

ضبط التعارض بين قانون الارتفاعات والكثافة البنائية بقانون البناء المصري الموحد رقم ١١٩ لسنة ٢٠٠٨

أ.م.د/ محمود طه محمود سليم

قسم الهندسة المعمارية - كلية الهندسة بالمطرية - جامعة حلوان

الملخص

يناقش البحث الآثار الناتجة عن قانون الارتفاعات "مرة ونصف عرض الشارع" والقوانين واللوائح ذات الارتباط به بهدف التنبيه على ضرورة مراجعة صلاحية تطبيقه - بالوضع العشوائي الحالي - على جميع مناطق القاهرة وأثر ذلك على استدامة العمران. وتتعرض أغلب مناطق محافظة القاهرة إلى كثير من المشكلات المعقدة التي تهدد بتدهور البيئة العمرانية بسبب تطبيق الاشتراطات البنائية المؤقتة منذ قانون ٦١٠ لسنة ٦١٩٧ وحتى الآن (٢٠١٢/٥) على جميع المناطق دون مراعاة الوضع الراهن أو المستقبلي وبدون عمل مخطط تفصيلي يتلاءم مع ظروف كل منطقة على حده. ويتم حالياً - وعلى مستوى كبير - تطبيق المادة (١٥) من القانون الخاص بارتفاعات المباني (المحددة بمرة ونصف عرض الشارع) بدون تطبيق ضابط الكثافة البنائية الموجود باللائحة التنفيذية بالمادة (١٩) لنفس القانون، الأمر الذي أصبح يهدد بكارثة عمرانية حقيقية تتناقض مع الأهداف الرئيسية للقانون المذكورة بمادة (٢) والخاصة بتحقيق التنمية المستدامة.

والبحث يدرس هذه الإشكالية ويتعرض لمناقشة وتحليل ومقارنة القوانين واللوائح المتعلقة بها من حيث النصوص والخلفيات والنتائج والمراحل المختلفة التي مرت بها ويعرض المشكلات الناتجة من خلال دراسة ميدانية لحالتين دراسة أحدهما بمنطقة إسكان فاخر (نسبة البناء ٦٠%) والأخرى بمنطقة إسكان متوسط (نسبة البناء ١٠٠%). وينتهي البحث بدراسة إشكالية ضبط العلاقة بين "الارتفاعات" و"الكثافة البنائية" و"النسبة البنائية" بقانون البناء الموحد رقم ١١٩ لسنة ٢٠٠٨ وقد توصل البحث إلى صياغة هذه العلاقة الثلاثية في منحنى يضبط هذه العلاقة يمكن الاعتماد عليه عند استخراج تراخيص البناء، لتجنب التعارض بالقانون بالإضافة إلى الآثار الإيجابية في استدامة العمران.

الكلمات الدالة:

استدامة العمران، قانون المباني، اللائحة التنفيذية، الاشتراطات التخطيطية البنائية، المخطط الاستراتيجي، المخطط التفصيلي، قانون الارتفاعات، الكثافة البنائية، النسبة البنائية.

١ من الأهداف العامة والمخططات الاستراتيجية إلى الاشتراطات البنائية

١/١ التعريفات والمفاهيم والأهداف

تعرف مادة (٢) من قانون البناء رقم ١١٩ لسنة ٢٠٠٨ التنمية العمرانية المستدامة بأنها إدارة عملية التنمية "بالاستغلال الأمثل للموارد الطبيعية" المتاحة لتلبية احتياجات الجيل الحاضر دون التأثير على فرص الأجيال القادمة.

كما تحدد أهداف "المخطط الاستراتيجي" بالآتي: (١)

أ- يحدد الرؤية المستقبلية للتنمية العمرانية.

ب- يبين الأهداف والسياسات وخطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية والبيئة العمرانية اللازمة لتحقيق التنمية المستدامة.

ج- حدد الاحتياجات المستقبلية للتوسع العمراني.

وقد رسمت أيضاً هذه المادة هيكلاً من المخططات الاستراتيجية المتدرجة في التفصيل وحتى تصل إلى الاشتراطات البنائية والتخطيطية التي ترسم الصورة النهائية للعمران، وتعرف "الاشتراطات التخطيطية والبنائية" بأنها الاشتراطات الواردة بالمخطط التفصيلي وفقاً للمخطط الاستراتيجي العام (٢). والشكل الآتي مستخلص من بنود المادة (٢) من القانون ١١٩ لسنة ٢٠٠٨ وهو يشرح تسلسل الوصول المنطقي إلى الاشتراطات البنائية والتخطيطية للمخططات الاستراتيجية والتفصيلية وبحيث تحقق أهداف هذه المخططات.

شكل (١) المخططات الاستراتيجية الاشتراطات البنائية والتخطيطية
(طبقاً للمادة (٢) من القانون ١١٩ لسنة ٢٠٠٨)



وتوضح مادة(٩) من اللائحة التنفيذية من القانون أن عملية التخطيط الاستراتيجي العام للمدينة أو القرية تهدف إلى تحديد الملامح الأساسية العمرانية والاقتصادية والاجتماعية والبيئية، والتعامل مع كل المقومات والعناصر الطبيعية الواقعة في حدودها. كما توضح مادة(٢٠) أن "المخطط التفصيلي" يهدف إلى تحقيق التنمية الاجتماعية والاقتصادية العمرانية بالمدينة أو القرية وتوفير بيئة صحية وأمنة. وتؤكد مادة (١٧) على أن الاشتراطات الواردة بالمخططات الاستراتيجية العامة والتفصيلية للمدن والقرى تعتبر شروطاً بنائية يجب الالتزام بها ضمن الاشتراطات المقررة قانوناً في شأن تنظيم أعمال البناء. وأنه لا يجوز للوحدات المحلية إصدار بيان بصلاحيه الموقع للبناء وإصدار الترخيص بالبناء دون وجود "مخطط تفصيلي" معتمد، وذلك دون خلال بإحكام المادة(١٥) من نفس القانون (والتي سوف يرد ذكرها)(٢).

وبناء على ذلك فإن "الاشتراطات التخطيطية والبنائية" هي نتائج للمخططات الاستراتيجية والتفصيلية والتي تدرس تبعاً لظروف كل منطقة، وإن افتراض أي اشتراطات مؤقتة بدون دراسة للنتائج العمراني النهائي لا يجب أن تكون إلا في حدود زمنية ومكانية ضيقة جداً حتى لا تصبح هي القاعدة وتأخذ قوة القانون وتؤدي إلى نتائج سلبية تتناقض مع الأهداف الأساسية للقانون تهدد المناطق بالتدهور الكلي والجزئي.

٢/١ أهمية المخططات الاستراتيجية والتفصيلية وأهم المخرجات

١/٢/١ المخطط الاستراتيجي العام

يراعى عند إعداد المخطط الاستراتيجي العام أن يتم بناء على دراسات الوضع الراهن وذلك وفقاً للدراسات الآتية:

- الدراسات العمرانية: ومن أهمها التطور التاريخي واستعمالات الأراضي واستعمالات المباني وتوزيع الخدمات والمؤسسات وفقاً للنوع والارتفاعات وتقسيم المناطق طبقاً للكثافات السكانية.
- الدراسات الاقتصادية: ومنها جوانب الاقتصاد المحلي المختلفة وتحديد أهم الأنظمة الاقتصادية الرسمية وغير الرسمية
- الدراسات البنية الأساسية: وتشمل دراسات شبكات الطرق والكهرباء والتغذية بالماء والصرف وغيرها من المرافق الأساسية
- الدراسات الاجتماعية: وتشمل الدراسات السكانية ونمو السكان وثقافتهم والتركيب الاجتماعي والاقتصادي والخدمات الاجتماعية القائمة والمستهدفة في التعليم والصحة والشباب والرياضية والأمومة والطفولة والدينية والاجتماعية والبريد والاتصالات والخدمات الأمنية.

ويلزم أن تتناول دراسات الوضع الراهن تأثيرها على حماية البيئة العمرانية من أي أثار سلبية. ويشمل التقرير صياغة رؤية مستقبلية للمدينة أو القرية على المدى الزمني للمخطط عمرانياً واجتماعياً واقتصادياً وبنية أساسية وبيئياً.

يعتبر من أهم مخرجات "المخطط الاستراتيجي العام" - والتي يهتم بها موضوع البحث - الآتي: (٢)

- الاشتراطات التخطيطية والبنائية
- تحديد "الكثافة البنائية" وعلاقتها بالكثافة السكانية والارتفاعات
- تحديد الحيز العمراني حتى "سنة الهدف": مبيناً مواقع الامتداد العمراني المستقبلي ومناطق الخدمات الأساسية

٢/٢/١ المخطط التفصيلي

لابد أن يكون من ضمن مكونات "المخطط التفصيلي" للمدينة أو القرية الاشتراطات البنائية والتخطيطية وفقاً للمخطط الاستراتيجي العام، وأن تغطي هذه الاشتراطات جميع المناطق مع عمل توحيد وتكامل للاشتراطات والقواعد داخل المنطقة الواحدة، وأن تراعى في دراستها الوضع الحالي والمستقبلي، على أن تشمل هذه الدراسات الاستعمالات ومساحات الأراضي وإبعادها والارتدادات وحالات المباني "والارتفاعات" والكثافة السكانية" ومعدل التزاحم" والكثافة البنائية" وغيرها مثل مواقع الخدمات والشبكات وأماكن انتظار السيارات ومساحات الحدائق العامة والمساحات الخضراء والفرغات وطابع المنطقة ومتطلبات البيئة ومعالجتها (من مادة ٢٠، ٢١، ٢٢، ٢٣، اللائحة التنفيذية للقانون ١٩٩ لسنة ٢٠٠٨). وعند إعداد مشروع "المخطط التفصيلي" للمنطقة، يتم تحديد "الكثافة البنائية" بمراعاة الظروف المحلية لكل مدينة أو قرية ووفقاً لإجمالي عدد الوحدات السكنية، والخدمية المطلوبة "لسنة الهدف" والقيمة الاقتصادية الأرضي والاستعمالات المسموح بها "وكفاءة الخدمات والمرافق والشوارع" وذلك بما يتوافق مع المخطط الاستراتيجي العام للمدينة أو القرية (من مادة ٦٣ اللائحة التنفيذية للقانون رقم ١٩٩ لسنة ٢٠٠٨):

- نسب الاستعمال المختلفة بكل منطقة إلى بعضها البعض.
- قدرة المرافق العامة بالمنطقة من مياه وكهرباء ومجاري واتصالات سلكية ولاسلكية وغيرها
- قدرة الشوارع والأرصفة وأماكن التحميل والتفريغ ونظم النقل العام والخاص.
- المرور الذي ينتج عن الاستعمالات المسموح بها بالمنطقة من مشاه وسيارات خاصة ونقل وغيرها.
- الطابع العام والمتطلبات البيئية للمنطقة

شكل (٢) منظومة دراسات المخطط التفصيلي لتحديد النسب البنائية والارتفاعات التي تساهم في تحقيق نتائج عمراني له قدرة الاستدامة



٢ تحديد المسئوليات

١/٢ المسئوليات الفنية والإدارية

تمر المخططات الاستراتيجية للتنمية العمرانية (بمستوياتها المختلفة القومية والإقليمية ومخططات مدن وقرى المحافظات وحتى تصل إلى المخططات التفصيلية وبما تحويه من الاشتراطات التخطيطية والبنائية لمناطق استعمالات الأراضي المختلفة) بالعديد من الهيئات والإدارة والمسؤولين للدراسة والمراجعة وذلك حتى يتم التأكد من عملية تحقيق أهداف القانون السابق ذكرها. والشكل التالي يحدد الهيئات والإدارات المسؤولة عن التخطيط والتنمية العمرانية ومسئولياتها الرئيسية:

شكل (٣) الهيئات والإدارات المسؤولة عن التخطيط والتنمية العمرانية ومسئولياتها الرئيسية (من مادة (٣) وحتى مادة (١٤) من قانون البناء ١١٩ لسنة ٢٠٠٨ ومن مادة (١٣) وحتى (١٨) من اللائحة التنفيذية لنفس القانون)



٢/٢ المسئوليات الرقابية

يتواكب مع المسئوليات الفنية والإدارية مسئوليات رقابية يمكن استخلاصها من خلال "قرار رئيس الجمهورية رقم ٢٩ لسنة ١٩٩٣" في شأن تنظيم جهاز التفقيش الفني على أعمال البناء، التابع لوزارة الإسكان والمرافق والتعمير والمجتمعات العمرانية الجديدة، ويختص بأداء مهام التفقيش والرقابة والمتابعة على أعمال الجهات الإدارية المختصة بشئون التخطيط والتنظيم بالوحدات المحلية في جميع أنحاء الجمهورية، وذلك كما هو موضح بالجدول التالي^(٣):

جدول (1) اختصاصات جهاز التفتيش الفني على أعمال البناء

الاختصاصات المنوطة بالجهاز	جهات إدارية وتنفيذية متعلقة
١- القيام بالتفتيش الفني على جميع أعمال الجهة الإدارية المختصة بشئون التخطيط والتنظيم بالوحدات المحلية المتعلقة بإصدار تراخيص إنشاء المباني أو توسيعها وتعلينها أو تعديلها أو هدمها أو إجراء أية تشطيبات خارجية مما تحدده اللائحة التنفيذية لقانون توجيه وتنظيم أعمال البناء.	
٢- التحقق من مطابقة الترخيص، وكافة الاشتراطات وعلى الأخص المتعلقة بالأمن والحريق وتوفير أماكن إيواء السيارات.	
٣- التفتيش على تنفيذ جميع أعمال المباني والتحقق من مطابقتها للترخيص.	
٤- التوصية إلى الجهة الإدارية المختصة بشئون التنظيم لاتخاذ ما يراه الجهاز من إجراءات لازمة لوقف الأعمال أو تصحيحها في حالة مخالفتها.	الجهة الإدارية المختصة بشئون التنظيم.
٥- إبلاغ الجهات الإدارية والقضائية المختصة لاتخاذ القرارات المقررة قانوناً ضد المخالفين.	الجهات الإدارية والقضائية المختصة.
٦- متابعة ما يتخذ من إجراءات لتنفيذ التوصيات التي يصدرها الجهاز.	
٧- إعداد تقارير دورية بنتائج أعمال التفتيش والرقابة والمتابعة ترفع للوزير المختص بالإسكان والمرافق ووزير الإدارة المحلية والمحافظ المختص، وللنظر في اتخاذ ما يراه كل منهم لازماً في شأن المخالفات التي تكشف عنها تلك التقارير المرفوعة من جهاز التفتيش.	وزير الإسكان والمرافق والمختص بالإسكان والمرافق ووزير الإدارة المحلية والمحافظ المختص.

