

4.0 خطط إطار عمل الهيكل العمراني

لمحة عن الهيكل العمراني

إطار العمل البيئي

إطار عمل استخدام الأراضي

إطار عمل النقل والمواصلات

إطار عمل المساحات العامة المفتوحة

إطار عمل المدينة العاصمة

مجلس أبوظبي للتخطيط العمراني
ABU DHABI URBAN PLANNING COUNCIL



4.1 لمحة عن الهيكل العمراني

تعتبر الخطة المعروضة في الصفحات التالية، والتي تشكل مجتمعة "خطة أبوظبي 2030" - وهي خطة إطار عمل الهيكل العمراني في المدينة - حلولاً مبدئية للعديد من التحديات التي تواجه أبوظبي أثناء نموها السريع خلال ربع القرن المقبل. وباعتبارها أفكار أولية، لا ينبغي التعامل مع تلك الخطة كخريطة تخطيطية تتعلق بتطوير أراضٍ أو مواقع بعينها. وتحتاج كل واحدة من تلك الخطط إلى المراجعة والفحص والتدقيق قبل استخدامها في أي أدوار تنظيمية. ولا يتوجب تحت أي ظرف من الظروف أن يتم التعامل مع أي من الخطط والرسومات والنماذج والمخطوطات الواردة هنا كتوجيهات خاصة بمواقع أو مناطق محددة. إنها تمثل فقط المسائل المرتبطة باستخدام الأراضي وشكلها ومدخلها وصفاتها. وهي جوانب يتم الوصول إليها من خلال التخطيط والتصميم التفصيلي.

تتوزع الخطة على أربعة أجزاء:

يتعلق الجزء الأول بالقضايا الأساسية التي تشكل إطاراً للأشكال العمرانية: البيئة واستخدام الأراضي والمساحات العامة المفتوحة وعناصر تظهر سمة المدينة العاصمة. تراعي هذه الخطة المنظور الأوسع للمدينة داخل الإمارة والدولة والمنطقة، كما تجسد الخطوات الإستراتيجية اللازمة لتحقيق توازن بين العوامل المختلفة المكونة للمدينة.

يتناول الجزء الثاني الأنماط الناتجة عن خطط إطار عمل الهيكلية أو المكونات التي توفر مادة لتلك الخطط مثل المناطق الإدارية والكثافات السكانية وارتفاعات المباني. وتساهم هذه الأنماط في توفير المقاييس اللازمة للرؤية المقترحة في أطرها المختلفة وفي مواجهة التحديات عند تبني هذا الشكل العمراني.

يسلط الجزء الثالث الضوء على مجالات يعينها ينبغي دراستها عن كثب نظراً لأهميتها الحيوية بالنسبة للإطار العمراني المقترح. ويتم عرض هذه المجالات بأكبر قدر ممكن من التفاصيل لضمان عدم حدوث تضارب بين الأنظمة المختلفة التي تمكن المدينة من أداء وظائفها، ومن ثم إظهار هذه المجالات في الخطة. إن المجالات الأربع هي: منطقة الأعمال المركزية الجديدة والجزر المحيطة بها - منطقة العاصمة الواقعة على التقاطعات الرئيسية على البر الرئيسي - منطقة المسجد الكبير على الجانب الجنوبي الشرقي من جزيرة أبوظبي - وجزيرة اللولو.

ويُعنى الجزء الرابع والأخير بالنماذج الأولية لمربعات المباني للمجتمعات الإماراتية. وتقوم تلك الدراسات بفحص الافتراضات المتنوعة المتأصلة في الخطط الأكثر شمولية والتي يمكن اتخاذها كخارطة جينية للهيكل العمراني لتلك المجتمعات. وتقوم تلك النماذج على أنماط تم تطويرها من خلال تحليل متطلبات المجتمعات الإماراتية على مستويات وظروف مختلفة.

