع آل مكتوم وصلاح الدين والخليج، وتمثل هذه الطرق في أطوالها حوالي 18,7٪ من شبكة الطرق.

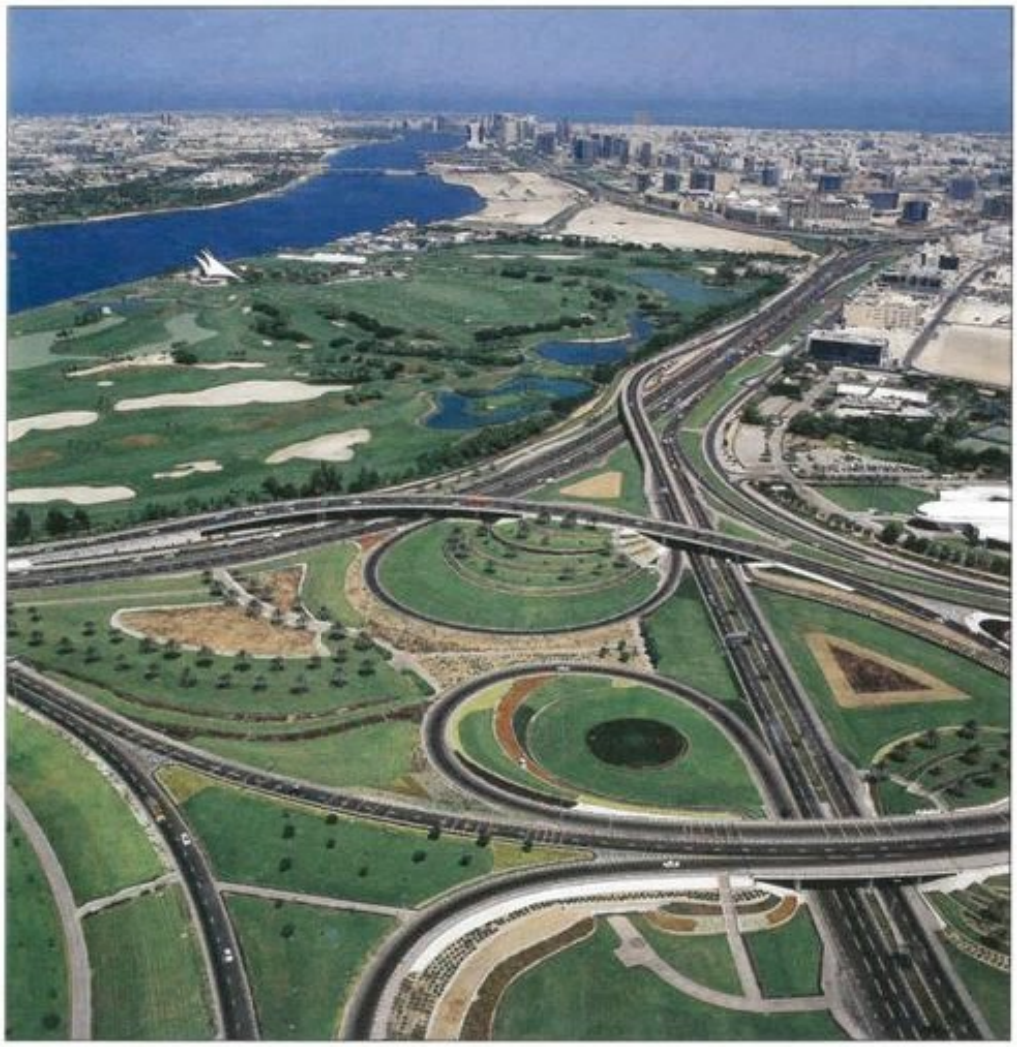
الطرق المجمعة

الهدف من هذه الطرق هو تجميع وتوزيع المرور من الطرق المحلية إلى الطرق الرئيسية، وفي العادة تخدم هذه الطرق رحلات قصيرة الطول ومنخفضة السرعة ويتم التحكم في حركة المرور على تقاطعاتها عن طريق الإشارات الضوئية أو الدوارات واللوحات المرورية، كما أن

هذه الطرق عادة ما تتقاطع مع طرق مجمعة أخرى أو طرق رئيسية أو طرق محلية، ومن الأمثلة عليها شارع هور العنز وشارع السبخة وشارع المصلى، وتمثل هذه الطرق في أطوالها حوالي 18,5٪ من شبكة الطرق.

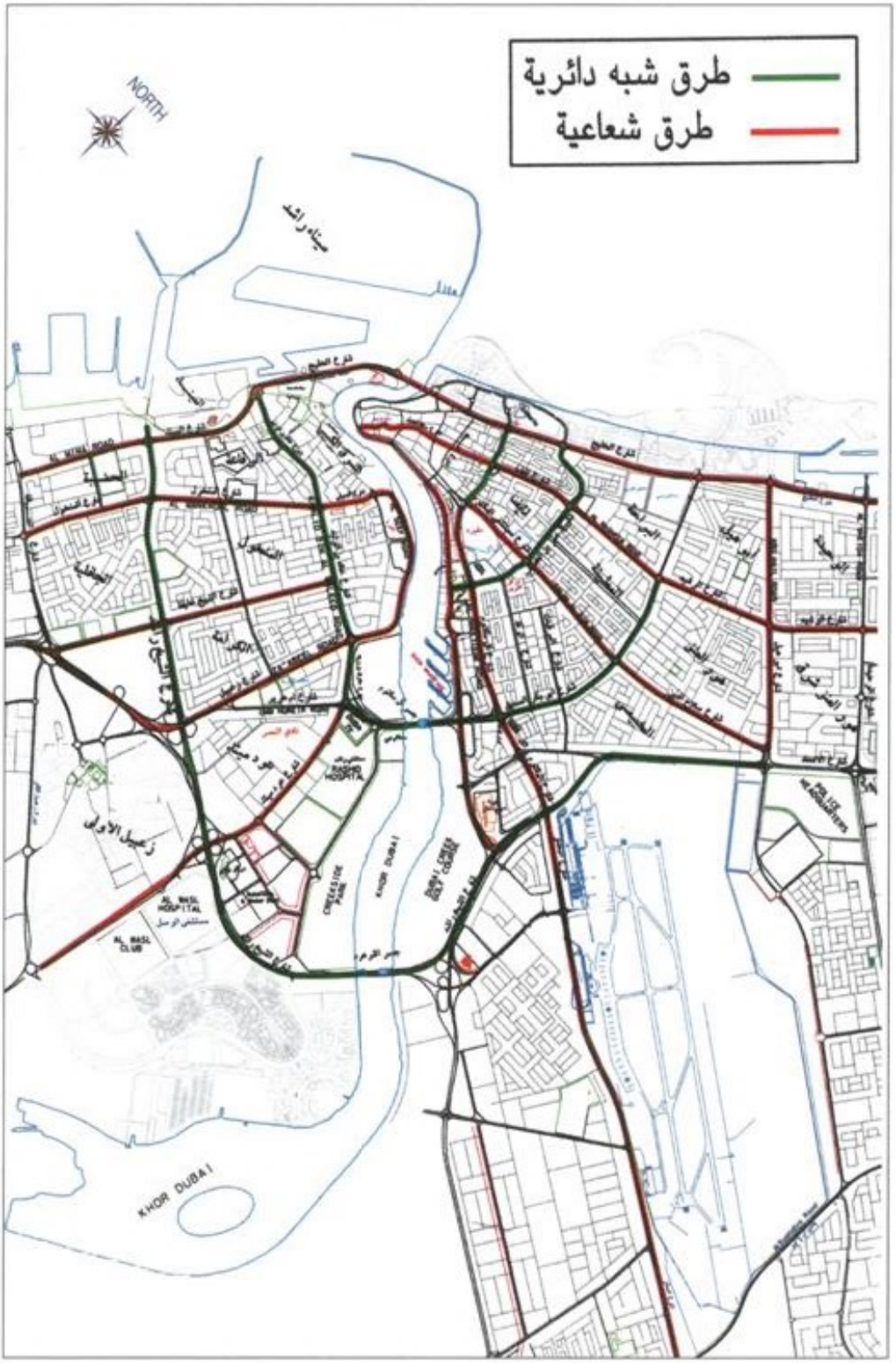
الطرق المحلية

يقتصر الغرض من هذه الطرق على خدمة حركة المرور التي تنشأ من المنشآت الواقعة عليها بالدرجة الأولى ، وهي تخدم رحلات قصيرة ويتم التحكم في حركة المرور عليها بواسطة اللوحات المرورية والدوارات الصغيرة أحياناً ، والأمثلة على هذه الطرق تتضح في المناطق السكنية المتعددة في دبي.وتمثل هذه الطرق في أطوالها حوالي 28.5٪ من شبكة الطرق والشكل رقم (1) يوضح التوزيع الجغرافي لشبكة الطرق في إمارة دبي.



تقاطعات منطقة القرهود

الشكل رقم (1)



تطور الإنفاق على مشاريع الطرق

يوضح الرسم البياني رقم (2) ما تم إنفاقه على مشاريع الطرق في الفترة ما بين عام 1980م وعام 2002م، حيث بلغ إجمالي الانفاق مايعادل (8.4) مليارات درهم، وقد كان عام 2000 أكثر الأعوام إنفاقاً على مشاريع الطرق في هذه الفترة حيث بلغ المنصرف الفعلي (890) مليون درهم، ويرجع ذلك إلى حجم المشاريع التي نفذت في ذلك العام مثل شارع الإمارات ومشروع شوارع ومواقف لمطار دبي الدولي.

