



# النسبة البنائية في بعض المدن الكبرى حول العالم

النسبة البنائية

في بعض المدن الكبرى

حول العالم

مع الاعتبارات الخاصة للمناطق الجبلية

الاثنين، ٢٦ شعبان، ١٤٢٢ هـ

© ١٤٢٢ هـ؛ ٢٠٠١ مركز فقيه للأبحاث والتطوير

# موجز إداري

النسبة البنائية في مناطق العمل والتجارة التي تتوسط البلاد الكبرى تتراوح من ١٠ إلى ١٥ في المتوسط في الولايات المتحدة الأمريكية والعديد من دول آسيا فيما عدا الهند حيث النسبة متساوية بين أنحاء البلاد وقد تتغير من ١ إلى ١,٣. أما في أوروبا فهي في نطاق يمتد من ٥ إلى ٨.

والنسبة البنائية الشائعة في المنطقة التجارية المركزية التي تتوسط العديد من المدن الكبرى في الولايات المتحدة الأمريكية عادة ما تزيد عن المتوسط وتصل من ٢٥ إلى ٣٠ في وسط جزيرة منهاتان خاصة في الحي المالي والشارع التجاري بمدينة نيويورك ووسط مدينة شيكاغو؛ فمن الممكن شراء حق الجو في المواقع المجاورة للمبني لبناء مجمعات كبيرة ومباني مرتفعة. وفي الواقع أن القيود التي تفرضها مصلحة البلديات علي النسبة البنائية في قلب المدن الكبرى عادة ما تتراخي من جراء المنافسة بين المدن الكبرى في مجال الإنعاش الاقتصادي والتجاري والسياحي.

وعموماً فإن النسبة البنائية مرتفعة في وسط المدن الكبرى نظراً للارتفاع الباهظ في أسعار الأرض وندرة الأراضي الشاغرة من المباني؛ مثلاً لذلك نيويورك وشيكاغو ولوس أنجلوس في الولايات المتحدة الأمريكية، وهونج كونج، وكولالمبور في ماليزيا، وسنغافورة، وباريس في فرنسا، ولندن في المملكة المتحدة.

النسبة البنائية

ثم إن نظام التعمير وتخطيط المدن في المملكة المتحدة نظام مفتوح بالمقارنة بالنظام القائم في الولايات المتحدة الأمريكية فليس هناك أي قيود علي النسبة البنائية ولا لوائح عامة أو جزئية لتنظيمها؛ إذ أن كل ما يتعلق بالتعمير مفتوح للمفاوضات مع الجهات المختصة بالمنطقة.

ورغم أن الحكومة الفرنسية تحدد نسبة بنائية قدرها ١ لعموم فرنسا باستثناء باريس حيث ترتفع النسبة إلي ١,٥. إلا أنه بغض النظر عن النسبة البنائية المسموح بها في المناطق المختلفة فليس علي كل من يريد تخطي النسبة المفروضة قانونياً سوى شراء حق ذلك بمجرد دفع رسوم تتناسب مع مدى خروجه علي الحدود المفروضة. إلي جانب ذلك فإن السلطات المحلية خاصة في باريس لا تحاول التثبت بفرض النسبة البنائية وإن كانت مصدر دخل لها.

وفي الدنمرك تتراوح النسبة البنائية في المجمعات السكنية بين ١٠-٢٠ بينما تتعدى ٢٠ بكثير في المنطقة التجارية بوسط المدن.

أما لوائح تنظيم المباني في كولالمبور بماليزيا فتنظم ارتفاع المباني لكنها تتغافل عن النسبة البنائية؛ حيث يتخطى المعمارون الحدود المسموح بها في المناطق التي ترتفع فيها أسعار الأرض مثل وسط البلد. ولعل من دوافع التساهل في تحديد النسبة البنائية في الكثير من الدول مثل ماليزيا هو أن اللوائح المتشددة تقف عقبة في وجه سرعة استرداد الشركات لتكاليف الأرض التي تبني عليها.

النسبة البنائية

وفي سنغافورة تتراوح النسبة البنائية في قلب المدينة في القطاع الأوسط بين ١,٥ و ١٢,٦ سواء في المباني السكنية أو التجارية. وفي اليابان تتراوح بين ١٠ و ١٢,٣ لبعض المباني.

وتلعب النسبة البنائية دوراً كبيراً في تحديد نظم المواصلات في المدن الكبرى؛ خاصة عند السعي إلى تخفيف حدة المرور ومحاولة إدخال نظم نقل جماعي. فالنقل الجماعي غير مجد اقتصادياً عندما تكون النسبة البنائية أقل من ٠,٥ في منطقة ما، فإن ذلك لا يسبب زحاماً كبيراً في الطرق. ولما كانت النسبة البنائية في الضواحي تتراوح بين ٠,٣ و ٠,٤ فإنها تعاني من مشاكل اختناق أثناء أوقات الانصراف من العمل والذهاب إليه. وفي المقابل عندما تصل النسبة البنائية في منطقة إلى ٧,٥ في المتوسط فإن غالبية العاملين فيها يستخدمون المواصلات العامة أو السبل المرتجلة والجماعية للوصول إلى أعمالهم. لهذا فإن ٩٧% من العاملين في المنطقة يستخدمون سبل المواصلات العامة في مدينة نيويورك خاصة في منطقة ووال ستريت وبداية برودواي تصل النسبة البنائية إلى ٢٥ و ٣٠.

كما أن هناك اتجاهات عالمية في تخطيط المدن الكبرى أن لا يسمح للسيارات الخاصة بدخول المنطقة التجارية في قلب المدينة؛ غير أن هذا لا يتحقق إلا إذا كانت النسبة البنائية لا تقل عن ١,٥؛ وهذه النسبة يتم تجاوزها في معظم المدن مثل البنديقية وباريس ومانهاتن بولاية نيويورك. وكلما ارتفعت المباني سواء في المناطق السكنية أو التجارية كان في الأرض سعة للحدائق والشوارع الفسيحة والأفنية التي يستريح فيها المارة والمشاة.

ولقد كان من جراء التشدد في خفض النسبة البنائية في المناطق الوسطي في العديد من المدن أن كثيراً من الشركات والمؤسسات تهرب إلى المناطق الواقعة علي أطراف

النسبة البنائية

المدن مما يزيد مشكلة المواصلات تعقيداً ويؤدي إلي ازدحام الطرق. وفي آخر المطاف يلجأ السكان أيضاً إلي الانتقال إلي أطراف المدن لارتفاع أسعار العقارات في وسط المدينة وتقصير المسافات التي يقطعونها يومياً للوصول لأشغالهم. كما أن في تمسك السلطات المحلية بنسب بنائية منخفضة يحد من مقدرة القائمين بالتعمير علي إنشاء المتاجر والخدمات المطلوبة في وسط المدينة حيث الطلب عليها مرتفع للغاية. وهذه الحالة مشهودة بشكل ملحوظ في المدن الهندية وفي مدينة سول بكوريا.

ولا شك أن ارتفاع النسبة البنائية خاصة في وسط المدينة له مزايا عديدة منها: كفاءة استغلال الأراضي المحدودة والمرتفعة السعر؛ وتسهيل حركة المرور؛ والحد من تلوث الجو من عادم السيارات الخاصة؛ وإنعاش الحركة التجارية والحالة الاقتصادية؛ وحسن استغلال المرافق العامة والخدمات والبنية التحتية التي تتميز بها مناطق الوسط في المدن الكبرى؛ وإتاحة فرص أفضل لتوسيع الشوارع وتجميل وسط المدينة والحد من ازدحام الشوارع والطرق سواء بالبشر أو السيارات؛ والتوسع في المساكن التجارية مثل الفنادق واستراحات رجال الأعمال؛ وإمكانية توفير فسحة لائقة في أماكن العمل والتجارة وتزويدها بغرف للاجتماعات والمقابلات. بل إن بعض المناطق في كاليفورنيا تسعى لرفع النسبة البنائية إلي ما فوق ٥٠ بهدف القصد في الطاقة.

ولا شك أن المناطق الجبلية تشكل قيوداً علي النسبة البنائية فكلما ازداد معدل الانحدار كلما قلت النسبة البنائية المتاحة وإلا زادت التكاليف الإنشاء زيادة فادحة. ودرجة الحد من النسبة البنائية بزيادة الانحدار يعتمد بالمقام الأول علي نوعية التربة الجبلية وهل هي رخوة أم حجرية وهل تتعرض المنطقة إلي السيول أم لا.

النسبة البنائية

# مقدمة

تختلف تعريفات "النسبة البنائية" من مكان إلى آخر؛ لكن التعريف الشائع هو أنها تمثل نسبة المساحة الكلية المصرح البناء عليها في جميع الطوابق إلى مساحة أرض الموقع المحدد للبناء. وفي بعض الحالات تعرف النسبة البنائية علي أنها نسبة المساحة النافعة للاستخدام المعيشي<sup>1</sup> إلى مساحة أرض الموقع؛ أي أن حسابات النسبة البنائية يستثني منها المساحة المبنية التي لا يستفاد منها وأحياناً يستثني جراج العربات والدرج والمصاعد. وفي بعض اللوائح التنظيمية للمباني يجري تمييز بين النسبة البنائية للمباني الرئيسية والمباني الملحقة بها.

والنسبة البنائية بعدة اصطلاحات منها: "نسبة مساحة الأرضية"<sup>2</sup>؛ أو "مقياس فراغ الأرضية"<sup>3</sup> أو "نسبة قطعة الأرض"<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> هذا هو التعريف الشائع في المساكن  
<sup>2</sup> النسبة البنائية أو نسبة مساحة الأرضية

Floor Area Ratio (FAR).

<sup>3</sup> مقياس فراغ الأرضية

Floor Space Index (FSI)

<sup>4</sup> نسبة قطعة الأرض

Plot ratio

النسبة البنائية

والنسبة البنائية تستخدم عموماً كمعيار لاستغلال الأرض فكلما زادت النسبة كلما زاد مستوى استغلال أرض البناء في المنطقة؛ كما تستخدم كمقياس لفرض حدود علي الارتفاع في المباني في التخطيط العمراني للمدن وتحديد المناطق السكنية والتجارية والصناعية والمناطق التي قد يختلط فيها السكن مع النشاط التجاري.