4.2 إطار العمل البيئي

هناك عوامل عديدة تساهم مجتمعة في تمتع أبوظبي بواحد من أكثر الأطر البيئية تميزاً في العالم. وهو تميز يدعمه التداخل الفريد بين الصحراء والبحر. وبالرغم من أن الصحراء تمثل بيئة هامشية للغاية لمعظم أشكال الحياة، إلا أن السهول الرملية المغمورة والضحلة الناتجة عن التقائها بالبحر تشكل بيئة مثالية لأشجار القرم. تعتبر هذه الأشجار أحد مكونات التنوع الحيوي والتي توفر مستوطنات تستقطب مختلف فصائل الطيور المهاجرة بين آسيا الوسطى وأفريقيا. كما أن تلك السهول المغمورة تعتبر أرضاً خصبة للأعشاب البحرية والتي تساهم في تعزيز المخزون السمكي باحتضانها لبيض الأسماك إلى أن يحين أوان فقسها. وتمثل كل هذه العوامل مشتركة أهم موارد بيئية في الدولة. ويتعين على المدينة أن تتعامل بجدية مع كافة التحديات والفرص التي يفرزها وجود هذه الثروة الطبيعية.

تستند خطة إطار العمل البيئي على مفهوم يعزز الحفاظ على هذه المنظومات الإيكولوجية. إن أفضل الطرق لتحقيق ذلك هو من خلال إنشاء نظام للمحميات الوطنية بالقرب من المدينة يستوعب الأنشطة البيئية البرية منها والبحرية. ويتعين منع إقامة مشاريع تطويرية في المحميات الوطنية كما يتم وضع نظم ولوائح لكافة الأنشطة في تلك المحميات لضمان أن تظل أشجار القرم ومناطق أعشاب البحر في القاع والطيور المهاجرة جزءاً لا يتجزأ من الهوية البيئية لأبوظبي.



الحدايق العامة الوطنية

من أجل تلبية حاجة المدينة الملحة للتوسع، تتضمن الخطة مفهوم "التدرج الأخضر" بين المركز الطبيعي للمحمية والمركز العمراني للمدينة. يمتد التدرج الأخضر عبر خمسة أجنحة ذات كثافة استيطانية متزايدة تبدأ من "الجزر المركزية للمحمية"، مانعاً إقامة المشاريع التطويرية فيها. أما عند "الجزر الواقعة على أطراف المحمية"، فيسمح بقيام عدد من الأنشطة والمباني. وعند "الجزر المتاخمة للمدينة"، يسمح بنشاطات أكبر فيما تخصص "الجزر الواقعة على أطراف المدينة" لإقامة "قرى تتكيف مع بيئة الجزر". سوف تكون هذه الجزر بمثابة تجمعات سكنية صغيرة، ولكنها تقترب من حيث الكثافة السكانية من المناطق العمرانية الواقعة داخل جزيرة أبوظبي. وسوف تكون النظم واللوائح الخاصة بالبناء والتخطيط في تلك الجزر أكثر "بيئية" من المناطق الأخرى في أبوظبي بحيث تستجيب للمتطلبات البيئية لظروفها الطبيعية.



التدرج الأخضر

أما الأداة الثالثة التي توفرها خطة إطار العمل البيئي من أجل حماية الثروة البيئية فتتمثل في إقامة "حزام رملي" يحيط بالمدينة من خلال الصحراء ويوضح حدود النمو. وليس هناك ما هو أسوأ على البيئة من التوسعات العمرانية العشوائية التي تفتقر إلى التخطيط حيث تعمل تلك التوسعات على ابتلاع الأراضي وزيادة أعباء البنية التحتية التي تعاني أصلاً من اتساع رقعتها. كما أنها تزيد من مسافة الرحلة التي يتوجب على كل مقيم أن يقطعها وتقلل من جدوى أنظمة النقل والمواصلات. ويعتبر "الحزام الرملي" بمثابة أداة لاحتواء تلك التوسعات، وهو مشتق من "الحزام الأخضر" الذي يحيط بمدن أخرى في العالم ويبين حدود المشاريع العمرانية. أما خارج إطار الحزام الرملي، فإنه يسمح فقط بإقامة مشاريع التطوير العمراني في القرى المتكيفة مع بيئة الصحراء على حدود المحور الممتد إلى مدينة العين.



