

FUTURE PLANNING REARTICULATING SPACE PATTERN OF ALEXANDRIA

التخطيطي المستقبلي و إعادة صياغة النسيج الفراغي لمدينة الإسكندرية

Mostafa Morsi El-Arabi

Department of Architecture, Faculty of Engineering, Alexandria University, Alexandria Egypt
and Khalid A. Al-Hagla

Department of Architecture, Mansoura University, Mansoura, Egypt.

ABSTRACT

Streets are the honest memories of towns, they keep the town events, thus we must preserve them as they bear our identity.

This research aims at creating a better environment to ensure better living conditions for Alexandria inhabitants in the 21st century.

Alexandria has a great history full of events that had left their monuments as a witness.

The urban characteristics of Alexandria include: *Formation Stage, Deterioration Stage, and Flourishing Stage that was* During the reign of Mohamed Aly.

The planning process in the city had passed a number of consequence stages

In 1921 "Makline" the municipality engineer made a future planning for Alexandria. He recommended establishing several squares. Another general planning was made in 1958 which recommended increasing and good distribution of green areas.

The latest planning is that "Alexandria Town Planning Scheme 2005" will concentrate on developing the city to provide the best standard of living, It paid special attention to traffic problems, recommending that they must be solved and the number of cars streets absorb must be defined so as to avoid traffic jams, noise, and pollution of car fumes. That concern was by two main aims, the first is to achieve the easiness in traffic flow, and the second is the anticipated social, economic and health improvement as a function in enhancing traffic conditions.

Regarding the first aim:

The scheme determined the disadvantages of the city streets as a first step. It recommended a number of measures by the aim of developing the performance of the traffic network.

Regarding the second aim:

It determined three main axes through which better control to space environment can be achieved.

Conservation, Enhancement and change, and New buildings and space construction.

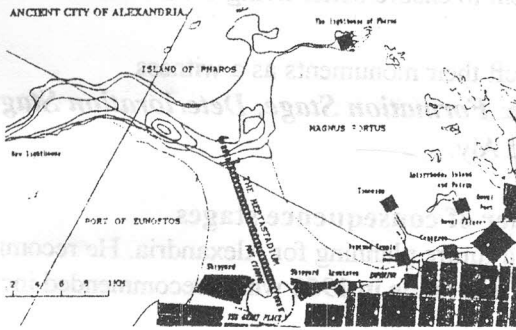
بسم الله الرحمن الرحيم

و مع هذا العامل الذي لا يمكن تجاهله أو إغفال دوره (الزمن) تأتي المعادلة والتي يهدف هذا البحث إلى إيضاح كيفية التعامل معها - في مدينة الإسكندرية - وحلها حلا متوازنا يضمن التحكم في عملية التغير الحادته بمرور الزمن بما يكفل الحفاظ على هذه الذاكرة الواعية للمدينة.

التطور التاريخي لمدينة الإسكندرية:

تحتفظ مدينة الإسكندرية بسجل حافل من الأحداث و الذكريات تقف أثارها القديمة شاهدة عليه. و من قراءة هذه الآثار نجد أن الإسكندرية لم تمر في درب واحد أفضى بها إلى حالتها القائمة و لكن تعددت مسالكها تارة في ازدهار و أخرى في انحسار حتى وصلت إلى وضعها القائم.

مرحلة التكوين:



نشأة مدينة الإسكندرية (المصدر رقم ١٣)

شكل رقم (١)

مدينة الإسكندرية بناها الإسكندر الأكبر، ولكن لم يجعله القدر حتى يتم بنائها الذي تصوره لها ولكنه حضر تخطيطها لا غير و التمس لبنائها و تخطيطها بفاخر البناء هو "بطليموس سوتر". فالإسكندر له الفكرة الأصلية و إلى بطليموس يرجع الفضل في تجسيم الفكرة. شكل رقم (١) و ننقل عن المؤرخ الجغرافي "سترابون" رأيه في بداية تكوين الإسكندرية.

ملخص البحث:

يوكد البحث على قيمة الهوية الحضارية و الثقافية كأحد مقومات الشخصية، كما يعتبر الموارد و الفراغات الحضارية كأحد أهم الوسائل التي تحفظ لنا ملامح هذه الهوية. يتعامل البحث بصورة أساسية مع الزمن كأحد العوامل المؤثرة في تغيير تشكيل البيئة المحيطة و الذي قد يمتد أثره أحيانا لطمس ملامح الكيان الحضري و إستبداله باخر لا يمت إلى الكيان الأصلي بصله.

و يهدف البحث إلى بيان امكانية التحكم في تشكيل الفراغات الحضارية لمدينة الإسكندرية بما يهدف إلى تحقيق التوازن بين التغير مع الزمن - و الذي لا بد حدث - و الإحتفاظ بالقدر الأكبر من مقومات الكيان الحضري للمدينة و إعادة صياغة هذا الكيان في صورة قادره على مواجهة تحديات المستقبل. كما يهدف هذا البحث إلى دراسة إمكانية خلق بيئة أفضل على كافة المستويات (بيئه طبيعيه - بيئه صناعيه - بيئه إنسانيه) من خلال التحكم في عملية التغير الفراغي بالمدينة و ذلك بما يضمن ظروف معيشيه أفضل لسكان المدينة في مطلع القرن الواحد و العشرين.

مقدمه:

الشوارع و الطرقات هي ذاكرة المدن الأمينه التي تحفظ أحداثها و مواقعها. تكمن بين منعطفاتها و دروبها أسرارها و سحرها الخاص الذي إكتسبته من تعاقب الأحداث عليها، حتى أن الغبار الذي يلفل ميايها كأنه التجاعيد التي ترسم صورة هذه التجارب و الأحداث على وجهها. و من هنا نجد أنه علينا حتمية الحفاظ على هذه الطرقات و الشوارع و التي تعمل بين طياتها هويتنا الحضارية و الثقافية و التي يفقدانها نفقد جزءا هاما من ملامح تكوين الشخصية.

العربي، الحجلة: التخطيطي المستقبلي وإعادة صياغة النسيج الفراغي لمدينة الاسكندرية

وكد كان بالأسكندرية آنذاك ١١ شارع رئيسي تخترق المدينة عرضا مرصوفة بقطع من الأحجار السوداء. و أهم هذه الشوارع هو شارع ضريح الأسكندر الأكبر أو "السوما" و كان عرضه ٣٠ متر تقريبا و كان يمتد من البحر شمالا وحتى البنيره جنوبا.

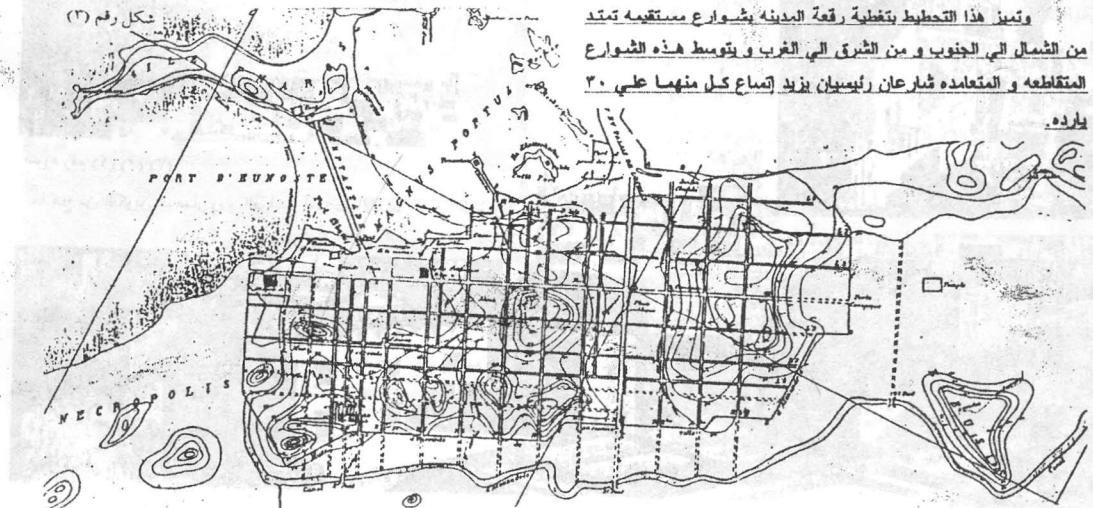
وكانت باقي المسارات العرضيه موازيه لطريق السوما و كانت الأبعاد بينها و بين بعضها ٣٣٠ متر و كان يقع بينها شبكه فرعيه أو أقل عرضا ولكنها متوازيه أيضا و تتراوح المسافه بينها و بين بعضها ما بين ٩٦ - ١١٠ متر.

