

الطرق و مسارات الحركة الرئيسية - فراغات عمرانية شريطية كمتنفس للمناطق العشوائية المتاخمة لل عمران المخطط.

د. مایسة محمد عبد العزيز
استاذ مساعد بقسم الهندسة المعمارية - جامعة القاهرة

المقدمة :

لم تخضع اغلب المدن الكبرى في مصر لتخطيط عمراني مسبق يضمن لها توزيعا مدروسا لإستعمالات الاراضي يكون مبنيا علي احتياجات وقدرات مستعمليها ، هذا فضلا عن مناطق الاسكان غير الرسمي والعشوائي وما يسببانه من مشكلات تعاني منها المجتمعات العمرانية بشكل كبير ، وهي في ابسط صورها تكس وكثافات مرتفعة ونقص خدمات، ومسارات حركة غير متناسبة مع كثافة المرور عليها ،،،، الي آخر تلك المشكلات المركبة والمتصاعدة .

ولما كان الإحتياج الوظيفي يفرض نفسه علي خريطة العمران دائما حيث يخضع نمط النمو العمراني عادة لمبدأ العرض والطلب ، فما يحتاجه السكان من خدمات يغير من توزيع الاستعمالات بما يحقق احتياجاتهم والعكس صحيح ، فالخدمات غير المرغوب فيها تنكمش وتتلأشي مع مرور الزمن . وبطبيعة الحال تغيب الفراغات العمرانية الترفيهية عن مناطق الاسكان العشوائي وغير الرسمي ، فهي مناطق نمت دون تخطيط مسبق ، ولم يهتم ساكنوها بتوفير خدمات عامة تخص المجتمع ، وبالتالي لا يقام من الخدمات إلا ما يفرضه الطلب ، وهي عادة الخدمات التجارية ، اما المناطق المفتوحة والفراغات العمرانية فهي في هذا النوع من الإسكان رفاهية لا مكان لها .

إلا ان هذا لا ينفي حاجة هؤلاء السكان للترفيه والتنزه ، والإستمتاع بالمناطق المفتوحة . ومن ثم يبدأ سكان تلك المناطق المكدسة ذات الكثافات المرتفعة في البحث عن حاجتهم من الترفيه والفراغات العامة ، فيكون الإتجاه الي استغلال الجزر الوسطي والمطلات المائية في المسارات الرئيسية والكباري كمتنزهات عامة رغم ما يحف بهذا من مخاطر مرورية وما تسببه من إعاقة وارتباك للحركة الآلية .

وجدير بالمهتمين بشئون العمران في مصر ان يوجهوا جهودهم نحو إيجاد الحلول البديلة لتلبية إحتياجات هذه الفئة السكانية وليس فقط إعتبار هذا السلوك مخالفة تستحق العقاب ، والإتجاه نحو الحلول البديله بدلا من البحث عن اساليب المنع يمكنه أن يحقق منفعة اكبر للأفراد وللمجتمع، خاصة وقد فرضت المناطق العشوائية وجودها علي خريطة العمران في مصر فأصبحت جزءا لا يتجزأ من الكيان ، وتجاهلها لا يزيد المشكلة إلا تعقيدا .

و يهتم هذا البحث بالفراغات العمرانية بوجه عام والشريطية المرتبطة بالطرق والكباري بوجه خاص ، ويلقي الضوء عليها متسائلا إذا ما كانت مشكلة ام حلا لمشكلة ؟ ثم يقدم مقترحات لمنهج الحل مستخدما المنهج التحليلي ومستشهدا بحالات دراسية واقعية تظهر حجم المشكلة وآثارها السلبية والإيجابية . كما يفتح الباب امام العديد من النقاط البحثية التي يلزم تغطيتها بدراسات مستفيضة مستقبلا .

1. كلمات الفهرسة :

الفراغ العمراني - التكافؤ الإنتفاعي - مسارات الحركة الرئيسية - الحلول العمرانية البديلة - البوليفارد .

2. الفراغات العمرانية ،،، التعريف و التصنيف والقياس :

الفراغات العمرانية هي واحدة من اهم العناصر العمرانية المؤثرة علي تشكيل المدن والمجتمعات العمرانية ، فهي ترسم الصورة الذهنية لل عمران ¹ كما انها تقوم بدور اساسي علي المستوي الوظيفي والاجتماعي والبيئي . ولقد اهتم الدارسون بهذا الإستعمال فوضعوا له العديد من التعريفات وفقا لمنظور واهتمام كل منهم ، فكانت التعريفات الآتية :

علي الجانب الوظيفي يري " هبراكن " أن الفراغ العمراني كعنصر يعتمد حجمه وموقعه واسلوب تشكيله علي إعتبارات وظيفية تهتم بتحقيق المنفعة واحتمالات تغييرها . أما "كوريا"² ، فيذكر أن الفراغات العمرانية هي هيكل عمراني يتدرج وظيفيا والتدرج هنا هو وجود وظائف معينه تتوافر علي مستوي حجم معين من الفراغات ولا تتوافر علي المستويات الأقل أو الأعلى .

وفي هذه الدراسة ، يتفق الباحث مع (Krier) في رؤيته الوظيفية للفراغ العمراني بإعتباره المكان المخصص لممارسة أنشطه متعددة ، وأن أحد ابرز جوانب العملية التصميمية للفراغ العمراني هو تلبية إحتياجات ومتطلبات البرنامج المطروح وفقا للأهداف والغايات والإمكانات وبما يضمن أحسن كفاءة وظيفية للتشكيل العمراني ³ .