الحزام الرملي

أما الأداة الأخيرة لحماية البيئة في أبوظبي فتتمثل في إقامة مجموعة من ”الإمتدادات الصحراوية“ التي تصل لضفاف الخليج وشمال أبوظبي حول المحور الممتد إلى دبي وجنوب أبوظبي. وربما يؤدي تطوير المشاريع العمرانية على الممرات المؤدية لدبي إلى قيام توسعات لا حصر لها، مما يؤدي بدوره إلى عزل الصحراء نهائياً عن الماء. وبما أن نقاط التقاء الصحراء بالخليج تعتبر أهم ميزة ينفرد بها المشهد البيئي لأبوظبي، فلا بد من منع أي توسعات عمرانية عليها. ويوفر ”الإمتداد الصحراوي“ منطقة محايدة تفصل بين المدينة وبين كل منطقة ساحلية وبين دبي، مما يتيح وجود ممرات تعبر من خلالها عناصر الحياة البرية إلى المناطق الساحلية المحمية.



ويوفر مستوى استخدام الأراضي والتدرج الأخضر والحزام الرملي والإمتداد الصحراوي إطاراً لاستيعاب متطلبات التنمية الاقتصادية واحتياجات الحماية البيئية. ويمتد تأثير هذا الإطار البيئي ليشمل جميع الجوانب المرتبطة بخطة إطار عمل الهيكل العمراني.

4.3 إطار عمل استخدام الأراضي



منطقة أعمال مركزية مكثفة



مناطق أعمال مركزية متناثرة



مراكز مدن تكميلية



حدود النمو

يعالج إطار عمل استخدام الأراضي المسائل الهامة التي تواجه أبوظبي من خلال عدد من الخطوات الإستراتيجية. أولاً، جمع مناطق الأعمال المركزية والتي تتوزع على عدة جزر وعدة مشاريع تطويرية مقترحة وتركيزها في جزيرة الصوة. من شأن ذلك دعم قطاع الأعمال وتلبية حاجة القطاع إلى موقع قريب من مركز المدينة. وسيكون موقع منطقة الأعمال المركزية على الأطراف القريبة من منطقة الميناء وجزيرة الريم وجزيرة أبوظبي. أما الأجزاء المتبقية من الميناء وجزيرة الريم وجزيرة السعديات، فهناك اقتراح بأن تقام عليها مساكن ذات كثافة متوسطة مع مساحات كافية للمحال والأسواق التجارية لخدمة سكان ومرتادي تلك المناطق. وهو طرح تكون فيه المنطقة المركزية الواحدة للأعمال، التي تشكل المصدر الرئيسي لفرص العمل - محاطة من جميع الأطراف بأحياء سكنية بدلاً من عزلها بواسطة عدد من الطرق المسدودة على الجزر المحيطة.

تتمثل الخطوة الثانية في إقامة منطقة جديدة للعاصمة على البر الرئيسي باتجاه الشرق من المدينة تتوسط الأحياء الإماراتية الجديدة. وسوف يحتوي هذا المركز الثانوي على قدر مماثل من الوظائف ومساحات المكاتب، إلا أنه يتميز عن منطقة الأعمال المركزية بنوعية الوظائف التي يوفرها. وفي حين أن منطقة الأعمال المركزية هي عبارة عن مركز للمال والتجارة، فإن منطقة العاصمة تركز على القطاعات الحكومية والمعرفية وهناك مساحة كافية تفصل بين هاتين المنطقتين. وترتكز كل منطقة على وظائف ذات طبيعة مختلفة عن الوظائف التي توفرها المنطقة الأخرى وبحيث يكون هناك تكامل بين تلك الوظائف وليس تنافس. سوف يساهم إيجاد توازن بين الفرص الوظيفية في المنطقتين المحاطتين بأحياء سكنية في توزيع حركة المرور إلى طرق متعددة بدلاً من تركزها في طرق بعينها تؤدي إلى وجهات محددة ومداخل ضيقة ومن ثم إلى ازدحامات مرورية. وتعمل منطقة العاصمة على تركيز مهام وصورة الحكومة في منطقة إدارية واحدة مثلما هو الحال في بقية العواصم الكبرى في العالم.