أما المسارات التي تخترقها طولاً فكانت ٧ مسارات متوازيه و مرصوفه تمتد من الشرق إلى الغرب تقريبا و كانت أهم هذه الشوارع و المدينة علي الإطلاق هو شارع "كاتوب" (شارع جمال عبد الناصر حاليا) و كان ممتد بطول المدينة .

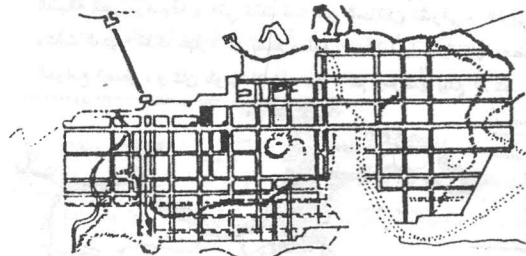
أما باقي المسارات الطويله الأخرى فكانت جميعها موازيه لشارع كاتوب و عرضها يساوي نصف عرضه و كانت تتكرر في إيقاع ثابت متباعده بعضها عن بعض ببعده متساوي و يساوي ٢٧٨ متر و بينها شوارع فرعيه بعرض أقل .

ومن أهم الملامح العمرانيه للمدينه آنذاك هو رصيف "الهييتامتاد" و الذي كان يصل جزيرة فارس بالأرض و هو رصيف مبني من الأحجار الصناعيه الضخمه و كان عرضه لايزيد عن ٣٠ متر. شكل رقم (١٢)

تخطيط مدينة الاسكندرية عند نشأتها (المصدر رقم ٨)



أنها شيدت في ذات البقعه التي كانت تحتلها قرية مصريه تسمى "راقوده" مع عدة قري صغيره أخرى جاء في مواضع كثيره أنها بلغت ١٥ قرية و كان يسكن هذه القرى مجموعه من الصيادين كما كانت إحدى الحيوانات تقيم بنفسه دائمه لصد الأجناب عن النزول في وادي النيل. فقد كان وجود جزيرة فاروس تجاه هذه البقعه التي أختيرت لبناء هذه المدينه كغلا بخلق مرفأين أمنين بمجرد مد جسر من الشاطئ إلى هذه الجزيره. شكل رقم (٢)



الشبكة و الفكر العقلاني في التخطيط الإغريقي
شكل رقم (٢) (المصدر رقم ١٠)

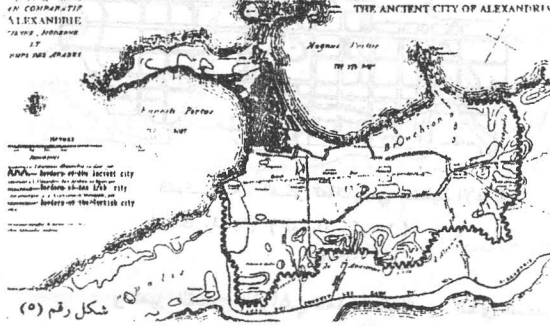
و تميز النسيج الفراغي للمدينه آنذاك - الذي أستمر في معظمه حتى الآن - بتعامد البناء الشبكي له حيث أتبعته الطريقه التي شاعت في بناء المدن اليونانيه منذ القرن الخامس قبل الميلاد . كما أثر إحصار الكتله البنائيه للمدينه بين محددتين رئيسيين هما البحر المتوسط شمالا و بحيره مريوط جنوبا علي تحديد الشكل الخطي لإستمرار الكيان العمراني و الفراغي للمدينه.

وتميز هذا التخطيط بتغلبيه رقعة المدينه بشوارع مستقيمه تمتد من الشمال إلى الجنوب و من الشرق إلى الغرب و يتوسط هذه الشوارع المتقاطعه و المتعامده شارعان رئيسيان يزيد إصماع كل منهما علي ٣٠ ياردة.

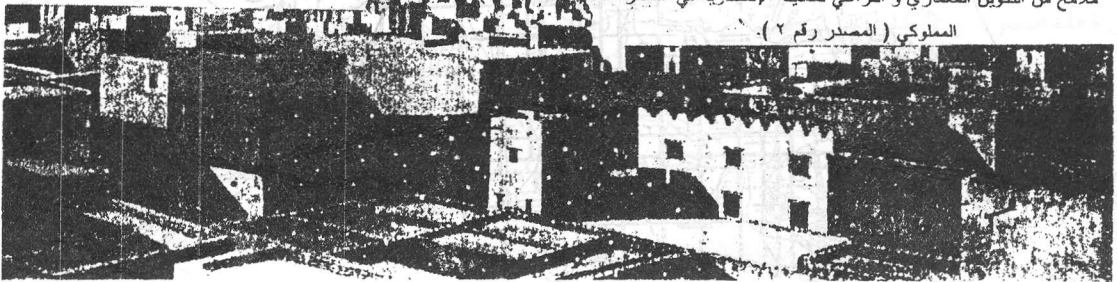
العربي، الحجلة: التخطيطي المستقبلي وإعادة صياغة النسيج الفراغي لمدينة الاسكندرية

برغم بعض الازدهار الذي شهدته المدينة إبان الحكم المملوكي إلا أنها تأثرت بالتدهور الذي تعرضت له مصر المملوكية في أواخر القرن ١٥ و أوائل القرن الـ ١٦ و أصابها ما أصاب مصر من إهمال فأفقرت شوارعها، و أصبحت الرقبة الصغيره "جسر الهيباستوديوم" و الذي كان يقع خارج أسوار المدينة العربيه هو المدينة ذاتها وكانت تسمى في القرنين ١٨ و ١٩ المدينة التركييه. شكل رقم (٥)

كان تخطيط المدينة التركييه في العصر العثماني عباره عن نصبه رئيسيه شارع فرنسا الحالي يتقاطع معه عديد من الشوارع الصغيره الضيقه الغير مرصوفه و التي كانت تمتد بين المينائين الشرقي و الغربي، وكانت المدينة اذاك عباره عن بضع صفوف من المنازل و يتخللها بعض الجوامع الصغيره و كان طولها لا يزيد عن ١ كم و عرضها يبلغ ٥٠ كم.



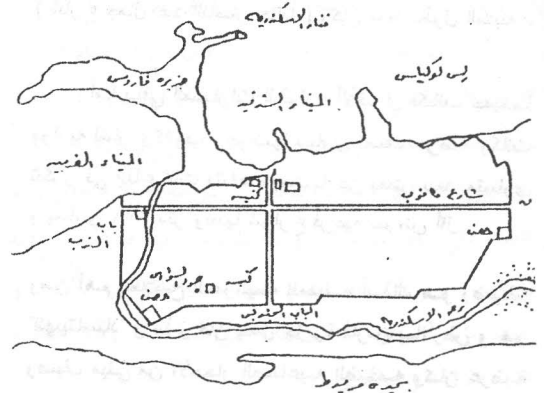
الحدود المختلفه لمدينة الاسكندريه في العصور - المدينة الإغريقيه، المدينة العربيه، المدينة التركييه. (المصدر رقم ١٣).



مرحلة إنحسار:

كان لظروف الفتح العربي و جعل القسطنطينيه العاصمه للبلاد سببا مباشرا في زيادة الإضمحلال الذي عانته الاسكندريه بسبب النزاعات الداخليه المستمره و كان من مظاهر هذا الإضمحلال الإنكماش الذي بدأت المدينة تشهده قبل و صول العرب إليها و الذي إستمر بعد ذلك، و ضيق دروبها و أزقتها بمرور الوقت حتي و صلت إلي أقصى ضيق لها إبان الحمله الفرنسيه.

فقد إنكمشت المدينة نحو الغرب و نحو الشمال حتي أصبح طولها لايزيد عن ٣ كم أما العرض فكان يقل في الشرق عنه في الغرب و كان يتراوح ما بين ٥٠ كم شرقا و ١ كم غربا. أي كان يقتصر علي أحياء (العطارين - المنشيه - اللبان) كما تسمى حاليا. شكل رقم (٤)



شكل رقم (٤) الإسكندريه عند الفتح العربي (المصدر رقم ٢)



ملاحم من التكوين المعماري و الفراغي لمدينة الاسكندريه في العصور المملوكي (المصدر رقم ٢).

مرحلة ازدهار:



صوره رقم (٦)

مع الإصلاحات التي قام بها محمد علي في مصر بأسرها وبالأخص في الإسكندرية و شقته لقنال المحموديه وزيادة التبادل التجاري مع البلدان الأوروييه و عودة مدينة الإسكندرية كميناء مصر الأول في التعاملات الخارجيه. كذلك إنتشار زراعة القطن و الصناعات القائمه عليه فقد إستقر الأجانب في الجزء الجنوبي الشرقي لقسم الجمرک (المنشيه) و الذي إجتذبهم للسكني فيه صوره رقم (٤)

كانت هذه المنطقه مخططه تخطيطا هندسيا متميزا. إذ خطط ميدان مستطيل طوله ٨٠٠ قدم و عرضه ١٥٠ قدم وهو المعروف حاليا بميدان التحرير و الذي شيدت المباني حوله علي غرار مثيلاتها في أوروبا.



