

مجلة بحوث كلية الآداب
جامعة المنوفية

البحث
٢

استخدامات الأرض على جانبي
شارع فؤاد (طريق الحرية)

"دراسة جغرافية"

إعداد

د / محمود محمد جمال بشر

مدرس الجغرافيا الإقتصادية - قسم الجغرافيا
كلية الآداب - جامعة الإسكندرية

محكمة تصديرها بكلية آداب المنوفية

ابريل ٢٠٠٣

العدد الثالث والخمسون



مقدمة:

تتضمن عبارة التركيب أو البنية الداخلية للمدن فهم العلاقة القائمة بين الموقع والوظائف التي تقدمها المدينة، والذي يتوقف علي العلاقة بين الملامح الطبيعية لموضع المدينة وكل من حجمها وشكلها وكيفية توزيع أقاليمها الوظيفية ، بالإضافة إلي العلاقات التي توضح أنماط استعمالات الأرض التي تشكل الهيكل العام للمدينة حيث لا يمكن فهم الاستعمالات التجارية أو الصناعية إلا بإدراك علاقاتها بطرق النقل ولا يمكن التخطيط لأحد هذه العناصر إلا بربطها بباقي العناصر الأخرى.

واعتماد مخطوط المدن من الجغرافيين التمييز بين مصطلحين هما : الموضع والموقع - فالموضع يدل علي الصفات الطبيعية أو المساحية التي تحتلها المدينة وتشتمل علي مظاهر السطح ودرجة انحدار الأرض التي تقوم عليها المدينة وتركيبها الجيولوجي ومناخها المحلي إلي غير ذلك من الخصائص الجغرافية الطبيعية . ويعني الموقع بيان مركز المدينة وعلاقتها بالمناطق المحيطة بها أو التي تقع خارج حدودها.^(١)

ويختلف تعريف المدينة اختلافاً شديداً حسب ما يتعلق بها من ظاهرات وخصائص ، فالتعريف يختلف تبعاً لمعايير الموقع والتركيب الداخلي والوظيفية، وتختلف الدراسة الجغرافية للمدن وفق الهدف من البحث وعلي ذلك يدرس الجغرافيون المدن من حيث أنماط استغلال الأرض باعتبار أن المدينة حيز متسع من الأرض إلا إنه محدود بحدود مكانية . كما يدرس الجغرافيون المدن من حيث السكان التي يعيشون فيها والإنتاج الذي يقومون به. وعقد النقل ونواة لقوي الطرد المركزية وقوي الجذب المركزية بكل أنماطها.^(٢)

(١) عيد الرازق عباس حسين: جغرافية المدن ، بغداد ١٩٧٧ ص ٣٦ ، ٣٥

(٢) محمد علي بهجت الفاضلي: دراسات في جغرافية العمران الحضري، دار المعرفة الجامعية، ٢٠٠٢ ص ٤٩

الهدف من الدراسة

يهدف هذا البحث إلي رصد وتحليل التوزيع الجغرافي للأنشطة التجارية والحرفية والخدمية علي امتداد شارع فؤاد- الطريق الرئيسي الجنوبي المؤدي إلي قلب المدينة التجاري .

ويقدم الباحث عرضاً تحليلياً لأهمية شارع فؤاد من الناحيتين الاقتصادية والاجتماعية ، وخاصة أنه يعد محوراً أساسياً لحركة الاتصال من جهة الجنوب للوصول إلي القلب التجاري الرئيسي لمدينة الإسكندرية والمصب الرئيسي للحركة الآتية من شرق المدينة ومن أهم حلقات الوصول رحلة الذهاب من شرقى وعربى المدينة من خلال دراسة استخدامات الأرض التي تم تقسيمها إلي ثلاث قطاعات رئيسية اعتماداً علي متوسط أعمار المباني وأشكالها الخارجية واستخداماتها ، وهي تتجه من الشرق في اتجاه الغرب بداية من ميدان ساعة الزهور إلي تقاطع طريق السبع بنات بطول إجمالي ٢٥٠٠ متر طولي (٢,٥ كم) وتتمثل المحاور الثلاثة المشار إليها فيما يلي : القطاع الأول يبدأ من ميدان ساعة الزهور ويتجه غرباً ليتقاطع مع شارع المتحف الروماني بطول ٧٥٠ متراً وتم رفعه ميدانياً من ناحيتي اليمين واليسار من نهر الطريق والقطاع الثاني يبدأ من شارع المتحف الروماني وحتى شارع مسجد العطارين بطول ٨٠٠ متراً ، والقطاع الثالث يبدأ من شارع مسجد العطارين وحتى تقاطعه مع شارع السبع بنات بطول ٩٥٠ متر .

أسلوب الدراسة

اعتمدت الدراسة علي منهجين أساسيين هما المنهج الأصولي (الموضوعي) **Systematical Approach** ، والمنهج الإقليمي **Regional Approach** ، لتحليل وتفسير أنماط استخدام الأرض علي جانبي الطريق الرئيسي وتقييمه مكانياً ووظيفياً باستخدام التحليل الكمي **Spatial Analysis** بالحاسب الآلي والتمثيل الكارتوجرافي (١).

(١) صفوح خير: المنهج العلمي في البحث الجغرافي ، مطبعة وزارة الثقافة. دمشق ١٩٨٣ ص ٣٣ - ٤٨

الدراسة الميدانية

أجرى الباحث العديد من الدراسات الميدانية علي امتداد الطريق بهدف حصر ورفع أنماط استخدام الأرض علي جانبي الطريق مستعينا بالخرائط المعدة لذلك والنتائج التي تم استخلاصها من نموذج الاستبيان والتي تم تفرغ بياناتها في جداول خاصة ، واعتمد الباحث علي خريطة الإسكندرية مقياس ١/١٥٠٠٠ السياحية ثلاث أجزاء (الجزء رقم اثنين) والتي أعيد طباعتها من قبل الهيئة المصرية العامة للمساحة عام ١٩٩٢م وعلي اللوحة المطبوعة من الهيئة المصرية العامة للمساحة لمصلحة وزارة الإسكان والتعمير بالإسكندرية E-٦ مقياس ١/٥٠٠٠ عام ١٩٨٣م .

الدراسات السابقة

أبرزت بعض الدراسات السابقة علي أهمية دراسة الاستخدامات المنتشرة علي الطرق الرئيسية المؤدية إلي القلب التجاري للمدينة أو كما يطلق عليها منطقة الأعمال المركزية . **Central Business Distract (C.B.D)** . والتي تعد أحد الملامح العمرانية التي يمكن منها استنباط وظيفة المدينة . ومن الأهمية بمكان الإشارة إلي ما تم دراسته من قبل واسترشد بها الباحث لمعالجتها جوانب من جغرافية مدينة الإسكندرية ، ومن أهم هذه الدراسات : (مدينة الإسكندرية ، محمد صبحي عبد الحكيم ، ١٩٥٨م) (السكان والعمران الحضري ، فتحي محمد أبو عيانة ، ١٩٨٤م) ، (العمران العشوائي في الإسكندرية- الأنماط والتوزيع الجغرافي ، محمد خميس الزوكة ، ١٩٨٨) ، (استخدام الأرض في قلب الإسكندرية التجاري ، عيسى علي إبراهيم ، ١٩٩٣) ، (حركة قلب الإسكندرية التجاري ، محمد الفتحي بكير ، ١٩٩٧) ، (استخدام الأرض علي جانبي الشريان الرئيسي شارع سعد زغول - منطقة الأعمال المركزية في الإسكندرية ، محمد إبراهيم رمضان ، ٢٠٠٢م) ، (الأنشطة التجارية والخدمية علي

-
- فتحي عبد العزيز أبو راضي : التوزيعات المكانية ، دراسة في الوصف الإحصائي وأساليب التحليل العددي ، دار المعرفة الجامعية ، ١٩٨٩ .
 - محمد خميس الزوكة : الجغرافيا الاقتصادية ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ١٩٩٨ ص ٢٢-٢٤ .
 - محمد خميس الزوكة ، محمد رمضان : الإحصاء والأساليب الكمية في العلوم الإنسانية ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ٢٠٠٠ ، ص ٥٩ - ٢٧١ .

جانبي شارع خالد ابن الوليد التجاري - دراسة جغرافية ، إبراهيم زيادي ، ٢٠٠٠م) ،
الأنشطة التجارية والخدمية حول ميدان التحرير بالإسكندرية - دراسة جغرافية ،
إبراهيم عبد العزيز زيادي ، ٢٠٠١م) .

أولاً : التحليل المكاني لشارع فؤاد (طريق الحرية) منطقة الدراسة

يعد شارع فؤاد أحد الشوارع التجارية الرئيسية في المدينة وخاصة أنه يدخل ضمن الطرق التي تستغل كمحور رئيسي للنقل ، وتعتمد تجارته علي زائري قلب المدينة التجاري ومنطقة أعمالها المركزية المارين من خلاله، كما يقوم بخدمة سكان المناطق السكنية المتاخمة ، ويتقاطع العديد من الشوارع مع الطرق التجارية الرئيسية مما يساعد علي نمو الحركة التجارية في نطاقها أو إيصالها بوسط المنطقة التجارية الرئيسية ومنذ زمن يزيد عن الربع قرن كانت إدارة مرور الإسكندرية تنظم السير علي هذا الطريق في اتجاهين من الشرق إلي الغرب والعكس وذلك وفقاً لحجم الحركة وأعداد السيارات آنذاك ، وعندما تغيرت الأحوال الاقتصادية والاجتماعية في المجتمع السكندري وتزايدت أعداد المترددين علي المنطقة المركزية وخاصة السيارات الخاصة ورواج النشاط التجاري علي وجه الخصوص في هذه المنطقة تم توجيه الحركة المرورية من الشرق إلي الغرب فقط لارتفاع نسبة القادمين من شرق المدينة إلي غربها مروراً بوسط المدينة وذلك قبل التوسعات المذهلة التي شهدتها محافظة الإسكندرية في مجال تطوير الطرق السريعة التي تربط شرق المدينة بغربها خلال العقد الأخير بما في ذلك -
الطريق الدائري - (شكل رقم ١)

وسُمي هذا الطريق بالعديد من الأسماء منها طريق الحرية ، وطريق الزعيم جمال عبد الناصر إلا أن المتعارف عليه لدي أبناء المدينة سواء القدامى منهم أو المحدثين في هذا الجزء بخاصة (منطقة الدراسة) بشارع فؤاد، والمسمى السابق يشمل طول الطريق من ميدان ساعة الزهور حتى يصل إلي تقاطع طريق الترام القادم من منطقة المنشية (الجناح الغربي لمنطقة القلب التجاري) ويطلق علي الجزء الأخير منه اسم شارع سيدي المتولي وحتى تقاطعه مع شارع السبع بنات والذي تسيّر به ترام البلد القادمة من ميدان التحرير في اتجاه كل من ميناء البصل ، والقباري .