٣ القوانين المتعلقة بالارتفاعات**١/٣ خلفيات قوانين توجيه وتنظيم أعمال البناء**

مرت قوانين توجيه وتنظيم أعمال البناء بعدة تعديلات حتى وقتنا الحالي كما هو موضح بالجدول الآتي:

جدول (٢) قوانين توجيه وتنظيم أعمال البناء

الفترة	القوانين واللوائح التنفيذية	عدد المواد	التعديلات والملاحظات
المرحلة الأولى من ١٩٧٦ وحتى ١٩٩٦	القانون (١٠٦) لسنة ١٩٧٦ المعدل بالقانون رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٣ والقانون رقم (٢٥) لسنة ١٩٩٢.	٣٦	تم تعديله بالقانون رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٣ والقانون رقم (٢٥) لسنة ١٩٩٢ وألغيت بناءً عليه القوانين السابقة له رقم (٤٥) لسنة ١٩٦٢، والقانون رقم (٥٥) لسنة ١٩٦٤.
المرحلة الثانية من ١٩٦٦ وحتى ٢٠٠٨	اللائحة التنفيذية للقانون (١٠٦) لسنة ١٩٧٦ الصادرة بالقرار الوزاري رقم (٢٣٧) لسنة ١٩٧٧.	١٣٥	عدلت بالقرارات الوزارية رقم (٢٥١) لسنة ١٩٧٨، (٤١) لسنة ١٩٨٠، (٧٨) لسنة ١٩٨٠، (٦٠٠) لسنة ١٩٨٢، (٣٥٧) لسنة ١٩٨٣، (١١١) لسنة ١٩٨٤، (١٧٧) لسنة ١٩٨٤، (٤١٣) لسنة ١٩٨٧، (٧٨) لسنة ١٩٩٣.
المرحلة الثالثة من ٢٠٠٨ وحتى ٢٠١٢	القانون (١٠٦) لسنة ١٩٧٦ المعدل بالقانون (١٠١) لسنة ١٩٩٦. اللائحة التنفيذية للقانون (١٠٦) لسنة ١٩٧٦ المعدل بالقانون (١٠١) لسنة ١٩٩٦ والصادرة بالقرار الوزاري رقم (٢٦٨) لسنة ١٩٩٦.	٣٦	انقراض ملحوظ في عدد مواد اللائحة
المرحلة الثالثة من ٢٠٠٨ وحتى ٢٠١٢	قانون البناء الموحد رقم (١١٩) لسنة ٢٠٠٨. اللائحة التنفيذية الصادرة بالقرار الوزاري رقم (١١٤) لسنة ٢٠٠٩.	١١٤	تم الجمع فيه بين القوانين التخطيط العمراني وتنظيم أعمال البناء والتنسيق الحضاري.
المرحلة الثالثة من ٢٠١٢ وحتى ٢٠٠٩	اللائحة التنفيذية الصادرة بالقرار الوزاري رقم (١١٤) لسنة ٢٠٠٩.	١٨٥	تم تعديلها بالقرار الوزاري رقم (٢٠٠) لسنة ٢٠١٠.

٢/٣ قوانين الارتفاعات

تعتبر قوانين تحديد الارتفاعات بربطها مع عرض الشارع - منذ أن صدرت بداية من قانون (١٠٦) لسنة ١٩٧٦ - قوانين مؤقتة طبقاً للمادة (٧١) من اللائحة التنفيذية رقم (٢٣٧) لسنة ١٩٧٧، والمادة (١٥) من قانون البناء الحالي رقم (١١٩) لسنة ٢٠٠٨ حيث ينتهي العمل بهذه الاشتراطات في المدن التي يتم اعتماد "التخطيط التفصيلي" لها متضمناً الاشتراطات البنائية والكثافة السكانية والبنائية. ومنذ عام ٦١٩٧ وحتى تاريخه لم يتم عمل أو اعتماد تخطيط تفصيلي لمدينة القاهرة لوقف العمل بهذه الاشتراطات المؤقتة ولتتم الاعتماد على مخطط تفصيلي واضح المعالم والرؤى المستقبلية. والجداول الآتية توضح وتناقش مواد وفقرات القوانين واللوائح التنفيذية المتعلقة بالارتفاعات والاشتراطات المؤقتة والعوامل الأخرى المرتبطة تبعاً للمراحل السابق ذكرها، وذلك منذ عام ١٩٧٦ وحتى عام ٢٠١٢، وذلك من خلال ثلاثة مراحل كم سبق ذكره كالتالي:

- المرحلة الأولى: الفترة من ١٩٧٦ وحتى ١٩٩٦ (جدول ٣)
- المرحلة الثانية: الفترة من ١٩٩٦ وحتى ٢٠٠٨ (جدول ٤)
- المرحلة الثالثة: الفترة من ٢٠٠٨ وحتى ٢٠١٢ (جدول ٥)

جدول (٣) المواد الخاصة بالارتفاعات بقوانين توجيه وتنظيم أعمال البناء في الفترة من ١٩٧٦ وحتى ١٩٩٦

رقم المادة	القانون / اللائحة التنفيذية	الفقرة المختصة
من المادة (٤)	القانون رقم (١٠٦) لسنة ١٩٧٦ في شأن توجيه وتنظيم أعمال البناء والمحلل بالقانون (٣٠) لسنة ١٩٨٣ والقانون رقم (٢٥) لسنة ١٩٩٢ ^(١)	تتبع اللائحة التنفيذية الشروط والأوضاع اللزوم توافرها فيما يقام من أبنية.
من المادة (١٦)		في جميع الأحوال لا يجوز التجاوز عن المخالفات المتعلقة بعدم الالتزام بقيود الارتفاع المقررة، طبقاً لهذا القانون وقانون الطيران المدني رقم (٢٨) لسنة ١٩٨١ أو بخطوط التنظيم أو توفير أماكن إيواء السيارات.
من المادة (١٧)		يقع باطلاً كل تصرف يكون محله ما يأتي: ١- مخالفة قيود الارتفاع. ٢- تغير الاستعمال لمكان إيواء السيارات (مضافة بالقانون ٢٥ لسنة ١٩٩٢).
من المادة (١١) مكرر		يلتزم طالب البناء بتوفير أماكن مخصصة لإيواء السيارات وفقاً للقواعد التي تبينها اللائحة التنفيذية. (مضافة بالقانون رقم ٢٥ لسنة ١٩٩٢).
من المادة (٧١)	اللائحة التنفيذية رقم (٢٣٧) لسنة ١٩٧٧ ^(٢)	يشترط ألا يزيد الارتفاع الكلي للبناء مثل وربع البعد بين حدي الطريق، وبشرط ألا يزيد الارتفاع عن (٣٠ متر). ويجوز للمجلس الشعبي المحلي المختص بقرار يصدر منه أن يقسم المدينة من حيث ارتفاع المباني كما يلي: • الفئة الأولى: لا يزيد الارتفاع الكلي على مثل وربع البعد بين حدي الطريق وتكون الكثافة البنائية (٦) ستة. • الفئة الثانية: لا يزيد الارتفاع الكلي على مثل البعد بين حدي الطريق وتكون الكثافة البنائية (٤) أربعة. • الفئة الثالثة: لا يزيد الارتفاع الكلي على ثلاثة أرباع البعد بين حدي الطريق وتكون الكثافة البنائية (٢) اثنان. وفي جميع الحالات يجب ألا يجاوز ارتفاع البناء مرة وربع عرض الشارع بحد أقصى (٣٠ متر). وينتهي العمل بهذه الاشتراطات في المدن التي يتم اعتماد التخطيط التفصيلي لها متضمناً الاشتراطات البنائية والكثافة السكانية والبنائية وذلك من تاريخ نشر قرار الاعتماد في الوقائع المصرية.
من المادة (٤٧)		يلتزم طالب البناء بتوفير أماكن مخصصة لإيواء السيارات بحيث تكفي لاستيعاب سيارة لكل وحدة سكنية وعدد (٢) سيارة لكل وحدة إدارية.
من المادة (٤٨)		للمجلس الشعبي المحلي بناء على اقتراح المجلس التنفيذي أن يقسم المدينة أو القرية إلى مناطق بنائية لاستعمالات المباني وبالنسبة للكثافة البنائية أو أية اشتراطات بنائية وذلك فيما لا يجاوز الحدود القصوى المنصوص عليها في المادة (٧١) كما يجوز للوحدة المحلية المختصة بناء على اقتراح اللجنة التنفيذية في طريق أو مناطق أن تحدد طابعاً أو لوناً معيناً أو مادة بناء أو ارتفاعات وحدود لارتفاعات أو تلزم طالب البناء بإشياء بواقي أو ممرات مسقوفة مفتوحة للمرة داخل حدود الملكية بالثور الأرضي أو غيرها.

* نشر بالجريدة الرسمية في ٦١٩٧/٩/٩ في العدد (٣٧) تابع والعمل من تاريخ نشره وكان هذا القانون قد عدل بالقانون رقم (٢) لسنة ١٩٨٢ ثم ألغى التعديل بالمادة السادسة من القانون رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٣ المنشور فيما بعد.

جدول (٤) المواد الخاصة بالارتفاعات بقوانين توجيه وتنظيم أعمال البناء في الفترة من ١٩٩٦ وحتى ٢٠٠٨

