

بحث بعنوان :

"مقترح لتحقيق الاعتبارات الإنسانية كمؤشر تصميمي مستدام لتطوير منطقة شارع قصر النيل ومحيطه بمنطقة وسط القاهرة"

"A proposal to achieve humanitarian considerations as a sustainable design indicator for the development of the Qasr El-Nil Street area and its surroundings in downtown Cairo."

المخلص:

يبدأ البحث بعرض المشكلة البحثية وهي ما وصلت إليه منطقة وسط القاهرة وخاصة شارع قصر النيل من حالة الإهمال والتردي ، ومحاولة اقتراح حلول تخطيطية حديثة لرفع كفاءة الشارع والمنطقة المحيطة للنهوض بها حضاريا وإنسانيا، والذي يهدف لتطوير المنطقة، ووضع مقترح نظري تخطيطي معماري يقدم ويضمن شكلا حضاريا للمنطقة الأثرية والأهم في وسط القاهرة ويحافظ من خلالها على رونق المنطقة وعلى الهوية المعمارية العريقة لها، وبالنسبة لمنهجية البحث فهي تعتمد على الدراسة الميدانية للشارع والنظرية والتشكيلية في محاولة تحقيق المعايير الإنسانية في تطوير المنطقة من خلال المنهج المرجعي، التحليلي ، المقارن ، والمنهج التشكيلي، ويناقش البحث التعريف العام لتحقيق المعايير الإنسانية في العمران، وماهي اسس التنسيق الحضاري المستدام وتعريفه ، ثم التعريف بمنطقة الدراسة ، ونبذة تاريخية عنها ومنشأها ، وأصل تسميته وامتداده ، ثم نبذة عن أهمية الشارع التجارية تاريخيا، ودراسة العمران والحيز الإنساني في منطقة الدراسة ، ودراسة الاعتبارات الإنسانية المقترح اتخاذها كمؤشر تصميمي في منطقة الدراسة ، حيث يمكن تحديد هذه المقترحات التخطيطية في عدة نقاط أولها في النقل العام بالمنطقة وكذلك محطات النقل العام ، ومقترحات تحقيق المعايير الإنسانية في توفير أماكن الانتظار ومواقف السيارات ولأصحاب الهمم ، وفي عناصر تنسيق الشارع ، وشبكة الطرق المرتبطة بالساحات المفتوحة ، وفي توفير مسارات ومواقف الدراجات كذلك ، ومقترحات تحقيق المعايير الإنسانية في شبكة مسارات المشاة والساحات المفتوحة والمتصلة وفي تجميل وتحسين المباني واستخدام التشجير في الشارع ، ثم دراسة نموذج تم فيه فعلا تحويل الشارع لمسارات للمشاه واستخلاص النتيجة من خلال المقارنة التحليلية بين الشارع في وضعه الحالي وبين النموذج المنتخب ، ثم الاستنتاجات والتوصيات.

Abstract:

The research starts with presenting the problem of it. Which is the neglected state of the downtown Cairo area, especially Qasr Al-Nil Street. Its aims are to develop Qasr al-Nil Street area by a theoretical and architectural proposal that presents a civilized form for the archaeological and most important area in the center of Cairo. The methodology of the research is by the reference, analytical, comparative, and plastic approach. Then knowing the general definition of achieving humanitarian standards in urbanization and the foundations of sustainable urban coordination and its definition. Then a historical overview of the street and its origin continued

its name and extension. Then an overview of the importance of the street that it is underway historically. A study of the humanitarian considerations proposed has taken as a design indicator in the study area. These planning proposals can be identified in several points. The first is in public transportation. As well as for public transport stations is to re-study the locations of them in vital places and link them to the uses of the land there, the provision of parking spaces, also for people of determination, elements of coordination the streets network linked to the open squares, the provision of bike paths and parking. As well as, proposal for the network of pedestrian paths and connected squares, the improvement of buildings and the use of afforestation in the street. Then comparison between Qsr-ELNile in its current condition and one of the modern international streets, then conclusions and recommendations.

الكلمات المفتاحية : التنسيق العمراني ، التصميم المعماري ، المقياس الإنساني ، التخطيط البيئي ، شارع قصر النيل.

Keywords: Landscape, Architecture Design, Human Scale, Environmental Design, Qasr-EINile Street.

مشكلة البحث:

تشهد مصر في وقتنا الحالي نهضة معمارية وعمرانية وتخطيطية كبيرة ، و من خلال الرؤية المستقبلية بالنسبة لانتقال الادارات العامة والوزارات والهيئات الادارية إلى العاصمة الإدارية التي على وشك الافتتاح قريبا جدا ، ومن خلال تصور أن تصبح القاهرة التي كانت عاصمة لمصر لمدة تتجاوز الالف سنة ، فإنه يعد حي وسط القاهرة من أعرق الأحياء بالقاهرة الخديوية ، ومن هذا المنطلق وجب دراسة شارع قصر النيل و امتداده من ميدان مصطفى كامل إلى ميدان طلعت حرب ، و محاولة اقتراح فكرة تخطيطية تنظيمية لاعادة جذب الناس والسياح لمنطقة وسط القاهرة بعد تطويرها وانتقال الادارات لخارجها ، ويرصد حالة التردي التي لحقت بمنطقة وسط القاهرة بشكل عام وبمنطقة شارع قصر النيل خاصة، وحيث أن المدن والشوارع تهرم و تشيخ مع الزمن إن لم تطالها الصيانه الدورية والتطوير القائم على أسس التخطيط المستدام ، هنا قد كانت مشكلة البحث التي تكمن في ضرورة محاولة اقتراح حلول تخطيطية حديثة ومتطورة لرفع كفاءة الشارع والمنطقة المحيطة للنهوض بها حضاريا وانسانيا وذلك من خلال تحقيق الاعتبارات الإنسانية كمؤشر تصميمي مستدام.

هدف البحث:

يهدف البحث لتطوير منطقة شارع قصر النيل والنهوض بها حضاريا وانسانيا ، حيث تشهد مصر نهضة معمارية وعمرانية واسعة فمن هنا يهدف المقترح إلى إستعادة رونق القاهرة التي كانت من أجمل مدن العالم تخطيطيا وجماليا وحضاريا وذلك من خلال عدة نقاط وهي :

- رفع مستوي جودة الحياة بالمنطقة محل الدراسة.
- تطوير وتحسين المنطقة و الشوارع المحيطة من حيث التنسيق و تحسين ممرات للمشاة فعالة و آمنة ، وتخطيط مسارات لركوب الدراجات.
- جذب السياح و خلق منطقة سياحية ترفيهية جديدة بمنطقة وسط القاهرة.
- تحسين الصورة البصرية للمباني.
- البعد عن الاحساس بالملل من خلال البعد عن التخطيط النمطي المتكرر.
- إضافة الخدمات الترفيهية والتعليمية والصحية والمساحات المفتوحة كمتنفس والاستفادة من المساحات الموجودة لذلك.
- الحفاظ على اصالة و عراقة الشارع و تأصيل قيمته و اعادة اكتشافه و اكتشاف تاريخه و هويته المعمارية.
- تأصيل الهوية المعمارية و الطرز المعمارية للمباني العريقة بالشارع واحترام تراثه لتعزيز التلاحم والتواصل بين افراد المجتمعو تعظيم قيمة المنطقة محل الدراسة من خلال تطويرها و جذب السياحة الداخلية و الخارجية لها.
- تعظيم الفائدة والعائد الاقتصادي والاجتماعي والصحي لسكان المنطقة و مرتاديه.

أهمية البحث :

تعيش مصر اليوم نهضة معمارية وتخطيطية واسعة وشاملة ، و منذ الاعلان عن نقل العاصمة و كل الهيئات الادارية و الوزارية من القاهرة إلى العاصمة الإدارية الجديدة ، ظهرت الحاجة و أهمية البحث وأصبح تطوير قلب القاهرة من الأولويات وجعل منطقة وسط القاهرة و خاصة أقدم شارع فيها منطقة جاذبة للسياح ، وحيث أنها منطقة شارع قصر النيل والمنطقة المحيطة به في وسط القاهرة ، و التي تعد جزءا من القاهرة الخديوية والتي عاصرت فترات تاريخية

كانت فيها القاهرة من أجمل المدن في العالم ، لهذا يقترح البحث تطبيق المعايير الانسانية في تنسيق هذه المنطقة الهامة ، و اعادة اكتشافها و اكتشاف الهوية المعمارية الخاصة بها ، وذلك من خلال دراسة الوضع الراهن للشارع والمنطقة المحيطة ومحاولة وضع مقترح نظري تخطيطي معماري يقدم و يضمن شكلا حضاريا حديثا للمنطقة التاريخية والاهم في منطقة وسط القاهرة ، ويحافظ من خلالها على رونق المنطقة وعلى الهوية المعمارية العريقة لها، و من هنا فقد وجب تصنيف وتحديد الاولويات ونوع التدخل بكل جزء بالشارع ويمكن أن تشمل آليات تطبيق المعايير الانسانية في الشارع النقاط التالية :

- تطوير قلب المدينة.
- دمج شبكة النقل العام باستعمالات الاراضي.
- تطوير بعض الطرق وتحويلها الى منطقة مشاة امنة.
- توفير كافة الخدمات المتميزة بأحد أهم الشوارع بمنطقة قصر النيل بالقاهرة.
- رفع مستوى مباني المناطق والشوارع العشوائية التي قد تكون متواجده بالمنطقة وتحسين الحياة العمرانية فيها.
- تطوير الميادين و ابراز طابعها العمراني المميز لها.
- تحسين المداخل الرئيسية لمنطقة الدراسة.
- تمكين الانسان باسلوب حضاري يعزز الانتماء ويلبي الاحتياجات.