صوره رقم (٧)



ميدان التحرير (المصدر مجموعة صور أسكندرية ١٩٠٠) صوره رقم (٤)



صوره رقم (٨)

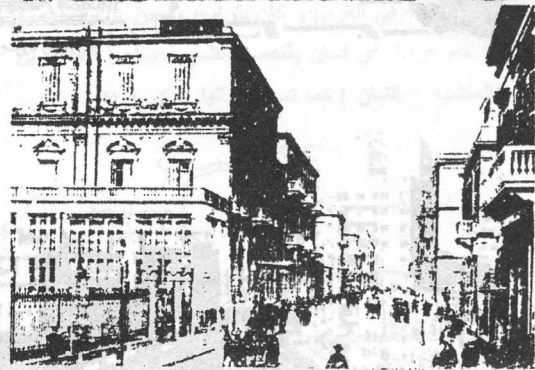
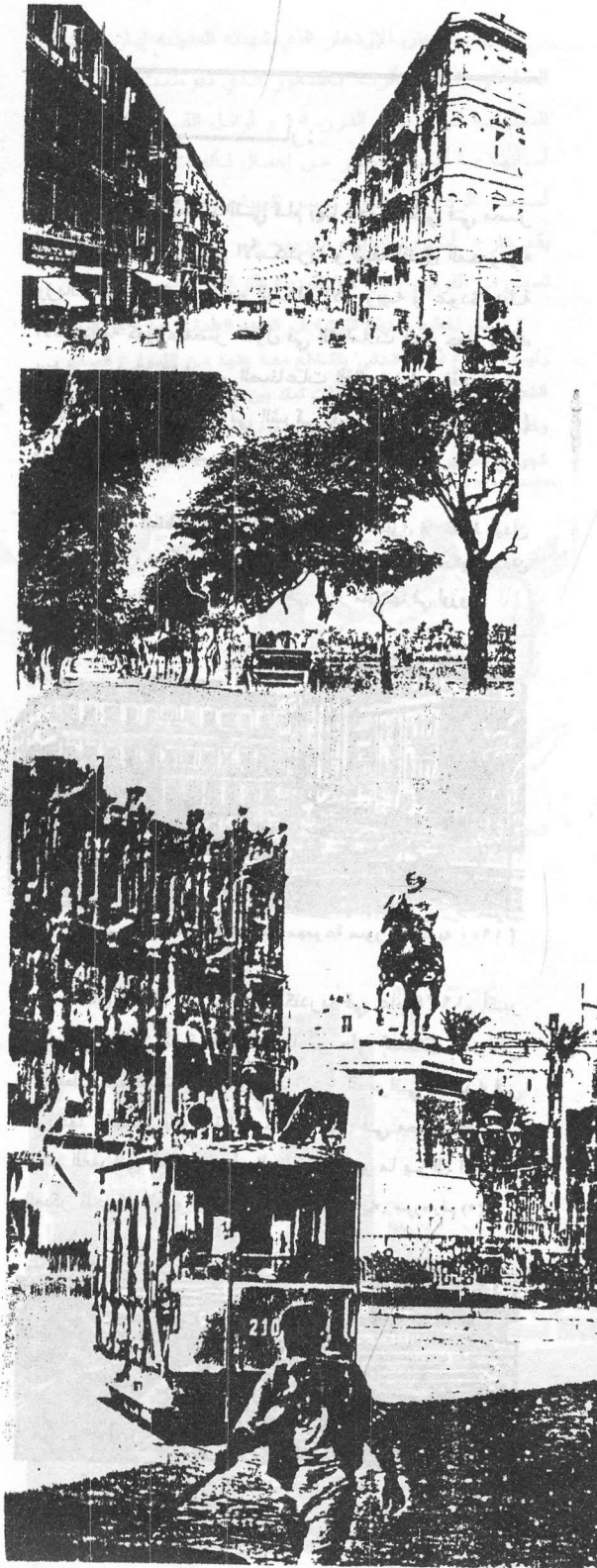
كان لإنشاء كورنيش الإسكندرية في عام ١٩٣٤م أكبر الأثر في عمران شرق المدينة مما أثر علي إستغلال شواطئ الإصطيفاء الممتده شرقا إذ ارتدأ النور العمراني للمدينه في تاريخها الحديث بكونها المصيف الأول في مصر حتي أن النمو العمراني الخاص بهذه الوظيفه كان و ما يزال المؤشر المبكر للحركه العمرانيه الحديثه بالإسكندرية. صوره رقم (٥)



كورنيش الإسكندرية (المصدر مجموعة صور أسكندرية ١٩٠٠) صوره رقم (٥)

لقطات مصوره لإزدهار الإسكندرية المعماري و التخطيطي في الفتره أواخر القرن ١٩ وأوائل القرن ٢٠ (المصدر مجموعة صور أسكندرية ١٩٠٠)

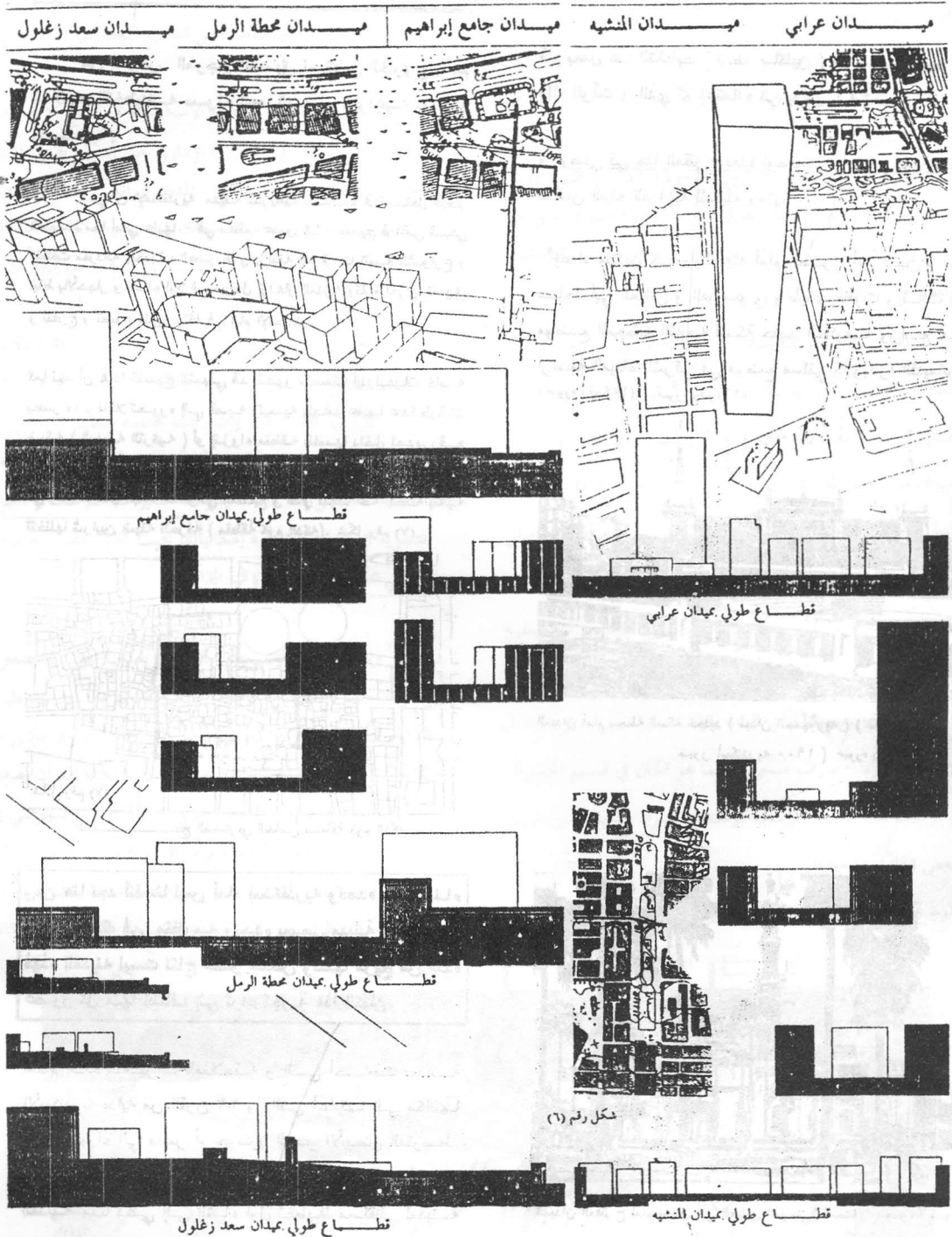
العربي، الحجلة: التخطيطي المستقبلي وإعادة صياغة النسيج الفراغي لمدينة الاسكندرية