وعموماً فإن النسبة البنائية في مناطق العمل والتجارة التي تتوسط البلاد الكبيرة عادة ما تتراوح من ١٠ إلى ١٥ في المتوسط في الولايات المتحدة الأمريكية والعديد من دول آسيا فيما عدا الهند حيث النسبة متساوية بين أنحاء البلاد وقد تتغير من ١ إلى ١,٣؛ أما في أوروبا فهي في نطاق من ٥ إلى ٨.<sup>٥</sup>

في العديد من الدول مثل ألمانيا وفرنسا، تقوم الحكومة أو الإدارة المحلية بتغيير منطقة من المناطق سواء بتحويل منطقة زراعية أو صحراوية منخفضة في كثافة المباني إلى مدينة عالية الكثافة أو نزع بعض الملكيات في مدينة لتزويدها بطرق وسبل مواصلات ملائمة وفي كلتا الحالتين يرتفع سعر الأرض؛ إلا أن الحكومة عادة ما تعمل علي استرداد تكاليف البنية التحتية في الحالة الثانية؛ سواء بفرض ضرائب علي العقارات أو ضرائب خاصة علي ما تقدمه البلدية من تسهيلات لأصحاب المباني أو بفرض رسوم وضرائب خاصة علي الارتفاع في المباني؛ أي علي النسبة البنائية المرتفعة.<sup>٦</sup>

## <sup>٥</sup> استخدام الأرض بكفاءة

Alain Bertaud. Real State Liquidity and Urban Land Use Efficiency. Real State Paper-3, Document 3082. 1999.

## <sup>٦</sup> منظمة التعاون والتطوير الاقتصادي

Roger Gorham. Land-Use Planning and Sustainable Urban Travel; Overcoming Barriers to Effective Coordination. ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT (OECD); EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF

النسبة البنائية



وتلعب النسبة البنائية دوراً كبيراً في تحديد نظم المواصلات في المدن الكبرى. فلقد تبين أنه عندما تكون النسبة البنائية أقل من ٠,٥ في منطقة ما فإن ذلك لا يسبب زحاماً كبيراً في الطرق يقتضي معه القيام بإنشاء نظام نقل جماعي لأن النقل الجماعي ليس فيه جدوى اقتصادية؛ فعلي سبيل المثال إن النسبة في الضواحي تتراوح بين ٠,٣ و ٠,٤ ولهذا لا تتجح فيها مشاريع النقل الجماعي.<sup>٧</sup> وفي المقابل فإن النسبة البنائية في ضاحية بلفيو التابعة لمدينة سياتل بولاية واشنطن وصلت إلى ٧,٥ في المتوسط وعليه فإن ٢٧% من العاملين فيها يستخدمون المواصلات العامة أو السبل المرتجلة والجماعية للوصول إلى أعمالهم.<sup>٨</sup> وكذلك فإن النسبة البنائية في ضاحية أبتون التابعة لمدينة هيستون بولاية تكساس حوالي ٥ وعليه فإن ٢٢% من العاملين فيها يصلون إلى عملهم دون سيارة خاصة. كما أن النسبة البنائية العالية في المناطق السكنية تشجع أيضاً علي استخدام سبل النقل الجماعي.

ولقد كان من جراء التثدد في خفض النسبة البنائية في المناطق الوسطي في العديد من المدن سعياً وراء تجميلها أن كثيراً من الشركات والمؤسسات تهرب إلى المناطق الواقعة علي هامش المدن مما يزيد مشكلة المواصلات تعقيداً ويؤدي إلى ازدحام الطرق. وفي آخر المطاف يلجأ السكان إلى الانتقال إلى أطراف المدن أيضاً لارتفاع أسعار العقارات في وسط المدينة وتقصير المسافات التي يقطعونها يومياً للوصول لأشغالهم. كما

---

TRANSPORT (OECD-ECMT); ENV TDS. Workshop on Land-Use for Sustainable Urban Transport: Implementing Change; 23-24 September 1998; Linz, Austria

<sup>٧</sup> تعديل استغلال الأرض لحل مشكلة المواصلات

Cervero, Robert. 1991. Congestion Relief: The Land Use Alternative. *Journal of Planning Education and Research* 10, No. 2.

<sup>٨</sup> هذا بالمقارنة بنسبة ١٠% في العديد من المدن في الولايات المتحدة الأمريكية

النسبة البنائية

أن في تمسك السلطات المحلية بنسب بنائية منخفضة يحد من مقدرة القائمين بالتعمير علي إنشاء المتاجر والخدمات المطلوبة في وسط المدينة حيث الطلب عليها مرتفع للغاية. وهذه الحالة مشهودة بشكل ملحوظ في المدن الهندية وفي مدينة سول بكوريا.<sup>٩</sup>

ومن المفارقات أن مدينة بنجالور في الهند ترمع مد خطوط سكة حديدية خفيفة للنقل الجماعي إلي وسط المدينة بينما تقيد كثافة المباني فيها بحيث يتعذر بناء مكاتب جديدة في مركز المدينة؛ رغم أن خلق أعمال جديدة يقتضي تراخي لوائح تحديد النسبة البنائية في وسط المدينة؛ هذا إلي جانب أن كل مجمعات التقنية الحديثة يتم إنشاؤها في الضواحي البعيدة مما يؤدي إلي تدهور البنية التحتية في المدينة. ولتلافي هذا الإشكال صدرت خطة جديدة للمواصلات يتم تنفيذها في عام ٢٠١١ تقضي بإقامة خط نقل عام دائري حول المدينة مما سيؤدي إلي تشتت مراكز العمل. ونفس الظروف قائمة في مدينة أحمد أباد.<sup>١٠</sup>

وفي مدينة نيويورك خاصة في منطقة ووال ستريت وبداية برودواي تصل النسبة البنائية إلي ٢٥ و ٣٠؛ ولهذا فإن ٩٧% من العاملين في المنطقة يستخدمون سبل المواصلات العامة.<sup>١١</sup>

---

## <sup>٩</sup> تقييم سوق الأرض

D. Dowall. *The land market assessment: A new tool for Urban Management*. World Bank, Urban Management Program, Washington D.C. 1995

## <sup>١٠</sup> مشاكل استخدام الأرض في بنجالور

A. Bertaud, *Bengalore Land Use Issues*. World Bank, Washington D.C. 1999

## <sup>١١</sup> هارفارد

Cities and Suburbs; A *Harvard Magazine* Roundtable; Graduate School of Design.2000:

النسبة البنائية

ومع ازدحام الطرق بالسيارات وما تسببه من اختناق في المرور وتلوث للبيئة فهناك مساع إلي التراخي في اللوائح التي تحدد النسبة البنائية وحظر مرور السيارات الخاصة في وسط المدن الكبيرة أو تصميم مدن بلا سيارات. والتصميم الرئيسي للمدن التي تمنع فيها السيارات يتطلب ألا تقل النسبة البنائية عن ١,٥؛ وهذه النسبة يتم تجاوزها في معظم المدن مثل البنديقية وباريس ومانهاتن بولاية نيويورك.<sup>١٢</sup> وكلما ارتفعت المباني كان في الأرض سعة للحدائق والشوارع الفسيحة والأفنية التي يستريح فيها المارة والمشاة.

وعليه فإن ارتفاع النسبة البنائية خاصة في وسط المدينة له مزايا عديدة منها:

- كفاءة استغلال الأراضي المحدودة والمرتفعة السعر.
- تسهيل حركة المرور.
- الحد من تلوث الجو من عادم السيارات الخاصة.
- إنعاش الحركة التجارية والحالة الاقتصادية.
- حسن استغلال المرافق العامة والخدمات والبنية التحتية التي تتميز بها مناطق الوسط في المدن الكبرى.
- إتاحة فرص أفضل لتوسيع الشوارع وتجميل وسط المدينة والحد من ازدحام الشوارع والطرق سواء بالبشر أو السيارات.
- التوسع في المساكن التجارية مثل الفنادق واستراحات رجال الأعمال.

---

<sup>١٢</sup> مدن بلا سيارات

Carfree Cities; <http://www.carfree.com/far..html>

النسبة البنائية

- إمكانية توفير فسحة في أماكن العمل والتجارة وتزويدها بغرف للاجتماعات والمقابلات.

غير أن ارتفاع النسبة البنائية يقتضي جودة عالية في تصميم المباني وإنشائها واستخدام تقنية عالية في البناء والأساس؛ إلي جانب رقابة علي عمليات الإنشاء ودقة في تأمين المباني وسلامتها خاصة عند شب حرائق أو وقوع كوارث أخرى وتوفير سبل الراحة في استخدامها من مصاعد وخلافه.

وعادة ما تكون النسبة البنائية مرتفعة في وسط المدن الكبيرة حيث تكون أسعار الأرض باهظة مثل نيويورك وشيكاغو ولوس أنجلوس في الولايات المتحدة الأمريكية، وهونج كونج، وكولالمبور في ماليزيا، وسنغافورة، وباريس في فرنسا، ولندن في المملكة المتحدة.

كما أن ارتفاع النسبة البنائية في الدول المتقدمة ناجم عن أن المساحة المخصصة للفرد في سكنه وعمله مرتفعة بالمقارنة بالدول النامية، التي تكاد تكون طرقها مزدحمة وشوارعها غاصة بالناس علي مدار الساعة. جدول ١ يرصد المساحة الأرضية المخصصة للفرد في الدول المختلفة.<sup>١٣</sup>

جدول ١ مساحة الأرضية للفرد في المدن الكبرى

الدولة (المدينة)	عدد السكان؛ مليون نسمة	مساحة الأرضية للفرد؛ متر مربع
تنزانيا (دار السلام)	١,٦	٥
مالاوي (ليلونجو)	٠,٤	٦,٦
بنجلادش (دكا)	٥,٢	٣,٧
مدغشقر (أنتاناناريفو)	٠,٩	٥,١
نيجريا (عبدان)	٥,٧	٩
الهند (نيو دلهي)	٨,٤	٨,٦
كينيا (نيروبي)	١,٤	٥,١
الصين (بكين)	٧	٩,٣
غانا (أكرا)	١,٤	١٠,٤
باكستان (كراتشي)	٨,٢	٧,١
إندونيسيا (جاكرتا)	٨,٢	١٠,٢
مصر (القاهرة)	٦,١	١٢
زمبابوي (هرارا)	١,٢	٧
السنغال (داكار)	١,٦	٨,١
الفلبين (مانيلا)	٧,٩	١٢
ساحل العاج (عيجان)	١,٩	٧,٩
مراكش (الرباط)	١,١	٦
إكوادور (كويتا)	٥,٣	٨,٦

النسبة البنائية

الأردن (عمان)	١,٣	١٠
كولومبيا (بجوتا)	٤,٩	٨,٨
تايلاند (بنجوك)	٦	١٦,٣
تونس (تونس)	١,٦	٦,٥
جامايكا (كنجستون)	٦	١٥,٣
تركيا (استنبول)	٧,٣	١٧
بولندا (وارسو)	١,٧	١٧,٤
شيلي (سانتيجو)	٤,٨	١٥,٩
الجزائر (الجزائر)	١,٨	٨,٥
ماليزيا (كوالالمبور)	١,٢	١٨,٦
المكسيك (مونتريه)	٢,٥	٨,٦
أفريقيا الجنوبية (جوهانسبرج)	٨,٧	١١,١
فنزويلا (كراكس)	٣,٨	١٦
البرازيل (ريو دي جنيرو)	٦	١٩,٤
المجر (بودابست)	٢	٢٣,٥
تشيكوسلوفاكيا <sup>١٤</sup> (براتيسلافا)	٠,٤	٢٣,٢
كوريا (سول)	١٠,٦	١٨,٨
اليونان (أثينا)	٢,١	٢٤,٥
هونج كونج	٥,٨	٧,١
المملكة المتحدة (لندن)	٦,٨	٣١,٩