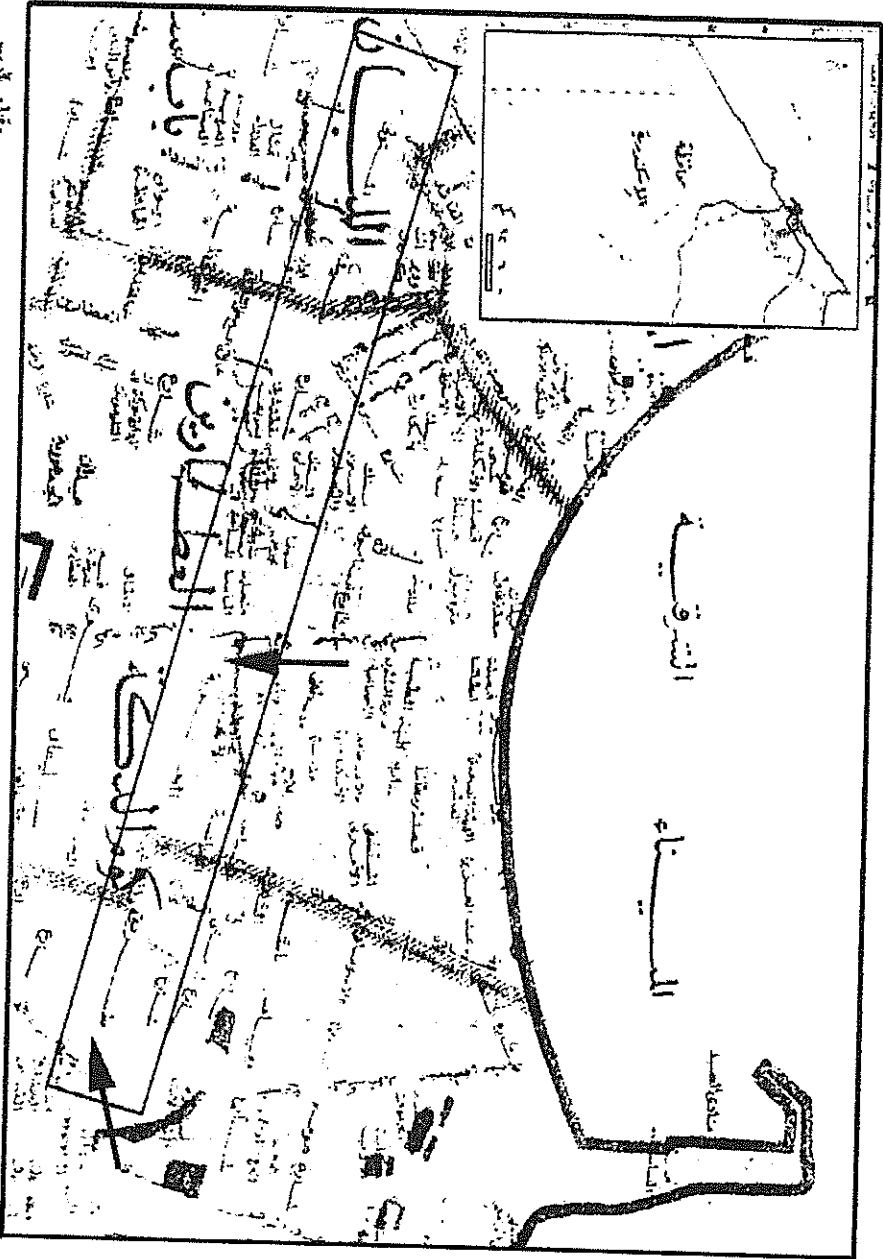
ويخترق مسار شارع فؤاد - منطقة الدراسة - ثلاثة أقسام إدارية هي من الشرق إلى الغرب باب شرقي، العطارين، اللبان، وأبرز صبحي عبد الحكيم أهمية هذا الطريق في وصفه بالحد الجنوبي لقلب المدينة التجاري في قوله؛ " أن هذا القلب قد زحف نحو الشرق ليصل إلي محطة الرمل، ونحو الجنوب ليصل إلي كوم الدكة، وذلك نتيجة لتزايد النشاط والحركة التجارية في المدينة، ووضع حدوداً للقلب التجاري في ذلك الوقت ١٩٥٨م، والتي تبدأ من محطة الرمل متجهة نحو الجنوب مع شارع صافية زغلول حتى تقاطعه مع طريق الحرية (شارع فؤاد الأول سابقاً) - موضوع الدراسة - ويسير مع طريق الحرية غرباً حتى تقاطعه مع شارع النبي دانيال، وتتجه حدود القلب التجاري مع الشارع الأخير جنوباً حتى تقاطعه مع شارع الأمير عبد المنعم، وتسير مع الشارع الأخير حتى تقاطعه مع شارع أبي الدر داء ليتجه معه شمالاً متجهاً مع الشارع الأخير حتى ميدان سانت كاترين، ثم يتجه مع شارع نوبار فشارع السبع بنات لينتهي علي شاطئ البحر عند موقع المحكمة الكلية - بجوار نصب الجندي المجهول - وأشار بأن منطقة قلب المدينة تتميز بخصائص لعل أبرزها تركيز معظم المحلات التجارية ومكاتب الشركات الصناعية والتجارية ومقار البنوك والملاهي، كما تمتد في نطاقه أهم شوارع المدينة وأكثرها نشاطاً، ونقصد بذلك سعد زغلول، وصافية زغلول، وشريف، وطلعت حرب، كما تمتد مسافة من طريق الحرية في قلب المدينة (شارع فؤاد سابقاً) والذي تقع علي جانبيه بعض المحلات التجارية وعدد من دور السينما الكبرى (أمير - رويال - ريو) (١).

وأشار الساعاتي إلي أهمية الطرق في النمو العمراني لمدينة الإسكندرية حيث تمثل الطرق شراييناً للحركة والانتقال في المدينة، والإسكندرية كمدينة مخدومة في هذا المجال بطريق الحرية الممتد من الشرق إلي الغرب وهو طريق قديم قدم المدينة

(١) محمد صبحي عبد الحكيم: مدينة الإسكندرية، مكتبة مصر، دار الطباعة الحديثة القاهرة، ١٩٥٨م، ص ٢٩٢

مقياس الرسم
1:50000

شكل رقم (١) مواقع شوارع قوالب بمرور حرمه حيا

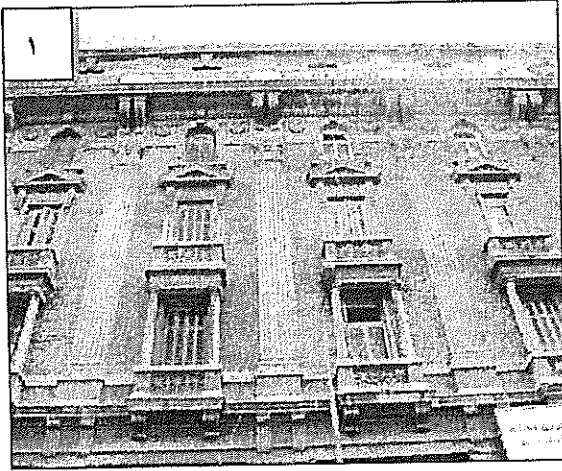


نفسها عندما كانت مسورة في عهد كل من الإغريق والرومان وكذلك في عهد العرب حتى تدهورت وتهدمت أسوارها (١).

ومما لا شك فيه أن دراسة خصائص المباني الممتدة علي جانبي طريق الحرية (فؤاد سابقاً) يمكن أن يضيف مفهوماً تحليلياً علي ما هو عليه من أعمار المباني وارتفاعاتها (عدد الأدوار) وأطوال واجهاتها وذلك قبل التعرف علي خصائص استخداماتها والتي سيأتي ذكرها تفصيلاً بعد ذلك .

١. خصائص المباني

تعد مباني شارع فؤاد - طريق الحرية - من أقدم المباني التي شيدت علي مستوي



الإسكندرية وتلك المنطقة منها تشمل الحي اللاتيني وحي كوم الدكة امتداداً إلي نهاية الطريق إلي أن يصل إلي شارع السبع بنات ليتغير مظهره ويدخل ضمن إطار الأحياء الشعبية القديمة كالعطارين، واللبنان واللذان يتصفان بطرز تختلف عن بداية هذا الطريق - الذي يحمل طرازاً فريداً من نوعه

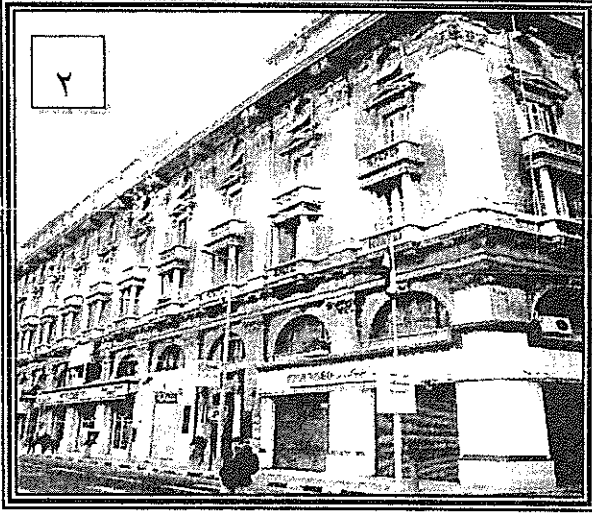
علي مستوي المدينة حيث لا يتكرر بها في أي حي من الأحياء إذ يحمل العديد من الصفات في مبانيه مثل الارتفاع الذي يتراوح بين ٥-٦ أمتار للدور الواحد كما يحتوي مظهرها الخارجي علي أشكالاً فنية معمارية رائعة التصميم (صورة رقم ١، ٢) وأعمار المباني من الصفات الهامة التي تبرز أهمية الطريق قيد الدراسة حيث يرجع تاريخها إلي القرن الماضي كما يضم عقارات بنيت منذ أكثر من مائتي عام، واعتماداً علي أعمار المباني وأشكالها الخارجية وتباين استخدامها يمكن تقسيم منطقة الدراسة إلي ثلاثة قطاعات رئيسية وهما كالتالي :

(١) حسن الساعاتي : التصنيع والعمارة ، دار النهضة العربية ، بيروت ، ١٩٨٠ ، ص ٢٢٤

القطاع الأول :

يمتد القطاع الأول من الطريق بطول ٧٠٠ متراً يمتد بداية من ميدان ساعة الزهور وحتى شارع المتحف الروماني علي يمين الطريق بنهاية بناية محافظة

الإسكندرية ويتميز هذا القطاع بالأصالة المعمارية ويعد من أهم مخارج شارع فؤاد نحو منطقة القلب التجاري والأعمال المركزية بالإسكندرية حيث يضم علي جانبيه العديد من العقارات ذات الطراز المعماري القديم وبعض الفيلات التي ما زالت محافظة علي



مظهرها الجمالي في حين طال البعض الآخر يد الهدم ليتم بناء عقارات جديدة فارهة الارتفاع من الطراز الحديث والتي غيرت من بعض ملامح المنطقة حيث اشتملت تلك العقارات علي طوابق عديدة بلغت أكثر من ثمانية طوابق واحتوت علي العديد من المحلات المتنوعة والتي احتلت الأدوار الأرضية للعقارات إلي جانب العديد من المكاتب والشركات والمؤسسات والعيادات بالأدوار العليا ، وتظهر هذه الصورة علي جانبي الطريق من بدايته مباشرة حيث تم هدم عقارين كانا عبارة عن فيلتين كانتا عند مدخل الطريق وشيد مكانهما عقارين امتدا رأسياً لعشر أدوار مما أثر علي الشكل التقليدي لمدخل الطريق الذي كان يحمل صورة الماضي في طرز بناياته الأثرية العتيقة ، إلي جانب ما أصاب الجانب الأيسر من الطريق من تغييرات في منتصفه حيث هدمت إحدى المباني القديمة وتم تشييد وحدة سكنية كبيرة غيرت من ملامحه العامة حيث شيد في الدور الأرضي العديد

من المحلات الخدمية ومقار بعض المكاتب والمؤسسات والشركات ، أما الجانب الأيمن فلم تطل يد الهدم عقاراته بل ظهر في أعلاها أعمال التعلية والتي غيرت من بعض الصفات التاريخية العريقة التي تميزت بها مباني هذا القطاع .

القطاع الثاني :

يبدأ هذا القطاع من مقر مبني محافظة الإسكندرية (شارع المتحف الروماني) وحتى شارع مسجد العطارين بطول بلغ ٨٠٠ متراً ، ويتسم هذا القطاع في بدايته

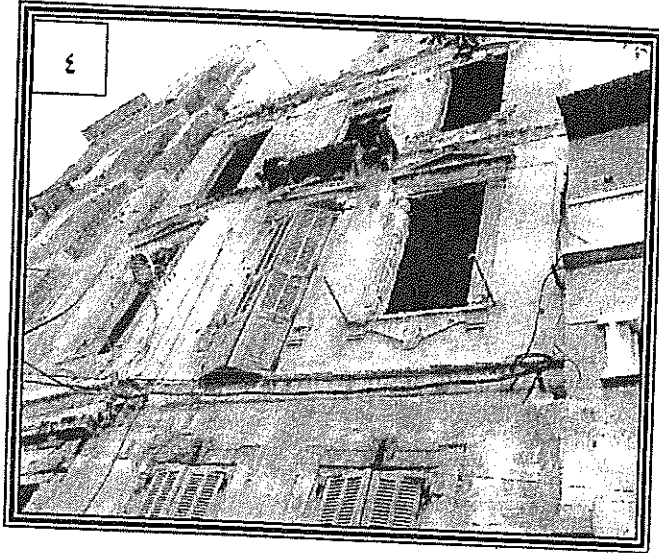


بصفات القطاع الأول من أصالة تاريخية وطرز معمارية متوافقة تحمل الصفة المعمارية التاريخية القديمة ويشغل هذه المباني العديد من المؤسسات والإدارات الحكومية الكبيرة مثل (مرفق مياه الإسكندرية ، مزايد أعالي البحار ، دور الترفيه من (العرض السينمائي) ومسرح سيد درويش، والمحلات الكبيرة

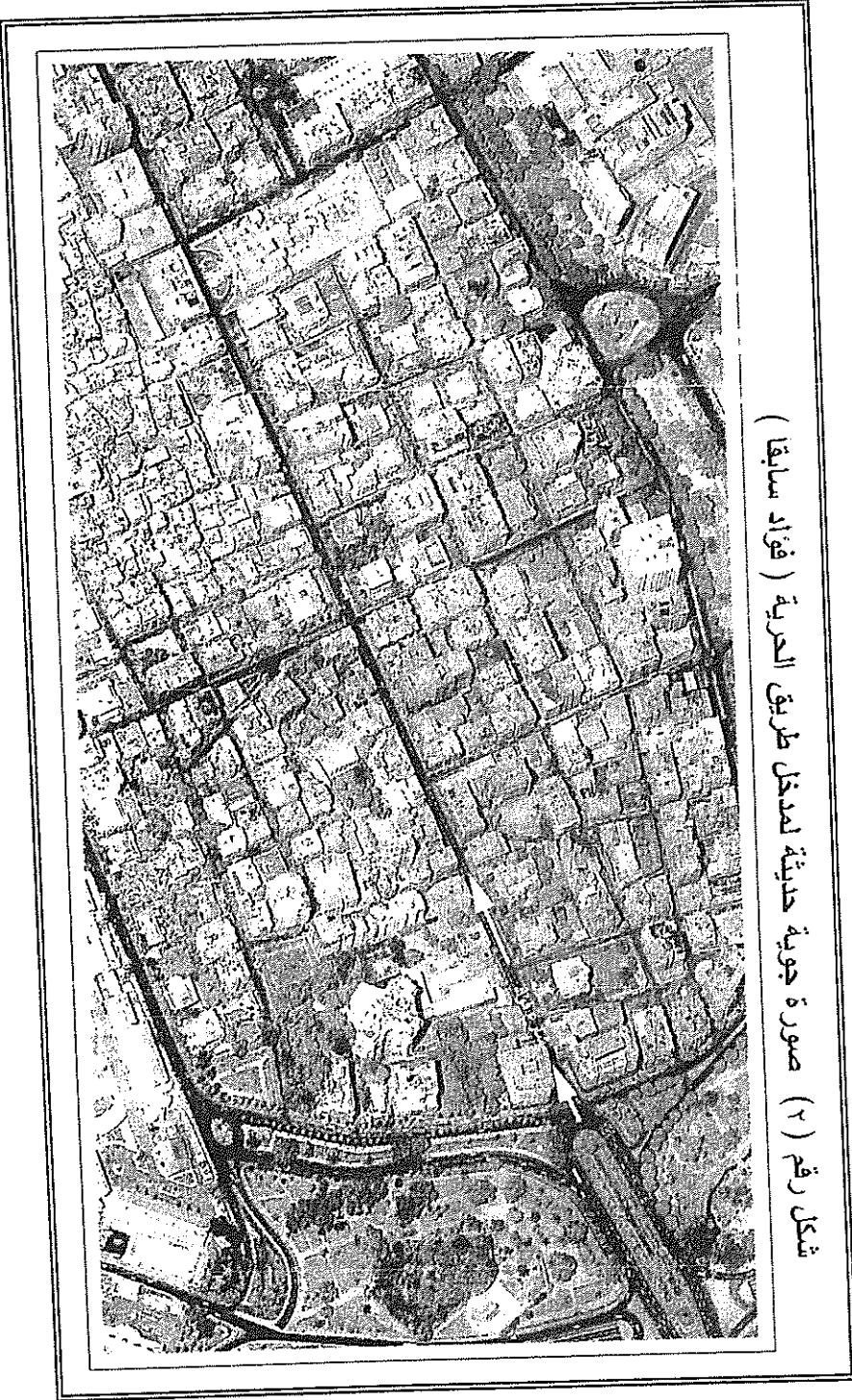
للموبيليا والتي تتركز بكثافة واضحة على طول امتداد هذا القطاع) ، وتعرض جزء من هذا القطاع للتغيير حيث شيدت بناية تعد من البنايات الضخمة في هذا القطاع وهي - برج الثغر الذي شيد خلال الستينات من القرن العشرين- (صورة رقم ٣) ويضم العديد من المؤسسات الحكومية ومكاتب بعض الشركات العامة والخاصة ومحلات متعددة الأغراض .