كما يبين الرسم البياني رقم (3) تطور شبكة الطرق ما بين عام 1980م حتى عام 2002م، حيث بلغ طول الطرق الإجمالي ما يقارب 7358 مسرباً - كيلومتر،حيث شهد عام 2000م أعلى تنفيذ للطرق حيث بلغ (949) مسرباً - كيلومتر، كما هو موضح في الجدول رقم (1) والرسم البياني رقم (4).

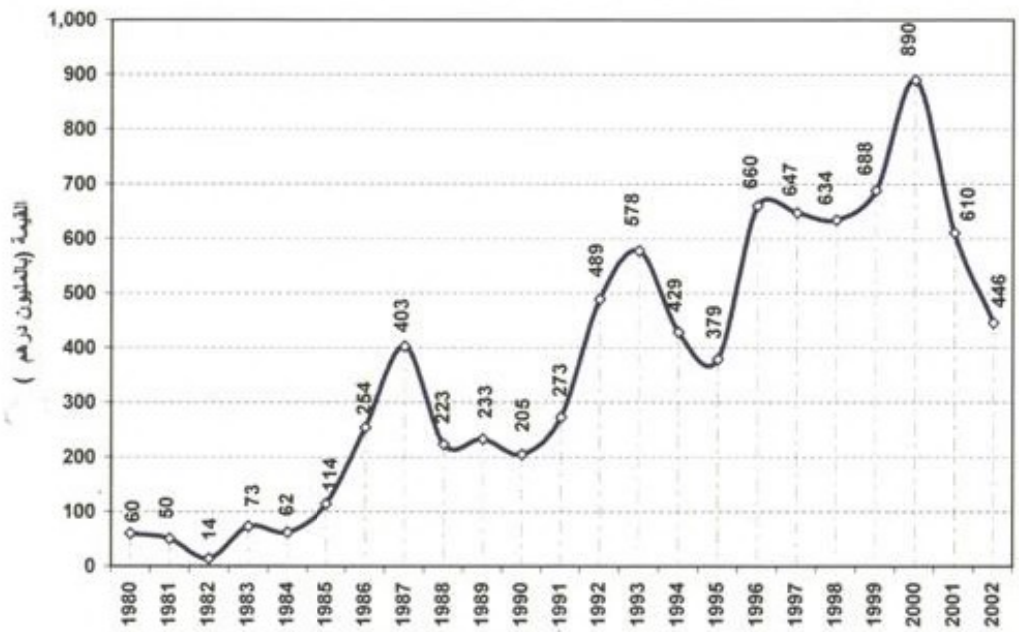
تطور الإنفاق على مشاريع الطرق ما بين (1980م - 2002م)

السنة	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
القيمة (مليون درهم)	50	50	62	73	14	114	254	403	223	233	205	273

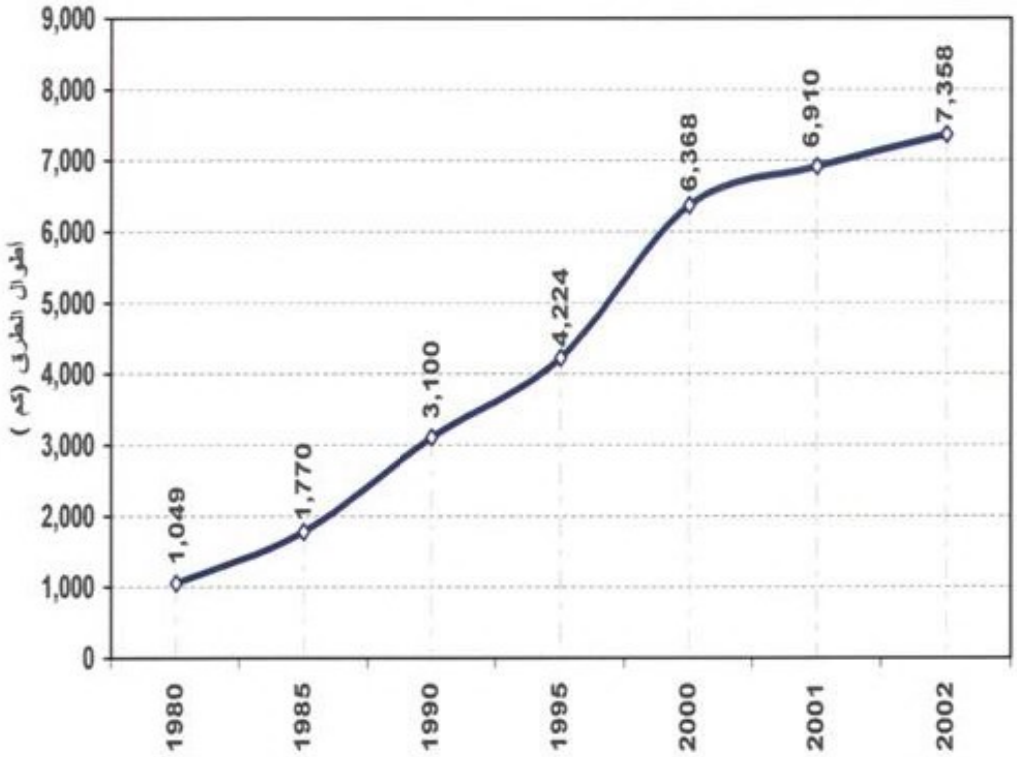
السنة	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
القيمة (مليون درهم)	489	578	429	379	660	647	634	688	890	610	446

إجمالي الإنفاق على مشاريع الطرق من عام 1980م - 2002م بلغ 8,414 مليون درهم

الرسم البياني رقم (2) يوضح تطور الإنفاق على مشاريع الطرق ما بين (1980م - 2002)م



الرسم البياني رقم (3) يوضح تطور شبكة الطرق ما بين (1980م - 2002م) (كم بالمسرب)



جانب من شبكة الطرق الداخلية

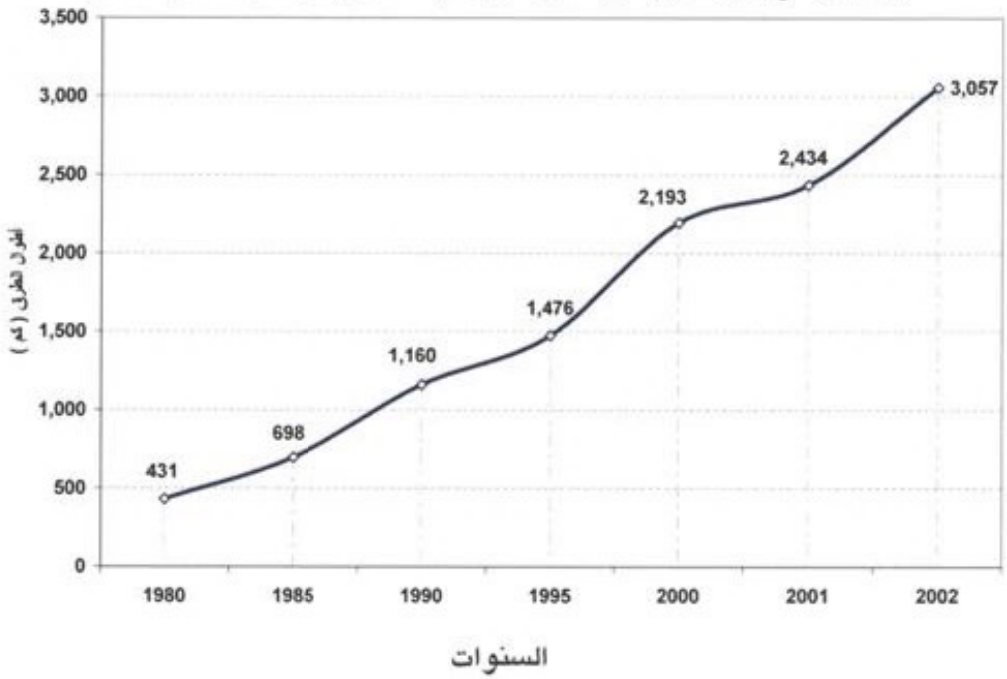
الجدول رقم (1) يوضح أطوال الطرق (مسرب - كم) حسب نوعيتها من عام 1980م-2002م

نوعية الطرق	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002
الطرق الحرة	0	0	362.61	597.44	1,014	1,119	1,124.8
الطرق السريعة	193.29	405.5	538.92	804.25	1,162	1,261	1,375.5
الطرق الشريانية	154.17	267.2	444.17	601.82	1,195	1,333	1,367.4
الطرق المجمعة	242.02	371.28	516.08	757.52	1,176	1,272	1,334.6
الطرق المحلية	459.84	730.31	1,238.11	1,462.97	1,821	1,925	2,155.5
الإجمالي	1,049.33	1,770.31	3,099.91	4,224.01	6,368	6,910	7,357.8

تطور طول شبكة الطرق (خط وسط - كم) من عام 1980م-2002م

السنة	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002
طول (خط وسط - كم)	431	698	1160	1476	2193	2434	3057