تابع لقطات مصوره لإزدهار الإسكندريه المعماري و التخطيطي في الفتره
أواخر القرن ١٩ وأوائل القرن ٢٠ (المصدر مجموعه صور أسكندريه
١٩٠٠)

صوره رقم (٩) — صوره رقم (١٤)

العربي، الحجلة: التخطيطي المستقبلي وإعادة صياغة النسيج الفراغي لمدينة الاسكندرية

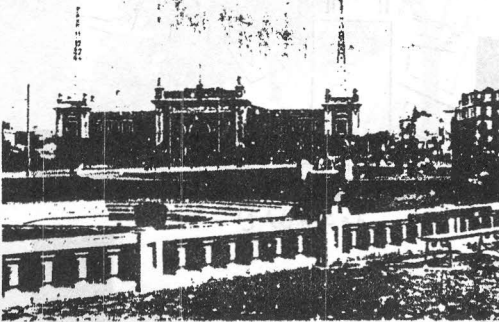


العربي، الحجة: التخطيطي المستقبلي وإعادة صياغة النسيج الفراغي لمدينة الاسكندرية

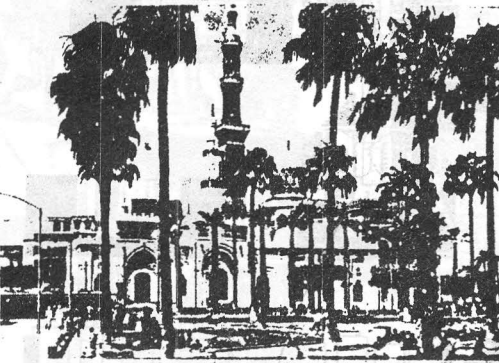
قام بعمل هذا التخطيط (د.هـ ماركين) مهندس البلديه في ذلك الوقت و الذي تم إعتماده في يونيو ١٩٢١ .

و أوصي في هذا المقترح بعدة توصيات ومشروعات بهدف تحسين البيئة الفراغية للمدينه ومنها

*إعداد ميادين جديده بالمدينه أمام قصر رأس التين و أمام مساجد أبي العباس و اليوصيري و سيدي ياقوت و ثالث في موضع المحطه التابعه لسكة حديد الحكومه و رابع أمام أرصفة الميناء الشرقي في موضع مسلتي كليوباترا القديمتين.
صوره رقم (١٥) صوره رقم (١٦)



الميدان أمام محطة السمكه الحديد (ميدان الجمهوريه) (المصدر مجموعه صور اسكندريه ١٩٠٠) صوره رقم (١٥)

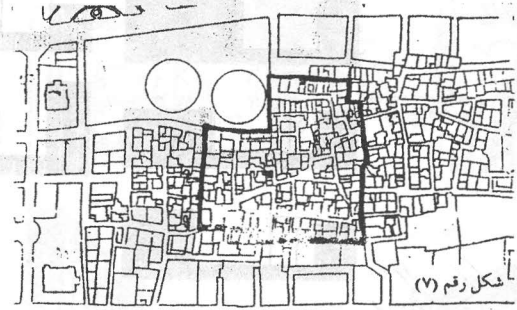


الميدان المقترح أمام سيدي أبي العباس المرسي (المصدر مجموعه صور اسكندريه ١٩٠٠) صوره رقم (١٦)

من العرض الموجز المسبق نستطيع الخروج بأهم الملامح التخطيطيه سواء العمرانيه أو الفراغيه لمدينة الاسكندريه:

وهي أن الإسكندريه مدينه شريطيه تمتد بمحاذاة ساحل البحر المتوسط مما أملي عليها - في معظم عصورها - نسيج فراغي شبكي إختلفت مفرداته باختلاف العصر الذي يزانه فتارة ما تتمتع الشوارع و تلبط بالأحجار و تضاء ليلا في مراحل ازدهار المدينه وتارة أخرى تضيق و تتعرج و تصبح متربه زلقه في أيام الإحسان.

كما نجد أن هذا النسيج الشبكي قد يتحور متضمنا أيديولوجيات خاصه بعصر ما ، فمثلا تحوره إلى قصبه رئيسيه يعتمد عليها عدة طرقات ضيقه (المدينه التركيه) أو إنزواء منطقته بنفسها داخل إحدى رقع الشطرنج الفراغي مكونه نسيجها الخاص الذي إرتبط بأفكار خاصه سادت في زمن ما مثل البناء العشوائي المتتابع و الذي نتجت عنه لحسه بنقيه تتخللها شرايين ضيقه للحركه (منطقة كوم الدكه). شكل رقم (٧)



النسيج المعماري الخاص بمنطقة كوم الدكه.

ومن هنا نجد أننا لسنا نرى أمام إسكندريه واحده ولكن بناء معقد متشابك في منظومه واحده يسمى مدينة الاسكندريه فهذه المدينه ليست نتاج عصر خالص ولكنها مزيج من عدة عصور كل منها أضاف إلى ثراء تجربة هذا الكيان.

أمام هذه التغيرات المتلاحقه و التي أحاطت بمدينة الاسكندريه بداية من القرن ١٩ و التي أعادتها الي مكانتها الكبيره سواء الي مصر أو حوض البحر الأبيض المتوسط، و يجب التحكم في التغيرات المتلاحقه و المبريره التي شملت المدينه مما دعى إلى إنشاء أول تخطيط مستقبلي لمدينة الإسكندريه في العصر الحديث .

العربي، الحجلة: التخطيطي المستقبلي وإعادة صياغة النسيج الفراغي لمدينة الاسكندرية

مثل إحلال المباني القديمة بالملاعب أو نقل الحيوانات التي أصبحت تشغل موقع متميز وغور مناسب من الناحية التخطيطية.

ومع ما وصلت إليه مدينة الإسكندرية في الربع الأخير من هذا القرن من إتساع في حدودها الإدارية حتى أصبح طول المدينة حوالي ٦٠ كم بينما يتراوح عرض المدينة في أقصى إتساع له ما بين ٤ - ٥ كيلومترات، ومع التوسعات التي شملتها وتزايد سكانها الهائل حيث تضاعف هذا العدد بنسبة ٩٠٠٪ ما بين عامي ١٨٨٢ و ١٩٧٦ - ازداد عدد السكان من حوالي ٢٣٣ ألف نسمة عام ١٨٨٢ إلى حوالي ٢٠٣ مليون نسمة سنة ١٩٧٦ - الذي من المتوقع أن يصل إلى ٤,٧٥ مليون نسمة سنة ٢٠٠٥ م شكل رقم (٨). فقد وجب وضع هيئة مختصة بتنظيم التعامل مع هذا التغير و توجيهه في الطريق الصحيح ، وتخص هذه الهيئة - التخطيطي الشامل ٢٠٠٥ - بدراسة التغيرات المتوقعة والمحاور التنموية في المدينة و توجيه إمكاناتها بحيث تحقق أفضل مستوي معيشي ممكن في ظل الظروف القائمة.

ونعني في هذا المجال بدراسة أحد هذه الجوانب التنموية وهو الناحية العمرانية والقراغية ---- (يشمل التخطيط النواحي الاقتصادية والإجتماعية و) وإن يكن من الصعب فصل أحد هذه النواحي عن الآخر.. ولكننا نجد أن الهدف النهائي للتخطيط بأنواعه الاقتصادي والإجتماعي والعمراني إنما يتمثل في تحقيق الرفاهية العامة لأفراد المجتمع الأمر الذي يمكن القول معه أن الإنسان هو الهدف الذي يستهدفه التخطيط الشامل يتوفر كافة أسباب الراحة و خلق البيئة المناسبة و الملائمة من كافة

*توسيع الطرق القائمة و فتح طرق جديدة خاصة في منطقة رأس التين و المشية و العطارين.

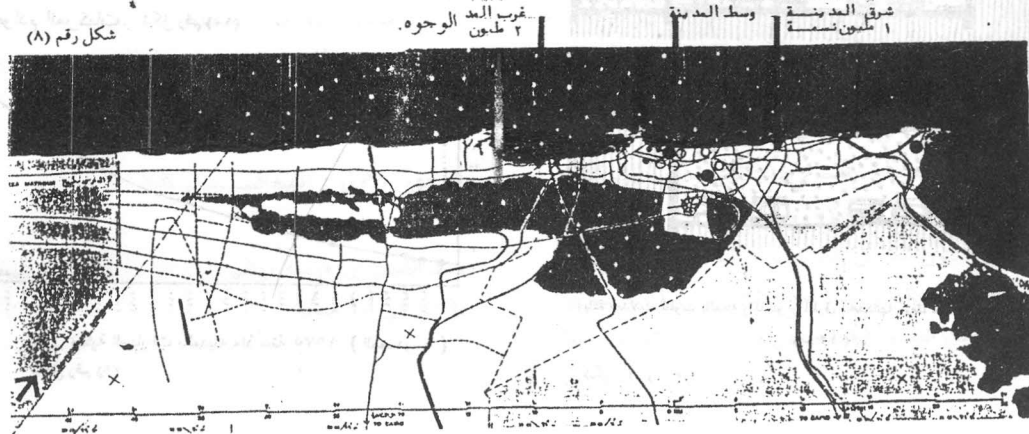
*مجموعه من الميادين و المتنزهات في قلب تجمعات سكنيه تقوم مقام العشب و موزعه بحيث تقلل من ازدحام الأبنيه و يهدف تحسين التهويه في المدينة .

