

خیابان اصلی شهر

تجدید حیات خیابان فرانکلین



محمد جمشیدیان، کارشناس
ارشد معماری منظر، دانشگاه
تهران.
mohammad.jamshidian@gmail.com

این سه نقش کالبدی البته با حضور عناصر شاخص شهری در اطرافش پررنگ تر نیز می شود. حضور عناصری مانند کنگره بزرگ ایالت پرتلند، ساختمان های قدیمی، پارک «لینکلن» - به عنوان اولین پارک عمومی شهر که حدود یک قرن پیش احداث شده است- و همچنین همسایگی با محله «آکسفورد» در شرق خیابان؛ اهمیت کالبدی و نقش ذهنی آن را پررنگ تر ساخته است.

خیابان فرانکلین تاریخ پر فراز و نشیبی را پشت سر گذاشته است و وضع نابسامان امروز آن ناشی از اتفاقات گوناگون و تلخ و شیرینی است که از آغاز شکل گیری بر سر آن آمده است.

سیر تحول فضا

• دوره اول : شکل گیری

پیدایش خیابان مربوط به قرن ۱۸ می شود. با پیداکردن نقش معبر مرکزی شهر؛ بافت اولیه و هسته اصلی شهر در اطراف آن شکل می گیرد (تصویر ۱).

• دوره دوم : آتش سوزی و متروکه شدن

در سال ۱۸۵۰ و رواج تجارت دریایی شبه جزیره، این خیابان تبدیل به خیابان تجاری متصل به شهر شد. در ۱۸۶۶ یک آتش سوزی بزرگ کل ساختمان های دوطرف خیابان را سوزاند و بافت اطراف را تبدیل به بافتی متروکه و بی کیفیت کرد. به تدریج بافت مسکونی از این محله دور شد و همین امر مسئولین شهر را به فکر واداشت تا با احداث یک پارک عمومی بزرگ در سکونت پذیری این هسته اولیه شهر تلاش کنند. پارک «لینکلن» سبب استقرار جمعیت قابل توجهی به خصوص در قسمت غربی خیابان شد، اما جمعیتی که اکثراً از قشر کم درآمد و مهاجر بودند.

امروزه «فرانکلین» تبدیل به بزرگراهی در نهایت با حرکت بی وقفه اتومبیل های ترانزیتی شده که نشان از عدم طراحی کالبدی از پیش تعیین شده ای، بزرگراهی برای عبور شده است. همچنین سرعت بسیار زیاد ماشین های عبوری، عامل تصادفات و ناهنجاری های ترافیکی در این محور شده است. آنچه امروز از این خیابان می بینیم خیابانی خارج از مقیاس انسانی است که عدم توجه به پیاده رو، دوچرخه و ... زندگی پیاده را در آن با مشکل رو به رو ساخته است.

معرفی فضا

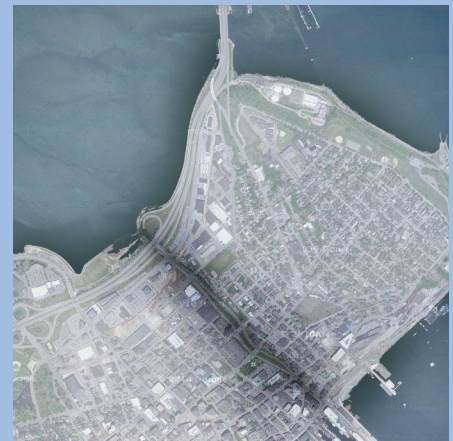
«خیابان فرانکلین» از شریان های اصلی شبه جزیره پرتلند در آمریکای شمالی است. نقش کالبدی «فرانکلین» در شهر یک نقش بسیار حیاتی می باشد؛ زیرا موقعیت خاص خیابان، آن را به راسته ای برای مهم ترین سفرهای شهری تبدیل کرده است. خیابان از اسکله Tyng در جنوب شبه جزیره آغاز شده، عرض شبه جزیره را کاملاً طی کرده و به اتوبان اصلی شهر در شمال برخورد می کند.

بدین ترتیب، سه نقش اساسی برای آن می توان در نظر گرفت؛ اول، نقشی که به خاطر ارتباطش با اسکله برعهده دارد. این خیابان در واقع خیابان ترانزیتی کل شبه جزیره است. تمامی محموله هایی که در این اسکله بارگیری می شوند، به واسطه این خیابان به نقاط مختلف هدایت می شود و حتی به شهرهای دیگر می رود.