الرسم البياني رقم (4) يوضح تطور طول شبكة الطرق من عام 1980م-2002م



الجدول رقم (2) يوضح قائمةأهم منشآت الطرق قبل عام 1985م

الاسم	الطول متر	العرض متر	تاريخ الإنشاء	التكلفة مليون درهم	عدد المسارب
نفق الشندغة	913	7.3 2	1975	60,0	2 + 2
نفق دوار الساعة 1	314	9,6	1981	6,0	2
نفق دوار الساعة 2	328	9,6	1981	7,0	2
نفق شارع المطار	298	7.5 2	1981	8,0	2 + 2
نفق القيادة	328	7.5 2	1981	10,0	2 + 2

نفق شارع المطار

بيان بالمشروعات التي قامت بها الإدارة موزعة على السنوات المختلفة

مشاريع عام 1982م	
طريق المستشفى النفسي	تطوير شارع أبو بكر الصديق
طريق المرقبات - رقة البطين	تعديلات دوار النهدة
طرق في بردبي	
مشاريع عام 1983م	
مواقف مدخل حديقة الصفا الجنوبي	طريق وصول إلى قصر الشيخ مكتوم
طرق في ديرة	طرق ومواقف في مستشفى راشد
طريق العوير - لهباب	طريق المنخول
فتحة التفاف على شارع خالد بن الوليد	طرق في مستشفى راشد - المرحلة الأولى
طرق في قرية الخوانيج	طريق الرشيد وأبوبكر الصديق
مشاريع عام 1984م	
دراسة وإعادة تصميم التقاطعات على شارع أبوبكر الصديق	طرق في ديرة
تعديلات على شارع الضيافة من دوار السطوة إلى دوار قصر زعبيل	طريق صلاح الدين
ممرات سفلية	طريق خدمة على شارع الاتحاد
مشاريع عام 1985م	
توسعة طريق الشارقة - دبي	طرق في ميناء جبل علي
طريق خدمة على شارع آل مكتوم	طرق مجمع سكن العمال في القصيص
أعمال رصف للدفاع المدني	طرق في السوق المركزي في الحمرية
طريق مقبرة القوز	طريق رقم 88 في السوق المركزي في الحمرية
لوحات أسماء الشوارع	طرق داخلية في الطوار - المرحلة الأولى
اللوحات الإرشادية في دبي	تقاطع مع طريق أبوظبي
طرق في ند الشبا السكنية	طريق ميناء جبل علي
أعمال متقدمة عل تقاطع النهدة	

مشاريع عام 1986م	
دفان دوار المركز التجاري	طرق في منطقة المطينة
أعمال ترابية ودفان لطريق زعبيل الثانية	طريق العين دبي المرحلة الأولى
طريق سبخة لمجمع العمال في القصيص	تقاطع طريق الوصل المنارة وطريق المطار -
دراسة تخطيط الطرق	الرمول طريق الوصول إلى فندق جبل علي
طرق في السطوة المرحلة الثانية	أعمال رئيسية لتقاطع النهدة
طرق القنصلية العراقية	أعمال طرق للمدارس في ديرة
طريق ميدان سباق الهجن	طرق داخلية في المنخول
أعمال حماية طريق الدفاع	طرق لشعبية القصيص
طرق المدارس في بر دبي	طرق في الراس
طرق في منطقة مستشفى راشد	طرق داخلية في الطوار
مشاريع عام 1987م	
سوق الحمرية	طرق في هور العنز - المرحلة الثالثة
طرق داخلية في الراشدية	طرق في الراشدية
أعمال اسفلت في مستشفى آل مكتوم	طرق في منطقة الديوان
حماية شاطئ ام سقيم وفيلا الشيخ حمدان	طرق في اللسيلي
أعمال ترابية ودفان في القوز	شارع الضيافة وشارع الوصل
دفان في الوصل	طرق في أم سقيم
أعمال ترابية ودفان في الصفا	طريق جسر القرهود
رصف طرق في الميناء وطرق سبخة في المزر	سياج على طريق الخوانيج والراشدية والعمردي
طرق في الجافلية	طرق في الكرامة
طريق دبي حتا	فتحة التفاف مؤقتة عند كيماويات الصقر
طرق في منطقة المعارض في القرهود	طرق سجن النساء ودوار الساعة
طرق في السطوة	طريق القصيص ومنطقة المصنع
تسوية في العوير الصناعية	

مشاريع عام 1988م	
توسعة طريق ند الحمر	طرق في هور العنز - المرحلة الأولى
العلامات المرورية الكبيرة	طرق في الحضيبة والعسبيج والرولة والحمرية
رصف السكيك ديرة	سياج طريق العوير
تقاطع ند الشبا	تسوية في ند الشبا (1)
طرق في هور العنز - المرحلة الثانية	أعمال بحرية لكورنيش ديرة
طريق دبي العين - المرحلة الثانية	طرق في منطقة حياة ريجنسي
مسح أدوات التحكم المرورية	طريق عمر بن الخطاب
مشروع نفق النهدة	إنشاء تقاطع النهدة على شارع الاتحاد
مشاريع عام 1989م	
صيانة نفق الشندغة	وصلة طريق القصيص/ الشارقة
صيانة نفق الشندغة	حماية شاطئ أم سقيم
تطوير جسر القرهود	حماية طريق جبل علي
حاويات في منطقة جميرا	ممرات المشاة
أعمال في الميناء السياحي	طريق خدمة للمركز التجاري
أعمال لجسري آل مكتوم والقرهود	طرق ومواقف للمكتبات في بردبي
تقاطع الروية	طرق في شمال الكرامة
مشروع الممزر	طريق للمطار القديم وطريق للمطار الجديد
طرق بين الوصل وجميرا - المرحلة الثانية	تقاطع ند الشبا - المرحلة الثانية
أعمال مدنية لإنارة الطرق(طريق العين)	طرق كورنيش ديرة - السوق
أعمال طرق في مدرسة الاتحاد	أعمال طرق في سوق الحمرية
حماية جوانب التقاطعات على طريق العين	أعمال جسر مصفوت
طريق عود ميثاء	امتداد وصلة طريق الشارقة
سياج وحماية على طريق دبي - أبوظبي	أعمال مدنية لإنارة الطرق والمواقف
طرق ومواقف للمكتبات في ديرة	
مشاريع عام 1990م	
طرق في هور العنز - المرحلة الرابعة	طرق بين شارعي الوصل وجميرا
محطات مراقبة الشاحنات الثقيلة ملغي	الطريق بين دوار بوكدرة ودوار زعبيل

أعمال تصريف مياه طارئة	طرق في الممزر - المرحلة الأولى
أعمال ترابية في المزهر	مواقف في ديرة ودبي
طريق الوصول إلى ند الشبا السكنية	طريق خدمة على شارع المنخول
طرق في جميرا	امتداد وصلة طريق الشارقة - المرحلة الثانية
مشاريع عام 1991م	
طرق ومواقف في سوق الذهب	أعمال طرق بين طريق المدام وحتا
طريق الوصول إلى منطقة المرقب السكنية	طرق في العوير - المرحلة الأولى
طريق الوصول إلى منطقة الشحن في المطار	طرق في العوير - المرحلة الثانية
طرق ومواقف في الكرامة	جسور مشاة على شارع آل مكتوم
طرق في زعبيل شرق	مواقف في رقة البطين
توسعة شارع الخليج	تطوير دوار الصقر
طرق بين الوصل وجميرا والقوز	طرق في الطوار - المرحلة الثالثة
تحسين شارع السيف	حماية اطراف الطريق على شارع العين
طريق دبي حتا - المرحلة الثانية	تخطيط الطرق في المنخول
مشاريع عام 1992م	
تحسين شارع نايف	إعادة تاهيل شارع القصيص
أعمال مدنية لإنارة الطرق	طرق حول قصر الشيخة موزة
أعمال الدفان وتسوية في الوصل والقوز	مواقف سيارات لمبنى الارض الجديدة
مسح لمناطق الدفان	طرق وصول ومواقف للمحاكم
دفان في أم القيوين	طرق في القوز الصناعية
دهان الارصفة في دبي وديرة	طرق حول قصر الشيخ مانع
دفان للمناطق السكنية في دبي	طرق في الصفوح
أعمال دفان وتسوية شعبية مشرف	تحسينات دوار الضيافة
تطوير العوير الصناعية	تحسينات شارع السيف
أرصفة في شارع المرقبات	
مشاريع عام 1993م	
مواقف في الرقة	شارع الشيخ زايد المرحلة الثالثة
مواقف السيارات	استكمال سياج على طريق حتا

