

8.0 بيان السياسات

مقدمة السياسات

سياسات إطار عمل البيئة

سياسات إطار عمل استخدام الأراضي

سياسات إطار عمل النقل والمواصلات

سياسات إطار عمل المساحات العامة المفتوحة

سياسات إطار عمل المدينة العاصمة

سياسات التصميم الحضري

سياسات مربعات المباني

السياسات الاجتماعية

سياسات التنمية الاقتصادية

سياسات التخطيط المستمر

مجلس أبوظبي للتخطيط العمراني
ABU DHABI URBAN PLANNING COUNCIL



8.1 مقدمة السياسات



تحدد المبادئ التوجيهية اللازمة لوضع خطة إطار عمل الهيكل العمراني. وتستخدم الرسومات لتبيان عناصر الخطة واختبارها وتقديم شرح جغرافي للمبادئ المستخدمة فيها. كما تلخص السياسات العزم على تطبيق المبادئ وعناصر الخطة. ولدى كل سياسة إرشادات لتطبيق الإجراءات وهناك توجيهات متعددة ومختلفة.. فمنها ما يضع إرشادات أو يقترح معايير للتطبيق حسب أفضل الممارسات العالمية. وبعض التوجيهات الأخرى تحدد الإجراءات الإضافية التي ينبغي اتخاذها، بما في ذلك الدراسات الإضافية والتقارير وإنشاء هيئات تنظيمية أو بروتوكولات. وتحدد بعض التوجيهات إجراءات أو ممارسات معينة لتحقيق الخطة.

يجب أن تكون السياسات التالية إلزامية بقدر الإمكان وهي ليست حصرية بأي حال من الأحوال حيث أنها تغطي كافة جوانب الخطة بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر:

البيئة، استخدام الأراضي، المساحات العامة المفتوحة، ابراز صفة العاصمة، التصميم الحضري، مرابع المباني، المقاييس الاجتماعية، التنمية الاقتصادية، والتخطيط المستمر.

تعتبر خطة إطار عمل الهيكل العمراني رؤية مبدئية لتحديد المسار ووضع إطار عمل نظري لخطة شاملة لأبوظبي ولذا، فالغرض منها هو إعداد جدول أعمال لمزيد من التخطيط. كما تبين هذه السياسات جدول الأعمال المذكور بالإضافة إلى الإجراءات التي يمكن اتخاذها فوراً.

8.2 سياسات إطار العمل البيئي

1. التأكيد على أن حماية البيئة الطبيعية وتحسينها وإصلاحها هو عنصر أساسي من عناصر تخطيط وتنمية أبوظبي.
2. إجراء تقييم شامل لتحديد المعايير البيئية وقدرة الجزر والمناطق الساحلية والصحراء على استيعاب النمو الجديد. وسيتم على ضوء هذا التقييم تحديد:
 - البيئات البحرية والبرية الواجب حمايتها.
 - حدود مناطق التطوير العمراني
 - مناطق التطوير البسيط
3. من خلال خطة متكاملة للتحكم في البيئة الساحلية، تم وضع معايير أداء بيئي واستراتيجيات تطبيق واضحة مبنية على أبحاث علمية وتقنيات حديثة لإصلاح البيئة وحمايتها وتحسينها. كما يتعين وضع مجموعة من مبادئ الاستدامة لتطبيقها على كافة أعمال التطوير المستقبلية.
4. تخطيط الجزيرة والمناطق الساحلية للمدينة بناء على تدرج أخضر لحماية البيئة ومراعاة المحافظة على أكثر المناطق الساحلية حساسية كما يراعى في نفس الوقت ضبط الدخول إلى هذه المناطق والاستيطان فيها ضمن حدود معقولة. إكمال تقويم بيئي لتحديد الأولويات، مع ملاحظة أن التدرج الأخضر يحدد مستوى التطوير المسموح به بناء على حدود الخصائص الإيكولوجية للجزيرة (انظر الجزء 4.2: خطة إطار عمل البيئة لجغرافية المناطق):
 - جزر ذات حدائق عامة أساسية: حديقة عامة وطنية تحافظ على وضعها الطبيعي بالكامل مع السماح فقط باستخدامات وبنية تحتية ذات تأثير طفيف جداً (مثال: الرحلات، الممرات الطبيعية) ويسمح بالوصول إليها فقط بواسطة مراكز بدون محركات ومن خلال شبكة ممرات محدودة بسيطة فحسب.
 - جزر ذات حدائق عامة جانبية : حديقة عامة وطنية، 95% منها مساحة مفتوحة محمية مع السماح فقط باستخدامات ومرافق ذات أثر طفيف (مثال: نصب الخيم ومراقبة الطيور) والسماح فقط بزوارق آلية صغيرة وشبكات الممرات المناسبة.
 - جزر ذات حدائق عامة معزولة: حديقة عامة وطنية، 75% منها مساحة مفتوحة محمية مع السماح فقط بأنشطة ترفيهية ومرافق ذات أثر طفيف (مثال: أكواخ منسجمة بيئياً ، مرافق أبحاث، إسطبلات) والسماح فقط بدخول العبارات والزوارق الآلية الصغيرة وركوب الخيل وعربات الغولف.
 - جزر معزولة عن المدينة: استخدامات مستدامة بيئياً ، حوالي 60% منها مساحة مفتوحة مع قدر محدود من القرى المنسجمة بيئياً يخضع تصميمها لضوابط محددة (اثنان أو ثلاث على الأكثر في كل جزيرة، انظر الجزء 7.5

- القرى المنسجمة بيئياً مع الجزيرة)، ومراكز إرشاد بيئي ومرافق ترفيهيه (مثال: فنادق منتجعات، مرسى، ملعب غولف) مع السماح باستخدام العبارات والمراكب، أو في بعض الحالات استخدام جسور للسيارات ولكن في كل الأحوال يجب حصر شبكة الطرق في الجزيرة في أضيق نطاق ممكن.
- جزر أطراف المدينة: الاستخدامات والتطوير تخضع لضوابط التصميم، حوالي 35% مساحة مفتوحة محمية مع مناطق تطوير ومرافق خضراء متعددة الاستخدامات يمكن الوصول إليها عبر الجسور وبواسطة العبارات والمراكب.
 - جزر المدينة: مناطق عمرانية بها مرافق جديدة ومعدلة مستدامة، حوالي 20% منها مساحة مفتوحة تشتمل على حدائق عامة ومناطق برية ومواقع أثرية.
5. تخطيط امتداد المدينة إلى الصحراء بناء على تدرج أخضر لحماية البيئة ومراعاة المحافظة على أكثر المناطق الساحلية حساسية مع مراعاة ضبط الدخول إلى المناطق الطبيعية والاستيطان فيها ضمن حدود معقولة. إكمال تقويم بيئي لتحديد مقاييس التدرج الأخضر في المحيط الصحراوي.
6. اتباع مقاييس بناء خضراء لتصميم وإنشاء المباني التي تتوافق مع المناخ المحلي كممارسات بناء مستدامة (مثال: الطاقة الشمسية، ترشيد استخدام الماء للري، استخدام المواد حتى نهاية عمرها الافتراضي) وإنشاء مجلس المباني الخضراء في أبوظبي بالتعاون مع هيئة البيئة.
7. استخدام تقنيات مستدامة للتحكم في الطاقة والفضلات والمياه. وضع إستراتيجية مستدامة للتحكم في الفضلات والموارد.
8. اعتماد ممارسات خضراء في كافة الأنشطة الصناعية.
9. تقديم أبوظبي باعتبارها نموذجاً للمدينة ذات السلوك المسؤول نحو البيئة، بما في ذلك أبحاثها مع تطبيق أفضل الممارسات والسياحة البيئية والأنشطة التجارية والتعليمية البيئية، ولهذا الغرض دعم مبادرة "مصدر" وتوسيع نطاقها.
10. استحداث وتنفيذ برنامج لتحديد مناسيب الدخان المقبولة لكافة المراكب التي تستخدم الممرات المائية حول جزر أبوظبي وشبكة الحدائق العامة الوطنية.
11. إنشاء شبكة برامج ومرافق تعليم بيئي في كافة أنحاء أبوظبي (مثال: مراكز تعليم، برامج مدرسية، أنشطة استكشافية لبيئة الجزر والصحراء، حوافز مقابل اعتماد خيارات صديقة للبيئة مثل وسائل النقل والمواصلات العام ومنشآت كهربائية ضوئية).