3. تصنيف الفراغ العمراني :

يمكن تصنيف الفراغ العمراني وفقا لمعايير مختلفه نذكر منها الآتي :

اولا: التصنيف وفقا لوظيفية الفراغ :

وهو تصنيف يهتم بالدور الذي يؤديه الفراغ ، وقد يكون للفراغ الواحد عدة وظائف وفقا لطبيعته ووفقا لطبيعة مستعمليه وخصائصهم الاجتماعية والإقتصادية . ووظيفيا يمكن أن يصنف الفراغ علي اساس ما يلي :

• الوظيفة الاجتماعية :

حيث يري "برودبنت أن الفراغ الخارجي هو المجال الذي يسمح بالإحتكاك بين مجموعة من الناس ، وهو ما لا يتحقق في الفراغات الداخلية . أما " التوني " ⁴ فيري أن الفراغ العمراني هو المرأة والحيز الجماهيري الذي يعكس ظروف المجتمع كوحدة متكامله ، بحيث يشعر المستعملين أنهم بالداخل وليسوا بالخارج .

• الوظيفة البيئية :

وتهتم بالإستفادة بخصائص الموقع والتعامل مع البيئة بشكل إيجابي يظهر خصائصها ويعالج المشكلات المنعكسة منها علي المستعملين . وفي مجال الوظيفة البيئية للفراغ يمكن الإستفاضة وفقا لما يقدمه الفراغ فعليا من مساهمة بيئية في رفع قيمة العمران المحيط

• الوظيفة الجمالية :

ويؤكد "Lynch" علي أنه للفراغ وظيفة جمالية حيث يسهم بشكل اساسي في إبراز جمال العمران المحيط ، ويستمد كل منهما (الفراغ والعمران المحيط) جماله من وجود الآخر . وفي هذا يقول :

¹ Michal Southworth, Eran Ben – Joseph , "streets and the shaping of Towns and Cities " Mc Graw- Hill, 1977.

² Lynch.K., Appl Eyard, " The view form the Road" , M.I.T. Press , 1980

³ Cooper, Hewitt Museum "Urban Open space" , Academy edition, London , 1979

⁴ سيد التوني – التصميم العمراني في المفهوم و الاهمية – مجلة قسم الهندسة المعمارية – الكتاب الخامس – كلية الهندسة – جامعة القاهرة 1986 1987.

"Spaces can be thought of volume of light...thus the quality, intensity, location and diffusion of the light has an effect on the spatial sensation ".(Lynch, 1982)

ومما لا شك فيه ان الفراغ العمراني يؤثر بشكل قاطع علي التشكيل الجمالي للتكوين العمراني ، خاصة وأنه يتغلغل في كل الإستعمالات وعلي كافة المستويات التخطيطية ، ولا يمكن إنكار وظيفته الجمالية حتي وإن لم يضيف إلي ابعاده الجمالية العناصر الفراغية الأخرى كالارضيات ، والاثاث ، والتشجير ،،،،، الخ ، فهو يضيف إحساسا بالراحة والإتساع المحبب إلي النفس .⁵

• الوظيفة الترفيهية :

وهي احدى اهم وظائف الفراغ العمراني ، وأحد الإحتياجات الأساسية ، وكما يقول (Bacon)⁶ انه من افضل ما ينعش الارواح البشرية وبدون الفراغ العمراني تكون المباني والميادين مجردة لا حياة فيها .

• الوظيفة علي مسارات الحركة :

وهي الفراغات الملتصقة بالطرق والميادين وتمثل جزءاً لا يتجزأ منها ، ويختلف شكلها وحجمها وفقا لإختلاف درجة المسار ونوع الحركة وكثافة المرور عليه . والفراغ في هذه الحالة يلعب دورا اساسيا في الفصل بين إتجاهات الحركة ، كما يساهم في تحقيق الخصوصية بين جانبي الطريق . وفي الميادين يمثل الفراغ العمراني نقطة توزيع للحركة مما يلزم الفراغات الاخرى المرتبطة بالميدان بالتوافق معه من حيث المساحة والحجم ونوع النشاط والنسق العام .

ثانيا : التصنيف وفقا للمكون الرئيسي للفراغ :

المكون الرئيسي للفراغ او ما يطلق عليه في احيان اخرى العناصر المستخدمة في تنسيق الفراغ ، وهي تنقسم عادة الي نوعين رئيسيين :

- تشكيل الفراغ كمحتوي : وعنصره الاساسي المباني المكونه للفراغ والمشكلة له طولا وعرضا وارتفاعا ، ويطلق علي هذه المكونات (hard space) وقد عرفه "روجرز"⁷ في كتابه المشهور عن الفراغ المفقود في المدينة قائلاً :

"The hard space one of the most important factors in hard space is the creation of enclosure."

وهذا المكون الرئيسي للفراغ الذي يطلق عليه (hard) يمثل التشكيل العام للفراغ ويحدد معالمه ونسبه ويؤثر تأثيرا مباشرا علي إدراك المستعمل واحاسيسه المختلفة بالفراغ مثل السعادة ، التشويق ، الضيق ، الراحة ، الرهبة ،،،،، الخ .