أعمال التسوية ودفان في جميرا وام سقيم	مواقف المركز التجاري
تحسين دوار في ند الشبا	طرق في ند الشبا المرحلة الثانية
طريق وصول في الخوانيج	تحسينات شارع الرقة
أعمال ترابية في القصيص الصناعية	أعمال مدنية لإنارة الطرق
طريق الخدمة في جميرا	مواقف متعددة في دبي
تحسين سوق الحمرية للخضار	جسر مشاة على شارع عود ميثاء
تطوير دوار الوصل ودوار الحديقة	مرسى السفن
طرق في المزهر المرحلة الثانية	طرق حول قصر الشيخ احمد
شارع الشيخ زايد المرحلة الثانية	نفق دوار الساعة
مشاريع عام 1994م	
طريق خدمة على شارع أبو بكر الصديق	دفان للكليات
توسعة جسر آل مكتوم وتقاطعي مستشفى راشد ودوار الإذاعة	أعمال متقدمة لتقاطع المركز التجاري
طرق في المزهر	انارة على شارع الشيخ زايد
امتداد شارع بني ياس	طرق في الراشدية
أعمال للميناء والجمارك	طرق في زعبيل شرق
مواقف للمدارس - المرحلة الأولى	تقاطع مردف
شارع الشيخ زايد - المرحلة الأولى	دفان في القوز - المرحلة الأولى
دفان في الصفا	دفان في القوز - المرحلة الثانية
دفان في المنارة	دفان في القوز - المرحلة الثالثة
دفان في الوصل	دفان في القوز - المرحلة الرابعة
دفان في ام سقيم	مواقف متعددة في دبي
دفان في الراشدية	خدمات مؤقتة للموانئ والجمارك
دفان في ند الحمر	طرق في منطقة ابو هيل
مشاريع عام 1995م	
الطريق من تقاطع CMC إلى دوار بوكدرة	طرق في السطوة /غرب شارع الشيخ زايد
طريق خدمة على شارع خالد بن الوليد	طريق لهباب - العين
تحسين طريق 206	تحسين شارع البراحة

طرق في الراشدية المرحلة الثانية	تسوية في القصيص المنطقة 2
طرق في الراس	طرق جنوب حديقة الصفا
تحسين شارع جميرا	طريق توصيل للديوان
التحكم في المواقف مركز ديرة	طريق موصل لقصر زعبيل
تخطيط الطرق في دبي	طريق موصل إلى حتا
تسوية في المزهر - المرحلة الأولى	ممر لكورنيش الممزر
تسوية في المزهر - المرحلة الثانية	مواقف لمسجد في ند الشبا
مشاريع عام 1996م	
طرق في أم هرير	طرق في الكرامة
تقاطع المركز التجاري	كورنيش الممزر
مواقف للمدارس	طرق في العوير الصناعية
تقاطع القطاعيات - زعبيل	أرصفة في البراحة
طرق في القوز الصناعية	طرق جنوب مستشفى الأمل
مواقف متعددة في دبي	طريق الوصول إلى كراج الحكومة
تحسين شارع الوصل	مشروع التحكم المركزي بالاشارات الضوئية
طرق في المنخول	أعمال مدنية لإنارة الطرق
تحسينات تقاطعات في دبي	رصف البستكية
مشاريع عام 1997م	
طرق في ميناء راشد	طرق الوصول إلى جبل علي
توسعة طريق الراشدية	سياج في العوير
أعمال تسوية في القصيص	سياج قرب دوار الهباب
تقاطع القرهود والرمول	طريق القصيص الشارقة
طريق خدمة في العوير	طرق في راس الخور الصناعية
تحسينات شارع الرقة	تحسين طريق الرمول
طرق في المزهر	طريق الجداف
تحسينات في الشندغة	مدخل فندق شيكاغو بيتش
تحسينات على شارع السيف	تقاطع عود ميثاء مع شارع الشيخ راشد

مشاريع عام 1998م	
تحسينات طريق الخوانيج	مواقف لسوق الحمرية
طرق في ند الحمر	تقاطع توين تاورز
طرق لحديقة المهزر	أعمال مدنية لإنارة الطرق
تحسينات شارع الشيخ زايد	مشروع تخطيط الشوارع
تحسينات شارع الضيافة	موقف متعدد الطوابق في نايف
تحسينات شارع الرشيد	جسور المشاة
تطوير التقاطعات في ديرة	طرق في القصيص
رصف السكيك في الراس / المرحلة الثانية	أعمال متعددة لمطار دبي
طرق في ند شبيب	دفان في منطقة حتا السكنية
طرق في الحمرية	أعمال تجميل الخور /تحسينات شارع السيف
تحسينات شارع المرقبات	مواقف متعددة في دبي
طرق لمركز البيوسولين	تقاطع شارع بني ياس مع شارع القرهود
القرية العالمية للمهرجان	طرق في هور العنز
طرق في المزهر	إنشاء شارع الشيخ زايد من تقاطع مركز التجاري إلى سيح شعيب
مشاريع عام 1999م	
طريق دبي العابر - المرحلة الأولى	طريق 204 و 211
طريق موصل للمجلس في ند الشبا	تسوية في الورقاء - المرحلة الأولى
طرق داخلية في عود ميثا	تسوية في الورقاء - المرحلة الثانية
إعادة تأهيل طريق مرغم	تقاطع الوصل مع الحضيبة
مواقف متعددة في دبي	أعمال مدنية لإنارة الطرق
طريق ند الحمر - الراشدية	ترقيم الشوارع والقسائم
تحسينات دوار الصقر	التحكم في مواقف السيارات - المرحلة الثانية
تحسينات شارع المطينة	طرق في الحمرية - المرحلة الثانية
توسعة طريق القصيص - الراشدية	طرق في القصيص
مشاريع عام 2000م	
تحسينات شارع الطوار	موقف سيارات الغبيبة المتعدد الطوابق
طرق في أم سقيم	أرصفة في المهزر

طرق في منطقة جبل علي الصناعية	تحسينات شارع الاتحاد
رصف سكيك في بردبي	الطريق الدائري / المرحلة الأولى - العقد 1
رصف سكيك في الراس	الطريق الدائري / المرحلة الأولى - العقد 2
طرق في البرشاء	الطريق الدائري / المرحلة الأولى - العقد 3
وصلات لشارع الشيخ زايد	الطريق الدائري المرحلة الثانية
توسعة طريق ند الحمر	طرق في الورقاء
مواقف متعددة في دبي	طرق ومواقف مطار دبي الدولي
مواقف سيارات الشحن الصغيرة	تقاطع الحضيبة
مشاريع عام 2001م	
طرق في منطقة زعبيل	أعمال تسوية في الورسان
طرق في منطقة الرولة	طريق الخدمة على مرحلة القصيص - الشارقة
توسعة شارع المطار	تطوير كورنيش الممزر
طرق في منطقة القصيص	مداخل المنطقة الحرة بجبل علي (جسر جفزا)
طريق دبي الدائري - مرحلة 1	مداخل سوق الخضار والفواكه
طرق في منطقة القوز الصناعية	مواقف متفرقة في دبي
سكك وممرات في منطقة الرأس	طرق وأعمال تسوية في الخوانيج
طرق في منطقة الورقاء	طريق دبي الدائري - المرحلة الثالثة
طرق في منطقة بورسعيد	تقاطع الممـزر
ممرات في السطوة	
مشاريع عام 2002م	
طرق في منطقة السطوة	طرق من الصفا إلى أم سقيم
تحسينات متفرقة في دبي	تقاطعات أبو كدرة
تحسين تقاطع الصفا	إعادة تأهيل شارع حتا
أعمال تسوية في منطقة الورسان	تقاطع رأس الخـور
طرق في حتـا	طرق في المـزهر
تحسين شارع الصفـوح	أرصفة في منطقة الطـوار
أرصفة في منطقة الحضيبة	

سمو الشيخ محمد بن راشد آل مكتوم أثناء اطلاعه على أحد مشاريع الطرق

وفيما يلي أهم المشاريع التي تم إنجازها مابين عام 1986م وعام 2002م:

- **مشروع إنشاء تقاطع النهدة على شارع الاتحاد ونفق النهدة:**

تاريخ انتهاء المشروع 1986م **التكلفة 46 مليون درهم**

يمثل هذا التقاطع البوابة الشمالية لدبي، بدأ العمل به بتاريخ 1985، واشتمل على إنشاء نفق ذو ثلاثة مسارب في كل اتجاه لتوفير حركة حرة للمرور الرئيسي والكثيف بين الشارقة ودبي وعلى هذا النفق تم إنشاء دوار ذو ثلاثة مسارب لتوفير تسهيلات للربط مع شبكة الطرق المجاورة.

- **شارع دبي - العين**

تاريخ انتهاء المشروع 1988م **التكلفة 231 مليون درهم**

بدأ العمل بتنفيذ المشروع عام 1986م واشتمل توسيع الطريق الواصل بين دوار بوكدرة إلى الحدود مع مدينة العين إلى ثلاثة مسارب في كل اتجاه بطول (60) كلم مع جزيرة وسطية وأكتاف جانبية على طول الطريق. كما تم فصل إتجاهات المرور على التقاطعات الرئيسية عن طريق جسور علوية، بطرق فرعية على جانب هذه الجسور كروافد للدخول والخروج بحيث يتم توفير تسهيلات مرورية على التقاطع في جميع الاتجاهات بسهولة وانسيابية. أما عن الجسور نفسها فهي عبارة عن جسور ذات أربعة أجزاء عرضية كل

منها طوله من (17) إلى (25)م وقد تمت إنارة هذه التقاطعات بالكامل وبالإضافة إلى هذه التقاطعات تم إنشاء ثمانية معابر سفلية للجمال على طول الطريق إضافة إلى ثلاثة ممرات سفلية أخرى للسيارات والمشاة.