القطاع الثالث :

يبدأ هذا القطاع من نقطة شارع فؤاد مع شارع مسجد العطارين حتى إلي أن يصل إلي نهاية شارع السبع بنات حيث خط (ترام البلد)* بطول بلغ ٩٥٠ متراً حيث وأظهرت الدراسة الحقلية لهذا القطاع حدوث تغييرات جذرية لأشكال المباني ولأنماط الاستخدامات التجارية المتنوعة علي جانبي الطريق والتي تبدأ بمحلات بيع الأجهزة الكهربائية والمعدات الثقيلة وقطع غيار السيارات حتى الورش وخاصة ورش قطع الأخشاب والتي تظهر بكثافة في نهاية الطريق بهذا القطاع (صورة رقم ٤) ، ويظهر الاستخدام السكني بشكله القديم المتهالك ولا يحمل أي مظهراً جمالياً كالموجود في بداية القطاع الأول من الطريق والشكل رقم (٢) يوضح صورة جوية حديثة لمدخل شارع فؤاد في القطاع الأول وتظهر بها أشكال المباني علي جانبي الطريق وشكل التقاطعات الرئيسية والفرعية .



* يطلق هذا الاسم من قبل سكان مدينة الإسكندرية للترفة بين ترام النصر التي شيد خطها ليربط بين وسط المدينة وشرقها أما ترام البلد فتربط بين أقسام ومناطق المدينة الداخلية .



شكل رقم (٢) صورة جوية حديثة لمدخل طريق الحرية (فواز سابقا)

٢. حركة المركبات والمشاة في شارع فؤاد

تشكل شبكة الطرق في المدن الشرايين التي تصل الأطراف بالقلب والعكس لتستكمل حركة الحياة سواء كانت للعمل أو لإجراء المتطلبات اليومية لاحتياجات الفرد من مرافق الخدمات العامة، ومع تزايد أعداد السكان ظهرت مشكلات التكدس والازدحام تعددت وظائف المدن سواء كانت اقتصادية أو اجتماعية، وإذا كانت المدينة قد ازدحمت طرقها بالسيارات فإن قلبها قد اختنق بحركة المرور الكثيفة المتشابكة، ويعد القلب التجاري لأية مدينة منطقتها لها حيويتها وأهميتها ودورها الفعال في الحياة اليومية للمدينة - فمكاتب الأعمال والبنوك والمحال التجارية الكبرى تتركز فيها، وكل تأخير في الوصول إلي تلك المنطقة الحيوية يترتب عليه مشكلات وأحياناً خسائر مالية للأفراد والمؤسسات علي حد سواء.

وتتركز حركة المرور في قلب الإسكندرية في الشوارع الرئيسية بصفة خاصة والمتمثلة في- طريق الحرية (فؤاد سابقاً)، شارع النبي دانيال - شارع شريف - شارع توفيق- شارع صفية زغلول- شارع سعد زغلول- طريق الجيش (الكورنيش) - ميدان محطة الرمل - ميدان محطة الإسكندرية.

ويأتي الجانب الأكبر من حركة المركبات من منطقة الرمل- شرقي الإسكندرية- علي طريق الحرية الجزء الأول منه والذي يطلق عليه (شارع جمال عبد الناصر) ليلتحم بامتداده (فؤاد سابقاً)، لذا كان من الضروري تنظيم حركة النقل داخل إطار المدينة سواء داخلها أو خارجها وعلي مدار الساعة أي من شروق الشمس وحتى غروبها وإلي منتصف الليل حيث تتغير حركة السير داخل المدينة علي مدار اليوم في دورات من الحركة ترتبط بدورة العمل اليومية والتي يعقبها دورة الشراء أو التسوق .

ويأتي شارع فؤاد محل الدراسة في مرتبة عالية من الاستخدامات المرتبطة بالدورتين حيث يعتمد عليه العديد من السكان في الانتقال اليومي إلي مقار أعمالهم في قلب المدينة والتي تحتل المرتبة الأولى في الوظائف القنصلية والبنكية والحكومية والعديد من المؤسسات العامة الحكومية والخاصة مما يؤدي إلي ارتفاع معدلات الحركة منذ شروق الشمس وحتى الساعة التاسعة صباحاً بمتوسط حركة يتراوح بين ٥٠ / ٧٠ سيارة في الدقيقة الواحدة في الاتجاه من مدخل الطريق صوب الغرب خلال القطاعين

الأول والثاني من الطريق والذي تتكدس به العديد من مكاتب ومقار الشركات والمؤسسات والإدارات الحكومية والمدارس مما يرفع من عدد المترددين سواء كانت حركة النقل خاصة أو عامة - فلا يسمح في الطريق بمرور سيارات السرفيس الحكومية والخاصة وتمنع حركة الأتوبيسات الكبيرة الحكومية والخاصة ، ويزيد استخدام الطريق من قبل المركبات الخاصة والأفراد مما يشكل عبئاً كبيراً علي الطريق وازدحاماً مرورياً خلال فترة الصباح ولكن بسيولة مروري معقولة ومرد ذلك بسبب تدفق المركبات في اتجاه واحد إلي جانب قلة تقاطعات الشوارع الفرعية مع الطريق والتي كان من الممكن أن تؤدي إلي إعاقة الحركة .

ويضم شارع فؤاد عدة مداخل فرعية تتمثل في حركة دخول وخروج هامة علي يمين ويسار الطريق وهي تشكل منافذ لدخول القلب منطقة التجاري أو محاور تصلها بقلب المدينة ومن أهم تلك الطرق .

وتستكرر حركة الازدحام بعد الظهر في الفترة الممتدة بين الساعة الواحدة ظهراً وحتى الساعة الثالثة عصراً لانتهاء الدوام اليومي للعاملين في العديد من الهيئات الإدارية والوظائف المدنية والمدارس إلا أنها تكون أقل حده من مثيلتها خلال فترة الظهر حيث لا تتجاوز أعداد السيارات ما بين ٤٠/٥٠ سيارة في الدقيقة الواحدة ولا تصل هذه السيارات إلا لبداية المحور الثاني من الطريق عبوراً إلي المخارج سواء كانت متجهة إلي منطقة المنشية أو عن طريق شارع سليمان يسري والعودة إلي شرق المدينة أو جنوبها . شكل رقم (٣)

المدخل والمخارج الرئيسية لشارع فؤاد

دخول للطريق	خروج من الطريق	دخول وخروج من الطريق
شارع نوح أفندي	شارع صلاح الدين	شارع البطالسة
شارع صلاح سالم	شارع المتحف الروماني	شارع صفية زغلول
شارع سيدي أبي الدرداء	شارع النبي دنيال	
شارع أحمد عرابي	شارع السبع بنات	

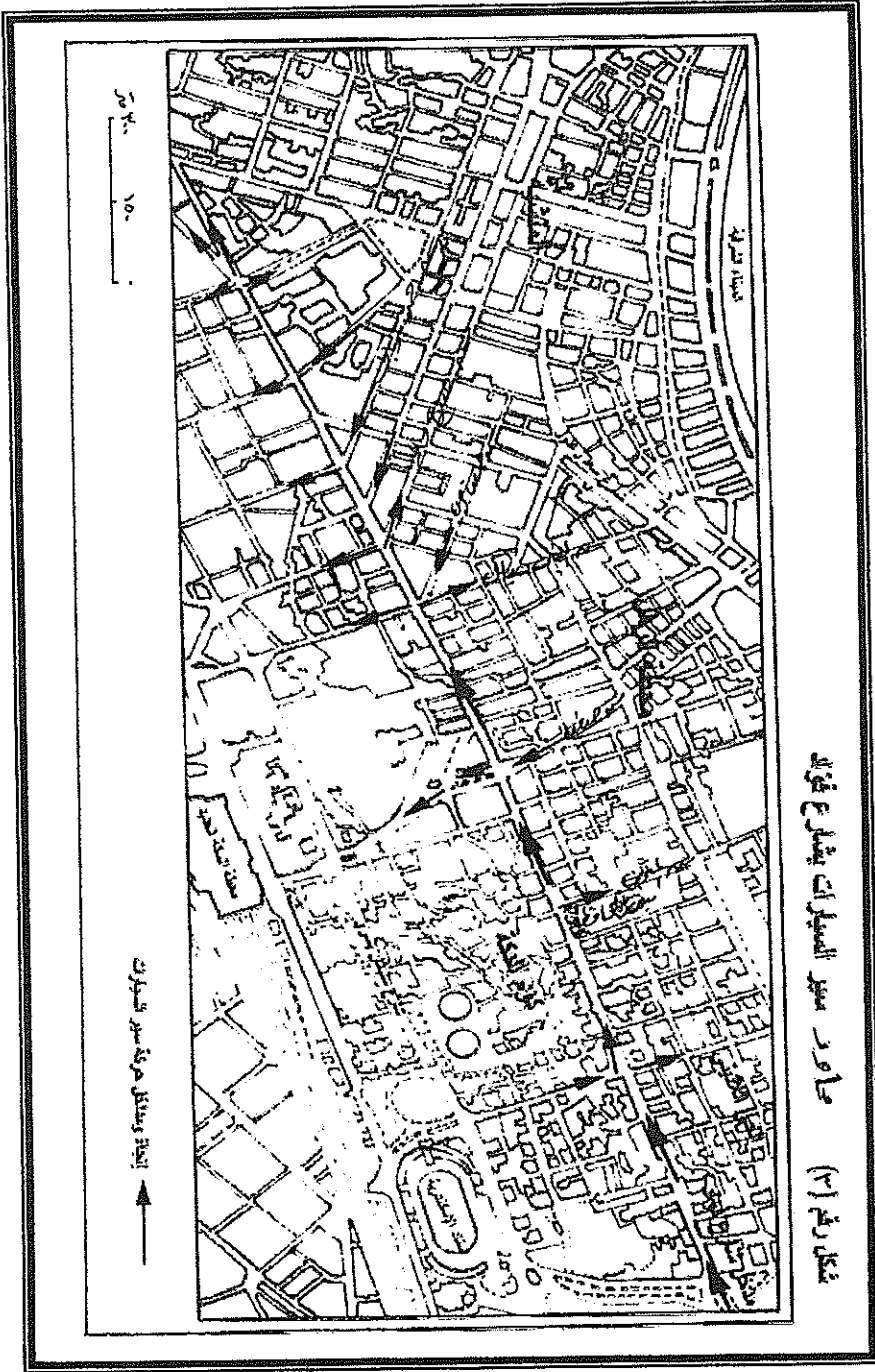
وتختلف حركة المركبات مساءً لتقل بمعدل يقرب من ٨٠% عن حركة السير الصباحية وهذا يعني أن حركة المرور الصباحية والتي تستخدم هذا الطريق ليس إلا دخولاً وعبوراً لأغراض العمل، أما الحركة المسائية والتي تعبر الطريق فتكون لأغراض التسوق أو للحصول علي بعض الخدمات المسائية المرتبطة بالعيادات أو مكاتب المحاماة التي غير ذلك من الأعمال الخدمية والترفيهية والتي تصل إلي قلب المدينة التجاري (محطة الرمل - والمنشية) أو الأماكن الترفيهية حيث تنتشر في منتصف هذا الطريق العديد من دور العرض السينمائي .

