



المجلة الدولية في:  
العمارة والهندسة والتكنولوجيا

DOI: 10.21625/baheth.v1i1.217

## تغرات قانون البناء وتأثيرها على البيئة العمرانية

د. أحمد سعد عبدالرحمن دبور

أستاذ مساعد بقسم العمارة - كلية الهندسة - جامعة الأزهر

### ملخص البحث

### الكلمات الدلالية

تعتبر قوانين البناء وسيلة وأداة قوية للتحكم في التنمية العمرانية وتوجيه أعمال البناء، وقد صدرت تبعا لذلك العديد من القوانين، بهدف توفير بيئة عمرانية آمنة مستقرة صحية وبها من عناصر المنفعة العامة ما يكفي لخدمة الفرد والمجتمع، وقد تم تعديل تلك القوانين عدة مرات بهدف التحسين، وكان آخر تعديل هو إصدار قانون البناء الموحد 119 لسنة 2008.

قانون - تشريع - ارتفاع  
المبنى - البيئة العمرانية -  
تغرات - بناء

وقد تلاحظ لدى الباحث بعد صدور هذا القانون وجود بعض المباني المرتفعة بطريقة قانونية مشروعة وبقيمة مضاعفة في حجم البناء لما عليه المباني الأخرى المقابلة لها في نفس الشارع والتي لها نفس الظروف العمرانية، وبالبحث الأولى وجد انه تم استغلال أحد نصوص القانون لزياد ارتفاع المبنى بهدف تحقيق مصالح اقتصادية خاصة على حساب المنفعة العامة.

وبناءً عليه فقد تناول البحث هذه الجزئية كأحد تغرات القانون من خلال مجموعة من العناصر تشمل خلفية تاريخية لنشأة وتطور قوانين البناء في مصر، واستعراض القواعد القانونية التي تحكم ارتفاع المبنى (مبنى يقع على طرفين مختلفي العروض) في القوانين المتعاقبة، وعمل بعض الدراسات الميدانية لتطبيق القاعدة القانونية على أرض الواقع، وإجراء الدراسات التحليلية اللازمة للكشف عن الآثار المترتبة على تطبيق القاعدة القانونية، واستخلاص النتائج العامة والتي تؤكد وجود آثار سلبية عمرانية وقانونية وبيئية يجب تداركها في توصيات البحث.

### Abstract

Building laws are considered to be a powerful tool for controlling urban development and directing construction work. Therefore, a large number laws were enacted, with the aim of providing a safe, stable and healthy urban environment with elements of public utility that are sufficient to serve the individual as well as the society. These laws underwent revisions or amendments several times, the most recent of which was the issuance of Consolidated Building Law 119 in the year 2008.

The author of this research has documented the presence of some building with excessive heights that conforms to current laws. Such heights are typically double the heights of comparable building present in the same street and has similar urban conditions and specifications. Further research into the conditions of these buildings showed that a clause in the current law was used to accomplish individual economical benefits at the expense of public interest.

Therefore, this research focuses on a gap in the current building laws by examining several elements, including, a historical background of the development and evolution of building codes in Egypt, a review of the regulations that governs building heights as described in consecutive building laws for a building that face two streets of different widths, the conduct of field studies to implement legal rules on the ground and analytical studies to investigate the adverse effects for applying the defective legal rule followed by general results and recommendations.

## المقدمة

من الطبيعي أن يتم - بصفة دورية - تقييم الآثار الناتجة عن تطبيق القوانين، وما ينتج عنها من آثار سواء كانت آثار إيجابية يمكن الاستفادة منها في عملية التطوير والتحسين أو آثار سلبية يجب تعديلها وتصحيح مسارها بما يتلاءم مع احتياجات الأفراد وتلبية حاجة المجتمع.

وفي غياب عملية التقييم من جانب الإدارات المحلية والجهات التشريعية، سوف يتناول البحث - في عملية تقييم محدودة - الكشف عن أحد مواد قانون البناء التي تسبب خلل واضح في البيئة العمرانية وبعض الآثار الضارة على الطرق والبنية الأساسية والصحة العامة وكذلك غياب العدالة والمساواة في تطبيق القواعد القانونية.

وتشتمل قوانين ولوائح البناء على بعض المواد التي تختص بالنواحي الإدارية والإجرائية والمستندات والرسوم المطلوبة لإصدار تراخيص البناء، كما تشتمل القوانين على مجموعة أخرى من المواد التي تتناول النواحي الفنية لأعمال البناء منها الحد الأدنى لمساحات قطع الأراضي المخصصة للبناء وارتفاعات المباني وبروزاتها والأفنية الداخلية والخارجية والسلام وغيرها من الأمور الفنية التي تنظم أعمال البناء.

وقد اختص البحث بموضوع ارتفاعات المباني (الجزء الخاص بالمباني التي تقع على طريقتين مختلفي العروض) حيث يتم رصد الخلل القائم - من وجهة نظر الباحث - في هذه الجزئية ودراسة الآثار والنتائج المترتبة على تطبيق هذه المادة في القوانين المتعاقبة وصولاً إلى الوضع الراهن.

و تؤكد الدراسة الأولية لتلك الظاهرة وما نتج عنها من آثار أن تلك المباني لا تخالف قوانين البناء و لكن تم استغلال القانون بطريقة مشروعة لزيادة ارتفاع المباني عن طريق ضم عدد من قطع الأراضي التي تقع على طرق ضيقة وصغيرة إلى قطعة أرض ملاصقة لهم على طريق عريض لتأخذ أقصى ارتفاع للطريق العريض، وقد يصل عدد تلك القطع إلى ما يزيد عن عشرة قطع، أو عمل تقسيم أراضي من الأساس يحتوي على قطعة أرض لها واجهة على طريق عريض وطولها على الطريق الصغير قد يزيد عن 150-200م وهو تحايل على القانون في سبيل تحقيق مصالح اقتصادية خاصة، وقد ترتب على ذلك تحديد فرضية البحث.

حيث يفترض البحث وجود أحد الثغرات في قانون البناء الموحد في الجزء الخاص بارتفاعات المباني التي تقع على طريقتين مختلفي العروض - وتتمثل في التعامل مع المبني علي انه يقع على الطريق الأوسع فقط بدون حد أقصى لععمق المبني على الطريق الأقل ودون مراعاة للطريق الأقل، مما يسبب خلل في كفاءة المباني المطلة على الطريق الأقل، وكذلك خلل في البنية السكنية والعمرانية المحيطة.