القانون / اللائحة التنفيذية	رقم المادة	الفقرة المختصة
القانون رقم (١٠٦) لسنة ١٩٧٦ في شأن توجيه وتنظيم أعمال البناء المعدل بالقانون (١٠١) لسنة ١٩٩٦ ^(١)	من المادة (١٣)	- لا يجوز زيادة الارتفاع الكلي للبناء على مرة ونصف عرض الشارع بحد أقصى (٣٦ متر). ولرئيس مجلس الوزراء في حالة الضرورة التصويى تحقيقاً لغرض قومي أو مصلحة اقتصادية أو مراعاة لظروف العمران تقييد أو إعفاء مدينة أو منطقة أو جزء منها أو مبنى بذاته من الحد الأقصى للارتفاع. - أمر رئيس مجلس الوزراء ونائب الحاكم العسكري رقم (٢) لسنة ١٩٩٨ بحظر هدم القصور والفيلات وبعض الأحكام الخاصة بتعليق المباني وقيود الارتفاع والاشتراطات البنائية ^(٢) :
		تحقيقاً لصيانة مصالح البلاد الحيوية والحفاظ على مرافقها وطابعها القومي ولما تقتضيه ضرورات المحافظة على أرواح الناس وسلامتهم وأمنهم وعلى الصحة العامة والنظام العام. ● أشارت المادة الأولى من القرار إلى ضرورة الالتزام بقيود الارتفاع والاشتراطات البنائية. ● حظرت المادة الثانية الآتي: - أولاً: هدم أو التصريح بهدم القصور والفيلات. - ثانياً: التعليق للمباني التي بدئ في إنشائها قبل تاريخ العمل بالقانون ١٠١ لسنة ١٩٩٦ إلا في الحدود التي كان مسموح بها قبل هذا التاريخ. - ثالثاً: إقامة بناء في أرض عقار سبق هدمه أو يشرع في هدمه بغير ترخيص إلا في حدود الارتفاع الذي كان عليه دون أي تجاوز.
اللائحة التنفيذية الصادرة بقرار وزير الإسكان والمرافق رقم (٢٦٨) لسنة ١٩٩٦	من المادة (١٠)	يلتزم طالب البناء توفير أماكن مخصصة لإيواء السيارات على أن تكفي الاستيعاب سيارة لكل وحدة سكنية وسيارتين لكل وحدة إدارية على الأقل.
	من المادة (١١) مكرر	تعرض هذه المادة بعض الاشتراطات الخاصة لبعض مناطق القاهرة كالتالي: - المربعات المطلة على جانب ش العروبة وصلاح سالم: (طابقين بحد أقصى ٨م). وفي حالة هدم الفيلات أو العقرات يكون البناء على نفس الارتفاع والمسطح القائم. - منطقة المقطم: (يتراوح الارتفاع من ١٢م ويصل إلى ١٥م تبعاً للقرب أو البعد عن حافة الهضبة). - الزمالك وجاردن سيتي: (الارتفاع مثل عرض الطريق). - المعادي: (الارتفاع ثلاثة أمتار متكررة فوق الأرضي أو مثل عرض الطريق أيهما أقل) ولا يجوز بناء وحدات إدارية أو تجارية جديدة ونسبة البناء (٥٠%).
	من المادة (٢٠)	يشترط ألا يزيد الارتفاع الكلي للبناء على مرة ونصف البعد بين حدي الطريق بحد أقصى (٣٦متراً) ولا تسرى هذه الاشتراطات على المدن التي يتم اعتماد المخطط التفصيلي لها متضمناً الاشتراطات البنائية والكثافة السكانية والكثافة البنائية وذلك من تاريخ نشر قرار الاعتماد في الوقائع المصرية.
	من المادة (٢٩)	يجوز لوزير الإسكان والمرافق بناء على طلب المحافظ المختص واقتراح المجلس الشعبي المحلي في طرق ومناطق يحددها وبقرارات يصدرها أن يحدد طابعاً أو لوناً معيناً أو مادة خاصة بمنظر البناء أو بإنشائه، ويحدد مسافات ترك بين البناء وحدود الأرض، أو يلزم طالبوا البناء بإنشاء بواكي أو ممرات مسقوفة مفتوحة للمرارة داخل حدود الملكية بالدور الأرض. وكل ذلك بحيث لا تزيد المساحة المبنية على ٦٠% من مساحة الأرض المرخص في البناء عليها.

* هذه الفقرة مضافة للمادة (١٣) بالقانون ١٠١ لسنة ١٩٩٦ الصادر بالجريدة الرسمية - العدد رقم (٥٢) مكرر (ب) الصادر في ١٩٩٦/٦/٣..

** هذه المادة أضيفت بقرار وزير الإسكان والمرافق والمجمعات العمرانية رقم ١٨٠ لسنة ١٩٩٨ - الوقائع المصرية - العدد (٤٤١) تابع في ١٩٩٨/٦/٢٩.

جدول (٥) المواد الخاصة بالارتفاعات بقوانين توجيه وتنظيم أعمال البناء في الفترة من ٢٠٠٨ وحتى ٢٠١٢

القانون / اللائحة التنفيذية	رقم المادة	الفقرة المختصة
قانون البناء الموحد رقم (١١٩) لسنة ٢٠٠٨ بإصدار القانون ^(١)	من المادة (١٥)	تلتزم الإدارات العامة للتخطيط والتنمية العمرانية بالمحافظات بإعداد المخططات تفصيلية للمدن خلال عامين من تاريخ صدور اللائحة التنفيذية لهذا القانون. وفي حالة عدم وجود مخططات عامة أو قبل اعتماد المخططات الاستراتيجية العامة، تقوم الإدارة العامة للتخطيط والتنمية العمرانية بوضع قواعد واشتراطات بنائية مؤقتة لمخططات تفصيلية لتنظيم العمران يعمل بها حتى يتم إعداد أو اعتماد المخططات. وكذلك بالنسبة للمناطق القائمة التي لم تحدد لها اشتراطات بنائية وعلى الأخص خطوط التنظيم للشوارع وارتفاعات المباني بما يحقق متطلبات الإضاءة والتهوية والطابع المعماري والعمراني وطبقا للكثافة البنائية التي تحددها اللائحة التنفيذية لهذا القانون، ولا يجوز زيادة الارتفاع الكلي للبناء عن مرة ونصف عرض الشارع بحد أقصى ستة وثلاثين مترا.
	من المادة (٦٦)	يقع باطلا كل تصرف محله ما يأتي: ١- مخالفة قيود الارتفاع. ٢- تغيير استعمال المكان المخصص كمأوى للسيارات.
	من المادة (١٣)	يتم مراجعة وتحديث المخطط الاستراتيجي العام للمدينة أو القرية كل خمس سنوات على الأكثر لضمان ملامته للتطور الاقتصادي والاجتماعي والبيئي والعمراني
	من المادة (١٧)	في جميع الأحوال لا يجوز للوحدات المطية إصدار بيان بصلاحيته الموقع وإصدار الترخيص بالبناء دون وجود مخطط تفصيلي معتمد وذلك دون الإخلال بإحكام المادة (١٥) السابق ذكرها.
	من المادة (٤٨) و(٦٠)	يلتزم طالب الترخيص بتوفير مكان مخصص لإيواء السيارات يتناسب عددها مع الغرض من المبني وفقا للقواعد التي تبينها اللائحة التنفيذية لهذا القانون وتزال الأعمال المخالفة لتوفير الأماكن التي تخصص لإيواء السيارات.
اللائحة التنفيذية الصادرة بقرار وزير الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية رقم (١٤٤) لسنة ٢٠٠٩ والمعدلة بالقرار رقم ٢٠٠ لسنة ٢٠١٠ ^(٢)	من المادة (١٩)	في حالة وجود مخططات عامة أو قبل اعتمادات المخططات الاستراتيجية العامة للمدن والقرى وعند قيام الإدارة العامة للتخطيط والتنمية العمرانية بوضع "اشتراطات بنائية مؤقتة" لتنظيم العمران يجب أن تكون "الكثافة البنائية" من بين ما تلتزم مراعاته وفقا لما يلي*: - من ٢٠٠٩/٤/٨ وحتى ٢٠١٠/٤/٢٩: حد أقصى أربع مرات من إجمالي مساحة الأراضي لقطع الأراضي للمدينة. - حد أقصى ست مرات من إجمالي مساحة الأراضي لقطع الأراضي بالمدن: بعد ٢٠١٠/٤/٢٩ ^(٣)
	من المادة (٢٦)	يجوز تحديد ارتفاعات مختلفة داخل المنطقة الواحدة وفقا للمخطط الاستراتيجي العام للمدينة.
	من المادة (١٤٥)	يقع باطلا كل تصرف محله ما يأتي: - مخالفة قيود الارتفاع. - تغيير استعمال المكان المخصص كمأوى للسيارات. - تغيير استخدام المباني لغير الغرض المرخص به.
	من المادة (٢٣)	يتم إعداد المخطط التفصيلي على أساس الوضع الحالي والمستقبلي وفي إطار المخطط الاستراتيجي، ومن أهم هذه الدراسات "ارتفاع المباني" و"الكثافة السكانية" و"معدل التزام" و"الكثافة البنائية" وبالإضافة إلى ذلك مواقع الخدمات التعليمية والترفيهية والصحية والتجارية والمهنية والحرفية، والبنية وغيرها، وشركات المرافق العامة ومواقعها وقدراتها وشبكات الشوارع وحجم المرور وأماكن انتظار السيارات ومساحات الحدائق العامة والمساحات الخضراء وطابع المنطقة.
	من المادة (٢٩)	تشمل الاشتراطات البنائية للمناطق السكنية "الكثافة البنائية الإجمالية".
	من المادة (٣٦)	يراعى عند وضع الاشتراطات الخاصة بالمناطق الاقتصادية والتجارية والخدمية والمنطق المكونة لها ما يأتي: نسبة الاستعمالات المختلفة بكل منطقة بعضها إلى بعض والكثافة السكانية الإجمالية نهائيا وقدرة المرافق العامة وقدرة الشوارع والأرصفة وأماكن التحميل والتفريغ وحجم المرور الذي ينتج عنه الاستعمالات المسموح بها بالمنطقة من مشاة وسيارات خاصة ونقل غيرها والطابع العام ومتطلبات البيئة.

* استبدلت هذه المادة بقرار وزير الإسكان رقم (٢٠٠) لسنة ٢٠١٠ والمنشور بالوقائع المصرية العدد ٩٨ في ٢٠١٠/٤/٢٩.

- ويمكن استخلاص النتائج التالية من جدول (٣):
- أقصى ارتفاع محدد باللائحة في المادة (٧١) هو مرة وربع عرض الطريق ولا يجوز مخالفته، مع ملاحظة أن القانون لم يذكر في مواد هذا الارتفاع وترك تحديده لللائحة التنفيذية.
- يلاحظ التأكيد والتشديد على توفير أماكن إيواء السيارات حيث ذكر ذلك بالقانون في مواضع كثيرة وكذلك في اللائحة التي حددت سيارة لكل وحدة سكنية و(٢) سيارة للوحدة الإدارية (ويلاحظ إضافة هذه المواد بالقانون رقم ٥٢ لسنة ١٩٩٢ حيث بدأت الأزمة تتفاقم وتظهر مشكلاتها العمرانية).
 - أعطت المادة (٨٤) والمادة (٧١) من اللائحة للمجلس الشعبي المحلي المختص ببناء على اقتراح المجلس المحلي التنفيذي للمدينة والقرية صلاحيات لتقسيم المدينة إلى مناطق تستطيع من خلالها خلق بيئة عمرانية جيدة عن طريق تطبيق صفات عمرانية خاصة مثل طابع أو لون أو مادة بناء معينة أو ارتدادات أو إلزام طالب البناء بعمل بواكي مسقوفة مفتوحة للمارة. ولكن لم يثبت في الواقع العملي تطبيق أي من ذلك.
 - أجازت المادة (٧١) تقسيم مناطق المدينة من حيث الارتفاعات إلى ثلاثة فئات وربطت هذه الفئات بالكثافة البنائية في نفس المادة. وذلك يحقق قيد حتمي ثلاثي الأبعاد للكتل المبنية ويحمي الفراغات العمرانية.
 - تؤكد المادة (٧١) على أن هذه الاشتراطات مؤقتة وينتهي العمل بها عند اعتماد المخطط التفصيلي الذي يحتوي على ربط حقيقي وواضح بين "الاشتراطات البنائية" و"الكثافة السكانية" و"الكثافة البنائية". ونظراً لعدم وجود مخطط تفصيلي لمدينة القاهرة حتى الآن لم يتم عمل هذا الربط والكثافة السكانية لا تزال في تزايد نتيجة زيادة الكثافة البنائية والارتفاعات.

كما يمكن استخلاص النتائج التالية من جدول (٤):

- تغيير أقصى ارتفاع ليصبح (مرة ونصف عرض الشارع بحد أقصى ٦٣ متر) وذلك عن طريق إضافة فقرة بالمادة (١٣) من القانون وبموجب مادة (٢٠) من اللائحة التنفيذية.
- لم يتم الإشارة نهائياً إلى الكثافة البنائية بل حذفت تماماً من اللائحة، وذلك يطلق العنان للارتفاعات بدون قيد حتمي مما يزيد الكثافة البنائية والسكانية بالتبعية.
- تم وضع اشتراطات لمناطق خاصة وهي المذكورة بالمادة (١١) والمضافة بقرار وزير الإسكان والمرافق والمجمعات العمرانية للمحافظة عليها عمرانياً مع عدم الاعتبار للمناطق الأخرى.
- تم إعطاء صلاحيات تحديد صفات عمرانية خاصة (مثل الطابع واللون أو مادة بناء... الخ) إلى وزير الإسكان بناء على طلب المحافظ باقتراح من المجلس الشعبي المحلي وقد كانت في اللائحة السابقة (رقم ٢٣٧ لسنة ١٩٧٧) من صلاحيات المجلس الشعبي المحلي فقط.
- أتى قرار رئيس مجلس الوزراء* ونائب الحاكم العسكري (رقم ٢ لسنة ١٩٩٨) كمحاولة للسيطرة على العمران في ظل انتشار ظاهرة مخالفة قيود الارتفاعات والتوسع في هدم القصور والفيلات مما يزيد الكثافة البنائية والسكانية بطريقة رهيبية ويسير بالعمران إلى طريق التدهور. وبمجرد تغيير الحكومة ألغى رئيس مجلس الوزراء** الجديد بالقرار رقم (٩٢٥ لسنة ٢٠٠٠) (١٠) هذه القرارات جميعها اكتفاءً بما تضمنته اللائحة التنفيذية للقانون (رقم ١٠٦ لسنة ١٩٧٦) وقانون الهدم (رقم ١٧٨ لسنة ١٩٦١).