⁵ سهير حواس - الفراغات العمرانية و المناطق المفتوحة كمورد و ركيزة للتنمية رسالة دكتوراه غير منشورة - قسم الهندسة المعمارية بكلية الهندسة - جامعة القاهرة

⁶ Green Bie B., "space" New Haven and London Yale University Press , London 1981

⁷ Roger tracik, finding lost space, theories of urban design , VAN NOSTRAND REINHILD Company, New York . 1986.

اما المكون الثاني للفراغ العمراني فهو العناصر الطبيعية المستخدمة في تنسيق الفراغ والتي تشمل التشجير ، التبليطات بانواعها كالارضيات ، العناصر المائية ، الخ . وفي هذا يقول " روجرز " 8 :

"The soft space Natural, soft space, it can offer as a contrast to the dense urban environment." (Roger T., 1986)

4. تشكيل الفراغ العمراني التقليدي والفراغ الشريطي :

الفراغ العمراني يتخذ اشكالا متعددة ، ويمكن التفرقة بين نوعين من الفراغات هما :

- **الفراغ التقليدي :** وهو الفراغ الذي يحاط بمجموعة من المباني يتوسطها ويؤدي دور رئيسي في حركة الهواء والشمس والرياح وهو بذلك جزء من المعالجة البيئية للمكان ، كما ان له دوره في تجميع السكان حيث يسمح بممارسة الأنشطة المختلفة اجتماعية وترفيهية . وأهم ما يميز هذا النوع من الفراغات هو " الأمان " أي شعور المستعمل بفصل حركته عن الحركة الآلية مما يعطيه الإحساس بالإطمئنان . وقد تكون وظيفة الفراغ ترفيهية أو إجتماعية ، ولكن العبرة هنا بعلاقة الفراغ بما حوله كما أنه يمكن أن يكون soft space او hard space وفقا لطبيعة الوظيفة التي يؤديها .

- **الفراغ الشريطي :** قد يكون فراغ تقليدي ولكن تشكيله ممتد ، وهو فراغ يتوسط العمران مثل سابقه إلا انه بحكم وصفة الشكلي يختلف عن التقليدي رغم ان له نفس الوظيفة وعادة ما يوجد مثل هذا الفراغ على هيئة مجموعة فراغات متصلة يربطها مسارات مشاه .

- **الفراغات المرتبطة بمسارات الحركة الرئيسية :** إختلافه الأساسي عن الفراغ التقليدي يكون في إنخفاض درجة الشعور بالأمان نتيجة ارتباطه بالحركة الآلية ، وهو لم يصمم ليستخدم كفراغ عمراني بالدرجة الأولى ولكنه جاء كنتيجة لتشكيل مسار الحركة ، وهو في هذه الحالة يحقق الفصل بين اتجاهات الحركة وفي نفس الوقت يستوعب المسافة الأفقية بين ضفتي الطريق والتي عادة تحدد وفقا لكثافة الحركة المرورية علي الطريق ومتطلبات مصمم الطريق لهذه المسافة ، إما لاستغلاله مستقبلا في التوسعة ، أو لكون السرعة علي جانبي الطريق مرتفعة وتتطلب فصل افقي بمسافة كافية تحسب هندسيا وتحدد بناء علي ذلك . ومثل هذا النوع من الفراغات الشريطية المرتبطة بمسارات الحركة الرئيسية ترتفع فيها نسبة المخاطر المرورية إذا لم تكن مصممه لتستعمل كفراغ عمراني تمارس فيه الأنشطة الترفيهية (وهو أمر وارد) وهناك العديد من الأمثلة العالمية علي ذلك ، ويسمي الطريق في هذه الحالة (بوليفار) ويعالج عمرانيا وبصريا علي هذا الأساس .

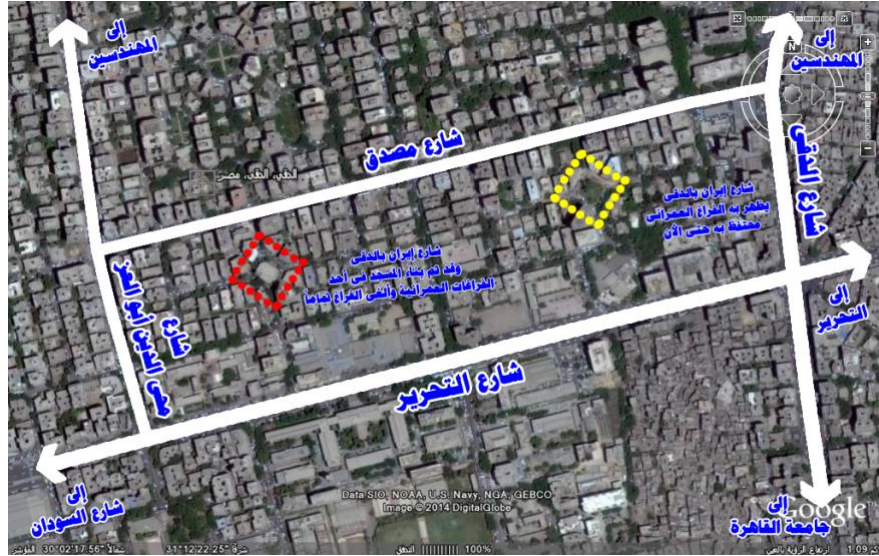
5. المشكلات التي تواجه الفراغات العمرانية في المناطق القائمة :

تتنوع المشكلات التي تواجه الفراغات العمرانية في المناطق القائمة تبعا لعدة متغيرات منها علي سبيل المثال :