منهجية البحث:

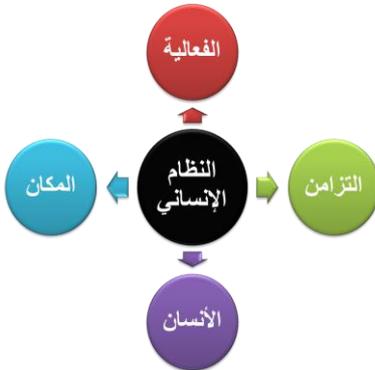
يعتمد البحث الدراسة الميدانية من خلال زيارة المنطقة ورصد الحاله الراهنه بها وتوثيق طراز المباني بالشارع والميادين، والنظرية والتشكيلية في محاولة تحقيق المعايير الانسانية في تطوير منطقة شارع قصر النيل وميدان مصطفى كامل وطلعت حرب من خلال استقراء الاسس التصميمية لهذا النمط التخطيطي ومحاولة توقيعه على المنطقة محل الدراسة ، ولتحقيق ذلك أمكننا إتباع المناهج التالية:

أولا - المنهج المرجعي لتقميش المادة العلمية اللازمة لتغطية تاريخ السارع ومسماه وأهميته التاريخية والتجارية ولعمران المنطقة المميز،

ثانيا - المنهج التحليلي ، وذلك لتحليل ما يمكن من مادة علمية وكذا نتائجها المستخلصة ،

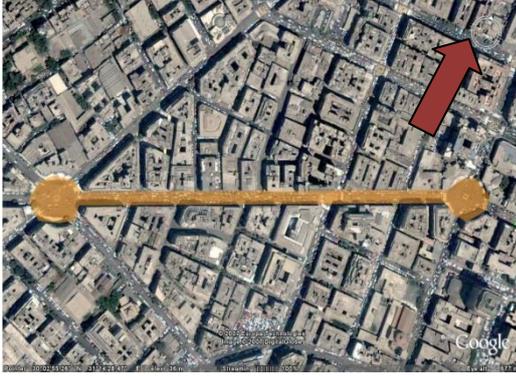
ثالثا - المنهج المقارن ، وذلك بعمل مقارنة في نهاية البحث بين وضع الشارع حاليا و شارع آخر في مدينة عالمية مقترح استخدام نفس الفكرة و تطبيقها في شارع قصر النيل ثم استنتاج النتائج من تلك المقارنة،

رابعا - المنهج التشكيلي ، وهذا أمر مفر وغ منه ، حيث لا بد منه في إيضاح كل معلومة تحتاج إلى شكل ما سواء أكان صورة طبيعية أو من القمر الصناعي ... إلخ، وهذا المنهج لا غنى عنه في كل البحوث العلمية نظرية كانت أو عملية معملية.



شكل (1) يوضح العناصر الأساسية للتصميم الإنساني المعياري. المصدر (1)

1- المقدمة:



شكل (2) يوضح صورة بالقمر الصناعي لشارع قصر النيل بداية من ميدان طلعت حرب يسارا إلى ميدان مصطفى كامل يمينا والسهم بالصورة يعبر عن اتجاه الشمال. المصدر (2)

يعتبر مصطلح المعايير الانسانية في التنسيق الحضري هو الدور الذي يجب أن تقوم به هيئات التخطيط العمراني في توظيف عناصر التصميم المعماري والتنسيق الحضاري لجعلها بيئة إنسانية صحية ومريحة للإنسان الذي يشعر بأنه يعيش في مدينة هي صديقة له أكثر من مجرد مكان يقيم فيه. (1) بمعنى آخر أن تكون وظيفة المدن هي راحة الإنسان وجعله متعايشاً مع مدينته كصديق أو كمشارك في حياته من حيث الملاءمة البيئية والصحية وحتى الفكرية.

ويناقش البحث اقتراح لتطوير شارع قصر النيل بالقاهرة بالنسبة للتنسيق الحضري بها ومواكبتها للعناصر الجمالية

والصحية بالشوارع والميادين.

2- التعريف العام لتحقيق المعايير الإنسانية في العمران:



شكل (3) يوضح استعمالات الأراضي بطول شارع قصر النيل بالقاهرة. المصدر: الباحثة.

هو التفاعل بين الانسان والمكان بكل ما يتضمنه من معان ودلالات، فدلالة التشكيل العمراني والمعماري تعني دلالة فهم واستيعاب المدينة بما لها من متطلبات اساسية وحاجات إنسانية وتطلعات مستقبلية، فالحيز المكاني لا يقتصر على الخصائص العمرانية وإنما يتعداها بحيث

تمنح الاحساس بحيوية الحيز المكاني وتحقيق المنفعة معا.

ويعبر المكان عن مكوناته من حيث اختلاف الأشكال ، اضافة الى إنه يعد من الناحية العمرانية نسيج من العلاقات المتشابكة والمتراصة بين مختلف مكونات البيئة وتفاعلات الانسان الفكرية والاجتماعية والعمرانية، وهذه العلاقات المتشابكة تعتمد على مجموعة من العلاقات أهمها: الطبيعية، القيمية، الثقافية وعلاقات اعتبارية أخرى.

وتتمثل العناصر الأساسية للمعايير الإنسانية في أربع عناصر هي: (الإنسان -

المكان - التزامن - الفعالية) . شكل (1)

الإنسان هو المحور الأساسي لهذه النوعية من التصميم، ولا بد من إمتلاك المصمم المعماري و المنسق الحضاري القدرة على التعبير وتصور قدرة الانسان على التفاعل مع المكان وادراكه، اما التزامن فهو المكون الأهم للحس المكاني، لهذا لا يمكن الوصول الى تنسيق حضاري إنساني يحقق المعايير الإنسانية بشكل ناجح بدون هذه العناصر الأربعة.



شكل (4) يوضح عمارة الإيموبيليا أشهر عمارات شارع قصر النيل سكنها الكثير من المشاهير. المصدر (3)

3- أسس و تعريف التنسيق الحضاري المستدام :

يمكن تعريف التخطيط العمراني المستدام بأنه مصطلح عام يصف تقنيات التصميم الواعي بيئياً ، وادارة العملية التصميمية بأسلوب يحترم البيئة مع الاخذ في الاعتبار تقليل استهلاك الطاقة والموارد بجانب تقليل تاثيرات الإنشاء والاستعمال على البيئة و أيضا تنظيم الانسجام مع الطبيعة .

ويمكن تلخيص أسس التخطيط الحضاري المستدام في النقاط التالية :

- تعزيز ارتباط المجتمعات المفتوحة مع بعضها البعض من خلال شبكة مشاة مصممة جيداً.
- توفير هذه الشبكات أو الممرات بحيث تكون جذابة ومريحة لتشجيع نشاط المشي وركوب الدراجات الهوائية.
- تحديد مجموعة متنوعة من الأماكن المفتوحة على مقربة من المنطقة السكنية و التجارية و الادارية.