## أهمية البحث :

- يتناول البحث بطريقة عملية تطبيقية كفاءة المسكن كأحد متطلبات الإنسان الرئيسية
- يعمل البحث على تحسين البيئة السكنية العمرانية وتحقيق الاستدامة من خلال تحسين قوانين البناء التي تعتبر أداة قوية للتحكم في التنمية العمرانية وأعمال البناء
- يعمل البحث على تصحيح مسار القانون وتحقيق المساواة بين أفراد المجتمع في استغلال حق الملكية في إطار من الكفاءة والانضباط.

## أهداف البحث

- الكشف عن الثغرات القانونية ومحاولة سد تلك الثغرات بهدف تصحيح أوضاع ما يستجد من المباني.
- الوصول إلى بيئة صحية يتوافر لها التهوية والإضاءة الطبيعية والتشميس.
- إعادة التوازن للبيئة العمرانية بين عدد السكان والخدمات المقدمة لهم وكذلك الطرق والمرافق.
- تحقيق العدالة بين أفراد المجتمع في حق استغلال الملكية الإسهام في تطوير قوانين البناء.

## منهجية البحث

يعتمد البحث في البداية على المنهج التاريخي للتعرف على المراحل التي مر بها قانون البناء ومفرداته وصولاً إلى الوضع الراهن مع التركيز على الجزء الخاص بارتفاعات المباني (مبنى يقع على طريقتين مختلفي العروض) ومن خلال المنهج الوصفي (دراسة الحالة) يتم اختيار مناطق منتهاه لاستعراض تطبيق القاعدة القانونية، وتحليل نتائج الدراسة للاستدلال على فرضية البحث، وصياغة التوصيات.

## 1- خلفية تاريخية لنشأة وتطور قوانين البناء في مصر

في مصر كان القانون رقم 51 لسنة 1940 هو أول قانون يتناول أعمال البناء، وقد جاء مرتبطاً بلائحة التنظيم الصادرة في ديسمبر 1889، حيث كانت الشروط الواردة بهذه اللائحة لا تتعلق إلا بالطرق العامة وخطوط التنظيم، أما القانون فقد تناول تنظيم المبنى ذاته وارتباطه بالبيئة العمرانية المحيطة، فاشتراط عدم إنشاء أي مبنى أو تعديله إلا مع مراعاة بعض القواعد منها الحد الأقصى لارتفاع المبنى وعلاقته بعرض الطريق، والحد الأدنى لارتفاع كل دور، وأبعاد الأفنية الداخلية المخصصة لتهوية وإنارة الغرف والمرافق، كما تناول بعض العوامل الأمنية التي تتعلق بالحرائق ووسائل إطفائها.

وقد تم في هذا القانون التدخل لأول مرة من قبل المشرع للحد من حرية الأفراد في استعمال حق الملكية، وذلك للعمل على وصول الضوء والهواء للمباني بهدف إنشاء مسكن صحي، وكذلك وصول الضوء والهواء للشوارع والطرق العامة بصورة كافية من أجل الصالح العام<sup>1</sup> وقد صدر إلى جانب هذا القانون .. القانون رقم 52 لسنة 1940 الذي ينظم عملية تقسيم الأراضي كعملية تخطيطية تسبق أعمال البناء.

صدر بعد ذلك القانون رقم 656 لسنة 1954 ليحل محل كلا من الأمر العالي لسنة 1889 وقانون التنظيم 51 لسنة 1940 ويجمع بين القانونين في قانون واحد يضم نفس الموضوعات، وقد ظل هذا القانون سارياً لمدة ثمان سنوات تقريباً حتى تم تطويره بعد ذلك عدة مرات، وفي كل مرة كان التطوير يتم إما بإضافة اشتراطات تتناول دقائق و تفاصيل أكثر، وإما بتعديل اشتراطات سابقة بهدف التحسين.

في عام 1962 صدر القانون رقم 45 ولم يختلف كثيراً عن القانون السابق له فتناول عرض الطرق وارتفاعات المباني والأفنية والبروزات وكذلك أضاف شروطاً جديدة تتعلق بفتحات المباني المخصصة للإضاءة والتهوية وشروط خاصة بالسلام لضمان جودة عملية البناء.

في عام 1976 صدر قانون تنظيم المباني رقم 106 وصدرت لائحة بقرار وزير الإسكان رقم 237 لسنة 1977 يشتمل على الكثير من التفاصيل الخاصة بأعمال البناء وأدخل عليه عشرات التعديلات بعد صدوره وظل هذا القانون يعمل إلى جانب قانون تقسيم الأراضي رقم 52 لسنة 1940 والذي ألغي وحل محله قانون التخطيط

<sup>1</sup> المذكرة الإيضاحية لقانون التنظيم : الوقائع المصرية ، العدد 65 – يونيو 1940 ملحق 145 ، 146.

العمراني رقم 3 لسنة 1982 ، وهكذا استمر العمل بالقانون رقم 106 لتنظيم أعمال البناء وقانون التخطيط العمراني رقم 3 لسنة 1982 حتى صدور قانون البناء الموحد الذي يضم أعمال التخطيط العمراني وتنظيم المباني في قانون واحد رقم 119 لسنة 2008.

## 2- استعراض القواعد لقانونية التي تحكم ارتفاع المبنى في القوانين المتعاقبة

تنص القاعدة العامة لارتفاعات المباني في أول تشريع صدر لتنظيم أعمال البناء ألا يزيد الارتفاع الكلي للمبنى عن 1.5م مثل عرض الطريق بحد أقصى 35 متر<sup>2</sup> وإذا كان البناء يقع على طريقتين مختلفتي العروض فقد نصت القوانين المتعاقبة على ما يلي:-

### 1-2 قانون 51 لسنة 1940<sup>3</sup>

إذا كان البناء يقع على طرق تختلف عروضها جاز أن يصل الارتفاع في جميع الواجهات إلى الارتفاع المقرر لأوسع الطرق عرضاً.

### 2-2 قانون 656 لسنة 1954<sup>4</sup>

إذا كان البناء يقع عند تلاقي طريقتين مختلفتي العروض جاز أن يصل الارتفاع في جزء الواجهة المطلة على أقل الطريقتين عرضاً إلى أقصى ارتفاع مسموح به بالنسبة لأكبر الطريقتين عرضاً وذلك في حدود طول من الواجهة مساو لعرض الطريق الأوسع مقاساً من رأس الزاوية عند تقابل الطريقتين، وبشرط ألا يزيد عن ثلاثين متر، ويشترط ألا تقل المسافة بين محور الطريق الأصغر وحد البناء عن ثمن ارتفاع أعلى واجهة للبناء المطلة عليه على أن يبدأ الارتداد بعد الارتفاع القانوني المسموح به بالنسبة إلى عرض الطريق الأصغر ويعفى من الارتداد ناصية البناء على الطريق الأصغر بطول 12 م مقاساً من رأس الزاوية عند تقابل الطريقتين.