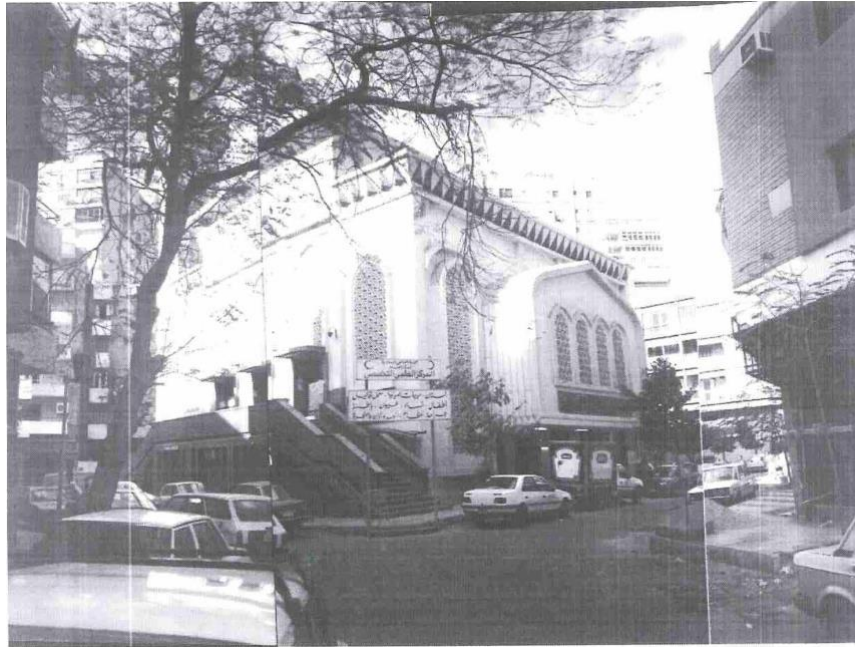
- المستوي الإقتصادي والإجتماعي للسكان.
- عمر المنطقة.
- طبيعة المنطقة من حيث نشأتها مخططة او عشوائية .
- درجة ندرة الأراضي المتاحة في المنطقة القائمة .
- غياب التدرج الهرمي لتوزيع الفراغات والذي يساهم بإيجابية في تلبية إحتياجات السكان .

⁸ Roger tracik, finding lost space, theories of urban design , VAN NOSTRAND REINHILD Company, New York . 1986.

والنتيجة بوجه عام أن المناطق القائمة ذات العمران المخطط والنمو السكاني المتزايد والمستمر ، تجور في اغلب الأحيان علي الفراغات العمرانية المخططة وتحولها الي غابات من الخرسانة بإعتبارها استعمالات أكثر أهمية للسكان . كما انها أكثر جدوي من حيث العائد المادي المباشر . كل ذلك اسفر عن قصور شديد في المتاح من الفراغات العمرانية داخل العمران القائم تفاوت من مكان لآخر ولكنه أدى في النهاية الي نتائج متقاربة وإن اختلفت الاسباب (شكل 1,2).



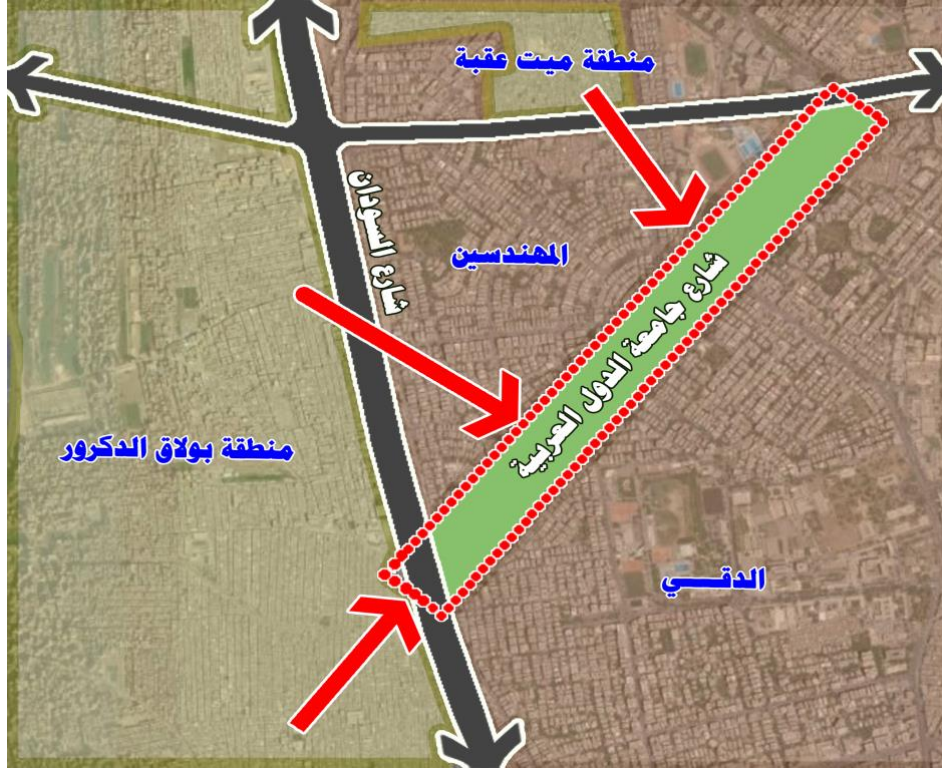
شكل (1) شارع إيران بالدقي يظهر به الفراغ العمراني محتفظ به حتى الان , وأحد الفراغات العمرانية الاخرى قد تم بناء مسجد والغي الفراغ تماماً.