والملاحظ ميل العديد من سكان المدينة وخاصة قاطني وسط المدينة وسرقيها خلال الفترة الأخيرة إلي التسوق والترفيه بالمراكز التجارية الجديدة مثل (مول زهران ، وجرين بلازا بمنطقة سموحة ، وكارفور بمنطقة محرم بك) وهي مواقع تجذب حالياً أعداداً كبيرة من المتسوقين صوبها مما أدي إلي ضآلة حجم الحركة علي شارع فؤاد لأغراض التسوق أو قضاء بعض الالتزامات للأسرة خلال الفترة المسائية ، ويكاد يكون استخدامه قاصراً علي الوصول إلي مقار العيادات أو مكاتب المحامين وبعض مكاتب الشركات التي تعمل خلال الفترات المسائية مثل مكاتب الطيران والصرافة وغير ذلك من الخدمات الأساسية ، ولقد أوضحت دراسة محمد الفتح بكير (حركة قلب الإسكندرية التجاري ١٩٩٧م) ظهور نوايات تجارية جديدة بدءاً من شرقي المدينة وحتى غربها في سلسلة متوازنة تخدم سكان المناطق المجاورة لها حتى تواكب النمو السكاني للمدينة والذي بلغ عددهم ٣٣٣٩٠٧٦ نسمة عام ١٩٩٦م^(١).

عبور المشاة :

تقل حركة المشاة علي جانبي شارع فؤاد كما تختلف اختلافاً واضحاً علي مستوي قطاعاته الثلاثة السابق تحديدها حيث أبرزت الدراسة الميدانية أن القطاع الأول منه يقتصر استخدامه علي قاطنيه في حين ترتفع معدلات السير في مسافة القطاع الثاني

(١) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء : تعداد ١٩٩٦م القاهرة



شکل رقم (۳) - طرح جامع شهر اهواز

۵۰ م.
۱۰۰ م.

↑ جهت شمال

والذي يصل إليه المشاة من شارع النبي دانيال وشارع صافية زغول عن طريق وسط المدينة (منطقة محطة مصر) عبوراً إلى القلب التجاري للتسوق أو للترفيه حيث تقع مقار دور السينما والمقاهي علي امتداد بعض شوارع القلب التجاري أما القطاع الأخير من الطريق فتتضاءل حركة المشاة بل تكاد تنعدم خلال بعض فترات اليوم ويرتبط ذلك بمدى انتشار مراكز الخدمات وتجمعها علي طول امتداد هذا النطاق الأخير من الطريق

ثانياً : توزيع المباني حسب عدد الأدوار

يبين ارتفاعات المباني علي طول طريق الحرية (فؤاد سابقاً) في قطاعاته الثلاثة سواء علي يسار الطريق أو علي يمينه بصورة واضحة حيث بلغت قيمة تباينه ٢٨,١ علي يسار الطريق بامتداده وليفل هذا التباين علي يمين الطريق لتصل قيمة تباينه إلي ٢٠,٦ وليس من شك في أن ارتفاعات المباني وعدد أدوارها لها دور مؤثر في توزيع الاستخدامات المختلفة سواء كانت سكنية أو تجارية أو خدمية وذلك علي طول امتداد هذا الطريق .

ويوضح الجدول رقم (١) والشكل رقم (٤) توزيع المباني حسب عدد الأدوار في قطاعات الطريق الثلاثة

وتعكس أرقام الجدول والشكل المشار إليهما الحقائق الرئيسية التالية :

بلغ إجمالي عدد الوحدات علي طول امتداد الطريق - محل الدراسة - ١٢٤ مبنى تنقسم إلي نحو ٥٦ مبني بنسبة (٤٥%) من الإجمالي ، تمتد علي يمين الطريق ، ٦٨ مبني تمثل (٥٥% من الإجمالي) علي يسار الطريق هذا التباين يرجع إلي أن واجهات العقارات الممتدة علي يمين الطريق أعرض - بحكم قدمها - من المباني التي تقع علي يسار الطريق .

بلغت المباني ذات الطابق والطابقين ١٥ ، ١٤ مبني لتمثل ما نسبته (١٢% ، ١%) من جملة المباني علي الترتيب واختلفت فيما بينها في التوزيع علي جانبي الطريق حيث بلغت ٥ مباني علي يمين الطريق و ٩ مباني علي يساره للطابق الواحد ، وكذلك بالنسبة للطابقين حيث بلغت ٧ مباني علي يمين الطريق و ٩ علي يساره .

وبلغت المباني ذات الأدوار الثلاثة ٣٤ مبنيً تمثل أعلى نسبة علي طول امتداد الطريق بجانبه حيث بلغت ٢٧,٤ % من الإجمالي.

وبلغت المباني ذات الأدوار الأربع نحو ٢٠ مبنيً علي طول امتداد الطريق لتمثل نحو ١٦ % من جملة المباني، وتتباين هذه المباني في أعدادها علي جانبي الطريق حيث بلغت علي يمين الطريق ٩ مباني وعلي يساره الطريق ١٠ مباني وبلغ عدد المباني ذات الأدوار الخمس ١٦ مبنيً علي طول امتداد الطريق وهي ما يمثل حوالي ١٣ % من إجمالي المباني علي جانبي الطريق مع التباين الواضح علي جانبيه حيث بلغت علي الجانب الأيمن ٤ مباني وعلي الجانب الأيسر ١٢ مبني.

مما يتضح معه سيادة المباني القليلة في عدد طوابقها وهو ما يعكس قدمها الزمني (حيث تراوح تشييدها بين الأعوام ١٨٥٠ - ١٩٠٠ م) ، أما المباني التي تجاوز ارتفاعها ستة أدوار فيبلغ عددها ١٠ مباني تمثل ما يوازي ٨ % وتتراوح أعمار نشأتها بين (١٩٦٠ - ١٩٧٠ م) .

تبين من هذا العرض أن المباني ذات الأدوار المرتفعة تقع غالباً علي يسار الطريق ويرجع الباحث هذه الظاهرة إلي النواحي الطبيعية حيث احتلت تلك المباني علي الطريق بقطاعه الأول نطاق مرتفع المنسوب يمثل جزءاً من منطقة كوم الدكة التي ترتفع فوق مستوي سطح البحر بحوالي ٣٣ متر مما هيأ الفرصة لارتفاع المباني أسفل تلك المنطقة*

وعلي مستوي القطاعات الثلاثة تبين من تحليل أرقام رقم الجدول (١) أن القطاع الأول والممتد من بداية الطريق حتى شارع المتحف الروماني بلغ عدد المباني به ٥٠ مبني تمثل ٤٠ % من جملة مباني الطريق وتنقسم هذه المباني إلي ٢٤ مبني علي يمين الطريق و ٢٦ مبني علي اليسار مما يعكس التباين الواضح في هذا النطاق من الطريق والذي بلغ تباينه ١٦,٨ عن المتوسط.

وتمثل المباني ذات الثلاث أدوار الفئة الأولى حيث بلغت ١٥ مبني تتوزع علي جانبيه (سبعة مباني يمين الطريق وثمانية مباني علي يساره) . ونقل أعداد المباني

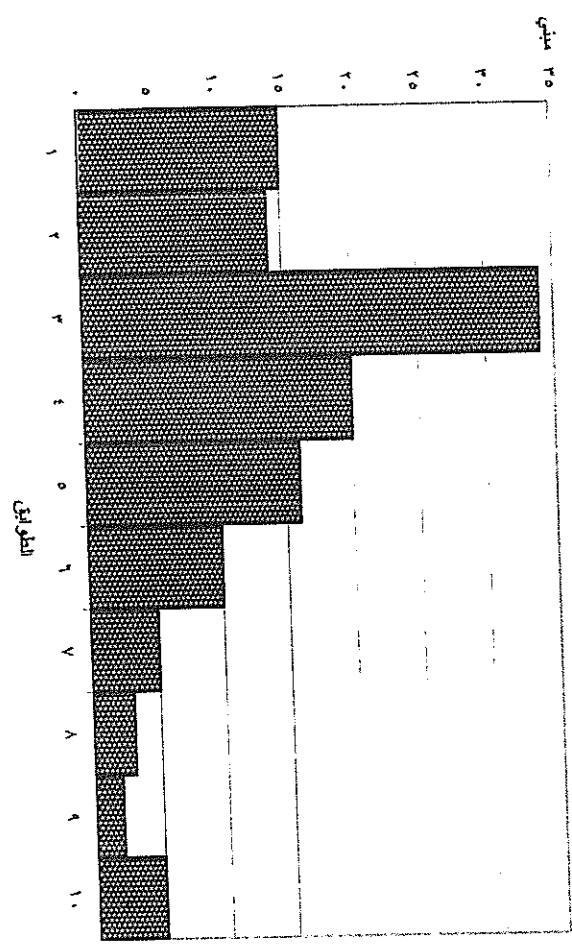
* التحليل من واقع الخريطة الكنتورية المساحية ، الهيئة المصرية العامة للمساحة ١٩٧٨ مقياس ٥٠٠٠/١

جدول رقم (١) توزيع المبالغ حسب عدد الأدوار في قطاعات طريق الحرية (فواد سابقاً) *

الإجمالي	الإجمالي		القطاع الثالث			القطاع الثاني		القطاع الأول		إرتفاع الطابق	
	أيسر الطابق	يمين الطابق	ع/القطاع الثالث	أيسر	أيمن	ع/القطاع الثاني	أيسر	أيمن	ع/القطاع الأول		أيسر
١٥	٩	٥	٣	٢	١	٧٠	٦	١	٥	١	٤
١٤	٩	٧	٦	٣	٣	٧	٠	٢	١	٤	٢
٣٤	١٧	١١	١١	٦	٥	٨	٣	٥	١٥	٨	٧
٧٠	١٠	٩	٧	٢	٥	٥	٤	١	٨	٤	٤
١٦	١٢	٤	-	٥	١	٨	٥	٣	٢	٢	٠
١٠	٤	٦	-	٠	٠	٤	١	٣	٦	٣	٣
٥	٣	٢	-	٠	١	٣	٢	١	١	١	٠
٣	١	٢	-	٠	١	١	٠	١	١	٠	٠
٢	٠	٢	-	٠	٠	٠	٠	٠	٢	٢	٢
٥	٣	٢	-	٠	٠	١	١	٠	٤	٢	٢
١٧٤	٦٨	٥٦	٢٥	١٨	١٧	٢٩	٢٣	١٧	٥٠	٢٦	٢٤
٣٨,٧٦	٢٨,١٥	٢٠,٦٣	٤,١٢	٤,٤٤	٣,٣	٨,٦١	٤,٤	٣,٣	١٦,٧٦	١٦,٧٦	٤,٥

البيانات من واقع الدراسة الميدانية*

شكل رقم (٤) المدرج التكراري لإرتفاعات المباني على جانبي شارع فؤاد (الدرية حاليا)
 عام ٢٠٠٢ م



بعد ذلك حيث بلغت ثمانية مباني ترتفع أربعة أدوار ، وتأتي فئة الدورين والست أدوار في المرتبة الثالثة حيث بلغت ستة مباني لكل منهما .

أما المباني ذات الدور الواحد فتحتل المرتبة الرابعة في التوزيع حيث بلغت خمسة مباني تحتل الجهة اليمنى منها أربعة مباني واليسرى مبني واحد فقط ومرد ذلك يرجع إلي انتشار الفيلات علي الجانب الأيمن من الطريق دون الجانب الأيسر وذلك في القطاع الأول .

أما القطاع الثاني من الطريق فبلغت جملة مبانيه ٣٩ مبني وهو ما يكون نحو ١٣ % من جملة مباني الطريق ويمتد علي الجناح الأيسر النسبة الأكبر حيث بلغت أعداد مبانيه ٢٢ مبني في حين تقل علي الجناح الأيمن لتصل إلي ١٧ مبني لانتساع عرض المبني الواحد علي واجهة الطريق في هذا القطاع بحكم القدم النسبي لمبانيه حيث بلغت في المتوسط ٣٥ متر .

وتمثل المباني ذات الثلاث أدوار والخمس أدوار المرتبة الأولى في القطاع الثاني من الطريق حيث بلغت ثمانية مباني لكل منهما مع اختلاف التوزيع علي يمين الطريق ويساره .

واحتلت المرتبة الثانية في هذا القطاع (الثاني) المباني ذات الدور الواحد حيث بلغت سبعة مباني تركزت ستة مباني منها علي يسار الطريق وواحدة فقط علي يمين الطريق، واحتلت المباني ذات الأدوار الأربع المرتبة الثانية حيث بلغت خمس مباني، استحوذ يسار الطريق علي أربعة منها وجاءت واحدة فقط يمين الطريق . وتتضاءل أعداد المباني للأدوار المختلفة حيث بلغت أداها المباني ذات الأدوار الثمانية والعاشر لتمثل مبني واحد فقط في هذا القطاع من الطريق .

أما القطاع الثالث من الطريق والذي يبدأ من شارع مسجد العطارين وينتهي بتقاطع الطريق مع ترام المنشية (شارع السبع بنات) فقد بلغت جملة مبانيه ٣٥ مبني تمثل ٢٨ % من جملة المباني الممتدة علي طول الطريق وليستحوذ الجانب الأيمن علي ١٧ مبني والأيسر علي ١٨ مبني ، وتختلف ارتفاعات المباني علي طول امتداد الطريق حيث تمثل المباني ذات الأدوار الثلاثة المرتبة الأولى حيث يبلغ عددها ١١ مبني منهم خمسة مباني علي يمين الطريق وستة مباني علي يساره ، وتأتي بعد ذلك المباني ذات

الأدوار الأربعة في المرتبة الثانية لتمثل سبعة مباني تتركز خمسة منها علي يمين الطريق واثنتان علي يساره ، وتأتي المباني ذات الدورين والخمسة أدوار في المرتبة الثانية حيث تمثل ستة مباني لكل منهما مع اختلاف توزيعها يمين الطريق ويساره إذ تتساوى للطابقان لتمثل ثلاثة علي الجانبين ، وتختلف للخمسة أدوار لتمثل خمسة علي يسار الطريق ومبني واحد علي يمينه ، وتقل أعداد المباني وتختلف أدوارها بعد ذلك لتصل أذناها سبعة طوابق وثمانية طوابق لتمثل مبني واحد علي يمين الطريق لكل منهما .