ويمكن استخلاص النتائج التالية من جدول (٥):

- منذ قانون (١٠١) لسنة ١٩٩٦ والحديث عن "المخطط التفصيلي" والمادة (١٥) من هذا القانون تلزم بضرورة الانتهاء منه خلال سنتين من تاريخ ٢٠٠٨/٥/١١، ولم يتم تحقيق ذلك بالنسبة لمحافظة القاهرة حتى الآن (٢٠١٢/٥).
- طبقاً لمادة (١٥) فإن الارتفاعات مرة ونصف عرض الشارع بحد أقصى ستة وثلاثين متراً، وتلزم هذه المادة أيضاً أن يكون ذلك طبقاً للكثافة البنائية " التي تحددها اللائحة التنفيذية وقد كانت أربع مرات من إجمالي مساحة الأرض ثم عدلت لتكون ستة مرات من مساحة الأرض، وعلى الرغم من ذلك لا يطبق شرط الكثافة البنائية نهائياً عند إصدار التراخيص.
- ما زال القانون واللائحة التنفيذية يؤكدان على ضرورة توفير أماكن إيواء السيارات وذلك لا يتم تطبيقه في الواقع العملي نهائياً.
- ما زالت اللائحة التنفيذية تسمح بتحديد ارتفاعات مختلفة في المنطقة الواحدة ومع ذلك لا يتم دراسة تطبيق ذلك نهائياً لتحقيق أي من المصالح العمرانية.

* حكومة أ. د/ كمال الجنزوري.





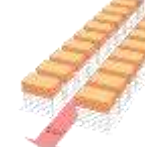
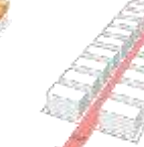
** حكومة أ. د/ عاطف عبيد.

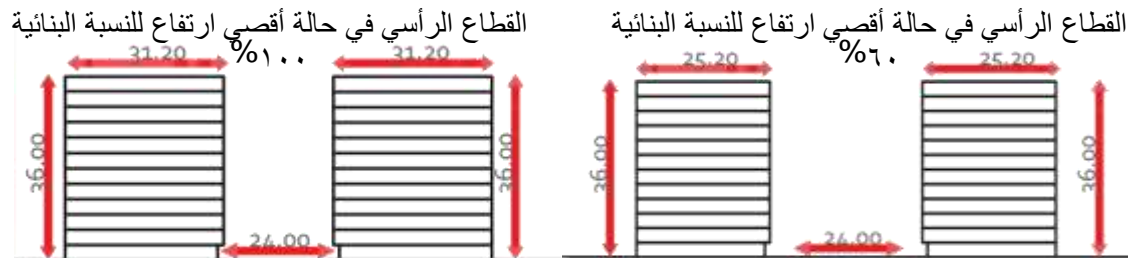
- مادة (٢٣) تشير إلى ضرورة ربط "ارتفاعات المباني" بـ "الكثافة السكانية" و"بمعدل التزاحم" و"الكثافة البنائية" وعلاقة ذلك كله بالمرافق والخدمات وطاقة استيعابها ولم يدرس ذلك ولم يتخذ حباله قرار، ولكن تطبيق الاشتراطات المؤقتة فقط بغض النظر عن النتائج العمرانية المستقبلية أو الكثافات المتوقع الوصول إليها في حالة الاستمرار على ذلك.

٣/٣ النتاج العمراني لتطبيق قانون الارتفاعات بدون تطبيق ضابط "الكثافة البنائية"

يطبق بشكل أساسي قانون الارتفاعات مرة ونصف عرض الطريق في محافظة القاهرة على حالتين الأولى بنسبة بنائية ١٠٠% وذلك في أغلب المناطق القديمة نسبياً (مثل حي العباسية والزيتون وكبري القبة وغيرهم) وبنسبة بنائية ٦٠% في بعض المناطق الأخرى ذات المستوى المرتفع مثل (مصر الجديدة ومدينة نصر وغيرهم) وذلك باستثناء المناطق القليلة ذات الاشتراطات الخاصة مثل (جاردن سيتي والمعادي وشارع العروبة)، والدراسة الآتية شكل(٤) توضح النتاج العمراني النهائي في كلا الحالتين (%٦٠ ، ١٠٠%).

شكل (٤) النتاج العمراني لتطبيق قانون الارتفاعات

في حالة النسبة البنائية ١٠٠ %			في حالة النسبة البنائية ٦٠ %		
عرض الشارع	عرض الشارع	عرض الشارع	عرض الشارع	عرض الشارع	عرض الشارع
١٠ م	٦١ م	٤٢ م	١٠ م	٦١ م	٤٢ م
					



٤ المشكلات الناتجة عن تطبيق قانون الارتفاعات بدون تطبيق ضابط "الكثافة البنائية"

إن تطبيق قانون الارتفاعات مرة ونصف عرض الطريق - بحجة تطبيق الاشتراطات المؤقتة - بدون تطبيق ضابط "الكثافة البنائية" على الرغم من وجوده باللائحة التنفيذية للقانون بالمادة(١٩) من شأنه أن يفرض أمراً واقعاً ذو صفات عمرانية سيئة من حيث الكثافات العالية في المباني والناس والسيارات سواء في الحركة أو الانتظار، وفيما يلي أهم المشكلات الناتجة عن ذلك:

١/٤ مشكلة الزيادة في عدد السيارات الناتجة عن زيادة الكثافة "الكثافة البنائية"

وتتسبب هذه الزيادة في الاختناقات المرورية والعجز الشديد في أماكن إيواء وانتظار السيارات وتنتج هذه المشكلات عن الآتي:

- لا يمكن عملياً أو نظرياً أن تتحمل مساحة أدوار البدرومات أماكن إيواء السيارات المطلوب توفيرها مع الوضع الحالي، والبديل هو استخدام الدور الأرضي كجراجات (وهذا لا يحدث على الإطلاق)، أو توفير أماكن الانتظار في الفراغات حول المبنى وهذا لا يتوفر بسبب البناء بنسبة بنائية %٦٠ أو %١٠٠.
- السماح بتغيير استعمال الدور الأرضي من سكني إلى تجاري يزيد من تفاقم المشكلة بسبب تواجد سيارات رواد المحلات التجارية علاوة على أماكن سيارات النقل لزوم الشحن والتفريغ.

٢/٤ مشكلة الأحمال الزائدة على المرافق والشبكات

معظم المناطق لم تكن الشبكات والمرافق فيها مصممة لاستيعاب الكثافات البنائية العالية الناتج عن زيادة الارتفاعات. فتعاني على سبيل المثال شبكات الكهرباء من الأحمال الزائدة (وخاصة في فصل الصيف عند استخدام أجهزة التكييف)، وجميع العمارات السكنية تضطر إلى استخدام مواتير المياه والخزانات تقادياً لانقطاع المياه، وتعاني شبكات الصرف الصحي في بعض المناطق من مشكلات الطفح الخارجي.

- والذي يحمي المناطق نسبياً حتى الآن من تفاقم هذه المشكلات العوامل الآتية:
- العمارات القديمة التي لا يتمكن الملاك من تليتها لعدم تحمل الهيكل الإنشائي، أو المؤجرة بحيث لا يستطيع هدمها.
- عناصر الخدمات العامة المنخفضة الارتفاع مثل المدارس والوحدات الصحية والمباني الحكومية القديمة... الخ.
- مشروعات الإسكان الحكومي والشركات ذات الارتفاعات المنخفضة وذات الملكية العامة بحيث لا يمكن ساكنيها من تليتها أو هدمها.

٣/٤ مشكلة عدم كفاية الخدمات العامة

فقد تم توطين الخدمات العامة التعليمية والصحية والدينية والاجتماعية والاتصالات وغيرها، تبعاً للطاقة التي كان مخططاً لها وقت إنشائها، وبسبب الزيادة الكبيرة في الكثافة البنائية والسكانية أصبحت هذه الخدمات لا تكفي ولا يوجد أراضي مملوكة للدولة تصلح لتوطين خدمات جديدة مما يزيد الأعباء على الخدمات الحالية أو يضطر السكان إلى قطع رحلة طويلة للوصول إلى خدمات أخرى في أماكن بعيدة. فعلى سبيل المثال في حي مدينة نصر والنزهة الجديدة صممت منذ البداية بحيث لا يزيد الارتفاع عن أربعة أدوار ثم زادت لتصل إلى ستة أدوار ثم تسعة أدوار ثم أطلقت لتصل إلى مرة ونصف عرض الطريق فوصلت الارتفاعات إلى اثني عشر دوراً أي ثلاثة أضعاف ما كان مقرراً من عدد السكان ولم يتواكب معها زيادة في الخدمات.

٤/٤ المشكلة البصرية والاختناقات والعجز في الفراغات العمرانية

تحولت الصورة البصرية لشوارع المدينة عبارة عن صناديق مرتفعة مزدحمة بالناس والسيارات لها نفس النسب والصفات متكررة يخنق بعضها بعضاً بلا نهاية داخل النسيج العمراني للمدينة بحيث تجعل مجرد التفكير في الصورة البصرية النهائية كارثة، ويجعل الحل لهذه الاختناقات لتوفير فراغات ترفيهية عامة لإعادة الروح للحياة الخارجية بالمدينة يقترب من المستحيل.

شكل (٥) الاختناقات المرورية والعجز في أماكن انتظار السيارات وتغيير استعمال الدور الأرضي للتجاري



شكل (٧) الصورة البصرية المملة الناتجة والتزاحم الشديد في أرقى مناطق القاهرة

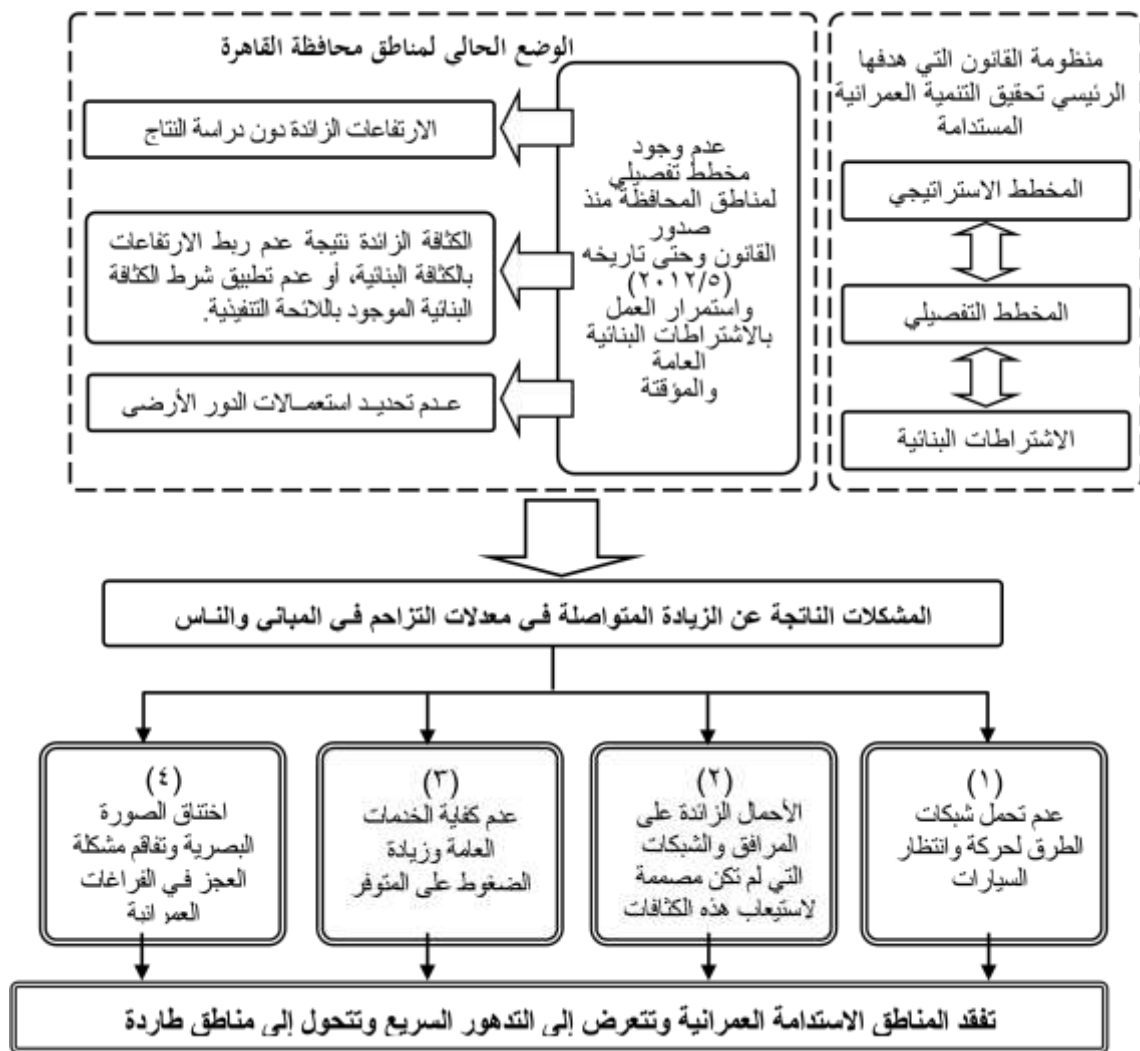


شكل (٦) طفح شبكات الصرف الصحي

شكل (٨) التغيير الحادث في القانون بداية من ٤ أدوار حتى وصلت إلى اثني عشر دورًا في وقتنا الحالي



شكل (٩) صياغة وتحديد الإشكالية



٥ الدراسة الميدانية

١/٥ هدف الدراسة

تهدف الدراسة الميدانية إلى الرصد والتحليل التفصيلي لحالتي الدراسة لاستكشاف المشكلات الناتجة عن قانون الارتفاعات " مرة ونصف عرض الشارع" - المطبق حالياً على جميع المناطق بالقاهرة - وذلك حالياً وأيضاً في حالة اكتمال التنمية على قطع الأراضي طبقاً له.