<sup>١٤</sup> تشيكوسلوفاكيا انقسمت إلي دولتين: التشيك والسلوفاك

النسبة البنائية

٥٠,٧	٣	أستراليا (سدني)
٢٣,٨	٠,٧	هولندا (أمستردام)
٣١	١,٥	النمسا (فيينا)
٣٢,٤	١٠,٧	فرنسا (باريس)
٤١,١	٣,٨	كندا (تورنتو)
٦٨,٧	٣,٩	الولايات المتحدة الأمريكية (واشنطن، مقاطعة كولومبيا)
٣٥	١,٣	ألمانيا (ميونيخ)
٤٢	٠,٥	النرويج (أوسلو)
٤٠	١,٥	السويد (استكهولم)
١٥,٨	٨,٢	اليابان (طوكيو)
٣٠,٤	٠,٨	فنلندا (هلسنكي)
٢٤,٤	٤,٨	أسبانيا (مدريد)
٢٠	٢,٧	سنغافورة

النسبة البنائية

# الولايات المتحدة الأمريكية

النسبة البنائية الشائعة في المنطقة التجارية المركزية التي تتوسط العديد من المدن الكبرى في الولايات المتحدة الأمريكية عادة ما تكون في نطاق من ١٠ إلى ١٥ في المتوسط؛<sup>١٥</sup> غير أنها تزيد عن ذلك في وسط جزيرة منهاتان<sup>١٦</sup> خاصة في الحي المالي والشارع التجاري بمدينة نيويورك ووسط مدينة شيكاغو.<sup>١٧</sup>

وفي الواقع أن القيود التي تفرضها مصلحة البلديات علي النسبة البنائية في قلب المدن الكبرى عادة ما تتراخى لأسباب محلية منها المنافسة بين المدن الكبرى علي:

- استقطاب الشركات التجارية والمؤسسات المالية ومكاتب المحاسبة والمحاماة الشهيرة؛ إلي جانب المحلات التجارية العالمية.

## <sup>١٥</sup> تجارة العقار واستغلال الأرض

Alain Bertaud. Real Estate Liquidity And Urban Land Use Efficiency A Real Estate Paper3 .Doc 3082; 09/19/99

<sup>١٦</sup> كانت منهاتان تعتبر مركز ناطحات السحاب في العالم خلال فترة طويلة؛ وكان بها أعلي مبنيين قبل أن يتقوض برجي المركز التجاري.  
<sup>١٧</sup> برج سيرز في وسط شيكاغو يعتبر أعلي مبني في الولايات المتحدة الأمريكية في الوقت الحالي

النسبة البنائية



- إنشاء مركز تجارى فريد في وسط المدينة.
  - تشجيع السياحة الداخلية لما تقدمه المباني المرتفعة للناس من مشاهد غير مألوفة لهم في المدن الصغيرة وفي القرى؛ وعادة ما يتم ترتيب أماكن علي سقف المباني المرتفعة تجذب السياح مثل المطاعم وشرفات لرؤية المدينة من أعلي المواقع فيها سواء ليلاً أو نهاراً.
  - الانفراد بنماذج معمارية تضي علي وسط المدينة جمالا وتعطيها شهرة عالمية.
  - تحصيل أكبر نصيب من الضرائب علي المباني في أصغر حيز ممكن لإنعاش اقتصاديات المدينة.
  - خلق معالم شهيرة في المدينة تتصف بالدوام والخصوصية يسترشد بها أهل المدينة وزوارها وتكون لهم بمثابة المنارة البحرية للسفن أو النجوم التي يسترشد بها الناس في تحديد الأماكن.
- ومن المعروف أن مدينة نيويورك قامت بإنشاء برج مركز التجارة علي نفقتها وقامت المدينة بتأجيرها لأحد المالبين لقاء دخل للمدينة بلغ عدة مليارات من الدولارات سنوياً؛ وقام هو بإدارة المبني واستجاره لقاء عائد كبير علي استثماره.
- كما أن العديد من الشركات والمؤسسات الكبرى تفضل أن تكون مكاتبها الرئيسية في وسط المدن؛ حتي لو كان لها منشآت كبيرة علي أطراف المدن؛ وذلك راجع لأسباب عدة؛ منها:

- تركيز عمليات الاتصال والإدارة.

- 
- 

النسبة البنائية

- القرب من مراكز التجارة والمؤسسات الكبرى والمنشآت والإدارات العامة التي تتعامل معها بصورة مستمرة ويومية.
- الحرص علي التواجد في مركز صدارة مرموق؛ لهذا أنشأت بعض الشركات الكبرى مباني فارهة في وسط المدن تحمل اسمها.
- جودة البنية التحتية التي لا تتوفر في الأماكن التي تنتشر فيها المباني الصغيرة.
- توفر الخدمات التي تحتاجها الشركات في مكان واحد.<sup>١٨</sup>

ولا شك أن زيادة النسبة البنائية في وسط المدن الكبرى في الولايات المتحدة الأمريكية أدى إلي انتعاش اقتصادي في تلك المدن بصورة دائمة غير موسمية لا تتأثر بالمتغيرات الاقتصادية القومية لما تجلبه المباني الضخمة من أنشطة تجارية متنوعة وخدمات مختلفة؛ إلي جانب توفير فرص العمل. كما تحل من مشكلات المواصلات الخاصة. ورغم أن المباني الكبيرة تساعد علي أمن المكاتب والمتاجر وسلامة العاملين بها إلا أن الانخفاض الكبير والمفاجئ في تعداد السكان في قلب المدينة بعد ساعات العمل يعرض الشوارع لمشاكل أمنية مستعصية.

---

<sup>١٨</sup> تتوفر في المباني الكبرى جميع احتياجات مكاتب الشركات والعاملين بها من مطاعم وخدمات الطعام وأماكن للاجتماعات ومراكز نسخ وطباعة ومكتبات ومتاجر؛ الخ.

## ولاية إلينوى

### مدينة شيكاغو

ليس هناك قيود تنظيمية علي النسبة البنائية في مدينة شيكاغو بولاية إلينوى؛<sup>١٩</sup> غير أن النسبة البنائية الشائعة للمباني في المنطقة التجارية في وسط المدينة تتراوح بين ٧ و ١٦ وفق المنطقة.<sup>٢٠</sup>

## ولاية نيويورك

### مدينة نيويورك

هناك قيود تنظيمية علي النسبة البنائية في مدينة نيويورك؛ والحد الأقصى للنسبة البنائية في المناطق التجارية وسط المدينة هو ١٠. غير أن هناك ما يسمى بالعلوات أو الإكراميات التي تمنح لبعض الأعمال التجارية بإذن خاص؛ فيسمح لها بتجاوز هذا الحد

---

<sup>١٩</sup> تخطيط شيكاغو الحديثة

Thursday Architects, Big Plans, Divine Details: The Burnham Plan and Citywide Development of Modern Chicago. January 27, 2001.

<sup>٢٠</sup> مدينة شيكاغو

City of Chicago- The Commission; 2001;  
[http://www.ci.chi.il.us/Mayor/Zoning/zoning\\_or\\_news.html](http://www.ci.chi.il.us/Mayor/Zoning/zoning_or_news.html)

الأعلى بقدر يسمى العلاوة.<sup>٢١</sup> وتقرر العلاوة وفق ما تجلبه المؤسسة للمدينة من عائد مادي أو معنوي. فعلي سبيل المثال تصل النسبة البنائية في وسط منهاتان إلي حوالي ١٨؛ والنسبة البنائية في بداية برودواي<sup>٢٢</sup> تتغير من ٢٥ إلي ٣٠.<sup>٢٣</sup>

كذلك الحال مع المناطق الصناعية التي تحصل علي ترخيصات خاصة لزيادة النسبة البنائية؛ وقد تصل العلاوة إلي ٣٣% خاصة لمصانع الثياب الجاهزة.<sup>٢٤</sup>

إلي جانب ذلك فمن من الممكن للقائمين بالتعمير شراء حق الجو في المواقع المجاورة للمبني الذي يشرعون في بنائه وبهذا يسمح لهم ببناء مجمعات كبيرة ومباني مرتفعة.<sup>٢٥</sup>

---

### <sup>٢١</sup> لوائح تحديد المناطق في مدينة نيويورك؛ المناطق التجارية

Rudolph W. Giuliani, Mayor; Joseph B. Rose, City Planning Commission; the City of New York. Zoning Resolution: Article III-Commercial Districts Regulations. February 2001.

### <sup>٢٢</sup> برودواي هو شارع الملاهي والمسارح والمهرجانات.

### <sup>٢٣</sup> المدن والضواحي

Harvard Magazine. Cities and Suburbs, A Harvard Magazine Roundtable. 2000.

### <sup>٢٤</sup> لوائح تحديد المناطق في مدينة نيويورك؛ المناطق الصناعية

Rudolph W. Giuliani, Mayor; Joseph B. Rose, City Planning Commission; the City of New York. Zoning Resolution: Article IV-Manufacturing Districts Regulations. February 2001.

### <sup>٢٥</sup> البانية العالية

Hanscom. Tall Buildings. Hanscom Global, Issue 79. September 1999.

النسبة البنائية

كما أن هناك مناطق خاصة تتعدى فيها النسبة البنائية الحد الأقصى للمناطق الأخرى؛ من بينها المناطق الآتية:

- منطقة أسفل منهاتن: ٢١,٦.٢٦
- منطقة مركز جاكوب جافيتس للاجتماعات: ١٢.٢٧
- منطقة ميدان لنكولن: ١٢ مع إمكانية الزيادة بحوالي ٢٠%.٢٨
- منطقة وسط المدينة: ٢,١٦ مع إمكانية الزيادة كعلاوة.٢٩

---

<sup>٢٦</sup> لوائح المناطق الخاصة في مدينة نيويورك؛ منطقة أسفل منهاتن  
Rudolph W. Giuliani, Mayor; Joseph B. Rose, City Planning Commission; the City of New York. Zoning Resolution: Article IX-Special Purpose Districts; Chapter 2: Special Lower Manhattan District. May 2001.

<sup>٢٧</sup> لوائح المناطق الخاصة في مدينة نيويورك؛ منطقة المؤتمرات  
Rudolph W. Giuliani, Mayor; Joseph B. Rose, City Planning Commission; the City of New York. Zoning Resolution: Article IX-Special Purpose Districts; Chapter 3: Special Jacob K. Javits Convention Center District. August 1998.