ثالثاً : أطوال واجهات العقارات

مما لا شك فيه أن أطوال واجهات العقارات تؤثر في تحديد أعداد وأشكال الاستخدامات العامة الممتدة علي الطريق قيد الدراسة، ومن دراسة الارتباط بين واجهات المباني وأعداد الأدوار علي مستوي القطاعات الثلاثة للطريق وجملة مباني الطريق - الجدول رقم (٢) تبين وجود علاقة عكسية ضعيفة بلغت (٠,٥٦ -) وهو يعني أنه كلما زاد ارتفاع المبني كلما قل عرض واجهته علي الطريق مما يعني أن ٤٢ % (معامل التحديد R^2) من الاختلافات في الارتفاعات ترجع إلي التباين في عرض المبني وأن النسبة الباقية من هذه التغيرات (٥٢%) ترجع إلي انتشار الفيئات القديمة علي امتداد مسافات من الطريق وانتشار طرز المباني القديمة والتي تشغل معظمها مساحات واسعة ، ويوجد اختلاف واضح عند مقارنة الارتباط بين التوزيع علي جانبي الطريق فعند حساب معامل الارتباط بين المباني علي يمين الطريق وعرض المباني تبين وجود علاقة عكسية ضعيفة جداً بلغت (-٠,٤٩) مع اختلافها الواضح علي الجانب الأيسر إذ بلغت العلاقة (-٠,٧٩) وهي علاقة قوية ومعني ذلك أن (٦٢%) من التغيرات في ارتفاع المباني تأثر بعرض المبني وباقي النسبة ٣٨% يمكن إرجاعها إلي عوامل أخرى متنوعة .

بين العلاقة بين عدد الأدوار وعرض المباني حيث أثبت التحليل أن علاقة عكسية قوية جداً حيث بلغت (-٠,٨٨) في القطاع الأوسط الذي يتميز بانتشار المباني ذات الأدوار متوسطة الارتفاع والتي تنحصر بين الدور الواحد والثلاث أدوار وهو ما يعني أن ٧٧% من التغير في ارتفاع المباني يرجع إلي التغير في عرض واجهة المبني علي

الطريق أي أن العلاقة هنا عكسية وقوية فكلما قل طول واجهة المبنى زاد الامتداد الرأسي للمباني والعكس صحيح، إلي جانب وجود اختلاف واضح علي جانبي هذا القطاع حيث بلغ الارتباط علي جانبه الأيمن (-٠,٧٦) أقل من الجانب الأيسر (-٠,٩٨) وهو ارتباط عكسي قريب إلي التام مما يدل علي مدي التجانس في العلاقة فإذا تغير عرض المباني تغير ارتفاعها بنفس النسبة وهي صورة تبدو أكثر وضوحاً في القطاع الأوسط الذي تتركز به منطقة الأعمال المركزية الجنوبية والتي يتورع بها العديد من دور السينما والمحلات التجارية الكبرى ومقار عدد من والشركات والمؤسسات .

أما القطاع الأول من الطريق فقد بلغت العلاقة الارتباطية به (-٠,٥١) وهي علاقة عكسية ضعيفة مما يعني أن ٢٦ % من الاختلافات في الارتفاعات ترجع إلي التباين في عرض المباني الواقعة علي امتداد الطريق في هذا القطاع، واختلفت العلاقة الارتباطية علي يمين الطريق حيث بلغت (-٠,٢٨) وهي علاقة عكسية ضعيفة أما علي يساره فقد ارتفعت هذه العلاقة الارتباطية حيث بلغت (-٠,٦٦) وهو ما يعني أن ٤٣ % من التغير في ارتفاع المباني يرجع إلي التباين في طول واجهات المباني.

وجاء القطاع الثالث من الطريق أقل من القطاعين السابقين حيث أثبتت العلاقة بين المتغيرين أنها عكسية ضعيفة (-٠,٥٠) وهذا يعني أنه كلما تزايدت أعداد الأدوار كلما قل عرض المباني علي واجهة الطريق أو العكس، واختلف يسار الطريق عن يمينه حيث بلغت العلاقة الارتباطية علي يمين الطريق (-٠,٥٨) وهي علاقة عكسية ضعيفة في حين بلغت علي يساره (-٠,٤٦) عكسية ضعيفة أيضاً .

وتعكس أرقام الجدول رقم (٢) والشكل رقم (٥) عدة حقائق لعل أهمها ما يأتي :
بلغ إجمالي عدد المباني علي طول محور الطريق ١٢٤ مبني تنقسم إلي ٥٨ مبني علي يمين الطريق و ٦٦ مبني علي يساره ، وتوزع تلك المباني علي الثلاثة قطاعات بعدد ٥٠ مبني علي امتداد القطاع الأول و ٤٠ مبني في القطاع الثاني و ٣٥ مبني في القطاع الثالث .

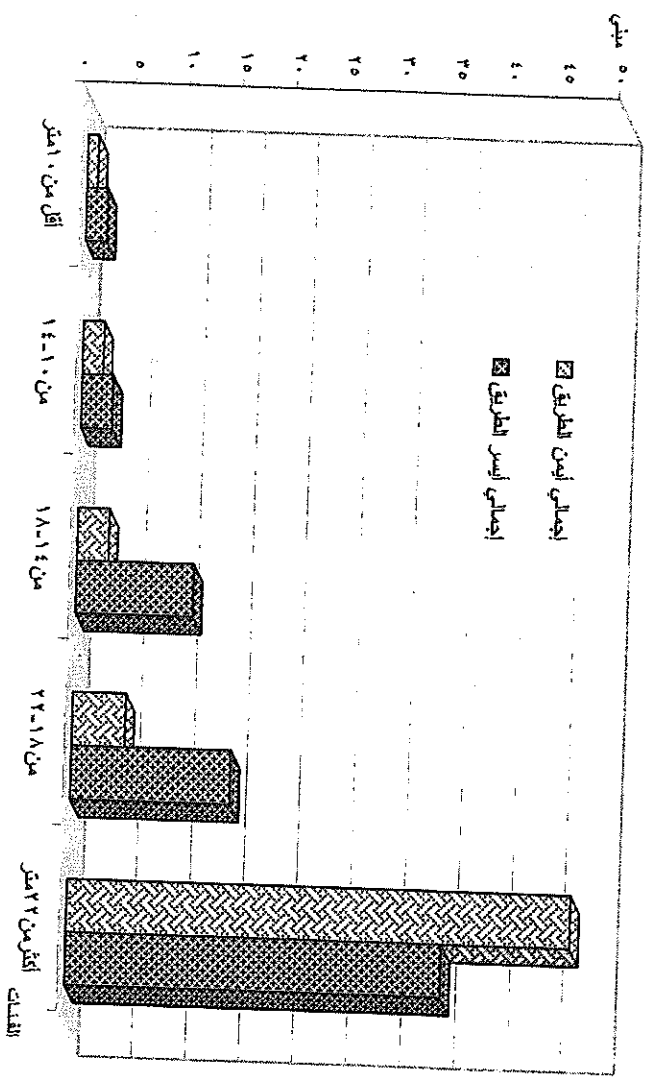
جدول رقم (٢) طول واجهات المقدرات بالقطاعات الثلاثة لطريق الحرية (فواء سابقا) *

الوجهة	القطاع الأول		القطاع الثاني		القطاع الثالث		إجمالي	إجمالي	إجمالي
	إيسر	إيمن	إيسر	إيمن	إيسر	إيمن			
أقل من ١٠ متر	١	٢	٠	٠	٠	٠	١	١	١
من ١٠-١٤ متر	٢	٢	٠	٠	٢	٢	٢	٢	٢
من ١٤-١٨ متر	٤	١	٢	٠	٥	٢	٧	٣	٧
من ١٨-٢٢ متر	٧	٤	٩	١	٠	٠	١٠	٠	١٠
أكثر من ٢٢ متر	١٢	١٨	٢٩	١٢	١٢	١٢	٤٧	٤٧	٤٧
الإجمالي	٢٦	٣٤	٤٠	١٣	١٧	١٧	٧٥	٧٥	٧٥
التباين	٤٥,٣٦	٦١,٠٨	٢٢,٠٤	٣٩,٨٤	١٦,٦٤	١٦,٦٤	٧٨	٣١٥	١٤٢,٥٦

البيانات من واقع الدراسة الميدانية *

الارتفاع بين عدد الأضلاع	٠-٠,٢٨	٠-٠,٦٦	٠-٠,٧٦	٠-٠,٩٨	٠-٠,٠٠	٠-٠,٤٦	٠-٠,٧٩
وطول الواجهة	١٥١	١٠١	٧٦	٩٨	٧٨	٤٦	٧٩

شكل رقم (٥) طول واجهات المقارنات على طول محور طريق الحرية (فؤاد سابقاً)



بلغ أعداد المباني التي تتجاوز امتداد واجهة كل من ٢٢ متراً حوالي ٨٢ مبني علي طول الطريق وهو ما يوازي ٦٦ % من جملة أعداد المباني البالغة ١٢٤ مبني، وهي في الغالب مباني تتميز بقدماها وقلة عدد طوابقها، وتنتوزع هذه النسبة علي جانبي الطريق حيث يوجد علي الجانب الأيمن ما يعادل ٥٧ % من الإجمالي والجانب الأيسر نحو ٤٣ % ، وبلغ عدد المباني علي مستوي القطاعات الثلاث من هذه الفئة التي تتجاوز امتداد واجهة كل منها ٢٢ متر حوالي ٣٠ مبني بالقطاع الأول ، ٢٩ مبني بالقطاع الثاني ، ٢٤ مبني بالقطاع الثالث .

- جاءت المباني التي تراوح امتداد واجهة كل منها بين (١٨-٢٢ متراً) في الترتيب الثاني حيث بلغ ٢٠ مبني تمثل ١٦ % من جملة المباني الممتدة علي طول الطريق ، وهي تنتوزع علي جانبي الطريق بواقع خمسة مباني علي يمين الطريق ، مبني ١٥ علي يساره - ويحتل القطاع الأول أكبر عدد من مباني هذه الفئة التي بلغت ١١ مبني تنتوزع علي يمين الطريق (أربعة مباني) وعلي يساره (سبعة مباني) ، وبلغ عدد مباني القطاع الثاني تسعة مباني ، يحتل الجانب الأيسر النصي الأكبر (ثمانية مباني) والجانب الأيمن (مبني واحد) - أما القطاع الثالث فلم يُمثل في تلك الفئة .

- جاءت الفئة التي يتراوح امتداد واجهاتها بين (١٤-١٨ متراً) في المرتبة الثالثة حيث بلغ عدد مبانيه ١٤ مبني تنتوزع علي جانبي الطريق (ثلاثة علي اليمين ، ١١ مبني علي يساره) ، وهي فئة تختلف في توزيعها المكاني علي القطاعات الثلاثة حيث بلغت سبعة مباني في القطاع الثاني ، وخمسة مباني في القطاع الأول ومبنيين علي طول امتداد القطاع الثاني .

أما فئة المباني التي يتراوح امتداد واجهة كل منها (١٠-١٤ متراً) فبلغت خمسة مباني اثنان منهم علي يمين الطريق وثلاثة علي يساره وتقع تلك الفئتين في القطاعين الأول والثالث حيث بلغت اثنان ، وثلاث مباني علي الترتيب، وجاءت في المرتبة الأخيرة فئة المباني التي يقل واجهة كل منها عن ١٠ متر حيث تمثلها ثلاثة مباني فقط بنسبة ٢,٥ % من جملة المباني تنتوزع في القطاعين الأول والثالث مبنيين وواحد علي الترتيب، وهي في الغالب مباني سكنية تم بنائها محل الفيلات القديمة

بالقطاع الأول أو مباني تتمتع بواجهة أطول علي الشوارع الجانبية كما هو الحال بالقطاع الثاني .

ومما لا شك فيه أن لارتفاعات المباني وامتداد واجهاتها الأثر الأكبر في توزيع استخداماتها السكنية والتجارية علي طول امتداد الطريق - قيد الدراسة - والذي يمكن من دراسة وتحليل الجدول رقم (٣) والشكل رقم (٦) استخلاص الحقائق الرئيسية التالية:

بلغت جملة الوحدات السكنية والإدارية الموزعة علي طوابق المباني علي طول امتداد الطريق - شارع فؤاد - ٣٧١ وحدة سكنية وجزئية تتوزع علي يمين الطريق يساره ، ومن تحليل العلاقة بين عدد الأدوار والاستخدامات السكنية والتجارية نجد العلاقة عكسية قوية حيث بلغت (-٠.٩٢) علي مستوي إجمالي مباني الطريق - وان اختلفت علي جانبيه حيث أبرز التحليل أن المباني علي يسار الطريق العلاقة فيها بين الاستخدام التجاري وأعداد الأدوار (-٠,٨٥) وهي علاقة عكسية قوية ومعني ذلك أن ٧٢ % من التغيرات في الاستخدامات المختلفة يمكن تفسيره بالتغيرات في ارتفاعات المباني (عدد الأدوار) - أي كلما قلت أعداد الأدوار تزايدت أنماط الاستخدامات التجارية وتفسير ذلك أن المباني محدودة الامتداد الرأسي هي قديمة التشييد ويغلب علي استخدام وحداتها الطابع التجاري والخدمي، أما المباني الجديدة الأعلى منسوباً والأقل اتساعاً في وحداتها فيقل فيها الاستخدامات التجارية والخدمية - باستثناء البنوك - أما عن الاستخدامات السكنية فبلغت (-٠,٥٢) هي علاقة عكسية ضعيفة مما معني ذلك أن ٢٧ % وهو معامل التحديد (r^2) من الاختلافات في الارتفاعات تؤثر في الاستخدامات السكنية وباقي النسبة ترجع إلي عوامل أخرى منها شغل الفيلات وبعض المباني بالبنوك أو الإدارات والمؤسسات الحكومية .