- **مشروع واجهة الخور:**

تاريخ انتهاء المشروع 1988م **التكلفة 59 مليون درهم**

في عام 1988م تم إنجاز واجهة الخور على شارع بني ياس أمام البلدية وفندق انتركونتيننتال وحتى منطقة الراس، يتضمن شارع مزدوج في إتجاهين بطول 1,4 كيلومتر مع أرصفة للمشاة وإنشاء حائط خرساني بطول 1,3 كيلومتر كما تم توفير حوالي 1450 موقفاً للسيارات وأعمال تجميلية أخرى.

- **جسرا المشاة على شارع آل مكتوم:**

تاريخ انتهاء المشروع 1991م **التكلفة 8 ملايين درهم**

تم إنشاء هذين الجسرين للتخلص من التداخل بين حركة المشاة الكثيفة وحركة السيارات على شارع آل مكتوم.

- **مشروع توسعة شارع الخليج:**

تاريخ انتهاء المشروع 1991م **التكلفة 41 مليون درهم**

اشتمل المشروع على توسعة شارع الخليج بحيث تم توفير أربعة مسارات في كل اتجاه، وذلك مابين تقاطع حياة ريجنسي ودوار شارع الوحيدة بطول 4,4 كلم كما تضمن المشروع تحسين وتوسيع مسارات الدوارات القائمة على هذا الشارع مع إنشاء شوارع خدمة على جانبي الشارع في المناطق التي تتطلب ذلك لفصل حركة المرور الرئيسية عن حركة المرور الفرعية وبالتالي تحسين مستوى السلامة المرورية على الشارع وبالإضافة إلى ذلك تم توفير مواقف كافية للسيارات مع إنارة هذا الشارع بالكامل.

- **نفق دوار الساعة رقم (3):**

تاريخ انتهاء المشروع 1993م **التكلفة 17 مليون درهم**

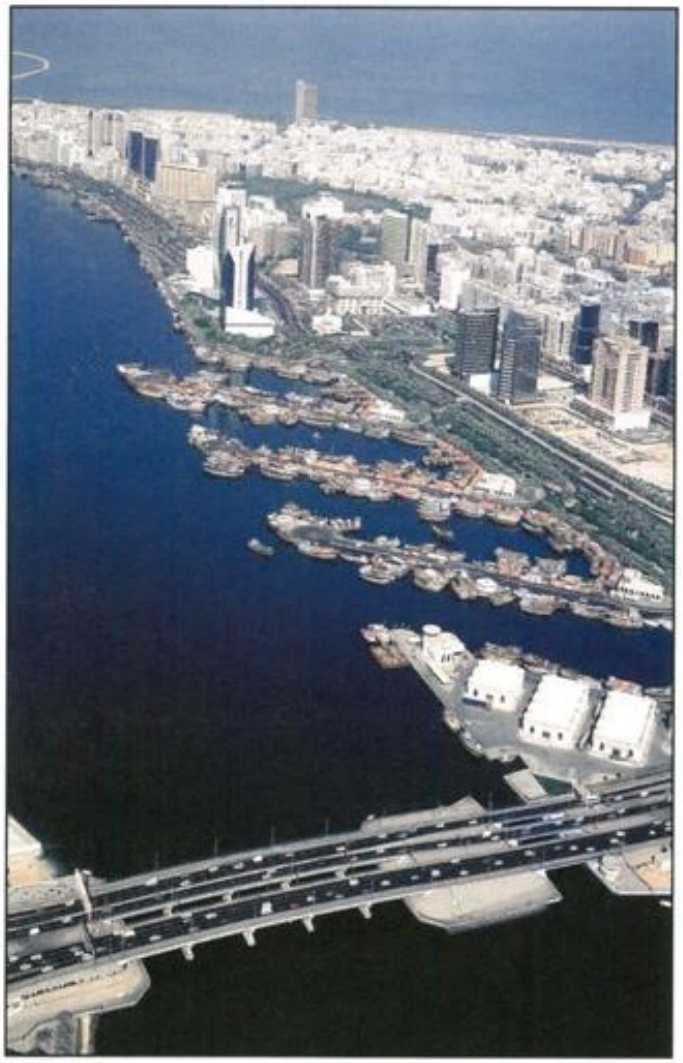
تم إنشاء نفق دوار الساعة رقم (3) بحيث يتسع لمسربين في اتجاه واحد من شارع آل مكتوم إلى جسر آل مكتوم وبطول 305 متر وبعرض 9,6 متر.

- **مشروع مرسى السفن على شارع بني ياس :**

تاريخ انتهاء المشروع 1993م **التكلفة 198 درهم**

في عام 1991م تقرر إنشاء مرسى للسفن في الخور وذلك لمواكبة الزيادة في أعداد السفن والتي وصلت آنذاك إلى أكثر من (250) من السفن التقليدية، وبدأ تنفيذ المشروع عام 1991م واشتمل على دفان حوالي (7) كيلومترات على طول الخور بإستخدام حوالي مليون مترمكعب

من الرمال والحصى وكذلك تسهيلات لتحميل وتنزيل البضائع على أربعة أرصفة ممتدة داخل الخور بالإضافة إلى مبنى للجمارك وأعمال تجميلية مع تمديدات الوقود والماء.



مرسى السفن

- **إمتداد شارع بني ياس (المرحلة الأولى) :**

تاريخ انتهاء المشروع 1994م
التكلفة 110 مليون درهم

في عام 1992، ونتيجة لزيادة حركة السير والمرور خصوصاً على شارع آل مكتوم، تم إستحداث وإنشاء شارع مزدوج جديد بثلاثة مسارات في كل اتجاه ليصل شارع بني ياس من تقاطع شارع عمر بن الخطاب إلى شارع القرهود، وخدم هذا المشروع مرسى السفن وتم فصل هذا المشروع عن شارع طارق بن زياد عن طريق ممر سفلي (نفق) بإتجاه القرهود.

- **مشروع توسعة جسر آل مكتوم وتقاطعي مستشفى راشد ودوار الاذاعة :**

تاريخ انتهاء المشروع 1994م **التكلفة 180 مليون درهم**

اشتمل المشروع على إنشاء وتحسين الطرق والجسور المجاورة لجسر آل مكتوم بالإضافة إلى توسعة جسر آل مكتوم ليصبح بأربعة مسارات في كل اتجاه لكي يستوعب الحركة المرورية المتزادية على هذا الجسر وكذلك اشتمل المشروع على إنشاء طريق بطول 1,5 كم وبأربعة مسارات في كل اتجاه بالإضافة إلى تقاطعين علويين وتوسعة الجسور القائمة وإنشاء جدار استنادي بطول 1,2 كم وبارتفاع (9) متر بالإضافة إلى أعمال الخدمات والبستنة.

- **تحسينات شارع جميرا:**

تاريخ انتهاء المشروع 1995م **التكلفة 24 مليون درهم**

اشتمل هذا المشروع على رصف طبقة إسفلتية جديدة للشارع من دوار الضيافة إلى شيكاغو بيتش بطول 11,4 كلم بالإضافة إلى إنشاء (6) تقاطعات ذات إشارات ضوئية و (9) إشارات عبور مشاة وذلك لرفع مستوى الخدمة على هذا الشارع الحيوي.

- **المرحلة الأولى من مشروع التحكم في مواقف السيارات:**

تاريخ انتهاء المشروع 1995م **التكلفة 9 ملايين درهم**

نظراً للطلب الكبير على مواقف السيارات في منطقة وسط المدينة بديرة مع عدم توفر المساحة الكافية لتوفير مواقف إضافية، فقد ظهرت الحاجة الماسة إلى التحكم بالمواقف في المنطقة لتوفير مواقف للمتسوقين والزائرين، عليه فقد تم تركيب أجهزة الدفع والعرض للتحكم بالمواقف على الطرق وتركيب نظام الحواجز على مواقف السيارات على واجهة الخور بشارع بني ياس.

- **مشروع تقاطعات المركز التجاري وشارع الشيخ زايد:**

تاريخ انتهاء المشروع 1996م **التكلفة 178 مليون درهم**

تم البدء بتنفيذ هذا المشروع بتاريخ 1994/8/16م وذلك لتوفير حركة حرة من وإلى شوارع الشيخ زايد والشيخ راشد والضيافة، ولتوفير ذلك تم إنشاء ثلاثة أنفاق وأربعة جسور كما تم توفير حركة مرنة من وإلى المناطق الأخرى.

- **مشروع تقاطع شارع زعبيل مع شارع الشيخ راشد:**

تاريخ انتهاء المشروع 1996م **التكلفة 158 مليون درهم**

يهدف هذا المشروع الذي بدأ في شهر ديسمبر 1994م إلى فصل حركة المرور المتضاربة على هذا التقاطع عن طريق إنشاء الإنفاق لتوفير انسيابية في حركة المرور من وإلى شارع الشيخ زايد وجسري آل مكتوم والقرهود، كما اشتمل المشروع على تنفيذ أعمال بستنة تجميلية.

- **مشروع التحكم المركزي بالاشارات الضوئية:**

تاريخ انتهاء المشروع 1996م **التكلفة 26 مليون درهم**

شمل المشروع استبدال جميع أجهزة التحكم بالاشارات بالمواقع وتركيب وبرمجة أجهزة وبرامج التحكم المروري، وقد بدأ النظام بالتحكم بعدد (97) تقاطع إشارات ضوئية وعدد (27) إشارة مشاة والهدف من النظام هو التحكم والتشغيل الآلي للإشارات الضوئية لتقليل الازدحام ومواكبة التزايد المستمر والمفاجئ في الحركة المرورية وذلك بتقليل زمن التأخر وعدد مرات الوقوف للمركبات عند التقاطعات.