دوم، نقشی است که به دلیل مرکزی بودن و طی کردن کل شبه جزیره می گیرد و آن عبارت است از پخش سفرهای شهری. بدین ترتیب به عنوان بزرگراه اصلی شهر، مکانی برای هدایت شهروندان به سایر مناطق شهر است.

نقش سوم خیابان فرانکلین در اثر برخورد با یک اتوبان بزرگ در ساحل شمالی به وجود می آید. این اتوبان عظیم که تمام طول شبه جزیره را طی کرده و عامل اتصال پرتلند با شهرهای اطراف نیز هست؛ در پخش مرکزی خود با این خیابان تداخل دارد از این رو نقشی فراشهری را به فرانکلین می دهد.

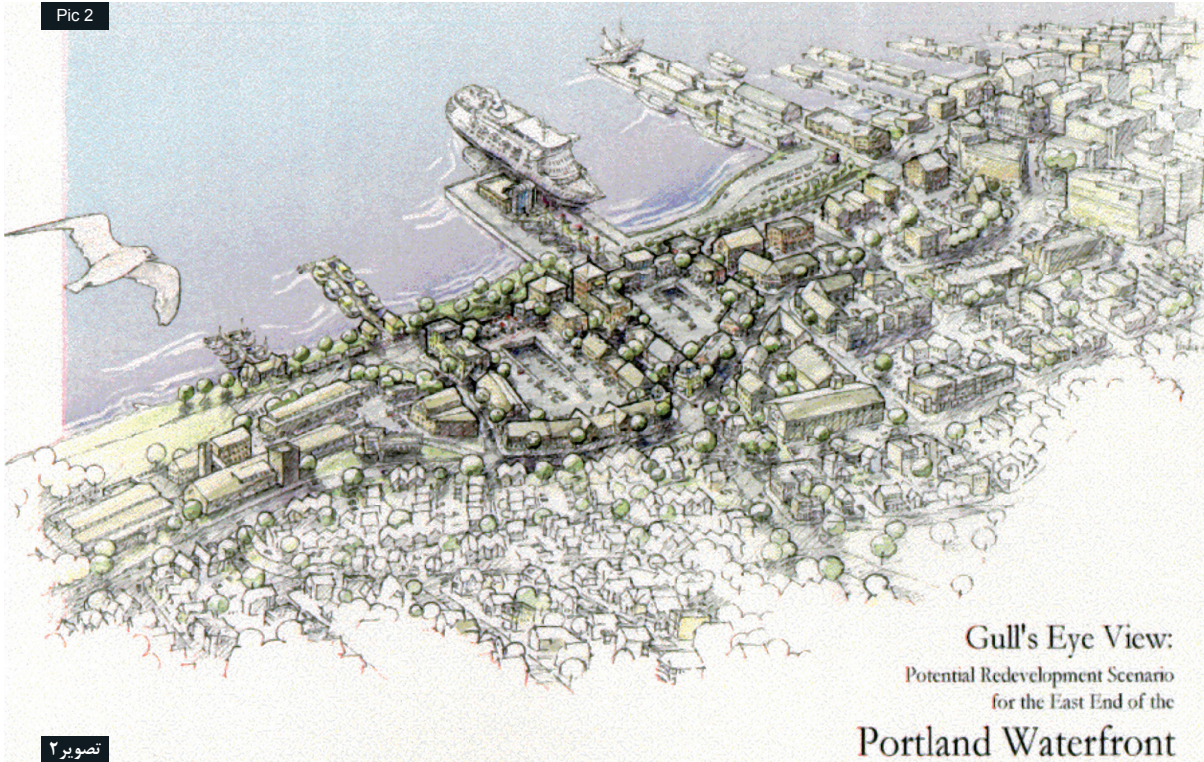
نام پروژه	احیا و بازسازی خیابان فرانکلین
کارفرما	شهرداری شهر پرتلند
طراح	-
مساحت پروژه	۱۴۰۰۰ مترمربع
سال بهره برداری	-
شهر	پرتلند
کشور	ایالات متحده امریکا



Pic 1

تصویر ۱

Pic 2



تصویر ۲

تصویر ۲: نمونه‌ایی از طرح‌های پیشنهادی برای اسکله و محله فرانکلین در حالی که برای بهبود وضعیت محله ارایه و یا اجرا شده که به نقش کلیدی خیابان توجهی نشده است. مأخذ: گزارش گروه مطالعات خیابان فرانکلین، شهرداری پرتلند، ۲۰۰۹.