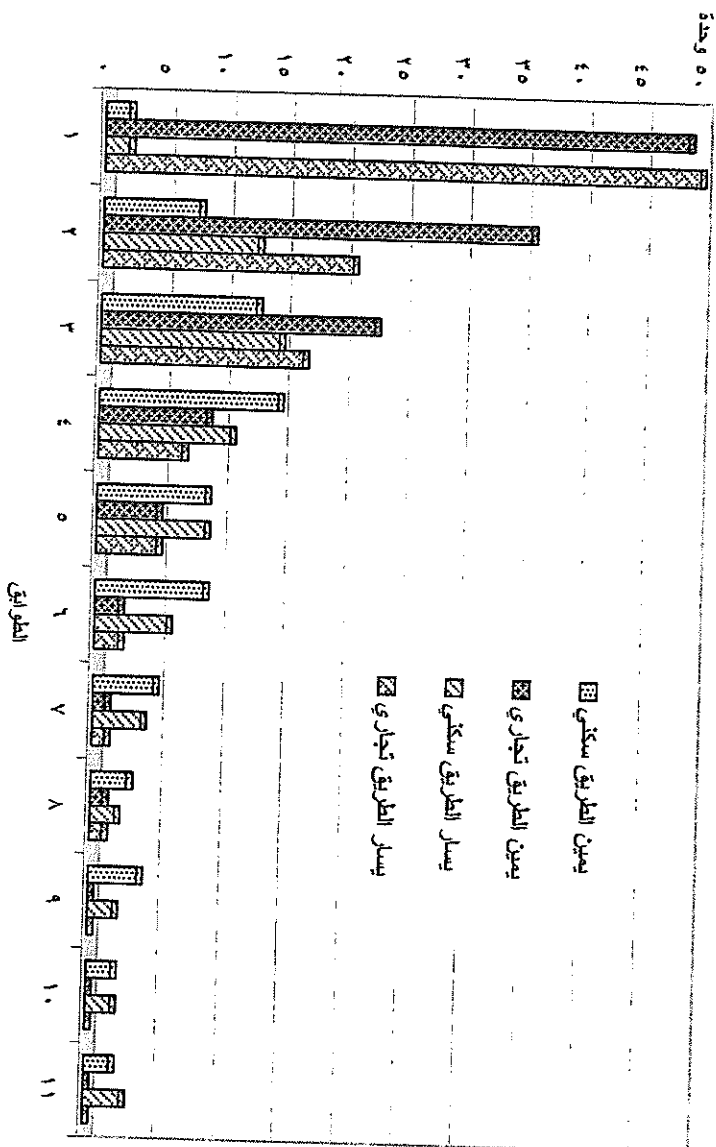
جدول رقم (٣) الاستعدادات السكنية والتجارية على طول محور طريق الحرية (قواد سابقاً) في قطاعها الثالث *

القطر	القطاع الثالث		القطاع الثاني		القطاع الأول		القطر
	جدة	جدة	جدة	جدة	جدة	جدة	
١٠٣	١	٤٩	٢	٢٨	٠	١٩	١
٧٨	٢١	٣٦	٨	١٦	٤	٥	٢
١٨	١٧	٢٣	١٣	٧	٩	٣	٣
٤٢	٧	١١	٩	١٥	٢	٢	٤
٧٨	٥	٥	٩	١	٣	١	٥
١٩	٢	٢	٢	٩	١	١	٦
١١	١	٤	١	٥	١	١	٨
٧	١	١	٣	٠	٠	٠	٩
٦	٠	٢	٠	٠	٠	٠	١٠
٤	٠	٢	٠	٠	٠	٠	١١
٥	٠	٢	٠	٠	٠	٠	١١
٢٧١	١٠٤	٦٩	١٢٦	٧٢	٥٤	٢٦	٢٦

* البيانات من واقع الترسمة المبدئية

قيمة معامل الارتباط	٠٠٠٠١٦	٠٠٠٠١١	٠٠٠٠٠٨	٠٠٠٠٠٦	٠٠٠٠٠٤	٠٠٠٠٠٣	٠٠٠٠٠٢	٠٠٠٠٠١	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠
٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠	٠٠٠٠٠٠

شكل رقم (٦) توزيع الاستخدمات السكنية والتجارية على يمين ويسار طريق الحرية (فؤاد سابقاً)



واختلفت تلك العلاقة علي مستوي قطاعات الطريق الثلاثة فعلي سبيل المثال تبين أن العلاقة بين أعداد الأدوار والنشاط السكني في القطاع الأوسط بلغت (٠,١٠) وهي علاقة ضعيفة جداً وهذه العلاقة بالفعل ظاهرة واضحة في العقارات القديمة الممتدة علي طول الطريق في القطاع الأوسط حيث تقل الأنشطة السكنية في القطاع وتسود الأنشطة العامة مثل مقار الشركات والمؤسسات الحكومية حيث ترتبط الاستخدامات التجارية بالأدوار الثلاث الأول بينما يتركز الاستخدام السكني في الأدوار الأعلى من ذلك، وهو دليل علي تشابه منطقة الدراسة في استخداماتها بمنطقة الأعمال المركزية بالإسكندرية^(١)، وهو ما يدفعنا بالقول أن شارع فؤاد يعد امتداداً طبيعياً لمنطقة الأعمال المركزية بالإسكندرية رغم اختلافه معمارياً وزمناً عن غيره من الطرق الرئيسية بالإسكندرية .

وترتفع العلاقة لتبلغ (٠,٨٥) وهي علاقة عكسية قوية في الاستخدامات التجارية والتي تنتشر علي طول هذا القطاع وهذا يعني انه كلما انخفضت أعداد أدوار المباني ارتفعت معه معدلات الاستخدامات التجارية .

وتبين من تحليل البيانات أن جملة أعداد الأدوار بالعقارات الممتدة علي طول الطريق بلغت ٣٧١ طابق تتوزع علي جانبي الطريق ١٩٨ طابق علي الجانب الأيمن (٥٣% من جملة الأدوار)، ١٧٣ دور (٤٧% من الإجمالي) علي جانبه الأيسر وتختلف أنماط الاستخدامات علي مستوي الأدوار حيث بلغ الاستخدام السكني يمين الطريق ٧٢ وحدة والاستخدام التجاري ١٢٦ وحدة بنسبة ٣٦,٣% ، ٦٣,٦% علي الترتيب من جملة الوحدات علي يمين الطريق أما علي يسار الطريق فتوجد ٦٩ وحدة سكنية، ١٠٤ وحدة للاستخدام التجاري بنسبة ٣٩,٩% ، ٦٠,١% علي الترتيب .

وعلي مستوي القطاعات الثلاث تبين وجود اختلافاً واضحاً في الاستخدامات فيما بينهم علي يمين الطريق ويساره فنجد أن الوحدات بالقطاع الأول ١٧٧ وحدة بنسبة ٤٧,٧% تنقسم إلي ٨٥ وحدة للاستخدام السكني ٩٢ وحدة للاستخدام التجاري - والقطاع الأوسط ١٢٢ وحدة تمثل (٣٢,٩%) ٣٠ وحدة سكنية ٩٣ وحدة للاستخدام

(١) محمد إبراهيم رمضان : استخدامات الأرض علي جانبي الشريان الرئيسي - شارع سعد زغول - بمنطقة الأعمال المركزية في الإسكندرية ، مجلة كلية الآداب جامعة الإسكندرية، العدد عام ٢٠٠٢م

التجاري أي ترتفع بها عدد الوحدات للاستخدام التجاري حيث بلغت ٧٦,٢% من جملة وحدات القطاع ومرده إلي قرية من وسط المنطقة التجارية حيث التقاء شارع صافية زغلول الممتد من وسط القلب التجاري وكذلك شارع النبي دنيال مما أدي إلي ارتفاع معدل الاستخدامات التجارية في تلك المنطقة.

أما في القطاع الثالث بلغ عدد وحداته ٨٠ وهي تمثل ٢١,٦% من جملة الوحدات والتي تنقسم إلي ٢٦ وحدة سكنية تمثل ٣٢,٥% و ٥٤ وحدة للاستخدام التجاري تمثل ٦٧,٥% من جملة وحدات الطريق .

وعن توزيع الاستخدامات علي مستوي الأدوار فقد تبين أن الأدوار من الأول إلي الرابع تمثل الاستخدامات التجارية والسكنية مع الاختلاف فيما بينها وعلي مستوي الثلاث قطاعات، فعلي سبيل المثال وعلي مستوي الطريق احتل الطابق الأول يمين الطريق ٤٩ وحدة تجارية ووحدة سكنية ووحدة سكنية وعلي يسار الطريق ٥٠ وحدة تجارية ووحدة سكنية، والدور الثاني بلغت الوحدات التجارية ٣٦ وحدة تجارية وثمان وحدات سكنية علي يسار الطريق ، أما الدور الثالث فيشغل ٢٣ وحدة تجارية ١٣ وحدة سكنية علي يمين الطريق ، ١٧ وحدة تجارية ، ١٥ وحدة سكنية ، وهكذا تبين أن الوحدات التجارية تقل بالارتفاع إلي الأدوار العليا وتزداد الوحدات السكنية وذلك حسب عدد الوحدات بالمبنى، واختلف ذلك علي مستوي القطاعات الثلاث حيث احتل القطاع الأوسط أعلي نسبة استخدام تجاري بين القطاعات الثلاث ومرد ذلك أنه يمثل الحد الجنوبي لمنطقة الوسط التجارية والتي تمتد عبر كل من شارع صافية زغلول وشارع النبي دنيال وشارع (محطة الرمل) أو معبراً يربط بين نهايات العديد من الطرق الرئيسية مثل طريق صلاح سالم أو شارع احمد عرابي (منطقة المنشية) .

٤. توزيع الأنشطة التجارية علي طول محور طريق الحرية (فؤاد سابقاً)

تبين من الدراسة الميدانية ورصد الاستخدامات المختلفة من الأنشطة التجارية علي طول محور طريق الحرية (فؤاد سابقاً) وعلي جانبيه شكل رقم (٧) ارتباط الأنشطة التجارية وخاصة الإدارية منها بالأدوار الأعلى وتقل كثافتها كلما ارتفعنا إلي

الأدوار العليا ، وقد تجاوز عدد الأنشطة التجارية والخدمية بالطريق قيد الدراسة حيث بلغ ثلاثين نوعاً ، صنفت حسب الاستخدامات إلي ثلاث أنماط هي علي النحو التالي :-

راجع الملحق رقم ٣،٢،١

أ- الاستخدامات الحرفية

ب- الاستخدامات الغذائية والمشروبات

ج- الخدمات العامة

وتعكس أرقام الجدول رقم (٤) والشكل رقم (٧) عدة حقائق يمكن تناولها علي النحو التالي :

- بلغت جملة عدد الوحدات المستخدمة في الأغراض التجارية علي جانبي طريق الحرية (فؤاد سابقا) ١٨٧ وحدة تنتوع أنماط الاستخدامات بها لتستمل علي ٥٥ وحدة للاستخدامات الحرفية (٢٩,٤% من جملة الوحدات المستغلة) ، ومراكز الخدمات الغذائية والمشروبات تشغل عدد ٢٠ وحدة (١٠,٧% من الإجمالي) ، أما الخدمات العامة فترتفع وحداتها لتبلغ ١١٢ وحدة وهو ما يوازي ما نسبته ٥٩,٥% من جملة الخدمات .

وعلي مستوي القطاعات الثلاثة للطريق بلغ أن جملة عدد مراكز الخدمات الحرفية ٥٥ وحدة تتوزع علي الثلاث قطاعات ، واستحوذ القطاع الثاني (الأوسط) علي النصيب الأكبر منها (٢٨ وحدة تمثل ٥١% من جملة القطاع) ينال منها الجناح الأيسر ١٥ وحدة والجناح الأيمن ١٣ وحدة، وتظهر هنا المحلات التجارية المتنوعة والتي تشمل محلات عرض الأثاث وبيع الملابس إلي جانب محلات الأجهزة الكهربائية بشكل مكثف لا يوجد نظير له في مسافة أخرى من الطريق أكثر من غيرها ومردة تقاطع الطرق الممتدة والعمودية علي شارع فؤاد وأغلب تلك الطرق تشمل العديد من المحلات المتنوعة والمتخصصة مثل الملابس والأحذية كما في شارع صلاح سالم والنبي دنيال وصفية زغلول .