8.3 سياسات إطار عمل استخدام الأراضي

1. توجيه النمو نحو استحداث مراكز رئيسيين بكثافة عالية، هما منطقة مركز المدينة ومنطقة العاصمة، مع دعم سلسلة مراكز ثانوية أصغر بأحجام مختلفة تتوافق مع محطات العبور السريع ومناطق التجمع للخدمات الاجتماعية المعتادة.
2. تلبية حاجة الأحياء السكنية منخفضة الكثافة التي يفضلها الكثير من المواطنين، وفي نفس الوقت دعم النمو المتضام.
3. باستثناء القرى الطبيعية في الجزيرة أو في الصحراء، يجب، قبل الشروع في التوسعة عند الطرف العمراني، استكمال تطوير المواقع العمرانية الشاغرة، وعدم توسعة الطرف العمراني إلى ما بعد امتداد طريق الإمارات السريع الجديد إلا في المواقع التي تم فيها بالفعل تخصيص قطع أرض للمواطنين، وذلك للمحافظة على امتدادات صحراوية داخل المدينة وتسهيل الوصول إلى الصحراء.
4. ضبط النمو الجديد بحيث يمتد من المناطق المأهولة حالياً أو الامتدادات الجديدة وفقاً للطلب في السوق، بدلاً من أن يتم بصورة عشوائية.
5. تقسيم المدينة إلى أحياء أو مناطق متناسقة متفاوتة في الحجم والنمط بحيث يكون لكل منها طابعه المميز.
6. يكون لكل منطقة أو حي سكني مركز خاص بالمرافق والمنافع والخدمات.
7. إنجاز خطة تطوير شاملة لكل حي سكني جديد للمواطنين وتوزيع قطع أراضي سكنية لتشجيع النمط المفضل من المنازل والذي يلبي احتياجات الأسرة الممتدة ويتوافق مع المعتقدات الدينية (انظر مربعات المباني: الأحياء الإماراتية النموذجية).
8. إنجاز خطط المناطق للأحياء السكنية الحالية في جزيرة أبوظبي بهدف:
 - المحافظة على استقرار هذه المناطق وتجنب قيام منشآت جديدة تختلف من ناحية الحجم والطابع العمراني أو تؤثر على النسيج الخاص بالأحياء السكنية القائمة.
 - تشجيع إعادة تأهيل المساكن القائمة بالتزامن مع إنشاء المساكن الجديدة لكيلا يقل حجم الاستثمارات في الأحياء القائمة.
 - إدخال أو التشجيع على إدخال خدمات ومرافق مساندة ضرورية لم تكن موجودة في المناطق القائمة (انظر مربعات المباني: مركز حي سكني نموذجي).

9. إنجاز خطة تطوير شاملة لمنطقة العاصمة بأسرع ما يمكن والمباشرة فوراً بتوجيه كافة المرافق الحكومية ومرافق الجامعات والمستشفيات الأخرى، حيثما يصح ذلك، إلى منطقة العاصمة.

10. إنجاز خطة تطوير شاملة لمنطقة المسجد الكبير بأسرع ما يمكن. دمج أراضي المطار القديم والخطط الجديدة لمدينة زايد الرياضية ومشاريع التطوير الأخرى حول مركز المعارض وكذلك المنطقة المحيطة بالمسجد الكبير، مع تحقيق أكبر قدر ممكن من الربط بين الشوارع الشرقية والغربية.

11. تنفيذ خطة تحديث للمناطق القائمة من منطقة مركز المدينة والشروع في تنفيذ واحد أو أكثر من مشاريع رائدة لتحديث مربعات المباني. (أنظر الجزء 7.6: تحديث منطقة الأعمال المركزية).

12. تنفيذ خطة تطوير شاملة متكاملة للتوسعات الجديدة في منطقة مركز المدينة بالقرب من وداخل جزيرة الصوة وجزيرة الريم وشبه جزيرة الميناء، ضمن الحدود التالية:

- ستتم إقامة وسط تجاري يركز على جزيرة الصوة (حيث سوق الأوراق المالية والمنطقة المالية)، والطرف الغربي من جزيرة الريم، والطرف الجنوبي من شبه جزيرة الميناء، والطرف الشرقي من جزيرة أبوظبي ويتصل ببعضه بشبكة من الطرق والنقل العام.
- باستثناء المحلات التجارية المحلية وأنشطة البضائع والخدمات اليومية والمشاريع التجارية القائمة قيد التنفيذ، ينبغي الحد من المنشآت التجارية في جزيرة الريم وشبه جزيرة الميناء لتجنب نشأة أوساط تجارية متعددة في المنطقة أو أوساط تجارية إقليمية.
- منع إقامة محال تجارية/مراكز تسوق مقصودة من شأنها زيادة الطلب على وسائل النقل والمواصلات في جزيرة الريم وجزيرة الصوة وشبه جزيرة الميناء.

13. في المدينة الحالية، ولحين اكتمال خطط المناطق الجديدة وخطط التطوير الشاملة أو لحين إنجاز الخطة الشاملة للمدينة، يجب أن تظل طبيعة وكثافة الاستخدامات الحالية كما هي ما لم يحدث توزيع خاص قبل بدء أعمال تخطيط الموقع. وسترتبط أعمال التطوير عموماً بتوفر حركة ووسائل النقل والمواصلات.

14. دعم تطوير المناطق الخاصة التالية:

- المنطقة الثقافية والمنطقة السياحية في جزيرة السعديات.
- منطقة سياحية وترفيهية في مرفأ صيد الأسماك في شبه جزيرة الميناء والتي يجب إنجاز تخطيط مساحي لها قبل إنجاز أعمال التطوير القريبة منها.
- منطقة جديدة في جزيرة اللولو تشتمل على مرافق سياحية ومساحات مفتوحة وشواطئ عمومية ومسكن لا يزيد ارتفاعها عن ثلاثة أدوار (ربما باستثناء مبنى واحد: برج شاهق يتخذ كعلامة مميزة) في الجانب الشمالي وفي جيوب صغيرة في الجانب الجنوبي، ومؤسسات حكومية ومناطق ترفيهية في مساحات مفتوحة واسعة في الجانب الجنوبي، والتي ينبغي إنجاز خطة تطوير شاملة لها في أقرب وقت ممكن.
- منطقة ترفيهية وسياحية في جزيرة ياس.
- منطقة خاصة بالكورنيش للمؤسسات الحكومية والتراث وكذلك لمرافق الترفيه المحلي. منع تنفيذ مشاريع تطوير خاصة في منطقة الكورنيش (أي أن تتم مشاريع التطوير الخاصة إلى الجنوب من الطرف الجنوبي من الكورنيش، فيما عدا المطاعم والامتيازات العامة المرتبطة بهذه الحديقة العامة). عموماً، يجب ألا يتعدى ارتفاع المباني أكثر من طابقين إثنين باستثناء بعض المعالم البارزة والمؤسسات والتي يحدد ارتفاع كل منها على حدة.