Pic2: An example of proposed design in 2007 competition which is regardless of the connection between the local role of the street and the surrounding context. Source: Report of the Franklin Street Arterial Committee, Portland municipally, 2009.



Pic 3

تصویر ۳

تصویر ۳: مشارکت عمومی مردم در مراحل طراحی که موفقیت طرح را تضمین و آن را پیش می‌برد. مأخذ: گزارش گروه مطالعات خیابان فرانکلین، شهرداری پرتلند، ۲۰۰۹.

Pic3: Public participation in design processes that ensures the project success and helps it progress. Source: Report of the Franklin Street Arterial Committee, Portland municipally, 2009.

تصویر ۱: خیابان فرانکلین در سال‌های پس از جنگ جهانی. در ۱۹۲۴ تا ۱۹۵۸ به دلیل فقر و کمبودهای ناشی از جنگ جهانی، محله تبدیل به منطقه‌ای نامطلوب و زاغه‌نشین می‌شود تا حدی که از طرف ساکنین غالباً مهاجرش به "ایتالیا کوچولو" موسوم می‌شود. مأخذ: گزارش گروه مطالعات خیابان فرانکلین، شهرداری پرتلند، ۲۰۰۹.

Pic1: Franklin Street after World War II within 1924 to 1928, the neighborhood transformed into an undesired habitat as a result of poverty and deficiencies stemming from the World War II. It were named "Small Italy" mainly by immigrants! Source: Report of the Franklin Street Arterial Committee, Portland municipally, 2009.

تصویر ۴: طراحی کالبد جدید، اساس ساماندهی به خیابان. با این اقدام هم نیازهای فیزیکی طرح و هم خواسته‌های روانی عابران و رانندگان رفع می‌شود. مأخذ: گزارش گروه مطالعات خیابان فرانکلین، شهرداری پرتلند، ۲۰۰۹.

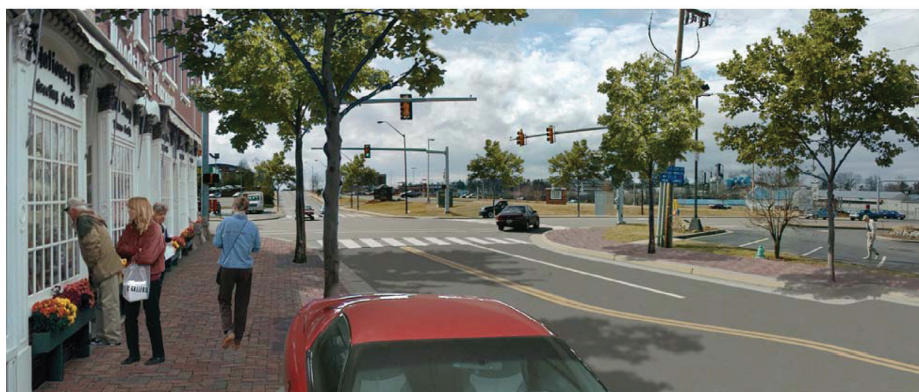


Pics4 : New physical design, foundation of organizing the street. Both physical requirements of the passersby and drivers were appreciated by these proceedings. Source: Report of the Franklin Street Arterial Committee, Portland municipally, 2009.



تصویر ۶: طراحی یک خیابان شهری که در آن پس از اهمیت به کنترل حرکت سواره، ساماندهی حرکت دوچرخه و بالابردن کیفیت حرکت پیاده در عرض خیابان، در اولویت طراحی قرار گرفته است. مأخذ: گزارش گروه مطالعات خیابان فرانکلین، شهرداری پرتلند، ۲۰۰۹.

Pic6 : in designing an "urban street" vehicular movement control, organizing bicycles movements and improving the quality of pedestrian passing across the street were respectively the top priorities of design. Source: Report of the Franklin Street Arterial Committee, Portland municipally, 2009.