<sup>٢٨</sup> لوائح المناطق الخاصة في مدينة نيويورك؛ منطقة ميدان لنكولن  
Rudolph W. Giuliani, Mayor; Joseph B. Rose, City Planning Commission; the City of New York. Zoning Resolution: Article VIII-Special Purpose Districts; Chapter 2: Special Lincoln Square District. April 2001.

<sup>٢٩</sup> لوائح المناطق الخاصة في مدينة نيويورك؛ منطقة وسط المدينة  
Rudolph W. Giuliani, Mayor; Joseph B. Rose, City Planning Commission; the City of New York. Zoning Resolution: Article VIII-Special Purpose Districts; Chapter 1: Special Midtown District. December 2000.

النسبة البنائية

أما في المناطق السكنية فالقانون يحدد النسبة البنائية وفق نوعية السكن (منزل منفصل لأسرة واحدة أو منزل لعدة أسر) في نطاق يتراوح من ١ إلى ١٠.٣٠

## قرية سكارسدیل

جدول ٢ يرصد النسبة البنائية القصوى في قرية سكارسدیل وفق مساحة الأرض.<sup>٣١</sup>  
ومن الممكن منح صاحب العقار تصريح خاص بعلاوة علي الحد الأقصى للنسبة البنائية إذا لم يؤدي ذلك إلي عدم انسجام في المظهر مع المباني الأخرى في المنطقة. وقيم النسبة البنائية القصوى مع العلاوات تتبع جدول ٣.

### جدول ٢ النسبة البنائية القصوى في قرية سكارسدیل

#### <sup>٣٠</sup> لوائح تحديد المناطق في مدينة نيويورك؛ المناطق السكنية

Rudolph W. Giuliani, Mayor; Joseph B. Rose, City Planning Commission; the City of New York. Zoning Resolution: Article II-Residence Districts Regulations. February 2001.

#### <sup>٣١</sup> تنظيمات التعمير في قرية سكارسدیل بنيويورك

APPS, Inc.; Zoning Ordinance Amendment: FAR Cap and Design Bonus; A LOCAL LAW AMENDING THE ZONING ORDINANCE TO ESTABLISH A FLOOR AREA RATIO CAP AND DESIGN BONUS.

النسبة البنائية

النسبة البنائية	مساحة الأرض؛ متر مربع
٠,٤٠	٣٦٥ - ٢٧٩
٠,٣٨	٦٥٠ - ٥٥٧
٠,٣٤	٧٤٣
٠,٣٢	٨٣٦
٠,٣٠	٩٢٩
٠,٢٨٥	١٠٢٢
٠,٢٧	١١١٥
٠,٢٥٥	١٢٠٨
٠,٢٤	١٣٠٠
٠.٢٢٥	١٣٩٤
٠,٢٢	١٤٨٦
٠,٢١٥	١٥٧٩
٠.٢١	١٦٧٢
٠,٢٠٥	١٧٦٥
٠,٢	١٨٥٨
٠,١٩٥	١٩٥١
٠,١٩	٢٠٤٣
٠,١٨٥	٢١٣٧
٠,١٨	٢٢٣٠
٠,١٧٥	٢٣٢٣

النسبة البنائية

٠,١٧٢٥	٢٤١٥
٠,١٧	٢٥٠٨
٠,١٦٧٥	٢٦٠١
٠,١٦٥	٢٦٩٤
٠,١٦٢٥	٢٧٨٧
٠,١٦	٢٨٨٠
٠,١٥٧٥	٢٩٧٣
٠,١٥٥	٣٠٦٦
٠,١٥٢٥	٣١٥٩
٠,١٥	٣٢٥٢ - ٤٦٤٥

النسبة البنائية



جدول ٣ النسبة البنائية القصوى بالإضافة إلى العلاوة في قرية سكارسدیل

النسبة البنائية	مساحة الأرض؛ متر مربع
٠,٤٥	أقل من ٤٦٤,٤
٠,٤٥ + مساحة قطعة الأرض - ٤٦٤,٥ ÷ (٠,٠٢ × ٩٢,٩)	٩٢٨,٩ - ٤٦٤,٥
٠,٣٥ - {مساحة قطعة الأرض - ٩٢٩ ÷ (٠,٠١٥ × ٩٢,٩)}	١٣٩٣,٤ - ٩٢٩
٠,٢٧٥ - {مساحة قطعة الأرض - ١٣٩٣,٥ ÷ ٩٢,٩} × (٠,٠٠٥)	٢٣٢٢,٤ - ١٣٩٣,٥
٠,٢٢٥ - {مساحة قطعة الأرض - ٢٣٢٢,٥ ÷ ٩٢,٩} × (٠,٠٠٢٥)	٣٢٥١,٤ - ٢٣٢٢,٥
٠,٢	أكبر من ٣٢٥١,٥

## ولاية كاليفورنيا

في ولاية كاليفورنيا هناك قواعد عامة متبعة في التعمير؛ غير أن لكل منطقة إدخال التعديلات اللازمة عليها وفق أحوال التضاريس والمناخ وخصوصياتها الاجتماعية والمعمارية. وجدول ٤ يسجل الحد الأقصى للنسبة البنائية في مختلف المناطق غير السكنية وفق استخدامها.<sup>٣٢</sup> وجدول ٥ يعطي قائمة بالنسبة البنائية القصوى وفق استيعاب الخطة العامة للتعمير في ٦٨٢٥ مدينة وحوالي ٣٨١٥٣٣ تجمعات سكنية خارج المدن.

<sup>٣٢</sup> لوائح كاليفورنيا

جدول ٤ النسبة البنائية وفق الاستخدامات غير السكنية

استخدام المنطقة	النسبة البنائية
التجارة	٠,٥٠
الصناعة	٠,٨٠
الترفيه والمتنزهات	٠,٣٥
المناطق المفتوحة	٠,٣٥

جدول ٥ النسبة البنائية وفق استيعاب الخطة العامة للتعمير

المنطقة	النسبة البنائية
المناطق الزراعية	٠,٨١
الضياح السكنية الخاصة	٠,٢٠
المناطق السكنية العامة	٠,٨٠
المناطق التجارية	٠,٥٠
المناطق الصناعية	٠,٨٠
الحدائق ومباني الترفيه	٠,٥٠

وفي جدول ٦ مثال للوائح تنظيم النسبة البنائية في بعض المدن. أما بعض المدن الأخرى في الولاية ففيما يلي عرض مقتضب للنسبة البنائية فيها.

النسبة البنائية

جدول ٦ القيم المتوسطة للنسبة البنائية في بعض مدن ولاية كاليفورنيا

النسبة البنائية	استخدام الأرض	
٣	اللوائح القائمة	مدينة سان جوزيه <sup>٣٣</sup>
١٠	التعديلات الجديدة	
٣	المنطقة التجارية، وسط المدينة <sup>٣٤</sup>	مدينة دافيز
٢	المنطقة السكنية <sup>٣٥</sup>	
٠,٨٧٧	المناطق القائمة	مدينة مودستو <sup>٣٦</sup>
٥٧,١٨	مقترحة للقصد في الطاقة	
٢	مناطق سكنية وسط المدينة	مدينة سان ديجو <sup>٣٧</sup>
٠,٣٢٥	المنطقة التجارية	مدينة سان هوان كابسترانو <sup>٣٨</sup>

<sup>٣٣</sup> سان جوزيه؛ لوائح التنظيم

San Jose; Municipal Code; Zoning Regulations; Section 20.28.610

<sup>٣٤</sup> ديفيز؛ لوائح التنظيم

Davis, CA; City Code; Central Commercial District; Article 40.14

<sup>٣٥</sup> ديفيز؛ لوائح التنظيم

Davis, CA; City Code; Residential Transitional District; Article 40.10

<sup>٣٦</sup> مودستو؛ كاليفورنيا

Modesto, CA: [http://www.micropas.com/rep\\_add.html](http://www.micropas.com/rep_add.html)

<sup>٣٧</sup> سان ديجو؛ كاليفورنيا؛ لوائح تنظيمية

Zoning Regulations: incentives; Section: 103.1915.03 and 04

<sup>٣٨</sup> سان هوان كابسترانو

City of San Juan Capistrano, Community Redevelopment Agency, April 1990

النسبة البنائية

## سانتا كلارا

قام مكتب التخطيط في محافظة سانتا كلارا بتخفيض النسبة البنائية في إحدى المناطق من ٠,٤٥ إلى ٠,٣٥ للمنازل الجديدة أو التي يزمع تجديدها والمكونة من طابق أو طابقين؛ وذلك احتذاء بمدينة كابرنيو التي تسمح بنسبة ٠,٤٥ لمنزل من طابق واحد بينما لا تسمح لمنزل من طابقين بنسبة تتعدى ٠,٣٥ إلا بعد مراجعة التصميم.<sup>٣٩</sup>

## تبورون

النسبة البنائية في مدينة تبورون تنطبق علي المناطق السكنية فقط؛ وفق جدول ٧.٧<sup>٤٠</sup>

---

<sup>٣٩</sup> محافظة سانتا كلارا

Don Weden, Principal Planner, County of Santa Clara, 2001

<sup>٤٠</sup> تنظيمات مدينة تبورون

Summary of Tiburon Zoning District Requirements

## جدول ٧ النسبة البنائية في مدينة تبورون

النسبة البنائية	مساحة الأرض؛ متر مربع	مساحة الجراج المستثناة؛ متر مربع
٠,٣٥	أقل من ٦٩٧	٥٦
٠,١ إلى جانب ١٨٦ متر مربع	أكبر من ٦٩٧ وأقل من ٥٥٧٤	٥٦
٧٣٤ متر مربع	أكبر من ٥٥٧٤	٧٠

## النسبة البنائية في المناطق الجبلية

### مقدمة

النسبة البنائية في المناطق الجبلية تعتمد علي عدة عوامل منها:

- طبيعة التربة: يختلف مدى استغلال الأرض وفق نوعية التربة الجبلية؛ هل هي رخوة أم صخرية؛ ومدى احتمال الأساس لحمولة المباني المستخدمة من وجهة تأمين من فيها.<sup>٤١</sup>
- نوعية المنطقة: تختلف النسبة البنائية وفق نوعية المنطقة؛ وهل هي سياحية أم أنها مدينة متنوعة الاستخدام.
- 

<sup>٤١</sup> بعض المساكن علي سفوح الجبال تتعرض للانزهار في حالة انجراف السيول أو هطول الأمطار الغزيرة نتيجة لرخاوة التربة.

النسبة البنائية

- الناحية الجمالية: يتم تحديد النسبة البنائية لمختلف الأماكن في منطقة جبلية بصورة تحفظ القيمة الجمالية للمنطقة كلها؛ بما في ذلك المشهد من طائرة تحلق على المنطقة.

## مدينة بلмонт، ولاية كاليفورنيا

مدينة بلмонт مدينة جبلية تقع في منطقة الخليج جنوب سان فرانسيسكو بولاية كاليفورنيا بالولايات الأمريكية المتحدة.