15. إجراء دراسة صناعية لتأكيد الانتقال إلى منطقة الميناء الجديدة وتوفير أراض كافية لصناعات قريبة تخدم المدينة ومستودعات لتخزين البضائع وتحويلها إلى المناطق الصناعية وفي جيوب صغيرة داخل المناطق السكنية ومنشآت صناعية وبنية تحتية أخرى مرتبطة بتطوير أبوظبي.

16. إنجاز خطة تطوير شاملة للمناطق الواقعة حول مطار أبوظبي الدولي وإدارة التطوير لحين اكتمال الخطة، بحيث:

- تكون أوجه الاستخدام الجديدة مساندة للمطار أو معتمدة عليه (صناعة وتجارة).
- تجنب الاستخدامات التي ستتأثر بالمطار، خاصة فيما يتعلق بالضوضاء (مثل الاستخدامات السكنية).
- تكون الارتفاعات المنخفضة للمباني هي الطابع الغالب، ولا يسمح بإنشاء أبراج بمحاذاة مدارج المطار.
- تجنب الاستخدامات التي من شأنها إرباك حركة السير في منطقة المطار.

17. إجراء دراسة شاملة خاصة بالمحال التجارية بحيث تكفل توزيع المحال التجارية على أساس كل قطاع في المدينة.

ولحين اكتمال الدراسة ينبغي النظر في اقتراحات بخصوص المجالات التالية:

- توفير إمدادات كافية من البضائع والخدمات اليومية لكل منطقة من مناطق المدينة بحيث تلبى احتياجات التسوق اليومية دون التنقل لمسافات بعيدة.
- توفير مرافق التسوق الكبيرة في عدد محدود من المراكز الإقليمية موزعة على مسافات مناسبة وموزعة جغرافياً بطريقة متوازنة في كامل المنطقة، مع إعطاء أولوية لخدمة منطقة مركز المدينة ومنطقة العاصمة ومنطقة المسجد الكبير والمواقع التي يمكن لحركة النقل والمواصلات الوصول إليها.
- تجنب إقامة مراكز تسوق إقليمية بطريقة عشوائية والحد من إضافة المزيد من هذه المراكز في المناطق التي يكون الوصول إليها محدوداً.
- تجنب قيام شبكات منفصلة من المحال التجارية (فيما عدا في مراكز التسوق الإقليمية، والمنطقة المالية، وكاستخدامات ثانوية في منشآت تطوير متعددة الاستخدام)، والقيام، عوضاً عن ذلك، بتوجيه المحال التجارية نحو الشوارع والطرق العامة.
- توفير أسواق تقليدية للأسماك والخضروات واللحوم والزهور والمنتجات الحرفية.

18. إعطاء أولوية لتوجيه مشروعات تطوير الجامعات والمستشفيات الجديدة نحو منطقة العاصمة، خاصة إذا كانت تضم برامج أبحاث، لكي تتوافق مع أنشطة التقنية العالية التي ستمركز في هذه المنطقة. غير أن المستشفيات والجامعات تتوافق عموماً مع معظم أوجه الاستخدام الأخرى ويمكن إنشائها في أي مكان من خلال تقييم كل حالة على حده.

19. تنسيق مسألة توزيع أوجه استخدام الأراضي مع مناطق الاستثمار الخاصة التي تنشئها الحكومة من حين لآخر.

8.4 سياسات إطار عمل النقل والمواصلات

1. التأكد من ارتباط تخطيط وتطوير أوجه استخدام الأراضي بتوفر شبكات نقل متعددة الوسائل مرتبطة بالبنية العمرانية الكبرى.

2. إنجاز خطة شاملة للنقل والمواصلات على نطاق المدينة بأسرع ما يمكن تشمل وسائل متعددة وترتيبات كاملة لنقل البضائع وتضم طرقاً تتميز بتوزيع دقيق للشوارع ومدخل للسيارات.

3. توفير مجموعة متنوعة من خيارات النقل والمواصلات المترابطة وذلك كبديل للمركبات الخفيفة (وسائل النقل، العبارات، الحافلات، الدراجات والمشاة). ينبغي أن يشكل هذا النظام المتعدد الطبقات شبكة فعالة من واقع مجموع الرحلات التي يقوم بها الشخص الواحد.

4. تصميم وإعادة تصميم المساحات العامة المفتوحة في شبكات النقل والمواصلات من أجل تنظيم مناطق المشاة وتحسينها (مثال: مربعات مباني محدودة، ممرات مشاة واسعة ومظللة، ممرات سطحية، مقاعد مظلة في محطات الحافلات، شوارع نشطة).

5. تجنب توسيع الطرق السريعة وذلك بتوفير شبكة نقل مترابطة متعددة المسارات تشمل:

- العديد من الشوارع الأصغر التي تسمح بحركة مرور وعبور ومشاة أكثر مما تسمح به الشوارع الأكبر ومربعات المباني الأكبر.
- حركات انعطاف وتقاطعات مشاة لتقليل مساحة التنقل والحد من الازدحام.
- في المناطق الأكثر كثافة، توفير روابط في نقاط تحويل رئيسية لتعزيز الارتباط ما بين الطرق.
- بقدر الإمكان تجنب إقامة المطبات العالية والمسارات المنزقة وغير ذلك من معوقات السرعة العالية.

6. توفير شبكة نقل عام مترابطة تشتمل على ما يلي:

- ربط بالقطار السريع ما بين مدينة أبوظبي ومطار أبوظبي الدولي ودبي.
- وسائل عبور سريع تربط بين المراكز الرئيسية والثانوية لمشاريع التطوير المكثف.
- شبكات نقل محلية بالحافلات والسيارات داخل محيط منطقة الأعمال المركزية ومنطقة العاصمة.

- إنشاء شبكات محلية للنقل بالحافلات تربط بين الأحياء السكنية لخدمة أجزاء المدينة والضواحي حتى القرى المنسجمة بيئياً مع الصحراء (انظر الجزء 7.4: القرى المنسجمة بيئياً مع الصحراء).
 - مسارات بالعبّارات بين القرى المنسجمة بيئياً مع الجزيرة ومنطقة الأعمال المركزية واليابسة.
 - تهيئة فرص تطوير جديدة من خلال توسيع شبكة النقل /العبّارات.
7. تصميم شبكة النقل وضبطها بشكل جذاب بحيث تستقطب كثيراً من الركاب بما فيهم ذوي الدخل العالي والمتوسط وأصحاب الأعمال والنساء وكذلك ذوي الدخل المحدود – وليس فقط باعتبارها الملاذ الأخير.
8. تطبيق تدابير لإدارة حجم الطلب على وسائل النقل والمواصلات من أجل تخفيف الضغط على المسارات الرئيسية في أرجاء المدينة.
9. إنجاز خطة شاملة لتوفير المواقع و/أو ترتيبات لتوفير مواقف سيارات في السوق للمدينة بأكملها، بحيث يتم توفير مواقف السيارات لكل موقع تطوير إما تحت الأرض أو في مباني مواقف سيارات في المناطق الأكثر كثافة، ومواقف مظلة حيثما كان ذلك ممكناً في المناطق الأقل كثافة، بينما تقتصر المواقف السطحية على جوانب الشوارع للاستخدام العام لفترات قصيرة.
10. إنجاز خطة شاملة لمواقف السيارات لمنطقة الأعمال المركزية ومنطقة العاصمة والتحكم في المواقف لضمان كفايتها وتقليل الاحتقان (مثال: نظام العدادات، توفير مواقف متعددة المستويات، تحديد مدة الوقوف، وغير ذلك من التدابير). استبدال المواقف الخاصة السطحية بمواقف خاصة تحت الأرض أو بمباني مواقف في مناطق التطوير المكثف، وتوفير مواقف خاصة مظلة في الأماكن الأخرى.
11. تأكيد المسارات المقترحة لحركة البضائع (بالسيارات والقطارات)، والتحكم في الطلب على شبكة الطرق والسكك الحديدية للتقليل من تأثيرات ساعات الذروة وأيضاً تأثير الأحياء السكنية.