و تعتبر اللوائح التنظيميه التي وضعها ماركين و التي شملت النصوص اللازمه لتوسيع نطاق المدينة و التحكم في عروض الشوارع و إرتفاعات المباني هي أول لوائح منظمه للتخطيط العمراني المستقبلي في القرن العشرين.

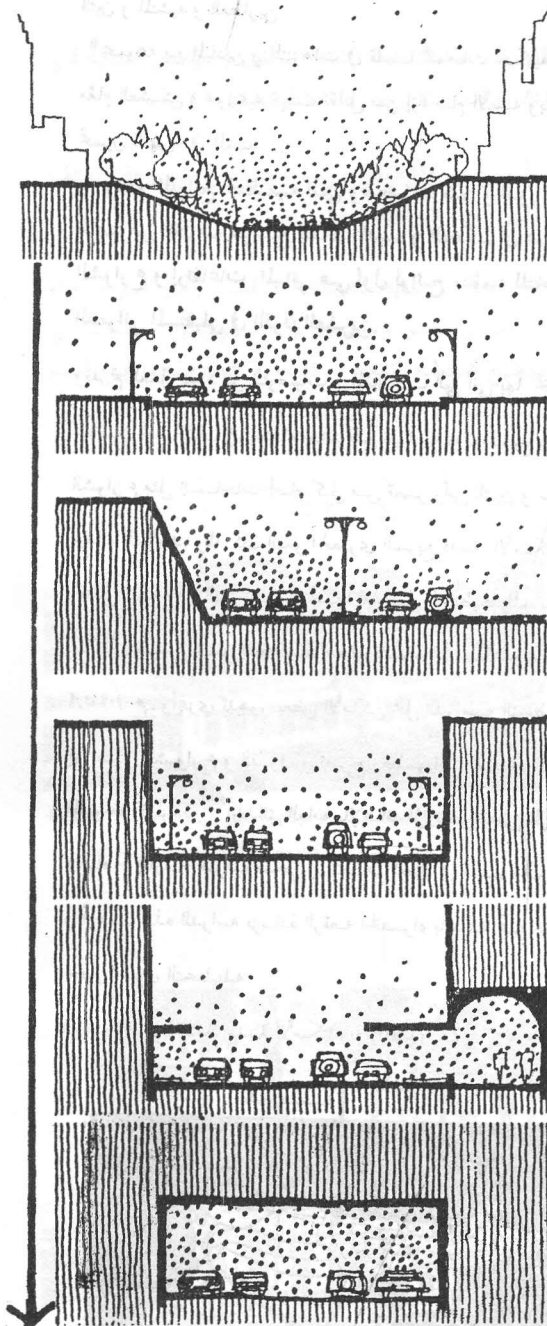
وقد تم العمل بعدد من التوصيات و المقترحات التي أتت بها تخطيط ماركين نجد ذلك في إنشاء عدد من الميادين و توسيع بعض الشوارع مثل الساحات أمام كل من قصر رأس التين و ساحة ميدان المساجد. ولما كان النمو الحضري السريع لمدينة الإسكندرية تخطي المعدلات التي علي أساسها تم عمل التخطيط المستقبلي لماركين فقد تم عمل التخطيط العام لمدينة الإسكندرية عام

١٩٥٨ م. وأعزى تدهور بعض الأماكن محل الدراسات التخطيطية إلى ضيق الشوارع و الطرق و تعرج معظمها و إنعدام الأرض المفتوحة كالميادين و الحدائق العامه بالإضافة الي نقص بعض المرافق (مياه - إنارة - صرف صحي) كما هو الحال في قسم الجمرك. و أوصت هذه الدراسة بزيادة الرقعه الخضراء بالمدينة عن طريق بعض الحلول التخطيطية

الوضع القائم لإمتداد مدينة الإسكندرية (المصدر ٨)



العربي، الحجلة: التخطيطي المستقبلي وإعادة صياغة النسيج الفراغي لمدينة الاسكندرية



زيادة معدلات التلوث بالمدينة وفقا لنوع الطرق واعدادها ووفقا لعدد السيارات (المصدر

رقم ١٢)

شكل رقم (١٠)

وعلى المستوي الفراغي فإن الدراسات و التوصيات التي وضعها التخطيط الشامل لمدينة الاسكندرية (و الإشتراطات البنائيه الملحقه به) جاءت بهدف تحسين الشبكة المروريه و الفراغيه بالمدينه لإعتبارين هامين :

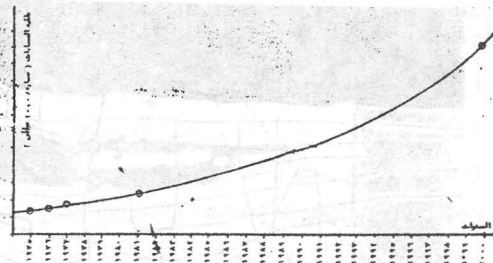
الإعتبار الأول يهدف إلى تحقيق السيووله المروريه وإستيعاب التضخم الحادث في عدد السيارات بالمدينه . شكل رقم (٩)

و الإعتبار الثاني هو انعكاس تحسين بيئه الفراغ نفسه على الظروف الصحيه و الإجتماعيه و الإقتصاديّه للسكان.

علي مستوي الهدف الأول :

فإن التخطيط الشامل للنقل و المرور داخل المدن هو بصفه عامه قضيه متعددة الجوانب حيث تتعرض لتحركات المواطنين والتي تختلف وفقا لظروف كل مواطن الشخصيه و للأوضاع الإقتصاديّه و الإجتماعيه و الثقافيه بالمدينه ، وبالتالي يختلف إختيار كل مواطن لزمن قيامه برحلاته اليوميه للأغراض المختلفه ووسيلة المواصلات المستخدمه و أيضا الطريق الذي يسلكه.

ومع الزيادة السريعه في أعداد السكان و متطلبات الحياه الحضريه المتطوره تصبح نظم النقل المتاحه غير قادره علي تحقيق مستوي خدمه مناسب للمواطنين ، كذلك تتسبب الزيادة المطرده في أعداد السيارات ووسائل النقل المختلفه في تقليل كفاءه نظم المرور علي شبكات الطرق فتتولد نقاط الأختناق و مشاكل المرور المعروفه من الضوضاء و التلوث الناتج عن عوادم المركبات. شكل رقم (١٠)



تطور ملكية السيارات بالمدينه منذ سنة ١٩٧٥ (المصدر أ)

شكل رقم (٩)

العربي، الحجلة: التخطيطي المستقبلي وإعادة صياغة النسيج الحضري لمدينة الاسكندرية

من الطرق الطولية الي اجزاء المدينة بسهولة.

وقد روعي في إستراتيجية تخطيط الطرق مراعاة تلبية إحتياجات الإستثمارات المختلفة. فيتم ربط الشواطئ بالمناطق السياحية والمناطق السكنية ، إتصال المناطق السكنية بمرآكز العمل والصناعة وبمنطقة قلب المدينة ، وربط منطقة الميناء بمداخل المدينة وبمناطق التفرزين والمناطق الحرة. ويتم الإعتداد علي بعض الطرق القطرية وخاصة في مناطق وسط المدينة وفي أحياء وأبرز الميناء ومحرم بك وكوموز والمغشيه و التي تخدم المواصلات وترتبط بعض أجزاء المدينة وقد وضع التخطيط الشامل في إعتباره وضع خطوط التنظيم الكفيله بزيادة إتساعها و تعديل تقاطعاتها مساندا إستخدامها الكفيله المرورية المتوقعه عليها حيث يعيش الآن - رغم خطورتها المستقبلية - شيق عروضا.

علي مستوي الهدف الثاني :

وهو الهدف الذي يضمن مباشرة العدد الأكبر من السكان و الذي يخطط علي تحسين الظروف الصحية و الإجتماعيه و الإقتصادييه لهم عن طريق التحكم في بيئة الفراخ بهدف رفع كفاءته .

وقد جاء تعامل التخطيط الشامل مع هذا الهدف علي عدة مستويات أو علي عدة محاور وفقا لطبيعة المنطقة ومقوماتها الحضاريه وظروفها القائمه من حالات امنايتها وكثافتها البيانيه و السكانيه كذلك الهدف أو الإجهاد الذي تطور في إجهاده هذه المنطقه (مساحي - تجاري - تقني) :

المحور الأول هو المحافظه .