شكل (2) يظهر المسجد وقد التصق بالكتل العمرانية المحيطة وحجب الرؤية وجرح الخصوصية إلى جانب وجود المركز الطبي كمصدر أزعاج وضوضاء وإزدحام في فراغ لم يكن مخططاً لهذا الغرض - شارع إيران - الدقي

ولقد كان لمناطق الإسكان العشوائي وغير الرسمي النصيب الاوفر من هذه المشكلات ، فالفراغ العمراني الترفيهي لا يظهر علي خريطة تلك المناطق ، الأمر الذي دعى سكانها الي البحث عنه خارج نطاق عمرانهم .

ولما كان هناك الكثير من مناطق الإسكان العشوائي وغير الرسمي تقع علي اطراف مناطق الإسكان فوق المتوسط والمتميز ، مثل علاقة ميت عقبة وارض اللواء وبولاق الدكرور بالمهندسين والعجوزة وشبرا ومنطقة أغاخان المطلة على النيل (شكل3,4,5) ، فقد وجد هؤلاء السكان ضالهم في الفراغات المتاحة في تلك المناطق المتميزة عمرانيا. وفي غياب الفراغ العمراني التقليدي ايضا في تلك المناطق المتميزه اصبح الحل متاح فقط هو الفراغ الشريطي المرتبط بعناصر الحركة مثل الطرق الرئيسية والطرق العلوية والكباري لما لها من مطلات مائية تحقق نوع من الإشباع المفقود لدي تلك الطبقة السكانية



شكل (3) علاقة مدينة المهندسين بمنطقة بولاك الدكرور ومنطقة ميت عقبة



شكل (4) علاقة منطقة شبرا بالكورنيش



شكل (5) علاقة منطقة بلاق ابو العلا بالكورنيش وكوبرى أكتوبر

ولعله من المنطقي أن يتجه سكان تلك المناطق إلى الفراغات العمرانية في المناطق المتميزة المتاخمة لهم بحثاً عن الفراغ العمراني الذي يحقق بالنسبة لهم إحتياج أساسى . كما أن صغر مساحات المساكن في الإسكان العشوائى يمثل عنصر ضغط إضافى على السكان يدفعهم إلى الخروج للمناطق العمرانية المفتوحة تعويضاً عن محدودية المسكن وضيق المساحة.

6. هل يمكن اعتبار الفراغ الشريطي داخل مسار الحركة فراغا عمرانيا ترفيهيا ؟

من الخطأ بمكان تجاهل الحلول التي يفرزها المجتمع بشكل تلقائي لحل مشكلاته ، فبينما يلجأ السكان الي استغلال الجزر الوسطي في الطرق الرئيسية وكذلك ارصفة الكباري والطرق العلوية كفراغات عمرانية ترفيهية ، يستنكر البعض ذلك ويراه تجاوزا غير مقبول ويراه يؤثر سلبا علي أمن وأمان مناطق الإسكان المتميز التي تخترقها تلك الطرق والمسارات . وبينما يعلو صوت هذا الإستنكار لا يقدم المجتمع الحل البديل لتحقيق متطلبات فئة ليست بالقليلة ، بينما كان من الأولي أن يبحث المختصون عن حل حقيقي يهدف إلي علاج المشكلة من جذورها . وفي هذا البحث يلقي الباحث الضوء علي ما اصبح يمثل ظاهرة متكررة في كافة أنحاء مصر ، ألا وهو تحرك الكتل البشرية من العمران العشوائي الملاصق لمناطق العمران المتميز لإستخدام الفراغات الشريطية المرتبطة بالطرق الرئيسية والطرق العلوية والكباري كفراغات ترفيهية تمارس فيها الانشطة المختلفة بشكل حر دون التقيد بأي ضوابط ، وما هو تقييم القائمين علي شئون العمران لهذه الظاهرة ، وما تصورهم لمعالجتها : و المنع ؟ ام تقنين الأوضاع ، أم عدم التدخل والإكتفاء بالمراقبة ؟

7. دراسة حالة شارع جامعة الدول العربية :

شارع جامعة الدول العربية هو احد المحاور الرئيسية بمنطقة المهندسين والعجوزة ، وهو طريق محوري عرضه يبلغ حوالي (72) متر ، يتوسطه جزيرة يبلغ عرضها في المتوسط حوالي (٢٥) متر ، يمر بعدة محاور رئيسية للحركة فهو يبدأ عند تقاطعه مع شارع السودان جنوبا ، ويمتد من شارع السودان شرقا الى ميدان سفنكس غربا ، ويطلق عليه اسم (شانزلييه مصر) نظرا لما يتمتع به من تعدد الانشطة السياحية و الادراية و التجارية . ويمر شارع جامعة الدول العربية بمجموعة محاور رئيسية هي :

التقاطع مع شارع شهاب وامتداده من الجهة الشرقية شارع محي الدين ابو العز .

التقاطع مع شارع سوريا ووادي النيل عند ميدان عبد المنعم رياض (المعروف بإسم ميدان مصطفى محمود) .

التقاطع مع شارع البطل احمد عبد العزيز وامتداده شارع جزيرة العرب .