8.5 سياسات إطار عمل المساحات العامة المفتوحة

1. إنجاز خطة شاملة للمدينة بأكملها لمواقف السيارات والمناطق العامة المفتوحة، مع نظام مترابط من المساحات يشمل:
 - محميات طبيعية حساسة بيئياً
 - حدائق عامة وطنية وإقليمية
 - مواقع تذكارية ذات أهمية وطنية
 - مواقع أثرية محمية.
 - مواقف وشوارع عريضة مشجرة.
 - حدائق عامة في الأحياء السكنية.
 - شواطئ عمومية و حدائق عامة ساحلية.
 - مواقع للتواصل الاجتماعي وملاعب في "الفريج".
 - شوارع مشجرة تربط بين الحدائق العامة.
2. تفرض الخطة أساساً وضع مجموعة من المقاييس للحدائق العامة والمساحات العامة المفتوحة تتوافق مع أسلوب العيش في الإمارات وفي منطقة أبوظبي. يجب أن تحدد هذه المقاييس مساحة الخدمة والمرافق وحجم كل الحدائق العامة حسب أفضل الممارسات العالمية. كما يجب أن تشمل مقاييس معينة للحدائق العامة على مستوى الإقليم والمنطقة والحي السكني والربط بينها بواسطة شبكة شوارع عامة خضراء.
3. تخصيص مساحات في مشاريع التطوير الخاصة لإنشاء حدائق عامة رسمية، بما في ذلك الحدائق العامة الخاضعة لإشراف البلدية وتخصيص الحدائق العامة الوطنية.
4. كلما سنحت الفرصة تأمين وسيلة وصول إلى حدود المياه (مثال: شواطئ عمومية و حدائق عامة على جوانب الميناء) في داخل المدينة، خاصة في جزيرة اللولو، والتأكد من عدم وجود عوائق في أي مكان من المدينة يمنع الوصول إلى المياه.
5. تصميم مساحات مفتوحة و حدائق عامة عامة تحتوي على مرافق لخدمة الجمهور مثل المظلات واستخدام المياه، وزراعة نباتات مقاومة للجفاف إضافة إلى مرافق عامة مثل أماكن الصلاة والحمامات العامة. والربط قدر الإمكان بين المساحات العامة المفتوحة وبين المرافق التي تستقطب الرواد مثل المقاهي والمحلات.
6. تضمين أحقية المرور كمكون أساسي لشبكة المساحات العامة المفتوحة واستغلالها لربط مساحات الحدائق العامة بعضها ببعض (انظر الجزئين 7.7 و7.8: تحديث محيط الشوارع).
7. يتم في مشاريع التطوير الخاصة وضع إرشادات تصميم تطويرية ومتطلبات اعتماد، بما فيها اشتراط تشجير الجزء الرابط بين المنطقتين الخاصة والعامة والحرص على صيانتها باستمرار، مع تخصيص مساحات مفتوحة خاصة لكل وحدة.
8. إضافة ملاعب غولف حيثما يصح ذلك، كجزء مكمل لمشاريع التطوير الخاصة.

8.6 سياسات إطار عمل المدينة العاصمة



1. تركيز المؤسسات والمرافق الحكومية وكذلك السفارات والهيئات الأجنبية في منطقة العاصمة الجديدة.
2. تنظيم منطقة العاصمة بتجميع المرافق الحكومية الوطنية فيها بحيث يمكن تمييز (منطقة الحكومة الوطنية) قانونياً ضمن منطقة العاصمة، والتأكد من أن هذه المنطقة تكفي لتلبية متطلبات نمو المؤسسات الحكومية الوطنية في المستقبل المنظور.
3. إنشاء مفوضية العاصمة الوطنية التي تتولى إنشاء وإدارة ورعاية المعالم والصروح والأماكن والمرافق الوطنية وإقامة الاحتفالات والمعارض وإحياء المناسبات الوطنية، ومن ثم عقد ندوة في أبوظبي للوقوف على أفضل الممارسات في مدن العواصم الأخرى.
4. إنجاز خطة نظرية لمواقع المعالم التذكارية على المستوى الوطني ومستوى إمارة أبوظبي وحجز سلسلة من هذه الفرص للمستقبل المنظور، بما في ذلك:
 - نمط بارز من الإنشاءات والمواقع في منطقة العاصمة وفي المنطقة الثقافية في جزيرة السعديات وعلى طول الكورنيش.
 - مجمع إنشاءات ومواقع في جزيرة اللولو، خصوصاً في الطرف الجنوبي المواجه للمدينة بموازاة شوارع المدينة.
 - استخدام المواقع التاريخية خاصة للتعريف بتاريخ أبوظبي وإقامة معالم هامة مع التركيز على الثقافة الوطنية.
5. تمييز العديد من الشوارع الرئيسية التي تربط مرافق المدينة العاصمة وإعلانها شوارع وطنية وإنجاز مشاريع تصميم حضري لهذه الشوارع لتعميق الهوية والثقافة الوطنية. وتشمل هذه الشوارع طريق الخليج العربي (الذي يربط منطقة القصور بمنطقة العاصمة الجديدة)، شارع الكورنيش، شارع السعادة، وكورنيش القرم.
6. إعداد وتمويل برامج عمل للتعبير عن الهوية الوطنية من خلال المعالم والصروح والمواقع التاريخية (مثل القلعة القديمة) ومرافق الفن التعبيري والفنون العامة.
7. إنشاء برنامج ومنظومة إدارية لتحديد الحدائق العامة الوطنية، ومن ثم تمييز وتخصيص، بأسرع وقت ممكن، الحدائق العامة الوطنية، وحذفها من مشاريع التطوير الخاصة ومن ثم إدارتها كمورد عام في كافة الأوقات.