المحور الثاني هو التحسين و التغيير .

المحور الثالث هو الإنشاء (التسييد الفراحي) .

المحور الأول : المحافظه _____ظه .

حفظ الشيء أي حرسه ويظهر من هذا أن الخط هو أسلوب دفاصي في أحد معانيه .

و تطبيقا في مدينة الإسكندرية نجد أنه برغم الإعتداد التفريط للمنطقه الحضريه الحاليه بالمدينه فلا توجد طرق باسناد المنطقه الحضريه من أوقبر الي العمومي وكمال طولها . واصله عامه فإن جميع الطرق الطولية المتاحه تمتد بأطوال مختلفه ويرتبط بينها عدد من الطرق العرضيه.

وعلي هذا يمكن وصف شبكة الطرق بأنها مجموعه من الطرق مختلفه في قطاها العرضيه، ليس لها شكل هندسي محدد لذا يصعب تقدير كترج وطايف الطرق المختلفه بها (طرق سريه - ثرلين راسيه - طرق تجميع - شوارع محليه) .

ويمكن الوقوف بذلك علي أهم عيوب شبكة الطرق بالمدينه

- * فقدان خاصية التدرج لشبكة الطرق .
- * الخلط بين الرطاف المختلفه للطرق .
- * عدم الربط الكافي بين الطرق الطوليه و العرضيه بالمدينه .
- * المسافات الصغيره بين التقاطعات علي بعض الطرق الرتيبيه .
- * صغر نسبة مساحه الطرق بالنسبه لمساحه المنطقه الحضريه وحم المرور عليها .

وقد قام التخطيط الشامل بوضع عدد من التوصيات الكفيله بقفل الشبكه المروريه الي المستوي الذي يؤهلها للقيام بتحمل تبعاتها تحت وطأة زياده الحمل المروري عليها فقد أوصي بجعل الأولويه للطرق الرتيبيه الطوليه الموزنيه نشاطي البحر وذلك لطولها و إتساع مساحه نطاق خدمتها ، وثلها في الأولويه و الأهميه الطرق العرضيه و المتعامده علي شاطئ البحر ثم تأتي بعد ذلك الطرق الثانويه و المحليه و علي ذلك يجب أن تكون الطرق الطوليه مباشره و أكثر إتساعا ، كما يجب أن يتقن عدد التقاطعات عليها لتتسج علي اجتذاب المرور المخترق و السريع .

كذلك أن تكون الطرق العرضيه و المتعامده علي البحر مخترقه للمدينه بالكامل كما أمكن ذلك . لوجب أن ترتبط بين أكبر عدد من الطرق الطوليه حتي يتم توزيع المرور ونقله

العربي، الحجلة: التخطيطي المستقبلي وإعادة صياغة النسيج الفراغي لمدينة الاسكندرية

عليه بما يضمن إستمرار هذا النشاط إدراجها في النشاط السياحي و عمل مسارات سياحية علي الطبيعه تمر بأهم هذه المباني ذات القيمة الفنية و الأثريه و التاريخيه و إقامة علامات إرشادية علي طول هذه المسارات لتتبعها

وقد حدد التخطيط عدد من المسارات السياحيه و التي تضمن تعرف السائح علي معالم المدينة و تراثها بين الماضي و الحاضر و نخص منها بالذكر المسار الذي يتضمن إحياء الجزء التاريخي للمدينه و هو يستغرق ما يقرب من ٩٠ دقيقه سيراً علي الأقدام و يمر بالشوارع و الأحياء القديمه و الموجوده ضمن المخطط الأصلي و الذي وضعه المهندس دينوقراط .

و علي مستوي التحكم في التغييرات - التي لابد حدوثه
- فقد حددت الإشتراطات البنائيه كيفية التعامل مع هذه المناطق - مناطق الحفاظ - بما يكفل تحسين ظروفها و في نفس الوقت المحافظه علي طابعها المعماري .

حددت الشوارع التي يتم التعامل فيها من خلال إشتراطات خاصه وذلك للمحافظة علي التكوين البصري للمدينه بحيث يتم الحفاظ علي المباني القائمه بها و مثال ذلك :

طريق الحريره إبتداء من قسم باب شرقي وحتي شارع العطارين .
شارع صلاح سالم .
شارع أحمد عرابي .
شارع سيزوستريس .
المباني المطله علي ميدان التحرير و مساحة الميدان ذاته .
محطة الرمل بداية من الصحه العالميه حتي سعد زغول .

كما أوصت بالحفاظ علي بعض المناطق بالكامل كشاهد علي حقبة زمنييه معينه بما لها من خصائص تشكيليه خاصه مثل منطقة كوم الدكه . صوره رقم (١٧) - صورته رقم (١٩) / شكل رقم (١١)

ومع التطور و التغييرات المتلاحقه التي نشهدها في عصرنا هذا نجد أن الجمود و الوقوف حيال الأشياء متجاهلين هذا التطور لا يقف بنا في أماكننا ولكنه يعود بنا إلي الخلف .

ومن هنا تغير مفهوم الحفاظ ليعني توجيه و مراقبة عملية التغيير بحيث لا تخل بالمفاهيم الحضريه و لا القيم الإجتماعيه الموروثة بل ينميها لتتمشي مع قيم ومرادفات العصر الحالي بما يحقق التوازن بين الأصاله و المعاصره
.....

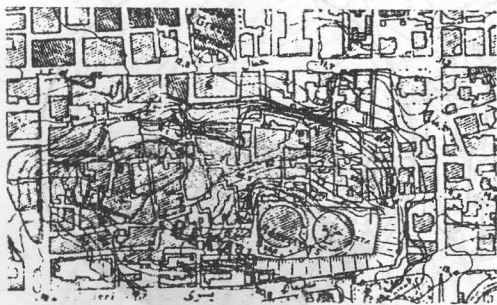
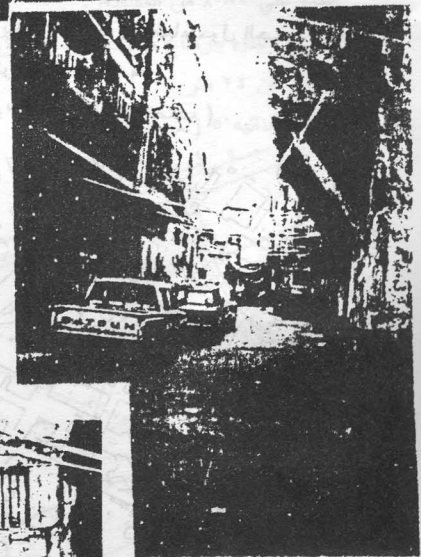
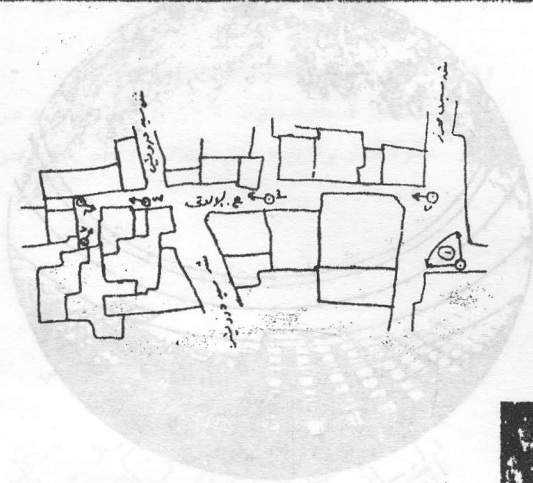
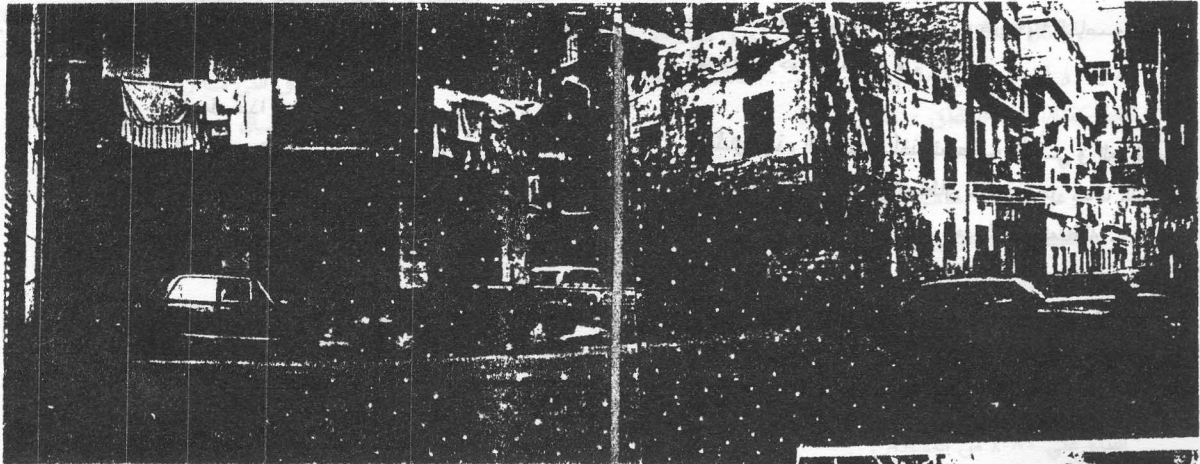
ومردود الحفاظ علي التراث الحضاري كبير و متنوع وفقاً لطبيعه الحفاظ ذاته فمنها ما يدل علي تاريخ البلد أو يرتبط بحدث تاريخي خاص أو بشخصيه تاريخيه معينه فهي بذلك شاهد علي التاريخ و حوادثه .