التقاطع عند ميدان سفنكس ويصب في هذا التقاطع شارع احمد عرابي .
ولما كان شارع جامعة الدول العربية يمثل شرياناً رئيسياً في منطقة حيوية ، فقد كان إختياره كحالة دراسية تطبيقية يمثل إضافة للبحث .(شكل 6-7)



(شكل 6) شارع جامعة الدول العربية مساء.



(شكل 7) توزيع كثافة الحركة وامكان الجلوس مدي الفراغ الشريطي بشارع جامعة الدول العربية

ولعله من اهم اسباب إختيار الباحث لهذا الشارع هو ما يقوم به فعليا منذ فترة طويلة كفراغ عمراني خدمي ترفيهي، وتكررت محاولات الحكومة للسيطرة علي هذا الإستخدام ،مرات بالمنع ومرات اخري ببناء الاسوار المرتفعة ، وجميع المحاولات باءت بالفشل فلم يكتب لها النجاح لكونها تسير في عكس إتجاه إحتياج المجتمع .
ولقد تم رصد الظاهرة في شارع جامعة الدول وتبين ان الفراغ الشريطي ينقسم الي اجزاء تختلف من حيث الإتساع والمعالجة العمرانية ، كما يختلف سلوك السكان مع كل حالة ، ويمكن تقسيم محور جامعة الدول العربية كالتالي :

الجزء الاول : من شارع السودان حتي شارع شهاب :

وهي تمثل حوالي (٢٥٪) من طول الفراغ الشريطي (شكل 7) ، تنسم بالقرب من شارع السودان ويطل عليها في اغلب الاجزاء عمارات الإسكان الحكومي التي تحولت مع التغيرات الإقتصادية إلي إسكان إداري ومحلات

تجارية . الفراغ الوسطي في هذا الجزء لا يمثل أهمية تذكر لسكان منطقة بولاق الذكور وما حولها علي الرغم من كونها ملاصقة له . ولكن وجود مطلع كوبري ناهيا افسد علي رواد هذا الشارع الرئيسي الإحساس بالفراغ العمراني ، فتحول هذا الجزء الي منطقة مزدحمة لا تمثل أي قيمة عمرانية . ، وقد تحول هذا المقطع من الشارع إلي منطقة تجارية مزدحمة قريبة الطابع من المناطق العشوائية العمران ، ففقد زائريه من سكان بولاق الذكور وما حولها ما كانوا ينشدونه في هذا الفراغ العمراني .

الجزء الثاني : من شارع شهاب وحتى شارع البطل احمد عبد العزيز مرورا بمسجد مصطفى محمود : وهو يمثل حوالي (٤٥ ٪) من شارع جامعة الدول العربية ، إلا انه يختلف في الطابع كلية عن سابقه ، فهو من أكثر الأجزاء المستخدمة كفراغ عمراني ترفيهي يقصده سكان المناطق العشوائية المحيطة ويمارسون فيه كافة انواع الترفيه الممكنة . وهو من أكثر اجزاء الطريق حيوية وازدحاما لارتباطه بشارع شهاب الذي يمثل محورا تجاريا هاما علي مستوي المنطقة ككل .

الجزء الثالث : يبدأ من شارع البطل احمد عبد العزيز وينتهي بميدان سفنكس ، وهو يمثل حوالي (٣٠ ٪) من طول الطريق ويختلف طابعه العمراني عن الجزئين السابقين ، حيث تزداد الكثافة المرورية وتتعدد حارات التهدة نتيجة وجود أكثر من دوران للخلف في الإتجاه العكسي . وتنتقل حركة المشاة في هذا المقطع من الطريق إلي حارتي الخدمة الموجودتين علي جانبي الطريق احدهما ملاصقة لنادي الزمالك والأخري في الجهة المقابلة . ويمثل ميدان سفنكس ذروة الفراغ العمراني حيث تتسع الجزيرة لتشكل مدخل شارع احمد عرابي وامتداد شارع ٢٦ يوليو. ويوضح (شكل 9) الفراغ العمراني بالجزيرة الوسطي عند ميدان سفنكس وقد اتسعت لتمثل فراغا عمرانيا واضح المعالم ، إلا أن المعالجة العمرانية والفراغية لم تراعي المحددات التصميمية المناسبة في مثل هذا النوع من الفراغات الشريطية حيث اخترقت الفراغ حركة عمودية علي الطريق لم تعالج تقاطع المشاة مع الحركة الآلية بل اكدتها دون أن تقدم حلا للمخاطر المحتملة .



(شكل 8) استخدام الجزيرة الوسطي كمنطقة ترفيهية من سكان المناطق العشوائية المجاورة.



(شكل 9) الجزيرة الوسطى بالجزء الثالث من شارع جامعة الدول العربية وقد تحول الى فراغ عمراني مكتمل المعالم.



(شكل 10) تصميم الفراغ الاوسط بميدان سفنكس لم يراعي الفصل الوظيفي لحركة المشاة عن حركة الاليات بل اكد الاختناق من خلال ممرات مشاة ليس لها علاقة بعبور المشاة.
المصدر : تصوير الباحث

9- سلبيات وإيجابيات الوضع الراهن في شارع جامعة الدول العربية :

يمكن تلخيص سلبيات وإيجابيات الوضع الراهن في شارع جامعة الدول العربية فيما يلي :

١ - السلبيات :

- مخاطر عبور المشاة والحركة غير المقننة علي مدي الطريق .
- تلوث بصري وسمعي لسكان المنطقة المحيطة .
- إعاقة حركة المرور نتيجة تداخل الإستعمالات
- دمج غير مستحب لفئات سكانية متباعدة في تركيبها الإجتماعية والإقتصادية .