أما المبادرة الثالثة فتتمثل في توضيح حدود نمو المدينة. وهذا الإجراء ضروري للحفاظ على البيئة الطبيعية لأطراف المدينة وللحيلولة دون قيام أي توسعات عمرانية عشوائية في المناطق الصحراوية المؤدية إلى دبي. وتتظم المشاريع العمرانية في الجزر بجهة الشمال الشرقي للمدينة عبر التدرج الأخضر للقرى المتكيفة مع بيئة الجزر ذات الكثافات المتناقصة كلما اتجهنا نحو المحمية الوطنية. أما حدود البر الرئيسي للمدينة، فيتم تحديدها عبر الحزام الرملي الذي يلتقي بالخليج عند المحمية الوطنية ثم يتقوس حول المدينة متابعاً للطريق المخصص لشاحنات نقل البضائع (مطالع الجزء 4.4: إطار عمل النقل والمواصلات). ويسمح بالتطوير خارج نطاق الحزام الرملي فقط لإنشاء القرى المتكيفة مع بيئة الصحراء على حدود المحور الممتد إلى العين والمدن الساحلية المفصولة عبر الحدود الصحراوية على المحور المؤدي لدبي.

تم تحديد منطقتين تتوفر فيهما فرص تطويرية كبيرة لتعزيز المركز الأساسي للمدينة: تضم منطقة المسجد الكبير، المدينة الرياضية وساحة المعارض ومنطقة إعادة تطوير مطار البطين وكما يدلنا الاسم، منطقة المسجد الكبير. وبناتقال مطار البطين لتحل محله رقعة كبيرة من الأرض المفتوحة تؤدي بالتالي إلى إمكانية قيام مجمعات سكنية وفرص عمل / توظيف بسيطة في تلك المنطقة ذات الموقع الإستراتيجي في المنتصف تماماً بين المركزين الرئيسيين للمدينة. كما أن تلك المجمعات الصغيرة تعتبر موقعاً مثالياً لمحطة للمترو تشكل مدخلاً للمدينة الرياضية وللمسجد الكبير. وبالقرب من منطقة المسجد الكبير، يتم تجهيز الجزء الجنوبي من جزيرة الحديريات لإقامة أحياء إماراتية مطلة على الماء وتتميز بقربها من مركزي المدينة. وسوف تتم توسعة جزيرة الحديريات الجنوبية باتجاه الجنوب لتشققها القنوات وتتخلل أطرافها الخارجية أشجار القرم.



هناك عدة مناطق أخرى مؤهلة لتطويرها كمناطق سكنية حيث يمكن للمنطقة المحيطة بالمارينا مول استيعاب وحدات سكنية جديدة مما يؤهلها لاحتضان محطات للمترو. كما تحتاج الممرات الواقعة بطول شارع المطار إلى تعزيز كثافتها لاستقطاب المستوى المطلوب من السكان لدعم خطوط النقل والمواصلات التي تمر بها.



وكما ذكر من قبل، فإن الأحياء الإماراتية قد تم وضعها في مواقع إستراتيجية حول المناطق التجارية عالية الكثافة عوضاً عن دفعها للانتشار بعيداً عن أماكن العمل والترفيه والتسوق. وسوف تساهم هذه الإستراتيجية في تجنب الفصل بين مساكن المواطنين والوافدين وفي ضمان الاختيار الجيد للأحياء الإماراتية في مختلف أنحاء المدينة. والجدير بالذكر بأن معظم المواطنين الإماراتيين يفضلون العيش في المناطق ذات الكثافة المنخفضة حيث تعكس الخطة هذا الخيار، إلا أنها تتضمن أيضاً بعض البدائل المتمثلة في مناطق ذات كثافة متوسطة أو عالية. وتقتصر الخطة أن تكون الأحياء الإماراتية عبارة عن مجتمعات متكاملة تتوفر فيها المنشآت ذات الاستخدامات المتنوعة والمرافق الخدماتية. كما تقترح أيضاً أن تصمم تلك الأحياء بحيث تستوعب أماكن للمشى والتنزه وتشجع قيام منظومة للمساكن الخاصة بالأسر الكبيرة، مما يعكس الصورة التقليدية للفريج (طالع "مربعات المباني"). أما في المناطق ذات الكثافة العالية، فإن الخطة تحبذ نموذج "الفريج المتوسع رأسياً".

وأخيراً، سيتم توزيع المناطق الصناعية في مواقع إستراتيجية حيث تحيط منشآت الصناعات الثقيلة بالميناء الجديد مما يضمن قربها من مناطق دخول المواد الخام اللازمة. أما الصناعات التكنولوجية المتقدمة، فسوف تحيط بالمطار مما يرسم صورة زاهية ومعاصرة لهذه البوابة الهامة. ومن ثم سوف تتوزع الصناعات الخدماتية الصغيرة على مناطق المصفح والمفرق وكجزء لا يتجزأ من الأحياء في المجتمعات السكنية الصغيرة. ويتم ربط جميع المناطق الثلاث بخطوط لقطارات البضائع وبطرق للشاحنات.