إذا كان البناء يقع على طريقتين متوازيين يختلف عرضهما جاز أن يصل الارتفاع في جزء الواجهة المطلة على أقل الطريقتين عرضاً إلى أقصى ارتفاع مسموح به بالنسبة لأكبر الطريقتين عرضاً إذا كانت في حدود عمق من الواجهة المطلة على أكبر الطريقتين عرضاً مساو لعرض الطريق الأوسع وطبقاً للاشتراطات المشار إليها في الفقرة السابقة.

### 3-2 قانون 45 لسنة 1962 ( اللائحة التنفيذية للقانون)<sup>5</sup>

إذا كان البناء يقع عند تلاقي طريقتين متعامدين يختلف عرضهما جاز أن يصل الارتفاع في الواجهة المطلة على أقل الطريقتين عرضاً إلى أقصى الارتفاع المسموح به بالنسبة إلى أكبر الطريقتين عرضاً وذلك في حدود طول من الواجهة مساو لعرض الطريق الأوسع مقاساً من رأس الزاوية عند تقابل أقل الطريقتين عرضاً مع الخط المقرر للبناء على الطريق الأوسع، ويشترط ألا يزيد عن ثلاثين متر، وألا تقل المسافة بين محور الطريق الأصغر وحد البناء عن ثمن ارتفاع أعلى واجهة للبناء المطلة عليه، فإذا قلت المسافة المذكورة عن هذا القدر – جاز الارتداد بمباني الواجهة بمقدار الفرق على أن يبدأ هذا الارتداد بعد الارتفاع القانوني المسموح به بالنسبة إلى عرض الطريق الأصغر - ويعفى من الارتداد المشار إليه ناصية البناء على الطريق الأصغر بطول 12 م مقاساً من رأس الزاوية عند تقابل أقل الطريقتين عرضاً مع الخط المقرر للبناء على الطريق الأوسع.

إذا كان البناء يقع على طريقتين غير متقابلين عند موقع البناء أو على طريقتين متقابلين عند موقع البناء وكانا غير متعامدين جاز أن يصل الارتفاع في الواجهة المطلة على الطريق الأقل عرضاً إلى أقصى الارتفاع المسموح به بالنسبة للطريق الأوسع إذا كانت في حدود عمق من الواجهة المطلة على الطريق الأوسع مساو لعرضه وطبقاً للاشتراطات المشار إليها في الفقرة السابقة – على أنه إذا زاد عمق البناء عن عرض الطريق الأوسع - يحدد ارتفاع المباني طبقاً للمادة السابقة مع افتراض وجود مستوي رأسي في حدود عمق مساو لعرض الطريق الأوسع مقاساً من ذلك الطريق لتتلاقى عنده مستويات الارتداد.

<sup>2</sup> قانون 51 لسنة 1940 : الوقائع المصرية ، العدد 79 - 20 يونيو 1940 - مادة 3.

<sup>3</sup> قانون 51 لسنة 1940 : الوقائع المصرية ، العدد 79 - 20 يونيو 1940 - مادة 4 فقرة 2.

<sup>4</sup> قانون 656 لسنة 1954 : الوقائع المصرية ، العدد 98 مكرر - 9 ديسمبر 1954 - مادة 15.

<sup>5</sup> قرار وزير الإسكان والمرافق 169 لسنة 1962: الجريدة الرسمية ، العدد 31 - 4 فبراير 1962 - مادة 6.

## 4-2 قانون 106 لسنة 1976 ( اللائحة التنفيذية للقانون) <sup>6</sup>

إذا كان البناء يقع عند تلاقي طريقين متعامدين يختلف عرضهما جاز أن يصل ارتفاع البناء المطل على أقل الطريقين عرضا إلى أقصى الارتفاع المسموح به بالنسبة إلى أكبر الطريقين عرضا وذلك في حدود طول من الواجهة مساو لعرض الطريق الأوسع مقيسا من رأس الزاوية عند تقابل أقل الطريقين عرضا مع الخط المقرر للبناء على الطريق الأوسع، ويشترط ألا يزيد عن خمسة وعشرون مترا، وأقل المسافة بين محور الطريق الأصغر وحد البناء عن ثمن ارتفاع أعلى واجهة للبناء المطل عليه، فإذا قلت المسافة المذكورة عن هذا القدر - جاز الارتداد بالبناء بمقدار الفرق على أن يبدأ هذا الارتداد بعد الارتفاع القانوني المسموح به بالنسبة إلى عرض الطريق الأصغر - ويعني من الارتداد المشار إليه ناصية البناء على الطريق الأصغر بطول 12 م مقيسا من رأس الزاوية عند تقابل أقل الطريقين عرضا مع الخط المقرر للبناء على الطريق الأوسع.

إذا كان البناء يقع على طريقين غير متقابلين عند موقع البناء أو على طريقين متقابلين عند موقع البناء وكانا غير متعامدين جاز أن يصل ارتفاع البناء في الجهة المطلة على الطريق الأقل عرضا إلى أقصى الارتفاع المسموح به بالنسبة للطريق الأوسع إذا كانت في حدود عمق من الواجهة المطلة على الطريق الأوسع مساو لعرضه وطبقا للاشتراطات المشار إليها في الفقرة السابقة - على أنه إذا زاد عمق البناء عن عرض الطريق الأوسع - يحدد ارتفاع البناء طبقا للبند السابق.

## 5-2 قانون 106 لسنة 1976 المعدل ( اللائحة التنفيذية للقانون) <sup>7</sup>

إذا كان البناء يقع عند تلاقي طريقين متعامدين أو غير متعامدين يختلف عرضهما يجوز أن يصل ارتفاع البناء على الطريق الأقل عرضا إلى أقصى الارتفاع المسموح به بالنسبة إلى أكبر الطريقين عرضا وذلك في حدود طول من البناء مساو لعرض الطريق الأوسع مقيسا من رأس الزاوية وعموديا على البناء عند تقابل أقل الطريقين عرضا مع الخط المقرر للبناء على الطريق الأوسع مقاسا، ويشترط ألا يزيد عن خمسة وعشرون مترا.

إذا كان البناء يقع على طريقين غير متقابلين عند موقع البناء ويختلف عرضهما، فيكون ارتفاع المبني على الشارع الأوسع مساويا لمرة ونصف عرضه وعمق مساو لعرضه ويحد أقصى 25 متر وعلى أن يكون ارتفاع البناء على الشارع الأصغر مساويا مرة ونصف عرضه وبشرط ألا يقل عمق هذا الارتفاع عن عرض الشارع الأصغر.