### مناطق سكنية؛ عائلة واحدة<sup>٤٢</sup>

#### وصف

وفق اللوائح التنظيمية للمدينة:<sup>٤٣</sup>

<sup>٤٢</sup> في مناطق سكن العائلة الواحدة؛ لا يسمح بإيجار المسكن في حالة الضرورة إلا لأسرة واحدة ولا يسمح في معظم المدن إيجار أي جزء منه وفي بعض المدن يسمح إيجار جزء منه لفرد واحد على الأكثر.  
<sup>٤٣</sup> اللوائح التنظيمية لمدينة بلмонт أكتوبر ٢٠٠١

City of Belmont, Community Development; Planning/Zoning Information; Zoning Ordinance #360; 09/10/2001

النسبة البنائية

- مساحة أرض المبنى السكني للأسرة الواحدة: يتراوح بين ٨٩٢ متر مربع و ١٨٥٨ متر مربع.
- عرض الموقع: يتراوح بين ١٥ متر و ٤٥ متر؛ وواجهة الشارع لا تقل عن ٩٠ متر.
- ارتفاع المبنى: ارتفاع المبنى الرئيسي لا يزيد عن ٨,٥ متر، وارتفاع المبنى الملحقة لا يزيد عن ٤,٦ متر؛ وعادة لا يزيد عدد الطوابق عن طابقين.
- عدد المباني: لا يزيد عدد المباني السكنية علي أي موقع عن مبني واحد.

### النسبة البنائية

النسبة البنائية تتراوح بين ٠,٢٦٧ و ٠,٥٣٣ وفق نسبة انحدار الأرض (ميل سفح الجبل)؛ كما في جدول ٨.

### جدول ٨ النسبة البنائية في مناطق سكن الأسرة الواحدة

النسبة البنائية	نسبة انحدار الموقع؛ %
٠,٥٣٣	من صفر إلي ١٠
٠,٥٢٩	١١
٠,٥٢٥	١٢
٠,٥٢١	١٣
٠,٥١٦	١٤
٠,٥١٢	١٥
٠,٥٠٦	١٦
٠,٤٩٩	١٧

النسبة البنائية

٠,٤٩٣	١٨
٠,٤٨٦	١٩
٠,٤٨٠	٢٠
٠,٤٧١	٢١
٠,٤٦٣	٢٢
٠,٤٥٤	٢٣
٠,٤٤٦	٢٤
٠,٤٣٧	٢٥
٠,٤٢٩	٢٦
٠,٤٢٠	٢٧
٠,٤١٢	٢٨
٠,٤٠٣	٢٩
٠,٣٩٥	٣٠
٠,٣٨٥	٣١
٠,٣٧٤	٣٢
٠,٣٦٤	٣٣
٠,٣٥٤	٣٤
٠,٣٤٤	٣٥
٠,٣٣٤	٣٦
٠,٣٢٤	٣٧
٠,٣١٤	٣٨

النسبة البنائية



٠,٣٠٣	٣٩
٠,٢٩٣	٤٠
٠,٢٨٨	٤١
٠,٢٨٣	٤٢
٠,٢٧٧	٤٣
٠,٢٧٢	٤٤
٠,٢٦٧	٤٥ أو أكثر

### مناطق سكنية لأكثر من عائلة واحدة

المناطق المخصصة للمساكن التي يقطنها أكثر من عائلة تقع في سهول والنسبة البنائية تتوقف علي نوعية المساكن؛ كما في جدول ٩.

#### جدول ٩ مساكن سكنية مسطحة

النسبة البنائية	المنطقة
٠,٨٥	مساكن ازدواجية
٣,٥	مساكن أكثر من عائلة متوسطة الكثافة

النسبة البنائية

## مناطق سكنية علي سفح الجبل

### وصف

تضاريس بعض المناطق علي سفح الجبل تزود المنطقة ببعد جمالي وملاحح خلابة؛ لهذا فإن لوائح المباني السكنية المنشأة علي سفح الجبل تحرص علي:

- الحفاظ علي جاذبية المنظر الطبيعي.
- توفير كثافة سكنية ملائمة لقيود المواقع المنحدرة.
- مفاداة المخاطر الجيولوجية ومخاطر التربة.
- مراعاة مخاطر المنحدرات الشديدة الانحدار.
- خفض الكثافة السكانية في الأماكن التي لا يوجد فيها طرق ملائمة للحماية من تراكم المرور أو زحامه.
- التشجيع علي الحد من المدرجات.
- الحد من تعرض المواطنين إلي مخاطر المنحدرات بخفض كثافة السكان كلما زاد معدل الانحدار.
- تشجيع تقارب المساكن وتجمعها للحد من عمليات تعبيد الطرق وتمهيد مداخل السيارات.

النسبة البنائية

إلى جانب ذلك فوفقاً للوائح التنظيمية للمدينة:<sup>٤٤</sup>

- مساحة أرض المبنى السكني للأسرة الواحدة: يتراوح بين ١١١ متر مربع و ٤١٨ متر مربع.
- عرض الموقع: يتراوح بين ١٥ متر و ٤٥ متر؛ وواجهة الشارع لا تقل عن ٩٠ متر.
- ارتفاع المبنى: ارتفاع المبنى الرئيسي لا يزيد عن ٨,٥ متر، وارتفاع المبنى الملحقة لا يزيد عن ٤,٦ متر؛ وعادة لا يزيد عدد الطوابق عن طابقين.

#### النسبة البنائية

النسبة البنائية تتراوح بين ٠,٠٢٦ و ٠,٣٥٠ وفق نسبة انحدار الأرض (ميل سفح الجبل)؛ كما في جدول ١٠.

#### جدول ١٠ النسبة البنائية للمناطق السكنية علي سفح الجبل

متوسط النسبة البنائية	نسبة الانحدار؛ %
٠,٣٥٠	١ إلى ١٠%
٠,٣٢٧	١١
٠,٣٠٧	١٢

#### <sup>٤٤</sup> اللوائح التنظيمية لمدينة بلمونت أكتوبر ٢٠٠١

City of Belmont, Community Development; Planning/Zoning Information; Zoning Ordinance #360; 09/10/2001

النسبة البنائية

٠,٢٨٩	١٣
٠,٢٧٣	١٤
٠,٢٥٩	١٥
٠,٢٤٦	١٦
٠,٢١٩	١٧
٠,١٩٧	١٨
٠,١٧٩	١٩
٠,١٦٤	٢٠
٠,١٥١	٢١
٠,١٤٠	٢٢
٠.١٣١	٢٣
٠,١٢٢	٢٤
٠,١١٥	٢٥
٠,١٠٨	٢٦
٠,١٠٢	٢٧
٠,٠٩٦	٢٨
٠.٠٩١	٢٩
٠.٠٨٧	٣٠
٠.٠٨٣	٣١
٠.٠٧٦	٣٢
٠.٠٧٠	٣٣

النسبة البنائية

٠,٠٦٥	٣٤
٠,٠٥٩	٣٥
٠,٠٥٣	٣٦
٠,٠٤٨	٣٧
٠,٠٤٤	٣٨
٠,٠٤١	٣٩
٠,٠٣٨	٤٠
٠,٠٣٥	٤١
٠,٠٣٢	٤٢
٠,٠٣٢	٤٣
٠,٠٢٨	٤٤
٠,٠٢٦	٤٥

### المناطق التجارية

جدول ١١ يرصد النسبة البنائية للمناطق التجارية.

النسبة البنائية

## جدول ١١ النسبة البنائية للمناطق التجارية

المنطقة	النسبة البنائية القصوى
مناطق تجارية فقط ليست في وسط المدينة	٠.٥
مناطق تجارية وسكنية مختلطة في وسط المدينة	تجارية ٠.٥
	سكنية ١
مناطق تجارية في وسط المدينة	٠.٧٥

## مدينة كارمل

### وصف

مدينة كارمل تقع علي شريط ساحلي جبلي في ولاية كاليفورنيا. ولا يقل الموقع في المنطقة السكنية عن ٧٤٣٠ متر مربع.

### النسبة البنائية

النسبة البنائية محددة فقط للمنشآت التجارية وسط المدينة؛ وهي في حدود ٠,٢٥ إلى ٤٥,٣٥.

<sup>٤٥</sup> مخطط مدينة كارمل؛ ٢ ديسمبر ١٩٩٩.

Buckhurst Fish & Jacquemart Inc. <http://www.carmelresident.org/master%20plan/bf991202>

النسبة البنائية

## جبال سانتا مونيكا

النسبة البنائية في مناطق جبال سانتا مونيكا في ولاية كاليفورنيا محددة فقط للمنشآت التجارية والصناعية؛ كما في جدول ١٢.٤٦

جدول ١٢ النسبة البنائية لمناطق جبال سانتا مونيكا

المنطقة	النسبة البنائية القصوى
تجارية	٠,٥
صناعية	٠,٥
تجارية ترفيهية	٠,٣

## بلدية مونترية بارك

النسبة البنائية للمناطق التجارية في بلدية مونترية بارك؛ كاليفورنيا<sup>٤٧</sup> مدرجة في جدول ١٣؛ والقيم الخاصة بالمناطق المختلطة بين سكنية وتجارية معطاة في جدول ١٤.

<sup>٤٦</sup> مناطق جبال سانتا مونيكا

Santa Monica Mountains North Area; Draft Community Standards District Outline;  
October 19, 2001.

<sup>٤٧</sup> بلدية مونترية بارك؛ كاليفورنيا

النسبة البنائية

جدول ١٣ النسبة البنائية للمناطق التجارية في بلدية مونترية بارك؛ كاليفورنيا

المنطقة	أقصى نسبة بنائية
متوسط الأطلسي	٠.٧٥
جنوب الأطلسي	٠,٦٥
شمال جارفيلد	١
مركز الشركات	٢
جنوب جارفيلد	٠,٤٠
حديقة سترن	٠,٦٠
كل الجهات الأخرى	٠,٣٥

جدول ١٤ النسبة البنائية للمناطق المختلطة بين سكنية وتجارية في بلدية مونترية بارك؛ كاليفورنيا

المنطقة	أقصى نسبة بنائية <sup>٤٨</sup>
شمال الأطلسي	٢
وسط المدينة	١
علي حدود وسط المدينة	٠,٦٥

Monterey Park Municipality, California: [http://ci.monterey-park.ca.us/planning/env\\_reprort/project.description/index.html#table1](http://ci.monterey-park.ca.us/planning/env_reprort/project.description/index.html#table1)

<sup>٤٨</sup> من الممكن للمباني السكنية التي تحتوى علي مكاتب تجارية أن تزيد نسبة ٠,٢٥ علي النسبة القصوى الخاصة بها

النسبة البنائية



## جلينديل كرسنتا

النسبة البنائية القصوى المسموح بها في منطقة التلال بمدينة جلينديل كرسنتا بولاية كاليفورنيا لا تتعدى ٠,٤٥ لأرض لا تتعدى مساحتها ٩٢٩ متر مربع ولا تزيد النسبة عن ٠,٢٠ لما يزيد عن ذلك.<sup>٤٩</sup>

## ولاية ماسشوستس

## مدينة كامبردج

قائمة بالنسبة البنائية في مدينة كامبردج مدرجة في جدول ٠.١٥.