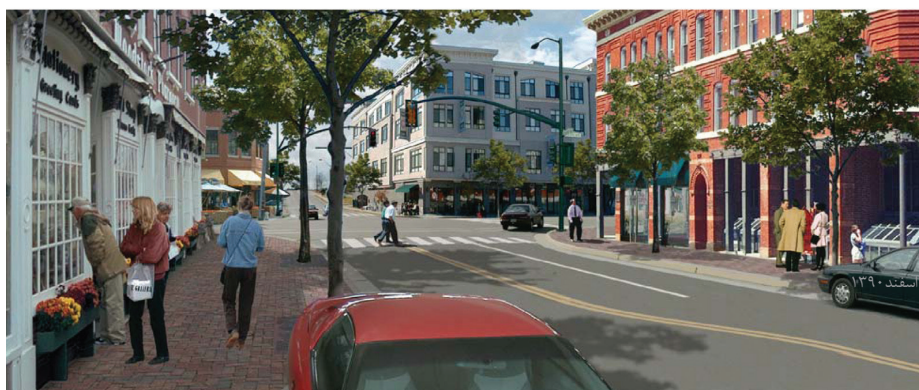
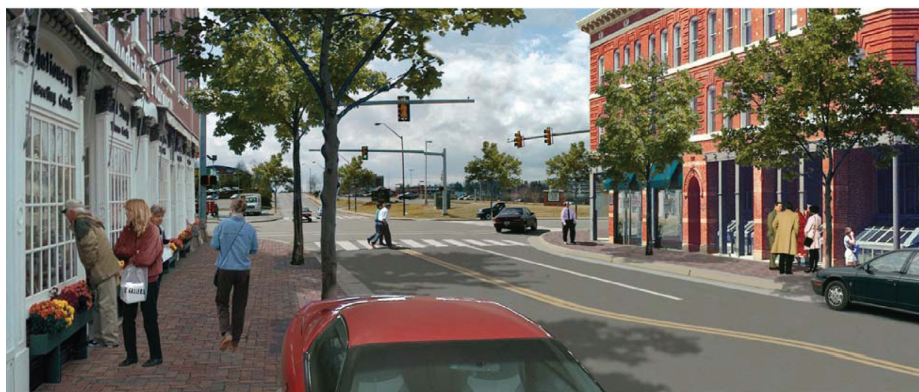


Pic 4

تصویر ۴

تصویر ۷: پرسپکتیوی از طرح پیشنهادی اول. مهمترین عامل در کنترل حرکت خودروها افزودن کالبد جدید(با رنگ متمایز) در دو طرف خیابان است. مأخذ: گزارش گروه مطالعات خیابان فرانکلین، شهرداری پرتلند، ۲۰۰۹.

Pic7 : A perspective of the first alternative. The most important factor in controlling vehicular movements is adding new physical mass (with distinct color) to both sides of the street. Source: Report of the Franklin Street Arterial Committee, Portland municipally, 2009.



• دوره سوم : تجدید حیات خیابان

طرح احیای خیابان فرانکلین در سه مرحله از سال ۲۰۰۷ میلادی با یک مسابقه طراحی بزرگ به نام «سایت‌های فراموش شده» در شبه جزیره پرتلند آغاز شد که طرح‌های ارایه شده اکثراً برای سایت «فرانکلین» پیشنهاد شد.

پیش از آن نیز، عدم کیفیت محلی و شهری منطقه، طراحان را بر آن داشت تا بروی محلات اطراف اسکله و خیابان‌های اطراف متمرکز شوند (تصویر ۲).

اما مطالعات و تجربیاتی که پس از اجرای بهسازی اسکله و بندر و ... به دست آمد، بیانگر این بود که مشکل اساسی محله، مربوط به خیابان مرکزی آن و نابسامانی کالبدی آن است.

هیچکدام از طرح‌های ارایه شده در مسابقه مورد قبول واقع نشد. مسئولین و متخصصین شهری به این نتیجه رسیدند که آنچه می‌تواند احیای این خیابان را به دنبال داشته باشد، احیای همزمان بافت و محله اطراف است. این امر را تنها می‌توان با مشارکت عمومی ساکنان و افراد محل تحقق بخشید. بنابراین، توجه به مشارکت عمومی از اهداف اصلی و شعارهای اولیه پروژه به حساب آمد (تصویر ۳).

راهبردهای طرح

۱. مشارکت عمومی: برای تحقق آن طراحی با حضور مردم در آتلیه‌ها پیش گرفته شد. در این آتلیه‌ها طرح‌های پیشنهادی و همچنین طرح‌های موفق اجرا شده در نمونه‌های مشابه در معرض دید مردم قرار می‌گیرد تا با مشورت و شرکت آنها طرح‌ها به نتیجه مطلوب برسد.