## 6-2 قانون البناء الموحد 119 لسنة 2008 <sup>8</sup>

مع صدور قانون التخطيط العمراني رقم 3 لسنة 1982 ألغيت المادة الخاصة بارتفاعات المباني من قانون تنظيم أعمال البناء رقم 106 لسنة 1976 تمهيدا لنقلها إلى قانون التخطيط العمراني باعتبار أن ارتفاعات المباني مرتبط بأعمال التخطيط وصدرت كأحكام انتقالية مؤقتة بقانون التنظيم لحين ضمها إلى قانون التخطيط.

ومع مرور الوقت وجد أن التخطيط العمراني وتنظيم المباني هي مستويات لعملية واحدة تبدأ من عموم التخطيط على مستوى المدينة وتنتهي عند التفاصيل المعمارية على مستوى المبني، في حلقات متتالية ومرتبطة مع بعضها البعض، ولذلك كان من الطبيعي دمج قوانين التخطيط العمراني وتنظيم المباني في قانون واحد أطلق عليه قانون البناء الموحد.

وبعد صدور قانون البناء الموحد واعتماد العديد من المخططات الاستراتيجية للمدن تبعا لذلك القانون، أصبح الجزء الخاص بارتفاعات المباني في صلب الشروط البنائية الملحقة بالمخطط الاستراتيجي للمدينة، ويتم اعتماد هذه الشروط مع اعتماد المخطط الاستراتيجي لكل مدينة على حده.

وسوف نستعرض القاعد القانونية الخاصة بارتفاع المبني الواقع على طريقين مختلفي العروض من خلال الشروط البنائية بالمخطط الاستراتيجي لمدينة طنطا باعتبار أنها النموذج المختار للدراسة الميدانية لتطبيق القاعدة القانونية موضوع البحث والتي تنص على ما يلي:

قطعة الارض التي تقع على شارعين مختلفي العروض يتم احتساب الارتفاع على عرض الشارع الأكبر بما لا يتعارض مع قيود ارتفاع هيئة العمليات للقوات المسلحة<sup>9</sup>

<sup>6</sup> قرار وزير الإسكان والتعمير 237 لسنة 1976 لتنفيذ القانون 106 لسنة 1976: الوقائع المصرية، 5 مايو 1977 - مادة 36.

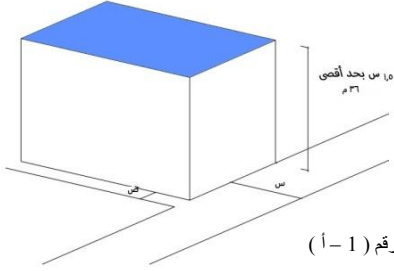
<sup>7</sup> قرار وزير الإسكان والمرافق 268 لسنة 1996 لتنفيذ القانون 106 لسنة 1976: الوقائع المصرية، العدد 170 تابع (ب) - 1 / 8 / 1977 - م 20

<sup>8</sup> قانون 119 لسنة 2008: الجريدة الرسمية، العدد 19 مكرر (أ) - 11 مايو 2008

<sup>9</sup> المخطط الاستراتيجي العام المعتمد لمدينة طنطا

نستخلص من الاستعراض السابق للقاعدة القانونية ان تحديد ارتفاع المبنى الذي يقع على طريقتين مختلفتي العروض مر بأربعة مراحل: شكل رقم (1)

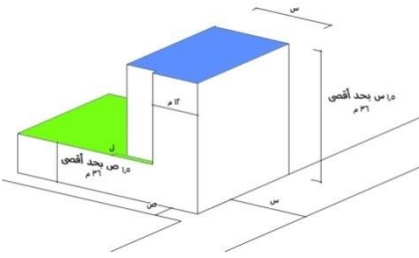
– المرحلة الاولى ( قانون 51 لسنة 1940 ) شكل رقم (1- أ)



الشكل رقم (1 - أ)

يرتفع المبنى 1.5 مرة عرض الطريق الاوسع بحد أقصى 35م ، بدون قيد أو شرط.

– المرحلة الثانية ( قانون 656 لسنة 1954 و قانون 45 لسنة 1962 و قانون 106 لسنة 1976 ) شكل رقم (1- ب)

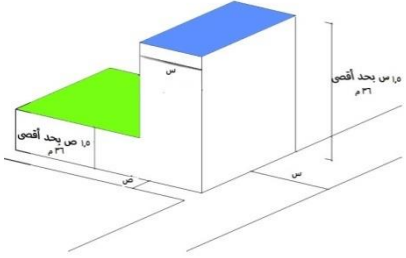


الشكل رقم (1 - ب)

يرتفع المبنى 1.5 مرة عرض الطريق الاوسع بحد أقصى 36 م ، تغير فيما بعد الي 30م ، ثم رجع مرة أخرى الي 36م ، وكل ذلك مع وجود القيد والشرط التاليين:

- يقيد هذا الارتفاع في حدود مسافة من الطريق الاوسع تساوي عرض الطريق الاوسع وبحد أقصى 30م تعدلت فيما بعد الي 25م.
- يشترط ان يرتد المبنى بعد الارتفاع المقرر على الطريق الاقل عرضا بمسافة - من محور الطريق الاقل عرضا - تعادل ثمن ارتفاع أعلى واجهة للمبنى، مع إعفاء الناصبية بطول 12م من هذا الارتداد.

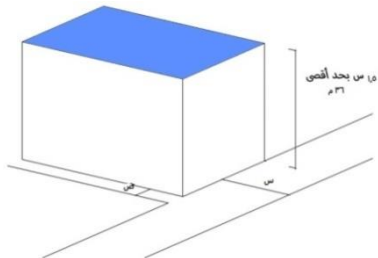
– المرحلة الثالثة ( قانون 101 لسنة 1996 معدل قانون 106 لسنة 1976 ) شكل رقم (1- ج)



الشكل رقم (1 - ج)

يرتفع المبنى 1.5 مرة عرض الطريق الاوسع بحد أقصى 36م ، في حدود مسافة من الطريق الاوسع تساوي عرض الطريق الاوسع وبحد أقصى 25م مع الغاء شرط الارتداد على الطريق الاقل.

– المرحلة الرابعة ( قانون البناء الموحد 119 لسنة 2008 ) شكل رقم (1- د)



الشكل رقم (1 - د)

تبعاً لاشتراطات البناء الواردة بالمخطط الاستراتيجي يرتفع المبنى 1.5 مرة عرض الطريق الاوسع بحد أقصى 36م ، بدون قيد أو شرط.