---

### <sup>٤٩</sup> أوكمونت

Oakmont View III and IV subdivisions; [http://www.gcvoice.org/alternative\\_pp.htm](http://www.gcvoice.org/alternative_pp.htm).

### <sup>٥٠</sup> مدينة كامبردج

Agassiz Neighborhood Study Committee; ZONING AND LAND USE; Zoning Meeting - September 12, 2000 Agassiz Neighborhood Study Committee; ZONING AND LAND USE; Zoning Meeting - September 12, 2000

النسبة البنائية

## جدول ١٥ النسبة البنائية في مدينة كامبردج

الارتفاع؛ متر	النسبة البنائية	المنطقة
١٠,٦٧	٠,٥	سكنية؛ عائلة واحدة
١٠,٦٧	٠,٥ لمساحة ٤٦٥ متر مربع	سكنية؛ عائلة واحدة، أو عائلتين
	٠,٣٥ لما يزيد عن مساحة ٤٦٥ متر مربع	
١٠,٦٧	٠,٧٥	سكنية؛ عدة عائلات
١٨,٢٩	٢,٥	سكنية؛ عائلة واحدة، أو عائلتين أو عدة عائلات أو مؤسسات وفنادق
٣٦,٥٨	٣	سكنية؛ عائلة واحدة، أو عائلتين أو عدة عائلات أو مؤسسات وفنادق في جامعة هارفارد
١٣,٧٢	٢	تجارية؛ مختلط
١٦,٧٦	٢	تجارية؛ ميدان

## منطقة روزفلت

النسبة البنائية في منطقة روزفلت لا تتعدى ٠,٣ بالمقارنة بنسبة بنائية ١٨ في العديد من المناطق في جزيرة مانهاتان بمدينة نيويورك.<sup>٥١</sup>

<sup>٥١</sup> هارفارد

Cities and Suburbs; A Harvard Magazine Roundtable; Graduate School of Design.2000:

النسبة البنائية

# ولاية واشنطن

## برمرتون

النسبة البنائية في مدينة برمرتون بولاية واشنطن مرصودة في جدول ١٦.٥٢ ومن الجاري في العديد من المدن أن تقوم الهيئات التنظيمية للتعمير بمنح تجاوزات لبعض المباني من النسبة البنائية الأساسية كنوع من الاستثناء إما لظروف خاصة أو لتشجيع بعض المؤسسات القائمة بالتعمير .

### جدول ١٦ النسبة البنائية في مدينة برمرتون

المنطقة	النسبة البنائية
وسط البلاد	
المنطقة السكنية؛ أساسية	٢
المنطقة السكنية؛ مع الاستثناء	٦
المنطقة الغير سكنية؛ أساسية	١
المنطقة الغير سكنية؛ مع الاستثناء	٣
منطقة مشارف البحر	
المنطقة السكنية؛ أساسية	١
المنطقة السكنية؛ مع الاستثناء	٢

٥٢ استغلال الأرض في مدينة برمرتون

<http://www.kccha.com/govctr/landuse.html>

النسبة البنائية

٠,٥	المنطقة الغير سكنية؛ أساسية
١	المنطقة الغير سكنية؛ مع الاستثناء

## ولاية فرجينيا محافظة فيرفاكس

محافظة فيرفاكس؛<sup>٥٣</sup> بولاية فيرجينيا قريبة من العاصمة وتعتبر من ضواحي واشنطن بمقاطعة كولومبيا. والنسبة البنائية في المناطق التجارية والصناعية بها ٢,٥ أما النسبة البنائية القصوى في المناطق السكنية فهي ٠,٢٥.

---

<sup>٥٣</sup> محافظة فيرفاكس؛ فيرجينيا

[http://www.fairfaxcountyeda.org/zone\\_term.htm](http://www.fairfaxcountyeda.org/zone_term.htm)

# كندا

في جدول ١٧ مثال للقيم المتوسطة للنسبة البنائية في بعض مدن كندا.

## جدول ١٧ متوسط النسبة البنائية في كندا

النسبة البنائية	استخدام الأرض
١,٥ - ٢,٥	مدينة تورنتو؛ مقاطعة أونتاريو
١	مدينة أوتوا؛ مقاطعة أونتاريو
أكبر من ٠,٢	مونتريال، مقاطعة كوبك <sup>٥٤</sup>
أكبر من ٠,٢ وأقل من ٢	منطقة سكنية منطقة تجارية
٠,٤٥ إلى ١,٧	برنابي؛ <sup>٥٥</sup> مقاطعة فانكوفر

<sup>٥٤</sup> تخطيط مونتريال، كندا

Communauté urbaine de Montréal; February 26, 2001; <http://www.cum.qc.ca/cum-an/annonces/co02020a.htm>

<sup>٥٥</sup> برنابي؛ فانكوفر

Burnaby: <http://www.sfu.ca/bmcp/bbybylawp11.html>

النسبة البنائية

## تورنتو

النسبة البنائية المسموح بها في المناطق السكنية بمدينة تورنتو بكندا قد زادت إلى ١,٥ و ٢,٥ للسماح ببناء مناطق كثيفة تصل المباني فيها إلى ١٥ طابق.<sup>٥٦</sup>

---

<sup>٥٦</sup> مدينة تورنتو

City of Toronto By-Law No. 317-2001

النسبة البنائية

# أوروبا

النسبة البنائية الشائعة في المنطقة الوسطي في العديد من المدن الكبرى في أوروبا في حدود ٥ إلى ٨.٥<sup>٧</sup> وتختلف دول أوروبا عن الولايات المتحدة الأمريكية في أن قلب المدينة نابض بالحياة نهار ليل ذلك لوجود غالبية المؤسسات والمحلات التجارية والبنوك والمصارف ودور العرض والملاهي. هذا النشاط المتواصل والحركة الدائبة يرفع من حدة المنافسة بين الأعمال التجارية علي المواقع الرائجة في وسط المدينة ولما كان المد الأفقي محدود بمساحة الأرض المزدحمة فلا مفر أن يتجه العمران رأسياً بالسماح بنسب بنائية فريدة.

ولما كان العديد من المدن الكبرى في أوروبا مدن قديمة أنشئت قبل عهد التوسع في المنشآت ومجمعات المباني الضخمة الفارهة فإن المجال محدود في وسط المدن لإنشاء مباني لها نسبة بنائية عالية؛ خاصة وأن الحكومات المحلية حريصة علي الإبقاء علي المباني العتيقة وترميمها كمعالم تاريخية تجذب النشاط السياحي إلي المدينة.

فيما يلي بعض الأمثلة علي المساحات المشغولة بالبناء والنسبة البنائية في مختلف المدن والمناطق الهامة في بعض الدول الأوروبية.<sup>٨</sup>

## <sup>٧</sup> تجارة العقار واستغلال الأرض

Alain Bertaud. REAL ESTATE LIQUIDITY AND URBAN LAND USE EFFICIENCY  
A REAL ESTATE PAPER3 .DOC 3082; 09/19/99

## <sup>٨</sup> أمثلة للنسبة البنائية في بعض الدول؛ جامعة كارلسروه

Institut für Städtebau und Landesplanung der Universität Karlsruhe, Germany,  
Definitions, Examples and Standards in Various Countries.

النسبة البنائية

## المملكة المتحدة

نظام التعمير وتخطيط المدن في المملكة المتحدة نظام مفتوح بالمقارنة بالنظام القائم في الولايات المتحدة الأمريكية فليس هناك أي قيود علي النسبة البنائية ولا لوائح عامة أو جزئية لتنظيمها.<sup>٥٩</sup> إذ أن كل ما يتعلق بالتعمير مفتوح للمفاوضات مع الجهات المختصة بالمنطقة؛ لهذا فإن المملكة تشترط الحصول علي إذن تخطيط.<sup>٦٠</sup> والحصول علي إذن تخطيط يتطلب مجهوداً كبيراً وتفصيلاً متسعاً؛ إذ أنه يحدد قيمة الأرض.

## لندن

ليس هناك لوائح خاصة بالنسبة البنائية في لندن، إلا أن البلدية تتقاضى رسوم ضريبية علي كل طابق في المنطقة التجارية بوسط المدينة قد تصل إلي ٧ آلاف ريال سعودي علي الطابق.<sup>٦١</sup>

---

<sup>٥٩</sup> النسبة البنائية في لندن

London, UK; [http://ste\[henstenson.com/workingabroad/aiarchitect.html](http://ste[henstenson.com/workingabroad/aiarchitect.html)

<sup>٦٠</sup> إذن تخطيط يختلف تماماً عن إذن البناء

<sup>٦١</sup> التخطيط في لندن

Chris Webster, Department of City and Regional Planning, University of Wales, Cardiff, Wales, UK



## فرنسا

حددت الحكومة المركزية نسبة بنائية قدرها ١ لعموم فرنسا باستثناء باريس حيث ترتفع النسبة إلى ١,٥. إلا أنه بغض النظر عن النسبة البنائية المسموح بها في المناطق المختلفة فليس علي كل من يريد تخطي النسبة المفروضة قانونياً سوى شراء حق ذلك بمجرد دفع رسوم تتناسب مع مدى خروجه علي الحدود المفروضة. إلي جانب ذلك فإن السلطات المحلية خاصة في باريس لا تحاول التثبيت بفرض النسبة البنائية وإن كانت مصدر دخل لها.<sup>٦٢</sup>

## باريس

من سبل استرجاع تكاليف التحسينات ما تتبعه بلدية باريس؛ إذ أنها قد وضعت حداً أقصى للنسبة البنائية في باريس في نطاق من ١ إلي ١,٥ علي أن يشتري صاحب العقار من مصلحة البلدية الحق في الزيادة عن تلك النسبة. إلا أن مصلحة البلدية قد تتغاضى عن ذلك في بعض الأحوال حتي تشجع أصحاب العقار علي إنشاء مبان عالية.

---

### <sup>٦٢</sup> منظمة التعاون والتطوير الاقتصادي

Roger Gorham. Land-Use Planning and Sustainable Urban Travel; Overcoming Barriers to Effective Coordination. ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT (OECD); EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT (OECD-ECMT); ENV TDS. Workshop on Land-Use for Sustainable Urban Transport: Implementing Change; 23-24 September 1998; Linz, Austria

النسبة البنائية

## لامارنيير

النسبة البنائية تبلغ ٠,٦ في مدينة ماروليه آن هربوا المعروفة بلامارنيير من ضواحي باريس.<sup>٦٣</sup>

## ألمانيا

في ألمانيا يستخدم "معيار إشغال الموقع"<sup>٦٤</sup> إلى جانب النسبة البنائية في عمليات تخطيط المدن وتقسيم المناطق المختلفة، وذلك للدلالة على المساحة المبنية على موقع معين. والمعيار يعبر عن نسبة المساحة المسطحة المغطاة بأساس المباني إلى المساحة الكلية للموقع.