۲. تبدیل خیابان فرانکلین به دروازه شهر پرتلند: حضور اسکله در امتداد ورودی خیابان به نوعی آن را ورودی شهر برای بسیاری از تجار و مسافران دریایی این شهر کرده است. مسئولان در نظر دارند این خیابان را به مکانی برای خوش آمدگویی میهمانان پرتلند تبدیل کنند.

۳. راهروی پر جنب و جوش شهر: هدف کشاندن هرچه بیشتر فعالیت‌های مردمی مانند خرید، تفریح و ... در این محور برای نشاط و زندگی بخشیدن به آن است.

سیاست‌های طراحی

همانطور که اشاره شد مهم‌ترین معضلات این خیابان پیامد کالبد ضعیف آن است. به عبارتی هیچ‌یک از ساختمان‌های دوطرف خیابان به آن رو نکرده، بلکه همه بناها گویی از آن فاصله گرفته و فقط تعریفی ضعیف از فضای میانی برای خیابان قایل شده‌اند. با مطالعات انجام شده این امر همچنین از نظر روانی بر روی رانندگی افرادی که از این خیابان می‌گذرند مؤثر بوده و فرد حس می‌کند با سرعت بیشتر و در عین حال امنیت بالاتری خیابان را طی می‌کند، که همین مسئله خطر بزرگی برای عابران پیاده محسوب می‌شود. لذا سیاست‌های کالبدی طرح، به نزدیک‌تر شدن ساختمان‌های دو طرف خیابان اشاره دارد تا با هرچه تنگ‌تر جلوه دادن خیابان از این بار روانی بر رانندگان بکاهد. این راه حل همچنین با کاشت درختان در وسط یا دو طرف خیابان نیز دنبال شده است (تصویر ۴).

همه سیاست‌های کالبدی در جهت ارج نهادن هرچه بیشتر به حرکت پیاده، پیاده‌گرا کردن محل و کم کردن حضور خودروها قرار گرفته است (تصویر ۵).

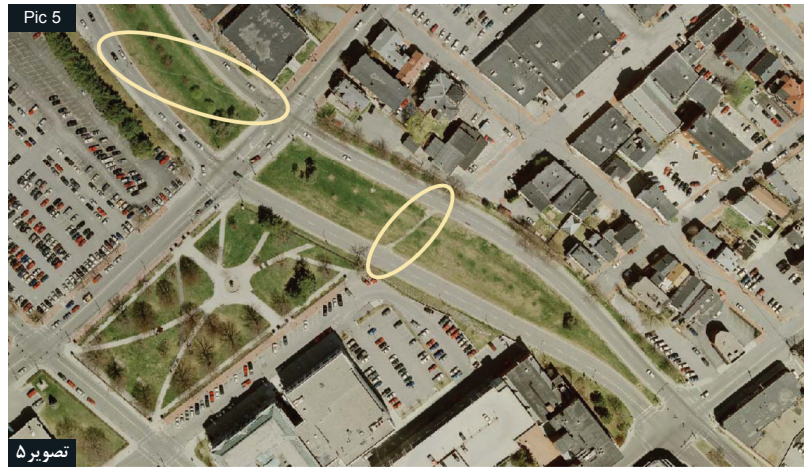
رویکردهای طرح

۱- طراحی یک خیابان شهری

در این طرح ماشین‌رو بودن خیابان و بار ترافیکی آن مبنای طراحی قرار گرفته که با کنترل آن به واسطه راهکارهای زیر

تصویر ۵: تحلیل حرکت عابران در عرض خیابان در وضع موجود که نشان‌دهنده وضعیت حرکتی نابسامان آنها در عرض خیابان است. مأخذ: گزارش گروه مطالعات خیابان فرانکلین، شهرداری پرتلند، ۲۰۰۹.

Pic5: An analysis of pedestrian movement across the street, showing an unorganized condition in moving across the street. Source: Report of the Franklin Street Arterial Committee, Portland municipally, 2009.