٢/٥ اختيار عينات الدراسة

تم اختيار عينات الدراسة تبعاً للمعايير الآتية:

- أحد الحالتين في منطقة إسكان متوسط والأخرى في منطقة إسكان فاخر.
- الحالتين في مرحلة وسطية من التنمية ويجرى حالياً فيهما عمليات الهدم والتعلية والبناء استغلالاً لقانون الارتفاعات " مرة ونصف عرض الشارع".
- التباين في عروض الشوارع بين الحالتين، فاحدهما بعرض (٥٠ متراً) والآخر بعرض (٢٠ متراً).

٣/٥ المنهجية والأدوات المستخدمة

تم استخدام المنهج الوصفي التحليلي بحيث يتم الرصد والتوثيق باستخدام الخرائط والتصوير الجوي والتصوير الفوتوغرافي والمسح الميداني لمباني حالة الدراسة، ثم دراسة المعلومات الناتجة وتحليلها إحصائياً وتفرغها في الجداول واللوحات لاستكشاف النتائج.

٤/٥ حالات الدراسة

١/٤/٥ الحالة الأولى: شارع محمد فريد بمصر الجديدة

شارع محمد فريد احد شوارع منطقة مصر الجديدة والتي نشأت في بداية القرن العشرين كضاحية عمرانية للصفوة كتطبيق لنظرية المدينة الحدائقية وقد تميزت بطابعها العمراني والمعماري المميز ونمط المعيشة المرتفع بصفة عامة (١١٠٢). وقد كان مقرراً لها في بدايتها أن سدس المساحة المخصصة فقط تكون للبناء والشوارع والزراعة وباقي المساحة مسطحات خضراء في إقامة مساكن مختلفة الأنواع من الفيلات والقصور ثم البرجوازيين وحتى المساكن الصغيرة للعمال (١٣). وقد مرت الحالة بالمرحل التالية:

المرحلة الأولى: وهي مرحلة النشأة (١٩٠٦ - ١٩٣٨): حيث تكونت من الفيلات والعمارات والمباني العامة منخفضة الارتفاع (أرضي- ٣ ادوار) ذات الطابع النيوموريسك والفرنسي والايطالي والنمساوي .

المرحلة الثانية: (١٩٣٩ - ١٩٧٣): تحررت مصر من الاحتلال وتغيرت الأوضاع الاجتماعية والسياسية والثقافية، مما انعكس على العمران فاخذ صفة الحدائق والارتفاعات العالية نسبياً حيث وصلت إلى (٧-٨ ادوار) بالإضافة إلى ظهور مشروعات مجموعات العمارات المتوسطة الارتفاع (٤-٦ ادوار) وذلك حتى عام (١٩٦١) ثم ظهرت العمارات المرتفعة إلى تصل أي (٩ ادوار).

المرحلة الثالثة: (١٩٧٤ - ٢٠١٢): وذلك مع بداية الانفتاح الاقتصادي وزيادة سعر الأراضي، حيث ظهرت الارتفاعات العالية (١٠ - ١٢ دور) في أغلب مباني تلك المرحلة. وتنامت ظاهرة هدم الفيلات والمساكن المنخفضة الارتفاع لإعادة بناء العمارات العالية مكانها، كما أضيفت ادوار التعلينات لكثير من المباني القديمة والمتوسطة مستغلين في ذلك قانون الارتفاعات " مرة ونصف عرض الشارع" المطبق حالياً على جميع مناطق القاهرة. ولا يزال هذه التغيير دون توقف بل حدثت به زيادة ملحوظة وخاصة بعد " ثورة ٢٥ يناير (٢٠١١) في سباق من المستثمرين مع الزمن خوفاً من تغيير القوانين في غير صالحهم.

وقد وضعت شركة مصر الجديدة كراسة الشروط البنائية عام (١٩٢٤) متضمنة الشروط المنظمة للعمران من فراغات ومباني بكل دقة. وفيما يلي بعضها منها فيما يخص البحث (٤١):

- ألا تزيد المساحة المبنية للفيلا عن ٥٠% من مساحة الأرضي، مع الزيادة ١٠% للأجزاء غير المسقوفة.
- ألا يزيد الارتفاع عن ثلاثة ادوار بحد أقصى ١٢,٥ متراً.
- لا يسمح بالتعديل والإضافة والتعلية وفي حالة وقع كارثة فيتم إعادة البناء بنفس الشكل الأصلي للمبنى.
- تم تحديد الارتفاعات بمساكن العمال بما لا يزيد عن ثلاثة ادوار وبنسبة مباني لا تزيد عن ٠,٦% من مساحة الأرضي.
- بالنسبة للمباني الحديثة لا يزيد الارتفاع عن (٢٠ متراً) ولا تتجاوز المساحة المبنية (٦٠%) من الأرضي.
- يصرح في بعض الأحوال المحددة للمباني الحديثة، زيادة الارتفاع عن (٢٥ متر) وهذا التجاوز يكون مقصوراً على (سدس) المساحة المبنية فقط و بحد أقصى (١٠ أمتار).
- وقد تم تطبيق القانون (١٠٦) لسنة ١٩٧٦ والذي تم تعديله بالقانون رقم (١٠١) لسنة ١٩٩٦، وحاليا يطبق قانون (١١٩) لسنة ٢٠٠٨ ولائحته التنفيذية، وتبعاً لذلك يتم تطبيق قانون الارتفاعات "مرة ونصف عرض الشارع" ولكن مع الالتزام بنسبة بناء لا تتعدى ٦٠% من مساحة الأرضي.

شكل (١٠) لقطات مختلفة للوضع الحالي لشارع محمد فريد - مصر الجديدة



شكل (١١) الوضع الأصلي لمصر الجديدة تبعاً للاشتراطات الأصلية لشركة مصر الجديدة

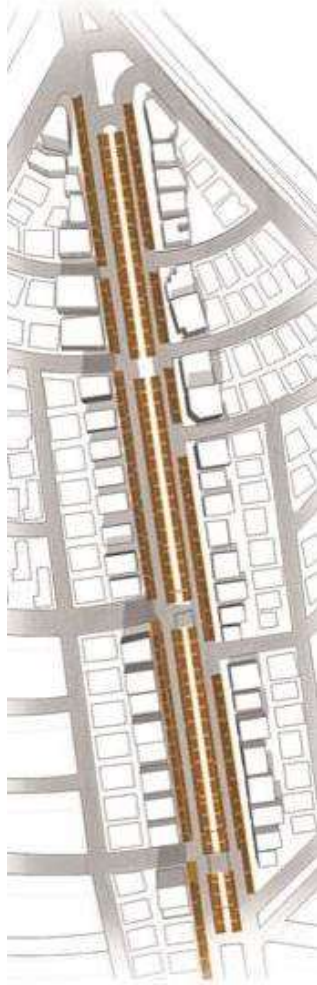


شكل (١٢) الوضع الحالي والمستقبلي لشارع محمد فريد – مصر الجديدة

الوضع المستقبلي



الوضع الحالي

شكل الشارع في حالة اكتمال الارتفاعات
بالقانون الحالي ٥١، عرض الشارع

الحالة المتوقعة لانتظار السيارات

شكل الشارع مع ارتفاعات المباني الحالية



حالة انتظار السيارات

٢/٤/٥ الحالة الثانية: شارع ترعة الجبل - الزيتون

يعتبر شارع ترعة الجبل أحد أهم الشوارع بحي الزيتون وهو من أحياء شرق القاهرة، ويقطن حي الزيتون عدد كبير من الناس أغلبهم من الطبقة المتوسطة. كما يوجد بعض المناطق فوق المتوسطة وبعض المناطق الشعبية، وهي منطقة نشطة تحتوي على كثير من الأسواق التجارية.

وقد سمي حي الزيتون بهذا الاسم لوجود مزارع مشهورة بزراعة الزيتون به قبل (ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٢)، وبعد سن قانون الإصلاح الزراعي تحولت المزارع والفيلات والقصور التي كانت متواجدة بالمنطقة إلى عمارات سكنية ولكن لا تزال بعض هذه الفيلات موجودة. وقد أخذت الكثافة السكانية والبنائية في الزيادة منذ (ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٢) وحتى الآن، ولم تحظى المنطقة بفرصة لتوسعة شوارعها فأغلب الشوارع الأصلية ضيقة نسبياً (١٠ م - ٢٠ م) ولا تحتوي على جزر خضراء في المنتصف فلم يكن متوقعا لها استقبال هذه الكثافات العالية المتواجدة حالياً.

وتبعت المنطقة القانون ٦١٠ لسنة ١٩٧٦ حتى تم تعديله بالقانون رقم (١٠١) لسنة ١٩٩٦، وحالياً يطبق قانون (١١٩) لسنة ٢٠٠٨ ولائحته التنفيذية، وتبعاً لذلك يتم حالياً تطبيق قانون الارتفاعات "مرة ونصف عرض الشارع" على جميع المناطق بحي الزيتون وبنسبة بناء ١٠٠٪ من مساحة الأرض مع ترك المناور السكنية والخدمية اللازمة فقط طبقاً لقرار السيد المحافظ رقم (٣٧١٧) لسنة ٢٠٠٩ بشأن الاشتراطات البنائية المؤقتة الصادر من المجلس الأعلى للتخطيط والتنمية العمرانية وبما يتفق مع قانون (١١٩) لسنة ٢٠٠٨.

شكل (١٣) لقطات مختلفة للوضع الحالي لشارع ترعة الجبل - الزيتون



شكل (١٤) الوضع الحالي والمستقبلي لشارع نرعة الجبل- الزيتون

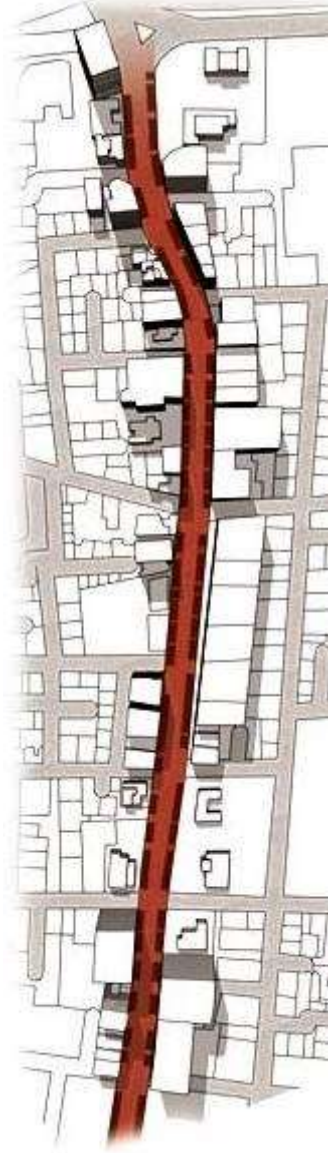
الوضع المستقبلي



الوضع الحالي



شكل الشارع في حالة اكتمال الارتفاعات
بالقانون الحالي ١,٥ عرض الشارع
شكل الشارع مع ارتفاعات المباني الحالية



الحالة المتوقعة لانتظار السيارات



حالة انتظار السيارات

٦ ضبط العلاقة بين الارتفاعات و"الكثافة البنائية" و"النسبة البنائية" بالقانون رقم ١١٩ لسنة ٢٠٠٨

إن البناء "بنسبة بنائية" ١٠٪ مع قانون الارتفاعات مرة ونصف عرض الطريق يحول شوارع المدينة إلى كتل مكتظة بالسكان والسيارات ولا يتبقى للحياة الخارجية كفراغ عمراني إلا صندوق طويل مزدحم بالسيارات والناس، وكذلك قرار البناء "بنسبة بنائية" ٦٠٪ في بعض المناطق المرتفعة المستوى يعتبر غير مدرّوس إذا لم يتم مراجعته مع "الكثافة البنائية" وربطها بها. ويظل قانون الارتفاعات مرة ونصف عرض الطريق "بالمادة (١٥) من القانون" في تعارض واضح مع ضابط الكثافة البنائية "المذكورة بالمادة (١٩) من اللائحة التنفيذية" ما لم يتم ربطهم عن طريق النسبة البنائية. وهذا الجزء من البحث يدرس العلاقة الثلاثية الحتمية بين "ارتفاع المبنى" و"الكثافة البنائية" و"النسبة البنائية" المطلوب تحقيقها حتى لا يتعرض القانون للتضارب وتتحقق هذه العلاقة.