8.7 سياسات التصميم الحضري

(1) ارتفاعات المباني

1. إنجاز خطة شاملة على مستوى المدينة لارتفاعات المباني وتعديل تلك الخطة باستمرار مع تأكيد ارتفاعات معينة للمباني عند استكمال خطط التطوير الشاملة وخطط المناطق، وإلى حين وضع تلك الخطط موضع التنفيذ، ينبغي تقييم مقترحات التطوير بناءً على خطة عمل ارتفاعات المباني في الجزء 5.1، أو البناء على الارتفاعات السائدة حينئذٍ إذا كانت أقل من الارتفاعات المذكورة في خطة إطار عمل الهيكل العمراني. إن جميع ارتفاعات المباني اختيارية ويتم تقييمها لكل حالة على حده، وقد تتطلب الارتفاعات التي تتجاوز 25 دوراً استيفاء متطلبات خاصة وينبغي اعتمادها قبل إجراء التخطيط التفصيلي للموقع، وعموماً، لن يسمح بارتفاعات تزيد عن 75 دوراً.
2. عند إنجاز الخطة الشاملة لارتفاعات المباني على مستوى المدينة، ينبغي مراعاة ما يلي:
 - ضمان وتعزيز وجود خط أفق لداخل المدينة يضم مبانٍ بارتفاع 20 إلى 25 دوراً باعتبارها من المعالم المميزة لأبوظبي، مع تقاطعات عديدة تضم عدة مبانٍ أعلى من هذا الارتفاع كدلالة على أهمية خاصة تحظى بها ولاستحداث معالم بارزة بالمدينة.
 - تجنب الأنماط العشوائية في المباني العالية، سواء كانت منفردة بذاتها أو ضمن تجمعات مبانٍ في معظم أجزاء أبوظبي التي تغلب عليها المباني الأقل ارتفاعاً.
 - استغلال ارتفاعات المباني كتقاطعات مميزة للمراكز الرئيسية، بالمقارنة مع النمط الغالب على ارتفاعات المباني المحيطة.
 - إبراز قباب القصور ومآذن المساجد كمعالم مميزة في المناطق الأقل ارتفاعاً.
 - تقييد ارتفاعات المنشآت بالقرب من المسجد الكبير وفندق قصر الإمارات وعلى طول المسارات المؤدية إليهما.
 - عدم السماح بإنشاء مبانٍ يزيد ارتفاعها عن طابقين إثنين إلى الشمال من الطرف الجنوبي للحديقة العامة على الكورنيش، بين شبه جزيرة الكورنيش وشبه جزيرة "المارينا مول"، باستثناء عدد من المنشآت العامة والصروح التراثية والمرافق والمساجد.
 - عدم السماح بإنشاء مبانٍ يزيد ارتفاعها عن ثلاثة أدوار في جزيرة اللولو باستثناء المنشآت العامة والصروح التراثية والمرافق والمساجد، وربما السماح ببناء برج واحد كعلامة مميزة.
 - وضع قيود على ارتفاع المباني الخاصة في المنطقة الثقافية بجزيرة السعديات بحيث تكون المرافق الثقافية هي الغالبة على المشهد في المنطقة.
 - تخفيض المباني بالقرب من مرفأ صيد السمك بالميناء لكيلا تؤثر على هذا المعلم الهام.
 - إعادة النظر في ارتفاعات المباني بصورة عامة آخذين بالاعتبار مساحات الأراضي الخالية حول مطار أبوظبي الدولي.

(2) المشاهد

3. حصر أهم المشاهد (من وجهات نظر يتم تحديدها) للبيئة الطبيعية والمعالم البارزة والرموز والصروح الوطنية والأماكن الهامة ومن ثم ضبط مشاريع التطوير بحيث تظل تلك المشاهد ظاهرة على الدوام.
4. عند إجراء حصر للمشاهد الرئيسية ينبغي حماية ما يلي:
 - المشاهد الخاصة بنهايات الشوارع الشمالية من الأجزاء الداخلية للمدينة إلى جزيرة اللولو.
 - المشاهد الهامة للمنشآت القائمة على خط الأفق.
 - الصور الظلية لغابات أشجار القرم.
 - أهم مشاهد المسجد الكبير.
5. إنجاز بروتوكول لحماية المشاهد الخاصة ومن ثم ضبط مشاريع التطوير بحيث تراعي المحافظة على المشاهد الخاصة أو أجزاء منها.

(3) الاستجابة لضرورات المناخ

6. إنجاز بروتوكول لتحقيق أكبر قدر ممكن من الظلال الباردة والتقليل من حرارة أرصفة الأماكن العامة والطرق الفرعية، ومن ثم ضبط مشاريع التطوير لتكريس أفضل توازن بين الشمس والظل ومن ثم الحد من تأثير انعكاس أشعة الشمس على نحو يكفل تحقيق أفضل تأثير ممكن على المناخ المحلي.
7. تقييم الأساليب وإنجاز الإرشادات وإعداد برنامج لتحقيق أكبر قدر ممكن من التبريد الطبيعي وإزالة الرطوبة من الأماكن العامة من خلال بذل جهود أفضل من قبل القطاعين العام والخاص، وتنظيم ندوة في أبوظبي لتسليط الضوء على أفضل الممارسات العالمية في هذا الشأن.
8. وضع إرشادات لتحقيق أقصى قدر ممكن من التبريد الطبيعي وإزالة الرطوبة من المباني لمساندة الأنظمة الميكانيكية وتخفيف الضغط عنها.

(4) محيط الشوارع

9. إعداد إرشادات وتنفيذ برنامج لتصميم مجموعة من العمليات لتزيين الشوارع وتحسين منظرها من خلال التحكم في المرور ومرعاة راحة المشاة وخلق نقاط اتصال بين المساحات العامة المفتوحة والتعبير عن شخصية المدينة العاصمة، والأغراض الاحتفالية، والتناسق البصري، وتعزيز الممارسات الإيجابية الخاصة بتنسيق الشوارع.

- 10 اتباع نمط منسق من الطرق العامة يكفل أفضل وسيلة للمشاة والمركبات للوصول إلى الشبكة العامة للطرق، على أن يشتمل على مسارات للمشاة فقط حيثما أمكن ذلك.
- 11 التقليل قدر الإمكان من عرض مسارات التنقل والوقوف، وتوفير مسارات عبور للمشاة محددة بوضوح والسعي، حيثما أمكن، لاختصار المسافات التي يقطعها المشاة وتهدئة حركة السير.
- 12 تحديد الشوارع المزدحمة التي ينبغي أن يخصص بها مساري أقصى اليمين للسير المحلي (الحافلات، والسيارات المحلية) وسيارات الأجرة، وفصل ذلك المسار، حيثما أمكن ذلك، بجاز أو فاصل.
- 13 توفير أقصى قدر ممكن من وسائل الراحة للمشاة، بما في ذلك الأرصفة الجانبية على كل الطرقات (ما عدا الطرق محدودة الحركة)، والزينة والأرصفة والأسطح المستوية والأمنة والمقاعد ومصادر الظل (مثل الأشجار والأروقة المقنطرة والمظلة والمنشآت المستقلة ومظلات مواقف وسائل النقل والمواصلات)، مع ضمان سهولة الوصول إليها من قبل الجميع واستخدام ألوان فاتحة على الأسطح لتقليل امتصاصها للحرارة واستخدام إضاءة مناسبة للمشاة.
- 14 غرس أشجار على النحو التالي:
- باستخدام نسق متصل من ناحية مربعات المباني ونوعية الأشجار مع استخدام أنماط متباينة في المناطق لتمييزها ولتنوع فصائل الأشجار.
 - إعطاء الأفضلية للتشجير على طول أرصفة المشاة ومن ثم التشجير في جزر الشوارع.
 - تقريب التباعد ما بين الأشجار لتوفير أقصى تظليل ممكن.
 - في بيئة صالحة للنمو (تتوفر بها آبار أو مجموعة متصلة من النباتات المغروسة في تربة جيدة).
 - مع مسارات متعددة على طول الشارع حيثما أمكن.
- 15 في المشاريع التطويرية الجديدة، وكذلك حيثما أمكن في مشاريع تحديث المناطق القائمة، على أن تقتصر المساحات المحجوزة للخدمات على القدر الكفيل بتحقيق الفعالية مع اختيار مواقع المرافق العامة والممرات بحيث لا تؤثر على مناطق المشاة وبحيث يمكن توفير أكبر قدر ممكن من التجهيزات لأرصفة المشاة وزراعتها بالأشجار.
- 16 استخدام مقاطع عرضية ومعايير تصميم متباينة للشوارع للتمييز بينها ولتسهيل استخدامها لحركة المرور والمشاة، بما في ذلك:



- شوارع عريضة متعددة المسارات على الشوارع الرئيسية للربط بين حركة السير المحلية والنافاذة ومضاعفة مناطق المشاة.
- تمييز الشوارع التجارية أو الرئيسية بمعالم أو أرصفة متميزة.
- ممرات ضيقة للمشاة فقط.

(5) الخصائص

17 تحديد الخصائص الرئيسية القائمة أو المحتملة في المدينة ووضع إرشادات للتصميم الحضري والمعماري لتكريس تلك الخصائص ومن ثم تحسينها من خلال إدارة مشاريع التطوير.