4- التعريف بمنطقة الدراسة :

4-1 نبذة عن تاريخ الشارع ومنشأه :

يعتبر شارع قصر النيل بالقاهرة هو أشهر شوارع وسط القاهرة ، و المنطقة التي تعد جزءا لا يتجزأ من القاهرة الخديوية، و يكاد يكون الشارع الوحيد الذي لم يتغير اسمه منذ حقبة محمد علي باشا إلى الآن ، يعتبر القائد إبراهيم باشا- ابن محمد علي الكبير- أول من فكر في تعميم المنطقة الممتدة الآن من كوبري أبو العلا شمالاً إلى ما بعد كوبري قصر النيل جنوباً، عندما أمر بتمهيد تلك الأرض و ردمها و تسويتها كجزء من تجميل الشاطئ الشرقي لنيل العاصمة و كجزء من اهتمام سعيد باشا رابع و لاة مصر من الأسرة العلوية بتجميل العاصمة ، و بعد إنشاء كوبري قصر النيل -الذي حمل اسم كوبري الخديو إسماعيل - تحول الناس إلى الكوبري الجديد وما يليه من قصور و حدائق و طرق و مناظر إلى منطقة النزهة الأولى، و خف سير المركبات التي كانت تقطع شارع شبرا عصر كل يوم للنزهة، و قصر النيل ليس مجرد شارع تم دكه بالحجر الدقشوم على يد كبير مهندسي مصر و قننذ علي باشا مبارك بتكليف من الخديو إسماعيل خامس حكام مصر الحديثة، و ليس هو مجرد تكتات للجيش و مدرسة حربية، و لكنه قطعة من تاريخ مصر فهو تكتات للجيش المصري و كوبري و شارع و تخطيط عمراني. (2) شكل(2)

و بعد أن تولى إسماعيل باشا حكم مصر، أمر بالتوسع في تعميم المنطقة الممتدة من شاطئ النيل عند تكتات الجيش إلى باب اللوق، و كلف المهندس علي باشا مبارك بتحويل تلك المنطقة إلى واجهة حضارية للعاصمة فاختار 617 فداناً للحى الجديد و كان بعضها مازال أراضى خربة تحتوى على كتبان من الأتربة و برك للمياه ، فخطتها و أنشأ فيها الشوارع و الحارات على خطوط مستقيمة أغلبها متقاطع على زوايا قائمة و دكت شوارعها و حاراتها بالحجر الدقشوم، و نظمت على جوانبها الأرصفة، و مدت في أرضها أنابيب المياه و أقيمت فيها أعمدة المصابيح لإنارتها ، فأصبحت كما وصفها علي باشا مبارك أنها من أبهج مناطق القاهرة و أعمارها سكانا ، و كان أغلب سكانها من الأمراء و الأعيان، و بعد الأنتهاء من رصف الشوارع و الأرصفة ، و قام الخديو إسماعيل بمنح الأرض للذين سوف يشيدون المباني بشرط أن تقام عمارات كبيرة و عصرية، و في عام 1874 بلغت المساحة التي شُغلت بالمباني 257 فداناً احتلت شبكة الطرق منها 30% و شغلت المباني 13% و احتلت الباقي حدائق شاسعة تمثل الاحتياطي للتوسع العمراني، و هكذا ظهرت شوارع قصر النيل، سليمان باشا، قصر العينى، و بلغ طول شارع قصر النيل 1250 متراً تقريباً ، شكل (3) ، و كجزء من خطة التعمير التي تبناها الخديو إسماعيل فقد كلف شركة فيف ليل الفرنسية بإنشاء كوبري معدني لتسهيل الوصول إلى الجزيرة الواقعة في الضفة اليسرى للنيل ، و تم إنشاء كوبري قصر النيل كامتداد للشارع عام 1872م. (2)

2-4 تسمية الشارع وامتداده:



شكل (5) يوضح صورة حقيقية للشارع
بالكامل. المصدر (4)

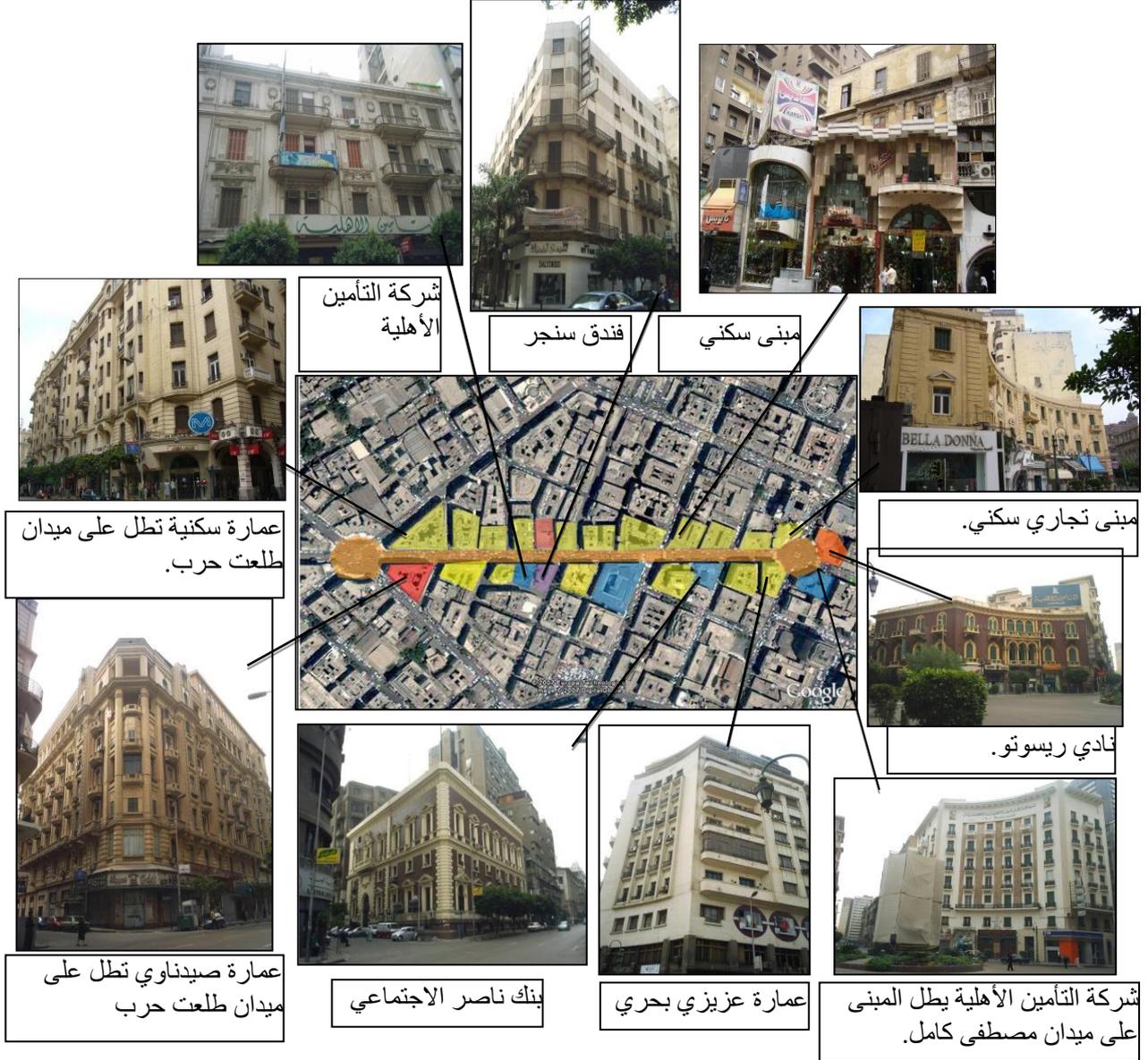
كان محمد علي باشا هو أول من عمر منطقة قصر النيل، وهو وراء إطلاق هذا الأسم عندما استحضر المعلمين الروم لإدخال المباني الرومية إلى العمارة المصرية آن ذاك، ومن هنا ظهرت الهوية المعمارية المميزة لعمارة و عمران المنطقة ، وكما تم انشاء سراية القلعة - قصر الجوهرة- وسراية شبرا، ولابنته زينب هانم سراية الأزبكية، ولابنته نازلي هانم سراية على وادي النيل والتي هدمها سعيد باشا ليبنى محلها ثكنة قصر النيل لإقامة العساكر به، وإذا كان الشارع الممتد من كوبرى قصر النيل إلى باب اللوق قد حمل اسم شارع الخديو إسماعيل، فإنما كان ذلك بهدف ربط الثكنات والميدان الجديد الذي حمل أيضاً اسم إسماعيل بقصر عابدين الذي بناه الخديوي ، ونقل إليه مقر الحكم بعد أن ظلت مصر تحكم من القلعة قرناً عديدة.(2)

3-4 أهمية الشارع التجارية تاريخياً:

في عام 1882م تم رصف شارع قصر النيل ، بالحجر ثم بالأسفلت بعد أن أصبح أشهر شارع تجارى في القاهرة يبدأ من المتحف المصرى إلى ميدان سليمان باشا ثم يواصل طريقه إلى تقاطعه مع شارع إبراهيم -الجمهورية الآن- عند جامع الكيخيا، وقد شهد هذا الشارع زحفاً من كبار المحال التجارية مثل شالون وصيدناوى وبنزيون وكذلك الصالون الأخضر وبيع المصنوعات المصرية وعمارة الإيموبيليا أشهر عمارات العاصمة ، شكل (4) ، ومقر البنك المركزى والبنك الأهلى .