١/٦ كيفية حساب "النسبة البنائية" المطلوب تحقيقها في حالة الحصول على أقصى ارتفاع مسموح به طبقاً لقانون الارتفاعات مرة ونصف عرض الطريق وطبقاً لضابط "الكثافة البنائية"

بفرض البناء على إجمالي مساحة الأرض (١٠٪ من مساحة الأرض) وطبقاً لتعريف الكثافة البنائية (معامل استغلال الأرض) *، يمكن استنتاج أن:

$$\frac{\text{النسبة البنائية}^*}{\text{المطلوب تحقيقها في حالة الحصول على أقصى ارتفاع مسموح به طبقاً لقانون مرة ونصف عرض الطريق}} = \frac{\text{المساحة المسموح بناؤها (طبقاً للكثافة البنائية)}}{\text{عدد الأدوار}}$$

وعلى سبيل المثال: قطعة أرض مساحتها ٢١٠٠م^٢:

- الكثافة البنائية المسموح بها باللائحة التنفيذية = (٦) .: مجموع المساحات المسموح بناؤها = ٦٠٠م^٢.
- عرض الشارع = ٤٢متر
- النسبة البنائية المطلوب تحقيقها في حالة الحصول على أقصى ارتفاع (٣٦م) = ٥٠٪
- وإذا أراد البناء على النسبة البنائية ١٠٪ يكون عدد الأدوار المسموح بها = ٦ أدوار فقط.

وبناءً على ذلك يمكن عمل جدول "تقنين ضابط الكثافة البنائية" لـ "قانون الارتفاعات مرة ونصف عرض الطريق" وعلاقته بـ "النسبة البنائية" المطلوبة كما هو موضح بجدول (٦).

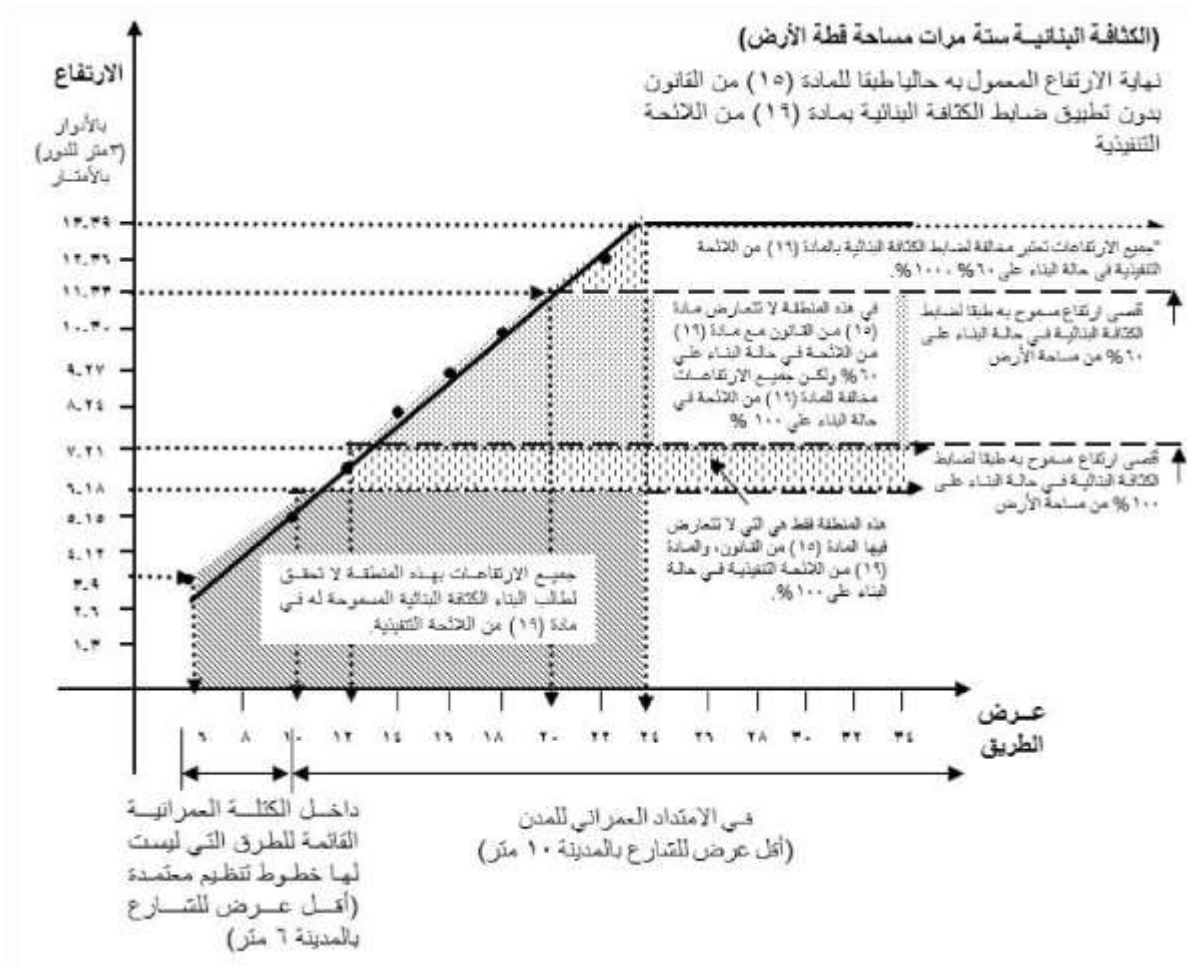
جدول (٦) تقنين "ضابط الكثافة البنائية" لقانون الارتفاعات " وعلاقته "بالنسبة البنائية" المطلوبة

عرض الطريق (م)	الارتفاع		النسبة البنائية الواجب الالتزام بها	
	بالمتر	بالدور (٣ متر للدور)	في حالة الكثافة البنائية (٤) قبل تعديل اللائحة التنفيذية بالقرار رقم ٢٠٠ لسنة ٢٠١٠	في حالة الكثافة البنائية (٦) قبل تعديل اللائحة التنفيذية بالقرار رقم ٢٠٠ لسنة ٢٠١٠
٢٤	٣٦	١٢	٣٣,٣٣%	٥٠%
٢٢	٣٣	١١	٣٦,٣٦%	٥٤,٥٥%
٢٠	٣٠	١٠	٤٠%	٦٠%
١٨	٢٧	٩	٤٤,٤٤%	٦٦,٦٧%
١٦	٢٤	٨	٥٠%	٧٥%
١٤	٢١	٧	٥٧,١٤%	٨٥,٧١%
١٢	١٨	٦	٦٦,٦٧%	١٠٠%
١٠	١٥	٥	٨٠%	١٢٠%
٨	١٢	٤	١٠٠%	١٥٠%
٦	٩	٣	٧٣,٥%	٢٠٠%

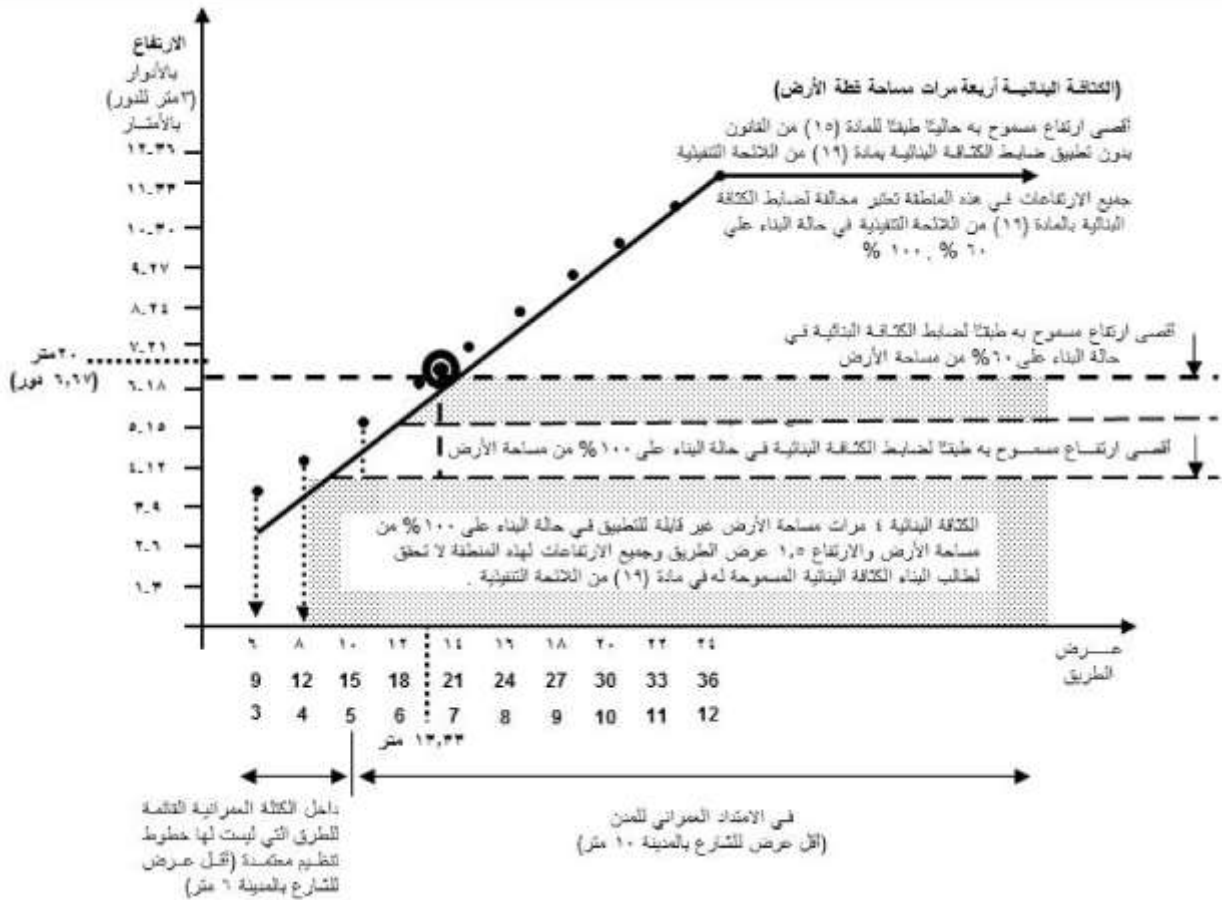
* الكثافة البنائية "معامل استغلال الأرض" تمثل كحد أقصى بنسبة إجمالي المساحات المبنية بكافة أدوار المبنى إلى إجمالي مساحة قطعة الأرض المقام عليها المبنى " (المصدر: الباب التمهيدي لللائحة التنفيذية للقانون رقم ١٩ لسنة ٢٠٠٨ الصادرة بالقرار الوزاري رقم ٤٤١ لسنة ٢٠٠٩)

٢/٦ التحليل البياني لعلاقة عرض الطريق بارتفاع المبنى طبقاً للمادة (١٥) من القانون (الارتفاع مرة ونصف عرض الطريق) في حالة تطبيق الكثافة البنائية بالمادة (١٩) من اللائحة التنفيذية رقم ٤٤١ لسنة ٢٠٠٩ قبل وبعد التعديل بالقرار ٢٠٠ لسنة ٢٠١٠

شكل (١٥) التحليل البياني لعلاقة عرض الطريق بارتفاع المبنى طبقاً للمادة (١٥) من القانون (الارتفاع ١,٥ عرض الطريق) في حالة تطبيق الكثافة البنائية بالمادة (١٩) من اللائحة التنفيذية بعد التعديل بالقرار ٢٠٠ لسنة ٢٠١٠



شكل (١٦) التحليل البياني لعلاقة عرض الطريق بارتفاع المبنى طبقاً للمادة (١٥) من القانون
الارتفاع ١,٥ عرض الطريق" في حالة تطبيق الكثافة البنائية بالمادة (١٩) من اللائحة التنفيذية قبل التعديل بالقرار ٢٠٠ لسنة ٢٠١٠