مشروع تقاطع شارع عود ميثاء مع شارع الشيخ راشد:

تاريخ انتهاء المشروع1997م **التكلفة 75 مليون درهم**

شمل هذا المشروع على إنشاء تقاطع علوي حر الاتجاهات لتوفير حركة حرة من وإلى شارع الشيخ زايد وجسر القرهود، بالإضافة إلى أعمال البستنة والتجميل لمنطقة المشروع وكذلك المنطقة المحيطة به.

مشروع تقاطعات الرمول:

تاريخ انتهاء المشروع 1997م **التكلفة 116,5 مليون درهم**

يتألف المشروع من إنشاء ستة جسور علوية وذلك لتوفير الإنسيابية الكاملة في حركة المرور وربط جسر القرهود بكل من شوارع القرهود والرمول والبستان، كما اشتمل على تنفيذ أعمال بستنة تجميلية كاملة للمشروع.

مشروع شارع الشيخ زايد:

تاريخ الانتهاء 1998م **التكلفة الاجمالية 684 مليون درهم**

تم إنشاء شارع الشيخ زايد ليكون أول شارع سريع Highway يربط مدينة دبي بمدينة بمدينة ابو ظبي، وتم تنفيذ المشروع على ثلاث مراحل، وقد روعي في التصميم توفير أعلى درجة من الأمن والسلامة مع مختلف الخدمات الضرورية بما فيها الإنارة الكاملة للشارع، وكذلك إنشاء طرق خدمية وأعمال تجميلية على جانبي ووسط الشارع.

شارع الشيخ زايد

● **المرحلة الأولى من دوار المركز التجاري إلى تقاطع الدفاع:**

تاريخ الانتهاء 1994م **التكلفة 62,50 مليون درهم**

تم البدء بتنفيذ هذه المرحلة بتاريخ 1993/9/5م حيث تمت توسعة الشارع إلى اربعة مسارات في كل اتجاه، وذلك لمواجهة الحركة المرورية الكثيفة بالإضافة إلى إنشاء نفق وسط الشارع من منطقة المعارض بإتجاه شارع الشيخ زايد وذلك لتوفير انسيابية للحركة القادمة من منطقة المعارض، هذا بالإضافة إلى إنشاء طريقي خدمة على جانبي الشارع وبطول حوالي 1,5 كلم في كل اتجاه، كما تم توفير كافة خطوط الخدمات الضرورية من ماء وكهرباء وإتصالات وتصريف مياه الأمطار والإنارة اللازمة.

● **المرحلة الثانية من دوار الدفاع إلى جبل علي:**

تاريخ الانتهاء 1994م **التكلفة 424 مليون درهم**

تم في هذه المرحلة توسيع شارع الشيخ زايد إلى اربعة مسارات في كل اتجاه بحيث يواكب احدث المقاييس العالمية للطرق السريعة، وتم تحويل التقاطعات الستة الرئيسية على الشارع (دوار الدفاع، تقاطعات الصفا والمنارة، وجبل علي ونادي الجولف وشيكاغو بيتش) إلى تقاطعات ذات فصل لاتجاهات المرور عن طريق جسور علوية لضمان انسيابية وحرية الحركة على الشارع السريع في نفس الوقت.

وقد تم تنفيذ المشروع من خلال ثلاثة عقود منفصلة، العقد الأول من دوار جبل علي حتى تقاطع نادي الجولف بطول (8)كلم وبتكلفة (136) مليون درهم، والعقد الثاني من تقاطع نادي الجولف وحتى شارع المنارة بطول 12 كلم وبتكلفة (118) مليون درهم، والعقد الثالث من تقاطع شارع المنارة وحتى دوار الدفاع وبتكلفة 170 مليون درهم.

● **المرحلة الثالثة: من دوار جبل علي إلى سيح شعيب:**

تاريخ الانتهاء 1998م **التكلفة 198 مليون درهم**

تم في هذه المرحلة إستكمال توسعة شارع الشيخ زايد إلى اربعة مسارات في كل اتجاه، كما تم تحويل التقاطعات الأرضية رقم (7 و 8) إلى تقاطعات علوية ذات فصل لاتجاهات المرور لضمان انسيابية وحرية الحركة على الشارع.

● **مشروع تقاطع إمتداد شارع بني ياس مع شارع القرهود (المرحلة الثانية):**

تاريخ انتهاء المشروع 1998م **التكلفة 82 مليون درهم**

تألف المشروع من إنشاء نفق وجسرين لفصل حركة المرور عند هذا التقاطع ولربط شارع القرهود مع شارع بني ياس، بالإضافة إلى أعمال تجميلية للمشروع.

شارع الرقة

المشاريع التجميلية الرقة، الضيافة، المرقبات، المطينة): تاريخ انتهاء المشاريع كالآتي:

شارع الرقة 1997م، التكلفة 10,8 مليون درهم - شارع المرقبات 1998م، التكلفة 13,6 مليون درهم - شارع الضيافة 1998، التكلفة 18,2 مليون درهم - شارع المطينة 1999م، التكلفة 21,8 مليون درهم

الهدف من تنفيذ مثل هذه المشاريع هو إضفاء الرحابة والسعة على جانبي الطرق وذلك من خلال توفير مناطق مفتوحة يمكن استغلالها لأغراض الترفيه وكذلك زيادة عرض الرصيف الجانبي للطريق وذلك لاستيعاب عدد أكبر من المشاة وإمكانية استغلاله من قبل المطاعم والمقاهي لوضع الطاولات والكراسي حيث تم إنفاق ما يقارب (65) مليون درهم على أربعة مشاريع وهي شوارع الرقة والضيافة والمرقبات والمطينة حيث شهدت هذه الشوارع العديد من الفعاليات خلال مهرجان دبي للتسوق.

- **مشروع تحسينات شارع السيف:**

تاريخ انتهاء المشروع 1998م **التكلفة 4,3 مليون درهم**

شمل المشروع تهيئة ممرات للمشاة من القاطنين والسواح للاستمتاع بالمناظر الجميلة على الخور حيث تم توفير مقاعد وإضاءة ومظلات بعضها على شكل الشراع والبعض الآخر مصنوع من الخشب، كما تم توفير حواجز حماية على طول الممشى لحماية المشاة وخاصة الأطفال من الوقوع في الخور.

- **مشاريع مواقف السيارات السطحية والمتعددة الطوابق:**

تاريخ انتهاء المشروع 2000م **التكلفة 135 مليون درهم**

نظراً للطلب المتزايد على مواقف السيارات بادرت إدارة الطرق بتنفيذ عدد كبير من المشاريع لزيادة عدد المواقف في المناطق المزدحمة وذلك من خلال تنفيذ عدد كبير من المواقف السطحية والمواقف متعددة الطوابق.

- **مشروع طرق ومواقف لمطار دبي الدولي:**

تاريخ انتهاء المشروع 2000م **التكلفة 142 مليون درهم**

اشتمل هذا المشروع على إنشاء طرق توصيل ومواقف سيارات لمطار دبي الدولي بالإضافة إلى إنشاء نفق وجسر عند تقاطع البستان وسبعة جسور أخرى على جانبي طريق المطار وجسرين لعبور المشاة تميزت بأنها مغلقة ومكيفة بأحزمة ناقلة للمشاة، بالإضافة إلى مواقف للسيارت بسعة 1,100 سيارة.

- **مشروع شارع الإمارات (طريق دبي الدائري):**

تاريخ انتهاء المشروع 2001م **التكلفة 813 مليون درهم**

تم إنشاء هذا الطريق ليربط إمارة دبي ببقية إمارات الدولة بسهولة ويسر ولتقليل الازدحام على طرق دبي الرئيسية، وللسرعة في إنجاز المشروع تم تقسيمه إلى ثلاث مراحل، بدأ العمل فيها بتاريخ 1998/6/13م وتم إنجاز مرحلتين من المشروع في 2001/1/6م بطول (50)كم، وقد روعي توفير أعلى مستويات السلامة المرورية والنواحي الجمالية عند تصميم المشروع كما تم إنشاء (13) معبراً تحت الطرق لتوصيل الخدمات مثل خطوط الكهرباء والماء والصرف الصحي المستقبلية، بالإضافة إلى (5) معابر للجمال.

المرحلة الأولى

وتضمنت إنجاز ثلاثة أجزاء تمتد من شارع دبي-العين إلى إمارة الشارقة بطول (22) كم، بالإضافة إلى إنشاء (19) كم من الطرق الأخرى، وثمانية تقاطعات: سبعة منها علوية وواحد أرضي، كما تضمنت هذه المرحلة إنشاء (34) جسراً وفق التفصيل الآتي:

الجزء الأول: تاريخ الانتهاء 2000م التكلفة 158 مليون درهم.

يصل إمارة الشارقة بشارع النهدة (منطقة القصيص) بطول (6) كم ويحتوي على تقاطعين علويين يتضمنان ثلاثة جسور وتقاطعاً أرضياً.

الجزء الثاني: تاريخ الانتهاء 2000م التكلفة 175 مليون درهم.

يمتد هذا الجزء من شارع الخوانيج إلى شارع الرمول بطول (5) كم ويحتوي على تقاطعين علويين يتضمنان (11) جسراً.