ولا يمكن دراسة شارع قصر النيل ، شكل (5) ، دون التطرق لذكر كوبرى قصر النيل والذي يعد امتداد للشارع ، فقد بدأ إنشاء كوبرى قصر النيل عام 1869 أيام الخديو إسماعيل وكان بذلك أول كوبرى للمرور أنشئ على النيل من منبعه إلى مصبه وافتتح للمرور في العاشر من فبراير 1872 و قد أنشأته شركة فيف ليل الفرنسية و طوله 406 أمتار، ثم تقرر هدم كوبرى قصر النيل وإنشاء كوبرى آخر محله بواسطة شركة دورمان لونج الإنجليزية وهو الكوبرى الحالى الذي افتتحه الملك فؤاد في منتصف عام 1933م وأطلق عليه اسم الخديو إسماعيل اعترافاً بالمنشئ الأول لكوبرى قصر النيل القديم، وأصبح طول الكوبرى الجديد 382 متراً و 20 سم وعرضه 20 متراً، وكجزء من تجميله أعيد تركيب الأسود الأربعة التي كانت قائمة على مدخل الكوبرى القديم لتكون أثراً ناطقاً عن الخديوي إسماعيل المنشئ الأول للكوبرى، و قد كانت قواعد الكوبرى القديم قد بنيت بالدبش العادى المحاط بطبقة من الحجر الجبرى الصلب؛ إلا أن الكوبرى الجديد أسس من صناديق حديدية مملوءة بالخرسانة المسلحة ودعمته من خرسانة عادية مكسوة بالجرانيت الوارد من أسوان و بلغ وزنه المعدنى 3360 طناً.(2)

5- العمران والحيز الإنساني في منطقة الدراسة:



شكل (6) يوضح صورة مجمعه تحتوي على صورة لشارع قصر النيل بداية من ميدان مصطفى كامل يمينا إلى ميدان طلعت حرب يسارا و يوضح فيها صور بعض المباني الإدارية و التجارية و السكنية بالشارع و موقعها في الشارع. المصدر : (2، الباحثة).

يعتبر الحيز الإنساني العمراني مفهوما فراغيا مانحاً للشعور بالإنتماء والإحتواء والملائمة لمختلف الفعاليات الإنسانية، وهذا ما يبرر أهمية الحيز الذي يلبي كل من الاحتياجات الوظيفية والجمالية والتشكيلية ، والحيز كفلسفة زمانية-مكانية لا بد أن يتميز بالبساطة مع ضمان حفظ الخصوصية وتحقيق التفاعل الاجتماعي وهو ما يقصده المقترح البحثي تحديداً ، فإن الاحساس بذلك الحيز العمراني يتكون عند تحقيق علاقة ادراكية معينة بين الانسان و البيئة المبنية المحيطة به ، تتسع هذه العلاقة لتشمل حواس الانسان المختلفة، ولذا نجد ان المدينة ، الحي أو المنطقة جيدة التصميم العمراني تعطي للانسان الاحساس بالراحة في التفاعل مع المحيط بشكل متكامل و متواصل.(3)

ومن هنا فإنه ينبغي من خلال هذه الرؤية لتطوير منطقة شارع قصر النيل التراثية والعريقة ، بتوفير محيط ملائم لتشكيل السلوك الإنساني بها و ذلك من خلال العلاقة التبادلية التفاعلية الجيدة بين الإنسان والبيئة المبنية المحيطة ، وتحقيق مستوى من الحاجات النفسية المهمة في الشارع كالأمان والخصوصية ، أي ان هناك علاقات متشابكة بينية،



شكل (7) يوضح صورة لطراز المباني العريقة والهوية المعمارية لشارع قصر النيل. المصدر (2)

إذا تغير أحدهما يترتب عليه تغير الثانية، وهي ما بين الفضاءات المعمارية *physical spaces* والفعاليات البشرية *human activities* ، و حيث يؤكد شولتز Schulz على دور المعماري الهام في السيطرة على البيئة مما يحقق التفاعل الانساني الأمثل مع المباني و محيطها.

وقد وجب عمل زيارة ميدانية لشارع قصر النيل منذ بدايته في ميدان طلعت حرب إلى نهايته في ميدان مصطفى كامل و توثيق حالة مبانيه و احديد استعمالات الاراضي به سواء كانت ادارية ، سكنية ، تجارية، فندقية أو نوادي ، شكل (6) و ذلك لتوقيع أربعة جوانب للتصميم العمراني للحيز المكاني الجيد لمقترح تطوير الشارع و محيطه وهي:

التحكم الفيزيائي *Physical Control* من خلال تحديد الحجم والكيفية للفضاء والمحاور، السياق الاجتماعي *Social* ، الإطار الوظيفي *Functional Frame* من خلال تحديد مدى التفاعل الانساني والاجتماعي معا، الترميز الثقافي *Cultural Symbolization* ، والقيم الانسانية والنظم الرمزية منها.(4)

6- الاعتبارات الإنسانية المقترحة اتخاذها كمؤشر تصميمي في منطقة الدراسة :

ينبغي ان لا يقتصر تطوير المنطقة المنوط بالبحث اقتراح تطوير لها بالاهتمام فقط بالاطار الانشائي ، وإنما وجب ان يحتوي المقترح على مضامين وعناصر تتعلق بالنواحي الانسانية والاجتماعية والاقتصادية معا ، و لأن الشارع محل الدراسة يحتوي على مباني سكنية ، ادارية ، فندقية و تجارية ، فعلى سبيل المثال المباني السكنية وساكنتها هما وجهين لعملة واحدة، وان فكرة المسكن لا تتحقق الا بوجود جوانب للتصميم العمراني للحيز المكاني الجيد سابقة الذكر، الامر الذي يتطلب التعامل مع المبنى السكني ومرتابه معا بهدف خلق البيئة السكنية الملائمة ، واعتماد ذلك من خلال طرح الحلول والبدائل التصميمية للبيئة العمرانية للمنطقة



شكل (8) يوضح ميدان طلعت حرب. المصدر (3)

بشكل عام ، والتي تهتم هنا باتخاذ الاعتبارات الإنسانية مؤشرا تصميمياً للتنسيق الحضاري الجيد بشقيها الوظيفي النفعي، والحسي التعبيري، تجاه ما يكفل استيفائه للجوانب الادراكية والحسية للإنسان بما يوفر الطمأنينة والراحة، وأيضا ملائمة صياغة العناصر المناخية مثل حركة الشمس واتجاه الرياح ونسب الإشعاع الشمسي وغيرها، وهي المتعلقة بمقومات الموقع ، ونطاق الرؤية، وشبكات الطرق، ووظائف العناصر المعمارية المحيطة، وأخيرا

ملائمة الصياغة الوظيفية لمقومات الثقافة المجتمعية مع فرضيات الواقع الثقافي ، وتوجيه التعامل الثقافي مع التصميم المقترح التصميمي الجديد بشكل يضمن الحفاظ عليه لأطول مدة ممكنه.شكل (7)

ويرتبط البعد الحسي والتعبيري للمقترح باستيفاء الاعتبارات الإنسانية الحسية والادراكية التي تصيغ التصميم ، والتي يمكن ايجازها في:

- متطلبات رمزية تحترم الهوية المعمارية للشارع والمنطقة المحيطة والتي تجسدها الطرز والدلالات الرمزية الموجودة بالمباني بالشارع والميادين بالمنطقة.(5)
- متطلبات جمالية وتستههدف تخفيف حدة الملل الناتج من التكرار والتصميم النمطي التقليدي القديم. شكل (8)

➤ **يمكن تحديد المقترحات التخطيطية لتحقيق المعايير الانسانية بشارع قصر النيل والمنطقة محل الدراسة في النقاط التالية:**