4.4 إطار عمل النقل والمواصلات

ليس هناك ما هو أجدى لانسبايية المرور من التوزيع المناسب لاستخدامات الأراضي. وتضع خطة إطار العمل لاستخدام الأراضي حجر الأساس لخطة عمل فعالة للنقل وذلك بنشر حركة المرور بالتساوي على مختلف الطرق. وتبدأ أفضل خطط النقل والمواصلات بخطة محكمة لاستخدام الأراضي. وتحتاج المدينة التي يفوق عدد سكانها الثلاث ملايين نسمة إلى نظام متطور للنقل. ويعتبر "التحول لوسائل النقل والمواصلات العام" أحد أهم العناصر الرئيسية لإقامة نظام النقل والمواصلات الكفاء والفعال الذي تستحقه أبوظبي. وبغض النظر عن وسيلة النقل والمواصلات التي سيختارها الناس، فإن أي رحلة تبدأ وتنتهي بالمشي على الأقدام، وبالتالي، فإن توفير ممرات للمشاة يعتبر من أهم عناصر خطة إطار عمل النقل والمواصلات.



شبكة طرق مترابطة



طريق سريع مزدحم



طرق مغلقة

طرق مفتوحة



طرق سريعة مشجرة

تتميز شبكة الطرق التي تغطي أبوظبي بتوزيعها العادل لحركة المرور باتجاه مركز المدينة، مما يتيح التقليل من الازدحام عبر الشبكة. إلا أن الطرق السريعة الواسعة تحد من تلك الميزة بتوجيهها للحركة نحو عنق الزجاجة وذلك في ظل وجود محدود للمداخل والمخارج. كما أن طرق المرور السريع تقطع جزءاً كبيراً من الأراضي وتقلل من قيمة العقارات التي تقام على جوانبها وتمثل عائقاً للمشاة. ولعل أهم مبدأ لنظام الطرق في أبوظبي يتمثل في زيادة وتيرة الربط بين الطرق مما يوفر عدداً كبيراً من الخيارات البسيطة وليس عدداً بسيطاً من الخيارات الكبيرة. ويظهر ذلك جلياً في منطقة الأعمال المركزية الجديدة والمقترح إقامتها بجزيرة الصوة حيث تقترح خطة إطار عمل النقل والمواصلات نظاماً موزعاً على عشرة جسور أو أكثر، يكون كل واحد منها امتداداً لشارع عادي في مركز المدينة. وترتبط تلك الجسور المدينة بجزيرة الصوة وجزيرة الريم. كما تساهم أيضاً في دمج جزيرتي الصوة والريم ضمن نسيج المدينة مما يوفر خيارات أكبر للتخفيف من حدة الازدحام المروري وتوفير راحة أكبر للمشاة.

يتم تطبيق نفس المبدأ في مشروع إعادة تطوير المنطقة المركزية الحالية للأعمال حيث يتم تعزيز الربط بإنشاء طرق جانبية تتفرع من الطرق المغلقة وسط المربعات الكبيرة. وهذا يتيح فرصة للتخفيف من الازدحام وينفي الحاجة للقيام بثلاثة انعطافات طويلة باتجاه اليمين من أجل القيام بحركة قصيرة نحو اليسار.

على أن طرق المرور السريعة ما تزال تلعب دوراً هاماً في شبكة الطرق ولكنها لا تستغل بالصورة الملائمة لتحقيق ما يرجى منها، ألا وهو ربط جزيرة السعديات بالمطار وربط جزيرتي الريم والسعديات بشاطئ الراحة. ومن شأن ذلك تقليل المسافة للسيارات المتجهة الى دبي ومن ثم توفير مداخل بديلة لمشاريع التطوير في تلك الجزر والتخفيف من الضغط المروري على شارع السلام دون الحاجة لجعل المدخل الرئيسي للمدينة عبارة عن نفق أو طريق سريع، علماً بأنه يتعين تصميم تلك الطرق السريعة بحيث تعزز من شخصية الطرق التي تحيط بها الخضرة والمناظر الخلابة من كل جانب. أما الطريق السريع الآخر فهو

طريق للشاحنات التي تحمل البضائع باتجاه الشرق من منطقة العاصمة، والمقترح كامتداد للمشاريع التطويرية في الصحراء.