تصویر ۵



تصویر ۶



تصویر ۷

به ساماندهی بزرگراه فرانکلین می‌انجامد (تصویر ۶). مهم‌ترین اقدامات این گزینه به شرح ذیل است:

- اختصاص لاین‌های بیشتر به حرکت منظم سواره
- پیشروی ساختمان‌ها و ایجاد کالبد جدید برای کنترل تأثیر روانی خیابان
- ساماندهی حرکت دوچرخه
- حفظ پارک لینکلن با ابعاد موجود صرفاً به منظور تلطیف هوا
- تأکید بر اتصالات مهم شهری و میلمان منظم خیابان برای هدایت عابران و رانندگان به وسیله آنها (تصویر ۷)

۲- طراحی پارک‌راه شهری

در این طرح به ارتقای کیفیت محیط‌های شهری و بالابردن حس مکان در شهر و به‌خصوص در ارتباط با محله توجه شده است. این طرح که به فضاهای باز کنترل شده بهای بیشتری داده است، از بار ترافیکی و سرعت در سایت کاسته و به آن جنبه تفریحی و گردشگاهی داده است (تصویر ۸). سیاست‌های مورد نظر این گزینه عبارت است از:

- تأکید بر فضاهای باز عمومی
- گسترش پارک لینکلن
- اشاره به محوطه‌ها و بناهای تاریخی، بازسازی و بهسازی آنها
- کم کردن لاین ماشین‌رو و سامان دادن پیاده‌روهای بیشتر
- ساماندهی حرکت دوچرخه (تصویر ۹)

۳- طراحی بلوار چندطرفه

این طرح نیز گرچه بیشتر بر مبنای حرکت سواره ارایه شده، اما با تقلیل حرکت آن در صدد ارتقای کیفیات محیطی نیز هست (تصویر ۱۰). اقدامات این گزینه عبارت است از:

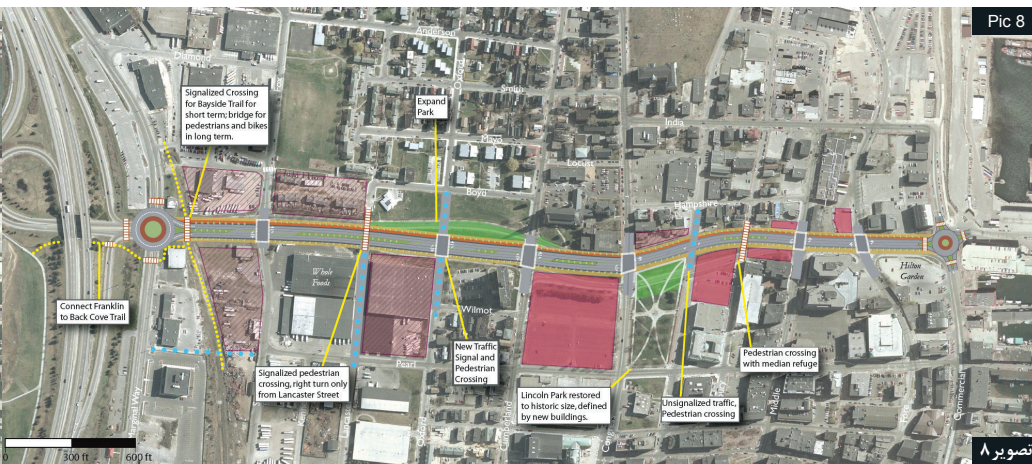
- در نظر گرفتن طرح کاشت بیشتر در میان لاین‌های ماشین‌رو

- استفاده از کندروها برای امنیت بیشتر و ایجاد مرز بین خیابان و کالبد دوطرف
- آرایه خدمات شهری هرچه بیشتر برای جذب فعالیت‌های ساکنان و همسایگان محل
- گسترش پارک لینکلن
- گسترش شیوه‌های متنوع سفرهای درون‌شهری مانند پیاده‌راه، دوچرخه‌راه و مسیرهای موتور
- کاهش آلودگی صوتی با پوشش گیاهی و بافت ساختمانی (تصاویر ۱۱)

جمع‌بندی

ارایه ایده‌های طراحی و کنکاش بین راه‌حل‌های گوناگون همچنان در آتلیه‌های شهرداری پرتلند در حال بررسی است. نکته اساسی، حضور ساکنان محل برای نظارت و مشارکت در بحث‌های طراحی است. گزارش جلسات ماهیانه گروه طراحی در انتهای هر ماه بر روی سایت اینترنتی www.Franklin.com ارایه می‌شود.