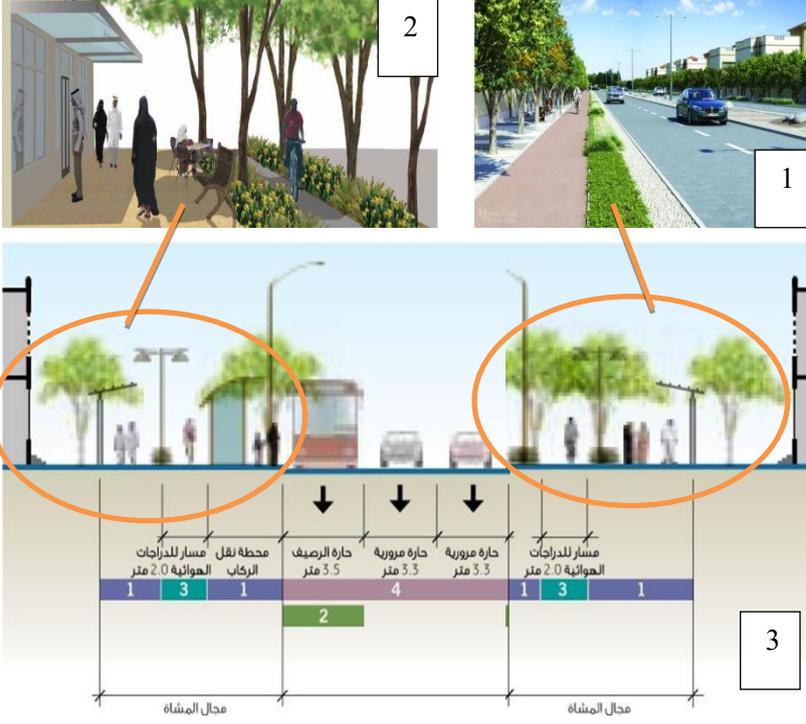
- النقل العام.
- توفير أماكن الانتظار ومواقف السيارات ولأصحاب الهمم.
- تنسيق الشارع.
- شبكة الطرق المرتبطة بالساحات المفتوحة .
- توفير مسارات ومواقف الدراجات .
- شبكة مسارات المشاة .
- الساحات المفتوحة والمتصلة.
- تجميل وتحسين المباني واستخدام التشجير في الشارع.

6-1 مقترح تحقيق المعايير الانسانية في النقل العام بمنطقة الدراسة:

يحاول البحث ايجاد رؤية متكاملة لكيفية دمج عناصر الطرق والحركة باستعمالات الأراضي وعمران المنطقة بالشكل الذي يحقق التنمية المستدامة بتكامل الأنشطة والخدمات مع شبكة الحركة ضمن مسافات سير ميسرة، كما يراعى جعل عناصر الطرق والنقل المقترحة متفاعلة مع السكان من خلال دمجها بعناصر فرش الطريق ومسارات المشاة النابضة بالحياة والأنشطة التفاعلية لاستعمالات الأراضي، هذا التفاعل يحقق الراحة والأمان من خلال تشجيع السكان على المشي وركوب الدراجات الهوائية واستخدام النقل العام بدلا من السيارات الخاصة. شكل (9)



شكل (9) يوضح أشكال لوسائل مواصلات حديثة ، سريعة و فعالة مقترح استخدامها. المصدر (5)

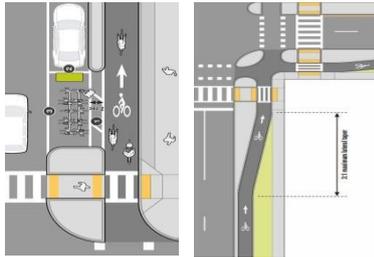
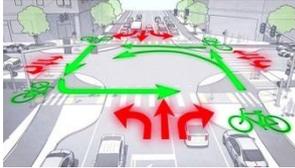


شكل (10) يوضح قطاع رأسي لشارع من اتجاه واحد للسيارات مكون من رصيف للمشاة على جانبي الشارع مكون كل منهما من منطقة لمداخل المحلات و مشاهدة فائرينات المحلات ، ثم جلسات للاستراحة و بعدها فاصل من المزروعات الخضراء والتشجير المرتفع و الإنارة ، ثم مسار للدراجات و بعدها منطقة تشجير ، و التي قد تحتوي بعدها على محطة للنقل العام .

مصدر الصورة (1) - (7)
مصدر الصورة (2) - (8)
مصدر الصورة (3) - (8)

ويسعى البحث لوضع إطار يمكن به تحقيق نظام نقل متكامل وفعال يعزز التنمية المستدامة والتي يسعى ويتجه له العالم الآن، والذي يساعد على الانتقال بالمجتمع من الاعتماد الكلي على السيارات الخاصة إلى مجتمع يعتمد على النقل العام بشكل أكبر لتخفيف الضغط على الطرق و الشوارع بالمنطقة، (6) وحل المشاكل المرورية بها، وذلك من خلال فهم طبيعة الأداء البشري بالمنطقة ، وأيضاً التعرف على أهم خصائص مرتادي المنطقة والسكانين فيها

و احتياجاتهم المعيشية ، ووضع رؤية شاملة لكيفية إيجاد مجتمع حضاري معيشي Liveable Social يحافظ على الثقافة و الهوية المعمارية للشارع والمنطقة. شكل (10)



شكل (11) يوضح مساقط أفقية ومنظور لعلاقة مسارات الحركة المقترحة للربط بين مسارات المشاة والدراجات والسيارات . المصدر (8)

في هذا الإطار ولتحقيق المعايير الإنسانية في النقل العام في المنطقة محل الدراسة ينبغي فهم تأثيرات النقل العام على منطقة الدراسة بشكل شمولي للمساعدة على التعرف على كافة الأنشطة الأساسية العمرانية والإقتصادية والإجتماعية بالمنطقة (7)، ويمكن تحديد السياسات التي تساعد على فهم المتطلبات التخطيطية لدعم الارتباط بين الأنشطة الأساسية والنقل العام كالتالي:

- **أولاً : الاتصالية :** وهي كيفية تحقيق التنمية المستدامة لعمران الشارع من خلال دمجها مع خطوط النقل العام بالمنطقة ضمن مسافات سير ميسرة.
- **ثانياً : التفاعلية :** جعل عناصر النقل العام متفاعلة مع السكان من خلال

دمجها بعناصر تصميم الطريق ومسارات المشاة النابضة بالحياة ، وهذا التفاعل يحقق الراحة والامان ومن خلاله يمكن تشجيع السكان على استخدام النقل العام عوضاً عن استخدامهم لسياراتهم الخاصة. شكل (11)

و بالنسبة لمحطات النقل العام :



شكل (12) يوضح رسمة لموقع عام لموقف السيارات مع مراعاة استخدام التشجير للظل و لتوفير مناخ بيئي مريح. المصدر (14)

- يقترح اعادة دراسة اماكن محطات النقل العام بالاماكن الحيوية ومناطق الامتداد العمراني بالمنطقة بالكامل وربطها باستعمالات الاراضي بها. (8)
- يقترح عمل شبكة متكاملة حديثة و متطورة لتكامل محطات النقل العام وظيفيا وتصميميا مع عمران المنطقة بالشكل الذي يحقق المنفعة للسكان ويلبي احتياجاتهم المعيشية والوظيفية ويزيد من فعالية العمران في الشارع والمنطقة المحيطة.

2-6 مقترحات تحقيق المعايير الانسانية في توفير أماكن الانتظار

ومواقف السيارات ولأصحاب الهمم:

- يتم تحديد المخطط لاماكن الانتظار ومواقف السيارات والموتوسيكلات والدراجات الكهربائية لذوي الاحتياجات الخاصة بدقة لتحديد كيفية الوصول إلى الممرات الرئيسية وإظهار العلاقة بين موقف السيارات والمنشآت التي يخدمها.

- يجب أن تكون مناطق وقوف السيارات مظلة بالنباتات أو التظليل، ويجب تعزيز استخدام أشجار الظل في جميع مواقف السيارات.

- يجب تركيب إضاءة في اماكن انتظار السيارات بطريقة تمنع الضوء المباشر من السطوع على أي شارع أو عقار مجاور. (9)

- عندما تكون مناطق وقوف السيارات على حدود الشارع الرئيسي أو الشوارع الجانبية بالمنطقة تحت الدراسة فإنه يجب أن يتم حجبها عن طريق وضع بعض المزروعات كالأشجار او مواد عازلة اخرى بحيث يتراوح ارتفاعها ما بين 1.0 متر، 1.8 متر، باستثناء مواقع تقاطعات الشوارع حيث يكون اقصى ارتفاع 0.75م حتى لا تعيق الرؤية، شكل (12)، وقد تكون مواد الحجب او العزل أي مجموعة من العناصر التالية:

- الأسوار.

- الشجيرات المتشابكة

- حواجز طبيعية.