الجزء الثالث: تاريخ الانتهاء 2001م التكلفة 198 مليون درهم.

يمتد هذا الجزء من شارع العوير إلى شارع دبي-العين بطول (11) كم ويحتوي على (3) تقاطعات علوية تتضمن (20) جسراً.

المرحلة الثانية: تاريخ الانتهاء 2000م التكلفة 214 مليون درهم

تم في هذه المرحلة ربط شارع دبي-العين بشارع جبل علي-الهباب ويتفرع من هذا الطريق أربع وصلات تؤدي إلى المنطقة الحرة بجبل علي ومناطق البرشاء والقوز الصناعية ومجمع دبي للاستثمار بطول (28)كم.

المرحلة الثالثة: تاريخ الانتهاء 2001م التكلفة 68 مليون درهم

تم في هذه المرحلة ربط شارع جبل علي - الهباب، بطول (16) كم.

- **مشروع مداخل سوق الخضار والفواكه:**

تاريخ انتهاء المشروع 2001م التكلفة 47 مليون درهم

اشتمل المشروع على توسعة وتحسين شبكة الطرق في منطقة رأس الخور والتي تخدم المداخل والمخارج إلى السوق المركزي للخضار والفواكه وسوق السيارات المستعملة وكذلك منطقة التوسع لهيئة ميناء دبي من طرق مفردة بمسرب في كل اتجاه إلى طرق مزدوجة بمسربين/ثلاثة مسارب في كل اتجاه وتشمل مايلي:

- توسعة طرق من طرق مفردة بمسرب إلى طرق مزدوجة بمسربين وبطول حوالي (6) كم.
- توسعة طريق العوير في منطقة المشروع إلى ثلاثة مسارب في كل اتجاه وبطول 1,75 كم.
- توسعة طريق مفرد بمسربين إلى طريق مزدوج بثلاث مسارب وبطول (2) كم.
- عمل تقاطع منفصل من نوع (TRUMPET) على شارع العوير.
- تنفيذ خطوط رئيسية لتصريف مياه الأمطار والصرف الصحي لربط السوق المركزي بالشبكة القريبة من منطقة المشروع عند تقاطع شارع ند الحمر مع الطريق (67).

- **مشروع تقاطع الممزر:**

تاريخ انتهاء المشروع 2001م التكلفة 40 مليون درهم

يشمل هذا المشروع على إنشاء تقاطع حر يقوم بخدمة الحركة المرورية مابين منطقتي الممزر والقصيص وشارع الاتحاد، ويقع هذا التقاطع في منتصف المسافة تقريباً بين دوار النهدة في دبي وتقاطع النهدة في الشارقة، ويشمل هذه المشروع على إنشاء أربعة جسور وأعمال المرافق والخدمات.

أعمال التحسينات على الطرق الرئيسية

بذلت الإدارة من خلال قسم تنفيذ الطرق جهوداً كبيرة لأعمال التحسينات على الطرق الرئيسية في دبي وذلك لزيادة الطاقة التصريفية والاستيعابية لتلك الطرق، وذلك من خلال العديد من المشاريع حيث بلغت التكلفة الاجمالية للتحسينات 1,5 مليار درهم.

إستكمال الطرق الداخلية للمناطق السكنية والتجارية والصناعية

تم استكمال تنفيذ الطرق الداخلية لعدد من المناطق السكنية والتجارية والصناعية في إمارة دبي مثل (منطقة وسط المدينة ببر دبي، منطقة وسط المدينة بديرة، أم سقيم، البرشاء، الممزر،

البراحة، القصيص، الحمرية، ند الحمر، ند الشبا، الحمرية (بردبي)، المنخول، المزهر، هور العنز، أم هرير، الكرامة، الراشدية، السطوة، ميناء راشد، رأس الخور الصناعية، القوز الصناعية، العوير الصناعية، جبل علي الصناعية) بتكلفة تقدر بـ (650) مليون حتى عام 2001م.

- **مشروع تطوير تقاطع الصفا:**

تاريخ انتهاء المشروع 2002م **التكلفة 68 مليون درهم**

يشمل المشروع على إنشاء تقاطع حر في جميع الاتجاهات (ثلاثة جسور وعدد 2 منحدر دائري ومنعطفات حرة لجهتي اليمين واليسار) ويصل مابين شارع الشيخ زايد والشوارع الجانبية، كما يشمل أيضاً على عملية إعادرة تخطيط وتوزيع مواقف السيارات أمام حديقة الصفا وأعمال البستنة والإنارة والري وتحويل وحماية المرافق.

- **مشروع تقاطع بوكدرة:**

تاريخ انتهاء المشروع 2002م **التكلفة 112 مليون درهم**

يشمل المشروع على انشاء عدة تقاطعات حرة منها تقاطع بوكدرة وتقاطع ويمبي الذي سيربط مابين طريق (313) مع شارع دبي-العين، وكذلك تقاطع جديد يربط مابين الشارع القادم من تقاطع الدفاع وشارع الخيل الذي سوف يسير موازياً تقريباً لشارع الشيخ زايد ويتم ربطه مع شارع الإمارات.

- **مشروع تقاطع رأس الخور:**

تاريخ انتهاء المشروع 2002م **التكلفة 42 مليون درهم**

يشمل المشروع على إنشاء تقاطع بين شارع ند الحمر وشارع العوير، وتوسعة شارع رأس الخور بطول (4) كم من (3) إلى (4) مسارب، إنشاء (2) كلم من الطريق الخلفي إضافةً إلى مسرب من شارع العوير بطول (4) كم.

- **مشروع شارع دبي العابر (المرحلة الأولى):**

تاريخ انتهاء المشروع 2002م **التكلفة 15 مليون درهم**

اشتمل المشروع على إنشاء شارع العمردي وتحويله من شارع مفرد ذو اتجاهين إلى شارع مزدوج من دوار الخوانيج إلى منطقة العوير، وإضافة دوار على شارع العوير بنهاية شارع العمردي، كما اشتمل المشروع على إنشاء 4,8 كم شارع مزدوج بحارتين لكل اتجاه ليتقاطع مع شارع دبي-حتا، وكذلك إنشاء معبرين للجمال وجميع الأعمال الخدمية اللازمة.

- **مشروع شارع دبي العابر (المرحلة الثانية):**

تاريخ انتهاء المشروع 2003م **التكلفة 48 مليون درهم**

يشمل المشروع تنفيذ المرحلة الثانية من طريق دبي العابر بطول 13,5 كم بدءً من الدوار الجديد على طريق دبي-العوير إلى جسر الروية على طريق دبي- العين، تتضمن الأعمال إنشاء طريق مزدوج بحارتين لكل اتجاه لعرض 7,50م، جزيرة وسطية بعرض (15)م مع إنارة، معبرين للجمال، وأعمال خدمية اخرى.

• إنارة الطرق وتشغيل الأنظمة المرورية

تعتبر إنارة الطرق والإشارات الضوئية من أهم العناصر الرئيسية في شبكة الطرق وتوفيرها يعتبر ضرورة حتمية في المناطق الحضرية، ولتوضيح هذه الأهمية علينا التعرف على الأهداف الرئيسية لإنارة الطرق والإشارات الضوئية لما في ذلك من رفع مستوى تدابير الأمان لمستخدمي الطرق بأقل تكلفة وأقل فترة زمنية وبجودة عالية، وتقليل زمن الانتقال وزمن التأخير وعدد مرات الوقوف لحركة السير، والتقليل من الحوادث المرورية.

والجدول التالي يوضح السياسة التي تتبعها البلدية في توفير تسهيلات الإنارة.

تصنيف الطرق	سياسة الإنارة
الطرق الحرة الخارجية	- إنارة الطرق بالكامل إذا بلغ حجم المرور 60٪ من سعة الطرق أو إذا كان هناك احتمال لزيادة عدد الحوادث بسبب عدم توفر الإنارة.
الطرق السريعة الخارجية	- إنارة الطرق بالكامل إذا بلغ حجم المرور 60٪ من سعة الطرق أو إذا كان هناك احتمال لزيادة عدد الحوادث بسبب عدم توفر الإنارة.
الطرق السريعة الحضرية	- إنارة الطرق بالكامل.
الطرق الشريانية	- إنارة الطرق بالكامل.
الطرق المجمعة في المناطق السكنية	- إنارة الطرق المزدوجة بالكامل. - إنارة الطرق المفردة في حالة تطوير بناء المنطقة بنسبة 40٪ من استيعابها. - إنارة الطرق المجاورة للمرافق العامة كالمساجد والمدارس والحدائق والمحلات التجارية شريطة استكمال أعمال الصرف الصحي في المنطقة.
الشوارع المحلية في المناطق السكنية الشوارع المجمعة في المناطق الصناعية	- إنارة الطرق المزدوجة بالكامل. - إنارة الطرق المجمعة والمفردة في حالة تطوير بناء المنطقة بنسبة 100٪ من استيعابها. - إنارة الطرق المزدوجة إذا لم يوجد عوائق.
الشوارع المحلية في المناطق التجارية المركزية	- إنارة الطرق بالكامل.