الشكل رقم (1) يوضح مراحل تغير القاعدة القانونية

### 3- الدراسات الميدانية لتطبيق القاعدة القانونية في المراحل المختلفة

من خلال المسح الميداني المبدئي لمختلف مراحل تطبيق القاعدة القانونية وجد ما يلي:

بالنسبة للمرحلة الأولى سنة 1940- 1954 كان التوسع الأفقي هو السائد في معظم المدن المصرية نظرا لتوافر الأراضي اللازمة للبناء بصورة أفضل ، ولم يكن التوسع الرأسي مستحب مع انخفاض الكثافة السكانية، وفي كثير من الأحيان كانت تقام معظم المباني بعد الارتداد الاختياري عن حدود قطعة الأرض - وبالتالي لم نرى أثر يذكر لتطبيق هذه القاعدة في تلك الفترة.

أما بالنسبة للمرحلة الثانية فقد تم تقييد ارتفاع المبني الذي يطل على طريق عريض من ناحية الطرق الأقل عرضا في حدود مسافة مساوية لعرض الطريق الأوسع، ولكن تطبيق شرط الارتداد على الطريق الأقل كان يتطلب ان يرتفع المبني بما يزيد عن 32م ويكون الشارع الأصغر أقل من 8 م وتكون قطعة الأرض بعمق من الشارع الأوسع يزيد عن 30م مع طلب ترخيص بالحد الأقصى للارتفاع وكان نادرا ما يتوافر ذلك الشرط، وبالتالي في معظم الحالات كان يتم تطبيق القيد المذكور سابقا دون الحاجة لتطبيق شرط الارتداد على الطريق الأقل.

وبالنسبة للمرحلة الثالثة فهي تطوير إيجابي للمرحلة الثانية وكان الاختلاف الوحيد في الغاء شرط الارتداد علي الطريق الأقل عرضا لعدم منطقيته، والبقاء علي قيد الارتفاع علي الطريق الأقل عرضا.

أما بالنسبة للمرحلة الرابعة فقد ألغي قيد الارتفاع علي الطريق الأقل عرضا، وهي بذلك متطابقة تماما مع ما كانت عليه الأمور في المرحلة الأولى في أربعينيات القرن الماضي، حيث أصبح المبني بكامل الارتفاع على الطريق الأوسع وبطول امتدادة علي الطريق الأقل عرضا مهما كان هذا الطول.

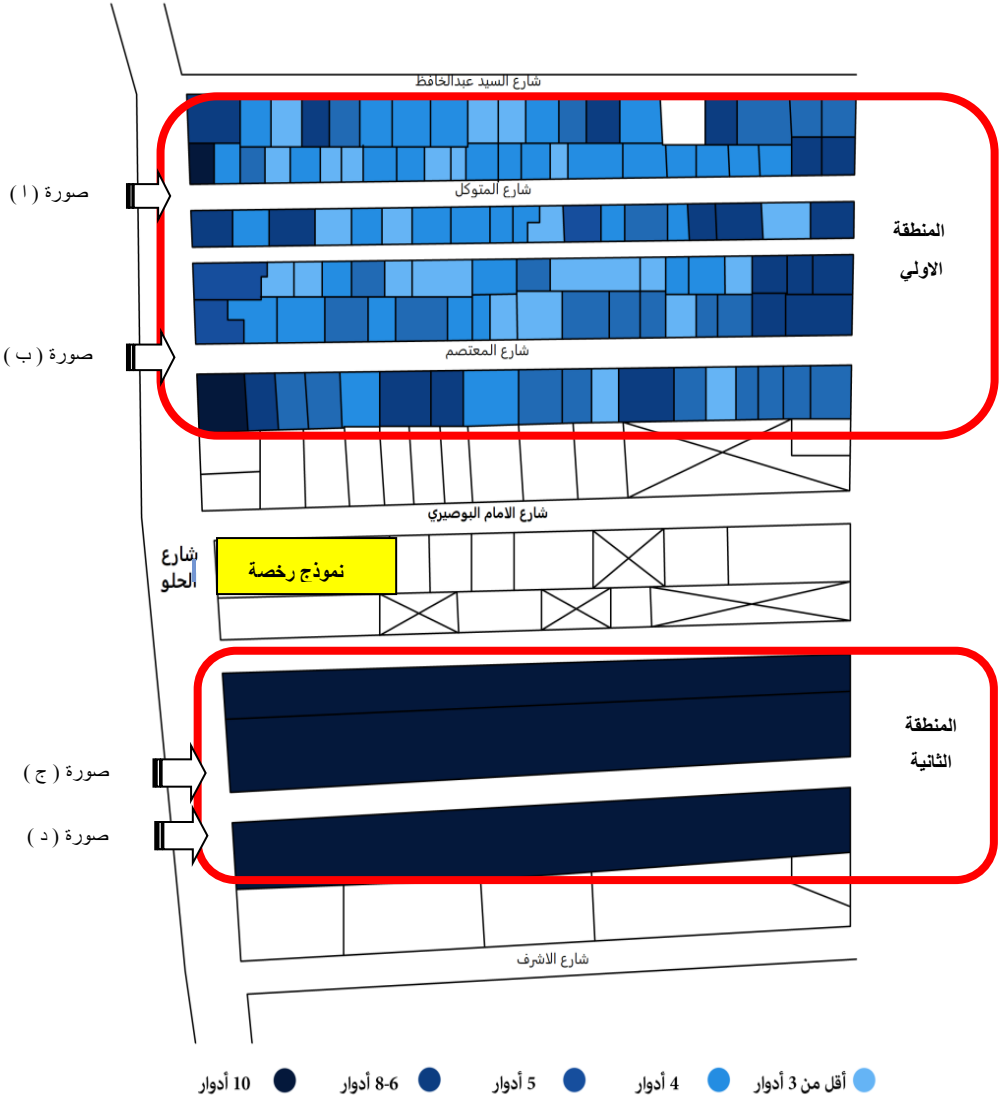
وبالتالي تم التركيز على المرحلة الثالثة والرابعة، وقد تم رصد حالة التغير في تلك المرحلتين على النحو التالي:

تم اختيار منطقة سكنية بمدينة طنطا - شارع الحلو - بطريقة انتقائية تتوافر فيها نماذج مختلفة لتطبيق القاعدة القانونية في المراحل الثالثة والرابعة ، على اعتبار انهما مراحل رئيسية كانت لها تغيير واضح على ارض الواقع، وتوضح الصورة الفضائية بالشكل رقم (2) الموقع المختار للدراسة الميدانية



الشكل رقم (2) صورة فضائية توضح الموقع المختار لتطبيق القاعدة القانونية بمدينة طنطا

وقد تم عمل رفع ميداني لارتفاعات المباني وعروض الطرق وحصر عدد الوحدات وحساب الكثافات السكنية والسكانية المتوقعة وما ينتج عنها من آثار على المنطقة المحيطة، ويوضح الشكل رقم (3) ارتفاعات المباني في المنطقة.