٢ - الإيجابيات :

- توفير خدمة المناطق المفتوحة و الترفيهية لسكان المناطق العشوائية .
- تعدد الإستخدام علي الإستعمال الواحد مما يرفع الكفاءة الإقتصادية للحلول العمرانية .

10- كيفية التعامل مع الوضع الراهن لشارع جامعة الدول العربية كفراغ عمراني :

من الأهمية بمكان أن يكون لدي المسؤولين عن إدارة العمران في مصر رؤية شاملة للمشكلات العمرانية بصفة عامة والمشكلات المرتبطة بمسارات الحركة الرئيسية بصفة خاصة والتي يستخدمها سكان المناطق العشوائية كفراغات ترفيهية كما هو الحال في شارع جامعة الدول العربية ، ويجب أن تراعي هذه الرؤية المحددات الآتية علي سبيل المثال لا الحصر :

١ - أن الإحتياج لإستعمال معين يفرض نفسه علي خريطة العمران مهما كانت أدوات فرض السيطرة والتحكم في العمران ، طال الزمن أو قصر . ويوضح (شكل 11) و (شكل 12) استخدام المطلات المائية عند منطقة كوبري الجامعة وكوبري أكتوبر كمناطق ترفيهية ومنتزهات ، وهو إستعمال غير مخطط وغير مناسب للمكان ، إلا انه فرض نفسه علي خريطة العمران رغم ما يسببه من تلوث بصري و سمعي لسكان المنطقة ورغم كل محاولات الحكومة والجهات الرقابية لمنعه.



(شكل 12) استخدام المطلات المائية كمكان ترفيهي ومنتزهه
المصدر : تصوير الباحث



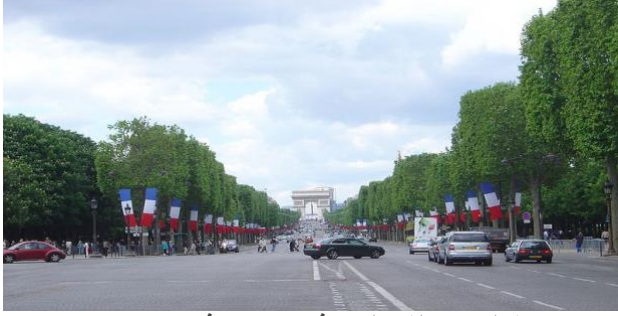
(شكل 11) استخدام المطلات المائية كمكان ترفيهي ومنتزهه
المصدر : تصوير الباحث

11- التجارب العالمية المشابهة وخصوصية الحالة المصرية:

يمكن القول بأن التجربة العالمية شهدت بعض نماذج مشابهة في كثير من الجوانب ، فالطرق المتسعة المحورية التي تمثل منتزهاً عاماً يجذب السكان والزائرين والذي يعرف ب (بوليفارد) Boulevard من الموسوعة

"A boulevard (French, from Dutch: Bolwerk – bolwark, meaning bastion), often abbreviated Blvd, is a type of large road, usually running through a city. In modern American usage it often means a

*wide, multi-lane arterial thoroughfare, divided with a median down the Centre, and perhaps with roadways along each side designed as slow travel and parking lanes and for bicycle and pedestrian usage, often with an above-average quality of landscaping and scenery. Larger and busier boulevards usually feature a median. In some countries, the term boulevard is rarely encountered; the term avenue is often used instead"*⁹



(شكل 13) الشانزليزية في باريس - فرنسا
المصدر : www.wikipedia.org



(شكل 14) شتراسة قصر 17 الجوني في برلين - ألمانيا
المصدر : www.wikipedia.org



(شكل 15) شارع كيشافارز من طهران - إيران
المصدر : www.wikipedia.org

والبوليفارد يعرف تخطيطيا بأنه طريق متسع تحيط به الأشجار في الجانبين ويعد في أجزاء كثيرة منه منتزهاً رئيسياً. وتمتلىء العديد من دول العالم بالطرق التي يمكن أن يطلق عليها اسم (بوليفارد) ومن هذه الأمثلة ما يلي :-

- الشانزليزية في باريس - فرنسا
The charps Elysees Paris
 - شتراسه قصر 17 الجوني في برلين - ألمانيا.
 - شارع كيشافارز من طهران - إيران في منتصف 1970
- إلا أن الحالة المصرية في شارع جامعة الدول العربية تختلف إلى حد ما للأسباب الآتية :

- 1- إختلاف المستعمل فالزائر لشارع جامعة الدول في أغلب الأحيان من سكان المناطق العشوائية المتاخمة لمنطقة المهندسين
- 2- شارع جامعة الدول يتسم بكثير من الفوضى العمرانية والمرورية.
- 3- بساطة الحل العمراني والإفتقار إلى المعالجات العمرانية التي تضيف على الطريق عادة شخصية وقيمة جمالية ووظيفة تتناسب مع أهميته على مستوى المدينة ككل .
- 4- عدم وجود حل عمراني كحركة المشاة وعلاقتها بحركة السيارات



(شكل 16) معالجة الجزيرة الوسطي للطريق كفراغ عمراني و مشي رئيسي للسكان و لزوار المنطقة مع مراعاة حل عبور المشاة و أمان الحركة للمستعملين .
المصدر: www.mkgallery.org