ومن أهم أنواع الحفاظ هو الحفاظ علي المناطق و التي تعتبر الشاهد الباقي لتفاعلات الأحداث في بيئتها الطبيعيه و الذكري الحيه لأفكار و أيديولوجيات سادت في أزمنه سالفه و ما زالت تطل علينا من نافذة هذا الكيان الباقي .

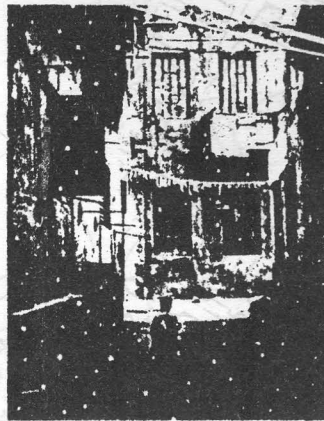
وكان علي التخطيط الشامل الدور في تنظيم عملية التغيير بحيث تكفل تعميق الشخصيه و تأصيل القيم المتوارثه للمدينه عن طريق سن الإشتراطات البنائيه و التي حددت بعض المناطق بالمدينه كمناطق للحفاظ سواء علي مستوي المباني التاريخيه و التراثيه أو ذات القيمه المعماريه الخاصه أو علي مستوي المناطق ككل و التي تحوي نسيجاً فراغياً خاصاً بحيث تحتفظ بالصوره المميزه لشخصيه المدينه مع عدم إغفال إمكانية التحديث و التغيير في أضييق الحدود بما يضمن تحسين الظروف المعيشيه لتعطي هذه الأماكن .

و من الإقتراحات التي تتضمن الإستفاده من هذه المناطق و إحيائها ورفع المستوي المعيشي لقاطنيها دون المساس بكيانها المعماري الخاص بل علي العكس المحافظه

العربي، الحجلة: التخطيطي المستقبلي وإعادة صياغة النسيج الفراغي لمدينة الاسكندرية



شكل رقم (١١)



صوره رقم (١٧) - صورته رقم (١٩)

بعض ملاح منطقة كوم الدكة والتي دعت للمحافظة عليها .

العربي، الحجلة: التخطيطي المستقبلي وإعادة صياغة النسيج الفراغي لمدينة الاسكندرية

وقد قسم التخطيط المدينة إلى مناطق تتبع كل منه إشتراطات بنائيه خاصه بها توافقها من حيث ظروفها الخاصه وكذلك الهدف المرجو من تطويرها .

وكمثال لهذه المناطق نأخذ المنطقه الأولى و الموضحة بالشكل حيث يمثل شارع السلطان حسين كامل حدها البحري كما تحدد بشارع صفيه زغلول كحد غربي للمنطقه .

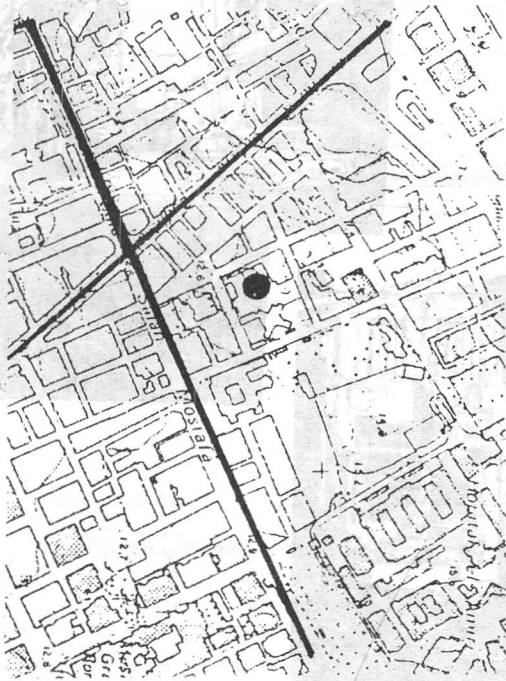
وهذه المنطقه تخضع للإشتراطات التاليه: شكل رقم (١٢)

* البناء علي ٥٠ ٪ من المسطح .

* يصرح بالبناء بارتفاع مره عرض الطريق بشرط ألا يزيد الإرتفاع عن ١٥ متر .

* يتم ترك شريط من الأرض القضاء حول الحدود الخارجيه للأرض بعرض لا يقل عن ٣ متر .

* الكثافه البنائيه ٢٠٥ (إثنين و نصف) .



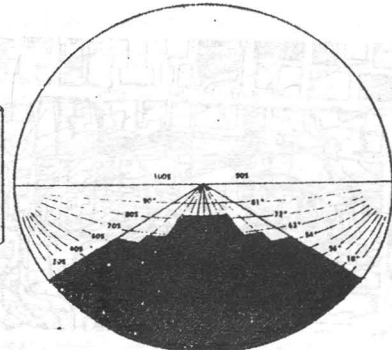
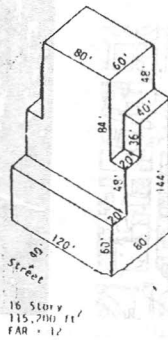
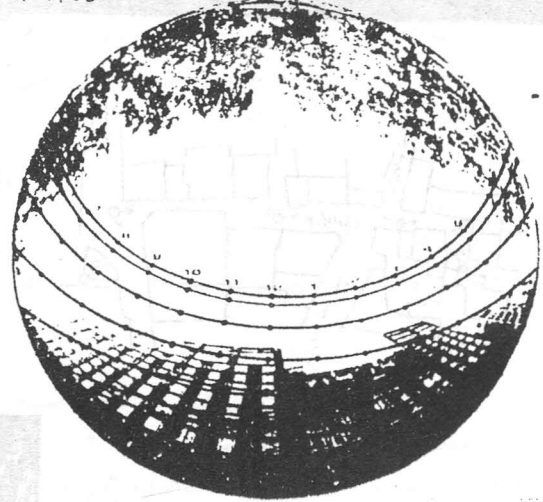
شكل رقم (١٢)

المنطقه الأولى المحدده بالإشتراطات البنائيه

المحور الثاني : التحسين و التغبير .

يشمل هذا المحور الثاني في معظمه المباني و المناطق السكنيه و الكائنه بالفعل بمدينة الاسكندريه . ويهدف التخطيط في هذه المناطق الي تحسين الظروف المعيشيه للسكان

وعلي المستوي التخطيطي الفراغي يهدف إلي إعادة صياغة شكل وحجم الفراغات وشرابيين الحركة بما يحقق زيادة فعاليتها في أداء دورها كمسارات أو في تحسين بيئتها (الإضاءة و التهويه و مقاومة الضوضاء) و بالتالي البيئه السكنيه بصفه عامه . شكل رقم (١٢)



شكل المبني و إرتفعته و عرضكمنية الإضاءة التي تصل الي لبطريق)

المصدر (١٢) الطريق ٣ عوامل تتحكم شكل رقم (١٢)

العربي، الحجلة: التخطيطي المستقبلي وإعادة صياغة النسيج الفراغي لمدينة الاسكندرية

المحور الثالث : الإشـاء (التشييد الفراغي).

ويشمل هذا المحور المناطق التي ما زالت في طور تقسيم الأراض و التي تعتبر مجال جيد لتطبيق هذه الإشتراطات وبهدف خلق بيئة سكنيه صحيه ومباشره دون الحاجه إلي إنتظار إعادة صياغة هذه المناطق حيث لايعوق تنفيذ هذه الإشتراطات أي من القيود التي يمكن أن تعوقها في الأماكن القائمه بالفعل .

وكمثال لهذه المناطق نذكر المناطق السكنيه ببرج العرب الجديده وبهيج و الغربيةه الداخله في الحيز العمراني المعتمد وخارج الأرض الزراعيه .