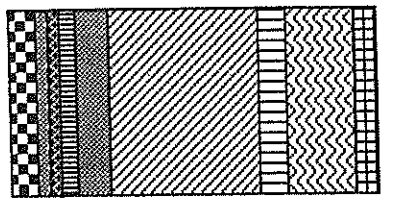
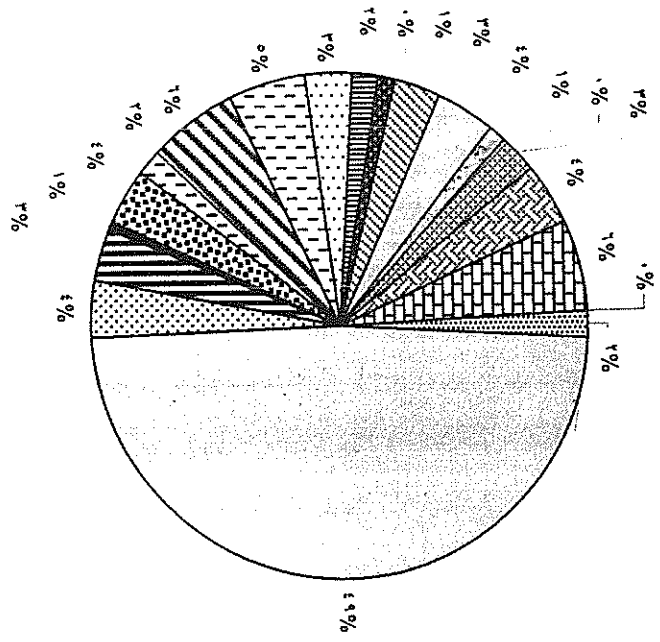
ويأتي القطاع الأول في المرتبة الثانية حيث بلغ عدد وحداته ١٥ وحدة تتوزع علي يسارة (٩ وحدات) وعلي يمينه (٦ وحدات)، ويليه القطاع الثالث حيث يقل عدد وحدات الخدمات الحرفية لتصل جملتها إلي ١٢ وحدة ، تتوزع علي يمين الطريق

جدول رقم (٤) الاستخدامات التجارية على طول محور طريق الحرية (فؤاد سابقاً) بقطاعاته الثلاث *

نوع الاستخدام	القطاع الأول		القطاع الثاني		القطاع الثالث		إجمالي الخدمات
	أيمن	أيسر	أيمن	أيسر	أيمن	أيسر	
ملابس جاهزة	١	٠	٢	٤	٠	٠	٧
أحذية مصنوعات جلدية	١	١	١	٢	٠	٠	٦
ساعات ونظارات والآلات تصوير	٠	٠	١	٠	٠	٠	١
أجهزة كهربائية	٠	١	٢	٢	١	١	٧
أدوات منزلية	٠	٠	١	١	٠	٠	٣
محلات تجارية متنوعة	٣	٢	٢	٣	١	١	١١
بيع أثاث	١	١	٢	٢	١	١	٩
صيدليات	٠	٣	١	١	٠	٠	٦
صالون حلاقة	٠	١	٠	٠	٠	٠	٣
ترزي	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠
مخازن	٠	٠	٠	٠	١	١	٢
جملة الخدمات الحرفية	٦	٩	١٣	١٥	٨	٤	٥٥
مطاعم وحلواني	٠	٠	١	٢	١	٢	٦
بيع مواد غذائية	٠	٢	١	١	٢	١	٧
مخازن	١	١	٠	٠	٠	٠	٢
بن ومحمصيات	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠
مقاهي وكازينوهات	٠	٠	١	٠	٢	٢	٥
جملة الخدمات الغذائية والمشروبات	١	٣	٣	٣	٥	٥	٢٠
بنوك وصرافة	٢	٣	٠	٢	٠	٠	٧
سياحة وسفريات	٣	٣	٠	٥	٠	٠	١١
بريد وسنترال	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠
مسارح وسينما	٠	٠	٠	٣	٠	٠	٣
مكتبات ودور نشر	١	١	١	٢	١	٠	٦
عبادات	٤	١	٢	١	١	٨	١٧
معامل تحليل وأشعه	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠
مكاتب محاسبة ومحاسبة	١	١	٠	٢	٢	١	٧
مكاتب شركات	٦	٣	١٢	٨	٣	٥	٣٧
معرض سيارات وقطع غيار	٠	٣	١	٠	٤	٠	٨
مدارس ومعاهد	٠	٢	١	١	٠	٠	٤
قنصليات	٢	١	٠	٠	٠	٠	٣
فنادق	٠	١	١	١	٠	٠	٣
ملاهي وألعاب	١	٠	٠	٢	٢	١	٦
جملة الخدمات العامة	٢٠	١٩	١٨	٢٧	١٣	١٥	١١٢

شكل رقم (٦) نسبة الاستخدامات التجارية على طول محور طريق الحربية فواد سابقاً

- ١ ملابس جاهزة
- ٢ احدثه مصنفات جديدة
- ٣ ساعات ونظارات وآلات تصوير
- ٤ أجهزة كهربائية
- ٥ اروات منزلية
- ٦ محلات تجارية متنوعة
- ٧ بيع اثاث
- ٨ صيدليات
- ٩ صالون حلاقة
- ١٠ كوزي
- ١١ محارن
- ١٢ مطاعم وحلوانى
- ١٣ بيع مواد غذائية
- ١٤ مخازن
- ١٥ ومحمصيات
- ١٦ مقاهي وكازينوهات
- ١٧ بنوك وصرافة
- ١٨ سياحة وسفريات
- ١٩ بريد وستورال
- ٢٠ مسارح وسينما
- ٢١ مكاتب ودور نشر
- ٢٢ عيادات
- ٢٣ معامل تحليل وأشعة
- ٢٤ مكاتب محاسبة ومحاسبية
- ٢٥ مكاتب شركات
- ٢٦ معرض سيارات وقطع غيار
- ٢٧ مدارس ومناهج
- ٢٨ قنصليات
- ٢٩ فنادق
- ٣٠ ملاهي وألعاب



(٨ وحدات) وعلي يساره (٤ وحدات) ومردة بُعد هذا القطاع عن منطقة التقاء الطرق الملتحمة بقلب المنطقة التجارية إلي جانب سيادة الأنشطة الحكومية والخاصة به مثل البنوك والسفارات والشركات ومبني المحافظة . شكل رقم (٧)

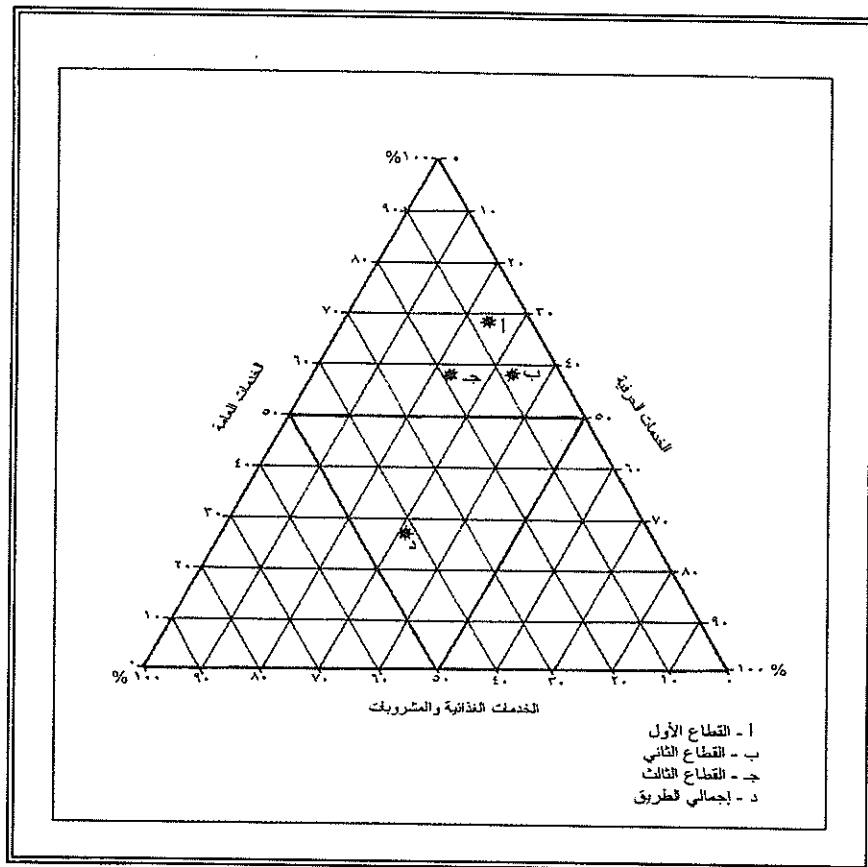
أما محلات الخدمات الغذائية والمشروبات والتي بلغت أعداد وحداتها ٢٠ وحدة يحتل القطاع الثالث من الطريق النصيب الأكبر حيث تمثل ١٠ وحدات تتوزع بالتساوي علي جانبي الطريق وتظهر هنا بكثافة واضحة بها المطاعم ومحال بيع الحلويات إلي جانب المقاهي ومرد ذلك إلي انتشار المناطق السكنية والعديد من الورش والتي تختص بقطع الأخشاب بهذا الطريق ، ويأتي القطاع الثاني ويوجد به ست وحدات تتوزع بالتساوي وتبرز به المطاعم ومحال بيع الحلويات ومردة إلي انتشار دور السينما بهذا القطاع مثل (سينما مترو وسنا ريو وكذلك سينما رويال ومسرح سيد درويش ، ثم يأتي القطاع الأول في المرتبة الأخيرة حيث تتوزع به أربع وحدات خاصة بالخدمات الغذائية والمشروبات وتتوزع ثلاثة وحدات علي يسار الطريق ووحدة وواحدة فقط علي يمينه وتكثر مراكز بيع المواد الغذائية المتناثرة علي امتداد القطاع وذلك لخدمة المنطقة السكنية المتاخمة.

وتشغل مراكز الخدمات العامة ١١٢ وحدة تنتشر علي طول امتداد القطاعات الثلاثة ويستحوذ القطاع الثاني منها علي ٤٥ وحدة (٤٠% من إجمالي الخدمات العامة علي مستوي القطاع) تتوزع ٢٧ وحدة علي يسار الطريق و ١٨ وحدة علي يمين الطريق تتمثل بها مكاتب الشركات أعلي وحدات في هذا القطاع والتي بلغت ٢٠ وحدة ويأتي القطاع الأول بعد ذلك ليمثل ٣٩ وحدة بلغت نسبتها ٣٥% من جملة هذه الخدمة لتتوزع ٢٠ منها علي يمين الطريق و ١٩ علي يسار الطريق ، وتمثل أيضاً مكاتب الشركات أعلي نسبة في هذا القطاع يليها مكاتب السياحة والسفريات والبنوك والصرافة ويأتي القطاع الثالث بالمؤخرة في هذه الخدمة حيث تمثله ٢٨ وحدة خدمات بلغت نسبتها ٢٥% من جملة الخدمات العامة تتوزع منها ٢٥ وحدة علي يسار الطريق و ١٣ وحدة علي يمين الطريق .

وبتحليل مثلث التعادل لإيجاد الصفة الغالبة لقطاعات الطرق الثلاث بصفة بعامة ولإجمالي الطريق بصفة خاصة شكل رقم (٨)، يتبين وقوع القطاعات الثلاث بمنطقة

واحدة تميزت بارتفاع نسب الخدمات العامة يليها الخدمات الحرفية ثم تأتي في المؤخرة الخدمات الغذائية والمشروبات وهو وضع طبيعي فرضته خصائص الموقع الجغرافي المتوسط لنطاق الطريق بالنسبة للمناطق التجارية التي تشغل القلب القديم للمشاط التجاري في مدينة الإسكندرية، ولأنه يشكل محور ربط فاعل بين شمالي النطاق الأوسط للمدينة بجنوبه وشرقه بغربية، ويؤكد ذلك ارتفاع القيمة الايجارية للوحدات التجارية علي طول امتداد الطريق والتي تتراوح بين ١٠٠٠ ، ٢٠٠٠ جنية في النطاق الأول من الطريق وبين ٢٠٠٠ ، ٣٠٠٠ جنية في النطاق الأوسط ، وبين ١٠٠٠ ، ١٥٠٠ جنية في النطاق الثاني وهو ما يعني ارتفاع القيمة الايجارية لتبلغ أقصاها في القطاع الأوسط ومردة قرب تلك المحلات والوحدات من قلب السوق التجاري وتبين من تتبع الشكل رقم (٨) وقوع إجمالي نسب هذه الخدمات في منطقة التعادل لإجمالي الطريق مما يؤكد انتشار جميع الخدمات علي محاوره ولكن ترتفع معدلات التركيز في قطاعه الأوسط .

شكل رقم (٨) الصفة الغالبة في الاستخدامات التجارية علي طول محور طريق الحرية (فؤاد سابقاً) بقطاعاته الثلاث



الخلاصة

خلصت الدراسة إلى عدة نتائج كان من أهمها ما يلي :

- يتضمن طريق الحرية (شارع فؤاد سابقاً) مظهراً من المظاهر السكنية الفريدة من نوعها وشكلها في مدينة الإسكندرية والتي يمتد تاريخها إلى أكثر من مائة عام ، ويعد هذا الطريق همزة الوصل بين شرق المدينة وغربها ومدخلاً لقلب المدينة ومنطقة الأعمال المركزية، وقد أظهرت الدراسة امتداد حركة النشاط التجاري إلى القطاع الأوسط من هذا الطريق .

اتضح من الدراسة أن محور طريق الحرية (فؤاد سابقاً) يمثل محور الربط في الحركة المرورية وتتزايد الحركة في الفترة الصباحية حيث ترتفع به نسبة الأعمال المركزية من شركات حكومية ومؤسسات ومكاتب (مكتب محافظ الإسكندرية) وعليه فإن حركة المرور به ترتفع إلى أقصى درجة في الفترة الصباحية ٧-١٠ ثم تقل قليلاً لترتفع في الفترة من ١-٤ وتنخفض الحركة جداً بعد الساعة الرابعة ومرد ذلك إلى أن انتشار الهيئات والمؤسسات الحكومية (مرفق مياه الإسكندرية ، محافظة الإسكندرية ، مؤسسة كهرباء الإسكندرية) . أدى بالفعل لتغيير حركة السير بالطريق .