(شكل 17) استغلال اتساع الطريق لتوفير أماكن للنزهة و الجلوس و الاستجمام علي جانبي الطريق بدلاً من إستغلال الجزيرة و ما يسببه ذلك من خطورة علي حياة السكان أثناء العبور من و إلي الجزيرة الوسطي .
المصدر www.landezine.com



شارع جامعة الدول العربية



(شكل 18) التشابه الكبير مع شارع جامعة الدول العربية

المصدر 2-- Gallery California BOULEVARD FOTO

وعلى ما سبق يمكن قول الآتي :

- يمكن الاستفادة من التجارب العالمية المشابهة حتى وإن اختلفت الحالة المصرية نتيجة سوء الوضع الراهن ووجود العديد من المشكلات المرتبطة بالمكان والسكان وسلوكياتهم.
- تحويل شارع جامعة الدول العربية إلى ما يشبه البوليغارد أمر وارد يمكن تحقيقه من خلال دراسة واقعية ومعالجات حقيقية للتقاطعات والإستعمالات وحركة المشاةإلخ.

النتائج والتوصيات:

- ١ - قبول مبدأ استخدام الفراغ الشريطي المرتبط بالطرق الرئيسية كفراغ عمراني تمارس فيه أنشطة ترفيهية ، شريطة أن تحدد هذه الأنشطة نوعا وكما ومعالجة عمرانية.
- ٢ - ضرورة الإتجاه نحو تعدد وظيفة الفراغ العمراني الواحد بغرض تحقيق إقتصاديات أعلي من العمران.
- ٣ - ضرورة الحفاظ علي الفراغات العمرانية التقليدية المتبقية داخل مناطق العمران القائم واعتبارها (رصيد) عمراني لا يجب التفريط فيه ، ويستخدم لهذا الغرض كافة أدوات إدارة العمران من تحفيز وتثريب.
- ٤ - الإتجاه نحو الحلول المتكافئة إنتفاعيا يمكن أن يحقق الأهداف المرجوة من المخطط العمراني ، ويمكن إن يساهم في طرح بدائل امام المستعمل قد يجد فيها بديل أكثر مناسبة لإحتياجاته.

٥ - يمكن أن يتشارك كل من المصمم العمراني مع خبير تصميم الطرق ليقدم حلاً بديلاً تتعامل مع الفراغات الشريطية المرتبطة بمسارات الحركة الرئيسية من منظور متكامل يسعى لتحقيق المنفعة الوظيفية والعناصر التصميمية الحاكمة.

٦ - إدارة العمران يمكنها أن تحقق الكثير من الإيجابيات عند تناول قضايا خلط الإستعمالات والتحكم في العمران بشكل شمولي يراعى كافة المتغيرات المرتبطة بالمكان والسكان.

٧ - المناطق العشوائية ومناطق الإسكان غير الرسمي أصبحت جزءاً لا يتجزأ من الكيان العمراني للمدن القائمة ، ويجب الإعتاف بها بدلاً من إنكارها وتجاهلها مما يسبب المزيد من تفاقم المشكلات وتعقيدها ، ومن أهم تلك المشكلات غياب الخدمات بصفة خاصة ، والفراغات والمناطق الترفيهية بصفة عامة.

8- يمكن النهوض بالطرق الرئيسية (مثل شارع جامعة الدول العربية) وتحويلها إلى (بوليفارد) حقيقي يتسع لإستيعاب السكان بكافة نوعياتهم وخلفياتهم شريطية أن يتم دراسة هذا التطوير بشكل شمولي وموضوعي ويبنى على رصد واقعي وبيانات فعلية ودراسات إجتماعية وسلوكية ويستخدم في هذا المنهج طرح البدائل التصميمية والمشاركة المجتمعية على أكبر نطاق ممكن.

ابحاث مستقبلية يوصي باستكمالها:

- ١ -الهيكل العمراني للفراغات المرتبطة بمسارات الحركة ، الخصائص والسمات والمحددات.
- ٢ -خصوصية حالة العمران المصري وإنعكاس ذلك علي الفراغات العمرانية.
- ٣ - البوليفار كمفهوم وتجربة فراغية عمرانية ذات مردود إيجابي علي الأفراد وعلي المجتمع.
- ٤ -التفاصيل التصميمية للفراغات الشريطية وتحقيق عمران مستدام .

المراجع :

- Roger Trancik, finding lost space, theories of urban design , VAN NOSTRAND REINHOLD Company, New York . 1986.
- Michal Southworth, Eran Ben – Joseph , "streets and the shaping of Towns and Cities " Mc Graw- Hill, 1977
- Lynch.K., Appl Eyard, " The view form the Road" , M.I.T. Press , 1980
- Cooper, Hewitt Museum "Urban Open space" , Academy edition, London , 1979.
- www.landezine.com
- www.mkgallery.org
- www.gallerycalifornia.com BOULEVARD FOTO.com
- www.wikipedia.org
- سيد التوني – التصميم العمراني في المفهوم و الاهمية – مجلة قسم الهندسة المعمارية – الكتاب الخامس – كلية الهندسة – جامعة القاهرة 1986- 1987
- سهير حواس – الفراغات العمرانية و المناطق المفتوحة كمورد و ركيزة للتنمية رسالة دكتوراه غير منشورة – قسم الهندسة المعمارية بكلية الهندسة – جامعة القاهرة