الشكل رقم (3) توضح ارتفاعات المباني في المنطقة المختارة



ويوضح شكل رقم (4) صور لتطبيق القاعدة القانونية في المنطقة الاولى - المرحلة الثالثة - حيث يرتفع المبنى 1.5 مرة عرض الطريق الاوسع بحد أقصى 36 م ، في حدود مسافة من الطريق الاوسع تساوى عرضة وبحد أقصى 25م.



شكل (4 - ب)



شكل (4 - أ)

شكل رقم (4) يوضح صور لتطبيق للقاعدة القانونية في المنطقة الاولى - المرحلة الثالثة

ويوضح شكل رقم (5) صور لتطبيق القاعدة القانونية في المنطقة الثانية - المرحلة الرابعة - حيث يرتفع المبنى 1.5 مرة عرض الطريق الاوسع بحد أقصى 36 م وبطول امتداده علي الطريق الاقل عرضا مهما كان هذا الطول بدون قيود



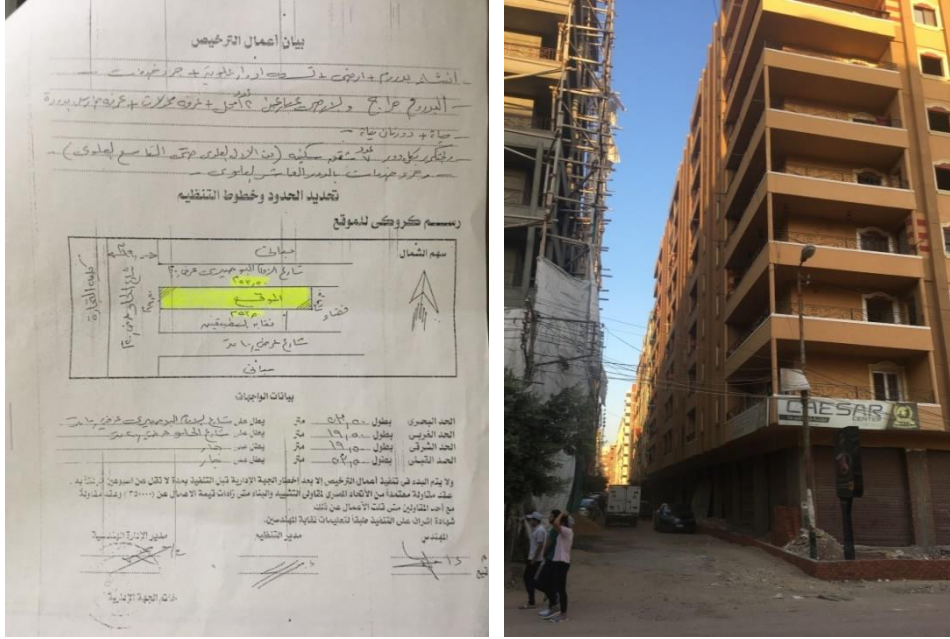
شكل (5 - د)



شكل (5 - ج)

شكل رقم (5) يوضح صور لتطبيق للقاعدة القانونية في المنطقة الثانية - المرحلة الرابعة

ويوضح شكل رقم (6) نموذج ترخيص من المنطقة لتطبيق للقاعدة القانونية في المرحلة الرابعة حيث يرتفع المبنى 30 م (10دور) - 1.5 مرة عرض الطريق الاوسع (20 م) - ويكامل طول المبنى (53 م) على الطريق الاقل (10 م).



شكل رقم (6) يوضح نموذج ترخيص من المنطقة لتطبيق للقاعدة القانونية

يوضح الجدول رقم (1) البيانات التي تم التوصل اليها من خلال الرفع العمراني للمنطقة المختارة

المنطقة الثانية	المنطقة الاولى	خصائص المنطقة
14777 م <sup>2</sup> - 3.51 فدان	23900 م <sup>2</sup> - 5.7 فدان	اجمالي مساحة المنطقة
3917 م <sup>2</sup> - 26.5 %	6960 م <sup>2</sup> - 29.1 %	اجمالي مساحة الطرق
10860 م <sup>2</sup> - 73.5 %	16940 م <sup>2</sup> - 70.9 %	اجمالي مساحة قطع الاراضي
3 قطعة	113 قطعة	عدد قطع الاراض
679 وحدة	618 وحدة	عدد الوحدات السكنية
144 م <sup>2</sup>	123 م <sup>2</sup>	متوسط مساحة الوحدة
10 دور	4.53 دور	متوسط ارتفاع المباني
10 م	6 - 8 - 10 - 10 م	عروض الطرق
164 محل	54 محل	عدد المحلات التجارية

#### 4- الدراسات التحليلية والنتائج المترتبة على تطبيق القاعدة القانونية

##### 1-4 التحليل البيئي (إنشاء مسكن صحي)

تدخل المشرع لأول مرة لحد من حرية الأفراد في استعمال حق الملكية سنة 1940 محددًا ارتفاع المبنى بـ 1.5 مرة عرض الطريق للعمل على وصول الضوء والهواء للطرق والمباني بهدف إنشاء مسكن صحي – كما ورد بالمذكرة الإيضاحية بالقانون - وظل هذا المبدأ معمولًا به حتى صدور آخر تعديل الذي ألغى قيد المسافة التي تحد من ارتفاع المبنى على الطريق الأقل عرضًا وأصبح المبنى بكامل الارتفاع على الطريق الأوسع ويستمر هذا الارتفاع بطول امتداده على الطريق الأقل عرضًا

وفي الحالة الدراسية نجد أن ارتفاع المباني في المنطقة الأولى لا يزيد عن 1.5 مرة عرض الطريق في حين يصل (قانونيا) إلى ثلاثة أضعاف عرض الطريق في المنطقة الثانية كما في الشكل ( 5 ).