18 عند تحديد الخصائص الرئيسية ينبغي تضمين المناطق التالية:

- جزيرة اللولو
- منطقة الكورنيش الخاصة
- منطقة المسجد الكبير
- منطقة مرفأ صيد السمك بالميناء
- المنطقة الثقافية بجزيرة السعديات
- صف القصور في جزيرة أبوظبي
- منطقة العاصمة الجديدة.

19 إنجاز مجموعة من الإرشادات المعمارية العامة لتسهيل بناء وتشكيل تصميم يعكس الخصائص الفريدة للثقافة العربية لأبوظبي وجوها المميز. ويجب أن يشمل ذلك المباني شاهقة الارتفاع.

20 إنجاز مجموعة من الإرشادات والبروتوكولات العملية لإعطاء صورة إيجابية عن أبوظبي فيما يتعلق بما يلي:

- منشآت المرافق الخدمائية
- الترتيبات المتعلقة بالقمامة وإجراءات جمعها والتخلص منها
- صيانة المباني
- المظاهر الحضارية للمناطق العامة.

(6) التراث

21 إجراء حصر للمواقع التاريخية والأثرية في أبوظبي، بالتنسيق مع هيئة أبوظبي للثقافة والتراث.

22 ضمان التزام الإمارة بتحديد هوية المواقع التاريخية والأثرية الهامة وحمايتها وفقاً للمعايير والممارسات العالمية، وذلك بالتنسيق مع هيئة أبوظبي للثقافة والتراث.

(7) منع الجريمة

23 وضع مجموعة من الإرشادات التي من شأنها منع الجريمة من خلال تصميم المباني والمساحات الخضراء ومن ثم ضبط مشاريع التطوير على نحو يساعد على توفير بيئة تتمتع بأكثر قدر من الأمان والمحافظة على السجل الممتاز لأبوظبي بالنسبة لمعدلات الجريمة.

(8) الفنون الشعبية

24 وضع مقاييس مترابطة للفنون الشعبية مع تحديد قيمها ضمن كل مشروع تطويري جديد.

(9) اللافتات والعناوين

25 وضع مجموعة من الإرشادات العامة للافتات الإعلانية، بما في ذلك ضرورة استصدار اعتماد للافتات الهامة. وبالتالي، إدارة مشاريع التطوير على نحو يكفل تخفيف أثر اللافتات مع إعطاء الأولوية للافتات التعريفية والدالة على الاتجاهات.

26 تطبيق نظام مبسط لعناوين الشوارع.

8.8 سياسات مربعات المباني

1. عند إعداد خطط التطوير الشاملة وخطط المناطق لمختلف أنحاء العاصمة، ينبغي اعتماد مربعات المباني التالية كأساس للتطوير:
 - حي حضري إماراتي نموذجي ومركز نموذجي للحي السكني، وذلك للأحياء الجديدة أو عند إعادة تشكيل أو تحديث الأحياء السكنية القائمة.
 - قرية نموذجية منسجمة بيئياً مع الصحراء.
 - قرية نموذجية منسجمة بيئياً مع الجزر.
 - تحديث نموذج مربع مباني أساسي في وسط المدينة.

(1) الأحياء الإماراتية

2. تطبيق التصاميم العامة التالية على تشكيلات الأحياء الإماراتية الجديدة وحيثما أمكن على الأحياء القائمة التي تم تقسيمها حديثاً ولكن لم يسكنها أحد بعد، مع تحديث الأحياء المأهولة:
 - وحدة أساسية، أو "فريج" يتألف من مجموعة صغيرة من المساكن ومكان مشترك للتواصل الاجتماعي وللملاعب.
 - تجميع أحياء "الفريج" بحيث تشترك في استخدام مسجد محلي وما يرتبط به من أماكن تجارية وأماكن للتواصل الاجتماعي.
 - مزيد من التجميع لأحياء "الفريج" بحيث تشترك في استخدام مركز للخدمات والمرافق.
3. توزيع قطع الأراضي على المواطنين بحيث يتم تجميع الأفراد الذين ينتمون لنفس الأسرة الممتدة في منطقة واحدة.
4. تصميم الأراضي السكنية للمواطنين لاستيعاب أكثر من وحدة سكنية مع المحافظة على خصوصية الأسرة، والسماح بمجموعة متنوعة من أنواع المساكن (مثال: قفل متعددة، منازل بفناء حوش، منازل متلاصقة ووحدات سكنية داخلية).
5. تصميم الأحياء الإماراتية بحيث تستوعب نمطاً من أنماط مساكن الأسرة المتعددة، خاصة على طول الشوارع التجارية، وتوفير مجموعة من أنواع المساكن بحيث يشكل 30% من السكان أسراً متعددة بينما يشكل 70% منهم أسراً فردية.
6. وضع إرشادات لمساكن الأسر المتعددة بالأحياء الإماراتية تتيح تحقيق أكبر قدر ممكن من الخصوصية والأمان والإضاءة الطبيعية والتهوية والحد من التعرض لحرارة الشمس، وحصر ارتفاعات المباني للحد من التأثير على مساكن المواطنين قليلة الارتفاع.
7. وضع إرشادات للأحياء الإماراتية تتيح ربطاً مريحاً بين المساكن والمناطق العامة، بما في ذلك المساحات الخضراء ومواقف السيارات وتشكيل السياج.

8. إنشاء شبكة من القرى الخضراء في الأحياء الإماراتية تشتمل على مسجد وملعب وروضة للأطفال، ويفضل أن تكون قريبة ويتمكن السكان من الوصول إليها سيراً على الأقدام (400 متر)، وتكون متصلة بممرات مشاة، مع الحرص دائماً على تخصيص مكان خارج كل مسجد يلتقي فيه الرجال للتواصل الاجتماعي.
9. إنشاء شبكة من مسارات الأفضلية للمشاة (سكة) في الأحياء الإماراتية تتيح لهم الوصول إلى الخدمات الاجتماعية ضمن حركة مرور هادئة وعبور آمن وظلال مريحة.

(2) القرى المنسجمة بيئياً مع الصحراء:

10. تطبيق السياسات المتعلقة بالأحياء الإماراتية في تصميم القرى المنسجمة بيئياً مع الصحراء .
11. إنشاء القرى المنسجمة بيئياً مع الصحراء كوحدات عمرانية مستقلة إلا أنها ترتبط بالنسيج العام للمدينة بمسارات رئيسية بهدف ربطها بواسطة سكك حديدية.
12. تخطيط القرى المنسجمة بيئياً مع الصحراء على طول الشارع العام الذي يعتبر مركز القرية، بحيث تكون ذات استخدامات مختلطة ومتعددة تتناقض إلى أحياء سكنية متعددة الأسر وأحياء سكنية للأسر الفردية كما يلي:
- المباني التي تقع على الشارع العام لا يزيد ارتفاعها عن أربعة أو خمسة أدوار.
 - مساكن الأسر المتعددة في الطرق المحيطة لا يتجاوز ارتفاعها ثلاثة أدوار.
 - مجموعة أحياء مواطنين على نمط "الفريج" ارتفاعها بين دور واحد إلى دورين.
13. إتاحة الفرصة للقرى المنسجمة بيئياً مع الصحراء للنمو تدريجياً وعضوياً انطلاقاً من وسطها وامتداداً إلى الخارج، وتشكل حسب الطوبوغرافيا والتضاريس الطبيعية (مثال: كثبان رملية، واحة) وشبكات الطرق والمشاة.
14. تصميم القرى المنسجمة بيئياً مع الصحراء بحيث تستوعب ما لا يزيد عن 8 إلى 10 آلاف شخص، وجعل تلك القرى ضمن شبكة لتسهيل توفير الخدمات الفعالة اليها مثل المؤسسات وخدمات الطوارئ والمدارس الثانوية.
- وضع إرشادات مساكن الأسر المتعددة في القرى المنسجمة بيئياً مع الصحراء بحيث تحقق أقصى قدر ممكن من الخصوصية والأمان والإضاءة الطبيعية والتهوية والحد من التعرض لحرارة الشمس، مع تخفيض ارتفاعات المباني للحد من التأثير على المساكن الأقل ارتفاعاً.