وهذه المنطقه تخضع للإشتراطات التاليه:

* يتم تقسيم المنطقه بحيث لا يقل عرض الشارع عن عشرة أمتار ولا يزيد طول البلوك من المباني عن

٥٠ م .

المنطقه الثانيه المحدده بالإشتراطات التاليه

شكل رقم (١٥)



وكمثال لمنطقه وسط المدينه و التي تحتل الوظائف الإداريه و التجاريه بها مقام أولي نأخذ المنطقه الثانيه كمثال لهذه المناطق : شكل رقم (١٤)

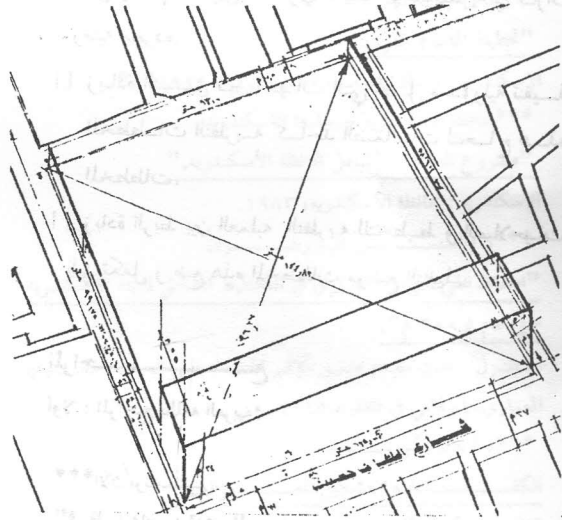
وهي منطقه حددها البحري هو شارع بورسعيد ثم شارع السلطان عبد العزيز ثم شارع محطة الرمل ثم شارع الغرفه التجاريه حتي ميدان عرابي وحددها الشرقي هو شارع قناة السويس وبأقي حدودها موضحه بالشكل (١٥).

وهذه المنطقه تخضع للإشتراطات التاليه:

* البناء علي ٨٠ ٪ من المسطح .

* يصرح بالبناء بارتفاع مره عرض الطريق بشرط ألا يزيد الإرتفاع عن ٢٤ متر .

* الكثافه البنائيه ٥ (خمسـه) .



أكسونومتري يوضح تطبيق الإشتراطات البنائيه علي المنطقه

شكل رقم (١٤)

العربي، الحجلة: التخطيطي المستقبلي وإعادة صياغة النسيج الفراغي لمدينة الاسكندرية

بصوره مباشره بين التنسيق بين هذه الجهات و نجاح تحقيق الهدف.

□ فعالية التحكم في بيئة الفراغ الحضري كوسيله لتحسين الظروف المعيشيه (الصحيه - الاجتماعيه - الإقتصادييه... الخ.)

□ أهمية المحافظه علي التشكيل البصري للمدينه عبر الزمن كأحد الدلالات المدركه علي النمو الحضري المتوازن للمدينه.

□ أهمية تعميق الإحساس لدي المواطنين بالإرتباط العضوي مع المكان كأحد مقومات أي عملية تطوير - يحمل معني المحافظه - ناحجه.

و لزيادة فعالية هذا التخطيط فإن البحث يوضي به :

□ إضافة مدي أكبر للعملية التخطيطيه يسمح بتكوين صور أشمل و أعم للتكوين الحضري لمدينة الإسكندرية في فترات زمنيه مطرده.

□ زيادة التنسيق بين الجهات التي تحمل مسؤوليه تنفيذ المخططات النظرية كأحد الضمانات لنجاح هذه المخططات.

□ زيادة الربط بين العملية النظرية للتخطيط و الصلاحيات التي تكفل و ضع هذه المخططات موضع التنفيذ.

المراجع

أولا : المراجع باللغة العربية:

***الان بونامسي.

"في قلب عاصمه قديمه."

القاهره : مجلة رسالة اليونسكو عدد أغسطس ١٩٨٩.

***زهير الشارح.

"وصف مصر" (لوحات الفولكلور الحديثه).

القاهره : روز اليوسف الجديد، الطبعه الثانيه، ١٩٩١.

***راميه أحمد حفي أحمد.

"التخطيط العمراني الحديث للإسكندرية (دراسه جغرافيه)."

*لا يقل مسطح قطعة الأرض عن ٥٠٠ متر مربع.

*يكون البناء بما لا يزيد عن ٥٠٪ من الأرض مع ترك الباقي فضاء.

*يترك مسطح فضاء حول حدود الأرض الخارجيه لا يقل عرضه عن ٢ م أو يترك مسطح أرض فضاء من جهتين لا يقل عرضه عن ٢,٥ م مع ترك فراغ من الواجهه الرئيسيه المطله علي الطريق لا يقل عرضه عن ٣ م، كما يحقق النسبه المطلوبه للفراغات وهي ٥٠٪ من مسطح الأرض علي الأقل.

*لا يزيد إرتفاع المباني عن ١٠ أمتار .

من العرض المسبق و الذي تناول الجهد الذي تبذله الدوله ممثله في جهاز التخطيط الشامل بالتعاون مع جامعه الإسكندرية في السبيلين الذين سبق أن تم تناول البحث من خلالهما وهما المحافظه و التحول أو التغير يجب التأكيد علي أنه دون المشاركة الجاده من المواطنين وبخاصه في السبيل الأول وهو المحافظه فإنه من المستحيل الوصول الي نتيجته مرضيه سواء بالنسبه للمواطنين أنفسهم و المتمثله في تحسين الظروف المعيشيه و البيئيه لهم أو علي مستوي الهدف الأعم و الأشمل و المتمثل في المحافظه علي الموروث الحضاري و تعميق القيم الأصيله لهذا المجتمع.

الخلاصه:

تخلص هذه الدراسه الي مجموعه من النقاط:

□ أهمية الدور الذي يلعبه التخطيط الشامل ٢٠٠٥ في دراسة التغيرات المتوقعه و المحاور التنمويه علي كافة المستويات (يهتم البحث بالجانب العمراني الفراغي) و التي من خلالها يتم تطوير عملية التغيير لخدمة أهداف المحافظ علي الكيان الحضري للمدينه.

□ شمولية عملية المحافظ الحضري كجمال يدخل في إطاره العديد من التوجهات الثقافيه و الاجتماعيه و الإقتصادييه و السياسيه..... الخ و بالتالي العديد من الجهات بما يربط

رسالة ماجستير غير منشوره ، جامعة الإسكندرية . كلية الآداب ، قسم
الجغرافيا ١٩٨٩ .

***د / عبد العظيم رمضان .

"تاريخ الأوكندرية فى العصر الحديث."

القاهرة : الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ضمن سلسلة تاريخ المصريين ،
١٩٩٣ .

***علي مبرك .

"الخطة الترفيقيه الجديده لمصر القاهره ومدنها وبلادها القديمه و
الشهره ، الجزء السابع مدينة الأوكندرية."

القاهرة : الهيئة المصرية العامة للكتاب ، الطبعه الثانيه ، ١٩٨٧ .

***علي مسعد النادى

"الإسكندرية فى العصر العثماني."

رسالة ماجستير غير منشوره ، جامعة الإسكندرية . كلية الآداب ، قسم
التاريخ والآثار شعبه التاريخ الحديث ، ١٩٩٠ .

***د / فاروق عباس حيدر

"تخطيط المدن والقري."

الإسكندرية : منشأة المعارف ، الطبعه الأولى ، ١٩٩٤ .

***محافظة الأوكندرية - جامعة الأوكندرية .

"مشروع التخطيط الشامل لمحافظة الأوكندرية."

الإسكندرية : محافظة الأوكندرية ، ١٩٨٣ .

***د / محسن محرم زهران

"الحفاظ على التراث الحضاري فى التخطيط الشامل لمدينة الأوكندرية
حتى عام ٢٠٠٥ م."

اسطنبول : بحث مقدم ضمن مؤتمر الحفاظ على التراث الحضاري
المعماري الإسلامى فى المدن ، ١٩٨٥ .

***د / هشام أبو سعده .

"الكفءاءه والتشكيل العمراني."

القاهرة : المكتبه الأكاديميه ، الطبعه الثانيه ، ١٩٩٤ .

***د / وليد عبد الله المنيس .

"النهج فى إحياء التمدن الإسلامى."

اسطنبول : بحث مقدم ضمن مؤتمر الحفاظ على التراث الحضاري
المعماري الإسلامى فى المدن ، ١٩٨٥ .

ثانيا : مراجع باللغات الأجنبيه .

*** Anne Vernez Modoun .

" Public Streets Fpr Public Use "

Newyourk:: Van Reinhold com., 3rd edition,
1987

*** Hany Mohamed Ayad

"The Waterfront Of Western Alexandria".

Alexandria Unpublished M.Sc. Dissertation.
Dpt. Of Arch. University Of Alex. 1992

"Aujourd'hui l'egypte", English edition

Cairo: Elias Modern press, No. 18, 1992