سوف تساهم شبكة النقل والمواصلات العام المدروسة بعناية في توجيه وتحديد مراحل التطوير في أبوظبي مع تزايد عدد السكان. ويعتبر خط القططار السريع أول مكونات تلك الشبكة حيث يبدأ من محطة القطارات بالسوق المركزي ويربط وسط المدينة بمنطقة العاصمة والمطار، ثم يربطها بدبي. كما سيعمل خط قطارات البضائع على نفس المسار ليربط الميناء الجديد والمطار وجبل علي ببقية دول مجلس التعاون الخليجي. وتحتاج المدينة على الأقل إلى خطين كبيرين للمetro، يحتوي أحدهما على خطوط فرعية تبدأ من جزيرة السعديات والميناء وتتعطف يساراً لتتابع طريق المسار متجهة إلى منطقة المسجد الكبير ومنطقة العاصمة وشاطئ الراحة. أما الخط الآخر، فيقطع وسط المدينة من الشرق إلى الغرب ويصل جزيرتي الريم والصوة بالمحطة المركزية وبالمارينا مول.

أما الطبقة الثانية، فتتمثل في شبكة سطحية للقطارات الخفيفة والسيارات والحافلات لضمان عدم سير أي شخص لأكثر من خمس دقائق للحصول على وسيلة مواصلات عامة. وتوفر الطرق الواسعة مساحة كبيرة لقطار خفيف أو حارات مخصصة للسيارات والحافلات.

وأخيراً، فإن السير على الأقدام هو خيار لا مفر منه بالرغم من توفر أحدث شبكة لوسائل النقل والمواصلات العام في العالم، حيث يتم تحسين الشوارع لكي تصبح أكثر أماناً للمشاة. ويشمل ذلك زيادة عرض الأرصفة الجانبية وغرس الأشجار الظليلة وتركيب المظلات والتصميم الفريد للطرفات العامة.



خط قططار سريع



مترو



مواصلات عامة كثيفة

4.5 إطار عمل المساحات العامة المفتوحة

تقوم خطة إطار عمل المساحات العامة المفتوحة على منظومة من المساحات العامة المفتوحة تعتمد في المستوى الكلي على خطة إطار العمل البيئي. وتم بناء تصور خطة إطار العمل على وجود حلقة من الأرض غير المطورة حول الطرف الأقصى للمدينة لحماية المرافق الإيكولوجية الهامة والمحافظة على العلامة المميزة للمدينة. إن التباين بين المناطق المبنية والمناطق غير المطورة هو الذي يضفي على المدينة طابعاً متميزاً. ولا شك أن نشأة مشاريع تطوير غير خاضعة لنظام معين يؤدي إلى إفساد هذا التباين الهام. وهذا أمر يضر بالبيئة كما أنه يجعل الحياة في المدينة صعباً حيث يصبح من الضروري نشر الخدمات ومرافق البنية التحتية إلى مساحات بعيدة ويضعف الإحساس بالتميز. أما حلقة الأراضي غير المطورة فيحدها حزام الرمال إلى الشرق من المدينة والحديقة العامة الوطنية إلى الشمال الشرقي.



منطقة طرفية مفتوحة

إن المرتبة التالية في التسلسل الهرمي لمنظومة المساحات العامة المفتوحة هي ”الحديقة العامة للمدينة“ وهي حديقة عامة يجب أن تكون من الكبر والاتساع بحيث تكفي لخدمة المدينة برمتها. وتوجد ثلاثة حدائق عامة رئيسية ينطبق عليها هذا الوصف هي: محمية القرم، والكورنيش، وجزيرة اللولو. إن لكل من تلك الحدائق العامة مكانة تؤهلها لأن تصبح حديقة عامة للمدينة، ويتميز كل منها بالبرامج التي يمكن تقديمها فيه. فمحمية القرم هي ”حديقة عامة برية في قلب العمران“، والكورنيش ”واجهة مائية عامة“ واللؤلؤ منتجع للترفيه والسياحة. ونجد بأن ملاعب الغولف مماثلة في حجمها للحدائق العامة في المدينة إلا أنها غير مبينة في الرسم لأنها ستشكل جزءاً من مقترحات التطوير.