(3) القرى المنسجمة بيئياً مع الجزر:

16. اختيار وتصميم نموذج مواقع القرى المنسجمة بيئياً مع الجزر بناءً على العوامل الطبيعية بما في ذلك حماية المناطق ذات الحساسية الإيكولوجية، والحد من الدخول إليها ومسافة التنقل وحماية المنطقة المحيطة بها.
17. تحديد موقع وعدد القرى المنسجمة بيئياً مع الجزر حسب الطاقة الإيكولوجية لكل جزيرة بحيث لا يتجاوز عدد القرى في كل جزيرة قريتين أو ثلاث، تستوعب كل منها ما لا يزيد عن 1000 شخص أو 150 منزلاً تقريباً إلى جانب مسجد محلي ومحال تجارية وخدمات.
18. تطبيق سياسات الأحياء الإماراتية النموذجية في تصميم القرى المنسجمة بيئياً مع الجزر، مع ضبطها لتتواءم مع كل جزيرة شريطة توافقتها مع البيئة الخاصة بالجزيرة.
19. بما أن معظم الجزر لا تسمح بدخول السيارات إليها، بل لا ينبغي أن تسمح بذلك، يتعين وضع نظام عبّارات تربط القرى المنسجمة بيئياً مع الجزر بالمدينة الرئيسية.
20. في القرى المنسجمة بيئياً مع الجزر ينبغي إنشاء نمط "الفريج" و "المجتمعات" بطريقة عضوية بحيث تتحكم في ذلك عوامل الطبيعة والمناخ والتأقلم.
21. وضع حدود واضحة للقرى المنسجمة بيئياً مع الجزر لحماية المناطق الطبيعية المجاورة ولتوفير مساحة عامة مفتوحة داخل حدود القرية.
22. ربط مدخل الجزيرة والقرى المنسجمة بيئياً مع الجزر والاستخدامات والمواقع المحلية الأخرى بشبكة محدودة من الطرق وتوفير مواقف سيارات مركزية داخل حدود القرية.
23. وضع إرشادات لأنماط مساكن تقليدية منخفضة المستوى تتوافق مع الوضع البيئي (مثال: الشاطئ، الكثبان الرملية في الجزيرة، المناظر).
24. إنشاء بنية تحتية مستدامة للقرى المنسجمة بيئياً مع الجزر، مثل وحدات لامركزية لمعالجة مياه الفضلات، ومعالجة المياه الرمادية، وتوليد الطاقة من الشمس والرياح.
25. إنشاء صندوق للمحافظة على البيئة يدعم برامج التوعية وأنشطة إعادة التأهيل والمراقبة وصيانة الممرات واللافئات والمساحات العامة المفتوحة في الجزر المأهولة.
26. توزيع مركز (مراكز) التوعية البيئية حيثما أمكن بحيث تتمكن من تسويق المعلومات والأنشطة البيئية لسكان الجزيرة والسياح على حد سواء.

(4) مراكز الأحياء السكنية:

27. كجزء من خطة إطار العمل القادمة، ينبغي تعزيز المقاييس المتعلقة بالمرافق المساندة للسكان وامتدادات الأحياء السكنية:

- المساجد
- المساحات العامة المفتوحة، الملاعب، الحدائق العامة.
- المدارس ومرافق العناية بالأطفال.
- مراكز الخدمة الاجتماعية، المراكز الثقافية، المراكز النسائية، مراكز الشباب، والخدمات الخاصة.
- المكتبات
- مكاتب البريد، مراكز المطافئ والدفاع المدني ومراكز الشرطة.

وإلى أن يتم ذلك، ينبغي إتباع المواصفات العامة الواردة في هذه الخطة (أنظر - مربعات المباني: الأحياء الإماراتية).

28. في الأحياء الجديدة، وفي الأحياء القائمة حيثما أمكن ذلك، ينبغي تطوير مراكز أحياء متعددة الاستخدامات، تقام عادة على طول الشارع العام، وتشتمل على استخدامات وخدمات تستقطب الرواد حسب احتياجات سكان الحي والمنطقة المحيطة به، وذلك لخدمة الأطفال والشباب والنساء، وبصفة خاصة، لتأكيد تأقلم الأسرة مع هذه المراكز.

29. إنشاء مبان ذات كثافة أعلى وبارتفاعات تتراوح ما بين ثلاثة إلى خمسة أدوار على طول الطريق العام، ومدخل تشتمل على مجال تجارية. خفض مشاريع التطوير في مناطق مساكن الأسر المتعددة ذات الثلاثة أدوار على طول الشوارع الثانوية إلى مساكن للأسر الفردية.

30. توفير مجموعة خيارات لمساكن الأسر المتعددة حول المنطقة التجارية، ووضع إرشادات تصميم لضمان توافق مختلف أشكال السكن مع مساكن الأسر الفردية.

31. بالإضافة إلى المحال التجارية، ينبغي استيعاب أوجه الاستخدام المؤسسي التي تستقطب الأنشطة المختلفة (مثل: العيادات، المدارس العليا، المكتبات) ومرافق الترفيه على الشارع العام أو بقربه.

32. توفير مواقف سيارات مستقلة تحت الأرض أو في مواقف مبنية، حيثما أمكن ذلك، للمنشآت الخاصة وكذلك مواقف برسوم على الشوارع والمواقف المركزية لخدمة مؤسسات الأعمال الصغيرة والمتاجر.

(5) تحديث منطقة الأعمال المركزية:

33. بدء تنفيذ برنامج لتحديث مربعات المباني في الجزء الداخلي من المدينة، بتنفيذ مشروع تجريبي أو أكثر للاستفادة منها في تطوير هذا البرنامج وإتباع الإجراءات التالية:

- تحويل مواقف السيارات السطحية الحالية إلى منشآت تحت الأرض أو في مبان فوق الأرض والتأكد من أن برامج التطوير المستقبلية تضع مواقف السيارات كجزء من المواقع وفي منشآت خاصة.
- إنشاء طريق محلي داخل المربع وإتباع نمط مساحات مفتوحة.
- تحويل مواقف السيارات السطحية القديمة إلى مبان "داخلية" لتحقيق مزيد من التنوع.
- تحديد المرافق العامة الغير موجودة.
- إنجاز منطقة شوارع جديدة لراحة المشاة وتوفير الظل.

يجب البدء بالتعرف على المرافق القائمة والغير موجودة في كل مربع عن طريق إجراء "استبيان اكتمال الحي السكني".

34. عند تحديث المربعات في المناطق الأساسية، ينبغي تحويل معظم المواقف السطحية، باستثناء المواقف برسوم في الشوارع التي تخدم المتاجر المحلية والزوار، إلى مباني مواقف بأدوار متعددة.

35. عند تحديث المربعات في المناطق الأساسية، ينبغي تقسيم حجم المربع الكبير الحالي عن طريق إنشاء شبكة شوارع إضافية دون أن تكون متجاورة بالضرورة ولكنها تتوافق في تصميمها مع تصميم المكان ونمط المساحة المفتوحة.

36. عند تحديث المربعات في المناطق الأساسية، ينبغي إنشاء شبكة من مساحتين أو ثلاث مساحات مفتوحة أو مساحات مرافق اجتماعية لكل مربع تتميز بمستوى عال من تسييق الموقع (مثال: بالقرب من المساجد أو فوق بنايات المواقف الجديدة) وربطها بمسارات الشوارع والمشاة.