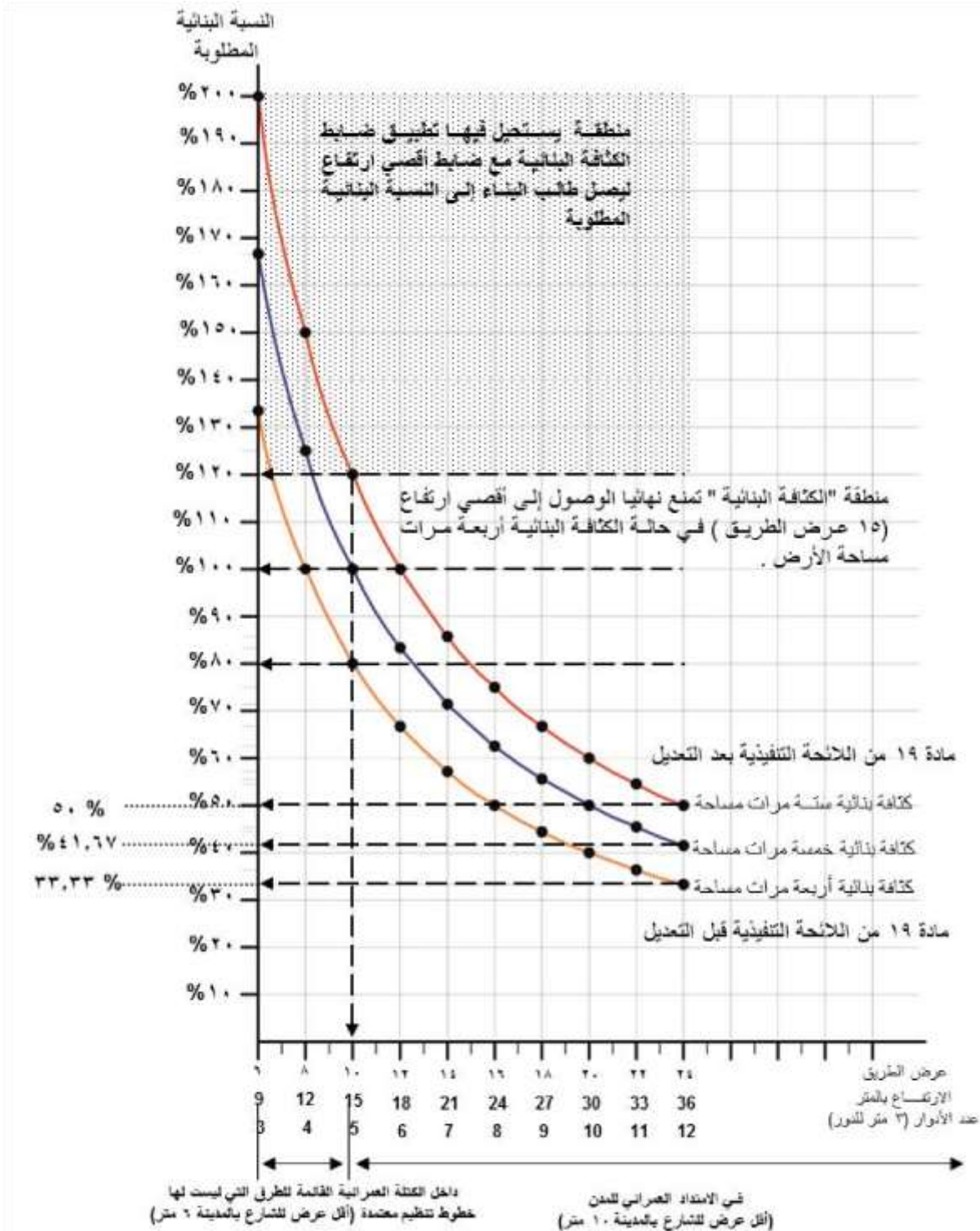


٣/٦ منحني ضبط العلاقة بين "الكثافة البنائية" و"الارتفاع" طبقاً لقانون مرة ونصف عرض الطريق و"النسبة البنائية" المطلوب تحقيقها في الحالات المختلفة

جدول (٧) العلاقة بين "الكثافة البنائية" و"الارتفاع" طبقاً لقانون مرة ونصف عرض الطريق و"النسبة البنائية" المطلوب تحقيقها في الحالات المختلفة

عرض الطريق	الارتفاع		النسبة البنائية الواجب الالتزام بها		
	بالمتر	بالدور (٣ متر للدور)	في حالة الكثافة البنائية (٤) قبل تعديل اللائحة التنفيذية بالقرار رقم ٢٠٠ لسنة ٢٠١٠	في حالة الكثافة البنائية (٦) قبل تعديل اللائحة التنفيذية بالقرار رقم ٢٠٠ لسنة ٢٠١٠	في حالة الكثافة البنائية (٥) قبل تعديل اللائحة التنفيذية بالقرار رقم ٢٠٠ لسنة ٢٠١٠
٦	٩	٣	١٣٣,٣٣%	٢٠٠%	١٦٦,٦٧%
٨	١٢	٤	١٠٠%	١٥٠%	١٢٥%
١٠	١٥	٥	٨٠%	١٢٠%	١٠٠%
١٢	١٨	٦	٦٦,٦٧%	١٠٠%	٨٣,٣٣%
١٤	٢١	٧	٥٧,١٤%	٨٥,٧١%	٧١,٤٣%
١٦	٢٤	٨	٥٠%	٧٥%	٦٢,٥%
١٨	٢٧	٩	٤٤,٤٤%	٦٦,٦٧%	٥٥,٥٦%
٢٠	٣٠	١٠	٤٠%	٦٠%	٥٠%
٢٢	٣٣	١١	٣٦,٣٦%	٥٤,٥٥%	٤٥,٤٥%
٢٤	٣٦	١٢	٣٣,٣٣%	٥٠%	٤١,٦٧%

شكل (١٧) منحنى العلاقة بين "الكثافة البنائية" و"الارتفاع" طبقاً لقانون مرة ونصف عرض الطريق والنسبة البنائية المطلوبة



والجدول التالي يوضح بعض الاستنتاجات من التحليلات البيانية السابقة.

جدول (٨) الاستنتاجات الخاصة بالنسبة البنائية قبل وبعد تعديل اللائحة التنفيذية بالقرار ٢٠٠ لسنة ٢٠١٠

بعد تعديل اللائحة التنفيذية بالقرار ٢٠٠ لسنة ٢٠١٠ (بعد عام ٢٠١٠) الكثافة البنائية (٦)	قبل تعديل اللائحة التنفيذية بالقرار ٢٠٠ لسنة ٢٠١٠ (خلال عام ٢٠٠٨ وحتى ٢٠١٠) الكثافة البنائية (٤)	
٥٠% (الكثافة البنائية تحدد النسبة البنائية)	٣٣,٣٣%	• النسبة البنائية المسموحة في حالة الحصول على أقصى ارتفاع (٣٦ متر = ١٢ دور) يجب ألا تزيد عن:
١٠ أنوار (الكثافة البنائية تحدد الارتفاع)	٥ أنوار	• في حالة البناء بنسبة ٦٠% لا يجب أن يزيد الارتفاع عن:
٦ أنوار (الكثافة البنائية تحدد الارتفاع).	الكثافة البنائية لا تسمح بالبناء على ١٠٠% في حالة الحصول على أقصى ارتفاع.	• في حالة البناء بنسبة ١٠٠% لا يجب أن يزيد الارتفاع عن:
تصل النسبة البنائية إلى ١٢٠% وهذه علاقة مستحيل تحقيقها إلا إذا زاد الارتفاع عن الارتفاع القانوني. ومن ذلك فإن الكثافة البنائية (٦) غير صالحة للتطبيق بمخالفة مع عروض الشوارع المختلفة.	٨٠%	• النسبة البنائية المسموحة في حالة عرض الطريق ١٠ متر (الارتفاع ١٥ متر = ٥ أنوار) يجب ألا تزيد عن:
يوجد تعارض واضح بين المادة (١٥) من القانون والمادة (١٩) من اللائحة التنفيذية.		• يوجد تعارض واضح بين المادة (١٥) من القانون والمادة (١٩) من اللائحة التنفيذية.
بداية من (١٨ متر = ٦ أنوار) فما فوق تعتبر جميع الارتفاعات مخالفة لضوابط الكثافة البنائية.	بداية من (١٢ متر = ٤ أنوار) فما فوق تعتبر جميع الارتفاعات مخالفة لضوابط الكثافة البنائية.	- أولاً: في حالة البناء بنسبة بنائية ١٠٠%.
جميع الارتفاعات فوق (٣٠ متر = ١٠ أنوار) تعتبر مخالفة لضوابط الكثافة البنائية.	جميع الارتفاعات فوق (٢٠ متر = ٦,٥ دور) تعتبر مخالفة لضوابط الكثافة البنائية.	- ثانياً: في حالة البناء بنسبة بنائية ٦٠%.

وبالتالي فإن فكرة تثبيت (النسبة البنائية) بقيمة محددة تصنع تعارض بين قانون الارتفاعات والكثافة البنائية والأفضل أن يترك تحديدها طبقاً للكثافة البنائية (والارتفاع) المطلوب والربط بين الثلاثة عوامل في منظومة واحدة. كما أنه في حالة الكثافة البنائية (سنة مرات مساحة الأرض) لا يستطيع طالب البناء تحقيق (معامل استغلال الأرض) المسموح له إذا قل عرض الشارع عن (١٢) متر وهذا لا يحقق المساواة بين جميع الحالات.

٤/٦ التعديلات المقترحة للقانون

فيما سبق تم إثبات تعارض المادة (٥١) من القانون (الارتفاع مرة ونصف عرض الطريق) مع المادة (١٩) من اللائحة التنفيذية (الكثافة البنائية ٦ مرات مساحة الأرض وذلك بعد تعديلها بالقرار ٢٠٠ لسنة ٢٠١٠). وبناءً على ذلك يقترح البحث الآتي:

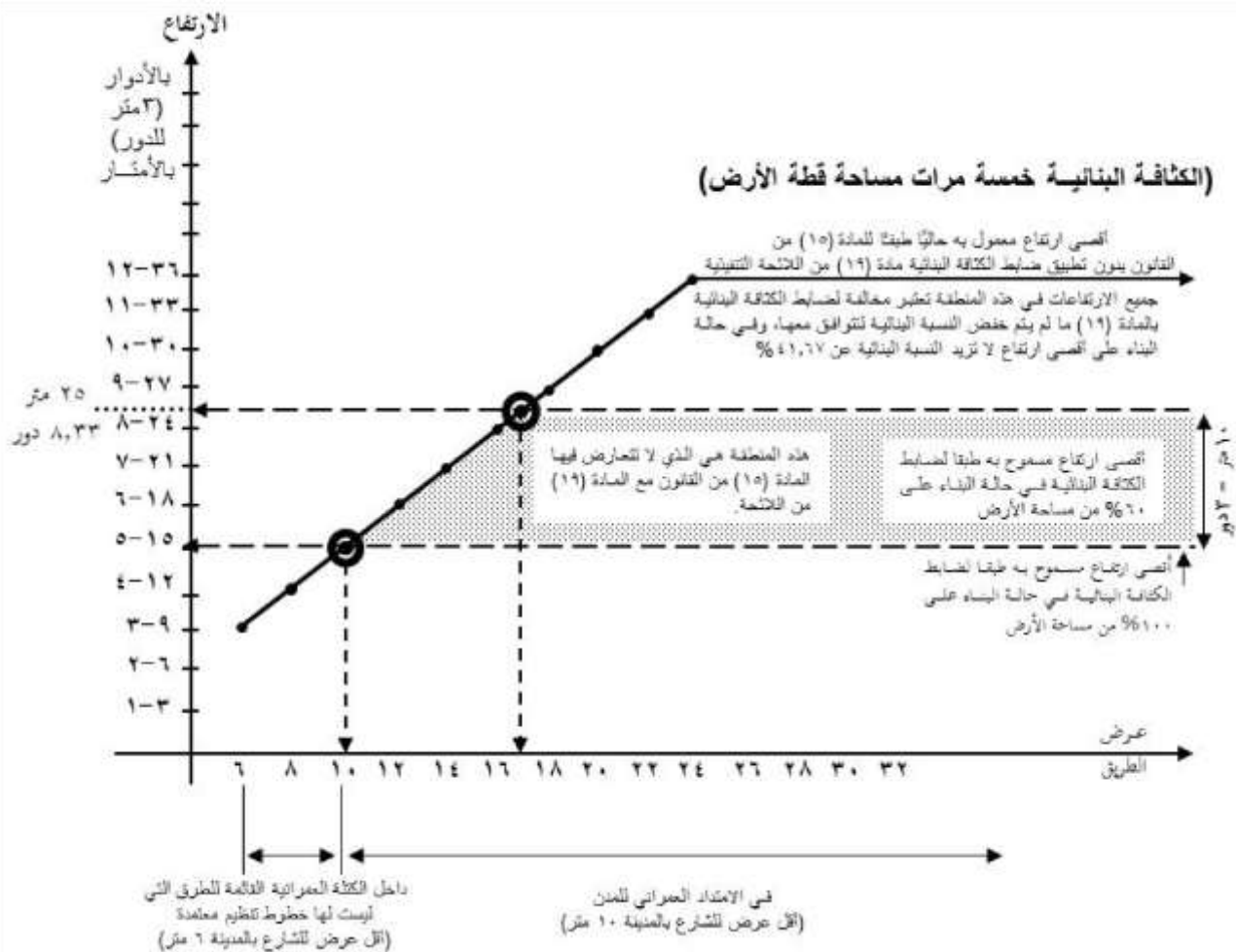
أولاً: تعديل (الكثافة البنائية) "معامل استغلال الأرض" لتصبح (٥) خمسة مرات مساحة الأرض. وذلك لتكون صالحة للتطبيق بداية من الأراضي المطلة على الشوارع بعرض ١٠ متر وهو أقل عرض قانوني لشارع بالمدينة وأيضاً لا تتجاوز حد نسبة البناء ١٠٠% كما موضح في شكل (١٨).