في جدول ١٨ مثال للقيم المتوسطة للنسبة البنائية في ألمانيا.<sup>٦٥</sup>

---

لامارنيير<sup>٦٣</sup>

<http://www.franceactivites.com/html/2MAROL.htm>

معيار إشغال الموقع<sup>٦٤</sup>

Site Occupancy Index (GRZ) as a measure of built-up area

مخطط العمران الألماني<sup>٦٥</sup>

IRPUD, German Urban Planning & Building Laws-Deutsche Stadtebauvorschriften:  
Dortmund. 1995

النسبة البنائية

## جدول ١٨ متوسط النسبة البنائية في ألمانيا

النسبة البنائية	استخدام الأرض
٠,٤	مناطق سكنية صغيرة
١,٢	مناطق سكنية عامة
١,٢	استخدام مختلط
٢,٤	استخدام تجاري وصناعي
٣	مناطق جوهريّة

## الدينمرك

النسبة البنائية في المجمعات السكنية في الدينمرك تتراوح بين ١٠-٢٠ بينما تتعدى ٢٠ بكثير في المنطقة التجارية بوسط المدن.<sup>٦٦</sup> وجدول ١٩ يرصد النسبة البنائية الشائعة.<sup>٦٧</sup>

<sup>٦٦</sup> أماكن البناء؛ الدينمرك

Hans Thor Andersen. Denmark: The Built up area. <http://www.um.dk>. 2001.

<sup>٦٧</sup> الدينمرك

<http://www.um.dk/english/danmark/danmarksbog/kap5/5-4-2.asp>

جدول ١٩ النسبة البنائية في الدنمرك

النسبة البنائية	استخدام الأرض
١٠ إلى ٢٠	المناطق السكنية
٢٠	مناطق وسط المدن

النسبة البنائية

# آسيا

## ماليزيا

### كولالمبور

لوائح تنظيم المباني في كولالمبور بماليزيا تنظم ارتفاع المباني لكنها تتغافل عن النسبة البنائية؛ حيث يتخطى المعماريون الحدود المسموح بها في المناطق التي ترتفع فيها أسعار الأرض مثل وسط البلد.<sup>٦٨</sup>

من المفروض أن تسمح اللوائح بتغيير قيمة النسبة البنائية في أي مدينة من موقع إلى آخر؛ ففي معظم بلدان العالم الكبيرة تصل النسبة البنائية من ٢٠ إلى ٥٠ في المنطقة التجارية وسط المدينة بينما تكون حوالي ١ في الضواحي. وفي بعض المدن المتوسطة تصل النسبة البنائية في وسط المدينة من ٥ إلى ١٥ بالمقارنة بالأحياء الواقعة علي أطراف المدينة والضواحي حيث تنخفض النسبة البنائية إلى ٢,٠. ذلك أن استخدام قيمة واحدة للنسبة البنائية في المدينة يؤدي إلى زيادة أسعار الأرض دون زيادة التعمير. وفي بعض الحالات يؤدي ذلك إلى انتقال المؤسسات التجارية إلى الضواحي.

### <sup>٦٨</sup> آسيا؛ مركز الأمم المتحدة للاستيطان البشري

Reassessment of Urban Planning and Development Regulations in Asian Cities; United Nations Center for Human Settlements (UNCHS) (Habitat).

<http://www.unchs.org/unchs/english/urbanpl/asian/asian.htm>

النسبة البنائية

ولعل من دوافع التساهل في تحديد النسبة البنائية في الكثير من الدول مثل ماليزيا هو أن اللوائح المتشددة تقف عقبة في وجه سرعة استرداد الشركات لتكاليف الأرض التي تبني عليها.<sup>٦٩</sup>

## سنغافورة

جدول ٢٠ يرصد قيم النسبة البنائية في بعض المدن والمناطق الأساسية في سنغافورة.<sup>٧٠</sup>

---

### <sup>٦٩</sup> محطة التقنية الآسيوية

Eleanor Chang, Nehal Raj, Pengyue Wang, Kelvin Wu; Silicon Valley in Asia? A Study of Newly Founded Asian Technology Hub, *Edge*, June 2, 2000

### <sup>٧٠</sup> إدارة إعادة التعمير؛ خطط التعمير

Singapore, Urban Redevelopment Authority (URA). Development Guide Plan; Master Plan. 1998

النسبة البنائية

## جدول ٢٠ النسبة البنائية في سنغافورة

المنطقة	طبيعة المنطقة	النسبة البنائية
قلب وسط المدينة؛ القطاع الأوسط <sup>٧١</sup>		١٢,٦ - ١,٥
بيشان؛ القطاع الأوسط	سكنية	٣,٥ - ١,٤
	تجارية	٣
	صناعية	٢,٥
أورشارد؛ القطاع الأوسط	سكنية	٣,٥ - ٢,٨
	تجارية <sup>٧٢</sup>	+٥,٦ - ٢,٨
سانجوى كادوت؛ الشمال	سكنية	٢,٨ - ١,٤
	صناعية	٢,٥ - ١,٤
سنانج؛ شمال شرق	سكنية	٣,٥ - ١
كلمنتى؛ غرب	سكنية	٣,٥ - ١,٤
باصير ريس؛ شرق	سكنية	٢,٨
	صناعية	٢,٥

## الصين

النسبة البنائية المستخدمة في تقرير كفاءة استخدام الأراضي في الصين هي ٢,٦؛ وعادة ما يستخدم القائمون بالتعمير النسبة البنائية كعامل لتقييم الجدوى الاقتصادية للمشاريع

<sup>٧١</sup> المنطقة كلها مباني عالية تصل إلى ٥٠ طابقاً  
<sup>٧٢</sup> المناطق التجارية من حقها التجاوز عن النسبة البنائية للمنطقة

النسبة البنائية

العمرانية ساعين لتحقيق أعلى نسبة بنائية. وعادة يحجم المستثمرون عن أي مشروع عمراني يتطلب نسبة بنائية أقل من ١,٥. <sup>٧٣</sup> وقد تم تحديد النسبة البنائية في وسط بكين بـ ٠,٣. وبينما النسبة البنائية للمنازل الخاصة التي لها حدائق قد تكون ٠,٥ أو ٠,٧٥ في حالة إضافات فردية لها؛ إلا أن النسبة البنائية لباقي المنازل تتراوح بين ١,٥ و ٢,٥ أما في حالة المساكن الشعبية فتصل النسبة البنائية لحوالي ٠,٦. <sup>٧٤</sup>

## تايلاند

## بانجوك

القيمة الرسمية للنسبة البنائية في معظم مناطق مدينة بانجوك، تايلندا حوالي ١٠ وفق لوائح تنظيم ارتفاع المباني لكن الجهات المشرفة علي المباني تتغافل عنها نظراً لارتفاع أسعار الأرض. <sup>٧٥</sup>

---

### <sup>٧٣</sup> تخطيط مواقع البناء

Lynch Kevin, Gary Hack. Site Planning, 3<sup>rd</sup> Edition, MIT Press, Cambridge, MA, 1984.

### <sup>٧٤</sup> أحوال المعيشة في بكين

He Hongyu. Living Conditions in Beijing's Courtyard Housing. *Building in China*. December 1990.

### <sup>٧٥</sup> اقتصاديات بنجوك الاقتصادية

Economic Lift-Off, Boom and Bust: A System Dynamics View of the Bangkok, Thailand Economy 1980 – 1992. Peter J. Genta, President, CEO, The Magellan Group; Cambridge, MA; Don Seville, Consultant; 1993

النسبة البنائية



## إندونيسيا

ليس في إندونيسيا معايير قومية للنسبة البنائية؛<sup>٧٦</sup> غير أن بعض القيم التقريبية مدرجة في جدول ٢١.

جدول ٢١ قيم تقريبية للنسبة البنائية في إندونيسيا

النسبة البنائية	استخدام الأرض	
٤	المنطقة التجارية وسط المدينة	
٠,٩٥	بجانب طريق رئيسي	مدن كبرى: أكثر من مليون نسمة
٠,٨٠	بجانب طريق فرعي	
٠,٦٠	بجانب طريق محلي	
٢,٥	المنطقة التجارية وسط المدينة	
٠,٩٠	بجانب طريق رئيسي	مدن صغيرة ومتوسطة: أقل من مليون نسمة
٠,٨٠	بجانب طريق محلي	
٠,٧٠	بجانب طريق محلي	
٢	المنطقة التجارية	
٠,٤٠	منطقة سكنية	

<sup>٧٦</sup> اتصال شخصي

Dr. Ananto Yudono; Private Communications; 10 November 2001

النسبة البنائية

## الهند

في الهند؛ يستخدم "معيار أرضية الفراغ"<sup>٧٧</sup> للاستدلال علي النسبة البنائية. وفي جدول ٢٢ نموذج لبعض النسب في مدن الهند. وتعتبر النسبة البنائية لمدينة أحمد آباد كبيرة بالنسبة لمعايير المدن الهندية؛<sup>٧٨</sup> بما في ذلك نيودلهي.<sup>٧٩</sup>

---

<sup>٧٧</sup> معيار أرضية الفراغ

Floor Space Index (FSI)

<sup>٧٨</sup> البنك الدولي

<http://www2.worldbank.org/hm/landecon/0352.html>

<sup>٧٩</sup> الخطة الرئيسية لمدينة دلهي

DDA; Master Plan for Delhi: Perspective 2001; New Delhi; 1996

النسبة البنائية

جدول ٢٢ متوسط النسبة البنائية في الهند

النسبة البنائية	استخدام الأرض	
١,٣	مساكن	نيودلهي
١,٣	استخدام مختلط	
١,٥	استخدام تجارى	
٣	أحمد أباد	
١ من ١ إلى ١,٥	متوسط الهند	
١,٢٥	استخدام تجارى	مقاطعة هريانا <sup>٨٠</sup>
١ إلى ١,٤٥	مساكن	

<sup>٨٠</sup> مقاطعة هريانا؛ الهند

Haryana Urban Development Authority, India <http://huda.nic.in/vshuda.htm>

النسبة البنائية

# أستراليا

النسبة البنائية في مدينة باراماتا؛ بمقاطعة نيو سوٲ ويلز مدرجة في جدول ٢٣.<sup>٨١</sup>

جدول ٢٣ النسبة البنائية بالمناطق التجارية بمقاطعة نيو سوٲ ويلز

المنطقة	الحالة	النسبة البنائية
منطقة كارلنجفورد التجارية	الرسمية	١
	المعمول بها في المساحات الوافية	٢
	المقترحة	٢,٦٤
منطقة إبينج التجارية	الرسمية	٢
	المعمول بها في المساحات الوافية	٣,٤٣٥
	المقترحة	٥,٥١٧

<sup>٨١</sup> مجلس باراماتا؛ برلمان نيو سوٲ ويلز

Paramatta City Council, Parliament of New South Wales, Epping Electorate  
Development, Legislative Assembly, Hansard of 26- 5 - 1999

النسبة البنائية

# اليابان

جدول ٢٤ يرصد متوسط النسبة البنائية في بعض مناطق مدينة طوكيو باليابان. غير أن هناك اعتبارات خاصة تقتضي رفع النسبة البنائية لبعض المناطق أو لقطاع وسط المدينة لما لها من قيمة تاريخية، عن الحد المسموح به. في بعض الأحوال يصل ذلك إلي ما يزيد عن ١٢.٨٢

جدول ٢٤ متوسط النسبة البنائية في اليابان

النسبة البنائية	استخدام الأرض
١,٩٤٩	وسط مدينة طوكيو
٢,٥٣٣	منطقة وورد؛ بطوكيو
١,٣٠٥	منطقة تاما؛ بطوكيو
٢,٤٧٣	منطقة أوهشيما؛ بطوكيو
٣	مدينة أوساكا
٢	مدينة هاناماكي، وميدان أبحاث يوسوكا، وميدان سيشوتكنو
١٠ إلى ١٢,٣	مباني تاريخية

## ٨٢ المناطق التاريخية

Suzuki Hiroyuki. Urban Development and Historical Preservation Toward a New Partnership; *Japan Echo* 25(6); December 1998.