هنوز طرح نهایی برای این خیابان به تصویب نرسیده و به اجرا در نیامده است. اما به نظر می‌رسد این سیاست «مشارکت عمومی» به موفقیت هرچه بیشتر برای تبدیل این خیابان به یک راسته زنده شهری بشود و هر تازه واردی را از اسکله تیگ (Tyng) به شهر دعوت کند ■



تصویر ۸: طراحی پارک‌راه شهری، که راه، به‌عنوان پارکی خطی در مرکز شهر در نظر گرفته شده است. مأخذ: گزارش گروه مطالعات خیابان فرانکلین، شهرداری پرتلند، ۲۰۰۹.



تصویر ۹: پرسپکتیو از طرح پیشنهادی دوم. حضور فضاهای خالی در دو طرف خیابان نسبت طرح قبلی بیشتر احساس می‌شود. مأخذ: گزارش گروه مطالعات خیابان فرانکلین، شهرداری پرتلند، ۲۰۰۹.



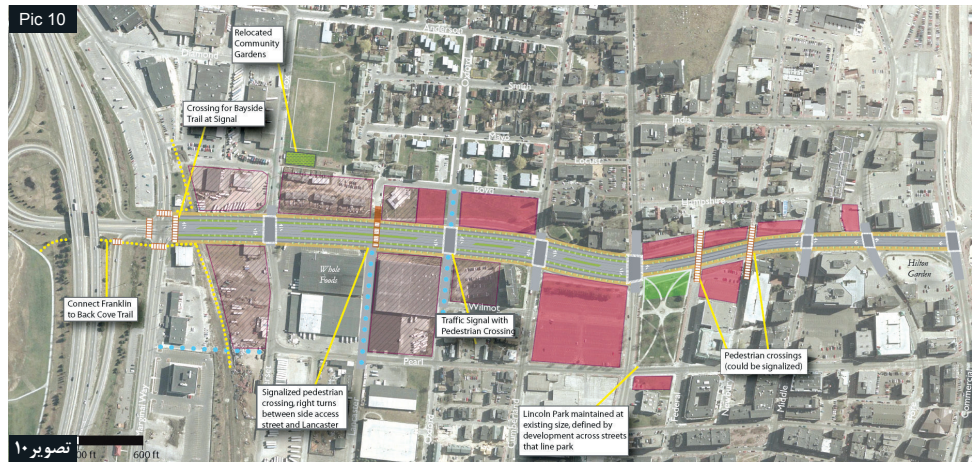
The Main Street of City

Revitalization of Franklin Street, Portland

Mohammad Jamshidian, M.A in landscape Architecture,
University of Tehran, Tehran, Iran.
mohammad.jamshidian@gmail.com

Revitalization of Franklin Street in Portland was started with three major steps in 2007 by announced leading design competition, named "forgotten sites". Presenting design ideas and speculating various solutions are still being continued in Portland municipality. The participation of the residents and neighbors in design is the main issue. In the end of every month, a monthly report of the design team meetings is available on the website: www.Franklin.com

The final project for this street has not been approved yet and consequently there has been no project implementation. But it seems that the policy of "Public participation" will lead to maximization of the opportunities in succeeding this project and transforming it into a live city passage so that it will invite any newcomer from "Tyng wharf" to the city.



Pic 10

تصویر ۱۰

Pic10 : Designing a multi side boulevard planned to augment happiness and activeness of citizens to enjoy a rather joyful urban environment. Source: Report of the Franklin Street Arterial Committee, Portland municipally, 2009.

تصویر ۱۰ : طراحی بلوار چندطرفه که با انگیزه ایجاد نشاط و تحرک بیشتر شهروندان در استفاده از محیط پر جنب و جوش شهری پایه گذاری شده است. مأخذ: گزارش گروه مطالعات خیابان فرانکلین، شهرداری پرتلند، ۲۰۰۹.



Pic 11

تصویر ۱۱

Pic11: A perspective of the third alternative. Planting in middle of street and making slow-passers has been the most influential physical decisions in the design. Source: Report of the Franklin Street Arterial Committee, Portland municipally, 2009.

تصویر ۱۱ : پرسپکتیوی از طرح پیشنهادی سوم. طرح کاشت وسط خیابان و ایجاد کندروها از مهم ترین تصمیمات کالبدی در این طرح بوده است. مأخذ: گزارش گروه مطالعات خیابان فرانکلین، شهرداری پرتلند، ۲۰۰۹.