شكل (13) يوضح نموذج مصور لمسار للمشاه و استخدام المحور الأخضر من الجانبين وغير موازي تخطيطيا لمحور الشارع المخصص للسيارات. المصدر (9)

- يجب توفير منطقة نباتية بعرض لا يقل عن 2.5 متر في الجزر الفاصلة بين مواقف السيارات.
- يجب العلم أن أماكن الإنتظار الغير المنظمة لها تأثيرات سلبية على تدفق الحركة المرورية والسلامة المرورية، كما أنها توجد صعوبة لقائدي المركبات في إيجاد أماكن انتظار لسيارتهم خاصة في فترات الذروة. (10)



- الإعتماد على النقل العام سوف يؤثر على الطلب على أماكن الإنتظار بوسط المدينة، حيث أنه من المتوقع أن يقل الإحتياج على أماكن الإنتظار في الأماكن المتصلة بالنقل العام، وهذا سوف يؤدي إلى تقليل الإزدحام، كما أن توفير أماكن انتظار لذوي الإحتياجات الخاصة يساعد في دمجهم في المجتمع بشكل ايجابي.

3-6 مقترح تحقيق المعايير الانسانية في عناصر تنسيق الشارع:

شكل (14) يوضح أمثلة لنماذج لبعض عناصر تنسيق الموقع المقترح استخدامها في تطوير المنطقة قيد الدراسة. المصدر (4)

- يقترح انشاء محور اخضر على أحد جانبي شارع قصر النيل أو في المنتصف ثم و تدعم أنشطة المشاة مثل المشي



وركوب الدراجات على طول الشارع
شكل (13)

- تدعيم الشارع بالكامل باعمال تنسيق الموقع النباتية والانشائية بشكل كاف. شكل (14)
- مع توفير الأشجار المظلة بشكل أساسي والتي توفر ما يلي:

شكل (15) يوضح أنماط وأشكال من النوافير يمكن استخدامها في تطوير الشارع حيث من الضروري استخدام العنصر المائي في تنسيق الشارع وجذب الناس إليه كمنطقة ترفيهية تجارية وادارية هامة للمدينة.

- حاجزاً بصرياً عن المباني
- توفر مناخاً و بيئة مريحة للمشاة
- تحديد الطريق الرئيسي مما يضيف تميزاً بصرياً لمداخل الموقع. (10)



- بما أن مباني هذا الشارع تحديدا لها طابع خاص و هوية معمارية مميزة فإنه يجب أن يكون لكل مدخل من مداخل مباني الشارع مميز و يحترم شكل وشخصية كل منها، و ذلك من أجل الحفاظ على تنسيق الشارع وتدعيمه بصريا. شكل (15)
- تعزز المباني من طبيعة الشوارع ولذلك يجب أن يتم دمجها مع المساحات المفتوحة عن طريق احترام مناطق الارتدادات واشتراطات الارتفاع. شكل (16)

شكل (16) يوضح مقترح لتحويل الشارع بالكامل لشارع للمشاة يحده من الجانبين أنهار خضراء ، و فيها يتم تنسيق الأشجار بحيث تضيف تميزاً بصيراً لمداخل المباني الجانبية و توفر بيئة مريحة للمشاة. المصدر (7)

4-6 مقترحات تحقيق المعايير الانسانية في شبكة الطرق المرتبطة بالمساحات المفتوحة بمنطقة الدراسة :

- يقترح التأكيد على التدرج الهرمي والوظيفي لشبكة الطرق بالشارع والميادين وتكاملها مع شبكة الطرق بالمنطقة بالكامل وبالمدينة بحيث تكون معززة بسلسلة من الطرق المناسبة التي تحقق سهولة الوصول الى كافة اجزاء الشارع

والميادين ، و كما يجب أن يتم تخصيص نسبة (5%) من مساحة مواقف الانتظار لأصحاب الهمم بحد ادني

موقفين وفقا للضوابط التالية: (11)

○ ألا يقل طول الموقف عن 5.50م.

○ أن يكون عرض الموقف = 3.60م.

○ أن يتم تخصيص أماكن مواقف لهم في أماكن يسهل الحركة فيها.

○ أن تكون قريبة من المداخل الرئيسية في المباني.

○ وضع العلامة المميزة للموقف الخاص بذوي الهمم.

• الطرق الخاصة منوطة بتسهيل الوصول من الطرق الرئيسية الى

المكان المقصود سواء كان منزل أو كافيتريا أو غيره، لذا يجب أن

يكون لها حارة واحد في كل اتجاه بالإضافة الى حارة اخرى

تكون مخصصة لمواقف السيارات في كلا الجانبين.

• يجب وضع الأشجار والشجيرات على جانبي الطريق بحيث

تضفي مناخا جميلا ومريحا للمشاه . شكل(16)

• يلزم دخول المشاة إلى مستوى الارض عن طريق ممر ممهد من الشارع.

5-6 مقترحات تحقيق المعايير الانسانية في توفير مسارات ومواقف

الدراجات بمنطقة الدراسة:

• يجب توفير مواقف للدراجات على طول حدود الشارع وكذلك بشكل مجمع

في الميادين الرئيسية. (12)

• كما يتم توفير حاجز لمواقف العجلات عند الضرورة لمنع تداخلها مع

المركبات أو السيارات ولحماية المساحات الخضراء وأيضا حواجز لمنع

السيارات من التعدي على الممرات.

6-6 مقترحات تحقيق المعايير الانسانية في شبكة مسارات المشاة

بمنطقة الدراسة:

• يقترح البحث بإقامة شبكة مسارات مشاة متواصلة وعالية الجودة، حيث أن

كل رحلة باستخدام النقل تتطلب من الراكب الوصول إلى عربة النقل سيراً

على الأقدام، وحتى أولئك الذي يستخدمون خدمة الوقوف والركوب Park-and-ride أو يصلون للمحطة

باستخدام سياراتهم الخاصة ينبغي أن يصلوا بأمان من سياراتهم إلى نقطة انطلاق النقل العام ، لذلك فكل مستخدم

للنقل العام يعد من المشاة عند بداية الرحلة وعند نهايتها، ولهذا الأمر فإن النقل العام يجب يتضمن لمسارات مشاة

عالية الجودة. شكل (18)

• معظم الأشخاص يمكنهم السير لمسافة 300 إلى 400 متر ليصلوا إلى محطات الحافلات المغذية وحتى 800

متر تقريباً ليصلوا إلى محطات النقل الرئيسية، وذلك حسب الموسم المناخي، ولتعزيز الإتصالية والراحة بين

مسارات المشاة يراعى أن يتم دمج عناصر الظل ومكيفات الهواء المعلقة الصناعية إن أمكن ضمن مسارات

المشاة. شكل (19)



شكل (17) يوضح صورة لأحد الشوارع بمدينة غربية والتي توضح مكونات الرصيف من عناصر تشجير ومسار للمشاه والجزء الخدمي الخاص بالمحلات وعلى الرصيف. المصدر (2)



شكل (18) يوضح نموذج للرصيف ومكوناته المقترح في تطوير المنطقة. المصدر (9)

- يجب مراعاة المناخ العام لمنطقة الدراسة والعوامل الجوية كالشمس وزيادة الاشعاع الشمسي واتجاه الرياح وارتفاع درجات الحرارة خاصة في فصل الصيف ، وذلك عند اقتراح تصميم مناسب وعناصر تنسيق الموقع لمسارات المشاة على طول الشارع والمنطقة محل الدراسة كلها.
- يعتبر محور المشاه الذي يقترح عمله بحيث يتخلل الشارع هي أساس حركة المشاة الرئيسية فيها، ويجب التأكيد على التدرج الهرمي في حركة المشاة الرئيسية والفرعية بالشوارع الجانبية أيضا التي تراعي وظيفة المناطق التي تمر بها.(13)
- الاتصال الجيد بين المناطق المفتوحة والخضراء المقترح عملها بالشارع يكون من خلال ممرات للمشاة فرعية قد تخرج من الشوارع الجانبية إلى محور رئيسي يقوم بتجميع المشاه مما يؤكد ترابط العناصر المكونة للمخطط العام للشارع والمنطقة كلها.



شكل (19) يوضح مقترح لتظليل مسارات المشاه بحيث تكون نصف مظلة ، و خاصة لتجنب درجات الحرارة المرتفعة في الصيف و ذلك باستخدام الخيام أو المظلات الملونة على سبيل المثال اسوه ببعض شوارع المشاه العالمية في دبي و باريس. مصدر الصورة 1: (4) ، مصدر الصورة 2: (11)

- ربط مسارات المشاة بالمناطق المتوقعة ان يكون بها أعلى معدل استخدام من المستفيدين كالكافيتريات والمقاهي والمحلات والفنادق والمداخل الرئيسية للمباني الإدارية المركزية بالشارع.
- تعمل المسارات كممر أخضر وتعزز الاتصال بين المناطق السكنية والمباني والمرافق.
- استخدام أنماط الرصف المترابطة



شكل (20) صورة لشارع فلوريدا- الارجننتين هو من مسارات المشاة الراقية بالأرجنتين يعد مركزا مالياً هاماً ، وتوضح المناخ الجميل لمسار المشاة بالشارع والمعزز بعناصر تنسيق الموقع من الأشجار واعمدة الإنارة ذات التشكيل الكلاسيكي الراقى و الذي يقترح عمله في شارع قصر النيل بوسط القاهرة. المصدر: (12)

و الواضحة بصريا والتي يمكن تحديدها باستخدام التباين في الالوان لتحديد مسارات المشاة ويجب أن تظل هذه الطرق خالية من العقبات.(14)

- يجب ان تشمل نقاط عبور المشاة المتكررة إجراءات تهدئة ح ركة المرور لإبطاء حركة المرور، وخلق بيئة مناسبة لحركة المشاة والدراجات آمنة وسهلة.