37. إنشاء مباني داخلية فوق مواقف السيارات تحت الأرض في المربعات الأساسية في عدة أشكال (مثال: منصات جدارية للشوارع التجارية، منشآت منخفضة وعالية الارتفاع متعددة الاستخدامات) لتناسب كل موقع، مع التركيز على ضمان استمرارية المحال التجارية وتوفير تنوع في الأشكال والاستخدامات وبث الحياة في الشارع.

- في المناطق التي تحتاج الى عمال كثر، أو لغرض إسكان عمال من مواقع إنشاءات أو صناعات خدمية بعيدة، ينبغي إنشاء مجمعات سكنية لا يزيد عدد السكان فيها عن ٥,٠٠٠ شخص مع توفير مركز خدمة محلي مجهز بمرافق دينية وصحية وترفيهية وترويجية.

إنشاء مباني داخلية فوق مواقف السيارات تحت الأرض في المربعات الأساسية في عدة أشكال (مثال: منصات جدارية للشوارع التجارية، منشآت منخفضة وعالية الارتفاع متعددة الاستخدامات) لتناسب كل موقع، مع التركيز على ضمان استمرارية المحال التجارية وتوفير تنوع في الأشكال والاستخدامات وبث الحياة في الشارع.

عند تحديث المربعات في المنطقة الأساسية، ينبغي إنجاز شبكة داخلية من مناطق الشوارع ومسارات المشاة مربوطة بمساحات مفتوحة ومساحات ثانوية مشجرة على طول الشوارع، وتكون مظلة ويسهل الوصول إليها وحركتها نشطة بفضل المحال التجارية المحلية (مثال: الأسواق، المطاعم، المقاهي) حيثما أمكن، ومفتوحة لحركة السير.

التأكد من أن كافة مشاريع التطوير المستقبلي في المربعات الأساسية التي يتم تحديثها تتوفر فيها مواقف سيارات متعددة الأدوار في الموقع مع مساحات خضراء راقية.

8.9 السياسات الاجتماعية

(1) المساكن الاقتصادية

1 تطوير أنواع مختلفة من المساكن مع توفير العدد الكافي من المساكن الاقتصادية لتلبية احتياجات سكان أبوظبي على مختلف مستوياتهم وأساليب عيشهم.

(2) الخدمات الاجتماعية

2 إعداد خطة شاملة ووضع جدول لتنفيذ الخدمات المجتمعية (مثل: المدارس، الرعاية الصحية، رعاية الطفل، رعاية العجزة) بما في ذلك مقاييس الخدمة ومناطق التجمع وذلك بالتنسيق مع الجهات الحكومية المعنية.

(3) مساكن العمال الوافدين

3 وضع سياسات شاملة لموقع وحجم مساكن العمال الوافدين مع الأخذ في الاعتبار احتياجات العاملين وأصحاب العمل والاتجاهات الاقتصادية الآنية وطويلة الأجل في قطاعات الخدمة والإنشاء والتصنيع.

4 تضمنت سياسة العمل والموارد البشرية التي وضعتها حكومة أبوظبي إنشاء مساكن منخفضة التكلفة للعمال منسجمة مع أو تتجاوز المقاييس العالمية لمساكن العمال، بما في ذلك مرافق المعيشة والمرافق العامة ومرافق الترفيه والصحة والسلامة. وعند تطبيق سياسة الحكومة بشأن إسكان العمال الوافدين على خطة إطار عمل الهيكل العمراني هذه، يتم إصدار الإرشادات التالية:

- ينبغي قدر الإمكان اختيار مواقع إسكان لعمال الخدمات الدائمين (الفنادق، المحال التجارية، مؤسسات الأعمال) قريباً من مكان عملهم.
- تجنب إسكان عدد كبير من عمال الإنشاء والتصنيع المؤقتين والدائمين في عدد محدود من المنشآت، وذلك عن طريق تحديد حد أقصى لنزلاء المجمع الواحد لا يتجاوز عشرة آلاف شخص.
- السعي قدر الإمكان لتحديد مواقع سكن عمال الإنشاءات المؤقتين في أو بالقرب من مواقع إنشاءات كبيرة تتوفر بها الخدمات والتسهيلات اللازمة.
- توفير مراكز محلية صغيرة لإسكان العمال الدائمين في أو بالقرب من مواقع النشاط الصناعي حيث تتوفر الخدمات والتسهيلات الضرورية ويسهل الوصول منها إلى مناطق خدمات أكبر وإلى وسائل النقل والمواصلات.

- في حالة إنشاء مجمعات عمال أكبر، فإنها يجب أن تكون قريبة من مواقع العمل طويلة الأمد أو على مسارات النقل والمواصلات وأن تتوفر فيها كافة الخدمات والتسهيلات (المساجد، الرعاية الصحية، المحال التجارية، والمرافق الترفيهية وخدمات الطوارئ).

8.10 سياسات التنمية الاقتصادية

- 1 عند تسليم الأراضي لإقامة المشاريع عليها، وعند اعتماد مشاريع التطوير ينبغي أن يتوافق النمو مع التقديرات الخاصة بحاجة الأسواق وذلك لضمان استقرار السوق بشكل عام.
- 2 عند اعتماد مشاريع التطوير، تصدر كافة القرارات بناء على تقديرات ومتطلبات المستخدمين النهائيين، ومن ثم ربط متطلبات البنية التحتية ومساهمة المرافق الاجتماعية باحتياجات المستخدمين النهائيين. ويجب اعتماد مشاريع التطوير تبعاً لجداول تسليم البنية التحتية والمرافق بحيث تصل الخدمات قبل الناس بوقت قصير. وينبغي إعداد إستراتيجية تسليم الأراضي مع ضمان تناسقها تماماً مع إستراتيجية البنية التحتية.
- 3 عند تسليم الأراضي لإقامة المشاريع عليها، وعند اعتماد مشاريع التطوير ينبغي إعطاء أولوية لقطاعات النمو الرئيسية التي تعتبر بأنها ضرورية للأنشطة الاقتصادية لأبوظبي، بما في ذلك قطاعات الصحة والتعليم والصناعة.
- 4 دعم نمو مطار أبوظبي الدولي ومراجعة خطط التوسعة الحالية بأسرع ما يمكن للتحقق من المساحة المناسبة لتوسعة المطار، بما في ذلك المساحة المناسبة لاحتياجات المطار المباشرة ولصيانة المطار أو وظائف خدمة المطار، ومن أجل التقليل من تأثيرات المطار مثل الضوضاء والتلوث.

8.11 سياسات التخطيط المستمر

- 1 إنجاز خطة شاملة لأبوظبي متوافقة مع خطة إطار عمل الهيكل العمراني هذه، بأسرع ما يمكن على مدى الثماني عشرة شهراً القادمة بحيث يمكن استخدامها لتأكيد الاحتياجات من البنية التحتية والمرافق وتلبية الطلب على وسائل النقل والمواصلات.
- 2 إعداد وعمل مرسوم لتنظيم التطوير العمراني بأسرع ما يمكن يكون متوافقاً مع خطة إطار عمل الهيكل العمراني هذه والخطة الشاملة التي ستصدر قريباً، وإعداد إرشادات لضبط التطوير تبعاً لذلك.
- 3 إعداد إستراتيجية شاملة للبنية التحتية وبرنامج تمويل بأسرع ما يمكن، وذلك باستغلال الموارد العامة والخاصة بالتكامل، وبما يتوافق مع النطاق والنمط المقترحين في خطة إطار عمل الهيكل العمراني هذه والخطة الشاملة التي ستصدر قريباً.
- 4 توفير كافة الخرائط والإرشادات والأنظمة بنسخ مطبوعة والإلكترونية، بما في ذلك المعلومات ذات الصلة والشروحات.