و بالتالي أصبحت المساحة المعرضة لشمس الشتاء في الحالة الثانية تمثل - حسابيا - حوالي 24% من واجهة المبنى بدلا من 48% في المنطقة الأولى - وذلك عند تثبيت زاوية سقوط الشمس في الحالتين وباعتبار زاوية سقوط الشمس المطلوبة في الشتاء 36.5 درجة مئوية - أي أن نسبة التشمس في المنطقة الثانية تعادل 50% من التشمس في المنطقة الأولى. كما أن نسبة التهوية تتأثر سلبا قريبا من هذه النسبة تبعا لاتجاهات الرياح وكذلك تتأثر الإضاءة الطبيعية بنسبة تزيد عن 50% نظرا لتأثر مخروط الضوء بمساحة سقوط الأشعة على المباني.

و بالتالي الهدف من وجود مسكن صحي في المنطقة الثانية لم يتحقق بالصورة المطلوبة.

##### 2-4 التحليل العمراني (الطرق والمرافق والخدمات)

تعد الكثافة السكانية هي العامل الرئيسي في تحديد العناصر التخطيطية الرئيسية التالية :

- تحديد حجم الخدمات العامة المطلوبة للمنطقة ( تعليميه - صحيه - امنيه - دينيه ... )
- تحديد قدره المرافق العامة من مياه وكهرباء و صرف صحي
- تحديد قدره الشوارع والأرصفة علي استيعاب تدفق حركة السيارات والمشاة وكذلك قدره مواقف السيارات علي استيعاب العدد الذي يتناسب مع معدل ملكيه السيارة

وقد اشار تقرير المخطط الاستراتيجي لمدينة طنطا ان متوسط الكثافة السكانية للمدينة هو 95 شخص / فدان ، كما اشار الي ان متوسط حجم الأسرة علي مستوي مدينة طنطا هو 4.1 شخص/ اسره

ومن خلال معالجه بيانات الرفع العمراني نجد ان كثافه الاسكان الإجمالية تصل في المنطقة الاولى الي 108 وحده / فدان وفي المنطقة الثانية تصل الي 193 وحده / فدان، و بالتالي نجد ان الكثافة السكانية الإجمالية في المنطقة الاولى تصل الي 444 شخص / فدان بينما تصل الي 793 شخص / فدان في المنطقة الثانية، وهي تعادل 1.78 مرة من كثافة المنطقة الاولى التي هي اساسا أعلى من متوسط الكثافة السكانية للمدينة بأكثر من أربعة أضعاف.

وبالنسبة للخدمات العامة واهمها التعليم والصحة فقد اشار تقرير المخطط الاستراتيجي للمدينة<sup>10</sup> الصادر في سبتمبر 2007 انه يوجد عجز حالي بمدارس التعليم قبل الجامعي يقدر بـ 16 مدرسة مع وجود 85 مدرسة قائمة وعجز حالي في اسرة المستشفيات يقدر بحوالي 85 سرير مع وجود 1183 سرير قائم، ومن المعروف ان تكثيف المباني في المناطق القائمة لا يصاحبه عادة زيادة أو توسع في الخدمات العامة القائمة في تلك المناطق.

وبالنسبة للمرافق العامة فقد اشار تقرير المخطط الاستراتيجي أنه يبلغ نصيب الفرد الحالي في مدينة طنطا من مياه الشرب الناتجة حوالي 109 لتر/فرد/يوم، وهو يقل كثيرا عن متوسط نصيب الفرد من المياه التي ينص عليها الكود المصري البالغ 200 لتر/فرد/يوم، اما الصرف الصحي فقد اشار التقرير الي وجود بعض الطفح في الشوارع و داخل المنازل بسبب تهالك الشبكة وعدم كفايتها للنمو العمراني للمدينة، كما أن شبكة كهرباء المدينة تعاني من انخفاض الجهد الكهربائي في أوقات الذروة المسائية

اما بالنسبة للطرق والأرصفة فقد اشارت البيانات المسجلة بإدارة المرور بطنطا ان معدل ملكية السيارات بمدينة طنطا حوالي 101.4 مركبة /1000 شخص في المدينة، أي سيارة / اسرة وهو معدل مرتفع إذا علمنا - من

خلال المسح الميداني - ان الشارع في المنطقة الثانية (المرحلة الرابعة) بطول 200 متر وعرض 10 متر يعيش به 450 اسرة يمتلكون حوالي 189 سيارة في حين ان الطريق يوفر 33 مكان لوقوف السيارات كما تتوافر اسفل المباني اماكن انتظار لعدد 92 سيارة لينتج عن ذلك عجز في اماكن انتظار السيارات يقدر بـ 64 سيارة .. هذا بالإضافة الى العدد الهائل من المحلات التجارية التي سينتج عنها زيادة هذا العجز، وكذلك اشغالات الارصفة المتوقعة من هذه المحلات وما ينتج عنه من اعاقا حركة المشاة .. وبالتالي فان المحصلة خلل متوقع بالنسبة للطرق والارصفة وقدرتها علي استيعاب تدفق حركة السيارات والمشاة

وبالتالي فان تطبيق القاعدة القانونية بوضعها الحالي يؤدي الى قصور واخلل في الطرق والمرافق والخدمات العامة.

### 3-4 التحليل القانوني

تكوين القاعدة القانونية إنما يقوم على معرفة الواقع والبصر بمقتضياته وحاجاته بعداً صحيحاً عن طريق المشاهدة والتجربة ، وعلى فرض الواجب في شأن هذا الواقع وفق ما يميله العقل من غاية أو مثل أعلى

وتعتبر القاعدة القانونية هي إحدى الوحدات الأساسية التي تدخل في تكوين القانون، وتتكون القاعدة القانونية من عنصرين رئيسيين ، العنصر الأول يتعلق بجوهر القانون وموضوعه، أي بالمادة الأولية التي يتكون منها القانون ، والعنصر الثاني هو الصياغة القانونية وهي بمثابة تحويل المادة الأولية التي يفصح عنها جوهر القانون إلى قواعد عملية صالحة للتطبيق الفعلي (كيرة ، 1974) 11.

وتعد الصياغة القانونية عنصراً هاماً من عناصر تكوين القاعدة القانونية، فهي التي تخرجها إلى حيز الوجود، ويتوقف نجاح تلك القاعدة على دقة الصياغة ومدى ملائمة أدواتها لتحقيق الغاية المقصودة منها، ولهذا ينبغي مراعاة الدقة في صياغة القاعدة القانونية

وإذا كان الهدف من تحديد ارتفاعات المباني هو ضمان وصول الضوء والهواء وأشعة الشمس إلى الأدوار السفلية من المباني، وكذلك وصولها إلى الطرق العامة والخاصة - كما جاء بالمذكرة الإيضاحية للقانون - فقد تم تحقيق جوهر القاعدة القانونية من خلال الصياغة الصحيحة لإحلال الكم محل الكيف، وذلك عن طريق ربط ارتفاعات المباني بعروض الطرق ( 1.5 مرة عرض الطريق ) وتمت صياغة القاعدة القانونية بالنسبة للمبنى الذي يقع على طريقيين مختلفي العروض على أساس الطريق الأوسع تغليباً لمصلحة الفرد دون ضرر للآخرين.