يجب توفير الأثاث و الإنارة والفرش والجلسات على طول المسارات.

- يجب ان تكون المسارات في مستوى معابر الطريق.
- يجب التأكيد على الدخول إلى التجمعات والممرات باستخدام اللافتات الواضحة والإضاءة الليلية المناسبة.
- ينبغي أن يكون الزراعات محيطية بمسارات المشاة لاتحجب المطلات والمناظر الرئيسية ويجب أن تكون الممرات مظلة

بالأشجار أو شبه مظلة أو بالسواتر أو بالمنشآت ، خاصة في الأماكن القريبة من مناطق الجلوس. شكل(20)

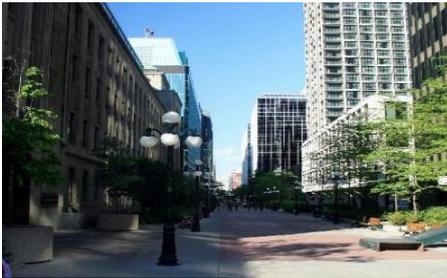
7-6 تحقيق المعايير الانسانية في الساحات المفتوحة والمتصلة بمنطقة الدراسة:.

- تعتبر (البلازا) أو الساحة من أقدم العناصر التخطيط العمرانية، والتي أصبحت حديثا من العناصر والمزارات سياحية، لما يجعلها فراغات عمرانية تحقق التواصل الاجماعي و من الحيزات التي تميز كل مدينة عن الأخرى.
- وتعتبر الساحة العامة هي مكان الاتصال الرئيسي نظرا لموقعها المركزي في أهم شارع من شوارع وسط المدينة.(15)
- تعتبر الساحة أو لبلازا هي نهاية معظم مسارات المشاة التي تمر داخل الموقع.
- يجب ان تحتوي الساحات العامة على الاشجار وعناصر الظلال المختلفة بما يكفي من تحقيق الراحة والاستمتاع في مناخ جيد للمستخدمين. شكل(21)



شكل (21) يوضح الشارع 3rd بمدينة سانتا كونيكا الأمريكية بفلوريدا ، و هو تاريخه يرجع إلى القرن التاسع عشر، أي بعد شارع قصر النيل بقرن من الزمان ، ويعد المركز الالي للمدينة ، وهو شارع مميز بالتنزه والتسوق الراقي والطعام المميز.
المصدر(15)

8-6 تجميل وتحسين المباني واستخدام التشجير في الشارع:



شكل (22) يوضح شارع سباركس بأوتاوا-كندا ، مسار مخصص للمشاة فقط في وهو محور هام للوصول للمراكز الرئيسية للمدينة كما يحتوي على العديد من المقاهي والمباني العامة.
المصدر (17)

تعتبر مهمة تحقيق المعايير والاعتبارات الانسانية في تخطيط وتصميم المدن عامة و خاصة منطقة شارع قصر النيل هي الأهم في إظهار شكل التنمية الجديدة للمجتمعات العمرانية، شكل (22) ، حيث تتضمن التالي:

- عمل تصميمات ومسارات جذابة للمناطق التراثية والتاريخية محل البحث والدراسة، وأيضا صياغة رؤية بصرية لمسارات الحركة والساحات والمداخل والمخارج وأماكن الإنتظار للفراغات المحيطة بمحطات النقل والمواصلات العامة ، بالإضافة إلى تطوير واجهات المباني المطلة على الشارع بحيث يتم دهانها والاعتناء بها بعد ما حل بها من الإهمال الجسيم الذي

قد أثر على بعض منها، ونتيجة لعوامل التلوث البيئي الذي لحق بها بسبب عوادم السيارات و العوامل الجوية وهكذا.(16)

- عمل المعالجات البصرية للشارع من خلال تصميم حضري يكون موضح بالمناظير ثلاثية الأبعاد والواجهات والمساقط المعمارية ، وكذا تنسيق الحركة بالموقع وربط أماكن الإنتظار بالأماكن الترفيهية كالكافيتريات والمقاهي بالشارع بالمسارات الحضرية بشكل يحقق التكامل والإنسجام بين المبنى ومسار المشاة وأماكن الإنتظار.(17)

7- نماذج تحويل بعض الشوارع لمسارات للمشاة:

الشكل التالي (شكل 24،23) و الذي يحتوي على صور للمقارنة بين شارع قصر النيل في وضعه الحالي و شارع يتوسط مدينة سانتا مونيكل بالولايات المتحدة :



شكل (24) يوضح الشارع الذي يتوسط مدينة سانتا مونيكا –الولايات المتحدة، و المطل عليه المحلات والمطاعم ، ويخصص هذا المسار للتسوق والمشاة فقط يومي السبت او الاحد فترة من 10 صباحا الى 6 مساء. المصدر (12)



شكل (23) يوضح صورة لشارع قصر النيل والمقترح تحويله إلى نهر أخضر تحيطه ممرات للمشاة و الدراجات و جلسات للكافيتريات والمطاعم على جانبيه . المصدر(2)

يمكننا استنتاج التالي من خلال المقارنة التحليلية الشكلية الموضحة في الصورتين أعلاه التالي:

يعتبر شارع قصر النيل من أهم و اعرق شوارع وسط القاهرة و أقدمها ، وقد كان في سابق عهده من أجمل شوارع الدنيا و في أرقى و ازهي مدينة في العالم حيث كانت القاهرة ، وتوضح الصورة أعلاه في (شكل 23) مدى الترددي الذي وصلت اليه الحالة بالشارع نتيجة للإهمال و عدم القيام بالصيانة الدورية للشارع وكذلك تأثر المياني بالتلوث والعوامل الجوية المختلفة ، و بالمقارنة بالصورة (شكل 24) أعلاه فإن الشارع التجاري والاداري الذي يتوسط مدينة سانتا مونيكا بالولايات المتحدة ، والذي قد تحول إلى شارع مشاه في نهاية كل اسبوع و يستمتع رواده بالأماكن الترفيهية فيه ، من خلال البيئة والمناخ الذي حدده وخطه المعماري لكي يجذب الناس ويكون مزارا سياحيا ونموذجا يحتذى ، والذي يحتوي على نهريين أخضرين على جانبي الشارع ، و يظهر الفرق و التباين بين الرصيف و مسار المشاة و الدراجات الهوائية وأماكن الجلسات التابعة للكافيتريات بالمباني و بين المسار المخصص للسيارات في أيام الاسبوع الدوامية ، و كما يمكن أن نلاحظ استخدام عناصر تنسيق الموقع المختلفة كالنوافير المائية و الجلسات في الجزيرة الوسطية بالشارع ، و كما يظهر في داخل الشارع استخدام التبليطات الملونه كنوع من كسر حدة الملل والرتابة في الشارع ، و كما أن محور الطريق لا يأخذ الخط المستقيم تماما و إنما يتخذ بعض التعرجات تبعاً لعناصر تنسيق الموقع الأهم و التي تحده.

8- الاستنتاجات :

يعتبر شارع قصر النيل و ميدان مصطفى كامل و ميدان طلعت حرب من أهم الشوارع في منطقة وسط القاهرة الخديوية ، و ان بتطويرها و تحقيق النفع الاقتصادي و السياحي و الثقافي و الجمالي منها سيتم تحقيق ذلك كله بالنسبة لمنطقة وسط القاهرة بالكامل ، لما في لهذه المنطقة من أهمية تاريخية ذات بعد سياسى و ثقافى و اجتماعى . نستنتج من الدراسة أن تحقيق البعد النفعى الاقتصادي والجمالي من هذه المنطقة التاريخية التجارية الادارية الترفيهية والسكنية، يمكن في إعادة احيائها بشكل تخطيطي تنظيمي مستدام وحضاري معاصر. وقد نستنتج من خلال الدراسة التالي:

- اهمال المنطقة التاريخية وهي شارع قصر النيل يغفل عنا جميعا أهمية هذه المنطقة وعمارته وعمرانها في تاريخ مصر الحديث ، والتي إن وجد لها مثل في أي دولة أخرى ذات تاريخ حديث لا يقارن بتاريخ مصر العظيم فإنه قد يتم تقديرها واستغلالها استغلالا سياحيا وثقافيا من الدرجة الأولى.