النسبة البنائية

# الشرق الأوسط

## المملكة العربية السعودية

في كل مدينة من مدن المملكة نظام بناء يحدد الارتفاعات والارتدادات وكل الجوانب الفنية للبناء. وهذا النظام يراجع بين الحين والآخر في شارع معين، أو في حي معين فظروف كل مدينة تختلف. وقد تتحول بعض الأحياء من أحياء سكنية إلى أحياء تجارية وبالتالي لا بد من تغيير نظام البناء فيها وإعادة النظر في السماح بارتفاع المباني فيها من عدمه، لكن بشكل عام.

ولما كانت المملكة تتمتع بأراضٍ ومساحات كبيرة وواسعة في المدن والقرى. وعادة لا يلجأ إلى الارتفاع في المباني إلا عندما يكون له مبرر اقتصادي مثل إذا كانت الأرض ضيقة مثل مكة المكرمة؛ فيما عدى ذلك فليس في الأحياء السكنية أو بعض مناطق المملكة ما يبرر ارتفاع المباني فيها.

ولما كان هناك قرار من مجلس الوزراء بخصوص مسألة النطاق العمراني فإن تحديد النطاق العمراني أو التوسع فيه لا يتغير إلا بقرار من مجلس الوزراء، فإذا كان هناك حاجة إلى تعديل أو تغيير فإنه تتم دراسته ويرفع إلى مجلس الوزراء لاعتماده أما ما سوى ذلك مثل تغيير النطاق العمراني في الرياض أو جدة أو غيرها فلا يتم إلا بموافقة المقام

السامي. والنطاق العمراني الذي اعتمد واسع وكاف لامتداد العمران وأعطى المناطق بما فيه الكفاية لمراحل النمو في حدود حماية التنمية.<sup>٨٣</sup>

إلا أن هناك من يرى تبريرا للسماح بارتفاع المباني السكنية؛ أي زيادة النسبة البنائية في المناطق السكنية؛ من بين تلك الأسباب مؤثرات اقتصادية مثل:<sup>٨٤</sup>

- زيادة تعداد السكان في المملكة.<sup>٨٥</sup>
- تناقص دخل الفرد.
- ارتفاع أسعار الأراضي وما يقابله من ضعف أو انعدام في بعض الأحوال في الخدمات المقدمة لها.
- تباطؤ الصندوق العقاري في تقديم قروض للمواطنين.
- ارتفاع تكلفة البناء.
- عدم وجود شركات متخصصة في إقامة الوحدات السكنية للمواطنين، وعزوف البنوك في الاستثمار في هذا المجال.

---

<sup>٨٣</sup> الرياض عوض مانع القحطاني. وزير الشؤون البلدية والقروية د. الجار الله للجزيرة: لانية بالسماح بالدور الثالث علي الفلل والنظام حدد الارتفاعات والمواصفات الفنية؛ التوسع في النطاق العمراني تحكمه مراحل والمرحلة الرابعة ما زال غير مسموح بالبناء فيها. الجزيرة؛ الاربعاء

٦، ذو القعدة ١٤٢١ العدد ١٠٣٥٢ ٣١ يناير ٢٠٠١

<sup>٨٤</sup> يوسف بن عبدالله الفيز؛ الرياض. الجزيرة؛ الأربعاء ١٩ ذو الحجة ١٤٢١؛ العدد ١٠٣٩٤؛ ١٤ فبراير ٢٠٠١.

<sup>٨٥</sup> تعتبر المملكة من أولى دول العالم نمووا في تعداد السكان

النسبة البنائية

ثم إن التوسع الأفقي له آثاراً اقتصادية سلبية؛ فإن التوسع الأفقي له متطلبات يجب تأمينها، ومنها: الكهرباء، الهاتف، الماء، الصرف الصحي، سفلتة الطرق، المدارس، المراكز الصحية، والخدمات الأمنية.

## لبنان

### بيروت

مدينة بيروت مقسمة إلى عدة مناطق؛ لكل منطقة منها النسبة البنائية الخاصة بها.<sup>٨٦</sup> النسبة البنائية في الجزء الأكبر تتراوح بين ٣ و ٣,٧٥ بينما هناك جزء صغير تزيد فيه النسبة البنائية عن ٣,٧٥.

## مصر

في جدول ٢٥ مثال للقيم المتوسطة للنسبة البنائية في مصر بصورة عامة.<sup>٨٧</sup>

---

<sup>٨٦</sup> مشروع بيروت

MIT-AUB GIS Project; <http://gis.mit.edu/projects/aub/html/FAR.html>

<sup>٨٧</sup> مخطط العمران المصري

Urban Planning Law No. 3; Egypt, 1982.



جدول ٢٥ متوسط النسبة البنائية في مصر

النسبة البنائية	استخدام الأرض
٥	المنطقة التجارية المركزية
٤	مناطق
٢	مدن جديدة

النسبة البنائية

# قائمة المحتويات

١	موجز إداري
٥	مقدمة
١٤	الولايات المتحدة الأمريكية
١٧	ولاية إلينوى
١٧	مدينة شيكاغو
١٧	ولاية نيويورك
١٧	مدينة نيويورك
٢٠	قرية سكارسديل
٢٣	ولاية كاليفورنيا
٢٦	سانتا كلارا
٢٦	تبورون
٢٧	النسبة البنائية في المناطق الجبلية
٢٧	مقدمة
٢٨	مدينة بلمونت، ولاية كاليفورنيا
٢٨	مناطق سكنية؛ عائلة واحدة
٢٨	وصف
٢٩	النسبة البنائية
٣١	مناطق سكنية لأكثر من عائلة واحدة

النسبة البنائية

٣٢	مناطق سكنية علي سفح الجبل
٣٢	وصف
٣٣	النسبة البنائية
٣٥	المناطق التجارية
٣٦	مدينة كارمل
٣٦	وصف
٣٦	النسبة البنائية
٣٧	جبال سانتا مونيكا
٣٧	بلدية مونتريه بارك
٣٩	جلينديل كرسنتا
٣٩	ولاية ماسشوستس
٣٩	مدينة كامبردج
٤٠	منطقة روزفلت
٤١	ولاية واشنطن
٤١	برمرتون
٤٢	ولاية فرجينيا
٤٢	محافظة فيرفاكس

---

٤٣ **كندا**

٤٤ تورنتو

---

٤٥ **أوروبا**

٤٦ المملكة المتحدة

٤٦ لندن

٤٧ فرنسا

النسبة البنائية

٤٧	باريس
٤٨	لامارنيير
٤٨	ألمانيا
٤٩	الدمرك
٥١	آسيا
٥١	ماليزيا
٥١	كولالمبور
٥٢	سنغافورة
٥٣	الصين
٥٤	تايلاند
٥٤	بانجوك
٥٥	إندونيسيا
٥٦	الهند
٥٨	أستراليا
٥٩	اليابان
٦٠	الشرق الأوسط
٦٠	المملكة العربية السعودية
٦٢	لبنان
٦٢	بيروت

النسبة البنائية

أ

قائمة المحتويات

---

هـ

قائمة الجداول

---

# قائمة الجداول

١١. جدول ١ مساحة الأرضية للفرد في المدن الكبرى
٢٠. جدول ٢ النسبة البنائية القصوى في قرية سكارسدیل
٢٣. جدول ٣ النسبة البنائية القصوى بالإضافة إلى العلاوة في قرية سكارسدیل
٢٤. جدول ٤ النسبة البنائية وفق الاستخدامات غير السكنية
٢٤. جدول ٥ النسبة البنائية وفق استيعاب الخطة العامة للتعمير
٢٥. جدول ٦ القيم المتوسطة للنسبة البنائية في بعض مدن ولاية كاليفورنيا
٢٧. جدول ٧ النسبة البنائية في مدينة تيورون
٢٩. جدول ٨ النسبة البنائية في مناطق سكن الأسرة الواحدة
٣١. جدول ٩ مساكن سكنية مسطحة
٣٣. جدول ١٠ النسبة البنائية للمناطق السكنية علي سفح الجبل
٣٦. جدول ١١ النسبة البنائية للمناطق التجارية
٣٧. جدول ١٢ النسبة البنائية لمناطق جبال سانتا مونيكا
٣٨. جدول ١٣ النسبة البنائية للمناطق التجارية في بلدية مونتره بارك؛ كاليفورنيا
٣٨. جدول ١٤ النسبة البنائية للمناطق المختلطة بين سكنية وتجارية في بلدية مونتره بارك؛ كاليفورنيا
٤٠. جدول ١٥ النسبة البنائية في مدينة كامبردج
٤١. جدول ١٦ النسبة البنائية في مدينة برمرتون
٤٣. جدول ١٧ متوسط النسبة البنائية في كندا
٤٩. جدول ١٨ متوسط النسبة البنائية في ألمانيا
٥٠. جدول ١٩ النسبة البنائية في الدنمرك
٥٣. جدول ٢٠ النسبة البنائية في سنغافورة
٥٥. جدول ٢١ قيم تقريبية للنسبة البنائية في إندونيسيا
٥٧. جدول ٢٢ متوسط النسبة البنائية في الهند
٥٨. جدول ٢٣ النسبة البنائية بالمناطق التجارية بمقاطعة نيو سوث ويلز
٥٩. جدول ٢٤ متوسط النسبة البنائية في اليابان
٦٣. جدول ٢٥ متوسط النسبة البنائية في مصر

النسبة البنائية