وبمرور الوقت تبين انه إذا زاد عمق المبنى داخل الطريق الأقل عرضاً بنفس الارتفاع لم يتحقق جوهر القانون نظراً لوجود جزء من المبنى على الطريق الأقل عرضاً يزيد ارتفاعه عن 1.5 عرض الطريق، وبناء عليه فقد تم تعديل صياغة القاعدة القانونية بتحديد قيد الارتفاع لذلك المبنى على الطريق الأقل عرضاً بمسافة 25متر من ناصية المبنى، وما زاد من المبنى يكون ارتفاعه تبعاً لعرض الطريق الأقل الذي يقع عليه، وهو بذلك يحقق الحفاظ على جوهر القاعدة القانونية ( ارتفاع المبنى 1.5 مرة عرض الطريق ).

ولكنة مع التعديل اضافة شرط ( ألا تقل المسافة بين محور الطريق الأصغر وحد البناء عن ثمن ارتفاع أعلى واجهة للبناء المطلة عليه، فإذا قلت المسافة المذكورة عن هذا القدر - جاز الارتداد بمباني الواجهة بمقدار الفرق على أن يبدأ هذا الارتداد بعد الارتفاع القانوني المسموح به بالنسبة إلى عرض الطريق الأصغر - ويعفى من الارتداد المشار إليه ناصية البناء على الطريق الأصغر بطول 12 م مقاساً من رأس الزاوية عند تقابل أقل الطريقيين عرضاً مع الخط المقرر للبناء على الطريق الأوسع )، وهو شرط معقد حسابياً بالنسبة للعمامة، ويخالف عوامل جودة الصياغة القانونية من لغة تخاطب سهلة وبسيطة ومألوفة تتسم بالوضوح والقابلية للفهم من المخاطبين بأحكامها، ولا تثير المشاكل عند التطبيق، وقد أدى ذلك إلى الغاء هذا الشرط فيما بعد، مع الاحتفاظ بقيد الارتفاع في حدود مسافة 25م من الطريق الأوسع، وهو تعديل محمود يراعي الصياغة الصحيحة لجوهر القاعدة القانونية.

أم التعديل الأخير فقد أتاح للمخطط الاستراتيجي اعداد صياغة مبتورة تنص علي أنه ( قطعة الارض التي تقع على شارعين مختلفي العروض يتم احتساب الارتفاع على عرض الشارع الأكبر بما لا يتعارض مع قيود ارتفاع هيئة العمليات للقوات المسلحة ) بدون قيد أو شرط وبذلك يكون قد الغي المسافة المفيدة للارتفاع على الطريق الأقل عرضاً، وهو ما يترتب عليه وجود جزء من المبنى على الطريق الأقل عرضاً يزيد ارتفاعه عن 1.5 عرض الطريق - قد يصل هذا الجزء داخل الطريق الأقل عرضاً إلى ما يزيد عن 200 م كما في الحالة الدراسية - مما يؤدي إلى تجريد القاعدة القانونية من مضمونها، وهو ما يمكن اعتباره خلل في الصياغة أدى إلى تجريد القاعدة القانونية من مضمونها.

## 5- النتائج العامة للبحث

- بناء على الدراسات التحليلية - البيئية والعمرانية والقانونية - تم الخروج بعدة نتائج على النحو التالي:
- الهدف من وجود مسكن صحي عند تطبيق القاعدة القانونية بوضعها الحالي لم يتحقق بالصورة المطلوبة.
  - تطبيق القاعدة القانونية بوضعها الحالي يؤدي الى قصور وخلل في الطرق والمرافق والخدمات العامة.
  - تطبيق القاعدة القانونية بوضعها الحالي يمكن اعتباره خلل في الصياغة أدى الى تفرغ القاعدة القانونية من مضمونها

## 6- التوصيات

- ضرورة مراجعة وتقييم قوانين البناء بصفة دورية على فترات زمنية متقاربة لا تتعدى خمس سنوات، وكلما دعت الضرورة لذلك.
  - تعديل القاعدة القانونية الخاصة بارتفاعات المباني التى تقع على طريقتين من خلال المخططات الاستراتيجية باضافة قيد الارتفاع حتى مسافة محددة، وذلك على النحو التالى :
- إذا كان البناء يقع على طرق تختلف عروضها جاز أن يصل ارتفاع المبني على الطريق الأقل عرضا إلى أقصى ارتفاع مسموح به بالنسبة لأكبر الطرق عرضا في حدود مسافة من الواجهة المطلة على اوسع الطرق عرضا مساوية لعرض الطريق الأوسع وبحد أقصى 25 متر.

## 7- المراجع

1. المذكرة الإيضاحية لقانون التنظيم : الوقائع المصرية ، العدد 65 - يونيو 1940 ملحق 145 ، 146.
2. قانون 51 لسنة 1940 : الوقائع المصرية ، العدد 79 - 20 يونيو 1940 - مادة 3.
3. قانون 51 لسنة 1940 : الوقائع المصرية ، العدد 79 - 20 يونيو 1940 - مادة 4 فقرة 2.
4. قانون 656 لسنة 1954 : الوقائع المصرية ، العدد 98 مكرر - 9 ديسمبر 1954 - مادة 15.
5. قرار وزير الاسكان والمرافق 169 لسنة 1962 : الجريدة الرسمية، العدد 31-4 فبراير 1962 - مادة 6
6. قرار وزير الاسكان والتعمير 237 لسنة 1976 لتنفيذ القانون 106 لسنة 1976 : الوقائع المصرية ، 5 مايو 1977 - مادة 36.
7. قرار وزير الاسكان والمرافق 268 لسنة 1996 لتنفيذ القانون 106 لسنة 1976 : الوقائع المصرية، العدد 170 تابع (ب) - 1 / 8 / 1977 - م 20
8. قانون 119 لسنة 2008 : الجريدة الرسمية ، العدد 19 مكرر (أ) - 11 مايو 2008
9. المخطط الاستراتيجي العام المعتمد لمدينة طنطا
10. المخطط الاستراتيجي العام المعتمد لمدينة طنطا " التقرير الثاني" اغسطس - 2007
11. حسن كيرة " المدخل الي القانون " الاسكندرية : منشأة المعارف، 1974، ص ص . 89 - 96.