حدائق عامة رئيسية في المدينة

أما المرتبة الثالثة من المساحات العامة المفتوحة فهي شبكة موزعة من الحدائق وأماكن الترفيه العامة - ملاعب رياضية وساحات ومسطحات خضراء. وتحتوي شبكة الحدائق العامة على مساحات خضراء داخل بنية المدينة، مكونة بذلك محيطاً من الحدائق العامة. ولا شك أن من إحدى فوائد الحدائق العامة هي أنها توفر للأطفال أماكن آمنة للعب قريبة من منازلهم وتوفر للمواطنين مساحات خضراء يلجئون إليها عند الحاجة (انظر ”مربعات المباني“ لتعرف على اتجاهات التصميم).



حدائق عامة ومنشآت ترفيهية للمجمعات

وامتداداً للسياسة التي أرساها المغفور له الشيخ زايد، مؤسس دولة الإمارات وباني نهضتها، ستكون المرتبة الرابعة إطاراً مستمراً من الشوارع العريضة المشجرة والشوارع الجانبية التي تربط الحدائق العامة ببعضها البعض فضلاً عن ربطها بالحدائق العامة في المدينة. إن هذه الروابط الخضراء تمكن من إحاطة المدينة بغطاء من أشجار الظل وإبراز المدينة كحديقة على شاطئ الخليج. وبهذه الطريقة يمكن رؤية كافة الشوارع، وخاصة الشوارع المحلية، واستخدامها كمساحات عامة مفتوحة وليس فقط كمسارات حركة. ويتم تسهيل الحركة على الطرق الجانبية المشجرة في منطقة الأعمال المركزية بواسطة إنشاء مواقف السيارات تحت الأرض أو مباني مواقف للسيارات (انظر مخطط إعادة إنشاء منطقة الأعمال المركزية في ”مربعات المباني“). وتساعد المواقف المختلفة المستويات على توفير مساحات يمكن استغلالها كمناطق عامة مشجرة بالكامل، كما يؤدي إلى تخفيض درجة الحرارة



طرق مشجرة

في المحيط المحلي بفضل الاستعاضة عن المعادن الساخنة والإسفلت بالنباتات والأرضيات المسامية. هذا وتحظى المحافظة على الغطاء الأخضر الممتد إلى العين باهتمام خاص.

أما المرتبة الأخيرة في هرم المساحات العامة المفتوحة هي المساحات العامة المفتوحة المرتبطة بنوعيات معينة من المباني. فالمباني الحكومية والعامة الكبيرة كمحطات القطار توجد أمامها ميادين للدلالة على أهميتها وإضفاء المناظر الجميلة على المكان. وتتطلب المساجد عادة مساحات مفتوحة في واجهتها لاستيعاب المصلين. ولكنه يجب، في كافة الأحوال، تسييق هذه المساحات وتشجيرها بصورة شاملة لتلطيف الجو المحيط بها إلى أقصى درجة ممكنة. كما تسهم هذه الميادين في إبراز العناصر الهامة لإطار العاصمة.



إن ملاعب الجولف، باعتبارها مساحات مفتوحة خاصة، لم يتم شملها في الخرائط إلا أنه يمكن دمجها في مشاريع تطوير كبيرة خارج مناطق الأعمال الرئيسية الكثيفة. وعند إدراج ملاعب الجولف في المشاريع السكنية قد تحتاج الكثافات والارتفاعات الواردة في هذه الخطة إلى تعديلات طفيفة. وسيتم النظر في جدوى هذا الأمر في كل حالة على حده.

4.6 إطار عمل المدينة العاصمة



إن خطة إطار عمل المدينة العاصمة مبنية على الحركة - كيفية الوصول إلى أبوظبي والتقل في أرجاء المدينة - وكذلك المناطق الخاصة بالمؤسسات الحكومية والأماكن الهامة لأغراض إحياء المناسبات التذكارية والاحتفالات.

يأتي أول الانطباعات من بوابات الدخول، لذا ينبغي أن تحظى هذه الأخيرة بعناية خاصة. ويخضع المطار لعملية توسعة، وبما أن البوابة الرئيسية يعبرها زوار من شتى أنحاء العالم، ينبغي تشييدها بأسلوب يجعلها معلماً متميزاً يجسد قوة ومكانة أبوظبي كعاصمة عالمية. إن الطرق الرئيسية التي تؤدي إلى المدينة وتخترق أرجاءها يجب تمييزها بمسطحات خضراء ومعالم ولافتات خاصة لتنبه السائقين بأنهم قد وطئوا الآن عاصمة الدولة.