- إعادة تخطيط الشارع يمكن أن يحوله بل و يحول منطقة وسط القاهرة بالكامل إلى منطقة جاذبة للسياح ومزارا سياحيا فهي منطقة تاريخية في الأساس.

كما يمكن استنتاج أنه لتحقيق المعايير الانسانية في تصميم المقترح لتطوير شارع قصر النيل و ميدان مصطفى كامل وطلعت حرب ذلك يكون من خلال تحقيق التالي :

- توفير مسارات مشاة عالية الجودة بدون عوائق تحقق سهولة الحركة للجميع.
- توفير مسارات المشاة ومسارات الدراجات المتنوعة والقصيرة والمتصلة بشكل مباشر لتسهيل الوصول للخدمات، والمحلات التجارية والنقل العام.
- سهولة الوصول للنقل العام ليصبح متوفر وسريع وعملي، و هو الأمر الذي يقلل من الاعتماد على السيارات الخاصة.
- تحقيق أمثل لعناصر تنسيق الموقع والتي منها الفرش والنباتات وواجهات المباني الجمالية ، و من خلالهل قد تتحول مسارات المشاة والساحات إلى مناطق حيوية مفتوحة نابضة بالحياة وتشمل (عناصر الفرش Hardscape، النباتات Softscape، اللوحات الإرشادية Signage، الإضاءة Lighting).
- المعالم والمباني الرئيسية يجب أن تكون متنسقة مع مسارات المشاة بشكل رئيسي لإحداث الإتزان الكامل لنظام النقل.
- الحفاظ هلى الهوية المعماري للمباني بالمنطقة وواجهاتها ووظائفها تعد من أكثر وأهم العوامل المؤثرة على مدى جودى تطوير المنطقة و جعلها منطقة جاذبة للسياحة بعد انتقال الهيئات العامة و الإدارية و الحكومية إلى العاصمة الإدارية الجديدة.

9- التوصيات :

من خلال رؤية البحث فإنه:

- يوصى البحث بتحويل الشارع لمسار للمشاة فقط طوال أيام الأسبوع أو في كل نهاية الاسبوع بحيث يصبح منطقة خدمة ادارية وترفيهية في وسط القاهرة ، و يمكن تحقيق ذلك بعد نقل كل الهيئات الادارية إلى العاصمة الادارية الجديدة حيث سيقبل الازدحام المروري على الطرق والشوارع بداخل القاهرة نتيجة لذلك، و يمكن تحويل المنطقة فيما بعد لمزار سياحي ترفيهي و منطقة سياحية تاريخية جاذبة للاحتفالات الثقافية وغيرها.

- يوصى البحث بتحويل ميدان طلعت حرب و ميدان مصطفى كامل إلى ساحات للمشاة تأخذ الطابع الكلاسيكي وتحويلها إلى ساحتين للكرنفالات والاحتفالات سياحية حيث تعتبر المنطقة بالكامل متحف مفتوح لما تحويه من مباني تعبر عن الهوية المعمارية لمصر في فترة من الفترات المهمة في تاريخ مصر الحديث ، وحيث يستعيد فيها زوار المنطقة روح تاريخ مصر وقاهرة محمد علي والقاهرة الخديوية.
- تحقيقاً لمبادئ العمارة المستدامة و مبادئ العمارة الخضراء فإنه يجب استخدام التشجير في الفواصل بين مسار المشاة و بين مسار الدرجات الهوائية و بينها و بين طريق السيارات.
- يوصى البحث بتحويل الشارع إلى مسار للمشاة حول نهر أخضر من المزروعات والنباتات الشجرية الطويلة والقصيرة لكي يتحول إلى بيئة نقية جاذبة للسياح من الداخل و الخارج.
- يوصى البحث باستخدام عنصر المياة من خلال النوافير الراقصة والثابة التي قد تأخذ الطابع التشكيلي الكلاسيكي حتى يتم احترام الطابع المميز لعمارة وعمران المباني بالشارع .
- يوصى البحث باستخدام الشارع كشارع للمشاة والكافيتريات والنوافير الراقصة و أن يكون ساحة للاحتفالات التاريخية المفتوحة والكرنفالات السياحية ككل دول العالم المتقدمة وأسوه بما تم اقامته في حي الكوربة وروكسي بمصر الجديدة والاحتفال بمئوية المنطقة والحي ، و هذا لكي يتم تسليط الضوء وانعكاس لوجه مصر الثقافي والحضاري المشرق على العالم من جديد.

-10 - المراجع :

1. Guide to access to the environment in Saudi Arabia King Salman, Center for Disability Research, 1431 – 2010.
2. <https://earth.google.com/web/> 11:19 am2022/3/9
3. https://ar.wikipedia.org/wiki/%D9%82%D8%B5%D8%B1_%D8%A7%D9%84%D9%86%D9%8A%D9%84 10:27 ، 2022-3-3 ، شارع قصر النيل ،
4. Guide to comprehensive access in the land transport modes in the Kingdom King Salman, Center for Disability Research, 1431 - 2010.
5. Guide to Comprehensive Access to Maritime Transport in the Kingdom. King Salman Center for Disability Research.1431 - 2010.
6. Directory of islands, sidewalks and streets, Ministry of Municipal and Rural Affairs.2010.
7. Improving Transport Accessibility for All, Guide to Good Practice, European Conference of Ministers of Transport (ECMT); OECD Publications, 2006; http://www.keroul.qc.ca/DATA/PRATIQUEDOCUMENT/180_en.pdf
8. Building for Everyone: A Universal Design Approach- External Environment and Approach, Vol.1 ; Centre for Excellence in Universal Design; www.universaldesign.ie

9. Building for Everyone: A Universal Design Approach- Vertical Circulation, Vol.3 ; Centre for Excellence in Universal Design; www.universaldesign.ie
10. Building for Everyone: A Universal Design Approach- Building types, Vol.7 ; Centre for Excellence in Universal Design; www.universaldesign.ie
11. Enhancing the Mobility of Disable People: Guidelines for Practitioners; Overseas Road Note 21; TRL limited; 2004; http://www.transport-links.org/transport_links/filearea/publications/1_831_orn%2021.pdf
12. Guidance on the use of Tactile Paving Surfaces; https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/289245/tactile-paving-surfaces.pdf
13. Technical Manual for Municipal Accessibility (in Spanish); Primera edición, Madrid. 2011; http://www.fundaciononce.es/sites/default/files/docs/ManualAccesibilidad_2.pdf
14. Harkey D. L., D. Carter, and B. Bentzen, Accessible Pedestrian Signals: A Guide to Best Practices,, 2010; http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/nchrp/nchrp_w117a.pdf
15. Passenger Terminal Accessibility: Code of Practice ; Canadian Transportation Agency, January 2016; <https://www.otc-cta.gc.ca/eng/publication/passenger-terminal-accessibility>
16. Nasar j. and J.E. Cowley; Universal Design and Visitability; From Accessibility to Zoning, National Environment for the arts & The John Glenn School of Public Affairs, USA, 2007; <http://unipd-centrodirittiumani.it/public/docs/UniversalDesignVisitability2007.pdf>
17. Taxi Driver Awareness Program, Town of Oakville, Ontario, Canada; <http://www.taxi-library.org/oak.htm>
18. Accessible Bus Stop Design Guidance; Bus Priority Team, Transport for London, 2006; <http://content.tfl.gov.uk/accessible-bus-stop-design-guidance.pdf>
19. Universal Accessible Bus Stop Design Guidelines; Greater Vancouver Transportation Authority; 2007; <https://www.surrey.ca/files/3004Att7TransLinkDesignGuidelines.pdf>
20. T. Rickert; Bus Rapid Transit Accessibility Guidelines, Funded by The World Bank; 2007; <http://siteresources.worldbank.org/DISABILITY/Resources/280658-1172672474385/BusRapidEngRickert.pdf>

21. United States Access Board, Accessible Boating Facilities, June 2003;
<https://www.access-board.gov/attachments/article/589/boating.pdf>
22. UK Department for Transport, Access to Air Travel for Disabled Persons and Persons with Reduced Mobility – Code of Practice; July 2008;
<http://www.ukaccs.info/accesstoairtravelfordisabled.pdf>
23. Report of the Asok Kumar Committee for the Review of the Civil Aviation Requirements (CAR) for Persons with Disabilities, October 2012. Ministry of Civil Aviation New Delhi;
http://civilaviation.gov.in/sites/default/files/moca_003352.pdf