أطوال الطرق المضاءة من عام 1985م إلى عام 2002م

السنوات	1985	1990	1995	2000	2001	2002
أطوال الطرق المضاءة (بالكيلومتر)	138	484	681	1,196	1,290	1,655

أطوال الطرق المضاءة بتصنيفها حتى نهاية 2002م

تصنيف الطرق	أطوال الطرق المنارة (كم)	أطوال الطرق الحالية (كم)	نسبة الطرق المنارة
الشوارع الحرة السريعة	149.6	149.6	٪100
الشوارع السريعة الخارجية	167.7	254.7	٪66
الشوارع السريعة في المناطق الحضرية	101	101	٪100
الشوارع الشريانية	498	498	٪100
الشوارع المجمعة	466	946	٪49
الشوارع المحلية	273	1,109	٪25
الإجمـالي	1,655	3,058	٪54

أطوال الطرق المنارة حسب تصنيف مسارات الطرق حتى نهاية 2002م

البيان	مجموع أطوال الطرق المنارة كيلو متر	مجموع عدد الأعمدة	مجموع وحدات الإضاءة	مجموع الطاقة الكلية / ميجاوات	تكلفة الاستهلاك الكلية السنوي بالمليون درهم
مسارات E	418	6,523	13,361	8.4	7.36
مسارات D	498	10,310	22,845	10.17	9.06
المناطق	739	20,555	26,110	7.5	6.56
الإجمالي	1,655	37,388	62,316	26.07	22.98

التحكم في أنظمة المرور

ومن أهم المشاكل التي تواجهها المدن في العالم هي مشكلة حركة السير والمرور ونتيجة للتوسع العمراني وإزدياد حركة التجارة والسياحة في الإمارة كان لا بد لبلدية دبي من دراسة هذه المشكلة وكان الحل في تنفيذ مشروع تقني يستخدم احدث ما توصلت إليه الإدارة المرورية وهو نظام التحكم المركزي الآني والآلي للإشارات الضوئية بحيث يستجيب بصورة فعالة للمتغيرات المستمرة والمفاجئة لكثافة الحركة المرورية على تقاطعات الإشارات الضوئية.

لذا تم إنشاء وتشغيل مركز التحكم بأنظمة المرور في شهر سبتمبر سنة 1996م وقد تم تأهيل وتدريب (5) مهندسين مواطنين لإدارته.

وبلغت تكلفة المشروع (26) مليون درهم شاملة استبدال جميع أجهزة التحكم بالإشارات في المواقع وتركيب وبرمجة التحكم المركزي. ويبلغ عدد تقاطعات الإشارات الضوئية في المدينة حاليا (166) تقاطع إشارات ضوئية و(52) إشارة مشاة وقد بدأ النظام بالتحكم بعدد (97) تقاطع إشارات ضوئية وعدد (27) إشارة مشاة، والهدف من النظام هو التشغيل الآلي للإشارات الضوئية لتقليل الازدحام ومواكبة التزايد المستمر والمفاجئ في الحركة المرورية وذلك بتقليل زمن التاخير وعدد مرات الوقوف عند التقاطعات.

أعداد الإشارات الضوئية من عام 1985م إلى عام 2002م

البيان	1985	1990	1995	2000	2001	2002
عدد تقاطعات الإشارات الضوئية	50	60	101	147	156	166
عدد إشارات المشاة الضوئية	-	16	26	41	53	52

صيانة الإشارات الضوئية:

الصيانة الوقائية :-

أعمال الصيانة	سياسة التنفيذ	أعمال الصيانة	سياسة التنفيذ
استبدال أجهزة تحكم الإشارات	مرة كل 15 سنة	تنظيف وحدات الإشارات الضوئية	مرة كل شهر
تنظيف وفحص أجهزة التحكم للإشارات الضوئية	مرة كل سنة	-	-
استبدال مصابيح الإشارات الضوئية للمركبات :		استبدال مصابيح الإشارات للمشاة :	
الحمراء	مرة كل سنة	الخضراء	مرة كل 6 اشهر
الصفراء	مرة كل سنة	الحمراء	مرة كل 6 اشهر
الخضراء	مرة كل سنة	-	-

الصيانة التصحيحية :

أعمال الصيانة	سياسة التنفيذ
تصليح أعطال الكابلات للإشارات الضوئية	في نفس اليوم (خلال ساعة)
تصليح الأعطال التي تطرأ على أجهزة التحكم	في نفس اليوم (خلال ساعة)
الأعطال الناجمة عن الحوادث	في نفس اليوم (خلال ساعة)
استبدال أجزاء الإشارات الضوئية التي تضررت بالحوادث	في نفس اليوم (خلال 8 ساعات)
استبدال المصابيح التالفة	في نفس اليوم (خلال 4 ساعات 50 ٪) في نفس اليوم (خلال 8 ساعات 25 ٪) خلال 24 ساعة 25٪
أعطال الملفات الاستشعارية	خلال يومين 25٪ خلال أسبوع 50٪ خلال شهر 25٪

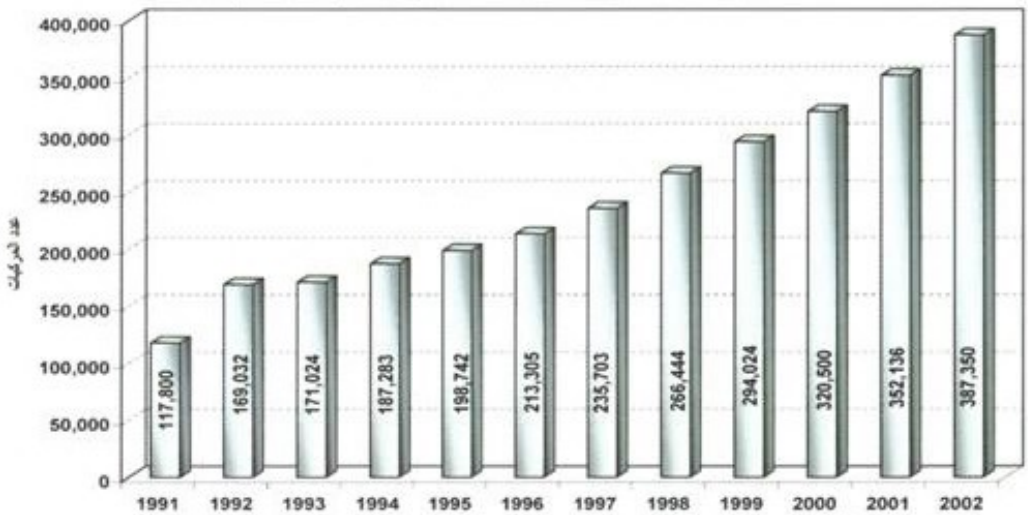
ويلاحظ منذ تشغيل النظام ازدياد عدد الإشارات الضوئية من (124) تقاطعا (إشارات التقاطعات وإشارات المشاة) إلى (218) تقاطعا بنسبة زيادة 75٪ خلال ست سنوات هذا وكانت عدد المركبات في نهاية سنة 1996م (213,305) مركبات ومع نهاية عام 2002م بلغت عدد المركبات (387,350) مركبة أي بزيادة 81٪ ونتيجة استمرارية المراقبة الدقيقة لطريقة عمل النظام وعمل الإشارات الضوئية والتحليل المستمر لكفاءة عمل تقاطعات الإشارات الضوئية يتم اقتراح التعديلات الهندسية اللازمة على التقاطعات لتحسين تدفق الحركة المرورية، ومرفق رسم بياني يوضح زيادة حركة المركبات.

غرفة التحكم في نظام الإشارات الضوئية

زيادة حركة المركبات من عام 1991م - 2002م

السنوات	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
العدد	117,800	169,032	171,024	187,283	198,742	213,305	235,703	266,444	294,024	320,500	352,136	387,350

تطور زيادة حركة المركبات من عام 1991م - 2002م



كما قامت وتقوم إدارة الطرق بتنفيذ عدة مشاريع لتطوير وتحسين الطرق في إمارة دبي في عدة مجالات منها:

- مشروع تطوير نظام إدارة رصف الطرق وتطوير دليل نوعية الرصف وبموجبه تم إنشاء قاعدة بيانات على الحاسب الآلي تحتوي على بيانات تفصيلية على جميع الطرق وخصائصها وحالتها.
- مشروع بحوث الأسفلت المتعلق بالخلطة الأسفلتية لتلائم خصائص المنطقة مناخياً وتتحمل الأحمال المرورية والأوزان المحورية حسب النظام المتبع في إمارة دبي.
- مشاريع تأهيل الطرق القائمة التي تعاني من العيوب الإنشائية وقد تم تأهيل عدد منها.
- دراسة نظام اللوحات المتغيرة الشامل ونظام اللوحات الإرشادية.
- نظام ترقيم المسارات وترقيم الشوارع والقسائم.

ومن المشاريع المهمة التي قامت بها إدارة الطرق :

- مشروع نظام التحكم في مواقف السيارات.

ونظراً لأهمية هذا المشروع قامت البلدية بتركيب أجهزة التحكم وتحديد رسوم لمواقف السيارات مع ربطها بشبكة كمبيوتر للمراقبة، وتم تنفيذ ذلك في عام 1995م على جوانب الطرق والساحات وعندما نال ذلك استحسان الجمهور بدأ في عام 1998م التوسع في هذا المجال وفي مناطق مختلفة من الإمارة، والرسوم البيانية التالية توضح ما تم في هذا المجال.

أجهزة التحكم في مواقف السيارات