ثانياً: عدم تحديد "النسبة البنائية" و "الارتفاع" بقيمة ثابتة ولكن ربطهم بـ "الكثافة البنائية" بحيث يتم تحديد "الارتفاع" بناءً على "النسبة البنائية" المطلوبة، أو تحديد "النسبة البنائية" بناءً على "الارتفاع" الذي يختاره طالب البناء، وذلك بحيث لا يزيد الارتفاع عن مرة ونصف عرض الطريق كما هو مقرر بالمادة (١٥) من قانون البناء. والمنحنى شكل (١٩) يحقق هذه العلاقة الثلاثية بناءً على الكثافة البنائية (٥) خمسة مرات مساحة الأرض ويسهل التعامل معها وحسابها خلال استخراج تراخيص البناء.

جدول (٩) تتبين (ضوابط الكثافة البنائية) لـ (قانون الارتفاعات مرة ونصف عرض الطريق) وعلاقته بالنسبة البنائية المطلوبة في حالة الكثافة البنائية المقترحة (خمس مرات مساحة الأرض)

عرض الطريق	الارتفاع		(النسبة البنائية) الواجب الالتزام بها في حالة (الكثافة البنائية) المقترحة (٥ مرات مساحة الأرض)
	بالمتر	بالدور	
٢٤	٣٦	١٢	%٤١,٦٧
٢٢	٣٣	١١	%٤٥,٤٥
٢٠	٣٠	١٠	%٥٠
١٨	٢٧	٩	%٥٥,٥٦
١٦	٢٤	٨	%٦٢,٥
١٤	٢١	٧	%٧١,٤٣
١٢	١٨	٦	%٨٣,٣٣
١٠	١٥	٥	%١٠٠

شكل (١٨) العلاقة بين "عرض الطريق" و "ارتفاع المبنى" طبقاً للمادة (١٥) من القانون (الارتفاع ١,٥ عرض الطريق) في حالة تطبيق "الكثافة البنائية" المقترحة (خمس مرات مساحة الأرض)



٧ النتائج والتوصيات

١/٧ النتائج

لا تحقق الاشتراطات البنائية المؤقتة [السارية منذ قانون (١٠٦) لسنة ١٩٧٦ ما ورد في مادة (١٣) من اللائحة التنفيذية رقم (١٤٤) لسنة ٢٠٠٩ من حماية البيئة العمرانية، وهي غير مبنية على دراسات تربط بينها وبين الكثافة السكانية الإجمالية ومعدلات التزاحم وتحمل شبكات الطرق والمرافق والخدمات لهذه الكثافة. ونظراً لعدم وجود مخطط استراتيجي أو تفصيلي فلا توجد "سنة للهدف" واستكمال التنمية بهذه الصورة ينذر بكارثة اختناقات عمرانية ذات مشكلات متعددة ومعقدة.

وتنص المادة (١٥) من القانون على أن تحدد الاشتراطات البنائية طبقاً "للكثافة البنائية" التي تحددها اللائحة التنفيذية، والمادة (١٩) من اللائحة التنفيذية حددت "الكثافة البنائية" بحد أقصى (أربعة مرات مساحة الأرض) ثم تم تعديلها بالقرار (٢٠١٠ لسنة ٢٠١٠) لتصبح (ست مرات مساحة الأرض) وفي كلتا الحالتين يوجد مشكلات تعارض في التطبيق. وقد أثبتت حالات الدراسة الميدانية أنه في الواقع العملي لم يتم نهائياً تطبيق ضابط "الكثافة البنائية" لا سابقاً ولا حالياً ومما يؤكد الإهمال لهذا الشرط عدم وجود بند يشير إلى "الكثافة البنائية" في نموذج "بيان صلاحية الموقع من الناحية التخطيطية والاشتراطات البنائية"، - المرفق بالقانون - وذلك على الرغم من احتواء النموذج على "النسبة البنائية" وهي لا يمكن تحديدها كما تم دراسته بالبحث إلا بربطها بـ "الكثافة البنائية". وذلك يعتبر مخالفاً تماماً للمادة (١٥) من القانون رقم (٢٠٠ لسنة ٢٠١٠).

كما أن السماح باستصدار ترخيص بناء بالارتفاعات والتعلبات للعمارات الحالية يفتح المجال لعدم توقف هذا السيل الجارف والغير محسوب من الزيادة في الكثافات البنائية والسكانية وعدد السيارات، ولا بد من تفعيل المواد (١٧)، (٤٤) من القانون، والمادة (٧٢) من اللائحة التنفيذية للقانون تحقيقاً لغرض قومي ومراعاة لظروف العمران لوقف أو تقيد بعض المناطق التي قاربت على الاختناق لإنقاذها عمرانياً، أو العودة إلى المادة (٢٩) من اللائحة التنفيذية رقم (٨٦٢) لسنة ٦١٩٩ للقانون (١٠٦) لسنة ١٩٧٦ والمعدل بالقانون (١٠١) لسنة ١٩٩٦ والتي تسمح "للمجلس الشعبي المحلي" أن يقرر - بعد موافقة المحافظ ووزير الإسكان - صفات عمرانية خاصة بالمناطق بما يتناسب مع ظروفها الخاصة بدلاً من تعميم الاشتراطات المؤقتة على جميع المناطق كما بالوضع الحالي.

كما خلص لبحث إلى أن المادة (١٥) من القانون في تعارض تام مع المادة (١٩) من اللائحة التنفيذية لنفس القانون فبينما تحدد "الكثافة البنائية" بستة مرات مساحة الأرض تعطي المادة (١٥) من القانون كثافة بنائية اثني عشر مرة مساحة الأرض في حالة البناء على نسبة بنائية ١٠٠٪ وتعطي (٢,٧) سبعة واثان من عشرة مرة مساحة الأرض في حالة البناء على نسبة بنائية ٦٠٪.

وقد تم بالبحث دراسة العلاقة بين "الكثافة البنائية" و"النسبة البنائية" و"الارتفاعات" وصياغة هذه العلاقة في منحني يمكن من خلاله بسهولة تحديد النسبة البنائية المطلوبة في حالة اختيار ارتفاع معين، أو تحديد الارتفاع المطلوب في حالة اختيار نسبة بنائية معينة وذلك بناء على الكثافة البنائية المحددة بالقيمة المقترحة بالبحث بحيث لا يحدث تعارض بين قانون الارتفاعات (مرة ونصف عرض الشارع) والكثافة البنائية.

٢/٧ التوصيات

- ضرورة الإسراع بإعداد "المخططات التفصيلية" للمناطق المختلفة بالقاهرة وسرعة العمل على تطبيقها قبل أن تتحول أغلب مناطق القاهرة إلى مناطق طاردة ومناطق إعادة تخطيط.
- استبدال الامتداد العمراني الرأس (الذي يلقي أعباءه الثقيلة ومشكلاته في الفراغات العمرانية الضيقة بالمدينة) بالتوسع العمراني الأفقي حماية للبيئة العمرانية القائمة وتطلعاً لخلق محاور تنمية جديدة لمجتمعات عمرانية صحية.
- يقترح البحث تعديل الكثافة البنائية لتكون (خمسة مرات مساحة الأرض) لتفادي مشكلات استحالة التطبيق في الكثافات البنائية المقررة سابقاً، مع إضافة بند يحدد "الكثافة البنائية" في نموذج "بيان صلاحية الموقع

- من الناحية التخطيطية والاشتراطات البنائية" - والمرفق بالقانون - وتحدد "النسبة البنائية" بالموذج عن طريق ربطها بالكثافة البنائية بناء على المنحنى المقترح بالبحث.
- عدم تثبيت "النسبة البنائية" في المناطق ولكن يتم ربط "الارتفاعات" بـ "الكثافة البنائية" و "النسبة البنائية" في مادة واحدة من اللائحة التنفيذية ويرفق بها المنحنى المقترح تطبيقه لضبط العلاقة بين الثلاثة معايير.
 - تحديد استعمال الدور الأرضي ليكون سكني فقط ولا يسمح بتغيير استعماله إلى التجاري إلا في حدود ضيقة وبناء على دراسة لظروف المنطقة.
 - التشديد وتغليظ العقوبة على عدم الالتزام بتوفير أماكن إيواء السيارات حتى لو اضطرت طالب البناء إلى ترك الدور الأرضي بالكامل بالإضافة إلى البند لهذا الغرض، أو توفير ذلك بأي وسيلة من الوسائل.

المراجع

References

- (١) أحمد كمال يونس - على سليمان أبو دنيا: "قانون رقم ١١٩ لسنة ٢٠٠٨" بإصدار قانون البناء ولائحته التنفيذية الصادرة بقرار وزير الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية رقم ٤٤١ لسنة ٢٠٠٩ - الهيئة العامة لشئون المطابع الأميرية (الطبعة الأولى ٢٠٠٩)
- (٢) قانون البناء الموحد رقم ١١٩ لسنة ٢٠٠٨ ولائحته التنفيذية - دار العربي للنشر- (طبعة ٢٠١٢).
- (٣) الجريدة الرسمية - العدد ٤- الصادر في ١٩٩٣/١/٢٨
- (٤) أشرف محمد عبد الفتاح شعبان- فاطمة الزهراء عباس أحمد: "القانون ١٠٦ لسنة ١٩٧٦" في شأن توجيه وتنظيم أعمال البناء المعدل بالقانون ١٠١ لسنة ١٩٩٦ ولائحته التنفيذية الصادرة بقرار وزير الإسكان والمرافق رقم ٨٦٢ لسنة ١٩٩٩ والقرارات المتعلقة بهما. الهيئة العامة لشئون المطابع الأميرية (الطبعة الثامنة ٢٠٠٢)
- (٥) محمود عبد الحكيم عبد الرسول "المرجع في شرح قانون المباني الجديد" - الطبعة الثانية - ١٩٩٤
- (٦) الجريدة الرسمية - العدد (٣٧) - ١٩٧٦/٩/٩
- (٧) الجريدة الرسمية - العدد ١٥ (مكرر) الصادر في ١٩٩٨/٦/٢١
- (٨) الجريدة الرسمية - العدد ١٩ مكرر (أ) الصادر في ٢٠٠٨/٥/١١
- (٩) الوقائع المصرية - العدد ٨٢ تابع (أ) - الصادرة في ٢٠٠٩/٤/٨
- (١٠) الجريدة الرسمية - العدد ١٧ - الصادر في ٢٠٠٠/٤/٢٧
- (11) Ilbert, Robert, Heliopolis, "Le Carie 1905- 1922", (1981).
- (١٢) الهيئة العامة للتخطيط العمراني، مركز التخطيط العمراني الإقليم القاهرة الكبرى بالاشتراك مع المركز الثقافي الفرنسي بالمنيرة، القاهرة، وجامعة فرانسوا ابيليه، معمل Urbana - تور- فرنسا(٢٠٠٠م).
- (١٣) روبرت البيير: "مصر الجديدة، مشروع استيطاني وتخطيط حضري ناجح- جائزة الاغاخان العمارة - تحديات التوسع العمراني" - القاهرة - (١٩٨٤).
- (٤١) شركة مصر الجديدة للإسكان والتعمير. "الماضي والحاضر والمستقبل والتنمية العمرانية الشاملة"، القاهرة(١٩٩٥)
- www.laweg.net/default.aspx?action=legstypes&FIID=32 8 .
- www.albasalh.com/vb/arachive/index.php/t-2395.html www.mohamoon-montada.com/default.aspx?action=Disp la y
- www.alexalaw.com/t12148-topic
- www.aawsat.com/details.asp?section=47&aticl e .
- www.digital.ahram.org.eg/articles.aspx?serial=125 58.

Egyptian unified construction law no.119 of 2008 its impact on the Urban Environment Sustainability in Cairo

Abstract

Most areas of Cairo exposed to many complex problems that threaten its urban environment because of The application of the temporary building requirements since law (106 of1976) until now (5/2012)to all areas without taking in consideration the current or future situation ,and without any detailed urban planning fits with the circumstances of each region separately.

Now, with a wide range, the Article (15) of the law for heights of buildings (specific 1.5 the width of the streets) has been applied without the control of the building density which is located in the Article (19) of the executive regulation in the same law, which can make an urban disaster in contradiction with the main objectives of law mentioned in article (2) to achieve sustainable development.

The Researchers studies this problem, discuss, analysis, and comparison of laws and regulations related to this problem. From the aspects of terms of texts ,backgrounds ,the urban products ,the various stages through ,and presents problems that are caused ,by a field study of two cases ,the first at luxury housing area (built ratio 60 %) ,and second at medium level housing (built ratio 100 %).

At the end ,researchers study the problem of adjust the relationship between the "building heights", "building density" and "built ratio" at the Egyptian united construction law No.(19 of 2008).

Researchers reached to the formulation of this relationship in a curve adjusts it can be relied upon when exact of building license to avoid the discrepancy in law ,in addition to the positive effects on sustainability of urban environment in Cairo.

Keywords:

Construction requirements; Executive regulations; law of buildings heights; building density; built ratio