إن الطرق المؤدية إلى المدينة هي التجربة الرئيسية الثانية التي يمر بها كل زائر لأبوظبي. فهناك أربعة طرق رئيسية تبرز البيئة المميزة للمدينة، وهي: طريق المحميات المائية، وطريق وسط الجزيرة وكورنيش القرم والشارع الغربي. ومع أنه توجد طرق أخرى لدخول المدينة إلا أن هذه الطرق الرئيسية تتيح للزائر رؤية الصورة الأفقية للمدينة عبر امتداد أشجار القرم مما يزيد من روعة وهيبة المدينة العاصمة.



عند الوصول إلى المدينة، نجد الطرق العريضة التي تتفرع منها سلسلة من الشوارع تعزز من أهمية العاصمة. وترتبط هذه المسارات الإدارية في المدينة والتي تعبر عن طبيعة الأنشطة والفعاليات التي تتم في المدينة العاصمة وهي المكان المناسب للصروح والمعالم المميزة متى نشأت الحاجة إليها. وتشمل الشوارع العريضة (الجادات) كلا من شارع الكورنيش وشارع السعادة وكورنيش القرم وشارع العاصمة. وكما هو الحال في العواصم الأخرى، فإن هذه الشوارع العريضة هي الأنسب لتسيير المواكب وتنظيم الاحتفالات والمناسبات التي تمثل جزءاً لا يتجزأ من الحياة في العاصمة. ويكتسب شارع العاصمة أهمية خاصة للمواكب إذ يربط القصر الرئاسي وقصر الإمارات بمنطقة العاصمة الجديدة. ويجري تحسين هذا الشارع من أجل اظهار استعراض بديع ومؤثر لمواكب السير عبر القصور والمسجد الكبير ومنطقة السفارات. إن الطريق العريض المؤدي إلى منطقة العاصمة ممتع وخطاب للغاية. لذا، يمكن لشارع العاصمة مثلاً أن يمر تحت سبعة أقواس عالية تمثل الإمارات السبع، ويطلق عليه - جادة العاصمة - لينتهي عند الميدان العام (الساحة العامة) الرئيسي للعاصمة.

ستكون منطقة العاصمة هي أبرز ما يعبر عن الحكومة حيث تضم، إضافة للمؤسسات الصحية والتعليمية، مقر حكومة الإمارة والحكومة الاتحادية ومكاتب الدوائر والسفارات. كما تتميز بمعالمها الكثيرة المنتشرة على المساحات العامة المفتوحة.

أما التركيز الآخر فسوف ينصب على الكورنيش الواقع في وسط المدينة. ومن الضروري أن تشكل هذه الواجهة المائية الخلاصة المكان الذي يشهد كافة الأنشطة الوطنية الهامة.

يتم تصميم معالم أخرى من أجل تعزيز إطار عمل العاصمة حيث تتضمن تلك المعالم المنطقة الثقافية في جزيرة السعديات و"منطقة القصور" على الطرف الغربي للجزيرة والمسجد الكبير. وينبغي تسليط الأضواء على أهمية وميزات تلك المناطق من خلال اللافتات العامة والخرائط.



وأخيراً تأتي جزيرة اللولو التي تعتبر أهم عنصر في الإطار الخاص بالمدينة العاصمة. تقع الجزيرة في مقدمة جزيرة أبوظبي حيث ينعم كل من يمر بمنطقة وسط المدينة برؤية منظرها الساحر. وتمثل الجزيرة أهمية رمزية كبيرة وهي مرشحة لكي تكون الموقع المخصص لسرد تاريخ أبوظبي والتعريف بإنجازاتها وشخصيتها المميزة وثقافتها الغنية.

ويتكامل إطار عمل المدينة العاصمة هذا، تبرز المدينة الممتازة، التي تشكل المقر الوطني الذي يحتضن الجوانب الرئيسية الثلاثة لهوية أبوظبي والإمارات العربية المتحدة: الدولة والثقافة والدين الحنيف.