- تبين أن هناك تبايناً واضحاً في توزيع المباني سواء السكنية أم التجارية علي جانبي الطريق وتبين استئثار القطاع الأول بالعقارات المرتفعة متعددة الأدوار ، إلى جانب ظهور عقارات الجانب الأيسر من الطريق بصورة أكبر في ارتفاع مبانيه عن الجانب الأيمن .

- لوحظ من الدراسة الميدانية انتشار المكاتب والمؤسسات والشركات بالأدوار العليا من المباني علي طول امتداد الطريق ، أما عن الأنشطة التجارية فتحتل الأدوار الأرضية أو تمثل مباني كاملة (دور السينما- أمير- ريو) مؤسسات مثل محافظة الإسكندرية ، مرفق مياه الإسكندرية ، بنك قناة السويس وما إلى ذلك من أعمال.

- أبرزت الدراسة ارتباط المحور الأوسط من الطريق بصورة تامة مع القلب التجاري للمدينة حيث تمتد علي جانبيه العديد من المحلات المتنوعة مثل (الأحذية- الملابس- الأدوات الكهربائية) وهو امتداد طبيعي للمحلات الممتدة مع شارع صافية زغلول والنبي دنيال ، وصلاح الدين.

وتوصي الدراسة بالاهتمام بالعقارات القديمة ذات النسق المعماري المميز عن غيرها وعمل الإصلاحات والترميمات اللازمة للحفاظ عليها .

إعادة تخطيط المناطق المجاورة لهذا الطريق وأخص بالذكر منطقة (كوم الدكه) والتي تشرف علي الطريق من الجانب الأيسر وعلي امتداده حتى تقاطعه مع شارع صفية زغلول وذلك لرداءة شوارعها ومبانيها وتعد هذه المنطقة من أقدم مناطق مدينة الإسكندرية السكنية فلا بد من إعادة تخطيطها وتعميرها بصورة تناسب المنطقة وتواكب حركة التنمية الكبيرة التي تشهدها مدينة الإسكندرية .

كما توصي الدراسة بإنشاء مآرب (جراجات) متعددة الأكوار لتخدم حركة المرور علي امتداد الطريق وخاصة المنطقة المجاورة لمبني محافظة الإسكندرية والتي يوجد بها موقف أرضي قدرته الاستيعابية ضئيلة، وكذلك خلف دور سينما أمير ليخدم حركة دور السينما والمتردددين علي المنطقة الأثرية (المسرح الروماني) .
بهذه التوصيات يمكن إعادة الشكل الحضاري الذي تتسم به مدينة الإسكندرية عبر تاريخها الطويل والذي يمثله شارع فؤاد والمناطق المجاورة له .

أولاً : المراجع العربية

١. احمد علي إسماعيل : دراسات في جغرافية المدن، دار الثقافة والنشر، القاهرة ١٩٨٢.
٢. الهيئة المصرية العامة للمساحة : لوحه الإسكندرية، مجموعة الخرائط الطبوغرافية مقياس ١ : ٥٠٠٠٠ لوحة رقم ٦ E-
٣. الهيئة المصرية العامة للمساحة : خريطة الإسكندرية السياحية ، مقياس ١/١٥٠٠٠.
٤. حسن السعاتي : التصنيع والعمران ، دار النهضة العربية، بيروت ، ١٩٨٠.
٥. صالح حماد البحيري : مورفولوجية التركيب التجاري لشارع الثميري بقلب مدينة الرياض ، دراسة ميدانية ، ندوة المدن السعودية ، انتشارها وتركيبها الداخلي ٢١-٢٣ مارس ١٩٨٣ ، جامعة الملك سعود الرياض.
٦. صنفوح خير : المنهج العلمي في البحث الجغرافي ، طبعة وزارة الثقافة، دمشق ١٩٨٣.
٧. عبد الرازق عباس حسين : جغرافية المدن، بغداد ١٩٧٧ م .
٨. عبد الفتاح محمد وهيبية : جغرافية العمران ، منشأة المعارف، الإسكندرية ١٩٧٣.
٩. عيسى علي إبراهيم : بعض خصائص استخدام الأرض والسكان في قلب الإسكندرية التجاري (دراسة في البيئة الحضرية) ندوة عاطف غيث ، علم الاجتماع وقضايا الأمن والبيئة في العالم العربي ١٥-١٧ فبراير ١٩٩٣.
١٠. فتحي عبد العزيز أبو راضي : التوزيعات المكانية دراسة في الوصف الإحصائي وأساليب التحليل العددي ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ٢٠٠٠.
١١. فتحي محمد أبو عيانة : جغرافية العمران، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ١٩٩٦.
١٢. محمد فتحي أبو عيانة : مدينة الإسكندرية ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ١٩٨٠.

١٣. فتحي محمد مصلحي خطاب : حدود منطقة الأعمال المركزية الرئيسية بالقاهرة الكبرى واتجاهات نموها- دراسة ميدانية نشرة البحوث الجغرافية، كلية البنات، جامعة عين شمس ، العدد العاشر ١٩٩٠.
١٤. محمد إبراهيم رمضان أحمد : الجغرافيا التطبيقية "الجيو تكنولوجي" دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية ٢٠٠٢ .
١٥. محمد الفتحي بكير : حركة قلب الإسكندرية التجاري - دراسة حالة في منطقة الإبراهيمية ، إصدارات كلية الآداب ، جامعة الإسكندرية ١٩٩٧.
١٦. محمد بهجت الفاضلي : دراسات في جغرافية عمران الحضري . دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية ٢٠٠٢.
١٧. محمد خميس الزوكة : العمران العشوائي في الإسكندرية ، إصدارات مجلة كلية الآداب - جامعة الإسكندرية ١٩٨٩ .
١٨. محمد خميس الزوكة : الجغرافيا الاقتصادية، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ٢٠٠٠.
١٩. محمد خميس الزوكة & محمد إبراهيم رمضان : الإحصاء والأساليب الكمية في العلوم الإنسانية ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ٢٠٠٠ .
٢٠. محمد صبحي عبد الحكيم : مدينة الإسكندرية ، مكتبة مصر ، دار الطباعة الحديثة ، القاهرة ١٩٥٨ .

ثانياً : المراجع الأجنبية :

- ١ - **Berry, j** , : Geography of market centers and Retail Distribution. Prentice Hall, London ١٩٦٧.
- ٢ - **Carter,h.**, : The Study of urban Geography, ٢nd . ed ., Edward Arnold , London , ١٩٧٢.
- ٣ - **Clark,D.**,: Urban Geography , Croom Helm, London. ١٩٨٢
- ٤ - **Johnston , R , J** , : Multivariate Statistical Analysis in geography , A primer on General Model, longman, London, ١٩٧٨ .
- ٥ - **Martin, R.**, : Economic Theory and Geography, Macmillan, London, ١٩٩٤.
- ٦ - **Murphy, R.E. & Vance, J.R.**,: Delimiting the CBD , Economic Geography, vol. xxx, No. ٣. ١٩٥٤

ملحق رقم (1)

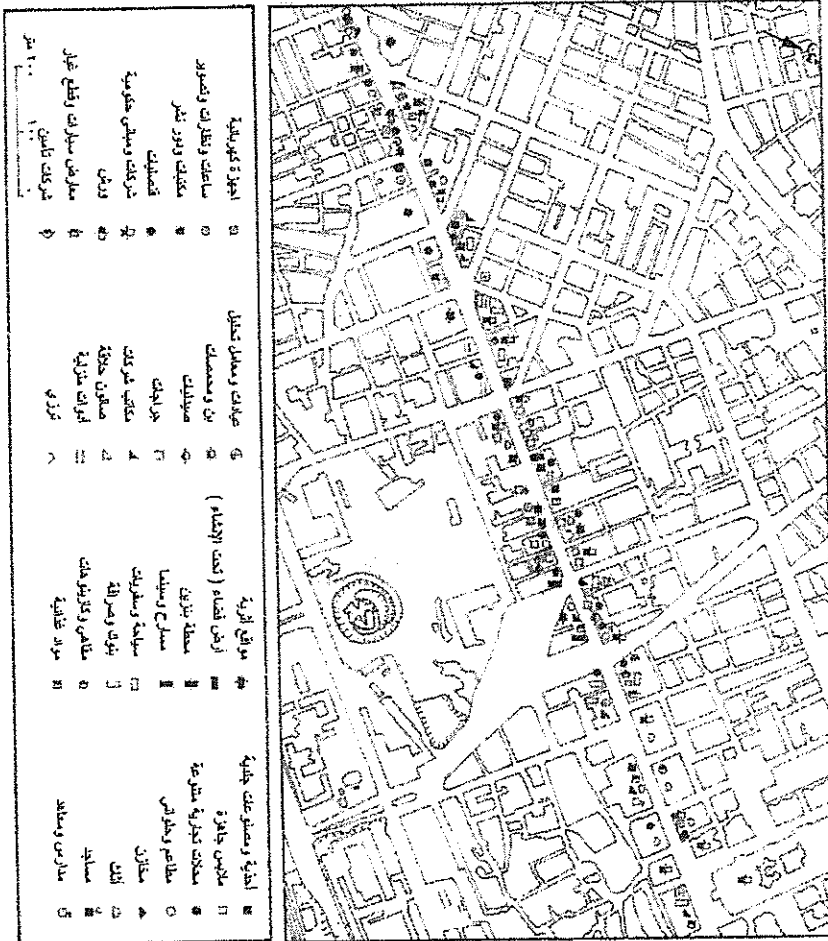
ملحق رقم (1) إستخدامات الأرض على جانبي شارع فواز - القطاع الأول - عام 2005 م



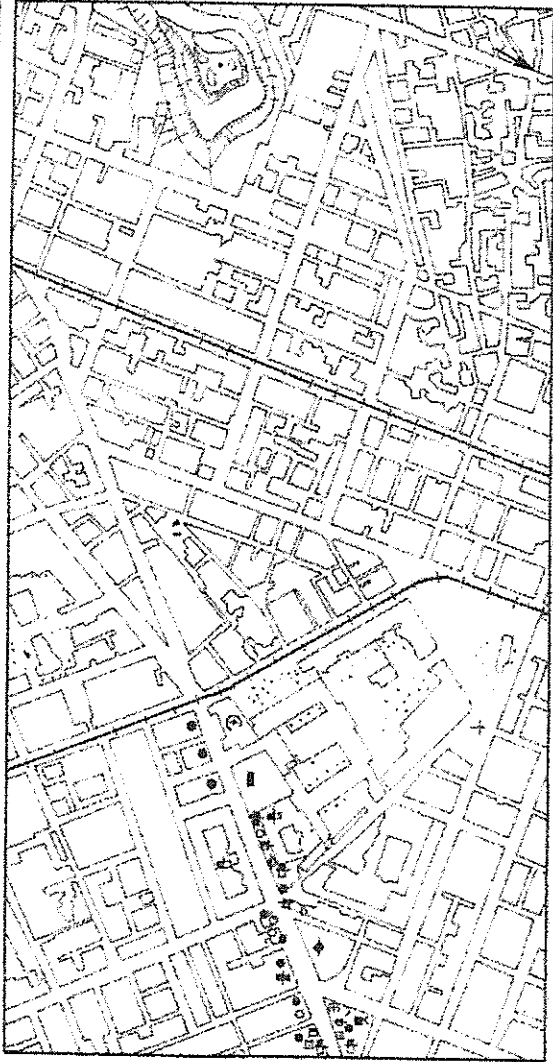
أشجار ونباتية	حارات ومناطق تجليل	مواقع أثرية	أندية ومناطق جارية
1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
13	14	15	16
17	18	19	20
21	22	23	24
25	26	27	28
29	30	31	32
33	34	35	36
37	38	39	40
41	42	43	44
45	46	47	48
49	50	51	52
53	54	55	56
57	58	59	60
61	62	63	64
65	66	67	68
69	70	71	72
73	74	75	76
77	78	79	80
81	82	83	84
85	86	87	88
89	90	91	92
93	94	95	96
97	98	99	100

ملحق رقم (٢)

ملحق رقم (٢) استعمالات الأرض على جانبي شارع فواد - القطاع الثاني - عام ٢٠٠٢ م



ملحق رقم (٣) استخدامات الأرض على جانبي شارع فواد - القطاع الثالث - عا ٢٠٠٢ م



١	أحياء كورنيشية	٢	عقارات ومساكن	٣	مناطق تجارية	٤	أحياء ومساكن جارية
٥	مساحات وتطبيقات	٦	بن ومجموعات	٧	أرض قضاء (تحت الإنشاء)	٨	مناطق تجارية مشرقة
٩	مخيمات ودار نشر	١٠	مخيمات	١١	مساحة بيزنس	١٢	مخيمات تجارية مشرقة
١٣	كشوفات	١٤	جراجات	١٥	مسرح وسينما	١٦	مطاعم وجوانبي
١٧	مركبات وسيارات	١٨	مخالفات وشركات	١٩	ساحات ومطابخ	٢٠	مخازن
٢١	ورش	٢٢	مخالفات حافلة	٢٣	بنوك ومصانع	٢٤	مخازن
٢٥	مخالفات سيارات	٢٦	البنات متزاوية	٢٧	مخالفات وكارنيجو هات	٢٨	مساحات
٢٩	شركات تأمين	٣٠	قراري	٣١	مراه تجارية	٣٢	مساحات ومساحات

ملحق رقم (٣)